

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ENDÜSTRİYEL DEVRİMİN FENER VE BALAT
SEMTLERİNDEKİ GELENEKSEL KONUT MİMARİSİ
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ**

Mimar Bahriye ASLAN

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında

Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Yrd.Doç. Dr. Münevver Dağgözü

İSTANBUL, 2010

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÇİZELGE LİSTESİ	xii
ÖNSÖZ	xiii
ÖZET	xiv
ABSTRACT	xv
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi	2
2. TARİHİ YARIMADA İÇİNDE 19. YÜZYILA KADAR FENER-BALAT BÖLGESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	4
2.1 Coğrafi Konum ve Topografya	4
2.2 Tarihi Yarımada İçerisinde Fener ve Balat'ın Konumu	6
2.2.1 Balat'ın Konumu	6
2.2.2 Fener'in Konumu	8
2.3 Tarihi Yarımada İçerisinde Fener ve Balat Bölgesinin Tarihsel Gelişimi	9
2.3.1 Limanlar ve İskelelerin Gelişimi	10
2.3.2 Bizans Döneminden İstanbul'un Fethine Kadar Geçen Dönem	12
2.3.3 Fetihten 19. Yüzyıla Kadar Geçen Dönem	17
2.3.4 19. Yüzyılda Balat ve Fener Bölgeleri	24
3. 19.YÜZYILDA FENER-BALAT BÖLGESİNİN GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER	29
3.1 Demografik Gelişme ve Nüfus Yapısı	29
3.2 Fiziki G elişim	32
3.3 Kent Yönetiminde Reform	34
3.4 Afetler Sonrası Değişimler	35
3.4.1 Yangınlar	35
3.4.2 Depremler	40
3.5 Ulaşımdaki Gelişmeler	44
3.5.1 Deniz Ulaşımı	45
3.5.2 Tramvay Hatları	47
3.5.3 Metro	49
3.6 Haliç Sahil Şeridinin Değişimi	50
3.7 Batılılaşma Döneminde Yapı Üretim Teknolojileri ve Ortaya Çıkan Yeni	

	Malzemeler	55
3.7.1	Yığma Yapılarda Modern Ölçülü Tuğla Kullanımının Başlaması	56
3.7.2	Volta Döşemeli Kagir Yapıların Kullanıma Başlaması	60
3.7.3	Çelik İskelet Yapım Teknolojisinin Kullanımı	63
3.8	Kanun ve Nizamnameler	64
3.8.1	1848 Ebniye Nizamnamesi	66
3.8.2	1858 Sokaklara Dair Nizamname	68
3.8.3	1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi	69
3.8.4	1875 İstanbul Belde-i Selase’de Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname	71
3.8.5	1877 Dersaadet Belediye Kanunu	72
3.8.6	1882 Ebniye Kanunu	72
3.8.7	1930 Belediye Kanunu ve Umumi Hıfzısıhha Kanunu	73
3.8.8	1950-1960 Döneminde Yapılan Çalışmalar	74
3.8.9	1961-62-63 Döneminde Yapılan Çalışmalar	77
3.8.10	1980 Yılından Günümüze Kadar Yapılan Çalışmalar	78
4.	19.YÜZYILDA ENDÜSTRİ DEVRİMİNİN FENER-BALAT KONUT MİMARİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ	81
4.1	Konut Mimarisindeki Değişim	81
4.1.1	İkiz ve Sıraevler	81
4.1.2	Çok Katlı Yapılaşma	88
4.2	19. Yüzyıl Konut Mimarisinde Kullanılan Yeni Üsluplar	90
4.2.1	Neoklasik Üslup	91
4.2.2	Neogotik Üslup	92
4.2.3	Art Nouveau Üslup	93
4.2.4	Geleneksel Türk Konutu	95
5.	19.YÜZYILDA FENER-BALAT BÖLGESİNDEKİ SOSYAL DEĞİŞİMLERİN KONUT MİMARİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ	98
5.1	Sosyo-Kültürel Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri	98
5.1.1	Etnik Kimlik Değişiminin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri	99
5.1.2	Yaşam Tarzındaki Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri	104
5.2	Sosyo-Ekonomik Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri	105
6.	FENER-BALAT BÖLGESİ KENT DOKUSU ANALİZLERİ	111
6.1	Tescil Durumu Analizi	118
6.2	Tarihi Yapıların Plan Analizi	123
6.3	Yapım Sistemi Analizi	133
6.4	Üslup Analizi	137
6.5	Kat Analizi	141
6.6	Çıkma Analizi	150
6.7	İşlev Analizi	158
6.8	Doluluk-Boşluk Analizi (Cephe Doluluk-Boşlukları)	162
7.	SONUÇ	166
	KAYNAKLAR	173

ÖZGEÇMİŞ.....	176
---------------	-----

KISALTMA LİSTESİ

MİA	Merkezi İş Alanı
m	Metre
SMÖ	Sivil Mimarlık Örnekleri
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
v.b.	ve benzeri
y.y.	Yüzyıl
Tic.	Ticaret

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Tarihi Yarımada yedi tepe (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003: 141).....	5
Şekil 2.2 Tarihi Yarımada eğim analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003: 145).....	6
Şekil 2.3 Balat'ın hava fotoğrafı.....	7
Şekil 2.4 Fener'in hava fotoğrafı.....	8
Şekil 2.5 Bizans Döneminde limanların kentteki dağılımları (Wiener, 2007: 58).....	11
Şekil 2.6 İstanbul'un (4–7. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 21)	12
Şekil 2.7 İstanbul'un (8–12. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 25)	14
Şekil 2.8 Bizans kentinin on dört bölgesi (Çelikzincir, 2006:13)	15
Şekil 2.9 Bizans döneminde Sahil Surları ve Fener Bölgesi (Çelikzincir, 2006:6).....	17
Şekil 2.10 Fatih tarafından oluşturulan İstanbul nahiyeleri (Çelikzincir, 2006:20)	18
Şekil 2.11 İstanbul'un (15–16. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 32)	19
Şekil 2.12 15. yüzyılın sonunda Giovanni Andrea Vavassore'ye ait gravür (Wiener, 2007: 33)20	
Şekil 3.1 19. yüzyıl ortaları (Denel, 1982:IX).....	29
Şekil 3.2 1871 İstanbul Haritası (Çelik, 1996: 32).....	33
Şekil 3.3 1900'ler İstanbul Haritası (Çelik, 1996: 33)	33
Şekil 3.4 19. yüzyıl sonları ile 20. yüzyıl başlarındaki büyük İstanbul yangınlarının çıktığı semtler (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 29).....	36
Şekil 3.5 19. ve 20. yüzyılda tarihi yarımada da yangın bölgeleri (Büyükbaşaran, 2001: 70).37	
Şekil 3.6 1509 depreminde etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 30)	41
Şekil 3.7 1719 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 31)	42
Şekil 3.8 Eylül 1754 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 31)43	
Şekil 3.9 1766 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 33)	43
Şekil 3.10 Fener'de tenteli kayıklar (Deleon, 2004)	46
Şekil 3.11 1909 Ferrah Vapuru (Deleon, 2004)	47
Şekil 3.12 1864,1869,1881 ve 1907 nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları ve Tünel güzergahı (Çelik, 1996: 78)	49
Şekil 3.13 Balat sahilinin değişimi 1.Balat Kapısı,2. Büyük İskeleye, 3. Hasköy İskeleye, 4. Halıcıoğlu İskeleye, 5. pissuların aktığı liman, 6. yeni kayık iskeleye, 7. yeni vapur iskeleye (Erbekan, 1998:151)	51
Şekil 3.14 1900'lerde Tophane ile Karaköy arasındaki rıhtımın yeniden düzenlenmiş görünüşü (Çelik, 1996: 62)	52
Şekil 3.15 İstanbul yarımadasında yeniden düzenlenmiş mahalleler, 19. yüzyıl (Çelik, 1996: 64)	53

Şekil 3.16 1929 tarihli Pervitich haritası (Pervitich, 1929: 172)	54
Şekil 3.17 Yığma tuğla duvar, kılıcına örgü (Yergün, 2002: 72)	57
Şekil 3.18 Yığma tuğla duvar, kilit örgü (Yergün, 2002: 72)	57
Şekil 3.19 Yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme (Yergün, 2002: 73)	58
Şekil 3.20 Yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme (Yergün, 2002: 73)	58
Şekil 3.21 Balat'da yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme örneği, Yıldırım Caddesi	59
Şekil 3.22 Fener'de yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme örneği, Yıldırım Caddesi	60
Şekil 3.23 Kagir yapılarda volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 180)	61
Şekil 3.24 Volta döşemeli yığma yapı (Kıyıcı, 1998: 46)	62
Şekil 3.25 Fener'de volta döşemeli yığma yapı örneği, Yıldırım Caddesi	62
Şekil 3.26 Volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 247)	63
Şekil 3.27 Volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 247)	64
Şekil 3.28 Sveti Stefan Bulgar Kilisesi	64
Şekil 3.29 Ebniye Nizamnamesi ve Kanununa göre dükkan yükseklikleri (Denel, 1982:68) .	67
Şekil 3.30 Nizamnamelere göre ahşap ve kagir bina yükseklikleri (Denel, 1982:78)	68
Şekil 3.31 Nizamnamelere göre yol genişlikleri (Denel, 1982:74)	70
Şekil 3.32 Ebniye Nizamnamesiye değişen boyutlar (Denel, 1982:80)	73
Şekil 3.33 Menderes Döneminde Haliç'in Tarihi Yarımada Tarafında Belirlenen Ana Yollar (Yılmaz, 2008:245)	76
Şekil 3.34 Sur İçi Nazım İmar Planı 1964 (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 45)	78
Şekil 3.35 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı 1990 (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 49)	80
Şekil 4.1 Fener Yıldırım caddesi ikiz ev örneği, 2306 ada 54-55 parsel Yıldırım Caddesi	83
Şekil 4.2 Fener Yıldırım caddesi sıra ev örneği, 2306 ada Yıldırım Caddesi	84
Şekil 4.3 Yıldırım caddesi planı (Günçan, 1993:239)	85
Şekil 4.4 Fener Yıldırım caddesi sıra ev zemin kat planı, 2306 ada 29-36 parsel (Günçan, 1992:240)	86
Şekil 4.5 Fener Yıldırım caddesi sıra ev normal kat planı, 2306 ada 29-36 parsel (Günçan, 1992:240)	87
Şekil 4.6 Balat Karabaş bölgesi Yahudhane örneği (Varol, 1989:38)	89
Şekil 4.7 Balat Karabaş bölgesi Yahudhane örneği (Varol, 1989:38)	90
Şekil 4.8 Hızır Çavuş Köprüsü sokak neoklasik cephe örneği, 2859 ada 39 parsel	92
Şekil 4.9 Sveti Stefan Bulgar Kilisesi	93
Şekil 4.10 Art Nouveau örneği cephe, Yıldırım caddesi	94
Şekil 4.11 Hızır Çavuş Köprüsü sokak Art Nouveau + Neoklasik cephe örneği, 2344 ada 15	

parsel	95
Şekil 4.12 Art Nouveau + Neoklasik örneği cephe, Fener Bölgesi	95
Şekil 4.13 Fener’de Geleneksel Türk Konutu cephe örneği	97
Şekil 5.1 Leon Brudo’ya ait Balat’da bir konut, tadilat öncesi (Karakışı , 1999: 49)	100
Şekil 5.2 Leon Brudo’ya ait Balat’da bir konut, tadilat sonrası (Karakışı , 1999: 49)	101
Şekil 5.3 Abrida ve Yanbol sinagoglarının mahalle içindeki konumları (Karakışı , 1999: 97)	102
Şekil 5.4 Musevi konutlarında girişler (Karakışı , 1999: 111)	102
Şekil 5.5 Musevi konutları, zemin katlar (Karakışı , 1999: 118)	103
Şekil 5.6 Musevi konutları, normal katlar (Karakışı , 1999: 118)	104
Şekil 5.7 Yüksek gelirli ailelerin oturduğu konut örneği	109
Şekil 5.8 Düşük gelirli ailelerin oturduğu konut örneği	109
Şekil 5.9 Tek ailenin yaşadığı konut tipi planı (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	110
Şekil 5.10 Birden fazla ailenin yaşadığı konut tipi planı (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	110
Şekil 6.1 Fatih ilçesi koruma bölgeleri dağılımı (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:11)	111
Şekil 6.2 Fener-Balat semtleri dolu ve boş alanları gösteren harita	113
Şekil 6.3 Hızır Çavuş Köprübaşı sokak Pervititch haritası (Pervititch, 1929: 171)	114
Şekil 6.4 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta ki çalışma alanını gösteren harita, 2859 ada	115
Şekil 6.5 Yıldırım Caddesi Pervititch haritası (Pervititch, 1929: 167-168)	116
Şekil 6.6 Yıldırım Caddesi çalışma alanını gösteren harita	117
Şekil 6.7 Fener ve Balat semtleri genelinde tescil durumunu bildiren harita (Fatih Belediyesi)	118
Şekil 6.8 Maraşlı Rum okulu	119
Şekil 6.9 Fener Rum Erkek Lisesi	119
Şekil 6.10 Balat bölgesinde sivil mimarlık örnekleri	120
Şekil 6.11 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma bölgesi tescil analizi	121
Şekil 6.12 Yıldırım Caddesi çalışma bölgesi tescil analizi	122
Şekil 6.13 39 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	123
Şekil 6.14 40 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	124
Şekil 6.15 41 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	124
Şekil 6.16 42 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	125
Şekil 6.17 43 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	126

Şekil 6.18 44-45 numaralı parsellerdeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	126
Şekil 6.19 46 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	127
Şekil 6.20 48 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)	128
Şekil 6.21 29-36 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:240)	128
Şekil 6.22 29-36 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:240).....	129
Şekil 6.23 14-15 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:241)	129
Şekil 6.24 14-15 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:241).....	130
Şekil 6.25 37-38 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:242)	130
Şekil 6.26 37-38 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:242).....	131
Şekil 6.27 16-18 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:246)	131
Şekil 6.28 16-18 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:246).....	132
Şekil 6.29 Fener ve Balat bölgelerinde bina yapım cinsi analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:333)	134
Şekil 6.30 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki yapım sistemi analizi	135
Şekil 6.31 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların yapım sistemi analizi	136
Şekil 6.32 Çalışma alanındaki 28-29-30 parseldeki yapıların cephe özellikleri	137
Şekil 6.33 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların üslup özelliklerini gösteren analizi	138
Şekil 6.34 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların üslup özelliklerini gösteren analizi	139
Şekil 6.35 Tarihi Yarımada ölçeğinde kat adeti analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:318)	142
Şekil 6.36 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasındaki yapılar	143
Şekil 6.37 Yıldırım Caddesi'nde bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasındaki yapılar	144
Şekil 6.38 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasında bulunan yapılar ve yükseklikleri.....	145
Şekil 6.39 Yıldırım Caddesi'nde bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasında bulunan yapılar ve yükseklikleri	146
Şekil 6.40 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların kat analizi	147
Şekil 6.41 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların kat analizi.....	148
Şekil 6.42 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların çıkma analizi.....	151
Şekil 6.43 Ortada tak katlı cumba örneği 2859 ada.....	152
Şekil 6.44 Köşede bulunan cumba örneği 2859 ada.....	152

Şekil 6.45 Kenarda iki katlı cumba örneği 2859 ada.....	153
Şekil 6.46 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların çıkma analizi.....	154
Şekil 6.47 Yıldırım Caddesi 2307 adada ki iki katlı cumba örneği.....	155
Şekil 6.48 Yıldırım Caddesi 2859 adada tek katlı cumba örneği	155
Şekil 6.49 Zemin katlarda kullanılan ticaret fonksiyonu 2859 ada	158
Şekil 6.50 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların işlev analizi.....	159
Şekil 6.51 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların işlev analizi	160
Şekil 6.52 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki korunmuş bina cephelerinde ki değişim.....	163
Şekil 6.53 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki korunmuş bina cephelerinde ki değişim	164
Şekil 6.54 Çalışma alanındaki binaların cephelerinde görünen değişim 2859 ada	165
Şekil 6.55 Çalışma alanındaki binalara yapılan ek katlar 2308 ada	165
Şekil 7.1 Fener ve Balat bölgesindeki konut yapım sistemi değişimi	167
Şekil 7.2 Çok katlı yapılaşmaya geçiş örneği zemin kat planı, Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak 2859 ada 48 parsel -2010	168
Şekil 7.3 Fener ve Balat'da ki konutların iç mekan değişimi, zemin kat planları.....	169
Şekil 7.4 Fener ve Balat'da ki konutların iç mekan değişimi, normal kat planları	169
Şekil 7.5 Fener ve Balat'da ki konutlar da sofanın değişimi.....	170
Şekil 7.6 Fener Yıldırım Caddesinde ki konutlar da cumbanın değişimi.....	170
Şekil 7.7 Yıldırım Caddesi ve Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta ki değişen bina yüksekliklerinin sokak genişliği üzerindeki etkileri	171

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1 1885 yılı itibariyle İstanbul’da farklı bölgelerde yaşayan Osmanlı tebaasının dinlere göre ayrılımı (Büyükbaşaran, 2001: 57).....	31
Çizelge 3.2 Çeşitli Dönemlere Aite fermanlara göre konut yükseklikleri ve getirdikleri kısıtlamaların tarihsel sıralaması (Büyükbaşaran, 2001: 77).....	66
Çizelge 3.3 1848 Ebniye Nizamnamesine göre sokak genişlikleri ve bina kat yükseklikleri ..	67
Çizelge 3.4 1856 Aksaray yangını sonrası yeni sokak genişlikleri (Büyükbaşaran, 2001: 78)	69
Çizelge 3.5 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesine göre sokak genişlikleri ve azami kat yükseklikleri (Büyükbaşaran, 2001: 79).....	71
Çizelge 3.6 1882 Ebniye Kanununa göre bulundukları sokaklara göre binaların azami yükseklikleri (Büyükbaşaran, 2001: 81).....	72
Çizelge 6.1 Çalışma alanındaki yapıların üslup analizini gösteren tablo	140
Çizelge 6.2 Çalışma alanındaki yapıların üslup özelliklerini gösteren grafik.....	140
Çizelge 6.3 Çalışma alanındaki yapıların kat yükseklikleri	149
Çizelge 6.4 Çalışma alanındaki yapıların kat yüksekliklerini gösteren grafik	149
Çizelge 6.5 Cumbaların kat yüksekliğini gösteren tablo	156
Çizelge 6.6 Cumba kat yükseklikleri grafiği	156
Çizelge 6.7 Cumbaların konumlarını gösteren tablo	157
Çizelge 6.8 Cumbaların konumlarını gösteren grafik	157
Çizelge 6.9 İşlev dağılımını gösteren tablo	161
Çizelge 6.10 İşlev dağılımını gösteren grafik.....	161

ÖNSÖZ

Antik çağdan beri tarıma dayalı toplum anlayışını değiştiren Endüstri Devrimi, beraberinde kültürel, ekonomik ve teknolojik birçok değişikliklerin yaşanmasına neden olmuştur. Batılılaşma çabaları, yangınlar ve imar yönetmeliklerinin etkisiyle değişen geleneksel yerleşme dokusu konutların değişimine neden olmuştur. Geleneksel Türk konutunda ki avluların kaybolması, cumbaların boyutlarının değişmesi, kullanılan yeni malzemelerin etkisiyle kat yüksekliklerinin artması ve iç ve dış mekanların arada bir geçiş mekanı olmaksızın doğrudan bağlanması gibi değişimler yeni konut biçimlerinde görülmeye başlanmıştır.

Bu çalışma ile Endüstri Devriminin günümüze kadar süren etkilerinin Fener ve Balat bölgelerinde konut mimarisinde meydana getirdiği değişimlerin incelenmesi hedeflenmiştir.

Tez çalışmamın başlangıç aşamasından sonuna kadar gösterdiği ilgi, yüreklendirici sabrı ve değerli katkılarından dolayı tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Münevver Dağgülü'ne, manevi desteğini her zaman yanımda hissettiğim benden yardımlarını esirgemeyen aileme ve arkadaşlarıma, çalışmam boyunca bana destekte bulunan iş arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

ÖZET

İstanbul, tarihi boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, farklı dinleri, kültürleri ve etnik grupları iç içe yaşatan ve bu mirası devam ettiren bir kenttir. Tarihi Yarımada içerisinde yer alan Balat ve Fener bölgeleri de çeşitli etnik grupların bir arada bulunduğu tarih içinde önemli yerlere sahip alt bölgelerdir. Aynı inanç, görüş ve değerlere sahip insan topluluklarının oluşturduğu kültürel yapı, yaşadıkları mekanın oluşumunu da etkilemiştir. Sosyal yapıda farklılık, kent ölçeğinde kendini gösterebilmekte olduğu ve bunun kent içinde farklı etnik bölgeler ortaya çıkardığı görülmektedir. Kent içinde farklılıklar olarak görülen bu gelişme, bölgede ki doku özellikleri, sokak şekillenışı dışında, bölgede ki dokuyu oluşturan en küçük birim olan bina ölçeğinde de kendini göstermiştir.

Kentsel yapıda devam eden değişimler, kentsel alanlarda yeni konut biçimlerinin görülmesine neden olmuştur. Bu yeni bina türleri önce gayrimüslim mahallelerinde gözükmemektedir (Yahudhane vb.). Batılılaşma dönemi içinde sıra ev ve apartmanların ortaya çıkması, orta tabakanın oluşması ve arazilerin değerinin artması ile yakından ilgilidir. Sıra evleri ve apartmanlaşma, sabit kalan yapı alanında yoğunluğun artmasına neden olmuştur. Yoğunluğun artması yapı alanında dış mekanlarının boyut ve oranlarının kontrolsüz yapılanma ile değişmesine neden olmuştur.

Bu çalışma, Fener ve Balat semtlerinde batılılaşmanın etkisiyle değişen teknolojik, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik gelişmelerin konut mimarisi üzerinde ki etkilerini incelemeyi hedeflemiştir. Çalışma kapsamında, Fener ve Balat semtleri sınırlarının birleştiği noktadaki Hızır Çavuş Köprübaşı Sokağı ve Yıldırım Caddesi seçilmiş, bu alan üzerinde yapıların günümüzde ki durumunu incelemek için çeşitli analizler yapılmıştır.

Bölgenin önemi 19. yüzyılda yaşanan değişimler sonucunda azalmış, bunun etkisiyle de bölgede konut yerleşimlerinde değişimler görülmeye başlanmıştır. Tez kapsamında bu değişimlere etki eden nedenler ve değişimlerin etkisiyle ortaya çıkan yapılaşma incelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Fener, Balat, Sanayi Devrimi, konut mimarisi, mimari akımlar, 19. Yüzyıl, teknoloji, batılılaşma

ABSTRACT

Istanbul has hosted many civilizations throughout history, different religions, cultures and ethnic groups who live within, and this legacy continues to make is a city . History of the Balat and Fener districts in the peninsula also has several ethnic groups coexist with an important place in history is a campus. Same beliefs, opinions and values have formed the cultural structure of human society, has also influenced the formation of the space they live. Differences in social structure, urban scale and that the city can show itself in different ethnic regions revealed is observed. Seen as differences within the city, this development in the region that the tissue properties, the street outside the invention formed in the region that the tissue forming the smallest unit in the building, the scale itself has shown.

Ongoing changes in urban structure, urban areas have led to new housing forms to be seen. This new type of buildings in the first quarter appears to be non-Muslim (Yahudhane etc.). During the emergence of middle class homes and apartment buildings created and is closely related to the increasing value of land. Houses and apartments during the hard left in the field of construction has led to increased density. Increased density of structures in the area outdoors with the size and rate of uncontrolled change is caused.

This study, in the western district of Fener and Balat, the convergence effect of the changing technological, socio-cultural and socio-economic developments that impact on the residential architecture has aimed to examine. Working within the framework of Fener and Balat districts bordering on the point that the streets Yıldırım Street and Hızır Çavuş Köprübaşı selected, on the field today that the state structures have been made to examine the various analysis.

The importance of the region 19 decreased as a result of changes in century, with its impact on changes in residential housing in the region was introduced. Changes affecting the scope of this thesis in the causes and effects of changes was to examine the emerging construction.

Key Words: Fener, Balat, Industrial Revolution, residential architecture, architecture flows, 19 Century, technology, westernization

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı

Modern kentlerin, nüfusun, ekonominin ve kontrolün merkezi durumuna gelmesinde, endüstri devrimiyle birlikte yaşanan hızlı sanayileşmenin önemi büyüktür. Antik çağdan beri tarıma dayalı yaşam Endüstri Devrimi ile hızlı üretim ve fabrikalaşmanın etkisine girmiştir.

Haliç bölgesi doğal bir liman olması sebebiyle İstanbul'daki ilk yerleşimlerin görüldüğü, ticaret ve liman işlevlerinin yerleştiği bir bölge olarak gelişimini sürdürmüştür. Byzantion döneminde, bugünkü Sarayburnu'nda Eminönü ve Galata kıyılarında liman ve ticaret işlevleriyle başlayan bölgenin gelişimi, zamanla kıyı ve kıyı çevrelerinde konut, sayfiye, sanayi ve kutsal alanların yerleşmesiyle devam etmiştir. Tarih boyunca Akdeniz ile Karadeniz arasında ki ticaretin geçiş noktasında bulunması bölge çevresinde ki yerleşimlerin önem kazanmasını sağlamıştır. Cumhuriyet döneminde ise bu bölgede ki çeşitlilik yerini ticaret ve sanayiye bırakmıştır.

Endüstri Devrimi ile beraber sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel ve teknolojik değişimler sonucunda ortaya çıkan yeni yapılaşmalar bölgelerin fiziksel ve kültürel özelliklerinin değişimine yol açmış ve nüfusun yer değiştirmesi ile kimlik değişimlerinin bölgelere büyük etkileri olmuştur. Tez kapsamında incelenen Fener ve Balat bölgeleri de bu değişimlerin yaşandığı tarih boyunca varlığını sürdüren önemli yerleşimlerdir.

Tarihi Yarımada'nın konumu ve topografyasının rüzgarlardan korunaklı bir konumda olması, Marmara Denizi'nden gelecek saldırılara karşı güvenli oluşu, şehrin kurulduğu zemini eğimli olması ve bu sebeple kanalizasyon sistemine müsait, su birikmesi ve nehir taşması gibi zararlardan uzak olması sebebiyle eski çağlardan beri yerleşimleri bu bölgede oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Önemli bir yerleşim alanı olan bölge, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ile boşalmış, fetihten sonra çeşitli bölgelerden gelen halkın, özellikle de Musevi ve Rumların yerleştirilmesiyle 19. yüzyıl başlangıcındaki karakteristik özelliklerini kazanmasına yol açmıştır.

1838 yılından 1908 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu ekonomik krizi ve teknolojik geri kalmışlığı aşmak için Batı örneklerinden esinlenerek bir dizi reform hareketi işine girişmiştir. Osmanlı toplumunun yapısına uygun olmayan bu reformlar istenilen amacına ulaşamamış, başkent olan İstanbul bu reformlardan fazlasıyla etkilenmiştir.

Batılılaşma çabaları, yangınlar ve imar yönetmeliklerinin etkisiyle değişen geleneksel yerleşme dokusu beraberinde konutları da etkilemiştir. Avluların kaybolması, oluşturulan mikroklima konforunun yitilmesine ve iç ve dış mekanların arada bir geçiş mekanı olmaksızın doğrudan bağlanmasına neden olmuştur.

Bu amaç doğrultusunda benzer araştırmalar yapılmış olan çalışmalar ve 19. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin bölgede ki etkileri incelenmiştir. Ayrıca bölgede bir çalışma alanı seçilmiş ve bu çalışma alanı üzerinde çeşitli analizler yapılarak yapıların bugünkü durumları incelenmiştir.

1.2 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

Çalışmanın amacı, kapsamı ve yönteminin açıklandığı birinci bölümün ardından ikinci bölümde Tarihi Yarımada içinde Fener ve Balat'ın konumu ve tarihsel gelişimi çeşitli kaynaklardan yararlanılarak anlatılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, 19. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin Fener ve Balat bölgelerinde ki değişimini etkileyen faktörler araştırılmış ve bu faktörlerin bölgeler üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, ise Sanayi Devrimi'nin ve teknolojik değişimlerin Fener ve Balat bölgelerinde ki konut mimarisi üzerinde ki değişimleri incelenmiş ve bölgede ki yeni yapı türleri belirtilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde, bölgede ki sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik değişimlerin bölgede ki konut mimarisi üzerine etkileri araştırılmış ve konut mimarisinde ki değişimlerin nedenleri ortaya konmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın altıncı bölümünde, Fener ve Balat bölgeleri içindeki Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak ve Yıldırım Caddesi üzerinde belirlenen bazı ölçütler doğrultusunda analizler yapılmış ve bu analizler çeşitli haritalar, fotoğraflar, çizimler, vb. tekniklerle ifade edilmeye çalışılmıştır. Sekiz çeşit olan bu analizler;

- Tescil Durumu Analizi
- Tarihi Yapıların Plan Analizi
- Yapım Sistemi Analizi
- Üslup Analizi
- Kat Analizi
- Çıkma Analizi
- İşlev Analizi
- Doluluk-Boşluk Analizi

olarak yapılmıştır.

Çalışmanın yedinci bölümünde ise yapılan analizler ve araştırmalar doğrultusunda elde edilen sonuçlar üzerine değinilmiştir.

2. TARİHİ YARIMADA İÇİNDE 19. YÜZYILA KADAR FENER-BALAT BÖLGESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

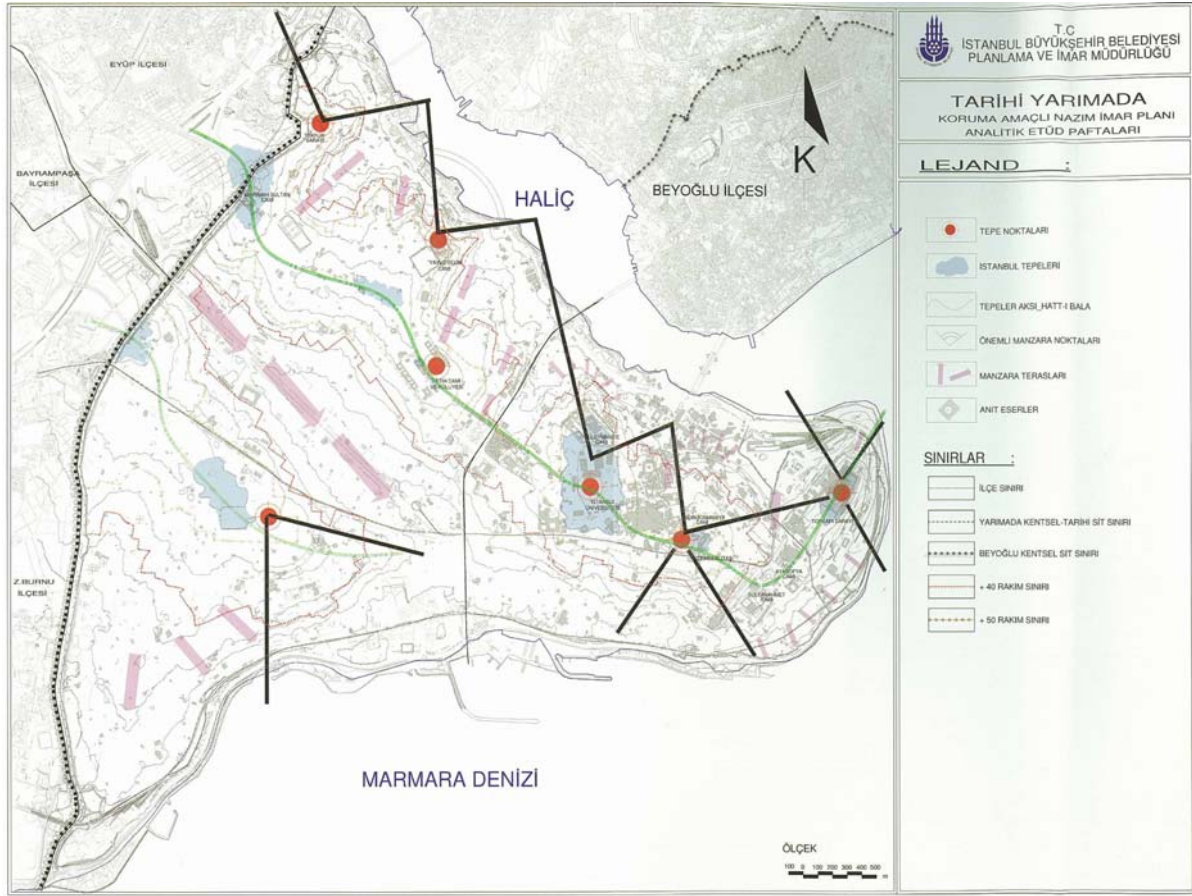
2.1 Coğrafi Konum ve Topografya

Haliç ve Boğaziçi'nin oluşumu, II. ve III. Jeolojik Zaman'da ortaya çıkan yükselme ve sıkışmalara dayanmaktadır. Boğazların eski devirde vadi oldukları, akarsular tarafından kazıldıkları, sonra deniz seviyesinin yükselmesiyle deniz istilasına uğradıkları kabul edilmektedir. Boğaziçi ile birlikte Haliç yatağı da kırılmış ve Kâğıthane ile Alibeyköy derelerinin birleştiği yerde bir akarsu vadisine dönüşmüştür. IV. Zaman'da son buzul çağı sonrasında buzulların erimesi sonucu, denizler yükselerek bu vadiyi doldurmuş ve böylece Haliç meydana gelmiştir. Bu tür bir oluşum, coğrafyada “ria” terimiyle tanımlanan derin körfez (deniz istilasına uğramış vadi) tipidir. Bu oluşumun Arapça'da ki karşılığı olan “Haliç” kelimesi, Osmanlı döneminden itibaren bölgenin özel ismi olmuştur. Haliç, Osmanlı kaynaklarında da “Halic-i Kostantiniyye”, “Halic-i İstanbul” ve “Halic” olarak geçmektedir (Yılmaz,2008: 5).

Haliç'in her iki yakasında Haliç'e paralel olarak uzanan tepeler bulunmakta ve bu tepeler vadilerle birbirinden ayrılmaktadır. Beyoğlu kesiminde 50-100 metre, Galata'da 70 metre, Kasımpaşa'da 10-110 metre yükseklikte tepeler yer almaktadır. Güney yakadaki önemli tepeler ise 40 metre yüksekliğindeki Ayasofya ve Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölge, 50-60 metre yüksekliğinde Beyazıt-Süleymaniye bölgesi, 60 metre yüksekliğinde Fatih-Edirnekapi bölgesi, 110-110 metre yüksekliğinde Eyüp ve Kâğıthane bölgesidir. Haliç'in güney kıyısındaki tepelerin Beyoğlu ve Kasımpaşa tepelerine göre daha alçak oluşu, Tarihi Yarımada'da yerleşimi özendiren sebeplerden biri olmuştur. Bu bölge, karadan dışa açılmaya daha elverişliydi. Bu sebeple Trakya ve Balkanlar'a doğrudan ulaşan yollar, Tarihi Yarımada'dan başlamıştır (Yılmaz,2008: 6-7).

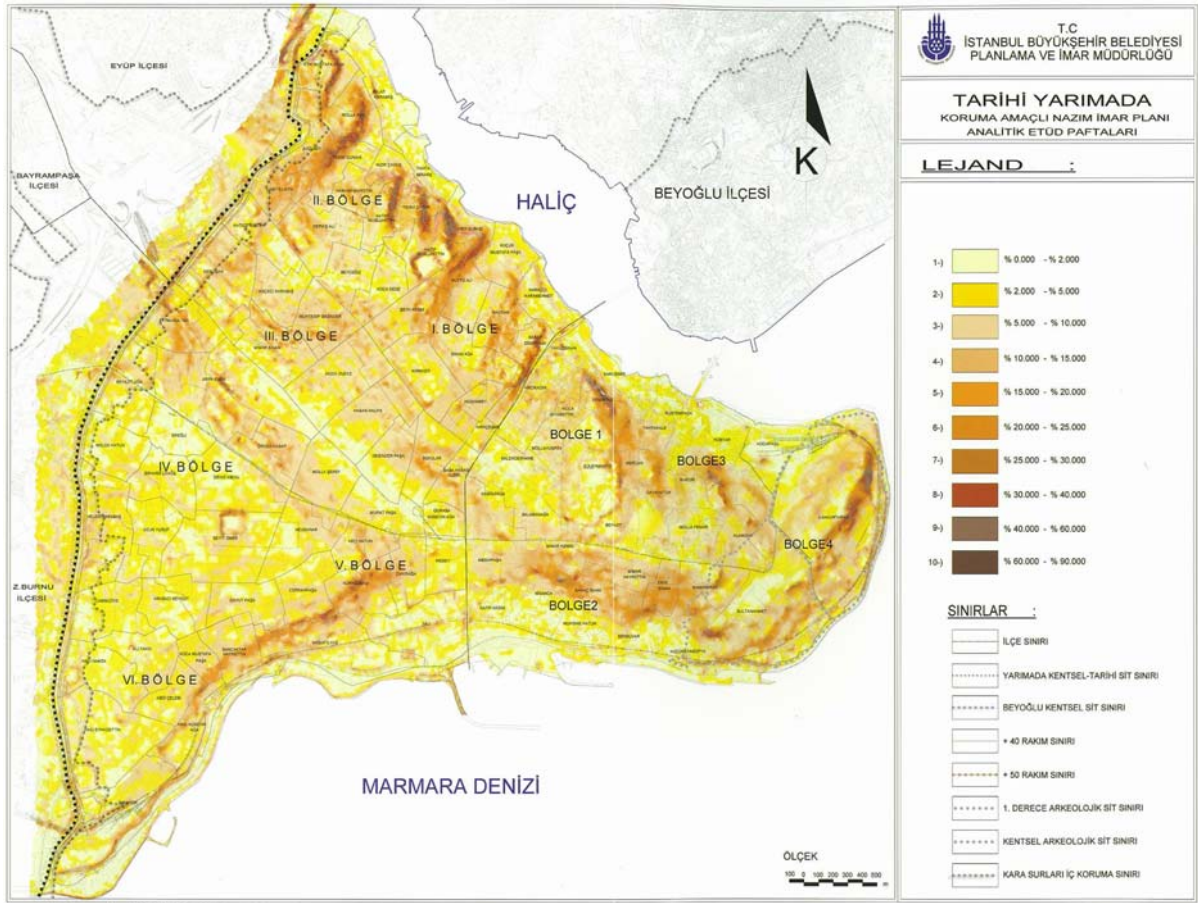
Haliç'in iki yakasında bulunan bu tepeler, tarih boyunca anıtsal yapıların vurgulanmasında rol oynamıştır. Bu engebeli yapı ve Haliç'e doğru uzanan yamaçlar sayesinde, bölge güzel perspektifler ve Haliç manzaralı görünümeler sunmaktadır. İstanbul, geçmiş dönemlerden beri yedi tepeli olarak tanımlandırılmıştır. Bu yedi tepe Theodosius surları içinde yer almaktadır. Bunlarda altısı Haliç boyunca sıralanmıştır, yedincisi ise Marmara'ya bakmaktadır. Birinci tepe olarak adlandırılan yer, yarımada'nın en uç noktasında, sarayın ve Ayasofya'nın bulunduğu Sarayburnu'ndaki tepedir. İkinci tepe Çemberlitaş, üçüncü tepe Beyazıt-Süleymaniye, dördüncü tepe Fatih Camisi'nin bulunduğu tepe, beşinci tepe Sultan Selim

Camisi'nin bulunduğu tepe, altıncı tepe Edirnekapi, yedinci tepe Cerrahpaşa'da Altı Mermer'in bulunduğu tepedir (Yılmaz,2008: 7).



Şekil 2.1 Tarihi Yarımada yedi tepe (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003: 141)

Geçmişte ve günümüzde tarihi ticaret merkezi olması ve yakın geçmişe kadar ve belki de halen kentin MİA'sı olması sebebiyle Tarihi Yarımada'nın kazanmış olduğu hüviyet, Yarımada'yı ulaşım güzergâhlarının da odağına taşımıştır. Yarımada'nın bu odak teşkil eden yapısı nedeniyle, hem Tarihi Yarımada'ya hem de metropolün diğer bölgelerine ulaşımında Tarihi Yarımada kullanılmakta ve bu sebepten dolayı aşırı yoğun yaya ve taşıt trafiğine sahne olmaktadır. Osmanlı kentleri kendi gelişim prensiplerine ve topografik özelliklerine bağlı olarak, dağınık, düzensiz ve organik bir planlama içersinde meydana gelerek, batının kuvvetli aksiyel düzenlerinden ve kent biçimlerinden uzak bir karakterde gelişimini sürdürmüştür (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003: 1).



Şekil 2.2 Tarihi Yarımada eğim analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003: 145)

Tarihi Yarımada'nın konumu ve topografyasının rüzgârlardan korunaklı bir konumda olması, Marmara Denizi'nden gelecek saldırılara karşı güvenli oluşu, şehrin kurulduğu zemini eğimli olması ve bu sebeple kanalizasyon sistemine müsait, su birikmesi ve nehir taşması gibi zararlardan uzak olması sebebiyle eski çağlardan beri yerleşimleri bu bölgede oluşmasına zemin hazırlamıştır.

2.2 Tarihi Yarımada İçerisinde Fener ve Balat'ın Konumu

2.2.1 Balat'ın Konumu

Balat ismi Rumca saray anlamına gelen “palation”dan bozma olduğu ileri sürülmektedir. Balat adı ile ilgili başka bir sav ise bu adın antik Miletos yani Batı Anadolu'daki Balat'tan iskân edilen Çingeneler dolayısıyla buraya verildiğidir. Evliya Çelebi, Seyahatnamesi'nde Fatih döneminde Balat'a, Batı Anadolu'daki Balat'tan gelen Kıptilerin yerleştirildiğini yazar (Hagur,2005: 19).

Balat Tarihi Yarımada da, Haliç'in güney sahilinde İstanbul'un Fatih ilçesine bağlı, Fener ile Ayvansaray arasında yer alan tarih bir semttir. Doğuda Fener, batıda Eğrikapı ve Ayvansaray, güneyinde ise Fethiye ve Kesmekaya semtleri ile komşudur. Kuzey bölgesinde ise Haliç kıyısı boyunca devam eden Mürsel Paşa Caddesi bulunmaktadır. Denize doğru eğimli bir alanda ve kuzey rüzgârına açık bir konumda bulunmakta olan bölgede Akdeniz ve Karadeniz iklim tipi özellikleri görülmektedir. Haliç'in karşı kıyısında bulunan Hasköy ile uzun yıllar iletişim halinde bulunmuştur.



Şekil 2.3 Balat'ın hava fotoğrafı

Bölgenin en önemli ulaşım aksı sahilden geçen yoldur. Ayan ve Vodina caddeleri ise Balat'ı doğu-batı ve kuzey-güney yönünde ikiye bölen önemli yollardır. Vodina caddesi, Balat'tan Fener'e kadar devam eden bir ticaret aksı oluşturmaktadır. Balat mahallelerinin bir kısmı Haliç sahil şeridi boyunca, bir kısmı Ayvansaray Caddesi ile Demirhisar Caddesi'nde surlar boyunca dışarıdan uzanmakta, geri kalan kısmı ise surların içinde bulunmaktadır. Balat semti

Molla Aşk, Karabaş ve Kasım Günani mahallelerinden oluşmaktadır. Balat'taki yerleşimler ise; Balat Afuera, Balat Aryento, Tahtaminare, Kastorya, İştapol ve Lonca olarak adlandırılmıştır.

Haliç'in kuzey ve güney kıyıları denizden itibaren yükselen sırtlarla çevrilmiştir. Balat, güneyde İstanbul Yarımadasında yer alır ki burada eğim nispeten daha azdır ve bu tepeler arasında küçük vadiler yer alır (Engin, 1997).

2.2.2 Fener'in Konumu

Osmanlı dönemi öncesinde ‘‘Fanarion’’, ‘‘Phanari’’ gibi isimlerle anılan Fener semti, adını burada bulunan bir deniz fenerinden almaktadır. Evliya Çelebi'ye göre, İstanbul'un fethinde bu bölgeye ilk giren kişi olan Molla Fenari'nin adı semte verilmiştir. Ancak fetihten önce bölgeyi anlatan yazılarda da, Fener Kapısı'ndan girilen mahallenin ‘‘Fanarion’’ yani Fener olarak adlandırıldığı görülmektedir (Çelikzincir, 2006: 4).



Şekil 2.4 Fener'in hava fotoğrafı

Fatih İlçesi sınırları içinde; Haliç'in batı yakasında yer alan semtin Kuzeybatısında Balat, batısında ve güneyinde Ayakapı semti bulunmaktadır. Fener'in en önemli ulaşım aksı Haliç'in batı kıyısında, Haliç Köprüsü'nden başlayarak kıyıya paralel uzanan ve Fener-Eminönü bağlantısını sağlayan ve kıyının Fener bölümünde Mürsel Paşa Caddesi adını alan Abdüzel Paşa Caddesi'dir. Fener semti, Abdi Subaşı, Tahta Minare, Tevki-i Cafer, Hızır Çavuş, Hatip Muslihittin, Kâtip Muslihittin mahallerine ayrılır (Hagur,2005: 20).

2.3 Tarihi Yarımada İçerisinde Fener ve Balat Bölgesinin Tarihsel Gelişimi

İstanbul ve çevresinde, Alt Paleolitik Çağ'dan itibaren bir takım yerleşmelerin bulunduğu kazılar sonucu ortaya çıkmıştır. Tarihi Yarımada'da ise bulunan en erken arkeolojik kalıntılar Geç Kalkolitik Çağ'a (M.Ö. 4500-3500) ait olan, 1920'li yılların sonunda Hipodrom'da yapılan kazılarla ortaya çıkarılan çömleklerdir. M.Ö. birinci binyılda Traklar, Frigler ve Bitinyalıların Avrupa'nın ve Asya'nın en ucundaki Boğaz'a yerleştikleri bilinmektedir. İstanbul'da, Trakya'ya ismini veren "Thrak Kavmi" yerleşmelerinin bulunduğu arkeolojik buluntulardan anlaşılmaktadır. Ayrıca, Byzantion şehrini kuran Byzas'ın isminin Thrak kökenli olduğu da öne sürülmektedir (Yılmaz,2008: 9).

İstanbul'un Eminönü semtinde 1950'lerde yürütülen ön kazılarda, İstanbul yarımadasındaki ilk yerleşmelerin, İÖ 3.bin yılda veya 2.bin yılın başlarında kurulduğu tespit edilmiştir. Ne yazık ki bu araştırmalar sürdürülememiş ve ilk yerleşmeler hakkındaki bilgilerimiz çok eksik kalmıştır. Ancak ilk Megara kolonisinin, balıkçı ve tacirlerden oluşan ilk topluluğun, yarımadanın batı ucunda, İÖ 7.yüzyılın ortalarında yerleştikleri bilinmektedir. Bunların dışında Kalkedon'da (Kadıköy) ve Galata'da iki Megaron kolonisi daha vardır. İlk hükümdarlarından birinin onuruna Bizantion adı verilen bu kentin surları yedi tepeden birincisinin eteklerinde nispeten küçük bir alanı kaplamaktaydı. Ticaretle iştigal eden bu topluluk için hayati bir önemi olan Neorion limanı, duvarların hemen dışında, Haliç'te bulunuyordu (Çelik,1996: 12).

Roma İmparatoru I.Constantinus Hristiyanlığı kabul etmiş ve Byzantion'u ikinci başkent yaparak Hristiyanlık merkezi olarak gelişmesini sağlamıştır. I. Constantinus kentte yaptırdığı kiliseler, forumlar, sütunlar, revaklı yollar ile kentte Roma şehri görüntüsü yaratmıştır. Ayrıca kentin nüfusunu kent büyüklüğüne göre yetersiz gördüğü için forumların yakınına konutlar yaptırarak kent nüfusunu artırmaya çalışmıştır.

Byzantion'lu Dionisios'un M.S. II. yüzyıla ait eserinde, o dönemdeki bazı yerleşim yerlerinin

ve yapılarının isimleri belirtilmiştir. Bu kaynağa göre, Eminönü'ne hâkim bir yükseklikte olan ve daha sonra Persler tarafından yıkılan Hera Tapınağı, onun biraz ötesinde Hades Tapınağı bulunmaktaydı. Kukla olarak adlandırılan bugünkü Süleymaniye kıyıları, balık avına çok uygundu ve burada Athena Tapınağı bulunmaktaydı. Bugünkü Unkapanı'na inen vadide Zeus Tapınağı yer almaktaydı. Bu vadinin ucundaki Melias koyu, balığın en bol bulunduğu yer olarak tanınmıştır. Haliç kıyısında Fener'e doğru Mellapokopsas Burnu, Hippenidas ve Peraikos koyları balık bakımından zengin yerlerdi. Ayakapı ile Fener arasında, Haliç kıyısında 230-237 yılları arasında yapıldığı bilinen “Ayia Eufemis Kilisesi” bulunmaktaydı. Buradaki mahallelerin bağımız surlarla çevrili olduğu bilinmektedir (Yılmaz,2008: 66).

Constantinus, eski surlardan yaklaşık 2.5 km daha batıda olan yeni surları yaptırarak daha güvenli ve daha geniş bir kent yaratmaya çalışmıştır. Yeni surlar, Haliç'in bugünkü Cibali ile Fener semtleri arasında başlayıp Marmara'ya doğru uzanmaktaydı (Yılmaz, 2008:12).

Roma döneminde sur dışındaki yerleşmelerin en önemlisi Ayvasaray'da ki Blahernai ile Sykai bölgeleridir. Blahernai etrafı kendi surları ile çevrilmiş olan bir mahalleydi. Sykai'nin içinde ise kilise, forum, hamam, tiyatro ve limanı bulunan çevresi de I. Constantinus döneminden itibaren surla çevrilmiş bir yerleşmeydi.

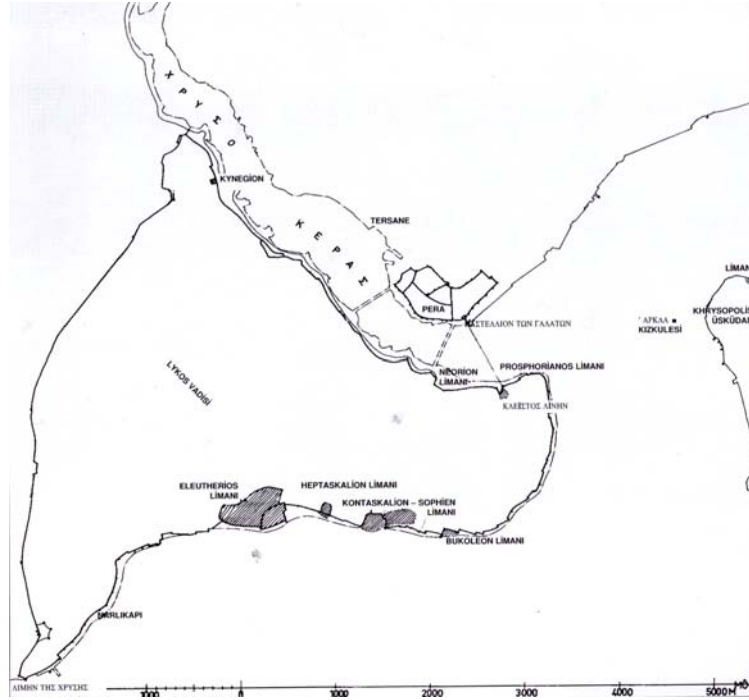
2.3.1 Limanlar ve İskelelerin Gelişimi

717 tarihinden İstanbul'un fethi olan 1453 tarihine kadar zincirle kapatılan Haliç'in tümü liman işlevini görmekteydi. Oysa antik çağ ve ortaçağlarda kısmen dalgakıranlarla emniyete alınmış ya da kentin her iki kıyı şeridinde surlarla sınırlandırılmış pek çok liman bulunmaktaydı. Eski ve ekonomik açıdan önemli limanlar ise Haliç'in kıyısında yer alıyorlardı (Wiener, 2007:56).

Blahernei bölgesinin güneyinde, Kynegion diye adlandırılan yerde küçük, surlarla çevrilmiş bir liman bugünkü Balat bölgesinde yer almaktaydı. Bu limanda gemilerin girebilmeleri için deniz surlarından üç kemer oluşturulmuştu ve bu kemerler 16. yüzyılda az da olsa kalıntıları kalmış gemi barınaklarıydı. Bu liman bir bostan olarak ta kullanılıyordu. Kıyı şeridinin basit yapılanmasına rağmen bu liman ile gerek biçim, gerekse görüntü açısından tesisleri buraya çok benzeyen karşı yakadaki Galata, ortaçağ boyunca ve 19. yüzyılın ortalarına kadar kentin hemen hemen tüm gereksinimlerini sağlayan ticaret merkezidir (Wiener, 2007:59).

Roma döneminde Byzantion şehrinde kullanılan limanlar onarılmış ve kullanılmıştır. Bazı

kaynaklarda Proosphorion ve Neorion adındaki iki limanın bu dönemde var oldukları yazmaktadır.



Şekil 2.5 Bizans Döneminde limanların kentteki dağılımları (Wiener, 2007: 58)

Bizans imparatorluğu döneminde semt kentin kalabalık, gürültülü ve pis yaşamının aktığı bir alandı; ama aynı zamanda bütün dünya ile kurulan ilişkilerin de düğüm noktasıydı. Deniz ticaretinin, Marmara sahillerinden, kapalı bir liman olmanın avantajlarına sahip olan Haliç'e taşınmasıyla birlikte burada ki limanlar (Cibali, Fener ve Balat) önem kazandı. Bu dönemde Fener'de deniz ticaretini ellerinde tutan Venedikli ve Cenevizliler oturmaktaydı (Enç, 2009:28).

Osmanlı döneminde ise Fener, Haliç kıyısında yer alan en önemli iskeleler arasında yer alıyordu. Deniz ulaşımında vapurlar faaliyete geçmeden önce Tarihi Yarımada ve Galata arasındaki ulaşım bu iskeleden kayıklar yardımıyla sağlanıyordu. Vapur seferlerinin başlamasıyla bu iskele önemini kaybetmiş ve kullanılmamaya başlanmıştır.

Balat Karabaş mahallesinde, Haliç yoluyla İstanbul'un diğer bölgeleri ile iletişimi sağlayan iskeleler bulunmaktaydı. Bunlar, Eminönü'ndeki kapanlarla bağlantılı olan, meyve ve sebze gelişi için kullanılan Yemiş İskelesi, Odun İskelesi, Eyüp ve Galata arasındaki ulaşımı sağlayan vapur iskelesi, Hasköy-Balat arasındaki sürekli ve yoğun trafiği karşılayan kayık iskelesi, mavnaların (açık denize atık, çöp boşaltan gemi) yanaştığı iskele olarak sıralanabilir.

Ancak 1840'lardan sonra, deniz ticaretinde görülen değişikliklerle, Haliç sahilinde Sirkeci'den Balat'a kadar uzanan eski ahşap ticaret iskeleleri ve etrafındaki depolar, dükkanlar ve hanlar, önemini kaybetmeye başlamıştır.

O dönemde yapılan ketsel dönüşüm projelerinin öngördüğü üzere 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Haliç kıyılarına önce devlet fabrikalarının, ardından da her türlü atölye ve imalathanenin, mezbahanın gelmesi buraları büyük ölçüde değiştirmiştir. Fabrika atıkları Haliç sahiline dökülmeye başlamış, böylece kirlenmeye sebep olmuştur. Balat'ın açık lağımalarının 1890'a kadar Balat Limanı'na dökülmesi, Balat sahilinin ve Haliç kıyılarının uzun yıllar kötü kokmasına ve görünüm açısından çamur haline gelmesine neden olmuştur. Zamanla lağımaların kapatılması için limana kazıklar çakılıp, üzerine topraklar dökülmüş, 1894 depreminde yıkılan bu kazıklar daha sonra sahil şeridini doldurmak için kullanılmıştır. Kıyı çizgisinde biçimsel değişim meydana gelmiştir.

2.3.2 Bizans Döneminden İstanbul'un Fethine Kadar Geçen Dönem

Son Roma İmparatoru I. Theodosius'un ölümünden sonra imparatorluk doğu ve batı olmak üzere ikiye bölünmüş, doğuyu Theodosius'un büyük oğlu Arkadius, batıyı ise küçük oğlu Honorius yönetmeye başlamıştır. Bu tarihten itibaren Doğu Roma'da 395'ten 1453 yılına kadar hakimiyeti sürecek Bizans İmparatorluğu kurulmuştur.



Şekil 2.6 İstanbul'un (4-7. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 21)

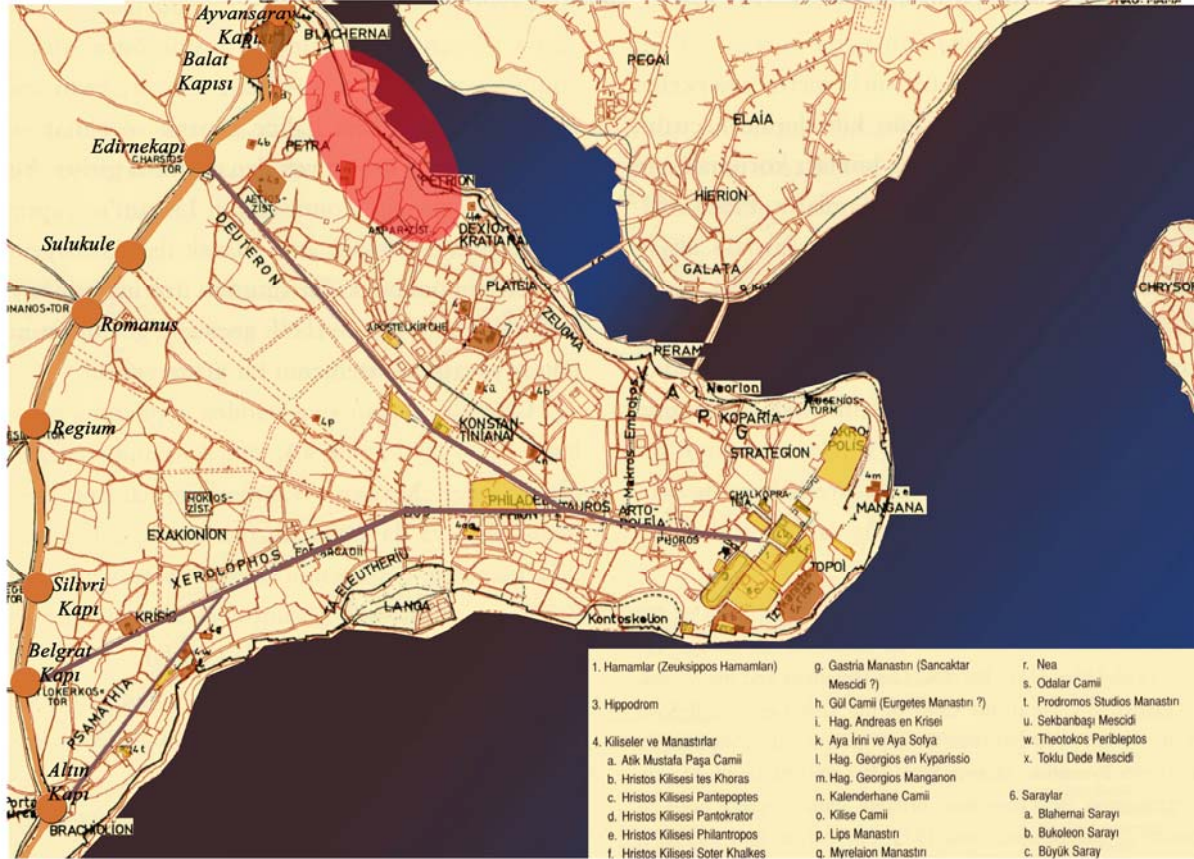
Osmanlı döneminde olduğu gibi, Bizans döneminde de ibadet yerleri, her cemaatin etrafında yerleştiği merkezlerdi. Haliç'e bakan tepelerde büyük dinsel yapılar, yamaçlarından kıyıya doğru da yerleşim bölgeleri oluşmuştur. Bu yamaçlardaki konutlar, merdivenle birbirine bağlanan taraçalar üzerine yapılmıştır. Yoksul halkın evleriyle zengin kesimin malikaneleri aynı sokakta, bazen yan yana bulunmaktaydılar. Büyük malikaneler iki katlı, kagirdi ve bazılarının iç avlusu ve harem kısmı bulunmaktaydı. Orta halli halkın konutları ise sokaklar boyunca yan yana sıralanmış olan ahşap veya kerpiç binalardı. Dokuzuncu yüzyıldan itibaren yapılan tipik kagir Bizans evleri nadiren iki-üç kattan fazla, cumbalı, kat silmeli, alçı pencere, demir pencere ve kapı kanatları olan, ahşap kapılı, kırma veya teras çatılı, dışarıdan kagir merdiveni olan yapılardır. İmparatorluğun iyice zayıfladığı 14. yüzyılda ise 50 bin-75 binlik nüfusun büyük kısmı mütevazî ahşap evlerde ve asgari gereksinimlerini karşılayabildikleri harabelerde yaşıyordu (Yılmaz, 2008:68).

