

58096

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'SINDA
YAPILANMA BİÇİMLERİ VE
KORUMA ÖNERİLERİ

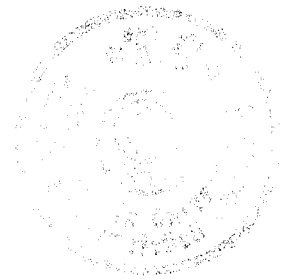

Prof. Haluk Sezgin
Y.Mim.Restoratör Ö.FARUK TUNCER

F.B.E.Mimarlık Anabilim Dalı
Rölöve Restorasyon Programında
hazırlanan

DOKTORA TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Reha GÜNAY

İSTANBUL, 1996



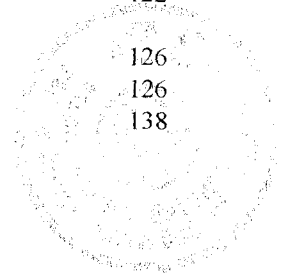
Tez çalışmalarım sırasında önerileri ile beni yönlendiren ve yardımcı olan tezimin yöneticisi, Restorasyon Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Reha Günay ile tezimin başlangıç aşamasındaki yöneticisi Prof. İsmet Ağaryılmaz'a ve çalışmalarımın son safhalarında üniversitedeki işlerimi özveri ile üstlenerek bana destek veren Restorasyon Anabilim Dalı'ndaki mesai arkadaşlarıma,

içten teşekkürler.

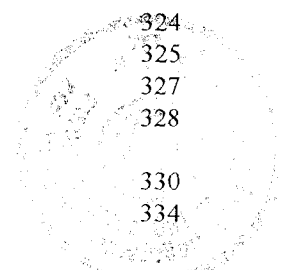


ÖNSÖZ
ÖZET
ALMANCA ÖZET
GİRİŞ

1. BÖLÜM - TARİHİ YARIMADA'NIN ÖRNEK YAPILANMA BİÇİMLERİ	1
KISA TARİHÇE	1
Eski Çağ	1
Bizans	3
Osmanlı	6
İmar Hareketleri	10
Cumhuriyet Dönemi	13
İmar Hareketleri	14
2. BÖLÜM - TARİHİ YARIMADA'DAKİ YAPILANMA BİÇİMLERİNİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU, KORUMA SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	33
2.1. KONUT ALANLARI	33
2.1.1. Süleymaniye	33
Nüfusun Değişimi	36
Yanlış Yeni Yapılanma	36
Yanlış Restorasyon Uygulamaları	40
2.1.2. Kadirga	43
Nüfusun Değişimi	44
Yanlış Yeni Yapılanma	45
Yanlış Restorasyon Uygulamaları	47
2.1.3. Zeyrek	52
Nüfusun Değişimi	52
Yanlış Yeni Yapılanma	52
Yanlış Restorasyon Uygulamaları	55
2.1.4. Cankurtaran	59
Nüfusun Değişimi	59
Yanlış Yeni Yapılanma	62
Yanlış Restorasyon Uygulamaları	63
2.1.5. Gedikpaşa	71
Nüfusun Değişimi	72
Yanlış Yeni Yapılanma	76
Neviye Sokak	76
Sarayıçi Sokak	83
2.2. KÜLLİYE VE ÇEVRESİ	92
Yavuz Selim	92
Öneri	109
2.3. KÜÇÜK DİNİ YAPI VE ÇEVRESİ	110
İskender Paşa Camisi	110
Öneri	117
2.4. BİZANS ANITI VE ÇEVRESİ	118
Marcianus Sütunu (Kıztaşı)	118
Öneri	122
2.5. TARİHİ MEYDANLAR	126
Forum Constantin	126
Öneri	138



2.6. ÖNEMLİ TARİHİ ARTERLER	139
Yeni Açılan Yollar	139
Mese - Divanyolu	158
Öneri	175
Arter genişletme Sırasında Bozulan Bir Yapı: Çemberliteş Hamamı	177
Öneri	179
2.7. HANLAR BÖLGESİ	181
2.7.1. Büyük Valide Han	184
2.7.2. Büyük Yeni Han	192
2.7.3. Çuhacı Han	197
2.7.4. Balkapanı Han	199
Yanlış Yeni Yapılaşma	204
Öneri	215
2.8. SURLAR VE KAPILARI	216
2.8.1. Kara Surları ve Kapıları	216
Silivrikapı	217
2.8.2. Marmara Surları ve Kapıları	227
Ahırkapı	236
2.8.3. Haliç Surları ve Kapıları	241
Öneri	246
2.9. YEŞİL ALANLAR	252
Yeşil Alanların Yapılanmaya Açılması	252
2.9.1. Vatan Caddesi	252
2.9.2. Çukurbostan	257
2.9.3. Silivrikapı	263
2.10. KIYI ÇİZGİSİ VE LİMANLAR	269
Limanların Durumu	269
Öneri	279
2.10. SİLÜETLER	281
Tarihi Yarımada'nın Topografik Yapısı ve 7 Tepe	281
1. Tepe	281
2. Tepe	283
3. Tepe	287
4. Tepe	292
5. Tepe	299
6. Tepe	304
7. Tepe	313
Değerlendirme	316
Silueti Korumak İçin Öneriler	317
3. BÖLÜM - DEĞERLENDİRME, GENELLEME VE SONUÇ	319
Değerlendirme	319
Geleneksel Konut Dokusu	319
Restorasyonlar ve Yeni Yapım	319
İşlev	322
Trafik	323
Yeşil Alanlar	324
Vistalar ve Siluet	325
Genelleme	327
Sonuç	328
KAYNAKLAR	330
ÖZGEÇMİŞ	334

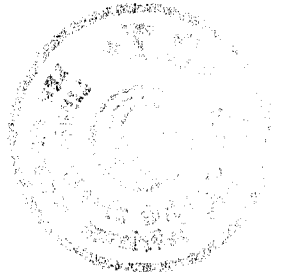


ÖZET

Tezin birinci bölümünde Tarihi Yarımada 'nın, bilinen ilk yerleşmeden bu güne kadar, geçirdiği gelişim kısa bir bakış halinde ele alınmış, özellikle kentin Osmanlılar tarafından alınmasından sonra ortaya çıkan yapılanma özetlenmiş ve günümüze kadar, çeşitli dönemlerde gerçekleştirilen önemli majör yapılar irdelenmiştir. Osmanlı ve Cumhuriyet sonrası dönemlerde Tarihi Yarımada sınırları içinde gerçekleştirilen imar hareketlerine ve planlamalara da bu bölümde değinilmiştir.

İkinci bölümde Tarihi Yarımada' daki Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait korunması gereken yapılanma biçimlerinin günümüzdeki durumları ele alınmış, bu yapı ve anıtların özgün durumlarını ne derece koruyabildikleri, eğer koruyamamışlarsa buna neden olan etkenlerin neler olduğu saptanmaya çalışılmıştır. Belirlenen ana sorunlar örnek yapı, anıt ve alanlar üzerinde sınıflandırılmış ve incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca sorunların giderilmesi, içinde buldukları çevrenin sağlıklılaştırılması, değerlerin korunması ve kent yaşamı içinde gerçekçi ve geçerli bir şekilde değerlendirilmelerinin olanakları belirlenmeye çalışılmıştır.

Değerlendirme, genelleme ve sonucu içeren üçüncü bölümde ise Tarihi Yarımada' da bulunan yapılanma biçimlerinden seçilen örneklerin, ikinci bölümde tesbit edilen sorunlarının ve yapılan analiz çalışmalarının ışığı altında, bugünkü genel değerlendirmeleri yapılmış, genelleme başlığı altında ise, elde edilen sonuçların diğer benzer sorunları olan, Tarihi Yarımada içinde ve kentin diğer bölgelerinde yer alan yapı, yapı grupları ve alanlara uygulanabilirliğini sağlayacak yöntemlerin saptanmasına çalışılmıştır.



ZUSAMMENFASSUNG

Im ersten Teil dieser Arbeit wird die Entwicklung der historischen Halbinsel Istanbul, von der frühesten uns bekannten Ansiedlung bis in die Gegenwart, in groben Zügen skizziert. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Zeit nach der Eroberung durch die Osmanen, sowie den wichtigsten Bauten, die in der Folge in den verschiedenen Epochen errichtet wurden. Desweiteren werden die Bebauungs- und Schutzbebauungspläne der historischen Halbinsel eingehend geprüft, sowie die positiven, wie negativen Auswirkungen dieser Planvorgaben auf die zu schützenden Bauten und Areas untersucht.

Der zweite Teil widmet sich dem heutigen Zustand der zu schützenden Bauarten aus der byzantinischen und osmanischen Zeit. Untersucht wird, inwieweit diese Bauten noch ihrem ursprünglichen Bild entsprechen und welche Ursachen für Veränderungen daran verantwortlich zu machen sind. Die festgestellten Hauptprobleme werden anhand von Muster-Bauten, -Denkmälern und Muster-Areas untersucht und klassifiziert. In diesem Teil wird auch versucht, Möglichkeiten der Beseitigung der im vorigen Kapitel festgestellten Probleme, der Sanierung der Umgebung der Bauten, der Bewahrung der kulturhistorischen Werte, Perspektiven für eine im städtischen Leben praktische und nützliche Funktionszuweisung zu bestimmen.

Im dritten Teil wird an Musterbeispielen des Baubestands auf der historischen Halbinsel eine an heutigen Maßstäben orientierte Bewertung vorgenommen und analysiert, inwiefern sich die exemplarisch entwickelten Methoden auf die übrigen Bauten, Baugruppen und Areas in der historischen Halbinsel und anderen Bezirke der Stadt anwenden lassen.



GİRİŞ

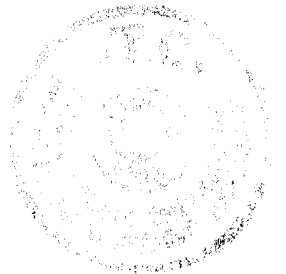
Bu çalışmada hedeflenen amaç Tarihi Yarımada' da yer alan yapılanma biçimlerinin kentin gelişme süreci içinde gördükleri değişimlerin ve bozulmaların saptanması ve bunların nedenlerinin araştırılarak, giderilmesi için gerekli önlemlerin saptanmasıdır.

2000 yıllık bir geçmişe sahip olan Tarihi Yarımada'nın kentsel karakterini belirleyen yapılanma biçimlerinin günümüzdeki yapılanma içindeki konumları araştırılmış, özgün durumlarını çeşitli nedenlerden ötürü kaybetmiş olanların tesbiti yapılmış ve bu değerlerin ne tür kentsel baskılar altında buldukları saptanmış ve buna bağlı olarak ortaya çıkan bozulma nedenleri sınıflanmaya çalışılmıştır.

Özgün kentsel özelliklerini kaybetmiş olan korunması gerekli değerlerin sağlıklılaştırılması ve bozulma nedenlerinin ortadan kaldırılmasına yönelik önlemler belirlenmiş, bunun mümkün olmadığı saptanan örneklerde ise en azından bugünkü durumlarının korunması ve bu değerlerin daha iyi algılatılabilmesi için gerekli olan önlemler saptanmıştır.

Özgün kentsel özelliklerini günümüze kadar koruyabilmiş olan yapılanma biçimlerinin de Tarihi Yarımada içindeki konumları ve bu değerlerini nasıl koruyabildikleri araştırılmış, kullanım biçimlerinin bu yapılanma biçimleri üzerindeki olumlu ve olumsuz etkileri belirlenmiştir.

Korunması gereken yapı ve alanların seçiminde Tarihi Yarımada' da görülen yapılanma biçimleri olan küçük anıtlar, tek yapılar, alanlar, ana arterler ve yapı gruplarının her birinden, Bizans ve Osmanlı dönemleri olmak üzere örnekler alınmış ve incelenmiştir. Bu incelemeler sırasında konu ile ilgili daha önce yapılmış çalışmalar taranarak korunması gerekli yapılanma biçimlerinin özgün durumları ve kullanım biçimleri saptanmıştır. Bu araştırmalar için eski gravür ve fotografik belgelemeler kullanılmış, elde edilen veriler günümüzde , yerinde yapılan analiz ve belgeleme çalışmaları ile karşılaştırılarak, geçerli ve gerçekçi koruma önlemleri, benzer sorunlar gösteren diğer bölge ve yapılarda da kullanılabilirliği düşünülerek, saptanmıştır.



1. BÖLÜM - TARİHİ YARIMADA'NIN ÖRNEK YAPILANMA BİÇİMLERİ

KISA TARİHÇE

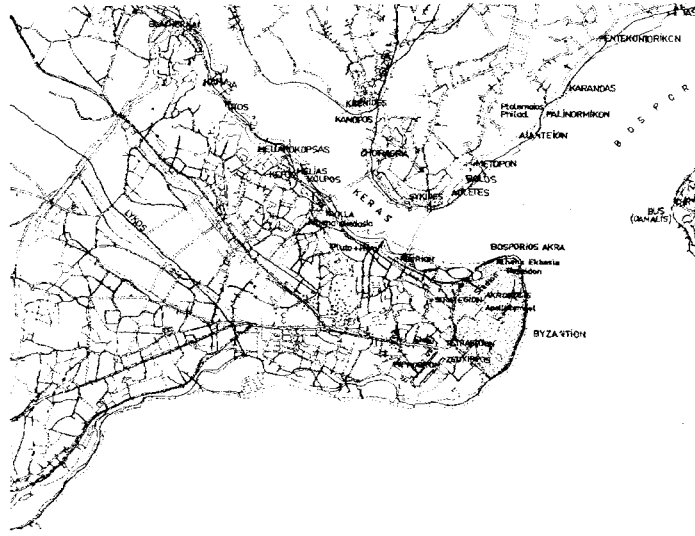
Eski çağ

Bölgenin Eski Çağda'ki durumu konusunda kapsamlı bir bilgiye sahip değiliz. Ancak Sarayburnu yöresinde eski bir yerleşme bulunduğunu, 1871 yılında yapılan demiryolu inşaatı sırasında ortaya çıkan sur kalıntılarından biliyoruz (Gökbilgin,1966,s.1145). Bu buluntular büyük taşlarla yapılmış olan bir koruma duvarının kalıntıları olup, kenti Trak saldırılarına karşı korumak amacıyla yapıldığı sanılmaktadır.

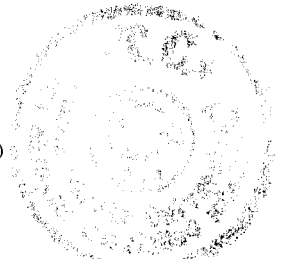
İlk kurucusu, efsaneye göre Poseidon ve Deroes'in oğlu İstanbul'da doğmuş olan, ya da diğer bir rivayete göre Megara'lı bir göçmen reisi olan Byzas'tır (İncicyan,1976,s.77). Miletli Heskios'a göre de Yunanistan'da Boista'daki Megara'dan Byzas komutasında gelenler tarafından kurulmuştur (Gökbilgin,1966,s.1145).

Sarayburnu'nda kurulan şehir daha sonra Dorlar, İonyenler, ve Persler tarafından alınmış ve bu arada da genişletilmiştir. Justinius'a göre ise ilk kurucusu Pausanias'dır (İncicyan,1976,s.77). Şehrin ilk büyüklüğü bugün belirsiz bir durumdadır, fakat daha sonra geliştirilen tahkimatın Trakların saldırılarına karşı kurulduğu dönemden bu yana var olduğu kabul edilebilir.

Bugün Tokapı Sarayı'nın ve bahçelerinin bulunduğu alanda ilk devirlerde Ayasofya'nın bulunduğu yer yakınında Akropolis, Apollon, Artemis ve Aphrodite tapınakları, kuzeyde tam burunda ise Poseidon tapınağı ile ilk göçmenlerin gelişini temsil eden Athena Ekbasia tapınağı bulunmaktaydı (Tezcan,1989, s.11). Haliç'e doğru ise irili ufaklı bir çok liman teşkil edebilecek koylar bulunuyordu (R.1.1).

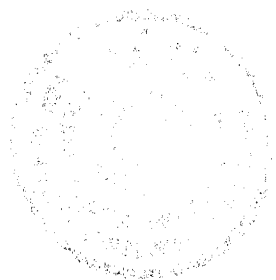


R. 1.1 TARİHİ YARIMADA'DA İLK DEVİR YERLEŞME, M.S. 117, (M.WIENER)

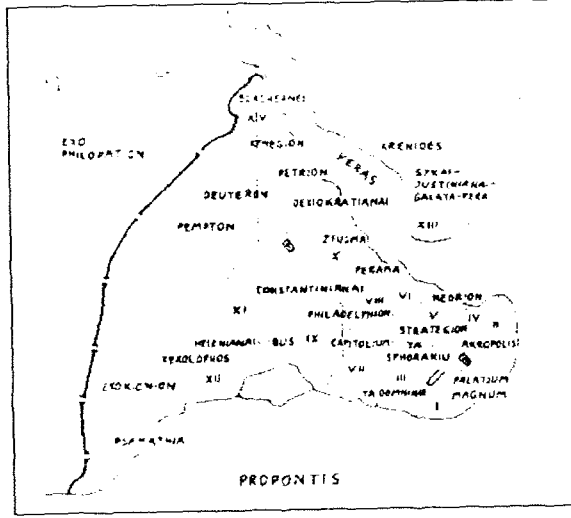


M.Ö.512 de Pers istilasına uğruyor, 478 de ise Pausanians tarafından zaptediliyor. Kurtarıldıktan sonra da birinci "Attik Deniz Birliği" ne katılıyor. Geçen zaman zarfında çeşitli istila ve kuşatmalara hedef olmasına rağmen kent gelişmesini sürdürüyor ve bağımsızlığını koruyarak M.Ö.260 larda Trakya'da Derkoz (Terkoz-Durusu) ve Rhegion'a (Çatalca) kadar, Anadolu'da ise Yalova yöresine kadar olan bir bölgeye hakim oluyor. M.Ö.60-70 yıllarında ekonomik açıdan çok gelişen şehrin imarı da oldukça canlanmış bir durumdadır artık. Bu dönemde liman yanında 'Stadion, Akropolis' in dik doğu yamacında tiyatro, kentin batısında Strategion ve güneyinde Thrakion ana meydanları yapılmış ve Haliç kıyısı ile şehre gelen sırttaki yolda (kentin kuzey anasırtı) ise Nekropol bulunmaktadır. Kente Hadrian döneminde (M.S. 117-138) kente su getiren ve hamamların suyunun sağlandığı bir su yolu da yapılmış olmalıdır. Bu da Strategion yakınında bulunan bir hamamdan kolayca anlaşılmaktadır (R.1.1).

M.S.193 yılında çıkan taht kavgası sırasında kent Septimus Severius tarafından kuşatılıyor ve kentte çıkan kıtlık yüzünden kent teslim olmak zorunda kalıyor (Müller-Wiener, 1977, s.16-18). Septimus Severius kenti işgal ettikten sonra surları yıktırıyor ve kentin Marmara Ereğlisi' ne bağlı bir köy haline getirilmesini sağlıyor. Fakat daha sonraki yıllarda kent surlarının yeniden yapılmasına karar veriyor ve eskisinden 400 m. daha batıya doğru dıştan, bugünkü Eminönü'nden, o zamanki adıyla Neorion'dan başlayıp güneye doğru Forum Constantini (Çemberlitaş) doğusundan geçen ve Hippodrom'un batısından Marmara Sahili'ne (Propontis) inen yeni surlar inşa ediyor. bir başka görüşe göre de bu surlar Bizantion'un asıl surlarıdır ve Severus'a maledilmektedir (Mango,1985,s.28) Bununla birlikte kente Grek- Roma stilinde bir stadyum, tiyatro ve su kemeri gibi yeni yapılar kazandırılıyor (Gökbilgin, 1966 ,s.1145). Bu imar hareketleri sırasında kentin güneyinde Zeuxippos hamamları yaptırılıyor. Hippodrom'un yapımına başlanıyor ve kentin yüzölçümü 100-110 hektara çıkıyor (Müller-Wiener,1977,s.16-18) (R.1.2 - R.1.3). Bu dönemde kent Antonia Augusta olarak anılmaya başlanıyor (İncicyan,1976,s.77).



ayrıldığını yazıyor (İncicyan,1976,s.79). Bu bölgelerden ikisi, 13. ve 14. bölgeler, bu devirde surlar dışında gelişen ve ancak II.Teodosius zamanında surlar içine alınan, dış mahallelerdir (Müller-Wiener,1977,s.16-18) (R.1.4).



R.14 KENTİN İDARI BÖLGELERİ, M.S.330 SONRASI (Kleiss).

Böylelikle artık kentin alanı 6 km² ye çıkmıştır. Her yandan gelen yapı ustaları yardımıyla kentin imar hareketlerine büyük bir hızla devam edilmektedir. Septimus Severius zamanında başlatılmış olan Hippodrom ve Zeuxippos banyoları yapımı tamamlandığı gibi, kentin ana caddesi olan Mese, Augusteion ve Konstantin forumları da yapılarak kente 11.5.330 tarihinden sonra Roma örnek alınarak "Nea Roma" adı verilmiş ve tescil edilmiştir.

Konstantin' in oğlu Constantius döneminde ise Hagia Sophia'nın yapımına başlanıyor, ayrıca kentin su sorunu yapılan uzun kanallar ile çözümleniyor, bu sırada Valens su kemeri de inşa ediliyor ve bu su sistemine bağlı olarak geniş çapta sarnıçlar yaptırılıyor (Müller-Wiener,1977,s.16-18).

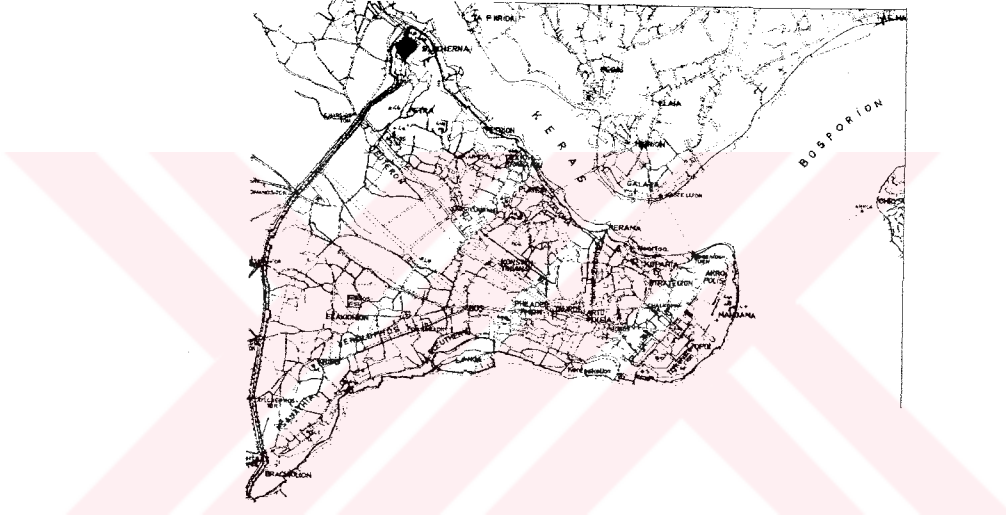
Theodosius II döneminde gelişen ve artık artan yoğunluk sonucunda iyice sıkışan kent Konstantin surlarının 1300-1400 m. batısından yeni ve daha güçlü surlarla çevreleniyor ve kent dışındaki Blakherna mahalleleri kentin sınırları içine alınıyor (Gökbilgin,1966,s.1146).

Bu dönemde kentin yüzölçümü 14 km.2 ye ulaşmaktadır.Ayrıca kent Roma' da da uygulandığı gibi 14 bölgeye bölünüyor.

Büyüyen kentin ihtiyaçlarını karşılamak üzere yeni limanlar ve depolama binaları yapılıyor. Bu limanlar Haliç bölgesinde ve güneydeki Eleuterios limanı çevresinde

konumlanıyorlar (Müller-Wiener,1977,s.16-18). M.S.413 de yapılan Theodosius surları 447 depreminde hasar görünce onarılıyor ve bu defa surların önüne ön sur denilen ikinci sur sırası yapılıyor. Bu arada Marmara denizi (Propontis) boyunca sahil surları inşa ediliyor (Baysun,1966,s.1146). Bundan sonraki yıllarda kent çeşitli kuşatmalara ve bir de veba salgınına maruz kalıyor.

8.yy başında Haliç ağzına savunma amacıyla zincir geriliyor. Bu yüzyılda kent artık iyice büyümüştür ve nüfus oldukça artmıştır. Bunun doğal sonucu olarak yeni yapılaşma hareketleri de başlıyor. İkonoklazm sonunda, Basileos zamanında yeni kiliseler yapılıyor. Leos VI döneminde güneydeki limanlar eski önemini kaybedince, yeni yapılanma ve ticaret bölgeleri Mese ile Haliç arasında gelişmeye başlıyor (R.1.5).



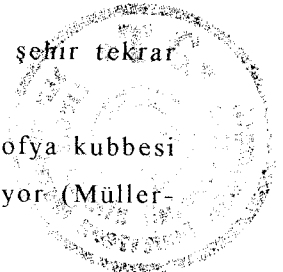
R. 1.5. MESE HALİÇ ARASI YAPILANMA (M.Wiener).

12.yy kente artık yabancılar da yerleşmeye başlıyor ve bunların sayısı bu yüzyılda 60.000 civarına ulaşıyor. Dördüncü Haçlı Seferlerinde kent kuşatılıp alınıyor ve yakılıp yıkılıyor. Halk Küçük Asya'daki Bizans kimliği bozulmamış olan bölgelere göç ediyor ve bunun sonucunda kent Latinlerin eline geçiyor. Bu dönemde kent iyice sahipsiz kalıyor ve artık çökmeye yüz tutuyor (Müller-Wiener,1977,s.22-28).

13.yy da imparatorluk sarayı Blacherna bölgesine taşınıyor. Bu bölgede daha 12.yy da oldukça gelişmiş bir saray kompleksi olduğunu 12.yy ın ikinci yarısında İstanbul' a gelen Tudela' lı Bünyamin' in, Blacherna sarayının dünyada gördüğü en zengin saray olduğunu anılarına yazmasından anlıyoruz (Kuban,1993,s.14).

Michel VIII. Palaiologos zamanında hemen hemen savunmasız kalmış olan şehir tekrar geri alınıyor.

14.yy da kent yeni bir deprem ve veba salgını daha atlattı. Çöken Ayasofya kubbesi ise ancak seneler süren bir onarım sonucu ve yabancı para ile onarılabilirdi (Müller-



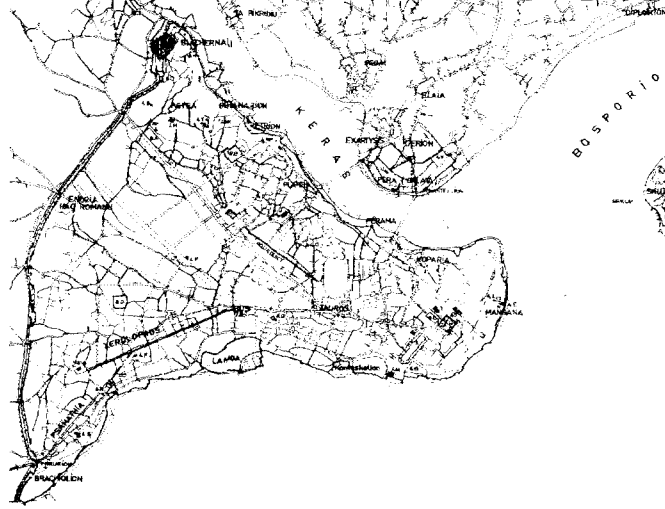
Wiener,1977,s.16-18). 1394 yılında kent Yıldırım Bayezıt tarafından kuşatılıyor ve yapılan anlaşma sonucunda, bugünkü Valide Hanı yöresinde, Kaşıkçılar'da bir müslüman mahallesi kuruluyor ve Yenice ve Göynük'ten gelen bazı göçmenler buraya yerleştiriliyor fakat Yıldırım Bayezıt Timur'a esir düşünce buradaki müslümanlar da kentten çıkarılıyor (İncicyan,1976,s.79).

Fetih öncesinde kent artık her açıdan perişan bir durumdadır. Nüfus hakkında bu dönem için 30.000 ile 70.000 arasında değişen tahminler ileri sürülmektedir. Klavijo'ya göre kentte bu dönemde büyük boşluklar bulunmakta, halk daha çok Haliç kıyıları ile Marmara sahillerinde yaşamaktadır. Kentin bugünkü Bayezıt'tan sonraki tepelerinde kullanılan yerleşim bölgeleri kalmamıştır. Boundelmonte ise Marmara limanlarının, özellikle Langa limanının bu dönemde dolmuş olduğunu ve halkın Haliç kıyılarına yerleşmiş olduklarını söylemektedir (Kunter,1958,s.246)

Osmanlı

14.yy sonlarında sınırları genişleyen Osmanlı İmparatorluğu Bizans' ı iyice tehdit etmeye başlıyor ve nihayet 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından kent Osmanlı topraklarına katılıyor. 1457 yılında da Edirne' nin yerini alarak Osmanlı' nın yeni başkenti oluyor. Fetihden sonra Sultan Mehmet İstanbul' a çeşitli bölgelerden göçmenler yerleştiriyor ve Aksaray, Karaman, Kefeli, gibi daha birçok semtler adlarını bu bölgelere yerleştirilen göçmenlerden alıyor. Bu arada kentin alınması sırasında yararlılık gösteren kişilere kentteki sağlam durumda bulunan Bizans evleri tahsis ediliyor ve bu yapıların çevrelerinde bu kişilerin adına mescit ve camiler yaptırılıyor. Çevrelerinde gelişen yeni yerleşme bölgeleri de bu kişilerin adını alıyorlar (Tekindağ,1966,s.1206). Bozdoğan civarındaki Ahmed Paşa Mahallesi, Zeyrek'teki Defterdar Sinan Mahallesi adlarını bu dönemden alan yerleşmelerin örnekleridir. 1459 yılında ise şehirden sürülen Bizans toplumunun tekrar geri dönmelerine izin veriliyor (Müller-Wiener,1977,s.29-31). Bu dönemde kentin nüfusunu çeşitli yörelerden İstanbul'a getirtilen farklı etnik gruplar oluşturmaktadır. Bu gruplar Tarihi Yarımada sınırları içerisinde, Aksaray, Tahtakale, Silivrikapı, Yedikule, Vefa ve Çarşamba gibi, yine adlarını bu grupların geldiği yörelerden alan bölgelere yerleştiriliyor. Müslüman halkın dışındaki kent sakinleri ise Tekfur Sarayı ve Porta Hebraica civarında yahudiler, Yedikule civarında Karamanlı hristiyanlar olmak üzere meskun ediliyorlar (Tekindağ,1966,s.1206).

Kentin büyük alanları bu dönemde Ayasofya'ya vakfiye olarak alınıyor, bazı kiliseler camiye çevriliyor, yeni çarşı ve hanlar yapılıyor. Kentin su problemi Halkalı şebekesi ile çözümleniyor. Eski Akropol'un bulunduğu ve o günlerde bazı kilise ve manastırların üzerinde bulunduğu alanda, birinci tepenin üzerinde, 1462 yılında, yeni bir saray yapımına başlanıyor (Tekindağ,1966,s.1207) (R.1.6).



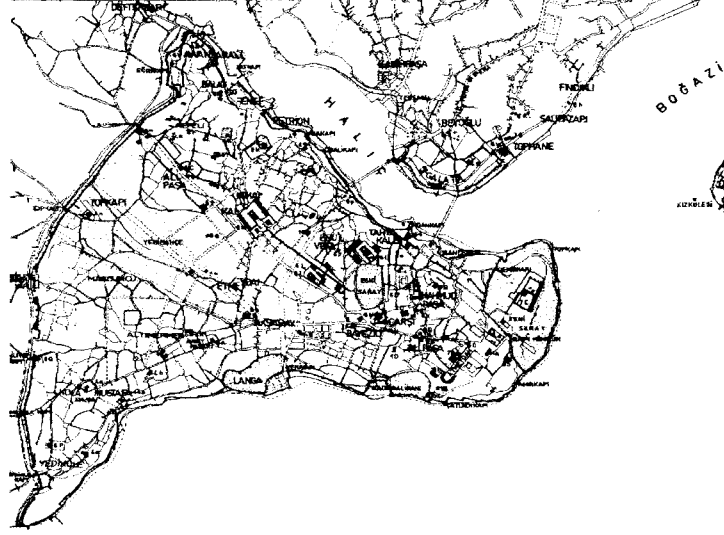
R. 1.6. FETİH DÖNEMİ (M.WIENER).

Tarihi Yarımada sınırları içerisinde gerçekleştirilen bu dönemin başlıca yapıları arasında en önemlisi Fatih Camisi ve külliyesidir. Yapı daha sonra XVIII. yüzyılda bir deprem sonucu yıkılmış ve yeniden yapılmış. Dönemin diğer yapıları; Cağaloğlu'nda Mahmut Paşa Camisi (1463) ve Aksaray'da Murad Paşa Camisi'dir (1465-1471). Fatih Sultan Mehmet döneminde Tarihi Yarımada da bulunan bazı önemli Bizans kiliseleri de camiye çevrilerek kullanıma sunuluyor. Bu yapılar arasında Bodrum Camisi, Eski İmaret Camisi, İmrahor Camisi ve Kalenderhane Camisi sayılabilir.

Fatih Sultan Mehmet' in etnik grupları kente yerleştirme politikası daha sonraki sultanlar, II. Bayezit ve I.Selim zamanında da sürdürülüyor. II. Bayezit dönemi önemli yapıları arasında Davutpaşa Camisi ve külliyesi (1485), Hipodrom yanındaki Firuz Ağa Camisi (1491), Atik Ali Paşa Camisi ve külliyesi (1500 civarı) ve devrin en önemli yapısı sayılabilecek olan Beyazıt Külliyesi'dir (1501-1505). Kariye Camisi ve Küçük Ayasofya Camisi de kiliseden camiye çevrilen yapılardan. Bu arada 1509 depreminde birçok yapı ve surların bazı kısımları çöküyor. I.Selim' in Mısır seferinden sonra Hilafet' in başkenti olan İstanbul' a aynı zamanda Mısırlı ustalar da geliyor, yeni yapılarla birlikte yine bazı eski kiliseler de camiye çevriliyor, ayrıca bu dönemde yapılan tersane de dönemin en önemli imar hareketlerinden birini teşkil ediyor. Dönemin önemli yapısı olan Sultan Selim Camisi ve Topkapı Sarayı' na bazı ekler Selim döneminde yapılan binalardandır (Aslanapa,1986,s.152).

Sultan Süleyman döneminde de kente birçok yeni kompleks kazandırılıyor; dönemin önemli yapıları arasında Sultan Selim'de Yavuz Selim Camisi (1522),Haseki'de Haseki Külliyesi (1538-1539), Şehzadebaşı'nda Şehzade Külliyesi (1548), Süleymaniye'de Süleymaniye Külliyesi (1550-1557), Silivrikapı Hadım İbrahim Paşa Camisi (1551), Topkapı'da Kara Ahmet Paşa Camisi (1554-1558), Tahtakale'de Rüstem Paşa Camisi

(1561-1562) ve Edirnekapı Mihrimah Camisidir (1562-1565). II.Selim ve III.Murad zamanında da bu imar hareketlerine devam ediliyor (Sertoğlu,1966,s.1206) (R.1.7).



R. 1.7. FETİH SONRASI (M.WIENER).

II.Selim döneminin yapılarından en önemlisi Kadırga Sokollu Camisi ve Külliyesi'dir (1571-1572); bu dönemin diğer bir yapısı da Eyüp Zal Mahmut Paşa Külliyesi'dir (1566-1568). III. Murad dönemi önemli yapıları arasına da Azapkapı'da Sokollu Camisi (1577), Fatih yöresindeki Mehmet Ağa Camisi (1585), Mesih Paşa Camisi (1585), Eğrikapı'da Blacherna Sarayı kalıntıları üzerine yapılan İvaz Efendi Camisi (1585), Fatih'te Nişancı Mehmet Paşa Camisi (1584-1587), Kocamustafapaşa' da Ramazan Efendi Camisi (1585), Cerrahpaşa'daki Cerrah Paşa Külliyesi (1593) Çarşıkapı'daki Sinan Paşa Külliyesi'dir (1594).

16.yy. in üçüncü çeyreğinde artan nüfus için artık bazı önlemler alınıyor. Müslüman olmayanların ancak belli bölgelerde oturmalarına izin veriliyor ve bunların camilerin civarında oturmaları yasaklanıyor. Artan nüfusla birlikte 1550 de kent 400.000-500.000 kişiye ulaşıyor. Bu nüfusun % 42 sini müslüman olmayan halk teşkil ediyor ve bunların kent yaşamında tüccar va zanaatkar olarak etkinlikleri önemli bir yer tutuyor (Sertoğlu,1966,s.1214/2).

Tarihi Yarımada 17.yy.da yoğunluğu ve nüfusu açısından önemli bir konuma ulaşmıştır. Kent yüzyıllar içinde Beşiktaş - Fındıklı, Beyoğlu, karşıda ise Üsküdar yönünde gelişmeye başlıyor.

III. Mehmet döneminde Tarihi Yarımada' da yapılan yapılar arasında Eminönü'nde Yeni Valide Camisi (1597-1663) ve Saraçhane'de Gazanferaga Külliyesi (1596) sayılabilir. Daha sonra tahta geçen I. Ahmet idaresinde ise Şehzadebaşı'nda Kuyucu Murat Külliyesi



(1606-1610) ve Sultanahmet'te devrin en önemli yapısı olan Sultanahmet Külliyesi (1609-1617) yapılıyor (Aslanapa,1986,s.320-340).

IV. Murat devrinde Bayrampaşa Külliyesi (1636), Topkapı Sarayı'nda Revan Köşkü (1639) yapılıyor. Sultan İbrahim dönemi yapıları ise Topkapı Sarayı Sünnet Odası (1640), Bağdat Köşkü (1643) ve Sepetçiler Köşkü'dür (1643). IV. Mehmet devrinde ise Kara Mustafa Paşa Külliyesi (1683), Köprülü Külliyesi (1659), Valide Hanı (1648), Bunlardan başka yapımına III.Mehmet döneminde başlanan Yeni Cami Külliyesi'de (1663) bu dönemde tamamlanıyor (Aslanapa,1986,s.347-363).

II.Mustafa devrinin Yarımada sınırları içerisindeki yapıları Saraçhane' deki Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi (1700) ve Feyzullah Efendi Kütüphanesi (1700) dir. III. Ahmet' in hükümdarlığı sırasında yapılan yapılar ise bugünkü Belediye arkasındaki Ankaravi Medresesi (1707), Divanyolu'nda Çorlulu Ali Paşa Külliyesi (1716), Topkapı Sarayı'ndaki III. Ahmet Kütüphanesi (1718), Büyük Postahane arkasındaki Darülhadis ve sebül (1719), Şehzadebaşı'nda Damat İbrahim Paşa Külliyesi (1720), Eğrikapı'da (Tekfur Sarayı'nda) çini fabrikası ve Sultanahmet'teki III. Ahmet Çeşmesi'dir (1728).

Cerrahpaşa'da Sadrazam Hekimoğlu Ali Paşa Külliyesi (1731-1745), Koska' daki Seyyid Hasan Paşa Külliyesi (1745) ve Cağaloğlu'ndaki Hacı Beşir Ağa Külliyesi (1745) ise I. Mahmut döneminin yapıları olarak Tarihi Yarımada' da 18.yy da yer almışlardır (Aslanapa,1986,s.378-390). Bu dönemde Nur-u Osmaniye Camisinin yapımına da başlanıyor.

Sultan III. Osman döneminde I. Mahmut'un başlatmış olduğu Nur-u Osmaniye Camisi tamamlanıyor (1748-1755). III. Mustafa ise devrin önemli yapılarından Laleli Camisi' ni yaptırıyor (1759-1763). I. Abdülhamit'in Yarımada'da yaptırdığı yapılar arasında Kadıga'daki Esmâ Sultan Namazgâhı (1779), Şebsefa Kadın Külliyesi (1787) ve bugüne sadece medrese bölümü kalmış olan Bahçekapı'daki I. Abdülhamit Külliyesi (1780) sayılabilir. Bu yapının sebül ve çeşmesi Gülhane'deki Zeynep Sultan Camisi'ne taşınmıştır. III. Selim devrinde Langa'da Naz Perver Mektebi (1792), II. Mahmut devrinde ise Sultanahmet'teki Cevri Kalfa Mektebi (1819), Cağaloğlu'ndaki II. Mahmut Türbesi (1839), Koca Mustafa Paşa' da Küçük Efendi Külliyesi (1825) ve Sur-u Sultani üzerinde Alay Köşkü (1810) yapılıyor (Aslanapa,1986,s.428-438).

19.yy da, Abdülmecit' in saltanatı sırasında Bezmialem Valde Sultan Camisi (1843), Hırka-i Şerif Camisi (1851), Peykhane'de Fuat Paşa Camisi (1848) ve Türbesi, Topkapı Sarayı'nda son yapılan yapı olan Mecidiye Kasrı ve Sultanahmet'te Darülfünun Binası (1846) yaptırılıyor. Fossati tarafından yapılan bu bina 1934 yılında Adliye Sarayı olarak

hizmet verirken yanıyor. Sonraki padişah Abdülaziz dönemi yapısı olarak da İstanbul Edebiyat Fakültesi Binası (1863), İstanbul Mülkiye Tıbbiyesi (1866) ve Aksaray' daki Pertevniyal Valide Sultan Camisi'ni (1871) görüyoruz.

1866 dan sonra Tarihi Yarımada' da yapılanma hareketleri artık yangın bölgelerinin yeniden imar edilmesi veya buralarda halkın kendi olanakları ile tekrar barınacakları yerleri yapmaları şeklinde geliyor. Bu şekilde kentin birçok bölgesi yavaş yavaş çehresini değiştirerek, bazı bölgeleri tamamen yeniden planlanarak günümüze kadar, aynı zamanda çeşitli fonksiyon değişiklikleri de göstererek geliyor (Mayer,1943,s.52-53).

II. Abdülhamit' in yönetimi sırasında gerçekleştirilen yapılar sırasıyla 1892 de yapılan Arkeoloji Müzesi, Sanayi-i Nefise Mektebi (Şark Eserleri Müzesi), Ziraat Nezareti (Yüksek Ticaret Mektebi), Duyun-u Umumi Binası (İstanbul Erkek Lisesi), Sirkeci Garı, Sultanahmet'te Alman Çeşmesi ve Cağaloğlu' ndaki Mahmut Nedim Paşa Türbesi'dir (1883). Bu yapıların birçoğu artık Valaury, D'aranco, Mongeri ve Jachmund gibi yabancı mimarlar tarafından gerçekleştirilmektedir.

V. Mehmet Reşat dönemi ve daha sonrasında ise Mimar Kemalettin ve Mimar Vedat beylerin yaptıkları yapıları görüyoruz. Bunların Tarihi Yarımada' da yer alanları da sırasıyla Kemalettin Bey'in Sultanahmet'te 1. Vakıf Hanı, Eminönü'nde 2. Vakıf Hanı, Bahçekapı'da 4. Vakıf Hanı, yapımı yarım kalan ve sonra Vefa Lisesi olarak değerlendirilen 5. Vakıf Hanı, 1918 de yapılan ve günümüzde otel olarak kullanılan Harikzedegan Apartmanları; Vedat Bey' in Sultanahmet' teki Tapu Kadastro Binası, Sirkeci Liman Hanı, Fatih'te Tayyare Şehitleri Abidesi ve yine Sirkeci' deki Büyük Postahane binalarıdır.

İmar hareketleri

Tarihi Yarımada'daki yol açma planlamaları ile ilgili kararlara öncü olan bir metne 1839 yılında, Tanzimat Fermanı'ndan önce yayınlanan bir divan kararında rastlanıyor. Bu kararda İstanbul'un ilerisi için düşünülmüş şehircilik prensiplerine yer veriliyor. Yapılacak yollar 20, 15, 12, 10 zira genişlikte dört grupta toplanıyor ve hiç bir zaman çıkmaz sokak yapılamayacağı, olanak buldukça meydanlar bırakılacağı, yeni açılacak yollar üzerinde yapılacak binaların da 20 ziradan ve 3 kattan fazla olamayacağı belirtiliyor (Tekeli,1985,s.878-890). Tanzimat hareketinin öncüsü olan Mustafa Reşit Paşa Londra' dan yazdığı mektuplarda, yukarıda sözü geçen divan kararlarına paralel olan görüşlerde ve İstanbul için ileride önemli olacak imar önerilerinde bulunuyor, genişletilecek yollardan ve bunların nasıl planlanmaları gerektiğinden bahsediyor. Söz

konusu mektuplarda İstanbul da en geniş yolların 18-20 metre, en dar yolları da 6 metre olması gerektiği ve hiç çıkmaz sokak olmayacağı söyleniyor. O dönem için tamamen Batı'da gözlenen planlamaların ve uygulamaların İstanbul için utopik bir önermesi olan bu tesbitler daha sonraki yıllarda bir şekilde uygulanacak ve bu prensipler doğrultusunda yollar açılacak, genişletilecek ve düzenlemeler yapılacaktır. Aynı mektuplarda kentte meydanlar açılacağı ve geniş meydanlara camiler inşa edileceğinden söz ediliyor (Yerasimos,1991,s.72). 1839 tarihli divan kararı ile aynı yıllarda Moltke'nin hazırladığı kent haritasında da bu plan kararlarının bir özeti bulunuyor. Moltke, II.Mahmut tarafından İstanbul'un ayrıntılı bir haritasını yapmakla ve sokak dokusunu düzenlemekle görevlendiriliyor. Bu plan ile ilgili herhangi bir kanıt olmamakla beraber, Osman Nuri Ergin'in *Mecelle-i Umur-ı Belediye* adlı eserinde planın ayrıntılı bir tanımı bulunmaktadır. Moltke bu plan önerisinde Tarihi Yarımada sınırları içinde 5 adet arter öneriyor. Bunlardan birincisi Ayasofya önünden başlayıp, Beyazıt, Aksaray ve buradan da Topkapı'ya uzanan eski Mese'nin bulunduğu arter; ikincisi bu yoldan Beyazıt Meydanı'nda ayrılarak Fatih üzerinden Edirnekapı'ya uzanan, bu günkü Fevzi Paşa Caddesi'nin muadili olan bir cadde; yine bu yoldan Fatih'te kuzey-batıya ayrılarak Eğrikapı'ya uzanan bir yoldur. Diğer iki arter ise Tarihi Yarımada'yı kuzeyde Haliç kıyısı boyunca, güneyde ise Yedikule-Kadırga arasında Marmara sahili boyunca kateden bir yoldur (Çelik,1996,s.84-85).

1840 sonrasında Sultan Abdülmecit döneminde Bekir Paşa tarafından kentin önemli abideleri sayılan camiler esas alınarak, bunlara yönelen geniş caddelerin ve bu anıtlar etrafında büyük meydanların tasarlandığı, Haussmann'ın Paris planını örnek alan bir plan hazırlanıyor. Bunu takip eden planlamalar yangın alanlarının yeniden, modern anlamda düzenlenmesi amacıyla yönelik olarak yapılıyor (Tekeli,1985,s.885). 1864 yılında 2000'den fazla yapının yanmasına sebep olan Hocapaşa yangınından sonra, yangın alanlarının yeniden düzenlenmesi için bir çeşit imar komisyonu niteliğini taşıyan "Islahat-ı Turuk Komisyonu" kuruluyor. Bu yangının ve komisyonun zorlaması ile 1864 tarihinde 1848 tarihinde yapılmış olan Ebniye Nizamnamesi kaldırılarak, yerine Turuk ve Ebniye Nizamnamesi konuyor. Bu nizamnamede artık kentin fiziki görüntüsünü düzenleme kaygısı farkedilmektedir. Hocapaşa yangın alanının planlanmasında bu nizamnameye uyulduğu anlaşılmaktadır. Yangın alanında herkesin yangın öncesi yeri belirlenmiş ve yeni gösterilecek yerler tesbit edilmiştir. Cami, türbe ve anıtlara dokunulmayan bu planlamada şahıs arsalarından yüzde yirmibeşi yol genişletmesi için parasız olarak alınmış ve yolların genişlikleri 6 ile 25 arşın arasında uygulanmıştır. Bu dönemde açılan en geniş yol Bizans döneminin Mese' si olan Divanyolu'dur. Komisyon söz konusu imar işlerini 4 yılda tamamlamış, bu arada Tarihi Yarımada'da Ayasofya Camisi önü, Beyazıt Meydanı, Unkapanı caddesi, Babıali - Sirkeci arasında yer alan

bugünkü Ankara Caddesi, Eminönü'nden Beyazıt'a çıkan Mercan ve Fincancılar Yokuşu, Sultanhamam civarı ve Beyazıt-Aksaray arasındaki yolun yapılmasını gerçekleştirmiştir.

1882 yılında yapılan Ebniye Kanunu Osmanlıların ilk imar kanunu sayılmaktadır. Bu kanunla 1864 tarihli Ebniye Turuk Nizannamesi kaldırılmış ve oldukça kapsamlı yeni hükümler getirilmiştir. Bu nizamnamede korumaya yönelik sayabileceğimiz bazı hükümler de yer almaktadır.

Kanunda yer alan maddeler arasında genişletilen yollar üzerinde yer alan ve bu genişletme sırasında kesilen yapılar için de hüküm getirilmiş ve bu gibi yapıların kesilen cephelerinin belediye tarafından yine eski halinde yapılması gereği konmuştur. Bu hüküm yıllar sonra günümüzde uygulanan ikinci grup eski eser uygulamalarındaki "cepheyi aynen koruyarak yapı üzerinde değişiklik yapabilme" davranışı ile uyumlu bir madde olarak dikkat çekicidir.

Bu nizamnamede yer alan ve daha sonraki yıllarda Tarihi Yarımada içindeki yeşil alan azalmasını sağlayacak olan bir madde de "ham arazi ya da bostan gibi alanların imara açılabilmesi için, bu tür alan sahiplerinin bu araziden okul ya da karakol yerinin bedelsiz olarak belediyeye vermeleri zorunluğu" öngörülmektedir. Bu gibi alanların imara açılması izni ise Sultanın iznine bağlanmaktadır. Yolların genişliği, yapılacak binaların yüksekliğini belirlemekte, arsa değerleri ise bu kıstasa göre belirlenmekteydi. Bunun kararı ise Belediye Meclisi'ne bırakılıyordu. 1877 tarihli Vilayet Belediyeleri Kanunu'na göre de belediye meclis üyeleri sadece belirli bir düzeyin üzerinde emlak vergisi ödeyenler arasından seçilmekteydi (Tekeli,1985,s.887). Bu nizamnameye göre İstanbul'daki imar hareketi, kentte büyük arazisi ve çok sayıda yapısı olan bir zümreye bırakılmış oluyor. Tarihi Yarımada'nın rant ekonomisine tesliminin bu tarihte başlamış olacağını düşünmek yanlış olamayacaktır sanırım.

