

55571

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

55571

TARİHSEL KENT MEKANINDA SÜREKLİLİK VE KOPUKLUK ÖĞELERİ:
SULTANAHMET MEYDANI ÇEVRESİNDE VE SUR İÇİ GALATA
BÖLGESİNDE ANALİTİK İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar M. Selim GEDİKOĞLU

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 27 MAYIS 1996

Tezin Savunulduğu Tarih : 17 HAZİRAN 1996

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Atilla YÜCEL

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Afife BATUR

: Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ

HAZİRAN 1996

ÖNSÖZ

Bu tezin yönetimindeki yakın ilgi, destek ve yardımlarından dolayı Sayın Profesör Dr. Atilla Yücel'e, bana her zaman destek olan aileme ve eşim Mimar Aslı Gedikoğlu'na teşekkür ederim.

M.Selim Gedikoğlu
1996 , İstanbul



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
ÖZET.....	xi
SUMMARY	xii
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1. İSTANBUL'UN KENTSEL TARİHSEL OLUŞUMU	
BAĞLAMINDA TARİHİ YARIMADA İÇİNDE	
SULTANAHMET MEYDANI ÇEVRESİ VE	
SUR İÇİ GALATA BÖLGESİ	5
1.1. Doğal Öncüller.....	5
1.1.1. Tarih Öncesi Dönem.....	5
1.1.2. Koloniler Dönemi	6
1.2. Roma / Bizans Dönemi	7
1.2.1. Bizans Döneminde Tarihi Yarımada	7
a. Byzantion, Septimus Severus Dönemi.....	7
b. Constantinapolis.....	9
c. Theodosius, Büyüyen Şehir	12
1.2.2. Bizans Döneminde Galata	13
a. Theodosius Dönemi.....	13
b. Jüstinyen Dönemi.....	14
c. Latin İmparatorluğu Sonrası.....	15
1.2.3. Fetih Öncesi Bizans Dönemi Kent Mekanı Bütününde	
Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi	17
a. Sultanahmet Meydanı Çevresi	17
b. Sur İçi Galata Bölgesi	22
1.3. Osmanlı Dönemi; Fetih'ten Günümüze Tarihi Yarımada İçinde	
Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi.....	24
1.3.1. Osmanlı Döneminde Tarihi Yarımada	24
a. Fetih Sonrası Tarihi Yarımada.....	24
b. 16.-19. Yüzyıllarda Tarihi Yarımada	27
1.3.2. Osmanlı Döneminde Galata.....	43
a. Fetih Sonrası Galata	43
b. 16.-19. Yüzyıllarda Galata.....	45

1.3.3. Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Dönemi Kent Mekanı Bütününde Tarihi Yarımada İçinde Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi	53
a. Sultanahmet Meydanı Çevresi	53
b. Sur İçi Galata Bölgesi	69
1.4. Cumhuriyet Dönemi; Cumhuriyetten Günümüze Tarihi Yarımada İçinde Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi	80
1.5. Karşılaştırmalı Analitik İnceleme	102
GENEL KAYNAKÇA	111
EKLER	115
ÖZGEÇMİŞ:	121



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1,	İstanbul Topoğrafyası	6
Şekil 1.2,	Eski Bizans, Roma Dönemi	8
Şekil 1.3,	Grek Kolonisi Şehri Byzantion ve Septimus Severus Dönemi	9
Şekil 1.4,	Constantinapolis Dönemi (4-7. yüzyıllar)	10
Şekil 1.5,	Byzantion Şehri İdari Bölünmesi	11
Şekil 1.6,	Theodosius Dönemi (4-7. yüzyıllar)	12
Şekil 1.7,	Theodosius Dönemi Galata	13
Şekil 1.8,	Theodosius Dönemi Şehir Bölgeleri;	14
Şekil 1.9,	8-12. Yüzyıllarda Galata ve Tarihi Yarımada	15
Şekil 1.10,	Ceneviz ve Bizans Dönemi Sınırları	16
Şekil 1.11,	Fetih Öncesi Galata Sınırları	17
Şekil 1.12,	Hipodrom ve Büyüksaray	18
Şekil 1.13,	X. Yüzyıl Şehir Surları	18
Şekil 1.14,	Büyüksaray ve Hipodrom'un Planı	19
Şekil 1.15,	Hipodrom ve Büyüksaray'ın Planı	20
Şekil 1.16,	III. Asırda Divanyolu	21
Şekil 1.17,	Fetih Öncesi Tarihi Yarımada ve Galata	22
Şekil 1.18,	Galata Bölgesi Sınırları	23
Şekil 1.19,	4-7. Yüzyıllar Tarihi Yarımada ve Galata Planı	24
Şekil 1.20,	8-12. Yüzyıllar Tarihi Yarımada ve Galata Planı	24
Şekil 1.21,	15. Yüzyıl İstanbul'u (1479)	25
Şekil 1.22,	13-15. Yüzyıllar Tarihi Yarımada ve Galata Planı	27
Şekil 1.23,	15-16. Yüzyıllar Tarihi Yarımada	28
Şekil 1.24,	16. Yüzyıl Şehir ve Civarı	29

Şekil 1.25,	17. Yüzyıl Şehir ve Civarı	30
Şekil 1.26,	Bir Sokak	31
Şekil 1.27,	Bir Sokak 1875	31
Şekil 1.28,	İstanbul ve Yöresi (İlk İmar Planı, Moltke 1844)	33
Şekil 1.29,	Valide Sultan Köprüsü 1845	34
Şekil 1.30,	19. Yüzyıl İstanbul Şehir Planı.....	34
Şekil 1.31,	Galata Köprüsü 1855	35
Şekil 1.32,	Sirkeci İstasyon Tesisleri/Gar	36
Şekil 1.33,	1840 Davies Haritası / 1864, İstanbul Dokusu	36
Şekil 1.34,	İstanbul, Davies 1840 Haritası	37
Şekil 1.35,	Hocapaşa Yangın Alanı Sınırları (1865)	38
Şekil 1.36,	Hocapaşa Yangını Sonrası Düzenlenen Caddeler	39
Şekil 1.37,	1862 İstanbul Panaroması	40
Şekil 1.38,	1871 İstanbul Planı	41
Şekil 1.39,	1880 İstanbul Planı	42
Şekil 1.40,	1880 İstanbul, Beyoğlu ve Galata'nın Önemli Yapıları	42
Şekil 1.41,	Fetih Öncesi Galata Bölgesi	43
Şekil 1.42,	16. Yüzyıl Galata Bölgesi Sınırları	44
Şekil 1.43,	16. Yüzyıl İkinci Yarısı Galata Bölgesi.....	45
Şekil 1.44,	18. Yüzyıl Galata/Pera Sokak Dokusu	46
Şekil 1.45,	18. Yüzyılda Galata'da Nüfus Dağılımı	46
Şekil 1.46,	Galata Bölgesi, Genişletilen Yollar	47
Şekil 1.47,	Karaköy 1890.....	48
Şekil 1.48,	19. Yüzyıl Karaköy Meydanı	48
Şekil 1.49,	1890 Galata Köprüsü	49
Şekil 1.50,	1900 Galata Köprüsü	49
Şekil 1.51,	1871 Pera	50
Şekil 1.52,	1880 Kule Çevresi	50

Şekil 1.53,	Yüksek Kaldırım.....	51
Şekil 1.54,	1875 Yüksek Kaldırım	52
Şekil 1.55,	15. Yüzyıl Sonları Hipodrom	53
Şekil 1.56,	Hipodrom Alanının Arkeolojik Kesiti.....	54
Şekil 1.57,	At Meydanı/Şenlik.....	55
Şekil 1.58,	At Meydanı/Kutlama-Tören	55
Şekil 1.59,	At Meydanı/Ayaklanma:.....	56
Şekil 1.60,	At Meydanı/Meydan Kullanımı	56
Şekil 1.61,	At Meydanı/Günlük Kullanım.....	57
Şekil 1.62,	At Meydanı/Gezinti Meydanı	57
Şekil 1.63,	At Meydanı/Cirit Oyun Meydanı	58
Şekil 1.64,	At Meydanı/Anadolu Tüccarlarının Konaklama Yeri	58
Şekil 1.65,	At Meydanı/Konaklama Alanı	59
Şekil 1.66,	At Meydanı/Günlük Kullanım-Konaklama.....	59
Şekil 1.67,	At Meydanı Görünüşü	60
Şekil 1.68,	At Meydanı Görünüşü	60
Şekil 1.69,	1900'ler Divanyolu	62
Şekil 1.70,	At Meydanı-Divanyolu Kesişimi Düzenlemesi	62
Şekil 1.71,	1870 Darülfünun Binası.....	63
Şekil 1.72,	İlk Osmanlı Sergisi, 1863	63
Şekil 1.73,	Alman Çeşmesi, 1910.....	64
Şekil 1.74,	1875 Şehir Rehberi.....	64
Şekil 1.75,	Önerilen Bouvard Projesi Uyarınca Düzenlenen Bölgeler.....	66
Şekil 1.76,	Projenin Kent Dokusuna Oturmuş Şekli.....	66
Şekil 1.77,	Bouvard Projesi / At Meydanı Görünümü	67
Şekil 1.78,	19. Yüzyıl Galata Görünüşü	69
Şekil 1.79,	19. Yüzyıl Galata Görünüşü	69
Şekil 1.80,	Pera Görünüşleri / Tiyatro	70

Şekil 1.81,	Pera Görünüşleri / Doğan Apartmanı, 1910.....	70
Şekil 1.82,	Pera Görünüşleri / 19. Yüzyıl Kule, Yüksek Kaldırım.....	71
Şekil 1.83,	Yangın Sonrası Düzenlenen Pera Nazım Planı	72
Şekil 1.84,	Altıncı Daire / Belediye Sarayı	72
Şekil 1.85,	Galata Sur Kapısı / Sokak	73
Şekil 1.86,	Galata Köprüsü	73
Şekil 1.87,	19. Yüzyıl Galata Bölgesi ve Kıyı Şeridi	74
Şekil 1.88,	1900'lerde Galata Köprüsü	74
Şekil 1.89,	Galata Rıhtımı	75
Şekil 1.90,	Galata Rıhtımı	75
Şekil 1.91,	Galata Köprüsü Yanı İskele, 1885	76
Şekil 1.92,	Galata Rıhtımı	76
Şekil 1.93,	Tünel Planlaması	77
Şekil 1.94,	Planlanan Tramvay Hatları, Tünel Güzergahı	78
Şekil 1.95,	Cadde-i Kebir, 1915	78
Şekil 1.96,	1900'lerde Galata Kulesi	79
Şekil 1.97,	Yapı Adaları ve Bölge Dokusu İçinde Kule Yollarının Tanımladığı Sur İzleriyle Galata Bölgesi, 1918	80
Şekil 1.98,	Yangın Sonrası Oluşan Yeni Dokuda Henüz Yapılaşma Olmamış Alanlar / Tarihi Yarımada, 1918.....	80
Şekil 1.99,	Süregelen Dokusuyla Galata Köprüsü, 1934	81
Şekil 1.100,	Yangın Sonrası Boşalan Alanalarda Oluşan Yeni Yapı Adaları / Tarihi Yarımada, 1934.....	81
Şekil 1.101,	Planlanan Yol Strüktürü / Prost Planı, 1937.....	82
Şekil 1.102,	1955 İstanbul Şehir Rehberi / Galata Bölgesi.....	83
Şekil 1.103,	Atatürk Bulvarı'nın Genişletilmesiyle Bozulan Tarihi Yarımada Dokusu, 1955	84
Şekil 1.104,	Doldurulan Sahil Kesimi ve Yıkılan Sahil Surları	85
Şekil 1.105,	Yol İnşaatı Nedeniyle İstimlak Edilen Eminönü-Unkapanı Güzergahı	85

Şekil 1.106, Atatürk Bulvarı Genişleme Sınırlarını Gösteren, Yıkılan Tarihi Binaları İçeren Plan.....	86
Şekil 1.107, Adliye Sarayı Projesi	88
Şekil 1.108, 20. Yüzyıl Tarihi Yarımada.....	89
Şekil 1.109, Ayasofya / Sultanahmet Meydanı Çevresi	90
Şekil 1.110, 1934 ve Günümüz Tramvay Güzergahı	91
Şekil 1.111, Sultanahmet Meydanı Çevresi Yapıları	92
Şekil 1.112, Sultanahmet Meydanı Çevresi Görünümü / Cami-Meydan-Adliye Sarayı İlişkisi	93
Şekil 1.113, Sultanahmet Meydanı Çevresi Görünümü / Ayasofya-Sultanahmet Meydanı İlişkisi	93
Şekil 1.114, Sultanahmet Meydanı Görünümü / Anıtsal Öğeler	94
Şekil 1.115, Sultanahmet Bölge Planı	94
Şekil 1.116, Karaköy-Azapkapı İstimlakleri	95
Şekil 1.117, Galata Bölgesinde Mekan Kullanımı	96
Şekil 1.118, Günümüzde Galata / Genel Görünüm	97
Şekil 1.119, Galata Yapılarından Örnekler	98
Şekil 1.120, Galata Yapılarından Örnekler	98
Şekil 1.121, Büyük Hendek Caddesi / Günümüz.....	99
Şekil 1.122, Galata Kulesi Çevre Düzenlemesi.....	101
Şekil 1.123, İstanbul Planı / Analitik İnceleme / Bizans Şehrinden Günümüze Şehrin Yeraltı ve Yerüstü Anıtsal Yapıları, Surları, Sur İzleri, Oluşan Aksları ve Mekansal Bölgeleri.....	103
Şekil 1.124, Galata Bölgesi Mevcut Surları, Yıkılan Sur İzleri, Açılan Yolları, Yıkılan Yapı Adaları ve Anıtsal Yapıları.....	105
Şekil 1.125, Sultanahmet Meydanı Çevresi Anıtsal Yapıları, Mevcut Surları, Sur İzleri ve Kıyı Bütünlüğünü Bozan Trenyolu.....	106
Şekil 1.126, Günümüz Sarayburnu / Yapılan Trenyolu ve Sahil Bulvarıyla Bozulan Saray/Sur/Kıyı Bütünlüğü	107
Şekil 1.127, Günümüz Haliç / Yapılan Yeni Düzenlemelerle Bozulan Haliç Kıyı Dokusu	107

Şekil 1.128, Günümüz Galata Bölgesi / Görünüm / Yoğunluğu İçinde Kule, Sınırlarıyla Kıyı Şeridi Haliç ve Bağlantı Aksları Köprüler	109
Şekil 1.129, Günümüz Tarihi Yarımada / Görünüm / Yoğunluğu İçinde Ana Aksları, Anıtsal Yapıları, Yeşil Yoğunluğuyla Saray, Sık Yapılaşmasıyla Çarşı Bölgesi ve Boğaziçi	109
Şekil 1.130, 21. Yüzyıl Dünya Şehri Kozmopolit İstanbul	110



ÖZET

Bu çalışmada, tarihsel kent mekanı bütününde süreklilik ve kopukluk öğeleri, Sultanahmet Meydanı çevresi ve sur içi Galata bölgesinde analitik incelenmiştir. Bizans döneminden başlayarak, Osmanlı'ya ve günümüze değin Sultanahmet Meydanı çevresi, sur içi Galata bölgesi ve kent bütünündeki mekansal örgütlenme ve oluşum, şehir dokusunun yangınlar etkisiyle geçirdiği strüktürel değişim, farklı zaman dilimleri içerisinde (yüzyıllar) bir bütün olarak değerlendirilerek, surları (sınırları), anıtsal yapıları, oluşan aksları ve süregelen mekansal bölgeleriyle (ticaret, konut, depolama, saray, liman bölgeleri, vs.) tanımlanmıştır.

Karşılaştırmalı analitik inceleme bölümünde ise dönemler arası süreklilik ve kopukluk öğeleri tanımlanarak tez bütünündeki mantık dile getirilmiştir.

SUMMARY

CONTINUOUS AND DISCONTINUOUS ELEMENTS AT HISTORICAL URBAN SPACE: AN ANALYTIC SEARCH AROUND THE SULTANAHMET SQUARE AND THE WALLED SECTION OF GALATA

Preliminary excavations done in the 1950's in the Eminönü district of Istanbul show that the first settlements in the Istanbul peninsula date from the late third or early second millennium B.C. This research has not been pursued, and data on the early settlements is very sparse. The first Megarian colony was established at the western end of the peninsula during the mid-seventh century B.C.

There were two other Megarian colonies-one in Chalcedon (Kadıköy) on the Asiatic side of the Bosphorus and one in Galata. The fortifications of the Megarian city on the Istanbul peninsula encircled a rather small area corresponding to the first of the seven hills. Its harbor lay just beyond the walls on the Golden Horn. The Strategion in the city's center and the Thrakion, possibly in the proximity of today's Hagia Sophia Square, were the two main open spaces and were used for public and military functions. At the peninsula's highest point, where the Topkapı Palace is today, was the Acropolis, center of the colony. There stood the temples to Zeus, Apollo, Poseidon, Aphrodite, and Athena Ecbasia. Theaters and baths, a gymnasium, and a stadium constituted the major public monuments.

In A.D. 330 when Constantine moved the seat of the Roman Empire from Rome to Byzantium, he turned his back to the old capital and created a new state. Constantine named his new capital Constantinople, The city of Constantine. The main features of the Severan city, namely, the Hippodrome, the basic layout of Constantine's capital. A new set of fortifications were built that incorporated the third and the fourth hills, thereby quadrupling the size of the Greco-Roman city. Except for the terminal points of the fortifications, which correspond to today's Unkapanı on the Golden Horn and Etyemez on the Marmara shore, their exact location is unknown.

During the next centuries, new harbors were built on the Marmara shore within the boundaries of Constantine's walls. The best protected harbor was still the Bosphorion at the entrance to the Golden Horn. The Golden Horn shore developed as a series of commercial quays-a pattern that would flourish

during the Ottoman period. The walls along the Sea of Marmara were also begun by Constantine, but rebuilt by Arcadius (395-408) after a big earthquake.

The *mese*, the main porticoed avenue, was the extension of Septimus Severus's *embolos* that initially led from Tetrastion to the main gate of the Severan walls. Here, Constantine built under his name an elliptical forum, which had no formal precedents among its counterparts in Rome. From Constantine's Forum, the *mese* continued toward the west and, after passing the site of today's Beyazıt Square, bifurcated.

Constantine duplicated the urban administration of Rome by establishing four regions. Septimus Severus's Tetrastion, renamed the Augusteum, The Forum of Augustus, was enlarged and embellished by Constantine. Constantine also completed the work of the preceding rulers. In Roman tradition, a circus was not only considered an essential part of any imperial residence, but it was also the place where the emperor met his subjects.

The first structures of what was to become the Great Palace were built by Constantine next to the Hippodrome. Enlarged and embellished by succeeding emperors, in Justinian's time (527-65) the Great Palace covered approximately half of the area between Hagia Sophia and what would later become the Sultan Ahmet Mosque. In the east, it extended as far as the walls of the present day Topkapı Palace and in the west to the Çatladıkapı Gate.

Constantine provided for the building of great churches. His two important edifices, the original Church of Hagia Sophia and the Church of the Holy Apostles. The city continued to expand after Constantine. During the early decades of the fourth century, many mansions and middle-class dwellings were built in the suburbs outside Constantine's walls. This spurt of building activity led to the construction of another set of walls under Theodosius II (408-50).

The Theodosian fortifications, formed by three parallel walls, were built at a distance of about one kilometer west of Constantine's walls, thereby taking in the fifth, sixth, and seventh hills.

Across the Golden Horn, Galata had a porticoed avenue parallel to the shore, which later became the principal artery of the thirteenth century Genoese settlement. In the fifth century, Galata had all the typical monuments of a late Roman city: church, theater, baths, and harbor. In the late sixth century, Tiberius II (578-82) built a tower called Galatou on the quay.

By the fifth century, the capital had acquired three principal forums along the *mese* in addition to the Augusteum and the Forum of Constantine: the Forum Tauri, the Forum Bovis, and the Forum of Arcadius. The *mese* started at the Augusteum and continued to the Forum of Constantine, where it led to the Forum Tauri. To the west of the Forum Tauri, the *mese* branched: the first

branch led to the southwest and, passing through the Forum Bovis (today's Aksaray) and Forum of Arcadius, it finally reached the Golden Gate. The second branch ended at the Gate of Adrianople.

By the fifth century, the growth of the city necessitated a solution to the problem of providing water to the residents. Already in 368 an aqueduct had been constructed by Emperor Valens (364-78) to bring water to the heart of the city.

During the reign of Theodosius II (408-50), four out of the seven hills of Constantinople had gained some monumental definition. On the first hill stood the Augusteon, the Hipodrome, and the original Church of Hagia Sophia; on the second, Constantine's Forum with the column in the middle; on the third, the Forum of Theodosius; and on the fourth, the Church of the Holy Apostles. Even though these structures determined the foci for future developments, their monumentality showed different characteristics from the Ottoman complexes that would replace them beginning in the fifteenth century. In contrast to the Ottoman monumentality, which defined an urban image punctuated by vertical elements such as domes and minarets, the early Byzantine city was not as concerned with an overall silhouette.

Jews were the largest minorities. Muslim neighborhood located on the eastern part of the peninsula. Unlike the other minorities, Jews were not permitted to live within the city limits and were relegated to a quarter in Galata, across the Golden Horn.

Although the Jews were the long-term residents of Galata, under Manuel I Comnenus (1143-80), Genoese merchants obtained a concession to settle in Galata in addition to their original enclave on the other side of the Golden Horn. As a result, Galata developed as a Genoese colony during the last centuries of Byzantine Empire. In 1303, the boundaries of the colony were established, but no permit was issued for the construction of a surrounding wall. One year later, benefiting from the new building regulation that abolished height limits, they built tall, castlelike structures along the ditch. In 1316, the first part of the fortification was constructed and in 1349, the northern part and the Galata Tower were completed. Later in 1387 and 1397, as the colony expanded toward the northwest, the newly acquired zones were enclosed and, finally, the eastern slope of the hill leading down to the Bosphorus was surrounded by a wall.

In 1453, Mehmet II made his ceremonial entry into Constantinople and, declaring it to be his capital, inaugurated a new era of building activity aimed at making the city the economic, administrative, cultural, and religious center of his empire. Mehmet II's first major tasks were to repair of the Theodosian walls.

The fundamental goal in the development of Istanbul after the conquest was to create a Muslim city in which the communities could live in accordance with the philosophy of Islam. Muslim neighborhoods grew around religious complexes.

The definitive change in the street fabric of the Byzantine city must have begun during Mehmet II's reign. The back streets of Constantinople formed an irregular and very dense pattern. However, there were large main arteries that connected the great public squares. As the fifteenth century city developed around self contained *nahiyes* and their subunits, *mahalles*, each originating from a central node, the importance of large public open spaces and wide avenues diminished. But, the Byzantine structure did not disintegrate immediately.

In creating a Muslim city, Mehmet II made his largest investments in religious buildings. The process started with the conversion of Hagia Sophia into a mosque and was followed by the conversion of seventeen other churches. Mehmet II built a türbe for Ebu Eyüp El Ensari in Eyüp outside the walls on the Golden Horn; this site soon became a Muslim shrine. The city was also filled with many new mosques. The külliye of Mehmet II on the fourth hill, on the site of the Church of the Holy Apostles, was a symbolic gesture that firmly established the Ottoman legacy: Emperor Constantine's church was replaced by the mosque of the new conqueror, Mehmet II. Located in a relatively less populated area on the road leading to the Edirne Gate, this külliye acted as a magnet around which Muslim neighborhoods developed. Mehmet II's complex was the first in a series of imperial külliyes that gave a distinct monumental character to the skyline of Ottoman Istanbul.

Istanbul's population grew fast from 1477 to 1535. This rapid increase resulted in higher population densities in the Istanbul peninsula, as well as in the emergence of the new Muslim neighborhoods of Tophane, Fındıklı, Cihangir, and Kasımpaşa on the northern side of the Golden Horn.

The sixteenth century was a time of great building activity. The külliyes break up the irregular fabric of the city by their geometric and axial schemes. They are integral units organized around a central structure and have no major arteries connecting them to surrounding environment. The image of Istanbul as the center of Ottoman civilization developed during this time. The wealth of the empire made large investments possible and an extensive building program was undertaken.

During the seventeenth and eighteenth centuries, Istanbul continued to develop along the same lines it had in the fifteenth and sixteenth centuries. However, the scale of the building activity was by no means comparable to that of previous centuries, due largely to the gradual decline in the economic power of the empire. The population continued to escalate. Not only Istanbul's

population increase, but the sixteenth century settlements of Kasımpaşa and Tophane on the northern side of the Golden Horn grew considerably.

The seventeenth century contributed two monuments to the capital: the külliye of Ahmet I (1616) on the site of the Byzantine Palace to the west of Hipodrome and the Valide Mosque (1597-1663) on the waterfront in Eminönü.

The eighteenth century brought no significant monuments to Istanbul, but nonetheless marked an important first step toward embracing European architectural fashions.

Among the most striking examples of the Ottoman Baroque are the Nuruosmaniye Mosque on the second hill and the Laleli Mosque near Aksaray. Until this period, Istanbul's monuments were characterized by their rectangular outlines and plain surfaces. While the Istanbul peninsula did not experience any dramatic changes from the early seventeenth century to the 1840's, this period was a time of growth for Galata. Under Ottoman rule, Galata survived as a cosmopolitan harbor town, but its built fabric presented characteristics different from Istanbul.

The pattern was quite different outside the Galata walls. Up to the eighteenth century, Pera was covered with orchards and vineyards. In the seventeenth century, a number of wealthy Europeans, including the French, English, Venetian, Dutch, and Genoese ambassadors, and other local Christians, built their ample residences and gardens there. Pera hence began to develop as an upper-class residential quarter, in contrast to the commercial Galata.

During the eighteenth and early nineteenth centuries, Pera's physical structure evolved as a European quarter. But, the real building boom in Pera occurred after 1838.

From 1838 to 1908, the Ottoman Empire underwent an intense phase of economic and sociopolitical transformation aimed at the modernization of the old system.

After 1839, the post-Tanzimat Ottoman reformers agreed that their capital had three major problems: it had an irregular street fabric, it was divided, and it was dilapidated. These problems were in sharp contrast to contemporary cities in Europe, which symbolized progress and refined culture to the Westward-looking Ottoman bureaucrats. In accordance with the general struggle to save the empire through European-style reforms, Istanbul had to be modernized along Western lines. The reformers agreed that modernization could be achieved by imposing a regular order on the urban fabric, by providing good communication between different parts of the capital, and by improving the urban appearance.

The solutions to the three problems went hand-in hand. Regularization meant replacing the old street network, composed of short, crooked arteries and many dead ends, with well connected roads-straight, spacious, and uniform width. Also new building codes and regulation were passed that aimed at creating a uniform residential fabric. Regularization involved, at the same time, clearing the water front of dilapidated buildings and opening wide embankments.

These efforts helped to improve access to the major nodes of the capital. The introduction of modern transportation systems further enhanced accessibility. Trams, running along the newly opened or enlarged arteries, connected the scattered the neighborhoods of Istanbul and Galata. The construction of two bridges across the Golden Horn facilitated communication between the two banks of the waterway. It was, however, by the ferryboats of the Şirket-i Hayriye that the physically divided parts of the capital-Istanbul, Galata, Üsküdar, and the Bosphorus villages-were finally linked to each other. The wide, new enbankments made water transportation easier.

Improving the capital's urban image was the concluding order of business. The models most admired were the European capitals. The ultimate step toward creating a capital that would compete with, and even surpass, the beauty of European cities three ambitious urban design schemes were drafted for Istanbul. Their aims were modernization of the communication network and creation of an urban image based on European technology and cultural values.

The first scheme Helmuth Von Moltke's plan of 1839, completed under Abdülmecit, followed on the heels of the Tanzimat fervor. The other two, those of F. Arnodin and J. A. Bouvard, were purposed during Abdülhamit II.'s reign. And, as typical of many other projects of the era, they were ambitious schemes that were never actually implemented. Both plans hoped to embody the past power of the empire and to express that power symbolically in grand-scale rebuilding schemes for the capital.

Moltke's main goal was to provide an uninterrupted communication network throughout the Istanbul peninsula by the creation of wide arteries connecting the heart of the city- the administrative and commercial regions- to the old Byzantine gates. At the same time, the residential architecture gradually would be converted from wood to kargir for fire protection. His scheme attempted to correct some of the city's physical problems, the solutions to which have been the goal of all subsequent schemes up to the present day. Also in his plan a strong concern with image: Istanbul was to be converted into a European city in keeping with the Tanzimat philosophy.

The redesigning and rebuilding done between 1838 and 1908 perhaps did not match the ambitious goals of the rulers, but nonetheless some

longlasting changes were introduced into the urban fabric. The most intensive building activity took place from the late 1850s to 1870s under the supervision of the İ.T.K. (İslahat-ı Turuk Komisyonu) in Istanbul and The Sixth District Administration in Galata.

Between 1858 and 1870, the Sixth District assumed all replanning activities, which are regularization of streets, paving, construction of water and sewage lines, in Galata. The opening of Karaköy Square in 1858 marked the beginning of a new and intensive phase of activity in the district.

To facilitate communication in the dense of Galata, the city walls (excluding the tower) were demolished in 1863, and, following the nineteenth-century European practice, the area gained was used to open new streets and widen the existing ones. After demolition was completed in 1865, the Sixth District Administration oversaw a number of new construction projects. In the west, Galata Yenikapı Caddesi and Şişhane Sokak, in the north, Büyük Hendek Sokak, and in the east, Boğazkesen Caddesi were built on the wall line. The other two streets that underwent enlargement and regularization during these years were Yorgancılar from Karaköy to Azapkapı at the foot of the Old Bridge, and Galata Caddesi from Karaköy to Tophane.

Different forces determined the scope and nature of activity on the two sides of the Golden Horn. The dense, wooden residential fabric of the Istanbul peninsula made the area vulnerable to fires. Here, the burned-out neighborhoods became arenas of experimentation where Western-inspired urban planning principles were put into practice. In Galata, however, fires played a secondary role that was limited to the older and denser neighborhoods. It was the popularity the suburb acquired after the 1840s and the subsequent physical expansion that dictated the location and scale of new urban planning practices in Galata.

Major fires played the greatest role in the transformation of the urban fabric. The 1856 Aksaray fire and the 1865 Hocaapaşa fire were especially important in the reshaping of the Istanbul peninsula. After 1865 Hocaapaşa fire, under the responsibility of İ.T.K., Divanyolu, one of the main arteries, was enlarged. The buildings at the northern edge of the Hipodrome were demolished, creating a more conspicuous meeting point between the Divanyolu and the Hipodrome.

Because of the large-scale fires and the higher densities, the regularization efforts changed the urban fabric more noticeably in the Istanbul peninsula than on the northern side of the Golden Horn. A number of previously mazelike neighborhoods in Istanbul acquired regular layouts, but their scale did not alter dramatically, and their communication with other parts of the city did not necessarily improve.

Also the communication network in the commercial and administrative core of Istanbul improved significantly. Connection of the Eminönü quay via the commercial zones to Beyazıt and the Divanyolu was achieved by the tramline. Beyazıt was also linked to the Marmara shore, and the widened Divanyolu was given a new monumentality. In fact, with the area cleared around Constantine's Column, the punctuated entrance to the Hipodrome, and the newly opened Hagia Sophia Square, this artery now regained some of the glory that it had once possessed as the *mese* of the Byzantine Constantinople.

The change in the street layout and the fabric did not affect Istanbul's urban image significantly. The lifestyle in the Istanbul peninsula maintained older patterns, whereas residents of Galata now tried to imitate the lifestyles in European cities. Hence, the symbols of modern living-office buildings, banks, theaters, hotels, department stores, and multistory apartment buildings-were abundant in Galata. These buildings, in contrast to Istanbul's Ottoman monuments, with their domes and minarets against a down-played residential fabric, gave the old Genoese suburb a strikingly different and definitely more nineteenth-century European appearance.

The post-Tanzimat practice of appealing to Western expertise was pursued also under the Republic and many European specialists were invited to modernize the Turkish cities. Prost's, one of the specialists, presence in Istanbul spanned the years from 1936 to 1951.

The record increase in the city's population beginning in the 1950s contributed yet another major planning issue to the already existing ones.

According to the Prost Plan, during the period of Municipality President Lütü Kırdar, Azapkapı-Tepebaşı connection, the Atatürk Boulevard's extension starting from Yenikapı, was planned to enlarge the transportation network. New streets and public squares, Taksim and Eminönü, were also planned. Almost no more dead-end streets were left. The greatest part of the Istanbul peninsula and Galata was almost regularized. However, the Prost Plan remained as an inadequate plan for the growing city, Istanbul.

After the railway passing through Sarayburnu, the region lost the entirety of the palace, the walls, and the shore. And after Menderes filling up the shore line, because of his political aims, the district lost its major entirety.

Demolishing of the buildings, for Azapkapı-Karaköy connection, was the reason of Galata losing its entirety.

Istanbul and Galata still present different images: Istanbul's skyline is dominated by the domes and minarets of the *külliyes* and mosques, whereas the Western look of the Galata side has become even more pronounced with the construction of several buildings over twenty stories high.

The walled section of Galata; with its tower, continuous central arteries, monumental buildings, architectural spaces, and with its' changed social structure, and around the Sultanahmet Square; with its' ordinarily built twentieth-century buildings, touristic area identity, monumental buildings, and with its' historical settlement area identity, take their place in today's city.



GİRİŞ

Kentsel koruma bağlamının tanım sınırlarının ve uygulama yönetiminin belirlenmesinde, kentsel koruma sorununun ana ögesi olarak tarihsel kent doğal bir dilin tüm yapısal özelliklerini taşır ve toplumsal, birey ötesi ve bilinçdışı bir oluşuma sahiptir. Buradaki kentsel yapının özelliği, öğeleri arasındaki ilişkiler düzeniyle tanımlanmış bir dizge (système) oluşturmastır.

Tarihsel kentin bir dizge olması, bu dizgeyi oluşturan "bütün"ü kavramayı gerekli kılar. Kentsel yapının oluşturduğu bütün, Gestalt kuramının tanımladığı bütündür: Bu kurama göre, belirli bir bütünün içindeki parçayla ayrı bir bütünün içinde yer alan ya da tek başına var olan aynı parça ayrı şeylerdir. Başka bir deyişle kentsel yapı içerdiği öğelerin "toplamın"dan farklı bir gerçekliktir ve hiçbir biçimde öğelerin yığına indirgenemez. Ya da Piaget'nin genel yapı tanımıyla dile getirirsek, bir yapının (konumuz özelinde tarihsel kentin) bileşimini belirleyen yasalar, o yapının öğelerinin teker teker bir araya gelmelerinden oluşan birikime indirgenemezler. Bu yüzden korunması amaçlanan tarihsel kentte, koruma öznesi tek tek birim öğeler ya da öğeler yığını değil bütünsel yapının tanımladığı dizge olmalıdır.

Ne var ki bugüne dek kentsel korumada belirleyici ölçüt, çoğunlukla tek birim öğeye ya da öğeler toplamına ilişkin olmuştur. Çünkü bu bakış tarihsel kenti bir dizge olarak değil bir öğeler yığını olarak görmektedir. Öğelerin oluşturduğu bütünün nicel bir toplam olarak görülmesine verilebilecek örneklerden biri, öğelerin yerlerinin keyfi bir biçimde değiştirilmesidir. Nitekim İstanbul'un, 1957 imar hareketi sırasında kurtarıldığı varsayılan yapıtları arasında yeri değiştirilmiş çok sayıda türbe, sebil, çeşme, muvakkithane vardır. Başka bir yere taşınarak yeniden inşa edilen bu yapıtlar arasında, Koca Yusuf Paşa Sebili, Dolmabahçe Camisi Muvakkithanesi, Sinan Paşa Çeşmesi ilk elde sayılabilecek olanlardır. Bugün bu yapılar yanlış bir tarihsel bağlam tanımlıyorlar ve kentsel dizge bağlamında korunduklarının söylemek son derece güçtür.

Bu noktada, bir adım daha ileri giderek bu dizgenin tanımladığı kentsel yapıya bakalım. Kentsel yapıya bir dizge olarak tanım kazandıran, öğeleri

arasındaki "ilişkiler düzeni" ya da "bağıntılar düzeni"dir. İşte tarihsel kentin içeriğinin oluşturan "mekansal örgütlenme mantığı", öğeleri arasındaki bu ilişkiler düzeninde somutlaşır. Tarihsel kentin "anlamlama" (signification) düzlemi de mekansal örgütlenme mantığının okunmasıyla açığa çıkacaktır. Tarihsel kentin "kimliğini" tanımlayan da yine dizgeyi oluşturan ilişkiler düzeni yani mekansal örgütlenme mantığıdır. Anıtlar da ancak bu dizge içinde belirli bir anlam düzeyi oluştururlar. Dizgeden kopmuş, ilişkiler düzenini yitirmiş anıtın tüm anlamlama düzeyi ve kimlik vericiliği ortadan kalkar. İşte bu nedenle, kentsel koruma öncelikle tarihsel kentin mekansal örgütlenme mantığının okunmasıyla ilgilenmelidir.

Kentsel koruma, öğeler arasındaki ilişkiler düzenini görmediğinde ve korumaya almadığında birim öğeyi koruması da olanaksızlaşır. Örneğin, bir kenti tanımlayan öğeler arasında deniz de yer alıyorsa, kent-deniz ilişkisi ve giderek birim öğe-deniz ilişkisi korunması gereken örgütlenme mantığının belirleyicisi konumundadır. Önündeki limanla bir bütün oluşturan Bukoleon Sarayı'nın, dolgu yolla denizden koparıldıktan sonra korunduğunu ileri sürmek olanaksızdır. Benzer durum dolgu alanlarla denizden koparılan tüm kentler için söz konusudur. Bugün İstanbul'da çevresi açılmış, temizlenmiş pek çok tarihsel anıtın kentle kurulu ilişkisi kopmuş durumdadır. Kentsel dizgeyle ilişkisi koparılan tek başına bir anlamlama düzeyi oluşturamaz.

Kentsel yapının içerdiği mekansal örgütlenme mantığının okunması söz konusu olduğunda ise, karşımıza "eş zamanlı" ve "artzamanlı" olmak üzere iki ayrı okuma düzeyi çıkacaktır. Aslında yapı, Piaget'nin deyişiyle, bir "dönüşümler" dizgesidir. Bu dönüşümler kentsel yapıda farklı biçimlerde ortaya çıkabilir. Kentsel yapıyı oluşturan öğeleri "göstergeler" olarak tanımlayan Roland Barthes'in de belirttiği gibi, gösterenler kalabilir ancak gösterilenler değiştirilebilir. Örneğin, bir dönem kentte belirli bir işlev yüklenen öğe ya da öğeler kümesi kendini sürdürebilir ancak yüklendiği işlev değişebilir. Barthes'in söylediğinin ötesinde bir dönüşüm de gerçekleşebilir. Gösterge (öge) tümüyle değişime uğrayabilir. Yine örnek olarak, kentte belirli bir büyüme sınırını gösteren sur, bir sonraki evrede ortadan kalkarak yerini yeni büyüme evresinde yapı düzenleyicilik işlevi yüklenecek bir yola bırakılabilir. Ne var ki her iki durumda da dönüşümler "dizgeye bağlı" dönüşümlerdir.

İşte gerek eşzamanlı gerekse de artzamanlı okumalar, kentsel koruma bağlamının tanım sınırlarını da belirleyecektir. Yine yukarıda verdiğimiz örneğe dönersek, kentsel koruma, bugün artık yol işlevi gören eski sur izini,

tarihsel boyuttan yoksun işlevselci bakışın, anlamı ulaşım indirgeyen yaklaşımıyla göremez. Başka bir deyişle, kentsel dizgenin okumayla ortaya çıkacak "anlam katmanları" kentsel koruma bağlamının içinde yer alır.