Kent, Doğu Roma'nın başkenti olup Konstantinopolis adını aldıktan sonra yeni yönetim merkezi Sarayburnu'nun daha güneyine kaymıştır. Eski Akropol'ün güneydoğu ucunda yer alan ve 4. yüzyılda yapıldıktan sonra genişleyen Büyük Saray, Marmara Denizi'ne bakan tepede teraslar halinde inşa edilmiş, batısında da Hipodrom yer almaktaydı.

Konutların biçimleri ve kent planlamasına göre semt yerleşimleri hala bilinmemektedir. Gene de kent içindeki bölgelerde 5-6 katlı yapılar olduğunu varsayabiliriz. Ancak bunların giderek çoğalması, hem evlerin yüksekliğine hem de aralarında bırakılması gereken mesafeyle ilgili katı kısıtlamalara yol açmıştır. Bu yasalar sadece merkezdeki oturma koşullarını ve kuşkusuz yeterli olmayan su gereksinimini düzenlemenin dışında, imparatorluğu temsil kaygısıyla da olacak, kent görüntüsünün estetik bir nitelik taşımasını amaçlamaktadır. Bu ise büyük sütunlu caddelerin yapılması, sokaklara ve meydanlara heykeller ve anıtlar yerleştirilmesi, aynı zamanda kamusal ve dini yapıların mozaik ve heykellerle süslenmesi ile sağlanmıştır (Müller, 2007: 20-21). 12.-14. yüzyıllar arasında çıkan yangınlar ve meydana gelen depremler sonucu büyük sütunlu caddeler yıkılmış, caddelerin iki yanında sütunlar yerine ağaçlar yer almaya başlamıştır.

II. Teodosios dönemine gelindiğinde Konstantinopolis'in yedi tepesinin dördü anıtlarla bezenmişti. Birinci tepede Augusteion, Hipodrom ve ilk Ayasofya Kilisesi bulunuyordu. İkinci tepede, ortası sütunlu Konstantin Forumu, üçüncü tepede Theodosius Forumu ve dördüncü tepede Havariyyum Kilisesi yükseliyordu. Her ne kadar bu yapılar ve arsaları gelecekte kentin odak noktaları olmaya devam edeceklerse de, 15. yüzyılda onların yerlerini alan Osmanlı komplekslerinden farklı bir anıtsal nitelik taşıyorlardı. Osmanlı kentinde anıtsal

yapının minareler, kubbeler gibi dikey elemanlar belirlenmesine karşılık, erken dönem Bizans kentinde ufuk hattı o denli önem taşımıyordu. Ama Constantinus dönemi gibi erken bir devirde dahi zamanın şeref sütunları kentin silüetini tekdüzelikten kurtarıyordu. Justinianos döneminde birinci tepede Ayasofya'nın ve Aya İrini'nin yükselişi ve dördüncü tepede Havariyyun Kilisesi'nin inşası, Haliç'ten görülen kent silüetini değiştirmeye başlamıştı. Osmanlı döneminin kent imajı, 6. yüzyılda başlayan bu sürecin devamını oluşturur (Çelik, 1996: 17–18).

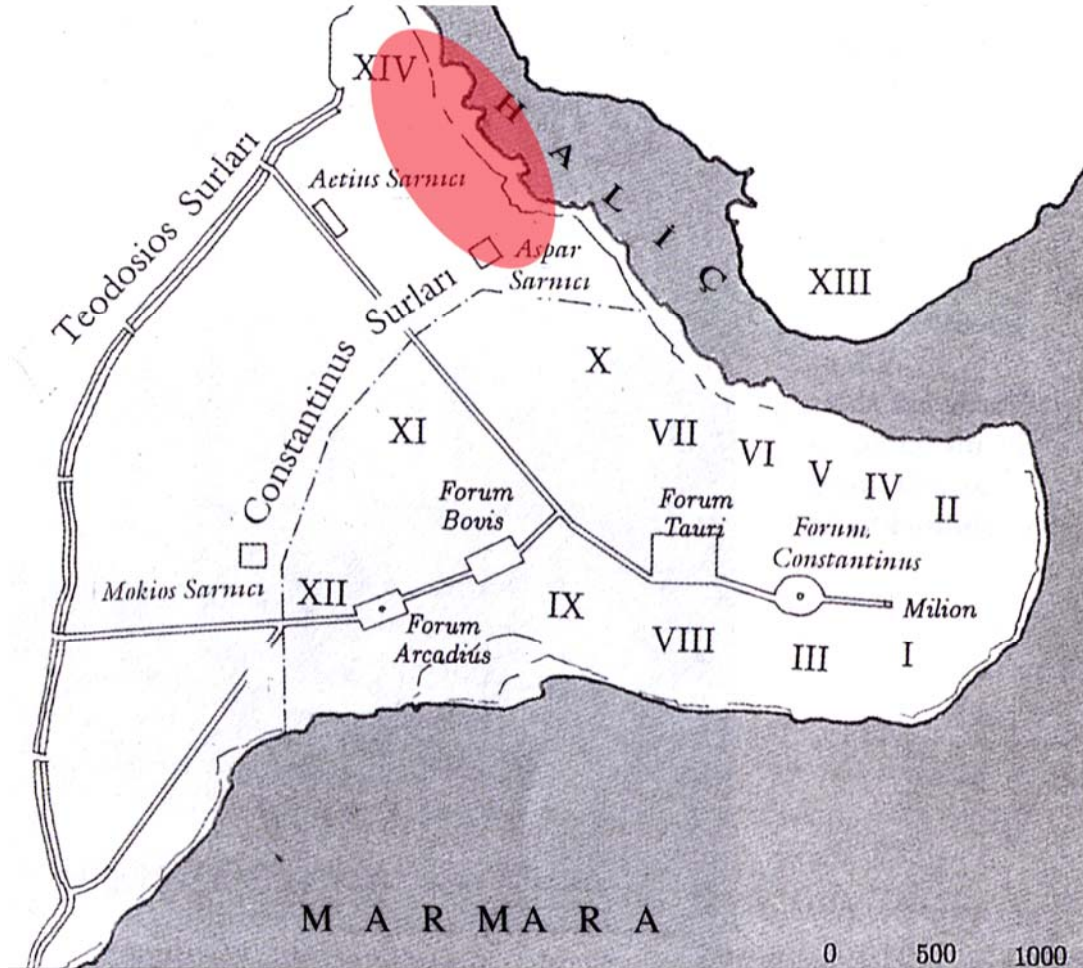


Şekil 2.7 İstanbul'un (8–12. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 25)

Bizans'ın mimari üslubundaki gelişmeler konut mimarisine de yansımıştır. 6. yüzyıldan itibaren Bizans konut mimarisi Roma'daki prototiplerden farklı bir gelişim çizgisi izlemiştir. 10. yüzyıla gelindiğinde, tipik bir Bizans evi iki veya üç katlıydı ve üst katlar her zaman zemin kat alanının dışına taşmaktaydı (Çelik, 1996: 19).

Bizans İmparatorluğu'nun bir diğer yönetim merkezi, 14. Bölge olarak bilinen Blahernai, yani bugünkü Ayvansaray'da idi. Bu bölge 5. yüzyıldan itibaren bir sarayın varlığı bilinmektedir. 11. yüzyılda imparator Aleksios Komnenos (1081-1118) sarayı genişletmiş, 12. yüzyılda da saraya ek yapılar yapılmıştır. Blahernai Sarayı, Haliç'e ve kente hakim manzarası

olan bir tepenin yamaçlarında yer alması ve korunaklı bir yerde olması bakımından imparatorların ilgisini çekmiştir. İmparatorlar genellikle buraya deniz yoluyla gelmekte, Ksiloporta Kapısı'nın önündeki rıhtımda karaya inmekte ya da atla Haliç kıyısını takip etmekteydi (Yılmaz, 2008:26-27). İmparator sarayının bu bölgede oluşu çevresinde yerleşim yoğunluğu oluşmasına neden olmuştur.



Şekil 2.8 Bizans kentinin on dört bölgesi (Çelikzincir, 2006:13)

Arkadius'un oğlu olan II. Theodosius zamanında (408-450) kent sınırları genişlemiş ve saldırılara karşı yeni ve daha güçlü bir sur sistemi inşa edilmiştir. II. Theodosius Surları ile kent, uzun süre değişmeyecek sınırlara ulaşmıştır. Haliç de kentin kuzeyini boydan boya sınırlayan geniş ve emin bir sığınak haline gelmiştir. Böylece Haliç'in, kent yaşamına katkısı artmıştır (Yılmaz, 2008:13).

Yeni surlar, kentin yedi tepesini çevrelemekteydi. Constantinus'un kentine üç tepe daha eklenmişti. Konstantinopolis'te yedi tepe olması, Eski Roma'daki tepe sayısına eşit olması bakımından önemliydi (Yılmaz, 2008:12).

Kentin var olan deniz surları bugünkü Ayvansaray semtine kadar uzatılmıştı. Yer yer kare planlı burçlarla takviye edilen Haliç surları üzerinde denize giriş ve çıkış izni veren ve iskelelerle bağlantı kuran kapılar yer almaktaydı. Surların üzerinden yer alan kapılardan Palati (Balat) ile Petri Kapısı arasında kalan Fener Kapısı'ndan girilen mahalleye de "Fanarion" yani Fener denilmekteydi. Fener Kapısı'ndan doğuya doğru uzanan surlar iki sıra duvardan oluşmakta, deniz kıyısında olan sur kırık bir çizgi şeklinde iken, diğer bir sur yay biçiminde uzanmaktaydı. Bu duvarlar arasında kalan açık alana da, "Petrion" adı verilmekteydi. Petrion ile surların birleştiği yerde, Diplophanarion adında bir, deniz surları ile birleştiği yerde ise Fener Kapısı ve Petri Kapı olmak üzere iki kapı vardı (Çelikzincir,2006: 5). Ayrıca Kynagon (Avcı – Küngöz) kapısı ile Porta Fenari (Fener Kapısı) arasında yer alan Porta Basilique (İmparatorluk Kapısı) Blachernai Sarayı'nın kapısıydı (Karakisi, 1999: 24). Bu kapı Osmanlı döneminde Balat Kapısı olarak adlandırılmıştır.

Balat, eski bir Musevi yerleşmesidir. Burada Bizans döneminde Romaniot (Bizans Musevileri) tarafından kurulmuş sinagoglar bulunmaktaydı. 13. yy.da ise Karagümrük ve Balat arasında ki vadi, manastırların topladığı dini bir bölge olmuştur. Pammakaristos (Fethiye Cami) ve Khora (Kariye Cami) bu bölgede ki önemli manastırlardır (Yücel,1996: 4). Ayrıca bu dönemde Bizans Musevilerince kurulmuş sinagoglar da vardı. 1694 tarihli bir onarım fermanında Ahrida, Yonbol, Çana ve Veria Sinagoglarının var olduğu anlaşılmaktadır (Karakışı,1999: 24).

Bizans döneminde kent 14 bölgeden oluşmaktaydı ve Balat ve Fener'de 14. bölgede bulunmaktaydı. Kentte her bölge 'Curatır' veya 'Regionarchis' denilen idareciler tarafından yönetilmekteydi.

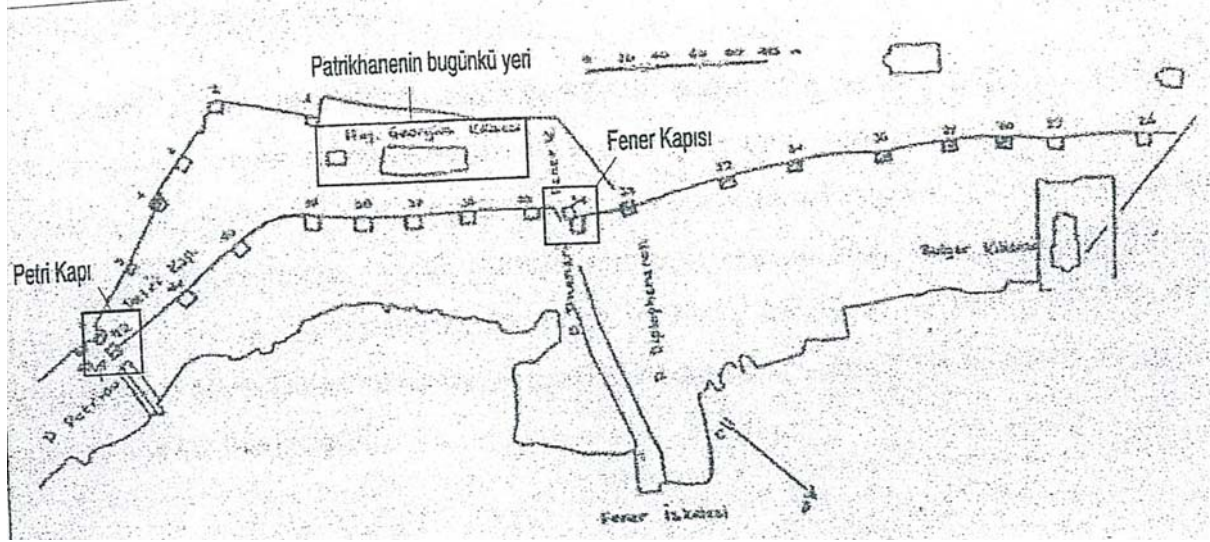
Bizans döneminde, Balat semti önemli nüfus değişimlerine uğramıştır. Özellikle 4. Haçlı seferi sırasında ki Latin istilasında, bir kısmı istenilerek çıkarılan yangınlar sonucunda Balat bölgesinde birçok ev yanmış, buradaki ahali Adalara ve Anadolu yakasına göçmüştür. Bir kısmı da devlet büyükleriyle beraber İznik'e gitmiştir (Engin, 1997)

Bu dönemde, yerleşik nüfus çeşitli azınlıklardan oluşmaktaydı. Hristiyan ve Musevi Bizans ailelerinin yanı sıra deniz ticaretini elinde bulunduran Venedikli, Cenevizli, Pizzalı ve daha da eski amalfilili denizciler bütün güney Haliç boyunca yerleşmişlerdir. Yahudiler ise özellikle Balat ve çevresinde yerleşmişler ve burada sinagoglar kurmuşlardır.

Haliç kapalı bir liman olma özelliğinden dolayı deniz ticaretinin yoğun olarak gerçekleştirildiği bir bölge olmuştur. Bu nedenle deniz ticaretini ellerinde tutan Venedikli ve

Cenevizli tüccarlar da görkemli evler inşa ederek, kıyı boyunca yerleşmişlerdir. Ticaret ve nüfusun da etkisiyle elçi konaklarının da bu bölgede toplanması Haliç'in dünya ile iletişimin kurulduğu önemli bir merkez olmasını sağlamıştır (Çelikzincir,2006: 6).

Balat bölgesi İstanbul'un Osmanlılar tarafından fetih edilmesinden önce tutsakların esir olarak tutulduğu bir yer olarak bilinmekteydi.

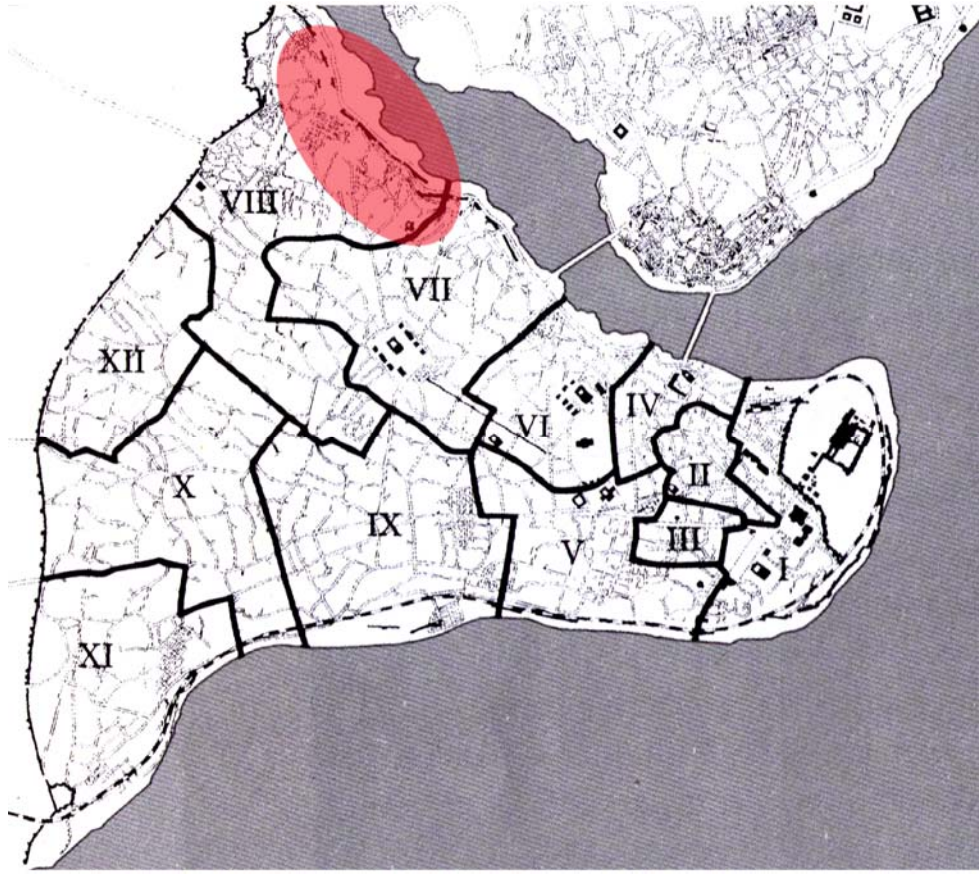


Şekil 2.9 Bizans döneminde Sahil Surları ve Fener Bölgesi (Çelikzincir, 2006:6)

2.3.3 Fetihten 19. Yüzyıla Kadar Geçen Dönem

İstanbul şehrinin fethi Osmanlı donanmasının Marmara ve kara surlarına göre daha zayıf olan Haliç surlarını geçerek, donanmanın Haliç'e indirilmesi ile gerçekleşmiştir. Osmanlıların şehre girişi Balat civarında ki surlardan gerçekleşmiştir.

İstanbul'un 1453'de II. Mehmet tarafından fethi ile beraber yeni başkentte sosyal, kültürel, fiziksel gelişimi etkileyen yeni bir dönem başlamıştır. Kentte işlev dağılımı Bizans dönemindekine göre fazla değişmemiştir, fakat kentin sosyal yapısına, yaşam biçimine, mimarisine İslam kültürünün özellikleri yansımıştır. İslam hukuku, sosyal ilişkilerin ve davranışların yanı sıra iskan biçimini de etkilemektedir. Osmanlı döneminin gelişmelerine ve İslam kültürüne bağlı olarak, Haliç kıyılarının gelişmesi de farklılık kazanmıştır (Yılmaz, 2008:15).



Şekil 2.10 Fatih tarafından oluşturulan İstanbul nahiyeleri (Çelikzincir, 2006:20)

Osmanlı kentleri kendi gelişim prensiplerine ve topografik özelliklerine bağlı olarak, dağınık, düzensiz ve organik bir planlama içerisinde meydana gelerek, batının kuvvetli aksiyel düzenlerinden ve kent biçimlerinden uzak bir karakterde gelişimini sürdürmüştür (Büyükbaşaran, 2001: 47).



Şekil 2.11 İstanbul'un (15–16. yüzyıl) önemli yapıları (Wiener, 2007: 32)



Şekil 2.12 15. yüzyılın sonunda Giovanni Andrea Vavassore'ye ait gravür (Wiener, 2007: 33)

Osmanlıların şehri ele geçirmesinden sonra nüfusta önemli bir değişim yaşanmıştır. Şehrin yağmalanmasın izin verilen 3 günlük süre içinde önemli bir miktarda nüfus şehri terk etmiştir. Fetihten sonra boş kalan İstanbul'a Fatih Sultan Mehmet şehri yeniden kurmak ve güçlendirmek için özellikle Anadolu dışından ve Balkanlardan binlerce kişiyi getirtmiştir. Bu göç eden nüfus arasında Bizans Musevileri de yer almaktaydı. Bu nedenle 15. yy.ın ikinci yarısından itibaren İstanbul Balat'ta Musevi yoğunluğu önemli ölçüde artmıştır.

Kente gelen gayrimüslimler, kendi aralarında dinlerine ve milletlerine göre ayrılarak, genellikle Bizans döneminden beri var olan gayrimüslim bölgelerine yerleşmişlerdir. Gayrimüslimlerin ikamet ettikleri bölgeler deniz kenarında, çoğunlukla Haliç kenarındadır. Her milletin başında kendi dini lideri bulunmaktaydı. Rumlara Ortodoks Patriği, Ermenilere Gregoryan Patriği, Yahudilere Hahambaşı önderlik etmekteydi (Yılmaz, 2008:77).

Müslüman yerleşmeleri İslam yerleşim dokusuna uygun olarak gelişmiştir. Cami çevresinde gelişen mahallelerden oluşan kentte, fetihten sonra ilk zamanlar kiliseden camiye çevrilen yapıların etrafında mahalleler şekillenmiştir.

Osmanlı döneminde eski kentlerde yeni mahalleler oluşturularak yerleşme sistemi

uygulanmış, bu yerlerin iskanı ise planlı yer değiştirmelerle yapılmıştır. Bu yerleşmelerde, mahalle kavramı oluşmuş, etnik ve dinsel kökenleri ayrı toplulukların oluşturduğu mahalleler meydana gelmiş, eski yerleşmelerde ise oluşturulan yeni mahallelerde konut alanlarının gelişmesi sağlanmıştır.

Balat, Fatih Dönemi vakfiyesi içindeki 17 Musevi mahallesinden biriydi. Buraya ilk yerleştirilen Makedonya'nın Kastorya kentinden getirilen gruptu. Aynı dönemde, Selanik'ten de bir grup Musevi getirilmiştir. Bulgaristan'ın Yanbol şehrinden, Makedonya'nın Veria, İştip şehirlerinden de birçok Musevi Balat'a getirilmiştir. 15.yy. sonlarında, İşpanya'da zulüm altında yaşayan ve kendilerine yurt arayan Museviler, 2. Beyazıt tarafından Osmanlı Devleti topraklarına davet edilmişlerdir. Bunlarında büyük bir kısmı dindaşlarının yanına Balat'a yerleşmişler ve diğerlerinden çok destek görmüşlerdir (Karakışı,1999: 25).

Fatih Sultan Mehmet, fetih sırasında boş kalan Patriklik makamını yeniden faaliyete geçirmek istemiş, bunun üzerine seçilerek göreve gelen yeni patrik de bugün Fatih Camii'nin yerinde bulunan Havariyun Kilisesi'nde göreve başlamıştır. Daha sonra çeşitli nedenlerden dolayı yer değiştiren Patriklik makamı sırayla Pammakaristos Kilisesi, Vlah Sarayı Kilisesi ve Balat'ta bulunan Agios Dimitrios Kilisesi'nde görev yapmıştır. Son olarak da, 1600 yılında Petrion sınırları içinde yer alan Agios Yeorgios Manastırı'na taşınmıştır (elikzincir,2006: 7). 1660 Ayazmakapı yangınından sonra Eminönü'nde Bahçekapı, Tahtakale ve Yemiş iskelesinde oturdukları bilinen Museviler bu yangından sonra Balat ve Hasköy'e yerleştirilmişlerdir. Bu sayede 17. yy.da diğer Musevi grupların da katılmasıyla etkin bir Musevi cemaati oluşturulmuştur. Böylece azınlıklar kendilerini Müslüman kitlesi içinde azınlık gibi hissetmemekte, dinleri ve ayinlerini birlikte uygulayabilmekteydiler. Bir araya toplanmış azınlıkların denetimi ve azınlıklar üzerindeki yargı yetkisinin dinsel önderlerle kullanılması, denetimi Türkler açısından avantajlı hale getirmiştir.

Bazı kaynaklara göre Balat ve Fener mahalleleri, İstanbul'da tesis olunan ilk Türk mahalleleri olmuş, ancak Türklerin bu bölgeleri benimsemesi ve daha çok Eyüp, Tophane gibi semtleri, ana caddeler etrafını yerleşmek için seçmelerinden dolayı bu bölgelerde çok az yoğunlukta Müslüman nüfus yaşamıştır.

Bölgede Yahudilerin dışında 18.yy. başlarında Balat'ın iç kısımlarında 800 kadar Ermeni'nin de oturduğu çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir. Ayrıca bölgede yerleştirilen diğer bir azınlık grupta Rumlardır. Özellikle Balat'ın Fener'e yakın bölümlerinde, Tahta Minare Mahallesi çevresinde yerleşmişlerdir. Bölgeye Osmanlı döneminde ingenelerde yerleştirilmiştir.

Tarihçiler 2. Beyazıt saltanatının (1481 – 1512) ortalarında nüfusun 200.000 ‘ yaklaştığı ve bu nüfusun yaklaşık yüzde 10 ‘unun Haliç kıyıları ve özellikle Eyüp ve Balat’a yerleşmiş olduğunu ifade etmektedir (Erbakan,1998: 68).

Osmanlı döneminde, Balat’ta yaşayan azınlıkların mesleklerine değinecek olursak; Yahudiler, ticaret ve bankacılık alanında başarılı olmuşlar ve aynı zamanda simsarlık ve gümrük işleri gibi çok gelir getiren meslekleri tercih etmişlerdir. Bunun yanı sıra tercümanlık, doktorluk ve eczacılık gibi meslekleri de icra etmişlerdir. Ermeniler ise fırıncılık, pastırma üreticiliği, hamallık, badanacılık gibi işlerin yanında 17.yy. sonunda Yahudilerin avantajlarını yavaş yavaş elde etmeleri ile 18.yy.da sarraflık ve bankerlik gibi ticari işlerde yapmaya başlamışlardır. Ayrıca mimarlık, mühendislik ve doktorluk gibi mesleklerde de çalıştıkları çeşitli kaynaklarda geçmektedir. Çingeneler ise ayı oynatıcılığı ve cambazlık gibi geleneksel mesleklerinin dışında demircilik ile de ilgilenmişlerdir.

Osmanlı döneminde Haliç’teki her iskeleye çeşitli mallar inerdi. Burada uğranılan son iskele Balat kapısındakidir. Özellikle 17. yy.da Balat iskelesine büyüklü küçüklü her türlü yük gemisinin yanaşabildiği vurgulanmaktadır. Bu büyük iskeleye her türlü mal daha da önemli olarak kentin içerisine ilişkin olarak boşaltılmaktaydı (Engin, 1997).

Dış Balat, Balat’ın kıyı şeridini oluşturmakta ve burada Haliç yoluyla İstanbul’un diğer bölgeleriyle iletişimi sağlayan iskeleler de bulunmaktaydı. Bunlar, Eminönü’nde ki hallerle bağlantılı olan, meyve ve sebze gelişi için kullanılan yemiş iskelesi, odun iskelesi, Eyüp ve Galata arasında ki ulaşımı sağlayan vapur iskelesi, Hasköy-Balat arasındaki sürekli ve yoğun trafiği karşılayan kayık iskelesi olarak sayılabilir (Engin, 1997).

Surların iç kısmında bulunan ve sur boyunca uzanan bölge, Balat’ın en önemli ve canlı yerleşme alanıydı. Balat Kapısı’ndan girilerek semtin ticaret merkezine ulaşıldı. Buradaki dükkân sahiplerinin hemen hepsi Musevi’ydi. Ayrıca Rum, Ermeni ve Türkler de çarşı içinde çeşitli ticaret ve zanaat işlerinde çalışmaktaydılar. Cemaatlerin kendi içlerindeki sıkı bir iletişim içinde oldukları, ancak cemaatler arası ilişkilerin ve alışverişin mesafeli olduğu bilinmektedir (Engin, 1997).

Bölgede ki sosyal ve ticari açıdan önemli başka bir iş alanı ise meyhanelerdir. Müslümanlara haram olan içki ticaretinin gayrimüslimlere serbest olmasından dolayı bölgede çok sayıda meyhane işletilmiştir.

17. yüzyıldan itibaren Fener, seçkinler ve burjuvalar mahallesi haline gelmiştir. Bu dönemde sahilde dönemin zenginliğini temsil eden kagir evler inşa edilmiştir. İki ya da üç katlı, taş

tuğla almaşık duvarlı, kemerli, pencereleri demir şebekeli, çıkmaları taş konsollu ve kirpi saçaklı bu evlerin çoğu 1980’lerde Unkapanı-Eyüp yolunun genişletilmesi sırasında yok edilmiştir (Enç, 2009:30).

Bölgede gerçekleşen büyük yangınlar sebebiyle bölgede kentsel doku çok sık değişmiş, yeni yerleşim alanları oluşmuştur. Bölge 18. ve 19. yy.da Haliç kıyılarında ki ticari canlılığın azalması, 1894 depremi, yangınlar ve daha nitelikli yerleşme alanlarının oluşmasıyla önemini yitirmeye başlamıştır. Ayrıca 19. yy.da balıkçılık ve liman işletmeciliği faaliyetleri azalmaya başlamış, sağlık açısından da elverişsiz olmaya başlaması bölgede bulunan yüksek gelirli kesimin taşınmasına yol açmıştır.

Her geleneksel kentte olduğu gibi, İstanbul’da da azınlıkların yaşayacağı alan sınırlandırılmış ve belirlenmiştir. Burada bulunan konut ve özellikle kilise, okul, yetimhane gibi binaların yapımı-onarımı ve altyapısal tesislerin genişletilmesi veya onarımı özel izne bağlıdır. Bütün bu uygulamaların sonucunda yer darlığı ve sıkışık bir yerleşme düzeni ortaya çıkmış ve bu durum kentsel hizmetlerin düzensizliğine ve temizliğin noksanlığına neden olmuştur. Osmanlı döneminde bu tür hizmetlerin yerine getirilmesini cemaatten beklemekteydi (Erbakan,1998: 127).

Hükümet tüm azınlıklarla birlikte Musevilerin, dillerine, dinlerine, okullarına, mahkemelerine, hastanelerine, medeni hallerine karışmamış ancak onları Müslümanlardan ayrı yerlerde oturtmaya, ayrı kıyafette gezmeye mecbur tutmuş, orduya, hükümet dairelerine sokmamış, ancak kendi kendilerini yönetmeye izin vermiştir (Erbakan,1998: 128).

Mimari de bölgede yaşayanların sosyal ve kültürel yaşantılarının bir yansıması olarak şekillenmiştir. Soylular, dini merkezlere yakın konumlanan taş konaklarda yaşarlarken, orta halli ve fakir aileler de ahşap ya da kâgir iki ila üç katlı binalarda yaşamaktaydılar. Senti önemli ölçüde etkileyen yangınlar nedeniyle bu mimari yerleşim zaman zaman değişimlere uğramıştır (Çelikzincir,2006: 9).

Fener’in günümüzde de varlığını sürdüren önemli yapısı Rum Ortodoks Patrikhanesi’dir. 1797’de kâgir eklerle genişletilen yapı, 1941 yangınından sonra kapsamlı bir onarım geçirerek yenilenmiştir. Yanındaki Aya Yorgi Kilisesi, patrikhanenin resim kilisesi niteliğini taşımaktadır (Hagur,2005: 22).

Fener’in diğer anıtsal yapıları arasında bir avlu içerisinde gelişen kilise, misafirhane ve kütüphane binalarından oluşan Tur-i Sina yapı topluluğu Vlah Saray Kilisesi, Panayia Muhliotissa Kilisesi, Stefan Kilisesi gibi yapılar da önem taşımaktadır. Balat’ın ünlü

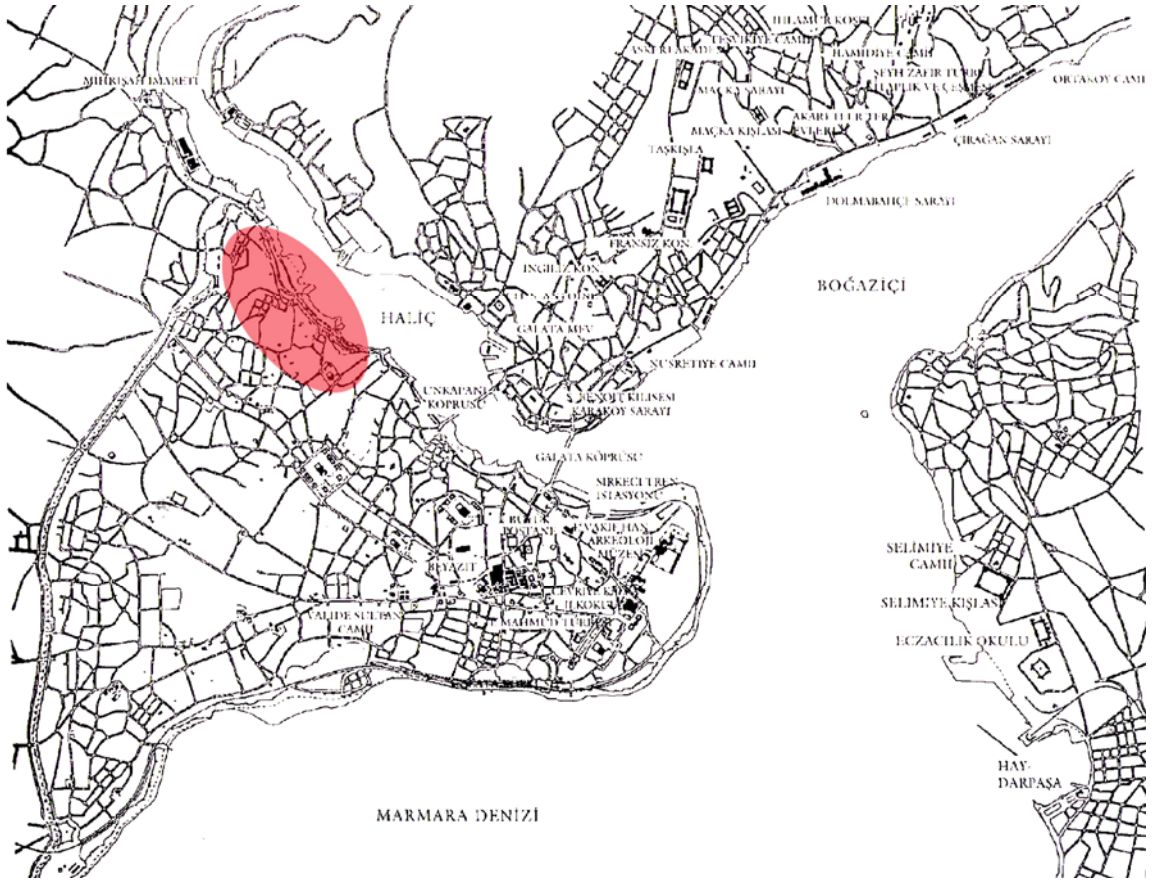
sinagogları Hevra, Selanikai Eliav, Neve Şalom, Yanbol, Veria ve Ahrida iç Balat'ta yer almaktadır. Ayrıca, çarşı hamamı, Ferruh Kethüda Camii, Ayios Dimitrios Rum Kilisesi, Surp Hreşdagabet Ermeni Kilisesi de bu kesimdedir (Hagur,2005: 22-23).

2.3.4 19. Yüzyılda Balat ve Fener Bölgeleri

19. yüzyıl İstanbul'un askeri, örgütsel, toplumsal yapısında büyük değişimlerin olduğu, bu değişimlerin kentsel mekana da yansıdığı bir dönemdir. Askeri yenilgilerin hızlandırdığı reformlar ve Avrupa ülkeleri ile ilişkiler sonucunda karşılaşılan ve benimsenmeye başlanan yeni ilkeler, 19. yüzyılda sonuçlarını göstermiştir. 18. yüzyılda üst tabakada başlayan Avrupa yaşam tarzını benimseme olgusu, 19.yüzyıl İstanbul'unda giderek halk kitlelerine yayılmıştır. Teknolojide, kurumlaşmada ve kentsel mekanda geleneksel yapı sorgulanmış ve dünyaya ayak uydurma gereği duyulmuştur. Sanayileşme ve sömürgeleşme ile giderek zenginleşen Batılı ülkelere karşılık Osmanlı İmparatorluğu, çağın gelişmelerine ayak uyduramamış, toprak kaybetmeye başlamış ve imparatorluğun ekonomisi zayıflamıştır. Bunun üzerine saray önce askeri alanda olmak üzere eğitim, toplumsal, idari, ekonomik alanlarda çeşitli reformlar yapmaya başlamıştır (Yılmaz, 2008:21).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti, Batılılaşma çabalarına yönelik olarak çalışmalara başlamış ve Tanzimat Fermanı'nı ilan ederek, tüm Müslüman ve gayrimüslim Osmanlı tebaasının eşit haklara sahip olduğunu kabul etmiştir (Çelikzincir,2006: 9).

Kaybedilen topraklardan göç edenlerin İstanbul'a gelişi, ulaşımın kolaylaşması gibi sebeplerden ötürü kentin sınırları genişlemiş, Tarihi Yarımada'da ki işlevler yer değiştirmeye başlamıştır. Yeni yerleşim yerlerinin Avrupa tarzında oluşmasıyla Tarihi Yarımada eski önemini yitirmiştir.



Şekil 2.13 1789-1839 arası İstanbul'un planı (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 20)

19.yy başlarında eski kent surlarla çevrili olmaya devam ediyordu. Surların Marmara'ya ulaştığı nokta henüz külahlarını koruyan, Yedikule burçlarının meydana getirdiği pitoresk kompozisyonla belirmektedir. Sarayburnu'na devam eden surların önünde herhangi bir yerleşme yoktu. Topkapı Sarayı sahile kadar setler ve kasırlarla inmekte, Sarayburnu'nda büyük sahil sarayı ile yukarı platodaki harem arasında büyük bahçeler bulunmaktaydı. Şehrin Marmara'dan görünen silüetine bugün de hakim olan büyük camilerin arasını boyutsuz ve homojen bir doku olarak mahalleler doldurmaktaydı. Eminönü'nden itibaren Haliç Sahilinde kagir yapılarla dolu bir sahil hattı ve onun arkasında Hanlar Bölgesi gelmekteydi (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 18).

Bu dönemde yangınlar sonucu birçok yerde ahşap evlerin yanması ve Anadolu ve Rumeli'den kente göçün artmasıyla kent nüfusu artmış ve konut sorunu ortaya çıkmıştır. Göç ederek İstanbul'a gelen bekar erkekler ve aileler genellikle sur dışında bulunan semtlere ve iş bölgelerine yerleşmiş, böylelikle kentin etrafında alt gelir gruplarının yaşadığı bölgeleri oluşturmaya başlamıştır. Bu gruplar daha sonraki dönemlerde gecekondulaşma şeklinde mekansal yapıyı da etkilemişlerdir.

Ticaret hayatının gelişmesiyle yangınlarda kolay yanan ahşap hanlar yerine daha büyük kagir hanların yapımı Tarihi Yarımada'da kent dokusunda görülen önemli bir değişimdir. Bu dönemde hanlar yabancı tüccarlar için barınma işlevini yerine getirmesinin yanı sıra daha çok mal yapım-üretim amacına da yönelik yapılıyorlardı.



Şekil 2.14 1871 yılları arası İstanbul haritası (Çelikzincir, 2006:32)

Batılılaşma çabaları, yangınlar ve imar yönetmeliklerinin etkisiyle değişen geleneksel yerleşme dokusu beraberinde konutları da etkilemiştir. Avluların kaybolması, oluşturulan mikroklima konforunun yitilmesine ve iç ve dış mekanların arada bir geçiş mekanı olmaksızın doğrudan bağlanmasına neden olmuştur. 1850'li yıllardan sonra da bu talimatların doğrultusunda ahşap binalardan kagir binalara geçilmiştir. Yapı talimatları bu gibi hükümlerin yanı sıra çok katlı hükümlerde içermekteydi. Örneğin, konut modeli olarak, taş duvarlı, cephesinde cumbalar ve büyük çıkma saçaklar bulunmayan bir konut önerilmiştir. Halbuki İstanbul'un karakteristik evi ahşaptan, cumbalı ve büyük saçaklıdır (Erbekan, 1998:99).

Kentsel yapıda devam eden değişimler, kentsel alanlarda yeni konut biçimlerinin görülmesine neden olmuştur. Bu yeni bina türleri önce gayrimüslim mahallelerinde gözükmemektedir (Yahudhane vb.). Orta tabakanın oluşması ve arazi değerinin artması sıra ev ve apartmanların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sıra evleri ve apartmanlaşma, sabit kalan yapı alanında yoğunluğun artmasına neden olmuştur. Yoğunluğun artması yapı alanında dış mekanlarının

boyut ve oranlarının kontrolsüz yapılanma ile değişip anonimleşmesine neden olmuştur (Erbekan, 1998:99).

Osmanlı Devleti içindeki özel konumları sayesinde giderek zenginleşen Fener aileleri, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren özellikle Kuruçeşme, Arnavutköy ve Tarabya'da yalı, köşk ve konaklar yaptırarak bu bölgelere taşınmışlardır. Ancak Rumların Osmanlı Devleti ile olan ilişkileri, bağımsız Yunanistan devleti kurma amacıyla saraya ihanet etmeleri sonucu bozulmuş ve bu nedenle Fenerli Beyler, Eflak Boğdan Prenslığı ve saray tercümanlığı gibi üst düzey devlet görevlerinden alınmışlardır. Fener bölgesinin önemi azaltan bu gelişmeler karşı kıyıda yer alan Galata, Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinin gelişimini hızlandırmıştır (Çelikzincir,2006: 9).

Balat bölgesinde ise balıkçılık ve liman işletmeciliği faaliyetleri azalmaya başlamış ve sağlık yönünden sakıncalı bir hale gelmiştir. Sık sık çıkan yangınların da etkisiyle semt sakinlerinin en zengin kısmı olan Museviler bölgeyi terk etmeye başlamıştır.



Şekil 2.15 1900 yılları arası İstanbul ve civarı (Çelikzincir, 2006:3)

19. yüzyılda Balat, karanlık görünümlü, dar ve havasız sokaklardan oluşan, nemli ve fakir bir semt olarak bilinmekteydi. Haliç'e sınırı olan evlerde olan nem semti sağlıklı yapan batakhane haline getirmişti. Balat'ın Kasturya bölgesi aşağı kesimlere göre daha geniş sokakların bulunduğu rahat bir yerleşime sahipti. Dini merkez olan sinagoglara komşu olan evler iki katlı tuğladan oluşmaktaydı (Karakişi, 1999:27).

18. ve 19. yüzyılda Fener'in sahil boyunda semtin tanınmış Rum ailelerinin yalıları yer almaktaydı. Günümüzde bu yapıların bir çoğu yok olmuştur. Kagir ve ahşap yapılardan oluşan ve çoğu yerde yangınlardan sonra mahalleler yeniden kurulurken, yapılan planlarla birbirini dik kesen ortogonal bir sokak dokusu sergileyen surların ardındaki bölge, giderek yükselip Fatih ve Çarşambaya doğru uzanmaktaydı (Enç, 2009:32).

19. yüzyıl çok katlı yapılaşmanın başladığı dönem olmuştur. Fener ve Balat bölgelerinde de dar parsellerde yerden maksimum oranda fayda sağlayacak konut biçimi olan sıra ev ve ikiz evlerin yapılmaya başlandığı dönem olmuştur.

19. yüzyılda, İstanbul'un toplam nüfusunun 17. yüzyıla göre oldukça azaldığını, yüzyıl sonlarına doğru ise göçlerin etkisiyle arttığını görmekteyiz. II. Mahmut döneminde İstanbul, Üsküdar ve Galata'nın toplam nüfusu 359 bin olarak kaydedilmekte, 1876 yılında ise 873.565'e ulaşmaktaydı. 20. yüzyılın başlarında kentte 762.902 Müslüman, 193.152 Rum, 104.856 Ermeni, 59.253 Yahudi, 4782 Bulgar, 3300 Katolik ve 170 Protestan yaşamaktaydı. Çingeneler ve geriye kalan halk eklenince, nüfusun 1.150.000 olduğu varsayılabilmektedir. Bu artan nüfus, daha çok Boğaz çevresindeki yeni imara açılan bölgelere yerleşmiştir (Yılmaz, 2008:22).

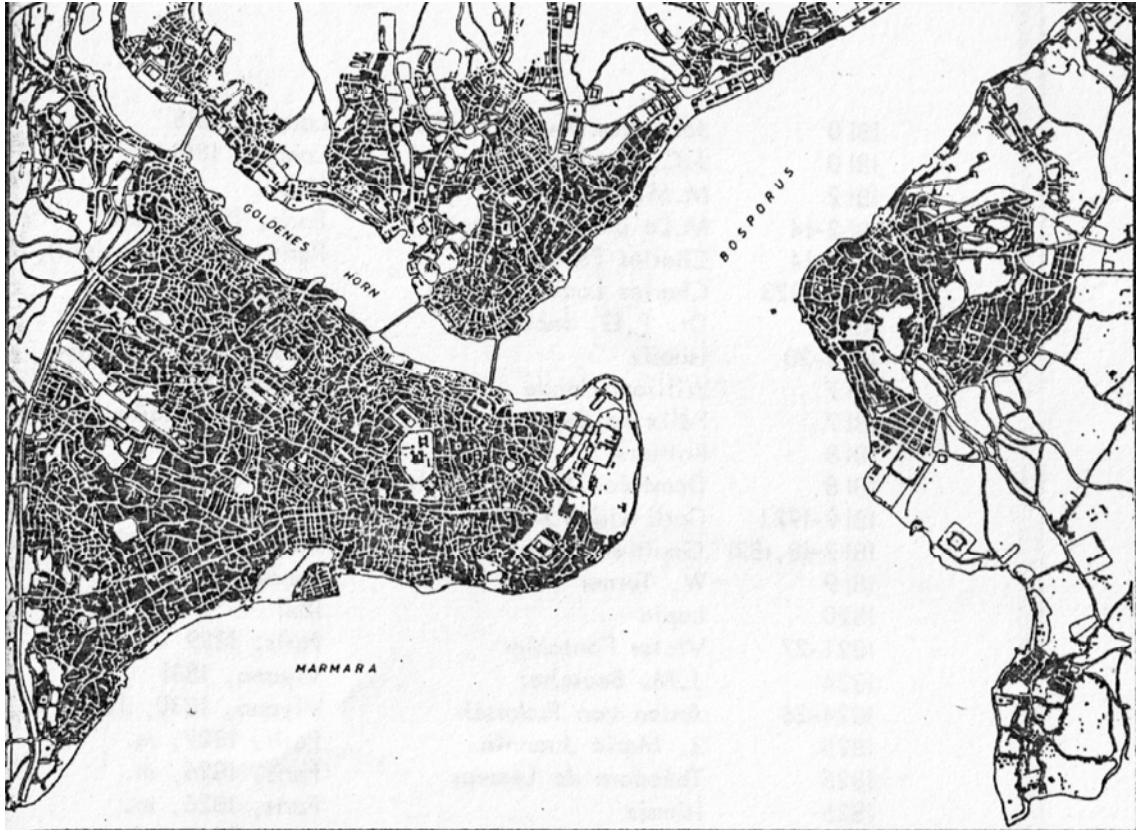
1838 yılından 1908 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu ekonomik krizi ve teknolojik geri kalmışlığı aşmak için Batı örneklerinden esinlenerek bir dizi reform hareketi işine girişmiştir. Osmanlı toplumunun yapısına uygun olmayan bu reformlar istenilen amacına ulaşamamış, başkent olan İstanbul bu reformlardan fazlasıyla etkilenmiştir.

3. 19.YÜZYILDA FENER-BALAT BÖLGESİNİN GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Batılı anlamda kurumsal yapıda getirilen değişiklikler, sanayileşmede atılan ilk adımlarla birlikte yeni teknolojinin ithali ve yine sanayileşmenin getirdiği göç, beraberinde gelen nüfus patlaması, şehirleşme ve şehirlerin planlanabileceği anlayışının yerleşmesiyle birlikte yapılan çalışmalar, sosyal yapıda, kültürel yapıda ve kentin fiziksel dokusunda büyük değişimler dönemini başlatmıştır (Erbekan, 1998:91).

3.1 Demografik Gelişme ve Nüfus Yapısı

Avrupa'nın başlıca kentleri, İngiltere'de olduğu gibi, sanayi devriminin getirdiği bir hızla büyümüş veya Paris ve Viyana gibi başkentler hükümetlerin merkezîyetçilik politikalarından faydalanarak gelişmişlerdi. Osmanlı başkenti, sanayi devrimini yaşamamıştı, bu nedenle de Batıdaki olumsuz etkilerden uzak kalmıştı. Bunun yanı sıra, devletin kente karşı politikasında herhangi bir değişiklik olmadığından, imparatorluğun başkenti olarak ayrıcalıklı konumu devam etmekteydi (Çelik, 1996: 33). 19. yüzyılda İstanbul'daki nüfus artışı diğer Avrupa kentleri ile paralel olarak artmasına rağmen bu sonucu oluşturan nedenler farklı olmuştur.



Şekil 3.1 19. yüzyıl ortaları (Denel, 1982:IX)

İstanbul'da nüfus artışının nedenlerinden biri, güneydoğu Avrupa ve Rusya'nın güneyindeki kargaşadan kaçan Müslüman halkın Osmanlı devletine akınıydı. Bundan başka, kente gelen yabancı gayrimüslimlerin sayısında önemli artışlar olmuştu. 1840 ile 1900 yılları arasında İstanbul'a yerleşen 100.000 gayrimüslim, çoğunlukla kapitülasyonlar ve Avrupalı tüccar ve yatırımcılara tanınan diğer haklardan yararlanmak için gelmişti (Çelik, 1996: 33). Nüfus artışının bir başka nedeni ise yangın felaketinden kaçmak için halkın banliyölere rağbet etmesi olmuştur. Yoğun bir şekilde göç almaya başlayan İstanbul'da yeni kentsel tabakalaşma etnik ve dini ayrımlara göre değil sınıfsal farklılaşmalara göre oluşmaya başlamıştır.

1885 tarihli İstanbul nüfus sayımında cemaat ve etnik kökenlere göre incelendiğinde %44,06 Müslüman, %17,59 Rum, %17,10 Ermeni, %0,50 Bulgar, %0,73 Katolik, %5,05 Musevi, %0,08 Protestan, %0,11 Latin ve %14,78 diğer yabancılar olarak bir dağılım gösterdiği görülmektedir.

1885 sayımında yabancı nüfusun yüksek çıkmasının nedeni, kısmen Osmanlı vatandaşı gayrimüslimlerin yabancı devlet tebaasına geçerek sefaretlerin korunması altına girmeye çalışmalarıdır. Bu grubun ekonomik faaliyetleri ve dünya görüşleri Avrupalılara yakın olduğu için, İstanbul'un gelişmesine katkıları, artan Batılılaşma eğilimini güçlendirici yönde olmuştur (Çelik, 1996: 34). Genellikle ticaret işleriyle uğraşan gayrimüslim halk yerleşim alanı olarak Haliç kıyılarını seçmekteydiler. 19. yüzyıla kadar Musevi cemaatin yoğun olduğu bölge Balat iken, Rumların yoğun olarak bulunduğu bölge Fener'di. 19. yüzyılda ise Tarihi Yarımada ve Haliç'in uğradığı prestij kaybından Fener ve Balat bölgeleri de etkilenmiştir. Sefaret bölgesi haline dönerek çekiciliği azalan Balat'tan o dönemde Boğaziçi, Pera, Nişantaşı, Yeşilköy, Kadıköy gibi gelişmekte olan semtlere gayrimüslim halkın yanında varlıklı Müslüman halkta yerleşmeye başlamıştır. Varlıklı ailelerin buraları terk etmesi de bölgenin önemini azaltmış ve köhneleşme sürecini arttırmıştır.

Altıncı Daire-i Belediye (Pera, Galata, Tophane)	Yabancı	%47
	Gayrimüslim (Osmanlı Tebaasına Geçen)	%32
	Müslüman	%21
Dördüncü Daire-i Belediye (Beşiktaş, bazı Boğaz köyleri)	Yabancı	%10
	Müslüman	%43
1., 2., 3., Daireler	Yabancı	%1.5
İstanbul Yarımadası	Müslüman	%55

Çizelge 3.1 1885 yılı itibariyle İstanbul’da farklı bölgelerde yaşayan Osmanlı tebaasının dinlere göre ayrılımı (Büyükbaşaran, 2001: 57)

İstanbul’da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren belirli bir yerleşim modeli oluşmaya başlamıştır. Yabancılar eski Ceneviz Mahallesi Galata ile yeni uzantılarında, Müslümanlar ise genellikle İstanbul’da yaşıyorlardı. Oysa 19. yüzyılın ikinci yarısında hatırı sayılır bir Müslüman cemaati Haliç’in kuzeyine taşınmaya başladı. Her ne kadar gelir dağılımına göre mahalle nüfuslarına ilişkin verilere sahip değilsek de, Haliç’in kuzeyine yerleşenlerin Batılılaşmış üst sınıf Müslümanlardan oluşturduğunu söylemek yanlış olmaz. Bunun birbiriyle bağlantılı iki nedeni vardır. Birincisi, Avrupa değerlerine ve yaşam biçimine açılmış, onlara alışmaya çalışan bazı Türklerin Altıncı Daire’nin çağdaş belediye hizmetlerinden yararlanmak istemeleridir. İkincisi ise 1856’da sarayın Topkapı’dan Dolmabahçe’ye taşınması üzerine birçok yüksek devlet memurunun padişahı izlemeye kendilerini mecbur hissetmeleridir. Bu süreç Yıldız Sarayı’nın inşasından sonra da devam etmiş, yüksek gelirli Müslüman kesim sarayların etrafında mahalleler oluşturmuştur. Nüfus artışı ve dağılımının etkileri kentin fiziki büyümesinde de kendini göstermiştir (Çelik, 1996: 34).

İmparatorluk döneminde yapılmış sayımlara göre 1844 yılında nüfus yaklaşık 391.000 iken, 1856 yılında 430.000’e, 1878 yılında 547.437’e, 1886 yılında ise 851.527’e yükselmiş, geçen kırk yıllık süreç içinde nüfus iki kat artış göstermiştir. Kent nüfusu 1901 yılında ise 1.059.000’e artarak 19. yüzyıl sonunda bir milyona ulaşmıştır (Büyükbaşaran, 2001: 58).

3.2 Fiziki Gelişim

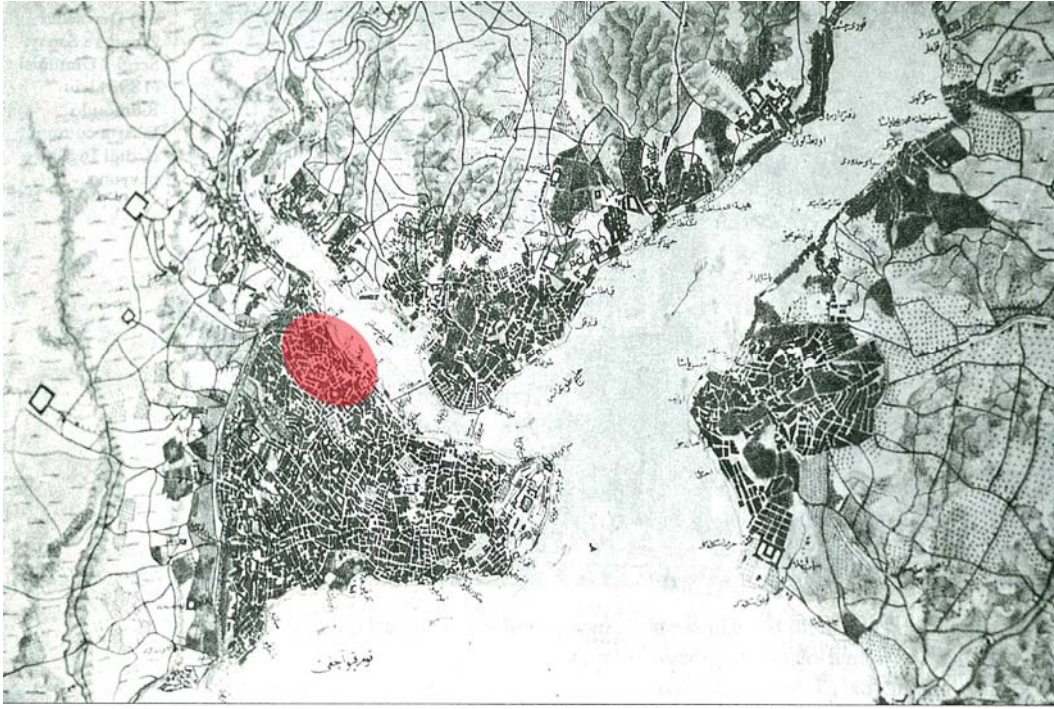
Kentin büyümesi, doğal gelişimi Osmanlı toplumu içindeki etnik ve dini grupların belirli yerlerde oturmaya teşvikiyle yüzyıllar boyunca denetlenmişti. Bu denetleme, kent içindeki belirli yerlerde bina kitlelerinin giderek yoğunlaşması ve boyutlarının büyümesi gibi görsel bir sonuç getirmiştir. Bunun nedeni ise sınıfsal farklılaşmadan çok, etnik ve dini farklılaşmaya göre biçimlenen geleneksel yerleşme yerlerinde, azınlık cemaatlerinin doğal nüfus çoğalmasından dolayı konut alanlarının genişlemesi, yeni binaların sayıca artması ve yeni gereksinimleri göre var olan binalara ek yapılması ile büyütülmesi Osmanlı yönetimince istenmediğinden, konut alanları sınırlı kalmış, arsa fiyatları artmış, var olan binalar kısıtlı arsa içinde dış alanlardan yer alarak büyümüşlerdir. Buna genel olarak yangın sonrası yeniden planlama inşaata konan çıkma, yoldan geri çekirme, yükseklik sınırlamaları ile önlem getirilmek istenmişse de uygulamada pek başarılı olunmamıştır (Denel, 1982: 42-43).

Bu büyümeye örnek olarak Balat'da Yahudilerin oturduğu yüksek yapıları verilebilir. Ailelerin odaları paylaşarak oturduğu bu yapılar sefalet apartmanları haline dönüşmüşlerdir.