Meşrutiyet'ten sonra 1909 yılında Harita Komisyonu kurularak Osmanlı İmparatorluğunda nirengi ağı kurulmaya ve buna bağlı olarak harita çalışmaları yapılmaya başlanmış. Dönemin Belediye Başkanı Cemil Topuzlu Paşa 1912 yılından sonra imar planı yapmakta kullanılacak olan büyük ölçekli bir harita hazırlatıyor. Başkanlığı döneminde yangın alanlarının istimlaki, alt yapılarının hazırlanması ve Tarihi Yarımada'da Gülhane ve Sultanahmet Meydanlarının yapılmasını sağlıyor. Daha önce Ayasofya Camisi ve Sultanahmet Camisi arasında yoğun bir yapılanmanın yer aldığı Sultanahmet Meydanı'nın düzenlenmesinde Cemil Paşa'nın görüşleri, koruma anlayışı açısından oldukça ilginçtir:

"Ayasofya ve Sultanahmet Camileri arasında daha önce kocaman bir mahalle vardı ve

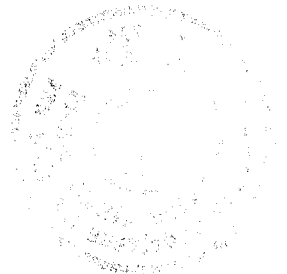
her iki camiyi de kapatıyordu. Bir gece bu mahalle kamilen yandı. Yangını benim söndürmediğim rivayetleri bile çıkarıldı. Halbuki yalandır. Yalnız yandıktan sonra sevindiğimi söyleyeceğim. Bütün binaları ve meydandaki hamamı istimlak ettirdim... Orayı Paris'teki 'Place de la Concord' gibi ortasında muazzam bir abide bulunan bir meydan yapmak istiyordum. Bunu Avrupa'da meşhur mimar ve şehircilik mütehassısları arasında konkura koydum. O esnada orta yerdeki hamamı da yıkmak için çok uğraştım. Fakat Muhafaza-i Âsar-ı Atika Cemiyeti, başında eski sadrazam Sait Paşa olduğu halde, arzuma muhalefet etti." (Tekeli,1985,s.887).

Cumhuriyet dönemi

Cumhuriyet sonrasında Tarihi Yarımada yapılanma çalışmalarının yanısıra önemli ölçüde yıkımlarla da karşı kaşıya kalıyor. 1922 Fatih-Cibali-Altımermer yangını sonucunda tamamen tahrip olan bu semtler (Andreasyan,1973,s.64) (R.1.8). Cumhuriyet sonrasında Alman Dr.Rahtree'ye hazırlatılan bir planla yeniden imar edilmeye çalışılıyor. Bu dönemde kent nüfusu azalmakta olduğu için, bölgenin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla, tramvay yolu Fatih' ten Edirnekapı' ya kadar uzatılıyor.



R. 1.8. FATİH YANGINI ALANI 1920-1923 (KEŞFİYAT VE İNŞAAT A.Ş.) (Kayra,1990).



İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nden önce Mongeri, Eminönü'ndeki Katırcıoğlu Han'ını yapıyor. 1934 yılında, Mimar Vedat Bey tarafından Çemberlitaş'taki Halit Bey Apartmanı yapılıyor. Arif Hikmet Koyunoğlu'nun Sultanahmet'teki Recep Peker Evi de bu dönemde yapılan yapılardandır.

Cumhuriyet sonrası dönemde, İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi ve sonrasında Tarihi Yarımada' da gerçekleştirilen önemli yapılaşma hareketleri arasında Emin Onat ve Sedad Hakkı Eldem'in 1944 de yaptıkları İstanbul Fen ve Edebiyat Fakülteleri Binası ve 1949 yılında yine birlikte ele aldıkları İstanbul Adalet Sarayı Binaları; Nevzat Erol'un İstanbul Belediye Sarayı Binası (1953); Sami Sisa, Doğan Tekeli ve Metin Hepgüler tarafından 1959 -66 yılları arasında yapılan İstanbul Manifaturacılar ve Kumaşçılar Çarşısı; 1963 yılında Orhan Şahinler'in İstanbul Ticaret Odası Binası; yine 1963 de Sedad Hakkı Eldem' in Zeyrek SSK Binası; 1969 yılında Günay Çilingiroğlu ve Muhlis Tunca' nın Cağaloğlu Mahmud Nedim Paşa Türbesi' ni saran İstanbul Reklam Binası sayılabilir (Sözen,1984,s.247).

1936 - 1949 yılları arasında, Lütfi Kırdar' ın valiliği ve belediye başkanlığı sırasında, Prost planı uyarınca Yenikapı - Unkapanı arasında uzanan Atatürk Bulvarı yapılıyor. 1948 de Lütfi Kırdar' ın görevi bırakması ve Prost planının büyümeyen bir kent planlaması olduğu görülmesiyle işler yarım kalıyor, fakat bu arada Tarihi Yarımada' da 1148 adet yapı yıkılmıştır artık (Tekeli,1993,s.30-32).

1950 -60 yılları arasında ise bu defa Menderes dönemi hükümetinin siyasal amaçlı operasyonu gündeme geliyor. Trafikçi rahatlatmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek amacıyla Tarihi Yarımada sınırları içinde yollar genişletiliyor, yenileri açılıyor, buna bağlı olarak binalar yıkılıyor. Kenti güzelleştirme programı içinde de Hausmanncı bir anlayış doğrultusunda camilerin etrafı açılmaya çalışılıyor. Bu sırada yıkılan yapı sayısı da 7289 adete ulaşıyor (Tekeli,1993,s.30-32).

Tarihi Yarımada' da yapılan, 1980 sonrası yıkım çalışmalarına örnek olarak da Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı dönemine rastlayan, Eminönü - Ayvansaray arası Haliç bandında yapılan yıkım çalışmaları gösterilebilir.

İmar hareketleri

Cumhuriyet sonrası Tarihi Yarımada'da yol açma amaçlı yıkımlar sırasında Henri Prost' un İstanbul için hazırladığı imar planı esas alınmıştır. Bu planın ana hatları ise 1943 yılında İstanbul Belediyesi' nin, Cumhuriyetin 20. yılı onuruna yayınladığı *Güzelleşen İstanbul*'da şöyle açıklanıyor (İstanbul Belediyesi,1943,s.4):

"1. Şehrin kıymetli esas ziynetlerini teşkil eden ve her biri başlı başına değer biçilmez bir hazine mahiyetinde olan milli ve tarihi abidelerin etrafı zevksizce ilave edilmiş bir takım binalarla sarılı bulunuyor, bu kötü manzaralı binaları yıkarak abideleri meydana çıkarmak, buldukları yerleri tanzim etmek."

"2. Mevcut yolların bir kısmı şehrin sahası, iktisadi ve coğrafi vaziyetiyle uygun değildir. Bunları ıslah ve tanzim eylemek"

"3. Bilhassa son asırlar içinde dar sokaklarda sıhhat, estetik gibi ictimai, medeni kaidelere aykırı olarak birbirini üstüne yıkılacak şekilde sıkışık, hava ve ışık alması imkansız binalar yapılmış ve bu suretle bir takım gayri sıhhi mahalleler vücuda gelmişti. Bu mahalleleri hava ve ziya alabilecek şekle getirmek, küçük çocuklara oyun ve hareket imkanlarını temin etmek üzere geniş, bol sahalara ayırmak, bunları yerine göre park yerine göre spor sahası halinde tanzim etmek."

"4. Bu günkü hayatın icaplarına uyarak şehirlinin yaşayışına daha sıhhi, daha iktisadi bir cereyan verebilmek için şehri imkanın müsaadesi nisbetinde, aykırı mütaka ve sahalara ayırmak; iskan, ticaret, sanayi vesaire..."

"5. Bütün bu esaslardan başka ve bütün bunların üstünde dikkat edilecek bir nokta var: İstanbul' un her bakımdan ayrı ayrı kıymeti haiz olan bütün hususiyetlerini muhafaza etmek, hatta bunların inkişafına meydan bırakmak lazımdır. Bütün tarihi Türk eserlerini kıymetlendirmek ve Boğaziçi, Haliç, Kağıthane, Çamlıca, Kurhalidere, Adalar gibi mevkileri hususiyetlerinin icaplarına göre şekil ve ihtiyaçları göz önünde tutarak tanzim eylemek, umumiyet itibariyle İstanbul' un silüetini muhafaza etmek."

5.Haziran.1939 tarihinde devrin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü Nafia Vekaletini ziyaretinde Prost planı hakkında Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy'dan gerekli açıklamaları alarak planı inceliyor ve aynen uygulanmasını istiyor:

"Reisi Cumhur İsmet İnönü, 5.Haziran.939 tarihinde Nafia Vekâletini teşrif buyurarak Başvekil Refik Saydam, Adliye Vekili Fethi Okyar ve Maarif Vekili Hasan Ali Yücel hazır oldukları halde Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy tarafından Şehircilik mutemessisi Bay Prostun ihzar etmiş olduğu İstanbul şehrinin Beyoğlu ve İstanbul semtlerinin müstakbel imar şekline aid nazım plânı hakkında verilen izahat üzerine lâzımgelen tedkiklerde bulunmuş ve nazım plânın İstanbul şehrinin ihtiyaçlarına uygun olduğunu tasvip ve aynen tatbikini emir buyurmuşlardır.

5.Haziran.1939

Nafia Vekili

Yapı ve İmar İş reisi

İmar fen hey'eti Md.



Bu esaslardan yola çıkılarak Tarihi Yarımada' da bu dönemde Eminönü meydanında Yenicami' nin etrafının açılması amacıyla çevredeki binalar istimlak edilerek yıkılıyor, Mısırçarşısı istimlak edilerek "yeniden tamir ve ihya" ediliyor. Mısırçarşısı' nın restorasyonundaki amaç yine Yenicami' nin arka cephesinin açılması ve tanzim edilmesidir (İstanbul Belediyesi,1943,s.6) (R.1.9 - R.1.10).

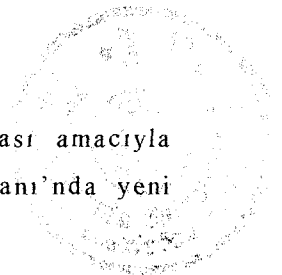


R. 1.9 MISIRÇARŞISI RESTORASYON ÖNCESİ (İstanbul'un Kitabı).

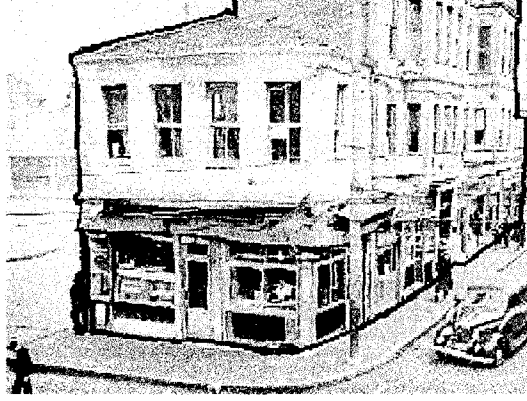


R. 1.10 MISIRÇARŞISI RESTORASYON SONRASI (İstanbul'un Kitabı)

Bu dönemde Tarihi Yarımada sınırları içinde Atatürk Bulvarı'nın açılması amacıyla Saraçhane Meydanı'ndan Unkapanı'na kadar olan bölgede, Sirkeci Meydanı'nda yeni



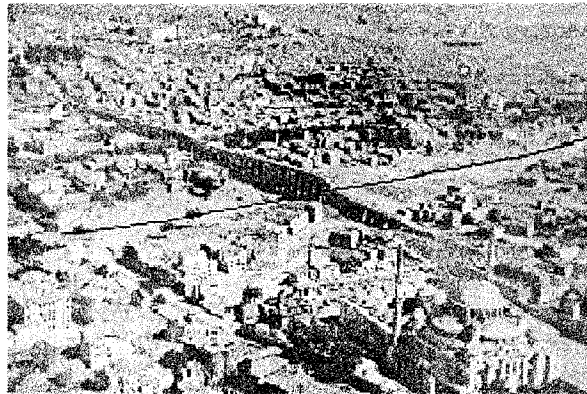
yapılan tren istasyonu çevresinin düzenlenmesi için, yıkımlar yapılıyor (İstanbul Belediyesi,1943,s.18) (R.1.11.-R.1.12.-R.1.13.). Beyazıt meydanının Beyazıt külliyesi tarafında meydan düzenlemesi amacıyla binalar istimlak edilerek yıkılıyorlar (R.1.14).



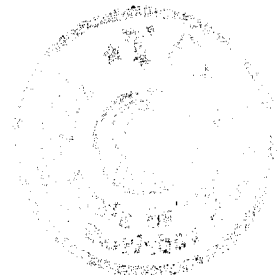
R. 1.11 SİRKECİ GAR ÖNÜ YIKIM ÖNCESİ (İstanbul'un Kitabı).

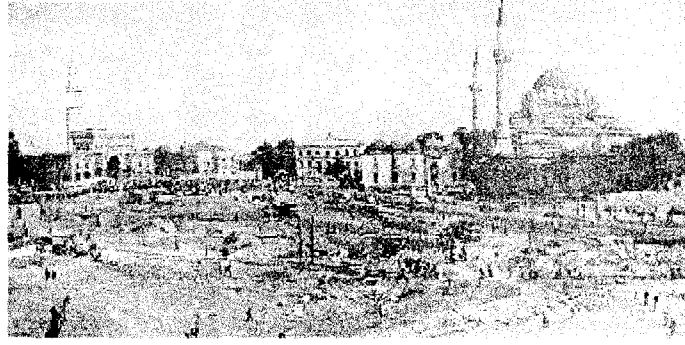


R. 1.12 SİRKECİ GAR ÖNÜ YIKIM SONRASI (İstanbul'un Kitabı).



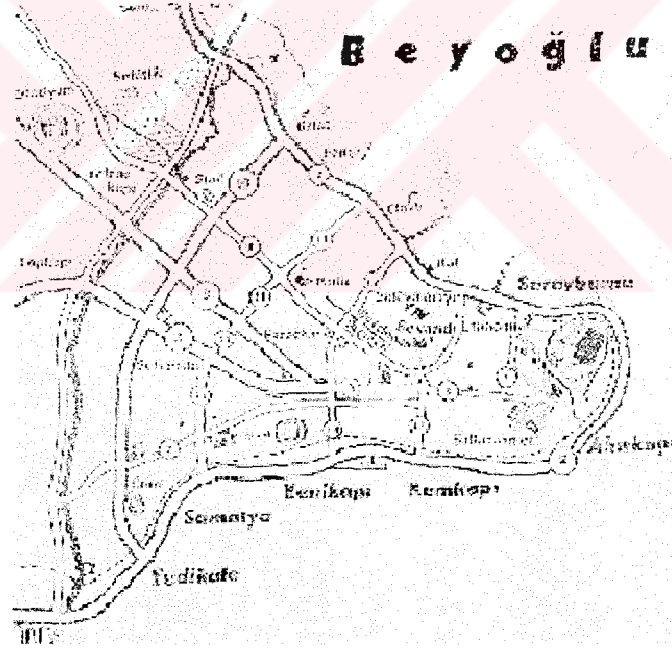
R. 1.13 ATATÜRK BULVARI YIKIM ÇALIŞMALARI (İstanbul'un Kitabı).





R. 1.14 BAYEZİT MEYDANI YIKIM ÇALIŞMALARI (İstanbul'un Kitabı).

Asıl geniş çaplı yıkımlar Menderes dönemi hükümetince 1950'li yıllarda gerçekleştiriliyor. Bu dönemde Prost'un hazırlamış olduğu plan doğrultusunda alınan kararlarla Tarihi Yarımada sınırları içinde yollar genişletiliyor ve yeni yollar açılıyor. Yeni açılan yolların başlıcaları; Marmara sahil yolu, Millet Caddesi, Ordu caddesi, Divanyolu, Vatan Caddesi, Aksaray - Yenikapı Caddesi (Atatürk Bulvarı'nın devamı) ve Eminönü - Unkapanı arasında açılan haliç Sahil yolunun bir bölümüdür (R.1.15.).



R. 1.15 1950'Lİ YILLARIN YENİ AÇILAN YOLLARI (İstanbul'un Kitabı).

Atatürk Bulvarı'nın alt ucunu teşkil eden Yenikapı - Aksaray bağlantısının batısında bir "fuar sahası" düşünülmüş, burasının zamanla bir kültür park haline getirilmesi, içinde spor tesisleri, sinemalar, açık hava tiyatroları ve 60.000 kişilik bir stadyum yapılması planlanmış.

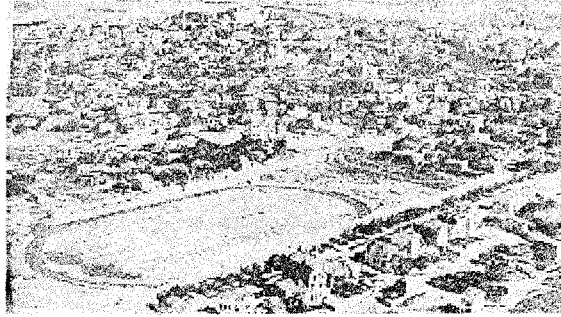
Unkapanı - Eyüp arasında yapılması düşünülen ve o dönemde sadece Eminönü - Unkapanı arası gerçekleştirilen yol Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı sırasında 1980 lerde gerçekleştiriliyor. Bu yolun Menderes döneminde planlanması yine Prost'un

planlarına paralel olarak yapılıyor. Kentin Haliç 'in karşı tarafında kalan Beyoğlu yakası Kasımpaşa' da yeni bir köprü ile yarımada, buradan da Fatih Bulvarı ile Marmara' ya bağlanıyor, böylece Beyoğlu yakası yapılacak olan 100.000 kişilik stadyuma bağlanmış oluyor. Planlanan Haliç Sahil Yolu Ayvansaray' da sahilden ayrılarak içeriden devam ediyor, bu noktadan Defterdar' a yapılacak olan 3. köprü ise Beyoğlu ve Abide-i Hürriyet üzerinden Mecidiye köyüne uzanıyor (İstanbul'un Kitabı, ,s.52).

"... Eyüp' ten geçen korniş yolu Abide-i Hürriyet üzerinden, Mecidiye köyüne ve buradan da büyük boğaz köprüsüne ulaşacaktır."

Görüldüğü gibi bugünkü 3.Haliç geçişi ve çevre yolları bağlantıları daha o yıllardan, farklı amaçlara hizmet amacıyla planlanmış, yapılamayan kısımları değişen yönetimler tarafından daha sonraki yıllarda, planlandıkları amaçların dışında gerçekleştirilmiştir.

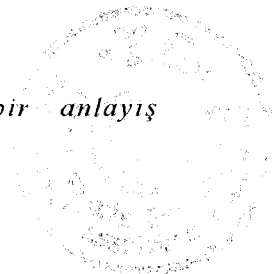
Bu dönemde gerçekleştirilen bu yolların dışında, yapılması planlanan fakat gerçekleştirilmeyen bazı önemli yollar arasında ise; Yedikule - Balat arasında düşünülen Yeni Bulvar ve Samatya - Cibali arasında planlanan Fatih Bulvarıdır (İstanbul' un Kitabı, ,s.52). Yeni Bulvar Sahil yolundan başlayarak surlara paralel giden ve Haliç' te Haliç sahil yoluna bağlanan bugünkü Vatan caddesi genişliğinde bir bulvar olarak planlanmış, üzerinde biri Samatya' ya yakın (Yedikule arkalarına düşen bir yerde), diğeri de Edirnekapı' da Aetios sarnıcının olduğu yerde iki adet stadyum düşünülmüş (R. 1.16.).



R. 1.16 AETİOS SARNICI YERİNE YAPILAN SPOR SAHASI (İstanbul'un Kitabı)

" İstanbul iki milyonluk bir şehir olsa ve her 20 kişiye bir vasıta isabet etse, işte yüzbin vasıta..." Bunun için yollar geniş tutulmuş. Millet caddesi örnek alınırsa 14 er m.lik iki hat halinde ve her hatta 4 er şerit var.

"... Fatih' in askerleri bu kapıdan girmişlerdi, şimdi medeni bir anlayış girmektedir..."



"... eski viran mahalleler tarihe karışmıştır...iki burcun arasında durup da bakarsanız gözünüzün alabildiğine uzaklıktaki insanları görürsünüz..." (İstanbul'un Kitabı, , s.52)

Bu iki tanımlamadan da görüldüğü gibi bu dönemde medeni bir anlayış olarak tanımlanan imar hareketi sonucunda, Hausmann tarzı bir anlayış ve tutum ile Tarihi Yarımada'nın karakteristik yol dokusu ve yapılanma biçimleri '*daha sıhhi ve iktisadi*' olan yeni yolların yapımına kurban edilmiş, kentin karakteristik yapısı gelecekte ulaşılaması planlanan araç sayısı baz alınarak geniş arterlerle parçalara ayrılmıştır.

Tarihi Yarımada yeni planlanan fonksiyonlara uydurulmaya çalışılacağına eski doku ve yapılanma biçimlerinin özellikleri göz önünde tutularak ona uygun fonksiyonlarla, sağlaştırılarak kullanılması, ayrıca daha o dönemden başlayarak sular içinde kalan Yarımada için tutarlı bir koruma planı yapılması en doğru yöntemdi. Ne var ki yapılan tüm yanlış uygulamaların getirdiği olumsuz sonuçlar bile doğru olanın görülmesine fayda etmemiş, kent dokusu rant ekonomisinin kurallarına terk edilmiştir.

Ayrıca bu sırada Beyazıt - Divanyolu hattının genişletilmesi sırasında Sultan Mahmut Türbesi geriye çekilmiş. Ankara caddesi genişletilirken bazı binaların bahçeleri traşlanmış. "*...vilayet civarında istimlak edilen binalar ve geriye kalan adalar yeni mimaride inşa edilmek suretiyle güzelleştirilecektir*". (Marif müdürlüğü duvarı 5 m. geriye alınmış) (İstanbul'un Kitabı, , s.42) (R 1.17.).



R. 1.17 MAARİF MÜDÜRLÜĞÜ (İstanbul'un Kitabı).



1988 Planı ve Eleştirisi

İstanbul Tarihi Yarımada'nın tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve gelecekteki gelişmesini planlamak amacı ile bu çalışmanın yürütüldüğü yıllar içinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce bir plan hazırlanmıştır. Geçen süre içinde, 1994 yılında bu plan iptal edilmiş olsa da, Yarımada için üretilen son plan olduğu ve 6 yıl gibi uzun bir süre gündemde kaldığı için, çalışmada bu plana değinmenin ve alınmış kararların bazıları üzerinde durmanın yerinde olacağı düşünülmüştür. Diğer bölümlerde tesbit edilen sorunların ve bu sorunlara bağlı ortaya çıkan bozulmaların eski yıllarda olduğu gibi, söz konusu 6 yıl süresince 1988 Koruma Planı'na rağmen devam etmiş olması, tesbit edilecek aksaklıkların ileride hazırlanacak koruma planında benzer hatalara düşülmemesi açısından bu incelemeyi gerekli kılmaktadır.

1988 yılında yapılan Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı Raporunda belirtildiği gibi, planlamanın hedefi üç ana grupta toplanmış ve özetle aşağıdaki kriterler doğrultusunda kararlar alınmıştır.

KENTSEL FONKSİYONLAR

Tarihi Yarımada'nın "bir merkezi iş alanı ve kentsel yığılma yeri olmasını engellemek amacıyla yerleşik nüfusu ile bütünleşmiş, yaşayan bir tarih, kültür, turizm, ticaret ve rekreasyon alanı" olması planlanmıştır. bu amaçla saptanan stratejik alt hedefler ise aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

Tarihi Yarımada'nın yapı ve yapı potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat,depolama) fonksiyonlarından arındırılacak tarihi kesimlerinde (hanlar bölgesi, haliç kıyı iskelesi) kültür turizm rekreasyon ve ilgili ticaret kuruluşlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması; Aksaray'da var olan merkez potansiyelinin, kültür fonksiyonları ile birleştirilmesi ve geliştirilmesi,... (Özdeş,1988,s.2).

Aksaray'da bölgesinde oluşan potansiyel, bölgenin uzun yıllar koruduğu konut fonksiyonunun, giderek bir oteller bölgesine dönüşmesi ve turizm fonksiyonu ile ticaret fonksiyonunun karışması sonucunu doğurmuştur. Günümüzde bölgede kat adetleri Yarımada'da olmaması gereken bir seviyeye, 6-7 kata ulaşmış, yoğunluk buna bağlı olarak artmış, bölgedeki zemin katların bir çoğu ticaret fonksiyonuna dönüşmüştür. Ticaret artık bölge sokakları üzerine taşmaya başladığından, bölgenin turizm potansiyeline hizmet eden bir konaklama alanı, yada semt pazarı alanı olduğu artık ayırdedilemez konumdadır. Bölge yoğunluk ve işlevsel değişime bağlı bozulmaların güzel bir örneğini teşkil etmektedir.

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

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

Surların ve çevrelerinin öncelikle yerleşik nüfusun spor ve yeşil alan gereksinimleri gözetilmek üzere, yine, kültür, turizm ve rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi (Özdeş,1988,s.2).

ULAŞIM

Hedeflenen gelişmeyi karşılayacak nitelikte ve kalitede bir ulaşım ağı amaçlanmış ve bu görüşten yola çıkarak:

Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği en etkili biçimde yarımada dışına atabilecek 'by-pass' ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması, Kara, deniz ve demir yollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içinde ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi, Tarihi Yarımada'da yayanın tartışmasız üstünlüğüne dayalı, taşıttan arındırılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması ve özenle geliştirilmiş yaya dolaşım ağları ile bütünleştirilmesi,... (Özdeş,1988,s.3).

ulaşım probleminin çözümünde hedef alınmış

Önerilen by-pass yolların Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği dışarı atması düşünülerek planlandığı belirtilmekle beraber, aynı yolların Yarımada'ya fazladan trafik yükü getirmesi olasılığı göz ardı edilmekte gibidir. Önerilen yollar ve köprüler dörder şeritli, dar olmayan ve Yarımada'yı birçok noktadan delegecek boyutta arterlerdir (Özbeyoğlu, 1993, s.73). Düşünülen söz konusu yolların birçok önemli Bizans ve Osmanlı yapısının yakın çevresinden geçeceği, bu yapıların fiziksel tahribata uğramasalar bile, Aksaray Valde Sultan Camisi örneği gibi görsel algılanmaları ve Tarihi Yarımada'nın doku bütünlüğü açısından sakıncaları olacağı kesin gibidir.

GÖRSEL YAPI - MEKAN DÜZENİ

Yarımada'nın büyüleyici görünüş ve imajının korunması ve olumsuz gelişmelerden arındırılması, yeni işlevlerin tutarlı mekansal düzenlemeler ile güçlendirilmek istenmiş. Kıyıların, vadilerin, yamaçların, sırtların ve tepelerin doğal form elemanları olarak potansiyellerinin, mevcut ve gelecekteki yapılaşmaya yansıtılması düşünülmüş,

Söz konusu topografik öğeler, yeni yapılanma sonucunda artık algılanabilirliklerini kaybetmişler, tersine bu yeni yapılar farklı bir topografya oluşturmuşlardır. Gelecekteki

yapılaşmaya bu oluşumun yansıtılması, belki de topografyanın hala algılanabildiği alanları da, diğer olumsuz örneklerle benzetmesi tehlikesini doğurmaktadır. Ayrıca bir bütün olarak korumaya alındığı söylenen Tarihi Yarımada'da gelecekteki yapılaşmadan söz etmek yarımada'nın ahala yapılaşmaya açık bir alan olarak görüldüğü düşüncesini göstermektedir.

Tarihi Yarımada'nın çevreden olduğu kadar kendi içinden de görünüp algılanmasını sağlayacak, nirengi ve canlı kentsel aktivite mekanları ve odakları ile bütünleşen bir görsel bağlantı ağının oluşturulması

Tezin siluet-vistalar ilişkisinin işlendiği bölümünde bu sorunun önemine değinilmiş, vistaların bugünkü görünüşleri açısından olumsuzlukları vurgulanmıştır. Bu olumsuzlukların ortadan kaldırılması ilk etapta yapılması gereken önemli bir konudur. Daha sonraki aşamada bu vistaların birbiri ile olan ilişkilerini sağlama çalışması yapılması, ve vistaların görünüşlerini bozan yeni yapılanmaların nasıl ıslah edileceğinin düşünülmesi gereklidir.

Tarihi Yarımada'nın kıyı ile, denizle fonksiyonel olduğu kadar görsel olarak da kıyı boyunca elde edilmiş olan açık alanlarının uygun yerlerde, estetik kalitesi yüksek, tarih ve kent kültürü ile tutarlı görünümde alanların, odaklar olarak geliştirilmesi

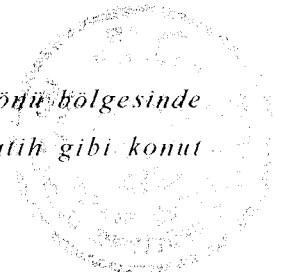
Kıyı bölgesinde elde edilmiş alanlar, kente yeşil ve deniz ilişkisi sağlanmak felsefesiyle ve bu uğurda birçok eski eserin ve mimarlık örneğinin feda edilerek elde edilen alanlar olduğu için, buraların değerlendirilmesinde yapılanmaya kesin olarak kapalı çözümler aranmalıdır.

Bu ana prensipler takip edilerek:

Olumsuz gelişmelere yol açacak işlevlerin yasaklanması söz konusu-imalat,depo ve benzeri zararlı fonksiyonlar engellenecek, bu alanlardan tarihi ve sivil mimari değeri olanlar (Hanlar bölgesi, Cankurtaran, Süleymaniye, Zeyrek gibi) turizm-ticaret ve pansiyon -konaklama olarak kullanımı,

Bu önemli vista bölgelerinde turizm ve ticaret fonksiyonlarının kent üzerindeki ve tek yapılardaki olumsuz etkilerini düşünerek, hanlar bölgesi gibi özgün fonksiyonu ticaret olmayan bölgelerde bu tarz çözümlere daha mesafeli durmak gerekebilir

Sakıncalı fonksiyonlardan arındırılan konut bölgeleri ise özellikle Eminönü bölgesinde rehabilitasyon sonrası konut pansiyon alanı, özel niteliği olmayan Fatih gibi konut alanlarının iyileştirilip donanım sağlanarak korunması,



Müze kent' e dönüşmesin diye yerleşik nüfusun karakteristik yapı ve yerleşme dokusu ile korunması, geliştirilmesi (Özdeş,1988,s.4).

Karakteristik nüfustan 1998 yılında söz etmenin ne derece doğru olduğu düşünülmelidir, bu yörelerde nüfus yapısı 1965-70 den sonra çok değişmiş, Yarımada'nın karakteristik nüfusu kentin başka bölgelerine kaymışlardır. Eminönü'nde bir konut bölgesinden bahsetmek artık çok zordur. Bu bölgede eskiden konut olarak kullanılan yapıların büyük çoğunluğu artık işhanlarına dönüşmüş durumdadır.

Paralı otoparklar yapılacak, gelişigüzel park yasaklanacak hatta yarımada içinde otomobil kullanımı sınırlandırılacak, toplu taşıma ağırlık verilecek - by pass arterler ile yükün merkeze girmesi engellenecek (Özdeş,1988,s.5).

Paralı otoparklar yaparak ve gelişigüzel park yasaklanarak Yarımada'nın trafik sorununa çözüm getirmek pek kolay görülmemektedir. Otoprakların varlığı taşıtların doku içine girmesini teşvik edici bir unsur olabilir. Toplu taşıma ağırlık vererek, taşıtların Yarımada içine girişini engellemek daha uygun bir çözüm olacaktır.

SİLÜETE YÖNELİK KARARLAR

*siluetin korunması için tepe ve sirtlarda yapılaşma ölçeği silüetin temel ögesi olan cami külliye ve benzeri anıtların dominant etkisini bozmamak amacıyla mütevazı ölçülerde tutulması, tarihi eserlerin çevresinin mutlaka açılarak değil çevre yapılaşması ve doku karakteri ile bütünleştirilerek düzenlenmesi, gereken yerlerde kent mobilyası ile gereken yerlerde **maskeleme ve kozmetik iyileştirme** ile gereken yerlerde de tamamen kötü yapılaşmadan arındırılması (Özdeş,1988,s.5).*

Bu gibi alanlarda artık “maskelemek ve kozmetik iyileştirmek” olarak adlandırılan cephe düzenlemeleri yerine tamamen kötü yapılaşmadan arındırma seçeneği en doğru çözüm olarak görülmektedir. Silueti belirleyen yapılaşma biçimlerinin etkisini bozmamak için yapılaşma ölçeğinin mütevazı ölçülerde tutulması şu güne kadar mümkün olmamıştır. Bu planın da koruma amaçlı yapılmış olmasına rağmen kat adetlerinde yükselmeye göz yumar nitelikte olması (bkz. s.133), siluetin bozulmasının gelecekte engellenmenin mümkün olmayacağını göstermektedir.

ULAŞIMA YÖNELİK ALTERNATİFLER

By - pass kavramı çerçevesinde özellikle Fatih kesiminde zaten var olan konsantrik ulaşım parçaları geliştirilmesi, Haliç üzerine iki yeni köprü ile Beyoğlu yakası ile İstanbul metropoliten alanı bağlantısı, Beşiktaş -Samatya bağlantısından - koruma - imar planı hedefleri açısından - daha uygun bir alternatif olarak görülmüş,

İkinci alternatif 'Divanyolu' nun Beyazıt'tan başlayarak Sultan Ahmet meydanına kadar yayalaştırılması, (Özdeş,1988,s.7).

Üçüncü alternatif ise yayalaştırmanın daha da vurgulanması için ikinci alternatife ek olarak Sultan Ahmet Meydanı - Topkapı Sarayı yaya bağlantısının Sultan Ahmet Meydanından geçirilen Kumkapı - Sirkeci bağlantısının altında geniş bir rampa ile mümkün kılınması düşünülmüş (Özdeş,1988,s.8).

Yukarıdaki ulaşım alternatifleri arasında sayılan Haliç üzerine iki yeni köprü ve yeni by-pass arterlerin düşünülmesi aslında korumanın amacına biraz ters düşen kararlar olarak göze çarpmaktadırlar. 1950'li yıllarda kentin gelişmesi ve buna bağlı olarak araç sayısının artacağı hesaplanarak açılan geniş arterlerin o dönemde koruma açısından ne denli hasar verici olduğu görülmüşken, tekrar yeni arterlerle Yarımada'nın dokusunu zorlamanın doğru olmadığı düşünülmeli. Açılacak yeni köprülerin genişliklerinin dört izli olarak planlanmış olması, bunlara bağlanması düşünülen yolların genişliği konusunda fikir vermektedir. Tarihi Yarımada içine giren her yeni arter araç yükü, otopark sorunu ve ulaşım kolaylıklarının getirdiği fonksiyonel değişiklikler demektir.

TARİHİ YARIMADA KORUMA NAZIM PLANI İLKE VE KARARLARI

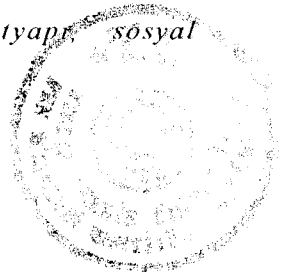
10 madde olan karar özetle:

1/1000 yada 1/500 koruma amaçlı imar planı yapılanı kadar 1/5000 ölçekli koruma nazım planı geçerlidir (Özdeş,1988,s.10)..

1/5000 ölçekte koruma planı yapmak sakıncalı bir yaklaşım. Tarihi yarımada kadar önemli bir bölgenin koruma planlaması tam tersine 1/500 ölçekten başlayarak yapılması daha doğru bir yaklaşımdır. Yarımada içinde imar adına atılacak her adımın, önce yakın çevreyi, sonra da silueti önemli bir şekilde etkilediğini göz ardı etmemek gerekir. Adliye Sarayı önünde yer alan otelin kendi içinde ilk etapta 'çevresinden yüksek bir yapı' etkisinin, silueti Marmara'dan bakışta, Ayasofya ve Sultan Ahmet Camileri arasından ne denli kötü etkilediği ve Yarımada'nın üçüncü boyutta dokusunu nasıl zedelediği açıkça görülmektedir.

Tarihi Yarımada bütün olarak korunacak. 560.000 nüfuslu yaşayan bir kent parçası olarak hedeflenen karakterine uygun düzenleme ve sınırlı ölçüde bütünleyici ve dolgu niteliğinde yeni gelişmelere açık tutulacak.

Kentsel nüfus ve yapılaşma yoğunluğu dondurulacak. Siluet, altyapı, sosyal donatım, çevre düzenlemeye bağlı olarak gereğinde azaltılacak.



Zararlı imalat ve depolama dışarı çıkarılacak, yerlerinde boşalan yapı stoğundan azami yararlanılarak onarılıp sağlıklılaştırılacak ve konut - pansiyon olarak yararlanılacak (Özdeş,1988,s.10).

Tarihi Yarımada'nın bir bütün olarak korunması düşünülürken, dolgu niteliğinde yeni gelişmelere açık tutulması düşüncesi sakıncalı bir yaklaşım olarak görülmektedir. Konut olarak planlanmış ve kullanılmış olan yerler konut olarak, ticaretolarak kullanılmış olan alanlarda ticaret olarak kullanılmalıdır. Bu fonksiyonlar karıştığı ve orijinal haliyle korunamadığı, konut alanlarına ticaret ve imalat karıştığı, bu alanlarda konut yaşamının sürdürülmesi, söz konusu imalat ve ticaret fonksiyonlarının verdiği rahatsızlıktan dolayı zorlaştığı için bugünkü sağlıksız durumun oluştuğu göz ardı edilmemesi gerek önemli bir noktadır.

Yarımada içinde sosyal donatılar yerleşik nüfusa hizmet etmeye yönelik olacaktır. Zorunluluk olmadıkça Yarımada dışına hizmet veren donatılara izin verilmeyecektir. Varolan donatıların (hastahane, üniversite, merkezi yönetim kurumları) genişlemesine izin verilmeyecek, buradan ayrılan kurumların yerine kültür, turizm, rekreasyon ve bağlı ticaret-yerleşme-donatım fonksiyonları getirilecektir (Özdeş,1988,s.10).

Bu bölge zaten sürekli ticaret, imalat baskısı ile değişime uğrayıp tanınmaz hale gelmiş durumdadır. Konut bölgeleri olarak yıllarca kullanılmış olan alanlar bu gün ticaret fonksiyonunu yüklenmiş halde, bu yüzden birçok yapı yeni fonksiyonlara cevap veremediği için yıkılmış veya tahrip olmuş durumdayken; hanlar bölgesinde birçok tarihi han yine yanlış kullanım biçimleri yüzünden şekil değiştirmişken hastahane ve üniversite gibi tarihi yarımada da konumlanması eskiye dayanan ve yarımadanın karakteristiğine katkıda bulunan kurumları buradan çıkarmak ve yerine başka fonksiyonlar yerleştirmek bu yapıları da benzer bir sona götürme olasılığını beraberinde getirecektir. Kaldı ki Tarihi Yarımada'nın üzerinde konumlanan birçok fonksiyon bölgesi Bizans'tan bugüne kadar aynı şekilde varlığını sürdürmüş, kent kültürünün birer parçası olan bölgelerdir.

TKTV Yüksek Kurulu tarafından tescil edilen koruma sınırları içinde mevcut yapılaşmaya müdahale ve yeni yapılaşma 2863 no.lu yasa kapsamında olmakla beraber çevre fonksiyonel ve mekansal ilişkiler gözetilerek gerçekleştirilecek.

Siluet titizlikle korunacak, bu kapsamda Haliç, Marmara kıyıları ile siluet üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silueti şekillendiren külliye ve anıtların çevresinde ayrıntılı proje çalışmalarına bağlı özel yapılaşma koşulları uygulanacaktır (Özdeş,1988,s.10).

Korunması öngörülen silüet artık korunacak halde değil ne yazıkki. Silueti sadece tarihi yarımada'yı 3.boyutta sınırlayan kontur olarak ele almak doğru bir yaklaşım tarzı değil. Bu güne kadar planlamalarda bu yanlış sıklıkla düşülmüş. Tarihi yarımada'nın yapılanması ortalama kot olarak sürekli yükselmiş. Bu nedenle özellikle Haliç'e bakan yamaçlardaki normalden yüksek olan yapılanma silueti olumsuz yönde etkilemektedir. Tarihi yarımada'da artık özellikle üçüncü boyutta bir restorasyona doğru yönelmek doğru bir çözüm olacaktır.

Yukarıdaki alıntı paragrafta "külliye ve anıtların çevresinde özel yapılaşma koşulları uygulanacak" ifadesi, yarımada'nın hala bir yapılaşma alanı yada yapı arsası gibi görüldüğünü düşündürmektedir.

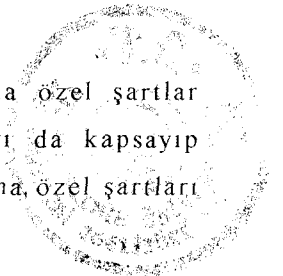
TKTV Yüksek Kurulu tarafından belirlenen sit alanları 'izole' alanlar yerine uzak ve yakın çevresi ile fonksiyonel ve görsel olarak bütünleşen, yaşayan ve birbirleri ile - yarımada ile bütünleşen bir biçimde düzenlenecektir. Buralarda tarihi külliye ve anıtlarla bütünleşen canlı kentsel aktivite odakları kültür, rekreasyon, turizm, ticaret merkezleri geliştirilecek ve birbirine bağlanacak (Özdeş,1988,s.10).

Söz konusu bu sit alanlarının Tarihi Yarımada içinde artık adacıklar halinde kaldıkları düşünülürse hedeflenen amaca ulaşmak kolay olamayacaktır. Bu alanların uzak çevreleri ve Yarımada'yla bütünleşmeleri, çevrelerinin yeni ve plansız yapılaşma ile sarılmış olmalarında dolayı artık mümkün değildir. Bunu sağlamanın yolu bu yanlış yapılaşmayı zaman içinde ortadan kaldırmak olabilir, ancak bu da pratik olarak, bu yanlış yapılanmanın boyutları iyice büyüdüğü için, artık imkansız değilse bile çok zordur. Yarımada içinde yeni ticaret merkezleri geliştirilmesi de uygun bir çözüm olarak gözükmemektedir. Daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi ticaret merkezlerinin her bölge içine sızmış olması Yarımada'nın en önemli bozulma nedenlerinden biri olarak görülmelidir.

Tarihi Yarımada sit alanları genelde 3 kategoride sınıflanarak:

2863 ve 3386 sayılı yasalarda belirtilmiş niteliklerin çoğuna üstün değerde sahip olan tarihi eserler, külliyeler ve benzer yapıları ve bütünleyici çevrelerini kapsayan alanlar 1. derece koruma alanı olarak kabul edilmiş. Bu alanlarda tescilli olmayan yapılar ve yeni yapılanma için Koruma İmar Planına uygun, 1/200 silüetleri de içeren Büyük Şehir Belediyesi'nce de onanacak avan projelere göre uygulama yapılması şartı istenmektedir (Özdeş,1988,s.11).

Bu alanlarda tescilli olmayan yapılar için ve yeni yapılanma için daha özel şartlar konmalıydı. 'Tescilli olmayan' tanımının tescil edilmemiş eski yapıları da kapsayıp kapsamadığı açık değil. Böyle önemli alanlarda yeni yapılanmanın çok daha, özel şartları



olması gerekirdi. Yapıların parsel büyüklüklerinin korunması, parsel birleştirmeye engel olmak, büyük parsel alanına sahip arsalarda çevredeki yapılanmanın parsel genişliğine uyarak, en azından cephede bu genişlik düzenini korumak gibi.. Zeyrek, Süleymaniye örneklerinde daha önceki bölümlerde incelendiği gibi bu eksikliğin negatif sonuçları görülmektedir.

Yapılaşmanın yenilenmesine karşın yol dokusu ve mekanın geleneksel oranlarının korunmuş olduğu alanlar ve 1.derece bölgeler ile yakın ilişki halindeki bölgeler 2.derece koruma bölgeleri olarak tanımlanmıştır.

Buralarda TAKS ve KAKS parselin içinde bulunduğu alanın ortalama değerini aşamaz. 1.dereceye bitişik yol üzerindeki parseller için yolun iki yanının, parseli içeren ada boyunca hına cephelerine ait 1/200 ölçekli avan proje BŞBB'nca onanmadan uygulama yapılamaz (Özdeş,1988,s.12).

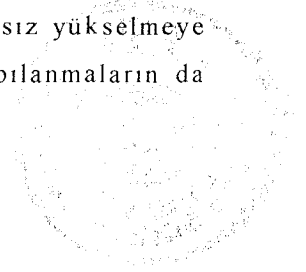
Yenilenen yapılaşmada yol dokusunun ve geleneksel oranların korunduğu bir örneğe rastlamak pek mümkün değil gibidir. Geleneksel oranlardan kasıt açık olarak tanımlanmamıştır. Parselin içinde bulunduğu alanın ortalama değeri, o parseldeki yeni yapılanmanın sayısı oranında artacaktır. Yanlış bir uygulamaya kurban gitmiş alanlarda bu yanlışlığın devamını sağlayacak uygulamalardan uzak durmak doğru bir yaklaşım olacaktır.

Tarihi doku ve mekan oranları özelliklerini yitirmiş fakat 1. ve 2. derecelere ve bu bölgelerdeki anıtlarla ve Yarımada ile ilişkilerinin önemi gözetilerek belirlenen alanlar. Buralarda nüfus ve yapılaşma yoğunluğu arttırıcı uygulamalar yapılamaz. TAKS ve KAKS değerleri de 2.derece bölgedeki gibidir (Özdeş,1988,s.10-12).

Yol dokusu ve mekansal biçimleniş, inşaat stil ve malzemesi açısından özellik taşımayan konut ve konuttan bozma işyeri alanları özel niteliği olmayan yapılaşma alanları olarak tanımlanmakta ve buralarda nüfus ve yükseklik arttırma hariç her türlü yapılaşma serbest bırakılmaktadır.

Ancak sit alanına bitişik yol üzerinde bulunan kesimlerde yapılaşma derecesine göre koruma bölgesi koşullarına uyulması istenmektedir (Özdeş,1988,s.10-12).

Bu alanların da yeniden konut alanları olarak kullanılmaları yanlış olmayacaktır sanırım. Nüfus ve yükseklik arttırma hariç yapılaşmayı serbest bırakan bu karara rağmen, Yarımada'daki yeni yapılanma biçiminin bugüne kadar oluşturduğu kuralsız yükselmeye çözüm düşünülmemiş ve önlem getirilmemiş olması, bundan sonraki yapılanmaların da bu tarz devam etmesi olasılığını düşündürmektedir.



ÖZEL PROJE ALANLARI

Bu alanlar imar planı kapsamında kullanım ve yapılaşma koşulları belirlenemeyecek önemde alanlar özel proje alanları olarak belirlenmiş. Bunlara yönelik ayrıntılı imar planları hazırlanacak, sit alanları bu raporda belirlenen diğer koşullara uygun şekilde planlanacak.

Yarımada'nın tamamının özel proje alanı olarak kabulü ve yapılacak yeni yapıların bu anlayış doğrultusunda, çakılan her çivinin sadece o yapıyı değil, tüm Yarımada'yı birçok faktörden etkilediği kabul edilmelidir. Eleştirmeye alınan paragrafların çoğunda yeni yapılaşmadan bahsedilmesi çok düşündürücüdür.

KENTSEL FONKSİYON BÖLGELERİ

1. Konut Alanları : Tarihi Yarımada'da en geniş alanı konut alanları oluşturmuş. Buralarda konut, pansiyon, konaklama, uygun yerlerde turizm ve bağlı hizmetler ile sınırlı ticaret düşünülmüş. Aşırı trafik ve kamyon trafiği ve gürültü yaratacak ticaret ve eğlenceye izin yok. Bu alanlar içinde mevcut açık alanlar devir, pay kamulaştırma yoluyla yuva , ilkokul, ortaokul, çocuk parkı semt parkı v.b.

Bu alanlarda yoğunlaşma arttırıcı yapılaşmaya izin verilmeyecek Yapılaşma koşulları içinde bulunduğu koruma bölgesi şartlarına uygun olacak (Özdeş,1988,s.13).

Özgün fonksiyonu konut olarak düşünülmüş ve o amaçla yıllarca konut fonksiyonu işlevini yapmış, ancak daha sonra ticaret ve imalat baskısı ile fonksiyon değiştirmiş olan bölgelerin yeniden sağlıklılaştırılarak konut olarak kullanımı özendirilmelidir

2. Ticaret Alanları : Planda ticari fonksiyon ve ticaret amaçlı yapılanmaya ayrılmış bölgeler.

1.Grup Ticaret Alanları : Yakın zamana kadar Merkezi İş Alanı olarak benimsenmiş olan Sirkeci-Eminönü, Unkapanı,Hanlar Bölgesi, Kapalı Çarşı, Beyazıt, Aksaray, ve çevresi. Buralardan 'zararlı' nitelenen imalat ve depolama çıkarılacak; perakende - toptan ticaret ve büro binalarının yer almasına izin verilebilecek (Özdeş,1988,s.14).

Zararlı görülen imalat ve depolama yerine önerilen toptan ticaret ancak ofisler boyutunda kalabileceğine uygun olarak düşünülebilir. Aksi halde toptan ticaretin gereği olarak depolama tehlikesi de birlikte gelecektir

3. Turizm - Konaklama Alanları : Yarımada'ya potansiyel olarak en uygun fonksiyon olan turizm alanlarından öncelikle yapılabilecek olanlar planda belirlenmiş. Bunların dışında imalat ve depolamadan boşalan yerlerde yeni düzenleme ve sağlıklılaştırma ile konaklama ve pansiyon - konut olarak kullanılacak alanlar konut alanları içinde

gösterilmişler. Buralarda yapılaşma Turizm Bakanlığı ilgili yasa ve yönetmeliklerine ve içinde bulunulan koruma bölgesi koşullarına uygun şekilde olacak (Özdeş,1988,s.14).

Burada turizm şartlarına uyma uğruna bölgeye farklı karakterde yapılanmanın girme tehlikesi ortaya çıkıyor. Bugüne kadar yapılan uygulamalarda bunu net bir biçimde tesbit etmek mümkün. Yapılan uygulamalar mevcut yapı potansiyelinin yapısal karakterine uyan turizm fonksiyonlarını adapte etmekten fazla, yapıları ve yeni yapılaşmayı turizm fonksiyonlarına uydurmak şeklinde geliyor.

4. Yönetim - Eğitim - Sağlık Donatım Alanları : Bu alanlar Yarımada ve tüm kente hizmet veren alanlar, ancak yetersiz durumdadır. Özellikle ilk ve orta öğretim alanlarının artırılması gerekli. Yarımada dışına hizmet veren tüm yönetim ve sosyal donatım fonksiyonlarının genişlemesi önlenecek (Özdeş,1988,s.15).

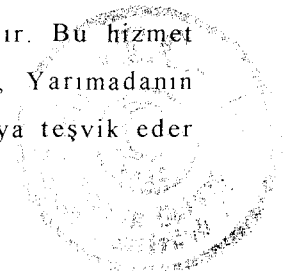
Yarımada dışına hizmet veren yönetim kurumlarının genişlemesi mevcut yapı potansiyelinin yapısal bünyesine uygun fonksiyonlarla değerlendirilmesi şeklinde düşünülebilir. Yönetim birimlerinin Yarımada içindeki oluşumları kentin kuruluşuna kadar dayandığı düşünüldüğünde, bu birimleri Yarımada dışına itmeye çalışmanın varolan özgün fonksiyonel karakterlerin korunamaması tehlikesini yaratmamalı.