Kentsel yapının eşzamanlı okuması, öğelerin eklemlenme, dizim (syntaxe) ve tipoloji çözümlemelerini içerir. Artzamanlı okuma ise dizgenin dönüşüm yasalarını ve büyüme biçimini (büyüme sınırlarının, büyüme engellerinin, büyüme eşiklerinin, büyüme aralıklarının saptanması) ele alır. Bu iki okuma düzlemi ancak birlikte kentsel yapıyı açıklar; eşzamanlı okuma olmadan artzamanlı okuma olamaz. Çünkü eşzamanlı ve artzamanlı gerçeklikler birlikte bir "dizgesel bütün" oluştururlar. Giderek, artzamanlı okuma, eşzamanlı okumanın ortaya çıkardığı verilerin anlamsal içeriklerini açığa kavuşturacaktır. Örneğin, kentte yapı kuruculuk, düzenleyicilik görevi yüklenen bir öğenin varlığı eşzamanlı okumayla ortaya çıkacak, ancak bu öğenin kentin değişme sürecinde hangi anlamsal yükü taşıdığı artzamanlı okumayla belirlenecektir.

Kentsel tarihe ya da kentin tarihsel topoğrafyasına ilişkin çalışmalar artzamanlı okumaların ayrılmaz parçalarıdır. Aldo Rossi'nin kentin belleği olarak adlandırdığı anlam bütünü açığa çıkarılmadan kentsel koruma çalışması yapmaya olanak yoktur. Ne var ki, Anadolu kentlerini bir yana bırakalım, İstanbul'a ilişkin tarihsel topoğrafya çalışmaları bile, neredeyse, yüzyıl başında kaldığı noktada beklemektedir. İstanbul'un Bizans çağı bölge sınırlarının çizilmesinden limanlarının, ana portikli yollarının saptanmasına, giderek büyüme evrelerinin belirlenmesine dek pek çok konu belirsizlik taşımayı sürdürmektedir. Bu veriler elde olmadıkça, korumacı da mevcut öğelerin envanterini çıkarıp korumaya çabalamadan öte gidemeyecektir.

Kentsel yapının mekansal örgütlenme mantığının okunması, kentsel korumacıya, görünen tarihsel öğeler birikiminden farklı bir gerçeklik düzlemi sunar. Örneğin, Konya'da, Bizans dönemi kent sınırlarını ve sur çizgisini belirleyen tek bir arkeolojik kalıntı bile olmamasına karşın, kentsel yapı, surun izini hala belirgin biçimde sürdürmektedir. Rossi, benzer bir duruma örnek olarak, Lucca kentinin bugün artık mevcut olmayan amfiteyatrosunun yaşayan izini gösterir. Her iki durumda da, var olan doku üzerinde artık tek bir tarihsel yapıt olmasa bile kentsel korumanın temel bir koruma öznesi var olacaktır, bu da kentsel yapının kendisidir.

İşte bu saptama, kentsel koruma ile yeni yapılaşma ilişkisini gündeme getiriyor. Korumayı yalnızca mevcut tarihsel öğelerin yarına ulaştırılması olarak gören anlayış, bu toplamın arasına girecek her türden yeni yapılaşmayı da a priori olarak yadsıyor. Ne var ki korunması amaçlanan, müzeografik bir korumanın öznesi olan ölü bir kent olmadığına göre, daha başlangıçta olanaksız bir hedefin peşine düşülmüş oluyor. Halbuki, kent bir dönüşümler dizgesi olarak ele alındığında ve korumanın gerçek öznesi de "dizge" olarak belirlendiğinde, sonunda birim ögenin de korunmasını sağlayacak bir koruma anlayışı var olacaktır. Bu durumda yeni yapılaşma da dizgeyi tahrip etmek bir yana, bazı durumlarda dizgeyi, kentsel yapıyı koruyucu bir anlam taşıyacaktır. Bu duruma verilebilecek canlı bir örnek Haliç kıyısıdır. Haliç kıyısında, bitişik düzen mantığında oluşmuş doku, 1980 sonrasında ortadan kaldırılmış, birkaç tarihsel bina ise, dokunun yerini alan parklar arasında, kentsel mekanla kurulu ilişkiler düzeni tümüyle bozulmuş olarak "korumaya" alınmıştır. Burada doğru bir korumacılık anlayışı, kentsel mekanın örgütlenme mantığını sürdürecektir. yeni yapılaşmanın, bir çöküntü alanına dönüştüğü için ortadan kaldırılan eski dokunun yerini almasıyla olasıdır.

Sonuç olarak, kentsel koruma bağlamı, tanım sınırlarını "görünen"in ötesinde "görünmeyen"e, yani kentsel dizgenin okunmasıyla açığa çıkarılacak olana ulaştırmalı, dahası bağlamı tanımlamada "görünmeyen"e öncelik tanımalıdır. Çünkü gerçekte "görünen"in taşıyıcısı "görünmeyen"dir.

Bu çerçevede, tarihsel kent mekanında süreklilik ve kopukluk öğelerinin Sultanahmet Meydanı ve Galata Kulesi çevresinde analitik incelenmesi, kentsel koruma konusunda doğru politikalar üretmek ve doğru bir uygulama yöntemi geliştirebilmek için baz oluşturabilecek ve bu çevrelerde kentsel yapının mekansal örgütlenme mantığının okunmasında yardımcı olacaktır.

İSTANBUL'UN KENTSEL TARİHSEL OLUŞUMU BAĞLAMINDA TARİHİ YARIMADA İÇİNDE SULTANAHMET MEYDANI ÇEVRESİ VE SUR İÇİ GALATA BÖLGESİ

1.1. Doğal Öncüller

1.1.1. Tarih Öncesi Dönem

Son buzul çağı içinde, yaklaşık olarak günümüzden 16-18 bin yıl önce, büyük su kitlelerinin buza ve kara dönüşmesi, dünya deniz düzlemlerinin bugüne göre 120m alçalmasına neden olmuştur. Karadeniz ile Dünya Okyanus sistemine bağlı olan Ege Denizi'nin, en sığ yeri -45 m olan Çanakkale Boğazı ile en sığ yeri -35 m olan İstanbul Boğazı'ndan daha aşağıya inmesi ile su geçişi tamamen durmuş ve Marmara ve Karadeniz birer göle dönüşmüştür. Doğal olarak da Boğaz yürünerek geçilebilen bir vadi olmuştur.

Buzul döneminin sonuna doğru ise bu kez, iklimin giderek ısınması, Avrupa'daki kar ve buz örtüsünün hızla erimesi ve dünya deniz düzlemlerinin yükselmesi ile Marmara yeniden Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlanmıştır. Marmara da yeniden soğuk ve tatlı göl ortamından tuzlu deniz ortamına dönüşmüştür.

İstanbul'un çevresini etkileyen değişiklikler, aynı zamanda anakaraların varlığını ve niteliğini belirleyen birer oluşumdur. Boğazların birer vadi (eski nehir yatakları) olduğu ve yürünerek geçildiği dönemlerden sonra İÖ. 10000. yılda, Avrasya bütünlüğünün bölünmesine, iki anakaranın ortaya çıkmasına ve Avrupa ve Asya olarak adlandırılmalarına olanak veren büyük değişiklikler, İstanbul'un aktüel tarihinin başlangıcı olmuştur.

Çeşitli erken yerleşmeler olarak 12000-580 'lerde Ağaçalı, Gümüşdere ve Riva çevresindeki avcı / balıkçı topluluklardan ve ilk yerleşik topluluklar olarak da Neolitik devirde Fikirtepe civarındaki tarım yerleşmesinden sözedilebilir.

1.1.2. Koloniler Dönemi

I. ve II. koloni dalgaları, İÖ 640'da kurulan ve bir tarım yerleşmesi olan Chalkedon ve İÖ 658'de kurulan ve ticaret ağında önemli bir merkez olan Byzantion ile başlayan küçük koloni kenti evresi, İstanbul'un kuruluşunun basamaklarıdır.

Koloniler periferik yerleşmelerdir, karar merkezleri değildir. Ama, Byzantion Ege ticaret yolları üzerinde kurulmuş çok özel bir üs, bir ileri garnizon gibidir. Geleceğin kentinin çekirdeğini oluşturan bu küçük yerleşme, stratejik konumu ile ticarete ve transit ticaretin kontrolüne dayanan bir model olmuştur.



Şekil 1.1. İstanbul Topoğrafyası; (İslam Ansiklopedisi, 1968, c. 5/II, s.1214)

1.2. Roma / Bizans Dönemi

1.2.1. Bizans Döneminde Tarihi Yarımada

a. Byzantion, Septimus Severus Dönemi

İlk önce Megaralı Grekler İstanbul'u kurdular. Yunan yarım adasında yaşayan grek boylarının ulaşım ve yayılma yolu denizdi ve bu yayılma doğal olarak kıyılar boyunca oluyordu. Böylece Ege Adaları'ndan İyonya'ya Anadolu ve Trakya kıyılarını izleyerek Marmara ve Karadeniz'e uzanan kolonizasyon yolları üzerinde önce Kadiköy (Chalkedon), sonra BYZANTION koloni şehirleri kurulmuştur.

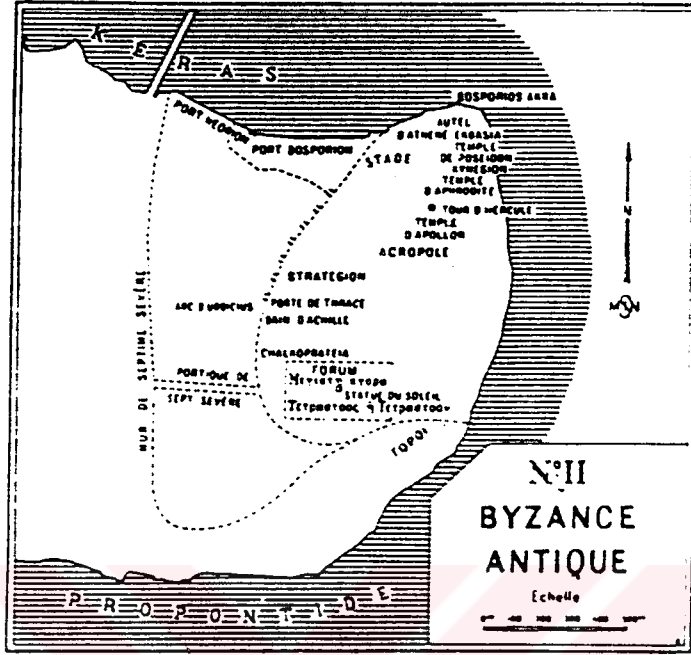
Sarayburnu üzerindeki ilk Grek kolonisi Haliç'le Marmara'ya hakim bir tepede, deniz ticaretine elverişli bir sit üzerine yerleşmişti. Ticaret ekonomik hayatın ana ögesi olduğuna göre, topoğrafya da göz önünde tutulursa, Byzantion'un daha çok gelişmesi normal karşılanır. (Şekil 1)

Byzantion, İran ve Grek ülkeleri arasında kenarda kalmış, sadece Karadeniz yolu üzerinde sağlam bir iskele niteliğinde ikinci bir şehirdir. Ege ve Balkanlar ile Küçük Asya arasındaki ilişkilerde, politik ağırlık merkezinin daha da kuzeye çıkmasıyla, Byzantion'un önemi artmıştır. Septimus Severus bundan huzursuz olmuş ve M.S. 196'da şehri tahrip etmiştir. Daha sonra surların sınırlarını büyütüp şehri yeniden imarına yönelmiştir.

Byzantion, yarımada'nın en ucunda Sarayburnu'nu taçlandıran birinci tepe üzerinde kurulmuştur. Surları bu tepayı kavrayarak bugünkü Sirkeciye teğet olarak Sarayburnu'na, Marmara sahilinde de bugünkü Ahırkapı civarına ulaşmaktadır (Sirkeci dolmamış koy halindeydi ve burada Neorion limanı bulunmaktaydı). Neorion limanı yakınında daha korunan (bugünkü Sepetçi Kasrı'nın bulunduğu yerde) Bosporion limanı vardı. Neorion limanı ana liman durumundaydı. (Şekil 2)

Bugünkü Sarayburnu üzerinde kademelenen Topkapı Sarayı'nın olduğu yerde, tepenin Boğaz'a doğru hafif meyille uzandığı burunda şehrin Akropolü ve bunun altında farklı seviyelerde teraslar üzerinde tapınaklar, stadyum gibi yapılar bulunuyordu. Bugünkü Ayasofya Meydanı'ndaki düzlükte dört büyük stoa ile çevrili Agora bulunuyordu. Şehrin batı kapılarından biri bu civardaydı. Bu kapının biraz kuzeyinde Sirkeci'ye inen vadi içinde Thrakion kapısı ve ona bitişik meydan bulunuyordu. Bu kapı civarında şehrin idari

binalarını içeren Strategion bulunuyordu. Bütün bunlara göre bu şehir geleneksel elemanları tam olarak içeren bir Grek sitesi idi.



Şekil 1.2. Eski Bizans, Roma Dönemi; (Kayra, 1990b, s.18)

Akropolis daha sonraki devirlerin saraylarının bulunduğu yere karşı gelmektedir. Agora ise günümüze gelene kadar Augustaeum ve Ayasofya Meydanı olarak yaşamıştır. Neorion Limanı 12. yüzyılda da aynı isimle anılmaktaydı. Osmanlı döneminde de ana limanlardan biriydi. Strategion sonradan Babı-Ali'nin yerleştiği düzlük civarında bulunuyordu.

Bütün bu verilere göre fiziksel niteliklerin devamlı olmayıp sadece topografik özelliklerden dolayı (yerleşim, kullanım) benzerlikleri olduğunu ve bunların sürekli devam ettiğini söyleyebiliriz.

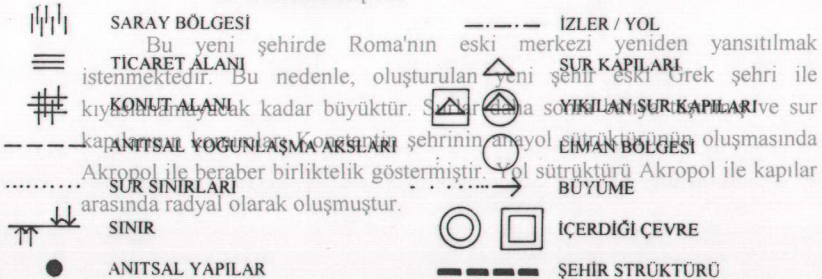
Septimus Severus M.S.196' da surları batıya doğru genişleterek Eminönü-Cağaloğlu çizgisine getirmiştir. Severus şehrin eski agorasının üzerine (Ayasofya Meydanı çevresi) yeni bir tetrastoos yaptırmıştır. Bu meydana başlayan bir yolu şehir surlarının Çemberlitaş'a yakın bir yerde biten kapısına kadar uzatmıştır. Severus zamanından günümüze devam eden sadece tetrastoosu Çemberlitaş'a bağlayan cadde; diğeri, Hipodrom yani Atmeydanı'dır. Yolun topografik özelliği vardır, birinci tepreyi ikinci tepreye bağlayan en yüksek boyundan geçer. Hipodrom ise suni teraslamalarla oluşturulmuştur. (Şekil 3)



Abb. 1 Lageplanskizze der Stadt Byzantion und ihrer Vororte in der Antike - M. 1:10000.

Şekil 1.3. Grek Kolonisi Şehri Byzantion ve Septimus Severus Dönemi; (Wiener, 1977, s.17)

b. Constantinopolis



Birinci tepedeki eski Akropolis, ikinci tepe üzerinde eski Severus surunun çıkış kapısının önüne yapılmış bulunan Konsantin Forumunu bağlayan yol, üçüncü ve dördüncü tepelerin birleşme çizgisini takip ederek Fatih civarındaki Polyandri kapısına ulaşmaktaydı. Bu yol bugünkü Edirnekapi yolunun ilk oluşan doğrultusudur. Diğer yol, üçüncü tepedeki forumla yedinci tepe üzerindeki kapıları ve Altın Kapı'yı bağlamaktadır. Bunun için de Beyazıt meydanına karşılık olan forumdan (Forum Tauri'den) başlayarak forum Bovis'e oradan da diğer kol ile Altın Kapı'ya ulaşır. Bütün bunlara göre ANAYOL kaburgası Konstantin zamanında oluşmuştur denilebilir. (Şekil 4)

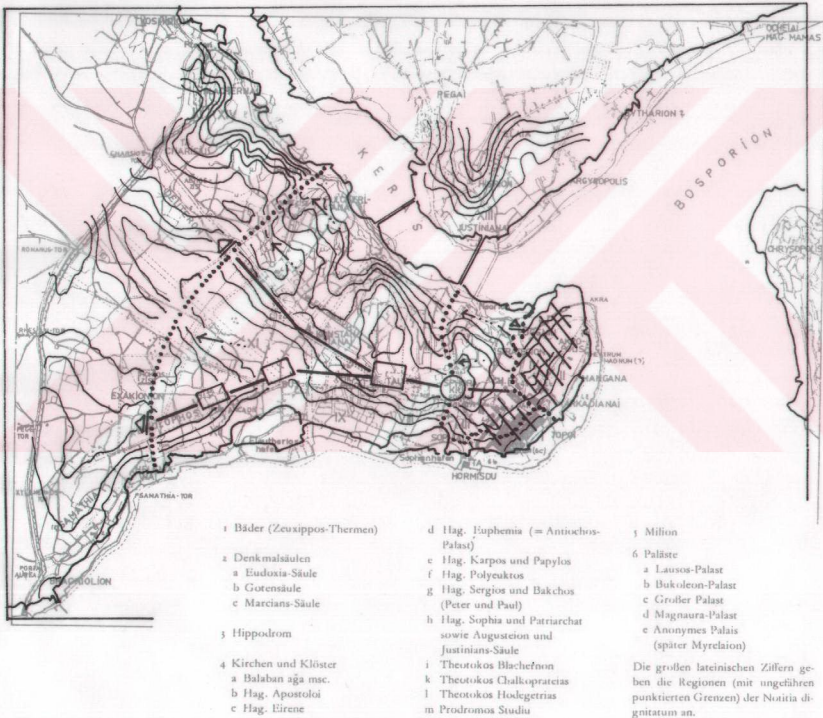


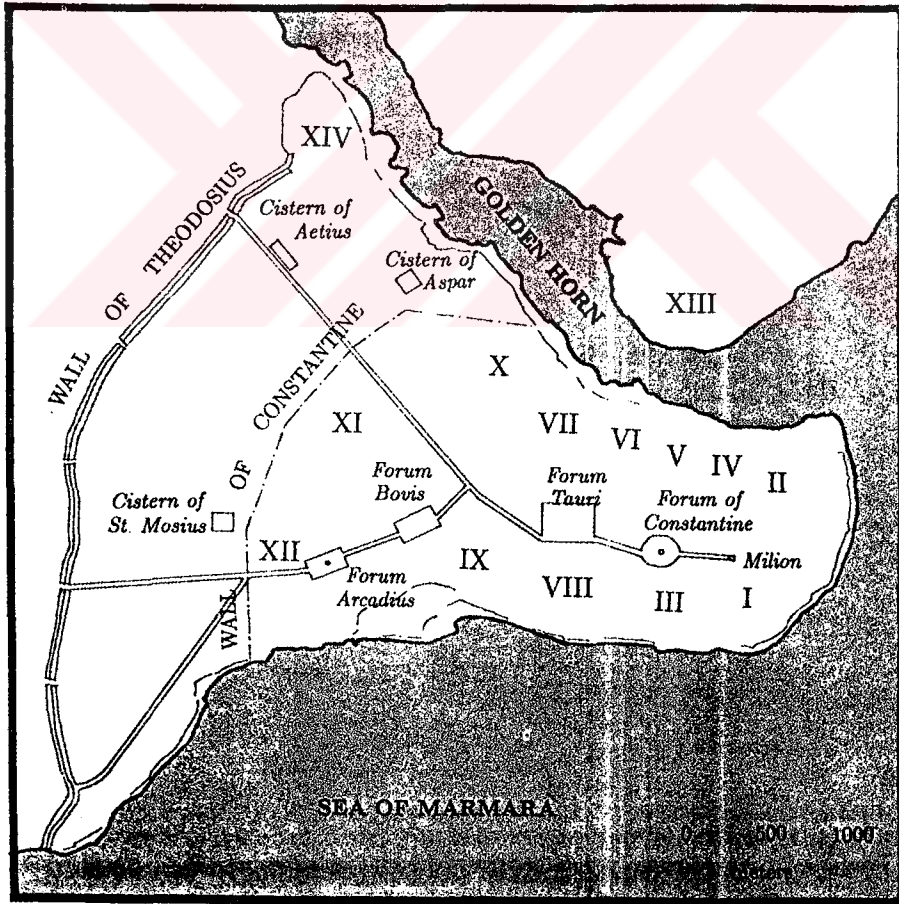
Abb. 1 Lageplanskizze Konstantinopels (4.-7. Jh.) mit Angabe der im Text erwähnten Monumente und der wichtigeren Ortsbezeichnungen - M. 1:10000.

Şekil 1.4. Constantinopolis Dönemi (4-7. yüzyıllar); (Wiener, 1977, s.21)

Konstantin zamanında yapılan tapınaklardan iki önemli Hristiyan tapınağı Atrium'lu bazilika olan Ayasofya ve büyük Apesteleion'dur. Ayasofya Camisi ve Apesteleion'un üzerine yapılmış Fatih Külliyesi, şehrin anıtsal tarihinin ve ana çizgilerinin röperleri olmuşlardır.

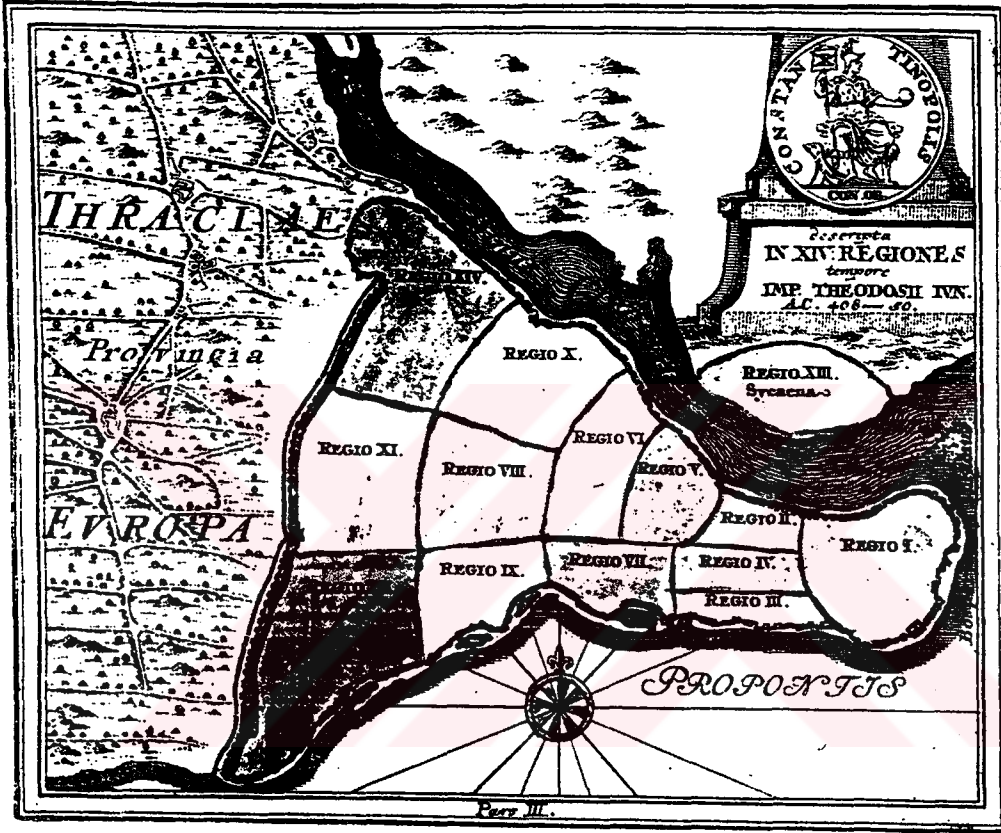
Şehrin denizle irtibatı Sirkeci'deki eski limanlardan olmaktadır. En önemlileri Haliç'te Neorion (liman,tersane) ve Marmara'da Elenterion'du. Ayrıca sonraki çağların gelişmesini etkileyecek olan, Ayasofya'nın bulunduğu tepenin güneyine bakan yamaçlara da saray yapılmıştır. Daha sonra bu saray Bizans İmparatorları tarafından genişletilecek ve sahile kadar inen saraylar kompleksi olacaktır.

Konstantin, şehri, Roma'daki idari bölünmeye uygun olarak, 14 bölgeye ayırmış ve bir şehir organizasyonu oluşturmuştur. Genellikle eski Grek şehrinin surları ve sonraki Severus devri surları bölgelerin surları olarak göz önünde tutulmuştur. (Şekil 5)



Şekil 1.5. Byzantion Şehri İdari Bölünmesi; (Çelik, 1993, s.13)

M.S. 5.yy' da (408- 450 II. Theodosius dönemi) bölge kent sınırları içine alınmış ve içerdiği kilisesi, forumu, tiyatrosu, hamamları ve limanıyla Konstantinopolis'in 13. bölgesini, "REGIO" yu oluşturmuştur. Ortaçağda bu semte, karşı veya öte anlamına gelen "PERA" adı verilmiştir. Bizans devrinde Pera, Konstantinopolis'in dinlenme ve gezinti yerlerindendir. (Şekil 8)



Şekil 1.8. Theodosius Dönemi Şehir Bölgeleri; (Kayra, 1990b, s.19)

b. Jüstinyen Dönemi

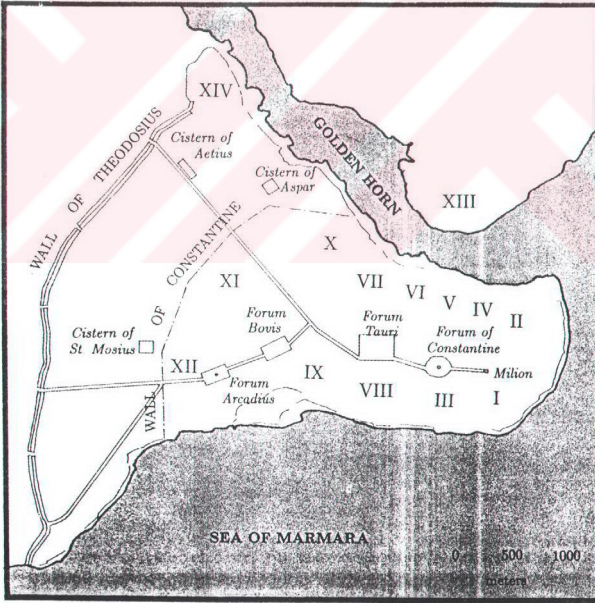
M.S. 6.yy' da (518- 602) İmparator Jüstinyen devrinde bölgede inşaat faaliyetleri başlamış ve güzel binalar yapılmıştır. Böylece semt Jüstinyano olarak anılmaya başlanmıştır.

Jüstinyen devrinin İmparatorlarından (578-582) II. Tiberios zamanında Haliç'in girişini kontrol amacıyla bir hisar yaptırılmıştır. (Şekil 9)

Konstantin zamanında yapılan tapınaklardan iki önemli Hristiyan tapınağı Atrium'lu bazilika olan Ayasofya ve büyük Apesteleion'dur. Ayasofya Camisi ve Apesteleion'un üzerine yapılmış Fatih Külliyesi, şehrin anıtsal tarihinin ve ana çizgilerinin röperleri olmuşlardır.

Şehrin denizle irtibatı Sirkeci'deki eski limanlardan olmaktadır. En önemlileri Haliç'te Neorion (liman,tersane) ve Marmara'da Eleterion'du. Ayrıca sonraki çağların gelişmesini etkileyecek olan, Ayasofya'nın bulunduğu tepenin güneyine bakan yamaçlara da saray yapılmıştır. Daha sonra bu saray Bizans İmparatorları tarafından genişletilecek ve sahile kadar inen saraylar kompleksi olacaktır.

Konstantin, şehri, Roma'daki idari bölünmeye uygun olarak, 14 bölgeye ayırmış ve bir şehir organizasyonu oluşturmuştur. Genellikle eski Grek şehrinin surları ve sonraki Severus devri surları bölgelerin surları olarak göz önünde tutulmuştur. (Şekil 5)



Şekil 1.5. Byzantion Şehri İdari Bölünmesi; (Çelik, 1993, s.13)

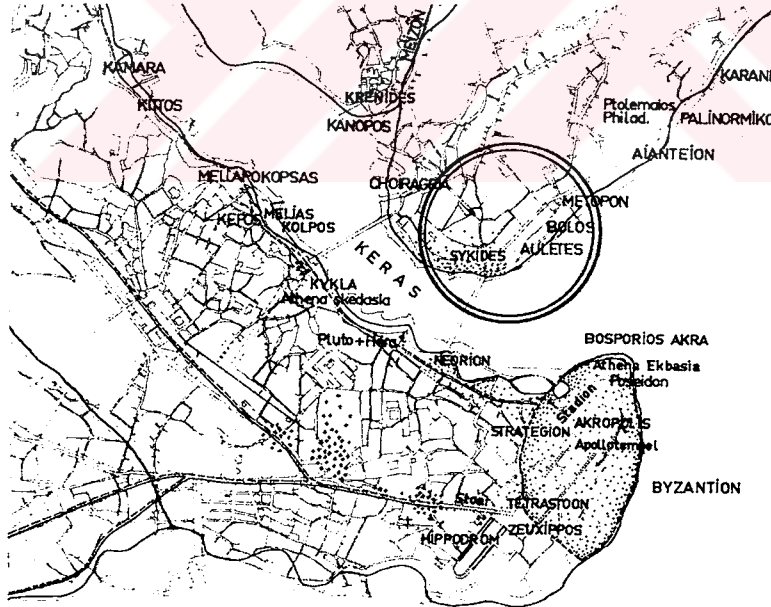
Marmara kıyısı ile Haliç kıyısındaki yamaçlar konut alanlarını içine alıyor, bunların arasında kalan ve özellikle Haliç'e paralel tepeler çizgisini birbirine bağlayan yolla, Beyazıt'tan Aksaray yönüne ve oradan da Cerrahpaşa'ya çıkan ve Altımermer' den Yedikule' ye uzanan VIATRİOMPHALİS de anıtsal yoğunlaşmaların olduğu aksları meydana getiriyordu. Bu yol strüktürü yakın zamanlara gelene kadar, sadece anıtsal yoğunlaşmaların değil, iskan yoğunlaşmalarının da ana damarını teşkil etmiş ve şehre karakterini kazandıran özelliklerden biri olmuştur.

Şehrin genel silüeti, bu yol sistemi ile topoğrafyanın ortak etkileri sonucunda meydana gelmiştir.

1.2.2. Bizans Döneminde Galata

a. Theodosius Dönemi

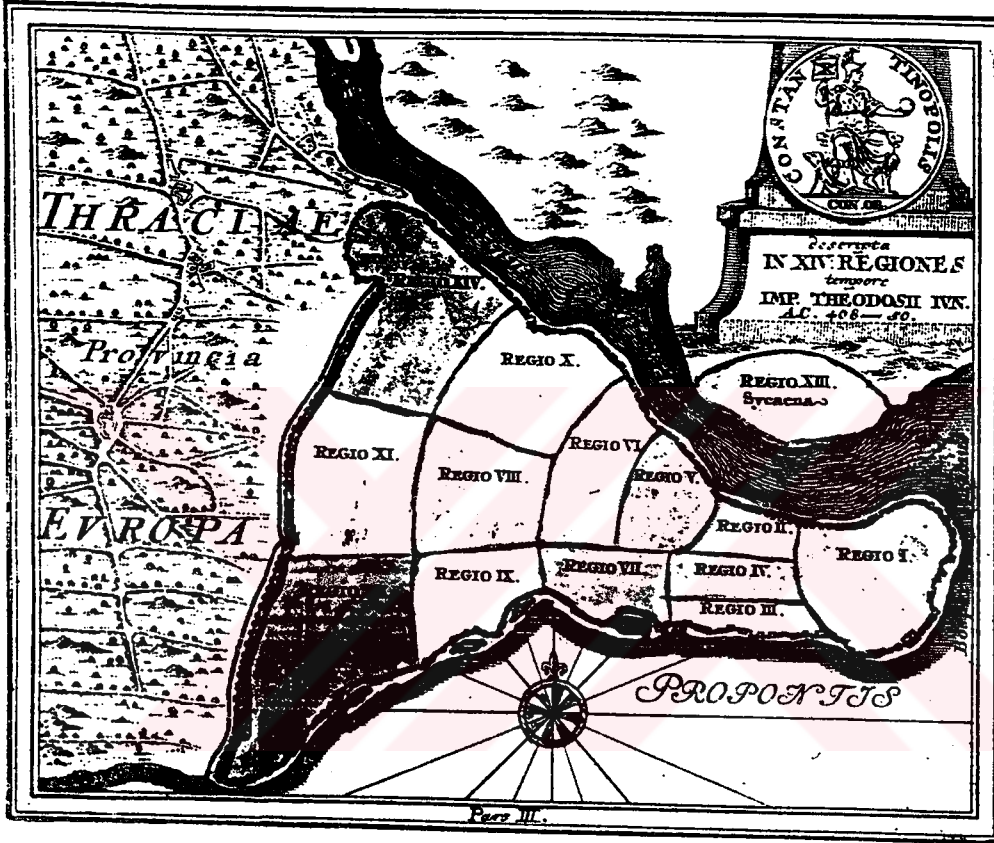
Milattan önceki çağlara dek dayanan bu semtin, ilk zamanlarda çok büyük bir ormanla kaplı olduğu söylenmektedir. Sahile yaklaşan bölümlerinde incir ağaçları olduğu için de bu bölgeye incirlik anlamına gelen SKAI denilmiştir. (Şekil 7)



Şekil 1.7. Theodosius Dönemi Galata; (Wiener, 1977, s.17)

M.Ö. 270 yılında buraya Galyalı'lar göç etmişler ve böylece buraya GALATA denilmiştir.

M.S. 5.yy' da (408- 450. II. Theodosius dönemi) bölge kent sınırları içine alınmış ve içerdiği kilisesi, forumu, tiyatrosu, hamamları ve limanıyla Konstantinapolis'in 13. bölgesini, "REGIO" yu oluşturmuştur. Ortaçağda bu semte, karşı veya öte anlamına gelen "PERA" adı verilmiştir. Bizans devrinde Pera, Konstantinapolis'in dinlenme ve gezinti yerlerindendir. (Şekil 8)

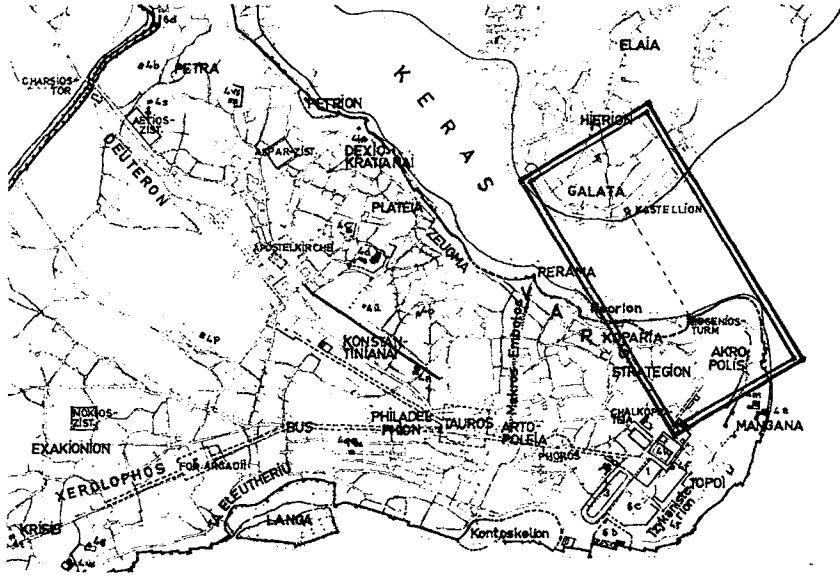


Şekil 1.8. Theodosius Dönemi Şehir Bölgeleri; (Kayra, 1990b, s.19)

b. Jüstinyen Dönemi

M.S. 6.yy' da (518- 602) İmparator Jüstinyen devrinde bölgede inşaat faaliyetleri başlamış ve güzel binalar yapılmıştır. Böylece semt Jüstinyano olarak anılmaya başlanmıştır.

Jüstinyen devrinin İmparatorlarından (578-582) II. Tiberios zamanında Haliç'in girişini kontrol amacıyla bir hisar yaptırılmıştır. (Şekil 9)



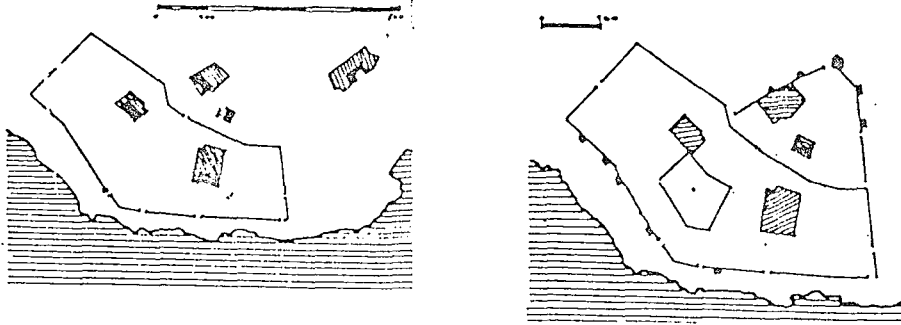
Şekil 1.9. 8-12. Yüzyıllarda Galata ve Tarihi Yarımada; (Wiener, 1977, s.25)

c. Latin İmparatorluğu Sonrası

12.yy' da İstanbul'un Haliç kıyısında bir imtiyaz bölgesine sahip olan Cenovalı'lar, şehrin IV. Haçlı seferi ordusu tarafından 1204 işgalinde bu yerleri Venedikli'lere kaptırmışlar ve 13.yy' da karşı yakada GALATA bölgesinde yerleşmeye başlamışlardır.

İstanbul'u, Latinler'den 1262'de alarak tekrar Bizans idaresini kuran VII. Michael'le (1261-1282) onaylanan dostluk ve ticaret anlaşması ile Cenovalı'lara birçok haklar tanınmış idi. Bu anlaşma, Cenovalı'ların Bizans devletinde ticaret loncası, saray, kilise hamam, fırın, ev ve dükkan yapabilmelerini de öngörüyordu. Fakat pek rahat durmayan Cenovalı'ların bir karışıklık hazırladıkları öğrenilince, Bizans'tan kovuldular ve ancak 1267' de Galata'da bir yerleşme izni elde edebildiler. Fakat İmparator mevcut sınırları yıktırmıştı. Sur duvarları olmadığından tecavüzlerden korunması mümkün olmayan Galata'daki Cenova kolonisi, Venedikli'lerle anlaşmazlıkları yüzünden kasabalarının etrafını bir sur duvarı ile çevirmeleri gerektiğini biliyorlardı. Ancak Bizans buna izin vermemiş, hatta sur ve kule yapılmasını yasaklamıştır. 1303 tarihli bir fermanla Bizans Cenova'ya tanıdığı imtiyaz bölgesinin sınırlarını belirlemiştir. Cenovalı'lar bölgelerini koruyabilmek için sadece bir hendek kazabilmişlerdir.