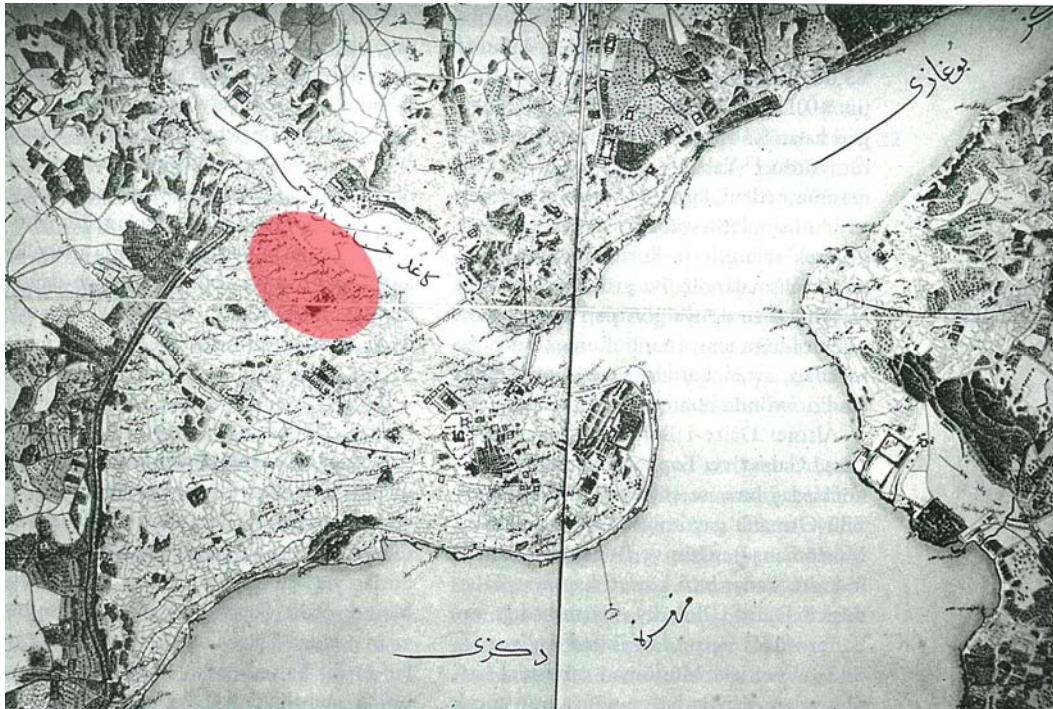
Tarihsel gelişme içinde mevcut doku bozulmamıştır. Bu bölge ile İstanbul tarafının yerleşmelerindeki doku arasında çok fark vardır. Türk mahallelerinin geometriden uzak sokak dokusunun bütünlüğü karşısında, ortogonal Fener-Balat dokusu birbirine dik-paralel sokaklar biçiminde gelişmiştir (Dizdar, 1989: 34).

B.R. Davies'in 1840'da çizdiği bir haritaya göre, Osmanlı başkentinde nüfus genellikle İstanbul yarımadası ve Galata'da yoğunlaşmıştı. İstanbul yarımadasını oluşturan üçgenin sınırı batıda Teodosios Surları'yla belirleniyor ve yoğun bir nüfusu barındırıyordu. Seyrek boş alanlarda ise bazıları eskiden Bizans sarnıçları olan bostanlar vardı. Yarımadanın batısında, surlara bitişik mahallelerdeki yol yapısından anlaşıldığına göre, kentin bu bölgelerindeki nüfus diğer bölgelere göre seyrekti (Çelik, 1996: 34).

19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ilk on yılında başkent fiziksel sınırlarında çarpıcı bir genişleme görüldü. Haliç'in kuzey yakasındaki büyüme üç yönde gerçekleşti: Taksim'den (Petit Champs) Şişli'ye doğru; Tophaneden sahili izleyerek Dolmabahçe'ye doğru ve Dolmabahçe'den Beşiktaş'ın sırtlarını aşarak Teşvikiye ve Nişantaşı'na doğru. Bu gelişmenin belki de en çarpıcı yanı, İstanbul yakasının Teodosios Surları'nın dışına taşmamış oluşudur (Çelik, 1996: 35)



Şekil 3.2 1871 İstanbul Haritası (Çelik, 1996: 32)



Şekil 3.3 1900'ler İstanbul Haritası (Çelik, 1996: 33)

Yerleşmeler, 19. yüzyılda kentin açık alanlarına doğru yayılma eğilimi göstermiştir. Sur içi bölgesi, surların dışına doğru taşarken, Galata-Beyoğlu, mezarlık alanları da içine alarak genişlemiş, Boğaziçi de, kuzeye doğru gelişmiştir. İstanbul panoramaları artık sadece anıtsal

değil, yeni işlevlerle ortaya çıkan yapı türlerinden etkilenmekte, eğitim, ekonomi, yönetim ve ticaret binaları kitleleriyle kentin görsel özelliklerini değiştirmektedir (Denel, 1982: 46). Kentin sur dışında gelişmesinin en önemli nedeni 19. yüzyılda gelişen savaş teknolojilerinin geldiği son nokta bu surların anlamsız kılınmasına yol açmıştır.

3.3 Kent Yönetiminde Reform

Osmanlı başkentinin demografik ve fiziksel büyümesi, idari sorunlara yeni bir yaklaşımı gerekli kıldı ve Tanzimat Fermanı'nın Batılılaşma doğrultusundaki reformları kent yönetimini kapsayacak biçimde genişletildi. Yeni Avrupalı nüfus da kentin vereceği hizmetlerin doğası kadar modelini de belirlemede önemli bir rol oynadı (Çelik, 1996: 36).

İslam dini ve onun siyaset anlayışına dayanan klasik Osmanlı kent yönetim biçimi, mümin bireyi ve cemaati esas alırken hükmi şahısları tanımamıştı. Bu nedenle belediye hizmetleri harfiyen tanımlanmış yönetim birimlerine değil, nihai olarak dini, etnik ve mesleki cemaatlere bırakılmıştı. Sadrazamın yönetiminde yetki kadılara bırakılmıştı. Dolayısıyla binaların yüksekliğini ve sokakların genişliğini belirlemek gibi birçok belediye görevi kadıların denetimindeydi. Başkent dört kadılığa ayrılmıştı. İstanbul, Üsküdar, Galata ve Eyüp. Her kadılık sadrazamdan sonra yetkili kişi olan şeyhülislama bağlıydı. Kadılıklar ise semtlere ve mahallelere bölünmüşlerdi (Çelik, 1996: 36).

Klasik Osmanlı sisteminde, modern belediye örgütlenmelerinin tersine temel belediye hizmetleri bölge sakinlerinin kendileri tarafından yerine getirilir, ancak kent yönetimi tarafından denetlenirdi. Ayrıca belediye tüzük ve yönetmelikleri tamamen yasallaşmamıştı ve çoğu kez fermanlar, adli hükümler, adet ve gelenekler gibi yazılı ya da yazılı olmayan çok çeşitli kaynaklara dayanmaktaydı (Çelik, 1996: 36-37).

Tanzimat öncesinin belediye sistemi olan 'bireysel hizmet' ya da vakıf yöntemi ile yönetim, 1836'da bireysellikten çıkarılıp hükümet üzerine geçirilmiş ve 'Evkaf Nezareti' adı altında bir bakanlıkta toplamıştır. Yeni benimsenen ekonomik ilişkiler ve yönetim biçimi, yeni kent merkezleri, yeni bir altyapı ve yeni kurumlar gerektiriyordu. Bu dönüşümün ilk halkası kentin en küçük birimi olan mahallelerin örgütlenmesiyle başladı. 1829'da mahalleleri yöneten imamlar yerine, halkın seçtiği 'muhtar' ve 'ihtiyar heyeti' getirilerek bireysel sistemden toplumsal yönetim sistemine geçilmiş oluyordu (Öğrenci, 1998: 12).

1855 yılında başlıca görevleri temel ihtiyaçların karşılanması, vergilerin toplanması, yol yapımı ve tamiri, kentin temizliği, loca ve çarşıların denetimi olan ilk belediye örgütü

Şehremaneti kurulmuştur.

Şehremaneti'nin kurulmasında üç ay sonra en önemli işlerinden biri sokakların kaldırımlaşması olan İntizam-ı Belde komisyonu kurulmuş, 1858'de bağımsız yapıya sahip Beyoğlu'ndaki Altıncı Daire-i Belediye göreve başlamıştır. (Çelik, 2007: 246).

Galata ve Pera'nın Avrupa etkisinde büyüyen bir bölge olmasına dayanması nedeniyle seçilerek 'Altıncı Daire' adı ile bilinen 'Galata ve Beyoğlu Numune Dairesi'nin kurulması, ismen bile olsa batıya, özellikle Paris'e benzemeye çalışmanın kanıtı olmuştur. Meclis-i Ali-i Tanzimat içinde kurulan 'İntizam-ı Şehir Komisyonunun' kurulması ve üyelerinin çoğunluğunun gayrimüslim Osmanlılardan seçilmesi de imar, temizlik ve denetleme işlerinin batı modeline yaklaştırılmaya çalışıldığı gösterir. Beyoğlu'nda denenen yeni belediye uygulaması, İstanbul'un diğer bölgelerine de yayılmaya çalışılmış, 1868'de kent 14 Daireye ayrılmıştı. Her daireden bir başkan ve üç üyeden oluşan 56 kişilik 'Cemiyet-i Umumiye' ve üyeleri hükümet tarafından seçilmiş 6 kişilik bir 'meclis-i Emanet' kurulmasıyla 'ebniye umuru'nun belediye ile ilgili olabileceği düşünülmüş ve Nafia Nezaretiyle ilişkisi kesilerek, belediye örgütünün yeni bölümü Şehremaneti'ne yüklenmişti (Denel, 1982: 15).

19. yüzyılın ikinci yarısında kentin en önemli sorunları, yangın tehlikesini azaltacak yeni inşaat tekniklerinin benimsenmesi, yolların genişletilmesi, yeni konut alanlarının açılması, kent merkezini farklılaştırılması ve yeniden inşa edilmesiydi. Belediye sisteminin kurulması ile, ilk kez kentin harita ve planları yaptırılmış, yapı, imar, yangın, yol, su vb. konularda düzenleme ilkelerini saptayan heyetler oluşturularak kentin fiziksel gelişmesi kontrol altına alınmaya çalışılmıştı. Bütün bu kurumsallaşma çabalarının etkisiyle, mahallelerin kendiliğinden oluşan dinsel ve etnik cemaat tipi örgütlenmesi ile onun geleneksel kurumlarına dayanan yarı özerk yapılanmalar çözülüyor ve kentsel yaşamın her alanında merkezi düzenleme ve denetime olanak sağlayan formel, hiyerarşik ve 'teknik' bir yapı oluşturuyordu (Öğrenci, 1998: 12-13).

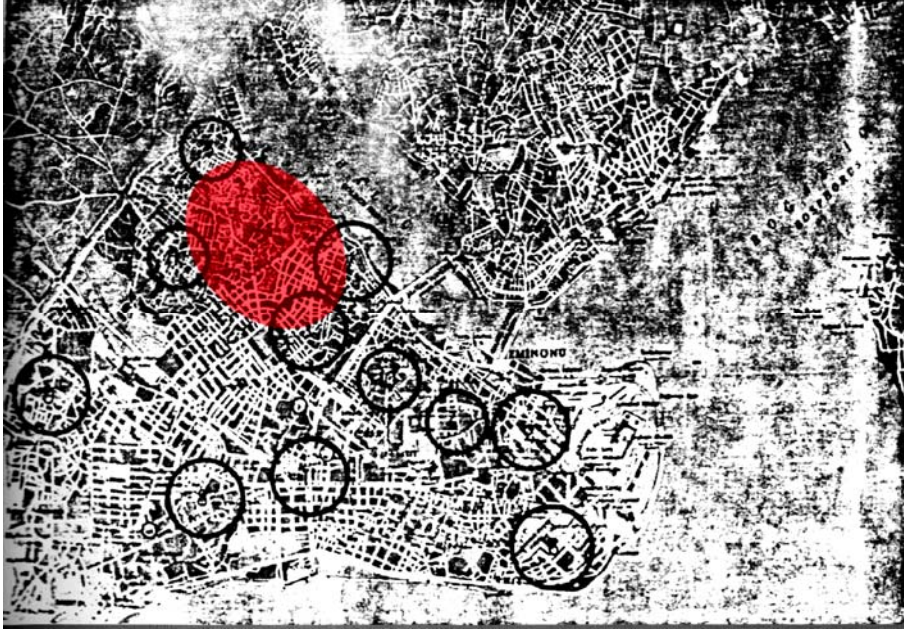
3.4 Afetler Sonrası Değişimler

3.4.1 Yangınlar

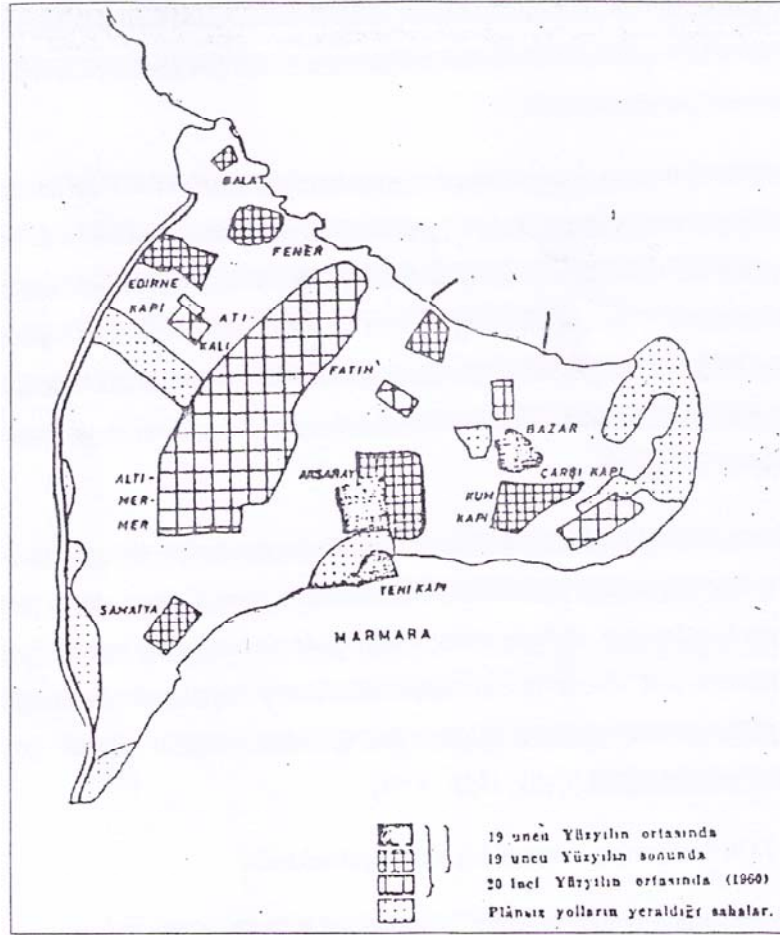
Tarihi Yarımada tarih boyunca sürekli afetlerin etkisinde kalmıştır. Bizans'tan günümüze kadar birçok yangın felaketi yaşanmış ve birçok tarihi eserin, sivil mimarlık örneğinin yok olmasına, sosyal ve kültürel dokunun bozulmasına neden olmuştur (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 24). Binaların yapımında taş ve ya tuğla kullanılması ve birbirlerinden

belirli mesafe aralığında yapılmaları yangın felaketlerini yayılmasını önleyememiştir.

Roma devrinden başlayarak, günümüze kadar Tarihi Yarımada'da çıkan yangınlar sıralandığında 130 yangın Eminönü'nde ve 78 yangın Fatih'te olmak üzere toplam 208 civarında önemli yangın olduğu görülmektedir. Bu yangınların birçoğu sokak, mahalle ve semt ölçeğinde olduğu gibi, tek önemli yapılara ait yangınlar da bulunmaktadır (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 29).



Şekil 3.4 19. yüzyıl sonları ile 20. yüzyıl başlarındaki büyük İstanbul yangınlarının çıktığı semtler (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 29)



Şekil 3.5 19. ve 20. yüzyılda tarihi yarımada da yangın bölgeleri (Büyükbaşaran, 2001: 70)

Fener ve Balat bölgelerinde çıkan yangınların bugüne etkilerini anlamak için 17. yüzyıldan başlayarak bölgenin yerleşim düzenini tamamen değiştiren yangınların verdiği tahribatları incelememiz gerekmektedir.

- 1640 yılında Balat'ta bir mumhanede çıkan yangın Fener ile Yavuz Selim semtlerini de etkisi altına alarak büyük zararlar vermiştir.
- 1678 yılında çıkan bir yangın sonucu, Fener'in sahil kesimi tamamen yanmıştır.
- 1679 yılında Fener Kapısı'nda çıkan yangında yaklaşık 1500 ev yanmıştır.
- 1720 ve 1728 yıllarında çıkan yangınlarda Petri Kapı çevresindeki bütün evler ile Patrikhane binası yanmıştır. 1745 ve 1782 yıllarında Fener Kiremit Mahallesi'nde çıkan yangınlarda 1000 kadar ev yanmıştır.
- 1784 yılında yine Kiremit Mahallesi'nde başlayan yangın, iki kilise ve 5000'e yakın evin yanması ile sonuçlanmıştır.

- 1808 yangını Fener Kapısı'ndaki meyhaneleri ve iskeledeki kahvehaneleri yıkarak büyük zarar vermiştir.
- 1855 ve 1860 yıllarında çıkan yangınlarda Kiremit Mahallesi'nde ve Fener Kapısı'nda 200'e yakın bina yanmıştır.
- 1877 ve 1885 yıllarında Abdisubaşı ve Cafersubaşı mahallelerinde ve Kiremit Mahallesi'nde çok sayıda bina yanarak ortadan kalkmıştır (Çelikzincir, 2006:11).

Balat'da bugünkü tarihi dokunun şekillenmesinde yangınların etkisi büyüktür. Bu yangınlardan edinilen bilgilere göre Balat sur dışında keresteci dükkanları, imalathaneler, ahşap dükkanlar, değirmen gibi yapılar bulunmakta, sur içinde de sinagog, cami, hamam ve dar yollar üzerinde yoğun bir şekilde ahşap konutlar yer almaktaydı (Hagur, 2005:26).

Yangınlar genellikle yıldırım düşmesi, tedbirsizlik ve sık sık meydana gelen ayaklanmalar sırasında çıkmıştır. Düzenli yangın söndürme teşkilatının bulunmayışı ve suyun azlığı nedeniyle şehir defalarca yangınlarla harap olmuş ve devamlı olarak değişime uğramıştır (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 24). Osmanlı döneminde şehrin binalarının özellikle ahşap ve sık oluşu, sokakların aşırı darlığı ve haliç kıyılarında başlayan yangınların özellikle poyrazın etkisiyle ile güneye doğru hızla yayılması yangınlara başa çıkmayı zorlaştırmıştır. Özellikle yangınlardan sonra konutların ahşap yerine kagir yapılmasını bildiren ferman ve nizamnamelere rağmen halk, teknik, örgütsel ve kültürel nedenlerden ötürü ahşap yapıyı seçmeye devam etmiştir. Ahşap yapılar yangınların büyümesine neden olduğu için 1848 Ebniye Nizamname'sinde ilk kez yapıların ahşap yerine kagir yapılması istenmektedir.

Yangınları önlemek için tarih boyunca bazı önleme tedbirleri alınmış ise de bunlar fazla sonuç vermemiştir. 18. yüzyılda İstanbul'a gelerek Davutağa adıyla Müslüman olan bir Fransız tulumba sistemini öğreterek söndürme işlerini makineleştirmeye çalışmıştır. Gerçek lakabıyla tanınan Davutağa'nın bu önleminin de pek fazla faydalı olduğu söylenemez. Ancak 19. yüzyıl sonlarına doğru Szecheny (Macar kontu) tarafından modern itfaiye teşkilatının kurulması ile yangın afetinin önlenmesi için çalışılmıştır. Fakat bunların da fazla bir fayda sağlamadığı 1908-1918 yılları arasında büyük yangınların İstanbul'un hemen hemen yarısını küle çevirmesi ispat etmektedir. Mercan, Laleli, Unkapanı, Şehzadebaşı, Edirnekapi, Karagümrük ve nihayet son en büyük yangın olan Cibali-Cerrahpaşa yangınları saltanatın son yıllarında İstanbul'un büyük bir kısmını yok etmiş ve binlerce ailenin savaş yıllarında açıkta kalmalarına yol açmıştır. Bu yangınlarda bilhassa Türk mahallelerini küle çevirmek için bazı sabotajcılar da çalıştıkları o tarihlerdeki gazetelerde bahsedilmektedir (Eyice, 2006:72-73).

1840'lara kadar yangın sonrasında yapılan inşaat faaliyetleri ve planlamalar önceden var olan düzene dayanılarak gerçekleştirilmiş ve zarara uğrayan alanlar yangın öncesinde nasılsa yine aynen yapılmaya çalışılmıştır. 1840 sonrasında, çağdaşlaşma arzusu yangın sorununa etkili çözüm arayışı ile birleşmiş ve bunun sonucunda kent tasarımı yeni bir düşünce doğmuştur. Yangın sonrasında planlama gerektiren her yer, kentte farklı biçimlerin denendiği bir alana dönüşmüştür. Dolayısıyla, 19.yüzyıl planlama anlayışının önemli ölçüde yangınlar ve onu izleyen ızgara plan sistemi üzerine kurulduğu söylenebilir (Özyurt, 2007:34–35).

Tanzimat öncesi fermanlarında Müslim-gayrimüslim ayrımı, yer seçimi, binaların yüksekliği, dükkanların yüksekliği, kat sınırları, malzeme seçimi konularında kesin kararlar ile belirtilmekte iken, 1839 Tanzimat Fermanı'ndan sonra bu ayrım kalkmıştır (Erbekan, 1998:154).

Batılılaşma çabaları ve Tanzimat ile değişen sosyal ve ekonomik yapı, mimariyi de etkilemiştir. Yaşanan yangınlar ve bunlara bağlı olarak büyük ölçüde ortadan kalkan kentsel doku, geleneksel kent düzeninde bazı yeniliklerin yapılmasına neden olmuştur. Çoğu zaten ahşap olan binaların yangınlarda yok olması ve yolların darlığının da müdahaleyi zorlaştırmasına bağlı olarak yollar, birbirini dik kesecek şekilde ortogonal bir düzende yeniden oluşturulmuşlardır (Çelikzincir, 2006:12). Yeniden düzenlenen bölgelerde oluşturulan ızgara yerleşim düzeni, yani yapı tiplerini de beraberinde getirmiştir. Cephe genişliği 4 ile 5 metre olan iki ve üç katlı binalar ile oluşturulan sıra evler ve ilk çok katlı örnekler, bu yeni bina tipinin bölgeyi şekillendiren örnekleridir (Çelikzincir, 2006:31).

Tanzimat Dönemi'ne kadar çıkarılan fermanlarda evlerin yüksekliği ve malzeme kullanımının saptandığı görülmektedir. Ancak yol genişliğini belirleyen hükümlere rastlanmamaktadır. 1803-1826 yangınlarından sonra yeniden inşa edilen binaların yoldan yer çalmadan yapılmasına dair hükümler yer alır. Yangınlardan sonra meydanlarda bina yaptırılmaması, konutların geri çektilmesi, önemli binalara dik yollar açılması gibi yenilikler ve sokakların düzleştirilmesi çabalarıyla İstanbul bölüm bölüm yenilenmiş, birbirine dik, ızgara biçiminde yollar oluşturulmuştur. Yeni düzenlenen mahallelerde eski sokak adlarının yeni yollara verildiği sık görülmektedir. 1854 yılından başlayarak yangın yeri haritaları yaptırıldıkça birbirine dik ve paralel olarak geçen yollar geniş tutulmaya çalışılmıştır. Hicri 1264 ve 1265 tarihli Nizamnamelerde ve Beyannamelerde büyük caddelerin 10, adi caddelerin 8, sokakların 6 ziradan az olamayacağı belirtilmiştir. 1298-99 kanunu ile de ölçüler 20-12-10-8 zira, çıkmaz sokakların ise 6-8 zira olarak belirlenmiştir (Hagur, 2005:26-27).

Tarih boyunca birçok yangın geçiren İstanbul'da 19. yüzyıla gelindiğinde, halk arasında büyük panik yaratan yangınlar için köklü çözüm arayışına girilmiştir. Aynı dönemde kent kurgusunda çağdaşlaşma eğilimlerinin de yer almasıyla beraber, yanan yerlerinde daha öncekinden farklı düzenlemeler yapılmıştır. Böylece yangınlar, 19. yüzyılda kent mekanının değişiminde önemli rol oynamışlardır. Yangınlar şehre büyük hasar verirken diğer yandan yanan bölgelerin kagir binalarla ve yeni yönetmeliklerle belirlenen sokak düzeniyle tekrar düzenlenmesi, bu arada su, kanalizasyon gibi hizmetlerin getirilmesini, sokakların taşlarla döşenmesini sağlamıştır. Yanan yerler kentin prestijli bir bölgesiyse, yeni yapılan tasarımlar, çevredeki yanmamış bazı bölgeleri de içine alarak, kapsamlı bir yenileştirme projesi haline gelmekteydi (Yılmaz, 2008: 155).

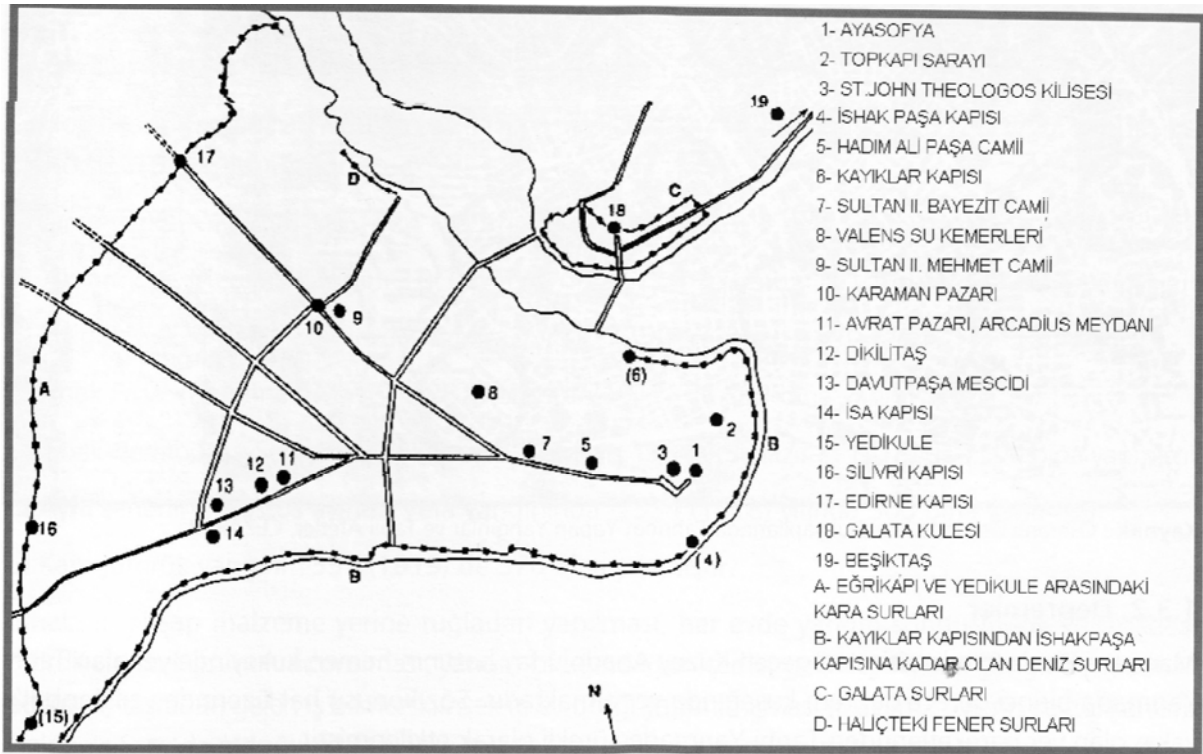
Kentin içinde büyük alanları yok eden yangınlar, özellikle 19.yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başında yoğunlaşarak konut stoklarının eritmiş, bu arada Balkan savaşları ve I. Dünya savaşı nedeniyle başlayan büyük göç İstanbul'daki konut sıkıntısını doruğa ulaştırmıştır. Gerileyen ekonomik durum yitirilen konutların yerine yeniden yapımını güçleştirmiş, yapım gereçlerinin karşılanmasındaki güçlükler karaborsayı körüklemiş, felaketin vurduğu insanlardan bir bölümü kentin başka semtlerine yerleştirilirken, gelirleri böyle bir göçe izin vermeyen düşük gelirli ailelerin uzun süreler yangından kurtulan yapıların bodrumlarına, bazı kamu yapılarına sığınmak zorunda kaldıkları, medrese ve okul gibi kagir yapıları oda oda paylaştıkları görülmüştür. Saray ve çevresinde, Beyoğlu ve Beşiktaş yörelerinde sürdürülen, batının toplumsal kurallarına daha uygun, dışa dönük yaşam biçimine karşılık, surlar içinde yaşayan ve genellikle geleneklerine bağlı ve daha tutucu olan kesimin de zorunluluklar karşısında kendilerini toplu yaşantının koşullarına alıştırmak zorunda kaldıkları anlaşılmaktadır (Büyükbaşaran, 2001:75).

3.4.2 Depremler

Marmara Denizi'nin içerisinden geçen Kuzey Anadolu fay hattının hemen kuzeyinde yer alan Tarihi Yarımada birinci derece deprem kuşağında yer almaktadır. Söz konusu hat üzerinde ve İstanbul'a yakın olan yer hareketlerinden Tarihi Yarımada sürekli olarak etkilenmiştir (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 29).

Bizans döneminde İstanbul'da birçok büyük depremler olmuş hatta Ayasofya'nın kubbesi iki defa bu depremler yüzünden kısmen çökmüştür. Fetihten sonra en şiddetli deprem II.Beyazıd döneminde 10 Eylül 1509 yılında olmuştur. Ağustos veya Eylül ayında başlayarak kırk günü aşkın süren bu depremde, surlarda, sarayda, Fatih Camii ile yeni yapılan Beyazıd Camii'nde,

Arcadius sütununda ve daha birçok binalarda büyük hasarlar olmuş, binlerce insan ölmüş ve Kıyamet-i suğra (küçük kıyamet) denilen bu depremin korkusundan halk ve sultan çadırlara çıkmıştır. Bu afet günlerinde padişahı korumak için Florya kıyılarında kumsal bir otağ kurulmuştur. Depremin hemen ardından Anadolu ve Rumeli'den derlenen işçilerle derhal tamirlere girişilerek zararların birkaç ay gibi kısa bir süre içinde giderilmiş olmasına rağmen, halk kagir binalardan ürktüğünden, evlerini yeniden yaparken ahşap malzemeyi tercih etmiştir. Halkın ev yapımında ahşabı tercih etmesi şehir için ikinci bir felaket kaynağı olarak tanımlanabilecek yangınların çıkmasına sebep olmuştur. Bu tutum, şehrin dört yüz yıl boyunca ev mimarisine damgasını vurmaktan başka, büyük harcamalar ile yapılan nice muhteşem konakların, özel sarayların ve evlerin, içlerindeki paha biçilmez eşyalarla mahvına neden olmuştur (Eyice, 2006:68–69).



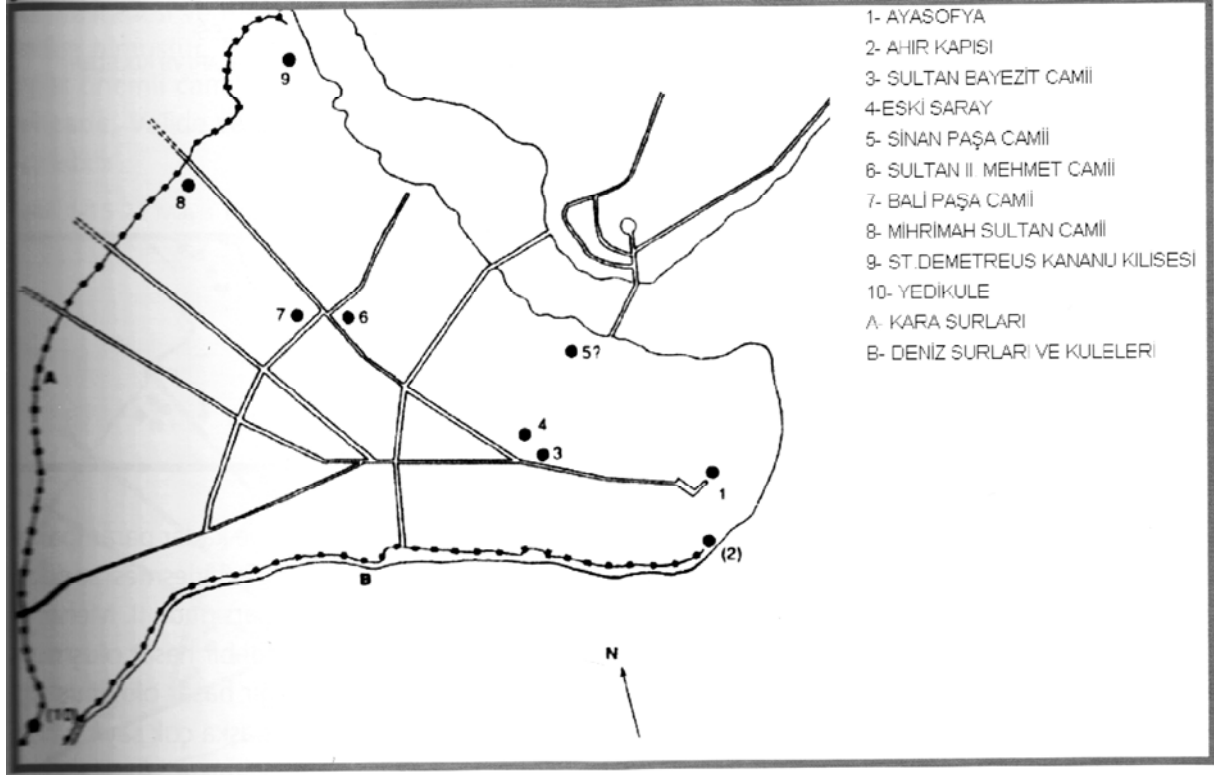
Şekil 3.6 1509 depreminde etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 30)

10 Mayıs 1556 yılında gerçekleşen depremde çok sayıda ev, cami ve şehir surlarının bazı bölümleri yıkılmış, Ayasofya Camii, Fatih Sultan Mehmet Camii ve Topkapı Sarayı'nın alt kısmındaki kimi kuleler ve surlar zarar görmüştür.

11 Temmuz 1690 güneş battıktan sonra yaşanan bu yıkıcı depremde Sultan II. Mehmet Camii'nin kubbelerinden bazıları çatlamıştır. Kara Surlarının Topkapı Kapısı yakınlarındaki bölümü devrilmiş ve hemen sonra tamir edilmiştir. Çok fazla can ve mal kaybına sebep

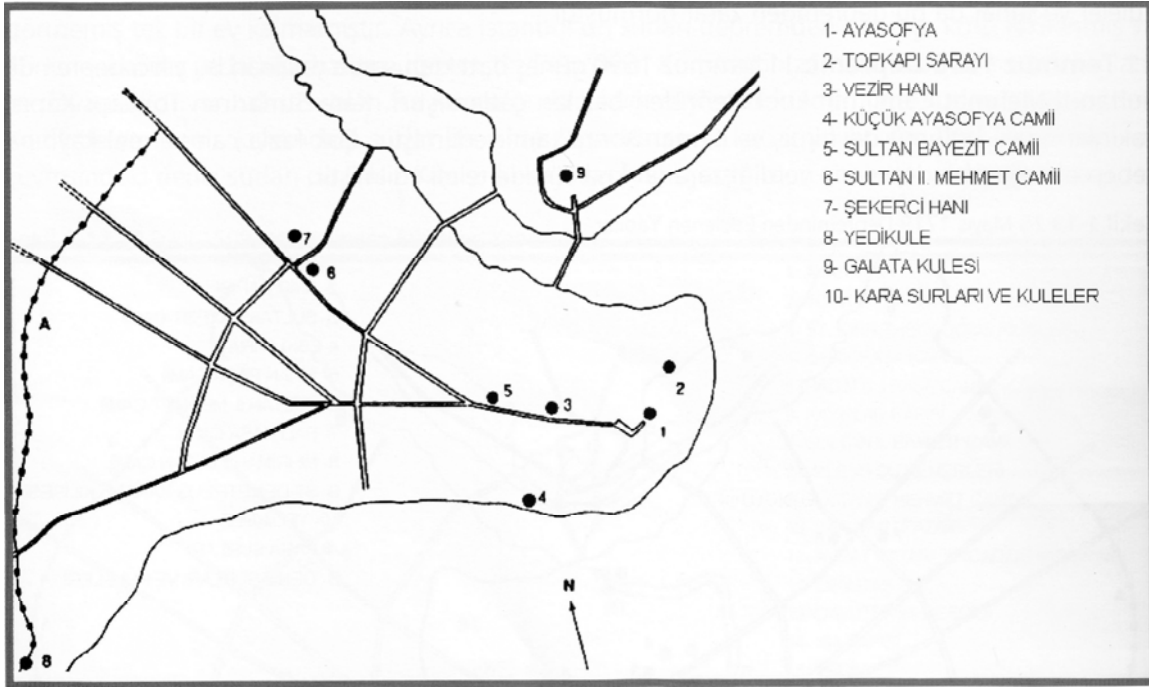
olmayan depremin verdiği zararlar kısa sürede telafi edilmiştir (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 31).

25 Mayıs 1719 yılında gerçekleşen deprem evlere, binalara ve İstanbul surlarına önemli zararlar vermiş, 40 cami ve 27 kule yıkılmıştır. Artçı depremlerinin bir ay boyunca sürdüğü deprem Osmanlılar tarafından depremlerin oluş nedenleri hakkında bilimsel bir araştırma hazırlanmasına vesile olmuştur.



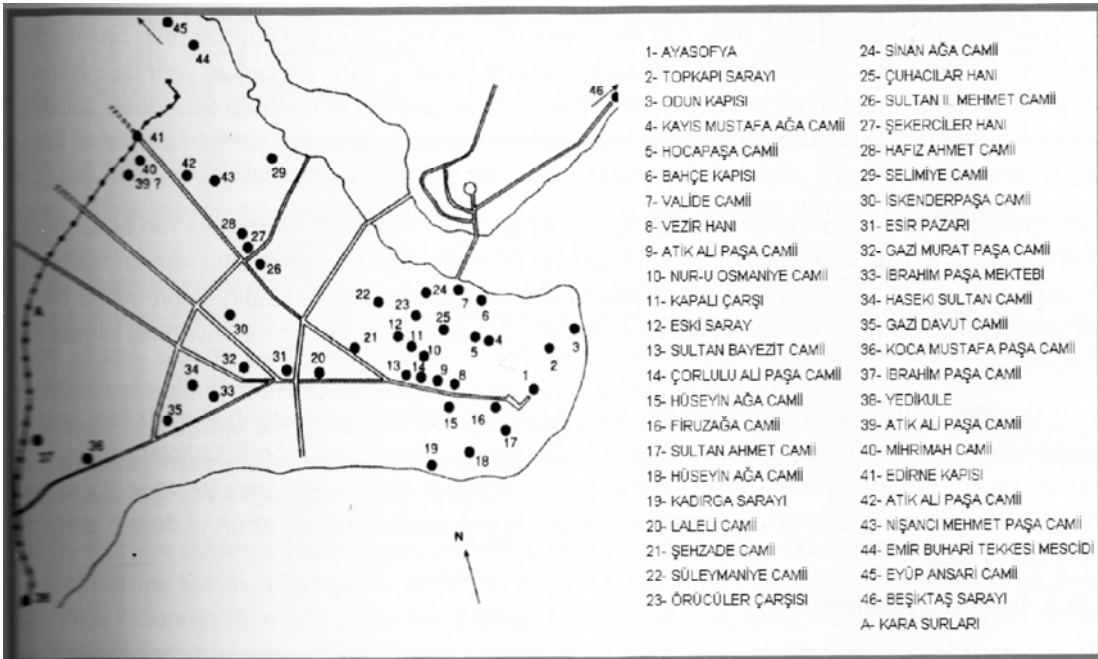
Şekil 3.7 1719 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 31)

2 Eylül 1754 depremi sırasında İstanbul'daki taş ve tuğla binalarda görülen hasar toplam tahribatın önemli bir kesimini oluştururken çok az sayıda eski ahşap bina da zarar görmüştür. İstanbul'un önemli yapılarından Kara Surları'nın kuleleri Edirnekapı'dan Yedikule'ye kadar paramparça olmuş ayrıca surlar da büyük hasar görmüştür. Ayasofya Camisinde büyük hasar meydana gelmiş ve 14 Eylülde meydana gelen artçı sarsıntıyla daha da belirginleşmiş, bina cadde seviyesinden yukarıya doğru yükselmiş, kemerlere bağlı tepelikleri destekleyen mermer sütunların bazıları devrilmiştir. Deprem sonucu şehirdeki kuyuların bazıları kurumuş ve deniz kıyısından üç passi geometriden fazla geri çekilmiştir (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 32).



Şekil 3.8 Eylül 1754 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 31)

22 Mayıs 1766 depremi sırasında İstanbul'da çok sayıda ev ve kamu binası yıkılmıştır. Bu deprem sırasında yıkılan Fatih Camii o sırada tahta bulunan III. Mustafa tarafından yeni bir plana göre eskisinden farklı olarak yeni baştan inşa ettirilmiştir. İlk binanın bazı kısımları ikinci yapıda kullanılmıştır.



Şekil 3.9 1766 depreminden etkilenen yapılar (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 33)

İstanbul'da yaklaşık 120-150 yıl içinde tekrarlanan çok sayıda depremlerden biri de 1310'da (1894) olmuş ve şehrin içinde hatta çevresinde pek çok yapının yıkılmasına yol açarken can kayıplarına da sebep olmuştur (Eyice, 2006:69).

Depremde her ne kadar bazıları tümüyle yıkılmış ise de İstanbul'daki cami ve mescitlerdeki hasar genellikle minarelerde daha ağır olmuştur. Birçok yerde cami duvarları ve kubbeler çatlamış ise de kubbeleri tümüyle yıkılan yalnızca üç cami bulunmaktadır ki bundan depremin şiddetinin diğer depremlere göre daha düşük olduğu yorumu yapılabilir. “Selatin camileri” adıyla anılan büyük camilerdeki hasar: Ayasofya Camisi'nin kubbedeki süslemeleri zedelenmiş; Fatih Camisinin minarelerinden birisinin şerefesi, diğerinin alemi yıkımlı, Beyazıt Camisinin kubbelerinin bazı yerleri yıkılmış, Sultan Selim Camisi'nin iki minaresi tümüyle yıkılmış, camide birkaç yerinde çatlaklar oluşmuş, Sultanahmet Camisi'nin bazı yerleri yıkılmış, Yeni Caminin iki minaresi üzerindeki külahlar güneydoğudan kuzeybatıya eğilerek yerlerinden oynamış ve Nuri Osmanî Camisinin methal kısmı tamamen harap olmuştur (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 34).

1894 İstanbul Depremi, fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan kenti önemli bir biçimde etkilemiştir. Depremde zarar gören yapıların yeniden yapılması ve tadilatı 1900'lü yılların başına kadar sürmüştür. Bu durum Osmanlı İmparatorluğunun ekonomik açıdan duraklama dönemine girmesiyle açıklanabilir.

3.5 Ulaşımındaki Gelişmeler

19. yüzyıla kadar İstanbul'da kara ulaşım imkanları oldukça kısıtlıydı. Kent içi kara ulaşımı genelde yaya olarak, bazen tahtrevan denilen taşıma araçları ile nadiren de at arabaları ile yapılmaktaydı. Yollar düzensiz, dar ve dönemeçliydi. Yol sınırlarındaki sürekli değişiklikler, yol bakımını güçlendirmekteydi. Vakıf sisteminden dolayı, ulaşım konusuna yeterli finans ayrılmamaktaydı. Deniz ulaşımı ise kayık ve mavnalar ile sağlanmaktaydı (Yılmaz, 2008: 159).

19. yüzyıl kentlerine çağdaş ulaşım sistemlerinin girişi önemli katalizör etkisi yaratmıştı. Geniş, yeni arterlerin açılması, kentlerin mahalleleri arasında hızlı ve kolay ulaşımı mümkün kılıyordu. Daha iyi ulaşım imkanları fiziki gelişmeye mekan açarken aynı zamanda bu gelişmeyi teşvik etmişti (Çelik, 1996:68).

İstanbul'da batılılaşma hareketleri ile önem verilen ilk konular arasında ulaşım geliyordu. Sanayi tesisleri için hammadde temini ve ürünlerin ticaret bölgelerine iletimi için ulaşım

sisteminin değişmesi gerekiyordu. 19. yüzyılda İstanbul’da bu konuda önemli adımlar atılmış, deniz ulaşımında vapurlar, kara ulaşımında ise köprüler, atlı tramvaylar, metro hattı ve trenlerle sağlanmıştır. Teknolojisi bu sistemler için yetersiz olan Osmanlı, yabancı sektörlerle çalışmış, karşılığında ulaşım sistemlerinin belli süreler için işletme hakkı tanımıştır.

19. yüzyıl öncelikle karayolu, onu izleyerek de demiryoluyla İstanbul’un yakın vresiyle birlikte, Anadolu’ya ve Avrupa’ya bağlanma dönemi olmuştur. Ayrıca, sahillerin düzeltilmesi ve rıhtım yapımı konularının nizamname ve kanun hükümleriyle denetlenmeye çalışılması, dönemin kent içi ve dış ulaşım ağının kalıcı bir biçimde kurulmaya çalışıldığını gösterir (Denel, 1982:47).

İstanbul’un dar sokaklarının pek azı arabalar için uygun bir yol oluşturuyordu ve düzenleme gerektiriyordu. Sık sık tekrarlanan yangınlar bu düzenlemeyi olanaklı kılmıştır.

İstanbul’un biçimlenmesinde arabanın etkisinin yanı sıra, esas belirleyici kitle ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. Tekeli (1992), bu açıdan İstanbul’un tarihinde üç dönüm noktası olarak; 1850’li yılların ortalarından itibaren düzenli kent içi vapur işletmesinin başlaması, 1870’li yıllarda tramvay, tünel, banliyö trenleri gibi raylı taşıma sisteminin kurulması, 1914’te geniş bir elektrikli tramvay sisteminin kurulmasını göstermiştir (Büyükbaşaran, 2001: 63).

3.5.1 Deniz Ulaşımı

Ticaretin en önemli aracı olan deniz taşımacılığı, İstanbul limanlarının önemini artırmış, Eminönü ve Galata’da dünyaca ünlü ticaret bölgelerinin oluşmasını sağlamıştır. İstanbul’un sur dışında da kıyı boyunca genişlemiş, Haliç’te deniz ulaşımının önemini artırmıştır. Sur dışında yer alan semtlere yarımadağan ulaşmak için deniz yolu kullanılmaktaydı. 1851 yılına kadar halkın deniz ulaşımı kayık ve mavnalarla sağlanıyordu. Merkez Eminönü’nden kayıklar 3 ana istikamete doğru gidiyorlardı. Bunlar Galata, Haliç köyleri ve Boğaz’ın iki yakasıydı. Pazar kayıkları denin toplu taşıma vasıtaları, 13 m. kadar uzunluğunda, 2,5 m. genişliğinde, ahşap, denize dayanıklı kayıklardı. Boğaz köylerinde, vrenin ihtiyaına göre bir, iki, hatta  Pazar kayığı birden bulunurdu. Bunlar İstanbul’a yolcu ve yk götürürler, sonra yeniden aldığı yk ve yolcularla köye geri dönerlerdi (Yılmaz, 2008: 160).



Şekil 3.10 Fener’de tenteli kayıklar (Deleon, 2004)

Ulaşımın gelişmesi ile kentte büyümeye başlamıştır. Yerleşim yerleri artık Tarihi Yarımada ve Haliç çevresinden ibaret değildi. Yeni yerleşim yerlerinin modern tarzda yapılmış olması bu bölgelere rağbet artırmış, Tarihi Yarımada ve Haliç çevresindeki yerleşimler eski önemini kaybetmiştir.

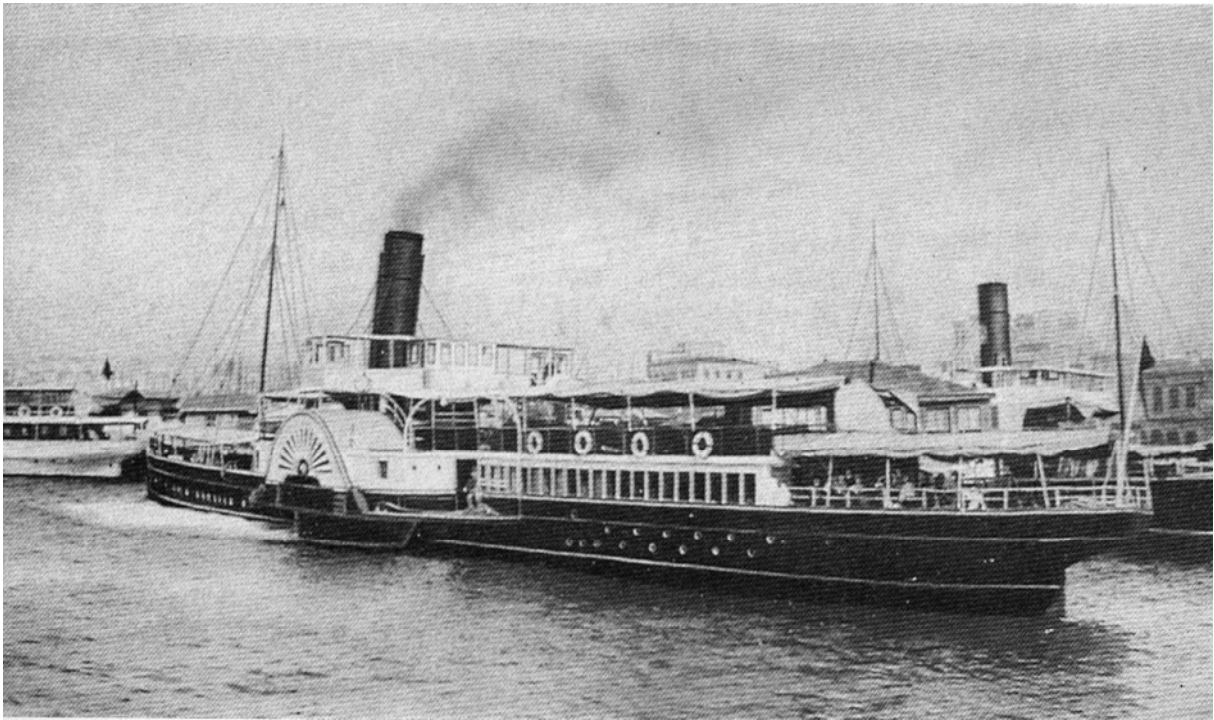
İlk buhar makineli gemi İstanbul limanına Sultan II. Mahmud döneminde 1828 yılında gelmiştir. Bu gemiler halkın, özellikle de II. Mahmud’un ilgisini çekmiştir. II. Mahmud, bu gemilerden daha başkalarının da getirilmesini, hatta kendi tersanelerimizde de yaptırılmasını istemiştir. Böylece getirilen ve inşa ettirilen büyüklü küçüklü gemilerle İstanbul ile yakın iskele ve limanlar arasında yolcu ve yük taşımacılığına girilmiştir. 1937 yılında biri İngiliz, diğeri Rus olan iki şirket de kapitülasyonların kendilerine verdiği haklardan yararlanarak boğazda vapur çalıştırmaya başlamışlardır. Bu vapurlarla rekabet etmek için Tersane-i Amire’nin bünyesinde “Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi” ilk olarak “Hümapervaz” adlı vapurla yolcu taşımacılığına girişmiştir (Yılmaz, 2008: 160).

1851’de düzenlenen bir hükümet layihasında, deniz ulaşımını geliştiren bir şirketin kurulması savunuluyor ve durumun muhasebesi yapılıyordu. İlk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye, bu layihanın düzenlenmesinde birkaç ay sonra, 1851’de kuruldu (Çelik, 1996: 69).

1869’da Şirket-i Hayriye tarafından 2 araba vapuru ısmarlanmış, bunlar daha çok askeri amaçla kullanılmıştır. İstanbul yaşantısının önemli bir yerini tutan deniz ulaşımı, 19. yüzyılın

ikinci yarısında oldukça yaygınlaşarak başlıca kamu hizmeti haline gelmiştir. 1851 yılında iki vapurla hizmete başlayan Şirket-i Hayriye, vapur sayısının 1864'te on altıya, 1872'de otuz dörde, 1909'da ise otuz altıya çıkarmıştır (Büyükbaşaran, 2001: 64).

Deniz yolculuğunu kaliteli ve zevkli kılmak amacıyla bir takım düzenlemelere gidilmiş, iki mevki belirlenmiş, her iki mevkide de seyahat edecek yolcu sayısı saptanmış, rahat koltuklar, sobalarla ısıtma, gaz lambalarıyla ışıklandırma, temizlik gibi konfor unsurları göz önünde bulundurulurken, sosyal ve dini değerler de dikkate alınarak, vapurlarda ve bekleme odalarında kadın ve erkelere ayrı mekanlar temin etmek suretiyle usul-i edebiye ye riayet edilmiştir (Büyükbaşaran, 2001: 66).



Şekil 3.11 1909 Ferrah Vapuru (Deleon, 2004)

19. yüzyıl sonlarında demiryolunun kente gelişi ve Şark Demiryolları ile doğuya doğru devam etmesi ve Marmara sahillerini kent merkezine bağlayan banliyö trenlerinin devreye girmesi ile sahillerdeki ulaşım denize bağlı olmaktan kurtarılmıştır (Öğrenci, 1998:19).

3.5.2 Tramvay Hatları

İstanbul ulaşımını modernleştirmek amacıyla atılan adımlardan biri tramvay hattının getirilmesidir. Kent genişledikçe yeni ulaşım ihtiyaçları doğmuş, yabancı girişimcilerden atlı tramvay yapmak konusunda saraya teklifler gelmiş, padişah da bu teklifleri değerlendirmiştir.

1864’de bir İngiliz, İstanbul, Galata ve Beşiktaş’ta tramvay imtiyazını almak için başvurmuştur. Teklifi olumlu olarak değerlendiren hükümet, 1864 yılında bir taslak nizamname düzenlemiştir. Bu nizamnamede, atlı tramvay sisteminde gelecekte uyulacak esaslar tespit edilmiş ve uygulanması düşünülen tramvay hattının güzergahları belirlenmiştir. Bu güzergahlar Moltke’nin kara yolu projesiyle benzerlik taşımaktaydı. Bunlar, şehir merkezinden kara surlarına doğru, tarihi yarımadaı boydan boya geçen güzergahlardır. Atlı tramvay hattının bir bölümü Eminönü’nden itibaren sahil boyunca ilerleyerek, fabrikaların bulunduğu Eyüp’te son buluyordu (Yılmaz, 2008: 166). Yarımadaı uzunlamasına kesen bu hatlar, bölgeye ulaşımı kolaylaştıracak kuzey-güney bağlantılarını kurmakta yetersiz kalıyordu. Güzergahlar belirlenirken sadece ana mahallelerin birbiri ile bağlantıları düşünüldüğünden İstanbul’da birbirleri ile bağlantılı hatlar oluşturulamamıştır.

1869 yılında Dersaadet’te Tramvay Tesis ve İnşası’na dair sözleşme ile İstanbul caddelerinde yolcu ve eşya taşımacılığı için ray döşenmiş, hayvanların çektiği araba işletmeciliği imtiyazı 40 yıl süre ile Konstantin Krepano Efendi’nin kuracağı Dersaadet Tramvay Şirketi isimli şirkete verilmiştir. 1869 nizamnamesinde, Eminönü-Eyüp dışındaki 1964 nizamnamesindeki hatlar tekrarlanmıştır (Yılmaz, 2008: 166).

1896 tarihinde İstanbul tarafında Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapı arasında üç kısa hat görülmektedir (Yılmaz, 2008: 167). O tarihte Haliç hattı henüz inşa edilmemişti. Ancak 1869 ve 1181 nizamnamelerinde Galata tarafı için öngörülmüş olan, Azapkapı-Boğaz ve Karaköy-Cadde-i Kebir-Şişli hatları hizmete girmiştir (Çelik, 1996:77).

1885’te İstanbul tarafının nüfusu 389.545 iken, Altıncı Daire’nin nüfusu 237.293’tü. Yani tramvay hatlarının dağılımında nüfus yoğunluğu dikkate alınmamıştır. Kentin büyümesinin yönelimi ve seçkin nüfusa hizmet götürme isteği bir kez daha yatırımlarda belirleyici olmuştur. Temmuz 1872’de Azapkapı-Beşiktaş hattının ilk tamamlanan hat oluşu bu tutuma iyi bir örnektir. Oysa Eminönü-Aksaray hattı aynı yılın Kasım ayında hizmete girmiştir (Çelik, 1996:77).

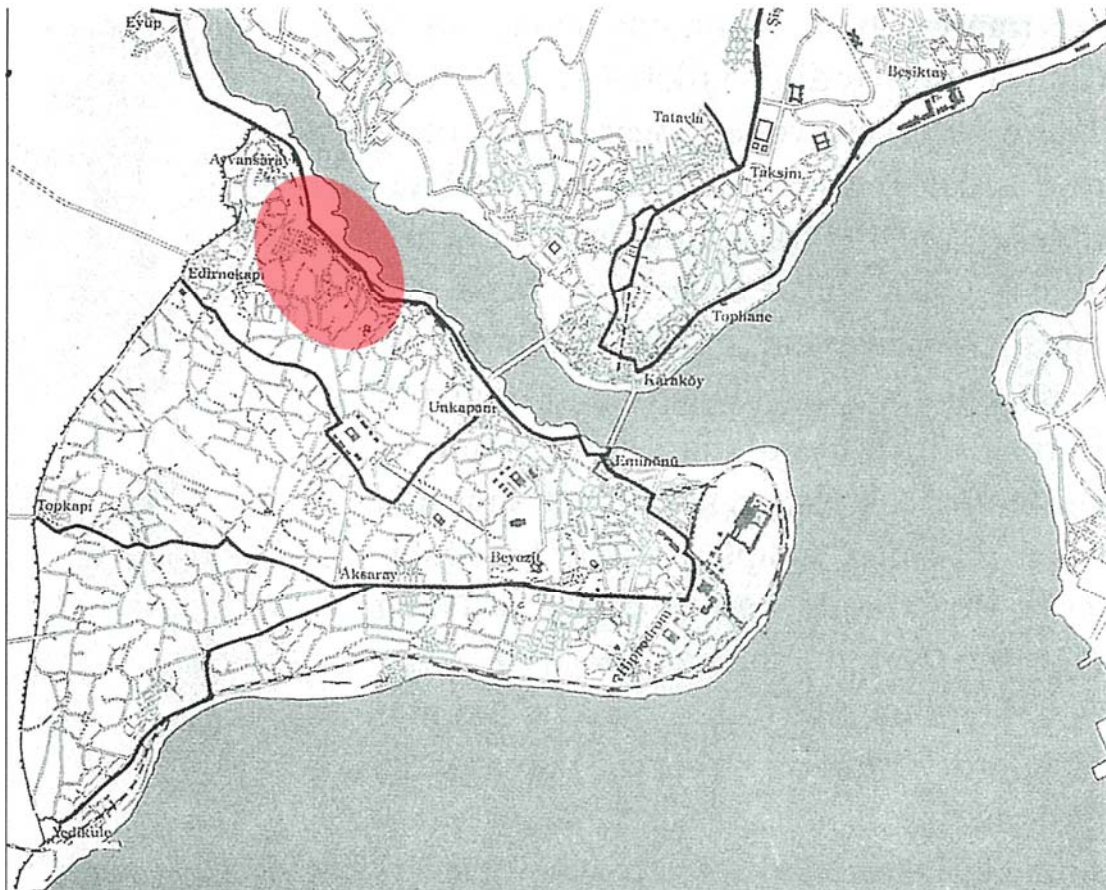
1907 sözleşmesinde önerilen 6 yeni hatla birlikte tramvaylarda elektriğin kullanılması gerekliliği de belirtilmiştir. Bu hatlar, Eminönü-Eyüp, Beyazıt-Fatih, Galatasaray-Tünel, Pangalaltı-Tatavla, Unkapanı-Vefa-Fatih ve Ortaköy-Bebek idi.