5. Açık Alanlar : Genel olarak tüm açık alanlarda o alan ile ilgili faaliyetlerle ilgili WC, büfe, oyun aletleri deposu, beke kulübesi gibi alanı 40m² yi geçmeyen ve h=4 mt yi aşmayan tesislere izin verilebilir.

Yarımada çevresinde dolgu ile kazanılmış alanlarda projesi olmayan kesimlerde toplumun serbest ve eşit kullanımına açık büfe, çay bahçesi, yemek yerleri, çeşme havuz, oyun alanları, açık hava sergi, müzik, otobüs durakları, gezinti motoru yamaç iskelesi gibi tesislere h=6.50 kaydıyla 1/200 veya daha büyük avan projeye uygun olarak izin verilir.

Açık alanlarda 'özel proje alanı' olarak belirlenen kesimlerde ise yukarıdaki sınırlamalar dahilinde projesi ile uygulama yapılabilir (Özdeş,1988,s.15).

Dolgu ile kazanılmış alanlarda toplumun serbest kullanımına açık aktiviteler getirilmesi uygun bir çözüm. Ancak bu alanların bakımlı ve denetimli açık alanlar olarak kullanılması, üzerine yapılacak hizmet birimlerinin ise mutlaka geri alınabilir nitelikli, kurulup- kaldırılabilir pavyonlar şeklinde tasarlanması uygun olacaktır. Bu hizmet birimleri için peşinen h = 6.50 gibi tehlikeli bir şartlanmaya girmek, Yarımada'nın yeniden denizle olan ilişkisini kurmaya çalışırken, bu alanları yapılanmaya teşvik eder nitelikte olacaktır sanırım.



“1/5000 Koruma İmar Planı ve Nazım Plan Raporu” içinde yer alan “Suriçi İmar Planı Koruma Raporu”nda Kuban bugüne kadar İstanbul’un tarihi yapısının tüm çabalara karşın korunamadığını ve daha önce tesbit edilen koruma alanlarının daralıp yok olduklarını belirtiyor.

Eski İstanbul’un özelliğini taşıyan her detay korunabilir ve çağdaş kent yaşamına zenginlik katan kentsel mobilyalara dönüştürülebilir. Tüm tarihi değer taşıyan detayların titiz bir envanteri yapılmalı ve bunların çevre düzenlemesinde birer öge olarak kullanılmalıdır.

“Suriçi önemli bir yoğunluğa sahip, bu nedenle ulaşım ağı yetersiz kalmaya mahkum; bunu yeni yollar açarak değil kısıtlamalar getirerek çözmeye çalışmalıyız” (Özdeş,1988,s.17).

Çok doğru olan bu tesbit yapılan planın hedefleri arasında yer alan yeni arterler ve geçişlerin sakıncalarını doğrular niteliktedir

Koruma bölgesi sınırları, eğer suriçi bu kadar tahrip edilmiş olmasaydı, tüm Yarımada’yı kapsar şekilde olmalıydı. Ancak geç Osmanlı dönemi yangınları ve 1950 sonrası uygulamalar bu olguyu ortadan kaldırdı. Yine de Yarımada bir sit alanı olarak ele alınmalıdır. Marmara, Boğaz ve Haliç’ten bakıldığında hala olağanüstü bir siluete sahiptir ve eski doku ve mimariyi anımsatan ayrıntıları vardır (Kuban,1988,s.19).

Bu imajı sadece anıtsal majör yapılar veriyor. Bunların konumu ve boyutları yeni yapılanma ile bastırılmaz bir durumda; aslında eski fotoğraflar ve bunlarla yanyana konulduğunda, oldukça doğru gözlemlere dayanarak yapılmış olduğunu gördüğümüz siluet gravürleri ile bu anki durum karşılaştırıldığında TÜM KISITLI İMAR İZİNLERİNE RAĞMEN siluetteki bozulma açıkça görülüyor. 1988 imar planı Genel Hükümler bölümü, 13.maddede *“planlama alanında hiçbir yerde max. h = 18.50* m. den, +40 rakımın üzerinde max. 15.50** ve +50 rakımın üzerinde ise max. 12.50*** m. den fazla yapılanmaya izin verilmeyecektir”* denerek mevcut yapılanma için yükselme olanağı sağlanıyor (* 7 kat, ** 6 kat, *** 5 kat).

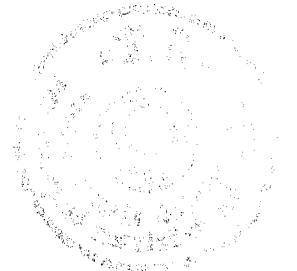
Halbuki 1939 tarihli Prost planında +40 m. rakımın üzerinde 3 kattan fazla yapı yapılamaz hükmü konularak Yarımada’nın siluetinin bozulması engellenmeye çalışılmıştır (İzberk,1993,s.80).

Cumhuriyet sonrası, 1931 tarihinde yapılan istatistik çalışmasına göre bu yıllarda Tarihi Yarımada içindeki 51442 yapının %39,1’ini oluşturan 20129 yapı iki katlı, %38,8’i olan 19977 adedi ise 1 katlıdır. 3 katlı yapılar %16,4 lük oranla 8445 adet, 4 katlı olanlar ise %2,7 oranla 1366 adettir. 5 ve üzeri kat adedindeki yapılar ancak %0,3 oranında ve 117 adettir (İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı,1931/32,s.32).

Bu istatistikten 7-8 yıl sonra Prost planı yapıldığında Tarihi Yarımada henüz “kurtarılmaya muhtaç” değildir ve Yarımada'nın ortalama yapılaşma yüksekliğinin ilerideki olası değişimi tahmin edilerek kat adetleri sınırlamasıyla gerçekten önemli bir karar alınmıştır.

Tarihi Yarımada'nın bugüne kadar çok tahrip edilmiş olduğu acı bir gerçektir. Ancak bu alanda yapılan her uyumsuz yapının sadece kendi yakın çevresini değil, aynı zamanda tüm Yarımada'nın silüetini, bundan sonra yapılacak diğer yeni yapılara bir örnek teşkil ederek de, yarımadaadaki yapılanma karakterini ve buna bağlı olarak tüm dokuyu etkileyeceği düşünülmelidir. Bu nedenle 1988 planı raporunda da Kuban'ın belirttiği gibi, tüm Yarımada'nın sit bölgesi olarak kabul edilmesi, bölgedeki bütün tahribata rağmen, çok önemli ve doğru bir yaklaşım biçimidir.

Nitekim Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu 27/6/1995 tarih ve 391 sayılı kararı ile İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını koruma Kurulu'nun almış olduğu, Tarihi Yarımada'nın tamamının kentsel - tarihi sit, kentsel - arkeolojik sit ve I. derece arkeolojik sit olarak belirlenmesi doğrultusundaki öneri kararını onaylayarak bölgenin geleceği açısından, bundan elli sene önce yapılması gerekeni yapmıştır



2. BÖLÜM- TARİHİ YARIMADA'DAKİ YAPILANMA BİÇİMLERİNİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU, KORUMA SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

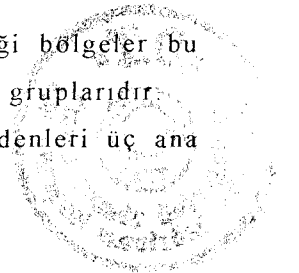
2.1. KONUT ALANLARI

Bu alt bölümdeki örnekler, kentin tarihi boyunca sivil yerleşim bölgeleri olarak kullanılmış, fakat geçen yüzyıllarda büyük yangınlara, günümüzde ise yeni yapılanma ve yıkımlara maruz kalarak hemen hemen tamamen ortadan kalkmış olan ve günümüze ancak bazı yapı adaları halinde ulaşmış bulunan bölgelerden seçilmiştir. Pilot bölge olarak seçilen yerler Süleymaniye çevresi, Zeyrek, Kadırga, ve daha yakın bir dönemin örneği olan ve diğer üç örneğe göre belirgin farklılıklar gösteren Kumkapı-Gedikpaşa yöresindeki yerleşim bölgeleridir.

Süleymaniye çevresi, Zeyrek Pantokrator çevresi ve Kadırga Şehsuvar Sokak ve çevresi ile Cankurtaran Akbıyık civarı bazı yapı adalarında kentin ahşap yapılarından örnekler günümüze kadar kalmayı başarmışlardır. Tarihi Yarımada yaşamı boyunca geçirdiği çok sayıda ve büyüklükteki önemli yangın sonunda, bir zamanlar bünyesinde barındırdığı ve yarımadanın karakteristik dokusunu oluşturan ahşap yapılar zaman içinde yok olmuşlardır. Ayrıca Tanzimat'tan itibaren Batı'da görülen kargir yapılanmanın teşviki, yangın tehlikesi karşısında savunmasız olan ahşap yapılanmanın yasaklanması ve söz konusu ahşap yapıların bakım sorunları da bu yapılanma biçiminin hızla ortadan kalkmasında önemli bir etken olmuştur.

1830 dan sonra kargir yapıların teşviki ve 1882 yılında da bu yapılanma biçiminin yasalaşması ve ahşap yapılanmanın yasaklanmasına rağmen, ekonomik durumu uygun olmayan sakinlerin yaşadığı bazı semtlerde ahşap yapılara göz yumulmuş ve bu tarz yapılanma bir süre daha devam etmiştir (Çelik,1996,s.66). Ancak bu yapıların yer aldığı sokak dokularında artık yenilik başlamış ve sokakların düz hatlar halinde planlanmasına ve yapıların sokaklara taşmamasına dikkat edilmeye başlanmıştır. Yeni yapılanmada, 19.yy da artık çıkmaz sokaklar yoktur. Buna bağlı olarak ahşap yapıların bulunduğu mahallere kolay ulaşım sağlanmakta ve bu sokaklar artık dışa açılmaktadır.Yarımada içinde açılan ve genişletilen yeni güzergâhlarla bağlantıları da kuvvetlenen bu mahallelere 20.yüzyılın yaşam biçimi ve ticaret gibi farklı fonksiyonlar girmeye başlamış, bu fonksiyonlara cevap veremeyen ahşap yapılanma biçimi yerini günümüz yapılarına terk etmişlerdir.

Yukarıda örnek olarak alınan, ahşap yapılanmanın kısmen korunabildiği bölgeler bu ulaşım imkanlarının tam olarak doku içine giremediği alanlarda kalan yapı gruplarıdır. Tarihi Yarımada'daki konut bölgelerinde yapıların korunamamasının nedenleri üç ana başlık altında toplanabilir:



Nüfusun Değişimi

Yerli nüfusun bölgeyi terk etmesi; göç yolu ile buralara kent yaşamına ve bu yapılara yabancı nüfusun yerleşmesi; Süleymaniye’de örneği görüldüğü gibi, bu nüfusun bir kısmının kente çalışmaya gelen bekar insanlar olması ve konutların bekar odaları gibi kullanılması,

nüfus yapısındaki değişikliğin, korunması gerekli alan ve yapılar üzerindeki önemli olumsuz etkisidir.

Yanlış Yeni Yapılanma

Bölgede çeşitli nedenlerle yok olan yapıların parsellerinde restorasyon uygulamaları yerine, farklı karakterdeki yeni yapıların yapılmasına izin verilmesi; bu yapılarda özgün mimarinin oran ve detaylarına yer verilmemesi; parsellerde yer yer birleştirmelere gidilmesi ve böylece büyük taban alanlı ve çok katlı yapıların oluşmasına göz yumulması; rant olanaklarının artması ile eğilimin yeni yapılara doğru kayması, plansız yeni yapılaşmanın korunması gerekli bölgeler üzerindeki olumsuz etkileridir.

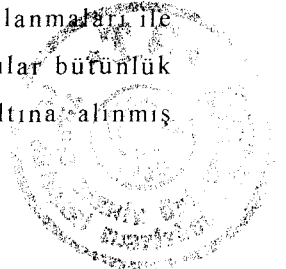
Yanlış Restorasyon Uygulamaları

Yapılan “sözde restorasyon” uygulamalarında ahşap yapıların yerinin betonarme yapıların alması; bu yapıların kat yükseklikleri, doluluk- boşluk oranları, çıkmalar ve saçaklar gibi bölgenin karakterini oluşturan mimari ana unsurlara dikkat edilmemesi; restorasyonlarda kaplama kalınlığı, kat silmesi, pervaz ve pencere açılış biçimleri gibi detaylara sadık kalınmaması,

yanlış yapılan restorasyon uygulamalarının korunması gerekli yapıların tanınmaz hale gelmesinin ve bu yapıların oluşturduğu sitlerin korunamamasının nedenlerindedir.

2.1.1.Süleymaniye

Süleymaniye örneğinde, bölgenin Tarihi Yarımada’nın en önemli vistalarından biri olan Süleymaniye Külliyesi’nin yaklaşım alanında olmasına ve eski kentin ahşap yapılanma biçiminin tipik örneklerini bünyesinde bulundurmasına rağmen konut dokusu bir bütünlük içinde korunamamıştır. 1988 Koruma Planı’nda ‘1. derece koruma bölgeleri’ kapsamındaki bu alan içine uyumsuz yeni yapılar büyük ölçüde girmiş durumdadır. Özgün durumunu koruyan yapıların arasında yer alan bu yeni yapılar parsel büyüklükleri, kat adetleri ve cephe biçimlenişleri ile özgün dokuya yabancı ve uyumsuz biçimde planlanmışlardır (R.2.1.1 - R.2.1.2). 20. yüzyıl başlarına, konak tipi ahşap yapıları ve ahşap işçiliğinin özgün detay örneklerini taşıyan sıra ev tipi yapılanmaları ile gelen bölge son 50-60 sene içinde bu özelliğini kaybetmiş, söz konusu yapılar bütünlük içinde korunamamış, yapı adalarında birbirinden kopuk kalan koruma altına alınmış örnekler bakımsızlık nedeniyle tahrip olmaya bırakılmışlardır.





R. 2.1.1 SÜLEYMANİYE UYUMSUZ YENİ YAPI



R. 2.1.2 SÜLEYMANİYE UYUMSUZ YENİ YAPI



R. 2.1.3 SÜLEYMANIYE KAYSERİLİ AHMET PAŞA SOKAK YAKIN DÖNEM UYUMLU YAPILAR



R. 2.1.4 SÜLEYMANIYE AYNI SOKAKTA UYUMSUZ İKİ YENİ YAPI

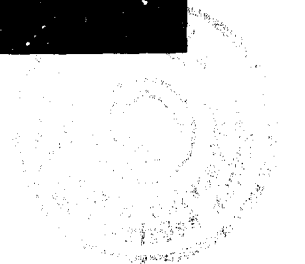


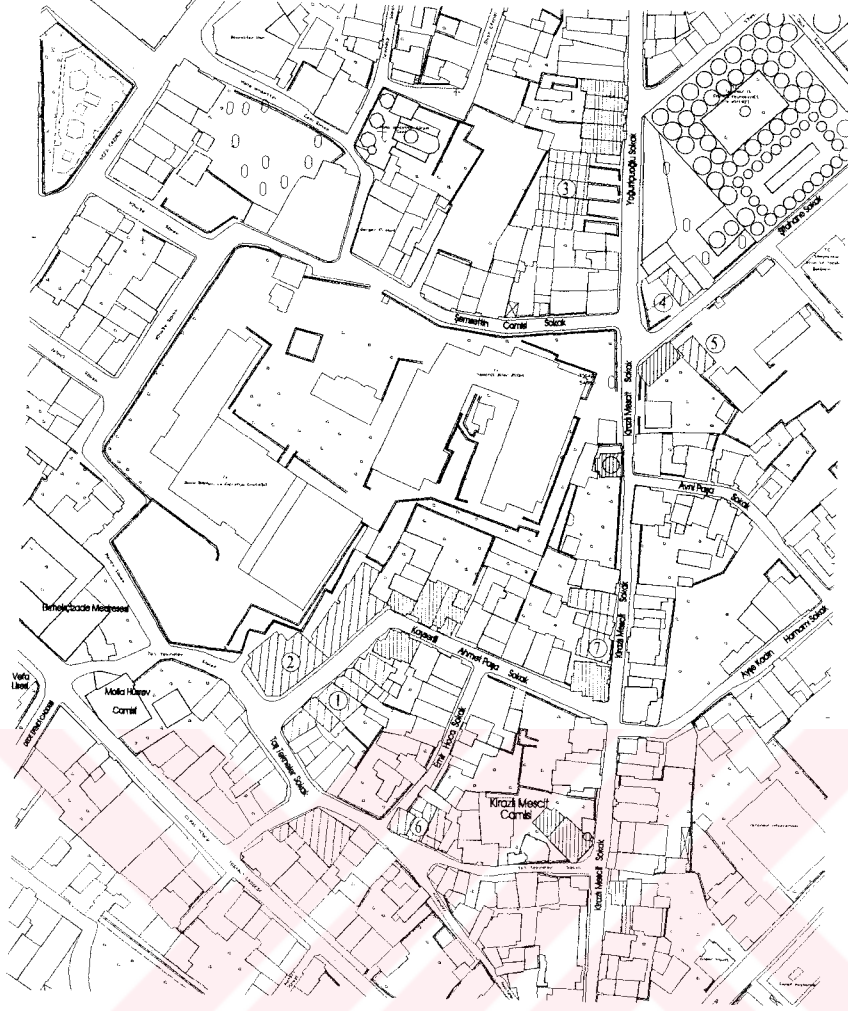


R. 2.1.5 SÜLEYMANİYE KIRAZLI MESCİT SOKAĞI



R. 2.1.6 SÜLEYMANİYE YOĞURTÇUOĞLU SOKAK YENİ YAPILAR





R. 2.1.17 SÜLEYMANIYE VAZİYET PLANI



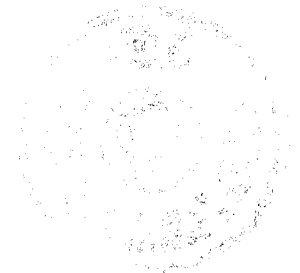
R. 2.1.8 SÜLEYMANIYE YOĞURTÇUOĞLU VE ŞİFAHANE SOKAK KÖŞESİ 2.GRUP UYGULAMA



Yanlış Restorasyon Uygulamaları

Yeni yapılan bazı ‘restorasyon’ uygulamalarında yapılar betonarme olarak yapılmış, cepheleri ahşap kaplama olarak giydirilmiştir. Bu uygulamalarda bölgedeki ahşap yapılanmada kullanılan ahşap kaplama kalınlıkları etüd edilmediği, ya da bu özellik yeterince ciddiye alınmadığı için, cephe biçimlenmesi ve gabari doğru olarak korunmuş olsa bile, yapı çevre dokusundan farklı bir görüntü kazanmıştır (R.2.1.7 -6) (R.2.1.7 -7) (R.2.1.9 - R.2.1.10). Bu yapıların cephelerinde, diğer özgün örneklerde kullanılmış olan süslemelere yer verilmemesi, pervaz, saçak kat kornişleri gibi detaylarda özgün formların uygulanmaması ya da bu detay elamanlara hiç yer verilmemesi, pencere boyutlarında ve açılış biçimlerinde farklılıklar olması, uygulamaların restitüsyon çalışması sonucunda ortaya çıkan ürünlerden çok ‘doku içine yerleştirilmiş taklit ahşap yapılar’ görüntüsünü vermektedir.

Süleymaniye Külliyesi’ne Evvel ve Sâni Medreseleri arasından bağlantıyı sağlayan Ayşe Kadın Hamamı Sokak, 1875 tarihli, Stolpe imzalı haritada da aynı konumuyla var olan, varlığının külliyenin yapıldığı 16. yüzyıla kadar uzandığı, külliyenin planlanmasında medreseler arasında bu sokağın devamı olan geçişin bırakılmasından anlaşılan tarihi bir sokaktır (R.2.1.11). Sokağın medreselere birleştiği uçta yer alan yapılar günümüzde restorasyonu yapılarak kullanımda olan ve sokağın tarihi belge niteliğine katkı yapan binalardır. Aynı sokağı Süleymaniye Caddesi’ne bağlayan Elmaruf Sokak köşesi ise 1875 Stolpe haritasında yeşil olarak belirtilmiş bir parseldir. 1935 Pervititch haritasında ise aynı parselin artık kısmen yapılanmış olduğunu, fakat yapıların arasında büyük bir kısmın halen bahçe olarak korunduğunu görüyoruz. Yapılar 2-2,5 katlı ve dokuya uyumlu çıkmalı yapılardır (R.2.1.7). Günümüzde bu parselde yer alan bir kamu binası kapladığı büyük taban alanı, yüksekliği ve cephe biçimlenişi ile; bu yapının karşısında yer alan işyeri olarak kullanılan yapı da aynı uyumsuz nitelikleri ile söz konusu tarihi sokağın bu niteliğini bozan yapılardır (R.2.1.12). 1935 Pervititch haritasında her iki yapının da yerinde bahçeli, 2,5 katlı ahşap yapıların olduğu açıkça görülebilmektedir.

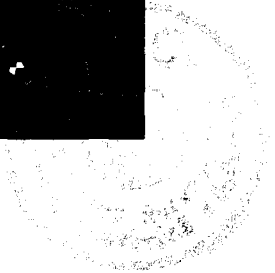




R. 2.1.9 SÜLEYMANIYE SÜLEYMANIYE
KIRAZLIMESCİT SOKAK
2.GRUP UYGULAMALAR



R. 2.1.10 SÜLEYMANIYE TAŞ TEKNELER SOKAK UYUMSUZ UYGULAMALAR





R. 2.1.11 SÜLEYMANIYE
AYŞE KADIN SOKAK



R. 2.1.12 SÜLEYMANIYE
AYŞE KADIN SOKAK UYUMSUZ YAPILAR



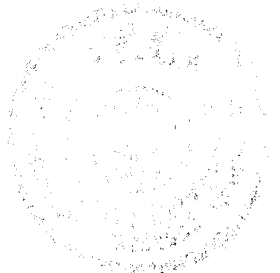
2.1.2.Kadırga

Kadırga Şehsuvar Sokak ve Cankurtaran - Akbıyık örnekleri ortak özellikler taşıyan niteliktedirler.

Kadırga Şehsuvar sokak Marmara sahil surları kuzeyinde, Kadırga Limanı Caddesi ile Cinci Meydanı arasında yer almaktadır. 1950 sonrasında açılan Sahilyolu ile ilişkisi, arada tren hattı ve sahil surları olduğu ve Kadırga Limanı caddesinin kent trafiğindeki yeri ağır olmadığı için sınırlı kalmıştır. Bu nedenle bölge ticaret baskısından uzak kalarak, konut bölgesi olarak, ahşap yapı dokusuyla günümüze ulaşabilmiştir. Bugünkü doku 1925 yılındaki Pervititch Haritası ile karşılaştırıldığında hemen hemen hiç değişmemiştir. Süleymaniye ile karşılaştırıldığında sivil mimarlık örnekleri olarak daha mütevazı yapıların bulunduğu bölge, kentin turizm ağırlıklı bir bölgesinde konumlandığı ve ticaret, imalat, depolama gibi fonksiyonları üstlenmemiş olduğu için daha sağlıklı bir durumdadır (R.2.1.13-R.2.1.14).



R. 2.1.13 KADIRGA ŞEHSUVAR BEY SOKAK

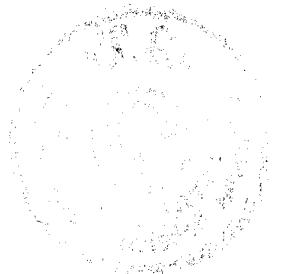




R. 2.1.14 KADIRGA ŞEHİSUVAR BEY SOKAK

Nüfusun Değişimi

Yarımadanın diğer yerleşim bölgelerinde olduğu gibi, örnek alınan Kadirga yerleşmesinde de yerli nüfustan söz etmek artık mümkün değildir. Kadirga'nın Süleymaniye yerleşmesinden farkı ticaret bölgesi ile iç içe olmaması, yukarıda sözü edildiği gibi turizm ağırlıklı bir bölgede konumlanmış olması ve güney yönünden Marmara Denizi, Sahilyolu, Sahilsurları ve tren yolu ile adeta dört ayrı engelle sınırlanmış olması bölgeyi izole edilmiş bir durumda bırakmıştır. Buna bağlı olarak nüfus yapısı Süleymaniye'den farklı olarak daha çok kente göç etmiş, gelir düzeyi düşük ailelerden oluşmaktadır. 1977 yılında bölgede İsviçre Federal Teknoloji Enstitüsü tarafından yapılan çalışmada da nüfus yapısı bu günkü biçimiyle tanımlanmıştır (INDEL,1977,s.63). Aradan geçen yirmi yıllık sürede bu yapının büyük ölçüde korunmakta olduğu söylenebilir.

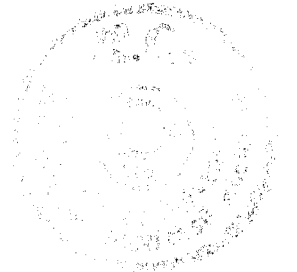




R. 2.1.15 KADIRGA ŞEHUSVAR BEY SOKAK VAZİYET PLANI

Yanlış Yeni Yapılaşma

Sokağın Cinci Meydanı ucunda bulunan, 25-30 yıl öncesine ait 3 yapının dışında (R.2.1.15 -1) uyumsuz yeni yapılanma yoktur. Bakımsız harap yapı oranı, Süleymaniye ile karşılaştırıldığında, yok denecek kadar azdır ve hemen tüm yapılar kullanımdadır. Pansiyon fonksiyonu verilen bazı yapılar özgün görünümleri değiştirilmeden yenilenmiştir. Ancak ahşap dokunun bulunduğu bölgelerde görülen onarımlarda özgün detaylara dikkat edilmemesi sorunu, buradaki onarım görmüş yapılarda da karşımıza çıkmaktadır. Özgün yapıların detayları çok yalın olduğundan onarımları da daha kolay olacaktır, ancak burada da kaplama kalınlığı, pencere açıklık ve bölüntüleriyle diğer detaylar aslına uygun yapılmadığı için, artık farklı bir yapı görüntüsüne bürünmüş ve belge niteliklerini kaybetmişlerdir (R.2.1.15 -2) (R.2.1.16 - R.2.1.17).

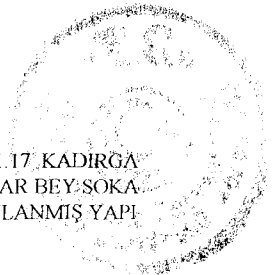




R. 2.1.16 KADIRGA ŞEHİSUVAR BEY SOKAK



R. 2.1.17 KADIRGA
ŞEHİSUVAR BEY SOKAK
YANLIŞ UYGULANMIŞ YAPI



Yanlış Restorasyon Uygulamaları

Dönüş Sokak ile Şehsuvar Sokağı birbirine bağlayan Pideci Sokak üzerinde yer alan, betonarme olarak yenilenmiş yapının (R.2.1.15 -3) kaplamaları, pencere bölüntüleri ve cephe düzeni bozulmuş olan zemin katı, çevre dokuyu oluşturan özgün yapıların detayları ve ölçüleri ile yeniden düzenlendiğinde, yapının kütlelerinde bir değişiklik yapılmamasına rağmen, sokağın bütünü içindeki rahatsız edici görünümü ortadan kaldırmaktadır (R.2.1.18 - R.2.1.19) (R.2.1.15).

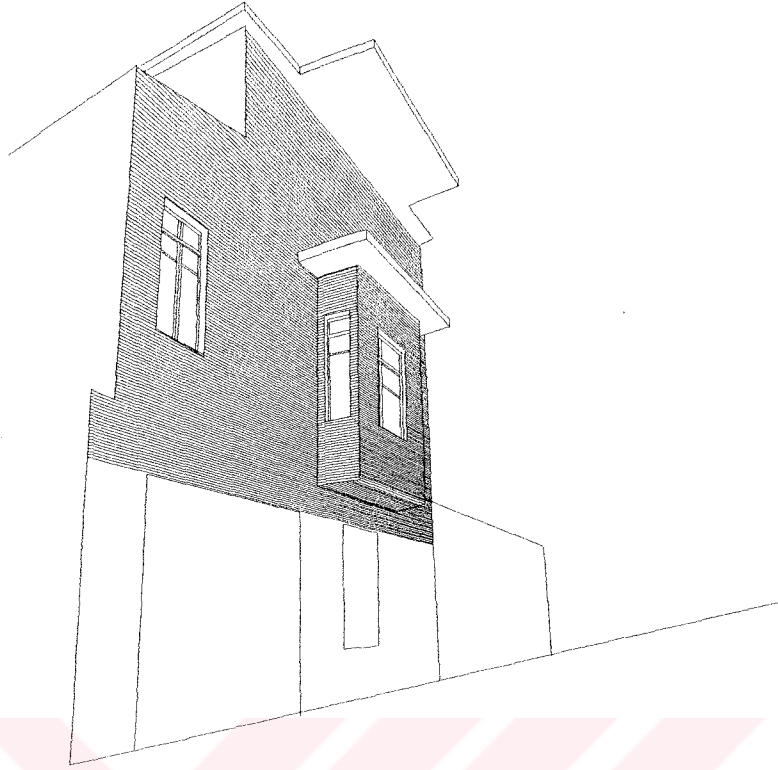
Yapı adasının Cinci Meydanı'na bakan güneybatı kenarında yer alan, 1925 Pervititch haritasında bahçe içinde büyük bir konak olarak belirtilmiş olan yapının günümüzde otel fonksiyonu yüklenmiş hali (R.2.1.15 -4), yapının özgün konumuna ve kütlelerine uymamaktadır (R.2.1.20).

Çevredeki dokuyu oluşturan yapılar 4-5 metrelik cephe genişlikleri ile bitişik sıralı düzenlenmişlerken, bugünkü adı Hotel Amber olan yapı, bahçe içinden kaldırım çizgisine taşınmış ve parselin tamamını kaplayan monoblok kütleleri diğer yapılara bitişik olarak yerleştirilmiştir (R.2.1.21) (R.2.1.15).

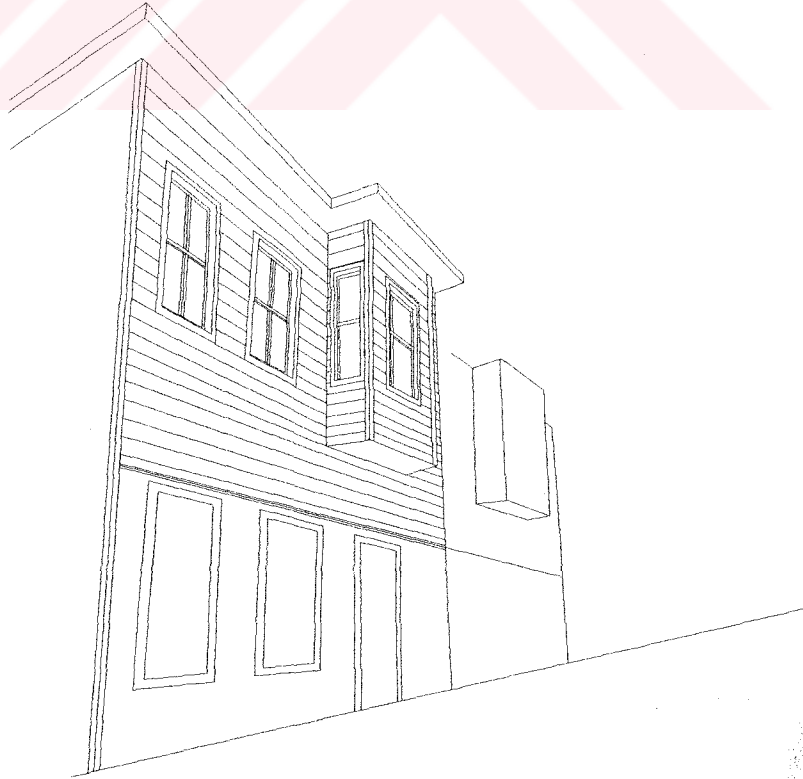
Yapı, aynı haritaya göre iki katlı olması gerekirken 3 katlı olarak yapılmış, çevreye uyum sağlama kaygısı ile tasarlanmış iki kat yüksekliğindeki çıkıntılar da hem yükseklikleri hem de yataydaki genişlikleri ile diğer yapılara uyumsuz kalmışlardır. Cephesine sadece bu ölçüsüz çıkıntılarla hareket verilmek istenen bina, yüksek ve geniş kütleli, bölgeye yabancı, yanlış bir uygulama olarak diğer yapılardan farklılaşmaktadır. Yapının restitüsyonu için belge bulunmadığı kabul edilse bile, haritadaki yerinden ve kat adedinden yola çıkarak elde edilecek sonuç, çevre dokuya bu derece aykırı olmayan bir kütle ortaya çıkarmaya yeterli olmaktadır (R.2.1.22. - R.2.1.23) (R.2.1.15).

Şehsuvar Sokak kuzeybatı ucundaki Kadırga Meydanı'nı, güneydoğu ucunda muhtemel Julien Limanı olan Cinci Meydanı'na bağlar bir konumda olmasına rağmen 1980'li yılların başında Cinci Meydanı'nın belediye tarafından araç parkı haline getirilmesi ve bu mahallin halen duvarlarla çevrili boş bir otopark (R.2.1.15 -5) olarak kullanılması nedeniyle, meydan - eski liman bağlantısını sağlayan yönlendirici etkisini kaybetmiştir (R.2.1.24).

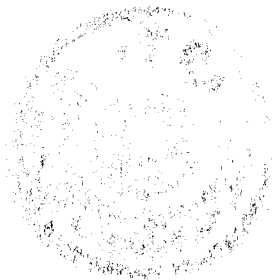




R. 1.1.18 YANLIŞ KAPLAMA VE PENCERE ORANLARI



R. 2.1.19 ÖZGÜN DOKUYA UYGUN ÖNERİ CEPHE

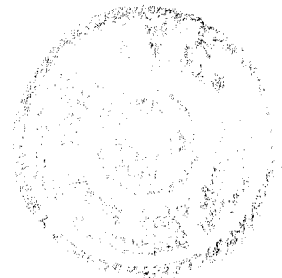




R. 2.1.20 KADIRGA BÖLGESİ PERVIITICH HARITASI
(İşaretili yapı bugünkü Hotel Amber'dir)



R. 2.1.21 KADIRGA OTEL AMBER





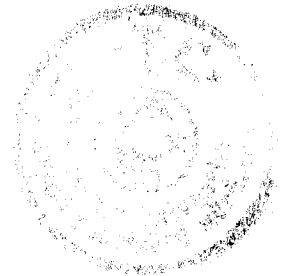
R. 2.1.22 UYUMSUZ KÜTLE (HOTEL AMBER)



R. 2.1.23 ÖNERİ KÜTLE



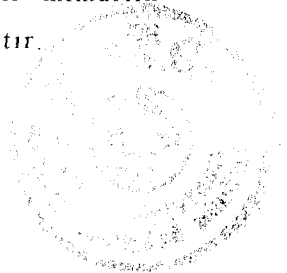
R. 2.1.24 CİNCİ MEYDANI - OTOPARK



Öneri

Örnek alınan bölge, Tarihi Yarımada'nın önemli bir vista noktası olan Sultanahmet Meydanı'na, bu meydanın sahil yolu bağlantısına ve çevrede yer alan Küçük Ayasofya, Sokollu Mehmet Paşa Külliyesi gibi anıtsal değerlere ve Gedikpaşa - Kumkapı bölgesinde bulunan, günümüze kısmen de olsa korunarak kalmış kargir sivil mimarlık örneklerini barındıran bir bölgeye yakınlığı nedeniyle turizm - konaklama fonksiyonu üstlenebilecek uygun bir konumdadır. Bölgede bu amaç doğrultusunda restorasyonu yapılarak, pansiyon olarak kullanılan yapıların öncülüğünü yaptığı bu yeni kullanım biçimi desteklenmeli ve geliştirilmelidir. Bu uygulama sırasında ahşap sıra evler halinde oluşmuş eski doku korunmalı, bazı parsellerde görülen yıkılmış yapılardan arta kalan boşluklarda ise eski mevcut yapı hakkında bilgi toplanıp, bu dokunun devamlılığını sağlayacak geleneksel ahşap yapı teknolojisiyle, ahşap kaplama kalınlıkları, saçak, çıkma boyutları ve benzer detayların özgün yapılardan etüd edilerek kullanıldığı yapılanmalara yer verilmelidir. Bölgenin 1925 tarihli sigorta haritaları yapıların parsel boyutları, çıkmaları, kat adetleri ve çatı biçimleri ile ilgili ana bilgileri günümüze taşıdığı için, böyle bir uygulamaya gidilmesi en azından özgün kütle boyutunun bir dereceye kadar korunması, ya da tekrar oluşturulması açısından yanlış olmayacaktır. Bu tür uygulamaların bir restitüsyon çalışmasından çok, geleneksel ahşap yapıım tekniklerinin sürdürülmesi, geleneksel detayların unutulmaması ve kazanılan deneyimlerin gereğinde restorasyon çalışmalarında uygulanması şeklinde ele alınması uygun olacaktır.

Cinci Meydanı'nı işgal etmiş olan, günümüzde pek fazla kullanılmayan otopark kaldırılarak bu alan yakın çevre yeşil alan ihtiyacını karşılayacak şekilde ve belki de meydanın bir zamanlar Bizans limanının bir parçası olduğunu anımsatacak şekilde yeniden rekreasyon alanı olarak düzenlenmelidir. Eski kıyı çizgisini belirlemek amacıyla söz konusu alanda zemin sondajı ve kazı yapılabilir. Bu gün Aksaray'dan Kadırga'ya uzanan Nişanca Caddesi'nin Kadırga Meydanı'ndan sonra sahil yoluna tek çıkışı olarak kullanılan Şehsuvar Sokak, gelecekte şu andakinden daha yoğun trafik tehlikesi ile karşı karşıyadır. Bunun sonucunun, söz konusu bölgenin ulaşım kolaylığı nedeni ile farklı fonksiyonları üzerine çekme tehlikesi getirmesi kuvvetli bir olasılıktır. Çözüm olarak trafiğin tek yönlü olarak Kadırga Limanı Caddesi'ne alınması ve Kadırga Meydanı'ndan itibaren bölgenin yayalaştırılması düşünülebilir. Bölgenin güneybatıdan komşusu olan Gedikpaşa'da yapılacak sağlıklaştırma ile bu bölge birlikte ele alındığında, Tarihi Yarımada içinde iki farklı yapılanma biçimini barındıran ve kentin sivil mimarlık biçimlerinden özgün örneklerin korunduğu önemli bir vista kazanılmış olacaktır.



2.1.3.Zeyrek

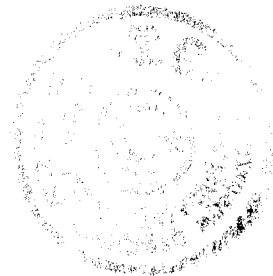
Zeyrek Pantokrator Kilisesi yakın çevresinde yer alan örnek bölge de, Süleymaniye örneğinde olduğu gibi, koruma altına alınan fakat insan ve doğa tahribatına terk edilmiş ahşap sivil mimarlık ürünlerinin yer aldığı bir yerleşim bölgesidir. İbadethane Sokak, Fazilet Sokak ve İbadethane Arkası Sokağın sınırladığı bölge, fetihten sonra camiye çevrilen önemli bir Bizans eserini çevrelemesi, Yarımada'nın Cumhuriyet sonrası açılan önemli akslarından birinin üzerinde olması ve topografik yapısı ile nedeniyle kentin önemli vistalarından birini oluşturmaktadır.

Nüfusun Değişimi

Bölge, Süleymaniye bölgesinde olduğu gibi, yerli olmayan dar gelirli nüfusun yaşadığı bir yerleşmedir. Nüfus yapısı Kadırga örneğinde olduğu gibi, Anadolu'dan göçle kente gelen ailelerden oluşmaktadır. Konut kiralarının yarımadanın örnek olarak alınan diğer yerleşmelerinde olduğu gibi düşük olmasından yapıların bakımı için gereken ekonomik ortam oluşmamaktadır. Bu nedenle yapılar bakımsız ve sahipsiz kalmıştır.

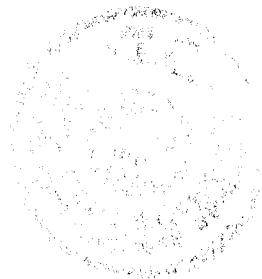
Yanlış Yeni Yapılaşma

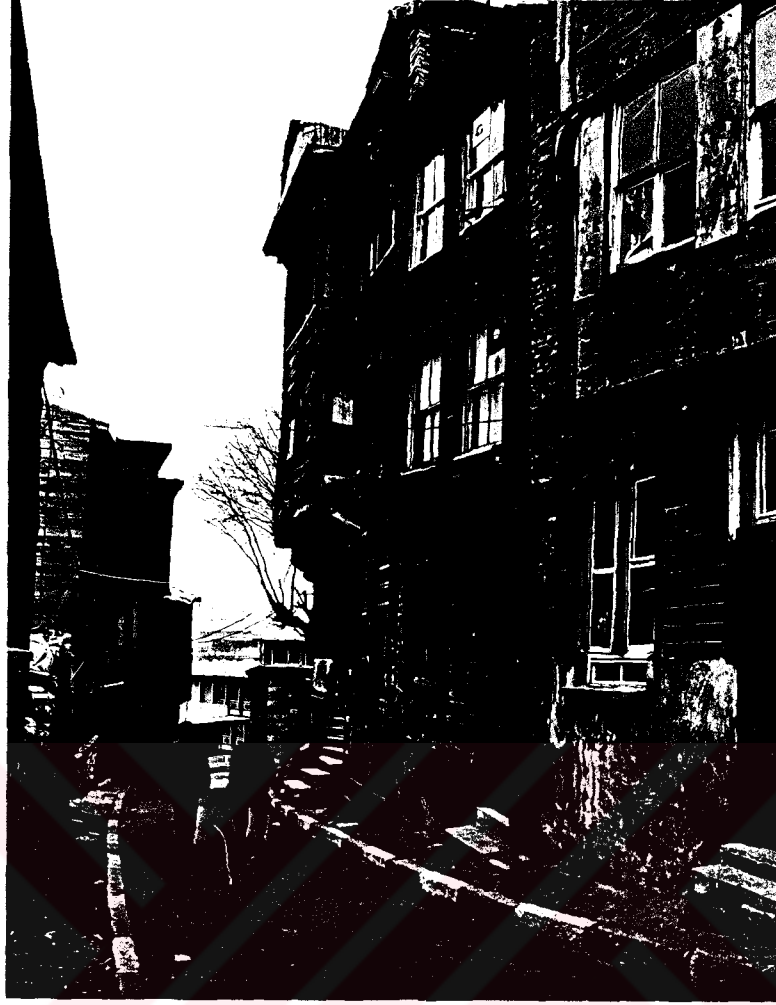
Yeni yapılanmanın ölçsüz ve oransız bir şekilde doku içine girmesine göz yumulduğu için, özgün karakterin bütünlüğü yer yer parçalanmıştır. Atatürk Bulvarı'ndan ulaşım noktalarından biri olan İbadethane Sokak, bulvar tarafındaki alt ucunda yenilenmiş bir ahşap yapı örneği (R.2.1.25 -1) ve çok bakımsız da olsa korunmuş yapılarla bölge içine uzanmaktadır (R.2.1.26). Sokağın güney kenarını oluşturan yapı adası üzerinde yer alan yapılarda, sokağın açısına uygun olarak biçimlenmiş parsellerin üst katlarda düzeltilmesiyle oluşmuş üçgen çıkmalar görülmektedir (R.2.1.27). Bu yapı adasında, ahşap dokunun arasında yapımına izin verilmiş olan yapı (R.2.1.25 -2), dokuyu delen ve bütünlüğü bozan yapılanma biçiminin tipik bir örneğini oluşturmaktadır. Yapı tüm benzer uygulamalarda gördüğümüz gibi, birden fazla parsel üstüne oturmuş, kendi sırasındaki ve karşısındaki özgün yapılara tamamen yabancı, yükseklik ve genişlik olarak uyumsuz betonarme bir binadır. Bu haliyle sokağın yapılar dizisi içinde adeta bir istinat duvarı etkisi yapmaktadır (R.2.1.28). Yapıda çevre ile uyum sağlama endişesi olarak sadece pencere boyutlarının, ahşap yapıların pencerelerine benzetilmeye çalışılmış olması görülmektedir (R.2.1.25).





R. 2.1.25. ZEYREK VAZİYET PLANI





R. 2.1.26 ZEYREK
İBADETHANE SOKAK
ÖZGÜN YAPILAR.



R. 2.1.27 ZEYREK İBADETHANE SOKAK ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.1.28 ZEYREK
İBADETHANE SOKAK
UYUMSUZ YENİ YAPI.

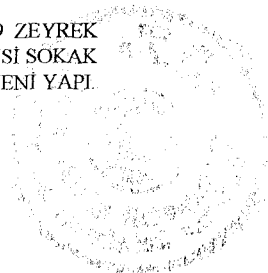
Yanlış Restorasyon Uygulamaları

İbadethane Sokak paralelinde yer alan ve Pantokrator Kilise'sini tam karşılayan Kilise Camisi Sokak'ta yer alan iki uygulama da yine bilinçsiz yeni yapılanmanın ve yanlış 'restorasyon' uygulamalarının mevcut düzeni, sokak perspektifini ve önemli bir anıtın algılanmasını nasıl bozduğunu gösteren örneklerdir (R.2.1.29). Yeni betonarme yapının (R.2.1.25 -3) oturduğu parsel 2-3 yapılık alanı kaplayan büyüklükte, yapı adasının dörtte birini kaplayan konumdadır. Yapı dört normal ve bir yarı bodrum olmak üzere planlanmıştır. Çevresindeki özgün yapılar ise genelde zemin artı iki kat olarak biçimlenmişlerdir. Ancak birkaç tanesinin de zemin kotunda zemin artı ara kat ve bunun üzerinde iki normal kat olarak yapıldıkları gözlemlenebilmektedir. Söz konusu yeni yapının Pantokrator tarafından komşusu olan ve sözde 'restorasyon çalışması' olan yapı ise (R.2.1.25 -4), onunla aynı yüksekliğe sahip 'ahşap bir apartman'dır. Yapı betonarme olarak yapılmış ve üzeri ahşap kaplama ile kaplanmıştır. Bu yapıda da daha önce üzerinde durulduğu gibi ahşap kaplamalar çevredeki örneklerin yarısı

genişliğindedir ve ortalarından yatay doğrultuda fugalar geçirilerek cephenin çıtalarla kaplandığı izlenimi verilmiştir. Yapının çıkması çevredekilerde farklı boyutta, pencere düzeni de özgün örneklerden farklıdır. Giriş kapısı oransız tasarlanmış, sağına ve soluna zemin katta dükkanlar yapılmış ve bölgede yapılacak yeni uygulamalarda ticaret - konut fonksiyonlarının tek yapı ölçeğinde karışmasına zemin hazırlanmıştır (R.2.1.30). Bu haliyle sokağın kuzeybatısından Pantokrator'a doğru bakıldığında genel perspektif içinde bu iki yapının çevre yapılanma biçimi içinde ne denli uyumsuz olduğu ve Pantokrator'un algılanmasını nasıl engellediği izlenmektedir. (R.2.1.25) Bazı yapılarda ise, tüm benzer ahşap yerleşimlerde görülen pencere boyutlarının 'çağdaş pencere'lere uydurarak daha fazla dışa açılma arzusunun getirdiği cephe bozulmalarını görmek mümkündür (R.2.1.25 -5). Bütün bu olumsuz müdahaleler ile yanlış uygulamalar ortadan kaldırıldığında sokak dokusunun ve genel perspektifin aldığı durum çok farklı olmaktadır (R.2.1.31 - R.2.1.32).