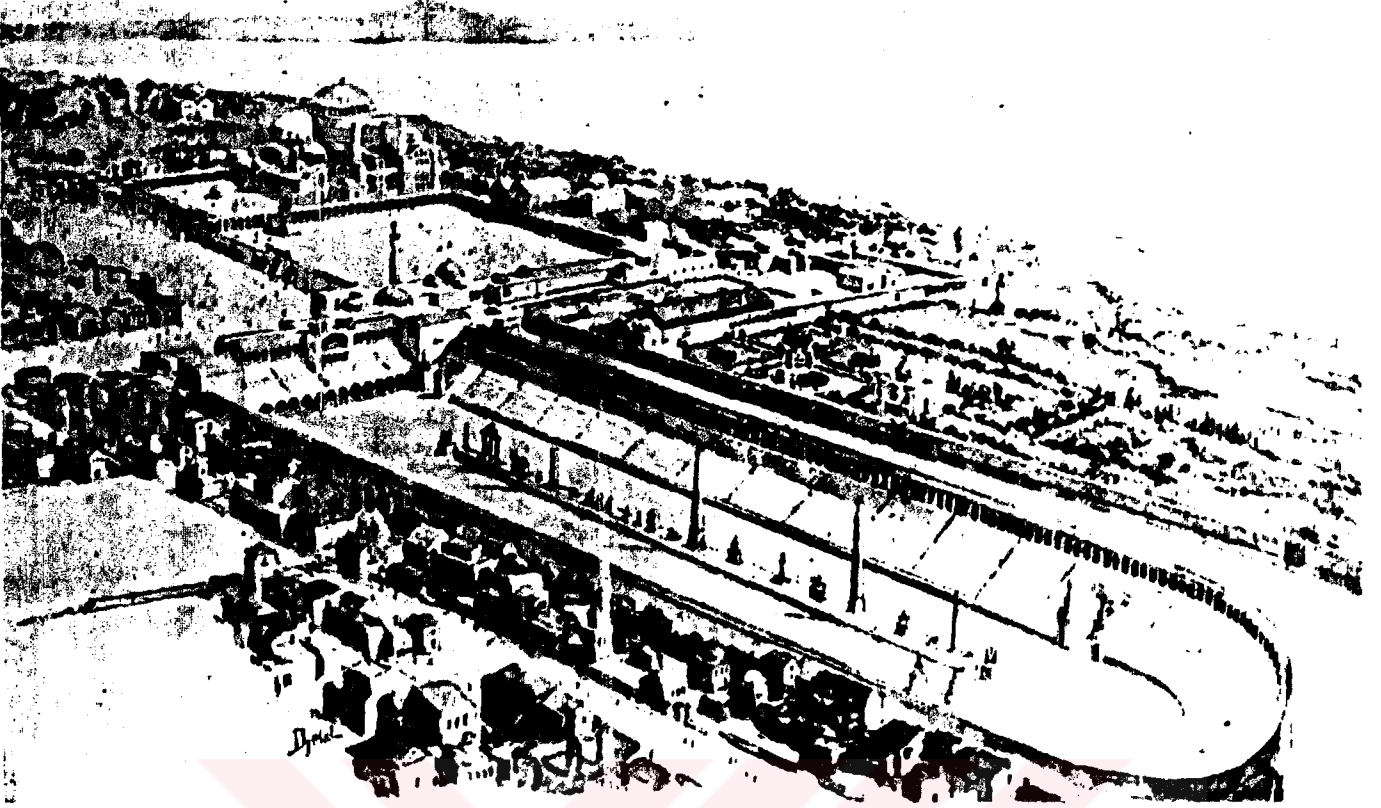
1304 yılındaki bir anlaşmaya göre mahallelerin etrafına sur yapılmaları olanaksızdı. Ancak içeride et, buğday pazarları, hamam, kiliseler ve kantar yeri kurabileceklerdi. Oldukça dar ve kıyıdaki bir sokağı kapsayan bu imtiyaz bölgesi hemen hemen kıyı, Bankalar caddesi, Karaköy meydanı ve Kalafat yeri dörtgeninin içi idi. Galata kulesinin içinde bulunduğu kısım ancak 1349 da bu parçaya eklenmiş ve bu arada da kule yapılmıştır. (Şekil 10)



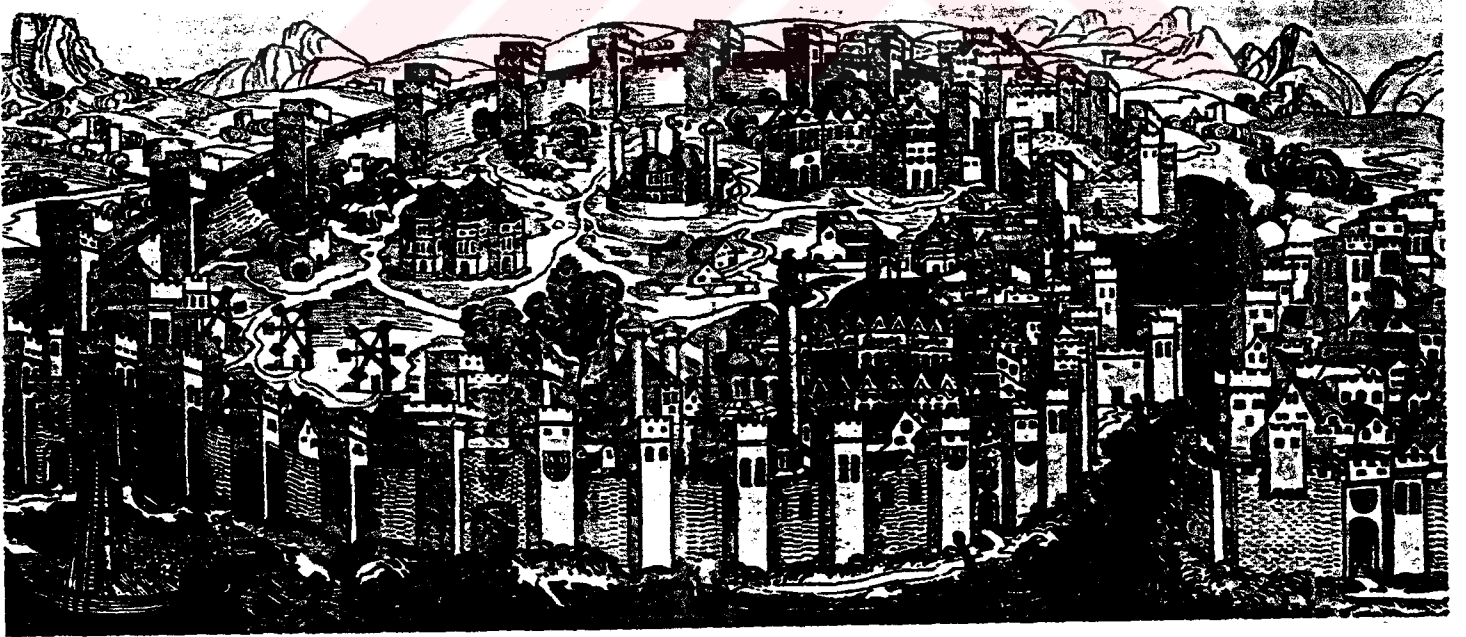
Şekil 1.10. Ceneviz ve Bizans Dönemi Sınırları; (Eyice, 1969, s.76)

İlk surlar, Bizans'ın hendek kazma oldu bittisine tepki vermemesinden yararlanan Cenovalı'ların evlerinin yüksekliklerini serbest bıraktırmalarının ardından, İmparatorluğun büyük krizler geçirmesinden faydalanılarak, burç şeklinde yapılmış olan evlerin aralarını duvarlarla bağlamasıyla meydana gelmiştir.

1304'te PERA adıyla adlandırılan GALATA kolonisi, resmen Bizans'a ait imtiyazlı bir bölge durumunda idi. Ancak Bizans'ın zayıflamasına karşın Cenova kolonisi gittikçe kuvvetleniyordu. Ticaret ile gümrük gelirlerinden elde ettiği kazanç onu günden güne zenginleştiriyordu. Bir taraftan da imtiyaz bölgelerinin sınırlarını yavaş yavaş genişletiyorlardı. Önce kıyıdan itibaren yamaca doğru Voyvoda ve Yanık caddelerinin hizasına ve Kalafat yerinden Karaköy'e kadar kavis halinde bir arazi şeridinde sahip olan Cenovalı'lar, Bizans'ın siyasi sahada gerilemesine paralel olarak sınırlarını ve surlarını Azapkapı, Şişhane, Kule, Tophane, Bitpazarı ve Tophane çevresine kadar götürmüşlerdir. (Şekil 11)



Şekil 1.12. Hipodrom ve Büyüksaray; (Arseven, 1989, s.172)



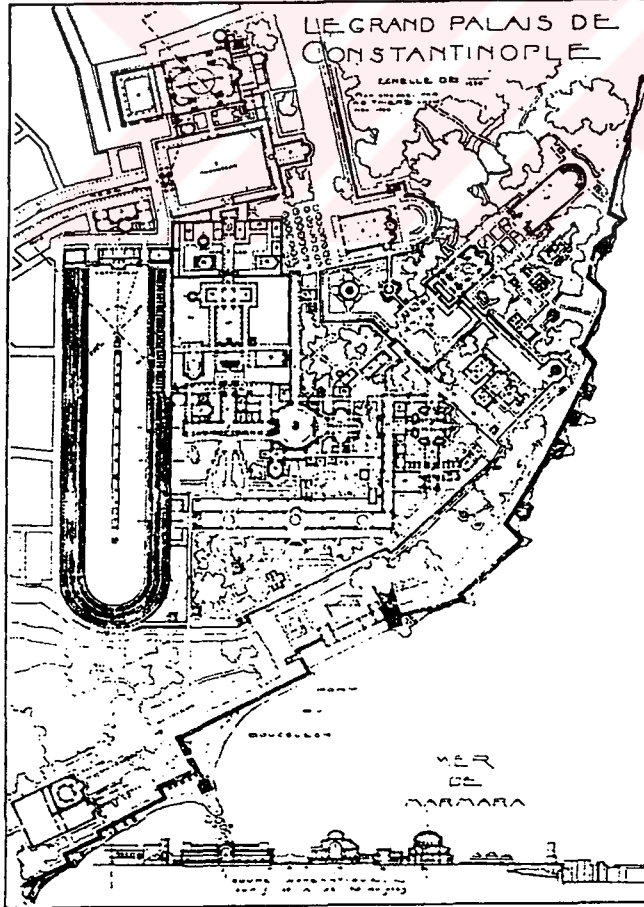
3- Hipodrom ve Büyük Saray X. Yüzyıl

Şekil 1.13. X. Yüzyıl Şehir Surları; (Kayra, 1990b, s.20)

Surla çevrili olan binalarıyla, avlularıyla ve bahçeleriyle kolay algılanmayan bir kompleks olan İmparator Sarayları (Büyük Saray), İstanbul'un birçok sarayında da olduğu gibi, kuzeybatıda Hipodrom'a kadar uzanan bir alandan, kuzeyde Ayasofya Meydanı'na ve diğer yönlerden de surların sınır olduğu denize kadar devam etmektedir. (Şekil 13)

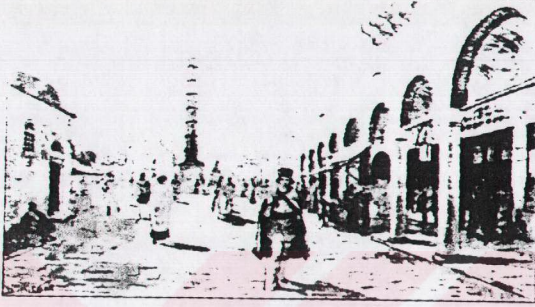
Bu kompleks üç kısımdan oluşmaktadır. Bunlar; Chalke (dikdörtgen avlu etrafında ziyafetler verilen mekan), Daphne (bir delhizle girilen sekizgen bina, merkezi bir avlu ile etrafındaki mekanlara bağlantı sağlar), Kutsal (iç) Saray (yaşam mekanı) 'dır. Saraylar bütününde, İmparator saraydan çıkmadan dini ve resmi tüm toplantılara katılabilmektedir. Kathisma denilen yerden (İmparator locasından) Hipodrom'a dahil olabilmektedir. (Kathisma'nın yeri Müller-Wiener Hipodrom ve Büyüksaray planında Arseven'dekinin aksine Hipodrom'un uzun kenarında belirtilmiştir)

Çatladıkapı civarında, surların denizle birleştiği yerde bulunan Bukaleon Limanı, saray bağlantılı olarak donanma tarafından kullanılmaktadır.(Şekil 14)



Şekil 1.14. Büyüksaray ve Hipodrom'un Planı;(Arseven, 1989, s.155)

Etrafı surla çevrilidir ve denizle ilişkisini Sarayla bağlantılı limanla sağlamaktadır. Septimus şehri sur kapısının yerinde Saray/ön meydan ilişkisini kuran Augusteion Meydanı yer almaktadır.



Şekil 1.16. III. Asırda Divanyolu; (Arseven, 1989, s.182)

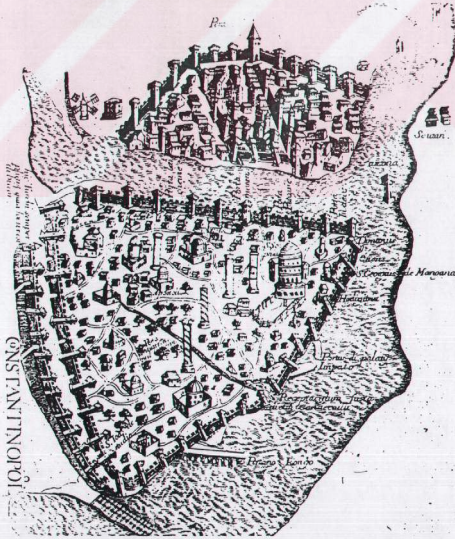
Topoğrafyanın bir verisi olarak değerlendirilerek süregelen Mese (Divanyolu), Augusteion Meydanı'yla Ayasofya Kilisesi/Saray bağlantısına bir yön oluşturmuştur. Hipodrom ise bu oluşumda teraslamalarla kullanıma uygun hale getirilmiş bir düzenlemedir. Million Sütunu, bütün bu mekansal organizasyonun ortasında bir nirengi noktası niteliğindedir. (Şekil 16)

b. Sur İçi Galata Bölgesi

Bizans kent mekanı bütününde, Galata Kulesi çevresindeki sur içi bölgede Haliç'e yamaç olan Galata; Haliç'in II.Theodosius (408-450) devrinden başlayarak, İmparatorluğun başkentinin yanbaşındā dünya ticaretinin önemli limanlarından biri haline gelmesiyle, Galata sınırları içinde deniz ticaretiyle bağıntılı, şehir organizasyonuna sahip bölge konumundadır.

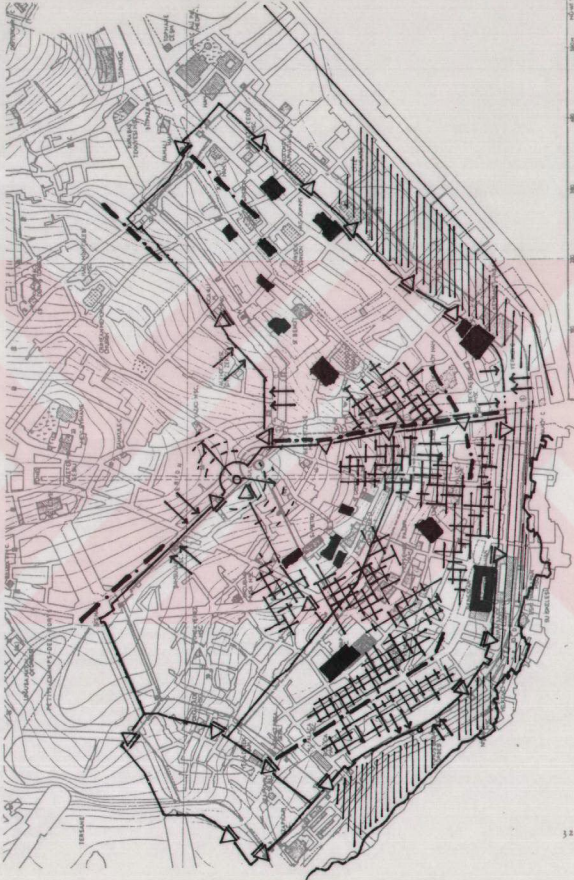
II. Theodosius zamanında kent sınırları içine alınarak, Bizans'ın 13. bölgesi Regio'yu oluşturan Galata, sınırlarında kilise, forum, tiyatro, hamam ve limanı da içermiştir. II. Tiberios zamanında da sahile -Kastellion Tou Galatou- denilen büyük bir burç inşa edilmiştir.

1160 'lardan itibaren Galata'ya yerleşmeye başlayan Cenovalı'lar, Bizans'ın son zamanlarında, Galata'nın artık bir Cenova şehri kolonisi olarak gelişmesine imkan sağlamışlardır. 1303 'de imtiyaz bölgelerinin sınırlarını, hendek kazarak, 1349'da da surla çevirerek ve gözetleme kulesi yaparak belirlemiştir. (Şekil 17)



Şekil 1.17. Fetih Öncesi Tarihi Yarımada ve Galata; (Kayra, 1990b, s.21)

Aşağıdaki planda da görüldüğü üzere Galata; etrafı surla çevrili sınırları içerisinde, sur dışı ile irtibatı sur kapıları ile sağlamakta olan, deniz ticaretinin egemen olmasından dolayı da, sahil kesiminde liman, tersane ve içlere doğru yaşama mekanlarını (hamam, kilise, idare binası) içeren bir organizasyona sahip, Cenova Akdeniz şehri özelliğini taşıyan, bir bölge konumundadır.

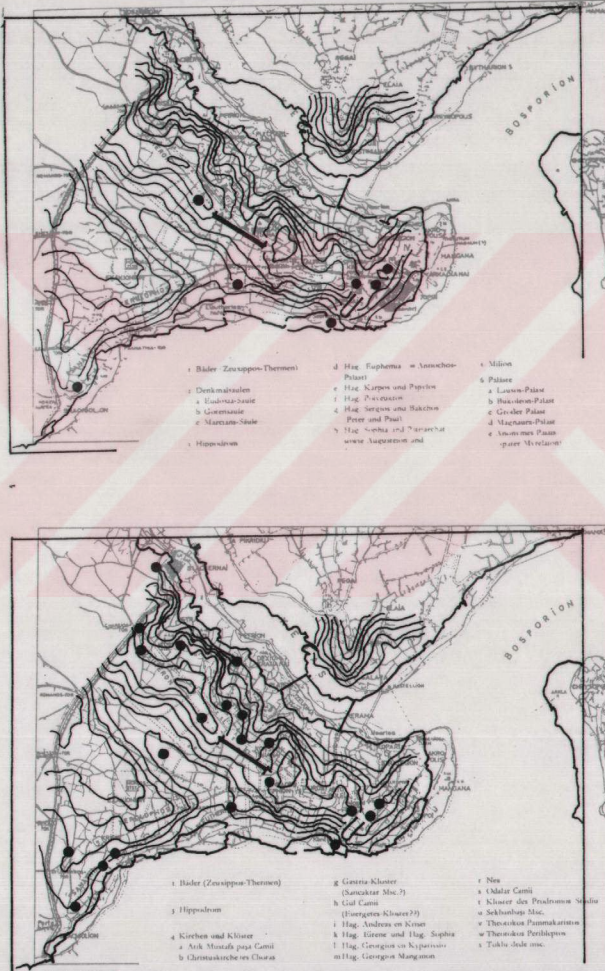


Şekil 1.18. Galata Bölgesi Sınırları; (Wiener, 1977, s.21)

Bölgenin çevrelediği sınırları içerisinde bir nirengi noktası niteliğinde olan KULE ise, gözetleme kulesi (koruma/savunma) işlevinin yanısıra Bizans'ın haberleşme sisteminin bir parçası olma özelliğini taşımaktadır. (Şekil 18)

1.3. Osmanlı Dönemi; Fetihten Günümüze Tarihi Yarımada İçinde Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi

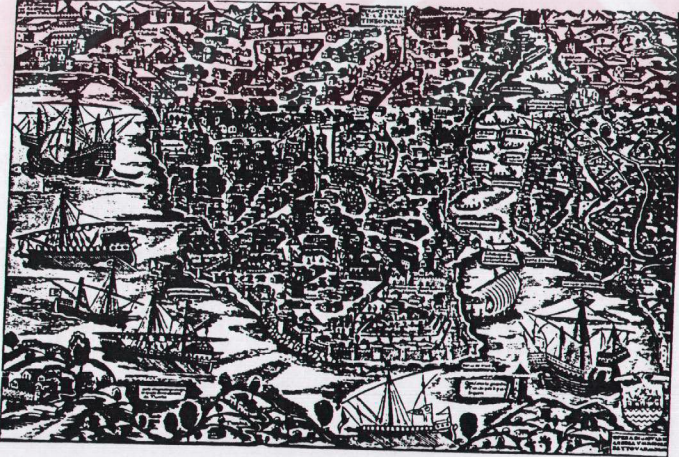
1.3.1. Osmanlı Döneminde Tarihi Yarımada a. Fetih Sonrası Tarihi Yarımada



Şekil 1.19.20. Ana Aksları Belirleyerek Günümüze Devam Eden Yapılar (4-7. ve 8-12. Yüzyıllar); (Wiener, 1977, s.29)

İstanbul, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilmiş ve 1457'de Edirne'nin yerini alarak Osmanlı devletinin başkenti olmuştur. Fatih, İstanbul'u fethettiği zaman surlar ve Bizans İmparatorluğu Sarayı tahrip olmuş, şehir nüfusu da azalmıştı. İlk imar hareketi, surların yeniden onarılması ve azalan nüfusu arttırmaya yönelik çalışmalar olmuştur. Bunlarla beraber, fetihin politik olduğu kadar dini ve sembolik anlamını belirten hareketlerden biri (imara yönelik), Fatih'in şehre yerleşir yerleşmez şehir surları dışında Ebu Eyub El Ensari'nin mezarı olduğu rivayet edilen yere, şehrin ilk büyük camisini ve Hz. Eyub'un türbesini yaptırmasıdır. Daha sonra bunlara medrese ve aşhane de eklenerek ilk "imaret" oluşturulmuştur. Bu dini yapı, çevresinde Bizans surları dışında yeni bir yerleşim bölgesi oluşmasına temel olmuştur. (Şekil 21)

Ortaçağdan bugüne şehir gelişmesini etkileyen en önemli fiziksel faktörlerden biri şehir surları olmuştur. Birçok Avrupa şehri, surlar içinde çok fazla yapı yoğunluğuna sahip olarak kapalı gelişme göstermişlerdir. İstanbul, Osmanlı çağında her iki özelliğe de sahiptir. Bir yanda Bizans surları, batı yönünde şehir gelişmesini sınırlamakta devam etmiş, bir yanda Haliç, Boğaz kıyıları, Galata surlarının çevresi ve Anadolu yakasında (Üsküdar) sur dışında mahalleler olarak gelişme göstermiştir.



Şekil 1.21. 15. Yüzyıl İstanbul'u, 1479; (Wiener, 1977, s.33)

İstanbul'daki nüfusa bakılırsa, suriçi (Galata dahil) Fatih devrinde 100.000, surdışı ile beraber 120.000 'dir. İskan bölgeleri idari bakımdan dört kadılığa ayrılmıştır.

Bizans devrinde de olduğu gibi nüfus Haliç kıyılarına yerleşmiştir. Bu yüzden ticaret merkezi ve depolama alanları (Unkapanı-Balıkpazarı) Fatih devrinde de yerlerini korumuş ve beraberinde Bedesten-i Atik kurulmuştur. Başka bir çarşı ise Fatih külliyesi etrafında oluşmuş ve Haliç de yerleşim (iskan ve çarşı) bakımından gelişmiştir. Marmara'da ise Kadirga limanında (eski Sophien limanı) tersane kurulmuştur.

15.yüzyıl sonunda yapılan, İstanbul'a islami çehre kazandıran cami, medrese ve hamam, genelde Haliç sırtlarında yoğunlaşmaktadır. Fatih Külliyesinde, İslam dünyasında o zamana kadar görülmemiş bir anıtsal kompozisyona rastlanmaktadır. Bu külliye, İstanbul'un bundan sonraki gelişmesinde, şehre kendine özgü bir anıtsal nitelik getiren külliyeler dizisinin ilk noktasıdır. İstanbul'un bir Türk şehri olarak kimlik kazanması Fatih kompleksiyle başlar. İlk defa burada, İstanbul silüetine karakter kazandıran büyük boyutlu ve kubbelerle örtülü yapılar topluluğu, şehrin yüksek noktalarından birine, dördüncü tepeye yerleşmekteydi. Bu yer Konstantinapolis'in kurucusunun yaptığı kilise ve mezarın yeridir. Buraya İstanbul'un kurucusunun cami ve mezarını yaptırması birçok anlam taşımaktadır. Ayrıca Fatih Cami ve Külliyesi, İstanbul'dan Edirne'ye çıkan yolun üzerinde ve şehrin eski merkezlerinden uzaktadır. Burayı bir dini (mekan) yapı çevresinde geliştirmek, yeni yerleşimleri teşvik eden ayrı bir düşüncedir. (Şekil 22)

Bütün bu gelişmelere rağmen, İstanbul'un arazi fonksiyonlarına göre bölünmesi tam gerçekleşmemiştir. Padişah Sarayı yeni idari merkezinin, gelişmekte devam eden bir şehrin ortasında bulunması, elverişsiz ve emniyetsiz bir durum oluşturmaktaydı. Oysa Konstantin'den itibaren, Saraylar burna yakın sahil kenarına bağlantılı yerlere yapılmıştır.

Bu nedenle, 1462 tarihinden itibaren, Topkapı sarayı ilk kurulan şehrin akropolü üzerine; Haliç'e, Boğaziçi'ne, Marmara'ya ve Üsküdar'a hakim bir bölgede, özel bir surla çevrilerek yapılmaya başlanmıştır. Şerin idari ve ticari bölgeleri, doğrudan doğruya topografik verilerin sonuçları olarak, eski Bizans şehrinin idari ve ticari bölgeleri üzerine ve yanına kurulmuştur. Büyük yol aksları da değişmemiş ve sur dışındaki değişimler de bu devirde başlamıştır.

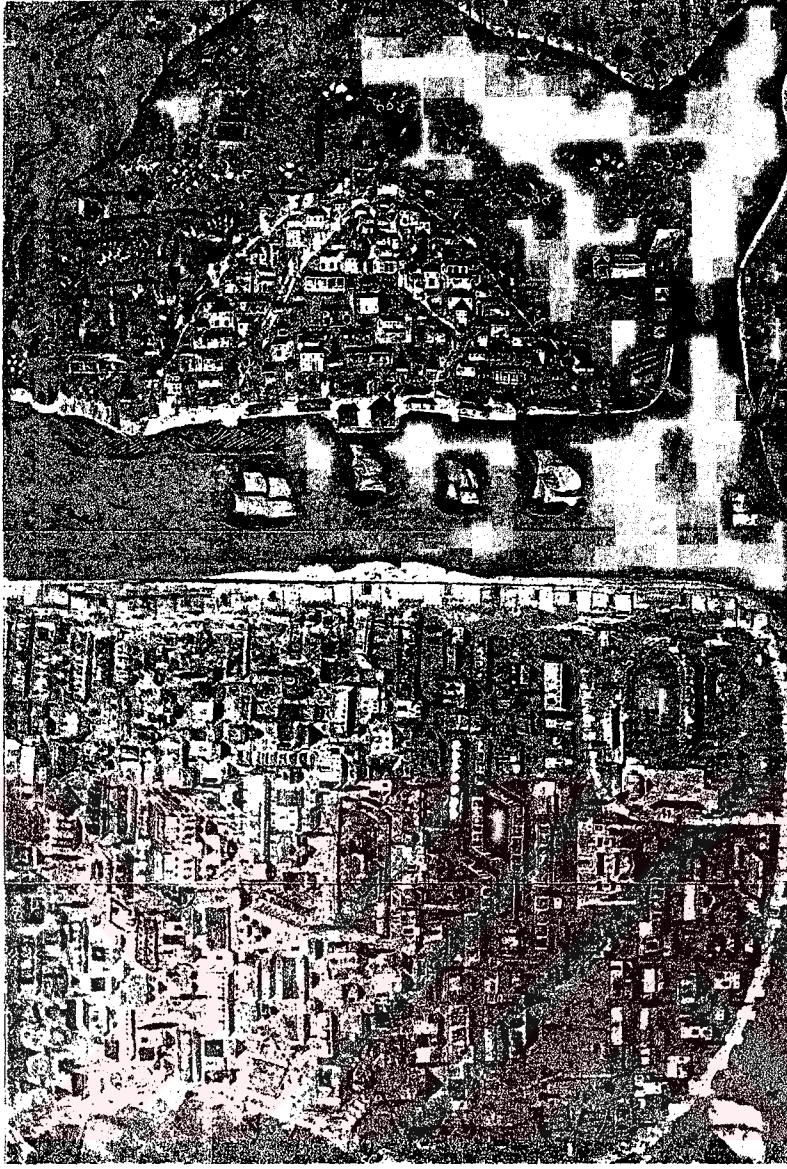


Abb. 4 Lageplanskizze Konstantinopel (13. bis 14. Jh.) mit Angabe der im Text erwähnten Monumente und der wichtigeren Ortszeichnungen - M. 1:10000.

Şekil 1.22. Bizans Kiliselerinden Camiye Dönüştürülen Camiler ve Fatih Dönemi Yapıları; (Wiener, 1977, s.27)

b. 16.-19. Yüzyıllarda Tarihi Yarımada

16. yüzyılda, II. Beyazıt döneminde, şehrin nüfusu 200.000'e yaklaşmıştır. 15. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış cami ve mescitlerin, şehir içindeki dağılışı ile nüfusun yerleşmesi arasında bir ilişki olduğu kabul edilirse, nüfusun üçte birinden fazlası şehrin her devirde kalabalık olan bölgesi Haliç'te yaşamaktaydı. En büyük yoğunlaşma Fatih Külliyesi çevresinde olmuştur. Bir diğer üçte biri ise, Bizans'ın, son zamanlarda boşaltılmış olan Aksaray'a sur kapıları civarına, Topkapı ve Kocamustafapaşa'ya yerleşmiştir. Bu dönemde şehir içinin karakterini etkileyen, şehir silüetini daha belirginleştiren Beyazıt Külliyesi yapılmıştır. Fatih Külliyesinden sonra, Forum Tauri'nin üzerine bu yeni külliyenin yapıımıyla, Konstantinopolis ile İstanbul'u ayıran en belirgin strüktürel özelliklerden biri ortaya çıkmıştır.



Şekil 1.24. 16. Yüzyıl Şehir ve Civarı; (İslam Ansiklopedisi, 1968, c.5/II, s.1214)

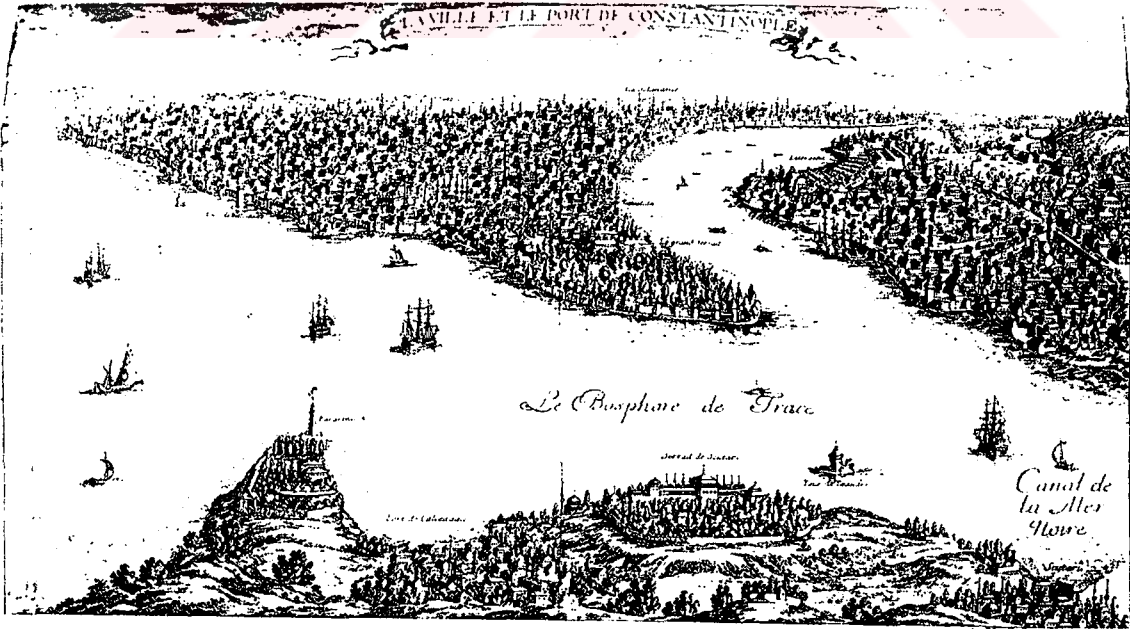
Kanuni'nin ilk yıllarında biten Sultan Selim Camisi, sonra Şehzade Külliyesi ve en son da Süleymaniye Külliyesi, Haliç'e bakan yamaçlar üzerinde kurulmuşlardır. Bu çizginin arka aksında, silüetteki boşlukları dolduracak biçimde; Edirnekapı'da Mihrimah Külliyesiyle başlayan orta boy camiler ve çevresinde birçok mescit, Beyazıt-Edirnekapı aksını biçimlendirmektedir. Bu akstaki enson nokta Yeni Camidir. Haliç'e bakan bu yamaçlar, diğer devirlerde de olduğu gibi yine en yoğun bölgeler olmuş, beraberinde Eyüp ve Kasımpaşa sur dışı yoğun yerleşmeleri içermiştir. Bu dönemde şehir nüfusu 500.000'i bulmaktadır.

16.yüzyılda artan nüfusun beslenmesi ve suyun temini birer sorun oluşturmuştur. Şehre gelen nüfusu kontrol etmek ve hatta geri göndermek için tedbirler düşünmek bu sıralarda ortaya çıkmıştır.

16. Yüzyıl İstanbul'u, dış görünüşü ile dünyanın en anıtsal yerleşmelerinden biri olmuştur. Şehirde, diğer yolların aksine, tek düz yol Ayasofya-Beyazıt yoludur. Halkın oturduğu evler ise genel olarak tek ve en fazla iki katlıdır.

17. Yüzyılda anıtsal yapı topluluğu büyük bir duraklama göstermiştir. Oysa şehir, büyümeye ve kalabalıklaşmaya devam etmiştir. Yüzyılın başında Sultanahmet, ikinci yarısında ise Yeni Cami yapılmıştır. Şehrin fizyonomisine katkısı olan bu iki cami dışında, Divan Yolu üzerinde ve Beyazıt-Fatih arasında, yüzyılın ikinci yarısında Sadrazamlar tarafından yaptırılan cami ve medreseler, şehrin bu en büyük çıkışını belirginleştirmektedir. Şehir içinde hala boşluklar olup, bu boşluklar çok sık çıkan yangınlar sonrasında yeni yapılar yapılmamasından kaynaklanmaktaydı. 17.-18. Yüzyıllarda 700.000-800.000 arasında olan nüfus, 19. yüzyıl sonunda 900.000'i geçmemiştir. Şekil 25

17.Yüzyılda Haliç'te yerleşim alanları büyümüştür. Eyüp (sur dışı yerleşme) bir şehir haline gelmiş ve bu büyümeye surlara yaklaşmıştır. Sur dışı sahil kıyılarına yerleşim başlamış ve yazlık evler niteliğinde Boğaziçi uygarlığı oluşmaya başlamıştır.



Şekil 1.25. 17. Yüzyıl Şehir ve Civarı; (İslam Ansiklopedisi, 1968, c.5/II, s.1214)



Şekil 1.26. Bir Sokak; (Eken, 1992, s.219)



Şekil 1.27. Bir Sokak, 1875; (Çizgen, 1993, s.1)

Bizans döneminde şehir surlarla çevrilidir ve günlük eylemlerin karada geçtiği bir yaşantı sürmektedir. 17. yüzyıldan itibaren, deniz yolu şehir yaşantısında önemli bir yer almaya başlamıştır. Ayrıca bu yüzyılda, İstanbul bir Türk-İslam yaşama çevresi olarak tamamen şekillenmiş ve şehrin fonksiyonel bölünmesi aşağı yukarı kesinleşmiştir.

Limanın yeri, şehrin bütün tarihi boyunca iç çarşıların yerini de belirlemiştir. Bütün Haliç sahilleri ve bunları Ayasofya-Beyazıt aksına bağlayan çarşı bölgesi, günümüze kadar değişmemiştir. Nüfus artışı yüzünden oluşan yeni mahallelerden dolayı ticaret bölgesi, Beyazıt'tan Aksaray'a ve Beyazıt'tan Saraçhane başına kadar uzanmaktadır. Sonunda bu çarşı Fatih'in kurduğu çarşıyla birleşmiştir.

17. Yüzyılda, şehirde sık ve küçük boyutlu konut yapılarıyla büyük kompleksler arasındaki kontrastlar göze çarpmaktadır. Bu kontrast 18. ve 19. yüzyılda sıklaşan parsellerle yavaş yavaş kaybolmuştur. 17. yüzyılda, şehiriçi eğri sokaklardan oluşmaktadır ve yol boyutları, yaya trafiği dahil, sadece atlı araba trafiğine uygundur. (Şekil 26,27)

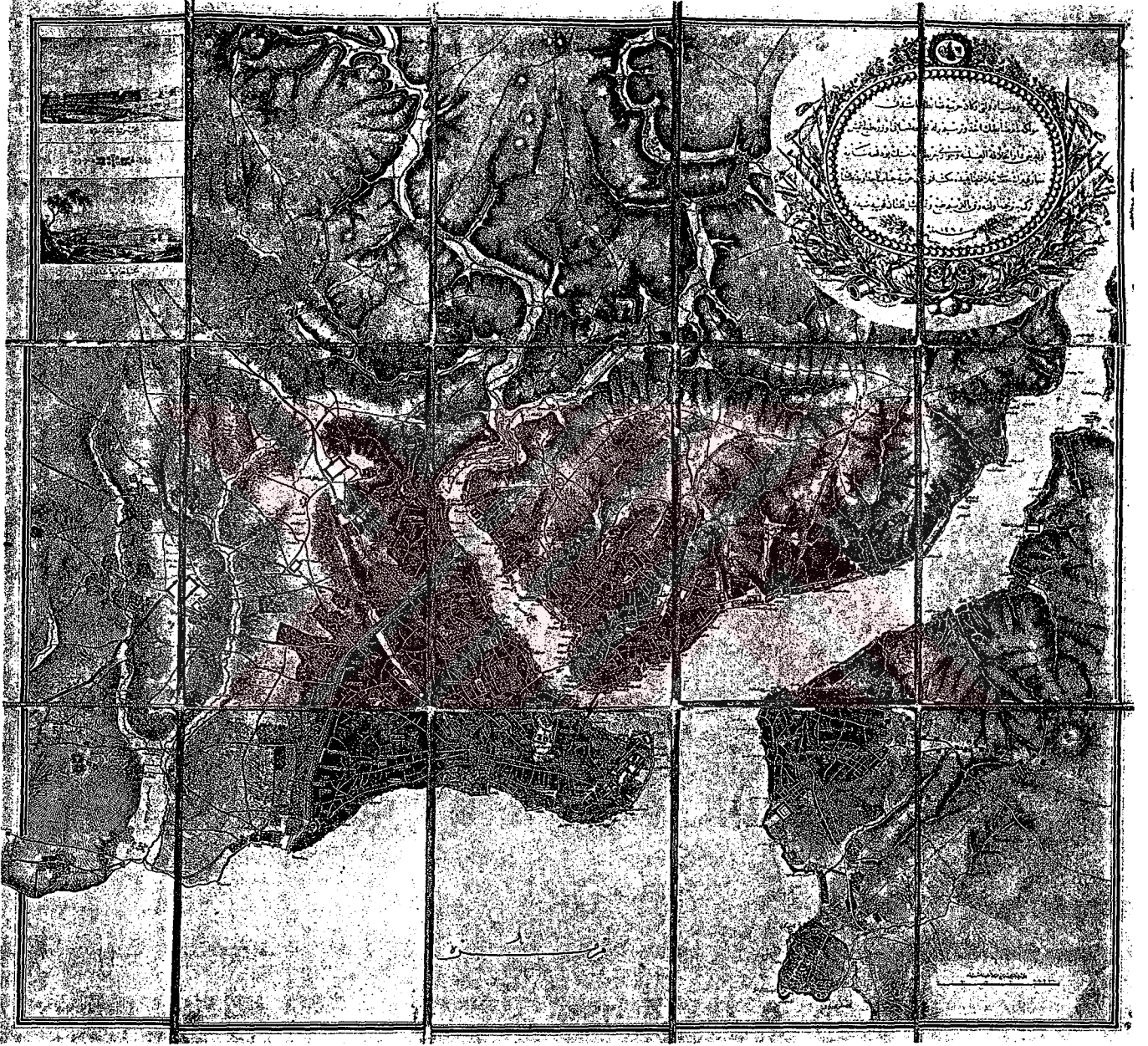
18. Yüzyılda yerleşme noktaları fazla büyümemiş, ancak sur içi aleyhine Haliç, Boğaziçi ve Üsküdar'da nüfus artışı kaydedilmiştir.