Tramvay hatları, halkın geniş bir kesimine hitabeden toplu taşıma araçlarıydı. Bir kısım hatlar sur içinde ticaret merkezleri ile konut bölgelerini birleştiriyor ve kara surlarına kadar devam ediyordu. Diğer kısımlar ise Galata ile yeni gelişen yerleşim birimlerini birleştiriyordu.

Böylece kentin çeşitli noktalarında oturanların iş merkezleri ile bağlantısı sağlanmış oluyordu. Galata tarafındaki tramvay arabaları daha iyi görünümlü ve daha kullanışlıydı (Yılmaz, 2008: 168).

3.5.3 Metro

19. yüzyılın ikinci yarısında dış ticaretin artışına bağlı olarak Galata ile burada işleri olanların konutlarının bulunduğu Beyoğlu arasındaki ulaşım önem kazanmıştır. Karaköy'den Pera'ya çıkan tek güzergah olan Yüksekalkaldırım, dik ve dar bir yokuştur ve günde ortalama 40.000 kişinin kullandığı bu yolda izdiham yaşanıyordu. Eugene Henri Gavand isimli bir mühendis tarafından burada bir tür yer altı teleferiği yapılması önerilmiş, 1869'da Gavand'a metro yapma ve işletme imtiyazı verilmiştir. Gavand 1872'de 'The Metropolitan Railway of Constantinople, from Galata to Pera' isimli şirketini kurmuş ve buharla çalışan İstanbul tüneli üç yıl sonra, 1875'de hizmete girmiştir (Yılmaz, 2008: 168).



Şekil 3.12 1864,1869,1881 ve 1907 nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları ve Tünel güzergahı (Çelik, 1996: 78)

Sistem 554,80 metre uzunluğunda, 6,7 metre genişliğinde ve 4,90 metre yüksekliğinde bir

tünel, her iki ucunda birer istasyon ve makine dairelerinde oluşuyordu. Galata ve Pera uçlarında 61,55 metrelik kot farkı vardı ve eğim %2 ile %5 arasında değişiyordu. İki paralel hat üzerinde ikişer vagonluk üstü açık iki tren çalışmaktaydı. Birinci vagon yolculara tahsis edilmiş ve kadın ve erkek olmak üzere iki kompartımana ayrılmıştı. İkinci vagon mal ve at taşınması içindi (Yılmaz, 2008: 168).

İstanbul Tüneli'nin girişimcisi Gavand, 1876 yılında Osmanlı hükümetine yeni bir proje sundu. Bu proje, İstanbul'u kuzeyden güneye kat eden ve büyük bir kısmı yeraltında olacak bir demiryolu projesiydi. Marmara sahilinde Kumkapı'dan başlayacak olan demiryolu, yarımada'yı yeraltından kat ederek, İstanbul terminalinin inşa edileceği Eminönü'nde yerüstüne çıkacaktı. Araçlar Haliç'i geçmek için yeni Galata Köprüsü'nü kullanacak, ancak Galata'ya geçer geçmez gene yeraltına ineceklerdi. Öngörülen plana göre, sistem Karaköy'den Ortaköy'e kadar sahile paralel gidecek, Karaköy, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe, Beşiktaş ve Ortaköy'de istasyonlar olacaktı. Gavand'ın projesi gerçekleşmemiş ancak birçok projeye ilham kaynağı olmuştur (Çelik, 1996:81-82).

Her ne kadar Osmanlı devleti tarafından kabul edilmemiş olsa da bu projelerin amacı, kentin dağınık parçaları arasındaki ulaşımı kolaylaştırarak İstanbul'u bir bütün haline getirmek olmuştur.

19. yüzyılın İstanbul ulaşımına kattığı başka bir yenilikte otomobil ve faytonlardı. Otomobil ilk olarak 1895 yılında İstanbul'a getirilmiş ve üst gelir gruplu sınıfa hizmet vermiştir.

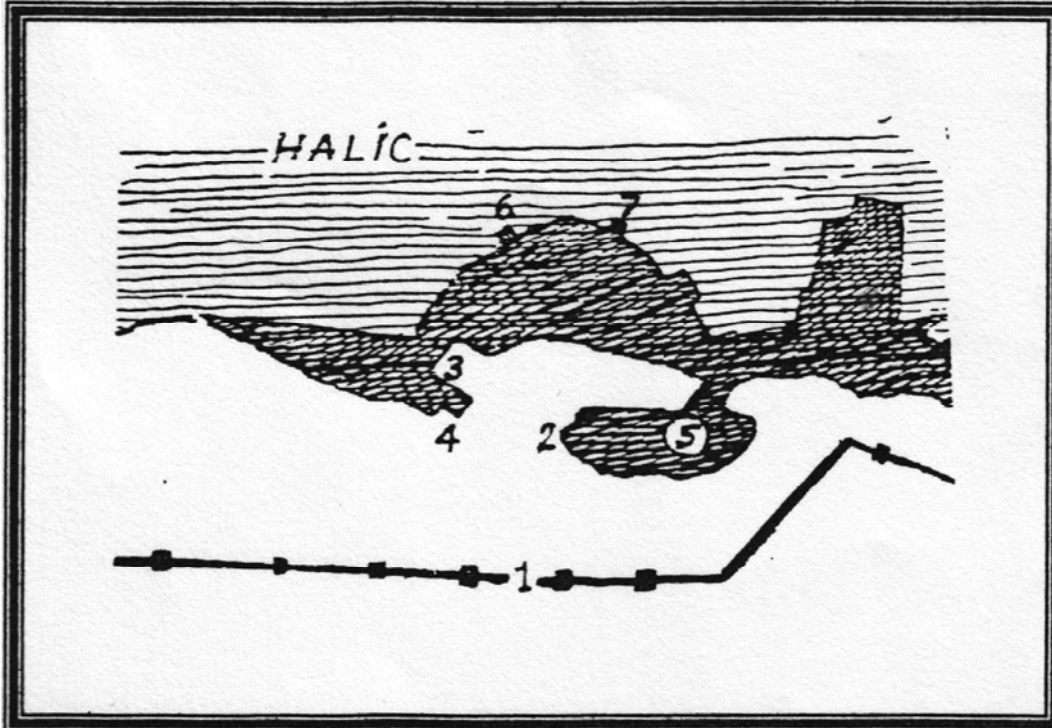
3.6 Haliç Sahil Şeridinin Değişimi

İstanbul sakinleri için deniz, güzel manzara sunmanın yanı sıra, ticaret ve ulaşım içinde imkan yaratır. 19. yüzyılda artan deniz trafiği ve ticareti düzenli rıhtımlara ihtiyaç duyulmasını sağlamıştır. Ayrıca sahilde yer alan mavnalar, çöpler, artıklar doluncaya kadar beklemekte bu da sağlıksız bir ortam oluşturmaktaydı. İnsanla denizin bu ilişkisi 19. yüzyıl plancılarına yeni bir hedef vermiş ve sahil şeridinin düzenlenmesi için çalışmalara başlanmıştır.

Burada söz konusu olan sahil şeridi, İstanbul tarafında Sirkeci'den Balat'a kadar, Galata tarafında ise Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan ve içine limanı da alan bölgeydi. Bu bölge eski ahşap rıhtımlar, dükkanlar, hanlar ve depolarla işgal edilmişti. Gümrük daireleri Tophane ve Sirkeci'deydi. 1840'lardan sonra gelişen dış ticaret ve artan nüfus, deniz trafiğinin fazlalaşmasına yol açmıştı. Eski rıhtımlar giderek artan hacimdeki ticari malın nakline ya da kent sakinlerinin İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz'ın köyleri arasındaki

gündelik gidiş geliş trafiğine cevap veremez hale gelmişti (Çelik, 1996:62).

Balat'ın yük iskelesi bir boğaz yaparak oluşan iç göl niteliğindeydi. 1890'lı yıllarda, bu limana dökülen Balat lağımının üzeri kapatılmış ve ileride daha derin suya verilmiş, limanın ağzını oluşturan boğazda kazıklar çakılarak kapatılmış ve toprakla doldurulmuştur. Bundan dört sene sonraki depremde sonra buradan geçen Balat surları ve bu arada Balat kapısı yıkılmış, ve yine aynı depremde ortaya çıkan yapıların molozları bu sahile doldurularak sahil çizgisi değiştirilmiştir. Daha sonra bir burun halini alan burada bir vapur iskelesi ve bir de kayık iskelesi yapılmıştır (Erbekan, 1998:151)



Şekil 3.13 Balat sahilinin değişimi 1.Balat Kapısı,2. Büyük İskele, 3. Hasköy İskelesi, 4. Halıcıoğlu İskelesi, 5. pıssuların aktığı liman, 6. yeni kayık iskelesi, 7. yeni vapur iskelesi (Erbekan, 1998:151)

1879 yılında Mişel Paşa (Marius Michel)'ya, sahil şeridini yenileme karşılığında bu rıhtımlardan geçen navlundan alınan verginin bir kısmının alınmayacağına dair 75 yıllık bir imtiyaz verildi. Çalışmaların 1904 yılından önce tamamlanması için Mişel Paşa'ya teşvik amaçlı 1890 yılında ikinci bir imtiyaz daha verildi. Anlaşmaya göre İstanbul tarafında Sirkeci ve Unkapanı arasını, Galata tarafında ise Tophane ile Azapkapı arasını yenileyecek, bunun karşılığında da seksen beş sene boyunca bölgedeki iskelelerin ve depoların inşaat ve kullanım imtiyazı verilecekti. Ayrıca sahil boyunca raylı ulaşımı tesis etmek ile yükümlüydü.

Bu antlaşmayla birlikte imar ve kent tasarımı konusunda yeni kararların alınması gerekti. Yeni rıhtımlarla meskun alanlar arasında 20 metrelik bir şerit olacaktı. Bu şerit ise üçe bölünecekti: 3 metrelik yaya kaldırımı, 9 metrelik araba yolu ve rıhtıma bitişik 8 metrelik bir yükleme alanı. Bu proje kamu yararına yapıldığından, şirketle mülk sahipleri arasında çıkacak ihtilaflarda istimlak kanunu uygulanacaktı. Buna karşılık şirket yeni yapılan yollar, rıhtımlar ve iskelelerin bakımını üstlenecekti (Çelik, 1996:64).



Şekil 3.14 1900’lerde Tophane ile Karaköy arasındaki rıhtımın yeniden düzenlenmiş görünüşü (Çelik, 1996: 62)

Mişel, Galata tarafındaki rıhtımına öncelik tanıyarak 1895 yılında buradaki çalışmalarını bitirmiştir. İstanbul tarafındaki rıhtımın yapımı ise 1894’te başlanarak 1900 yılında bitirilmiştir. Haliç’in iki yakasında da yapılacak olan rıhtımlar, toprağın yumuşaklığı, hafif sanayi ve atölyelerinin muhtelif gıda maddesi iskelelerinin yoğunluğu nedeniyle hükümet, 1897 yılında Haliç’teki iki köprü arasının rıhtımlarla bağlanması projesini erteledi. Haliç’in iki kıyısında yer alacak gümrük binaları, depolar, ambarlar ve yönetim binaları betonarme olarak yapılmaya başlanmış ve 1910 yılında bitirilmiştir. Galata’da neoklasik üslupla yapılan binalar 7000 metrekareyi bulurken, İstanbul tarafında 13.436 metrekareyi bulmaktaydı. Ancak Galata tarafındaki yapıların inşası İstanbul tarafındakilere oranla iki kat pahalıya mal olmuştur.

bakımsız bir hale gelmiştir. 1984 yılında başlatılan bir proje ile sahil şeridinde ki bu binalar yıkılarak, yerine parklar oluşturulmuştur. Bu yıkımlar esnasında Or-Hayim Musevi Hastanesi ile bazı kilise ve camiler korunmuş, ancak Balat Karabaş Mahallesi tamamen ortadan kaldırılmış, ayrıca 17. yüzyıldan kalma konut yapılarının son örnekleri de yok edilmiştir (Çelikzincir, 2006:14).



Şekil 3.16 1929 tarihli Pervitch haritası (Pervitch, 1929: 172)

3.7 Batılılaşma Döneminde Yapı Üretim Teknolojileri ve Ortaya Çıkan Yeni Malzemeler

Doğada bulunan malzemelerin kullanımı ile başlayan yapım teknolojisi 19. yüzyıla kadar bu kaynakların işlenmesiyle elde edilen ürünlerden oluşurken, Sanayi Devrimi ile birlikte yeni malzemelerin ortaya çıkmasıyla yeni yapım teknolojileri oluşmuştur. Sanayi Devrimi ile inşaat tekniği değişmiş taş, tuğla ve ahşap gibi malzemeler daha hızlı ve kolay şekilde üretilmeye başlanmıştır. Bunlara zamanla dökme demir, cam ve son olarak ta çimento eklenmiştir. Batılılaşma hareketinden önce taşınması, ucuzluğu, işlenebilirliği ve bölgesel şartlara uyumundan dolayı konutlarda ahşap malzemesini kullanırken, anıtsal binalarda, kalıcı olması gerekliliği düşüncesinden dolayı taş ve tuğla gibi malzemeler ile birlikte yığma tekniğinde yapılar yapılıyordu. Batılılaşmanın da etkisiyle yeni yapım teknolojilerin gelişmesiyle birlikte geleneksel yapım teknolojileri de bu yapım tekniklerinden etkilenmeye başlamıştır.

19. yüzyılın ilk yıllarında Nizam-ı Cedid reformları sürecinde, Osmanlı saltanatı batılılaşma olgusunun etkisi ile muhafazakar yapısını ve Topkapı Sarayı'nı terk ederek Boğaziçi kıyılarına birbiri ardına sahil sarayları inşa ettirmeye başlamıştır. Bu dönemde Beşiktaş Sarayı (1809), Beylerbeyi Sarayı / ilk yapım (1829-1832) ve Çırağan Sarayı / ilk yapım (1839-1841) Boğaziçi sahilinde sırasıyla yerini almıştır. Bu yapılarda, Topkapı Sarayı'nın zaman ve gereksinimlere bağlı olarak değişen dağınık yerleşim düzeni yerine Batı ülkelerindeki saraylar model alınmıştır. Fakat kitlesel görünüm ve cephelerde yoğun olarak kullanılan batı kaynaklı form ve öğelerin dışında, plan kurgusu ve yapım teknolojisi açısından Türk Evi'nin gelenekselliğini yansıtan özellikler terk edilmemiştir. Bununla birlikte, 19. yüzyıl sonrası Osmanlı mimarlığında çok karşılaşıldığı gibi bu yapılarda da ahşap taşıyıcı sistemin kagir yapı elemanları ile desteklendiği görülmektedir (Yergün, 2002:67-70).

Osmanlı İmparatorluğunda eskiden beri askerlik alanında başarıyla uygulanan döküm yönteminin mimarlık alanına yansması batılılaşma dönemine rastlamaktadır. Saraylarla ilgili yerli döküm işleri Tophane'nin önemini yitirmesiyle 1850'lerde açılan Taşkızak'ta gerçekleştirilmiştir. Yapımı bu yıllara rastlayan Dolmabahçe, Çırağan sarayları ve İhlamur kasrının anıtsal kapıları burada dökülmüştür (Kıyıcı, 1998:41). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı'da saray ve köşkerin kapılarında, bahçe duvarlarının üzerindeki korkuluklarda, pencere üstlüklerinde, merdiven korkuluklarında ve konsollarında Avrupa benzeri dökme demir kullanılmaya başlanmıştır.

18. yüzyılın ikinci yarısı ve 19. yüzyılda cam sanayisinde büyük ilerlemeler görülmüştür.

1806'da 250x170 cm.lik levha cam üretilmiştir. Bu dönemde cam, ışık geçiren damlarda demirle birleştirilerek kullanılmaya başlanmıştır. Cam, bazı limonluk yapımında, yeni mağazalar, sergi vitrinleri, demiryolu garlarında yaygın bir şekilde kullanıma girmiştir (Kıvırcık, 1992:44).

Osmanlı İmparatorluğunda 19. yüzyılda kullanılan teknikler beşe ayrılmaktadır. Bunların birincisi ahşap kirişlerle kullanılan tuğla duvar yığma, ikincisi volta döşemeli yığma, üçüncüsü çelik iskelet sistem, dördüncüsü fer-beton sistem ve beşincisi ise günümüzde de sıklıkla kullanılan betonarme sistemdir.

“Fer-beton” diye tanımlanan, betonarme taşıyıcı sistemin basit bir örneği olan yapım teknolojisi, çelik putrel ile beton birleşiminden meydana gelen yatay ve düşey taşıyıcılar bir iskelet sistem şeklinde kurgulanmış ve çelik ve beton ayrı ayrı taşıyıcı olarak hareket edilen bir sistemdir. Bu yapım teknoloji çeşidi araştırma alanı olan Fener ve Balat bölgelerinde kullanılmamıştır.

Basınç dayanımı yüksek olan betonun çekme dayanımı fazla olan çelik ile birleşmesi ile birlikte betonarme sistem keşfedilmiştir. Fer-betondaki çelik ve betonun ayrı ayrı taşıyıcı özelliği olmasının tersine betonarmede beton ve çelik birleşip tek bir eleman gibi davranmaktadır.

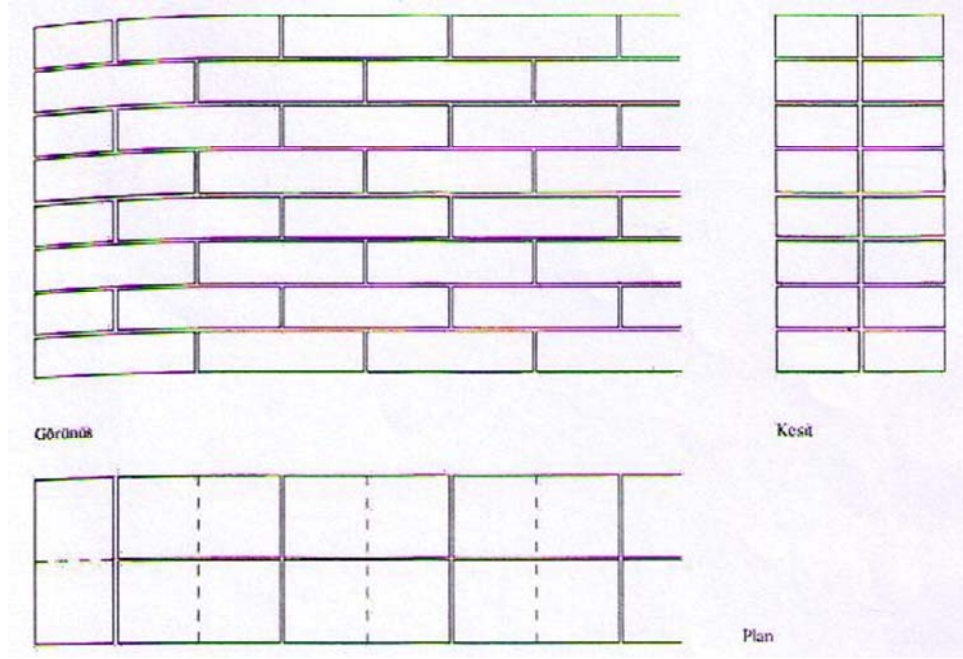
Beton ve çelik donatı malzemenin özellikleri sayesinde ekonomik bir yapım için gerekli niteliğe sahip olmakla birlikte, çağın yapı gereksinimlerine de cevap veren bir yapım teknolojisi olarak betonarme iskelet 20. yüzyılın ilk yıllarından itibaren başta Amerika ve Avrupa ülkeleri olmak üzere yoğun bir kullanım alanı bulmuş ve kısa bir süre içerisinde İstanbul mimarlığında yerini almıştır (Yergün, 2002:292).

3.7.1 Yığma Yapılarda Modern Ölçülü Tuğla Kullanımın Başlaması

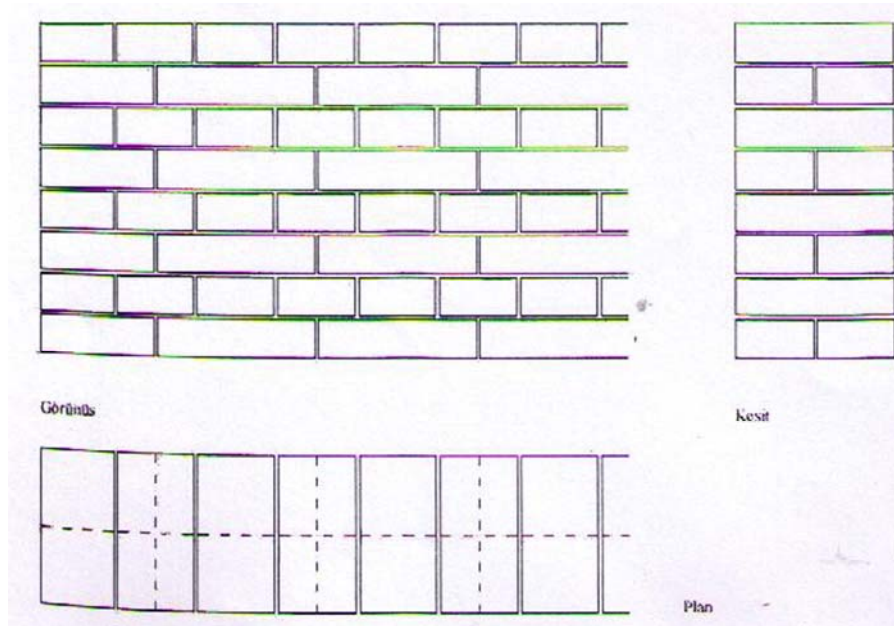
Endüstri devrimiyle yaşanan teknolojik gelişim ile birlikte yapım malzemesi olan tuğlanın fabrika koşullarında seri imalata geçmesi, dayanıklılığının artması, kolay üretim imkanları, ucuzluğu ve homojen bir yapıya sahip olması sağlanmış; bunun sonucunda da 19. yüzyılda tercih edilen bir malzeme olmuştur.

Endüstriyel yöntemlerle üretilen tuğlanın 6-8 / 10-12 / 21-23 cm. ebatlarında standartlaşan bir ölçü düzeninde biçimlendirilmesi kullanım kolaylığını beraberinde getirilmiştir. Taşıyıcı duvarların inşa edilmesinde kullanılan bu tuğlaların örülmesinde değişik örgü biçimleri kullanılmıştır. Bunlar arasından, kılıcına ve kilit örgü sistemleri gelenekselleşen birer tenkil

olmuştur. Kılıcına örgüde, birinci ve ikinci sıralara tam tuğlalar istiflenmekte ve tuğla birimlerinin her sırada yarım tuğla boyu kaydırılması ile derzler alt ve üst sıradaki tuğlaların ortasına getirilmektedir. Kilit örgüde, birinci sıraya tuğlaların uzun kenarı, ikinci sıraya ise kısa kenarı istiflenmekte ve tuğla birimleri her sırada yarım tuğla boyu kaydırılarak derzler alt ve üst sıradaki tuğlaların ortasına gelecek şekilde dizilmektedir (Yergün, 2002:71).

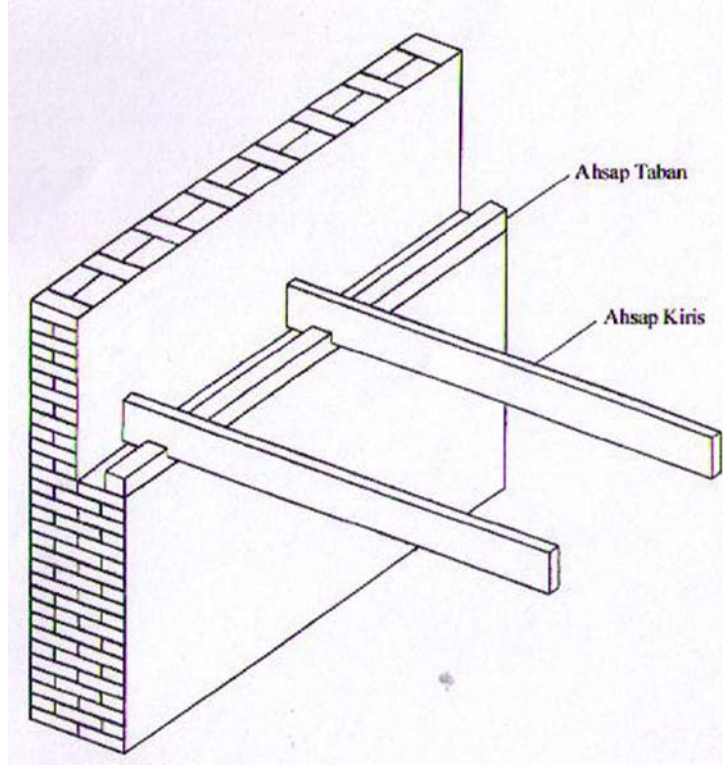


Şekil 3.17 Yığma tuğla duvar, kılıcına örgü (Yergün, 2002: 72)

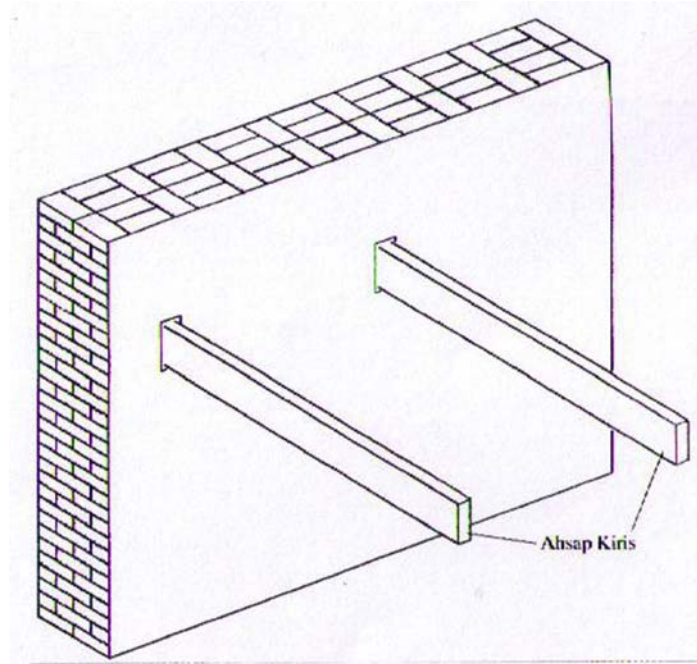


Şekil 3.18 Yığma tuğla duvar, kilit örgü (Yergün, 2002: 72)

Tuğla malzeme ile örülen duvarlardan oluşan sistemde düşey yükleri taşımak için ahşap kirişler kullanılmıştır.



Şekil 3.19 Yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme (Yergün, 2002: 73)



Şekil 3.20 Yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme (Yergün, 2002: 73)



Şekil 3.21 Balat’da yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme örneği, Yıldırım Caddesi

Bu yapım tekniği, batılılaşma hareketi geleneklerine bağlı olan Müslüman halk tarafından kolayca benimsenememiş, daha çok Levanten ve azınlıklar tarafından kabul görmüştür. Ticari yönden elde ettikleri haklar ile ekonomik gelir düzeyini artıran azınlıklar özellikle Batı kültürünün yakından takip edildiği Galata ve Pera bölgelerinde konaklar inşa ettirmişlerdir.



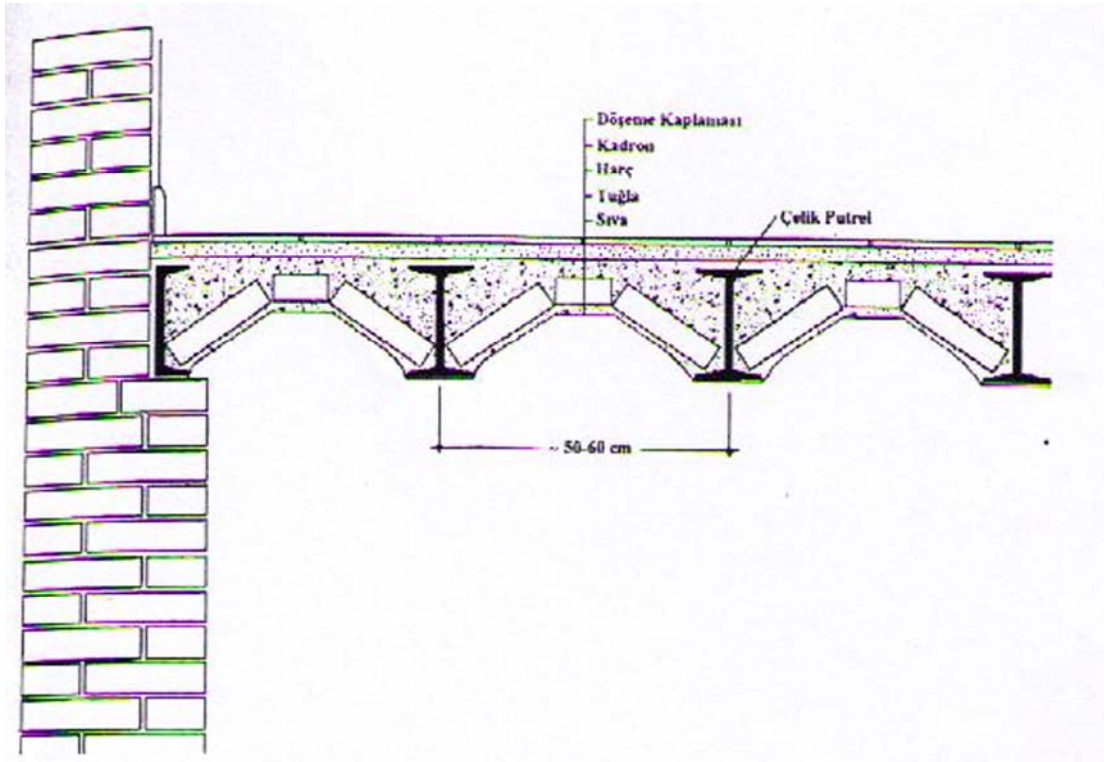
Şekil 3.22 Fener’de yığma tuğla duvar ve ahşap kirişleme örneği, Yıldırım Caddesi

3.7.2 Volta Döşemeli Kagir Yapıların Kullanıma Başlaması

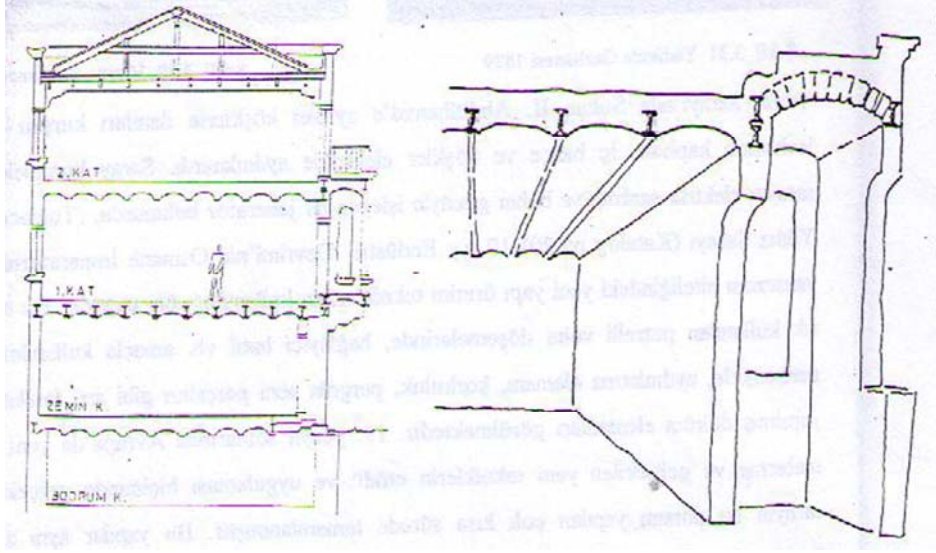
19. yüzyılın son çeyreğine doğru kagir yapım tekniğinde yatay taşıyıcı olarak tuğla ve metalin kullanılmasıyla oluşan volta döşemeli yeni yapım tekniği gelişmiş, modernleşme sürecinde Osmanlı mimarlığı yapım teknolojisindeki değişimin ikinci dönemini oluşturmuştur.

Eski çağlardan beri bilinen demir madeni, 14. yüzyıldan itibaren dövme tekniği, 18. yüzyıl ortalarından itibaren dökme tekniği ile biçimlendirilmiş, Endüstri Devrimi sonrasında ise yerini çeliğe bırakmıştır. Endüstriyel metal teknolojisinin gelişimine bağlı olarak 19. yüzyıl ortalarından itibaren seri çelik üretiminin geliştirilmesi ile birlikte Batı mimarlığı yapım

teknolojisinde metal yapı elemanları yerini almıştır. Bu döneme kadar Osmanlı mimarlığında demir, tek başına yük taşıyan bir eleman olarak kullanılmamış, sadece yükleri taşıyan asli elemanlara destek veren yardımcı bir öge olarak işlevlendirilmiştir. Batı uygarlığına katılımın ana hedef haline geldiği yenileşme hareketleri doğrultusunda batı yapım teknolojisini yakından takip eden Osmanlı mimarlığının etkilenmesi de çok kısa bir sürede olmuştur. 19. yüzyıl son çeyreğinden itibaren Osmanlı mimarlığına endüstriyel metal yapı elemanları ile birlikte yeni yapım teknolojisi de ithal edilmiştir. Bu yapım teknolojisinde düşey taşıyıcılar daha önceki dönemde olduğu gibi modern ölçülerdeki tuğla malzeme ile yığma kagir tekniğinde kurgulanırken yatay taşıyıcılar, “putrelli” veya “volta” döşeme adı ile tanımlanan yapım tekniğinde inşa edilmektedir. Çelik putrel kullanılarak kurgulanan volta döşemelerde, geçilecek açıklığın bir yönünde sık çelik kirişlemeye gidilmesi ve arasının basık tonoz biçiminde kapatılmasıyla mekanların üzeri örtülmüştür. Çelik kirişlemeler arasındaki basık tonozların yapımında genellikle tuğla malzeme kullanılmak ile birlikte Marsilya tipi kiremitlerin kullanıldığı örnekler ile de karşılaşmıştır (Yergün, 2002:179).



Şekil 3.23 Kagir yapılarda volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 180)



Şekil 3.24 Volta döşemeli yapı (Kıyıcı, 1998: 46)

Volta döşeme tekniği 19. yüzyılın son çeyreğinden betonarme iskelet yapım teknolojisinin kullanılmaya başlandığı 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar yoğun olarak sivil mimarlık örnekleri de dahil her yapı türünde kullanılmıştır.

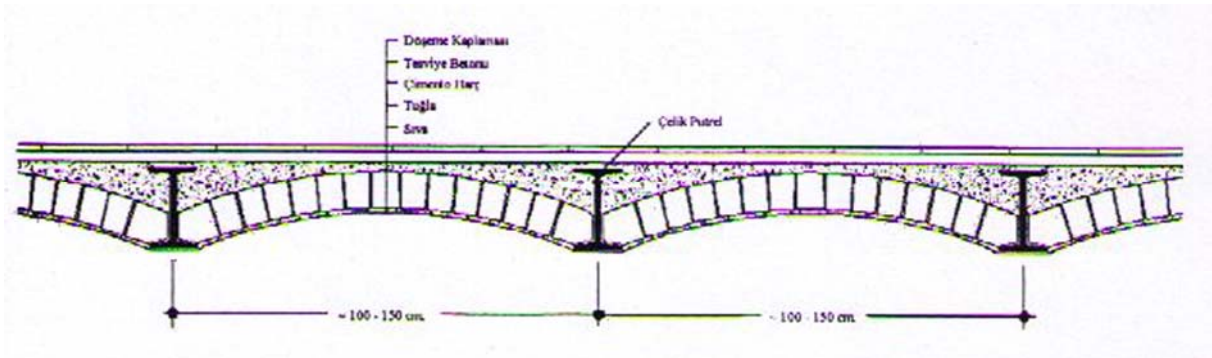


Şekil 3.25 Fener’de volta döşemeli yapı örneği, Yıldırım Caddesi

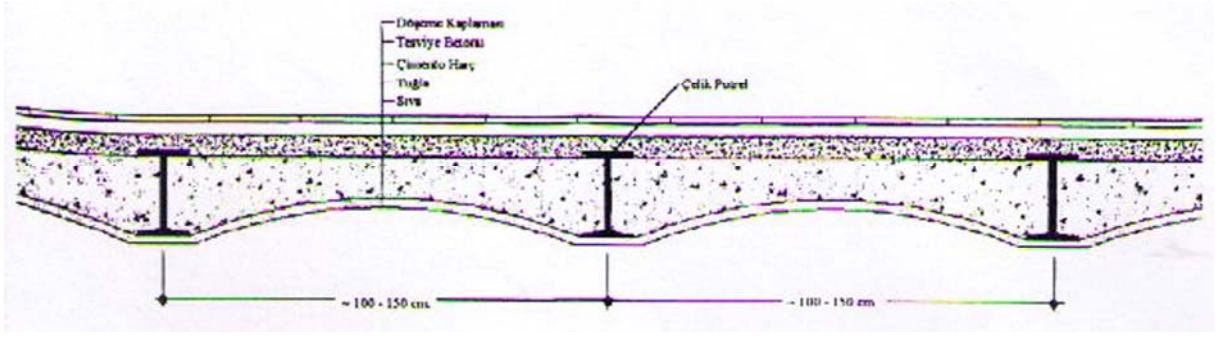
3.7.3 Çelik İskelet Yapım Teknolojisinin Kullanımı

19. yüzyılın son çeyreğine doğru çelik üretiminin gelişmesiyle çelik, dökme demirin yerini almış, yapı alanına yeni olanaklar getirmiştir. İşlenebilme kolaylığı, sağlamlığı ve esnekliği gibi özelliklerinde dolayı yapı malzemesi olarak mimaride yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı mimarisine de 20. yüzyılın ilk yarısından itibaren girmeye başlayan çelik strüktür, ilk önceleri sanayi, ulaşım ve ticaret işlevli yapılarda taşıyıcı özelliği olmayan kagir duvarların içine gizlenerek uygulanmıştır. Yapım maliyeti fazla olan çelik iskelet sistemli yapılar konut mimarisinde ve sivil mimaride fazla tutulmamıştır.

Bu yapım teknolojisi ile inşa edilen yapılarda, putrellerden oluşan yatay ve düşey taşıyıcılar iskelet sistem şeklinde kurgulanmaktadır. İskelet sistemde, yapının genel ağırlığı taşıyıcı elemanlar tarafından zemine noktasal olarak aktarılmaktadır. Bu taşıyıcı elemanlarda, yapıyı etkileyen kuvvetlerden dolayı meydana gelebilecek eğilme ve burkulmalar, çeşitli form ve ebatlardaki çelik putrellerin birleştirilmesi sonucunda taşıyıcı kesit ölçüsünün gerektiği şekilde ayarlanmasıyla giderilmektedir. Mekanların üzeri, çelik iskelet sisteminin kirişleri tarafından taşınan, dönem teknolojisine göre yeniden kurgulanmış volta döşeme yapım tekniklerinin kullanımı ile geçilmiştir. Burada sözü geçen volta döşeme, yatay taşıyıcı özelliği olmayan sadece mekanların üzerini örten bir döşeme tekniğidir (Yergün, 2002:247). 1,00 – 1,50 metre mesafede bir yerleştirilen çelik putreller arasına tuğla ya da beton doldurulmasıyla oluşturulmaktadır.



Şekil 3.26 Volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 247)



Şekil 3.27 Volta döşeme detayı (Yergün, 2002: 247)



Şekil 3.28 Sveti Stefan Bulgar Kilisesi

Fener’de ki Stefan Bulgar Kilisesi Venedik’te prefabrik olarak hazırlanmış ve bugünkü yerine Mürsel Paşa Caddesi üzerine monte edilmiş çelik iskelet sistem bir yapıdır. Yapı 1898 yılında tamamlanmıştır.

3.8 Kanun ve Nizamnameler

1840’lardan önce yangınların gerektirdiği yeniden inşa faaliyetleri önceden var olan düzen

uyarınca yapılmaktaydı. Tahribata uğrayan bölgeler daha önce nasılsa öyle yapılmaya çalışılırdı. 1840'lardan sonra, yangınları önlemek üzere köklü çözüm arayışları, çağdaşlaşma şevkiyle birleşerek, kent tasarımıyla yeni bir anlayışa yol açtı. Her yangın yeri kente verilecek resmi biçimlerin denendiği bir sahne haline geldi (Büyükbaşaran, 2001: 76).

Çağdaş belediye örgütlenmesine yönelik ilk yaklaşımlar II. Mahmut döneminde, Yeniçerilerin kaldırılmasını izleyen reformlar sırasında yapılmıştır. 1826'da kurulan İhtisap Nezareti, önceleri esnaf işlerinin denetlenmesi ile yükümlüyken zamanla Maliye Nezareti şekline dönüşmüştür (Denel, 1982:14). Osmanlı Devleti'nin bayındırlık işleri ise saraya bağlı dört eminlikten biri olan Şehreminiliğin gözetimindeki Hassa Mimarlar Ocağı tarafından yapılıyordu.

1831 yılında Şehremininin kaldırılıp, görevlerinin bazılarının yeni kurulan Ebniye-i Hassa idaresine verilmesiyle bazı resmi binaların bakımı üstlenilmiş oluyordu. 1836 yılında ise Evkaf Nezareti kurularak Ebniye-i Hassa Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan belediye işlerinin bir kısmını bu müdürlüğün üstünden almıştır (Denel, 1982:15).

Galata ve Pera bölgelerinde ise Avrupa etkisinde altında gelişmekte olduğundan Altıncı Daire adı altında bilinen Galata ve Beyoğlu Numune Dairesi kurulmuş ve çalışmalarını Avrupa şehirlerini örnek alarak uygulamıştır.

1839 tarihli Tanzimat Fermanı'ndan sonra modernleşme hedefleri doğrultusunda hazırlanan reformlara bağlı olarak, Batı ülkelerinden örnek alınan yeni kanun ve düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Bu döneme kadar İslam dini ve onun siyaset anlayışına dayanan, klasik Osmanlı kent yönetim biçimi hükmünü sürdürmekteydi. İstanbul, Dersaadet ve Bilhad-ı Selase (Üsküdar, Galata, Eyüp) olmak üzere dört kazaya ayrılmıştı. Bu kazaların her birinin başında bir kadı bulunmaktaydı. Kadılar, kentin valisi, hakimi ve de belediye reisine ait her türlü mali, mülki ve idari işlevleri kendilerine göre yorumlamış ve uygulamışlardır. Tanzimat sonrasında yeni yönetim düzeninin oluşması ile birlikte, idari yetkiler kadılardan alınıp, bir dizi yeni nezaretlere verilmiş, kentteki imar faaliyetlerinin denetiminden sorumlu Ebniye-i Hassa Müdürlüğü de, Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır (Yergün,2002:34).

1725 tarihli hüküm	Müslüman konutları	12 zira (9 m.)
	Gayrimüslim konutları	9 zira (7 m.)
1818 tarihli hüküm	Müslüman konutları	14 zira (10.4 m.)
	Gayrimüslim konutları	12 zira (9 m.)
	Azınlıkların konutları	10 zira (10.5 m.)
1827 tarihli hüküm	Müslüman konutları	14 zira (10.5 m.)
	Gayrimüslim konutları	12 zira (9 m.)

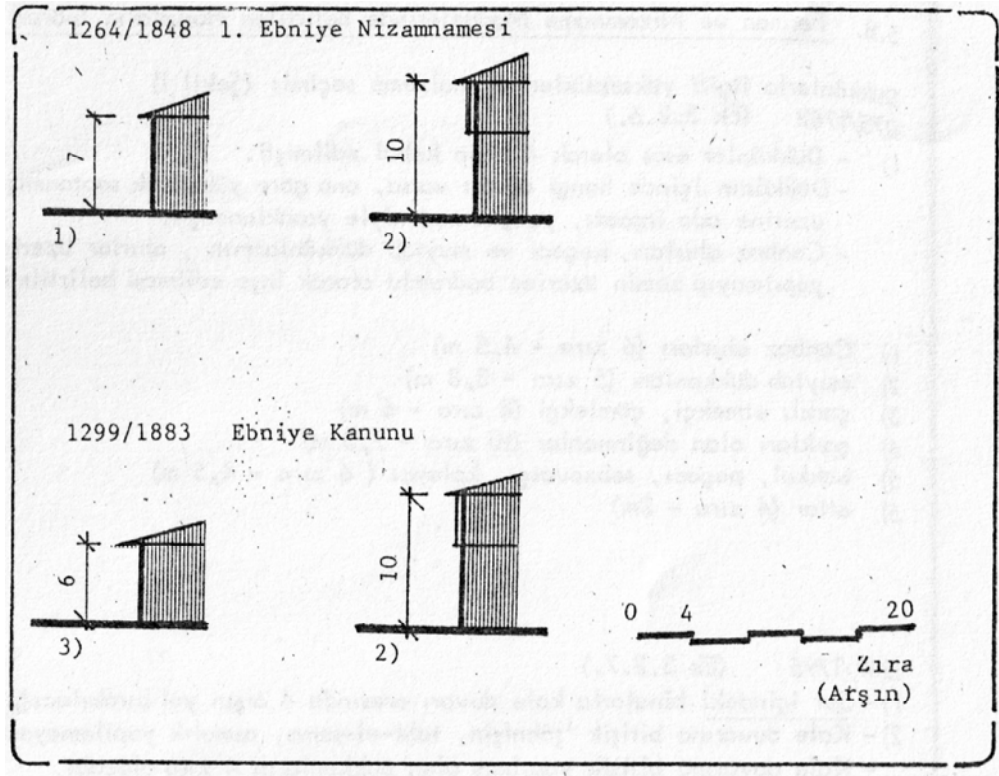
Çizelge 3.2 Çeşitli Dönemlere Aite fermanlara göre konut yükseklikleri ve getirdikleri kısıtlamaların tarihsel sıralaması (Büyükbaşaran, 2001: 77)

Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848 yılında hazırlanan Ebniye Nizamnamesi'dir. İstanbul'un başına bela olan yangın felaketine kesin çözüm getirmek için düzenlenen nizamnameler halkı kagir yapı yapımına özendirmeyi hedeflemiştir. 1848–1882 yılları arasında altı nizamname yürürlüğe girmiştir. Bunlar sırasıyla;

1. 1848 Ebniye Nizamnamesi,
2. 1858 Sokaklara Dair Nizamname,
3. 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi,
4. 1875 İstanbul Belde-i Selase'de Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname,
5. 1877 Dersaadet Belediye Kanunu,
6. 1882 Ebniye Kanunu

3.8.1 1848 Ebniye Nizamnamesi

Bu nizamnamede kagir yapıların teknik avantajı tanımlanıyor, kagir yapılar, tam kagir ve yarım kagir olarak ikiye ayrılıyordu. Sınıflandırma çeşitlerini ise kiriş ve çatı malzemesi belirliyordu. Tam kagir binalarda kiriş ve çatılarda demir veya bakır kullanılıyor, yarı kagir binalarda ise ahşap kullanılıyordu.

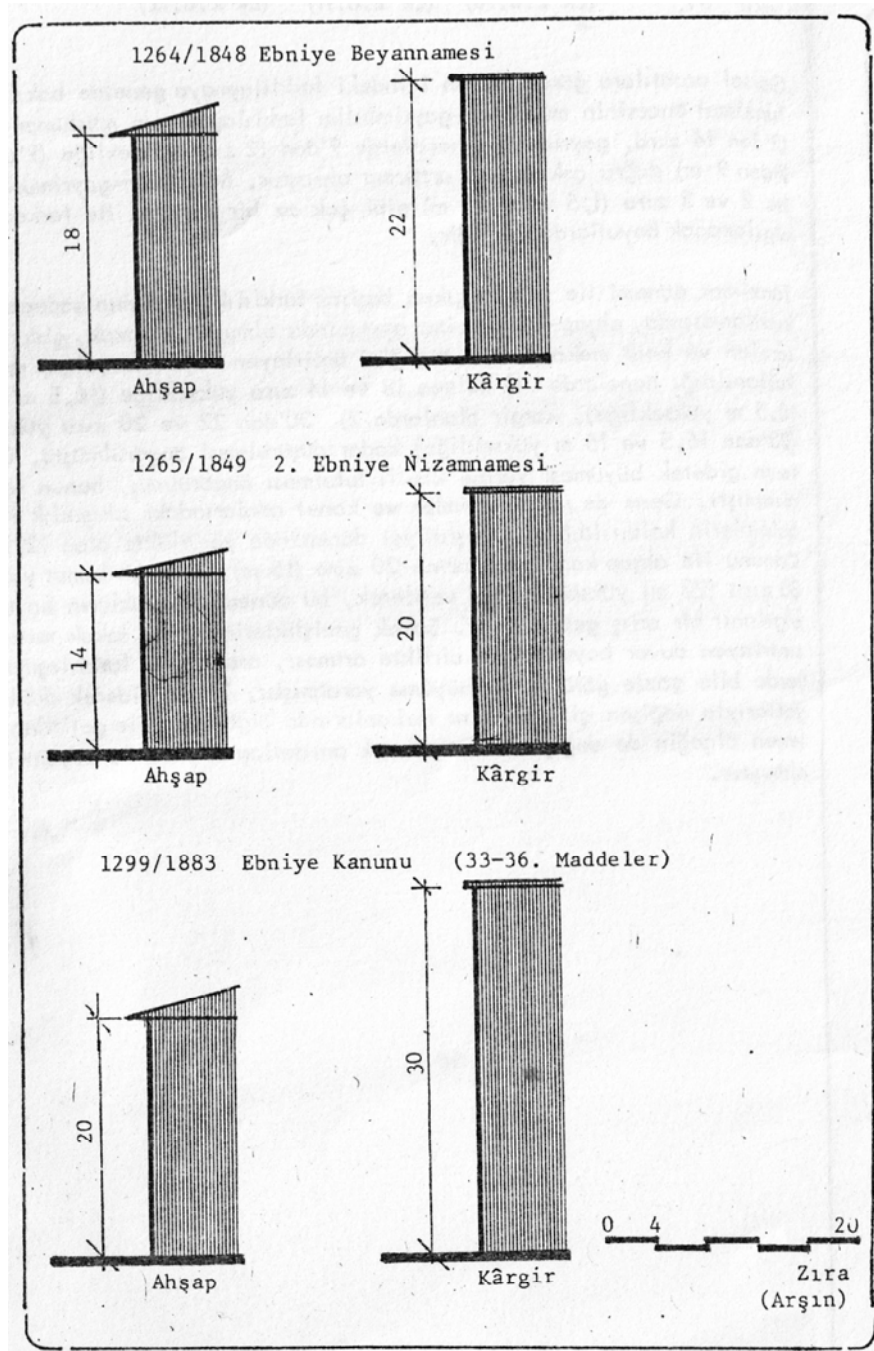


Şekil 3.29 Ebniye Nizamnamesi ve Kanununa göre dükkan yükseklikleri (Denel, 1982:68)

Nizamnameye göre ahşap yapıların maksimum yüksekliği 22 zira (16,70 metre), kagir binaların yüksekliği ise 30 zira (22,70 metre) olabilecekti. Ayrıca ahşap yapı inşa edenlerin mali durumları iyi ise yapılarının etrafına çatıdan 2 zira (1,50 metre) yüksekliğinde duvar yapmaları gerektiği söyleniyordu (Yergün, 2002:39).

Büyük Caddeler	7,60 m.
Adi Caddeler	6,00 m.
Sair Sokaklar	4,50 m.
Ahşap Binalar (azami)	16,70 m.
Kagir Binalar (azami)	22,70 m.

Çizelge 3.3 1848 Ebniye Nizamnamesine göre sokak genişlikleri ve bina kat yükseklikleri



Şekil 3.30 Nizamnamelere göre ahşap ve kâgir bina yükseklikleri (Denel, 1982:78)

3.8.2 1858 Sokaklara Dair Nizamname

1856 Aksaray yangınının ardından İstanbul'un tarihinde ilk kez, yangın yerinin sistematik bir haritası çıkarılmış ve alternatif bir kent tasarım projesi çıkarılarak uygulamaya konulmuştur. Bu konuda çıkarılan nizamnamede geniş ve düz caddelerin yapımı öngörülüyordu. Bölgenin yeniden imarı ile görevlendirilen İtalyan mimar Luigi Storari, Unkapanı'ndan Yenikapı'ya uzanan doğu-batı eksenine, doğu-batı ekseninin oluşturan Divanyolu'nun uzantısı olan

Aksaray Caddesini ana arterler olarak alıp, genişletip düzeltmiş, kavşakları belirginleştirmiştir (Büyükbaşaran, 2001: 78).

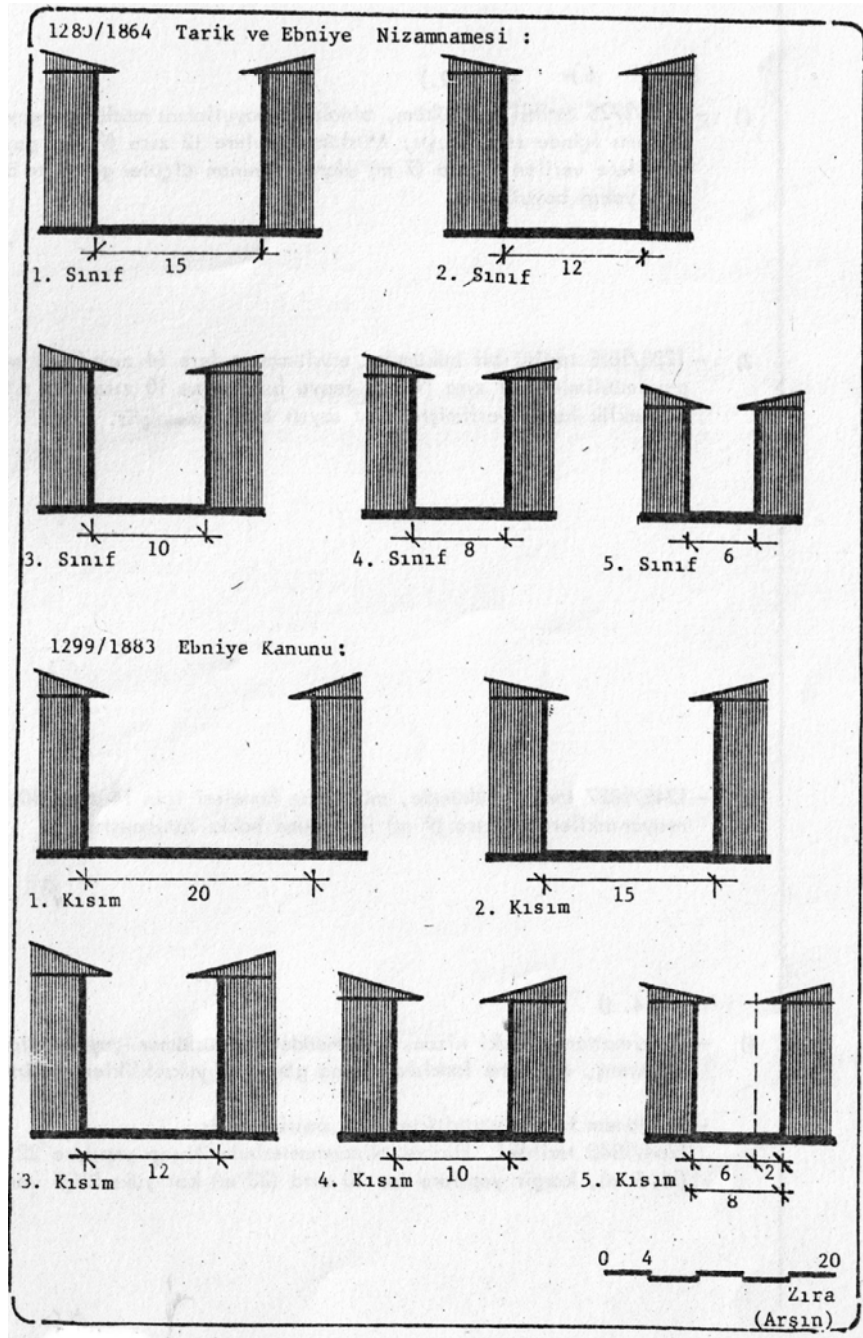
Aksaray Caddesi	9,50 m.
1. Sınıf Sokaklar	7,60 m.
2. Sınıf Sokaklar	6,00 m.

Çizelge 3.4 1856 Aksaray yangını sonrası yeni sokak genişlikleri (Büyükbaşaran, 2001: 78)

3.8.3 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi

Bu yeni nizamname, öncekilerden farklı bazı hükümler içermektedir. Buna göre, nizamnamenin yalnız İstanbul'da değil diğer kentlerde ve büyük kasabalarda da uygulanması, ayrıca yangın yerlerinin haritalarının çıkarılması ve bu haritalar üzerinde her mülk sahibinin parselinin tespit edilmesi gibi yenilikler getirmiştir. Buna göre, yangınlar sonrası nizamname esaslarına göre yeni planlar yapıldığında mülk sahiplerinin eski yerleri göz önünde tutularak kare ve dikdörtgene yakın biçimlerde yeni parsellenmeye gidilecektir (Yergün, 2002:45).

1863 nizamnamesinde cadde ve sokak genişlikleri artırılmış ayrıca nüfus artışı önlemek için kat yükseklikleri düşürülmüştür. Bu yükseklik kagir yapılar için 20 arşın (13,70 metre), ahşap yapılar içinse 14 arşın (9,60 metre) olarak belirlenmiştir. Fakat bu karar rantın çok yüksek olduğu Pera için fazla katı bulunmuş, Altıncı Daire'nin itirazı Nafia Komisyonu tarafından kabul edilmiş, Altıncı Daire dahilinde kagir yapılar 24 arşın (16,50 metre), ahşap yapılar ise 16 arşın (11,00 metre) olarak değiştirilmiştir. Ahşap yapı yapılmasını yasaklayıcı maddelerin yanı sıra nizamnamede ekonomik sorunlar nedeniyle ahşap yapı inşa edilebilmesini sağlayabilecek hükümlere de gerekli yangın tehlikesini azaltıcı önlemler alınmak koşuluyla izin verilmiştir. Ayrıca nizamnamede tüm yapıların kare veya dikdörtgen bloklar halinde inşasını öngörerek kent planlamasında geometrik formlar oluşturulmak istenmiştir. Bu nizamnameyi diğer nizamnamelerden ayıran en önemli özelliği hükümlere aykırı davrananlara para cezası getirilmesidir.



Şekil 3.31 Nizamnamelere göre yol genişlikleri (Denel, 1982:74)

Sokakların sınıflandırılması çalışmalarıyla birlikte tüm yeni yapılaşmaların önceden belirlenmiş planlara uygunluğunu öngören yeni kurallar getirilmiştir. Mesela boş bir arsaya yapılaşmak isteyen şirket veya şahsın hükümetin onayına sunacağı proje ‘menfaat-ı umumiye’ açısından değerlendirilecekti. Yangın geçiren mahalleler bir plan uyarınca düzenlenecek, sokak genişletilmesi için istimlak gerektiğinde, sokağın iki yanından da eşit oranda ev yıkılacaktı. Mal sahiplerine temyiz hakkı tanınmıyor ve mülklerinin çalışmaların öngördüğü parçasını bağışlamaları bekleniyordu. Yeniden düzenlenen mahallelerde bina sahiplerine eski

mülklerinin değerince hisseler verilecekti (Büyükbaşaran, 2001: 79).

Büyük caddeler	11,50 m.
1. sınıf sokaklar	11,00 m.
2. sınıf sokaklar	9,00 m.
3. sınıf sokaklar	7,00 m.
4. sınıf sokaklar	6,00 m.
5. sınıf (ıkmaz) sokaklar	4,50 m.
Ahşap binalar (azami)	10,60 m.
Kagir binalar (azami)	15,20 m.