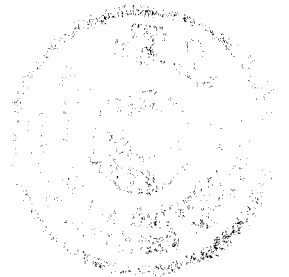


R. 2.1.29 ZEYREK
KİLİSE CAMİSİ SOKAK
UYUMSUZ YENİ YAPILAR





R. 2.1.30 ZEYREK
KİLİSE CAMİSİ SOKAK
UYUMSUZ YENİ YAPI





CEYRETE ÜYÜMSÜZ
TIRISX VE GENİŞ TEK TAP

GELEN BOYUTLARA
PENCERELERİ BİRLİKTE TEK TAP

R. 2.1.31 KİLİSE CAMİSİ SOKAK BUGÜNKÜ DURUM



AYNI PAKETİ BOYUTLARINDA
CEYRETE ÜYÜMSÜZ TEK TAP

PENCERELERİ BİRLİKTE
GELEN BOYUTLARA TEK TAP

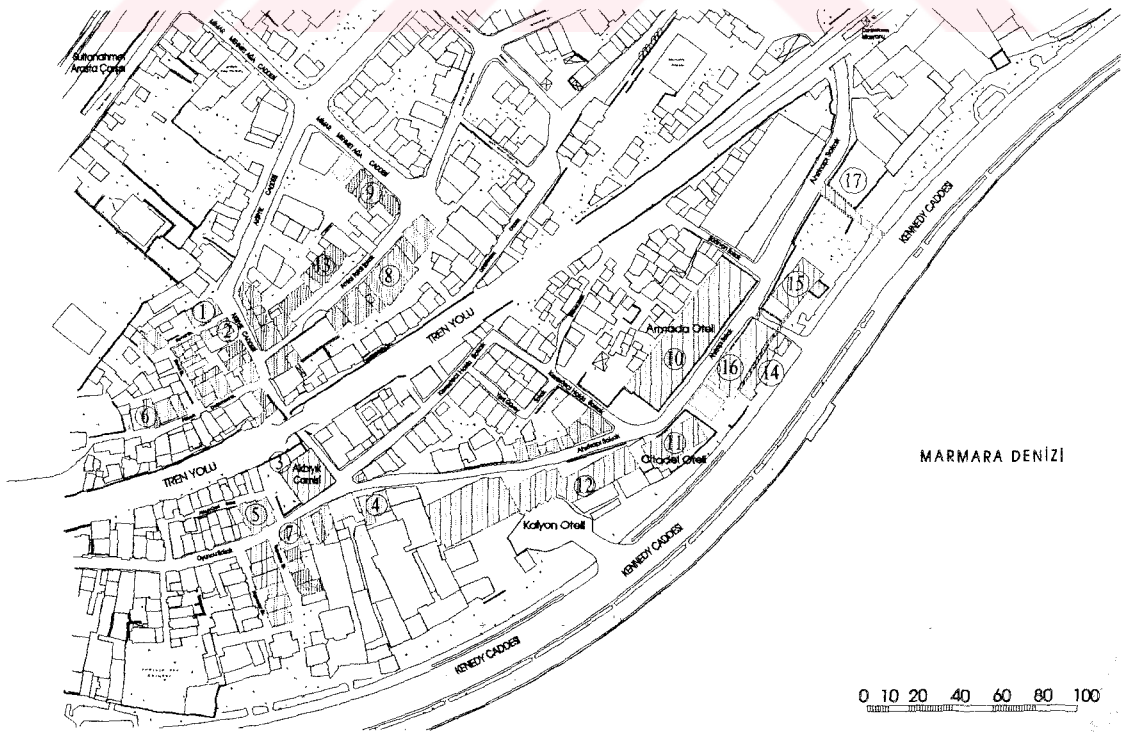
R. 2.1.32 KİLİSE CAMİSİ SOKAK ÖNERİ



2.1.4.Cankurtaran

Nüfusun Değişimi

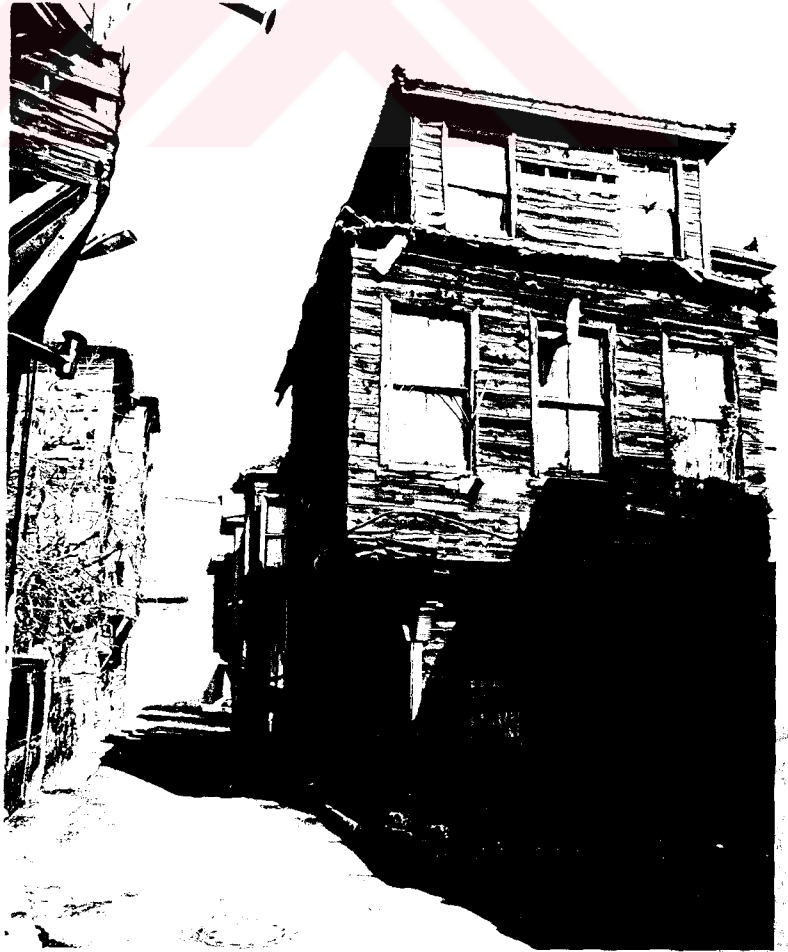
Cankurtaran - Akbıyık yerleşmesi Sultanahmet Meydanı - Marmara Sahilsurları arasında yer alan, Kadırga Şehsuvar sokak ve çevresi gibi konut olarak kullanılan bir bölgedir. Özgün yapı karakterini zemin artı iki kattan oluşmuş ahşap yapılar belirler. Akbıyık caddesi üzerindeki iki yapı dışında (R.2.1.33 -1) (R.2.1.33 -2) hemen hepsi kullanımdadır (R.2.1.34). Yapılar büyük ölçüde bakımsız kalmış olmalarına rağmen, özgün biçimlerini korumaktadır (R.2.1.35 - R.2.1.36). Yöre sakinleri, Kadırga bölgesinde olduğu gibi burada da dar gelirli kişilerden oluşmaktadır. Sultanahmet Meydanı - Sahil Yolu trafik yükü daha çok Sur-u Sultani boyunca devam eden İshakpaşa Caddesi ile Ahırkapı üzerinden ve daha batıda kalan Çatladıkapı'dan sağlandığı için, bölgede araç trafiği azdır. Bunun bir nedeni de örnek alınan bölgeden geçen tren yolunun Akbıyık Caddesi ile kesiştiği noktada geçişin oldukça dar olması ve küçük araçlar dışındakilerin geçişinin mümkün olmayışıdır. Ticaret ancak mahalle sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak kadarıyla, kasap, bakkal ve benzeri küçük esnaf işliklerinden ibarettir. Akbıyık Meydanı'nda yer alan Akbıyık Mescidi'nin (R.2.1.33 -3) 1453 olan yapım tarihi yöredeki yerleşmenin hemen fetih sonrasına kadar uzandığını gösterir. Aynı meydanda bulunan çeşmeler, restorasyonu yapılmış Dede Efendi Evi (R.2.1.33 -4) ve çevredeki yapı dokusu ile mahalle hala eski kent yaşantısını sürdürür durumdadır (R.2.1.37 - R 2.1.38) (R.2.1.33).



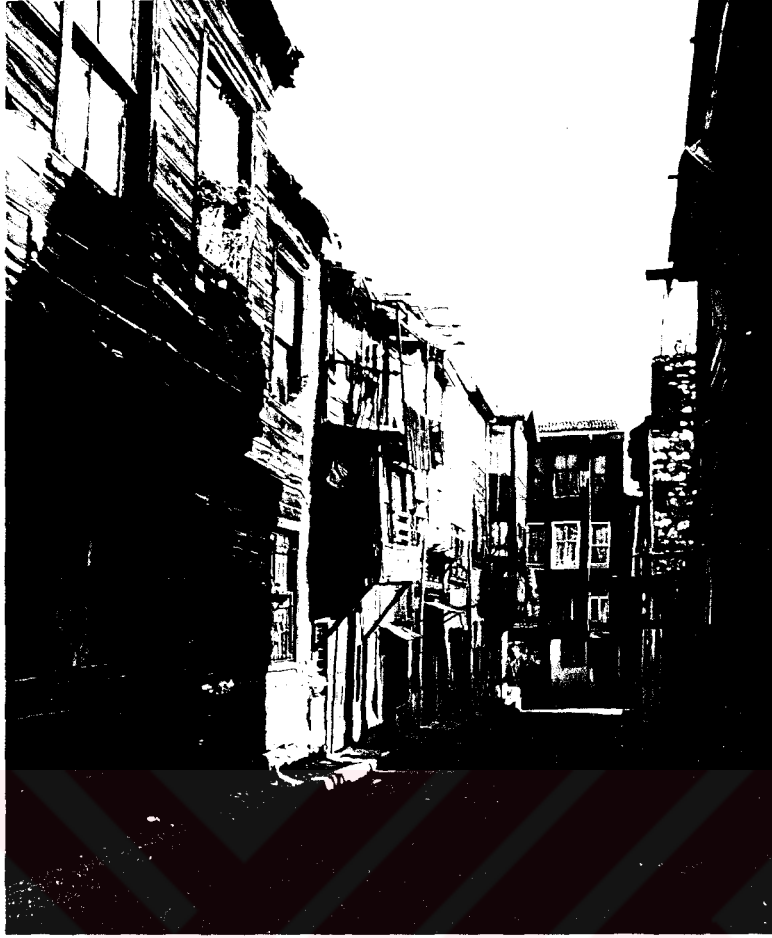
R. 2.1.33 CANKURTARAN VE ÇEVRESİ VAZİYET PLANI



R. 2.1.34 CANKURTARAN
AKBIYIK CADDESİ
ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.1.35 CANKURTARAN
KONUT SOKAK
ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.1.36 CANKURTARAN
KONUT SOKAK
ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.1.37 CANKURTARAN
AKBIYIK CADDESİ





R. 2.1.38 CANKURTARAN MEYDANI DEDE EFENDİ EVİ

Yanlış Yeni Yapılaşma

Bölgenin dokuya farklı turizm yapılarına son örnek Ahırkapı Sokak'ta yer alan binadır. Marmara Sahilsurları'na paralel uzanan ve Ahırkapı'da sur kapısı ile Sahil Yolu'na (Kennedy Caddesi) açılan sokak üzerinde daha önce yer alan ve halk arasında Barbaros Evleri olarak bilinen ahşap sıra evler yıkıldıktan sonra yerine yapılan Armada Oteli (R.2.1.15 -10), böyle bir doku içinde boş bir alana yapıldığı varsayıldığında, eski ve yeni çağdaş anlayışla yorumlanmış bir yapı olarak kabul edilebilir nitelikte bir yapıdır. Ancak bu yapı adasında var olan, her ne kadar çok özgün niteliklere sahip olmadığı ileri sürülse de, bir sıra ev dizisinin yerine restorasyon kriterlerine göre yapıldığı kabul

Yanlış Restorasyon Uygulamaları

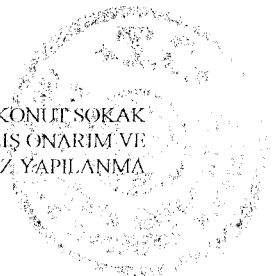
Korunmuş durumdaki binalardan bir kısmında, daha önce de karşımıza çıkan ahşap kaplamaların sıvanması, pencerelerin büyütülmesi, pencere bölüntülerinin değiştirilerek bozulması gibi müdahaleler görülmektedir. (R.2.1.39) Oyuncu Sokak'ta yer alan ahşap yapının (R.2.1.33 -5) kemerli pencerelerden oluşan özgün cephesi, kemerlerin içi doldurularak ve pencere boyutları küçültülerek bozulmuş, doğramalar ise kısmen ahşap kısmen de alüminyum doğramalar ile yenilenerek yapıya 'günümüz binalarının konforu' sözde aşılanmıştır. Aynı yapının zemin kat cephesinde, yapının muhtemel girişi olan

bölüm kargir malzeme ile örülmüş ve büyük bir pencere ile sokağa açılması sağlanmıştır. (R. 2.1.40) Yakın zamanda yapılan ‘restorasyon’ çalışmalarında özgün detaylara uymayan yapılar ortaya çıkmıştır (R.2.1.33 -6) (R.2.1.33 -7) (R.2.1.41 - R.2.1.42). Bu yeni yapıların kaplamaları yarımadanın diğer bölgelerinde de sık rastlanan biçimde, özgün kaplama kalınlıklarından daha ince, saçaklar ise gereğinden dar yapılmış yada sadece yağmur oluğu olarak biçimlendirilmiştir (R.2.1.33).

Seçilen örnek bölge turizm hareketinin yoğun olduğu Sultanahmet Meydanı’na komşuluğu nedeniyle bu fonksiyona yönelik yatırımlar için de cazip bir alandır. Ancak bölgede mevcut yapıların restorasyonuna, ya da bugün mevcut olmayan yapıların restitüsyonu ile yeniden yapımına gidilerek turistik tesis yapılırken, bölgenin karakteristik yapıları otel fonksiyonlarını karşılayacak özelliklere sahip olmadıkları için, yeni yapılar bu fonksiyona uydurulmaya çalışılmaktadır. Bunun sonucunda Amiral Tafdil Sokak’ta örneği görüldüğü gibi (R.2.1.33 -8) çevrede benzer bir örneği olmayan, özgün cephelerden daha geniş cephe veren ahşap yapılar doku içindeki yerini almaktadırlar (R.2.1.43). Bu tarz yapıların bir diğer örneği de Mimar Mehmet Ağa Sokağı’nın alt ucunda görülmektedir. Söz konusu yapının (R.2.1.33 -9) cephesini tanımlamak istediğimizde, “yeni bir yapı”, “ahşap bir yapının restorasyonu”, “kargir ve ahşap iki yapının hamur edilmiş hali...” gibi birçok seçenek karşısında kararsız kalmamız kaçınılmazdır (R.2.1.44).



R. 2.1.39 KONUT SOKAK
YANLIŞ ONARIM VE
UYUMSUZ YAPILANMA

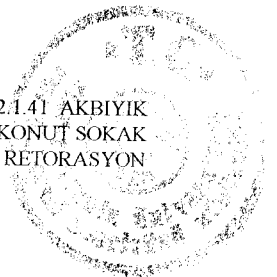




R. 2.1.40 ÇANKURTARAN OYUNCU SOKAK YANLIŞ ONARIM



R. 2.1.41 AKBIYIK
KONUT SOKAK
YANLIŞ RETORASYON





R. 2.1.42 AKBIYIK
OYUNCU SOKAK
YANLIŞ RESTORASYON



R. 2.1.43 AMİRAL TAHDİL SOKAK UYUMLU YAKIN DÖNEM YAPILARI





R. 2.1.44. AMIRAL TAFDİL SOKAK UYUMSUZ YAPILANMA

edildiğinde ise eski yapıları sadece andıran farklı bir yapıdır. Eski yapılarda mevcut olmayan bir saçak, sıra ev imajını vermek için yağmur iniş boruları ile bölünmüş bir cephe, bu cephe bölüntülerinde eski sıraev cephe biçimine göre farklı bir cephe biçimlenişi, teras kapısı ya da bahçe kapısı görünümünde bina girişleri ve özgün yapıda olmayan ilave bir kat bu yeni yapıda göze batmaktadır (R.2.1.45 - R.2.1.16 - R.2.1.47). Ahırkapı Sokak ile bu noktada yıkılmış olan sahil surlarının arasına yapılmış olan Citadel ve Kalyon otelleri (R.2.1.33 -11)(R.2.1.33 -12) ise bölge yapılanma biçimlerine tamamen aykırı, yabancı yapılardır (R.2.1.48 - R.2.1.49).

Akbiyık caddesi doğusunda kalan Amiral Tafdil Sokak'ta Cumhuriyet sonrası kargir tek konut yapılarının örnekleri görülmektedir. Bu yapılar kat adetleri, çıkmaları ve cephe düzenlemeleri ile bölgenin özgün ahşap yapılarına ve dokuya uyum sağlamış yapılar olarak dikkati çekmektedirler (R.2.1.33 -13) (R.2.1.50). Söz konusu bu yapılar 20. yüzyıl başında bölgenin geçirdiği yangın sonrasında 1926-1933 yılları arasında yapıların kargir olarak yenilendiği dönemde yapılmışlardır. Bu dönemde Eminönü bölgesinde yapılan yeni yapı sayısı 995 adettir ve İstanbul'da yeni yapıların %14,8'ini oluştururlar (Mayer,1943,s.53). Aynı sokakta yer alan daha yakın dönem yapıları ise kapladıkları geniş parsel alanı, yükseklikleri ve uyumsuz cephe biçimleri ile bölgenin aykırı yapılarıdır (R.2.1.51 - R.2.1.52). Yine bu çevrede yer alan uyumlu yeni yapılanma örnekleri bu yeni yapılar için ne yazıkki bir örnek teşkil etmemişlerdir.



R. 2.1.45. AMİRAL TAFDİL
UYUMSUZ YAPI (İMALATHANE)



R. 2.1.46 AMİRAL TAFDİLÖZGÜN YAPILAR VE YANLIŞ RESTORASYON ÖRNEĞİ



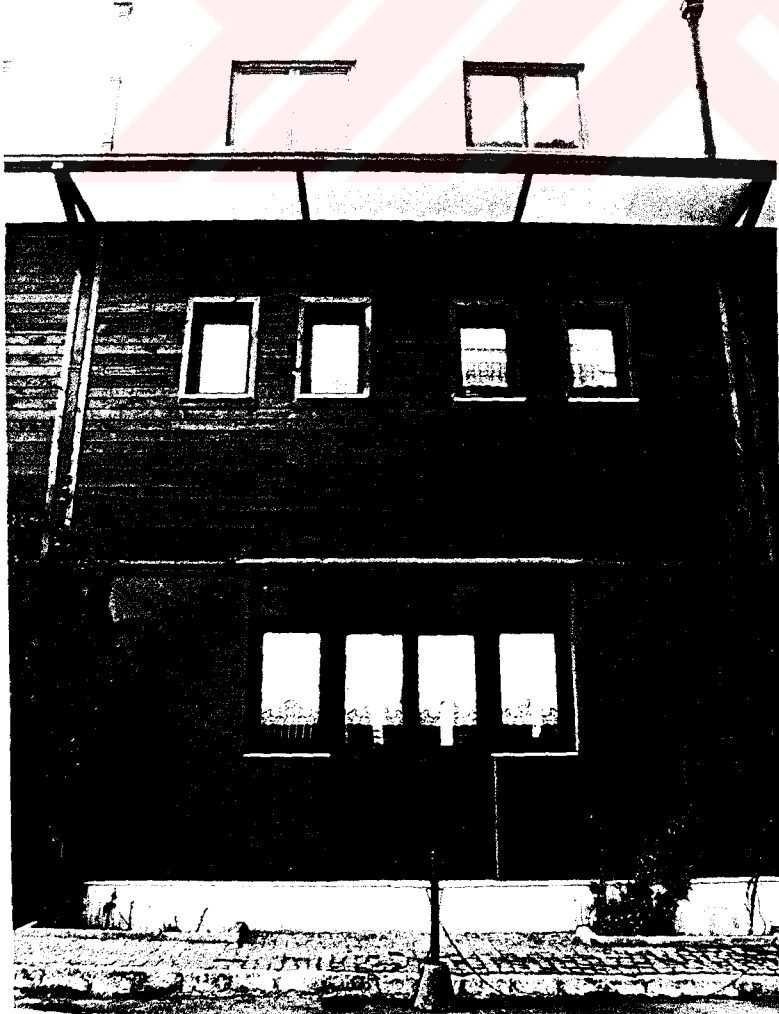
R. 2.1.47 MİMAR MEHMET AĞA CADDESİ YANLIŞ UYGULAMA ÖRNEĞİ



R. 2.1.48 AHIRKAPI SOKAK OTEL KALYON ARKASI ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.1.49 AHIRKAPI - ARMADA OTELI

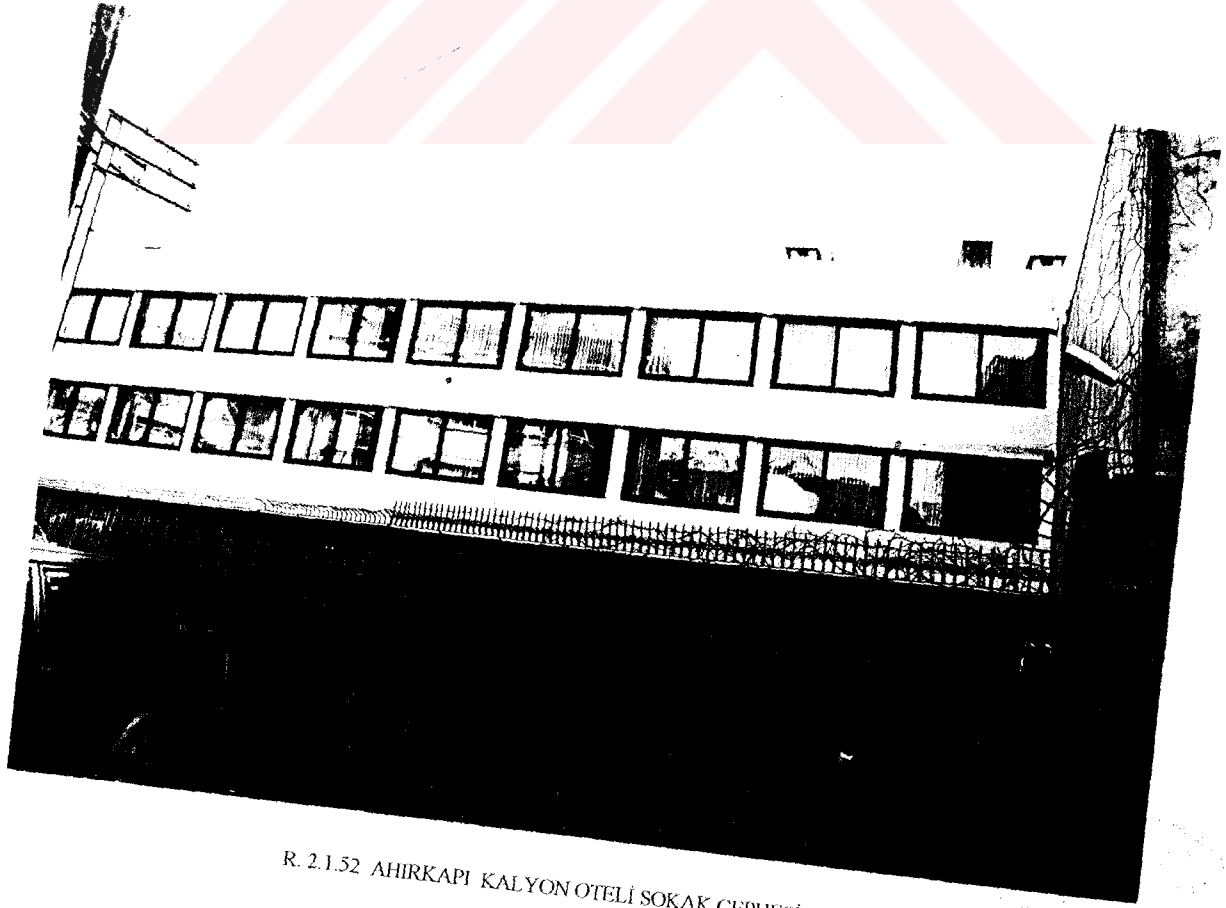


R. 2.1.50 AHIRKAPI - ARMADA OTELI
CEPHE MODÜLÜ





R. 2.1.51 AHIRKAPI CİTADEL OTEL (YENİ BLOK VE RESTORASYON)



R. 2.1.52 AHIRKAPI KALYON OTELİ SOKAK CEPHESİ

Öneri

Örnek alınan bölge, araç ulaşımı çok yoğun olmadığı için ticaret fonksiyonlarına uzak kalmış ve büyük ölçüde bu nedenle korunmuş bir yerleşmedir. Buradaki en önemli tehlike turizm ve konaklamanın getirdiği, yapıların özgün bünyelerine uymayan bazı görevleri üstlenmeleri, ya da üstlenemedikleri için yıkılarak bu yeni fonksiyonlara uydurulmalarıdır. Söz konusu tehlikeye karşı bölgede konaklama işlevi yüklenecek binalarda pansiyon tarzının desteklenmesi, büyük tesislerden kaçınılmasıdır. Bölgenin konut olarak kullanılmasının teşvik edilmesi, turistik eşya ticaretine yönelik işletmelere mesafeli davranılması, bölgenin zaman içinde Lâleli yöresi gibi turiste yönelik bir pazar alanına dönüşmemesi açısından doğru olacaktır. Salt turizme hizmet vermek amacıyla yanlış uygulamalara göz yumulması ve bazı değerlerin bu uğurda harcanması doğru bir yaklaşım gibi görülmemektedir. Turizmin kaynağı olan değerler araç olarak değil, amaç olarak olarak görülmeli ve bu doğrultuda değerlendirilerek titizlikle korunmalıdır (Sözen,1993,s.38).

Bölgede çok miktarda olmayan yeni yapılanmaların en azından gabarilerinin belli sınırlar içinde tutulmuş olması ve parsellerde birleştirmenin, sözü edilen otel yapıları haricinde, fazlaca yapılmamış olması olumludur. Bundan sonra yapılabilecek olan yeni yapılarda çevre dokusuna uyum gösterilmesi, daha önce yapılmış olanların da, yapılarda yenilemeye gidilmesi gerektiğinde, cephe biçimlenmelerinde ve yüksekliklerde bu uyumu sağlamaya dikkat edilmesi doğru olacaktır. Bölgede turizm amaçlı restorasyon çalışmalarında veya konut yapılarının restorasyonunda parsellerin birleştirilmesine kesin olarak göz yumulmamalıdır.

2.1.5.Gedikpaşa

Osmanlı döneminde İstanbul Tarihi Yarımada'sında işyerlerinin kapladığı alanlarla konutların yerleşik olduğu alanlar genelde birbirinin içine girmiş bir haldeydi. Konutların çoğu bahçeli, konut alanları da buna bağlı olarak yaygın ve çok da yoğun olamayan bir yerleşme düzenindeydi. Nüfusun bu dönemlerde çok yoğun olmadığı düşünülürse kent içinde büyük bostan alanları ve kırıklar bulunmaktaydı. 1840 tarihli Hellert haritasında ve 1863 tarihli Stolpe haritasında bu konuyla ilgili bazı ipuçlarını açıkça farketmek mümkündür. Büyük çarşılar dışında esnaf ve zanaatkarlar iş yerlerinin hemen civarında yada üst katlarında otururlardı. 19.yüzyılın ikinci yarısında dışa bağımlı yoğun ticaretle birlikte Galata'da işyeri-konut alanları ayrılmaya başladığında bu ayırım Osmanlı bürokrasisine de yansdı. Buna bağlı olarak Babıali, Sirkeci, Sultanahmet ve Beyazıt yörelerinde hükümet binaları ve nezaretler ayrı ayrı binalara yerleşmeye, sadrazam, yeniçeri ağası ve benzeri devlet ileri gelenlerinin makamları da konaklarından ayrılmaya başladı. Banka, ticari şirket ve benzeri kurumlarda çalışanlar ve ticaretle uğraşanlar bu dönemde orta tabakayı oluşturmaya başladılar. Tüm bu

gelişmeler sonucunda Galata ve daha sonraları Şişli'de ortaya çıkan kargir sıraevler tipi yapılanma biçimi Tarihi Yarımada sınırları içinde de Gedikpaşa yöresinde ortaya çıktı.

1856 Aksaray yangınından sonra Aksaray Meydanı - Laleli Camisi arasında kalan ve güneye, Marmara Denizi'ne doğru uzanan bir alanda yanan 650 kadar binanın bulunduğu geniş bir bölgenin sistemli bir haritası çıkarılmış ve bu bölgenin düzenlenmesi için İtalyan Mühendis Storari görevlendirilmiştir. Yapılan yeni planlamada ızgara sistemi Tarihi Yarımada'da ilk defa uygulanmış ve kentin eski çıkmaz sokaklı dokusu bu plan ile birlikte artık değişmeye başlamıştır (Çelik,1996,s.45). 1865 Hocapaşa yangını ile bu defa Eminönü'nden Marmara kıyılarına kadar, doğu - batı yönünde de Sultanahmet Meydanı'nından, Bayezit Camisi'ne kadar bir alanda yapılar yanıyor. Bu yangından sonra yangın alanının düzenlenmesinde artık Aksaray'da uygulanan ızgara planı uygulanacak ve daha önce doğulu sokak dokusunun bulunduğu, batıdan Kumkapı Caddesi, kuzeyden Divanyolu, güneyinden de Çifte Gelinler gibi o dönemde açılan yolların sınırladığı alanda da ızgara planlı yeni sokaklar açılacaktır. 1855-1863 yılları arasında Stolpe tarafından yapılan haritada Storari planı işlenmişken, Gedikpaşa bölgesindeki sokak dokusu hala eski kentin sokak dokusu karakterindedir. İşte bu yeni planlanan sokaklar üzerinde Tarihi Yarımada için yeni olan kargir sıra evleri ile Gedikpaşa yerleşmesi oluşmuştur. Alt yapı çalışmaları İslahat-ı Turuk Komisyonu'nca hazırlanan bölgede kargir yapı, malzeme fiyatları ve vergilerde yapılan indirimlerle teşvik edilmiştir (Çelik,1996,s.49).

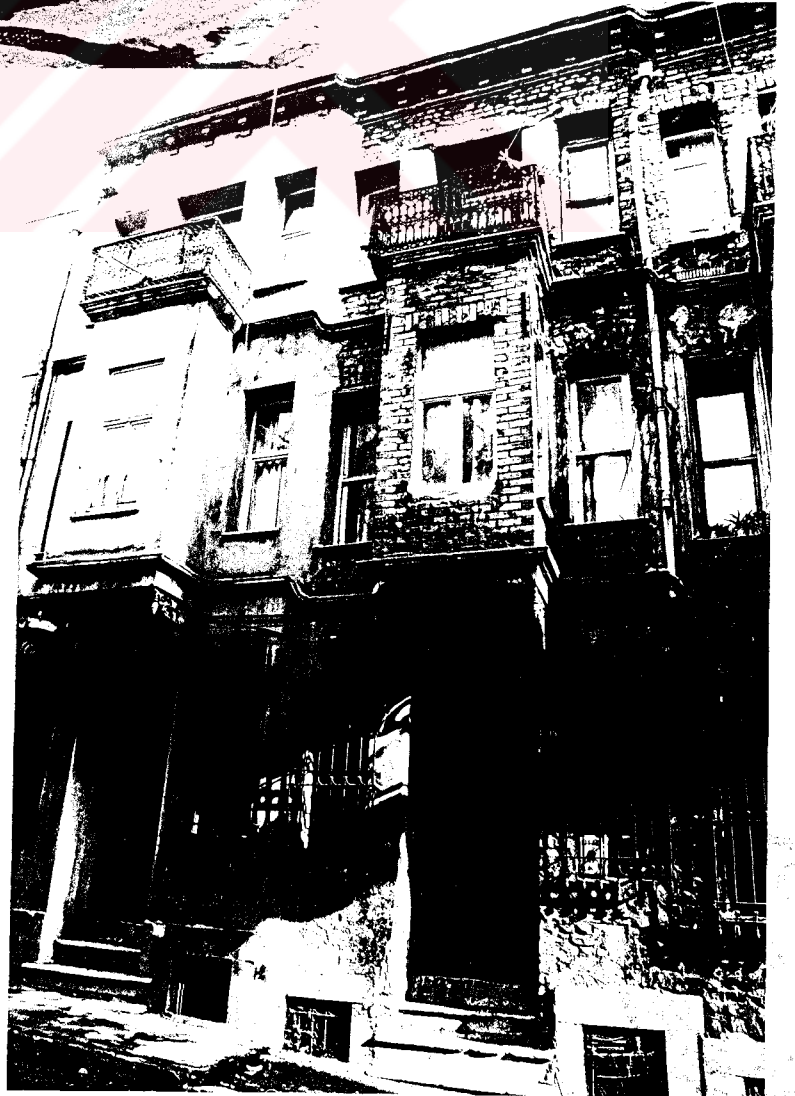
Bölgedeki özgün yapılanma biçimi kargir, genelde üç katlı ve zemin üstünde çıkmaları olan yapılardan oluşmaktadır.Yapılar çoklukla birbirini tekrarlayan sıra evler tarzında yapılmışlardır (R.2.1.53 - R.2.1.54). Ancak bazı yapı adası köşe parsellerinde, parsel büyüklüğü ile orantılı olarak, bu sıra ev karakterinden farklı planlama ve cephe özelliklerine sahip yapılar da yer almaktadır (2.1.55 -1) (R.2.1.56).

Nüfusun Değişimi

19.yüzyılın ortalarında yapı yoğunluğu ve prestiji yüksek bir konut bölgesi olarak planlanan ve daha çok gayrimüslimlerin yaşadığı bu bölge daha sonra kentin Tarihi Yarımada dışındaki yeni bölgelerinin gelişmesi ile yavaş yavaş eski önemini kaybetmiş, 20. yüzyıl ortalarından sonra da konut fonksiyonu yerini ticaret ve küçük imalata bırakmıştır. Günümüzde konut olarak kullanılan yapılar daha çok bölgenin güney kısmında yer alan yapılardır. Divanyolu'na yakın yapılar, Kapalıçarşı ve civarındaki ticaret bölgesine yakınlıkları nedeniyle yoğun biçimde iş yeri ve imalathane olarak kullanılan yapılardır. Bu nedenle bu alanda yeni yapılanma yoğunluğu da fazladır. Yıkılan özgün yapıların yerini işhanları almış ve bu arada kat adetleri de genelde 5, yer yer de 7 kata ulaşmıştır (R.2.1.57 - R 2.1.58).



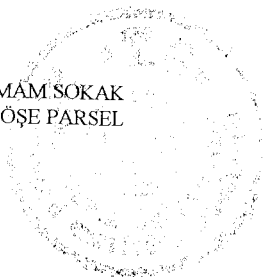
R. 2.1.53 GEDİKPAŞA
SIRAEV ÖRNEĞİ
(LİMAN CADDESİ)



R. 2.1.54 GEDİKPAŞA
SIRAEVLER



R. 2.1.55 GEDİKPAŞA VAZİYET PLANI

R. 2.1.56 HAMAM SOKAK
KÖŞE PARSEL



R. 2.1.57 GEDİKPAŞA
UYUMSUZ YAPILANMALAR



R. 2.1.58. GEDİKPAŞA
UYUMSUZ YAPILANMALAR

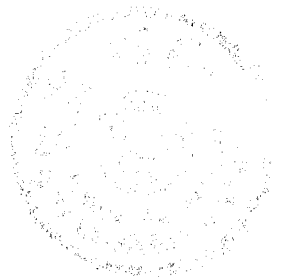
Yanlış Yeni Yapılaşma

Neviye Sokak

Konut olarak kullanımı daha fazla olan Kadırga Meydanı'na yakın bölgede bugün, diğer örnek bölgelerde gördüğümüz gibi, gelir düzeyi düşük ve göç yolu ile kente gelmiş kişiler yaşamaktadır. Örnek olarak alınan Sarayıçi Sokak ve Neviye Sokak'ta yer alan yapılar bu nedenle oldukça bakımsız durumdadırlar. Yeni yapılanmanın daha fazla olduğu Neviye Sokak araç trafiğine uygun olamayan bir eğimde, merdivenli biçimde oluşmuş, bu nedenle ulaşım gereksinimi fazla olan işyerleri ancak sokağın kuzey ucunda yer alan Kadırga Hamamı Sokak üzerinde yer almışlardır. Sokağın her iki tarafında yer alan yeni yapılar konut olarak kullanılan, özgün dokuya yabancı uyumsuz yapılardır. Bu sokakta da 3 katlı olan özgün yapı karakteri, yeni yapılarda 5 kat yükseklikte ve sokağın eğimiyle kademelenen dokuyu bozar niteliktedir (R.2.1.59 - R.2.1.60) (R.2.1.61).



R. 2.1.59 NEVİYE SOKAK

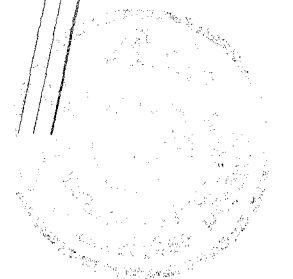




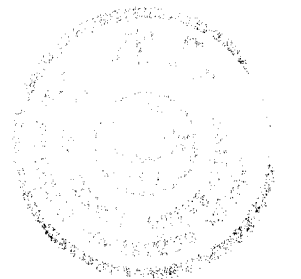
R. 2.1.60 NEVIYE SOKAK



R. 2.1.61 SARAYIÇI SOKAK PERSPEKTİF

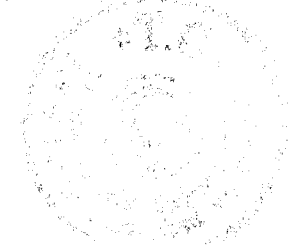


Kadırga Hamamı Sokak yönünden bakıldığında sokağın batı yönünde, sağ köşesindeki parselde yer alan yapı (R.2.1.55 -2) bölge karakterine göre fazla büyük bir taban alanına sahiptir. Cephe biçimlenişi olarak da çevre dokusuna uymayan yapı, fazla iki katı ile ağır bir etki yapmakta ve doku içinde sürekliliği bozan olumsuz bir odak noktası oluşturmaktadır. Bu yapının Pervititch haritasında 3 katlı bir yapı olduğunu ve Hamam sokak içinde aynı parselde ikinci bir küçük yapı olduğunu görmemiz mümkündür (R.2.1.62) Bu yapının hemen altında yer alan yeni bina cephe genişliği olarak özgün yapılara uymakla birlikte, cephenin biçimlenişinde özgün dokudaki modüllere dikkat edilmemesi nedeniyle, sağır ve uyumsuz bir görünüm vermektedir. Bu sırada yer alan diğer iki yeni yapı da (R.2.1.55 -3)(R.2.1.55 -4), yine aynı nedenlerden, uyumsuz yapılardır. Söz konusu yapılar sokağın eğimine uyan özgün yapılar arasında, adeta bu kademeli inişi düzeltmek istermişcesine yükselerek, sokağın genel perspektifini bozmuşlardır (R.2.1.63 - R.2.1.64). Bu yapıların sonucusu yine geniş bir parsel alanı kaplamakta, ve kat adedinden kazanmak için sokaktaki tüm özgün yapılara cephenin sağ kenarından, birkaç basamak ile çıkılarak girilmesine rağmen, bu yapıya sol kenardan ve inilerek girilmektedir (R.2.1.64). Oysa bu yeni binaların yerinde, yine aynı haritadan anlaşılacağı gibi, 1930'larda sokak dokusuna uyumlu 2 ve 3 katlı cumbalı yapılar yer almaktaydı (R.2.1.62). Sokağın doğu cephesi, üzerine kat ilavesi yapılmış bir özgün yapıyla başlamakta ve yanındaki yeni iş hanı ile devam etmektedir. Kütle ve detaylarda dokuya yabancı olan bu yapının (R.2.1.55 -5) parseli Pervititch haritasında o yıllarda boştur. Yapı adasında yer alan diğer üç özgün yapı özelliklerini korurken bunların arasında yer alan yeni yapılar yüksek kütleleri ve etüd edilmemiş cepheleri ile uyumsuzdurlar. Yapı sırasının sonundaki otel yapısı(R.2.1.55 -6) ise 7 kat yüksekliğinde planlanmıştır ve üst kotu bu yüzden, sokağın dik eğimine rağmen, yapı sırasının 3.yapısı ile aynı kottadır (R.2.1.60). Söz konusu bu yapının bulunduğu parselde daha önce, biri Neviye Sokak'tan, diğeri de Kadırga Caddesi'nden cephe alan iki yapının bulunduğunu, yüksekliklerinin de 3 ve 4 katlı olduklarını görüyoruz (R.2.1.62). Yeni yapıların getirdiği bu yüksek yapılanma biçimi Neviye Sokağı'nın silüetini bozmakta, sokağın eğimine ve genişliğine göre planlanmış özgün yapılar arasında baskın bir etki yaparak onların algılanmasını zayıflatmakta, neredeyse sokağın ışığını ve havasını kesmektedir. Bölgede özgün yapılanma kargir yapılardan oluştuğu ve teknik olarak kat ilavesi ahşap yapıya göre daha kolay olduğu için, yükselen kot bu yapılarda da yükselme isteğini kamçılamakta ve özgün yapıların üzerine ve çıkmalarına kat ilaveleri yapılarak cephe oranları bozulmaktadır.





R. 2.1.62 KADIRGA 1924 (1/500 PERVIITCHI HARITASINDAN)

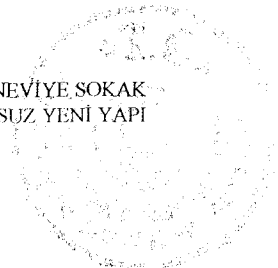




R. 2.1.63 NEVİYE SOKAK

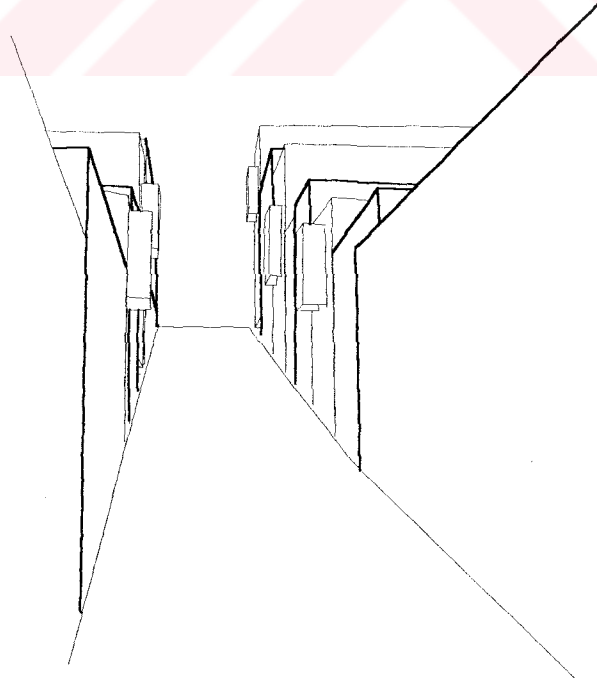


R. 2.1.64 NEVİYE SOKAK
UYUMSUZ YENİ YAPI



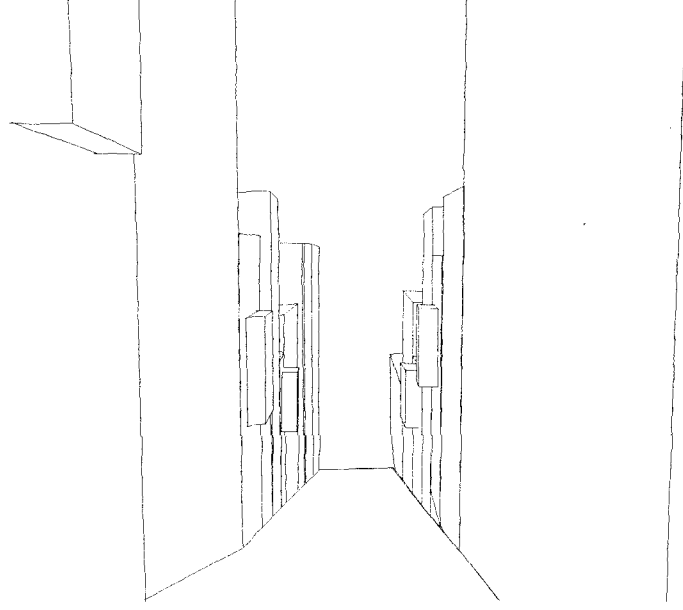


R. 2.1.65 NEVİYE SOKAK GÜNEYDEN PERSPEKTİF

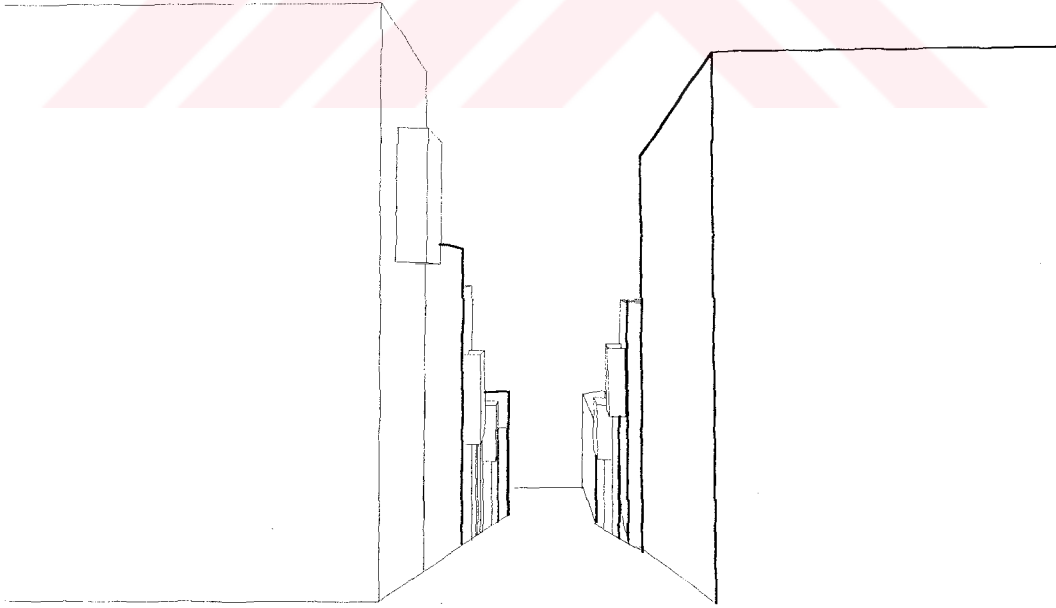


R. 2.1.66 NEVİYE SOKAK UYUMLU KÜTLELİ YENİ YAPILAR (ÖNERİ)

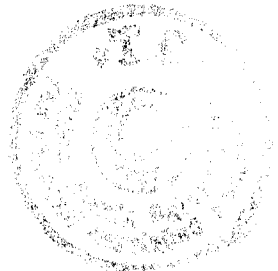




R. 2.1.67 NEVİYE SOKAK KUZEYDEN PERSPEKTİF



R. 2.1.68 NEVİYE SOKAK UYUMLU KÜTLELİ YENİ YAPILAR



Öneri

Sokağın her iki ucundan alınan üç boyutlu görüntülerinde de görüldüğü gibi, yeni yapılanmaların kütleleri üçüncü boyutta olması gereken kat yüksekliğine getirildiğinde, yatay ölçüler değiştirilmese bile, özgün yapıların algılanması tamamen değişmekte ve yeni yapılar baskın etkilerini kaybederek, odak noktası olmaktan çıkmaktadırlar. Ömrünü dolduran yeni yapıların yerine tekrar aynı anlayışla yapı yapmak yerine, kat adetleri düşürülerek özgü yapıların karakterine uygun, sokaktaki özgün yapıların cephe oranlarını yansıtan yapılar yapılması, bu arada birleştirilmiş parsellerdeki geniş cepheli yapılarda da cephe düzleminde özgün yapı genişliğinde modüllerin kullanılması, doğru bir çözüm olacaktır.

Sarayıçi Sokak

İkinci örnek olarak alınan Sarayıçi Sokak da konum olarak Neviye Sokak ile aynı özelliklere sahip olan bir sokaktır. Eğimi ve yönü Neviye Sokak ile paralel olan bu sokak güneyinde yer alan Kadırga Caddesi ucunda merdivenlerle sona ermekte, bu nedenle araç trafiğine imkan vermemektedir. Bu sokakta özgün yapı sayısı daha fazladır. Kuzeyde sınırı teşkil eden Hamam Sokak'tan bakışta sokağın batı yapı adası daha önce özgün durumda olan, fakat yapılan uygunsuz müdahalelerle tanınamaz duruma gelmiş olan 28 no.lu yapı (R.2.1.55 -7) ile başlar. Söz konusu yapının geçmişi ile ilgili izler zemin kat kapı ve pencere sövelerinde algılanmaktadır. Günümüze kalan bu küçük detaylar haricinde yapı işhanına çevrilirken, yeni fonksiyona uydurulmak için tamamen değiştirilmiş ve 5 kat yüksekliğe ulaşmıştır (R.2.1.69 - R.2.1.70).Pervititch haritasında bu yapı parselinde köşede 4 katlı, cumbalı bir yapı, onun hemen altında 4 katlı, aynı parselde ait bir yapı ve bu yapının bahçesi yer almaktadır.Anlaşılabileceği gibi büyük bir parselde yer alan iki yapı ve bunlara ait bahçe günümüzde tek bir yapı haline dönüşmüştür (R.2.1.62) Bu sırada yer alan 30 no.lu yapı özgün bir yapıdır, çıkması üzerine ilave yapılmış, işhanı olarak kullanımdadır. Sıranın diğer yapıları çok bakımsız durumda olmalarına rağmen, yapıldıkları dönemin detaylarını korumaktadırlar. Bu yapı adasının alt ucunda, sokağın merdivenli kısmı bitiminde, iş yeri olarak yapılmış 46 no.lu yeni yapı dokuya uyumsuz cephesi ve kütlesi ile, bu yapının iki alt parselinde yer alan 50 no.lu yapıda ise üzerine 3 kat çıkılmasına göz yumulmuş özgün bir yapı dokuya yabancılaşmış yapılar olarak dikkat çekmektedir, sokağın bu cephesinin son yapısı da üzerine ilaveler yapılarak ve cephesi değiştirilerek bozulmuş olan özgün bir yapıdır (R.2.1.71). 46 no.lu yapının yine iki ayrı yapının birleştirilmesi ile oluştuğunu Pervititch haritasından görebiliriz (R.2.1.62) Bu cepheyi oluşturan yapı adedi sigorta haritasında 15, günümüzde ise 13 tür.





R. 2.1.69
SARAYIÇI SOKAK
HAMAM SOAKAK KÖŞESİ



R. 2.1.70
SARAYIÇI SOKAK
BATI CEPHESİ



R. 2.1.71 SARAYIÇI SOKAK
BATI CEPHESİ

Doğu cephesini oluşturan yüzeyde, Hamam Sokak'tan bakışta ikinci yapı olan 17 no.lu bina (R.2.1.55 -8), özgün durumunda 3 katlı, cumbalı bir yapıken*, bugün 5+1 kat adedi ve bu sıradaki yapılarla, detay ve oranlarda hiç ilişki kurulmamış cephesi ile uyumsuzdur. Sıranın diğer yapıları özgün durumlarını büyük ölçüde korumuşlardır. Bu sırada yer alan, ve detayları ile daha yakın dönemlerde yapıldığı anlaşılan 29 no.lu yapı, planlamasında çevresi ile sağlanmaya çalışılan uyum açısından dikkat çekicidir. Yapıda oranlar ve cephe, eski dokuyla uyumludur. Söz konusu bu yapı, bu sırada yer alan 27 ve 33 no.lu yapılara daha önceki dönemlerde kat ilavesi yapılmıştır (R.2.1.72 - R.2.1.73).

Sarayıçi Sokağı'nın kuzey ve güney ucundan sokak yapılanmasını üç boyutlu olarak incelediğimizde sözü edilen yeni yapıların doku içindeki uyumsuzlukları ve silueti nasıl olumsuz etkiledikleri görülmektedir (R.2.1.74 - R.2.1.75 - R.2.1.76-R.2.1.77).

*Bkz. Pervititch haritası R. 2.1.62., s.79.