III. Ahmet devrinde (1691-1695), Aysofya ve Üsküdar gibi meydan çeşmeleri, anıtsal birkaç çeşme ve Divanyolu'nun iki tarafında türbe ile Çarşıkapı arasındaki vezir kompleksleri yapılmıştır.

I.Mahmut devrinde (1730-1754) Hekimoğlu Ali Paşa, Nuruosmaniye ve Laleli Külliyesi yapılmıştır. Ayrıca Anadolu yakasında da Sultan Camileri yapılmaya başlanmıştır.

19. Yüzyıl başında, II. Mahmut devrinde, şehrin nüfusu 900.000 civarına ulaşmıştır. II. Mahmut'un saltanatının sonlarına doğru, İstanbul'un ilk imar planı sayılabilecek olan çalışma yapılmıştır. (Şekil 28)

Böylece, Tanzimat'la beraber, şehrin düzenlenebileceği fikri uygulama alanına konulmuştur. Atlı arabanın bile ulaşımı güçlkle sağlayabildiği İstanbul yol strüktrünün en önemli sorunu, ana yönlerdeki trafik arterlerinin açılması olmuştur. Bu arada ilk yaya köprüsü de Unkapanı ile Azapkapı arasına yapılmıştır.

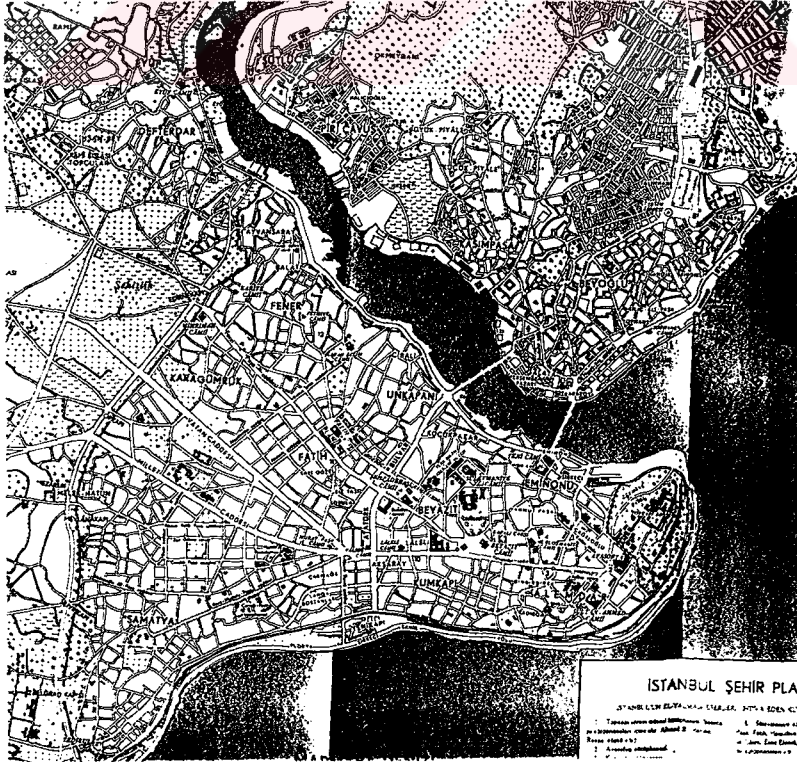


Şekil 1.28. İstanbul ve Yöresi/İlk İmar Planı, Moltke 1844; (Kayra, 1990a, s.14)

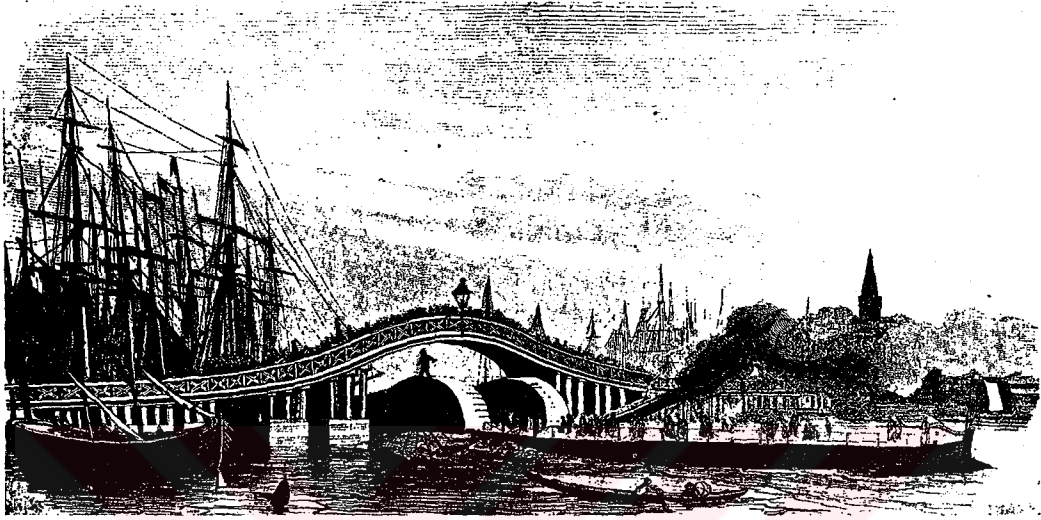


Şekil 1.29. Valide Sultan Köprüsü, 1845; (İslam Ansiklopedisi, 1968, c.5/II, s.1214)

19. Yüzyılda sur içinin geçirdiği en büyük değişiklik, tren yolunun Sarayburnu'ndaki sahil sarayı ortadan kaldırılarak, Theodosius zamanından beri bütünlüğünü koruyan dış sur çizgisinin parçalanarak yapılmasıdır. Abdülaziz devrinde İstanbul sınırlarının geçirdiği bu değişiklik, bize şehrin büyüme yönlerinin eğilimlerini belirtmektedir. 1845'deki Karaköy (Valide Sultan) köprüsü iki ticaret merkezini birleştirmiştir. Bu köprü yapıldığından itibaren esas sirkülasyon arteri olmuştur.



Şekil 1.30. 19. Yüzyıl İstanbul Şehir Planı; (İslam Ansiklopedisi, 1968, c.5/II, s.1214)

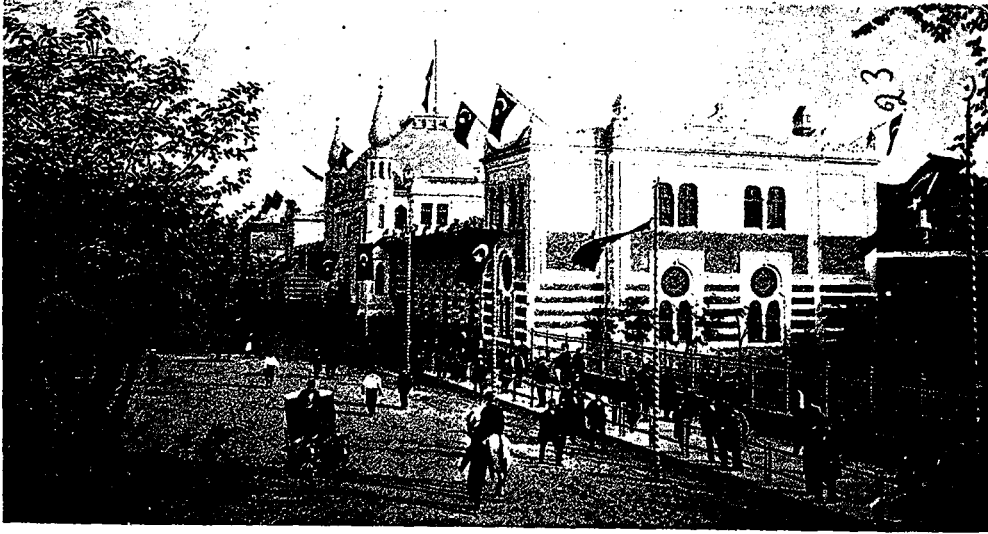


Şekil 1.31. Galata Köprüsü, 1855; (Kayra, 1990b, s.37)

Şehir içinde, Avrupa'dan esinlenerek daha muntazam yollar ve meydanlar düzenleme isteği, belediyelerin kurulmasına bağlıydı. İlk belediye 1855'de kurulmuştur. Bundan sonra şehir meydanlarının ve teşekküllü yolların genişletilmesi (örneğin Divan yolunun genişletilmesi, Beyazıt meydanının düzenlenmesi-1870) yapılmıştır.

Batılılaşma belirtilerinin devamı olarak sur içinde; Divanyolun'da türbe ve sebil (II.Mahmut'un oğlu tarafından), Ayasofya'nın önünde Bab-ı Hümayun ile Sultanahmet camileri arasına yerleşmiş Darülfünun binası, II. Mahmut türbesi karşısındaki ikinci üniversite binası (merkez binası) Seraskerat, Hırka-i Şerif külliyesi ve Valide camisi, şehir karakterinin dönüşümünün belirtileridir.

II. Abdülhamit devrinde, Divanyolu Beyazıt'tan Aksaray'a uzatılmış ve Yenikapı - Unkapanı bağlanmıştır. Ayrıca Sirkeci istasyon tesisleri de yapılmıştır. Sirkeci rıhtımı, Byzantion dönemindeki yere yerleşmekte, şehrin denizle ilişkisi aynı noktadan devam etmektedir. (Şekil 32)

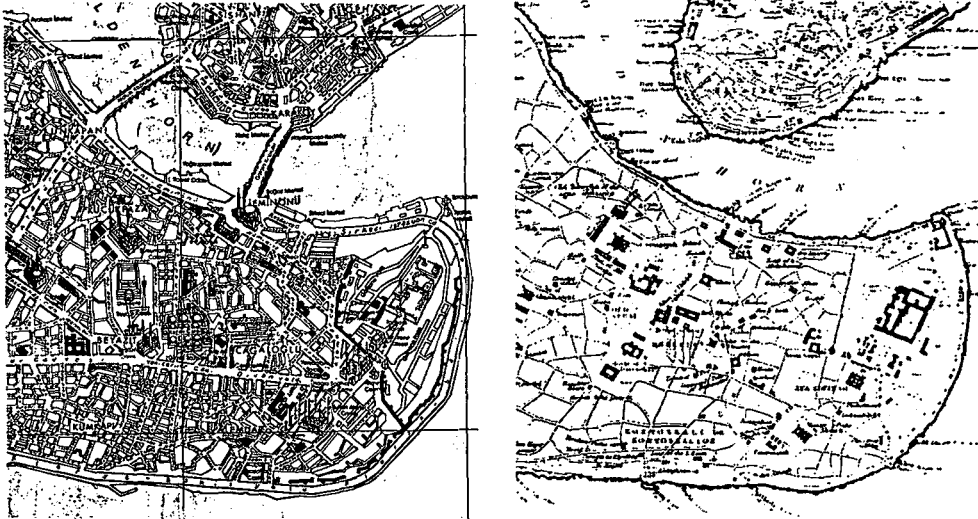


Şekil 1.32. Sirkeci İstasyon Tesisleri/Gar; (Eken, 1992, s.101)

19. Yüzyılda, şehrin sanayi bölgesinin teşkkülü de, liman ve demiryolu gibi şehrin tarihi gelişmesinin doğal sonucudur. Önemli sanayi alanları Eminönü, Fatih ve Eyüp ilk yerlerindedir. Bu arada Eminönü Fatih arasında görülen sanayi yerleşmesi, İstanbul limanının Sirkeci-Balat arasındaki tarihi fonksiyonlarının sonucunda ortaya çıkmıştır.

19. Yüzyıl binalarından belirli üsluplarda yapılmış simge olanlardan bazıları; Arkeoloji müzesi, İstanbul Erkek Lisesi, Düyun-u Umumiye binası, Büyük postane, Defterhane(tapu dairesi) ve Vakıfhan'dır.

Sur içinin mimari görüntüsünü değiştiren büyük inşaatların yanı sıra, asıl büyük değişiklik sık sık yanan mahallelerin yerine, yavaş yavaş basit bir gridyen sistemine göre düzenlenmiş sokakların geçmesi olmuştur. (Şekil 33)



Şekil 1.33. Gridyen Sistem/Eski Doku Noktasal Örneği; (Çelik, 1993, s.5)

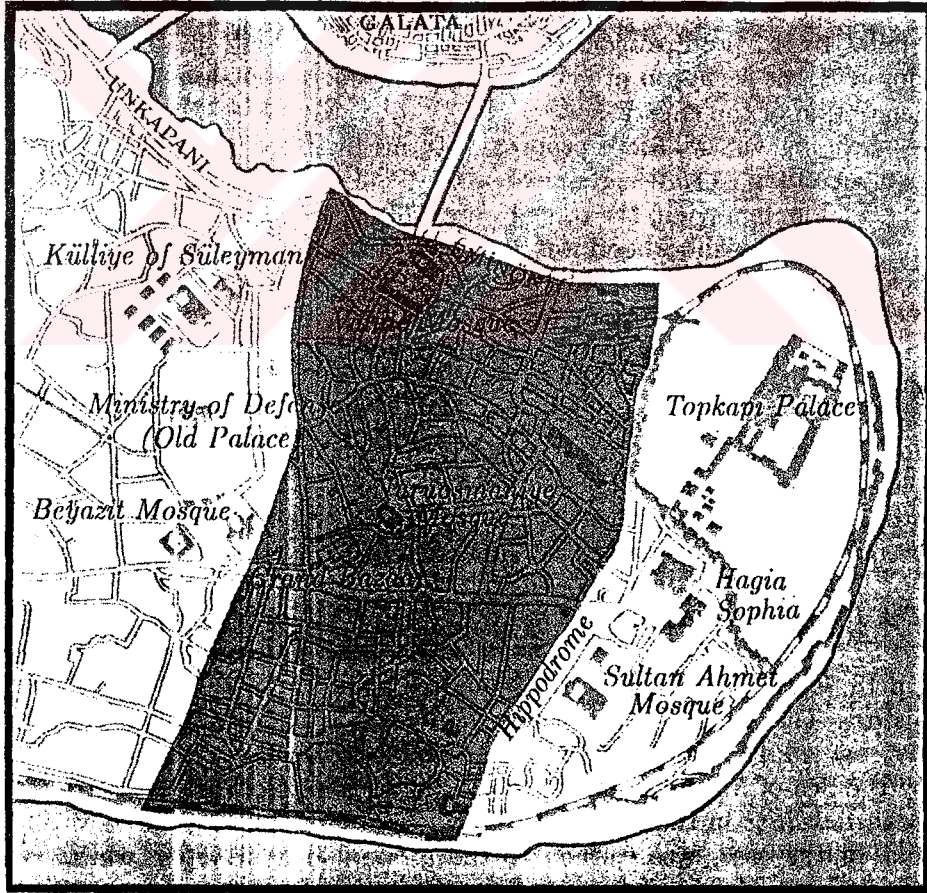
15.Yüzyıldan 19. yüzyıla gelinceye kadar, birçok dini yapı yapılmaya devam etmiştir. Beraberinde yol dokusu serbest gelişmiş ve bir planlama kendini gösterememiştir. 1840 yılında, Davies'in yaptığı harita dokusunda da anlaşılacağı üzere, düzenli bir plan dahilinde yol ve parsel çalışmasına gidilmediği anlaşılmaktadır. (Şekil 34)



Şekil 1.34. İstanbul, Davies Haritası, 1840; (Kayra, 1990b, s.54)

Ancak bu sıralarda, 1836-1837 yıllarında, Von Moltke'nin çizdiği 1/25000 ölçekli haritada bazı kararlar alınmıştır. Bu harita günümüze ulaşmamıştır. Bu haritadan sonra, 1840 yılında verilen kararlar, mahallelerde geometrik esaslara göre belirlenmiş doğrultuda yollar açılması, yollar arasında bir hiyerarşi bulunması, yapılacak binaların (gücü yetenlerin) kargir yapılması ya da ahşap bina yapılacaksa komşu bina arasında mutlaka kargir duvar bulunmasıdır. Bunlar uygulanmamışsa da bir başlangıç olmuşlardır.

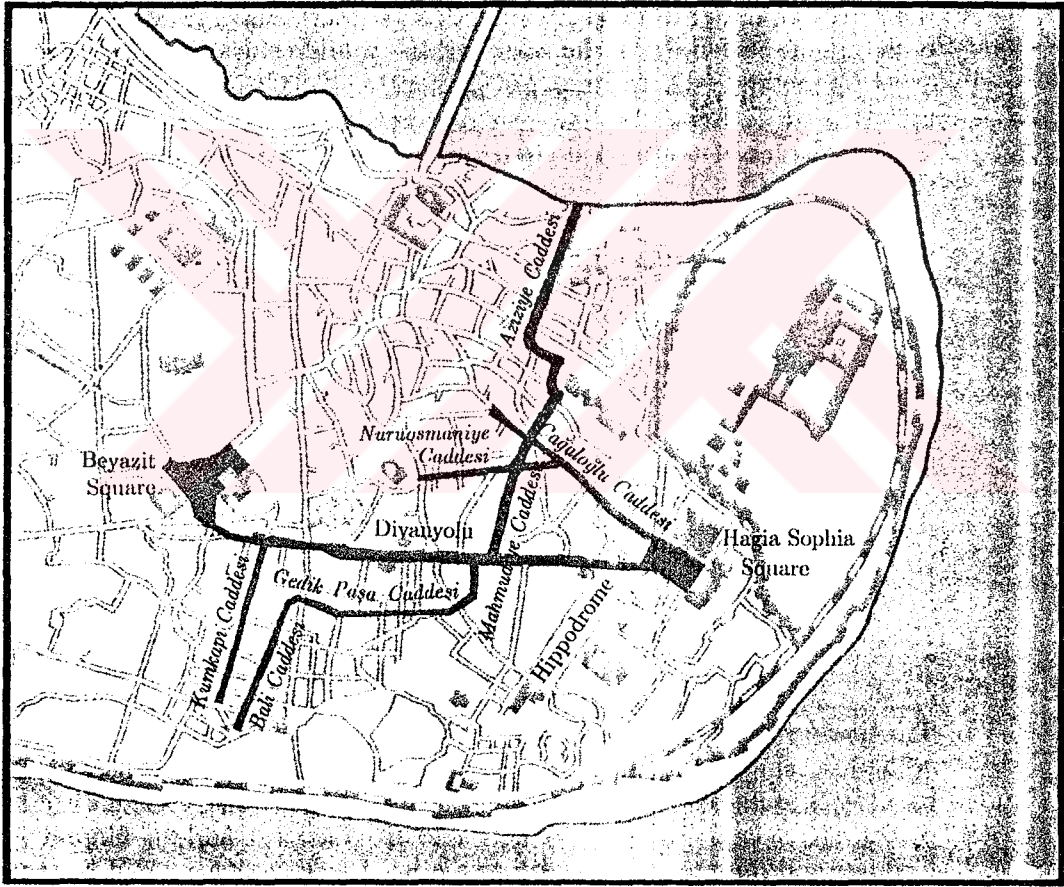
Bütün bu önemli değişikliklere sebep olan ve bir türlü uygulamasına geçilmemiş planları uygulamaya imkan sağlayan büyük yangınlardan biri olan Hocapaşa yangını (1865), Eminönü'nün batısı Hocapaşa'dan başlayarak; güneyde Marmara denizinden kuzeyde Haliç'e, batıda Beyazıt Külliyesi'nden doğuda Ayasofya-Sultanahmet aksına kadar olan alanı içermiştir. (Şekil 35)



Şekil 1.35. Hocapaşa Yangın Alanı Sınırları, 1865;(Çelik, 1993,s.56)

Bu yangın sonrasında daha önce karara bağlanan Ebniye ve Turuk Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir. Buna uygun yapılan düzenlemeler sırasında, Hocapaşa'dan Divanyolu'na, oradan Kumkapı'ya kadarki alanlar ve Beyazıt'ta yangından etkilenmemiş diğer çevre alanlar planlanmıştır. Eski şehre modern planlamayı getiren bu düzenlemelerde ahşap binaların kagire dönüşmesi, dar sokakların genişletilerek caddeler haline getirilmesi, kanalizasyon sisteminin kurulması ve bazı bölgelerde geometrik esaslara göre belirlenmiş yol düzeninin uygulanması sağlanmıştır.

Ana arterler 19 m genişliğinde ve diğer çevre yollar ise -Aziziye, Mahmudiye, Kasımpaşa, Gedikpaşa, Nuruosmaniye- ikincil arter olarak 15.20 m genişliğinde düzenlenmiştir. (Şekil 36)



Şekil 1.36. Hocapaşa Yangını Sonrası Düzenlenen Caddeler; (Çelik, 1993, s.57)

Bunlar 19 ve 15.20 m genişliğindeki büyük caddeler olup, 11.50 ve 7.60 m genişliğindeki caddeler orta caddeleri, 6 m genişliğindekiler ise yan sokakları belirlemiştir.

Yangın sonrasında cadde ve sokaklarda yapılan bu düzenlemeler sırasında topoğrafya ve mevcut binaların planlamayı etkilediği görülmektedir.

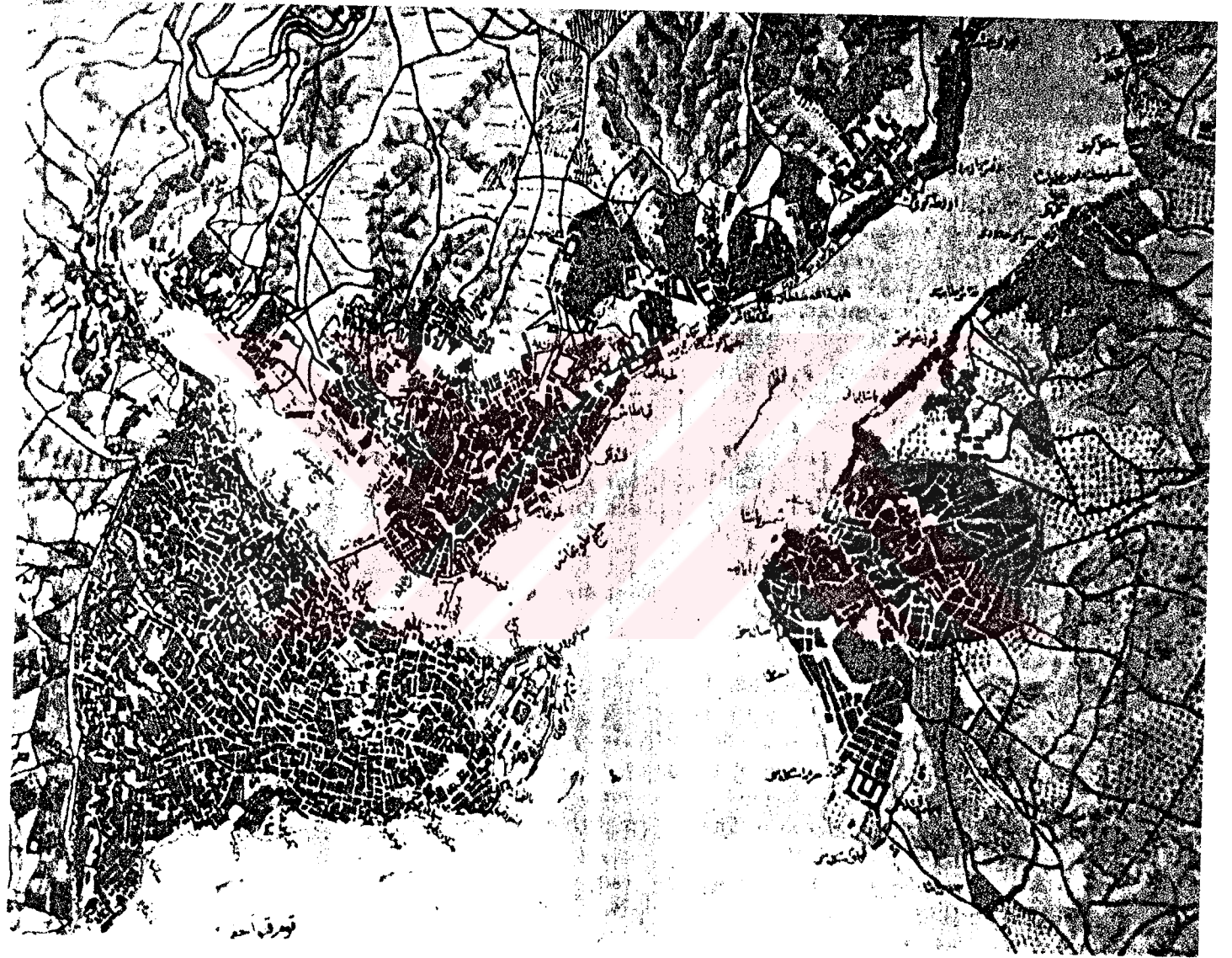
Örneğin Aziziye caddesinin Bab-ı Ali'ye ulaştığı noktadaki kıvrımı, buradaki zor topoğrafya ve mevcut taş yapıdan kaynaklanmıştır. (Şekil 36)

Hocapaşa ve Galata yangın alanlarındaki imar operasyonları birarada düşünülürse, birkaç yıl içinde İstanbul'un merkezi iş alanının tümüyle araba ulaşımına uygun hale geldiği ortaya çıkmaktadır. 1864-74 yılları İstanbul'un kaderinin değiştiği yıllar olmuştur. 80'li yıllarda, kentte orta tabakanın doğuşuna paralel olarak sıra evler ve apartmanlar oluşmaya başlamıştır. (Şekil 37, 38, 39, 40)

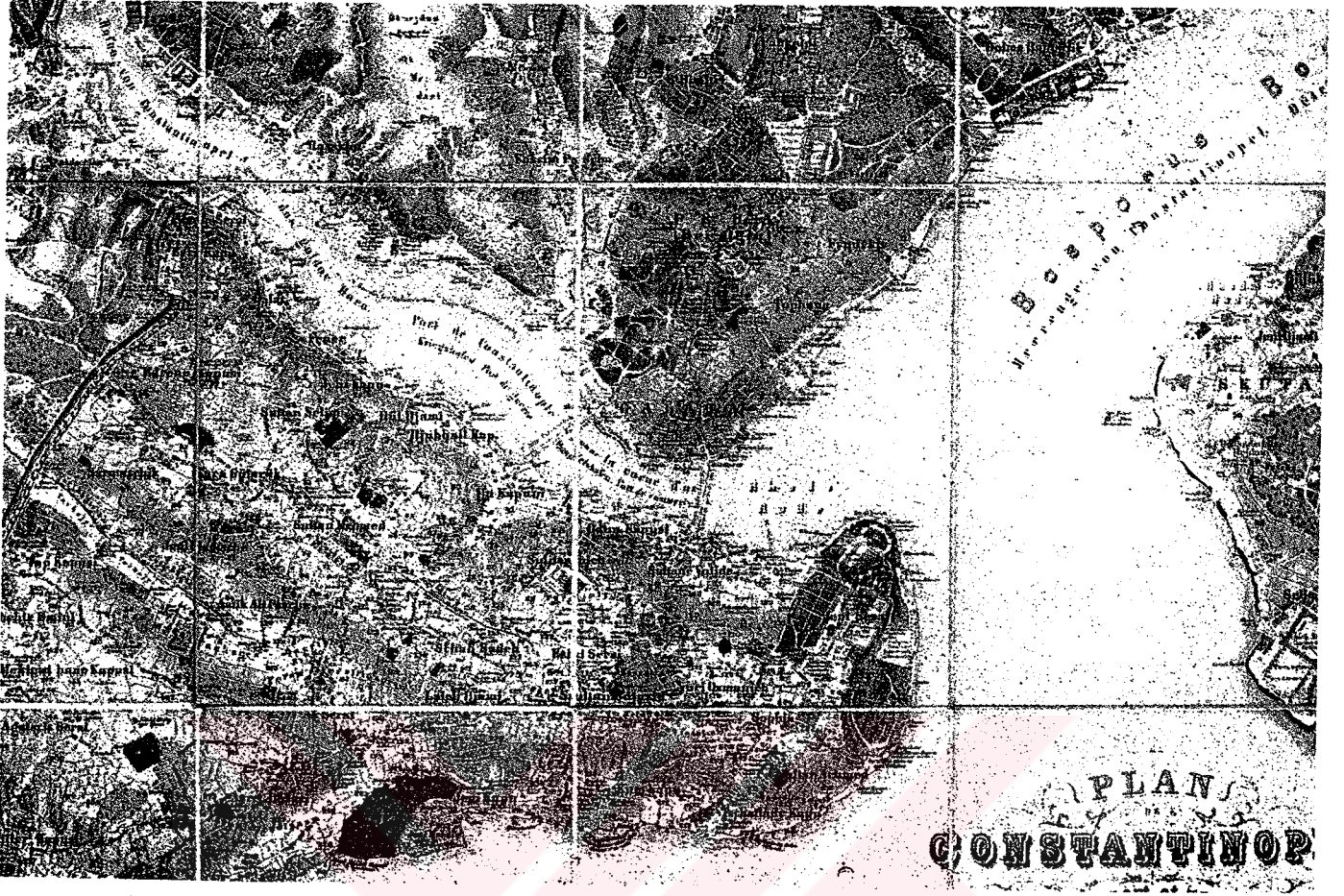
Kurtuluş sonrasında kentin temel sorunu küçülen ve işlevlerini kaybeden bir kent olmasıdır. İmar planlamasına da bu yönden yaklaşılmış ve kentin geleceğine yönelik bir imar planlamasına gidilmiştir.



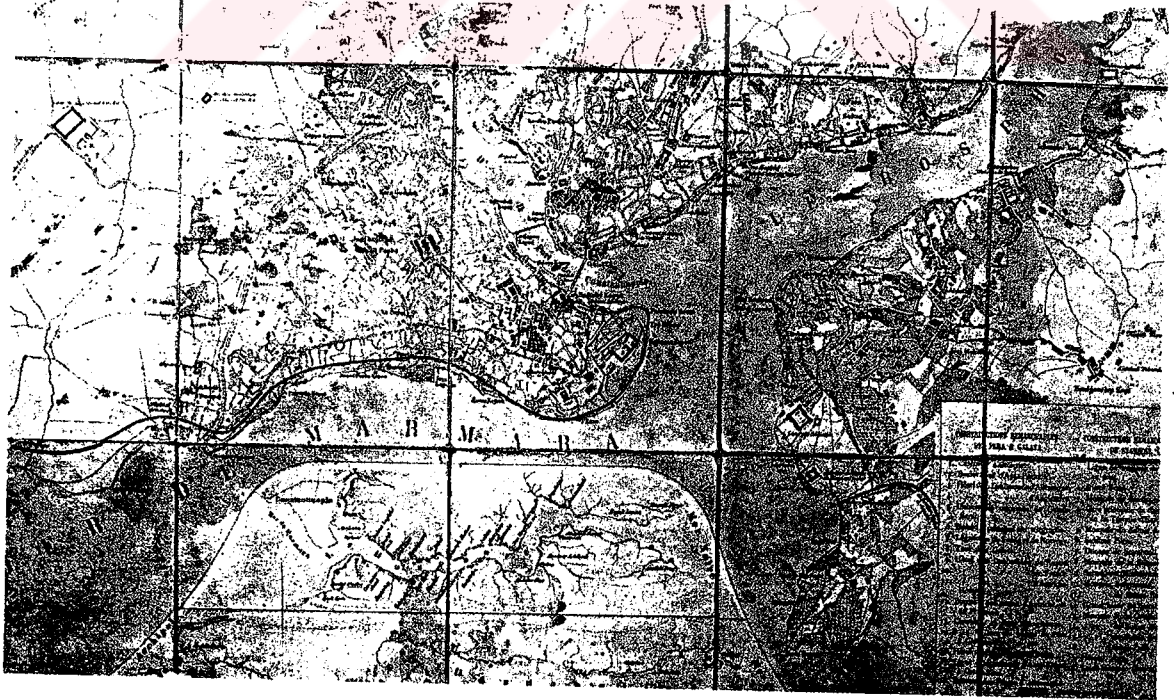
Şekil 1.37. İstanbul Panaroması, 1862; (Çizgen, 1993, s.83)



Şekil 1.38. İstanbul Planı, 1871; (Çelik, 1993, s.40)



Şekil 1.39. İstanbul Planı, 1880; (Kayra, 1990b, s.201)



Şekil 1.40. İstanbul, Beyoğlu ve Galata'nın Önemli Yapıları, 1880; (Kayra, 1990b, s.106)

1.3.2. Osmanlı Döneminde Galata

a. Fetih Sonrası Galata

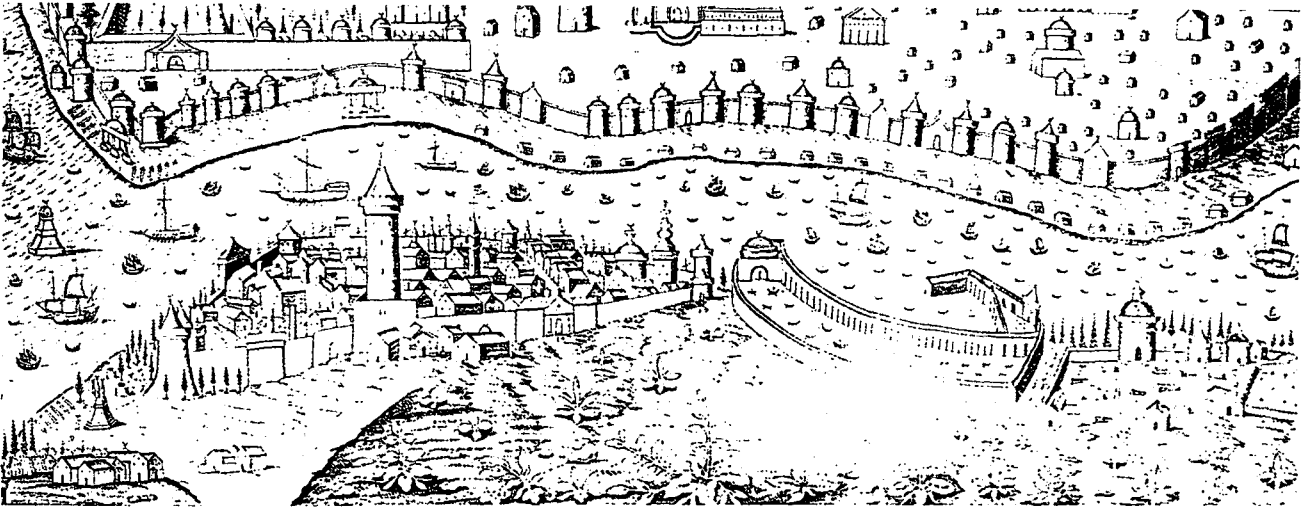
1453 'te, Bizans'ın fethi sırasında, Galata tamamen bağımsız bir devlet tutumunu takip ederek tarafsız kalmaya çalışmıştır. Bizans'ın düşmesinin hemen arkasından, 1 Haziran 1453'te, Galata idarecileri Fatih ile bir anlaşma imzalamışlardır. Bu anlaşmada, Bizans idaresinden beri devam eden imtiyazları kabul etmiş, fakat şehrin sahibi olduklarını reddetmişlerdir. (Şekil 41)

Fatih, şehrin sahibi olduğunu sembolik bir şekilde belirtmek için Galata surlarının bazı kısımlarını yıktırmıştır. Yıkılan sur kapıları; Azapkapısı, Balıkpazarı, Büyük Kule, Kireçkapı, Küçük Kale, Kürkçü Kapı, Karaköy Kapısı, Kurşunlu Mahzen Kapısı, Meyyit Kapı, Demirkapı, Tophane Kapısı ve Yağkapanı Kapısıdır. (Şekil 42)

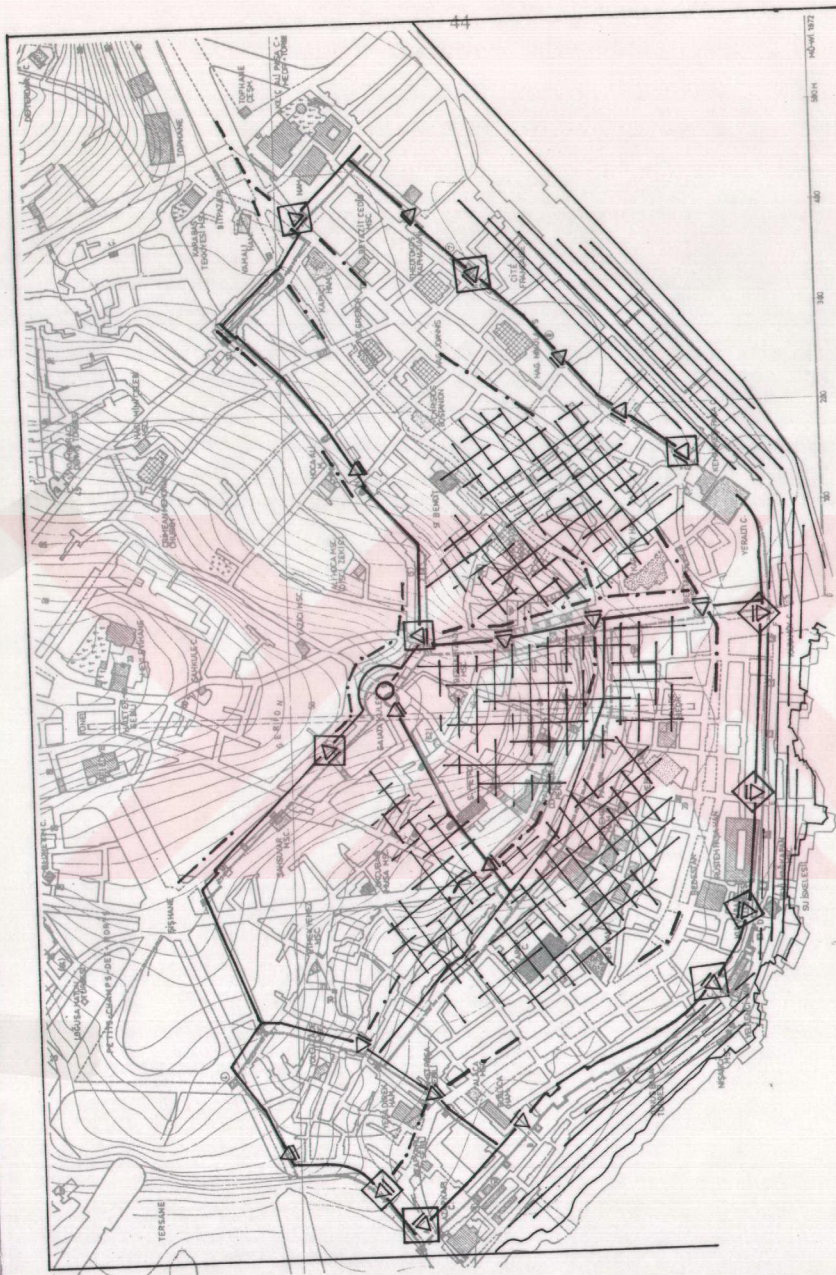
Galata, Osmanlı-Türk devleti topraklarına katılmış, şehrin en büyük kiliselerinden St. Paolo ve St. Domenico kilisesi Fatih tarafından camiye çevrilmiştir.