Çizelge 3.5 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesine göre sokak genişlikleri ve azami kat yükseklikleri (Büyükbaşaran, 2001: 79)

3.8.4 1875 İstanbul Belde-i Selase'de Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname

Bu nizamnameyle İstanbul ana ve tali bölgeler olarak ikiye ayrılmış, ana bölgelerde ki semtler de ahşap yapı yapılması kesinlikle yasaklanmış, yapılacak her türlü binanın kagir olması gerektiği belirtilmektedir. Tali bölgelerde ise ahşap inşası her on yapıda bir yangın duvarı yaptırılmak koşuluyla serbest bırakılmıştır. Kagir yapıların yüksekliği 20 zira (15,20 metre), genişliği 15 zira (11,40 metre) ve daha fazla olan caddelerin üzerinde inşa edilecek olan yapıların yüksekliği ise 24 zira (18,20 metre) olmasına izin verilmiştir.

Tanzimat ile birlikte ortaya çıkan modernleşme hedefleri doğrultusunda, Avrupa kentlerinde olduğu gibi düz ve geniş caddelerin sınırlarını çizdiği, kare ve dikdörtgen yapı adaları ve üzerindeki kagir yapılardan oluşan bir kent yaratılmak istenmiştir. Bu nedenle ana bölge olarak belirtilen Unkapanı'ndan, Zeyrek, Vefa, şehzadebaşı, Honhor, Yenikapı, Beyazıt semtleri dahil olmak üzere Topkapı Saray-ı Hümayun'a kadar olan alan, Fatih'in bir kısmı, Azapkapı, Altıncı Daire, şişli, Feriköy, Azapkapı'dan Ortoky'e kadar olan cadde, şişli Karakol'undan Balmumcu iftliği Deresi'ne ve oradan da Ortaköy'e uzanan kısımlarda Tanzimat döneminden itibaren önemli yatırımlar yapılmış ve arka arkaya yürürlüğe sokulan nizamnameler ile mimari ve kentsel açıdan yeniden yaratılmaya çalışılmıştır (Yergn,

2002:49-50).

3.8.5 1877 Dersaadet Belediye Kanunu

Kentin daha yoğun ve prestijli bölgelerinde kagir inşaatı şart koşarak bu bölgelerdeki yangın tehlikesini azaltma mantığı güden 1875 kanunun ardından, 1877 kanunuyla ana bölgeler İstanbul yarımadasının Unkapanı-Aksaray eksenine kadar doğu kısmı, Şişli, Pera'da Cadde-i Kebir bölgesi Ve Azapkapı'dan Ortaköy'e kadar uzanan kıyı şeridi olarak belirlendi (Büyükbaşaran, 2001: 80). Bu kanunlarla, kentlerin seçimle kurulacak belediye meclisleri tarafından yönetileceği hükmü getirilmiştir. İstanbul şehremaneti bu kanunlar ile, Beyazıt, Sultanahmet, Fatih, Samatya, Eyüp, Beyoğlu, Hasköy, Beşiktaş, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Beykoz, Anadoluhisarı, Beylerbeyi, Yenimahalle, Doğancılar, Kadıköy, Adalar, Bakırköy semtlerini kapsamak üzere yirmi belediye dairesine ayrılmıştır (Yergün, 2002:51).

3.8.6 1882 Ebniye Kanunu

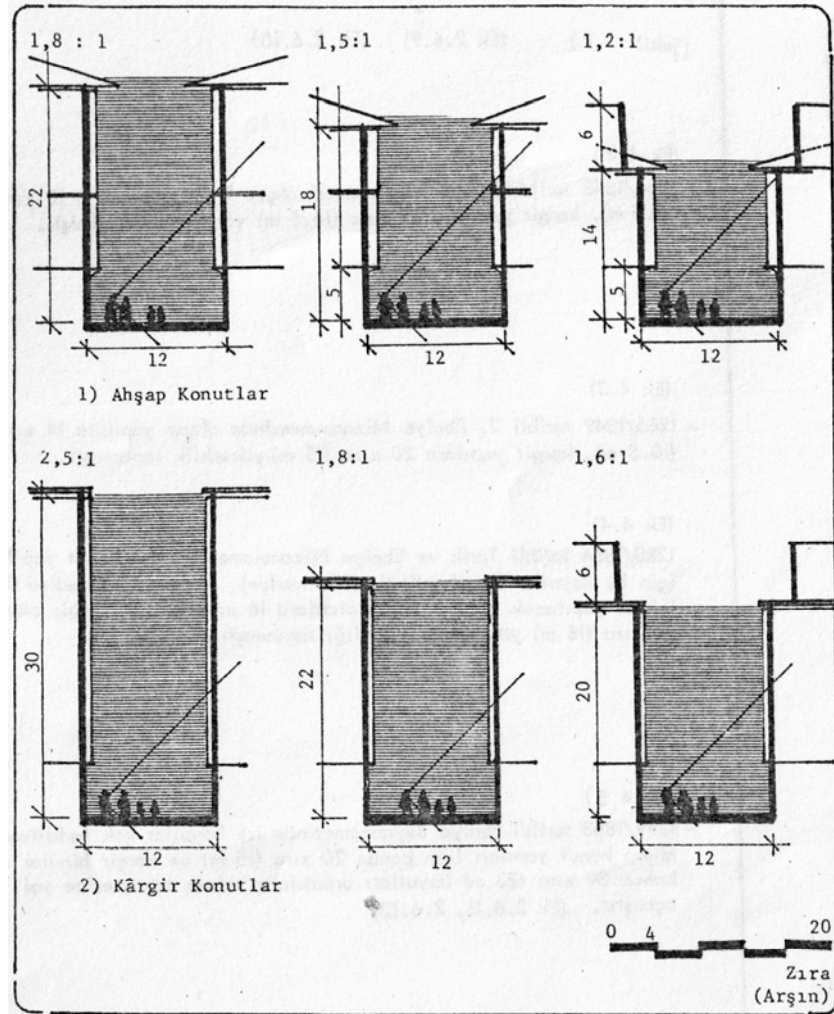
Ebniye Kanun'un da diğer nizamnamelerden farklı olarak bina yükseklikleri yapı malzemesiyle birlikte sokak genişlikleriyle orantılı olarak belirlenmeye başlanmıştır. 1891 yılında yürürlüğe giren yeni Ebniye Kanunu dokuz ay sonra feshedilerek 1882 tarihli Ebniye Kanunu tekrar yürürlüğe sokulmuştur.

Genişliği 8 arşın (5,50 metre) ve 10 arşın (6,90 metre) olan sokaklarda, kagir yapılar için 24 arşın (16,50 metre), ahşap yapılar için 16 arşın (11,00 metre); Genişliği 12 arşın (8,20 metre) ve 15 arşın (10,30 metre) olan sokaklarda, kagir yapılar için 28 arşın (19,20 metre), ahşap yapılar için 18 arşın (12,40 metre); Genişliği 15 arşından (10,30 metre) fazla olan sokaklarda kagir yapılar için 30 arşın (20,60 metre), ahşap yapılar için 20 arşın (13,70 metre) yüksekliğinde olacağı belirtilmektedir (Yergün, 2002:51).

11,50m. genişliğindeki caddelerde ahşap bina (azami)	15,20m.
11,50m. genişliğindeki caddelerde kagir bina (azami)	22,80m.
7,60m. genişliğindeki sokakta ahşap bina (azami)	12,20m.
7,60m. genişliğindeki sokakta kagir bina (azami)	18,20m.

Çizelge 3.6 1882 Ebniye Kanununa göre bulundukları sokaklara göre binaların azami yükseklikleri (Büyükbaşaran, 2001: 81)

Bu nizamnameyle meydan, cami avlusu gibi açık alanların korunabilmesi için bu bölgelerde inşaat yasağı getirilmiştir. Bina çıkıntılarıyla ilgili getirdiği hükümlerle bu çıkıntıların oranları, yerden yükseklikleri, boyutları, komşuya uzaklıkları denetim altına alınmış, kat yükseklikleri belirlenen ölçülerin üzerine belli ölçüler geçmemek kaydıyla ‘tahtaboş’ ve ‘mehtabiye’ yapılmasına izin verilmiştir. Ortak kamuya ve yardım kurumlarına ait binalar belirlenmiş, yükseklik kısıtlaması kapsamına alınmamışlardır (Büyükbaşaran, 2001: 81).



Şekil 3.32 Ebniye Nizamnamesiye değişen boyutlar (Denel, 1982:80)

1913 Dersaadet Teşkilat-ı Belediye-ı Hakkında Kanun-ı Muvakkat adı ile yürürlüğe giren mevzuatı ile İstanbul kent yönetimi daha merkezi bir yapı içinde toplanmış ve İstanbul, tek belediye dairesi ve dokuz idare şubesinden oluşturulmuştur.

3.8.7 1930 Belediye Kanunu ve Umumi Hıfzısıhha Kanunu

1923-1945 arası dönem, büyük çapta imar hareketlerinin uygulamaya girmediği, fakat önemli

planlamaların yapıldığı, kalkınma için gerekli kurumsal alt yapının oluşturulduğu bir dönemdir. 1930'lara kadar İstanbul'un imarı için yapılan uygulamalar, sokakların iyileştirilmesi, küçük parkların yapılması, tramvay hatlarının uzatılması gibi sınırlı faaliyetler olmuştur (Yılmaz, 2008: 210).

1924 yılında bir imar kurulu oluşturulmuş ve İstanbul'un 1/5000 ölçekli haritası hazırlanarak bu harita üzerinden kararlar alınmıştır. Bu kararlar içinde uygulanan en önemlileri Fatih-Edirnekapı yolunun açılması ve tramvay hattının yapılması olmuştur.

1930'lu yıllarda, kent planlamasında kurumlaştırılmaya girişilmiştir. Kentleri, modern, temiz, sağlıklı yerleşimler haline getirmek için çalışmalar yapılmıştır. 1930'da Şehremaneti kaldırılmış ve İstanbul'da belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirilmiştir. (Yılmaz, 2008: 211). 3 Nisan 1930 tarihinde çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu ile Cumhuriyet dönemi sonrasında çağdaş uygarlık düzenine uygun yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Bu yasa ile her belediyenin harita, kadastro ve şehir planlaması yaptırması ve bu planı beş yıllık kalkınma programı hazırlayarak uygulaması zorunlu kılınmıştır. Aynı yıl çıkarılan 1893 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu ise İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin dağılışı ile ilgili bir kanundur. Bu kanuna göre sanayi kolları üç sınıfa ayrılmış ve halkın sıhhati için konutlardan uzak yerlerde yapılması zorunluluğu getirmiştir. Birinci sınıf atölyeler konutlardan uzak olması gereken, ikinci sınıf atölyeler gerekli incelemelerden sonra konutlara yakınlığı belirlenecek imalathaneler, üçüncü sınıf atölyeler gözetime tabi tutularak konutlara yakın yapılabilecek imalathanelerdi. Yalnız sanayi kollarının tariflerinde açıklık olmaması ve konutlara olan uzaklıkların belirtilmemesinden dolayı sanayi-şehir ilişkisi fazla değişmemiştir.

Bu iki temel yasayı, Ebniye Kanunu'nun yerine geçmek üzere çıkarılan Yapı ve Yollar Kanunu, Belediye Bankası Kanunu, Mühendislik ve Mimarlık mesleğinin görülmesine ilişkin yasanın çıkması izlemiştir. 1934 yılında Belediye İstimlak Kanunu çıkarılmıştır (Yılmaz, 2008: 211).

3.8.8 1950-1960 Döneminde Yapılan Çalışmalar

II. Dünya Savaşı sonrasında dünya ticaret yolları açılmış, sanayi hızla ilerlemeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak da büyük şehirlere göçler artmıştır. İstanbul, bu hızlı sanayileşme döneminde göçler almış ve nüfusu artmıştır. Bu nüfus artışı konut sorununu ortaya çıkarmış, yetersiz planlama sonucu sanayi yapılarının etrafında gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. Konut sorununun yanı sıra motorlu araç sayısı da hızla artmış, mevcut yollar

yetersiz kalmaya başlamıştır.

Yeni hükümet, İstanbul'un imarı için girişimlerde bulunmuştur. O döneme kadar yapılmış olan nazım planlarını incelemek, uygulanacak ve uygulanmayacak kısımlarının belirlenmesini sağlamak amacıyla 1950 yılında bir Revizyon Komisyonu oluşturmuştur. Komisyon, Prost'un planını ile ilgili “mesken, ulaşım, sosyal, ekonomik sorunlara çözüm getirmek yerine, şehri süslemeye dayanan bir planlama anlayışının hakim olduğu” görüşüne varmıştır. Komisyon, 1/5000 ölçekli nazım planlarının düzenlenmesinin hemen ardından 1/2000 ölçekli umumi planlarına başlamasını tavsiye etmiştir (Yılmaz, 2008: 242). Ayrıca Komisyon mevzii sanayi ile büyük sanayi bölgelerini ayırmış, mevzii sanayi için Haliç-Topkapı-Yedikuleyi, büyük sanayi için ise Anadolu yakasına, tersanenin Tuzla-Pendik arasına alınmasını önermiştir.

1955 yılında hazırlanan İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı'nda mevcut sanayi bölgeleri işaretlenmiş, yoğun olarak sanayinin Haliç sahillerinde, Topkapı dışında, Rami Kışlası civarında, Dolopdere ve Bomonti civarında toplandığı görülmektedir.

1/10.000 ölçekli sanayi bölgeleri planına göre sanayi bölgelerinin sur dışında, Haliç'ten Marmara'ya ve Bakırköy civarına kadar, Beyoğlu semtinde Feriköy civarında, diğer ilçelerde de uygun yerlerin sanayiye ayrılması, iskan bölgeleri içinde kalan mevcut zararlı sanayinin kendilerine ayrılacak yerlere nakli, Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarına ilaveten Yedikule civarında yeni bir liman sahası ayrılması, büyük sanayi ve serbest liman bölgesinin Tuzla-Pendik civarına taşınması, prensip olarak kabul edilmiştir. Bu Sanayi Bölgeleri Planı ile ilk defa, hangi bölgelerin sanayiye ayrıldığı bir planla tespit edilmiştir (Yılmaz, 2008: 243). Fakat sanayi ile birlikte konut alanları planlanmadığı için sanayi yapılarının etrafında gecekondulu mahalleleri oluşmuş, Haliç ve Tarihi Yarımada'da büyük ölçüde zarara sebep olmuştur.



Şekil 3.33 Menderes Döneminde Haliç'in Tarihi Yarımada Tarafında Belirlenen Ana Yollar (Yılmaz, 2008:245)

1956 yılı itibariyle dönemin başbakanı Menderes, İstanbul'da trafiği rahatlatmak, cami gibi önemli anıtları açığa çıkarmak amacıyla, aynı zamanda siyasi bir güç gösterisi olarak geniş çaplı imar operasyonları başlatmıştır. Tarihi eserlere duyarlılık göstermeden geniş bulvarlar açılıyor, dini anıtsal yapılar restore edilirken sivil mimarlık örnekleri yıkılıyordu. İmar faaliyetleri, çoğunlukla, Prost ile Müşavirler Heyeti planlarından seçilen kararlara dayanmakta ve bu kararlar çevreye daha az duyarlı olarak uygulanmaktaydı (Yılmaz, 2008: 244).

1956-57 yılları arasında Vatan Caddesi'nin açılmasıyla sur dışındaki sanayi bölgeleri ile Sirkeci, Sultanahmet, Beyazıt, Aksaray ticaret bölgeleri birleştirilmiştir. 30 metre genişliğinde yapılan bu yol önemli bir arter haline gelmiş, çevresinde yoğun ticaret, konaklama, eğitim, sağlık, konut ve ticaret fonksiyonları yerleşmiştir. Ayrıca Sirkeci ile Florya arasına sahil yolu yapılmış, bu yol yapımı esnasında rıhtımları ve tarihi surların bir kısmı yıkılmış, denizin şehir ile olan ilişkisi kesilmiştir.

İstanbul'da yoğun imar faaliyetlerinin başlaması ve bu faaliyetlerin eleştirilmesi ile yurt dışından çeşitli uzmanlar çağırılarak öneriler sunmaları istenmiştir.

3.8.9 1961-62-63 Döneminde Yapılan Çalışmalar

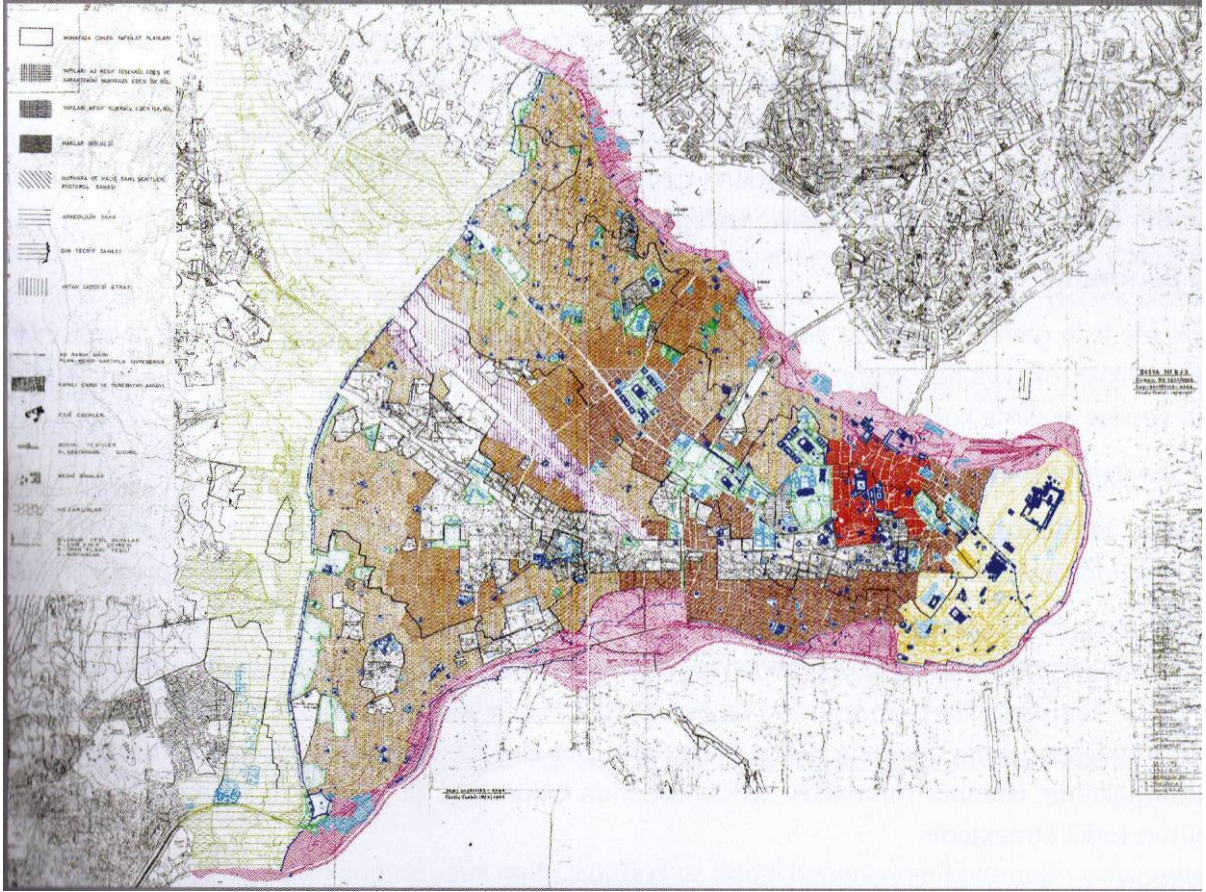
1960 askeri müdahalesinden sonra İstanbul Belediyesi plansız gelişmeyi durdurmak ve kentin yeni planını yapmak için çalışmalarda bulunmuştur.

1964 yılında, İstanbul Belediye ve İmar Müdürlüğü'nce hazırlanan 1/5000 ölçekli Sur İçi Nazım Planı onaylanmıştır. Sur İçi İmar Planı İzah Raporuna göre, Tarihi Yarımada'nın ve Haliç silüetinin tahribata uğraması, şu sebeplere dayanmaktadır:

- 1- Yangınlar ve yangınlardan sonra birbirine paralel kadastro yolları ve sıra yapılar
- 2- Genel plansızlık
- 3- Yarımada'nın tarihi hüviyeti ile bağdaşmayan ve milyonlarca lira istimlaki icap ettiren ve bugün için de uygulama kabiliyeti kalmamış olan imar planları
- 4- Sık sık değişen talimathane hükümleri
- 5- Çatı katları
- 6- Gabari tanzimleri
- 7- Yapı sanayi düzensizliği (Yılmaz, 2008: 252)

Bu planda, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının teşekkülünün belirtilmesi amaçlanmıştır. Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır.

- Haliç ve Marmara Sahil Şeridi protokol alanı olarak düzenlenmiştir.
- Vatan ve Millet Caddelerinin etrafı gelişme alanları olarak gösterilmiştir (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 44).



Şekil 3.34 Sur İçi Nazım İmar Planı 1964 (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 45)

Plan raporunda, tatbikat planları henüz yapılmamış veya bu planla yürürlükten kaldırılmış olan bölgelerde, yapılara kat sınırlaması getirilmiştir. Buna göre, yapıları az kesif olan ve karakterini koruyan iskan bölgelerinde inşaat nizamları çevre karakterine göre, ön bahçesiz, bitişik veya ayrı blok olarak tertip edilecektir ve yükseklik 12.50 metreyi geçmeyecektir. Yapıları kesif teşekkül eden yoğun iskan bölgelerinde yükseklik 15.50 metreyi, Marmara ve Haliç sahillerinde ise 6.50'yi geçmeyecektir. Hanlar Bölgesi'nde 15.50 metreyi, Süleymaniye çevresinde 9.50 metreyi geçmeyecektir. 40 rakımının ve karakterini koruyan az yoğun bölgelerin dışında kalan yerlerde, sokağın çoğunluğunu oluşturan yapılar, önceki planlama ve mevzuata göre yüksel teşekkül etmişse, en çok 18.50 metreyi geçmemek şartıyla, teşekkül etmiş irtifa karakterine göre yükseklik verilebilir (Yılmaz, 2008: 252–253).

3.8.10 1980 Yılından Günümüze Kadar Yapılan Çalışmalar

29.7.1980'de İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanan 1/50.000 Nazım Planı Bakanlık tarafından onaylanmıştır. Bu planda Haliç kıyıları ve merkezi iş alan bölgesi öncelikli planlanacak alanlar olarak belirtilmiştir. 1985 onaylı Haliç Kamulaştırma

Planları'nda Haliç kıyılarındaki küçük ve büyük sanayi tesislerinin bu fonksiyonlar için ayrılan yere taşınması, terk edilen sanayi yapılarının da yıkılarak kamuya açık park alanı haline getirilmesi kararı alınmıştır. Bu yapılar yıkılırken bazı tarihi yapılar da ortadan kalkmıştır. Haliç kıyısında az sayıda kalmış tarihi doku da yok olmuştur (Yılmaz, 2008: 254).

2.11.1990 tarihinde Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı hazırlanmış ve yürürlüğe konmuştur. Bu imar planını içinde yer alan planlama kararları:

— Tarihi eseler ve sit kapsamına giren tüm yapı, sokak ve dokuların geniş çevreleri ile birlikte korunarak ve iyileştirilerek kültür, konaklama ve özgün konut yerleşme alanları olarak yaşatılması.

— Tarihi Yarımada'nın yapı potansiyeli ile uyumlu olmayan (İmalat, Depolama gibi) fonksiyonlardan arındırılarak tarihi kesimlerinde (Hanlar Bölgesi, Haliç) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanışlarının ağırlık kazanacağı canlı kent merkezleri ve odakların oluşturulması; Aksaray'da var olan merkez potansiyelinin, kültür fonksiyonları ile birleştirilerek geliştirilmesi.

— Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu arttırmaksızın korunarak, yerleşik nüfus için gerekli donatım ve alt yapı sağlanmış sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması.

— Haliç ve Marmara kıyılarının kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada'da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi.

— Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunması ve genel mekanın iyileştirilmesi, tarihi eserlerin etrafının açılarak değil doku karakteri ile bütünleştirilerek düzenlenmesi gibi fiziksel mekana yönelik kararlar olduğu gibi, mevcut nüfus yığılmasını azaltacak düzenlemelerin yapılması ve koruma-geliştirme-yaşatma zincirinin oluşturulmasına yönelik mekansal olmayan kararlar da bulunmaktadır (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 48).

Şekil 3.35 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı 1990 (Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003: 49)

4. 19.YÜZYILDA ENDÜSTRİ DEVRİMİNİN FENER-BALAT KONUT MİMARİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

4.1 Konut Mimarisindeki Değişim

Osmanlı konut mimarisinde 19. yüzyıl değişimleri, Batılılaşma hareketlerinin, görsel ve kentsel çevre üzerinde etkili olması ile başlamış, kentsel çevre elemanı olan konut yapılarında da batılı formların benimsenmesi ile kuvvetlenerek, yeni formlar, yeni biçimler ve tasarım ilkeleri ile batılı karakterde bir konut mimarisi oluşumunu yaratmıştır. Başlarda değişimler, saray ve kasırlarda, devlet adamlarına ve yönetime yakınlığı olan varlıklı ailelerin köşklerinde ve yalılarında görülmüşler, buna karşılık, avlulu ve bahçeli küçük evlerde mahalle evlerinde ise değişimler, yüzyıl ortalarından itibaren gelişen ve yayılan Batılılaşma düşüncesinin etkileri ile görülmüşlerdir (Güncan,1993: 174).

18. yüzyıl içinde Haliç ve Boğaziçi'ndeki yerleşmeler, köy yaşamından kent yaşamına geçmeye başlamıştır. Ancak sokakların özelliği değişmemiş, sıkışık yerleşme dokusu 19.yy. başlarında da avludaki yeşillerle Türk kentinin özelliği olarak sürmüştü. 18.yy. içinde özellikle yangınlarla, kent içi yol ya da meydanların genişletilmesi ve ferahlatılması için birçok fırsat çıktığı halde, bunlardan yararlanılmak gereğinin duyulmamış olması toplumsal bir alışkanlık haline gelmiştir. 19. yüzyıla aynı sıkışık sokak dokusu ile girilmiştir (Dizdar,1989: 43).

19. yüzyılın başlarında tüm evlerin aynı yükseklikte, çatısı yanındakinin üstüne çıkmadığını izlenmesi, bu dönemde artık bina nizamlarının uygulandığını gösterebilir. Ancak, böyle bir uygulamanın, ekonomik yetersizlikle 1-2 kat çıkma ve Anadolu kentine özgü olarak yanındaki evin görünümünü kapatmama çabasıdan kaynaklanmış geleneksel bir alışkanlık olduğunu varsaymak daha gerçekçi olacaktır (Denel,1982: 49).

Sıra ev ve çok katlı yapılaşma, geleneksel Osmanlı konutlarının batılı formlardan etkilenmeleri ile ortaya çıkmıştır.

4.1.1 İkiz ve Sıraevler

Sıra ev, tipolojik birimlerin yenilenmesinden doğan “toplanabilir” bir biçimsel oluşu ifade etmektedir (Güncan,1993: 223). 19. yüzyıl ikinci yarısında ortaya çıkan konut sorununa çözüm olarak yapılan sıra evler orta sınıfın konutu olarak, Müslüman ve gayrimüslim tüccar, küçük esnaf ve sanatkârlarla memurların gereksinimlerini karşılamak amacıyla yapılmıştır.

Çok sayıda konutu içeren dizilerle belirli bir kesimin konut ihtiyacına çözüm olmak, batılı bir yaklaşım olduğu kadar, bazı dizilerin vakıf mülkü olarak inşa edilmeleri de yerel bir çözüm olmuştur (Kıyıcı,1998: 37).

Sıra evler, daha küçük avlulu evlerin bu dönemde değişimi, yangınlardan sonra yeniden yapıldıkça, kat yüksekliğinin artması, kâgir yapıya dönüşmesi, orantıların değişmesi, binaların büyüyerek avluların küçülmesiyle yeşil alanın azalması veya ortadan kalkmasıyla olmuştur (Dizdar,1989: 44). Bazen saray bürokrasisine, bazen de şehrin Rum, Ermeni, Musevi veya Latin cemaatlerine bağlı olarak devlet ya da kiliseler tarafından toplu programlarla inşa edildikleri ya da toplu olarak tahsis ve imara açılan eş parseller üzerinde, farklı mülk sahipleri tarafından ayrı ayrı, ancak ortak tipolojik şemalar ve olasılıkla ortak bir organizasyon düzeni içinde uygulandıkları görülmektedir (Öğrenci, 1998: 29).

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren bilhassa azınlık mahallelerinde kâgir küçük evlerin yapımına başlanmıştır. Bunlar genellikle iki veya üç katlı, cepheleri 4-5 metre kadar olan ve içlerinde tek ailenin yaşadığı meskenlerdi. Devlet ileri gelenlerinin konutları da taş ve tuğladan yapılmaya başlanmıştır. Bu pek yaygınlaşmamış, eskisi gibi ahşap konaklar yapılmış, tek tük kâgir yapılarda yükselmiştir (Eyice, 2006:212).

Sıra evlerin tipik kat çözümü, biri yola diğeri genellikle küçük olan arka bahçeye bakan iki oda ile aradaki –bazen arka cephedeki- merdiven ve servis mekânları şemasına dayanır. Geleneksel evlerdeki orta sofanın, sıra evlerde geçit-merdiven haline dönüştüğü, sofanın fonksiyonunun odalara aktararak ortadan kalktığı izlenmektedir. Ayrıca geleneksel evlerdeki çok işlevli oda kavramı kalkmış, odalar hatta katlar arasındaki özelleşme başlamıştır. Cumbalı birinci kat genellikle yaşama, ikinci kat ise yatma mekânına ayrılmıştır (Öğrenci, 1998: 30).

Odaların birbirine bağlı veya birbirinden geçişli olmaması, Türk evinin en önemli özelliklerinden biridir. Her bir odanın sofayla ayrı bağlantısı vardır ve Avrupa evlerinden bu hususta kesinlikle ayrılır. Geleneksel konutlarda, merdivenin bulunduğu yer ve aldığı biçim değişime uğramış, genelde avlu kenarında ve abartısız, yalnızca fonksiyonel amaçlı merdiven, Barok etkileriyle önce yuvarlatılmış daha sonra Neo-klasik düzenler ile sert ve dik açılı biçimlenerek, orta avluya açılan galeriler etrafında oluşturulmuşlardır (Büyükbaşaran,2001: 84-87).

Geleneksel sokak-avlu-sofa düzeninin bozulduğu görülür. Evler, sokaktan direkt olarak iç mekâna girmek üzere tasarlanmış ancak cumba, şahniş gibi düzenlemelerle geleneksel konutlara yakın örnekler oluşturulmuştur (Dizdar,1989: 46).

19. yüzyılda yabancı mimarların tasarımları ile sıra evler azınlık gruplarının bulunduğu Fener – Balat, Beyoğlu – Tarlabası bölgesinde görülmeye başlanmış, yüzyıl sonlarına doğru Ortaköy ve Boğaziçi bölgesine de yayılmıştır. Kent içerisinde farklı topografyalar ve anlayışlar çerçevesinde biçim değişikliklerine uğramışlar mevcut şehir dokuları üzerinde de değiştirici etkilere sebep olmuş, zaten az olan yeşil doku kaybolmaya başlamıştır (Kıyıcı,1998: 40).

Tek konut yapılarının da inşa edildiği Fener bölgesinde, en uzun ‘sıra ev’ dokusu, Yıldırım Caddesi üzerinde yer alan, 26-36 nolu parsellerde oluşturulmuş dokudur (Güncan,1993: 230).



Şekil 4.1 Fener Yıldırım caddesi ikiz ev örneği, 2306 ada 54-55 parsel Yıldırım Caddesi



Şekil 4.2 Fener Yıldırım caddesi sıra ev örneği, 2306 ada Yıldırım Caddesi



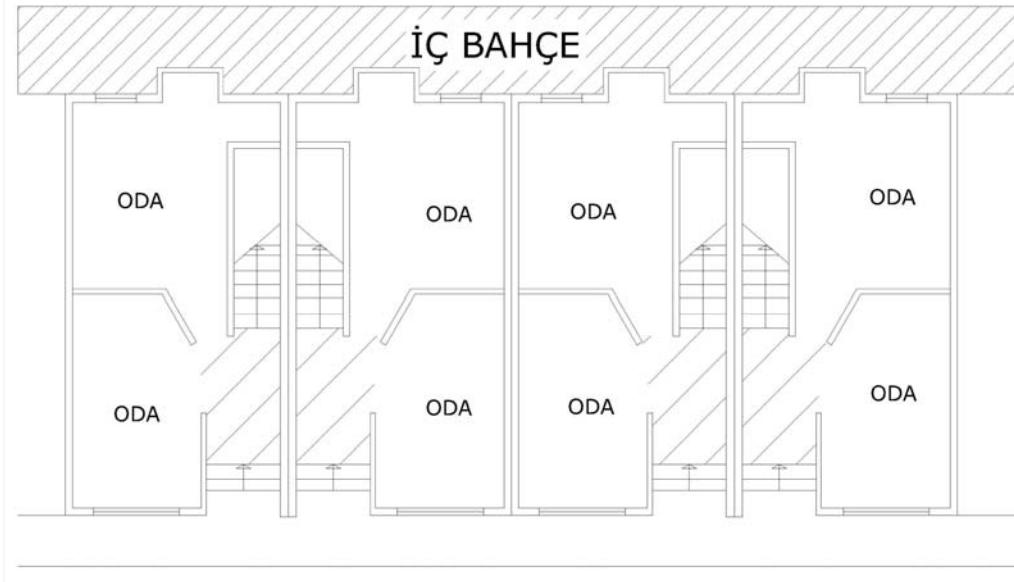
Şekil 4.3 Yıldırım caddesi planı (Güncan, 1993:239)

Merdivenler, tasarımın en kuvvetli elemanlarından olmuş, yapıların darlığı, merdivenin,

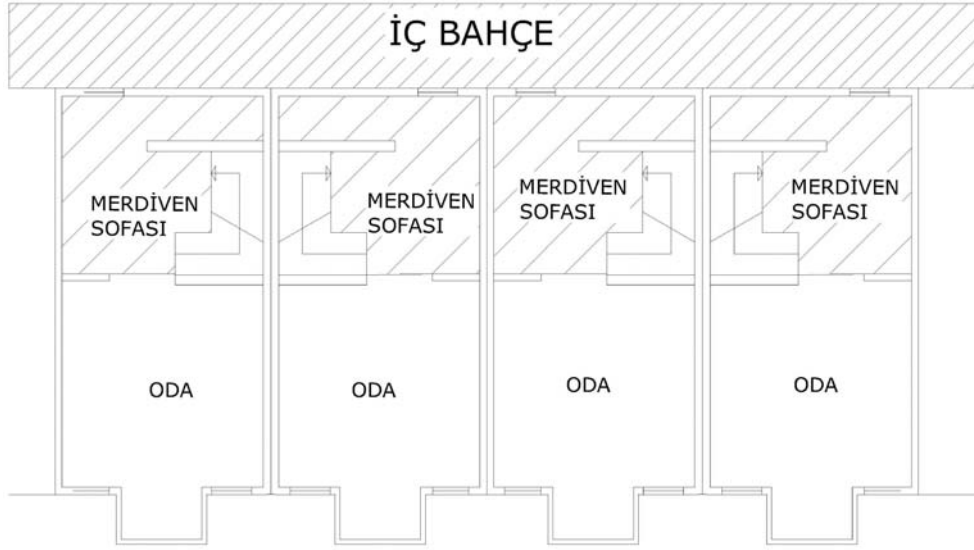
konutların karşılıklı duvarlarında ve tek kollu formda biçimlenmesine sebep olmuş, üst katlarda ise yarı dönel bir merdiven yapının orta cephesine yakın kısmına yerleştirilmiştir. Orta mekân anlayışının görülmediği bu yapılarda, odalar her iki cepheye yerleştirilerek, ı ışık ve sokak mekânına katılma olgusu tasarımda yer almıştır. Odaların boyutları, özellikle sokak cephesinde, tüm konutlarda aynı alınmış, cumbalar ise yine aynı boyutlarda ve simetride yerleştirilmiştir (Güncan, 1993: 230-237).

Fener-Balat sıra evlerinde ön-arka cephe ve alt-üst kat karşıtlığının varlığı izlenmektedir. Ön cephenin ritmik pencere düzenlerine sahip olup, prestij cephesi olması ve arka cepheden pencere düzen, oranları ve malzemesi ile farklılaşması gösterişe önem veren bir düşünceye bağlanabilir. Fener-Balat sıra evlerinde çıkma bazı tiplerde birinci katta yer alır ve üzerindeki katta çıkma üzeri balkonu bulunur; bazı tiplerde zemin üzerinde birinci ve ikinci katlarda bulunan çıkma, üçüncü katta çıkma üzeri balkonu olarak kullanılır (Soygeniş, 1995: 82). Sıra ev grubunun en dikkat çekici yönü, diğer bölgelerdeki sıra evlerden farklı olarak zemin katta çıkma uygulanması olmuştur (Güncan, 1993: 231).

Balat ve Fener bölgelerinde parsel genişlikleri dar tutuluğu için nadir görülen geniş parsellerin üzerine sıra evler yapılmıştır.



Şekil 4.4 Fener Yıldırım caddesi sıra ev zemin kat planı, 2306 ada 29-36 parsel (Güncan, 1992:240)



Şekil 4.5 Fener Yıldırım caddesi sıra ev normal kat planı, 2306 ada 29-36 parsel (Güncan, 1992:240)

Zemin katlarında, yapıların sokak dokuları ile birlikte giden bir sürekliliği göze çarpmış, zemin katlar, sokaktan birkaç basamak ile yükseltilerek, bodrum kat kullanımının sağlanmasına gidilmiştir. Konutlara giriş, yanlardan verilen dar ve merdivene ulaşan bir koridor ile sağlanmıştır (Güncan,1993: 231).

Fener-Balat sıra evleri, giriş kapısı yanındaki dar pencereler, geri çekilmiş giriş kapısı ve bu geri çekilmeden ötürü tasarıma katılan giriş yanı duvarları pencere ve nişleri, köşe plastırları, üçgen alınlıklar ve üçgen pencere üstü alınlıkları, pencere söveleri ve sövede kilit taşı, rozet, baklava, yaprak motifli süslemeler, çıkma altı metal veya taş göğüslemeleri, saçak altı göğüslemeleri, korniş profilleri, metal kapı kanatları, cephede boya ile yapılmış süslemeler, kemerli pencere ve giriş kapısı boşlukları, tüm cephede çıplak tuğla kullanımı, sıvanın derzlerle dekoratif olarak bölümlenmesi gibi özellikler göstermektedir (Soygeniş,1995: 81). Cephelerde, genelde klasik bir düzen içerisinde gruplamalara gidilmiş, Yunan, Rönesans etkileri mimari kalıpları olmuş, Barok etkiler süslemelerde gözlenmiştir (Güncan,1993: 237-238).

Alt ve orta gelir grubu gayrimüslim halkın yaşadığı Balat, Fener, Samatya, Gedikpaşa, Kumkapı gibi semtler, Batı mimarlığının bu halk tabakasına yönelik sıra ev ve az katlı kâğır konutlarından oluşan dokusuyla modern bir görünüm kazanabilmiştir (Yergün,2002: 21).

İstanbul'daki apartmanlaşmanın yanında sıra evler, daha geç olarak, görsel ve biçimsel

açılardan batıya oranla farklı bir gelişme göstermiştir. Kökeninde nüfus artışı, toplumsal ve ekonomik nedenler olduğu halde, İstanbul'daki gelişme tam bir batıya özenme değil, başkent koşullarının batılı öğelerle yorumu olmuştur (Denel, 1982: 53). Sıra evlerin, İstanbul'da meydana getirdiği özgün karakterin, çok katlı yapılaşmanın yayılmasına ve 20.yy oluşumlarına da büyük etkileri olduğu görülmüştür (Güncan,1993: 227).

4.1.2 Çok Katlı Yapılaşma

19.yy sonlarında farklı bir kategori olarak ortaya çıkan sıra evler, geleneksel konuttan kopuşun ilk aşamaları olmuş, apartmanlaşmaya geçilmesi değişen yaşamın göstergesi sayılmış ve sıra ev konut tipi yavaş yavaş terk edilmiştir (Öğrenci, 1998: 30). Batı kentlerinde, çok katlı bloklar ve sıra evler toplu konut çözümleri olarak 17. yüzyılın sonlarında görülmeye başlamıştır. Özellikle Endüstri Devrimi ile gelişen fabrika alanlarının yakınlarında, çok sayıda işçi ailesi, kentlerin dış çeperlerinde ve geçiş alanlarında, kırsal bölgelerden kente akan nüfusun barındırılması için yaptırılan konut gruplarına yerleştirilmiştir. (Denel, 1982: 53). Böylece apartman, modern sanayi toplumlarının yeni belirlenmiş orta tabakalarının, işçi ve memurlarının konutu olmuştur. Apartmanlar, alt- orta tabakanın konut tipi olarak kalmamıştır. İstanbul'da var olan üst tabaka ile yeni orta tabakaların konutu olarak gelişmiştir (Öğrenci, 1998: 34-35).

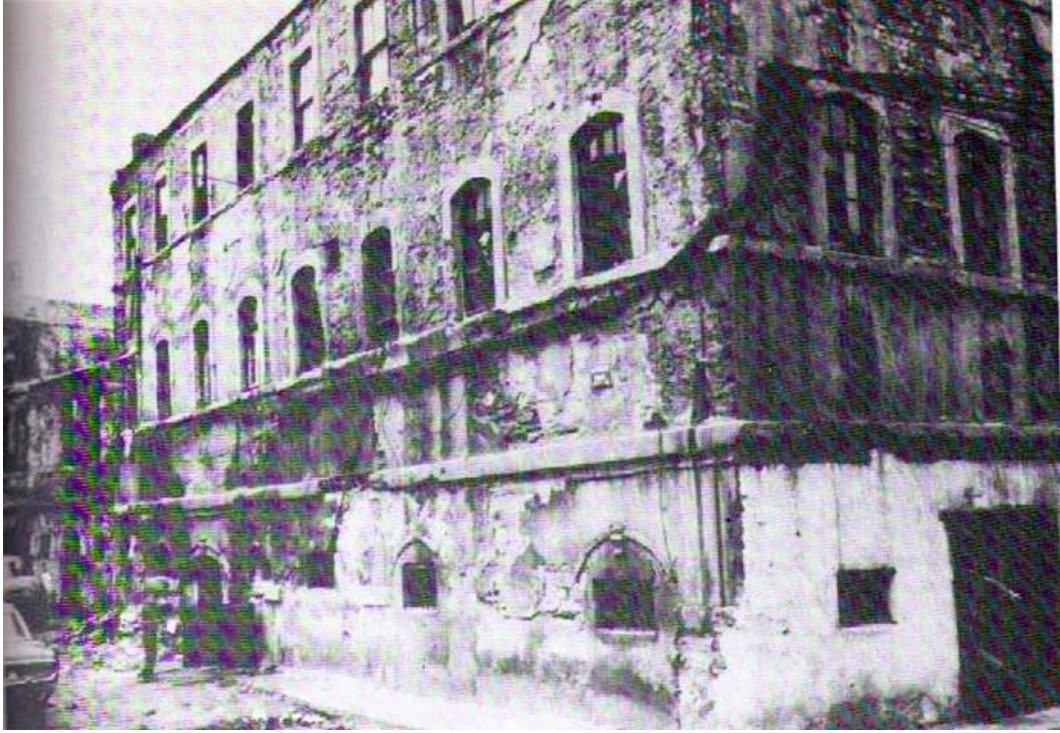
Aile apartmanları, birbirinden tam bağımsız olarak yaşama alışkanlığını henüz edinmemiş, farklı kuşak aile bireylerinin birbirinin üzerinde etkili olduğu ve ekonomik olarak çok katlı konut yaptırmaya müsait üst tabaka ailelerin tercih ettiği tipler olmuştur. Hane nüfusunun bazen 30-40 kişiye vardığı Osmanlı üst tabakası arasında, ailenin adını taşıyan bina inşa ettirmenin prestij unsuru da konutların türemesinde etkisi olduğu düşünülebilir (Öğrenci,1998: 37-38).

Genelde dar parseller ve bitişik yapılanma sebebi ile iki cephe kullanımı görülen bu yapılarda, planlar, her iki cephede yer alan oda veya oda grupları ile tasarlanmışlar, dar ve uzun bir koridorun veya sofa karakterinden uzak bir orta mekânın etrafında yer alan mekânlar, sınırlandırılarak farklı kullanımlara yönlendirilmişlerdi (Güncan, 1993: 187). Tipik kira kışlasının planimetrisi, merdiven sahanlıkları ve uzun koridor etrafında caddeye ve avluya doğru dizilen odaların, kiracıların gelir düzeyine göre, gelişigüzel bölünmesiyle oluşuyordu. (Öğrenci,1998: 35). Konut planlarında, dikkat çekici bir özellik, Osmanlı konutlarında mekanı genişletme ve dış mekanda bütünleşme amacı taşıyan çıkmaların, belirli katlarda açık çıkmalara yani balkonlara dönüşmesi olmuştur. Bu yeni etki tam anlamı ile batılı bir karakter

taşımıştır (Güncan,1993: 187-188).

Dönem apartmanlarının cephelerinde Neoklasik, Neobarok, Artnouveau gibi üsluplar uygulanmıştır. Genellikle sıvalı ya da taş olan cephelerde zaman zaman tuğla da kullanılmıştır. Pencere ve balkonlarda demir parmaklıklar, tüm cephede yer alan silme, alınlık, pilastr vb. bezemeler, Historisist bir anlayışı sergilemektedir (Öğrenci,1998: 49).

Musevi cemaatine ait yahudhaneler, Balat'taki ilk apartmanlar olarak bilinir. Osmanlı yönetimlerince var olan binalara ek yapılması ya da bina sayılarındaki hızlı artış istenmemiş ve bunun sonucu olarak da fakir Musevi halk bu tür yerlerde yaşama imkânı bulabilmiştir. Özellikle Karabaş Mahallesi yani Dış Balat yahudhaneler açısından daha zengin bir bölgeydi. Bugün yahudhanelerin birçoğu işlev değiştirerek depo veya işyeri gibi ticari amaçlı kullanılmaktadır (Karakisi,1999: 94).



Şekil 4.6 Balat Karabaş bölgesi Yahudhane örneği (Varol, 1989:38)



Şekil 4.7 Balat Karabaş bölgesi Yahudhane örneği (Varol, 1989:38)

Fener-Balat dokusu, birbirine dik ve paralel sokaklardan oluşmuştur. Kent dokusu içinde konut dizinlerinin bütünlüğü, dar cephe modülü (4 m olarak saptanan), ada modüllerinin ve yapı teknolojisinin benzerliğine dayanarak oluşmuş ve görsel bir bütünlük sağlanmıştır. Cephe bölümlerinin ve çıkmaların orantılı ilişkileri, üç ve dört kata varan yükseklikler, malzemenin taş, tuğla ve sıva olması, pencerelerdeki demir parmaklıklarda ve yüzey dokusu gibi benzerliklerde sağlanan bütünlük, bölgenin güneyindeki organik yol dokusuna dayanarak yaşamış olan iki katlı, avlulu, ahşap konutlarla karşılaştırıldığında fiziksel çevre arasındaki ilişki dikkat çekmektedir (Öğrenci, 1998: 38).

19.yy konut mimarlığı, toplumsal strüktürdeki büyük değişimin, mimari bakımdan doğurduğu güncel ihtiyaçları karşılamaya yönelik çözüm arayışları içerisinde gelişimini sürdürmüş, sosyo-kültürel ve ekonomik etkenlerin, yeni formlar ve biçimlenme ilkeleri doğurmasına şahit olmuştur (Güncan, 1993: 114).

4.2 19. Yüzyıl Konut Mimarisinde Kullanılan Yeni Üsluplar

Başkentin başlıca mimari eserleri olan külliyeler, camiler, çarşılar ve saraylar 1840'lara kadar genellikle İstanbul tarafındaydı. 19. yüzyıl ortalarında ise durum değişmiş, Haliç'in Kuzey

yakası da boyutları ve üsluplarıyla İstanbul tarafının anıtsal eserleriyle âşık olacak yapılarla donatılmıştı. Bu yeni binalar Osmanlı başkentine Batının çağdaş mimari akımlarını tanıtarak, mimari geleneğe yeni bir boyut kazandırıyorlardı. Bu yeni kent imajının iki bileşeni vardı: Yeni bina tipleri ve yeni mimari üsluplar. Osmanlı başkentinin mimari çoğulculuğunu, başlıca dört mimari tarzında, yani klasik, gotik ve İslami üslupların yeni biçimleri art nouveau ile kendini gösteriyordu (Çelik,1996:101).

4.2.1 Neoklasik Üslup

Neoklasik üslubun vazgeçilmez öğeleri; simetrik plan anlayışı, anıtsal giriş, yüksek sütunlar, büyük merdivenler, taş malzemelerin yaygın kullanılması olmuştur (Kıvırcık,1992:153).

19. yüzyıl İstanbul’unda Neoklasik akımın etkileri oldukça geniş çaplıydı. Klasik Yunan, Rönesans ve Fransız ampir üsluplarının değişik dönemlerinden serbestçe ve eklektik derlemeler yapılıyordu. Neoklasik bir üslupla, Galata Kulesi’nin dibindeki Karaköy bir iş merkezi haline gelirken, Karaköy’den Tophane ve Kabataş’a kadar uzanan kıyı şeridi ticari rıhtıma dönüştü. Dolmabahçe-Beşiktaş hattı saraylar bölgesi oldu, Pera (Beyoğlu) Batı tarzı eğlence ve alışveriş merkezi haline dönüştü. Taksim ve Maçka boş tepeleri kışlalarla donatıldı. Başka üsluplardaki yapılar bu dokunun içine serpiştirilmekle beraber, egemen olan üslup neoklasikti (Çelik,1996:101-102).

Tanzimat döneminde idari yapı ve konakların cephe biçimlenmesi ve mimari dil açısından, Ampir üslup öğelerinin hâkim olduğu, neoklasik anlayışla inşa edilmiş yapılar olduğu gözlenmektedir. Ampir üslubun yerel taş, cephelerde pilastrlar, Antik Yunan ve Roma sütun başlıkları, yalın silmeler, yuvarlak kemer ve üçgen alınlık kullanımı, simetri ve yüzeysel tasarım ile belirginleşen özellikleri yaygın olarak rastlanan mimari bileşenlerdir. Ampir üslubun yansıttığı yalınlık, strüktürel denge ve formel yaklaşım, idari binalara anıtsallık ve resmiyet kazandırdığı için sıklıkla kullanılmıştır (Çelik, 2007: 270).

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni yapım teknolojilerinin de etkisiyle kentte çok katlı apartmanlar görülmeye başlandı. Geleneksel konut mimarisi ahşap olan Tarihi Yarımada da yapım teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte yangından korunmak için çıkarılan nizamnamelere de uyularak ahşap yerine kagir ve taş yapılaşmaya dönülmüştür. Ayrıca Avrupa kentlerine benzemek için çıkarılan kanun ve nizamnamelerin etkisiyle kent sokaklarına yapı taşması ya da düzensiz sokaklar oluşumu engelleniyordu.

19. yüzyıl sonlarına doğru düşük gelirli sınıflara yönelik yapılan sıra evler düzenli planlar, klasik,

simetrik motiflerle donatılmış cepheler ve kentin geleneksel konut mimarisi ile uyum sağlayabilmesi için cumbalardan oluşuyordu. Üst gelirli Müslüman ailelerin oturduğu kâgır konaklarda dönemin Avrupa üsluplarından özelliklede klasisizmden etkilenmiştir. Silme kuşağı ile ayrılan katlar, parapet ile sonlanan cephe, kemerli ya da düz atkılı pencereler, farklı kat ve ya yüzeylerde kullanılan çıkmalar konaklarda görülen üslup özellikleridir. Neoklasik üslup ahşap konut mimarisinde de geleneksel biçimlere uydurularak kullanılmıştır.

Neoklasik üslupla yapılmış binalar İstanbul'un çok katmanlı tarihsel dokusuna yeni bir boyut kazandırmıştı. Ancak yarımada'nın batı kısmında yoğunlaşmaları modern bir 19. yüzyıl kenti görüntüsünün nispeten dar bir alanla sınırlı kalması demekti. Her ne kadar neoklasik üslupta başka binalar, özellikle büyük konaklar görülmekteyse de, mevcut dokunun içinde dağınık ve az sayıda olduklarından kentin genel görünümünü fazla etkilememişlerdir (Çelik,1996:113).



Şekil 4.8 Hızır Çavuş Köprüsü sokak neoklasik cephe örneği, 2859 ada 39 parsel

4.2.2 Neogotik Üslup

Neogotik üslupta, cephe düzenlemelerinde, sivri kemerler, kapılarda ve pencerelerde

kullanılmış, rose pencereler ve boyalı camlar kullanımı çokça görülen elemanlar olmuştur. Düşey etkisinin vurgulanışı, pencerelerde dar ve uzun biçimlenmeye yol açmış, kanatları ile de bu vurgu kuvvetlendirilmiştir. Kuleler en karakteristik cephe elemanları olmuş, genellikle köşeli ve yuvarlak formlar almışlardır. Çatı formu ile birlikte, parapetler de önem kazanarak, kale burçları şeklinde tasarlanmışlardır (Güncan,19993:44)

Neogotik üslup, İstanbul'a Kırım Kilisesi'nin inşası ile girmiştir. Fener'de Haliç kıyısında, Rum Patrikhanesi'ne çok yakın bir arsa da yükselen Stefan Sveti Bulgar Kilisesi, neogotik üslupla yapılan yegâne binalardan biridir. Kilisenin içi mermer kaplı olup, üç nefli bazilika planına sahiptir. Hemen hemen tüm parçaları çelik profiller, sac ve döküm levhalardan oluşan yapı eklektik, neogotik ve neobarok çizgiler taşımaktadır (Çelikzincir,2006: 23). Stefan Kilisesi prefabrike demir malzeme ile yapılmış ve Viyana'da üretilerek Fener'e monte edilmiştir (Hagur, 2005:22).



Şekil 4.9 Sveti Stefan Bulgar Kilisesi

4.2.3 Art Nouveau Üslup

Art Nouveau zarif dekoratif süslemelerin ön plana çıktığı, kıvrımların ve bitkisel desenlerin sıklıkla kullanıldığı, ülkemizde 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başında etkili olmuş bir sanat

akımıdır. Demirin yapı malzemesi olarak kullanılmasının yanı sıra Art Nouveau'nun karakteristiği camın yoğun bir şekilde kullanımı ve bunun sonucu olarak ışık ve aydınlatma çözümleridir.

Art Nouveau mimarlığında başlıca iki ana çizgi öne çıkmaktadır. Biri, Brüksel/ Paris-Nancy/ Barselona eksenli eğrisel ve çiçeksi (floral) olandır; diğeri ise, Viyana merkezli Orta Avrupa ülkelerinin birkaç yıl sonra geliştirdiği geometrik konsepttir. Art Nouveau konseptin plan ve mekânlara getirdiği yenilikler fazla yaygın görülmemektedir. Geleneksel plan şemalarında büyük değişiklik görülmezken galeri ve asma kat kullanımı, çiçek desenli vitraylarla iç mekânı aydınlatan metal strüktürlü cam çatı örtüleri büyük konut ve saraylarla sınırlı kalmıştır. (Batur, 1996:100-111).

Bölgede art nouveau genelde konutlarda parmaklıklarda, pencere detaylarında ve gül motiflerinin egemen olduğu çiçekli frizlerde karşımıza çıkmaktadır. Art Nouveau'nun geleneksel konut mimarisi ile uyum içinde olmasının nedeni belki de İslami sanatın soyutlama diline üslup yakınlığıdır.



Şekil 4.10 Art Nouveau örneği cephe, Yıldırım caddesi



Şekil 4.11 Hızır Çavuş Köprüsü sokak Art Nouveau + Neoklasik cephe örneği, 2344 ada 15 parsel



Şekil 4.12 Art Nouveau + Neoklasik örneği cephe, Fener Bölgesi

4.2.4 Geleneksel Türk Konutu

Geleneksel konut yapısını, aynı ihtiyaçların karşılanmasına yönelik birimlerin çok yakın

planlanmaları, benzer malzeme kullanımları, mekan düzenleri ve boyutları, çatı formunun ortak biçimlenişi, süslemenin ve cephe organizasyonlarının ortak anlayışları oluşturmuş ve toplumun büyük bir kesiminin yapı faaliyetlerinde kullanıldığı geleneksel plan tipleri meydana gelmiştir (Günca, 1993: 160).

Geleneksel Osmanlı konutunu, iki temel anlayış yönlendirmektedir. Bunlar, “Odalar” ve Odalar arası ortak alan olan “Sofa”dır (Küçükerman,1998: 53).

Geleneksel Türk konutu, odayı ana birim olarak ele almış, odanın planı genellikle kareye yakın dikdörtgen şeklinde tasarlanmıştır. Bütün odalar, yatma, uyuma, oturma, yemek yeme ve hatta yıkanma gibi değişik işlevlerin içinde yer alabileceği biçimde düzenlenmiştir. Oda sayısı ihtiyaca göre belirlenmiş, sıra ucu odaları, yan odalar veya köşe odaları olarak isimlendirilmişlerdir. Odalar kullanımlarına göre mevsim değişikliklerinde pek çok evde yazın başka kışın başka odalar kullanılmıştır.

Sofa, eski tiplerde, üzeri tavanlı olmakla birlikte, dış duvarları bulunmayan şekillerde görülmüş, ‘Dış sofa’ denilen bu tiplerde sofalar, dış mekânlar ile iç mekânlar arasında bir geçiş alanı olmuş, Anadolu’nun birçok bölgesinde, özellikle yazın sağladığı havalandırma ve serinlik nedeniyle evin ana kullanım kesimi ve merkezini oluşturarak, dışa doğru bir yönelimi meydana getirmiştir (Günca,1993: 162).

Sofaların şekli, doğrudan doğruya konut planı tipini tayin etmiş, oda sayısının önünde “Dış sofalı”, odaların arasında “İç sofalı” veya odaların ortasında “Orta sofalı” olmak üzere üç değişik plan tipinin oluşumuna yön vermiştir (Eldem,1954: 16).

Geleneksel Türk konutu, genellikle iki kat üzerine inşa edilen, zemin katında düzenli bir şeması olmayan, çoğunlukla depoları, kileri, ahır, samanlığı ve avluda varsa, mutfak, hamam, fırın ve tuvaleti içeren, üst katlarda ise ev yaşantısının servisler dışındaki bölümlerini içermiş plan tiplerine uygun olarak gelişen bir biçim olmuştur. Üst katlarda, plan tiplerinin uyarlanması yolunda, çıkmalar yapılmış, ayrıca odanın kendine ait karakterinin ortaya konulmasına çalışılmıştır. Zemin katların düzensizliği, işlevselliğinden, üst katların katı şemaları ise işlev ve biçim duygusunun birlikte kullanılmasından ileri gelmiştir (Kuban,1982: 200).

Cephe elemanı olan pencerelerin, iç mekânlar olan odaların ve sofanın biçimlenmesine ve yönlendirilmesine etki etmesiyle karşılıklı bir etki-tepki ilişkisi içerisinde, birimlerin aydınlanma ve görsel ihtiyaçlarının karşılanması amacına yönelik bir karakter taşımıştır (Günca,1993: 167).