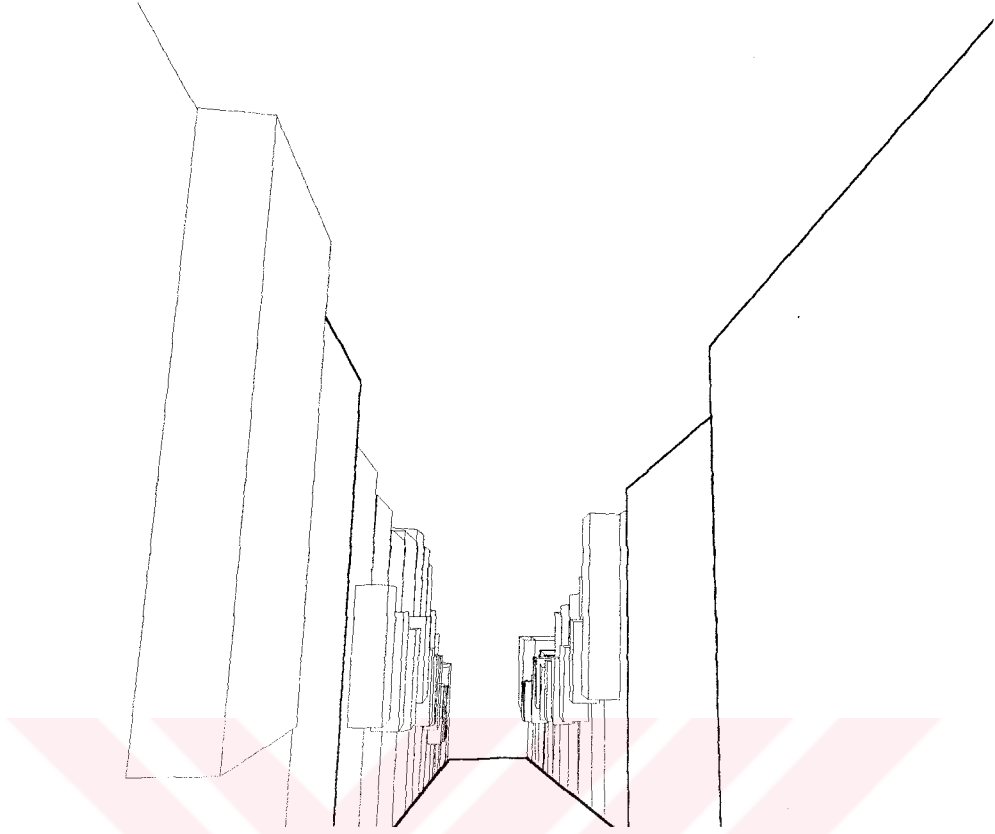




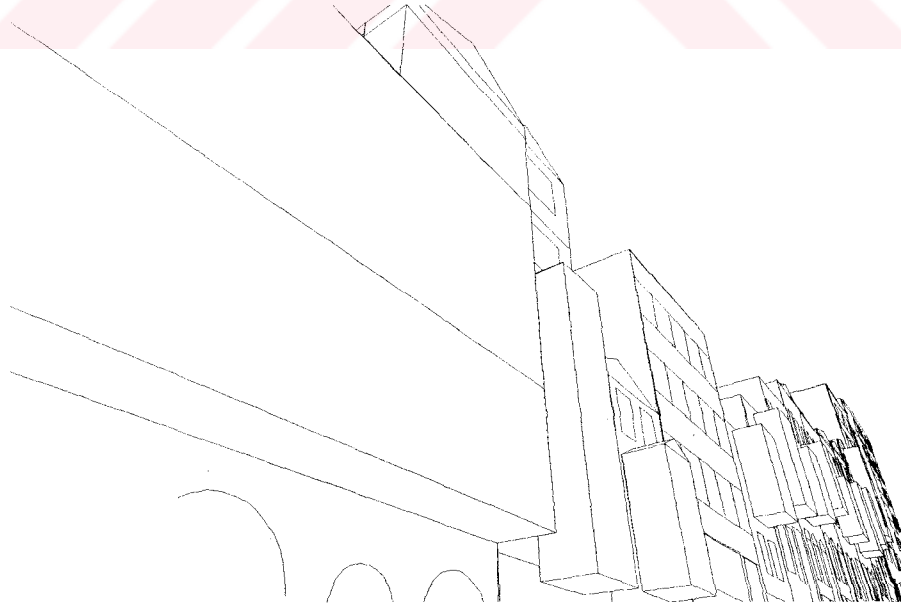
R. 2.7.72. SARAYIÇI
SOKAK DOĞUCEPHESİ



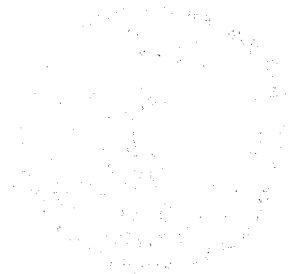
R. 2.7.73 SARAYIÇI
SOKAK DOĞU CEPHESİ

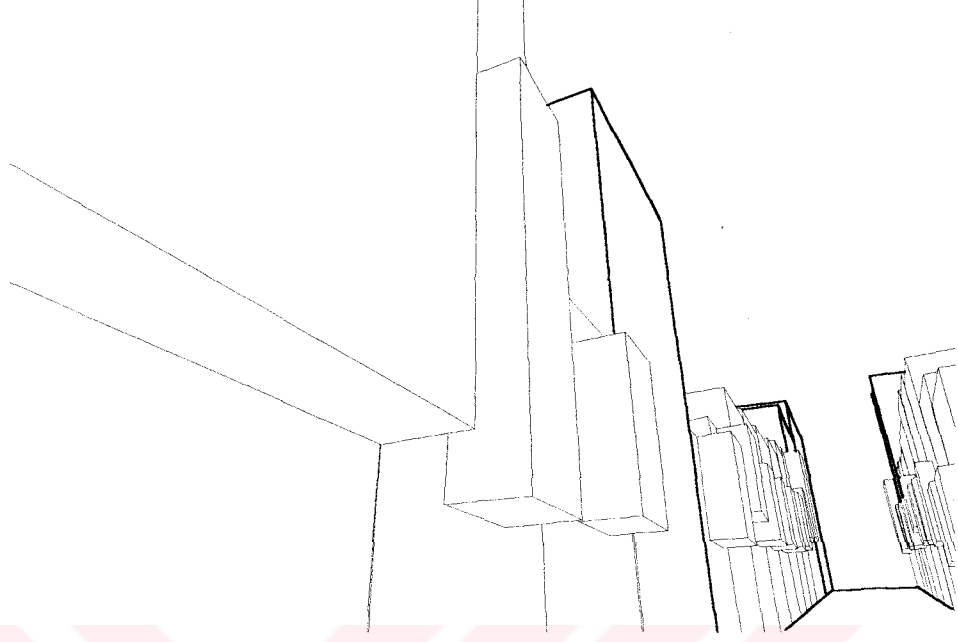


R. 2.1.74 SARAYIÇI SOKAK KUZEYDEN PERSPEKTİF

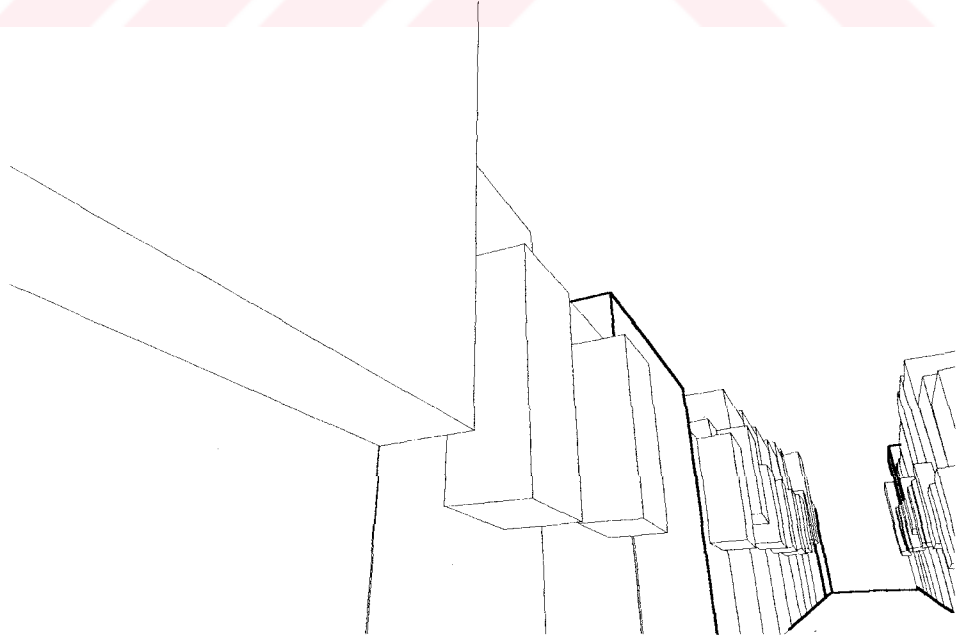


R. 2.1.75 SARAYIÇI SOKAK GÜNEYDEN PERSPEKTİF

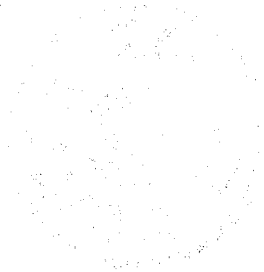




R. 2.1.76 SARAYIÇI SOKAK UYUMSUZ YENİ KÜTLELERİN ETKİSİ



R. 2.1.77 SARAYIÇI SOKAK ÖNERİ KÜTLELER

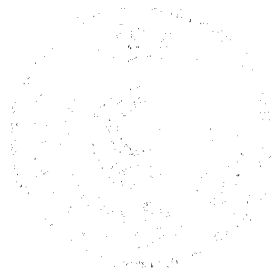


Öneri

Kütlelerin uyumsuz boyutları çevre ölçeğine göre düzenlendiğinde verdikleri etki dokuya daha uyumlu olmaktadır. Cephelerin yeniden düzenlenerek, yeni yapıların yerine parsel boyutları çevre oluşumuna uygun ve sokağın çıkma geleneğini sürdüren yapılar yerleştirilmesi halinde, yapı - sokak ilişkisi daha uyumlu kurulmakta, yapıların ışık ve hava ihtiyacı doğru biçimde sağlanmaktadır (R.2.1.78 - R.2.1.79 - R.2.1.80 - R.2.1.81).

Örnek olarak seçilen Gedikpaşa yöresinde yapıların kargir yapılar olması bölgenin korunabilirliği açısından avantaj oluşturan bir faktördür. Bölgede yapılacak sağlıklaştırma çalışması ile yapıların tekrar konut olarak kullanımı ve kent yaşamına katılmaları mümkün görünmektedir. Bunun için bölgede bulunan atölye ve küçük imalatın buradan kaldırılması, alt yapının sağlıklaştırılması ve boş parsellerde yeni yapılanmada işyeri ve ticaret gibi fonksiyonlara izin verilmemesi uygun çözüm olacaktır. Bölgenin gerek üniversite, gerekse turizm bölgelerine olan yakınlığı nedeniyle kısmen konut, kısmen de pansiyon amaçlı kullanımı mümkün gözükmektedir. Her ne kadar Kumkapı yerleşmesinin deniz ile olan yakın bağlantısı Sahilyolu ile kesilmişse de, bölgenin denize çıkışı olan Kumkapı ile ve Kadırga'da yer alan ahşap sivil mimarlık örneklerinin korunduğu alan ile entegre edilerek, eski kentin özgün ve farklı yapılanma biçimlerinin korunarak yaşatıldığı, Yarımada'nın konut ve konaklama sorunlarına da cevap verebilecek bir yerleşme elde edilecektir.

Bölgede yapılacak, yapı ömrünü doldurmuş veya fonksiyon değişikliğinden yenilenecek yapılarda, yörenin sıraev karakterinin korunması, kat yüksekliğinin özgün yapılarda olduğu gibi zemin artı 2 kat olarak uygulanması, yapılara kat ilavesine izin verilmemesi, özgün yapıların doluluk, boşluk, çıkma, yapıya giriş yönü gibi karakteristik oran ve boyutlarının devam ettirilmesi uygun olacaktır.





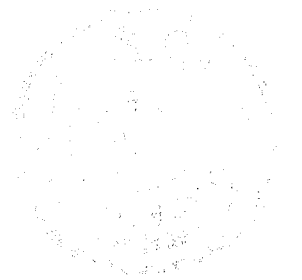
SARAYIÇI SOKAK BATI CEPHESİ

R. 2.1.78 SARAYIÇI SOKAK BATI CEPHESİ RÖLÖVE SİLÜET (Y.Ergin-G.Aldoğan)



SARAYIÇI SOKAK BATI CEPHESİ
DÜZENLENMİŞ SİLÜET

R. 2.1.79 SARAYIÇI SOKAK BATI CEPHESİ ÖNERİ SİLÜET





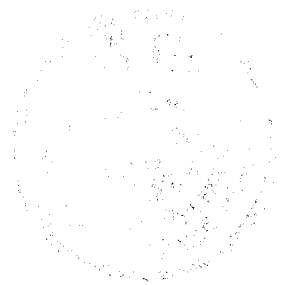
SARAYIÇI SOKAK DOĞU CEPHESİ

R. 2.1.80 SARAYIÇI SOKAK DOĞU CEPHESİ RÖLÖVE SILUET (T.Gültekin-N.Çağlarım)



SARAYIÇI SOKAK DOĞU CEPHESİ
DÜZENLENMİŞ SILUET

R. 2.1.81 SARAYIÇI SOKAK DOĞU CEPHESİ ÖNERİ SILUET



2.2. KÜLLİYE VE ÇEVRESİ

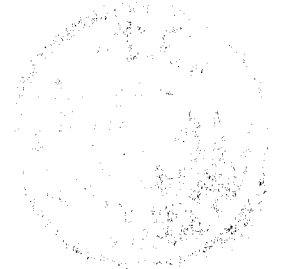
Yavuz Selim

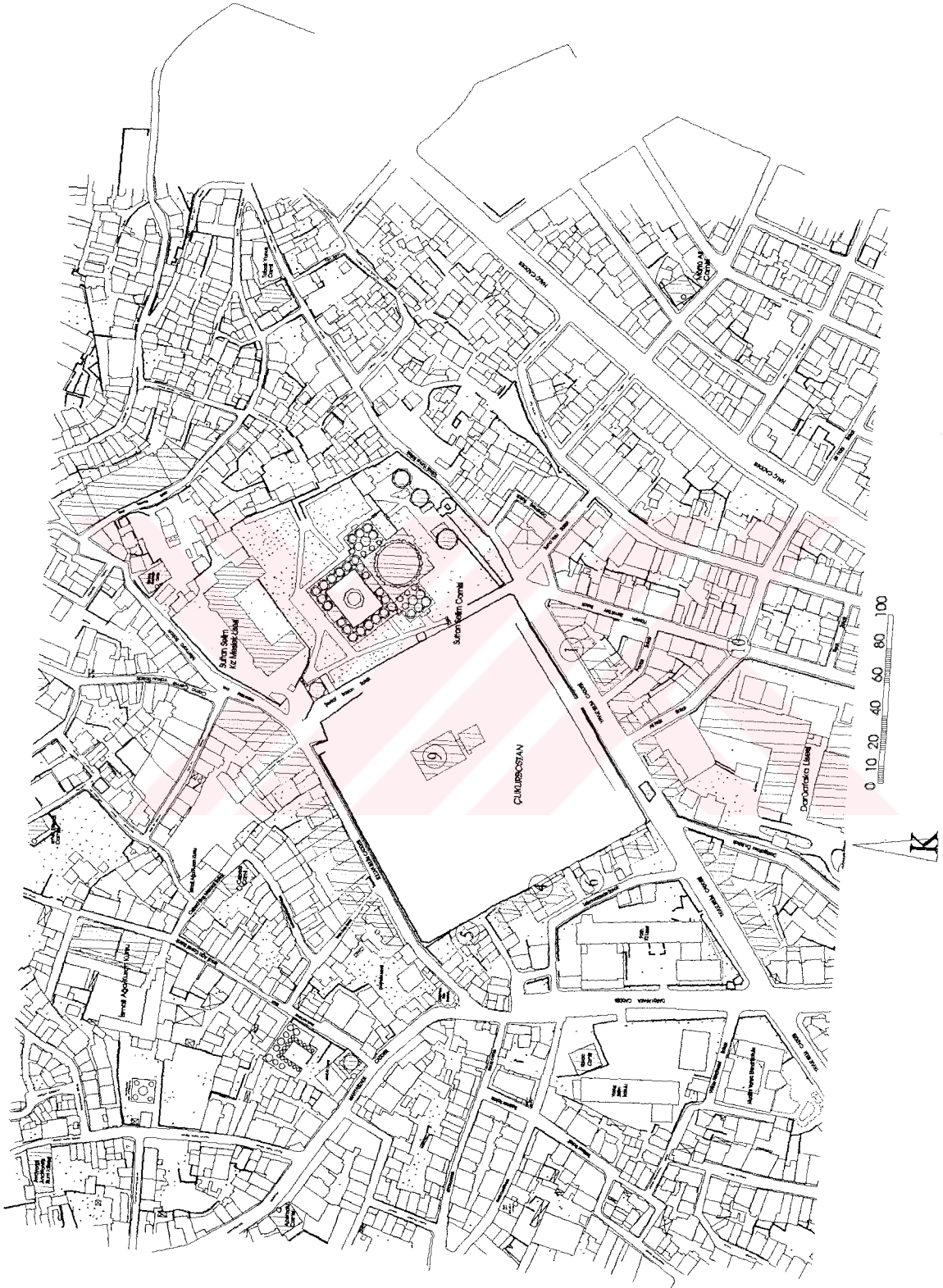
Haliç yönünden bakıldığında Tarihi Yarımada'nın silueti üzerinde, doğudan batıya doğru, Edirnekapı Mihrimah Camisi'nden önce son etkin yapı olan Yavuz Selim Camisi ve Külliyesi, 2.tepede, Haliç'e doğru uzanan bir platform üzerinde yer alır. Tarihi Yarımada siluetini biçimlendiren bu tepe, üzerinde yer alan Bizans açık sarnıcı Aspar ile birlikte Osmanlı ve Bizans döneminin iki eserini bir arada barındıran önemli vistalardan biridir.

Bölge 20. yüzyıl başlarına kadar yoğun bir ahşap yapılanma biçimine sahipken 1918 Fatih yangınında buradaki yerleşmenin büyük bir kısmı tamamen yanmıştır. Yavuz Selim Külliyesi kuzey doğusundan başlayan yangında Samatya'ya kadar 7.500 yapı yanmış ve bölgede bu yangından sadece 1873 tarihli, dönemin kargir yapısı olan Darüşşafaka Lisesi kurtulmuştur (Sertoğlu,1966,s.1214/42). 1920-1923 tarihli Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. haritasında yanan bu bölge ve yangın alanı ortasında kalan lise binası açıkça görülmektedir*. Bu tarihten sonra bölgenin imarı için çeşitli çalışmalar yapılmış, yangın alanı için alt yapı planları hazırlanmış, ancak araya I.Dünya Savaşı'nın girmesi ile gerçekleştirilememiştir (Tekeli,1985,s.889).1926-1933 yılları arasında Fatih bölgesi yoğun bir yeni yapılanma çalışmasına sahne olmuş, bu arada yörede 2042 adet yapı yapılmıştır. Bu yapıların aynı dönemde İstanbul'da yapılan tüm yeni yapılara oranı %30,3 ile diğer 10 ilçe arasında en yüksek rakamdır (Mayer,1943,s.53).

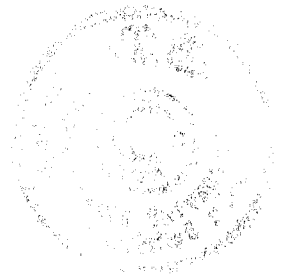
1929 tarihli Pervititch haritasında görüldüğü kadarıyla bölge yapılanma açısından henüz çok yoğun değildir. Sarnıcın batısında yer alan yapılar Sultan Selim Caddesi'nden cephe almış olup, yapıların arka cephelerinde bahçeler bulunmaktadır. Söz konusu haritada, sarnıcın doğusunda bulunan yapılar düzensiz ve dağınık olarak konumlanmış 1-2 katlı yapılar olarak, bunların arasında yer alan sokaklar da sınırları boşlukta ve toprak olarak gösterilmiştir. Bol miktarda harabenin işlenmiş olması bölgenin henüz yangının izlerini silememiş olduğunun göstergesidir. Cami kuzey bahçesine, bunun kuzeyinde bulunan yerleşmenin yapıları arasına ve yine caminin kuzeydoğusunda yer alan platformlara 'Haliç manzarası' ibarelerinin yazılmış olması bölgenin o dönemdeki vista değeri ve çevredeki yapılanma konusunda önemli ipuçları vermektedir. Külliye kuzeyinde yer alan yerleşmedeki yapıların tamamı 2-3 katlı yapılar olarak ve buldukları sokaklar da eski kentin dokusunu sürdürür nitelikte, organik bir doku gösterir biçimde işlenmişlerdir.

* Bkz. Bölüm 2.9 Yeşil Alanlar, R.2.9.5, s.256.





R. 2.2.1 YAVUZ SELİM KÜLLİYESİ VE ÇEVRESİ



Tüm bu veriler değerlendirildiğinde bölgede yapılanmanın 1930'lar sonrasında tekrar gelişmeye başladığını söylemek yanlış olmaz. Yarımada'da 1950'ler sonrası başlatılan imar hareketi ve günümüzdeki yeni yapılanmalar ile bölgenin özgün yapı karakterinden geriye pek azı kalmış durumdadır. Günümüz haritaları ile 1875 haritasını karşılaştırdığımızda, Yavuz Selim Camisi güneyinde kalan alanda yol dokusunun oldukça değişmiş olduğunu, fakat külliye'nin kuzeyinde kalan yapı adalarında ise sadece çıkmaz sokakların açıldığını, dokunun büyük ölçüde aynı kaldığını görmemiz mümkündür.

Bugün külliye'nin bulunduğu parselin güneyinde yer alan Aspar Sarnıcı etrafını üç yönden saran sokakların üzeri yeni yapılanma ile dolmuş, bu arada Tarihi Yarımada'nın diğer örnek bölgelerinde gördüğümüz gibi yapı üst çizgisi normal olmayan bir şekilde yükselmiştir.

Fevzi Paşa Bulvarı'ndan Yavuz Selim Külliyesi'ne yaklaşımda, sarnıç ve külliye'nin bulunduğu platforma ulaşmadan önce yükselen 2.tepe üzerinde, Yavuz Selim Caddesi'nin her iki tarafında yer alan tüm binalar 5-6 kat yüksekliğindedir ve bunların bir çoğu yine diğer bölgelerde görüldüğü gibi parsellerin birleştirilmesinden ötürü geniş kütlelidirler. Bu yoğun yapılanma arasından Aspar sarnıcına ulaşıldığında, onun yarattığı boşluk caminin sürpriz bir şekilde algılanmasına neden olur. Ancak sarnıcın doğusundan ve batısından Yavuz Selim Camisi'ne uzanan Yavuz Selim ve Sultan Selim Caddeleri üzerindeki yapılanma, daha önce olduğu gibi 6 katlı yapılardan oluştuğu için, her iki sokak cephesi de sağır duvar etkisi yapmaktadır (R.2.2.1 -1)(R.2.2.1 -2) (R.2.2.2 - R.2.2.3). Batı kenarında yer alan Sultan Selim Caddesi üzerinde günümüze kalmış olan üç yapı bölgenin daha önceki özgün yapılanma biçimi konusunda ipucu niteliğindedirler (R.2.2.4). Söz konusu yapıların ikisi ahşap, diğeri de 1930 sonrası yapılarından kargir bir yapıdır. 2-3 katlı ve üçü de çıkmalı olan yapılar (R.2.2.1 -3) 6-7 metre arasında değişen cephe genişlikleri ile bölgenin önceki yapı dokusunun günümüzdekinden daha küçük parsellerden oluştuğunu göstermektedirler. Kargir olan yapı tezin daha önceki bölümünde* incelenen Cankurtaran örneğinde sözü edilen Cumhuriyet dönemi yapılarında gördüğümüz gibi, önceki dönemin yapılarına uyum sağlayan, çıkma geleneğini devam ettiren, cephe elemanlarında özgün yapıların oranlarını yorumlayarak tasarlanmış bir yapıdır. Ancak her üç yapı da yeni yapılar arasında, onların baskın etkisi altında adeta özgün doku bu yeni yapılar gibi çevrelerine yabancı kalmışlardır (R.2.2.5 - R.2.2.6).

* Bkz. Bölüm 2.1.4., s.59.





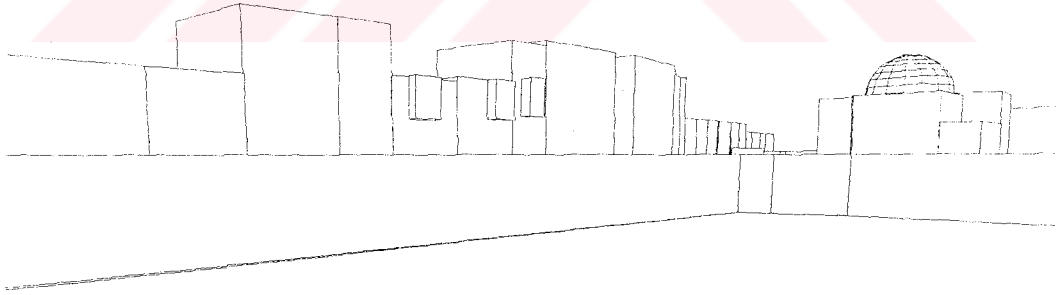
R. 2.2.2 ASPAR SARNICI VE DOĞUSUNDAKİ YAPILANMA



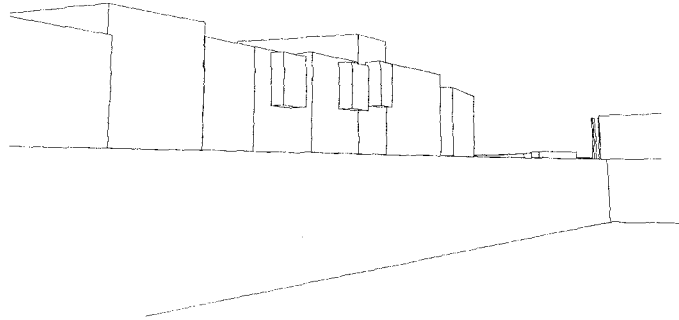
R. 2.2.3 ASPAR SARNICI VE BATISINDAKİ YAPILANMA



R. 2.2.4 ÖZGÜN BINALARDAN
ÖRNEKLER



R. 2.2.5 ÖZGÜN YAPILARIN BUGÜNKÜ ÇEVRESİ



R. 2.2.6 ÖZGÜN YAPILARLA UYUMLU KÜTLELER

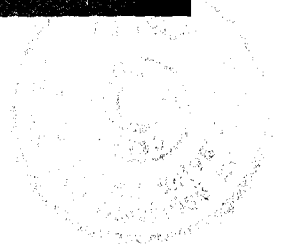


Yavuz Selim Camisi'nden güney yönüne, Aspar Sarnıcı'na doğru bakışta da, sarnıcın güney cephesi üzerinde yer alan yapılar, hemen sarnıç duvarına bitişik olan konumlarına rağmen, yine 5 katlı yüksek yapılardır (R.2.2.1 -4). Burada da yapılanma eğilimi bitişik düzen yönündedir. Yeni yapılar bu düzende oluşurken, bu cephede kalmış iki eski ahşap yapı bahçeli ve ayrık düzende biçimlenmişlerdir (R.2.2.1 -5) (R.2.2.1 -6) (R.2.2.7 - R.2.2.8). Sarnıcın güneyindeki bu yapılanma tarzı, külliyyeden bakışta, daha arka planda ve sarnıcın her iki yanında yer alan yeni yapılarla beraber, Mokios Sarnıcı'nda* olduğu gibi, çanak etkisi yapmakta ancak kuzey yönünde, Yavuz Selim Camisi'nin konumlandığı platformda, ilk algılamada camiden başka yapı bulunmadığı ve buradan sonra arazi alçalarak Haliç'e doğru indiği için, aynı zamanda kuzeye doğru yönlendirici olmaktadır. Yavuz Selim Camisi ile aynı platformda yerleşmiş olan Kız Meslek Lisesi (R.2.2.1 -7), daha önce külliyyenin imaretinin bulunduğu yere yapılmış Cumhuriyet Dönemi mimarlık örneklerinden bir yapıdır. Söz konusu yapı iki katlı olmakla birlikte, kat yüksekliği fazla olduğu için külliye yapıları ile yarışır bir yüksekliktedir (R.2.2.9). Sultan Selim Caddesi'nden yaklaşımda yolu tam karşılayan yapı, muvakkithanenin (R.2.2.1 -8) arkasında bu yüksekliği ile Haliç'e doğru perspektifi engellemekte ve muvakkithanenin algılanmasını zayıflatmaktadır (R.2.2.10 - R. 2.2.11) (R.2.2.12).



R. 2.2.7 ASPAR SARNICI GÜNEYİNDEKİ YAPILANMA

* Bkz. bölüm 2.9.2, s.257.

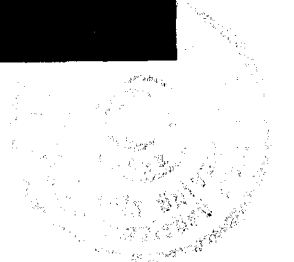


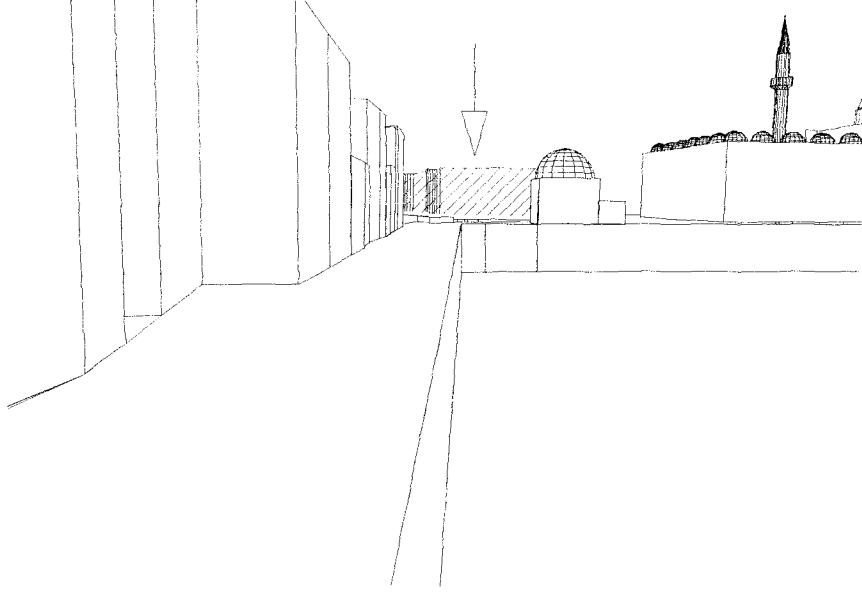


R. 2.2.8 ASPAR SARNICI GÜNEYİ ÖZGÜN YAPILAR

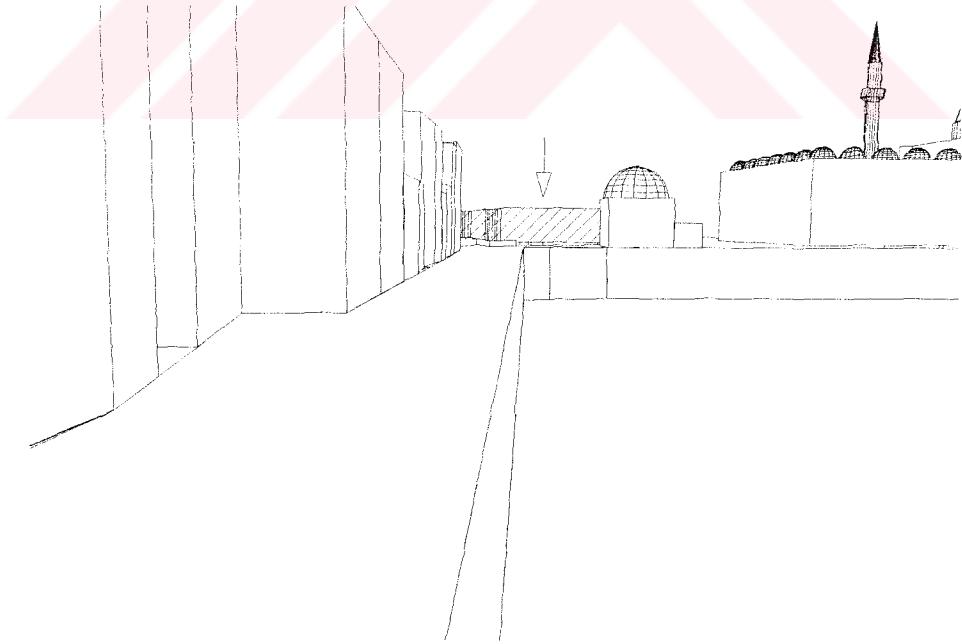


R. 2.2.9 KIZ MESLEK LİSESİ BİNASI





R. 2.2.10 KIZ MESLEK LİSESİ BİNASI



R. 2.2.11 KIZ MESLEK LİSESİ ÖNERİ KÜTLE

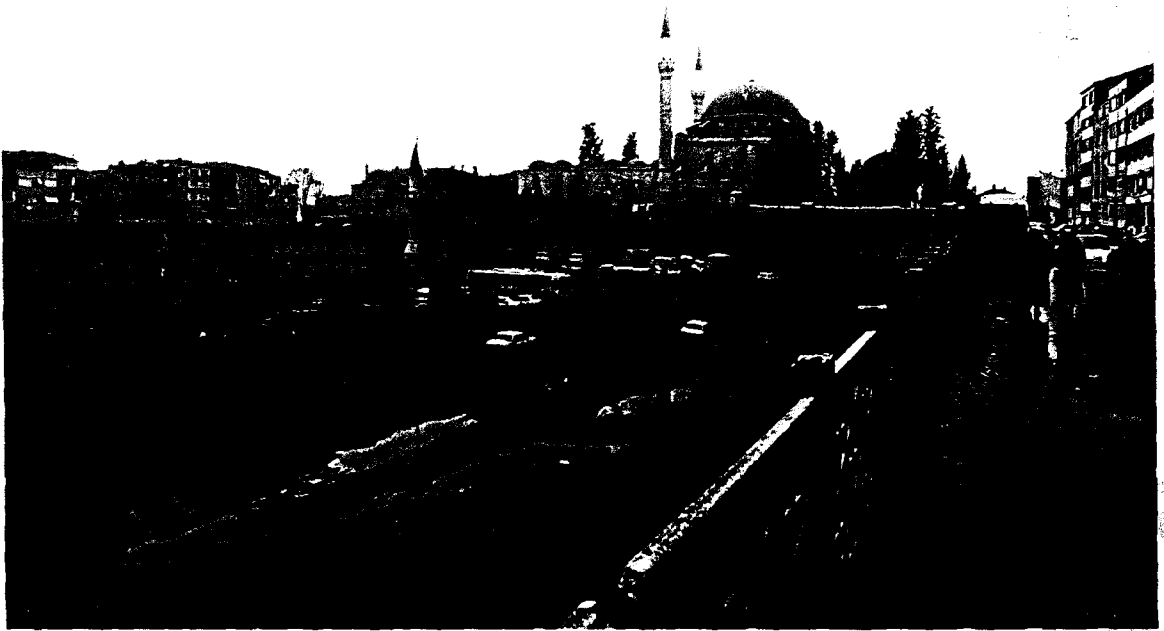


YAVUZ SELİM KÜLLİYESİ
KIZ MESLEK LİSESİ



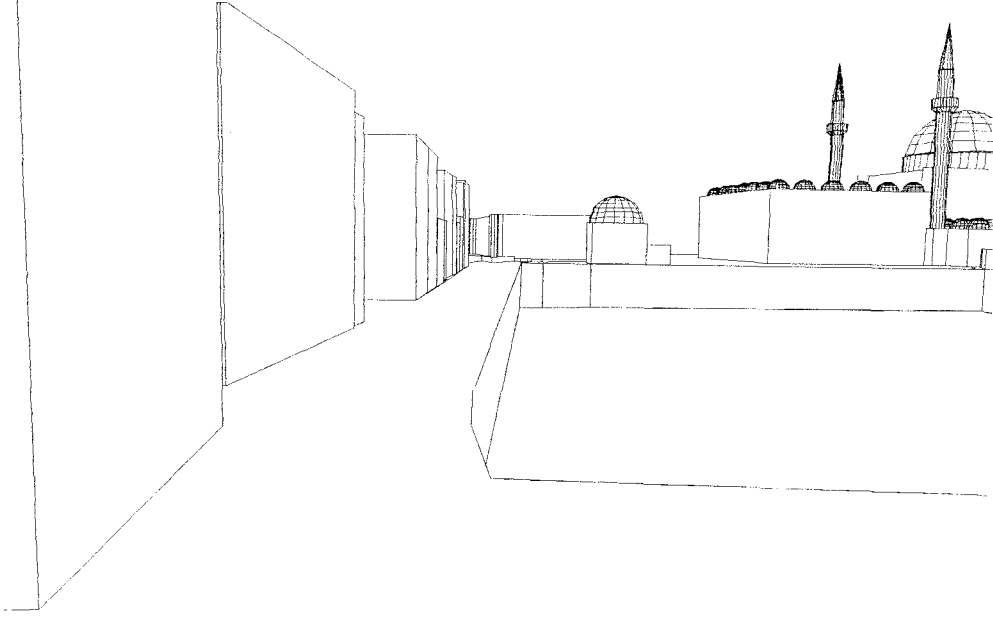
R. 2.2.12 YAVUZ SELİM KÜLLİYESİ - KIZ MESLEK LİSESİ

Sultan Selim ve Yavuz Selim caddelerinden külliyeye yaklaşımda cephe boyunca yer alan 5-6 katlı yapılar vistanın algılanmasını etkilemekte ve tepenin Haliç'e ve Tarihi Yarımada'ya açılışını engellemektedirler (R.2.2.13). Söz konusu yapıların Darüşşafka Lisesi kuzeyinde yer alan bazıları eski bir Bizans kapalı sarnıcı kalıntısı üzerinde yer almışlardır (Kleiss, 1965, s.11).

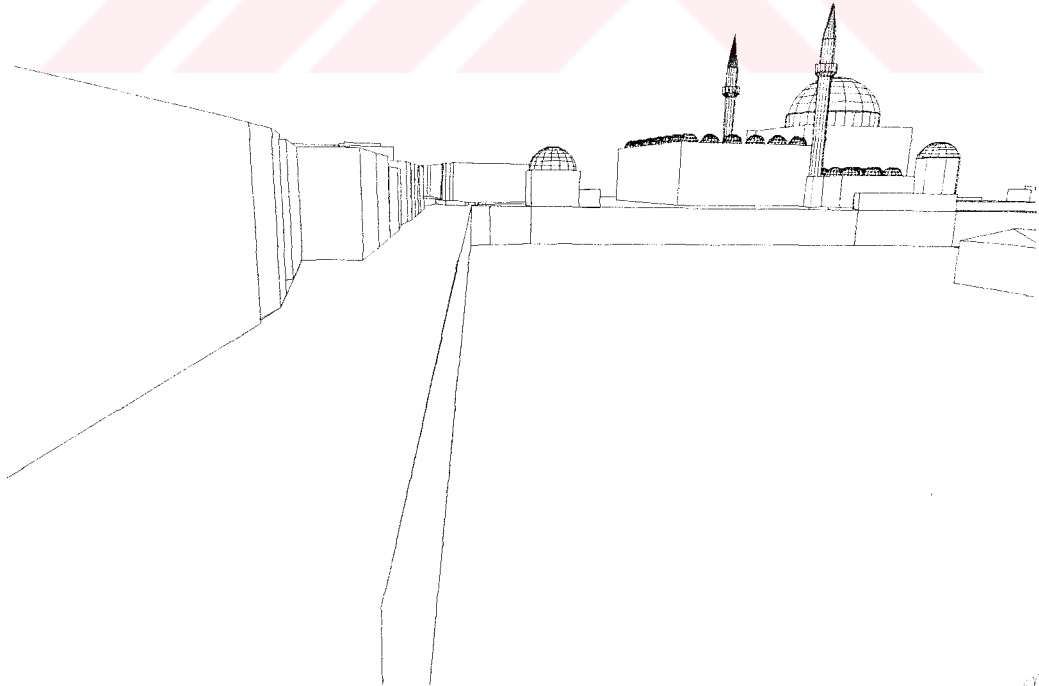


R. 2.2.13 KÜLLİYEYE YAKLAŞIMDA YENİ YAPILANMANIN OLUMSUZ ETKİSİ

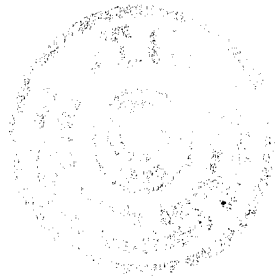


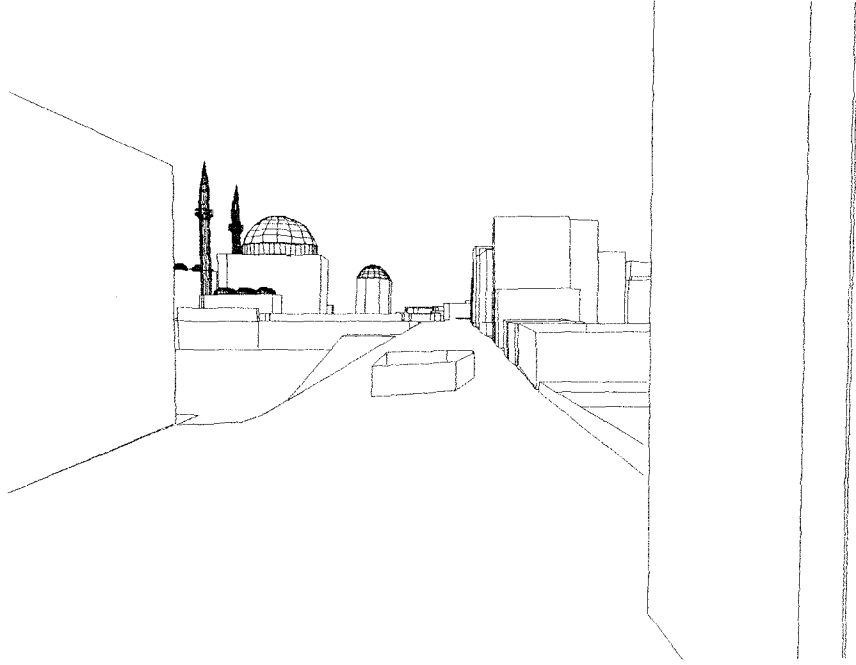


R. 2.2.14 ASPAR SARNICI BATISINDA YER ALAN YAPILAR

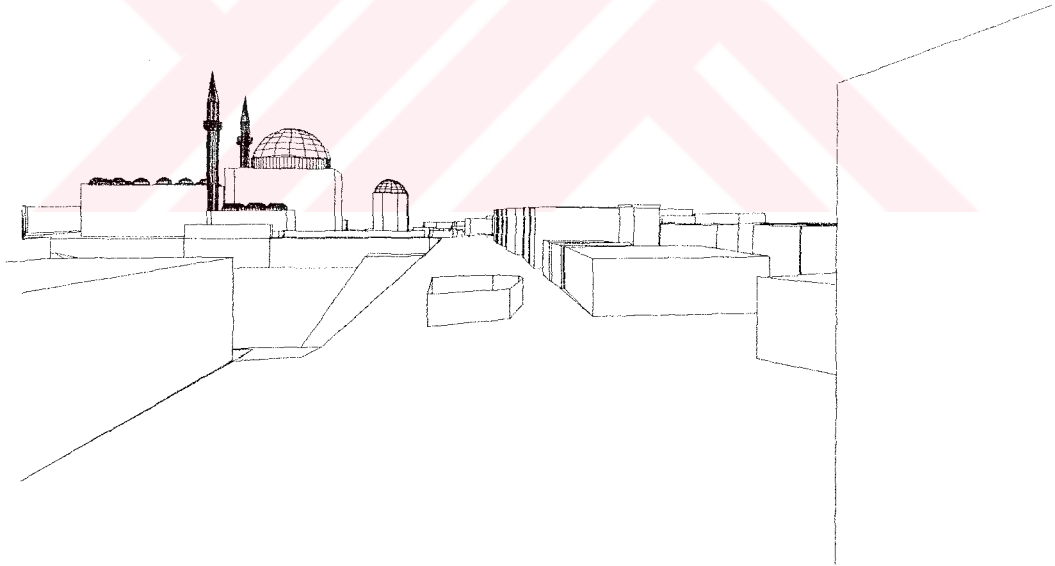


R. 2.2.15 ÖNERİ KÜTLELER





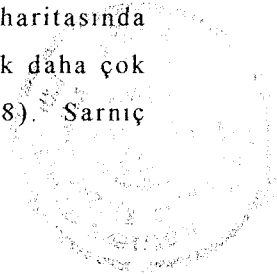
R. 2.2.16 ASPAR SARNICI DOĞUSUNDA YER ALAN YAPILAR



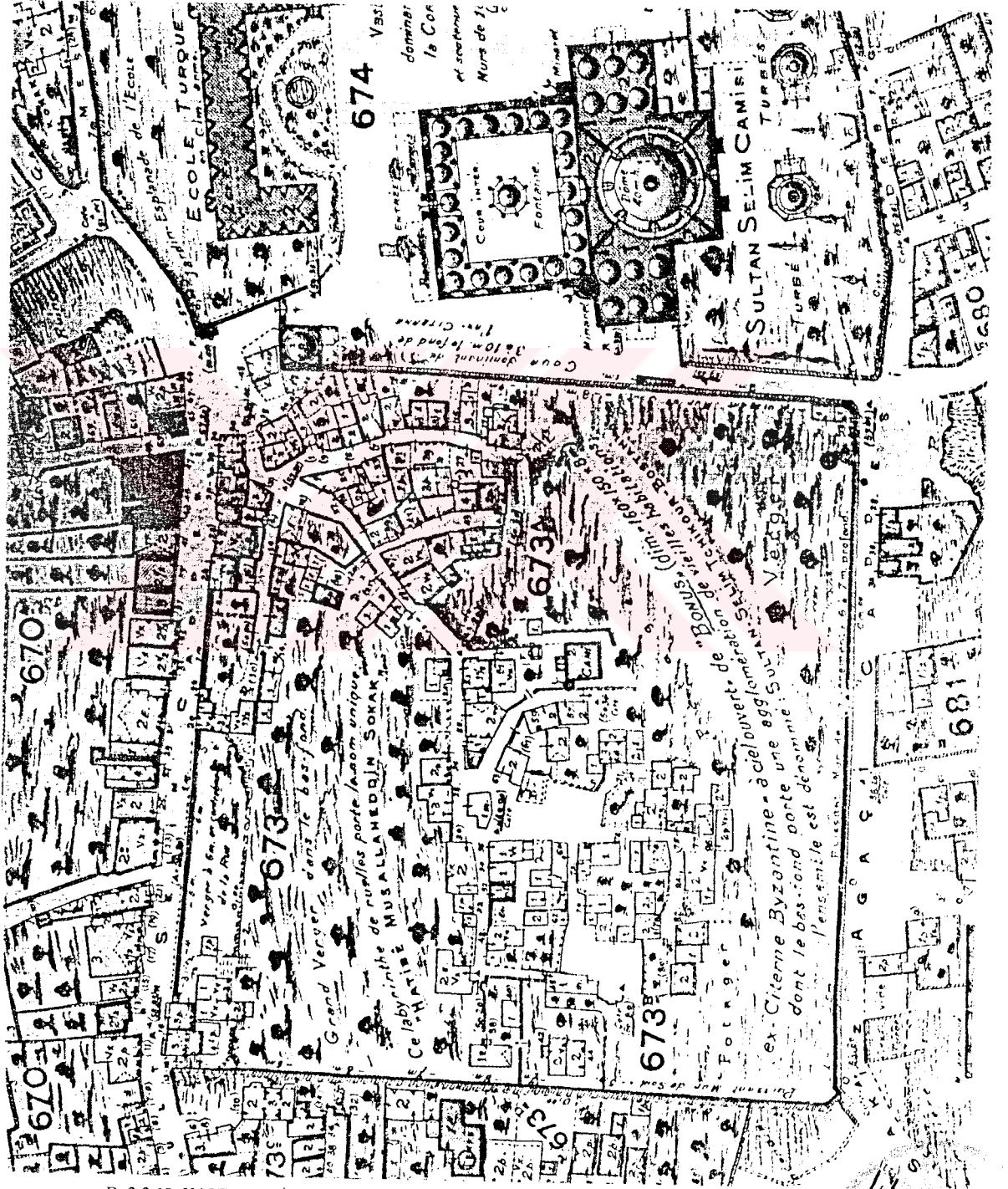
R. 2.2.17 ÖNERİ KÜTLELER

Aspar Sarnıcı'nın geçirdiği yapılanma evrelerini tezin daha sonraki bölümünde*, yeşil alanların yapılanmaya açılması sorununda işlenmiştir. 1929 tarihli Pervititch haritasında sarniç içinde oldukça yoğun bir yapılanma olduğunu, yapıların 2-3 katlı olarak daha çok sarniçin girişi olan kuzeybatı ucunda yoğunlaştığını görüyoruz (R.2.2.18). Sarniç

* Bkz. bölüm 2.9., s.249.



içindeki yapılanmanın 1963 yılında da bu şekilde devam ettiği 1963 tarihli kadastro planından anlaşılmaktadır** (Stewig,1965,s.21).Sarnıcın diğer girişleri ise güneybatı ve kuzeydoğu köşelerindedir. Yapılardan arta kalan alan yeşil ve bostan olarak gösterilmiştir. Günümüzde sarnıç zemini asfalt kaplanmış, ortasında Kanuni döneminden itibaren mevcut olan Çukurbostan Mescidi'nin yanına yakın dönemde kuran kursu binası (R.2.2.1 -9) eklenmiştir.



R. 2.2.18 YAVUZ SELİM VE ASPAR SARNICI 1929 (1/500 PERVITICH HARITASINDAN)

** Stewig'in İstanbul Kentini örnek alarak doğulu çıkmaz sokak bünyesinin meydana gelişini incelediği araştırmasında sarnıç içinde oluşan yapılanma ve sokak dokusunun 1924-1963 arasında nasıl geliştiğini irdelemektedir.

Sarnıca ulaşım, kuzeybatı köşesinden Yavuz Selim Külliyesi'nin muvakkithanesi arkasından ve aynı Mokios Sarnıcı'nda olduğu gibi doğu duvarına eklenmiş rampalardan sağlanmaktadır. Bu kullanım şekliyle sarnıç, vistaya görsel olarak, bölgeye de fonksiyon olarak bir katkıda bulunamamakta, zemin malzemesi olarak seçilen asfalt kaplama, renginden dolayı sarnıcın duvar dokusunun algılanmasını engellemekte, zemin duvar çizgisi ayırlanamamaktadır. Sarnıcın doğusunda yer alan yapı adası arkasında, Darüşşafaka Lisesi önünden geçen ve Yavuz Selim Camisi ile Fatih Camisi arasında bir aks oluşturan Remzi Bey Sokak(Harita -10) iki önemli anıt arasında görsel bağlantıyı sağlayabilecek önemli bir vista olması gerekirken, burada kotun düşük olmasından yararlanılarak yapılara 6-7 kat izni verilmiş ve her iki anıta yönelen perspektif de böylece bozulmuştur (R.2.2.19).



R. 2.2.19 REMZİ BEY SOKAK
YENİ YAPILANMA

Yavuz Selim Camisi kuzeyinde kalan yerleşim, arazinin Haliç'e doğru yaptığı 40-45 metrelik kot düşüşü nedeniyle oldukça dik ve ulaşımın sınırlı olmasından sokak dokusunun hala büyük ölçüde özgün karakterini korumasına rağmen burada da yapıların yer yer 5-6 kata ulaştığını görüyoruz (R.2.2.20). Burada yer alan dar ve dik sokaklardan külliye doğru doğal bir yönlendirme sağlanmış ve türbeler de perspektifin odak noktasını oluşturmuşken, yapıların bu yükselişi perspektifi bozmuştur. Yeni

yapılar arasında özgün yapı örnekleri az sayıda ve dağınık olarak kalmışlardır (R.2.2.21 - R.2.2.22). Külliye'nin kuzey batısında, caminin istinat duvarlarından sonra ilk yapı adasında yer alan binalar ise böyle önemli bir vista noktasının uyumsuz yeni yapılanma ile nasıl bozulacağını en güzel örneğini vermektedir. Bu yapılar (R.2.2.1 -11) eğimden yararlanılarak 6-7 kat yükseklikte, bitişik düzende ve 55-60 metre yatay boyda yapılmışlar ve Yavuz Selim ile Haliç arasında görsel algılamayı engelleme görevini üstlenmişlerdir (R.2.2.23 - R.2.2.24 - R.2.2.25) Haliç'in kuzey yakasından istinat duvarı gibi algılanan bu yapı grubu, örnek bölgeye yaklaştıkça vista ile ilgili herşeyi örtmekte ve Külliye'nin algılanmasını engellemektedir (R.2.2.26 - R.2.2.27). Haliç yönünden bakıldığında, söz konusu bu yapıların kuzeyinde yer alan yerleşim bölgesindeki yapıların da yükselmesinin, aynı şekilde tüm dokuyu nasıl olumsuz etkilediği ve özgün yerleşim dokusuna aykırı düştüğü belirgin bir şekilde algılanmaktadır (R.2.2.27).