Türk devrinde Galata, her yıl Mart ayında değişen bir Voyvoda tarafından idare edilmektedir. Şimdiki bankalar caddesi, eski adı Voyvoda Caddesi, bu makamın bir hatırası olarak günümüze gelmiştir.

Fetih'in hemen ardından yer yer Türkleşmeye başlayan Galata, kozmopolit bir liman şehri olmaktan kurtulamamıştır. 15. yüzyılda Galata'da, 535 Müslüman evine karşılık 592 Rum evi ile 62 Ermeni evi ve 332 Frenk evi olduğu bilinmektedir.



Şekil 1.41. Fetih Öncesi Galata Bölgesi; (Kayra, 1990b, s.103)

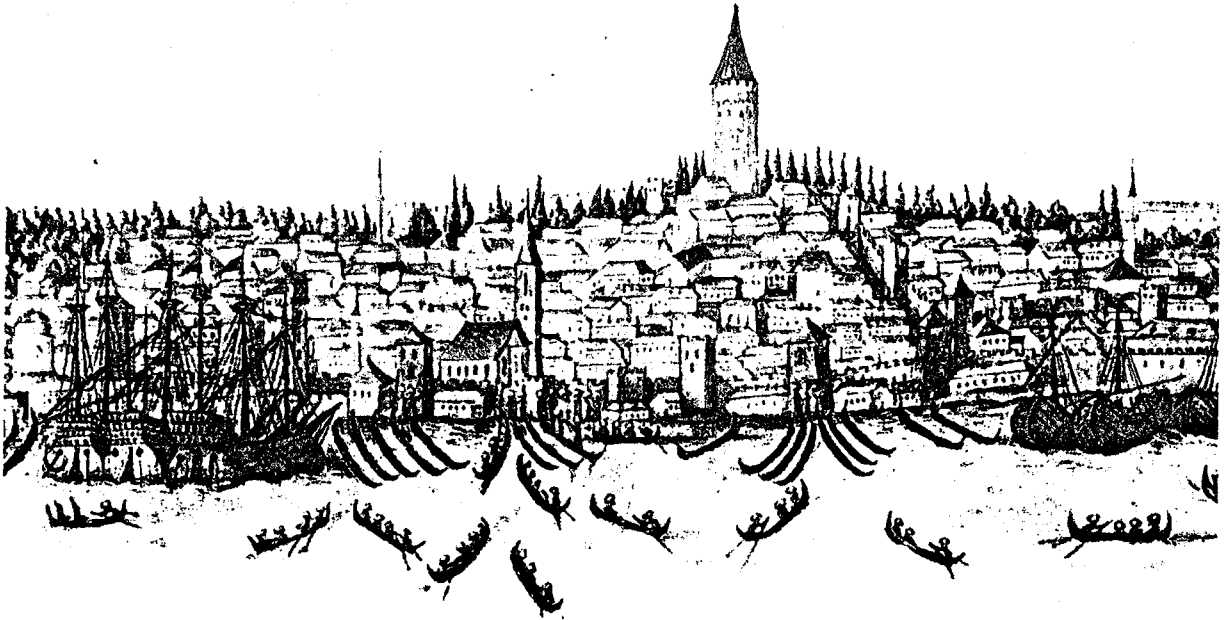


Şekil 1.42. 16. Yüzyıl Galata Bölgesi Sınırları; (Wiener, 1977, s.321)

Türklerce Galata olarak adlandırılan sahil ile Galata kulesi arasındaki kısımdan yavaş yavaş şehrin arkasındaki düzlüğe ve Pera bağları denilen yerlere çekilen Hristiyan ve yabancılar, buralarda kurulan elçiliklerin etrafında LEVANTEN karakterli yeni bir şehrin doğmasına sebep olmuşlardır. Böylece meydana gelen Beyoğlu semti, Galata'nın yanında, İtalyan, Malta'lı Katolik ve Ortodoks Rum, Ermeni, Musevi cemaati ile çeşitli Avrupa ülkelerinden şans denemeye gelenler ve tüccarların karışımı bir toplumun merkezi olmuştur.

b. 16.-19. Yüzyıllarda Galata

Surları, kulesi, evleri, dükkanları, dinsel yapıları, çarşıları ve sokaklarıyla sur içi liman kenti olan Galata'da, ticaret (deniz ticareti) 16. yüzyılda da yaşamın ana ögesi durumundadır. İstanbul kentinin veya Haliç mahallelerinin tersine, surların içine sıkışmış olan Galata'nın ne bahçesi ne de mezarlığı bulunmaktadır. (Şekil 43) Önlerinde derin hendekler bulunan çevre sur kapılarından başka, iç bölgelerde bulunan diğer surlar konutlar arasında kaybolmuşlardır. Bölgede evlerin sıkışık, yolların dar olmasından dolayı, yangınlar büyük zararlara yol açmışlardır. Bu yangınlar ve depremler Galata'nın kentsel yapısının oluşmasında önemli birer etkidir. Örneğin 1509 depreminin ardından tüm eski mimari örnekler ile Galata Kulesinin üst kısmı yok olurken, diğer kesimler de büyük ölçüde harap olmuştur. Tarihinde sekiz büyük yangın geçiren Galata'da sırasıyla 1660, 1682, 1715, 1746, 1762, 1794, 1831 ve 1870 yangınları yaşanmıştır.



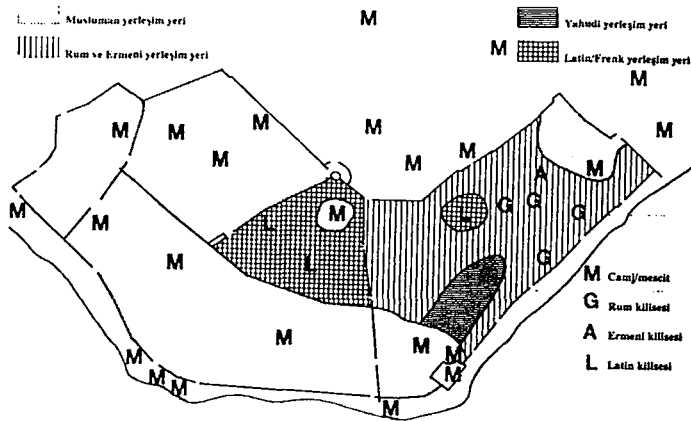
Şekil 1.43. 16. Yüzyıl İkinci Yarısı Galata Bölgesi; (Wiener, 1977, s.352)

18. Yüzyıla kadar kıyı şeridi ve Lonca mahallesi ile Perşembepazarı sokağı civarındaki yoğun ticari faaliyet alanının dışında, şehrin büyük bir kısmı konutlardan oluşmaktadır. Bunlar sanıldığı gibi ve Perşembepazarı sokağındaki istisna oluşturan birkaç hanın aksine, tipik İstanbul evleri gibi ahşap yapılarıdır. 1731'de çıkan yangında 10-15000 evin kül olması bunun göstergesidir. (Şekil 44)



Şekil 1.44. 18. Yüzyıl Galata Sokak Dokusu; (Çizgen, 1993, s.6)

18. Yüzyılda Galata'nın en az yarı nüfusu Müslümandır. Dolayısıyla Galata'nın tarihi gelişmesindeki en çarpıcı özelliklerden birisi sayılabilecek, Bizans döneminde kurulmuş Ceneviz şehrinin ayrılıkçı amacından çok farklı olarak, Galata'da Osmanlı döneminde gittikçe hızlanan bir entegrasyon süreci başlamıştır. (Şekil 45)

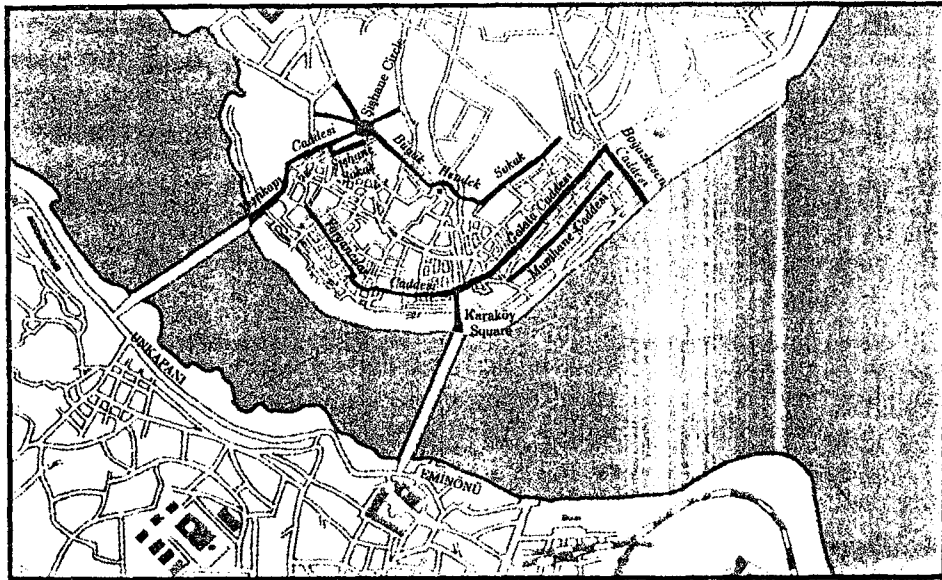


Şekil 1.45. 18. Yüzyılda Galata'da Nüfus Dağılımı; (Eldem, 1992, s.59)

Kalafat yeri, Tersane, Tophane gibi sur dışında kurulmuş olan idari ve ekonomik birimlerin beslediği giderek büyüyen bir kitle Galata'yı fethetmeye başlamış ve yerleşik yerli ve yabancı toplulukları sıkıştırmaya ve hatta Galata dışına itmeye başlamıştır.

Bu hareket Pera/Beyoğlu'nun 16. yüzyıldan başlayarak, fakat asıl 18. yüzyılda hızlanarak özellikle gayri müslimlerin iskanına açılmasına sebep olmuştur. İmkani olanların gittikçe Beyoğlu'nun sınırlarına yerleşmesi ve aynı zamanlarda dış ticaretin de gelişmesiyle Galata, 18. yüzyıldan itibaren mekanın kullanımı açısından bir değişime maruz kalmış, yavaş yavaş bir iş ve ticaret merkezine dönüşmeye başlamıştır.

19. Yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğunun batılılaşma süreci içinde yenileşme hareketleri, ilk dönemlerinden beri zaten batıya en açık bölge olan Galata'daki fiziksel bölgeyi önemli ölçüde etkilemiştir. 1857'de Pera ve Galata'nın düzenlenmesi görevini üstlenerek kurulan "6. daire", 1858-70 yılları arasında bölgede önemli imar faaliyetlerinde bulunmuştur. Çalışmalar sırasında yeni caddelerden batıda Yenikapı caddesi ve Şişhane sokak, kuzeyde Büyük Hendek sokak ve doğuda Boğazkesen caddesi sur hizasında inşa edilmiştir. (Şekil 46)



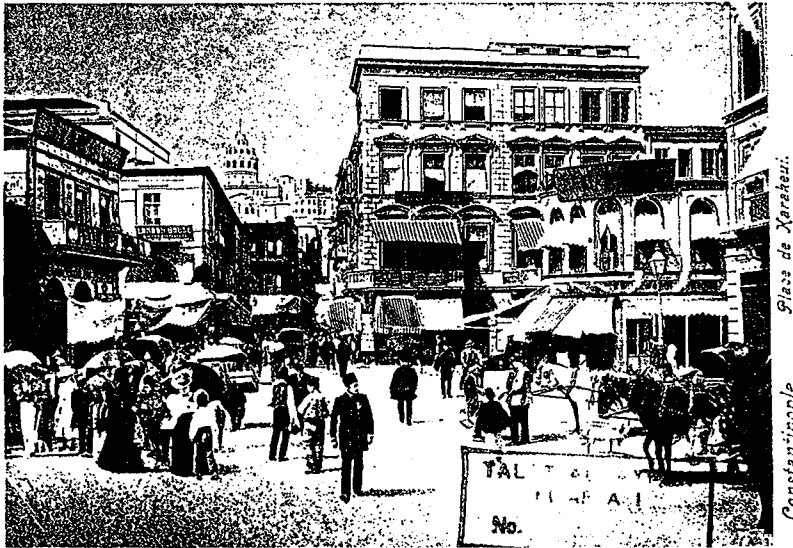
Şekil 1.46. Galata Bölgesi, Genişletilen Yollar; (Çelik, 1993, s.71)

Bu düzenlemelerde Mumhane caddesi de genişletilmiş ve bölgenin en güzel arterlerinden biri haline gelmiştir. Ayrıca Karaköy'den Azapkapı'ya uzanan Yorgancılar ve Karaköy'den Tophaneye uzanan Galata caddeleri de bu düzenlenen ve genişletilen caddeler arasında yer almışlardır.

Yoğun bir sirkülasyon alanı, ticari bir merkez olan Karaköy Meydanının açılması (1858), Boğaz sahili ile Tarihi Yarımada bağlantısının, Galata kıyı şeridinde yapılan ana arter düzenlemelerinin ve Galata Köprüsü'nün yardımıyla kurulmasını, ve aynı zamanda Pera/Beyoğlu sahil ilişkisini 1873'te Tünel'in faaliyete geçmesiyle sağlamıştır. (Şekil 47, 48, 49, 50)



Şekil 1.47. Karaköy Meydanı Çevresi, 1890; (Çizgen, 1993, s.189)



Şekil 1.48. 19. Yüzyıl Karaköy Meydanı; (Eken, 1992, s.190)



Şekil 1.49. Galata Köprüsü, 1890; (Çizgen, 1993, s.245)



Şekil 1.50. Galata Köprüsü, 1900; (Çelik, 1993, s.157)

6. Dairenin imar faaliyetleri arasında yol yapımları ve onarımları, su ve kanalizasyon sistemlerinin düzenlenmesi, sokakların aydınlatılması gibi uygulamalar bulunmaktadır. Bu yenileme programı içinde daha önce de belirtildiği üzere yeni caddeler, Galata surları yıkıldıktan sonra hendeklerin doldurulmasıyla oluşturulmuştur.

19. Yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarındaki bu imar faaliyetleri ve 19. yüzyıl Avrupa'sının mimarisini tekrarlayan çok katlı kargir yapılar, aralarındaki anıtsal örneklerle bugünkü Galata'nın az çok koruyarak yansıttığı görünüme ulaşmıştır. (Şekil 51, 52)



Şekil 1.51. Pera, 1871; (Çizgen, 1993, s.163)



Şekil 1.52. Kule Çevresi, 1880; (Çizgen, 1993, s.59)

Bölgede, 19. yüzyılda halen yer yer kalmış olan geleneksel sokak dokusu, topoğrafyaya tam bir uyum göstererek eğimli yada basamaklı yollarla etkileyici görünümler yaratmaktadır. (Şekil 53, 54)



Şekil 1.53. Yüksek Kaldırım; (Eken, 1992, s.191)

Sur içinde Kule merkez olmak üzere, kıyıya paralel yollarla bağlanan ışınsal akslar, asırlar boyu süregelmiştir.



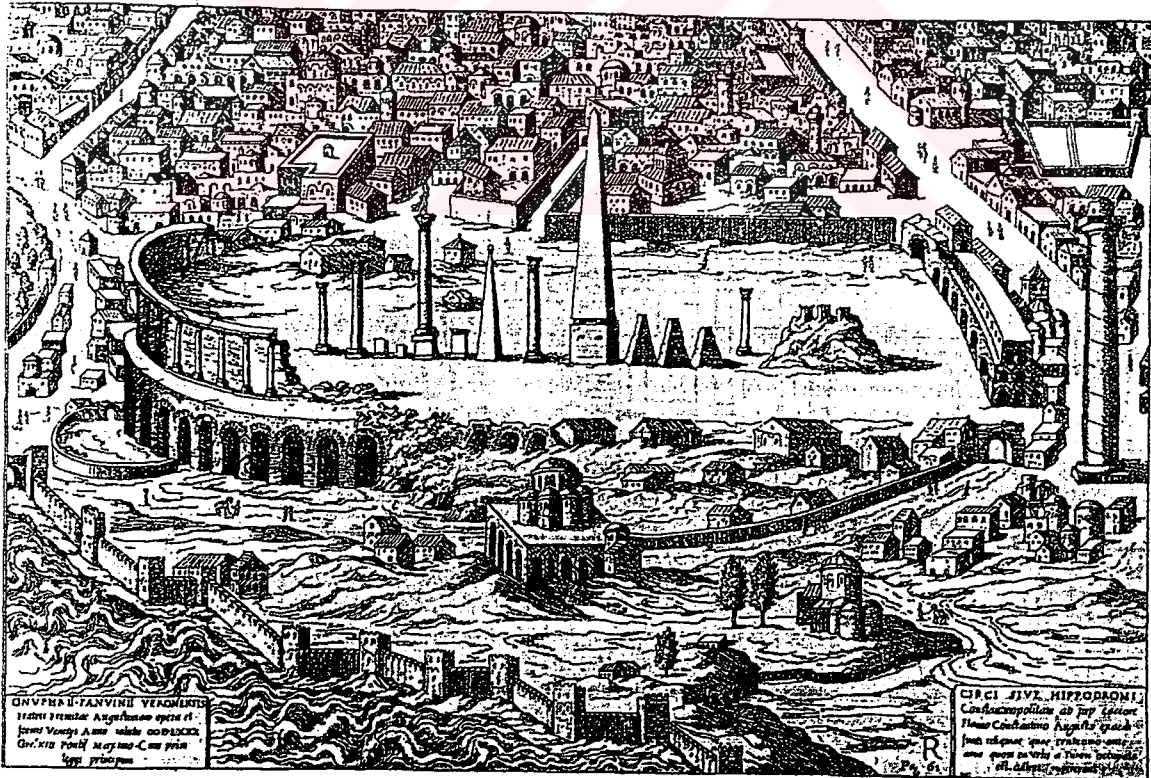
Şekil 1.54. Yüksek Kaldırım, 1875; (Çizgen, 1993, s.108)

1.3.3. Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Dönemi Kent Mekanı Bütününde Sultanahmet Meydanı Çevresi ve Sur İçi Galata Bölgesi

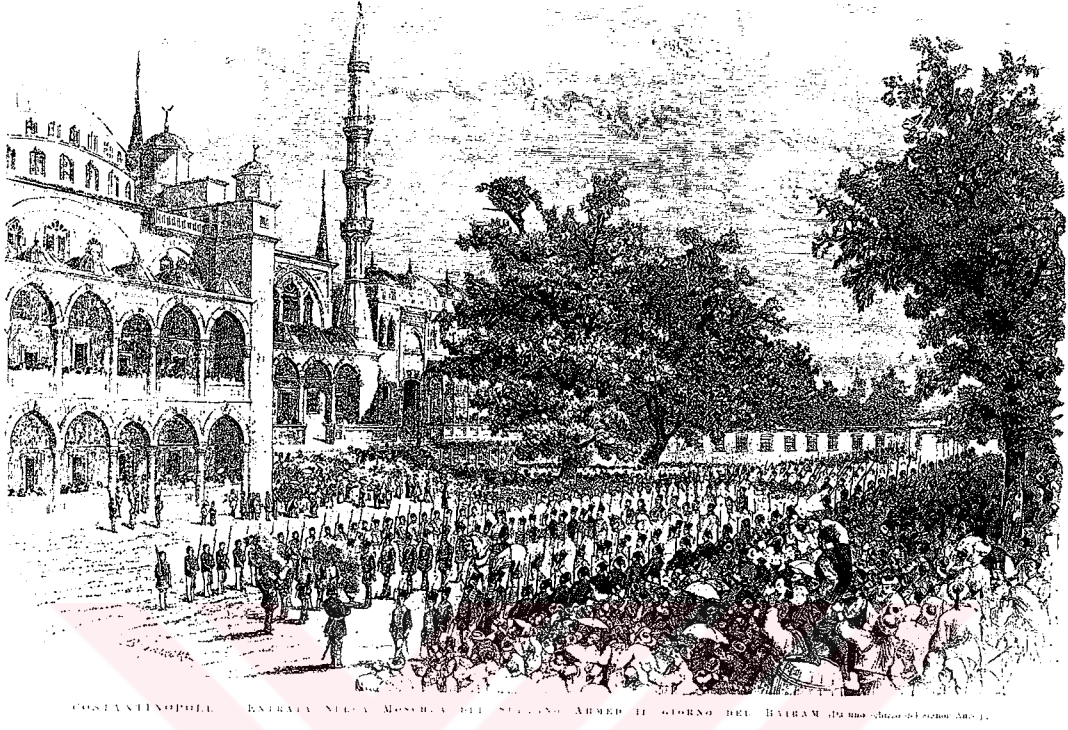
a. Sultanahmet Meydanı Çevresi

Bizans döneminde araba yarışları, vahşi hayvan ve cambazlık gösterilerine sahne olan Hipodrom, 1261'den sonra İmparator Sarayının Blacherne'ye taşınmasından sonra sadece şövalyeler arası mızrak dövüşlerine ve bazen at yarışlarına sahne olmuştur.

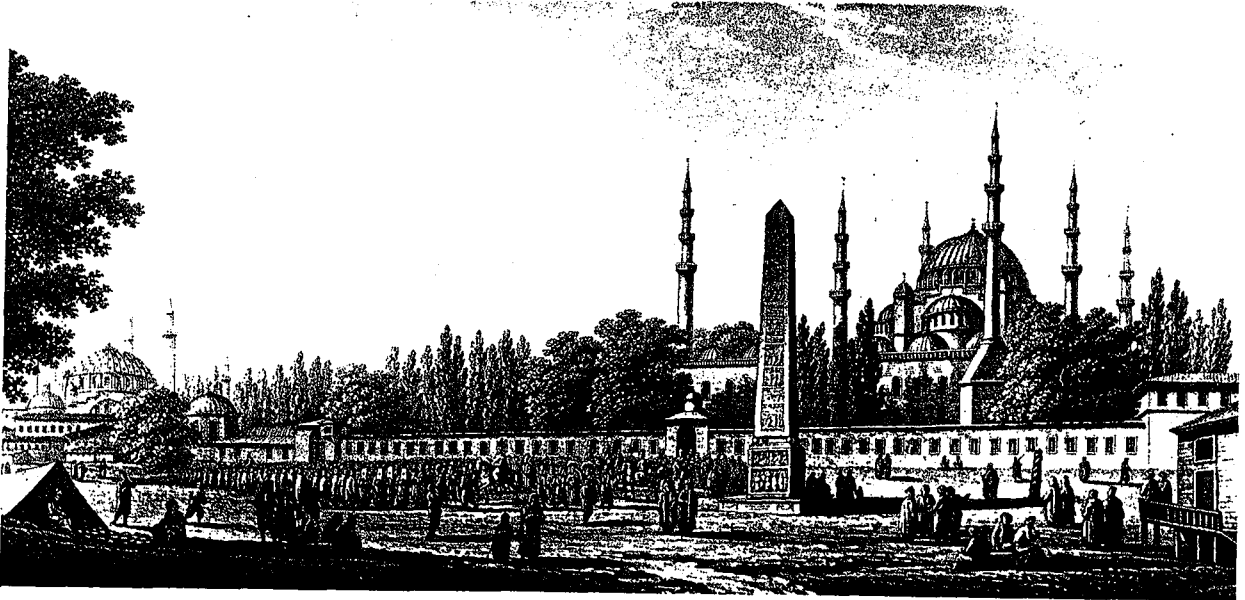
15. Yüzyıl sonlarında şehrin Türkler tarafından fethinden sonra, içinde Sphendone'unu sütunları ve mermer oturma basamaklarının bir kısmı muhafaza edilmiş olan Hipodrom, çevresindeki yeni inşaatlara şantiye olarak da kullanılmıştır. (Şekil 55)



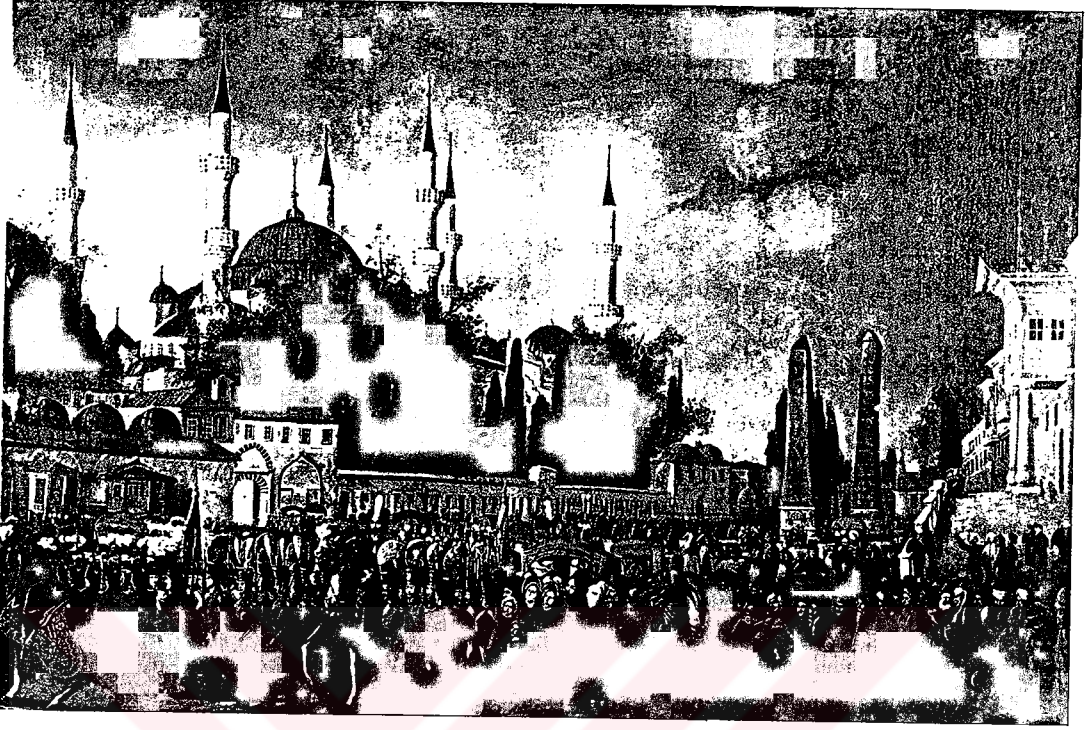
Şekil 1.55. 15. Yüzyıl Sonları Hipodrom; (Wiener, 1977, s.70)



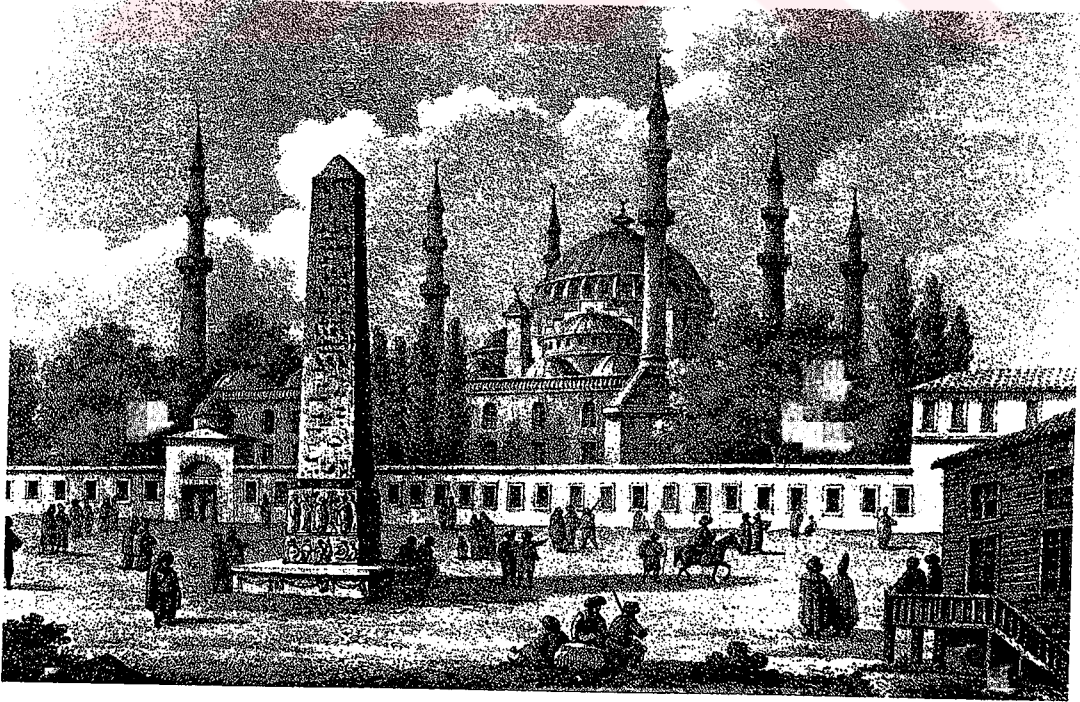
Şekil 1.57. At Meydanı / Şenlik; (Gülersoy, 1990, s.65)



Şekil 1.58. At Meydanı / Kutlama-Tören; (Gülersoy, 1990, s.49)

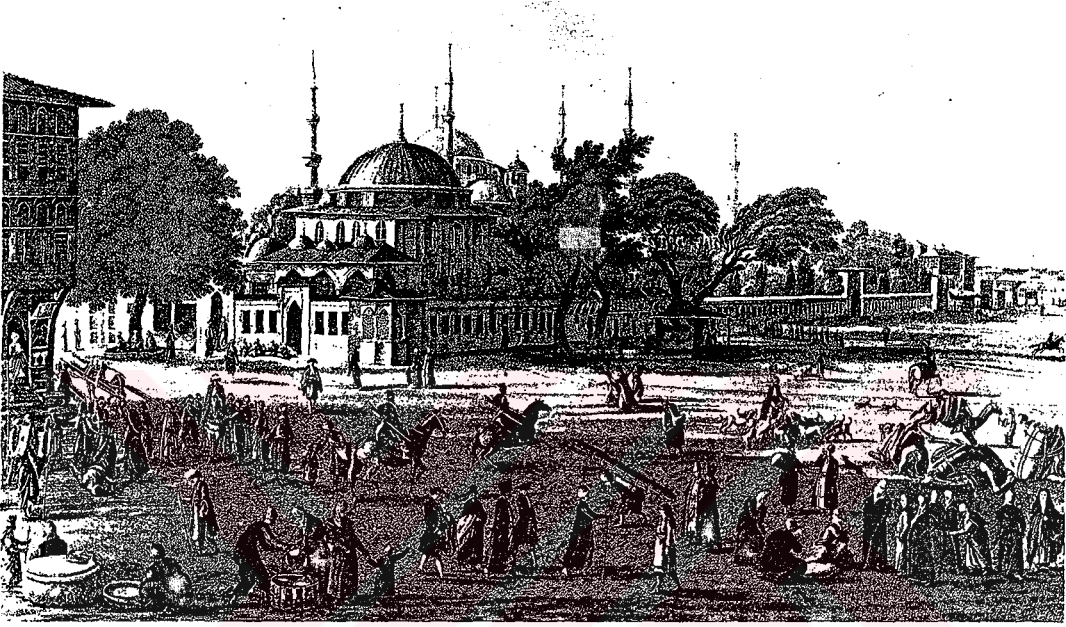


Şekil 1.59. At Meydanı / Ayaklanma; (Gülersoy, 1990, s.61)



Şekil 1.60. At Meydanı / Meydan Kullanımı; (Gülersoy, 1990, s.53)

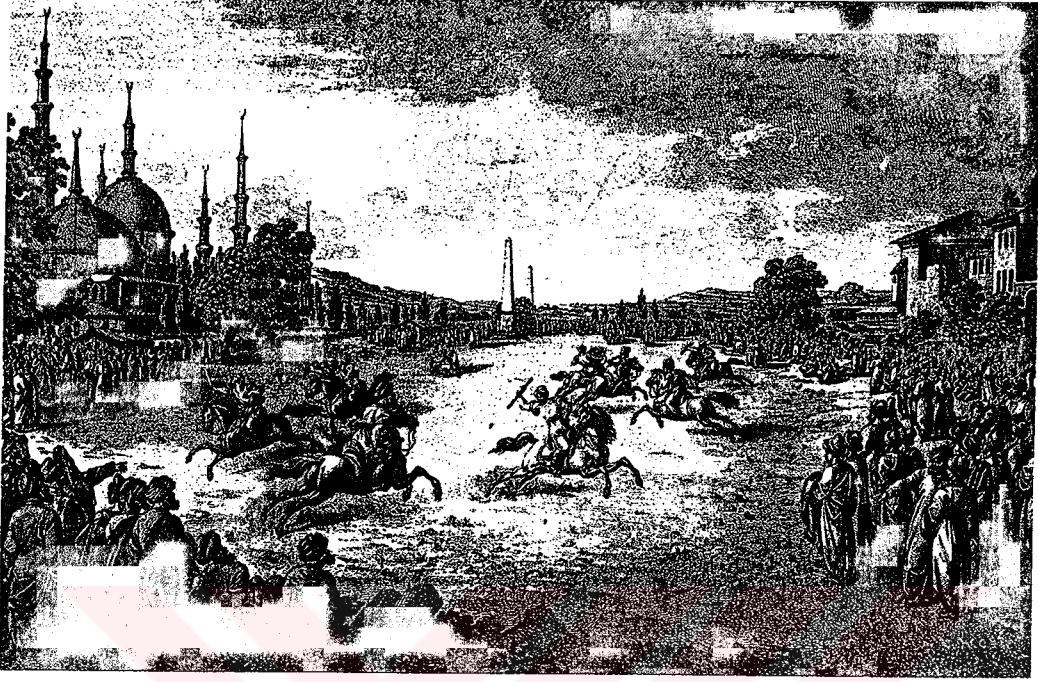
Belirgin bu tür kullanım tanımlamalarının yanı sıra At Meydanı aynı zamanda günlük hayatta halkın gezinti yeri, cirit oyunlarının oynandığı düzlük ve Anadolu'dan başkente gelen tüccarların konakladığı merkez niteliklerini de taşımaktadır. (Şekil 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68)



Şekil 1.61. At Meydanı / Günlük Kullanım; (Gülersoy, 1990, s.59)



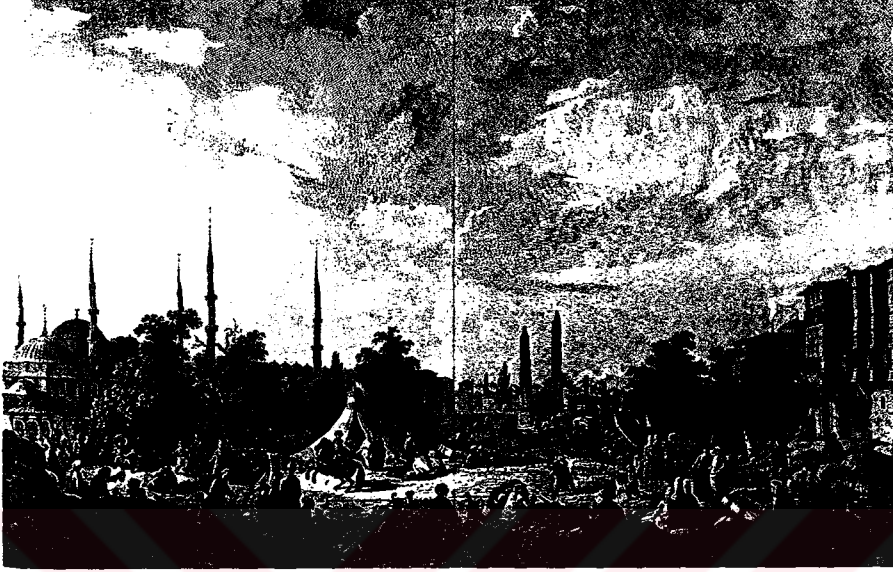
Şekil 1.62. At Meydanı / Gezinti Meydanı; (Gülersoy, 1990, s.47)



Şekil 1.63. At Meydanı / Cirit Oyun Meydanı; (Arslan, 1990, s.59)



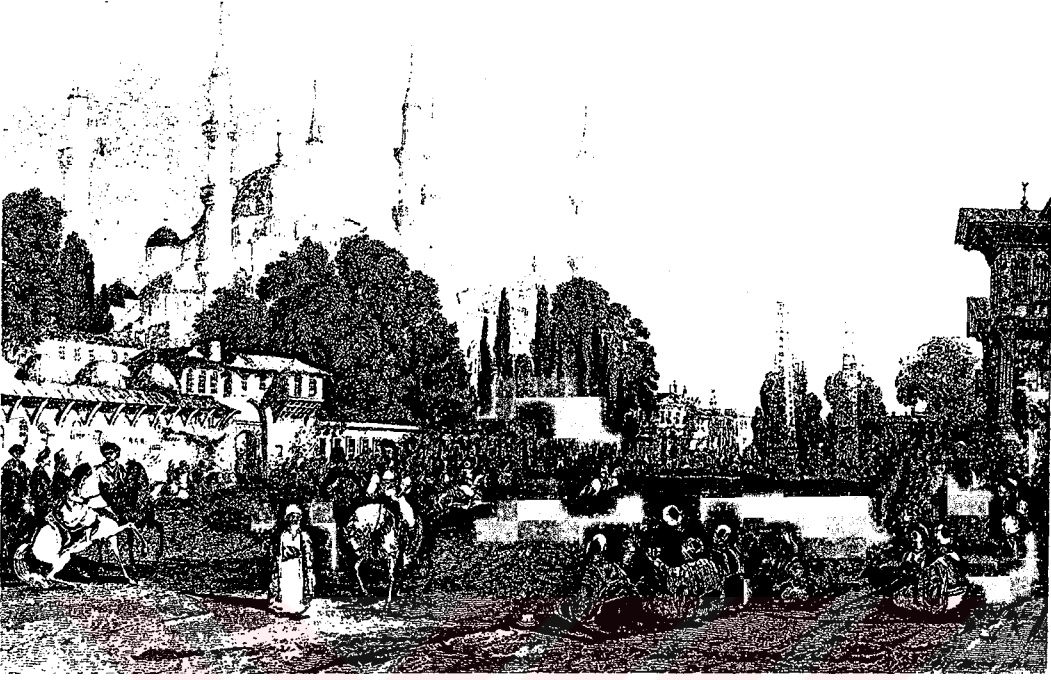
Şekil 1.64. At Meydanı / Anadolu Tüccarlarının Konaklama Yeri; (Arslan, 1990, s.58)



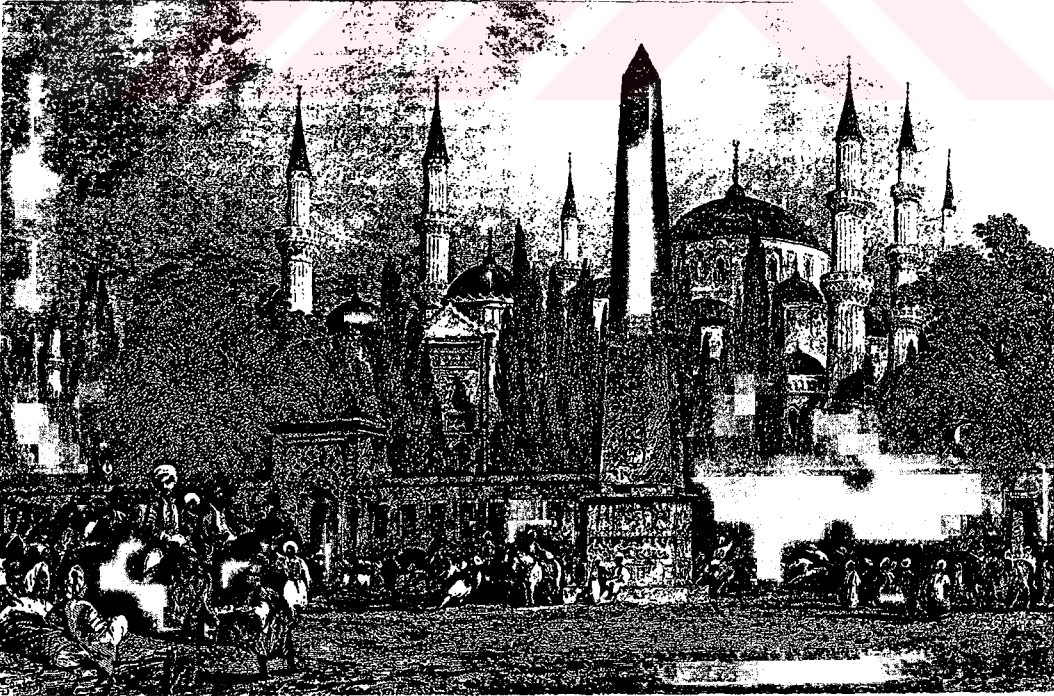
Şekil 1.65. At Meydanı / Konaklama Alanı; (Arslan, 1990, s.57)



Şekil 1.66. At Meydanı / Günlük Kullanım-Konaklama; (Gülersoy, 1990, s.6)



Şekil 1.67. At Meydanı Görünüşü; (Gülersoy, 1990, s.64)



Şekil 1.68. At Meydanı Görünüşü; (Gülersoy, 1990, s.58)

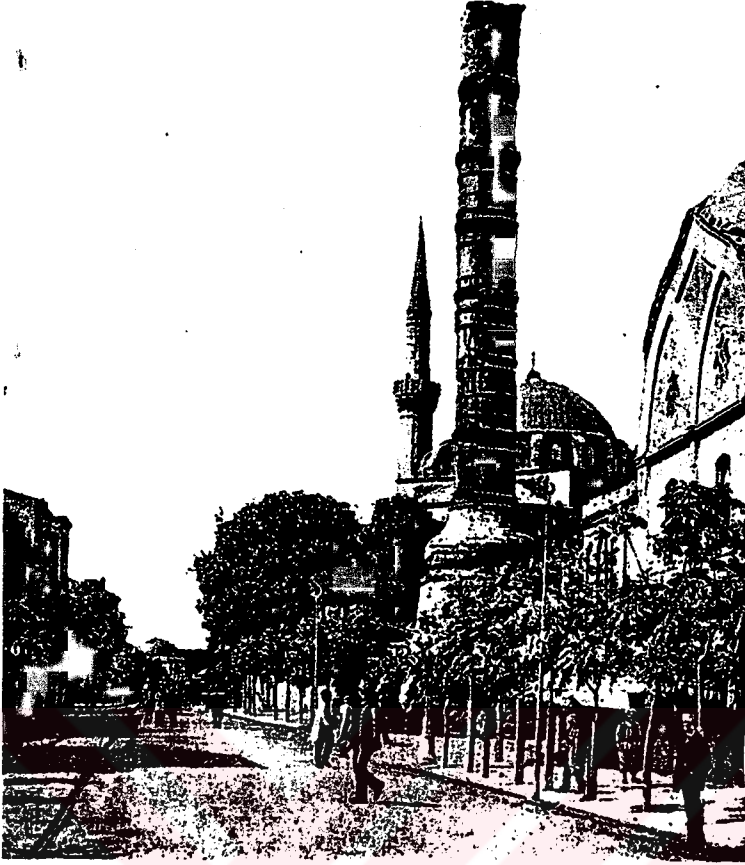
Osmanlı'nın eski düzenini çağdaşlaştırmak için yoğun bir toplumsal ve iktisadi çaba harcadığı tanzimat yıllarında, Osmanlı reformcuları İstanbul'un üç ana sorunu olduğunda görüş birliği içinde olmuşlardır. Bunlar; düzensiz sokak dokusu, bölünmüşlüğü ve köhneliğidir. Bu sorunlar yüzünden Osmanlı'nın batıcı bürokratlarının nazarında modernliğin ve gelişmişliğin simgesi haline gelmiş olan batı kentleriyle kesin bir tezat yaşanmıştır.