Zemin katlar genelde, değişik biçim gelenekleri içinde, sağır ve dolu bir görünüşe sahip olmuşlar, pencere kullanımları bazı bölgelerde kısıtlı uygulamalar ile kendini göstermiştir. Üst katlarda ise odaların, dış dünyaya açılacak bir şekilde bol ve büyük bir pencereli oluşumları meydana gelmiş, zemin katın organik sokak dokusunu izleyen konturların üstünde, cumbalar ve alt beden duvarları üstünden taşmalar genel bir oluşumu göstermiştir (Kuban,1982: 198). Pencereler, cephe biçimlenmesinde büyük etken olmuşlar, üst katlarda yer alan pencerelerin, sokak ve dış mekânı görececek şekilde düzenlenmelerine gidilmiş, genelde iki sıra pencere dizisi oluşturularak, bunlardan daha küçük tutulan üst pencere “Tepe penceresi” adını almış, bezemeler ve renkli camlar ile süslenmiştir. Konutların girişlerinde, abartılı anlatımlara ve görsel öğelere çok fazla yer verilmemiş, konutun da genelde malzemesini meydana getiren ahşap, girişlerde, kapıların süslenmeleri ve biçimlenmelerinde kullanılmıştır (Küçükerman,1988: 123-132).



Şekil 4.13 Fener’de Geleneksel Türk Konutu cephe örneği

5. 19.YÜZYILDA FENER-BALAT BÖLGESİNDEKİ SOSYAL DEĞİŞİMLERİN KONUT MİMARİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

5.1 Sosyo-Kültürel Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri

Endüstri Devrimiyle maddi açıdan güçlü fakat kültürel yönden zayıf kalabalık bir toplum oluşmuş, sanatın bütün dallarında olduğu gibi mimaride de çağın gerçeklerinden uzaklaşmıştır. İmkan ve ihtiyaçlar arasındaki dengenin bozulması sağlıklı gelişmenin en önemli nedeni olmuş ve sonuçta tarihçi yaklaşım döneme damgasını vurmuştur. Bu sağlıklı gelişmede başrolü otantik kültürün kaybeden ve geldiği şehir kültürüne de ayak uyduramayan burjuva sınıfı oynamıştır. Söz konusu dönemin mimarisi yapının hizmet ettiği fonksiyonlar göze alınmadan tamamen tarihçi cephe anlayışı üzerine gelişmiştir. Bu dönemde tarihi olan ilgi artmış, arkeoloji bilimi ortaya çıkmış, yeni okullar açılmış ve bunun sonucu olarak da tarihsel motiflere dayalı cepheler binalara giydirilmiştir. Bilimsel araştırmaların sonucunda iki temel yenilik olan tasarı geometrinin ve ondalık metre sisteminin kullanılmaya başlanması da aynı döneme rastlamaktadır (Ediz, 1995:).

Batılılaşma etkisiyle giyimden alışverişe, mobilyadan eğlence türlerine hatta mutfak kültürüne kadar uzanan pek çok gündelik yaşam ögesi değişmeye başlamış ve yaşamın en yoğun ortamı olan konut mekanı ve biçimleri de bu değişimden payını almıştır. Yeni konut ve yerleşme biçimleri üst-orta tabakaların yeni kentsoylu yaşam tarzına yanıt vermek üzere ortaya çıkmıştır. Gerek bu yeni tabakaların gündelik yaşam örgütlenmesi, gerek bunları karşılayan yeni konut ve yerleşme biçimleri, merkez ülkelerdeki örnekleriyle paralellik ve benzerlik göstermektedir (Öğrenci, 1998:14). Yeni gelişmekte olan Galata ve Pera bölgeleri batılılaşmanın görüldüğü ilk bölgeler olmakla birlikte, eski İstanbul'da yaşayan Müslüman gruplar Osmanlı yaşam biçimini sürdürmüş, yeni konut biçimlerini talep etmeleri daha geç olmuştur.

Geleneksel Osmanlı mahalleleri yarı özerk bir biçimde yan yana gelerek oluşmuş, birbirinden kısmen bağımsız olarak yaşanan yerleşim birimleriydi. Özellikle surlarla çevrili yarımada da geleneklerine bağlı, içe dönük bir yaşam tarzı sürdürülmekteydi. Batılılaşma Osmanlı toplum yaşamında önemli değişimlere yol açmıştır. Yerleşimlerin oluşumunda dini inanışların yerine formel bir kurumsallaşmaya sahip olacak şekilde ekonomiye dayalı örgütlenilmeye başlanılmıştır. Tanzimat Fermanı ile etnik grupların bir arada iskan edilme zorunluluğunun ortadan kalmasıyla kent mekanları etnik farklılaşmaya göre değil daha çok ekonomik gelir düzeylerine göre oluşmuştur.

Osmanlı aile yapısı ve kadının aile içindeki rolü Batılılaşma hareketlerinden etkilenmiş ve bu etkilenmenin sonuçları 19. yüzyıl yeni konut mekanını değiştiren faktörlerden biri olmuştur. Batının sosyal ve aile yapısı özelliklerinin İstanbul'a aktarılmasıyla, geniş aile yapısı çekirdek aileye dönüşmüş, her bir çekirdek aile de kendilerine ait konutlarda yaşamaya başlamışlardır. Ancak yine de, farklı kuşak ailelerin bireylerinin birbirlerinin yaşantıları üzerinde önemli etkileri olduğu görülmekte, kısacası İstanbul bireysel toplum özellikleri değil, aile toplumu özellikleri göstermektedir (Öğrenci, 1998:16–17).

5.1.1 Etnik Kimlik Değişiminin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri

Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olan İstanbul, değişik etnik grupları barındıran bünyesi, farklı medeniyet ve kültürleri birleştiren yapısı ile dünya kentleri arasında önemli bir yere sahiptir.

Kent ve kentin birimi olan mahalle ölçeğinde yapılaşmış çevrenin oluşumu ve strüktürünün gelişimi, içinde barındırdığı sosyal grupların oluşturdukları organizasyonlar ya da kümelenmeler ile doğrudan ilgili olup, değişimleri ve yenilenmeleri birbirine paralel olarak yürümektedir (Karakışi, 1999:4).

Etnik yerleşme bölgelerinde mahalle ölçeğinin en küçük birimi olan konut, sosyal kimlikleri yansıtan önemli ölçütlerinden biridir ve ait olduğu kültürün özelliklerin yansıtır.

Mekan organizasyonu, anlam ve iletişimle ilgili kurallar kültüre doğrudan bağlıdır. Kùltürler de belli değer, inanç, görüş ve semboller bütününi paylaşabilen insan grupları tarafından oluştururlar. Değişik çevreleri birbirinden ayıran, değerler sistemlerinin farklılaşmasıdır. Her çevrenin belirli mekan, zaman, anlam ile iletişim anlayışının oluşu, farklı çevreleri doğurmaktadır. Kent içinde de, farklı etnik bölgeler ortaya bu nedenler çıkmakta; bu farklılıklar bina yükseklikleri, yoğunluk, manzara, trafik, gürültü, bitki örtüsünde izlenen farklılıklar şeklinde kendini göstermektedir (Soygeniş, 1995:65).

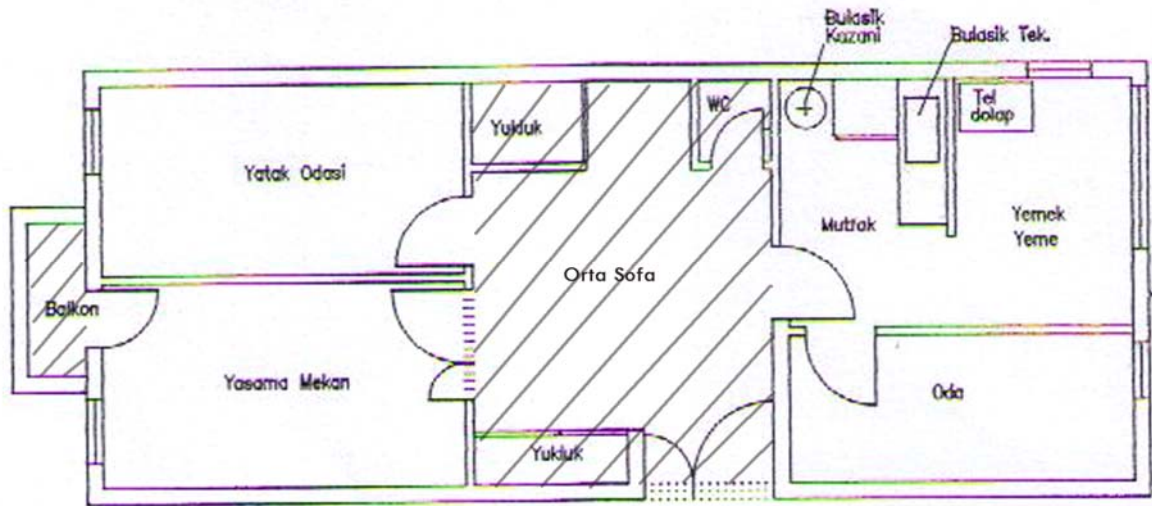
Osmanlı toplumu içindeki etnik ve dini gruplar, yüzyıllar boyunca Osmanlı yönetimi tarafından kendilerine gösterilen yerlerde yaşamışlardır. Fetihten sonra Anadolu'dan, Trakya'dan ve Balkanlar'dan, Müslüman halk kadar gayrimüslimler de İstanbul'a getirilip yerleştirilmiştir. Ancak gayrimüslimlerin, Müslüman mahallelerinde yerleşmelerine izin verilmemiş, yerleşim alanları hep denetim altında tutulmuştur. Nüfus artışından dolayı azınlık cemaatlerin alanlarının genişlemesi, yeni binaların sayıca artması ve var olan binalara ek yapılması Osmanlı yönetimince istenmemiştir. Bunun sonucunda konut alanları sınırlı kalmış,

arsa fiyatları artmış binalar dış alanlardan örneğin sokaktan yer alarak büyümüşlerdir. Balat’da ki geniş ve çok katlı yahudhane yapıları bu büyümeye örnek olarak gösterilmektedir (Hagur, 2005:27).

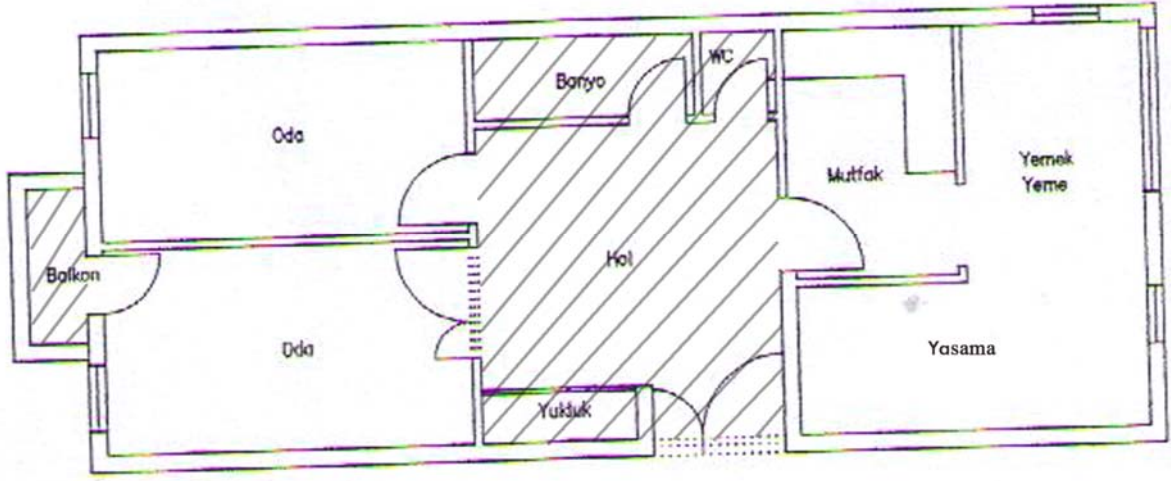
Etnik grup içinde oluşabilecek nüfus hareketleri iki şekilde gerçekleşebilir; ailelerin ya da bireylerin bir yerleşimden diğerine geçmeleri ve etnik topluluğun kitlesel bir hareketle yaşamlarını başka bir yerleşim biriminde devam ettirmeleridir (Karakişi, 1999:7).

Değişik etnik gruplara ve dinlere mensup insanlardan oluşan İstanbul yerleşmesinde mahalleler milletlere göre oluşmuştu. Müslüman grup yarımadaının merkezinde, Ermeniler, Rumlar ve Museviler sahil şeridinde yakın yerlerde yerleşmişlerdir. Marmara sahili boyunca Rum ve Ermeni mahalleleri bulunurken, Balat, Hasköy ve Fener bölgelerinde Rumlar ve özellikle Museviler bulunuyordu. 19. yüzyıl başlarında batılılaşma hareketiyle beraber Balat ve Fener’de yaşayan gayrimüslim halk ekonomik durumlarını iyileştirdikten sonra o dönemde gözde olan Galata, Pera, Beyoğlu, Boğaziçi gibi yerleşim bölgelerine taşınmaya başlamıştır.

Etnik kimliği fazla olan Balat yerleşkesi farklı kiliseleri, havraları, sinagogları ve camileri ile zengin bir görünüme sahipti. Bununla beraber her etnik grubun kendi prestij binalarını oluşturması ile ortaya çıkan eğitim yapıları, konut alanları, dini yapılar da fiziksel dokuda göze çarpan özelliklerdir. Balat çarşısı ise tüm sosyal grupların oluşturduğu birbirinden farklı meslek gruplarını da içeren ortak mekanlardan biriydi (Karakişi, 1999:28).



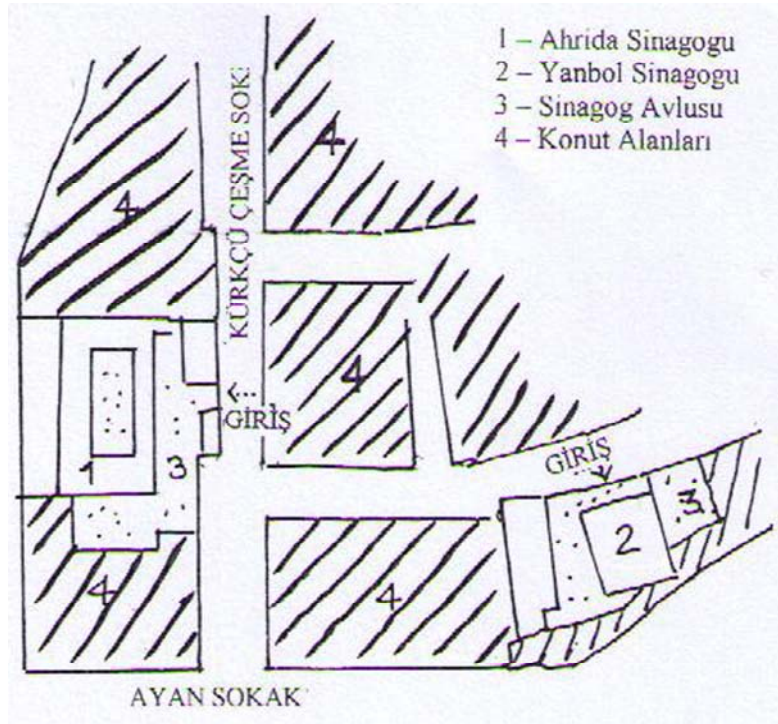
Şekil 5.1 Leon Brudo’ya ait Balat’da bir konut, tadilat öncesi (Karakişi , 1999: 49)



Şekil 5.2 Leon Brudo'ya ait Balat'da bir konut, tadilat sonrası (Karakişi , 1999: 49)

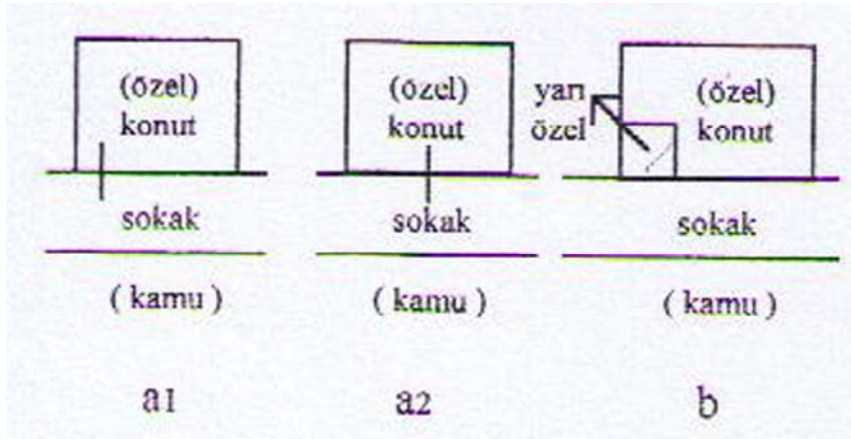
Yahudi konutlarında tuvaletten ayrı bir banyo mekanı bulunmamaktaydı. Yıkama yeri genelde mahalle civarındaki Türklerin ve Rumların da kullandıkları hamamlardı. Günlük abdest alma ve yıkama işleri tuvaletlerde yapılıyordu. Çamaşır ise mutfakta ki taş ocakların yanlarında altlarında odunla yanan ocakların üstündeki büyük çamaşır teknelerinin üstünde bulaşıklar da yine büyük teknelerin olduğu mutfaklarda yıkanmaktaydı (Karakişi, 1999:48).

Balat'da ki Musevi konutları her katın ayrı bir aileye ait olduğu orta tabaka evleri ve tüm katları tek bir aileye ait yüksek gelirli ailelerin oturduğu evler olmak üzere ikiye ayrılıyordu. Yoksul kesim ise içinde yaklaşık 20 ailenin oturduğu yahudhanelerde kalıyordu. Bu gelir farkı konut mimarilerine yansımamış, tüm gelir gruplarına ait evlerin mimarisinde bir fark olmamıştır. Konutların birbiriyle ve sokaklarla olan ilişkileri ise bölgelere göre değişmektedir. Genel olarak yapıların konumları ise dini merkezlerle yönelmiş ve yerleşimler bu merkezler etrafında gelişmiştir. Musevi yerleşmelerine bakıldığında ilk önce sinagogun yapıldığı daha sonra konut alanlarının geliştiği gözlenmektedir.



Şekil 5.3 Abridge ve Yanbol sinagoglarının mahalle içindeki konumları (Karakişi , 1999: 97)

Musevi konutlarında binalara girişler genellikle sokaklardan direkt verilmiştir. Türk mimarisinde ise sokaktan konutlara girişler avlu ve ya bahçe ile sınırlandırılarak verilmişken Musevi konutlarında buna rastlanmaz. Bunun bir nedeni de parsellerin dar olmasıdır.



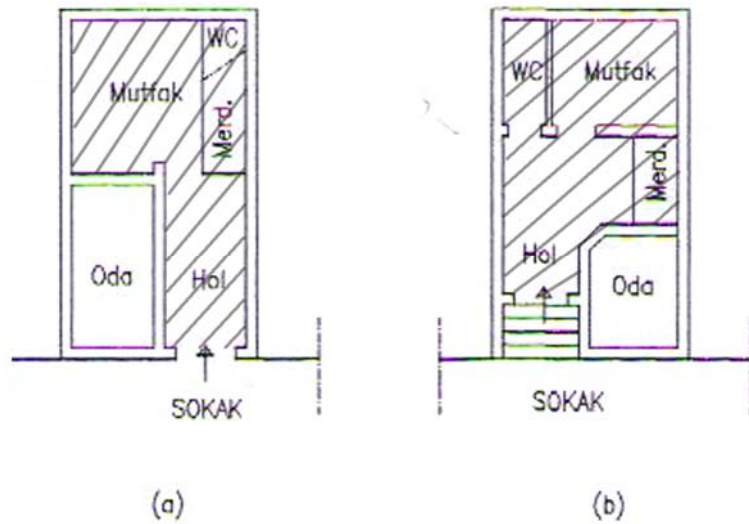
Şekil 5.4 Musevi konutlarında girişler (Karakişi , 1999: 111)

Tarihi Balat yangınlarında Musevi konutlarının çoğu büyük zarara uğramışlardır. Bu yangınlarda bazı mahallelerin sinagog ve konutlar ile beraber tamamen kül olması, yaşayanların başka semtlere yerleşmesine sebep olmuştur. 15. ve 16. yüzyıl Osmanlı Musevi yaşamının temelini oluşturan Musevi konutları ise önemlerini Balat ve Hasköy'de 19. yüzyıla

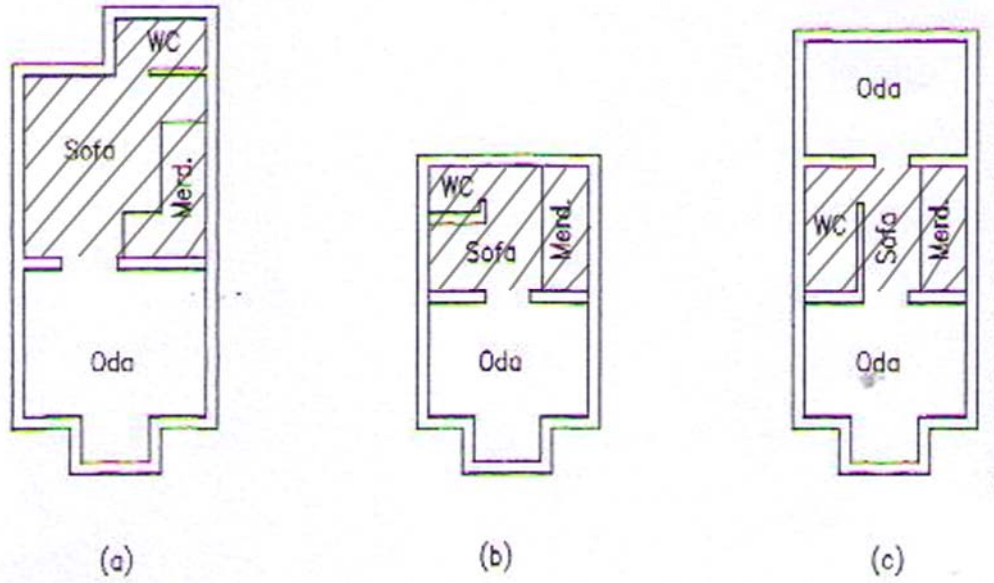
kadar devam ettirmişlerdir. Bölgede yaşayanların etnik gruplarının değişmesiyle konutlar yeni kullanıcıların ihtiyaçları doğrultusunda özgün niteliklerini kaybetmeye başlamışlardır (Karakişi, 1999:100).

Musevi konutlarının diğer etnik grupların konutlarında farklı plan işleyişindedir. Mekanlar farklı zamanlarda farklı şekillerde kullanılmaktadır. Sofa normal zamanda geçiş mekanı iken mutfakın küçük olması dolayısıyla yemek yeme mekanı ve kutlamalarda ise toplanma mekanı olarak kullanıldığı, yeme mekanının yaşama mekanlarında ya da zengin konutlarında misafir odasında bulunduğu söylenebilir.

Musevi konutlarında girişten hemen sonra geniş bir kabul holü ile diğer mekana bağlantı sağlanır. Zemin katlarda da normal katlarda da hol veya sofa evin diğer mekanlarının açıldığı ortak alan durumundadır. Zemin katlarda, girişten hemen sonra yer alan hol mekanı içinde diğer katlar ile bağlantı sağlayan merdiven ve mutfak bazen de tuvalet bulunur. Eğer hole bir niş içinden giriliyor ise holden önce bir odanın yanından geçilir. Konuta doğrudan girildiği durumlarda ise hol ilk karşılaşılan mekandır. Giriş katında ise genelde sokak cephesine bakan bir oda ve arka cephede mutfak ve tuvaletler bulunur (Karakişi, 1999:116–117).



Şekil 5.5 Musevi konutları, zemin katlar (Karakişi , 1999: 118)



Şekil 5.6 Musevi konutları, normal katlar (Karakışı , 1999: 118)

Geleneksel anlamıyla Türk evinde görülen alt-üst kat karşıtlığı, Müslüman bölgelerdeki konutlarda en üst katın çıkma ile vurgulanarak alt katlardan farklılaşması şeklinde görülmekte; ön-arka cephe karşıtlığı genellikle gözlenmemektedir. Müslüman olmayan bölgelerdeki konutlarda ön-arka cephe karşıtlığı ve alt-üst kat karşıtlığı izlenebilmekte, ancak bu karşıtlıklar geleneksel Türk evinden farklı nedenlerle ortaya çıkmaktadır. Ön-arka cephe farklılaşması prestij cephesi yaratma çabası ile olmakta, alt-üst kat farklılaşması da giriş cephesini daha prestijli gösterme çabası ile yoldan içeriye çekilmiş giriş önü boşluğu ve üst katlar arasında gözlenebilmektedir (Soygeniş, 1995:125).

5.1.2 Yaşam Tarzındaki Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri

Batılılaşma hareketlerinin kültür ve gündelik yaşam üzerindeki etkileri öncelikle saray çevresi ve yabancılarla ilişki içindeki tüccar ve bürokratlar arasında görülmüş, bu değişim yavaş yavaş halkı, kent yaşamını ve giderek geleneksel aileyi etkisi altına almıştır. Batı kültürü ile yakınlaşmalar, Pera'da yoğunlaşan elçiliklerin çevresinde oluşan Levanten ve gayrimüslim gruplar aracılığıyla olmuştur. Levantenler ve azınlıklar aracılığıyla yabancılarla ilişki kurabilen az sayıdaki Osmanlı yöneticisi Batı kültüründen daha çabuk etkilenmiş ve bu etki yavaş yavaş daha alt tabakalara doğru yayılma eğilimi göstermiştir. Bunda, geleneksel mahalle sakinlerinin de Beyoğlu'na, oradaki tüketim, eğlence, ve imge ortamına katılmaya, giderek özellikle üst-orta sınıf ailelerin kentin yeni gelişen kuzey eksenine mahallelerinde, Ayazpaşa, Şişli, ve Teşvikiye konak ve apartmanlarında yaşamaya başlamasının da rolü vardır

(Öğrenci, 1998:14).

Batılılaşma etkisiyle pek çok gündelik yaşam ögesi değişmeye başlamış ve yaşama birimi olan konut mekanı ve biçimleri de bu değişimden etkilenmiştir. Yeni konut tipleri alt, orta ve üst gelir grubu tabakalarına göre değişim göstermiştir. Bu değişim batılılaşma çabaları sürerken Tarihi Yarımada da daha geç başlamış, buralardaki Müslüman gruplar geleneksel yaşamlarını sürdürmeye çalışmışlardır.

Osmanlı'da ilk orta tabakalaşma eğilimleri 19. yüzyılda batıya bağlı iş örgütlerinde çalışanlar ve orta çaplı tüccarlaşma oluşumları ile ortaya çıkmıştır. Bu iki grupta özellikle gayrimüslimlerden oluşmaktaydı. Önce sıra evler, sonra apartmanlaşmanın, Beyoğlu'nda ve gayrimüslim mahallelerinde, dinsel ve etnik kökenlerine bağlı olarak bir taklit ve değerler iticiliğiyle değil, orta tabakalaşmaya, yeni banka, şirket gibi örgütlü işyerlerinde çalışanlara ve sayılarına bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Bu tür çalışma ve orta tabakalara katılma, dolayısıyla apartman hayatına geçen Müslüman kesim için daha sonraları hız kazanmıştır (Öğrenci, 1998:15–16).

Osmanlı'da mahremiyet ön planda olduğu için kadının sokakla ilişkisi kısıtlanmıştır. Batılılaşmanın etkisiyle kadının toplum içindeki yeri değişmeye başlamış, geleneksel konutun mekansal kapalılık, mahremiyet ve içedönüklük özellikleri bu değişimden etkilenmiştir. İlk önceleri Osmanlı elit kısmını etkileyen bu değişim, sokakla doğrudan ilişki içinde olan ve çok sayıda aileyi aynı binada barındıran apartmanlar yaygın hale gelmeye başlamıştır. Geleneksel plan özellikleri devam etmekle beraber sıra ev ve konutlarda sofanın işlevini koridor ve holler almış, çok işlevli oda geçerliliğini kaybetmiş ve mekanlar arasında yatma, yaşama, misafir ağırlama, pişirme, temizleme gibi işlev farklılıkları doğmuştur. Ayrıca batının sosyal ve aile yapısı özelliklerinin örnek alınmasıyla geniş aile yapısı çekirdek aileye dönüşmüş, her bir çekirdek aile de kendilerine ait konutlarda yaşamaya başlamıştır.

19. yüzyıl sonunda, büyük ailedeki parçalanmalar, daha küçük programlı konutları gerektiren hane halkı profilleri oluşturmuştur. Kentsel nüfus artışı ve arazi mülkiyeti yasaları ile birleşince, kentin büyümesini ve yoğunlaşmasını ve sonuçta kentin fiziki dokusu ve konut biçimlerini önemli ölçüde etkilenmiştir (Öğrenci, 1998: 17).

5.2 Sosyo-Ekonomik Değişimlerin Konut Mimarisi Üzerindeki Etkileri

Endüstri Devrimi (1760) ve arkasından Fransız İhtilali (1789) ile birlikte M.Ö. 7000'lerde başladığı kabul edilen tarımsal düzenin oluşturduğu sosyal yapı değişmeye başlamış, hızlı

endüstrileşme ve buna bağlı olarak da kurulan fabrikalar işçi ihtiyaçlarını kırsal bölgelerden sağlamaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak ta şehirlere göçler başlamış ve kentlerin yapılarının değişimine yol açmıştır. Değişimin en tipik belirtisi de ekonomik gücü fazla olan yeni bir sosyal sınıfın ortaya çıkması olmuştur. Bu yeni sosyal sınıf eski zamanlarda yapılan şaşalı devirlerin eserlerine ilgi duymuşlar ve bunları yeni kimliklerini yansıtmak için kullanmaya başlamışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş dönemi (1792-1922) yaşadığı yıllarda Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirme yolundaki batılı uluslar yeni kaynak ve piyasa arayışı içine girmişlerdir. Artan üretim güçleri sayesinde elde ettikleri ürünün pazarlamasında, nüfus ve toprak büyüklüğü çok fazla olan Osmanlı İmparatorluğu'na yönelmişlerdir. İlişkilerin güçlendirilmesi ve ekonomik gelişmelerin kontrol altında tutulması amacı ile açtıkları elçilikler sayesinde İmparatorluk üzerindeki baskılarını artırmışlardır (Öğrenci, 1998:17).

19. yüzyıl, Avrupa ülkelerinde, 18. yüzyılda başlayan Endüstri Devrimi'nin ve ekonomik patlamanın gitgide yükseldiği bir yüzyıl karakteri taşımaktayken, Osmanlı Devleti'nde düzgün bir ekonomik altyapının ve kalkınmanın olmayışı yüzünden batıya bağımlılığın devamı niteliğinde bir karakter taşımaktadır. Ekonomisinin büyük bir bölümünü basit teknolojilerin ve el sanatlarının oluşturduğu, diğer alanlarda yeterli yatırım imkanı ve teknolojisinin bulunmadığı bu dönemde Osmanlı Devleti, batının ekonomik sömürge edinme anlayışının uygulama noktası olmuştur (Erbekan, 1998:86).

19. yüzyıl İstanbul'unda nüfusu bir arada toplayan unsurlar artık külliye çevresinde gelişen geleneksel mahalle birimleri değil, ekonomik ihtiyaçlardan doğan gereksinimler olmuştur. Geleneksel cemaat kavramı çözülmeye başlamış, insanların bir arada yaşaması etnik ayırımdan çok sosyal statüye bağlanmıştır. Haliç çevresinde büyük fabrikaların yapıldığı Eyüp, Cibali, Silahtarağa, Söğütözü gibi semtlerde düşük gelir gurubundaki insanlar çoğalmış, zengin kesim yeni gelişen semtlere yerleşmeye başlamıştır. Bu yer değiştirme zamanla, etnik ayırımla biçimlenen yerleşim birimleri yerine sosyal statüye bağlı yerleşim birimlerini ortaya çıkarmıştır. Bu da çok kültürlü bir yapılaşmadan, çeşitli etnik grupların iç içe geçtiği bir kentsel yapı meydana getirmeye başlamıştır. 19. yüzyılda nüfusun artması, sur içinin artık yeni nüfusu kaldıramaz duruma gelmesi ve sur dışında gecekondu mahallelerinin oluşması da bu yapıya katkıda bulunmuştur. Haliç kıyısında yerleri belli olan etnik gruplar ve işlevler dağılmaya başlamıştır (Yılmaz, 2008:203–204).

Bu dönemde Galata ve Pera'da etkinlikleri giderek artan tüccar ve üst düzey devlet memurları

tarafından görkemli han ve apartmanların yaptırıldığı görülmektedir. 19. yüzyılın başından beri bölgedeki talebin fazla olmasıyla arazi ve konut değerleri artmış, rantın fazla olduğu bu bölgelerde çok katlı apartmanlaşmaya geçilmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı ailesindeki değişimin taşıyıcı olan toplumsal grup, yenileşmeye açık Batıcı seçkin kesim olmuştur. Tanzimat ailesi olarak adlandırılan değişen aile tipi, yaşam şeklini olduğu kadar yaşadığı çevreyi de değiştirmeye başlamıştır. Derinleşen sınıf farkı ve batılı yaşam biçimi, soylu konutları ile orta tabakaların konutları arasında belirgin farkların doğmasına yol açmakla kalmamış, bu farkın semt ölçeğine taşmasıyla sonuçlanmıştır. Üst tabakanın yaşam tarzına eklenen alışkanlıklardan biri olan yazlığa gitme ve doğayı insan eliyle biçimlendirip, rekreasyon amacıyla kullanma alışkanlığı 18. yüzyılda başlamış ve 19. yüzyılda yaygınlaşmıştır. 19. yüzyılda üst tabaka evleri, ya kentin içinde yeni gelişen bölgelerde köşk ya da konaklar şeklinde sürekli kullanım için, ya da eski kent merkezinin uzağında, yeni gelişen banliyölerde daha çok mevsimlik kullanım için inşa edilmeye başlamıştır (Öğrenci, 1998:24).

19. yüzyılda İstanbul'da çok hareketli olan yapı sektöründe Avrupa kökenli yapı malzemeleri kullanılmaya başlanmıştır. Tuğla, cam, kiremit, demir gibi yapı malzemeleri dışında Avrupa tarzı mobilyalarda Osmanlı evlerinde kullanılmıştır.

Kentte çıkan yangınlar dolayısıyla teşvik edilen kagir binalarda kullanılan tuğla ve taş gibi malzemeler daha önceki dönemlerde pahalı oldukları için kamu yapılarında kullanılmışlardır. 19. yüzyılın ortalarından başlayarak hem kanunların getirdiği kısıtlamaların caydırıcı etkisiyle hem de ekonomik gelişmelerin katkısıyla kagir yapı malzemeleri daha çok tercih edilmeye başlanmıştır (Öğrenci, 1998:18).

Haliç'in İstanbul limanının doğal bir uzantısı olması sebebiyle Kasımpaşa'da Haliç kıyısında kurulan ilk tersane bu kıyılarda sanayi tesislerinin yerleşmesinde önemli bir etken olmuştur. Özellikle kıyı kesiminde yoğun bir sanayileşme yaşanmıştır. Balat da bu değişimden etkilenmiştir. Burada iskele ve çevresinde imalathaneler, ahşap depolar, kereste dükkanları değirmenler yerleşmiş, bu dönemde mezbaha da kurulmuştur.

Tanzimat'tan gayrimüslimlerin önce devlet hizmetleri ve askerlik mesleklerinde çalışmalarının yasak olması sebebiyle, ticaret, bankacılık, gümrük gibi mesleklerde kendilerini geliştirmişlerdir. Bu sebeple Avrupalı tüccarlar ile olan ilişkilerde gayrimüslimler etkili olmuş ve ticareti tekellerinde tutmayı başarmışlardır.

Batılılaşma döneminde inşaat eylemleri, saray ve köşk yapımıyla sürmüş, bu inşaatlar toplumsal sorunlardan kaynaklanan hoşnutsuzlukları desteklemiştir. İnşaat savurganlığı, Tanzimat'ın programsızlığı içinde, en fazla göze batan faktörlerden olmuştur. Gene de 1856'dan sonraki yıllarda imar, inşaat, yönetim, denetim alanlarında düzenlemeler, çıkartılan nizamnameler, 6. Dairenin kuruluşu, Karaköy meydanı ve Köprübaşı'nın açılması, sokakların genişletilmesi gibi olumlu çalışmalar getirmiş, ekonomik alanda 'baskı' niteliğine bürünen batının varlığı, inşaat alanında Paris modelinin alınması, kanunların Fransızcadan çevrilmesi, sorumluluk verilen kişilerin batı ile ilişkili olmaları nedeniyle, batı 'etkisi' olarak kalmıştır (Denel, 1982:12).

Batılılaşmanın getirdiği yeni sosyo-ekonomik sistem nedeniyle aile ve toplum değerlerinin değişmeye başlaması, İstanbul örneğinde yangın sonrası bölgesel planlama ve yapım, kent ölçeğinde planlama hareketleri ve kentin dokusunda ters düşen, Batılı mimar ve mühendislerin yaptığı planlamalar, yeni yapım tekniklerinin kullanılması gibi etkenler İstanbul geleneksel evinin yeni gereksinimleri karşılayacak olan sıra ev birimine dönüşmesine neden olmuştur (Soygeniş, 1995:122-123).

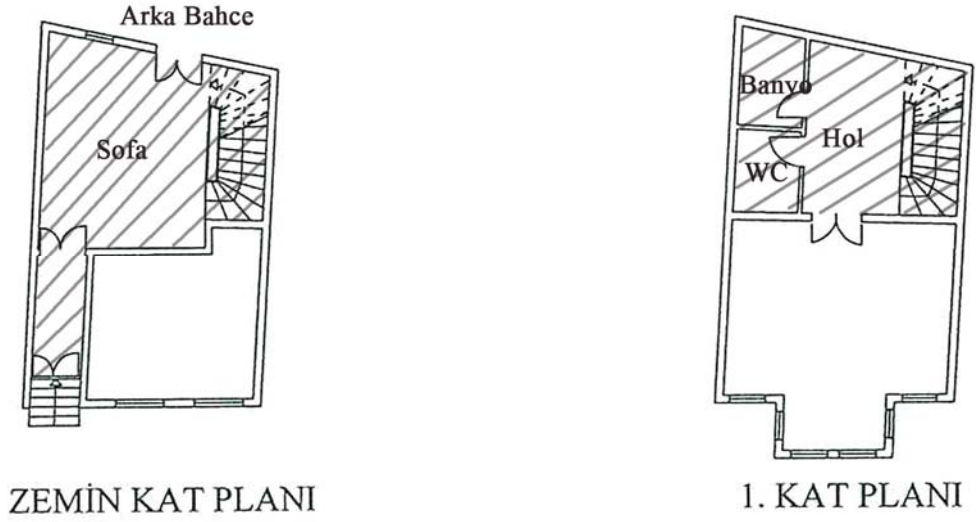
Bu gelişmeler doğrultusunda Balat ve Fener'de gelişen konut yapısında iki tipten söz etmek mümkündür. Genellikle her katın ayrı bir aileye ait olduğu orta tabakanın oturduğu konutlar ve her katı tek bir kullanıcıya ait, bahçeli yüksek gelirli ailelerin yaşadıkları konutlar bulunmaktadır. Yoksul kesim ise o dönemin apartman niteliğini taşıyan içinde 18-20 ailenin yaşadığı yahudhanelerde lalmaktaydı.



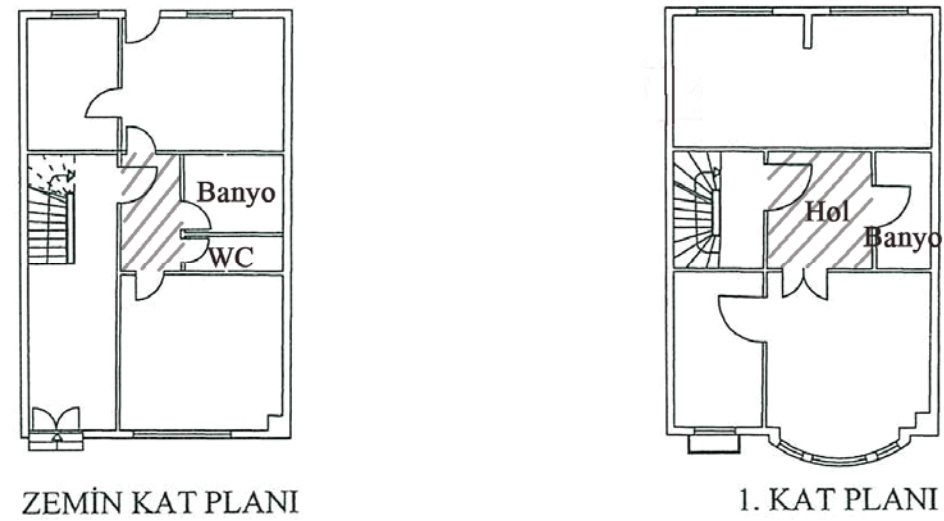
Şekil 5.7 Yüksek gelirli ailelerin oturduğu konut örneği



Şekil 5.8 Düşük gelirli ailelerin oturduğu konut örneği



Şekil 5.9 Tek ailenin yaşadığı konut tipi planı (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)



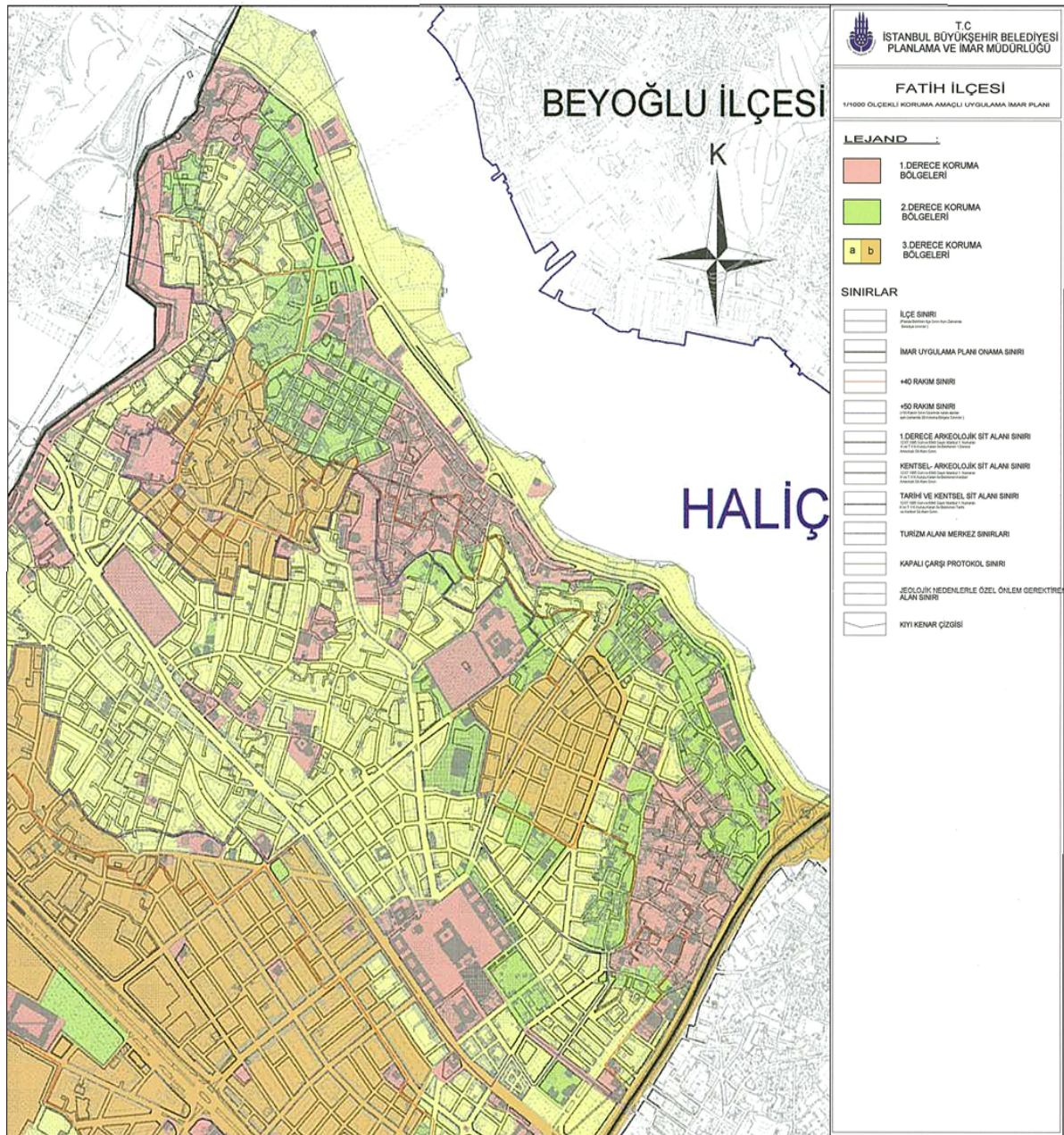
Şekil 5.10 Birden fazla ailenin yaşadığı konut tipi planı (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

19. yüzyılda sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik değişimlerin etkisiyle konut yapılarında bazı değişimler yaşanmıştır. Sofaya banyo ve tuvalet yerleştirilerek sofanın hole dönüşümü gerçekleştirmiştir. Ayrıca dış mekanlara açılımı sağlayan balkonlarda 19. yüzyılda konutlar da kullanılmaya başlanmıştır. Mutfak ve yemek yeme bölümleri de yaşama mekanı içerisinde yer almaya başlaması ile apartmanlaşmaya geçiş süreci olarak da yaşanan bu değişimler 19. yüzyılda gayrimüslim konutlarda yaygın olarak görülmüştür.

6. FENER-BALAT BÖLGESİ KENT DOKUSU ANALİZLERİ

Fener ve Balat, tarih boyunca önemli yerleşim bölgeleri olmuş ve tarihi kimliğini korumayı başarmış semtler arasındadır.

Günümüzde Fener Kentsel Bölgesi özgün karakteristik dokusunu önemli ölçüde koruduğu için 1. Derece Koruma Bölgesi sınırları içinde, Balat Kentsel Bölgesi ise mimari karakteri ve kültürel özelliklerini günümüze kadar kısmen korumuş bir bölge olduğu için 2. Derece Koruma Bölgesi sınırları içinde yer almaktadır.



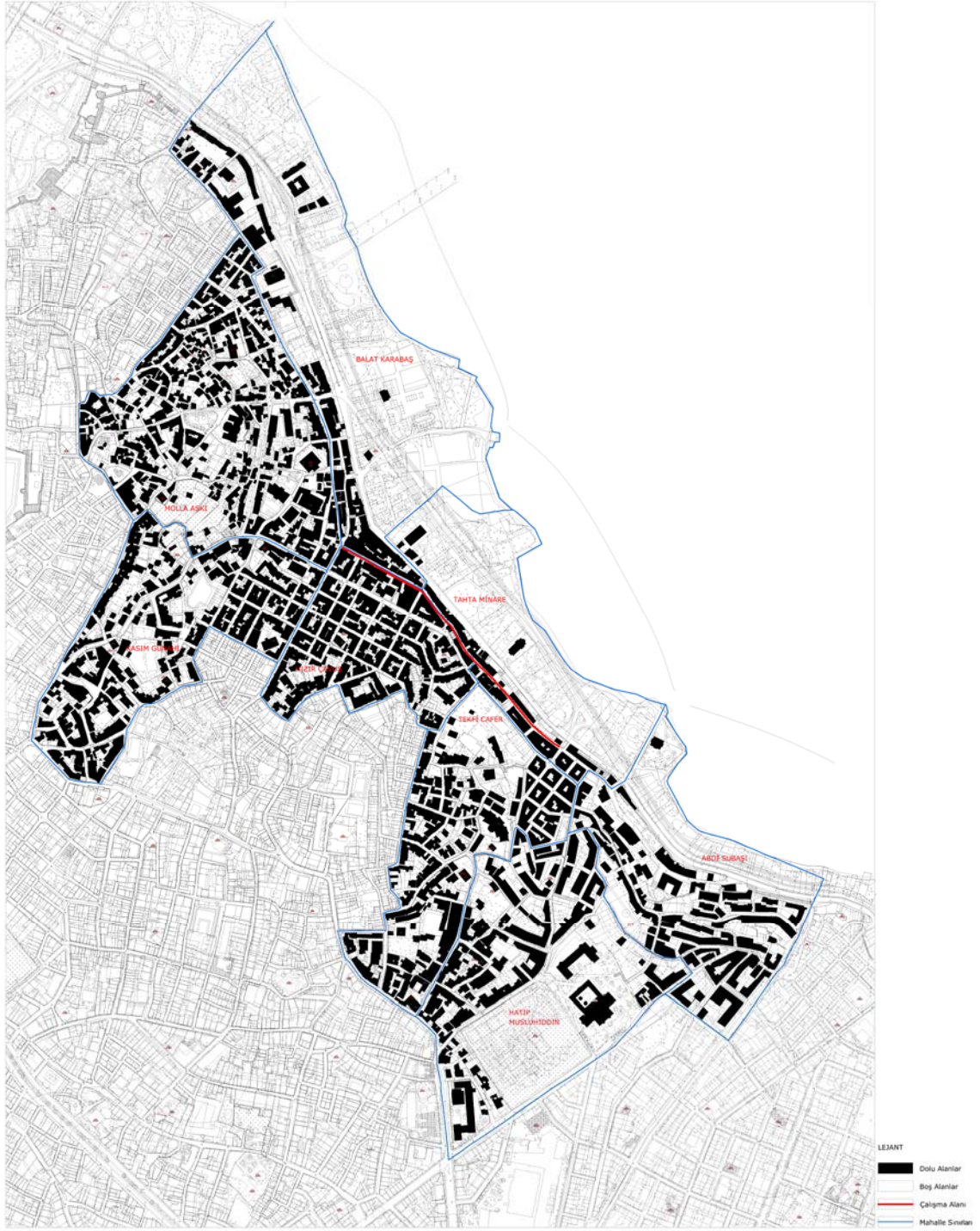
Şekil 6.1 Fatih ilçesi koruma bölgeleri dağılımı (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:11)

Çalışmanın bu bölümünde eski kent dokusu özelliklerini koruyan Fener ve Balat bölgeleri için yapılmış olan çeşitli analizler yer almaktadır.

Fener-Balat bölgeleri için yapılan analizler aşağıda belirtilmiştir:

- Tescil durumu analizi,
- Tarihi yapıların plan analizi,
- Yapım sistemi analizi,
- Üslup analizi,
- Kat analizi,
- Çıkma analizi,
- İşlev analizi,
- Doluluk-boşluk analizi

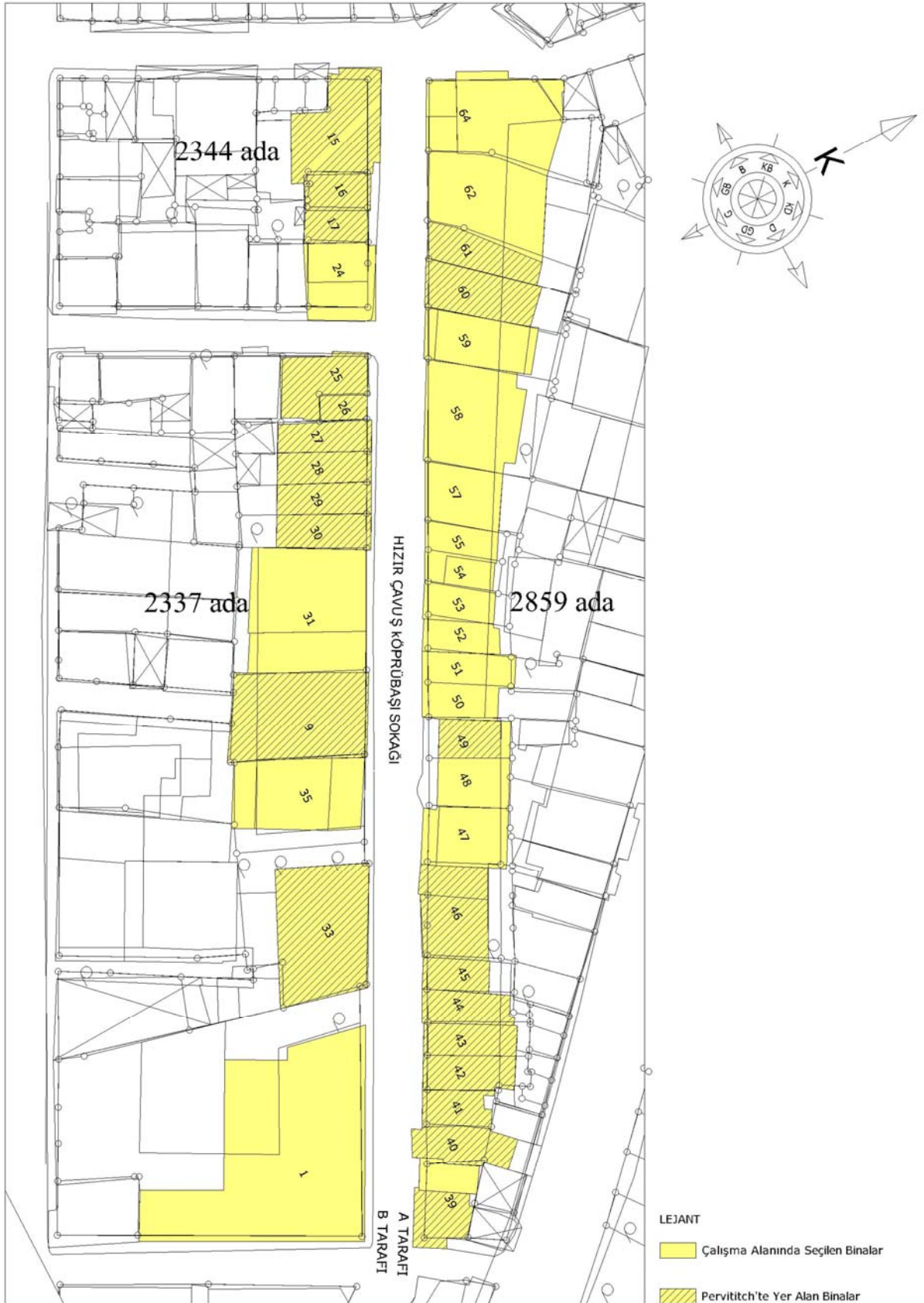
Fener-Balat bölgelerinde genel bir incelemeden sonra çalışma alanı olarak Hızır Çavuş Köprübaşı Sokağı ve Yıldırım Caddesi seçilmiştir.



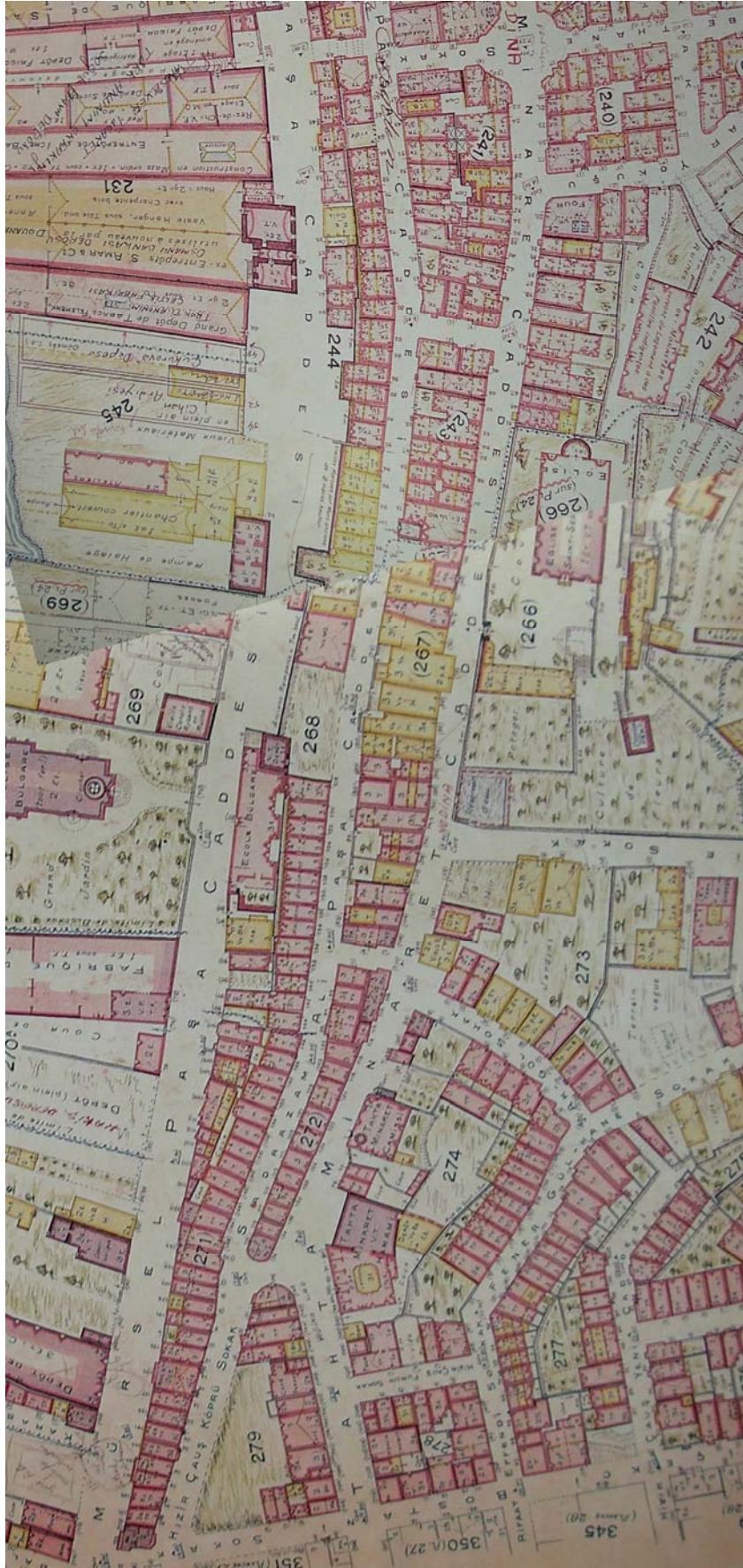
Şekil 6.2 Fener-Balat semtleri dolu ve boş alanları gösteren harita



Şekil 6.3 Hızır Çavuş Köprübaşı sokak Pervititch haritası (Pervititch, 1929: 171)



Şekil 6.4 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta ki çalışma alanını gösteren harita, 2859 ada

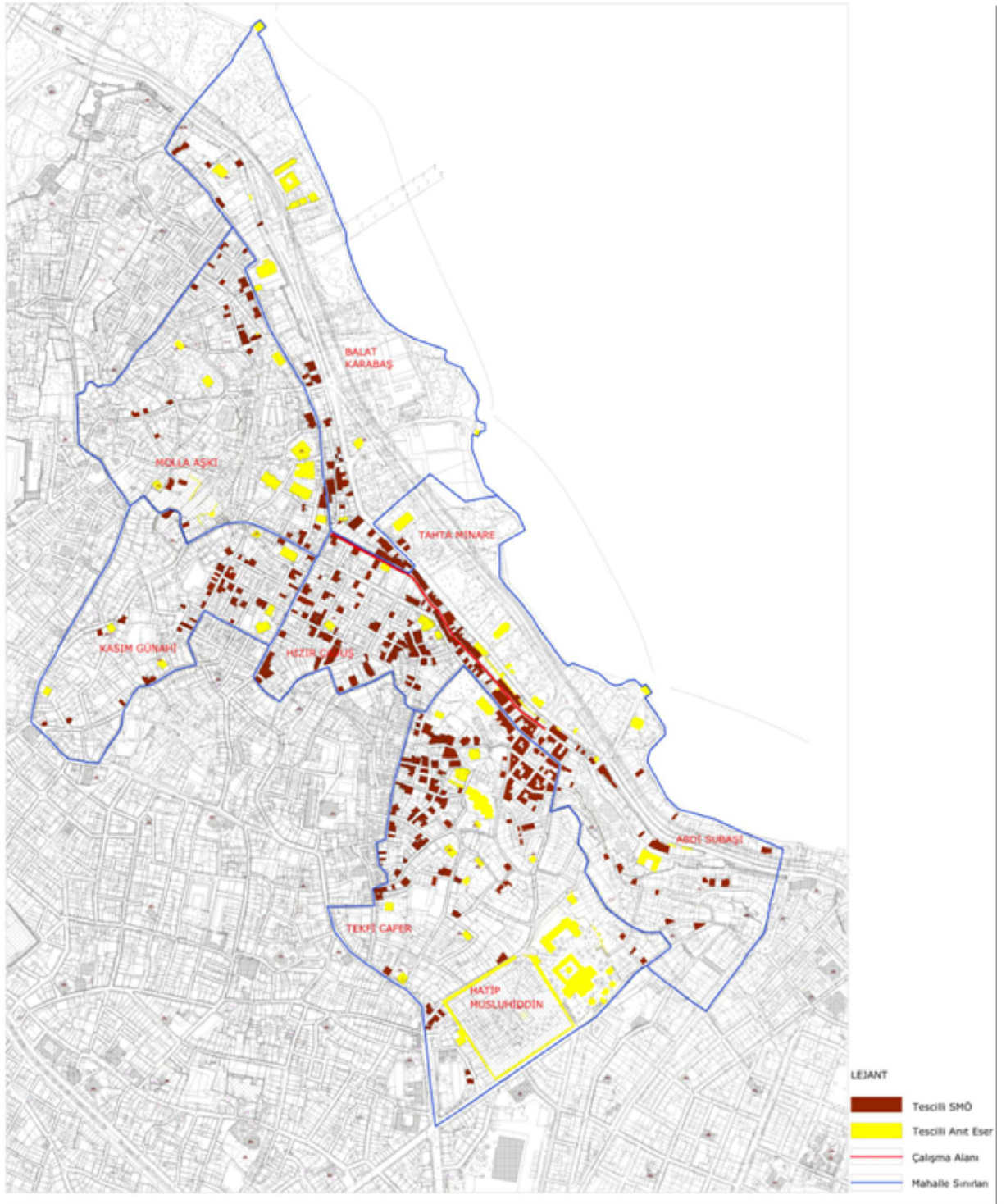


Şekil 6.5 Yıldırım Caddesi Pervititch haritası (Pervititch, 1929: 167-168)



Şekil 6.6 Yıldırım Caddesi çalışma alanını gösteren harita

6.1 Tescil Durumu Analizi



Şekil 6.7 Fener ve Balat semtleri genelinde tescil durumunu bildiren harita (Fatih Belediyesi)

Hızır Çavuş, Tahta Minare, Tevkii Cafer, Abdi Subaşı, Hatip Muslihittin mahallelerinden oluşan Fener semtinde 579'u tescilli, 246'sı tescile öneri olmak üzere toplam 825 adet sivil mimarlık örneği bulunmaktadır. Ayrıca Rum Ortodoks Kilisesi (Aya Yorgi Kilisesi), Tur-i Sina Yapı Topluluğu, Vlah Saray Kilisesi, Stefan Kilisesi, Panayia Muhlitisa Kilisesi, Fener

Rum Erkek Lisesi, Yokimyon Rum Kız Lisesi, Maraşlı Rum Okulu, Fenerkapısı Mescidi gibi önemli anıtsal yapılar da semt de bulunmaktadır.