Örnek olarak alınan bölge gerek yaklaşımda, gerekse diğer aynı konumdaki vistaları ile ilişkisinde, Tarihi Yarımada'nın silüetinin biçimlenmesinde önemli rolü olan bir tepede bulunmasına rağmen, yeni yapılanmanın getirdiği olumsuz etkenler nedeniyle yeterince değerlendirilememektedir. Yarımada'ya dışarıdan bakışta etkin bir konumda olmakla birlikte, bölge içinden kente açılımda aynı etkinlikte değildir.



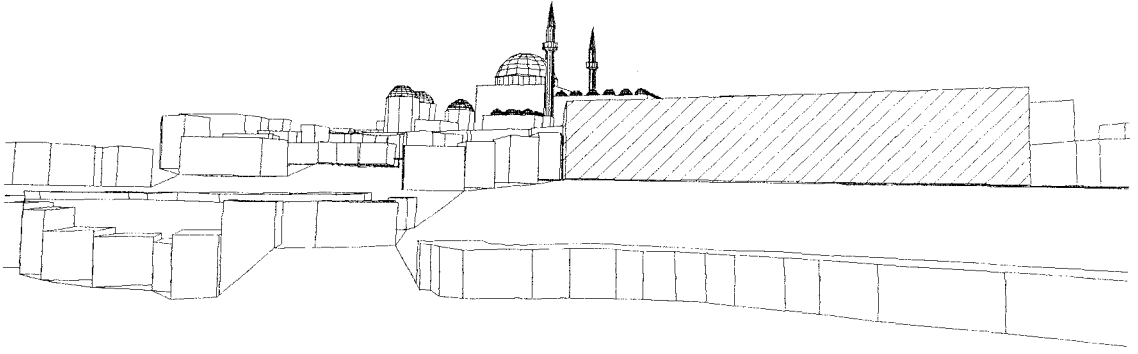
R. 2.2.20 YAVUZ SELİM KUZEYİNDE YENİ YAPILANMALAR



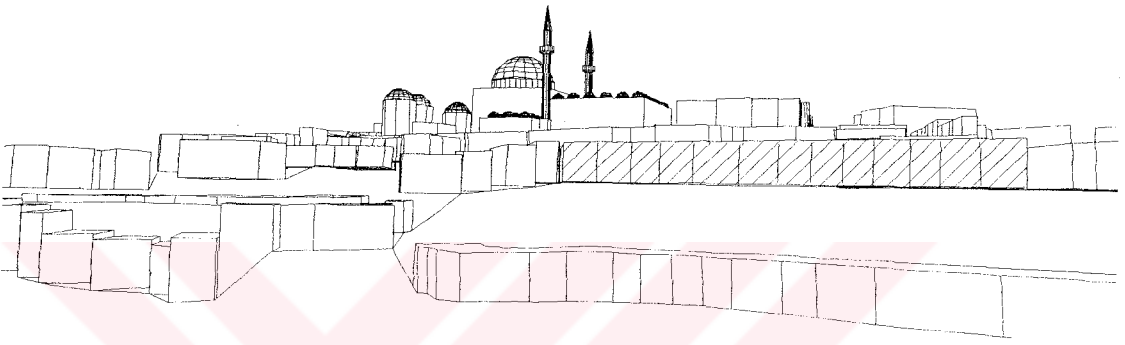
R. 2.2.21 HALIÇ'TEN KÜLLİYEYE
YAKLAŞIM
(Yeni yapılanma arasında sıkışmış
özgün bir yapı)



R. 2.2.22 HALIÇ'E DOĞRU
ÖZGÜN VE YENİ YAPILANMALAR



R. 2.2.23 HALIÇ KIYISINDAN PERSPEKTİF



R. 2.2.24 ÖNERİ PERSPEKTİF



R. 2.2.25 KÜLLİYEYİ PERDELEYEN YAPILAR



R. 2.2.26 AYNI YAPILARIN HALIÇTEN GÖRÜNÜMÜ



R. 2.2.27 YENİ YAPILANMALARIN DUVAR ETKİSİ



Öneri

Yavuz Selim Külliyesi kuzeyinde yer alan yerleşmenin sokak dokusunun özgün durumda kalmış olmasını değerlendirerek, bu alanda bulunan çevreye ve dokuya uyumsuz yeni yapıların ekonomik ömürlerinin tamamlandığında yerlerine yapılacak yapıların yüksekliklerinin en fazla üç kat olarak düşünülmesi, parsellerin eski dokuya uygun olarak, mümkün olduğunca dar cepheli tutulması ve cepelerin çevrede az sayıda kalmış olan özgün yapılar etüd edilerek biçimlendirilmesi gereklidir. Sultan Selim Camisi'nden Haliç kıyısına uzanan, içinde iki ayrı kültürün önemli dini yapılarını barındıran yerleşmenin hiç değilse oranların yorumlandığı yeni yapılarla tekrar eski atmosferine kavuşturulması doğru bir çözüm olacaktır.

Sultan Selim Camisi önünde istinat duvarı gibi uzayan ve yükselen yapı bloğunda, kat eksiltmesine gidilmesi ve bu cephenin de parçalanması, külliye'nin silüet içindeki yerini yaşatmak ve bu platformun tekrar önemli bir vista olarak değerlendirilmesi açısından, önemle gereklidir.

Külliye'nin güneybatısında, Aspar Sarnıcı içinde yer alan yakın zaman binası, kuran kursu yıkılmalı, ilk yapımı Kanuni devrine kadar dayandırılan mescidin etrafı bir rekreasyon alanı olarak, yeşil alan haline dönüştürülmelidir. Bu işlem sırasında Mokios Sarnıcı'nda yapılan yanlışlığa düşülmemeye özen gösterilmelidir*.

Sarnıcın her iki yanında yer alan Yavuz Selim ve Sultan Selim caddeleri üzerindeki uyumsuz yeni yapılarda, külliye'ye yaklaşımı olumsuz etkiledikleri için, yine kat eksiltmesine gidilmesi doğru olacaktır. Böylelikle konumundan dolayı önemli bir vista noktası olan Sultan Selim Külliyesi'nin hem görsel etkisi kuvvetlendirilmiş olacak, hem de onun oturduğu platformdan Tarihi Yarımada'nın algılanması sağlanacaktır.



* Bkz. Bölüm 2.9.2, s.255.



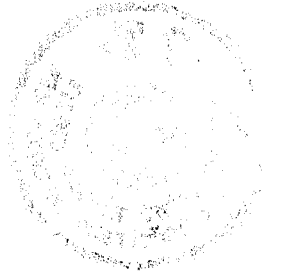
2.3. KÜÇÜK DİNİ YAPI VE ÇEVRESİ

İskender Paşa Camisi

Tek yapı ölçeğinde Osmanlı yapısı örneği olarak alınan İskender Paşa Camisi Kızıtaşı ile aynı cadde üzerinde, daha doğusunda yer almaktadır. Vakfiyesine dayanarak 1505 yılına tarihlenen yapı, 1887 yılında onarım görmüş ve farklı tarzdaki minaresi bu dönemde yapılmıştır (Öz,1962,s.146). 1875 haritasında cami, bulunduğu 'Rüstem Paşa Caddesi' üzerinde büyük bir yapı adasına, bugünkü gibi yola yakın olarak yerleşmiştir, ancak günümüzde cami parselinin doğusunda ve batısında bulunan sokaklar henüz mevcut değildir. Çevresindeki sokak dokusu eski kentin çıkmaz sokaklı ve organik biçimli sokak dokusudur. Bölgedeki yapılanmanın yoğun olmadığını parseller arasında yer alan yeşil bölgelerden anlamamız mümkündür (R.2.3.1).

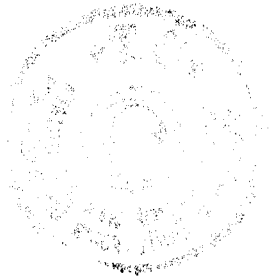
1918 Fatih Yangını'nda yapının yangın sınırında kaldığını ve yapı civarındaki dokunun yok olduğunu, 1920 haritasını incelediğimizde görmekteyiz. 1929 Plathner haritasında ise bölge henüz meskun olmayan alanlar içinde bulunmaktadır. 1950 sonrasında açılan Fevzi Paşa Caddesi, Vatan Caddesi ve Fatih Bulvarı (bugünkü Akşemsettin Caddesi ve devamı Yavuz Selim Caddesi) arasında kalan yapı çevresinde ızgara plan uygulanmış ve yeni sokaklar açılmıştır. Bu uygulamadan sonra cami parselin doğu ve batı yanlarından açılan sokaklarla sınırlanmış, boyutları ile yapıldığı 16.yüzyıl dokusu içinde, o dönemde çevresindeki yapıların 2-3 katlı ahşap yapılanma olduğu düşünüldüğünde, etkin bir konumdayken yeni yapılanma arasında adeta kaybolmuştur.

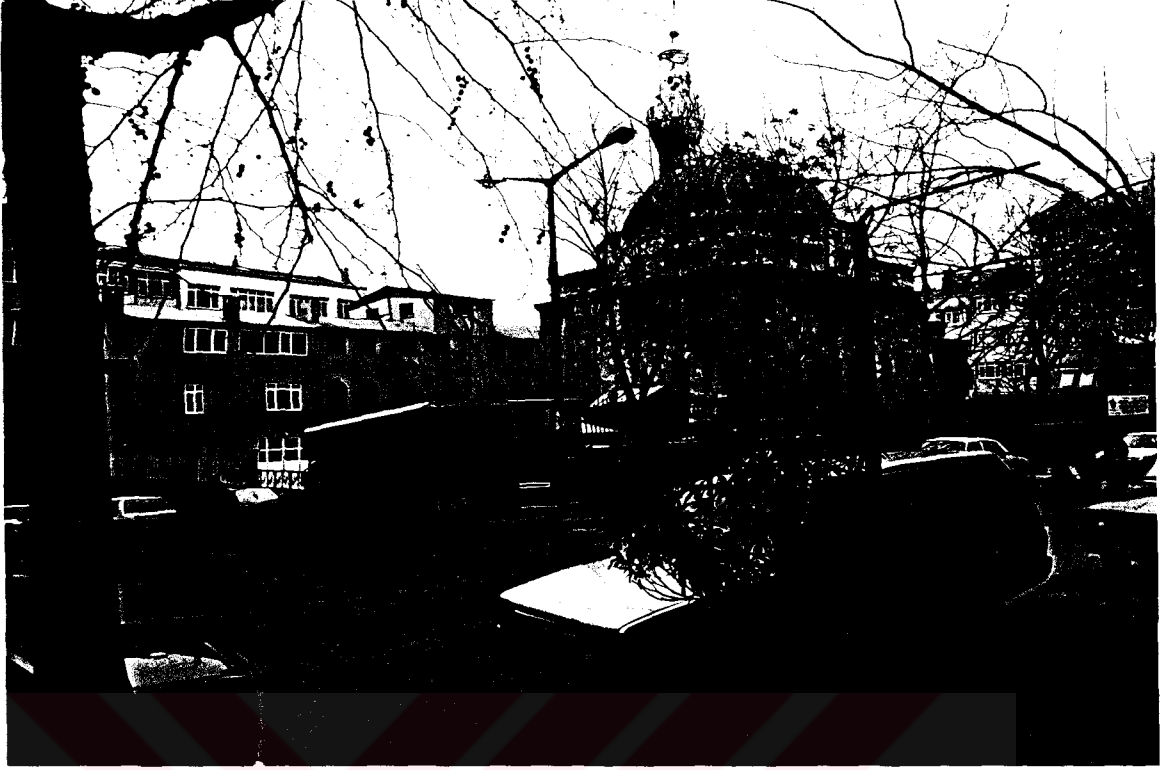
Yapının üzerinde bulunduğu Sarıgüzel Caddesi, FevziPaşa Caddesi'ne paralel konumu ve tek yönlü trafik akışıyla yoğun bir trafiği taşımaktadır ve cadde üzerindeki yeni yapıların yüksekliği 6 kata ulaşmıştır (R.2.3.1 -1). Yapılar bitişik düzende sıralandığı ve büyük yapı adaları oluşturduğu için doku artık caminin yapıldığı dönem dokusundan tamamen farklı bir oluşumdur. Bu yeni doku içinde cami, mütevazı ölçüleri ile, yeni yapılar arasında artık ikinci planda kalmıştır (R.2.3.2). Caminin güneyinde kalan sokak üzerinde de yapılanma, sokağın darlığına rağmen 6 kat yüksekliktedir (R.2.3.1 -2). Yapı parselinin bu sokak üzerindeki cephesi boyunca, cami parseline son dönemde 4 katlı ek bir bina (R.2.3.1 -3) yapılmış ve caminin yerleşme ile olan tüm görsel ilişkisi kesilmiştir. Güney yönünden camiye yaklaşımda yapının algılanması, minaresinin ucu dışında, artık mümkün değildir (R.2.3.3).





R. 2.3.1 İSKENDERPAŞA CAMİSİ VE YAKIN ÇEVRESİ VAZİYET PLANI



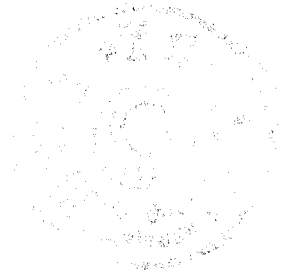
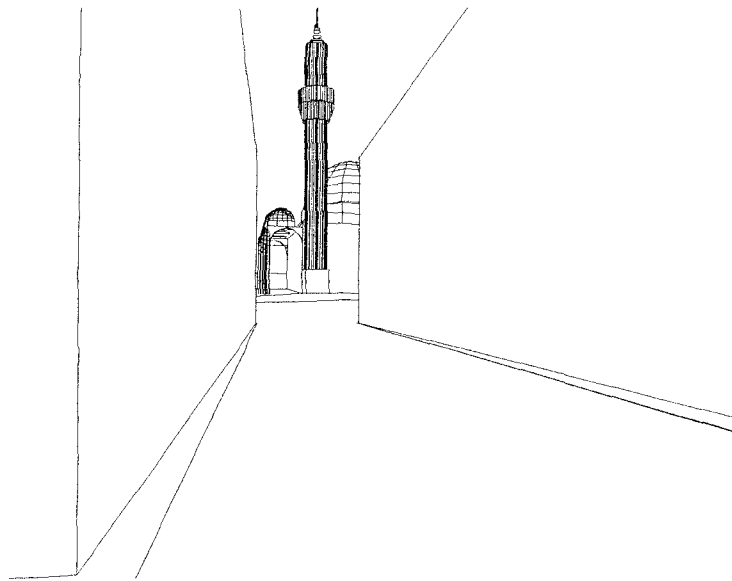
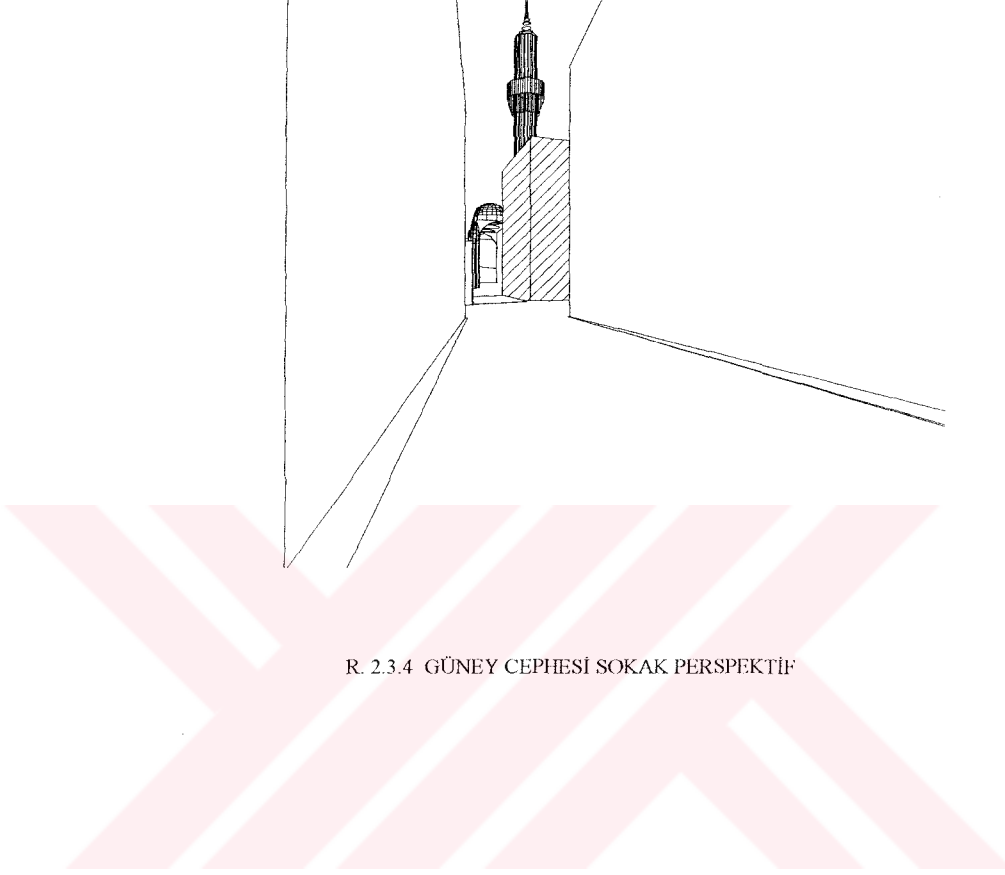


R. 2.3.2 İSKENDERPAŞA - CAMİSİ SARIGÜZEL CADDESİNDEN GÖRÜNÜŞ

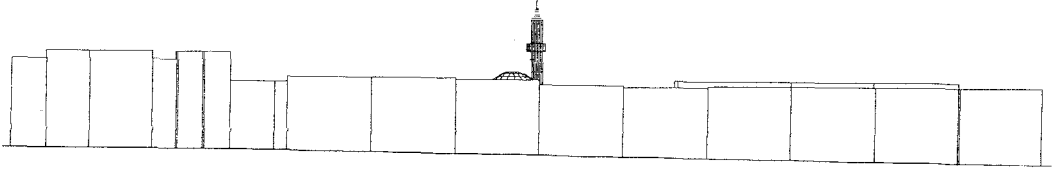


R. 2.3.3 İSKENDERPAŞA CAMİSİN PARSELİNDE YER ALAN YAPILAR

Güney cephesinde yer alan bu olumsuz yapılanma ortadan kaldırıldığı zaman İskender Paşa Camisi aynı yönden yaklaşımda genel perspektif içinde bir odak noktası oluşturmakta ve cadde silueti üzerinde olumlu bir etki yapmaktadır.

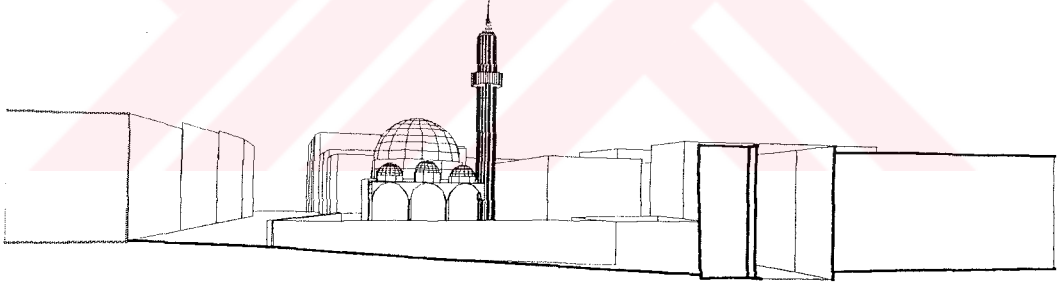


Yerleşmenin genel silueti içinde yapının yüksekliği, baskın yeni yapılanma yüksekliğinden dolayı artık algılanmaz bir konumdadır. Örnek olarak kuzey yönünden alınan siluet çizimi bu durumu net bir şekilde ortaya koymaktadır.



R. 2.3.6 KUZEYDEN SİLÜET

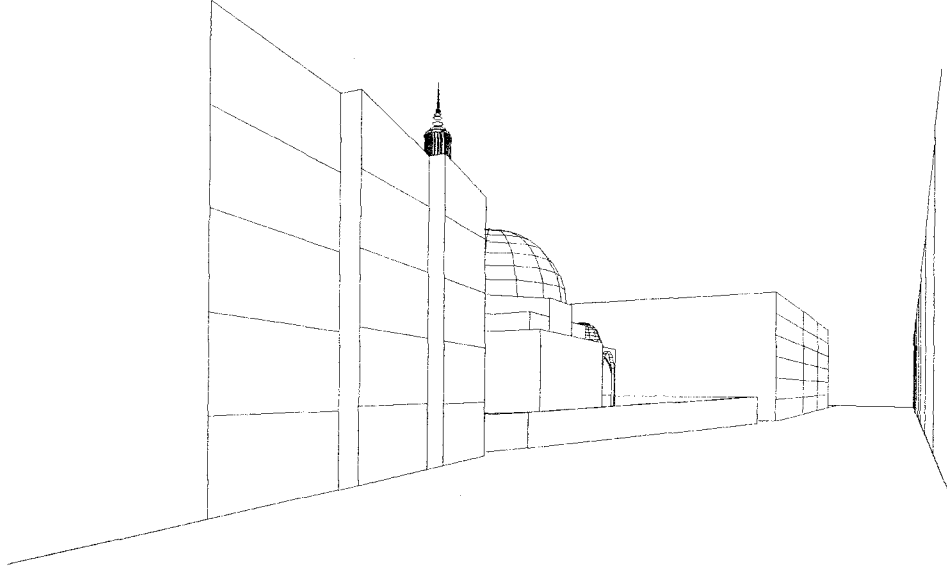
Kuzey -güney doğrultusunda alınan siluet kesitte, yapının civar yapılar ve bahçesine yapılan ilave yeni yapı ile olan sağlıksız ilişkisi, yeni doku içinde ne kadar sıkışık bir konumda kaldığı anlaşılmaktadır.



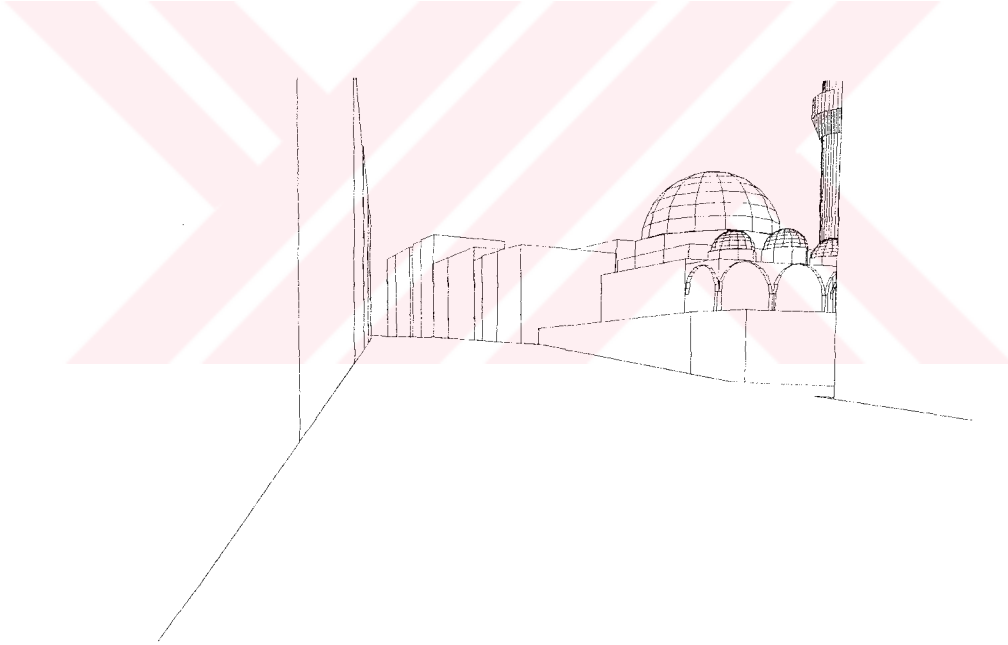
R. 2.3.7 KUZEY - GÜNEY KESİT

Caminin ana giriş kapısının bulunduğu, Sarıgüzel Caddesi'nden her iki yönden yaklaşımda da yeni yapıların oluşturduğu bloklar yüzünden, caddenin genişliği az olmamasına ve yapının her iki yanında bahçesi bulunmasına rağmen İskender Paşa Camisi'nin çevresiyle olan sıkışık ilişkisi burada da görülmektedir (R.2.3.8 - R.2.3.9).



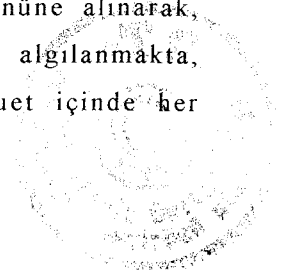


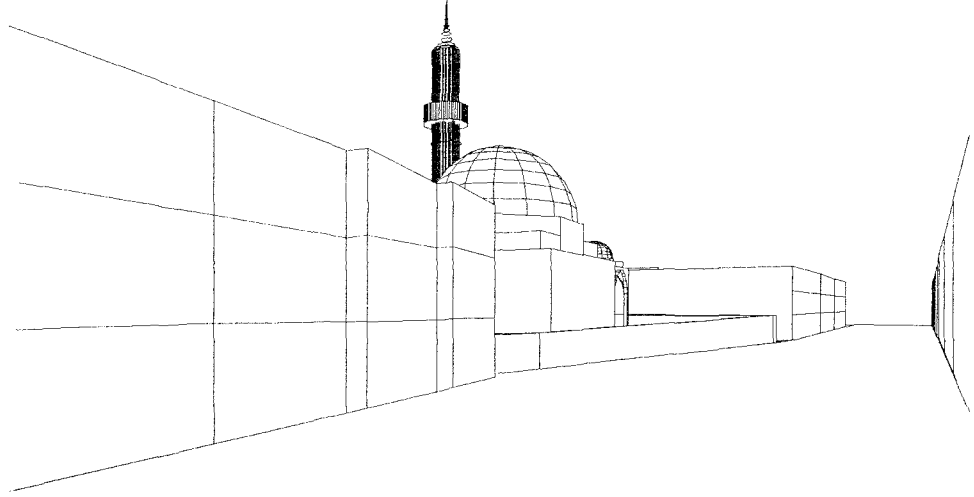
R. 2.3.8 SARIGÜZEL CADDESİNDEN BUGÜNKÜ PERSPEKTİF



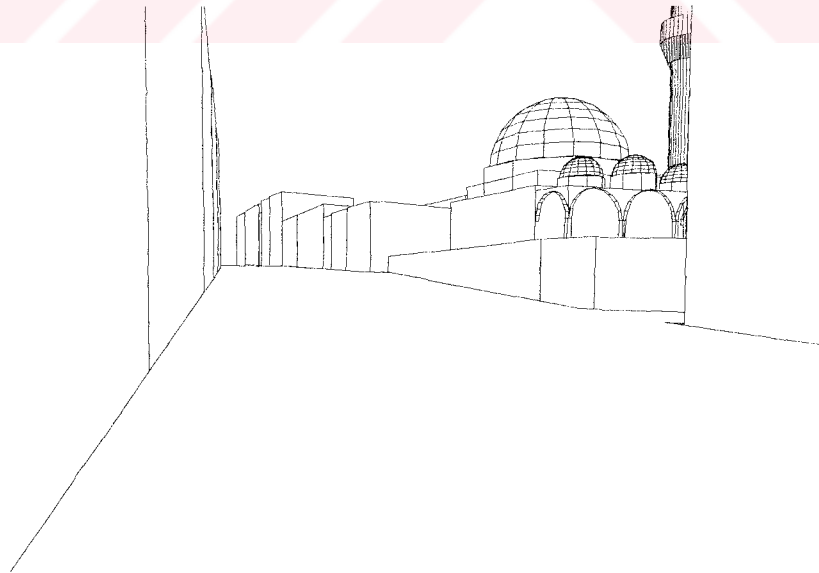
R. 2.3.9 SARIGÜZEL CADDESİNDEN BUGÜNKÜ PERSPEKTİF

Yeni yapılanmada kat adetleri ve gabariye, söz konusu anıt da göz önüne alınarak, uygun ölçüler verildiği zaman yapı bu sıkışık düzende bile daha rahat algılanmakta, çevresinde minaresi yüksekliğinde yapılar olmadığında, bulunduğu silüet içinde her yönden daha uygun perspektifler oluşmaktadır.

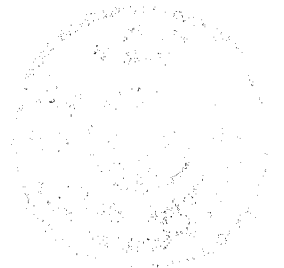




R. 2.3.10 SARIGÜZEL CADDESİNDEN KAT ADETLERİ DÜZENLENMİŞ PERSPEKTİF



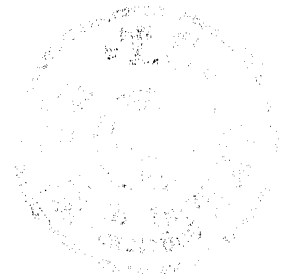
R. 2.3.11 SARIGÜZEL CADDESİNDEN KAT ADETLERİ DÜZENLENMİŞ PERSPEKTİF



Öneri

Örnek alınan yapının çevresi yeniden oluşturulurken, yüksekliği ve çevre içindeki konumu göz önüne alınarak etrafındaki yapılanma yüksekliği ve biçiminin bu veriler doğrultusunda planlanması doğru bir çözüm olurdu. Örnek yapının çevre dokusu yüzyıl başlarındaki yangında tamamen ortadan kalktığı için, 30- 40 sene sonra yapılanmasında artık o yapılanma biçiminin tekrarlanmaması doğaldır. Ancak Tarihi Yarımada içinde yapılanıldığı ve bu yeni yapıların eski dokudan günümüze kalan yapı ve anıtlarla yakın ilişkide olacağı dikkate alınarak, dönemin mimarisi bu yapıların yapıldığı dönemdeki dokunun özgün karakteristiğine uyumlu bir biçimde adapte edilebilirdi. Böylece günümüze en azından o dönemin çıkma, saçak, arka bahçeler ve bunun sağladığı yeşil gibi karakterleri taşınmış, ve sivil yerleşmeler içine iş hanları girmemiş ve günümüz yapıları mimarlık mirasımıza aykırı yapılar halini almış olurdu.

İskender Paşa Camisi'nde cami parseline yapılan ek yapılar kaldırılmalı, bunlardan kazanılan alanlar cami bahçesi ile bütünleşik olarak, çevre sakinlerinin ortak kullanımına uygun bir şekilde düzenlenmelidir. Böyle bir düzenleme yoğun yapılanmanın arasında nefes alacak bir mekan oluşmasına katkıda bulunacak, aynı zamanda caminin de bir miktar ortaya çıkmasını sağlayacaktır.



2.4.BİZANS ANITI VE ÇEVRESİ

Marcianus Sütunu (Kıztaşı)

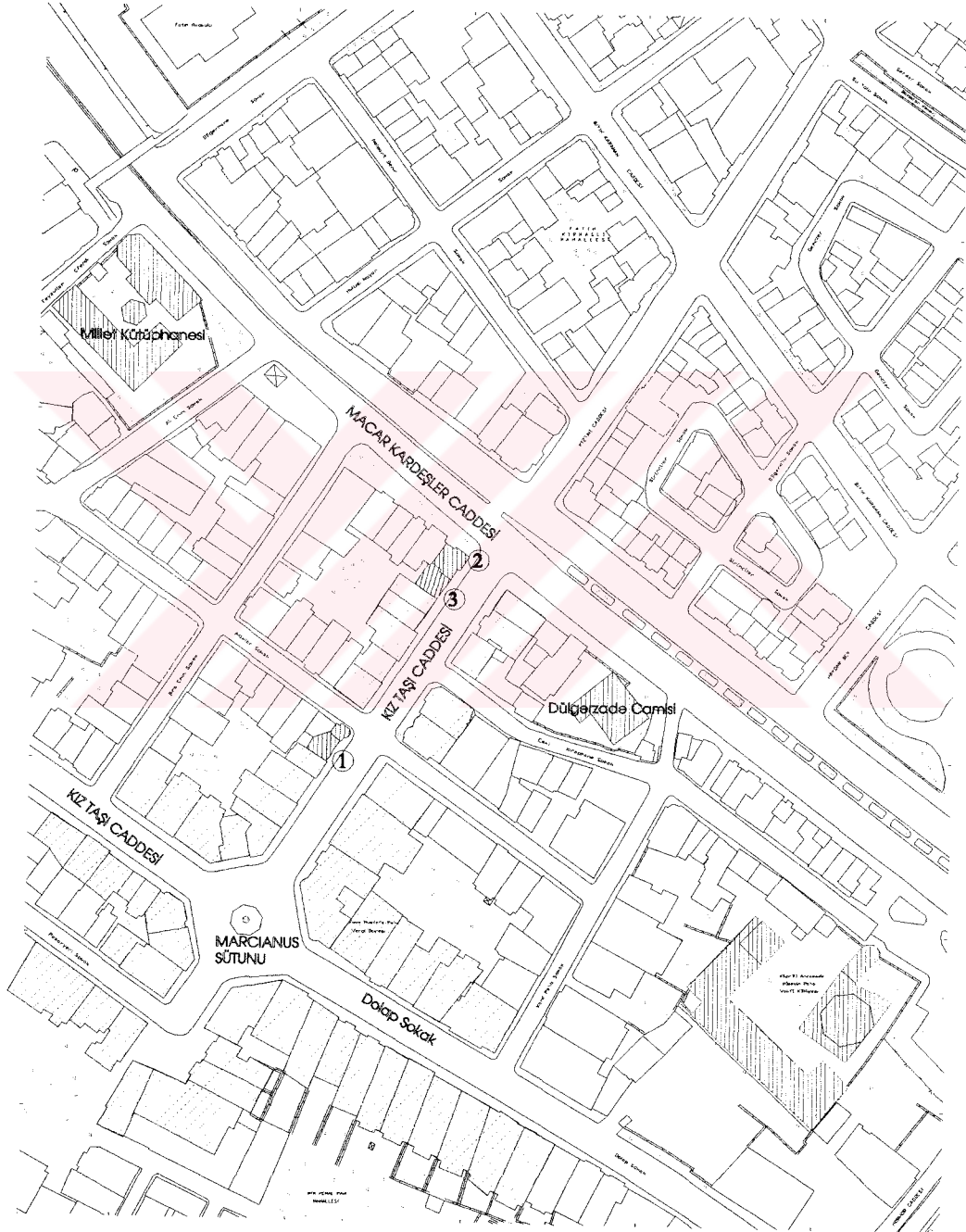
Kıztaşı örneği tek yapı Bizans anıtı örneklemesi için alınmıştır. Bu örnekte Bizans döneminde Forum Teoddosii Tauri'den (Beyazıt Meydanı) önce Philadelphion'a (Bugünkü Aksaray ve Bayezıt meydanları arasında, muhtemelen Harikzedegan Apartmanları'nın yer aldığı alan) oradan da önce dönemin önemli kiliselerinden, bugün yerinde Fatih Camisi'nin bulunduğu Apostol Kilisesi'ne ve daha sonra Khora Kilisesi'ne (Kariye Camisi'ne) uzanan önemli bir aks üzerinde konumlanmıştır. Yapıldığı dönemde (M.S. 450-452) Fatih Camisi'nin yerinde 2.Constantinus'un mezarının da bulunduğu düşünüldüğünde, dikildiği dönemde önemli bir meydanı belirleyici eleman görevi yapmış olması gereken dikilitaş bugün çevresindeki yoğun yapılanma nedeniyle ve bu yapılanmanın zamanla yükselmesi sonucunda adeta bir yapılar duvarı arasına sıkışıp kalmış ve algılanması tamamen tesadüfe kalmış durumdadır. Simgelediği meydan da günümüze ulaşamadığı ve çevre düzeninin bir zamanlar bu alanda bir meydan olduğu algılanmayacak şekilde oluştuğu için anıt çevresi ile yabancılaşmıştır (R.2.4.1) (R.2.4.2-R.2.4.3).

Anıt çevresindeki yapılanma, yeni binaların kat adetlerinin Tarihi Yarımada'nın birçok bölgesinde görüldüğü gibi gereğinden daha fazla tutulması ve önceki yıllarda yapılan binalara da ilave kat çıkılması nedeniyle, yer yer 6 - 7 kat yüksekliğe ulaşmıştır (R.2.4.4). Günümüze kat ilaveleri ile kalmış bazı yapılardan da anlaşılacağı gibi (R.2.4.1 -1,2,3), bölgenin asıl yapılanma yüksekliği 2 - 3 katlı yapıların oluşturduğu bir dokudur (R.2.4.5). Kıztaşı'nın güneyinde yer alan sokak üzerindeki, anıtın güney yönünde odak noktası oluşturan bugünkü 6 katlı yapının, 10-15 sene önce 2 katlı ve özgün dokuya uyumlu bir yapı olduğunu Mango'nun 1986 tarihli eserindeki Marcianus sütununu gösteren fotoğraftan anlamamız mümkün olmaktadır (Mango, 1986, s.33).

Ayrıca anıtın bulunduğu Sarıgüzel Caddesi, Fevzi Paşa caddesine paralel konumu ile bu caddenin fazla trafik yükünü, Şehzadebaşı yönüne doğru, tek yönlü olarak yoğun bir şekilde taşımaktadır. Bu yolun tam ortasında yer alan Kıztaşı trafiğin oluşturduğu kirlenme ve titreşim gibi anıtı olumsuz etkileyen faktörlerle de fazlasıyla biraradadır. 19. yüzyıl sonlarına tarihlenen, 1964 - 65 yıllarında Yılmaz Güngör tarafından yeniden çizilen bir İstanbul haritasında* bölgenin Fevzi Paşa Bulvarı açılmasından önceki durumu görülmektedir. Bu haritada Sarıgüzel caddesi Kıztaşı'nın kuzeyinden geçiyor, sütun ise Kıztaşı Hamamı ile birlikte bu caddenin güneyinde caddeden uzak bir konumda yer alıyor. 1920 - 23 tarihli Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. haritasında bölgenin Fatih yangını

* 1875 tarihli olduğu sanılan taş baskısı, eski türkçe 1/2000 haritalar, 1/2000 şehir haritası koordinatlarına adapte edilip, Ekrem Hakkı Ayverdi haritalarından yararlanılarak 1957 yılında Behçet Ünal tarafından tamamlanmıştır.

alanı içinde kaldığını anlıyoruz. Yangın sonrası yapılan planlamalarda ve 1950 sonrası açılan cadde ve sokakların planlanmasında uygulanan ızgara plan şeması sonucunda, Sarıgözel Caddesi'nin Fevzi Paşa Bulvarı'na paralel bir hat üzerinde uzatılması sonucunda Kızıtaşı bu yolun tam ortasında kalmıştır (R.2.4.6).



R. 2.4.1 MARCIANUS SÜTUNU (KIZITAŞI) VE YAKIN ÇEVRESİ VAZİYET PLANI

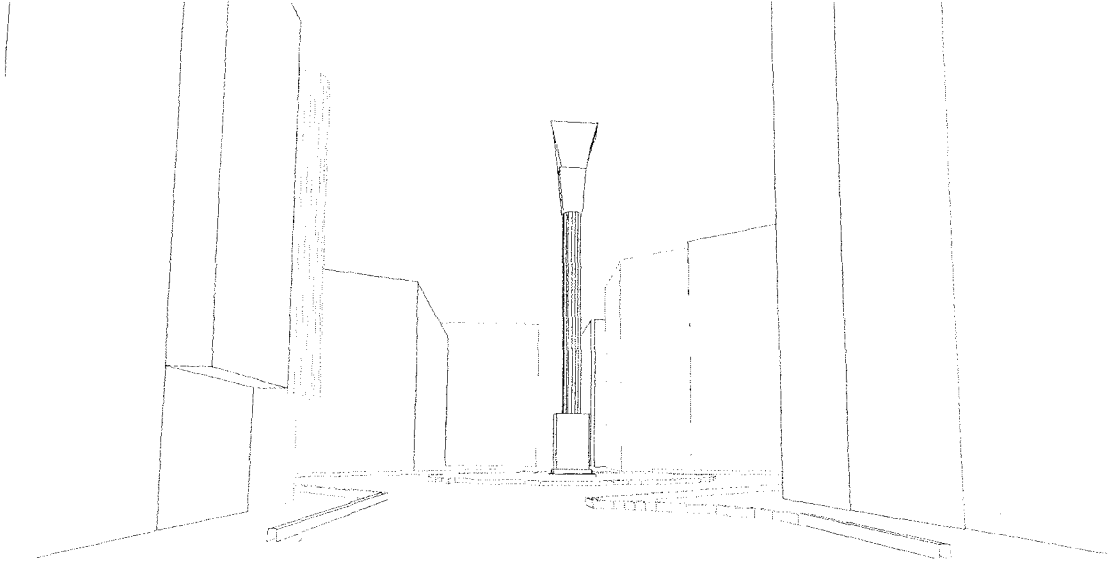


R. 2.4.2 FEVZİ PAŞA BULVARINDAN YAKLAŞIM



R. 2.4.3 SARIĞÜZEL
CADDESİNDEN YAKLAŞIM

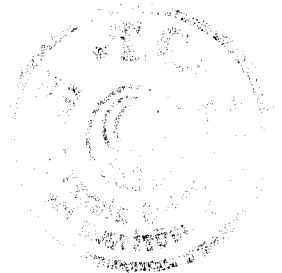




R. 2.4.4. KIZTAŞI BUGÜNKÜ DURUM PERSPEKTİF



R. 2.4.5 ÖZGÜN YAPI ÜZERİNE
YAPILAN EK KATLAR

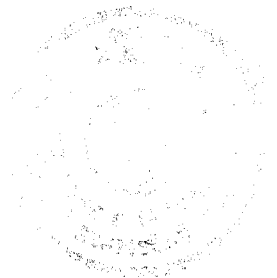


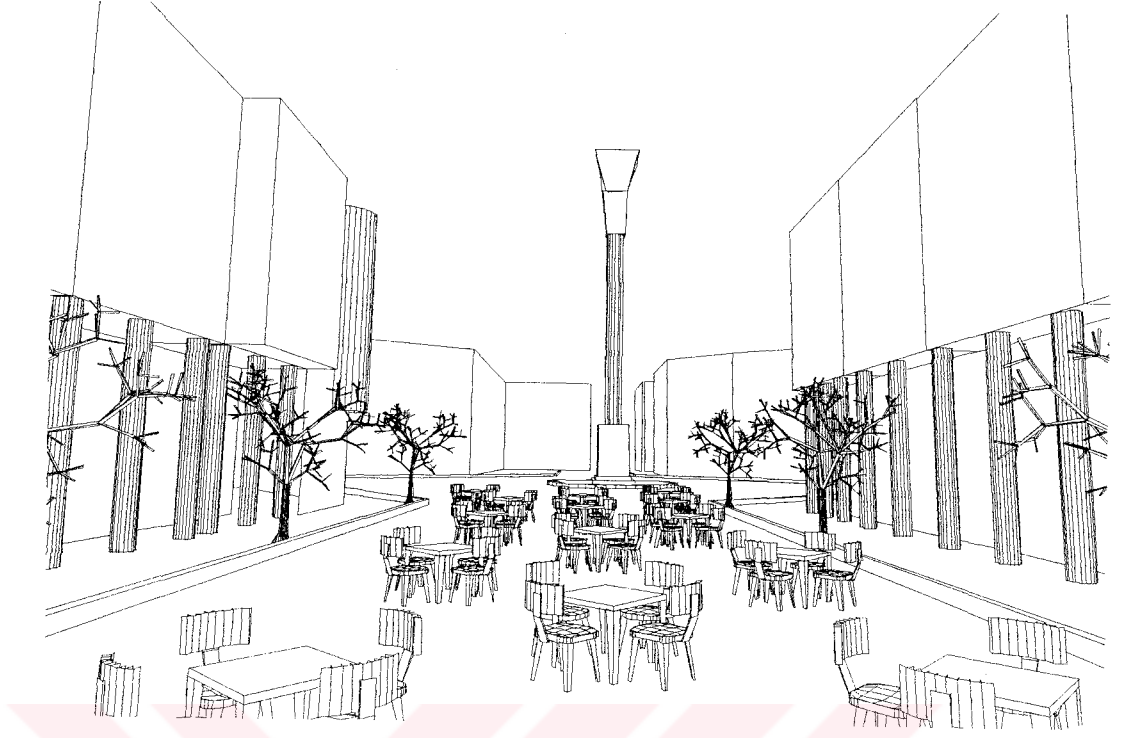


R. 2.4.6 SARIGÜZEL CADDESİ
ÜZERİNDEKİ
YENİ YAPILANMALAR

Öneri

Kentin Bizans dönemine ait, günümüze kadar çevresi ile birlikte olmasa da, tek anıt olarak gelebilmiş olan bu sütunun ve çevresinin çağdaş bir anlayış ile ele alınması ve anıtın kent yaşımına katılması uygun olacaktır. Sarıgözel Caddesi'nin trafik akışının bu noktadan önce bir alt yola alınması, anıtın yakın çevresinin sadece yaya ulaşımına açık bırakılması, Kıztaşı - Fevzi Paşa Bulvarı bağlantısının yayalaştırılması ve anıt çevresinin meydan anlayışı ile düzenlenmesi anıtı ilk etapta trafik ve gürültü kirliliğinin neden olduğu titreşimlerden kurtaracak bir çözüm olacaktır.



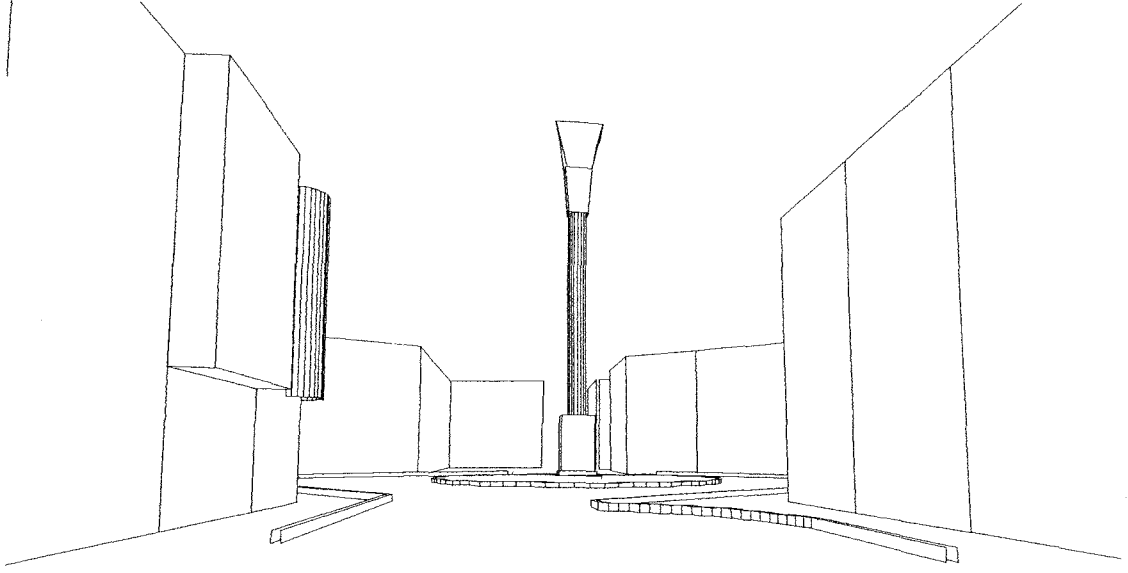


R. 2.4.7. YAYALAŞTIRILMIŞ ÇEVRE PERSPEKTİF

Anıtın çevresindeki yapılanma yüksekliğinin yarıya indirilmesi ile sağlanan etki şu andaki mevcut olan duvar etkisini de ortadan kaldıracaktır.

Anıt çevresindeki yapılanmanın 1950'li yıllarda, çevresindeki yolların düzenlenmesi sırasında bu günkü kadar yüksek olmadığını, kat adetlerindeki artışın son 25 - 30 senenin ürünü olduğunu düşünürsek, Marcianus Sütunu bu tarihe kadar Yarımada'nın silüetini biçimleyen anıtlar arasında sayılabilir.





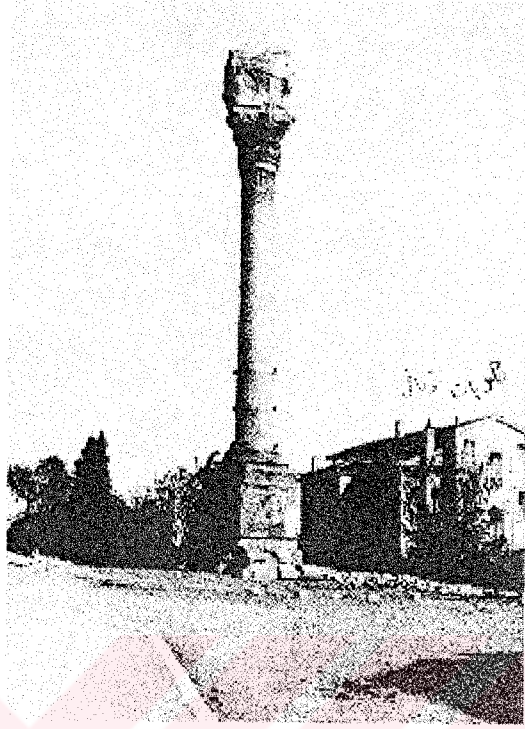
R. 2.4.8 KIZTAŞI KAT ADETLERİ DÜŞÜRÜLMÜŞ PERSPEKTİF

Üzerinde yer aldığı 3.tepenin 60 m.lik yüksekliğinin 50. metresinde bulunan sütun, çevresindeki yapılanma makul ölçülerde kalmış olsa, Tarihi Yarımada silueti içinde bir vista noktası olarak yerini alabilecek konumdadır.



R 2.4.9 KIZTAŞI ÇEVRESİ 1950'LER DOKU





R. 2.4.10. KIZTAŞI 19. YÜZYIL (Kartpostallarda İstanbul)



2.5. TARİHİ MEYDANLAR

Forum Constantin

Bugün Çemberlitaş olarak tanınan ve bulunduğu semte adını veren Konstantin Sütunu, Bizans'ın önemli forumlarından biri olan Forum Constantini'den günümüze kalan tek anıttır. Ayasofya önünde Augusteon'dan başlayıp Theodosius Surları'na doğru uzanan Mese üzerindeki ikinci forum olan meydan, Bizans döneminde elips bir alan olarak planlanmış, çevresi iki katlı revakla çevrilmiş ve ortasında da İmparator Constantinus'un tunç heykelini taşıyan dikilitaşın bulunduğu bir meydandır (Gökbilgin,1966,s.1151).