İstanbul, imparatorluğu kurtarmak ilkesine uygun olarak, Avrupa tarzı reformlar uygulayarak batı ölçülerine göre modernleştirilmeliydi. Reformcuların ortak görüşlerine göre modernleşme, kent dokusuna düzenli bir görünüm kazandırmak, başkentin çeşitli semtleri arasında iletişimi sağlamak ve kentin görünümünü güzelleştirmekle sağlanabilirdi.

Bu sorunların çözümleri içiçe girmiştir. Sokak dokusunun düzenlenmesi, eğri büğrü birçok çıkmazı olan kısa sokakların yerine birbirleriyle bağlantılı düz, açık ve aynı genişlikte arterlerin yaratılması demektir. Ayrıca tek tip mahalle dokusu yaratmak için yeni bina nizamnameleri uygulanmaya konulmuştur. Kent reformu felsefesiyle başlanan kent planlaması uygulamalarına zaman zaman kenti talan eden yangınlar ihtilafa yol açmadan istimlakı kolaylaştırarak katkıda bulunmuşlardır.

17. Yüzyıl başlarında Sultanahmet Külliyesi ve 17. yüzyıl ikinci yarısında eski Mese yani Divanyolu boyunca yapılan daha küçük cami ve medreseler bu düzenlemelerle birlikte kent reformlarından etkilenmiştir. Bunun ışığında Divanyolu ve At Meydanı ilişkisini belirgin bir noktada kesiştirmek için At Meydanının kuzey sınırı açılmıştır. Beraberinde Divanyolu genişletilmiş ve yeni bir anıtsal kimlik kazandırılmıştır. (Şekil 69, 70)

Hocapaşa yangınına kadar yoğun yapılaşma arasında gözden kaybolan Konstantine sütununun çevresinin açılması, Hipodrom girişinin vurgulanması ve yeni açılan Ayasofya meydanıyla da bu güzergah, Bizans Mesesinin sahip olduğu konuma bir ölçüde ulaşmıştır.



Şekil 1.69. 1900'ler Divanyolu; (Çelik, 1993, s.50)

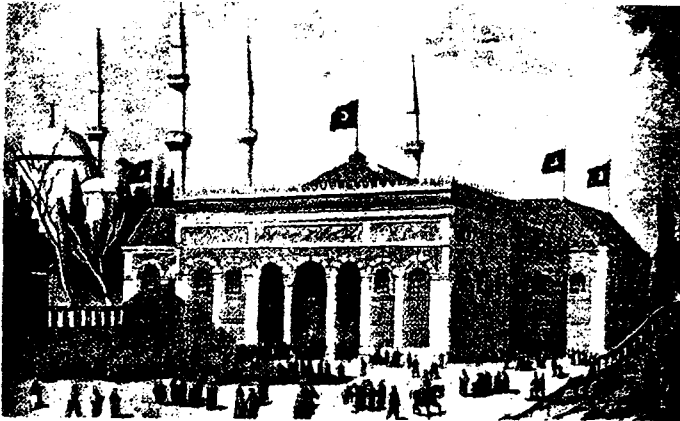


Şekil 1.70. 1900'ler At Meydanı-Divanyolu Kesişimi Düzenlemesi; (Çizgen, 1993, s.124)

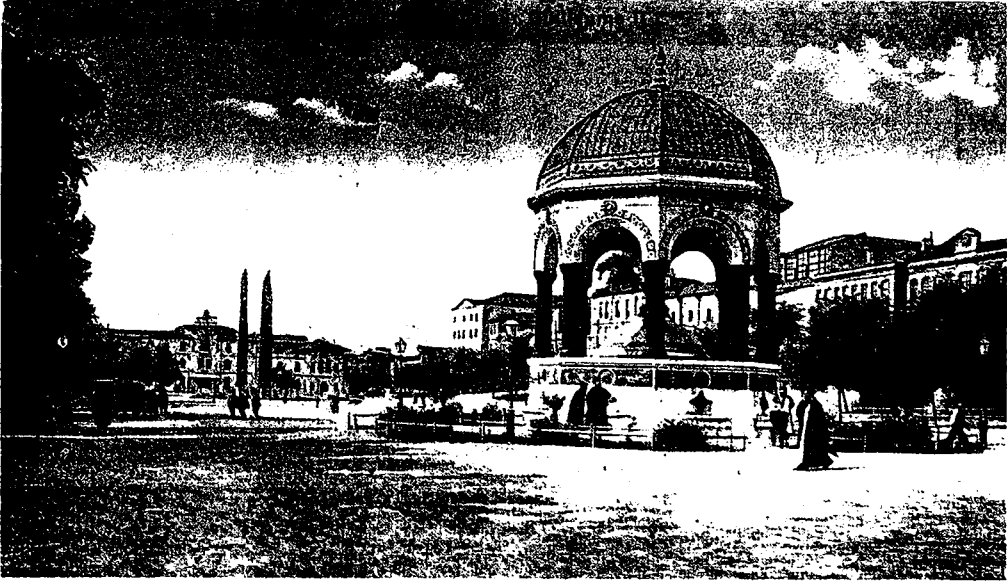
Şultanahmet Meydanı ve çevresinin bu düzenlemelerle aldığı çehreye, 1846 yılında Darülfünun binasının (Eski Adliye), 1890 yılında şimdiki Marmara Üniversitesi Rektörlük binasının ve 1898 'de Alman Çeşmesinin (Hipodrom ve Laurusos Sarayı simetri akslarının kesiştiği noktada) yapılmış olmasının katkısı olmuştur. Aynı zamanda 1864 yılında Eminönü meydanını Divanyolu üzerinden Beyazıt'a ve At Meydanı'na bağlayacak atlı tramvay hattının kurulması; 1875 yılında Marmara sahili boyunca ilerleyecek olan demiryolu güzergahının Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçerek Marmara sahili mahallelerini merkeze bağlayacak olması ve 19. yüzyıl ortalarında deniz ulaşımının da şehir içi ulaşımında belirli bir yer almasının, tarihi yarımada içinde Şultanahmet Meydanı ve çevresinin kullanımının tanımlanmasında önemli bir yeri bulunmaktadır. Yine bu yıllarda meydanın, sanayi üzerindeki Avrupa etkisinin kendini göstermesi olarak tanımlanabilecek ilk Osmanlı sergisine mekan olması da süregelen kullanımlarına bir yenisini eklemiştir. (Şekil 71,72,73,74a,b)



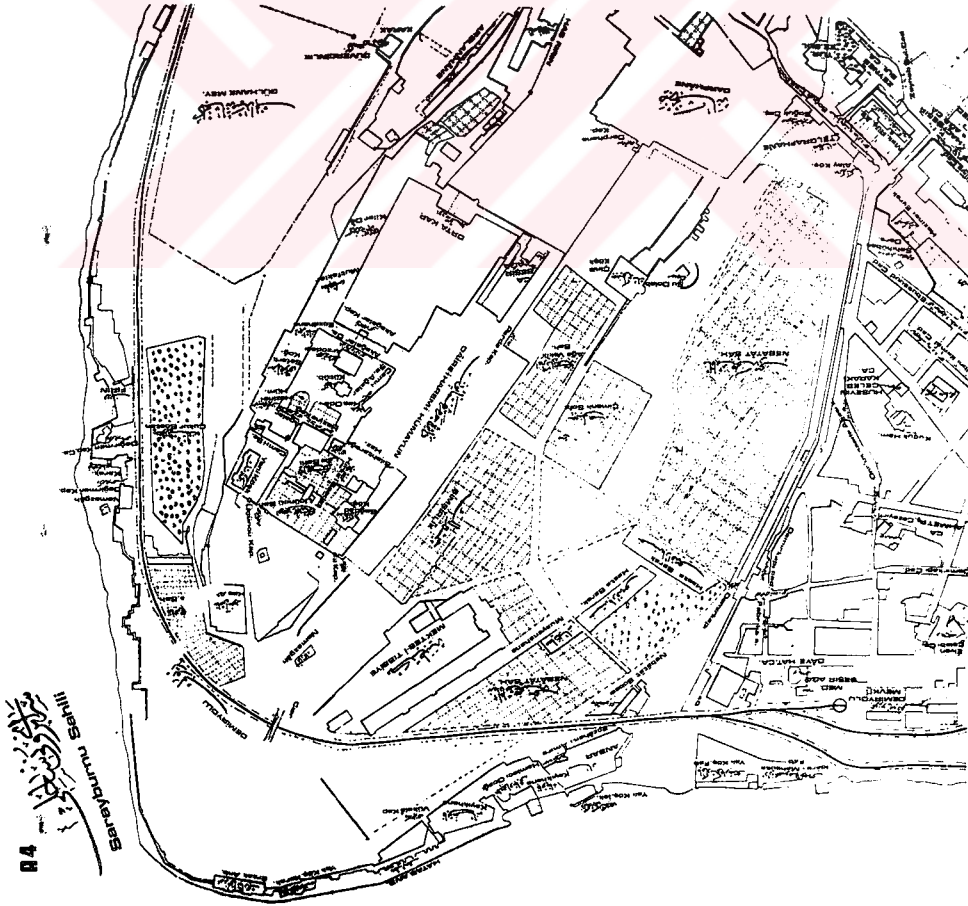
Şekil 1.71 Darülfünun Binası, 1870; (Kayra, 1990b, s.34)



Şekil 1.72. İlk Osmanlı Sergisi, 1863; (Kayra, 1990b, s.34)



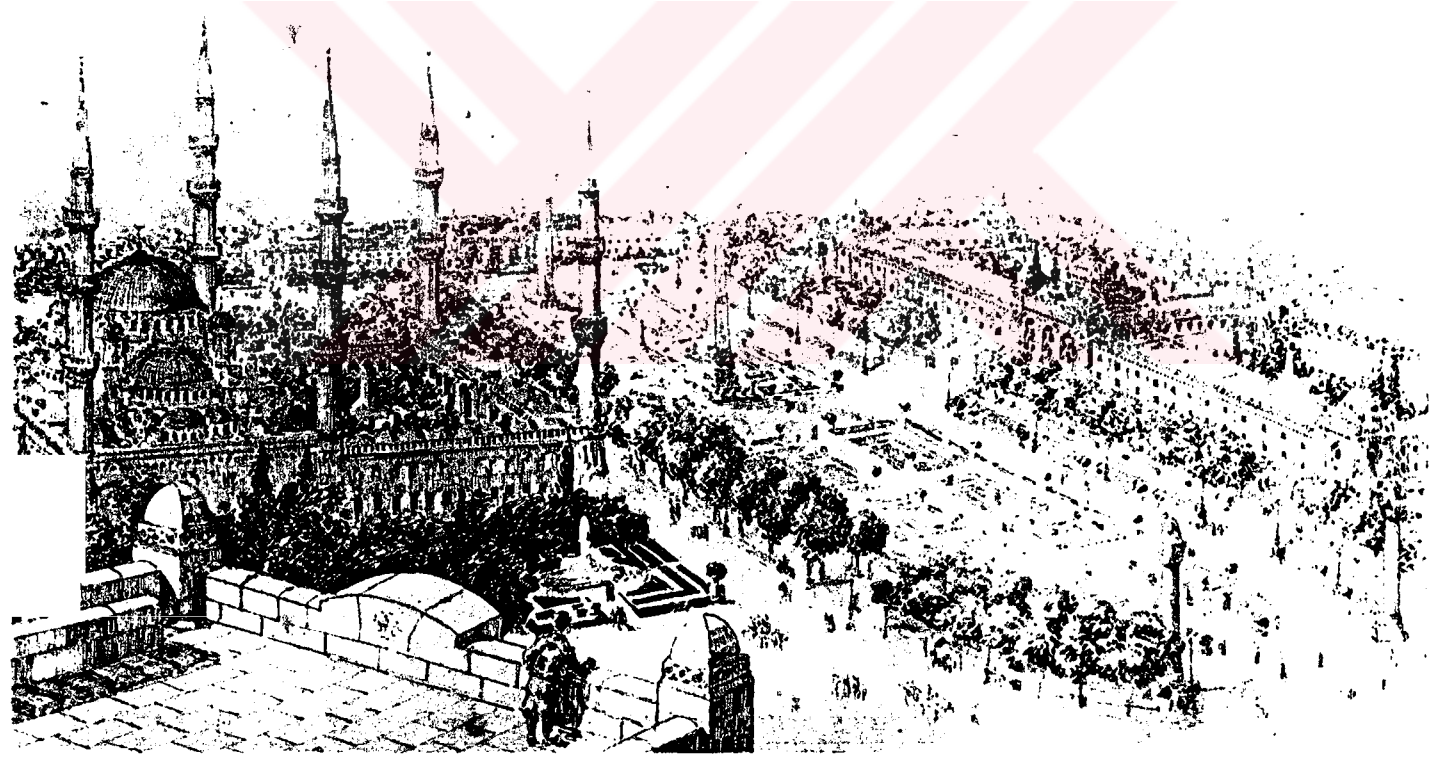
Şekil 1.73. Alman Çeşmesi, 1910; (Kayra, 1990b, s.43)



Şekil 1.74a. Demiryolu Güzergahı, 1875; (Kayra, 1990b, s.35)

Meydanın Divanyolu'na kavuşan kuzey ucu da, bir merdivenin iki tarafında yer alacak iki sütun arasından meydana anıtsal bir giriş düzenlenecekti. Ancak bu arada Alman Çeşmesi de göz ardı edilmiştir.

Budama ile biçim verilmiş bir peysaja sahip köşe noktalarında ağaçlar bulunan simetrik bahçe çeşmelerle tamalanacaktı. Dikilitaş, Yılanlı sütun ve Örme sütunun sıralandığı Sphina simetriyi sağlayacaktı. Meydanın iki tarafında yükseltilmiş bir kaldırım boyunca dikilecek ağaçlar meydana sınır oluşturunca. (Şekil 77)



Şekil 1.77. Bouvard Projesi / At Meydanı Görünümü; (Çelik, 1993, s.112)

Bu düzenlemelerin yanında, At Meydanı'nın çevresindeki imar edilmiş alanın düzenlenmesi düşüncesi, uygulanması karışık bir meseleydi.

1616 tarihli Sultanahmet Külliyesini değiştirmek imkansızdı. Bouvard, Sultanahmet Külliyesi medresesinin yıkılarak kuzeyde kalan bahçesinin ve bahçe duvarının yok edilmesini, böylelikle At Meydanı'nın uzun cephesini dik açıyla kesen hattın vurgulanmasını sağlamayı önermiştir. Ayrıca At Meydanı'nın batısındaki 16. yüzyıl yapısı İbrahim Paşa Sarayı da yıkılacak ve yerine bir polis müdürlüğü inşa edilecekti.

Bu dev bina At Meydanı'nı boydan boya kaplayacak E harfi biçiminde yaklaşık 480m uzunluğunda olacaktı. Binanın batıya bakan, At Meydanı'na paralel, kuzey-güney ekseninde yeni açılacak bir caddeye nazır avlularında bahçeler planlanmıştır.

Yine Bouvard 1868 'de açılan Ayasofya Meydanı'nın güneyinde, caminin bahçe duvarına kadar uzanan mahallenin de yıkılmasını, buranın Ayasofya Meydanı'nına katılmasını ve burada bir bahçe oluşturulmasını önermiştir. Bu bahçe At Meydanı'nın batı tarafında, polis müdürlüğü binalarının kuzeyinde yer alarak bir başka bahçeyle simetri oluşturacaktır.

Bütün bu tasarılar da topoğrafya tümüyle göz ardı edilmiştir.

At Meydanı'nın güneyindeki geniş cadde aslında gerçekleşemezdi. Zira Sultanahmet Cami ve At Meydanı yapay bir platform üzerine inşa edilmişlerdir ve bu yapıların güney sınırından itibaren arazi meyillidir. Bir diğer sorun ise bu caddenin nereye çıkacağıdır. lğine bakıldığı taktirde caddenin bir ana arter olması gerekmektedir. Caddenin batı kısmının, yani Çemberlitaş'tan At Meydanı'na uzanan bölümü için belli bir anıtsal boyut düşünülmesi anlaşılabilse de, kent dokusunda sahile doğru uzamasını gerekli kılan hiçbir çekici unsur bulunmamaktadır.

Tüm planlama bütünüyle değerlendirildiğinde ise bu planlama topoğrafyayı ve kentin kendine özgü yaşam dokusunu dikkate almayan, insanların sosyal ve kültürel değerlerine önem verilmeyen, gerekleşemeyecek iddialı izlenimci eskizlerinden öteye geçememiştir.

Ancak bu planlama örneğinde de olduğu gibi Tanzimat reformlarıyla birlikte projelerin genelinde önerilen imaj; anıtlara çıkan geniş, düz ağaçlandırılmış caddeleri, büyük meydanları ve düzenlenmiş rıhtımlarıyla bir Avrupa kenti olmuştur.

b. Sur İçi Galata Bölgesi

İstanbul'un fethinden sonra Fatih'in Galata'nın yönetimini Osmanlı denetimine almasıyla Galata; Osmanlı döneminde Osmanlı yönetimi altında, surları içinde yoğun kargir yapıları, kulesi, dükkanları, dinsel yapıları, çarşıları ve topoğrafyaya uyumlu sokaklarıyla kozmopolit bir liman şehri olarak gelişmiştir. 1840 'lara kadar Galata, surları içinde İstanbul'un hala binaları pek büyük olmayan küçük bir dış semtiyken, 19. yüzyıl ortalarında görkemli ve yüksek binalarıyla imparatorluğun çağdaş ve batılılaşmış hayatının merkezi olmuştur. (Şekil 78,79)



Şekil 1.78. 19. Yüzyıl Galata Görünüşü; (Evren, 1994, s.173)

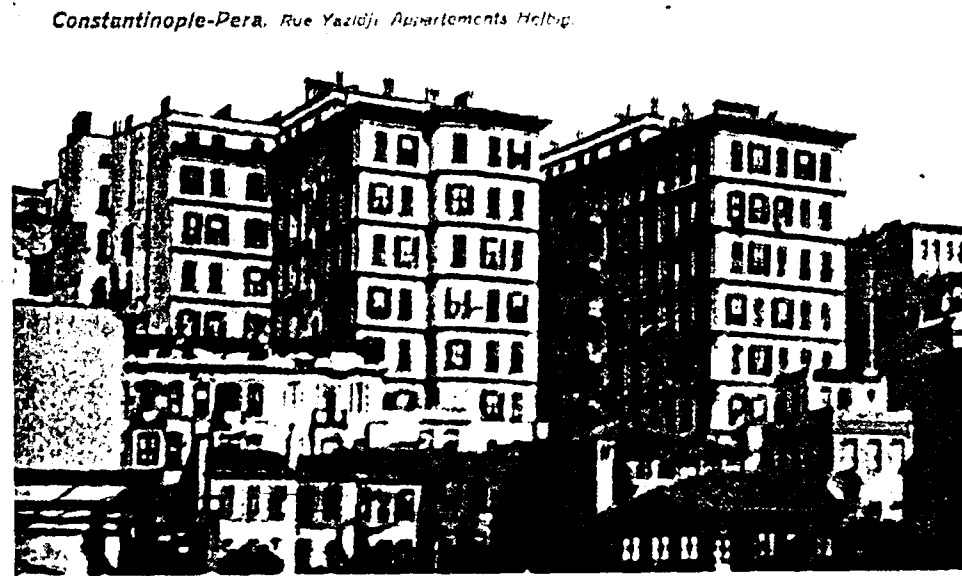


Şekil 1.79. 19. Yüzyıl Galata Görünüşü; (Çizgen, 1993, s.163)

Modern yaşamın simgeleri olan işhanları, bankalar, tiyatrolar, oteller, büyük mağazalar ve çok katlı apartmanları Galata'ya (eski Ceneviz mahallesine), kubbeleri ve minareleriyle sivil mimariyi gölgeleyen İstanbul anıtlarına karşılık çarpıcı bir farklılık ve kesinlikle bir 19. yüzyıl Avrupası çehresi vermiştir. (Şekil 80,81,82)



Şekil 1.80. Pera Görünüşleri / Tiyatro; (Gülersoy, 1993, s.47)



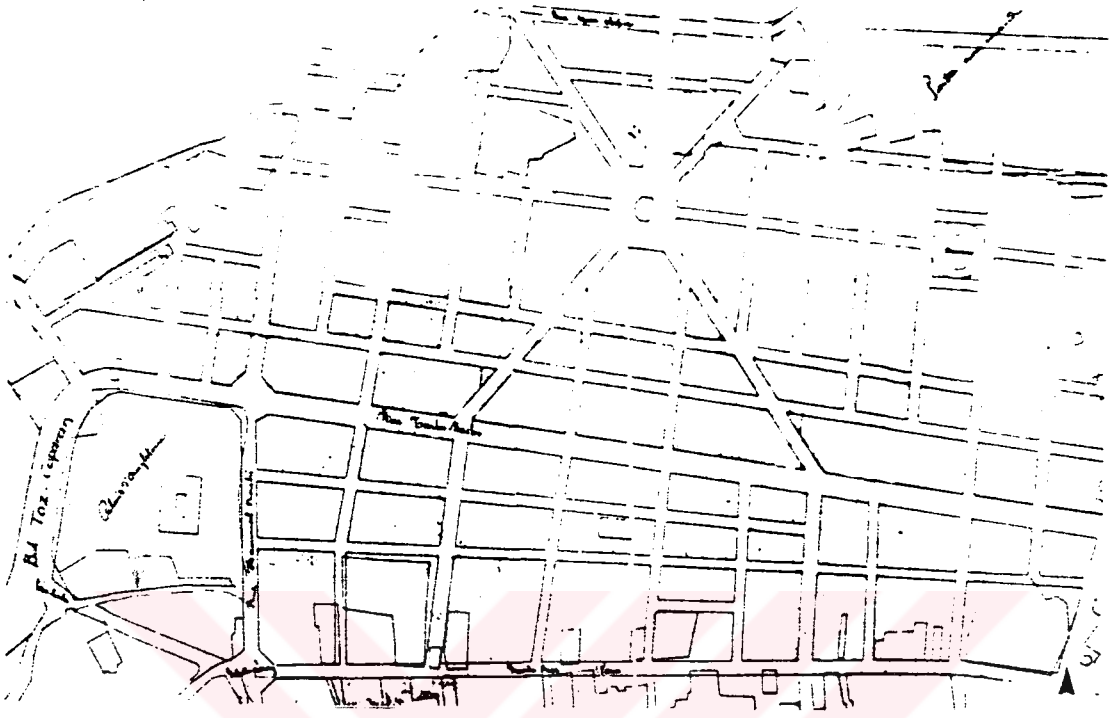
Şekil 1.81. Pera Görünüşleri / Doğan Apartmanı, 1910; (Kayra, 1990b, s.111)



Şekil 1.82. Pera Görünüşleri / 19. Yüzyıl Kule, Yüksek Kaldırım;
(Çelik, 1993, s.9)

Tanzimat Fermanıyla uygulamaya geçilen kent reformlarını, dolayısıyla kent planlamasını, İstanbul tarafının yoğun ahşap yapılaşması olan bölgelerinde kenti talan eden yangınlar belirlerken, Galata'da bu yangınlar eski ve nüfusu yoğun olan mahallelerdeki kent planlamasına da ikincil rol oynamışlardır. Kentin bu kesimindeki kent planlaması uygulamalarının yeri ve çapını belirleyen, kentin 1840 'lardan sonraki gelişmesi olmuştur. (Şekil 83)

1840 'lardan sonra 1857 'de Altıncı Daire-i Belediye'nin Pera ve Galata'nın düzenlenmesi amacıyla kurulmasıyla; sokaklar düzenlenmiş, ana arterler surlar yıkılarak ve hendekler doldurularak genişletilmiş, aydınlatılmış, sürekli temizliği sağlanmış ve bunların beraberinde kanalizasyon şebekeleri kurulmuştur. (Şekil 84,85)



Şekil 1.83. Yangın Sonrası Düzenlenen Pera Nazım Planı; (Çelik, 1993, s.65)



Şekil 1.84. Altıncı Daire / Belediye Sarayı; (Çelik, 1993, s.46)



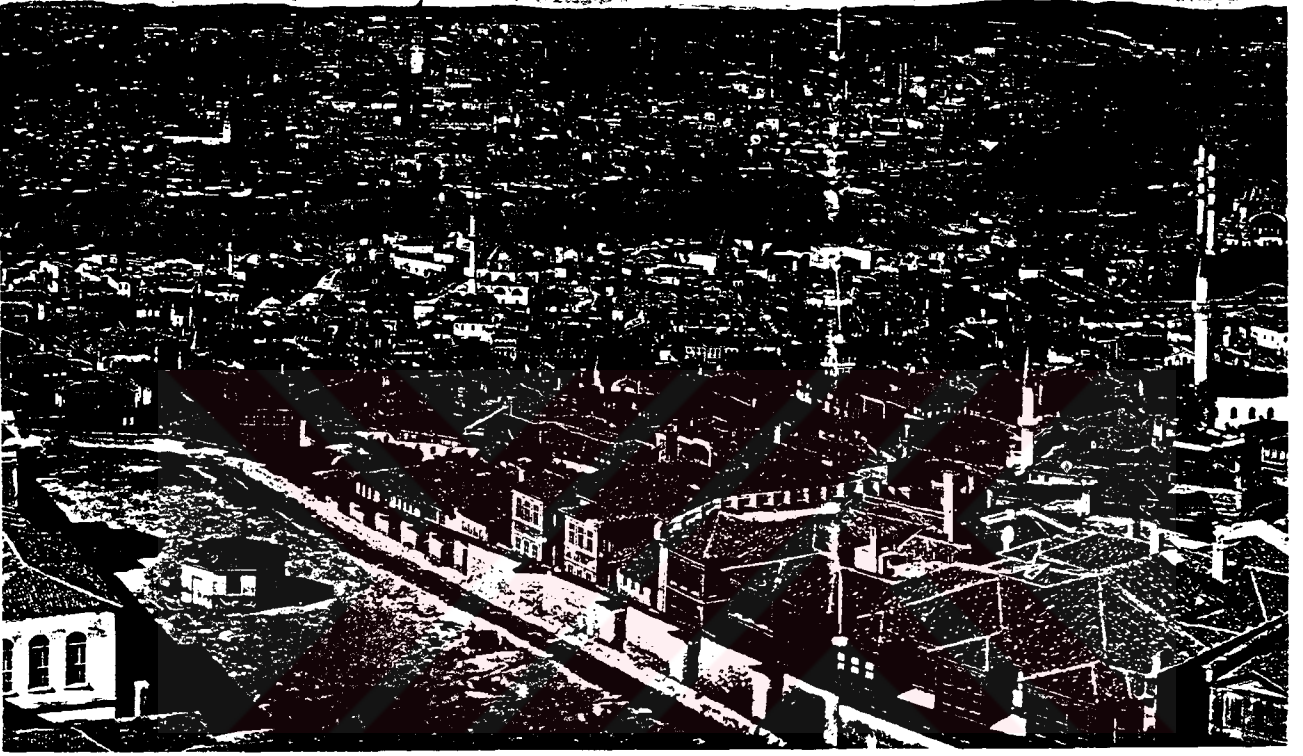
Şekil 1.85. Galata Sur Kapısı / Sokak; (Çelik, 1993, s.70)

1845 'te ilk Galata Köprüsü'nün yapılmış olmasıyla Haliç'in iki yakası arasında bağlantı kurulmuş, İstanbul'un bir bütün olarak gelişmesine katkıda bulunulmuştur. Galata'nın hızla gelişen ve nüfusu artan bir ticaret merkezi olması ise zaten Karaköy ve Eminönü arasında hızlı ve kolay bir ulaşım yolunu da gerekli kılmıştır. (Şekil 86)



Şekil 1.86. Galata Köprüsü; (Evren, 1994, s.45)

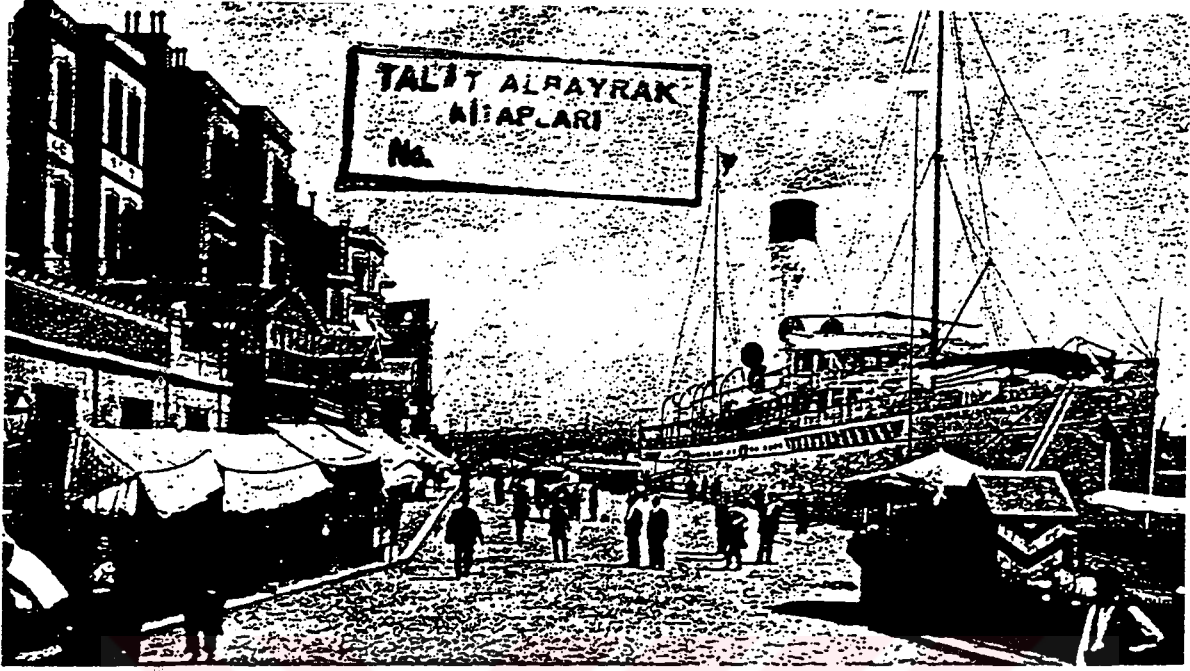
Dış ticaret ve deniz trafiğinin fazlalaşmasıyla da Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzayarak limanı da içine alan dükkanlar, hanlar, depolar ve gümrük binalarıyla işgal edilmiş bölgede Karaköy rıhtımı düzenlenmiş, Ortaçağlarda kentin "Piazzetta" sının (küçük meydan) tekabül ettiği yerde Galata köprüsünün ayağında Karaköy Meydan'ı açılmıştır. (Şekil 1.87, 88, 89, 90, 91, 92)



Şekil 1.87. 19.Yüzyıl Galata Bölgesi, Kıyı Şeridi; (Çizgen, 1993, s.18)



Şekil 1.88. 1900'lerde Galata Köprüsü; (Çelik, 1993, s.156)



Constantinople.

Quai de Galata.

Şekil 1.89. Galata Rıhtımı; (Eken, 1992, s.182)



Constantinople.

Quais de Constantinople. (Galata.)