şekil 6.8 Maraşlı Rum okulu



şekil 6.9 Fener Rum Erkek Lisesi

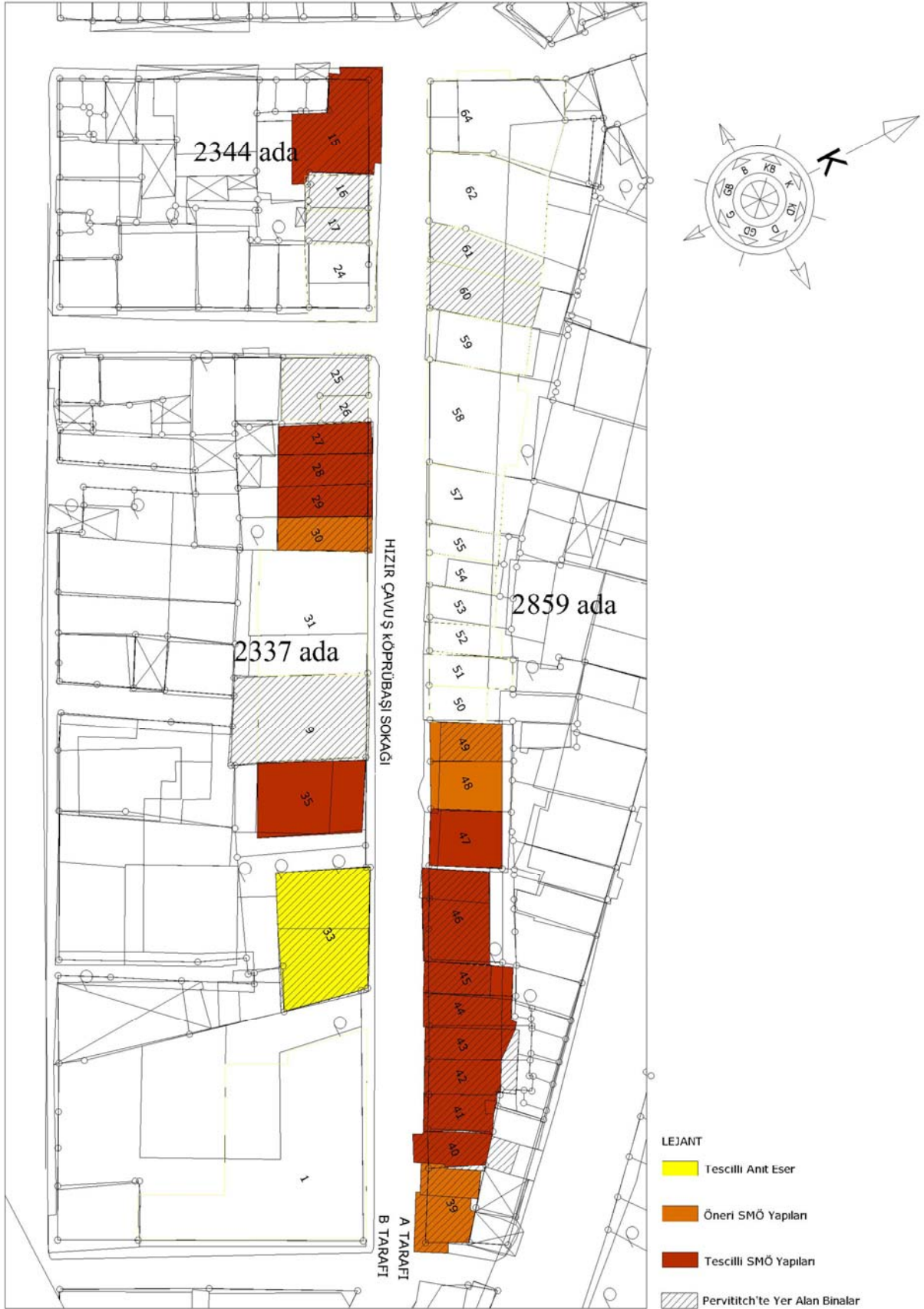
Molla Aşkı, Karabaş ve Kasım G nahi mahallelerinden oluşan Balat semtinde ise 171 tescilli,

123 öneri olmak üzere toplam 294 adet tescilli sivil mimarlık örneği bulunmaktadır. Ayrıca Yanbol ve Ahrida Sinagogları, Çarşı Hamamı, Ferruh Kethüda Camii, Ayios Rum Kilisesi, Surp Hireşdagabet Ermeni Kilisesi gibi önemli anıtsal yapılar da bölgede bulunmaktadır. Fener ve Balat bölgesinin iç içe geçtiği alanda ise Tahta Minare Hamamı ve Çana Sinagogu yer almaktadır.



Şekil 6.10 Balat bölgesinde sivil mimarlık örnekleri

Çalışma bölgesi olarak seçilen Hızır Çavuş Köprüsübaşı Sokağında 1 tescilli anıt eser, 13 adet tescilli sivil mimarlık örneği ve 5 adet öneri sivil mimarlık örneği, Yıldırım Caddesi'nde ise 91 adet tescilli sivil mimarlık örneği bulunmaktadır.



Şekil 6.11 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma bölgesi tescil analizi

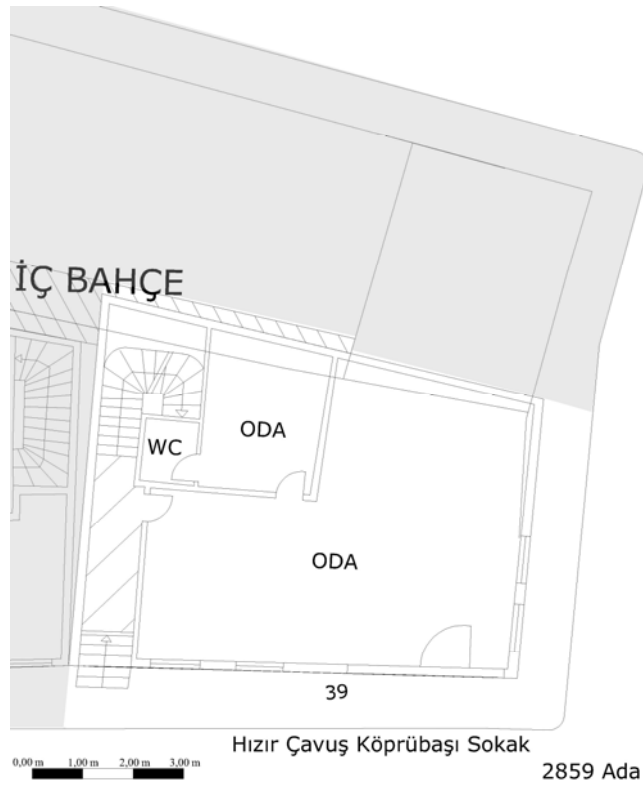


Şekil 6.12 Yıldırım Caddesi çalışma bölgesi tescil analizi

6.2 Tarihi Yapıların Plan Analizi

Yapıların plan analizinde tescilli ve öneri sivil mimarlık örnekleri arasında yer alan 2859 ada 39-40-41-42-43-44-45-46-48 parseli, 2306 ada 29-30-31-32-33-34-35-36-16-18 parselli, 2308 ada 14-15-16-17-18 parselli yapıların plan şemaları incelenmiş, diğer yapıların plan şemalarına ulaşılammıştır.

2859 Ada 39 Parsel

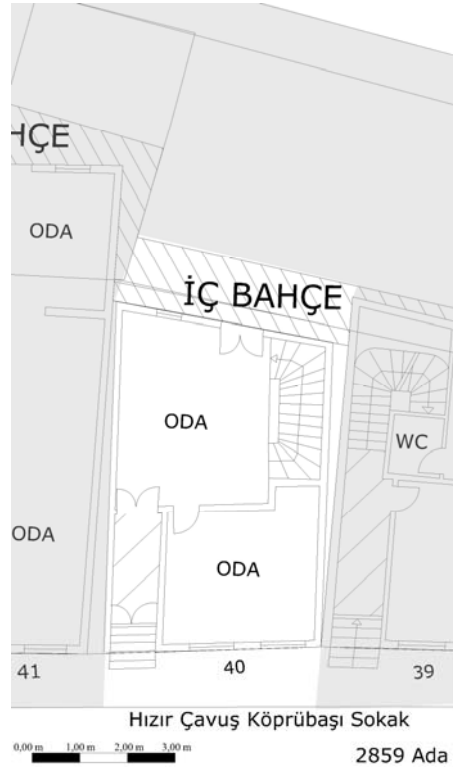


Şekil 6.13 39 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

39 numaralı parselde yer alan öneri SMÖ yapısı iki odalıdır ve merdiven arka taraf da girişin karşısında köşede yer almaktadır. Girişi, cephenin sol tarafında yer alan yapının iç bahçeye girişi bulunmamaktadır. Zemin katta merdivenin altında bir de tuvalet yer almaktadır.

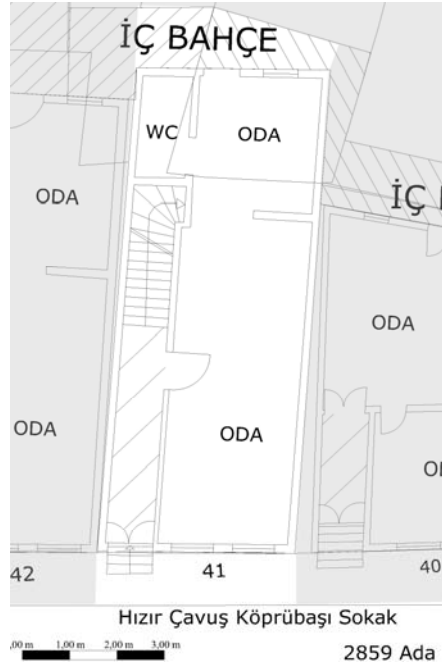
2859 Ada 40 Parsel

40 numaralı parselde yer alan tescilli SMÖ yapısı iki odadan oluşmaktadır. Merdiven girişin çaprazında arka köşede yer almaktadır. İç bahçesi bulunan yapının ıslak hacimleri üst katında bulunmaktadır. Binaya giriş ise cephenin sol tarafından yapılmaktadır. Yapıda geçişler sofa yerine odadan odaya gerçekleşmektedir.



Şekil 6.14 40 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

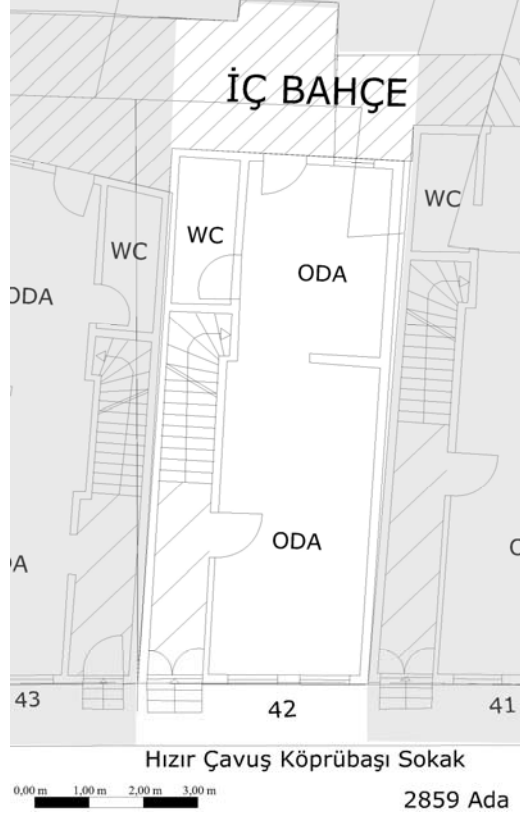
2859 Ada 41 Parsel



Şekil 6.15 41 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

41 numaralı parselde yer alan tescilli SMÖ yapısının iki odası bulunmaktadır. Merdiven orta kenarda ve giriş hizasındadır. Yapının girişi cephenin sol tarafındadır. İç bahçesi olan yapının zemin katında bir de tuvalet bulunmaktadır. Yapıda geçişler sofa yerine odadan odaya gerçekleşmektedir.

2859 Ada 42 Parsel



Şekil 6.16 42 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

42 numaralı parselde yer alan tescilli SMÖ yapısının iki odası bulunmaktadır. Merdiven orta kenarda ve giriş hizasındadır. Yapının girişi cephenin sol tarafındadır. İç bahçesi olan yapının zemin katında bir de tuvalet bulunmaktadır. 41 parselde ki yapıdan farklı olarak üst katında banyo bulunmamaktadır. Yapıda geçişler sofa yerine odadan odaya gerçekleşmektedir.

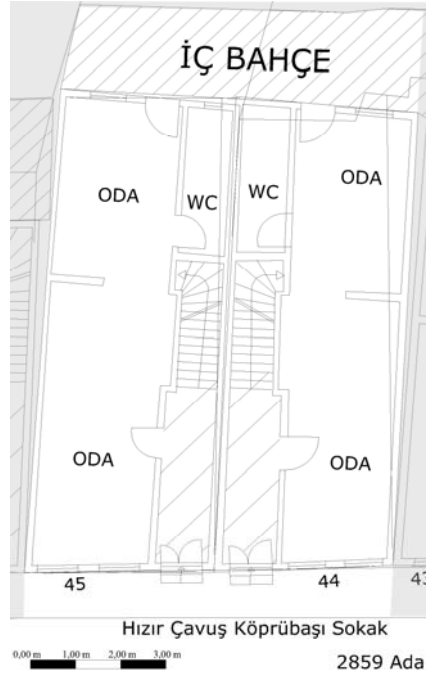
2859 Ada 43 Parsel

43 numaralı parselde yer alan tescilli SMÖ yapısının iki odası bulunmaktadır. Merdiven orta kenarda ve giriş hizasındadır. Yapının girişi cephenin sağ tarafındadır. İç bahçesi olan yapının zemin katında bir de tuvalet bulunmaktadır. Yapıda geçişler sofa yerine odadan odaya gerçekleşmektedir.



Şekil 6.17 43 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

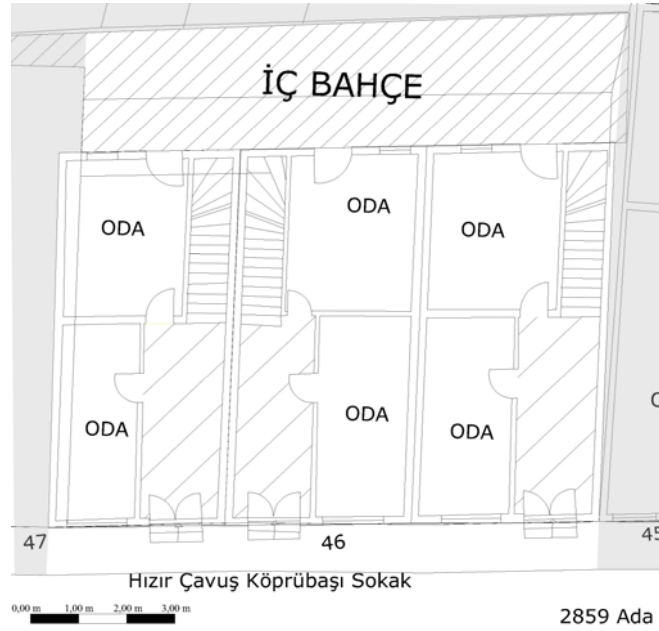
2859 Ada 44-45 Parseller



Şekil 6.18 44-45 numaralı parsellerdeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

44-45 numaralı parsellerde yer alan tescilli SMÖ yapıları ikiz ev olup iki oda ve bir tuvaletten oluşmaktadır. Merdiven orta kenarda ve giriş hizasındadır. 44 parseldeki yapının girişi cephenin solundan, 45 parseldeki yapının girişi ise cephenin sağındandır. Zemin kattan iç bahçeye de çıkılan yapıların öndeki oda caddeye bakarken arkada ki oda iç bahçeye yönlendirilmiştir. İki yapıda da geçişler odadan odaya gerçekleşmektedir.

2859 Ada 46 Parsel



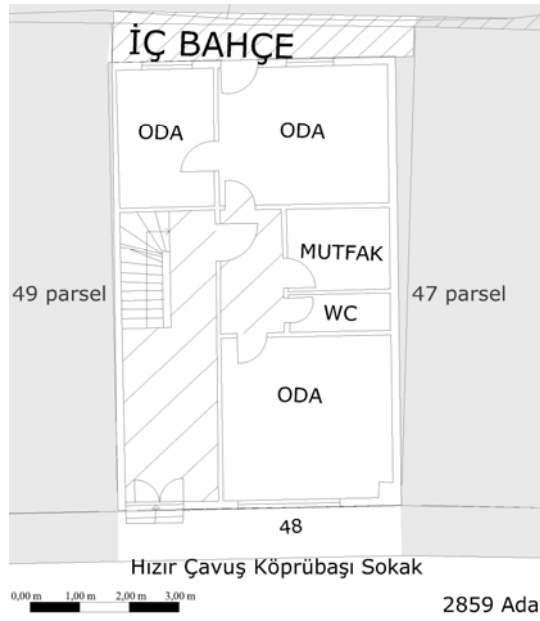
Şekil 6.19 46 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

46 numaralı parselde yer alan tescilli SMÖ yapıları sıra ev olup iki odaları bulunmaktadır. Merdivenler arka köşede olup giriş hizasındadır. Yapılar birbirinin simetriğidir. Zemin kattan iç bahçeye de çıkılan yapıların öndeki oda caddeye bakarken arkada ki oda iç bahçeye yönlendirilmiş merdivenin konumu da buna göre yerleştirilmiştir. Yapıların ıslak hacimleri üst katlarına yerleştirilmiştir. Yapılarda odalar arası geçişler giriş holünden gerçekleşmektedir.

2859 Ada 48 Parsel

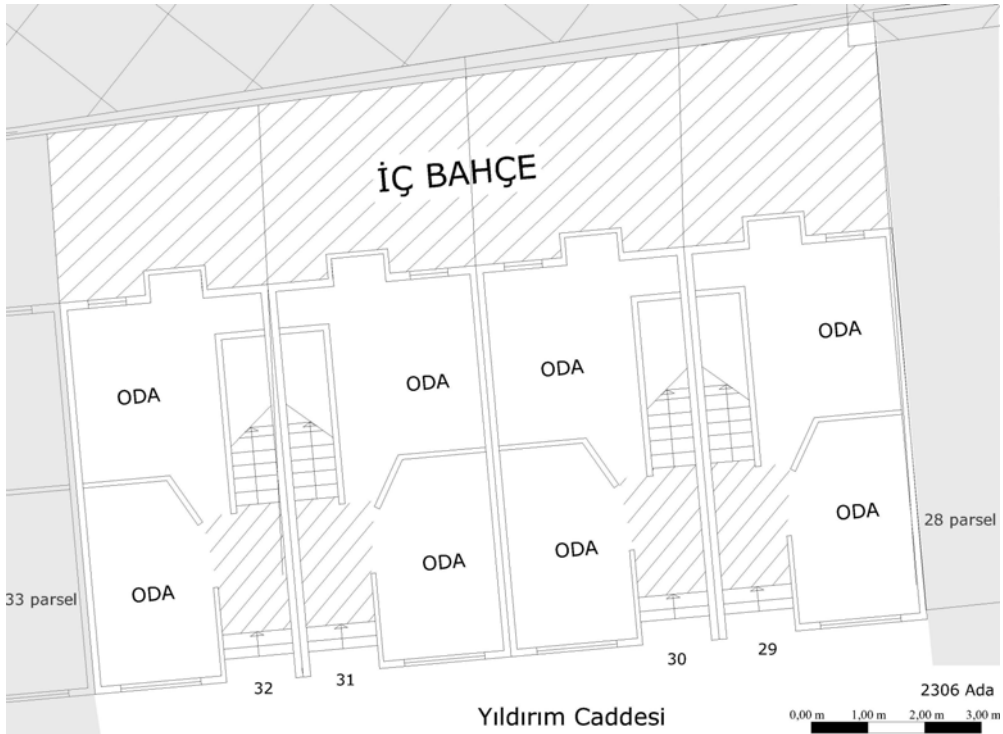
48 numaralı parselde yer alan öneri SMÖ yapısı üç odalıdır. Merdiven ortada ki odaların iç bahçeye yönlendirilebilmesi için yapının ortasında ve yan duvara yaslanmıştır. Bina girişi cephenin sol tarafındandır. İç bahçeye bakan odalardan yalnızca birinden bahçe çıkışı verilmiştir. Yapı birden fazla ailenin kullandığı çok katlı yapılaşmaya geçiş örneklerinden biridir. Otak bir merdiven eviyle katlara çıkış sağlanmaktadır. Sofanın yerini hol almış ve

ıslak hacimlere ve odalara geçiş bu holden sağlanmıştır.

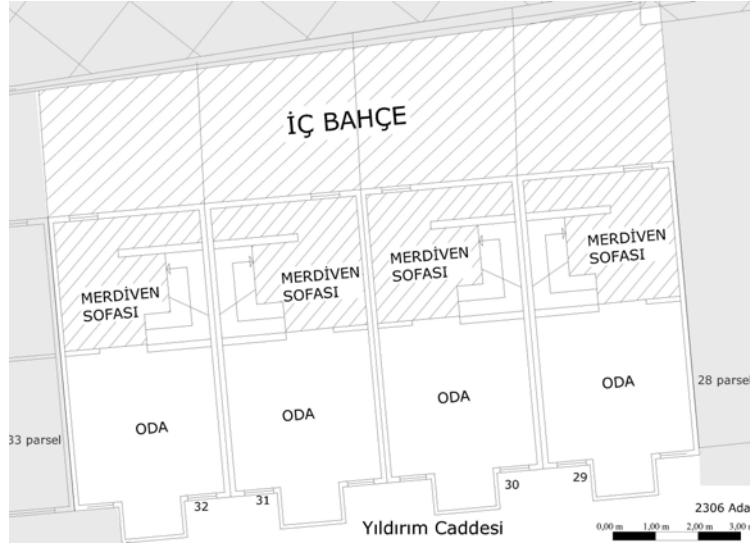


Şekil 6.20 48 numaralı parseldeki yapının zemin kat plan çizimi (Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü)

2306 Ada 29-36 Parsel



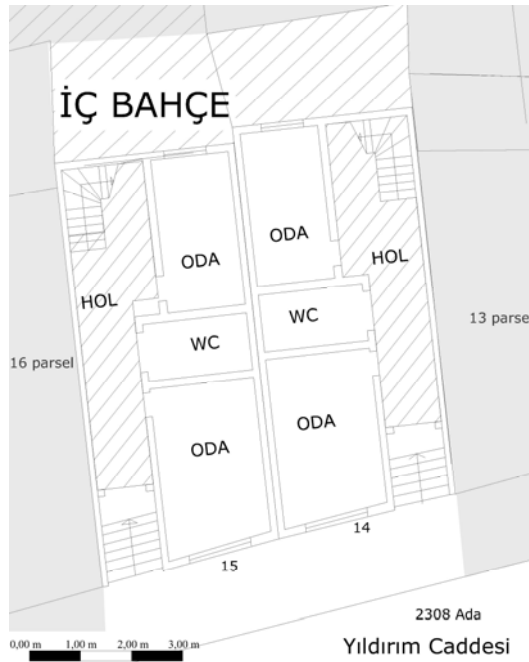
Şekil 6.21 29-36 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:240)



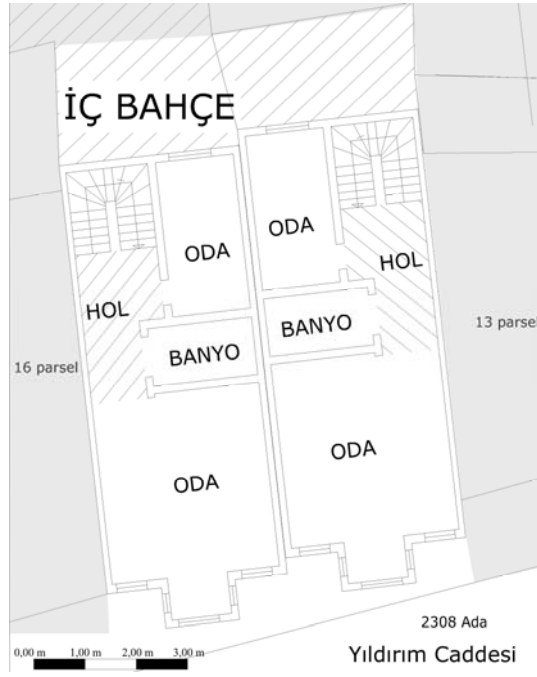
Şekil 6.22 29-36 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:240)

29-36 numaralı parsellerde yer alan tescilli SMÖ yapıları sıra ev olup zemin katlarında iki odaları bulunmaktadır. Merdivenler orta kenarda olup giriş hizasındadır. Yapılar birbirinin simetriğidir. Zemin katta arkada ki oda iç bahçeye yönlendirilmiş merdivenin konumu da buna göre yerleştirilmiştir. Yapıların ıslak hacimleri üst katlarına yerleştirilmiştir. Yapılarda odalar arası geçişler zemin katta giriş holünden üst katta ise merdiven sofasından gerçekleşmektedir.

2308 Ada 14-15 Parsel



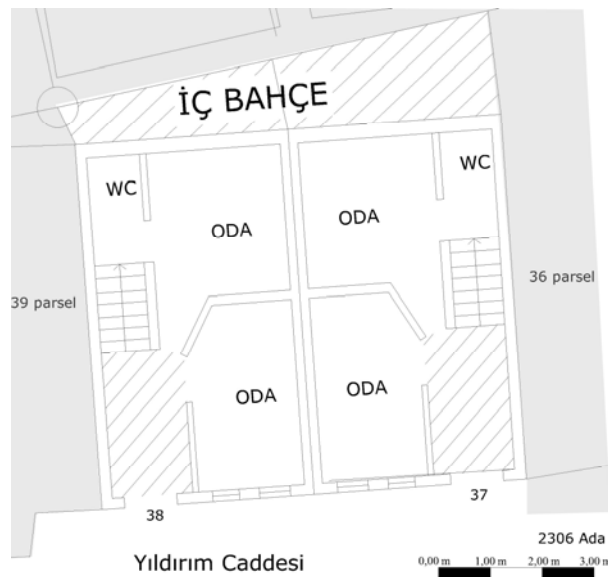
Şekil 6.23 14-15 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:241)



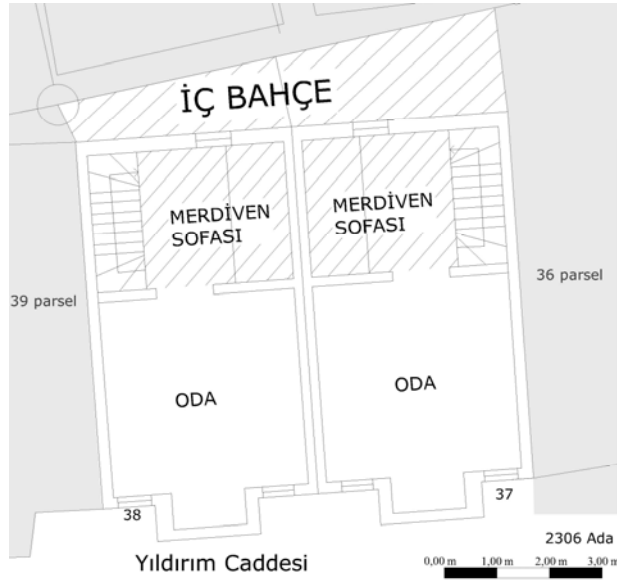
Şekil 6.24 14-15 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:241)

14-15 numaralı parsellerde yer alan tescilli SMÖ yapıları sıra ev olup zemin katlarında iki odaları ve bir WC bulunmaktadır. Merdivenler arka köşede olup giriş hizasındadır. Yapılar birbirinin simetriğidir. Merdivenin konumunu zemin kattaki odanın içi bahçeye yönlendirmek ilkesi belirlemiştir. Yapıdan iç bahçeye çıkış bulunmamaktadır. Yapılarda odalar arası geçişler hollerden gerçekleşmektedir.

2306 Ada 37-38 Parsel



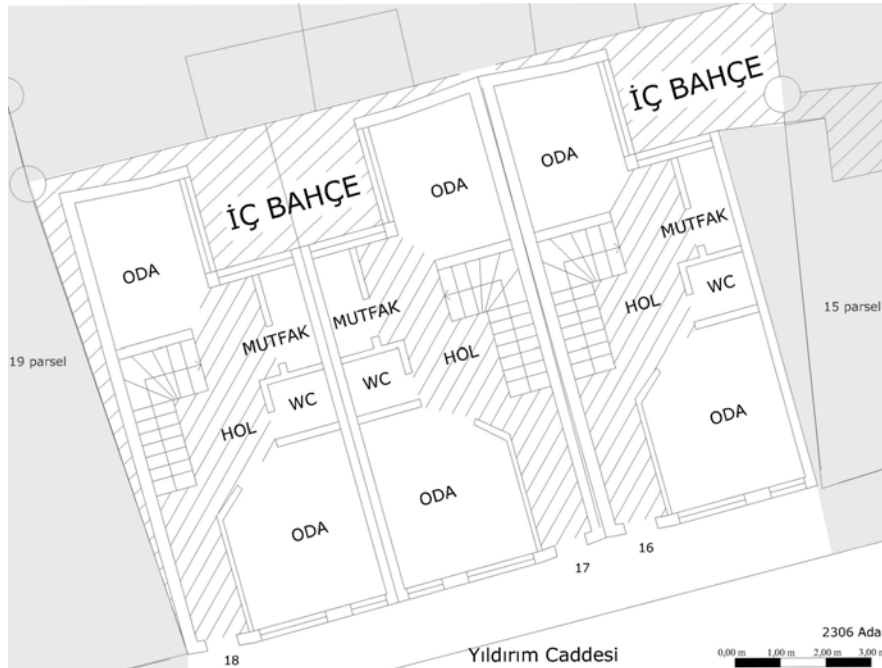
Şekil 6.25 37-38 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:242)



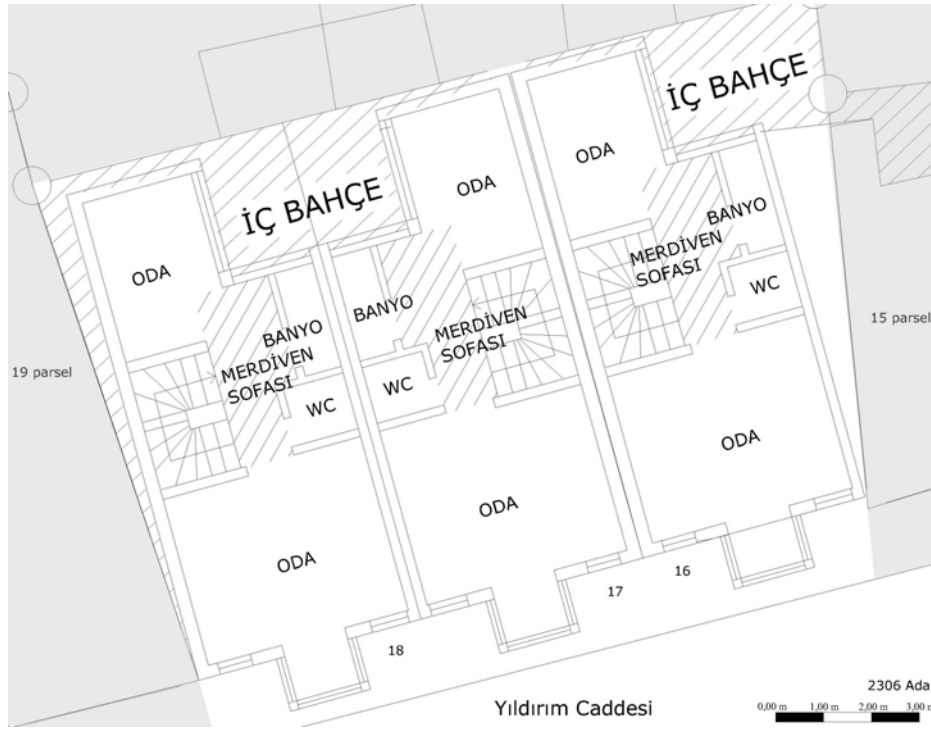
Şekil 6.26 37-38 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Güncan, 1992:242)

37–38 numaralı parsellerde yer alan tescilli SMÖ yapıları sıra ev olup zemin katlarında iki odaları ve merdiven altında bir WC bulunmaktadır. Merdivenler arka köşede olup giriş hizasındadır. Merdivenin konumunu belirleyen arka odaların iç bahçeye yönlendirilmesidir. Yapıdan iç bahçeye çıkış bulunmamaktadır. Yapılarda odalar arası geçişler zemin katta giriş holünden normal katta ise merdiven sofasından gerçekleşmektedir.

2308 Ada 16-17-18 Parsel



Şekil 6.27 16-18 parsellerdeki sıra evlerin zemin kat plan çizimi (Güncan, 1992:246)



Şekil 6.28 16-18 parsellerdeki sıra evlerin normal kat plan çizimi (Günçan, 1992:246)

16–18 numaralı parsellerde yer alan tescilli SMÖ yapıları sıra ev olup zemin katlarında iki odaları, bir WC ve banyo bulunmaktadır. Merdivenler orta kenarda olup giriş hizasındadır. Merdivenin konumunu belirleyen arka odaların iç bahçeye yönlendirilmesidir. İç bahçe oluşturmak için yapıların kenarlarında çıkıntı yapılmıştır. Yapılarda odalar arası geçişler zemin katta giriş holünden normal katta ise merdiven sofasından gerçekleşmektedir.

Plan üzerinde yapılan analizler sonucunda yapıların şekillenmesinde parsellerin dar oluşunun büyük etkisi olduğu görülmektedir. Yapıların ön cephelerinde giriş genellikle yol kotundan birkaç basamak ile yükseltilmiş olup, giriş holünün hemen yanında da bir oda olduğu gözükmemektedir. Bu yükselmenin sebebi ise alt katlarda bodrum kat bulunuşu ve ön cephede bu bodrum katın aydınlatılması için küçük bir pencere olmasıdır. Merdivenle yükseltilen yapıların yanı sıra bölgede direkt sokaktan girişlerin verildiği yapılarda bulunmaktadır. Üst katlara yapının uzun kenarına yerleştirilmiş olan merdivenle çıkılmaktadır. Bu amaç doğrultusunda, uzun kenara yaslı ortada yer alan merdivenler ve uzun kenara yaslı ve arka köşede yer alan merdiven çeşidi olmak üzere incelenen planlarda iki tip merdiven yeri tespit edilmiştir. İnceleme sonucunda yapılarda ki sofanın biçim değiştirerek merdiven sofası ve hole dönüştüğü gözlemlenmiştir.

Dar parsellere yapılan yapılar mümkün olduğunca yer kazanmak amacıyla cumbalı

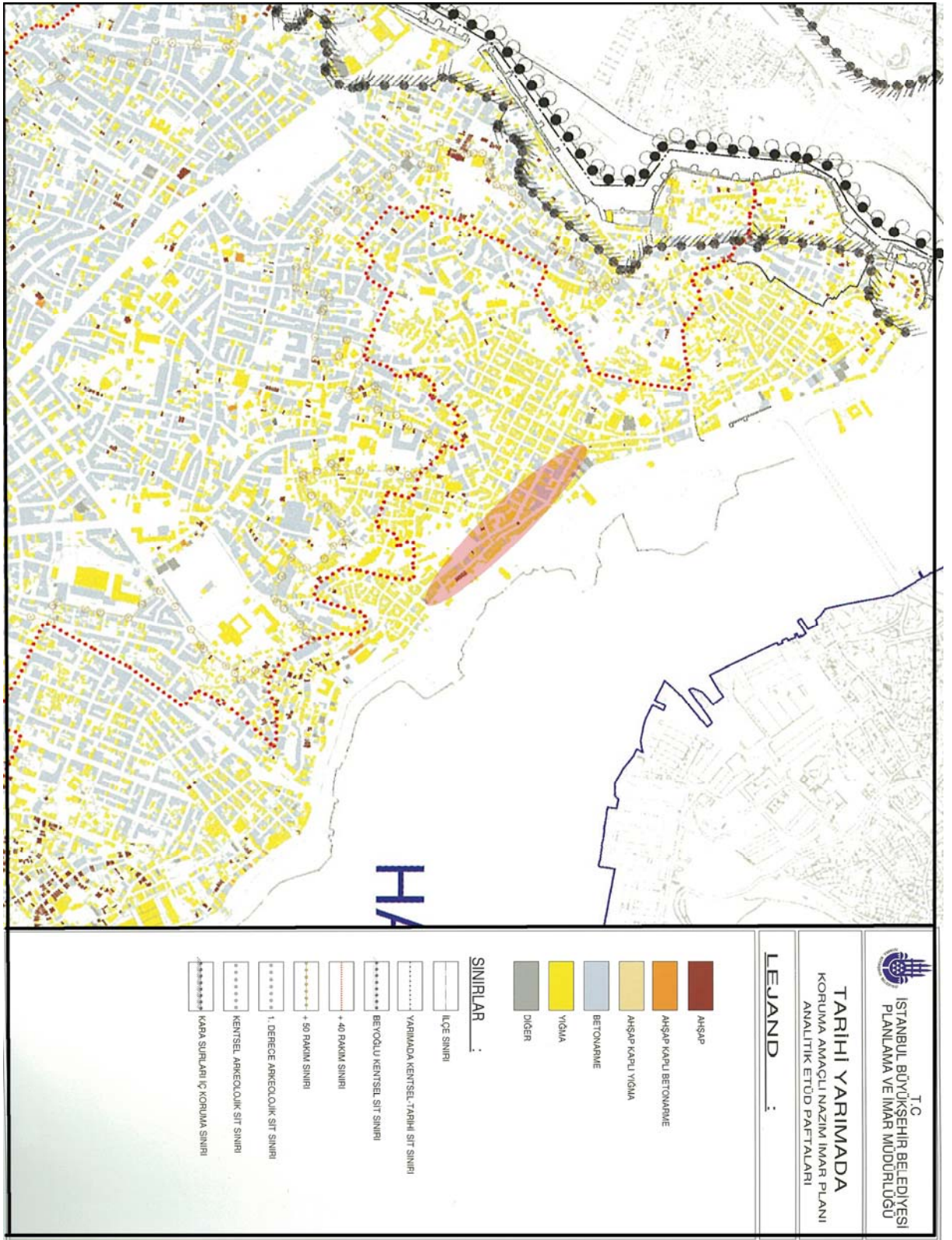
yapılmışlardır. Cephede düşey bir hareketlilik kazandıran çıkmalar zemin kat planına göre şekillenmiştir. Zemin kat planı yol çizgisine uyum sağlayacak şekilde, çıkmalarda alt kat plan tipine uygun olarak gelişmiştir.

Bölgenin karakteristik plan özelliklerini anlamak için daha fazla plan tipinin incelenmesi gerekliliği ile birlikte bölgede ki konut tiplerinin sıra ev ve ikiz evlerden oluşması sebebi ve parsel özelliklerinin birbirine benzer olması dolayısıyla çalışma alanında yapılan değerlendirmelerin bölge için genellenebilmesi söz konusu olmuştur.

6.3 Yapım Sistemi Analizi

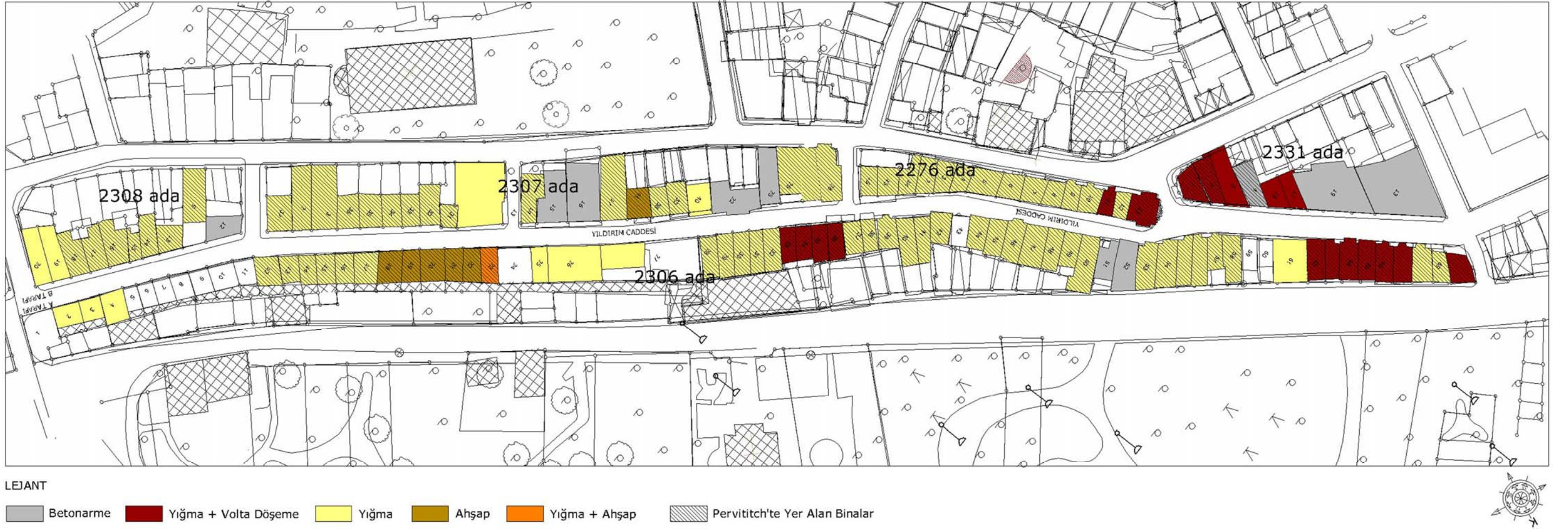
Fener ve Balat semtlerinin bağlı olduğu Fatih ilçesinde binaların %49,2'lik kısmı betonarme, %45,9'luk kısmı ile yığma, %3,2'lik kısmı ahşap ve %1,3'lük kısmını diğer yapıların oluşturduğu gözlenmektedir. Araştırma alanı olan Fener ve Balat bölgelerinde ise yığma yapıların yoğunlaştığı gözükmemektedir.

Fener ve Balat semtleri genelinde ahşap yapı yoğunluğunun azlığının özellikle 19. yüzyılda yangınların verdiği zararlardan kaçınmak ve yapım sistemindeki teknolojinin ilerlemesiyle gerçekleşen yeni sistemlerin etkisinde yürürlüğe konan nizamnamelerin uygulanmasıyla gerçekleştiği söylenebilir. Çalışma alanı da incelendiğinde alanda ahşap yapının fazla bulunmadığı gözlemlenmiştir. Çalışma alanında ki yapıların ahşap kirişleme yöntemi kullanılarak yapılan yığma sistem yapıdan 95, volta döşemeli yığma yapıdan 31, betonarme 19, ahşap 6, yığma ve ahşap birlikte 1 ve yığma yapıdan tadilatlarla betonarmeye çevrilen 2 yapı tespit edilmiştir. Ayrıca döşemesi ahşap kirişlerden oluşan yığma yapıların bir kısmında cumbaların çelik putrellerle çevrelendiği gözlemlenmiştir.



Şekil 6.29 Fener ve Balat bölgelerinde bina yapım cinsi analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:333)

Şekil 6.30 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki yapım sistemi analizi



Şekil 6.31 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların yapım sistemi analizi

6.4 Üslup Analizi

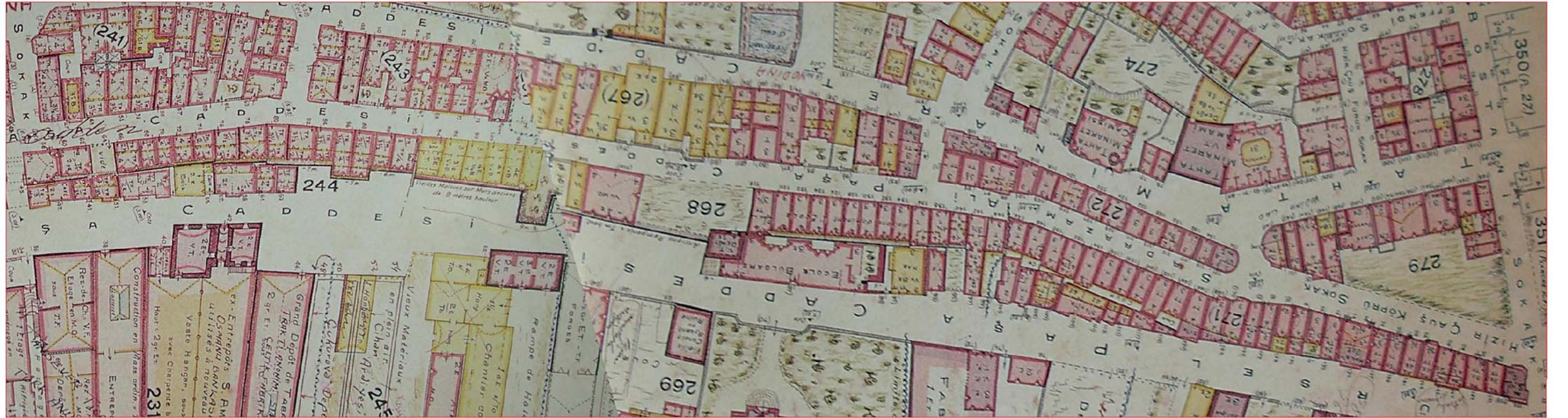
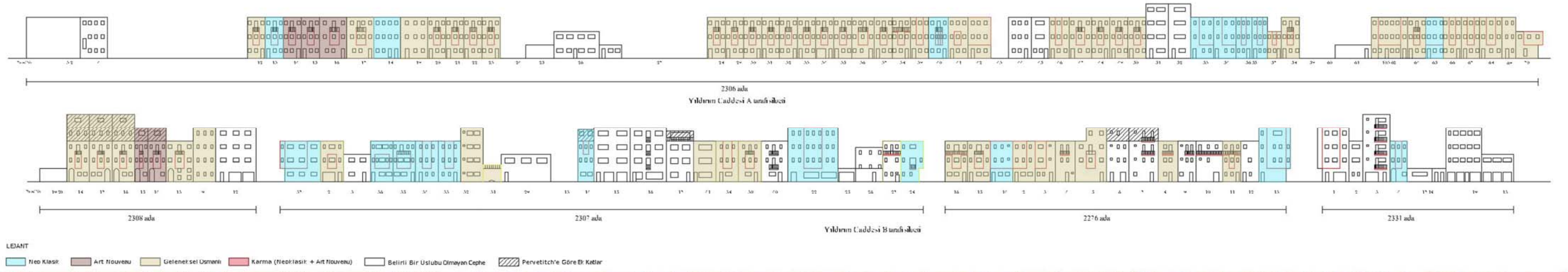
Fener ve Balat semtlerinde konut yapılarında 19.yüzyılın hakim üslubu Art Nouveau yanında neoklasik üslupta kullanılmıştır. Özellikle konutlarda Art Nouveau üslubun baskın karakteri olan çiçek desenleri ve insan figürlerinden cephe süslemelerine sık aralıklarla karşılaşılmaktadır. Çıkmaların üstü genellikle balkon olarak kullanılmaktadır. Balkon korkulukları ahşaptan ya da metalden yapılmış olmasına rağmen sıklıkla karşılaşılan metal korkuluklardır. Cephelerde genellikle özgün olmayan ekler bulunmaktadır. Cepheler tuğla üzeri sıva olup, bazı binalarda zemin katta tuğla veya taş kaplama bulunmaktadır. İnceleme yapılan alanda ki binaların cepheleri 24 bina Neoklasik, 6 bina Art Nouveau, 70 bina da Geleneksel Osmanlı ve 1 binada Neoklasik ve Art Nouveaunun birlikte kullanıldığı karma bir üslupla yapılmıştır.



Şekil 6.32 Çalışma alanındaki 28-29-30 parseldeki yapıların cephe özellikleri



Şekil 6.33 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların üslup özelliklerini gösteren analizi

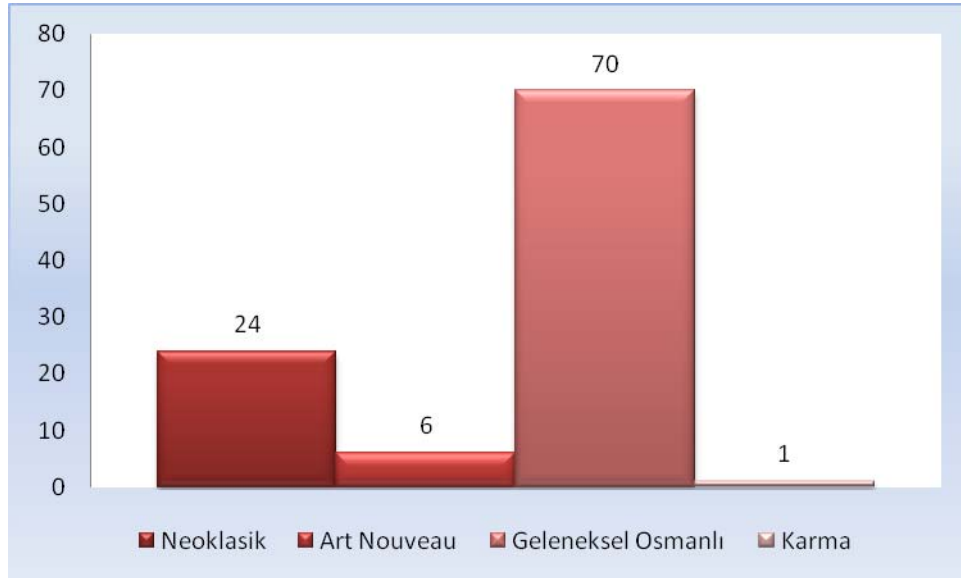


1929 Tarihli Pervititch Haritası (Pervititch, 1929:167-168)

Şekil 6.34 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların üslup özelliklerini gösteren analizi

ADA	NEOKLASİK	ART NOUVEAU	GELENEKSEL OSMANLI	KARMA	TOPLAM
2306	8	3	35	-	46
2308	-	2	5	-	7
2307	8	-	6	-	14
2276	2	-	8	-	10
2331	1	-	-	-	1
2859	4	1	9	-	14
2344	-	-	1	1	2
2337	1	-	6	-	7
TOPLAM	24	6	70	1	101
	%23,76	%5,94	%69,31	%0,99	%100

Çizelge 6.1 Çalışma alanındaki yapıların üslup analizini gösteren tablo

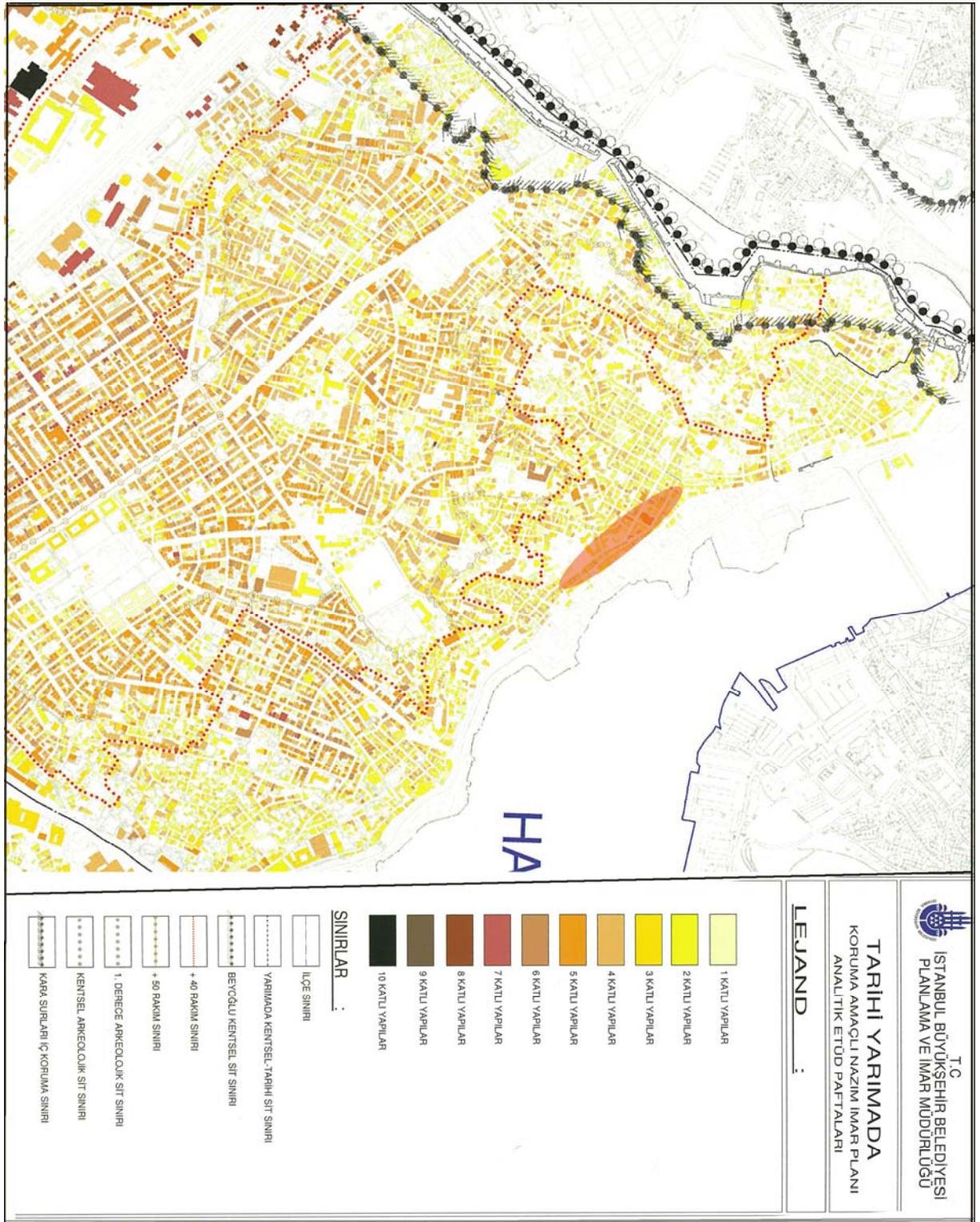


Çizelge 6.2 Çalışma alanındaki yapıların üslup özelliklerini gösteren grafik

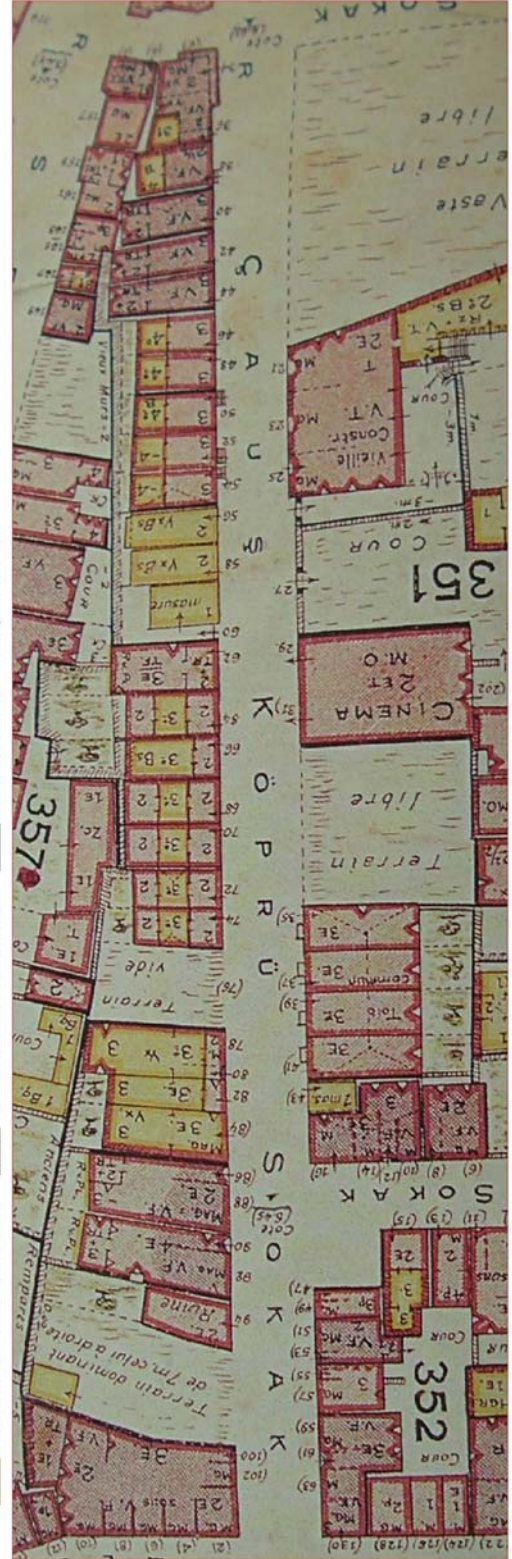
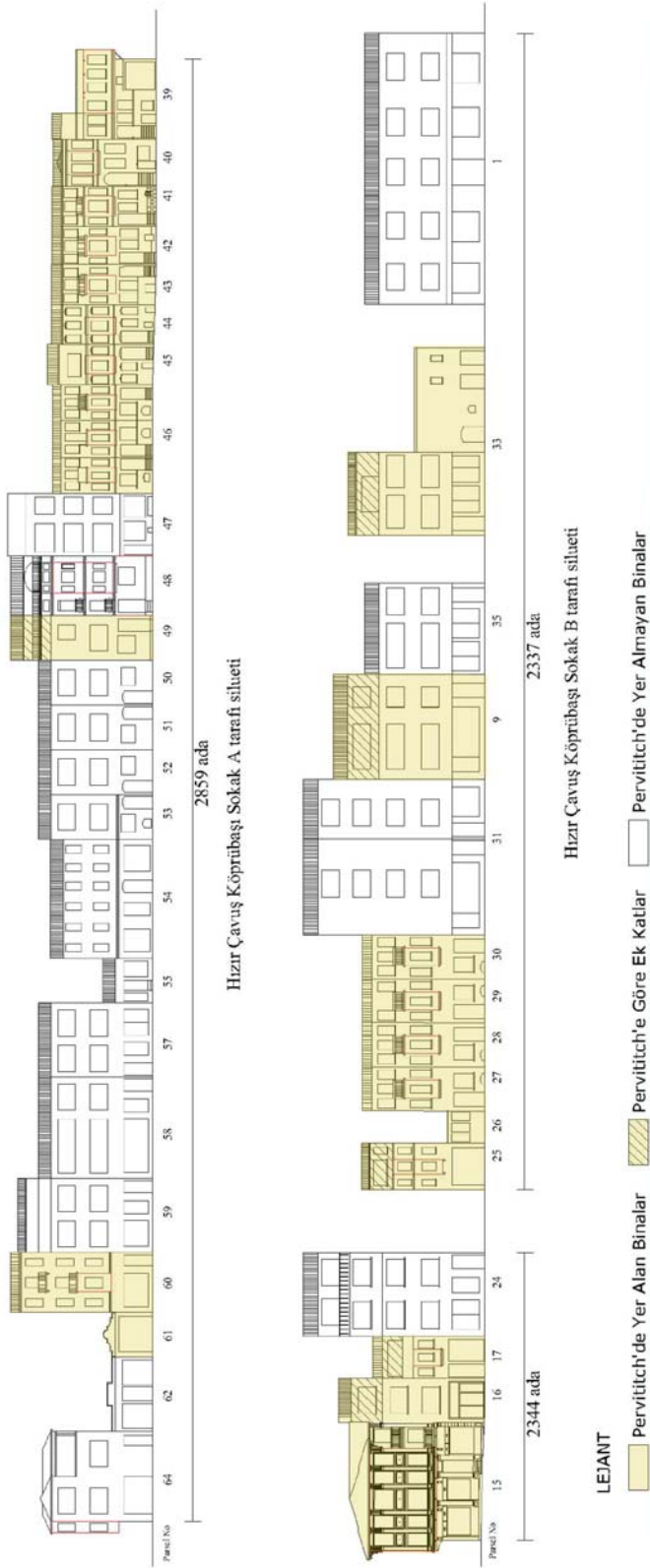
6.5 Kat Analizi

Fener ve Balat semtlerinin bağılı olduğu Fatih ilçesinde 4 katlı yapılar ilk sırada yer almakla beraber sırasıyla 1 katlı, 2 katlı, 5 katlı ve 3 katlı yapılar yoğunluk göstermektedir. Fener ve Balat bölgelerinde ise 1-2 katlı yapıların daha fazla yoğun olduğu görülmektedir.