Meydan o dönemde kent içinde önemli ticaret merkezlerinden biridir ve civarında gümüşçüler, kürkçüler ve daha batıya doğru fırıncılar yer almışlardır (Gökbilgin,1966,s.1153). Meydan, Mese ile birlikte Ayasofya'nın güneyinde konumlanmış İmparatorluk Sarayı ile kentin bağlantısını sağlayan bir konumdaydı. Bu fonksiyonu Osmanlı döneminde de devam eden bölge bu defa da Topkapı Sarayı ve Tarihi Yarımada arasında, Divanyolu üzerinde, önemli bir konumdadır. Bizans devrinde üstlendiği ticari fonksiyonları benzer biçimde sürdürdüğü Kapalıçarşı'nın bu bölgeye olan yakınlığından, kuyumcuların ve dericilerin bu civarda bulunmasından anlaşılmaktadır. Bu fonksiyonlar yakın çevresinde günümüzde de halen devam etmektedir.

Kentin Osmanlı döneminde Constantin Forumu ve Mese'nin bu bölümünde yeni yapılanmalar olduğu ve meydan ve caddenin eski durumunu kaybettiği, 1864 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi sonrası Divanyolu ve Çemberlitaş Meydanı civarının yeniden açılması için çalışma yapılmasından anlıyoruz. Pardoe, anıtın 1839 yılındaki durumunu güzelliği tamamen yok olmuş olarak tanımlıyor. Sütunun her yanının 'süfli ve çirkin evlerle' yapılmış olduğunu ve anıtın sadece bir yönden (muhtemelen cadde yönünden) görülebildiğini söylüyor (Çelik,1996,s.50).

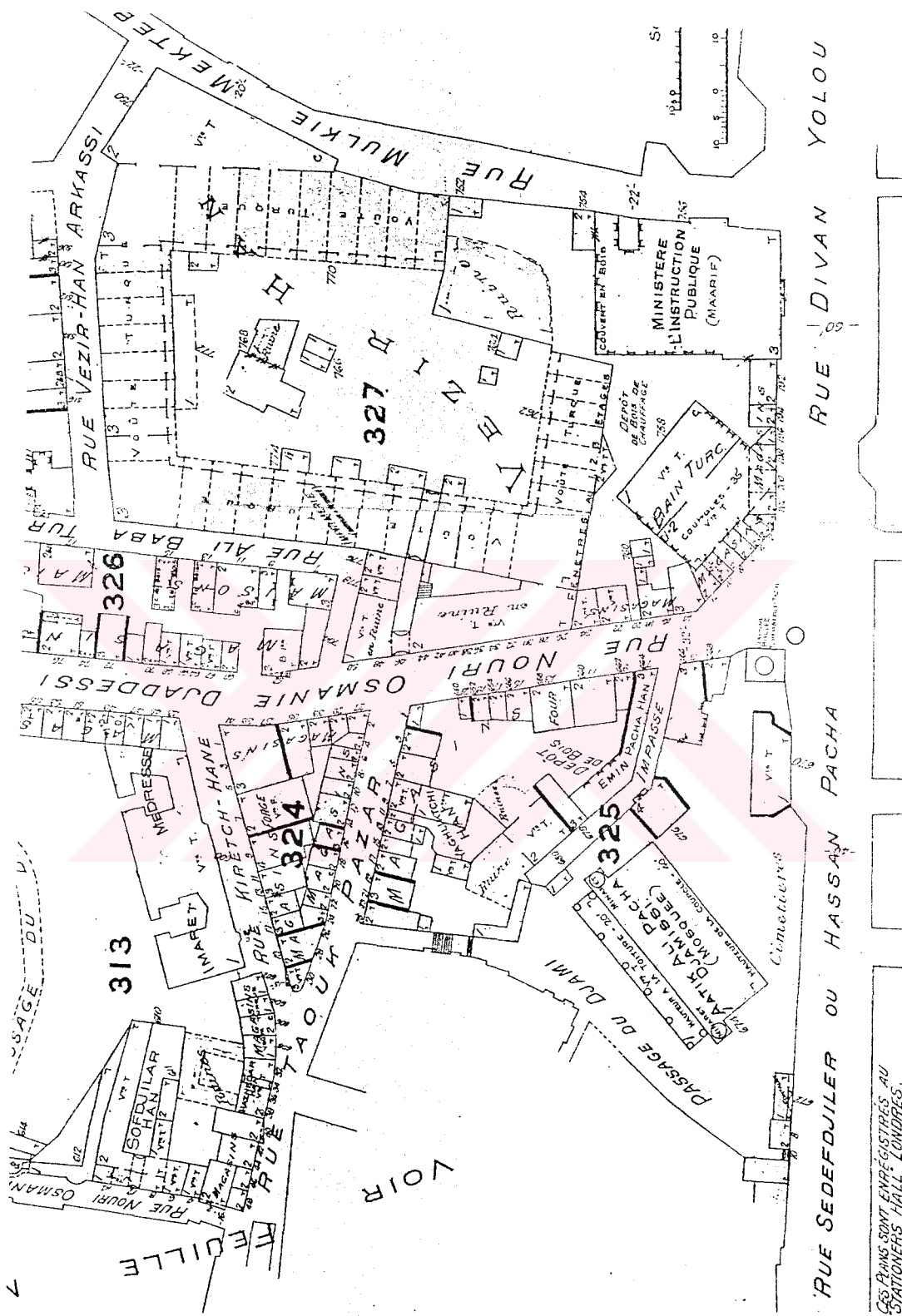
Anıtın yakın çevresinde yer alan yapıların 1865 Hocapaşa yangınından sonra bu tarihi takip eden yıllarda anıt çevresi ve Mese'nin Sultanahmet-Bayezıt arası genişletiliyor ve Batı'daki örnekleri gibi iki tarafı ağaçlı bir yol haline getiriliyor. Bu dönemde caddenin üzerindeki en yüksek yapı 1850 tarihinde yapılan, o zamanki Maarif'i Nezaret'i-Umumi, bu günkü Basın Müzesi binasıdır. 1904 tarihli, Goad imzalı sigorta haritalarında Mese'nin hemen hemen bu günkü görünümünü aldığını, Atik Ali Paşa Camisi'nin hazire duvarının henüz caddeye taşar konumda olduğunu görüyoruz (R.2.5.1). Çemberlitaş Meydanı ise bu haritada şu anki halinden farklıdır. Constantin Sütunu Atik Ali Paşa Camisi ile aynı yapı adasında gösterilmiştir, anıtın kuzey yönünde, bugün otopark

olarak kullanılan alanda iki katlı yapılar bulunmakta ve dar bir geçitle camiden ayrılmaktadır. Bu yapı adasında Yağlıkçı Han ve ona Divanyolu yönünden bitişik eski bir yapı kalıntısı dikkat çekicidir. Çemberlitaş Hamamı tarafı ise yine günümüzdeki konumundadır. Burada yer alan yapıların hemen tamamı iki katlıdır. Vezir Han'dan sonra bu iki katlı yapılar Nur-u Osmaniye Camisi girişinin yer aldığı Nur-u Osmaniye Caddesi'ne kadar devam etmektedir. Bu sıradaki yapılar, hamamın etrafında bulunanlar gibi, küçük parsellere oturan, 4-5 metre cepheli tipik çarşı dükkanlarıdır. Nur-u Osmaniye Camisi İmareti önünde görünen üçgen yapı adası yine dükkanlarla yapılanmıştır. Bu haritadan da anlaşıldığı gibi Constantin Sütunu'nun etrafı sadece çok yakın çevresinde yapılardan temizlenmiş, bugün meydan olan kısma dokunulmamıştır (R.2.5.1).

Bayezıt yönüne doğru Atik Ali Paşa Camisi sırasında yine iki katlı dükkan sıraları bulunuyor. Meydandan Sultanahmet yönüne doğru ilerlendiğinde, II Mahmut Türbesi'nden aşağıya doğru yine dükkan sıraları yer alıyorlar. Bu sıradaki en büyük yapı, bugün Sağlık Müzesi olarak kullanılan, Maarif Nezareti binasıdır (R.2.5.1).

Mese'nin güney kenarında, meydandan Bayezıt yönüne doğru 2-3 katlı yapılar, bunların arasında, Atik Ali Paşa Camisi karşısında Atik Ali Paşa Medresesi yer almaktadır. Bu sıranın Çarşıkapı ucunda ise Atik Ali Paşa gibi kesilmiş olan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Medresesi yer almaktadır. Constantin Sütunu'nun tam karşısında 1865 yangınıyla harap olan Elçi Han yerine, yangın sonrası imar hareketleri sırasında yapılan Matbaa-î Osmanî bulunmaktadır (R.2.5.2) (Eyice,1966,s.1214/116). 1875 yılına tarihlenen, daha sonra Ayverdi tarafından yayınlanan haritada bu noktadan doğuya doğru Sultanahmet yönünde yine Divanyolu'nun açılması sırasında kesilen ve türbesi geriye alınan Köprülü Medresesi, Köprülü Kütüphanesi, kütüphanenin hemen karşı köşesinde yer alan parselde de Süleyman Paşa Hanı ve Hacı Ferhat Camisi yer almaktadır. Bu sıranın Sultanahmet ucunda ise Firuzğa Camisi bulunuyor (R.2.5.3).

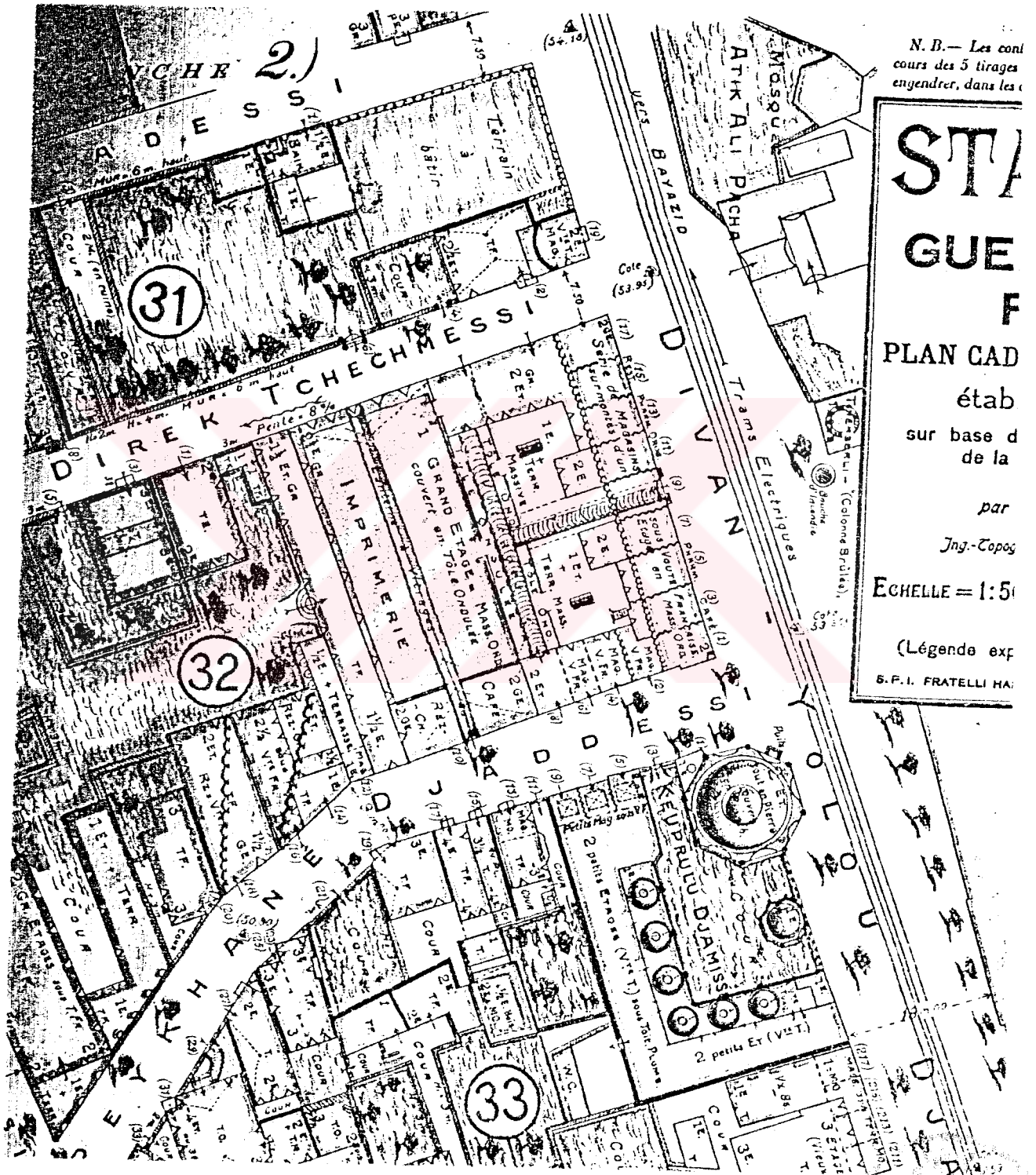




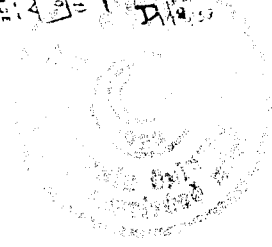
R. 2.5.1.FORUM KONSTANTIN 1904 (1/600 Goad Haritasından)

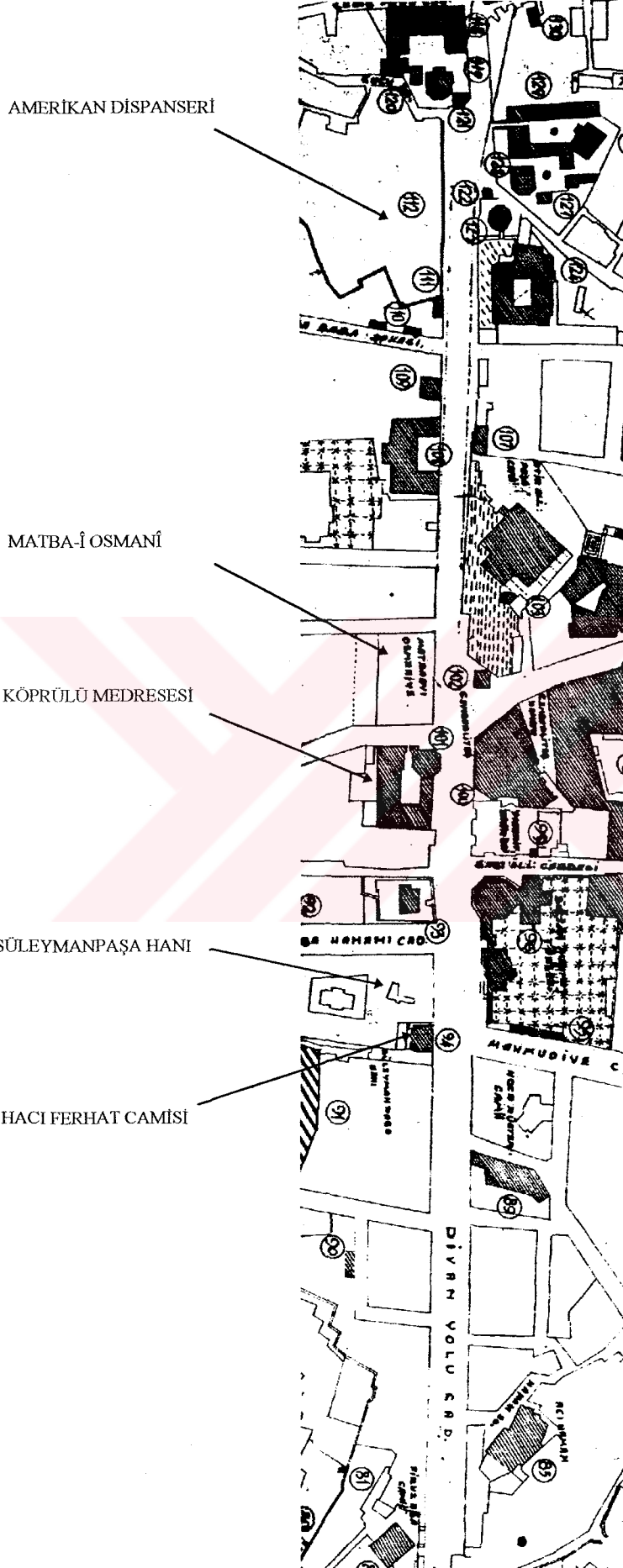
CEZ PLANI SONT ENREGISTRES AU STATIONERS HALL LONDRES.



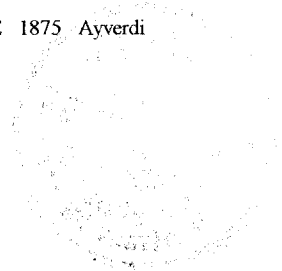


R. 2.5.2. MESE 1924 (1/500 Pervitirch Haritasından)





R. 2.5.3 MESE 1875 Ayverdi
Haritasından

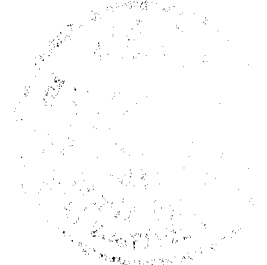


Constantin Sütunu ve civarının kentin Osmanlı döneminde meydan fonksiyonunu artık üstlenmediği, burada oluşan yapılanmalarla çarşı olarak hizmet verdiğini görüyoruz.

Bugünkü Kullanım

Kentin önemli vistalarından biri olan Mese ve Constantin Sütunu ve yakın çevresinin günümüzde de yeterince değerlendirildiği söylenemez. Osmanlı döneminde yoğun yapılanmaya maruz kalarak tüm özelliğini yitirmiş olan alan, Cumhuriyet'ten sonraki yıllar içinde, 1950'li yıllara kadar bu durumunu koruyor. Bu tarihte başlatılan ikinci imar hareketi sırasında Çemberlitaş'ın kuzey yanında yer alan iki katlı dükkanların oluşturduğu yapı adaları yıkılarak boşluk oluşturuluyor(R.2.5.4).

Bugünkü kullanımı ile Çemberlitaş ve yakın çevresi bir meydandan çok, güney yanını Constantin Sütunu'nun, diğer yönlerini de sırasıyla üç Osmanlı yapısının sınırladığı (Atik Ali Paşa Camisi, Nur-u Osmaniye Külliyesi, Vezirhan) yapıdan arındırılmış bir alan görünümündedir. Tarihi ve topografik konumu ile Yarımada'nın önemli bir vistası olan bu alan Bayezıt Meydanı'ndan Sultanahmet Meydanı'na kadar 'yaya trafiğine ayrılmış' olan eski Mese ile birlikte, kentin diğer bölgelerinde olduğu gibi, araçların üstünlüğüne bırakılmıştır. Nur-u Osmaniye Caddesi ile sütunun güneyinde yer alan Peykhane Sokak arasında bağlantıyı sağlayan meydanın Atik Ali Paşa Camisi duvarına bitişik büyük bir bölümü otopark (R.2.5.4 -1) olarak kullanılmakta, yakın çevresinde yer alan Kapalıçarşı, Cağaloğlu ve Divanyolu üzerindeki işyerlerinin yoğun park trafiğini taşımaktadır. Söz konusu otopark alanını yakın geçmişte katlı garaja dönüştürülmek üzere çaba harcandığı için, etrafı metal perde ile çevrilmiş, 1904 haritasında yapıların yer aldığı alan tekrar üç boyutlu olarak doldurulmuştur (R.2.5.5). Bu alanın doğu kenarında Vezirhan'a paralel uzanan yol, meydanı diğer yandan kesen, ikinci olumsuz faktördür. Vezirhan tarafında yer alan Çemberlitaş Hamamı'nın girişinde bulunan 19.yy dükkanlarının (R.2.5.4 -2) bir kısmının üzerine kat çıkılmış, bir kısmının da 3 katlı olarak tamamen yenilenmiş olması hamam ve Vezirhan silüetini bozan bir oluşumdur (R.2.5.6 - R.2.5.7). Hanın meydana bakan cephesinde yer alan işyerlerinin kendi ihtiyaçlarına göre biçimlendirdikleri cepheleri, bu Osmanlı yapısının cephe düzenini bozmakta ve algılanmasını olumsuz etkilemektedir. Buradan Nur-u Osmaniye girişine kadar aynı sırada yer alan, yüzyıl başlarında tipik çarşı dokusuna uygun iki katlı dükkanların yer aldığı yapı adası bugün 5 katlı uyumsuz yeni yapılarla dolmuş ve genel perspektif tamamen değişmiştir. Oysa Vezirhan'ın her iki yönünde devam eden dükkan sırasıyla hanın algılanması ve bölgenin çarşı imajı çok daha olumlu bir perspektif sağlayacaktır (R.2.5.8-R.2.5.9).





R. 2.5.4 FORUM CONSTANTIN VAZİYET PLANI



R. 2.5.5 FORUM CONSTANTIN OTOPARK



R. 2.5.6 ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI ÖNÜ YENİ YAPILANMALAR VE İLAVE KATLAR



R. 2.5.7 VEZİRHAN



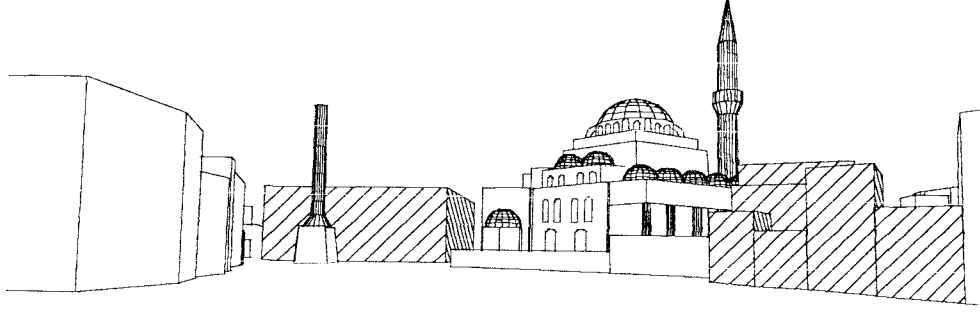


R. 2.5.8 VEZİRHAN SIRASI YENİ YAPILANMALAR



R. 2.5.9 VEZİRHAN SIRASI YENİ YAPILANMALAR VE NUR-U OSMANİYE CAMİSİ

Atik Ali Paşa Camisi avlusu kuzey çıkışına bitişik oluşmuş yapı adasında yer alan yapıların 4 kata ulaşmış olan yükseklikleri meydanın ve yakın çevrenin algılanmasında olumsuz etkenlerden biridir (R.2.5.4 -3). Constantin Sütunu'nundan Nuru-u Osmaniye yönüne doğru yönelmede, Tarihi Yarımada'nın silüetinde her bakış noktasından en etkin vista noktası olan Süleymaniye Camisi'nin algılanması bu yapıların makul yüksekliğe getirilmesi ile mümkün olacak ve Atik Ali Paşa Camisi önünde de bir yapı duvarı algılanmayacaktır (R.2.5.10 - R.2.5.11) (R.2.5.12 - R.2.5.13 - R.2.5.14).



R. 2.5.10 ATIK ALI PAŞA CAMİSİ KUZEYİNDE YENİ YAPILANMALAR



R. 2.5.11 ATIK ALI PAŞA CAMİSİ KUZEYİ İÇİN ÖNERİ KÜTLELER



R. 2.5.12 FORUM CONSTANTİN'DEN NUR-U OSMANİYE CAMİSİ'NE BAKIŞ





R. 2.5.13 ATİK ALİ PAŞA CAMİSİ KUZEYİNDEKİ YAPILAR



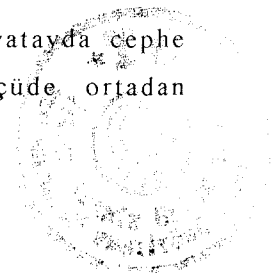
R. 2.5.14 FORUM CONSTANTIN - SÜLEYMANİYE CAMİSİ İLİŞKİSİ

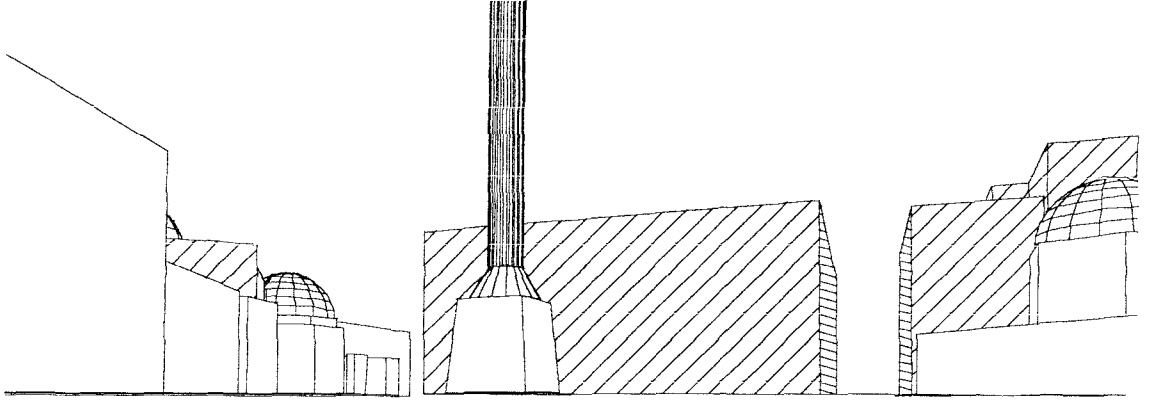
Meydanın güneyinde, eski Elçi Hanı yerine 1960'lı yıllarda yapılan Darrüşşafaka Sitesi (R.2.5.4 -4) 6 katlı yüksekliği ve 32 metre cephesi ile Constantin Sütunu önünde dominant bir etki yapmakta, kuzey yönünden bakışta ikinci bir odak noktası oluşturarak anıtın görsel etkisini azaltmaktadır (R.2.5.15). Oysa yapının yerinde bulunan Osmanlı Matbaası kütsesi yıkılmadan önce çevredeki 19.yy yapıları ile aynı boyuttur ve etkisi o ölçüde uyumludur (Mango,1986,s.31). Aynı yapı 1923 tarihli Pervititch haritasında detaylı olarak görülmektedir. Yapı yataydaki büyük ölçüsüne rağmen iki katlıdır ve ortasında metal konstrüksiyon üzeri cam örtülü avlulu bulunmaktadır. Bu büyük kütsesine rağmen doku içinde uyumlu bir etki yapmaktadır (R.2.5.2).



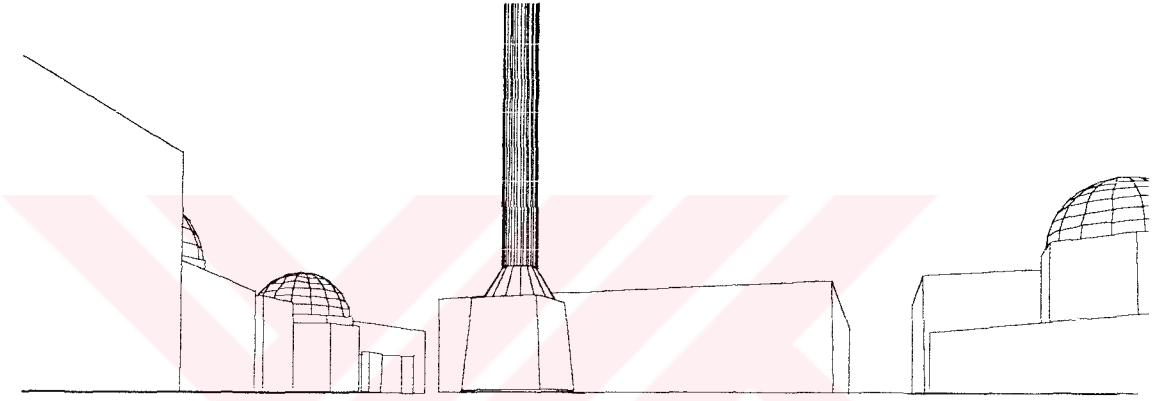
R. 2.5.15 DARÜŞŞAFAKA SİTESİ

Söz konusu yapının yüksekliğinin 19.yy.'daki boyutuna getirildiğinde, yatayda cephe ölçüsünün değiştirilmemesine rağmen, bu olumsuz etkisi büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır (R.2.5.16 - R.2.5.17).





R. 2.5.16 DARUŞŞAFAKA SİTESİ VE SIRASI BUGÜNKÜ DURUM



R. 2.5.17 ÖNERİ KÜTLELER

Öneri

Constantin Sütunu çevresinin öncelikle kullanım açısından yeniden ele alınarak, Hipodrom ve Kapalıçarşı arasında, tarihi Mese üzerinde yer alan bu önemli vistanın Bizans döneminde ve onu devam ettiren Osmanlı döneminde simgelediği mekan algılatılmaya çalışılmalıdır. Çemberlitaş Meydanı'nda bulunan otopark kaldırılmalı, Sütun ve çevresinin kentin Bizans dönemindeki meydan imajı artık geri getirilemeyeceğine göre, meydana bu imajı algılatacak sembolik düzenlemelere ve meydanın o dönemdeki tahmini durumunu gösterir tanıtıcı panolara yer verilmesi düşünülebilir. Otopark olarak kullanılmak üzere yıllardan beri çaba sarfedilen Atik Ali Paşa Camisi önündeki alanda (bkz. R.2.5.3), Konstantin anıtının çevresinde Bizans döneminde yer alan, arkadlı meydanın küçük bir bölümü sembolik anlamda düzenlenebilir. Atik Ali Paşa Camisi kuzeyinde bulunan yapıların yeniden ele alınarak, fazla katlarından arındırılması ve böylece meydana Suleymaniye Camisi gibi çok önemli bir vistanın algılatılması, meydana bulunan Bizans anıtı ve Osmanlı anıtlarının yarımada'nın Suleymaniye gibi diğer önemli bir noktası ile bütünleşmesinin sağlanması uygun bir yaklaşım olacaktır.

2.6. ÖNEMLİ TARİHİ ARTERLER VE YENİ YOLLAR

Tarihi Yarımada' da uygulanan imar hareketleri sırasında açılan yeni yollarla özgün durumları bozulan, kısmen kesilen, yerleri değiştirilen ya da tamamen yok olan korunması gerekli yapılanma biçimleri, Millet Caddesi, Vatan Caddesi ve Unkapanı - Aksaray arterleri ile kentin eski dönemlerinde de ana arter olarak kullanılmış olan Mese (Divanyolu) örneklerinde incelenmiş ve sorunları saptanmıştır.

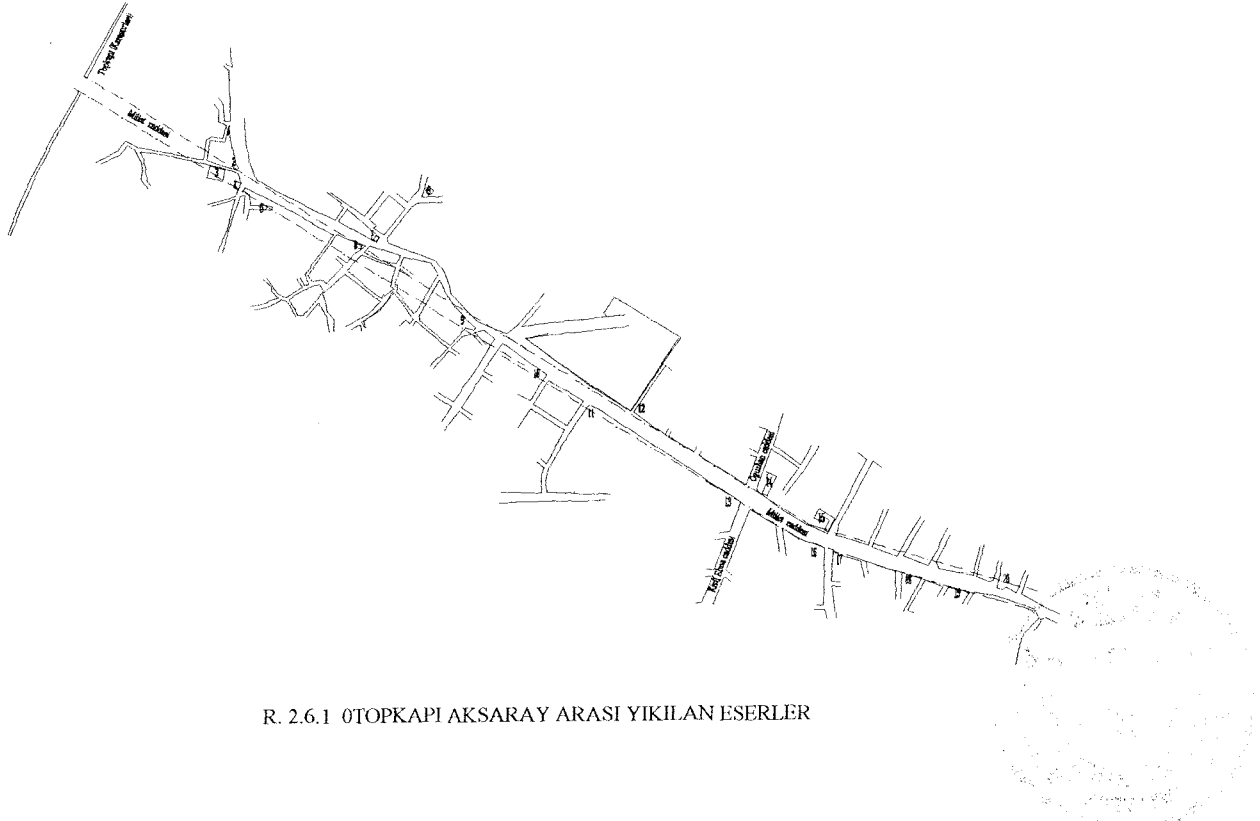
Yeni Açılan Yollar

1950 li yıllarda Topkapı-Aksaray arası, şimdiki Ordu Caddesi, Aksaray-Beyazıt arası, şimdiki Millet caddesi ve arterlerinin yapımına başlanıyor. Yenikapı-Unkapanı arası arteri, şimdiki Atatürk Bulvarı, 1950 öncesinde başlatılan imar çalışmalarında, 40'lı yılların başında Lütfi Kırdar döneminde açılmıştır.

Eski doku ile üstüste çakıştırıldığında, var olan dokunun nasıl yok sayılarak planlandığı açıkça görülen bu arterlerin açılması sırasında bir çok tarihi eser, az sayıda yerleri değiştirilerek, çok sayıda da traşlanarak veya yıkılarak zarar görmüş veya tamamen yok olmuştur.

Topkapı - Aksaray arası açılan yolun yapımı esnasında yolun her iki yanında kalan eski eserlerden yıkılanlar sırası ile aşağıda listelenen yapılardır (R.2.6.1):

Topkapı Aksaray Arası Yıkılan Eserler



R. 2.6.1 0TOPKAPI AKSARAY ARASI YIKILAN ESERLER

Çeşme ve Taş Mektep (1):

Kitabesiz bir çeşme olan yapı, Halkalı suyu aktığı için Halkalı Çeşmesi diye anılıyormuş. Haznesinin duvarı üzerinde ahşap çatılı , tek dersane varmış olan yapı 1922 yılında, çeşme ise 1957 yılında yol açılırken yıkılıyor.

Su Terazisi ve Tülbentçi Mehmet Efendi Mescidi (2,3,4):

Karşı sırasında Kürkçü Çeşmesi ve haziresi bulunan mescit uzun süre ilkokul olarak kullanılıyor. Yapıların tamamı 1957 de yıkılıyor.

Kilise Camisi ya da Manastır Mescidi (5):

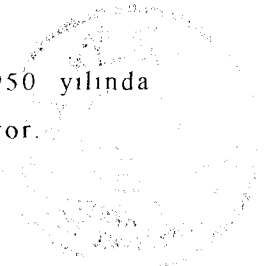
Bu bina duruyor ancak etrafı açıldığı için boşlukta yüzer gibi kalmış. IETT garajı parseli sınırları içinde kalmış bulunan yapı, yakınındaki yaya üst geçidi, hızlı tramvay hattı ve IETT otobüs garajı yapıları gibi yeni yapılanmalar nedeniyle çevresi ile iyice yabancılaşmış durumdadır (R.2.6.2).



R. 2.6.2 MANASTIR MESCİDİ

Şehremini Camisi (8):

Diğer adı Ereğli camisi, eski Topkapı caddesi üzerinde bulunuyordu.1950 yılında betonarme olarak tekrar yapılmışken, yine yol yapımı sırasında ortadan kalkıyor.



Denizabdal Camisi (9):

Aynı yol üzerinde, Şehremini Camisi ile aynı sırada ahşap çatılı, hazireli ve duvarında Alipaşa Çeşmesi bulunan yapı yol yapımında yıkılmıştır (Ünsal,1969,s.12).

Macuncu Tekkesi (11):

Kazasker Camisi (12):

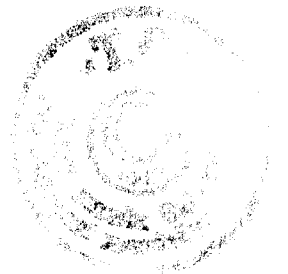
1908 yılında yanmış olan yapının taş ve tuğla karışık olan harabesi 1951 yılında onarımına başlanmışken yanlış planlama sonucu bulvarın sınırları içinde *kalacağı sanılarak* yıkılıyor.

Molla Gürani Camisi Haziresi (17):

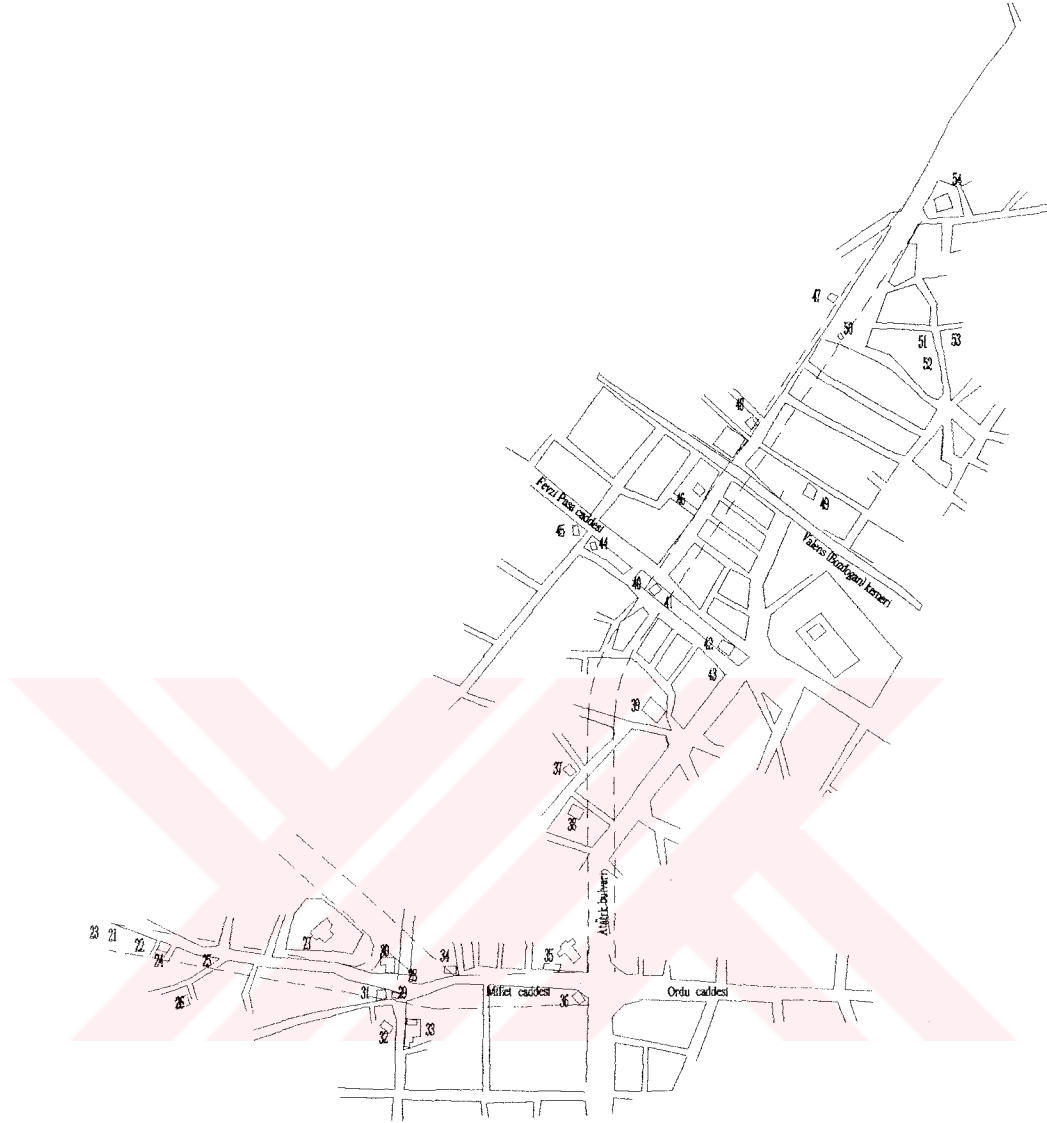
Nakşi Tekkesi (19):

Selçuk Sultan Camisi (20):

1956 da yol yapımı sırasında yıkılan yapı 1964 yılında Abbas Ağa Camisi adıyla aynı hizada yeni açılan bulvar üzerinde yeniden yapılmıştır. Eski hali ahşap çatılı, taş minareli ve yuvarlak kemerli pencerele bir bina olan cami, Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1954 yılında taşınması yönünde karar almış olmasına rağmen yıkılıyor. (Ünsal,1969,s.15)



Aksaray Saraçhane arası yıkılan eserler



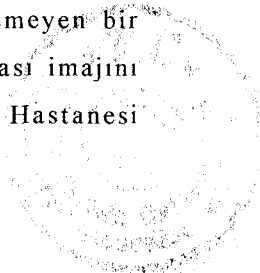
R. 2.6.3 AKSARAY SARAÇHANE ARASI YIKILAN ESERLER

Şirmend Çavuş Camisi (21):

1504 yılında yapılmış (I.Selim dönemi). Ahşap çatılı , taş bir yapıdır. Kurulca taşınmasına karar verilmişken yol yapımı sırasında yıkılmıştır (Ünsal,1969,s.15-16).

Şirmend Çavuş Türbesi (22):

1513 - 1514 tarihli bir yapıdır. 1964 yılında Murad Paşa Camisi avlusuna taşınmıştır. Kubbeli açık bir türbe. Murad Paşa Camisi yapısal karakterine çok ters düşmeyen bir yapı olarak, şu anki yerinde çevresi ile uyumlu, fakat başka bir yapının parçası imajını verdiği için yanıltıcı bir konumdadır. Asıl bulunması gereken yer haseki Hastanesi önüdür (Ünsal,1969,s.16).



Çavuş Çeşmesi (23):

Şirmend Camisi duvarında bulunan çeşme cami ile birlikte yıkılmıştır.

Tevekkül Hamamı (24):

Klasik biçimli çifte hamam tarzında yapılmış, soyunma kısımları ahşap bir yapıdır. Yaklaşık olarak 18 m.x 25 m. boyutunda, meyilli bir arazi üzerinde olduğu için çok katlı bir yapı gibi görünen hamamın sadece bu ahşap kısımlarının kaldırılmasına izin verilmişken tamamı yıkılmıştır (Ünsal,1969,s.16).

Yusuf Paşa Çeşmesi (25):

Hamam ile aynı tarafta, Haseki Caddesi'nin bulvarla birleştiği köşede yer alan hazneli bir duvar çeşmesi, arkasındaki setin üzerinde bir de kahve varmış (Ünsal,1969,s.17).

Murat Paşa Camisi (27):

Bulvar açılırken ihata duvarı ve çeşmesi geriye alınmıştır. Daha önceleri çevresi doluyken etkisi daha güzelmiş, avlu köşesinde bulunan E plan şemalı medresesi ise bulvar açılmadan önce yıkılmış, yapının kitabesi Türk ve İslam Eserleri Müzesi'ne kaldırılmıştır (Ünsal,1969,s.17). Yakın dönemde Vatan Caddesi - Aksaray trafik akışını hızlı tramvay hattını kesmeden sağlamak için yapılan üst geçit ile yapının algılanması ve genel perspektif içindeki konumu iyice bozulmuştur (R.2.6.4).

Aksaray Çeşmesi (28):

Murat Paşa camisi sırasında, bu günkü alt - üst geçitin olduğu yere rastlayan bir noktada bulunan kitabesiz bir çeşme olan yapı günümüze ulaşamamıştır.

Aksaray Karakolu (29):

Bu çeşmenin karşısında, Cerrahpaşa' ya çıkan yolun köşesinde bulunan XIX. YY. karakol mimarisinin güzel bir örneği olan bina, yeni bulvarın refüjü üzerinde kaldığı için 1957 yılında yıkılmıştır (Ünsal, 1969, s.18).





R. 2.6.4 MURAT PAŞA CAMİSİ

Horhor Hamamı (30):

Muratpaşa Camisi ile aynı sırada, Aksaray Çeşmesi yanında yer alan klasik yapıda bir çifte hamam. Hadika' ya göre yapım tarihi 1465'dir. 1957 yılında, yol dışında kalmasına rağmen, boş yere yıkılmıştır (Ünsal,1969,s.18).

Olanlar Tekkesi, Çeşme ve Sebili (31):

Aksaray Karakolunun arkasında yer alan Fatih dönemi yapılarından, karakteristik bir külliye'dir. 1871 tarihli sebili ampir tarzda, 3 m. X 6 m. ebadında güzel bir örnek olan yapı 1957 yılında izinsiz olarak yıkılmıştır (Kumbaracılar,1938,s.59).

Camcılar Camisi ve Çeşmesi (32):

Bu günkü Vatan Caddesi'nin Valide Camisi tarafındaki köşesinde bulunuyormuş, Gureba Hüseyin Ağa Camisi olarak da bilinen yapı Fatih devri yapılarından, fakat son şeklini XIX. yy. da almıştır (Ünsal, 1969, s.). Hem cadde tarafında hem de sokak içinde kalan cephesinde birer çeşme varmış. Bunların kitabesinde ise 1740 asıl, 1897 tamir tarihleri okunmaktaymış.



Aksaray Valide Türbesi (36):

Valide Camisi karşısında , bu günkü geçitin olduğu yerde bulunmaktaydı. Tamamen mermer bir yapı olan türbenin yanında bir de muvakkithane vardır. İlk kez 1926 - 1929 yıllarında tramvay yolu yapılırken sökülüp geriye alınmış. Mimarı, külliye'nin mimarı olan Montani Efendi' dir. Prost planı uyarınca daha da geriye alınması gerekince sökülmüş (1958), fakat yeniden kurulamamış, 1964 yılında bu yapıların taşları numaralanmış durumda Valde camisi avlusunda bekletilmiştir*.

İsmail Ağa Camisi (38):

Emlak Bankası Apartmanı karşısına gelen bir yerde bulunuyordu. Ahşap çatılı kısmen kargir olan yapı bulvarın sınırları dışında olmasına rağmen 1958 yılında yıkılmıştır. Yapım tarihi 1617 olmalıdır (Ünsal,1969,s.20).

Baba Hasan Alemleri Camisi (37):

Yine aynı sırada, Bozdoğan Kemerine doğru bir yerde, 1956 yılında bulvar sınırı dışında bulunurken yok yere yıkılmıştır (Hadika,s.60).

Ankaravi Mehmet Efendi Medresesi (39):

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin arkasında bulunmaktadır. Evvelce mahalle arasında iken, orta yere çıkmış ve bu günkü haliyle yapılar arasında kalmış yalnız bir yapı görünümündedir. Özellikle Belediye Sarayı Binası ve onun güneyine doğru yapımıyla çevreden tamamen kopmuş ve perdelenmiştir.

İbrahim Paşa Hamamı (40):

Tam kavşağın olduğu noktaya rastlayan bir yerde bulunan hamam plan özelliği bakımından ve yapı tarihi bakımından önemli bir sivil eserdir. İstanbul Eski Eserleri Koruma Encümeni' nin korunması yönündeki kararına rağmen, Lütfi Kırdar devrinde bir gecede ortadan kaldırılmıştır.

İbrahim Paşa Hamamı ile aynı noktadaki Gürcü Mehmet Efendi Çeşmesi de aynı şekilde bulvar yapımı sırasında ortadan kalkmıştır.

Kırk Çeşmeler (50):

Bozdoğan Kemerine ile Şebsefa Hatun Camisi doğrultusunun tam ortalarına rastlayan bir noktada, bulvarın ortasında yer alıyordu. Yol yapılırken kot yüksediği için üzeri toprak doldurulup kapatılmıştır. Ayna taşları çok özel desenli çeşmelerdir. Önceleri cephesinde bulunan Bizans eseri mermer levha ise Ayasofya Müzesine taşınmıştır (Eyice,1992,s.26).

* Behçet Ünsal bu yapıların taşınmasına uygun olan yer olarak görülen yere otel yapıldığını, bu köşeden itibaren Atatürk Bulvarı' ndaki yapılara kadar olan arsada ise, eskiden esasen Valide Rüştüyesi' nin olduğunu yazıyor.

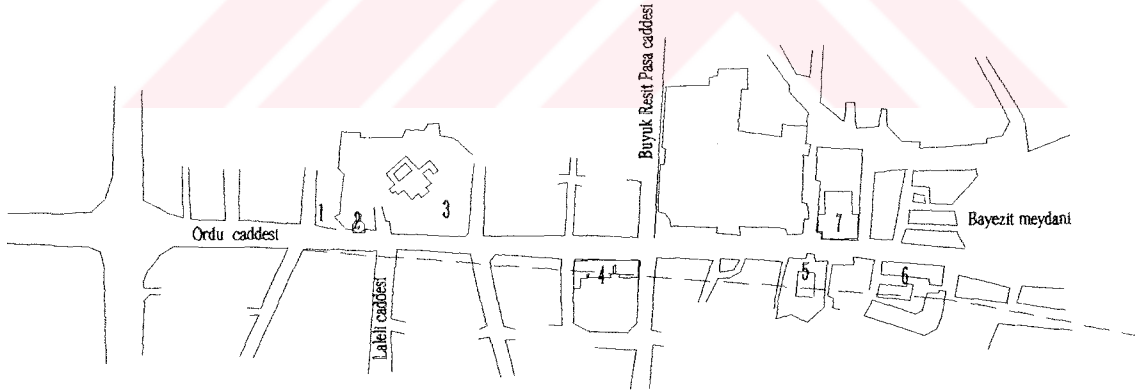


R. 2.6.5. YIKIM ÖNCESİ KIRK ÇEŞMELER

Şebsefa Sultan Camisi (54):

1787 tarihli bu yapı çeşme, rüştiye ve sübyan mektebinden oluşan bir külliye'dir ve taş bir ihata duvarı ile çevrilidir. Bulvar yapılırken ön tarafı doldurulmuş ve avlu kapıları örülmüştür.