Şekil 1.90. Galata Rıhtımı; (Eken, 1992, s.182)

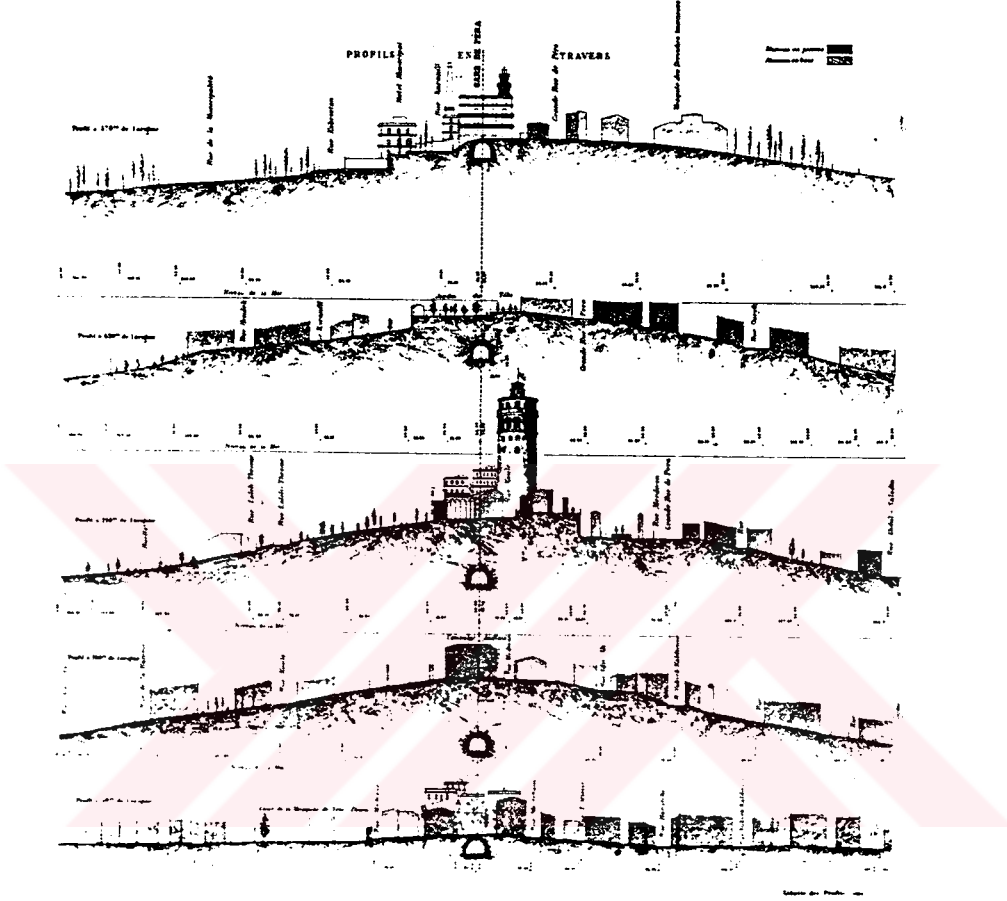


Şekil 1.91. Galata Köprüsü Yanı İskele, 1885; (Çizgen, 1993, s.89)



Şekil 1.92. Galata Rıhtımı; (Eken, 1992, s.187)

Yeni açılan veya genişletilen ana artelerin üzeride işleyen tramvay hatları (1864) sayesinde Galata'nın dağınık semtleri, 1875 yılında kurulan İstanbul Tüneli ile de Galata-Pera uçları birbirine bağlanmıştır. (Şekil 93, 94)



Şekil 1.93. Tünel Planlaması; (Cezar, 1991, s.156)

İstanbul Tüneli ile Galata-Pera uçları arasında kurulan bağlantıyla, 17. yüzyılda çevrelerinde batılı bir koloni grubu oluşturan elçiliklerin yerleşmesiyle gelişmeye, Avrupai düzende yapılanmaya başlayan; bünyesinde iki üç katlı yapıların yerini apartman türü yapılara bırakarak yeni gelişen Cadde-i Kebir aksını güçlendirir şekilde kent dokusundaki değişmeye sahne olan, batılılaşma düzenine daha uygun Pera ile, Galata Köprüsü, Karaköy Meydanı ve Tünel aracılığıyla İstanbul'un tarihi yarımadası arasında, İstanbul halkının şehrin reformlarına bağlı olarak gelişen bölümüne kolaylıkla ulaşılabilmesini sağlayacak güçlü bir bağlantı aksı oluşturulmuştur. (Şekil 95)

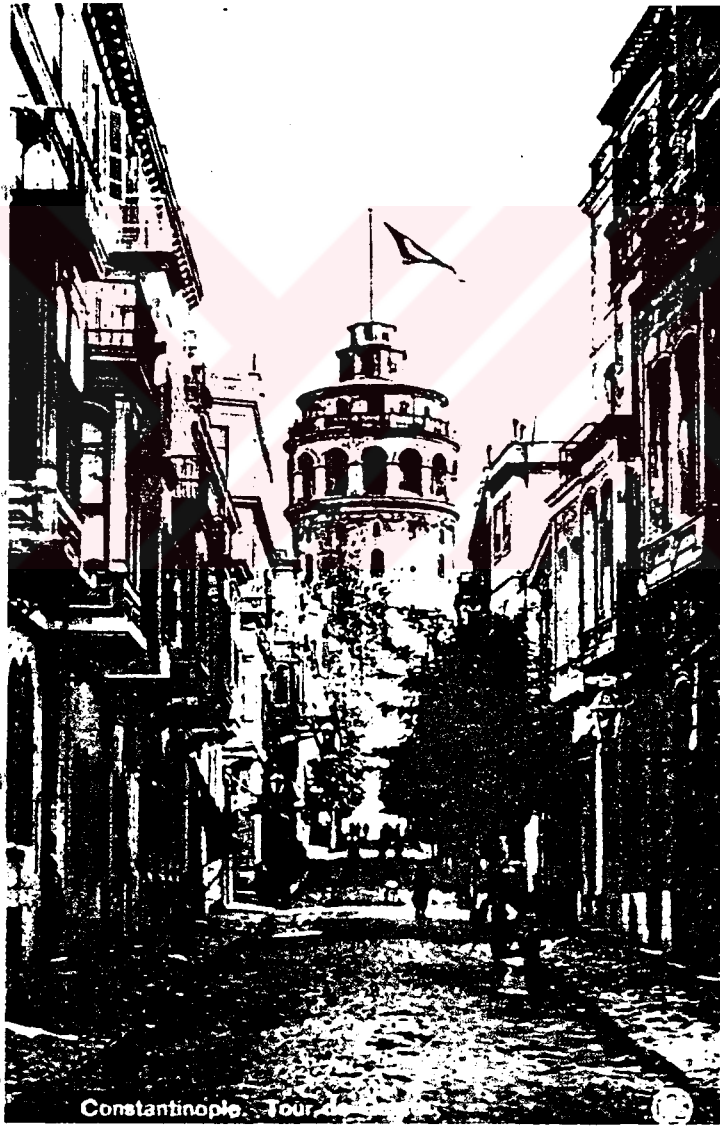


Şekil 1.94. Planlanan Tramvay Hatları/Tünel Güzergahı; (Çelik, 1993, s.95)



Şekil 1.95. Cadde-i Kebir, 1915; (Çelik, 1993, s.95)

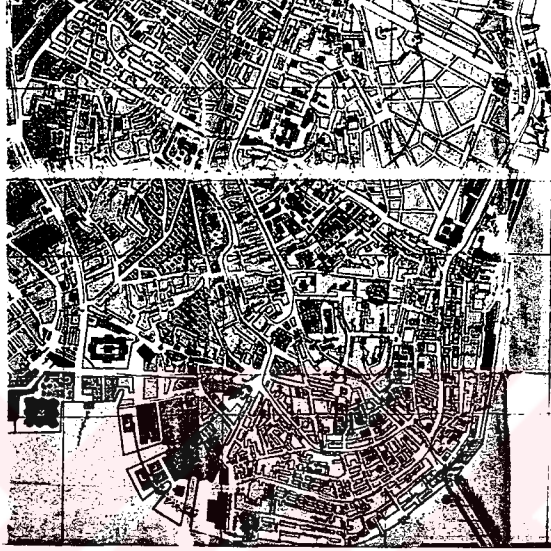
İstanbul'un geleneksel ve baskın İslami karakterinin yanında batılı tüccarlara ev sahipliği yapan, onların ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde gelişen bölge olan Galata, ilk önce bir tersane emrine verildikten, bir süre de zindan olarak kullanıldıktan sonra yangın kulesi haline getirilen nirengi noktası kulesiyle, Bizans döneminden süregelen kıyıya paralel olan yollarla bağlanan ışınsal aksları, mekansal bölgeleriyle Osmanlı dönemindeki yerini almıştır. (Şekil 96)



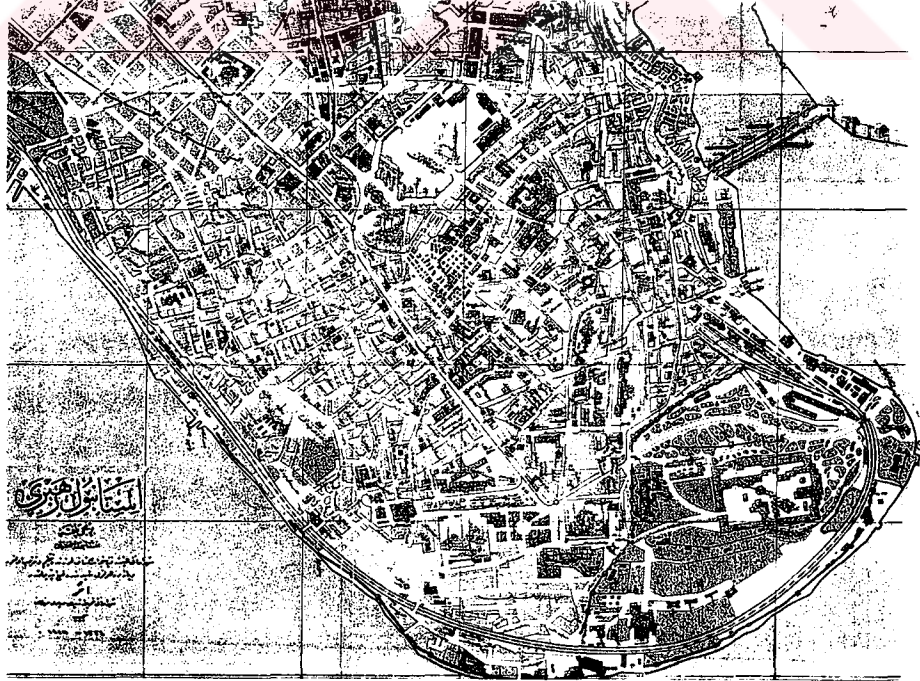
Şekil 1.96. 1900'lerde Galata Kulesi; (Çelik, 1993, s.9)

1.4. Cumhuriyet Dönemi; Cumhuriyetten Günümüze Tarihi Yarımada İçinde Sultanahmet Meydanı ve Sur İçi Galata Bölgesi

1908-1930 Yılları kentin büyük siyasal dönüşümleri yaşadığı, savaş içinden geçtiği, işgal edildiği ve başkentlik işlevini yitirdiği, nüfusunun yarıya düştüğü, bütünüyle küçülen ve işlevlerini kaybeden bir kent olarak değerlendirildiği bir dönemdir. (Şekil 97, 98)

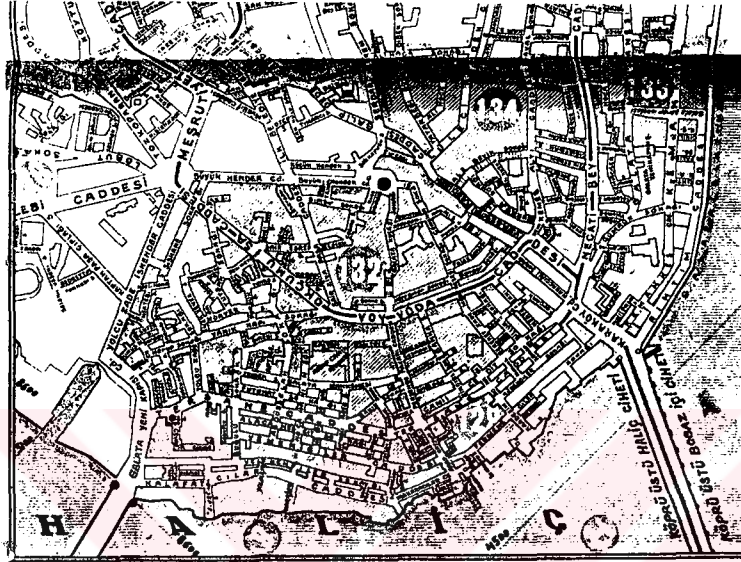


Şekil 1.97. Yapı Adaları ve Bölge Dokusu İçinde Kule; Yollarının Tanımladığı Sur İzleriyle Galata Bölgesi, 1918; (Cezar, 1991, ek)

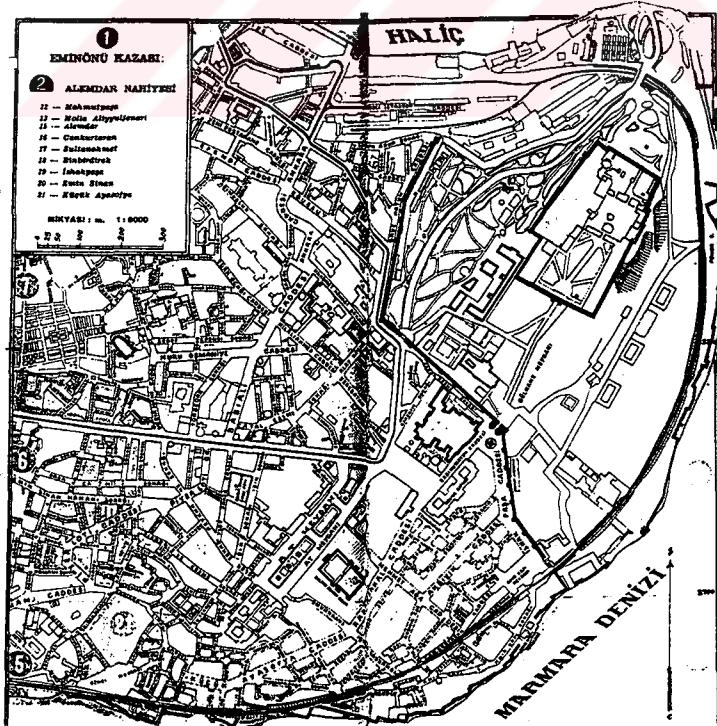


Şekil 1.98. Yangın Sonrası Oluşan Yeni Dokuda Henüz Yapılaşma Olmamış Alanlar / Tarihi Yarımada, 1918; (Kayra, 1990b, ek)

1930 'lu yılların ilk yarısı, Cumhuriyetin Osmanlı döneminden kalma tüm kent yönetimi ve imar yasalarının değiştiği yıllar olmuştur. Cumhuriyet yönetimi için kentin imarı, kentin çağdaş bir görünüm kazanması ve bununla beraber sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturması anlamına gelmiş tanzimat sonrası dönemin geleneği olan Avrupalı uzmanlara başvurma adeti bu dönemde de sürdürülmüştür. (Şekil 99, 100)



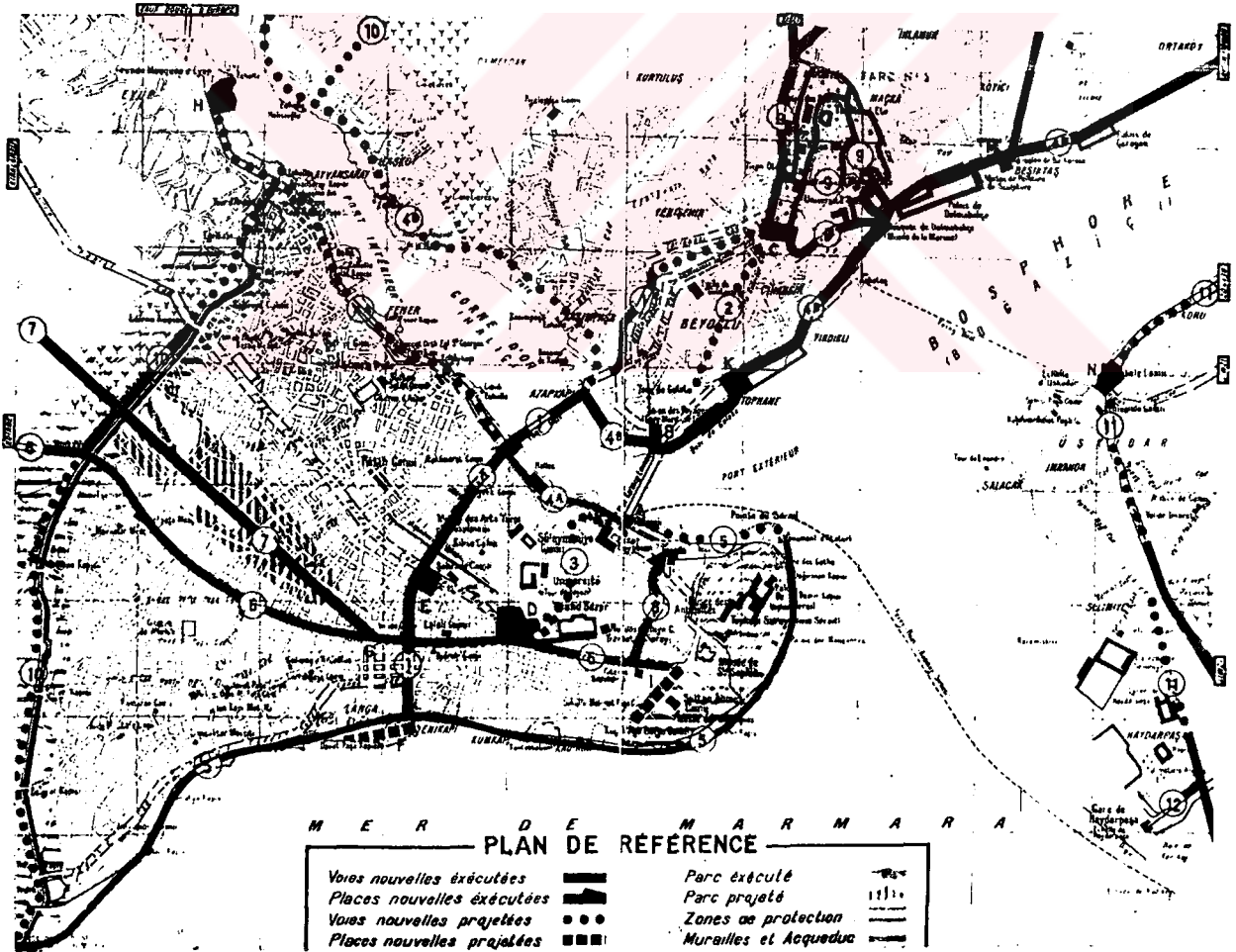
Şekil 1.99. Galata Bölgesi, 1934; (İstanbul Şehir Rehberi, 1934, ek)



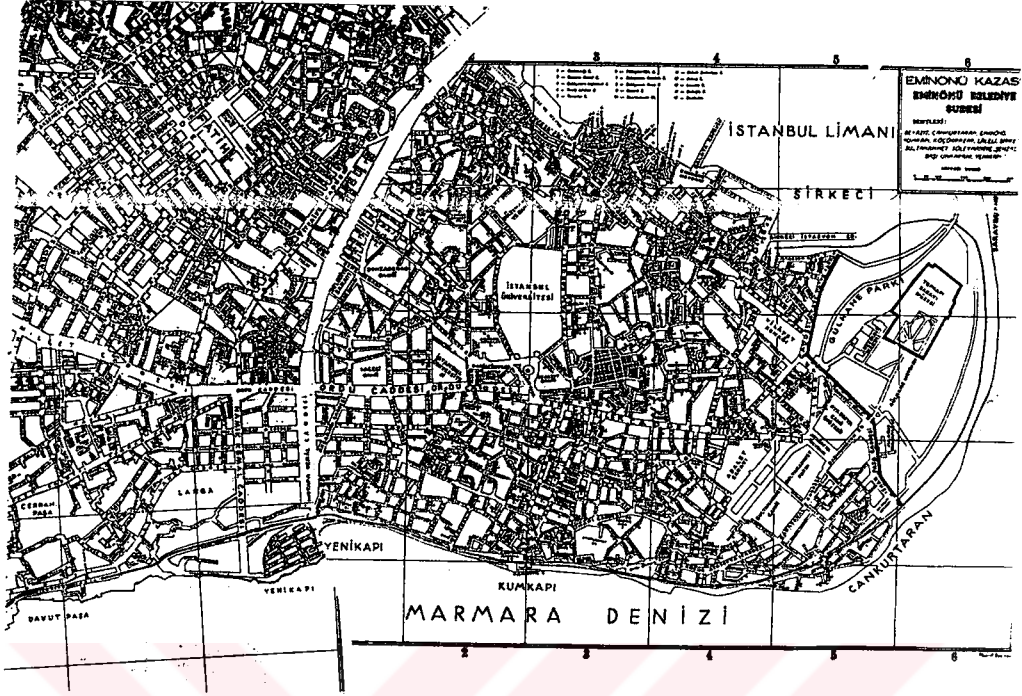
Şekil 1.100. Yangın Sonrası Boşalan Alanlarda Oluşan Yeni Yapı Adaları / Tarihi Yarımada; (Şehir Rehberi, 1934, ek)

1936-1937 Yıllarında Henry Prost'un hazırladığı 1/5000 ölçekli Nazım Planı; kentin geniş yollarla çevrilmesini, Haliç'in büyük bir sanayi aksına getirilmesini, Yenikapı'da uluslararası tren garı ve liman gibi bir merkez oluşturulmasını ve bu merkezin Yenikapı limanından Haliç ve Unkapanı'na uzanan Atatürk Bulvarı'nın yapılarak, Atatürk köprüsüyle Azapkapı'ya oradan Şişhane-Tepebaşı yoluyla Taksim'e bağlanmasını içermektedir.

Plan; Atatürk Bulvarı'na Haliç sanayi aks yolunun bağlanmasını ve liman-gar bağlantısının (sanayi yoluyla) sağlanmasını, Sarayburnu, Küçük Ayasofya ve Ayasofya arasında bir arkeolojik park düzenlenmesini, At Meydanı'nın çevresine gelecek kamu binalarıyla bir "Cumhuriyet Meydanı" olarak ele alınmasını da içermektedir. (Şekil 101)



Şekil 1.101. Planlanan Yol Strüktürü / Prost Planı, 1937; (Çelik, 1993, s.162)



Şekil 1.103. Atatürk Bulvarı'nın Genişletilmesiyle Bozulan Tarihi Yarımada Dokusu: (İstanbul Şehir Rehberi, 1955, ek)

1956 Yılında dönemin başbakanı Adnan Menderes, ülke içinde siyasal desteğini arttırmak ve dışa karşı gücünü göstermek için İstanbul'da siyasal amaçlı, gösterişli bir imar operasyonu başlatmıştır.

Bu imar operasyonu İstanbul trafiğini rahatlatmak, kenti güzelleştirmek adına meydanların ve camilerin çevrelerinin açılmasını ve cami, dini yapıların restorasyonunun yapılmasını içermektedir. Bu doğrultuda yarımada; trafiğin düzenlendiği meydanlar ve ana yollar yıkımlarla genişletilmiş, ölçü olarak gereğinden geniş yollar kentin topoğrafyasına ve tarihi eserlerine duyarlılık göstermeden düzenlenmiştir. (Şekil 104, 105, 106)

Denizin doldurulması ile kazanılan alanda; Sirkeci'den Florya'ya kadar uzanan sahil yolu, Vatan ve Millet caddeleri, Eminönü-Unkapanı yolu, Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi, Belediye Sarayı'nın yapılması, Perşembe pazarındaki Karaköy-Azapkapı bağlantısı, gene Karaköy-Tophane arasındaki Kemeraltı caddesi ve Tophane'den Bebek semtine kadar uzanan sahil yolunun genişletilmesi, hep bu imar hareketlerinin sonucu olmuştur.



Şekil 1.104. Doldurulan Sahil Kesimi ve Yıkılan Sahil Surları; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.273)



Şekil 1.105. Yol İnşaatı Nedeniyle İstimlak Edilen Eminönü-Unkapanı Güzergahı; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.272)



Atatürk Bulvarı
ile Vatan ve
Millet
Caddelerinin
açılış sırasında
yok olan eski
eserler:

1. Şimert Çavuş Camii, 2. Şimert Çavuş Türbesi, 3. Çavuş Çeşmesi, 4. Tevekkül Hamamı, 5. Yusuf Paşa Çeşmesi, 6. Hafıfani Camii, 7. Murad Paşa Camii, 8. Aksaray Çeşmesi, 9. Aksaray Karakolu, 10. Horhor Hamamı, 11. Oğlanlar Tekkesi, 12. Çakır Ağa Camii ve Çeşmesi, 13. Ebubekir Paşa Mektebi, 14. Camıclar Camii, 15. Valide Çeşmesi, 16. Valide Türbesi, 17. Baba Camii, 18. İsmail Ağa Camii, 19. Ankaravî Mehmed Efendi Medresesi, 20. İbrahim Paşa Hamamı, 21. Gürcü Mehmed Çeşmesi, 22. Ebu'l-Fazl Mahmud Efendi Medresesi, 23. Ahmed Paşa Çeşmesi, 24. Mimar Ayas Camii, 25. Sebül, 26. Firuz Ağa Mescidi, 27. Mescit kalıntısı, 28. İbrahim Ağa Mescidi, 29. Revani Çelebi Mescidi, 30. Kırk Çeşmeler, 31. Kütüp Çelebi Mezarı, 32. Hasan Paşa Çeşmesi, 33. Sücaeddin Camii, 34. Şehsafa Kadın Camii, 35. Subaşı Camii, 36. Yaver Ağa Çeşmesi
- Ünsal, Eski Eser Kaybı

Şekil 1.106. Atatürk Bulvarı Genişleme Sınırlarını Gösteren, Yıkılan Tarihi Binaları İçeren Plan; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.274)

20. Yüzyılın başından ortalarına gelinceye kadar, artan nüfusla beraber ortaya çıkan problemlerin çözümlerine ilişkin yapılan yeni düzenlemelerle, şehirdeki imar hareketleri, tarihsel kimliğin yok edilmesini hızlandırmıştır. I. Mahmut'un Topkapı Sarayı'ndaki kanlı olaylardan tiksinererek Boğaziçi sahil saraylarında oturmaya başlamasıyla, tarihi yarımada ve Sultanahmet Meydanı çevresi önemini kaybetmiştir. 1919 yıllarında cezaevinin, ardından tapu, çeşitli okullar ve hayvan hastanesi gibi şehrin herhangi bir yerinde olabilecek kurumların ve 1950'li yıllarda şehir nüfusu yüksek boyutlara ulaşırken insan ve taşıt kalabalıkları üreten, mıknaş gibi çekip yollayan bir mekanizma olan Adliye Sarayı'nın da Euphemia kilisesi kalıntılarının bir kısmının üzerine ve yerin tarihi özelliğine önem verilmeden, gerekli dış alanlar, ulaşım ve semt özellikleri dikkate alınmadan, sadece biçim olarak kilisenin formlarının hissedildiği bir planlama sonucu yapılmasıyla, bölge iyice bozulmaya başlamıştır. (şekil 107)

Bunların yanında 1900'lerde Müze-i Hümayun'un (Arkeoloji Müzesi) yapılmasıyla, Aya İrini kilisesinin askeri müzeye ve 1930'larda Ayasofya camisinin müzeye dönüştürülmesiyle, Ayasofya ve Sultanahmet Meydanları'nın da düzenlenmesiyle, ziyarete açık olan Yerebatan Sarnıcı'yla da Sultanahmet, turizm ağırlıklı bölge kimliğine bürünmeye başlamıştır.

1990'lara gelinceye değin kentte her zaman bir planlama ve gelişmeyi denetleme çabası bulunmuş, ancak yine de kent büyük ölçüde plansız gelişmeye devam etmiştir. Bu çabalar çerçevesinde düzenlenen 1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planınca, tarihi yarımada'nın bir kentsel yığılma yeri olmaktan kurtararak ölçülü bir düzeydeki yerleşik nüfusu ile de bütünleşmiş yaşayan bir tarih, kültür, turizm, ticaret ve rekreasyon alanı olarak değerlendirilmesi; tarih boyunca büyüleyici görünüş ve imajı ile İstanbul'u simgelemiş olması da dikkate alınarak çarpıcı görünümünün korunması, olumsuz gelişmelerden arındırılarak yeni işlevleri ile tutarlı mekansal düzenlemelerle güçlendirilmesi ve ulaşım sisteminin ise tarihi yarımada için hedeflenen gelişmenin ölçü ve niteliğine bağlı gereksinmeyi karşılayacak ölçü, biçim ve kalitede oluşturulması bu planın hedefleri olarak belirtilmiştir. Ancak plan Haliç üzerine yeni karayolu köprüleri getirerek, bunlardan geçen geniş yollarla sur içini kuzeyden güneye, üstelik Fatih camisi yakınlarında "tüneller" içerisine girerek yer altından aşmakta, bu sayede sahil yoluna kavuşan trafik de Marmara kıyı yolu ile Bakırköy, Ataköy bölgelerine hızlı ulaşım sağlamaktadır. (Şekil 108)



Şekil 1.108. 20. Yüzyıl Tarihi Yarımada; (Belge, 1994, s.24)

Bu büyük ulaşım arterleri için bölgedeki tarihi kent dokusu yer yer tahrip edilmektedir. Öngörülen yeni yapılanma koşullarıyla ve gerekse kentsel işlev alanındaki yeni kullanımlara dönük plan kararlarıyla, 2600 yıldır başkent kimliğiyle sürekli imar görmesinden kaynaklanan zengin birikimin henüz gün ışığına çıkmamış toprak altı değerleriyle birlikte korunabilmesi göz ardı edilmektedir.

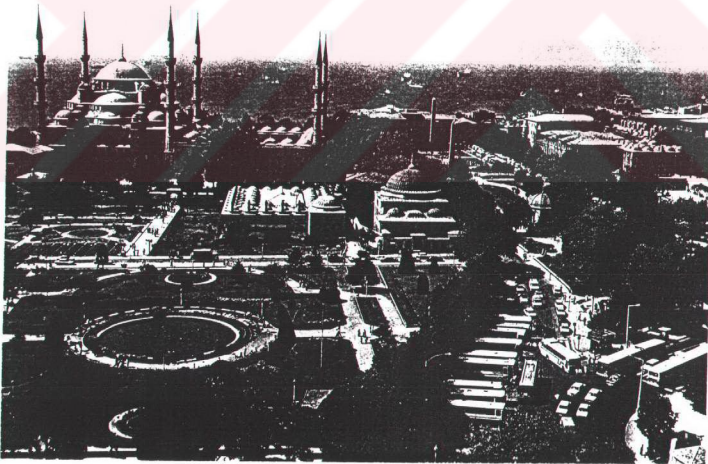
Bu değerlendirmeler ışığında Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı, 1994 senesinde İstanbul 4. İdare mahkemesince iptal edilmiştir. İstanbul'un eski Yunan kolonizasyonunun başlangıç alınması halinde, en azından 2500 yıldan beri aynı yerleşim alanı üzerinde var olan ve bu anlamda dünyada varlığını kesintisiz olarak sürdürebilen birkaç metropol kentten biri olan bu bölge, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunca "Sit" ilan edilmiştir.

Ardından tarihi yarımada (suriçi) bölgesindeki "tarihi ve kentsel sit", "kentsel ve arkeolojik sit" ve "1.derece arkeolojik sit" alanları belirlenmiş, yeni

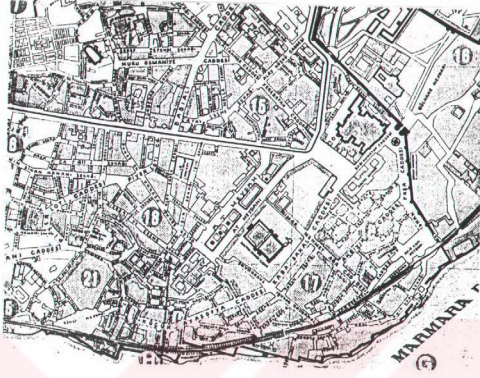
bir koruma planı yapılıncaya kadar geçerli olacak "geçiş dönemi yapılanma koşulları" tespit edilmiştir.

Böylece suriçi bölgesinin herhangi bir tarihsel yerleşme değil, dünyanın en eski ve en zengin uygarlık birikimlerini taşıyan büyük bir kültür mirası olduğu, hiç değilse bölgenin bir "eski kent" olarak korunması gerektiği dile getirilerek, binlerce yıllık kültürel değeri gelecek nesillere aktarmada önemli bir adım atılmıştır.

Sit alanı ilan edilen tarihi yarımada (suriçi) genelinde, Sultanahmet Meydanı ve çevresi kullanım açısından değerlendirildiğinde; Eminönü Meydanı başlangıç olan, Divanyolu üzerinden Beyazıt Meydanına ulaşan tramvay hattı 19. yüzyıl başlarında kurulan ilk güzergahında, yoğun insan hareketi olan bu bölgede ulaşım için ihtiyaç duyulan araç sayısını ve yoğunluğu azaltmak amacı ile kurulmuştur. Araç trafiğinin sadece belirli bölgelerde sürekliliğini sağlamak ve turist otobüslerinin ulaşımına imkan tanımak için trafiğe açık/kapalı güzergahlar düzenlenmiştir. (Şekil 109, 110)

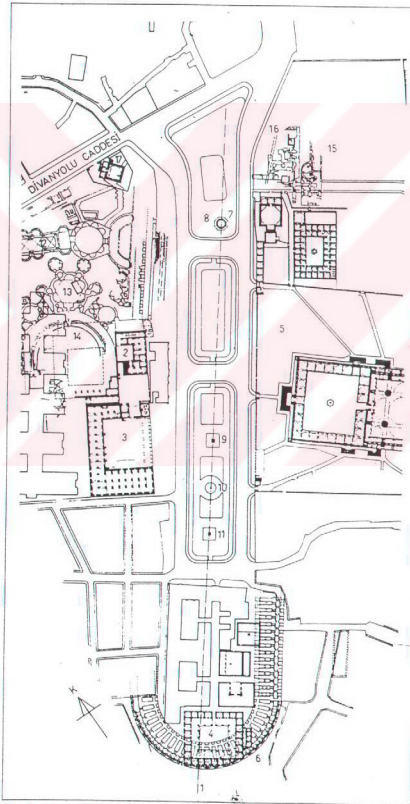


Şekil 1.109. Ayasofya / Sultanahmet Meydanı Çevresi, Turist Otobüsleri Yoğunluğu/Tramvay Hattının Kurulmasından Önce; (Gülersoy, 1993, s.82)



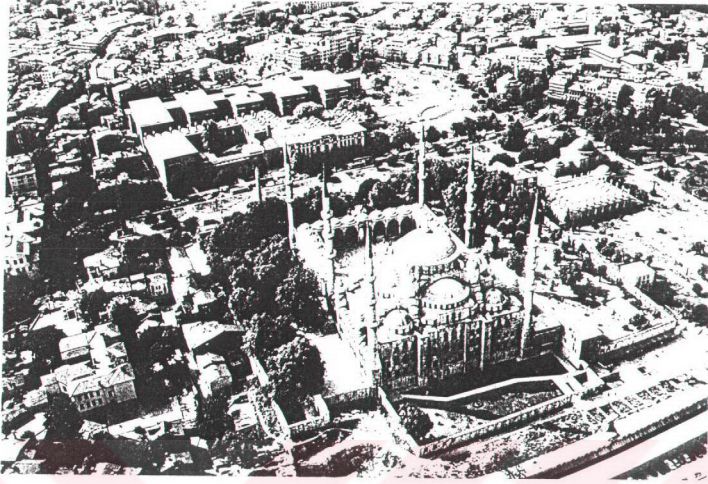
Şekil 1.110. 1934 ve Günümüz Tramvay Güzergahı; (İstanbul Şehir Rehberi, 1934, ek)

Böylece bölge, antik çağdan bu yana çeşitli kültür katmanlarıyla arkeolojik bir bütünlüğü olan Sultanahmet Meydanı ve çevresindeki turistik çevre niteliğini belirginleştiren müzeleri, camileri, hamamları, Bizans dönemi kalıntıları, yeraltı sarnıçları, bütünüyle restore edilmiş sokak dokuları ve konut çevrelerinde pansiyon ve kullanıma yeterli "otel" yenilemeleriyle (cezaevi/otel), artık suriçi kentinden büyük bir şehirde "imparatorluğun merkezi" tanımından uzak niteliklerde bile olsa, yine bir merkez olma özelliğini tarihi bir kent merkezi, "eski kent" olarak sürdürerek günümüzdeki yerini almaktadır. (Şekil 111, 112, 113, 114, 115)



Hippodrom ve çevresi: 1. Sema, 2. Tapu Katanmı Müdirlüğü, 3. TBMM ve İslam Eserleri Müzesi, 4. Marmara Üniversitesi Rektörlük Binası, 5. Sultan Ahmed Külliyesi, 6. Sphenodrom, 7. Altın Çarşısı, 8. Çarşısı, 9. Çarşısı, 10. Burmalı Sema, 11. Ömer Sema, 12. Laleli Sema, 13. Ayaz Eufemia Kilisesi, 14. Anadoluhisari, 15. Zeynep Sultan Hamamı, 16. Nispetiye, 17. Pasa Hanı.

Şekil 1.111. Sultanahmet Meydanı Çevresi Yapıları; İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.76)



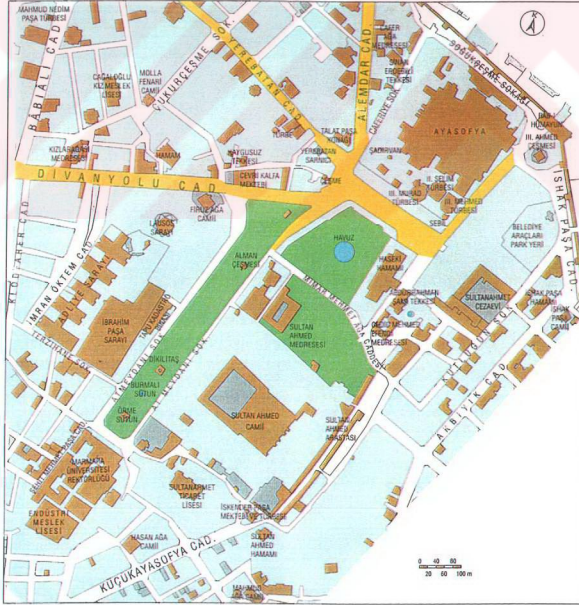
Şekil 1.112. Sultanahmet Meydanı Çevresi Görünümü / Cami-Meydan-Adliye Sarayı İlişkisi; (Gülersoy, 1993, s. 77)



Şekil 1.113. Sultanahmet Meydanı Çevresi Görünümü / Ayasofya-Sultanahmet Meydanı İlişkisi; (Gülersoy, 1993, s. 78)



Şekil 1.114. Sultanahmet Meydanı Görünümü / Anıtsal Öğeler;
(İslam Ansiklopedisi, 1968, c.5/II, s.1214)



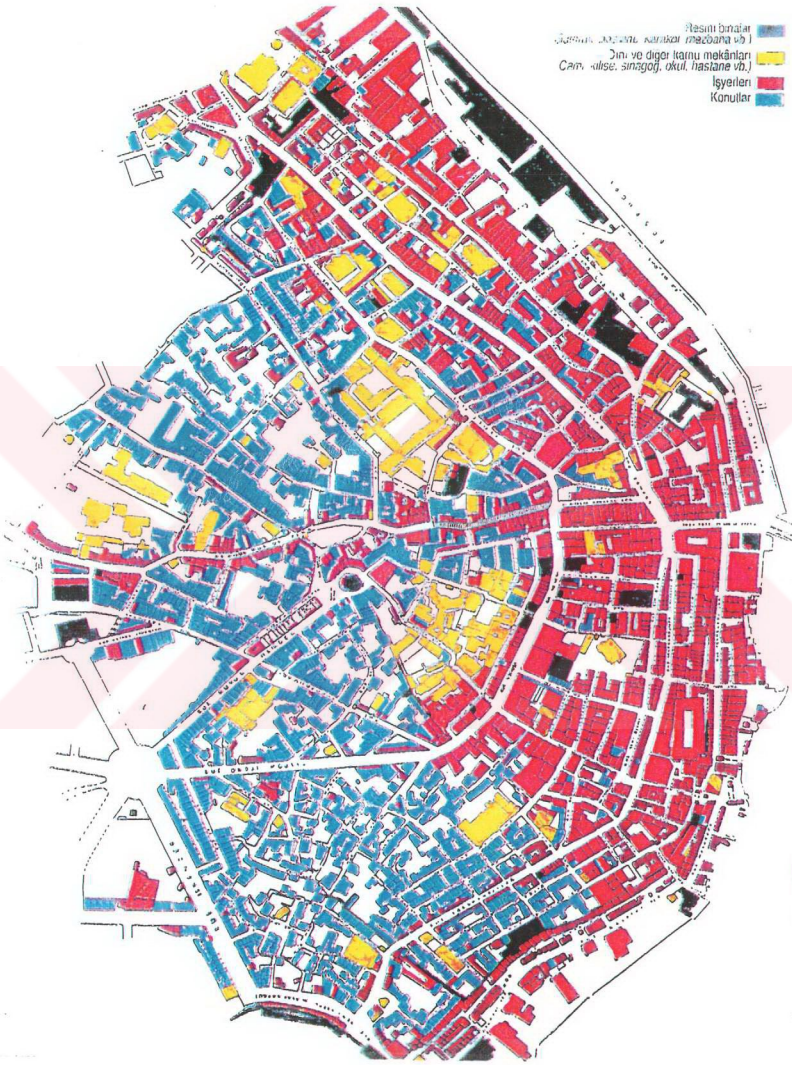
Şekil 1.115. Sultanahmet Bölge Planı; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.65)

Yüzyıllardır surları içinde kıyı/deniz ilişkisini sürdürerek, imparatorluğun batılı bölgesi olarak tarihteki yerini alan Galata, bölgesi içinde kullanım alanları açısından değerlendirildiğinde; 20. yüzyıl boyunca sadece Galata Kulesi-Kürkçükapı-Azapkapı-Şişhane arasında kalan dörtgen ile, Büyük Hendek ve Lüleci Hendek sokaklarının üstünde kalan yerleri hariç olmak üzere iş yerleriyle, merkezdeki Bereketzade mahallesi ile Lüleci Hendek-Kemeraltı caddeleri arasındaki alanlarında Latin veya Protestan kiliseleri, okul ve hastaneleriyle süregelen kullanımlarını, 1955 yılındaki Menderes imar faaliyetleri içerisinde yer alan Azapkapı-Karaköy yolunun da açılmasıyla bütünlüğünü kaybetmiştir. (Şekil 116, 117)

Butür uygulamalar banka merkezleri, gemicilik işletmeleri, işanları, dükkanlar ve tezgah satıcıları ile İstanbul'un en işlek ticaret ve iş merkezi olan bu bölgenin, 1955-60 yılları arasında uygulanan planlama ve politikalar yüzünden, süregelen mimari, kültürel ve sosyal yapısının değişmesine sebep olmuştur.



Şekil 1.116. Karaköy-Azapkapı İstimlakleri / Orta Blok Tamamen Yıkılmıştır; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.275)



Şekil 1.117. Galata Bölgesinde Mekan Kullanımı;(Eldem, 1992,s.60)

Bu değişim; semtin çoğulcu kimliğinin değişerek homojenleşmesi, deniz ticaretinin giderek önemini yitirmesi, bankacılık sektörünün Maslak yöresine taşınması, ticaret hayatının Harbiye-Şişli-Nişantaşı bölgelerine kayması sonucunda bölgenin ticaret ve iş merkezi olma özelliğini zamanla kaybetmesine hız kazandırmıştır.