Çalışma alanındaki binalar incelendiğinde genellikle 3 ve 4 katlı binaların çoğunlukta olduğu anlaşılmıştır. Yüksek girişli binaların bodrum katları zemin kotunun değişmesi ile toprağa gömülmüştür. İncelenen 154 binadan 11 tanesi 1 katlı, 7 tanesi 2 katlı, 103 tanesi 3 katlı, 27 tanesi 4 katlı ve 6 tanesi 5 katlıdır. Prost planında öngördüğü üzere Tarihi Yarımada'daki önemli abidelerin silüetini korumak için denizden 40 metre yüksek rakımlı yerlerde 9,50 metreden yüksek yapı yapılmaması Fener ve Balat bölgelerinde etkili olmuş ve yapılan analizlerin pervititch haritalarıyla karşılaştırılması sonucunda 19. yüzyıl yapılarının bu yüksekliği geçmediği gözlemlenmiştir.



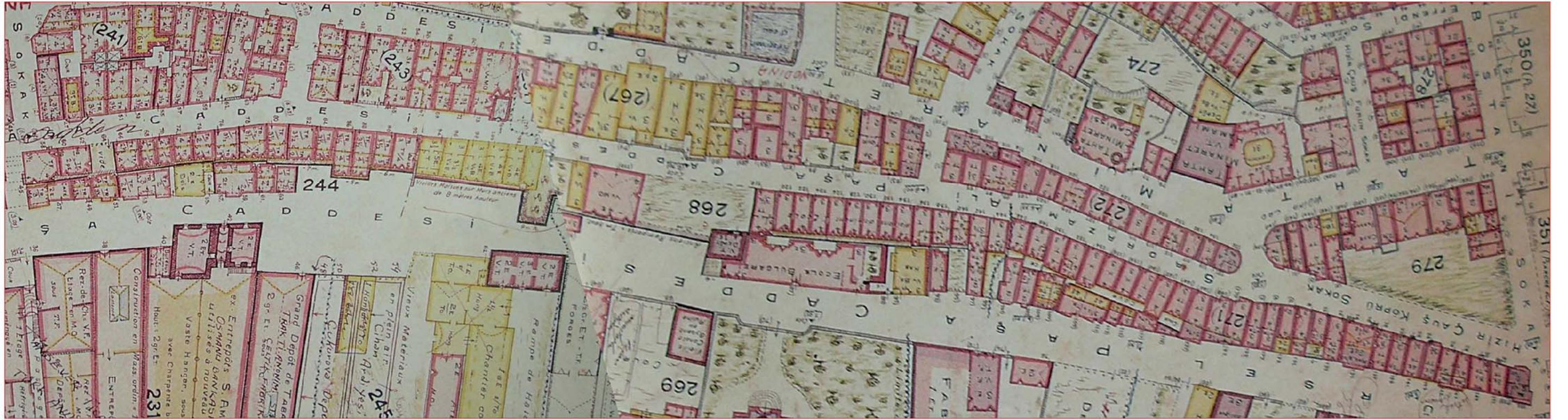
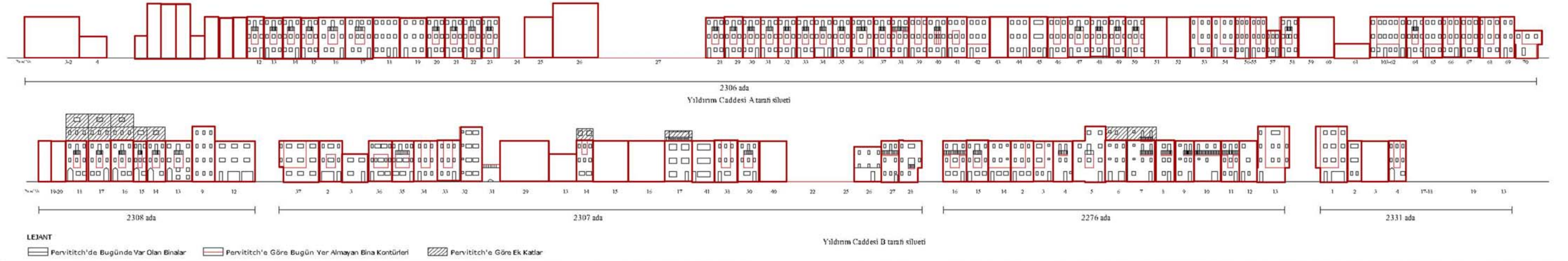
Şekil 6.35 Tarihi Yarımada ölçeğinde kat adeti analizi (Planlama ve İmar Müdürlüğü,2003:318)



Şekil 6.36 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasındaki yapılar



Şekil 6.38 Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasında bulunan yapılar ve yükseklikleri

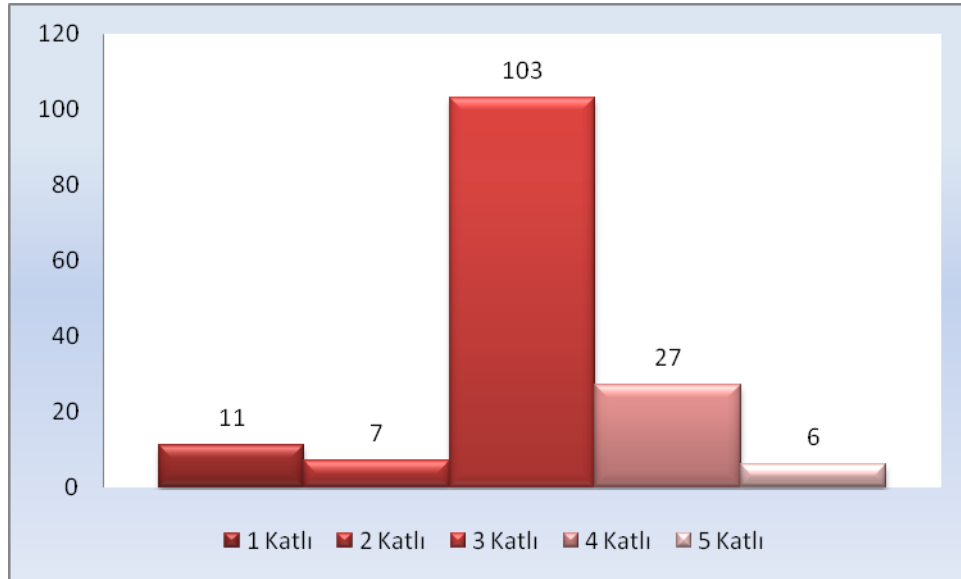


1929 Tarihli Pervititch Haritası (Pervititch, 1929:167-168)

Şekil 6.39 Yıldırım Caddesi'nde bulunan 1929 tarihli Pervititch haritasında bulunan yapılar ve yükseklikleri

ADA	1 KATLI	2 KATLI	3 KATLI	4 KATLI	5 KATLI	TOPLAM
2306	3	3	50	2	-	58
2308	1	-	1	4	3	9
2307	2	2	13	6	-	23
2276	-	-	11	4	-	15
2331	1	1	2	2	1	7
2859	3	-	18	5	-	26
2344	-	-	2	1	1	4
2337	1	1	6	3	1	12
TOPLAM	11	7	103	27	6	154
	%7,14	%4,55	%66,88	%17,53	%3,90	%100

Çizelge 6.3 Çalışma alanındaki yapıların kat yükseklikleri



Çizelge 6.4 Çalışma alanındaki yapıların kat yüksekliklerini gösteren grafik

6.6 Çıkma Analizi

Fener ve Balat bölgelerindeki yapılar dar parsellere yapıldıkları için alandan en iyi şekilde yararlanılmak için cumbalı yapılmıştır. Çıkmalar, cephe boyuna, parsel durumuna ve zemin kat planına göre çeşitli formlar almıştır. Bunlar; ortada, kenarda, köşede, cephe boyunca olup tek kat, iki kat ya da üç kat olabilmektedir.

Analizlerde Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak ve Yıldırım Caddesi'nde bulunan yapılar incelenmiş ve cumba yerleri ve yükseklikleri belirlenmiştir.



Şekil 6.42 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların çıkma analizi



Şekil 6.43 Ortada tak katlı cumba örneği 2859 ada



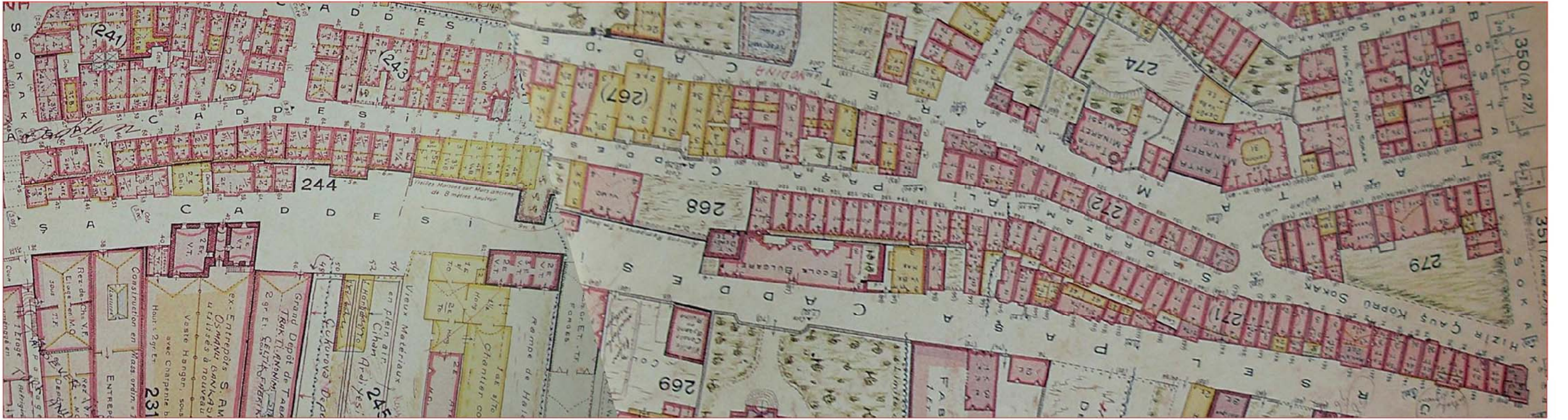
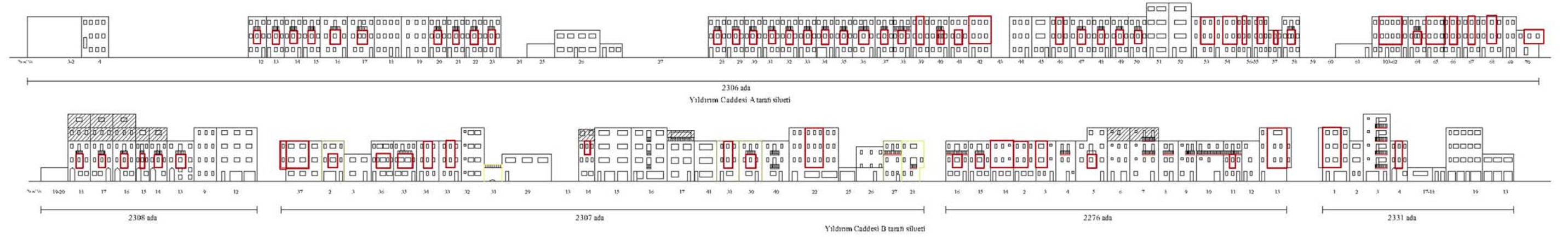
Şekil 6.44 Köşede bulunan cumba örneği 2859 ada



Şekil 6.45 Kenarda iki katlı cumba örneği 2859 ada

Hızır Çavuş Köprübaşı Sokakta incelenen yapıların 20 tanesinde cumba bulunmaktadır. Bu cumbalı yapıların %80'i tek katlı, %20'i iki katlı olup tek katlı cumbalar genellikle zemin katın üstünde yer almaktadır.

Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak'ta ki cumbaların büyük bir bölümü yapıları ortalarında yer almaktadır. Yapıların %80'inin cumbası ortada yer alırken, %10'luk kısım köşede, %10'luk kısım ise kenarda bulunmaktadır. Köşede bulunan cumbalar köşe parselde ki yapılarda olup cepheyi dönerek diğer cephede devam eden çıkmalardır.



1929 Tarihli Pervititch Haritası (Pervititch, 1929:167-168)

Şekil 6.46 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların çıkma analizi



Şekil 6.47 Yıldırım Caddesi 2307 adada ki iki katlı cumba örneği



Şekil 6.48 Yıldırım Caddesi 2859 adada tek katlı cumba örneği

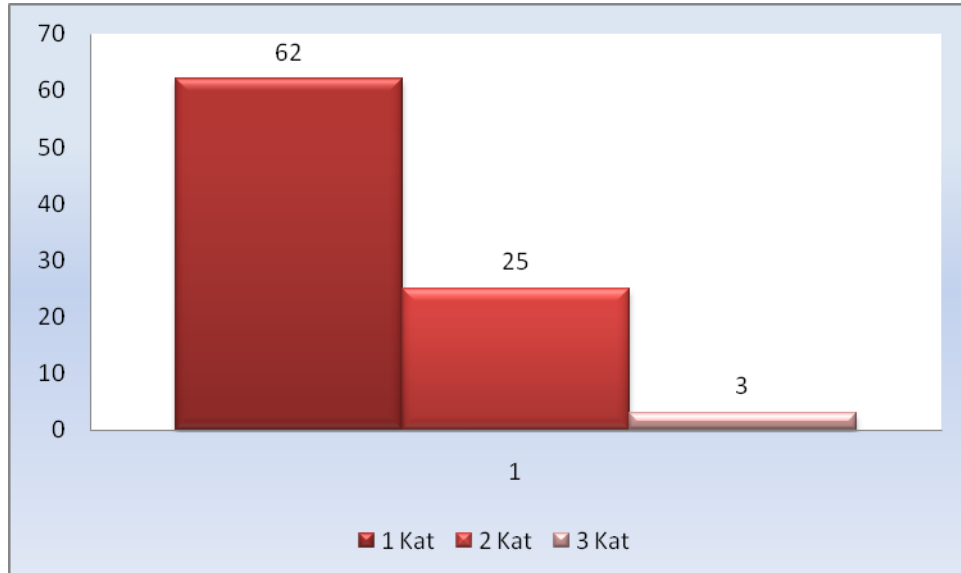
Yıldırım Caddesi'nde incelenen yapıların 70 tanesinde cumba bulunmaktadır. Bu cumbalı yapıların %65,71'i tek katlı, %30'u iki katlı %4,29'u ise üç katlıdır. Üç katlı olan cumbalar

genellikle zemin katın üstünden başlayıp üst katlara kadar devam eden çıkmalardır.

Yıldırım Caddesi'nde ki cumbaların da büyük bir bölümü yapıları ortalarında yer almaktadır. Yapıların %81,42'sinin cumbası ortada yer alırken, %1,43'lük kısım köşede, %12,86'lık kısım kenarda ve %4,29'luk kısım tüm cephe boyunca devam etmektedir. Tüm cephe boyunca devam eden çıkmalar dar parsellere oturan yapıların mümkün olduğunca yer kazancı sağlanması için yapılmıştır.

ADA	1 KAT	2 KAT	3 KAT	TOPLAM
2308	6	-	-	6
2307	5	4	1	10
2276	4	3	1	8
2331	-	1	1	2
2306	31	13	-	44
2859	11	2	-	13
2344	1	1	-	2
2337	4	1	-	5
TOPLAM	62	25	3	90

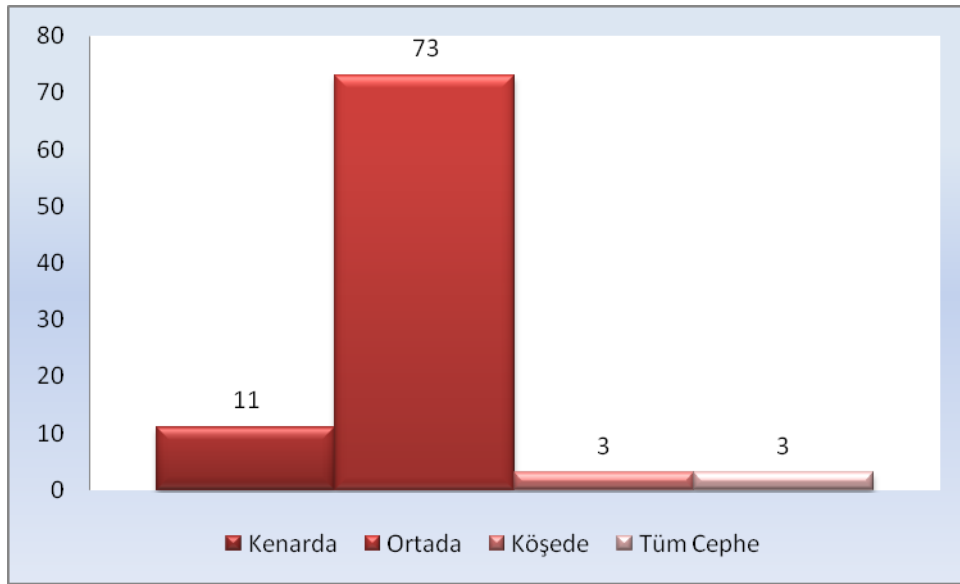
Çizelge 6.5 Cumbaların kat yüksekliğini gösteren tablo



Çizelge 6.6 Cumba kat yükseklikleri grafiği

ADA	KENARDA	ORTADA	KÖŞEDE	TÜM CEPHE	TOPLAM
2308	-	6	-	-	6
2307	1	9	-	-	10
2276	3	4	-	1	8
2331	1	1	-	-	2
2306	4	37	1	2	44
2859	2	10	1	-	13
2344	-	1	1	-	2
2337	-	5	-	-	5
TOPLAM	11	73	3	3	90

Çizelge 6.7 Cumbaların konumlarını gösteren tablo



Çizelge 6.8 Cumbaların konumlarını gösteren grafik

Çalışma alanındaki yapıların %58,82'si cumbalı yapıdır. Bu yapılarında %68,88'i tek katlı geri kalan %27,77 'si ise iki katlı ve %3,35'i ise üç katlıdır. Yapılan analiz sonucunda bölgede bulunan yapılarda ki cumbaların çoğunlukla ortada yer aldığı sonucuna varılmıştır. Cumbalı yapıların %81,12'sinde cumba ortada, %12,22'sinde da kenarda, %3,33'ün de köşede geri kalan %3,33'ün de ise cumba tüm cephe boyunca devam etmektedir.

6.7 İşlev Analizi

Fener ve Balat semtleri genelinde yapılan çalışmalarda bölgelerde konut fonksiyonun yoğun olduğu ayrıca bazı binaların bakımsızlıktan kötü durumda olduğu ve bu yüzden kullanılmadığı fark edilmiştir.

Çalışma alanındaki tüm yapıların fonksiyonları incelenmiştir. Bu fonksiyonlar katlara göre değişiklik gösterdiği ve alt ve üst katlarda farklı fonksiyonlar olan yapılar olduğu gözlemlenmiştir.



Şekil 6.49 Zemin katlarda kullanılan ticaret fonksiyonu 2859 ada



Şekil 6.50 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki binaların işlev analizi

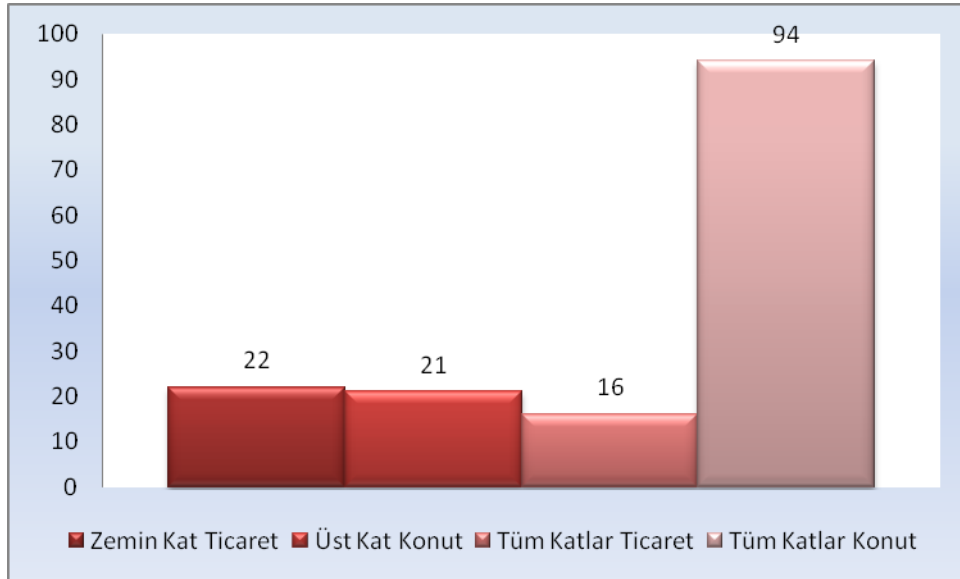


1929 Tarihli Pervittich Haritası (Pervittich, 1929:167-168)

Şekil 6.51 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki binaların işlev analizi

ADA	ZEMİN KAT TİC.	ÜST KAT KONUT	TÜM KATLAR TİC.	TÜM KATLAR KONUT	BOŞ
2308	-	-	1	8	-
2307	1	1	2	17	2
2276	1	1	-	14	-
2331	-	-	3	4	-
2306	3	2	4	36	15
2859	9	9	4	11	2
2344	3	3	-	-	1
2337	5	5	2	4	1
TOPLAM	22	21	16	94	20

Çizelge 6.9 İşlev dağılımını gösteren tablo



Çizelge 6.10 İşlev dağılımını gösteren grafik

Çalışma alanındaki 153 adet yapıların zemin kat fonksiyon analizleri yapıldığında %24,84'ünün ticaret, %61,44'ünün konut, %13,07'sinin ise kullanılmadığı saptanmıştır. Üst kat analizlerinde ise %10,46'lık kısmı ticaret, %75,16'lık kısmı konut, %13,73'lik kısmın ise kullanılmadığı görülmüştür. Ayrıca Yıldırım Caddesi üzerinde ki 2307 ada da Osmanlı yapısı bir de çeşme bulunmaktadır. Yapılan analiz sonucu Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak'ta ki yapıların zemin katlarının büyük bir bölümü ticaret fonksiyonu yer alırken, Yıldırım Caddesi'nde ki yapıların zemin ve üst kat yoğunluğunu konut fonksiyonu doldurmaktadır.

6.8 Doluluk-Boşluk Analizi (Cephe Doluluk-Boşlukları)

Doluluk-boşluk analizinde bölgeye karakteristik özellik kazandıran yapıların cepheleri ve özgün cephe boşlukları ve yapıya sonradan yapılan değişiklikler incelenmiştir.

Yapı analizlerine göre bina girişleri genellikle cephenin sağ veya sol tarafından yapılmaktadır. Pencere sayıları parsel genişliğiyle orantılı olarak değişmekle beraber genellikle her katta 3 pencere yer almaktadır. Pencere boşlukları cumbaların sağ ve sol tarafına ve de cumba üzerine yerleştirilmiştir. Binaların özgünlüğü genellikle üst katta ki pencere boşluklarında ve alt katta ticaret olarak kullanılan dükkanlarda bozulmuştur. Pencere boşlukları ihtiyaçlara göre kullanıcılar tarafından değiştirilmiştir. Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak'ta ki yapılar genellikle zemin katları ticaret fonksiyonuna dönüştürüldüğü için bu katlarda ki boşluklar özgün değildir. Yıldırım Caddesi'ndeki yapılar fonksiyon değişikliğine fazla uğramadığı için boşluklarda fazla bir değişim olmamıştır. Bazı binalarda yapılara sonradan eklenen katlar binaların doluluk-boşluk oranlarının bozulmasına sebep olmuştur.



Şekil 6.52 Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak çalışma alanındaki korunmuş bina cephelerinde ki değişim



1929 Tanhli Pervititch Haritası (Pervititch, 1929:167-168)

Şekil 6.53 Yıldırım Caddesi çalışma alanındaki korunmuş bina cephelerinde ki değişim



Şekil 6.54 Çalışma alanındaki binaların cephelerinde görünen değişim 2859 ada



Şekil 6.55 Çalışma alanındaki binalara yapılan ek katlar 2308 ada

7. SONUÇ

Tarih boyunca önemli yerleşim alanları olarak 19. yüzyıl yapılarından oluşan Balat ve Fener bölgeleri, nüfus değişimlerinin yaşandığı semtler olmuşlardır. Özellikle Osmanlıların İstanbul'u fethi sırasında boşalan semt, Fatih Sultan Mehmet'in çeşitli bölgelerden getirdiği gayrimüslim halkın bölgelere yerleştirilmesiyle eski canlılığına kavuşturulmaya çalışılmıştır. Bu nedenle 15. yy.ın ikinci yarısından itibaren Balat'ta Musevi yoğunluğu, Fener'de ise Rum yoğunluğu önemli ölçüde artmıştır.

Osmanlı döneminde bu bölgede bulunan konut ve özellikle kilise, okul, yetimhane gibi binaların yapımı-onarımı ve altyapısal tesislerin genişletilmesi özel izne bağlı olduğundan yer darlığı ve sıkışık bir yerleşme düzeni ortaya çıkmış ve bu durum kentsel hizmetlerin düzensizliğine ve temizliğin noksanlığına neden olmuştur. Mimari de bölgede yaşayanların sosyal ve kültürel yaşantılarının bir yansıması olarak şekillenmiştir. Yüksek gelirli aileler, dini merkezlere yakın konumlanan taş konaklarda yaşarlarken, orta halli ve fakir aileler de ahşap ya da kagir iki ile üç katlı binalarda yaşamaktaydılar. Semti önemli ölçüde etkileyen yangınlar nedeniyle bu mimari yerleşim zaman zaman değişimlere uğramıştır.

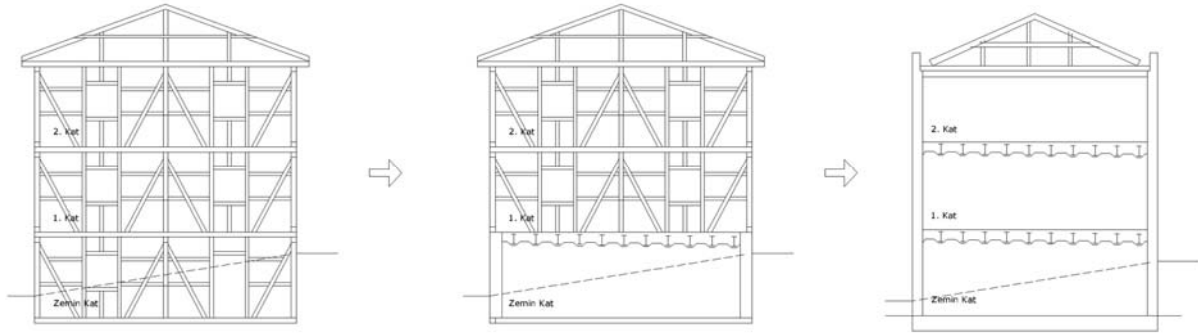
Bölgede yaşanan yangınlar yerleşim düzenini değiştirmiş, organik düzenden ortogonal düzene geçilmiş, yollar ızgara biçimde ve birbirini dik kesecek şekilde oluşturulmuştur. Bölge 18. ve 19. yy.da Haliç kıyılarında ki ticari canlılığın azalması, 1894 depremi, yangınlar ve daha nitelikli yerleşme alanlarının oluşmasıyla önemini yitirmeye başlamıştır. Ayrıca 19. yy.da balıkçılık ve liman işletmeciliği faaliyetleri azalmaya başlaması ve sağlık açısından da elverişsiz olması bölgede bulunan yüksek gelirli kesimin taşınmasına yol açmıştır.

Endüstri Devrimi ile başlayan hızlı sanayileşme sonucu batılı ulusların yeni bir kaynak olarak gördükleri Osmanlı Devleti'nin ekonomik alt yapısının yetersiz olmasından dolayı ticaret işleri gayrimüslim halkın tekelinde gelişmiştir. Ticareti elinde tutan gayrimüslim halkta ekonomik bakımdan kendilerini geliştirmişler ve 19. yüzyılda bakımsız olan Fener ve Balat'dan taşınarak bölgenin kimlik değişimine yol açmışlardır. 19. yüzyılda nüfusu bir arada toplayan unsurlar etnik kimlik olmaktan çıkmış tamamen ekonomik sınıflandırma olmuştur. Bu değişimde; bölgenin kimliğini belirleyen etnik ayrımla biçimlenen yerleşim birimleri yerini sosyal statüye göre oluşmuş birimlere bırakmıştır.

Bölgenin nüfus değişimine etki eden en önemli etkenler arasında hızlı sanayileşme ve bunun sonucunda ortaya çıkan insan gücü isteği gösterilebilir. Haliç bölgesinin kapalı bir liman oluşu, deniz ulaşımının sanayi için vazgeçilmezliği Haliç'in alt bölgesi olan Balat ve Fener'de

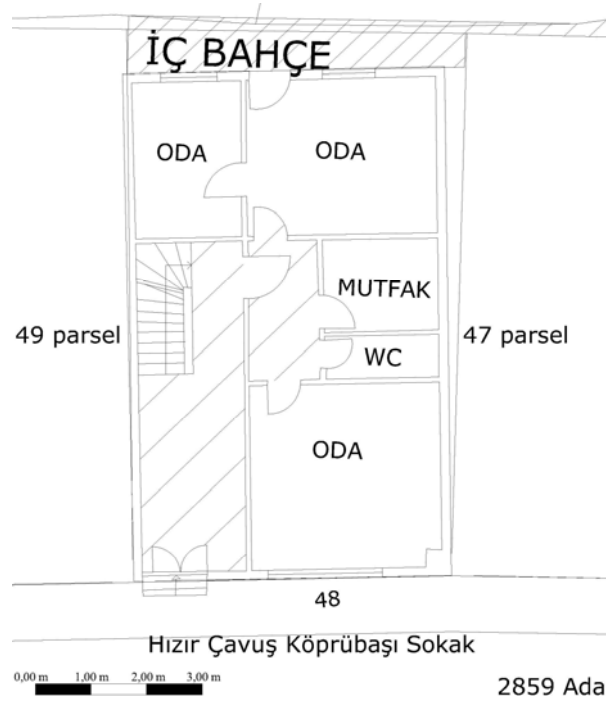
özellikle 1950’li yıllardan sonra fabrika, imarethane ve depoların artmasına sebep olmuştur. Haliç’in giderek gelişen bir sanayi alanına dönüşmesi ve buna bağlı olarak da sahilin kirlenmesi sonucu semt eski önemini yitirmeye başlamıştır.

Zaman içinde ki ekonomik, sosyal ve teknolojik değişimler kentin fiziksel çevresini değiştirdiği gibi Fener ve Balat bölgelerinin de değişimine yol açmıştır. Osmanlı döneminde Musevi yerleşmesinin yoğun olduğu Balat semti ve Rum nüfusunun yoğun olduğu Fener semti, 19. yüzyıl sonunda ekonomik ve kültürel etkilerin altında kimlik değişiminin yaşandığı bölgeler olmuşlardır. Yerel halkın taşınması ile boşalan semtler özellikle Anadolu’dan bölgeye gelen yeni kullanıcılar tarafından ihtiyaçlar doğrultusunda değiştirilmeye başlanmıştır. 19. yüzyılda yaşanan değişimleri ve etkilerini incelemek için bölgede çeşitli analizler yapılmış, bu analizlerin sonucunda bölge ile ilgili çeşitli belirlemeler yapılmıştır.



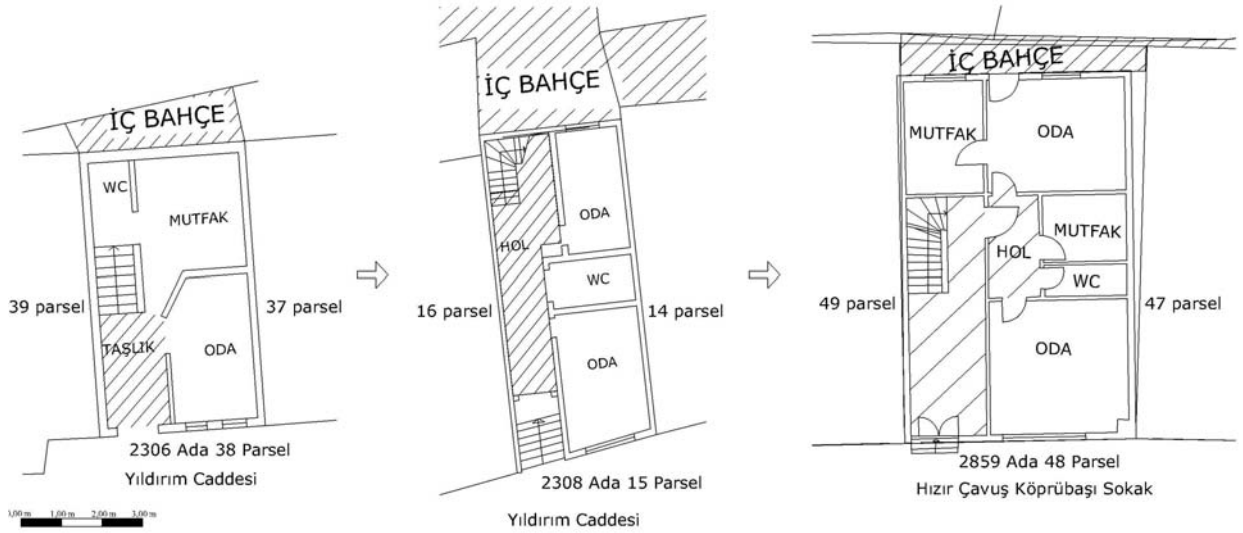
Şekil 7.1 Fener ve Balat bölgesindeki konut yapım sistemi değişimi

Sanayi Devriminin teknolojiye getirdiği yenilikler sayesinde yangınlar yüzünden çok fazla zarar gören Fener ve Balat bölgelerinin Osmanlı Döneminde, ahşap olan yapı karakteristiği çıkarılan kanun ve nizamnameler ile kagir yapım sistemine dönüşmüştür. 19. yüzyılın son çeyreğine doğru metalin yapım sisteminde kullanılmaya başlanmasıyla çelik putrel kullanılarak volta döşeme adıyla tanımlanan yapım sistemi Fener ve Balat bölgelerinde sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır. Ahşap olan yapılar ilk önceleri alt katların kagir üst katların ahşap olmasıyla dönüşüme başlamış, daha sonraları tamamen kagir sisteme geçilmiştir.



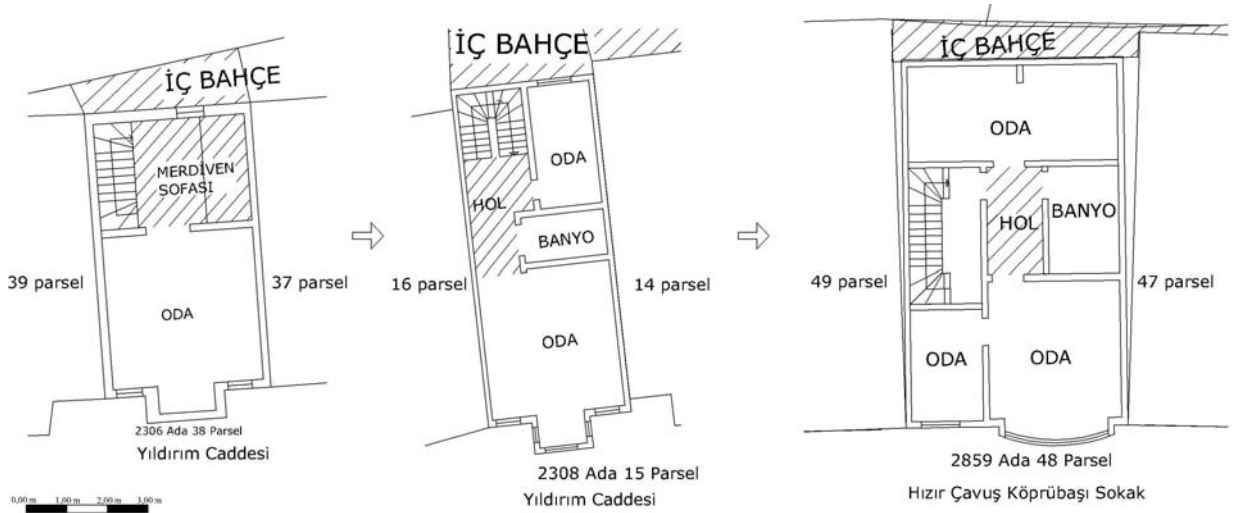
Şekil 7.2 Çok katlı yapılaşmaya geçiş örneği zemin kat planı, Hızır Çavuş Köprübaşı Sokak 2859 ada 48 parsel -2010

Fener ve Balat bölgelerinde 19. yüzyıl sonuna doğru yapılan tüm yapıların kagir ve 3-4 katlı oldukları gözlemlenmektedir. Balat bölgesinde apartmanlaşmanın ilk örneği sayılabilecek yahudhaneler düşük gelirli halkın tercih ettiği bir yapı tipi olarak ortaya çıkmıştır. Nüfusun yer değiştirmesi ile 19. yüzyıl ortalarında konut sorununa çözüm olarak özellikle gayrimüslim halkın yaşadığı bölgelerde sıra ev ve çok katlı yapılaşma ortaya çıkmıştır. Fener ve Balat bölgelerinde yoğun olarak görülen bu yeni yapı tipi parsellerin darlığı nedeni ile de yapılaşmada önemli bir yer kaplamıştır. Bu dönemde yeni yapı türü olarak sıra evler Balat'ta yahudhanelerin yerini almıştır. Dar parsellerin kullanışlı bir şekilde değerlendirme fırsatı veren bu yeni yapı türü toplumun orta ve düşük gelirli kullanıcılarına yönelik bir çözüm olmuştur. İlk yapıldıklarında tek ailenin yaşamasına elverişli olan konutlar yaşam şartlarının değişmesi ile her katında farklı ailelerin oturduğu yapılara dönüşmüş ve konutlar buna göre değişimler geçirmişlerdir. Ayrıca mutfak yaşama mekanı ile birleşmiş, sofa kavramı yerine daha küçük ölçekte olan hol kavramı gelişmiş ve mekanlara geçiş bu holden verilmeye başlanmıştır. Günümüzün apartman anlayışına benzeyen konutun bu değişimi 19. yüzyılda ki sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik değişimlerin etkisiyle gerçekleşmeye başlamıştır.



Şekil 7.3 Fener ve Balat'da ki konutların iç mekan değişimi, zemin kat planları

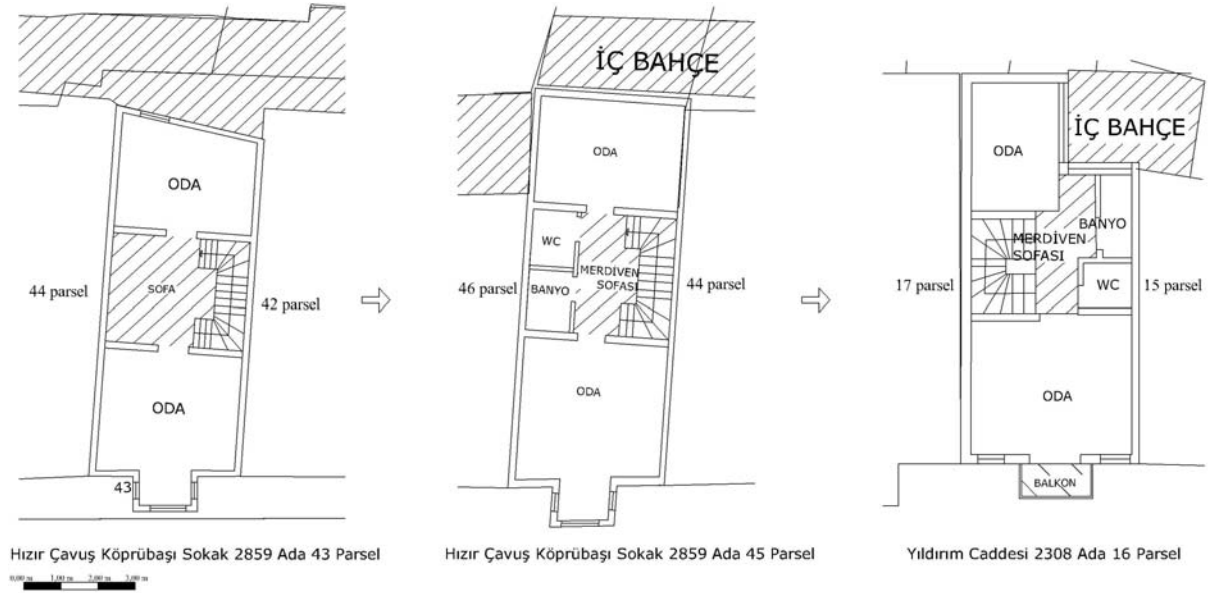
Fener ve Balat bölgelerinde nüfusun yer değiştirmesi ile yeni kullanıcıların doğrultusunda yapılarda çeşitli değişimler olmuştur. Musevi konutların da birbirinin içinden geçilen odalar kalkmış giriş katta ki taşlık yerine mekanlara geçişi sağlayan giriş holü uygulanmaya başlanmıştır. Zemin katların günlük fonksiyonlara ayrıldığı konutlar giderek özelleşerek her katında ayrı ailelerin yaşadığı konutlara dönüşmeye başlamış, tüm fonksiyonlar tek katta çözülmeye başlanmıştır.



Şekil 7.4 Fener ve Balat'da ki konutların iç mekan değişimi, normal kat planları

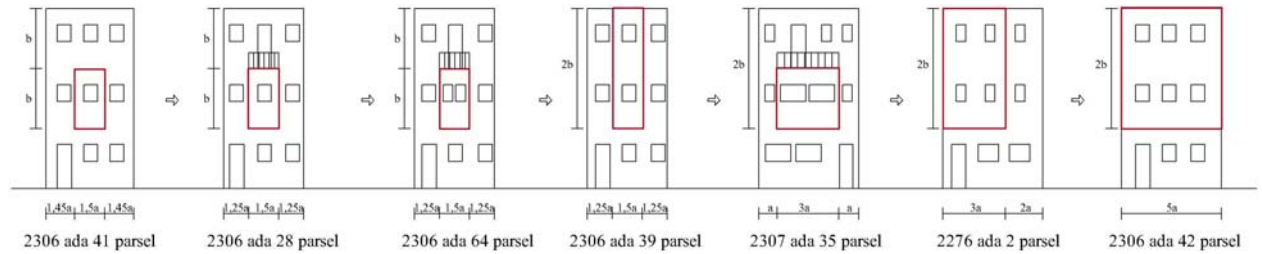
19. yüzyılda yaşanan değişimler konutların zemin katları ile birlikte normal katlarını da etkilemiştir. Odalara geçişi ve oturma mekanı olarak kullanılan sofa küçülmüş içinde merdiveni bulunduran, sadece odalara geçişi sağlayan hole dönüşmeye başlamıştır. Son olarak

ta günümüzün apartman anlayışının temelini oluşturan merdiven evi gelişmiş ve konutlar her katta ayrı bir aile oturmaya elverişli bir biçimde tasarlanmaya başlanmıştır. Fener ve Balat bölgelerinde dar parsellerde yer alan konutlar bu gelişime paralel olarak boyutlarını büyütmek için çıkmaları daha geniş tutulmaya başlanmıştır.



Şekil 7.5 Fener ve Balat'da ki konutlar da sofanın değişimi

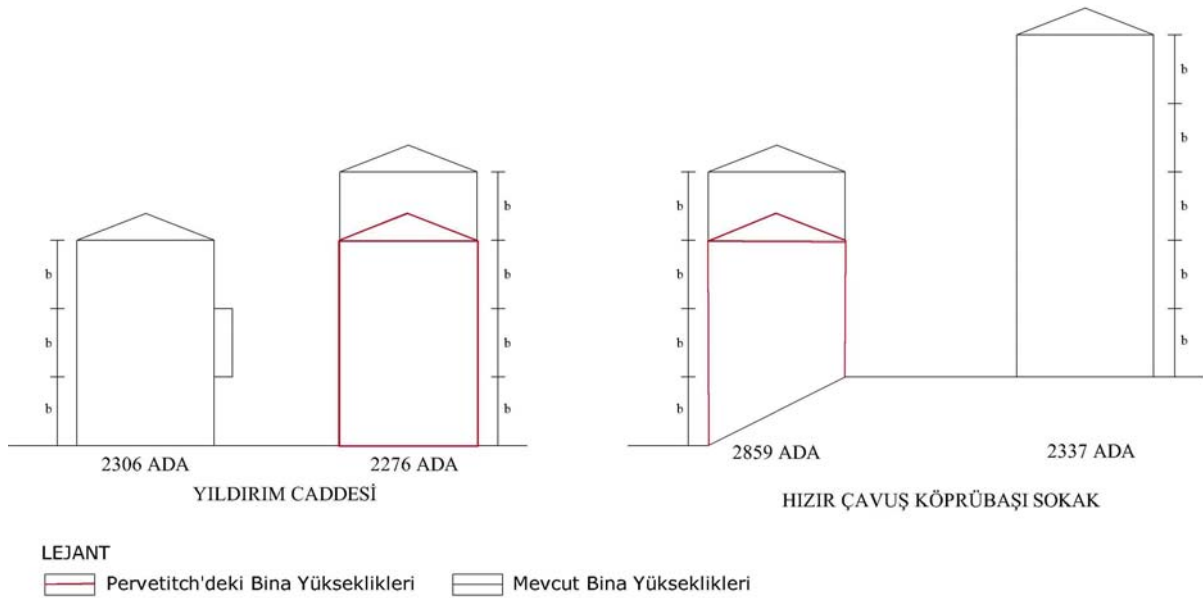
19. yüzyılda ki sosyo-kültürel değişimlerin etkisiyle kadının mahremiyeti düşünülerek içe dönük olan konut cumbaların üstü balkon yapılarak dışa açılmaya başlamıştır. Böylelikle konutun dış mekanlara açılımını sağlayan balkonlar 19. yüzyılda mimariye girmiştir. Ayrıca odalara geçişi sağlayan ve yaşama mekanı olarak kullanılan sofa biçim değiştirmiş, merdiven ve ıslak hacimleri içine alan merdiven sofasına dönüşmüştür.



Şekil 7.6 Fener Yıldırım Caddesinde ki konutlar da cumbanın değişimi

19. yüzyılda konutun geçirdiği değişimler cepheye de yansımış, yer kazancı elde etmek için genellikle girişin üstünde tek katlı yapılan cumbalar farklılık göstermeye başlamıştır. Yaşanan

bu değişimleri ifade etmek için analizler sonucunda elde edilen veriler doğrultusunda yukarıdaki değişim tablosu hazırlanmıştır (Şekil 7.6). Değişim tablosu hazırlanırken bölgede görülen cumba çeşitleri gösterilmiştir. Cephede yer alan çıkma oranları belirlenirken cumba genişliği için kullanılan a değeri 1,00 metre, cumba yüksekliği için kullanılan b değeri 3,00 metre alınmıştır. Girişin üstünde tek kat olarak başlayan cumba biçimi, balkon kavramının mimariye girmesiyle, üstü balkon olarak kullanılan cumbaya dönüşmüştür. Bu değişim daha fazla yer kazancı sağlamak için ortada ya da kenarda yer alan cumbaların tüm kat boyunca devam ettirilmesiyle sürdürülmüştür. Ayrıca üzerinde bir pencere bulunan cumbaların pencere sayısı artırılarak genişletilmiştir bu büyütme tüm katlar boyunca devam ettirilmiştir. En son aşama olarak ta çıkmanın zemin kat üstünde başlayıp tüm cepheyi ve katları kaplayan bugünkü apartman sisteminin zemininin oluştuğu görülmektedir (Şekil 7.6).



Şekil 7.7 Yıldırım Caddesi ve Hızır Çavuş Köprübaşı sokakta ki değişen bina yüksekliklerinin sokak genişliği üzerindeki etkileri

Yukarıda ki şekilde Pervititch haritalarında ki kat yüksekliklerinin günümüzdeki değişimi gösterilmiştir. Şekilde kat yüksekliği olarak gösterilen b değeri 3,00 metre olarak alınmıştır (Şekil 7.7). Pervititch haritalarında yer alan binalar ile bugün var olan yapılar incelendiğinde yol genişliğinin sabit kaldığı, buna rağmen kat yüksekliklerinin arttığı gözlemlenmiştir. Artan kat yükseklikleri var olan binalara ek yapılması şeklinde de gözüktebildiği gibi yeni yapılan binaların teknolojiye yeni malzemelerinde etkisiyle daha yüksek yapılması şeklinde de uygulanmıştır. Kullanım alanının büyütülmesi için cumba boyutunun değişmesiyle çıkma kavramına dönüşmesi, kat yüksekliklerinin artması gibi unsurlar Geleneksel Türk Konutu'nu

değiştirerek her yerde uygulanabilecek günümüzde yaygın olarak kullanılan apartmanların mimariye girişini sağlamıştır.

Sonuç olarak 19. yüzyıl Sanayi Devrimi ile yaşanan sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve teknolojik değişimler Fener ve Balat bölgelerinde yapılaşmayı etkilemiş ve bölgenin karakteristik yapısında bazı değişimlere neden olmuştur. Yapılara eklenen son katlar, pencere boyutlarının değişimleri, yapıların orijinalliğinin bozulması ve fonksiyonların değişmesi bu değişimlere örnektir. Ayrıca yol kotunun yükselmesiyle bodrum kat kapı ve pencereleri kaldırım altında kalmış, özellikle pencereler bu suretle duvar örülerek kapatılmıştır. Meydana gelen fiziksel değişimlerin yanı sıra bugünkü modern konut anlayışının temelleri de 19. yüzyıl süresince atılmıştır. Fener ve Balat bölgelerinde yaşanan bu değişimlerin etkisiyle konut tek ailen oturduğu birimden Balat bölgesinde yahudhanelere, yahudhanelerden ikiz ve sıra evlere ve son olarak ta apartmanlaşmaya geçiş yaşamıştır. Bu değişimlerin bilinmesi bölge için yapılacak projelerde semtin tarihi kimliğinin ön plana çıkmasına yardımcı olacaktır.

KAYNAKLAR

- Barillari, D., Godoli, E., 1997, İstanbul 1900 Art Nouveau Mimarisi ve İç Mekanları, Yem Yayın, İstanbul.
- Büyükbaşaran, V., 2001, Şişli-Osmanbe Arası 19-20. Yüzyıl Konut Yapıları, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Can, C., 1993, İstanbul'da 19. Yüzyıl Batılı ve Levanten Mimarların Yapıları ve Koruma Sorunları, Doktora Tezi, İstanbul.
- Cansever, T., 1998, İstanbul'u Anlamak, İz Yayıncılık, İstanbul.
- Çelik, G., 2007, İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi İdari Yapıları, Doktora Tezi, İstanbul.
- Çelik, Z., 1996, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Çelikzincir, S., 2006, Fener ve Balat Semtleri Rehabilitasyon Programı Etkileme Alanında Bir Sıhhileştirme Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Deleon, J., 2004, Balat ve Çevresi (İstanbul'un Fethi ve Haliç Semtleri), Remzi Kitapevi, İstanbul.
- Denel, S., 1982, Barılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, Doktora Tezi, Ankara.
- Dizdar, İ., 1989, 19. Yüzyılda Batı Etkili Osmanlı Mimarlığı Union Francaise ve Mimar A. Vallauray Yapıları Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul.
- Ediz, Ö., 1995, Osmanlı Mimarlığının Son Dönemi (Tanzimat Dönemi) ve Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı'nda (1920-1950) Yabancı Mimarların Çalışmaları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Eldem, S.H., 1954, Türk Evi Plan Tipleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Pulhan Matbaası, İstanbul.
- Enç, Gözde, 2009, Tarihi Kent Dokusunda Yeni Yapı Tasarım Ölçütleri ve Fener Semti Örneğinde Uygulanabilirliğin İrdelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Engin, F., 1997, Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması Balat Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Erbekan, R., 1998, Yerleşimlerde Kültürel Yapıya Bağlı Mekansal Farklılaşmalar Eyüp-Balat Örneği, İstanbul.
- Eyice, S., 2006, Tarih Boyunca İstanbul, Etkileşim Yayınları, İstanbul.
- Güncan, A., 1993, 19.YY Avrupa Mimarlık Hareketlerinin ve Batılılaşmanın Osmanlı Konut Mimarisine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Hagur, Z., 2005, Fener ve Balat Semtlerinde Kentsel Açık Alan Kullanımının İrdelenmesi ve Semtlerin Sahil Kesimi İçin Bir Düzenleme Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003, Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu Cilt 1

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003, Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu Cilt 2

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003, Fatih 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu Cilt 2

Karakışi, M., 1999, Balat'ta Musevi Yerleşmesinin Fiziksel ve Sosyo-kültürel Değişim Bağlamında İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kıvırcık, H., 1992, Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı ve Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kıyıcı, M., 1998, Endüstri Devriminin Osmanlı Mimarlığına Etkileri (1874-1920), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kuban, D., 1982, Türk ve İslam Sanatı Üzerine Derlemeler, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Ufuk Matbaası, İstanbul.

Küçükerman, Ö., 1998, Kendi Mekanın Arayışı İçinde Türk Evi, T.T.O.K Yayınları, Apo Ofset Basımevi, İstanbul.

Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Cilt 3, Sayfa 13, İstanbul.

Öğrenci, P., 1998, 19. Yüzyıl Özgün Konut Tipleri Bağlamında Sarıca Ailesi Yapıları Mimar C. Pappas ve Arif Paşa Apartmanı, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul.

Önem, A.B., Kılıçaslan, İ., 2005, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, İTÜ Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, S:115-125

Özdoğan, M., Başgelen, N., 2007, Türkiye'de Neolitik Dönem Yeni Kazılar-Yeni Bulgular Metinler, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Özdoğan, M., Başgelen, N., 2007, Türkiye'de Neolitik Dönem Yeni Kazılar-Yeni Bulgular Levhalar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Özyurt, E.D., 2007, 19. Yüzyılın Yarı ve 20. Yüzyıl Başındaki Yangınlar Sonrası Galata'da Kentsel Dokunun Değişimi ve Korunmuşluk Durumunun İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Pervititch Haritası, 1929.

Soygeniş, M., 1995, Ondokuzuncu Yüzyılda İstanbul Evinin Mekansal Değişimi ve Nedenlerinin Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, İstanbul.

Tanyeli, G., 1990, Osmanlı Mimarlığında Demirin Strüktürel Kullanımı, Doktora Tezi, İstanbul.

Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü, Tarihi Yarımada Genel Tipoloji Envanteri ve Kentsel Tasarım Rehberi, İstanbul.

Tuncer, Ö.F., 1996, İstanbul Tarihi Yarımada'sında Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri, Doktora Tezi, İstanbul.

Uğur, A., 2005, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, İTÜ Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, S:115-125.

Varol, M.C., 1989, Balat Faubourg Juif D'Istanbul, Isis Yayınları, İstanbul.

Wiener, W.M., 2007, İstanbul'un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Yem Yayınları, 1996, Mimari Akımlar 1, İstanbul.

Yergün, U., 2002, Batılılaşma Dönemi Mimarisinde, Yapım Teknolojisindeki Değişim ve Gelişim, Doktora Tezi, İstanbul.

Yılmaz, G.I., 2008, Haliç Kıyı Şeridinde Sanayileşme ile Ortaya Çıkan Kentsel Dönüşüm, Doktora Tezi, İstanbul.

Yurttaş, F., 2009 Yaz, Endüstri Devrimi'nden 20. Yüzyıla Malzeme, Teknoloji ve Mimarlık, Mimarlıkta Malzeme Dergisi, Sayı 13, S:34-38.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 10.05.1982

Doğum yeri İstanbul

Lise 1996-2000 Bahçelievler Kemal Hasoğlu Yabancı Dil Ağırlıklı Lise

Lisans 2001-2002 Yıldız Üniversitesi İngilizce Hazırlık

2002-2006 Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2007-2009 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı

Çalıştığı kurumlar

2006-2008 Çağdaş İnşaat-Mühendislik-Mimarlık, İstanbul
2008-Devam ediyor İlpa İnşaat, İstanbul