Ancak bölge geçen yüzyılın geleneksel karakterini büyük ölçüde koruduğu halde, yer yer ilginç perspektifler yaratan sokaklar boyunca, kat sayıları 4-6 arasında değişen 19. yüzyılın üslubunu yansıtan kargir yapılarıyla, bazıları konut bazıları ise altı dükkan üzeri konut olarak yapılmış olanlarla, çoğunluğu bakımsız ve terk edilmişlerin oluşturduğu bütünle birlikte kozmopolit İstanbul'un azınlıklar tarafından tercih edilen konut ve ticaret bölgesi olma niteliğinden de uzaklaşmıştır. (Şekil 118, 119, 120)



Şekil 1.118. Günümüzde Galata / Genel Görünüm; (İstanbul Ansiklopedisi, 1994, s.354)

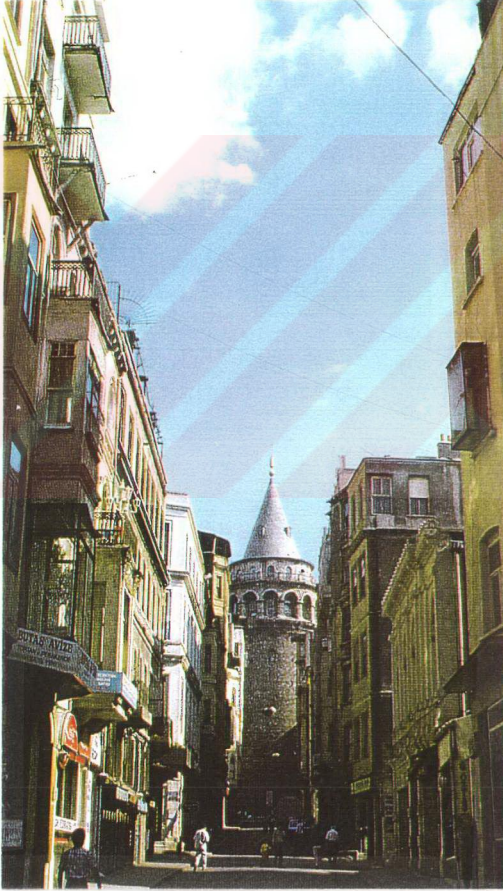


Şekil 1.119. Galata Yapılarından Örnekler; (Akın, 1992, s.7)



Şekil 1.120. Topoğrafyaya Uygun Yükselen Galata Sokağı; (Akın, 1992, s.7)

Bazı sokaklar, Büyük Hendek gibi, konumlarından dolayı trafik açısından yüklü bir aks oluşturmaktadır. Bu konum tarihi yapıların özellikle zemin ve birinci kattaki bozulmalarında etkili olmaktadır. Zaten Galata'daki yapıların çoğunda bu iki kat dükkan yada işyeri olarak kullanılmaktadır. İlk tasarım amacının dışındaki küçük imalat, depolama, parakende ve toptan ticarete yönelik bu tür kullanımlar da yapının dış cephesi ve iç düzenlemeleri açısından niteliksiz görünümler yaratmak ve tarihi özelliklerini de büyük ölçüde ortadan kaldırmaktadır. (Şekil 121)



Şekil 1.121. Büyük Hendek Caddesi / Günümüz;(Cezar, 1991, s.217)

Bütün bunlarla birlikte bölgenin kullanımları da büyük ölçüde değişmiş, yörenin mekan kullanımına ve yaşam biçimine tamamen yabancı bir kültürün temsilcileri, İstanbul'un diğer birçok tarihi yöresindeki geleneksel konutlarda olduğu gibi, Anadolu'dan İstanbul'a göç eden ve kiralara ucuzluğu nedeniyle buralara yerleşmiş çok çocuklu aileler kullanıcı grubunu oluşturmaya başlamıştır.

1900'lerin İstanbul'unun üst düzey mahallelerinden Galata'nın böyle bir kullanıcı kesimiyle fiziksel özelliklerini daha uzun süre koruyabilmesi zordur.

Oysa bölge büyük ölçüde kargir olmaktan kaynaklanan oldukça sağlam, sık ve dar parselasyon ve yüksek katlılığa bağlı olarak yoğun tarihi dokusuyla önemli bir yapı potansiyeli oluşturmaktadır.

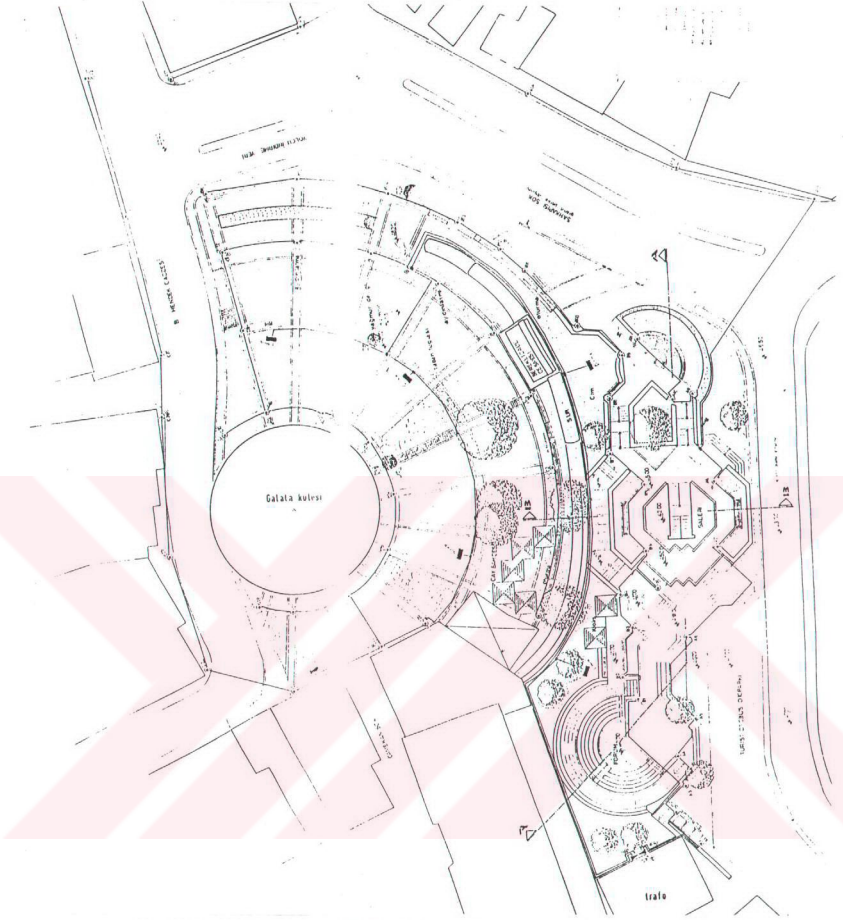
Böylesine yoğun ve gerek tarihi/kültürel, gerekse konut/yapı potansiyeli açısından, alanın sıhhileştirilmesi ve niteliklerine uygun kullanılması konusunda yapılan çalışmalardan, Galata Kulesi ve Çevresi Bölge Düzenleme Projesince, Kule çevresindeki alan içinde birçok bina sıhhileştirilerek genellikle turizm sektörüne hizmet amaçlanmıştır.

Böylece somut proje kapsamında, Kule çevresindeki Büyük Hendek, Küçük Hendek, İlk Belediye, Şahkulu sokaklarındaki tarihi binalardan I.Derece nitelikli olanların konut-pansiyon, daha az nitelikli örneklerle işyerine dönüşmüş ve değişime uğramış olanların, gerekli restorasyon çalışmalarından sonra, pansiyon olarak değerlendirilmeleri öngörülmüştür.

Buna karşın, Yüksek Kaldırım'ın Karaköy'e uzanan kesimindeki ticaret ve iş yerleri, Bankalar caddesindeki yoğun iş merkezinin uzantısı olarak kabul edilerek mevcut kullanımlar aynen bırakılmış, Bankalar caddesi (Voyvoda caddesi) ve bu caddenin devamı olan Okçu Musa caddesi büyük iş merkezi niteliği taşıdığından bu aksın da projede bugünkü işlevleriyle aynen korunması öngörülmüştür. Bazı büyük hanlar, Trakya Hanı gibi, Galata Kulesi'ne yakın konumları göz önüne alınarak otele dönüştürülmüşlerdir.

Bu sokaklardaki yapıların zemin katları, turizm amaçlı kullanılması düşünülen alandan yararlanacak turistlere; yeme, içme, eğlence, sergi, turistik eşya satış yerleri gibi işlevlere ayrılmıştır.

Ayrıca Kule'nin yakın çevresi yaya alını olarak düşünülmüş, meydan yeniden düzenlenerek daha yaşanılır bir hale getirilmiştir. (Şekil 122)



Şekil 1.122. Galata Kulesi Çevre Düzenlemesi;(İst. Belediyesi, Proje)

Bu önerilerin yanı sıra yeni inşaatların uyması gereken özel yapılaşma koşulları da getirilmiştir.

Bugün Galata kendi kendisini koruyabildiği kadar korumakta, ancak önce proje incelenmiş, değerlendirilmiş ve sıhhileştirme önerileri getirilmiş olmasına rağmen bölgenin değerlendirilmesine yönelik çalışma yapılmamakta, Ceneviz kültürünün güçlü izleri gözlenen ve Avrupa'nın diğer Akdeniz kentleriyle şaşılabilecek derecede benzerlik gösteren kent parçası, ömrünü mecburen zaman akışına bırakmaktadır.

1.5. Karşılaştırmalı Analitik İnceleme

Roma/Bizans şehrinden 19. yüzyıl Osmanlı şehrine kadar, tarihi yarımada içinde Sultanahmet Meydanı çevresi ve Suriçi Galata bölgesine bakıldığında, İstanbul'un tarihindeki mekansal örgütlenme mantığının okunmasında tarihsel kent mekanındaki süreklilik öğeleri:

Tarihi yarımada içinde Sultanahmet Meydanı çevresinde;

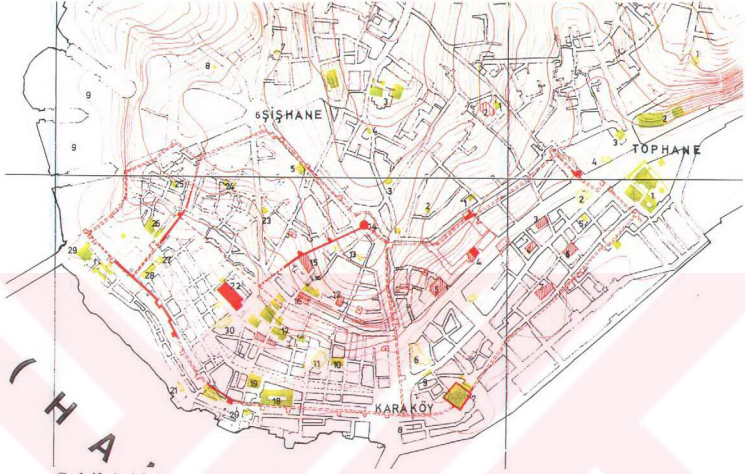
- Roma/Bizans şehri kuruluşundan itibaren şehrin kentsel planlamasını etkileyen, kentin üç tarafı denizlerle çevrili, Haliç'le Marmara'ya hakim, deniz ticaretine elverişli topoğrafyası...
- Cami, Külliye, Saray ve diğer anıtsal yapıların kubbeleriyle örtülü bütünlüğü, hissedilebilir ölçek/oran ilişkileri ve şehre katmış olduğu karakteri ile şehir silüeti...
- Birinci ve ikinci tepeyi bağlayan en yüksek boyundan geçen, topoğrafyanın iyi kullanılmış olmasına örnek Divanyolu...
- Şehrin idari yönetim merkezi olarak Strategion/Bab-ı Ali...
- Bizans şehrinde İmparator-halk, yarış-seyir; Osmanlı şehrinde Padişah-halk, tören-kutlama mekanı olarak sınırlarıyla, üzerindeki anıtsal öğeleri sütunlarıyla Hipodrom/Atmeydanı...
- Atmeydanı beraberinde şekil, sınır ve ölçek bütünlüğüyle Sphendon...
- Şehrin tarihindeki önemli röper noktalarında inşa edilen birinci tepenin birincil önemini vurgulayan Bizans'da Ayasofya Kilisesi ve çevresindeki Akropol, Osmanlı'da Sultanahmet camisi ve Osmanlı anıtları...
- Şehrin yol strüktürünü oluşturarak sınırlayan surlar ve sur kapıları...
- İlk Grek şehri organizasyonundan beri süregelen noktada şehrin her yerine hakim en yüksek tepelerinden birinde Bizans ve ardından Osmanlı Sarayları...

- Kentin kurucusuna referans veren ve bir ikinci kurucu kimliğini vurgulayan Havarium Kilisesi, Bizans şehri kurucusunun mezarının olduğu yerde Fatih Külliyesi...
- Yapılan cami/külliyelerin eski kent ulaşım aksına ve üzerindeki forumlar çevresine yerleşmesiyle izleri, strüktürü belirleyen anıtsal yapılar...
- Bizans döneminde dinsel içerikli sosyal yardımlaşma kurumlarından biri olarak yapılan Kosmidion Manastırının ve ardından fetihle beraber Eyyup El-Ensari'nin mezarının olduğu rivayet edilen yerde cami ve genişleyerek oluşan yapı kompleksi İmaret...
- Ait oldukları kent kapılarının, kurucularının ve yaptıkları mescitlerin ve kiliseden çevrilen camilerin kullanıcı yada dönüşümü yapanların adlarıyla anılan mahalleler (Kalenderhane/Fatih'in Kalenderi tarikatına vakfettiği bir kilise; Zeyrek kilise camiye dönüştürüldükten sonra çevrenin ünlü şeyhi; İmrahor, Studios Bazilikası'nı camiye çeviren II.Beyazıt'ın Emir-i Ahuru) ...
- Yoğun deniz ticaretine hakim bölgesi ve limanıyla Sirkeci...
- Geçmişteki güzergahıyla günümüzde kurulan tramvay hattı...

Suriçi Galata bölgesinde ise;

- Surları içinde Kule merkez olmak üzere kıyıya paralel yollarla bağlanan ışınsal akslar...
- Topoğrafyaya uyumlu eğimli yada basamaklı yollarıyla geleneksel sokak dokusu...
- Yıkılan surların önündeki hendeklerin doldurularak yola dönüştürülmesi ile oluşturulan yeni yollarıyla süregelen sur sınırları, izleri...
- Yoğun deniz ticaretine hakim bölgesi, limanı, tersane ve rıhtımıyla Karaköy-Azapkapı sahil şeridi...
- Sahil kesimleri ticaret, içerilere doğru yaşama mekanlarını içeren bölgesel kullanımlar...

- Osmanlı'nın İslam kentinden farklı olarak bölgenin Avrupalı kimliği...
- Kullanımları değişen bölgelerde eski kullanımlarını çağrıştıran sokak isimleri...

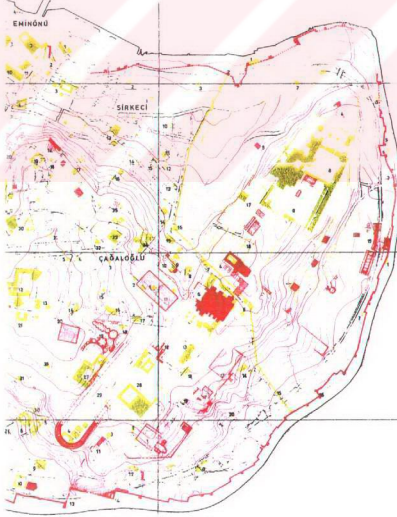


Şekil 1.124. Galata Bölgesi Mevcut Surları, Yıkılan Sur İzleri, Açılan Yolları, Yıkılan Yapı Adaları ve Anıtsal Yapıları; (Wiener, 1977, ek)

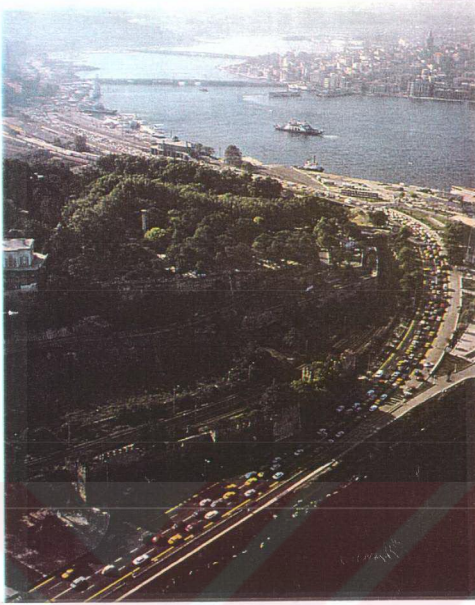
Tarihi yarımada içinde Sultanahmet Meydanı çevresinde tarihsel kent mekanındaki kopukluk öğeleri:

- Bizans şehrinde Marmara'ya paralel anıtsal yoğunluk aksının, Osmanlı şehrinde şehrin yeniden yapılanması ile birlikte yön değiştirerek Haliç'e paralel yamaçlar boyunca önem kazanması...
- Yeşil ve surlarla sınırlı olan Sarayburnu'nun tren tesislerinin ve tren yolunun sahil surlarına paralel bazen de delerek bir hat oluşturmasıyla, zaten Padişahın Boğaziçi sahil saraylarına taşınmasıyla önemini kaybeden bölgenin kaybolan yeşil dokusu ve saray/sur/kıyı bütünlüğü...
- Şehrin herhangi bir yerinde olabilecek yapıların bölgede yer almasıyla azalan anlamsal bütünlük...

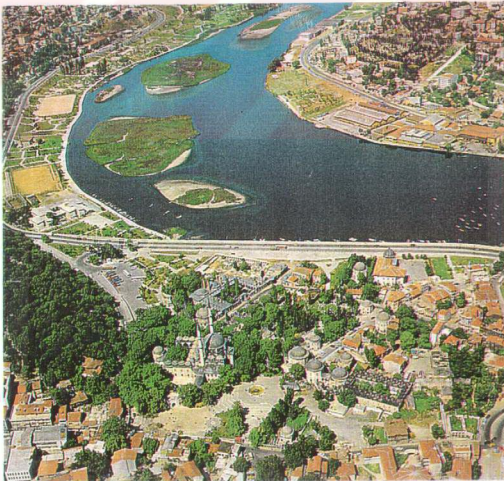
- Gelişen, büyüyen şehrin uygulanan imar planları sonucunda bölgenin değişen mekansal kullanım ve işlevleri...
- Trenyolunun geçmesiyle zaten kopmuş olan saray/sur/deniz ilişkisinin sahil bulvarının da yapılmasıyla iyice bozulan bütünlüğü...
- Yüzyıllardır süregelen saray/sur/deniz ilişkisinin bozulmasıyla sahil şeridine yüklenen yeni anlam; kalan sur eteklerindeki birazcık yeşil alanda piknik/manzara/seyir ve beraberinde otel/restoran kullanımları...
- İmparatorluğun merkezi konumu ve kullanımından turistik çevre kullanımına geçişte anıtsal yapıların kent mekanı bütününde aldıkları anlam değişimleri...
- Turistik bölge kullanımına geçişte bölgenin mekansal kullanımlarındaki değişim...
- Haliç'deki sık/dar sokak ve yoğun sanayi/depolama alanlarının yeni imar faaliyetleriyle yeşil alan, parklara dönüştürülmesiyle değişen bölge karakteri...



Şekil 1.125. Sultanahmet Meydanı Çevresi Anıtsal Yapıları, Mevcut Surları, Sur İzleri ve Kıyı Bütünlüğünü Bozan Trenyolu; (Wiener, 1977, ek)



Şekil 1.126. Günümüz Sarayburnu / Yapılan Trenyolu ve Sahil Bulvarıyla Bozulan Saray/Sur/Kıyı Bütünlüğü; (Boysan, 1993, s.87)



Şekil 1.127. Günümüz Haliç / Yapılan Yeni Düzenlemelerle Bozulan Haliç Kıyı Doku; (Ekinci, 1996, s.87)

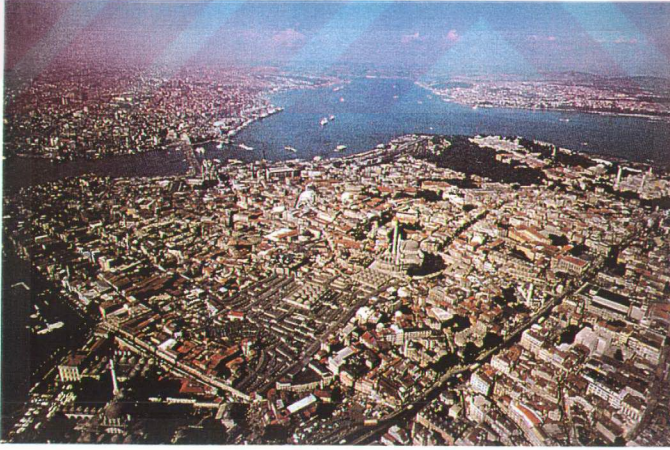
Suriçi Galata bölgesinde ise;

- Kullanıcılarını azınlıkların oluşturduğu bölge iken, kullanıcılarını Anadolu'dan İstanbul'a göçeden ve kiraların ucuzluğu nedeniyle burayı tercih eden, bölgenin yaşam biçimine ve mekan kullanımına tamamen yabancı olanların oluşturduğu bölge kimliği...
- Azapkapı-Karaköy sahil yolunun açılmasıyla yıkılan surlarla bozulan bütünlük...
- Uygulanan imar planlarıyla kültürel ve sosyal yapı değişimi...
- Bölgenin ticari merkezinin yeni gelişen alanlara kaymasıyla zayıflayan işlevsellik...
- Gelişen sınırlar ve yapılan yeni yapılarla oluşan yoğunluk ve kurulan ölçek ilişkisiyle Galata Kulesinin bölgenin tek odak noktası olmaktan çıkması...
- Perşembepazarı'nın Piyalepaşa'daki Perpa'ya taşınmasıyla Haliç kıyısı ve Galata bölgesi ilişkisinin değişimi...

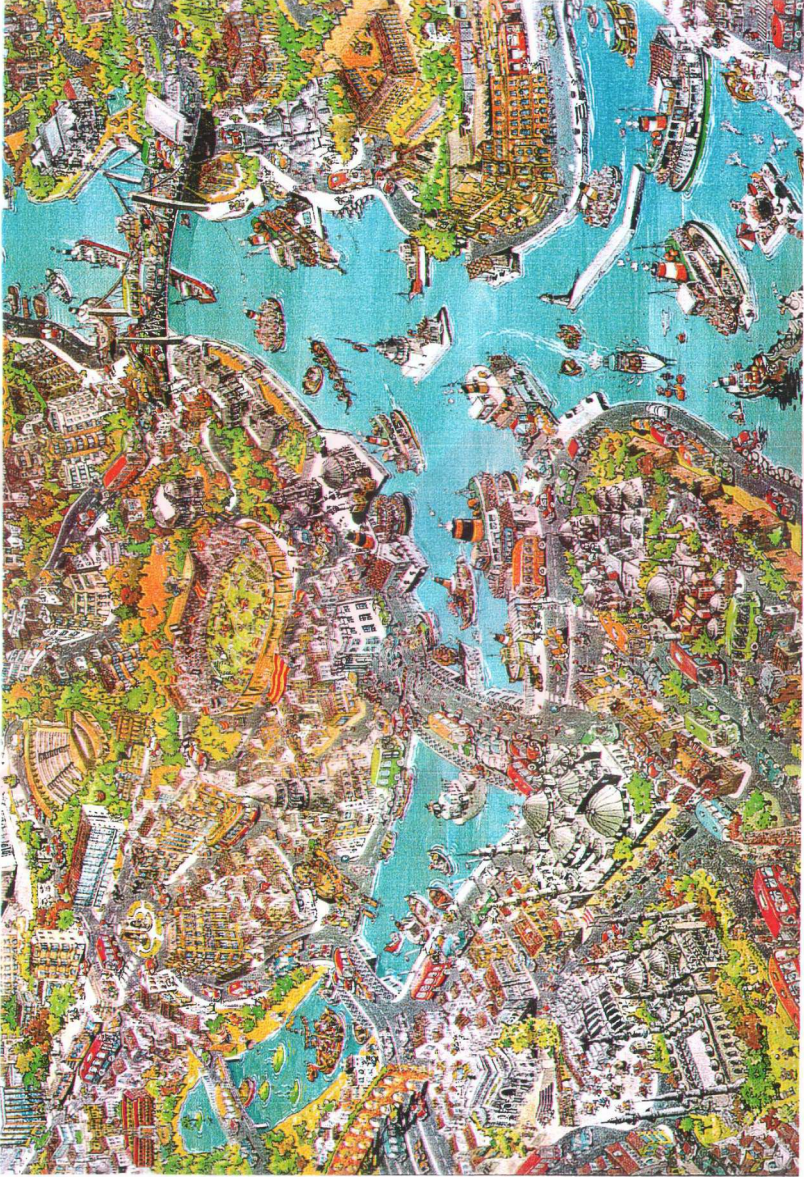
Kuruluşundan günümüze Yunan Kolonizasyonu başlangıcı alındığında, 2500 yıllık geçmişe sahip tarihi yarımada içinde Sultanahmet Meydanı çevresi ve sur içi Galata bölgesinin süregelen farklı dönemlerdeki mekansal örgütlenme mantığını ortaya koyarak, süreklilik ve kopukluk öğeleriyle ele alan bu analitik inceleme kentsel koruma konusundaki belirlenecek politikalarda yöntemler geliştirmede, bir dönüşümler dizgesi olarak ele alınan kentte koruma öznesi olan dizgeyi tanımlamada, mekansal örgütlenme mantığının okunabilirliği ile birim ögenin de korunmasını sağlamada, kentin anlam bütünlüğünün okunarak yeni uygulamalarda özelde bina-çevre ilişki sürekliliğinin sağlanmasında yardımcı olacaktır.



Şekil 1.128. Günümüz Galata Bölgesi / Görünüm / Yoğunluğu İçinde Kule, Sınırlarıyla Kıyı Şeridi Haliç ve Bağlantı Aksları Köprüler; (Özdeş, 1993, s.70)



Şekil 1.129. Günümüz Tarihi Yarımada / Görünüm / Yoğunluğu İçinde Ana Aksları, Anıtsal Yapıları, Yeşil Yoğunluğuyla Saray, Sık Yapılaşmasıyla Çarşı Bölgesi ve Boğaziçi; (Özdeş, 1993, s.71)



Şekil 1.130. 21. Yüzyıl Dünya Şehri Kozmopolit İstanbul; (Poster)

GENEL KAYNAKÇA

- AKIN , N. , (1992) Galata Tarihi Dokusunun Değerlendirilmesi Üzerine Görüşler, İstanbul; İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi Restorasyon Ana Bilim Dalı
- AKIN , N. , (1994) Galata Pera Beyoğlu, Arredamento Dekorasyon Dergisi, Mayıs
- ALLOM, T. , (1986) İstanbul und der Bosphorus, Germany; EB-Verlag Rissen
- ALTINOLUK , Ü. , (1982) Eski Yapılar, Yeni Fonksiyonlar, İstanbul; Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
- ARSEVEN , C.E. , (1989) Eski İstanbul, Âbidât ve Mebânisi, İstanbul; İstanbul Kütüphanesi
- ARSEVEN , C.E. , (1989) Eski Galata ve Binaları, İstanbul
- ARSLAN , N. , (1992) Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul, 18. Yüzyıl ve 19. Yüzyıl, İstanbul; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları
- BAŞGELEN , N. , (1993) Geçmiş Zaman Kentleri, İstanbul; Arkeoloji ve Sanat yayınları
- BELEDİYE , İST. , (1934) İstanbul Şehri Rehberi, İstanbul; Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi
- BELGE , M. , (1994) İstanbul Gezi Rehberi, İstanbul; Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- BOYSAN , B. , (1993) İstanbul'un İmarı, İstanbul Dergisi, Ocak
- CANSEVER , T. , (1993) Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, İstanbul Dergisi, Ocak

- CARBOGNANO, C.C. , (1993) 18. Yüzyılın Sonunda İstanbul, İstanbul; Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti.
- CEZAR, M. , (1991) XIX. Yüzyıl Beyoğlusu, İstanbul; Ak Yayınları
Kültür ve Sanat Kitapları
- ÇELİK, Z. , (1993) The Remaking of İstanbul, Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century, University of California Press, California
- ÇİZGEN, E. , (1993) Türkiye'de Fotoğrafın Öncüleri, Images d'Empire, İstanbul; Osmanlı Bankası, İstanbul Fransız Kültür Merkezi
- DÖKMECİ, V. ; ÇIRACI, H. , (1990) Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu, İstanbul
- DUHANİ, S.N. , (1984) Eski İnsanlar Eski Evler, 19. Yüzyıl Sonunda Beyoğlu'nun Sosyal Topoğrafyası, İstanbul; Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
- DURANAY, N. , (1972) Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması, Mimarlık Dergisi, Temmuz
- EKEN, A. , (1992) Kartpostallarda İstanbul, İstanbul; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları
- EKİNCİ, O. , (1991) İstanbul İçin Uluslararası Dayanışma, Tasarım Dergisi, Aralık
- EKİNCİ, O. , (1996) Yarımadaya Dönüş, Atlas Dergisi, Ocak
- ELDEM, E. , (1992) Galata'nın Etnik Yapısı, İstanbul Dergisi, Nisan
- ELDEM, S.H. , (1979) İstanbul Anıları, İstanbul; Alarko Yayınları
- ELDEM, S.H. , (1983) 50. Yıl Meslek Jübilesi, İstanbul; Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları
- ERKMEN, A. , (1992) Galata Bölgesi Çalışma Grubu Raporu, Mimarlık Dergisi, Şubat

- EVREN , B. , (1994) Galata Köprüleri Tarihi, İstanbul;
Milliyet Yayınları A.Ş.
- EYİCE , S. , (1949) Galata Hakkında Bazı Notlar ve Bu Münasebetle Bazı Notlar, İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi, c. 1
- EYİCE , S. , (1955) İstanbul Petit Guide, İstanbul
- EYİCE , S. , (1967) Galata ve Kulesi, İstanbul
- EYİCE , S. , (1976) Bizans Devrinde Boğaziçi, İstanbul
- GÜLER , A. , (1994) Eski İstanbul Anıları, İstanbul;
Dünya Şirketler grubu
- GÜLERSOY , Ç. , (1990) Mavi Cami, İstanbul; Çelik Gülersoy Vakfı,
İstanbul Kütüphanesi
- GÜLERSOY , Ç. , (1993) Tepebaşı Bir Meydan Savaşı, İstanbul; İstanbul
Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları
- İHSANOĞLU , E. , (1987) İstanbul, A Glimpse Into the Past, İstanbul;
The Research Center for Islamic History, Art and Culture
- İNCİCIYAN , P.G. , (1956) XVIII. Asırda İstanbul, İstanbul
- İSLAM ANSİKLOPEDİSİ (1968) İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi,
İstanbul; Devlet Kitapları Müdürlüğü
- İSTANBUL ANSİKLOPEDİSİ (1994) Türkiye Ekonomik ve Toplumsal
Tarih Vakfı, İstanbul
- İZBEK , M. , (1993) Tarihi Yarımada Silueti, İstanbul Dergisi, Ocak
- KAYRA , C. , (1990a) Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul; İstanbul
Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları
- KAYRA , C. , (1990b) İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, İstanbul;
Ak Yayınları Kültür ve Sanat Kitapları
- KAYRA , C. , (1991) İstanbul'un Yokuş Merdivenleri, İstanbul; İstanbul
Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları

- KÖKSAL , A. , (1993) İstanbul'un Tarihsele Değerler Bağlamı, İstanbul Dergisi, Nisan
- KÖKSAL , A. , (1995) Kentsel Dizgeyi Görebilmek, İstanbul Dergisi, Nisan
- KUBAN , D. , (1972) İstanbul'un Tarihi Gelişimi, Mimarlık Dergisi, Ocak
- LOKMANOĞLU , H. , (1955) Haritalı İstanbul Şehir Rehberi, İstanbul; İstanbul Belediyesi Yayınları
- MERİÇBOYU , Y.A. ; ve diğerleri , (1991) İstanbul İçin Şehir-engiz, İstanbul; Yapı Kredi Yayınları
- MONTRAN , R. , (1986) 17. Yüzyıl İkinci Yarısında İstanbul, İstanbul; V Yayınları
- MÜLLER- WIENER , W. , (1977) Bildlexikon Zur Topographie Istanbul, Germany; Deutsches Archäologisches Institut
- NASIR , A. , (1994) 19. Yüzyılda Galata ve Pera, Arredamento Dekorasyon Dergisi, Mayıs
- ÖZBEYOĞLU , E. , (1993) 1990 İmar Planı, İstanbul Dergisi, Ocak
- ÖZDEŞ , G. , (1993) Planın Ömrü Sınırlıdır, İstanbul Dergisi, Ocak
- TEKELİ , İ. , (1993) 1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri, İstanbul Dergisi, Ocak
- VELİOĞLU , S. , (1990) Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimlenişi Değerlendirmeye Yönelik Bir Model, İstanbul; Doktora tezi, M.S.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü

EKLER

EK A

BİZANS İMPARATORLARI VE OSMANLI PADİŞAHLARI KRONOLOJİSİ

BİZANS İMPARATORLARI

324-362	Konstantin Hanedanlığı
306-337	I. Konstantin Devri
337-361	Constance Devri
361-363	Julien L'apostat
363-364	Jovien
364-378	Valens
378-395	I. Büyük Theodosyus
395-408	Arcadius
408-450	II. Büyük Theodosyus
450-453	Pulcherie
450,457	Mercien
457-518	Leonienne
457-474	I. Büyük Leon
474-491	II. Leon devri
474-491	Zenon devri
471-518	I. Anastasia devri
518-602	Jüstinyen devri
518-527	I. Jüstin
527-565	Jüstinyen
565-578	II. Jüstin
578-582	II. Tibere
582-602	Maurice
602-610	Phocas
610-641	Heraklius Hanedanı
610-641	I. Heraklius
641	Herakleon
641-668	III. Konstantin

668-685	IV. Konstantin
685-695	II. Justinyen
695-698	Leoice
698-705	III. Tiberee
705-711	II. Jüstinyen (tekrar)
711-714	Philippique
714-715	II. Anastasia
715-717	III. Theodosyus
717-802	Isaurienne Hanedanlığı
717-741	III. Leon
741-775	V. Konstantin
775-780	IV. Leon
780-797	VI. Kostantin
792-802	St. Lrene
802-811	I. Nicophere
811-811	Starrahious
811-813	I. Michel
813-820	V. Leon
820-829	II. Michel
829-842	Teophile devri
842-867	III. Michel
867-1057	Makedonya Hanedanlığı
867-886	I. Basile
886-916	VI. Leon
912-919	VII. Konstantin
919-944	I. Romain devri
944-959	VIII. Konstantin
959-963	II. Romain
963-1028	II. Basile, IX. Konstantin
1028	III. Romain
1034-1041	IV. Michel
1041-1042	V. Michel
1042-1054	X. Konstantin
1059-1067	XI. Konstantin
1071-1078	VI. Michel
1078-1081	II. Niophere
1081-1118	I. Alexsis
1118-1143	II. Jean

1143-1180	II. Manuel
1180-1183	II. Alexsis
1183-1185	I. Andronic
1185-1195	II. Isaac
1195-1203	III. Alexsis
1203-1204	IV. Alexsis
1204-1261	Latin İmparatorluğu
1261-1453	Cortacuzennes Hanedanlığı
1448-1453	XII. Konstantin

OSMANLI PADİŞAHLARI

1453-1481	Fatih Sultan Mehmet
1481-1512	II. Beyazıt
1512-1520	I. Selim (Yavuz Sultan Selim)
1520-1566	Kanuni Sultan Süleyman
1566-1574	II. Selim
1574-1595	III. Murat
1595-1603	III. Mehmet
1603-1617	I. Ahmet
1617-1618	I. Mustafa
1618-1622	IV. Osman (Genç Osman)
1622-1648	IV. Murat
1648	Sultan İbrahim
1648-1687	IV. Mehmet
1687-1691	II. Süleyman
1691-1695	II. Ahmet
1695-1703	II. Mustafa
1703-1730	III. Ahmet
1730-1754	I. Mahmut
1757-1773	III. Mustafa
1773-1789	I. Abdülhamit
1789-1807	III. Selim
1807-1808	IV. Mustafa
1808-1839	II. Mahmut
1839-1867	Abdülmecit

1867-1876	Abdülaziz
1876	V. Murat
1876-1909	II. Abdülhamit
1909-1917	V. Mehmet
1917-1922	Vahdettin



EK B

YAPILIŞ TARİHLERİNE GÖRE CAMİLER

XV. Yüzyıl

- 1458 Eyüp
- 1463 Mahmut Paşa
- 1470 Fatih Mehmet
- 1471 Rumi Mehmet Paşa
- 1485 Davut Paşa
- 1491 Firuz Ağa
- 1497 Atik Ali Paşa

XVI. Yüzyıl

- 1501 Beyazıt
- 1504 Bali Paşa
- 1512 Koca Mustafa Paşa
- 1522 Sultan Selim
- 1539 Haseki
- 1548 İskele
- 1548 Şehzade
- 1551 İbrahim Paşa
- 1551 Zal Mahmut Paşa
- 1554 Ahmet Paşa
- 1557 Süleymaniye
- 1558 Mihrimah Sultan (Edirnekapı)
- 1560 Rüstem Paşa
- 1571 Sokollu Mehmet Paşa
- 1573 Piyale Paşa
- 1577 Azapkapı
- 1580 Kılıç Ali Paşa
- 1583 Eski Valide (Üsküdar)
- 1565 Mehmet Ağa
- 1586 Mesih Paşa
- 1588 Ramazan Efendi
- 1588 Nişancı
- 1591 İbrahim Paşa
- 1593 Cerrah Paşa
- 1597 Yeni (Valide)

XVII. Yüzyıl

- 1616 Sultanahmet
- 1640 Çinili
- 1661 Köprülü
- 1663 Yeni Cami (yeniden)
- 1687 Gül Cami

XVIII. Yüzyıl

- 1720 Yeni Valide (Üsküdar)
- 1734 Hekimoğlu Ali Paşa
- 1755 Nuruosmaniye
- 1763 Zeynep Sultan
- 1771 Fatih
- 1800 Eyüp (yeniden)

XIX. Yüzyıl

- 1826 Nusretiye
- 1853 Dolmabahçe
- 1853 Ortaköy
- 1871 Valide (Aksaray)
- 1886 Hamidiye

YERİNDEN ALINMIŞ KUTUP
KUTUP ALINMIŞ KUTUP

ÖZGEÇMİŞ

1971 yılında İstanbul'da doğdu. Orta ve Lise öğrenimini Şişli Terakki Lisesi'nde tamamladı.

1988-1992 yılları arasında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nde eğitim gördü. Üniversite eğitimi sırasında Prof. Mete Ünal Mimarlık Bürosu'nda çeşitli projelerde çalıştı.

Mezuniyetin ardından Ytong öğrenci proje yarışmasında 1. Aşama ödülünü kazandı. Prof. Mete Ünal'ın Bursa Cumhuriyet Meydanı Düzenleme Proje Yarışması ekibinde ve Doç. Dr. Selim Velioglu'nun Tariş Genel Müdürlüğü Binası Proje Yarışması ekibinde yer aldı.

Serbest uygulamaları :

- Dr. Vahit Gedikoğlu Evi/Riva (proje+uygulama)
- İsmet Akyürek Evi/Riva (proje+uygulama)

1993-1994 yıllarında, Dai Speed Uluslararası Nakliye Firması/Büyükçekmece, Firma Merkez Binası Tadilat Projesi yapım ve uygulamasını üstlendi.

1994-1996 yıllarında Gültaş A.Ş. İnşaat Emlak Bölümü'nde Bölüm Şefi olarak görev aldı.

Halen aynı fakültenin Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Bölümü'nde Yüksek Lisans öğrenimi yapmakta ve Europa-Asia Enterprises Ltd. Company'de Yönetici Mimar olarak çalışmaktadır.

T.C. YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş. KURULUŞU