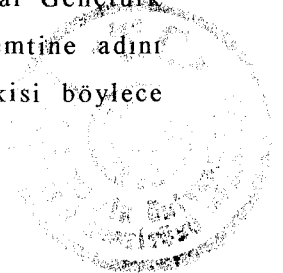
Aksaray - Sultanahmet hattı üzerindeki yapılar



R. 2.6.6 AKSARAY - BAYEZİT ARASI YIKILAN ESERLER

Laleli Baba Mezarı ve Çeşmesi (1):

1957 yılında tretuvar genişletilirken yıkılmıştır. 18. yy. eseri olan klasik tipteki yapı özgün durumunda yoldan 2,5 m. yüksekte bir set üzerinde yer alırdı. Mezar Gençtürk Caddesi'nde Kemal Paşa Camisi'ne taşınmıştır. Yarımada'nın büyük bir semtine adını veren kişinin adına yaptırılmış olan bu yapılar ile semtin simgesel ilişkisi böylece kopartılmıştır (Ünsal, 1969, s.27).



Laleli Türbesi ve Sebili (2):

Bulvar açılırken bu yapıların temel kademeleri ortaya çıkmıştır. Göz hizasında bulunması gereken türbe ve hazire pencereleri yukarıda kalarak yapıların orantısı ve fonksiyonelliği yok olmuştur. Aynı nedenle sebil de havada kalmış vakıf amacına aykırı bir duruma düşmüştür. (R.2.6.7).



R. 2.6.7 LALELİ TÜRBESİ VE SEBİLİ

Laleli Camisi (3):

Laleli camisi set duvarı bulvar açılırken geriye çekilmiş , bu arada giriş kapısı da geriye alınarak, evvelce düz ayak olarak girilen camiye merdivenlerle girilir hale getirilmiştir. Daha sonra set duvarı yıkılmış ve buraya dükkanlar açılarak görüntüsü iyice bozulmuştur.



R. 2.3.8 LALELİ CAMİSİ TADİLAT ÖNCESİ



Ragıp Paşa Kitaplığı ve Sebili (4):

Bulvar açıldığında yükselen kot bu yapıları zeminden aşağıda bırakmış ve haliyle sebil kullanılamaz bir hale gelmiştir. Yapı, bulvarın yapımından sonra, bu defa da dükkanlarının kullanıcıları tarafından uygun olmayan müdahalelerle bozulmaya devam etmiştir. Tonozlu dükkanların dışa yansıyan kemerleri mağazaların vitrinleri ile kapatılmış, Yapının cephesine mağaza ışıklı panoları ve güneşlikler eklenerek, özgün cephe karakteri iyice bozulmuştur (R.2.6.9 - R.2.6.10).



R. 2.6.9 RAGIP PAŞA KİTAPLIĞI BULVAR AÇILMADAN ÖNCE



R. 2.6.10 RAGIP PAŞA KİTAPLIĞI



Hasan Paşa Hanı (6):

18. yy. mimarlık örneklerinden olan yapı mimarbaşı Mustafa Çelebi ' nin eseridir. 1894 depreminde harap olmuş ve yüz üstü kalmıştır. Daha sonraları da üst katı yıkılmış. Yine de mimarisini tamamen algılayacak şekilde ayakta kalan Ordu caddesi açılmasında, 1957 yılında ön kısmı kesilerek tanınmaz bir hale gelmiş, kesilen bölümün caddeye bakan cephesine daha sonraları açılan anlamsız pencere ve dükkanlarla yapının genel karakteri tamamen bozulmuştur. İç avlulu plan şemasına sahip olan han bu haliyle U planlı bir yapı görünümünü almıştır. Civarına yapılan 7 katlı yapılarla gerek Hasan Paşa Hanı, gerekse doğusunda yer alan Simkeşhane'nin genel silüeti bozulmuştur (R.2.6.11).

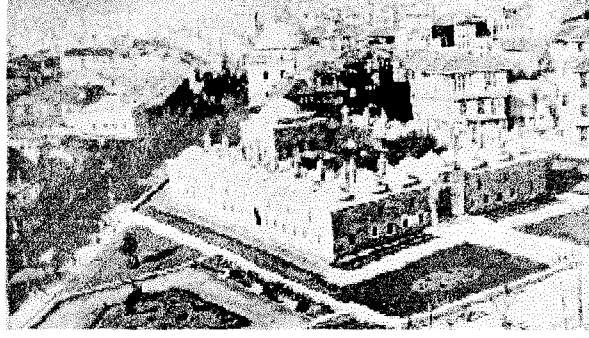


R. 2.6.11. HASAN PAŞA HANI

Simkeşhane (6):

956 - 57 yıllarında cadde açılırken, geride sadece avlusu ve bir bloğu kalacak şekilde tahrip edilmiş, korunması yolunda gösterilen büyük çabalara rağmen* yıkılmıştır. Mimarlığımızın ender endüstri yapılarından biri olan yapıdır. Fatih dönemi darphanesi önceleri bu hanın yerindeyken H.1119 da saraya taşınmıştır. Yıkılmadan önce avlusunda birbirini üstünde yer alan iki mescidi, köşesinde bir okulu ve demir işçiliğinin harikası sayılan parmaklıkları olan bir sebili bulunmaktaydı (Kumbaracılar,1938,s.29).





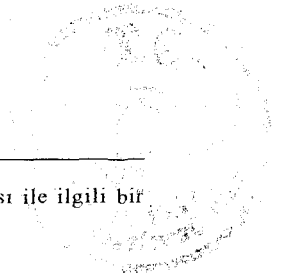
R. 2.6.12 SİMKEŞHANE YIKIM ÖNCESİ



R. 2.6.13 SİMKEŞHANE ÖN BLOK YIKIMINDAN SONRA (Ünsal,1969)

1957 yılında Simkeşhane'nin ön blokunun kesilmesinden sonraki durumunu gösteren bu fotoğrafta yapının avlusu ortasında bulunan blok ve özgün şeması bir avluyu çevreleyen 4 yapı blokundan oluşan binanın 3 bloku henüz ayaktaadır (R.2.6.13). Ancak açılacak yolun 30 metre olmasına karar verilince, geriye sadece güney blokunun kalacağı şekilde yapının traşlandığını görüyoruz. Dönemin belediye uzmanı H.Högg ve diğer yerli ve yabancı şehir plancıları ve mimarların yapıyı kurtarmak için yaptıkları, açılacak yolun bu noktada ikiye ayrılması ve söz konusu yapı grubunun (Buna sanırım Hasanpaşa Hanı'nda dahildir) korunması önerileri, maliyet yükseltici bulunarak reddedilmiştir (Ünsal,1969,s.34).

* Gayri Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu arşivinde A.H. Tanpınar' ın bu yapının korunması ile ilgili bir yazısı varmış.





R.2.6.14 BAYEZİT HAMAMI YOL AÇILMADAN ÖNCE (İstanbul'un Kitabı)

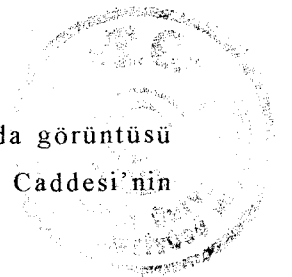
Aslında yapılan bu öneri çok uygun bir çözüm olacakmış. Simkeşhane ve Hasan Paşa Hanı güneyinden geçen ve Aksaray'a uzanan bugünkü cadde son 20 yıl içinde genişletilerek açılmıştır ve tek yönlü olarak Beyazıt-Aksaray arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Ordu Caddesi ise, Beyazıt-Sultanahmet arası yayalaştırıldığı ve bu hat üzerinde hızlı tramvaya ağırlık verildiği için, bugün sadece 4 şeridi ile fazla yoğun olamayan bir araç trafiğine hizmet etmektedir. 1950 lerde sağlıklı bir planlama ile düzenlemeler yapılabilseydi, 40 sene sonra bugün artık zorunlu ihtiyaç olmayan genişlikte bir cadde açmaya gerek kalmayacak, söz konusu yapıların güneyinden geçen planlı bir yol ve çevre yapılanması ile belki de Simkeşhane ve Hasan Paşa Hanı arkasında yükselen 7-8 katlı yapılanma ortaya çıkmayacaktı (R.2.6.15-R.2.6.14).



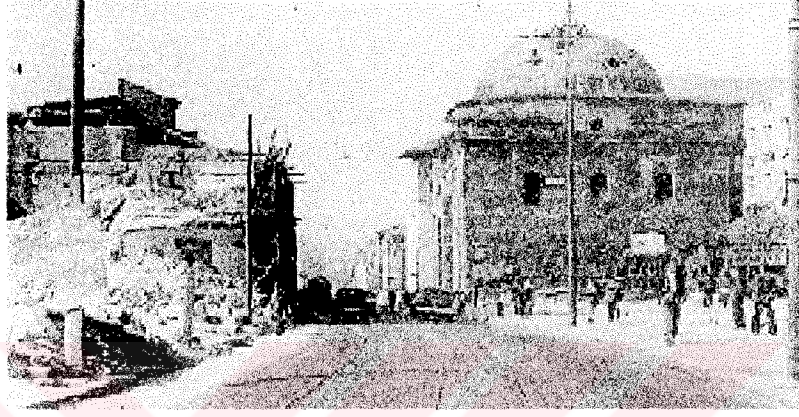
R.2.6.15 SİKEŞHANE BUGÜNKÜ DURUM

Bayezit Hamamı (7):

Meydan düzenlemesi yapıldığı dönemlerde tüm çevre ile birlikte hamamın da görüntüsü değişmiş. Sinan'ın çifte hamam planlı çok önemli bir eseri olan yapı Ordu Caddesi'nin



açılması ve Beyazıt Meydanı düzenlemesi sırasında zemin kotunun düşürülmesi ile yüksekte kalmış, bu nedenle giriş cephesine kapıya ulaşmak amacıyla merdivenler eklenmiş. Yapı çevresindeki doku ortadan kalktığı için zaman içinde fonksiyonunu tamamen yitirmiş, yoğun trafikli bir anacadde üzerinde işlevsiz bir yapı olarak günümüze ulaşmıştır (R.2.6.16 - R.2.6.17)



R. 2.6.16 BAYEZİT HAMAMI YOL AÇILMADAN ÖNCE



R. 2.6.17 BAYEZİT HAMAMI

Koca Reşit Paşa Türbesi (8):

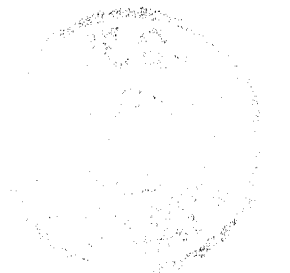
Beyazıt camisi önünde, aslında bitişik nizam düzenindeyken ortaya çıkınca perspektifi bozulmuştur (R.2.6.18)

Kemankeş Mustafa Paşa Medresesi ve Haziresi (9):

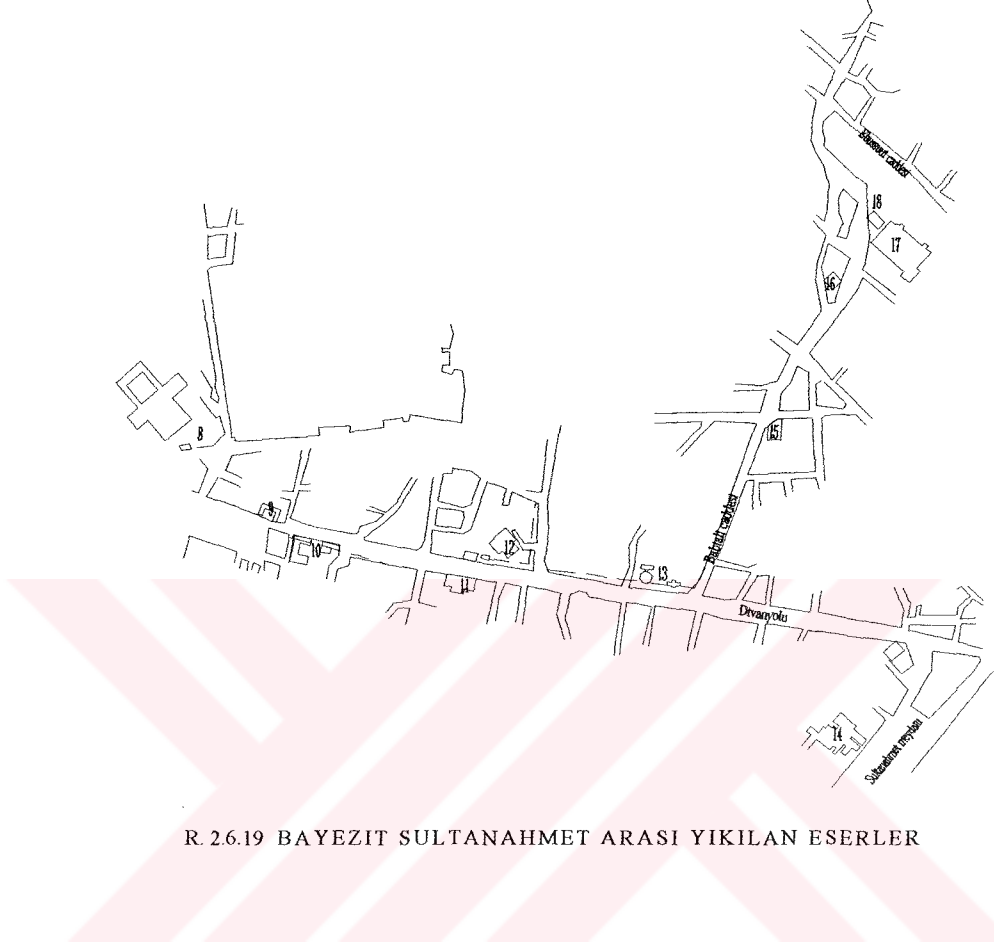
Gedikpaşa caddesi karşısındayken yol genişletmesiyle 1957 yılında yıkılmıştır.



R. 2.6.18 KOCA REŞİT PAŞA TÜRBESİ



Bayezit - Sultanahmet arası yıkılan eserler



R. 26.19 BAYEZİT SULTANAHMET ARASI YIKILAN ESERLER

Merzifoni Kara Mustafa Paşa Külliyesi (10):

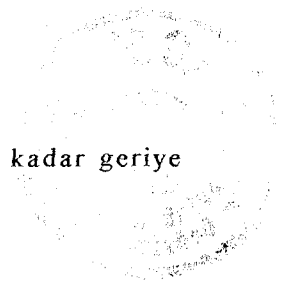
Külliyenin cadde üzerindeki dükkanları yolu genişletmek amacıyla kurulun izni alınarak yıkılmış ve hazire ile sebil yan tarafa nakledilmiştir. Yapı - yol ilişkisini sağlayan dükkanların kaldırılmasıyla bu cephe Divanyolu'na sağır bir duvar olarak siluet verir duruma gelmiştir

Atik Ali Paşa Medresesi (11):

Ön tarafından iki hücresi 19.yüzyıl sonlarında tramvay yolu açılırken kesilmiş ve üstüne eklenmiştir. Avlu yanlarında iki katlı hücreleri ve avluyu yoldan ayıran yüksek duvarı ile özgün plan şemasından farklı bir duruma getirilmiştir.

Atik Ali Paşa Camisi (12):

Caminin duvarı ve haziresi 1957 yılında Çemberlitaş hizza alınarak, 3 mt kadar geriye çekilmiştir.



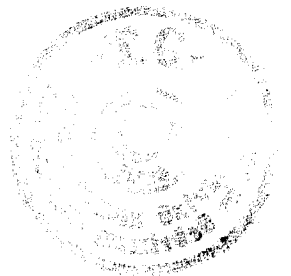
Sultan Mahmut Türbesi (13):

Tretuvarı düzenlemek amacıyla sebile dört, türbeye iki kademe daha eklenmiş ve aslında rampalı olan giriş kapıları merdivenli hale getirilmiştir. Ankara caddesi tarafındaki duvarı alçaltılmış ve üzerine Tophane Nüzhetiye camisi önünden getirilen parmaklıklar eklenmiş, bu duvarın köşesini bağlamak için de iki adet uyumsuz kemer eklenmiştir.

Lorando albümünden alınan bu fotoğraf, türbe ve mezarlık kompleksinin yapımından 10 yıl sonraki halini gösteriyor. Fotoğrafta mevcut arnavut kaldırımı yol ile bütünleşmiş bir şekilde planlanmış olan rampalı girişler görülmekte. Türbenin yapımı sırasında Divanyolu'nun genişletilmesinin de planlandığı, yapı kompleksinin, Konstantin sütunu yönünde komşusu olan, yerine daha sonra yerine Maarif Nezareti'nin yapıldığı yapıdan daha geride tutulmasından anlaşılmaktadır (R.2.6.20 - R.2.6.21).

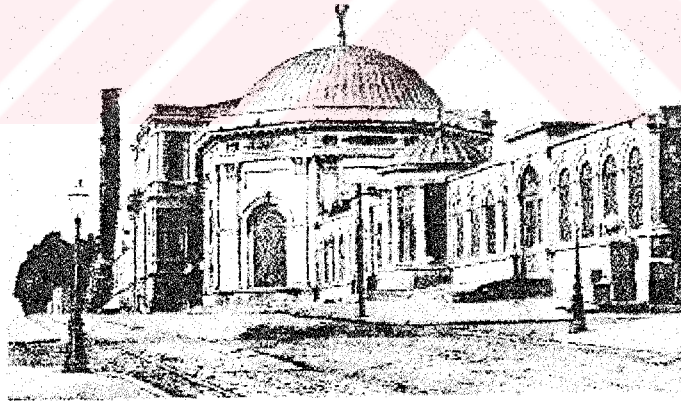


R. 2.6.20 SULTAN ILMAHMUT TÜRBESİ





R. 2.6.21 SULTAN İLMAHMUT TÜRBEİ



R. 2.6.22 İLMAHMUT TÜRBEİ (Kartpostallarda İstanbul)

Tarihi Yarımada sınırları içinde Cumhuriyet sonrası açılan ana caddeler ve üzerinde kesilerek, yıkılarak ya da yeri değiştirilerek bozulan ve görünümü değişen bu eski eserlerin dışında, açılan çok sayıdaki cadde ve sokak nedeniyle Tarihi Yarımada'nın dokusu önemli ölçüde farklılaşmış, bu yolların getirdiği trafik yoğunluğundaki artış, ulaşım kolaylığına bağlı olarak yarımadanın konut alanlarına sızmaya başlayan farklı fonksiyonlar ve yoğunluk artışı, söz konusu bölgelerde yapılanma biçimlerinin değişmesine ve özgün sivil mimarlık örneklerinin yok olmasına neden olmuştur.

1950 - 1960 arasında Tarihi Yarımada'da açılan yeni cadde ve sokaklar bölgelere göre :
Fatih bölgesi: Topkapı-Beyazıt caddesi, Akdeniz caddesi, Haliç caddesi, Balipaşa caddesi, Halıcılar caddesi, Nevşehirli İbrahim Paşa caddesi, ve 18 adet sokak.

Fener bölgesi: 5 adet sokak.

Karagümrük bölgesi: 9 adet sokak.

Şehremini bölgesi: Vatan caddesi, Gureba Hastanesi caddesi, Hekimoğlu Ali Paşa caddesi, Molla Gürani caddesi, Başvekil caddesi, Kızıl Elma caddesi, Oğuzhan caddesi, Altı Mermer caddesi, Vezir caddesi, Cevdet Paşa caddesi, Ahmet Vefik Paşa caddesi, Özbek Süleyman caddesi ve 25 adet sokak.

Samatya caddesi:

8 adet sokak .

Eminönü bölgesi: Küçük Ayasofya caddesi ve 7adet sokak.



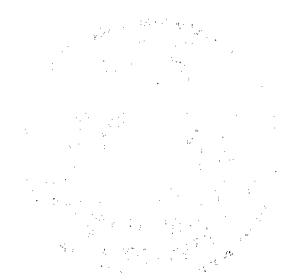
Mese - Divanyolu

Tarihi Yarımada'nın Bizans döneminden bu yana en önemli arterlerinden biri olan Divanyolu (Mese), günümüzde de kentin önemli caddelerinden biridir. Ancak arter üzerinde ortaya çıkan, caddenin tarihi ve karakteristik dokusuna uyum sağlayamayan yeni yapılanmalar, araç trafiğinin akışı için yapılan yol genişletmesi ve yıkımlar sonucunda söz konusu doku korunamamıştır. Bu bölümde Mese'nin her iki cephesi ele alınmış ve sorunları irdelenmiştir.

Çemberlitaş Meydanı'ndan Divanyolu üzerinde Bayezıt yönüne doğru ilerlediğimizde, Atik Ali Paşa Camisi sırasında yer alan dükkanların ve Atik Ali Paşa Sübyan Mektebi'nin iki katlı olan özgün yükseklikleri arasında, beş parselde çevreye aykırı yeni yapıların bulunduğunu ve bunların Divanyolu'nun bu kısmında silueti bozduklarını görüyoruz (R.2.6.23-R.2.6.24-R.2.6.25). Özgün yapılar ise cephelerinde ve detayalarında yapılan gelişigüzel değişiklik ve onarımlarla tanınması güç bir görünüm almışlardır. Bu cephenin Çarşıkapı ucunda yer alan Sinan Paşa Türbesi ve Medresesi ile hazirenin duvarları, yolun açıldığı dönemde geri alındığında eklemeler yapıldığı için, farklı karakterleri bir arada barındırmakta (R.2.6.26-R.2.6.27).

Aynı cephede, Sultanahmet yönüne doğru yer alan 1850 tarihli Eski Maarif Nezareti binası (Ziyaoğlu,1985,s.40) (R.2.6.28) ve II.Mahmut Türbesi kütle ve cephe biçimlenişleri, türbe kompleksinin önüne yapılan basamaklar haricinde, yapıldıkları günkü durumlarını korumaktadır (Bkz. R.2.6.20-R.2.6.21). Bu noktadan aşağı doğru yapıların yine yükselmiş ve parsellerin birleştirilmiş olduğu, yüzyıl başı yapılan haritalar ile karşılaştırıldığında, görülüyor. Sultanahmet Meydanı'na kadar bu sırada yer yer 6 kat yüksekliğine ulaşmış uyumsuz yapılar bulunmakta (R.2.6.29-R.2.6.30-R.2.6.31). Yapılanmanın bu şekil oluşumu Yarımada siluetini B bakış noktasından*, Marmara Denizi'nden bakıldığında artık etkilemeye başlamaktadır.

* Bkz. Bölüm 2.11. Siluetler, s.302.

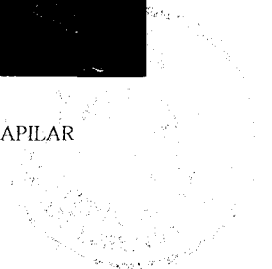




R. 2.6.23 MESE (DİVANYOLU) ATIK ALİ PAŞA CAMİSİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR



R. 2.6.24 MESE (DİVANYOLU) ATIK ALİ PAŞA CAMİSİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR VE ÖZGÜN YAPILAR

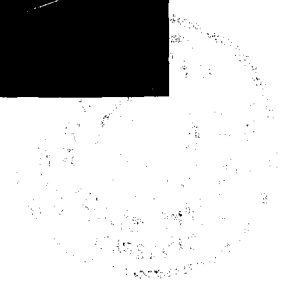




R. 2.6.25 MEŞE (DİVANYOLU) ATİK ALİ PAŞA CAMİSİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR VE ÖZGÜN YAPILAR



R. 2.6.26 MEŞE (DİVANYOLU) SİNAN PAŞA KÜLLİYESİ HAZİRE DUVARLARI





R. 2.6.27 MESE (DİVANYOLU) SİNAN PAŞA KÜLLİYESİ HAZİRE DUVARLARI



R. 2.6.28 MESE (DİVANYOLU) BASIN MÜZESİ (ESKİ MAARİF NEZARETİ)





R. 2.6.29 II.MAHMUT TÜRBESİ -
SULTANAHMET ARASI YENİ
YAPILANMALAR



R. 2.6.30 II.MAHMUT TÜRBESİ - SULTANAHMET ARASI YENİ YAPILANMALAR (ADLİYE KARŞISI)

Divanyolu'nun güney cephesini oluşturan yapılanma Sultanahmet Meydanı'ndan başlayarak Bayezıt yönünde incelendiğinde, alt uçtaki Firuzğa Camisi'nden Adliye Binası batısında yer alan Binbirdirek Sarnıcı'nı destekleyen istinat duvarı hizasına kadar, bu alanda, Bizans döneminin Lausos Sarayı ve Euphemia Kilisesi kalıntıları bulunduğu ve çevresi park olarak düzenlendiği için, yapılanma yoktur. Ancak bu boş alanın arkasında yer alan Adliye Sarayı binası, yine B bakış noktasından, silueti etkileyen bir yapı olarak dikkati çekmektedir. Adliye ile Köprülü Mehmet Paşa Kütüphanesi arasında yer alan yapılar, karşılarındaki yapı adasında yer alan yapılar gibi 5 kat yüksekliğinde ve parsellerin birleşmesi sonucu geniş cephelidirler (R.2.6.32-R.2.6.33). Yüzyıl başında Hacı Ferhat Camisi'nin yer aldığı Babıali Caddesi'ni karşılayan köşede bulunan dört katlı yeni yapıdan sonra Köprülü Medresesi'ne kadar yapılar daha geride, ancak bu defa 6 kat yüksekliğindedir (R.2.6.34). Basın Müzesi karşısında 3 kata düşen yükseklik, (R.2.6.35) Darüşşafaka Sitesi ile tekrar yükselmeye başlar ve buradan sonra yapılanma yine 5-6 katlı, Cumhuriyet sonrası iki özgün binanın da yer aldığı, yapı adası ile devam eder. Biri 6, diğeri 5 katlı olan bu iki yapının kat adetleri, Yarımada'nın 53 metre kotunda olan bu bölgesi için fazladır. Bu yapıların pencere düzenleri bozulmuş ve üzerine kat ilavesi yapılmıştır (R.2.6.36). Yapıların yerinde yüzyıl başında 2-3 katlı ve bahçeli yapılar bulunduğunu 1922 tarihli Pervititch haritasından anlamaktayız(R.2.6.37). Aynı sırada Atik Ali Paşa Medresesi'ne kadar olan yeni yapıların ilk durumlarının 4 katlı olduğu, fakat daha sonra bunların da üzerine kat ilaveleri yapılarak yükseldikleri gözlemlenebiliyor. Tüm bu binalar Atik Ali Paşa Camisi arkasında, caminin algılanmasını etkileyen yapılardan. Atik Ali Paşa Medresesi'nden sonra gelen yapı bu cephe üzerinde daha önce yer alan yapılar için güzel bir ipucu oluşturur. Çıkmalı ve iki katlı bu eski yapı özgün durumu ile medresenin kesim işleminden sonra aldığı yüksekliği tutmaktadır. Ancak bu yapının özgün kısmının pencere düzeni bozulmuş, üzerine bir dönemde iki kat, daha sonra da bir kat daha ilave yapılarak 5 kata ulaşılmış ve çevresindeki uyumsuz yeni yapılara uydurulmuştur (R.2.6.38-R.2.6.39). Bayezıt yönünde bir sonraki yapı adasında yer alan Mimar Hayrettin Mescidi II.Bayezıt dönemi yapılarından. 19. yüzyıl sonlarında yandıktan sonra II.Abdülhamid tarafından yeniden yaptırılmış olan yapı (Öz,1987,s.105), iki katlı mimarisi ile komşusu olan iki katlı yapılar arasında yer alır. Mescidin altındaki dükkanların cepheleri değiştirilmiş, mescid kapı üzerindeki kat silmesinden koparılmış görüntüsü verilmiştir (R.2.6.40). Bu sıradaki diğer yapılar, mescitten bir sonraki parselde yer alan, Cumhuriyet sonrası yapısı hariç, yeni ve 4 katlı yapılardır (R.2.6.41-R.2.6.42).1922 Pervititch haritasında Mimar Hayrettin Mescidi'nden sonra Bayezıt yönüne doğru, muhtemelen bu mescit ve ona bağlı Kara Baba Tekkesi vakfiyesi olan üç dükkandan sonra, bugünkü uyumsuz 4 katlı yapıların yerinde, Divanyolu'na 67,5 metre cepheli bir bahçe içinde yer alan Amerikan Dispanseri yer almaktadır*. Onu aynı yönde

* Bkz. Bölüm 2.5.,R.2.5.3,s.,128.

takip eden köşe parselde ise 3 katlı Muzaffer Bey Konağı bulunmaktadır (R.2.6.37) (R.2.6.44).



R. 2.6.32 MESE ADLİYE - İLMAHMUT TÜRBESİ ARASI YAPILANMA



R. 2.6.33 MESE İLMAHMUT TÜRBESİ ÖNÜ - KÖPRÜLÜ KÜTÜPHANESİ ARASI YAPILANMA



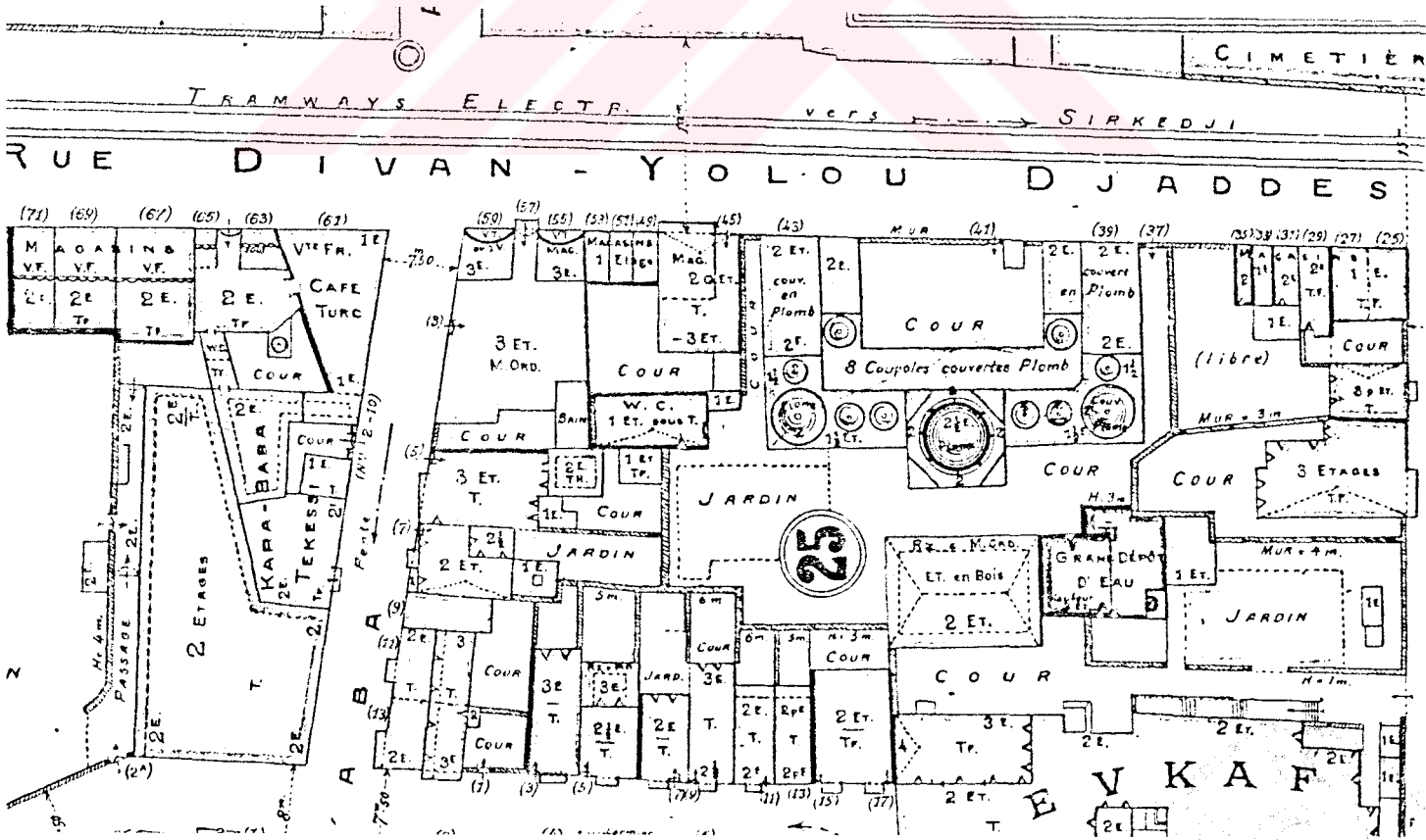
R. 2.6.34 MESE İLMAHİM TÜRRESİ ÖNÜ - KÖPRÜLÜ KÜTÜPHANESİ ARASI YAPILANMA



R. 2.6.35 MESE KÖPRÜLÜ KÜLLİYESİ SIRASI YAPILANMA



R. 2.6.36. DARÜŞŞAFAKA SİTESİ
SIRASI YENİ YAPILANMA
(Çarşıkapı yönüne doğru)



R. 2.6.37. MESE 1922-1924 (Pervititch Haritasından)



R. 2.6.38. ATİK ALİ PAŞA MEDERESESİ YANI YENİ YAPILANMALAR



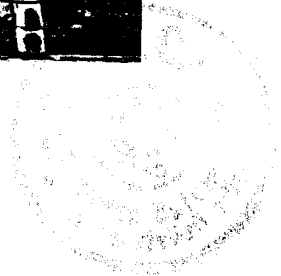
R. 2.6.39. ATİK ALİ PAŞA MEDERESESİ YANI YENİ YAPILANMALAR (Çarşıkapı yönüne doğru)



R. 2.6.40. MİMAR HAYRETTİN MESCİDİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR



R. 2.6.41 MİMAR HAYRETTİN MESCİDİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR



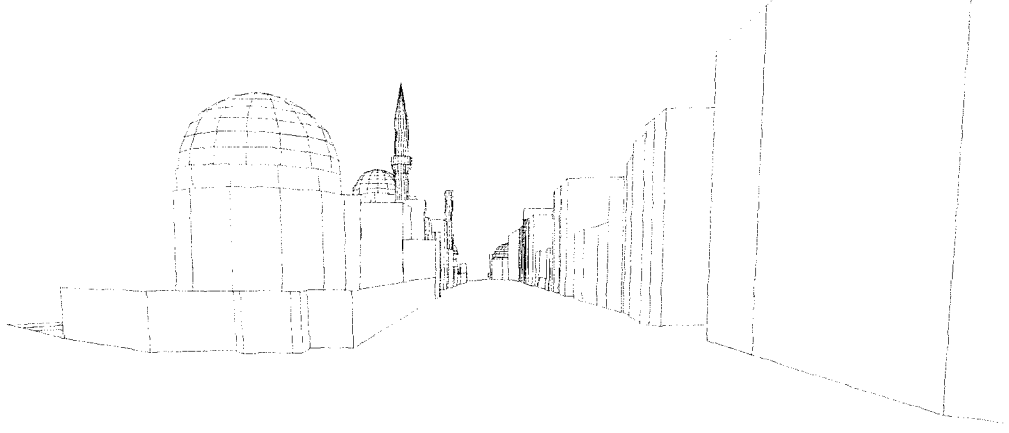


R. 2.6.42. MİMAR HAYRETTİN MEŞCİDİ SIRASI YENİ YAPILANMALAR (Çarşıkapı yönüne doğru)

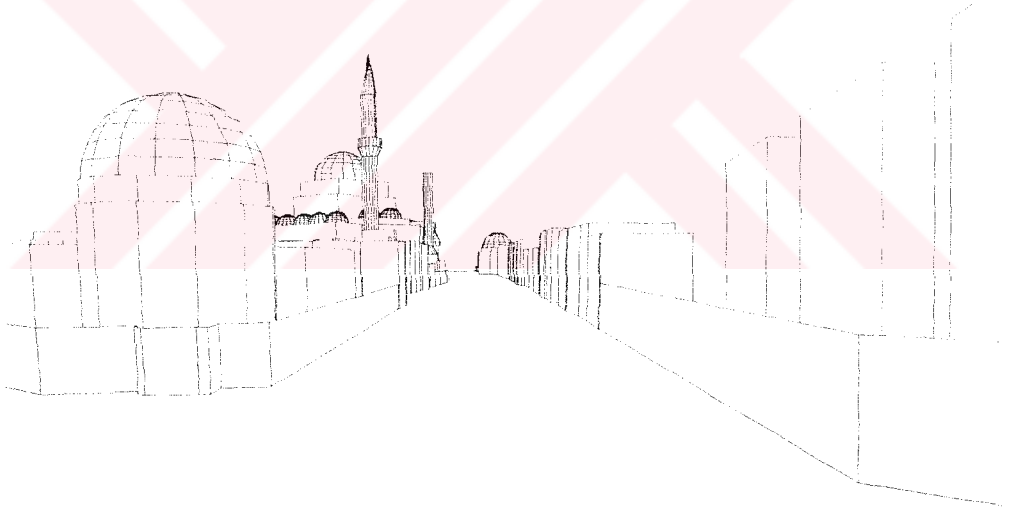
Görüldüğü gibi Tarihi Yarımada'nın önemli bir vistsası 19. yüzyıldan itibaren çeşitli müdahalelerle özgün karakterini büyük ölçüde yitirmiş, Bizans ve Osmanlı dönemine ait yapıların aralarında özellikle 1950 imar hareketinden sonra uyumsuz yeni yapılar boy göstermiş ve bu yapılar, 1939 yılında Prost tarafından yapılan plan esas alınarak başlatılan ve yürütülen çalışmalarda bu planın yıkım ve yol açma önerileri titizlikle uygulanırken Yarımada için konulan 40 mt. kotu üzerinde 3 kat adedinin aşılması önerisi hiç dikkate alınmadığı, ya da daha sonraları delinmesine göz yumulduğu için, 6 kata varan yüksekliklere ulaşmışlardır. Araç trafiğine öncelik verilerek Yarımada'nın önemli bir aksı genişletilmiş, yapılar traşlanmış, yıkılmış, yoğun trafiğin getirdiği ulaşım kolaylığı ile Divanyolu üzerindeki ticaret fonksiyonu gelişmiş ve buna paralel olarak artan rant nedeniyle de cadde üzerindeki özgün ve yeni yapılara kat ilaveleri ile yeni iş yerleri oluşmuştur.

Yapıların yüksekliklerinin artmasıyla doğal olarak caddenin perspektifi olumsuz yönde etkilenmiş, özgün yapıların doku içindeki fonksiyonları azalmış ve algılanmaları güçleşmiştir. Çarşıkapı yönünden Constantin Sütunu'na doğru bakışta caddenin sol kenarında yer alan, özgün yapıların arasına girmiş olan uyumsuz yeni yapılar hem bu sıradaki özgün yapıların, hem de Atik Ali Paşa Camisi ve sütunun adeta perdelenmesine

neden olmaktadır. Caddenin güney kenarında yer alan yapılar da fazla kat adetleri ile baskın kütleler olarak etkileyicidirler (R.2.6.43 - R.2.6.44.).



R. 2.6.43 MESE BAYEZİT YÖNÜNDEN BU GÜNKÜ PERSPEKTİF



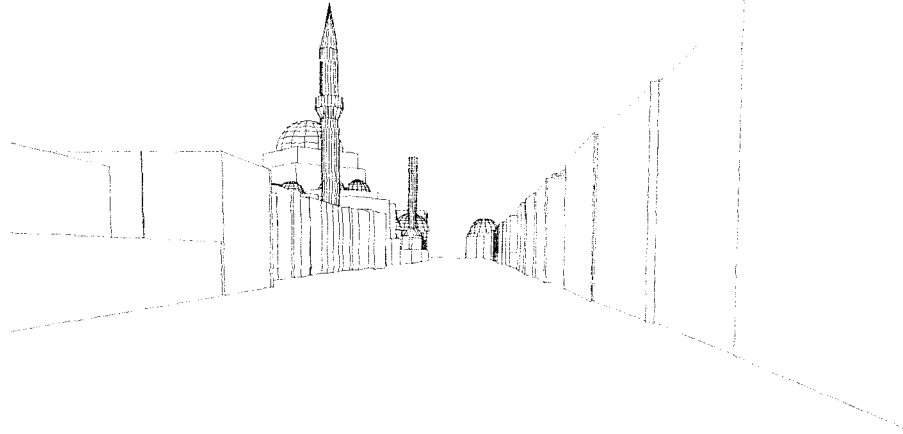
R. 2.6.44 MESE BAYEZİT YÖNÜNDEN 1922 YILINDAKİ PERSPEKTİF





R. 2.6.45 MESE ÇARŞIKAPIDAN CONSTANTİN SÜTUNU'NA YAKLAŞIM

Bu bakış noktasından yaklaşımda güney cephesini oluşturan yapıların ilave katlarının kaldırılması ve gabarisi yüksek olan yeni yapıların kat adetlerinin düşürülmesi doğru bir çözüm olacaktır. Kuzey cephesindeki aykırı yapıların, aralarındaki özgün yapılar kotuna getirilmesi ile bu yapılar daha iyi algılanır duruma gelecek ve aynı sırada yer alan Atik Ali Paşa Camisi ile Constantin Sütunu yeniden vistanın odak noktaları olacaklardır (R.2.6.46).

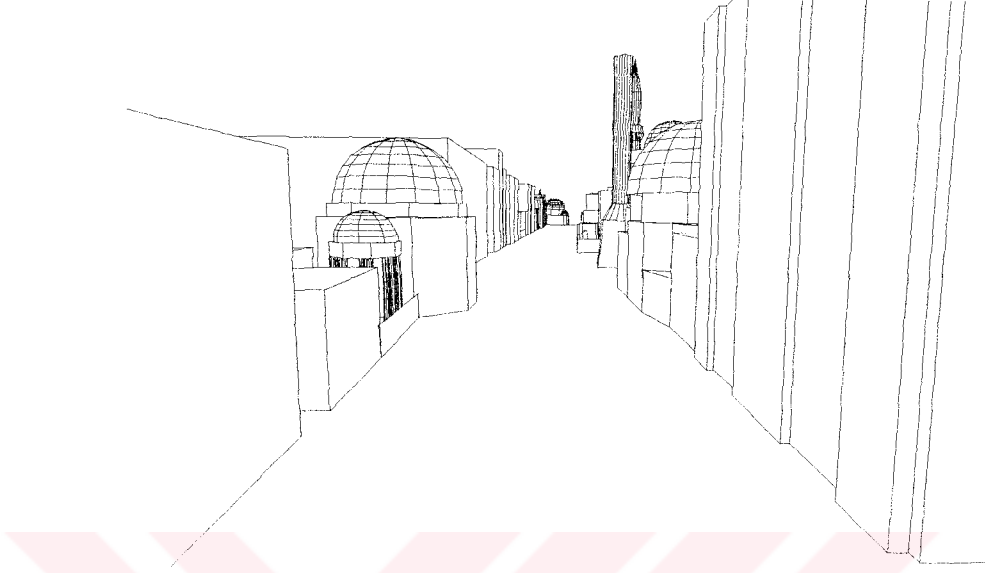


R. 2.6.46 MESE ÇARŞIKAPIDAN CONSTANTİN SÜTUNU'NA DOĞRU BAKIŞTA ÖNERİ KÜTLELER

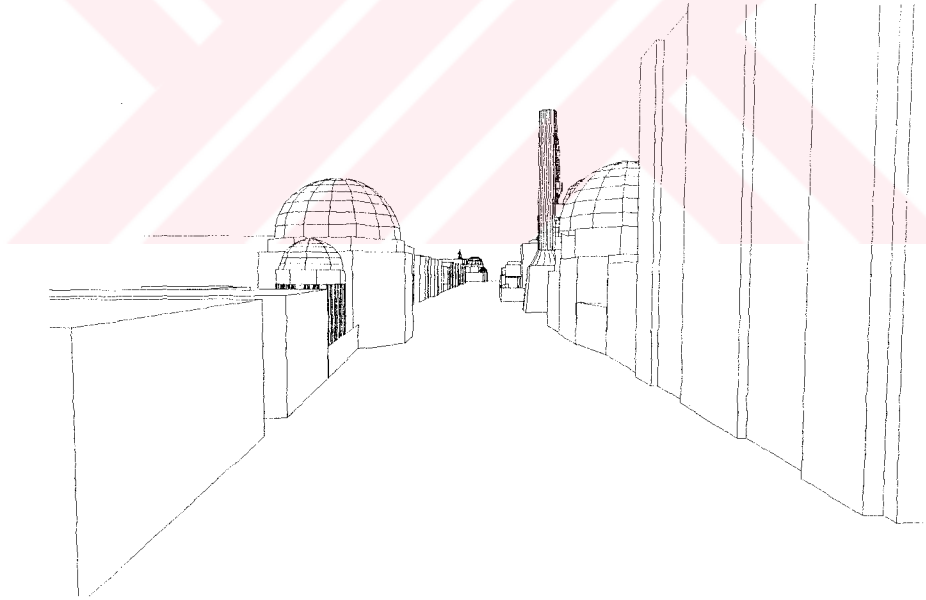
Doğu yönünden yaklaşımda ise, II. Mahmut Türbesi köşesinden Çemberlitaş Meydanı'na kadar, Constantin Sütunu sırasında yeni yapılanma yoktur, ancak eski Maarif Nezareti binası büyük kütlesi ile baskın bir konumdadır.



Sütunun karşı sırasındaki yapı dizisinde ise, Köprülü Kütüphanesi ile Medresesi arasında yer alan yapı 3 katlı olmasına rağmen her iki yapıdan da yüksek olduğu için ritmi bozar niteliktedir. Darüşşafaka sitesinin kütlesi bu perspektiften de son derece olumsuzdur (R.2.6.47 - R.2.6.48).



R. 2.4.47 MESE II.MAHMUT TÜRBESİNDEN ÇARŞIKAPI YÖNÜNE BAKIŞ



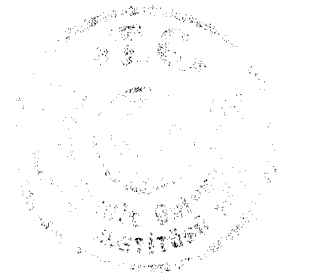
R. 2.6.48 MESE II.MAHMUT TÜRBESİNDEN ÇARŞIKAPI YÖNÜNE DOĞRU ÖNERİ KÜTLELER

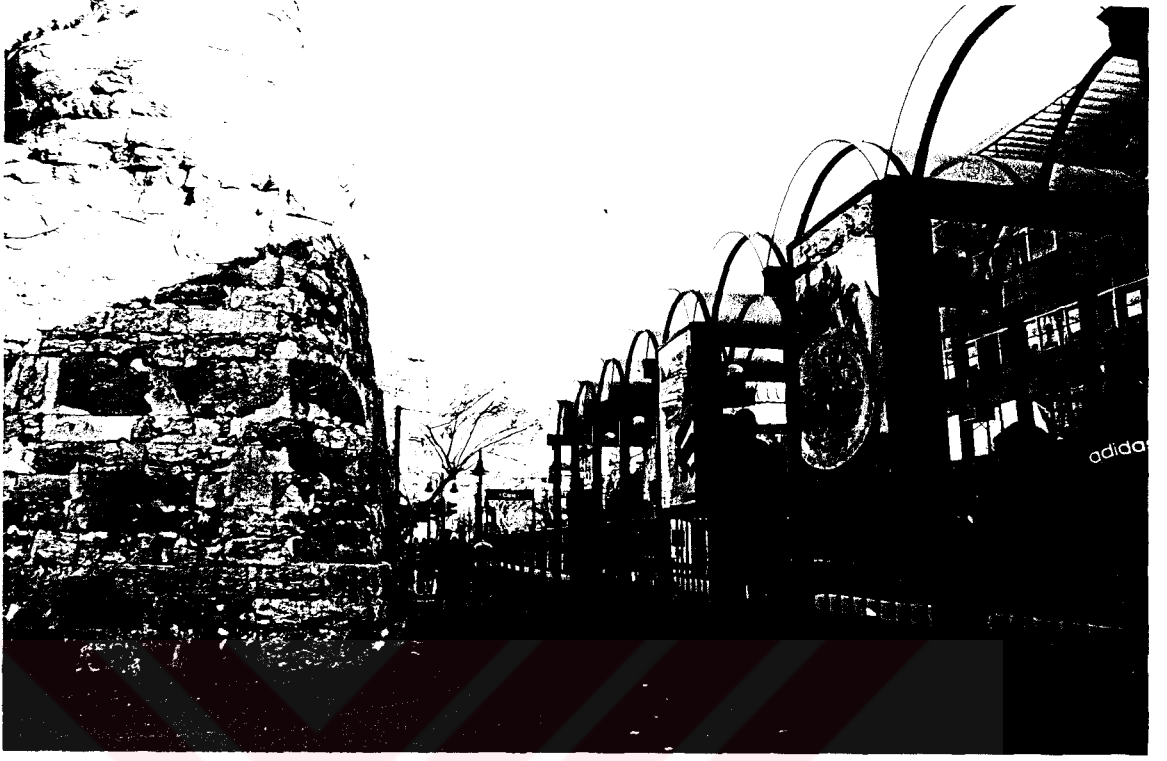
Birçok yapının tahrip olmasına ve ortadan kalkmasına neden olan yol genişletmesi sonucunda bugün Mese'nin bu bölümü yayalaştırılmıştır ve hızlı tramvay hattı bu caddeden geçmektedir. Eskiden tramvayın geçtiği cadde, birçok müdahaleden sonra adeta yine eski konumuna dönmüş, o devirde araç trafiğine yetersiz görülen genişliği kadarı trafiğe hizmet etmektedir. Vistanın kötü değerlendirilmesinin bir diğer örneği de söz konusu toplu taşıma aracının durağının tam Constantin Sütunu'nun önünde, ona 3 metre mesafede ve oldukça yüksek bir platform şeklinde yerleştirilmiş olmasıdır. Bu

haliyle durak, sütünun bir meydanın odak noktası olduğu mesajını tamamen yok etmektedir (R.2.6.49-R.2.6.50).

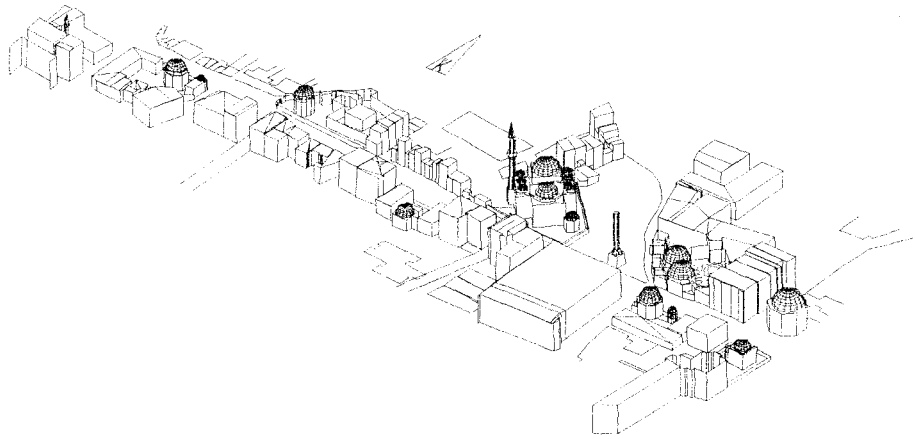


R. 2.6.49 CONSTANTIN SÜTUNU ÖNÜ HIZLI TRAMVAY DURAĞI

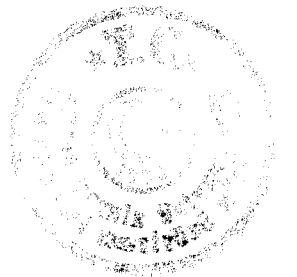




R. 2.6.50 CONSTANTIN SÜTUNU ÖNÜ HIZLI TRAMVAY DURAĞI



R. 2.6.51 MESE GENEL GÖRÜNÜM PERSPEKTİF



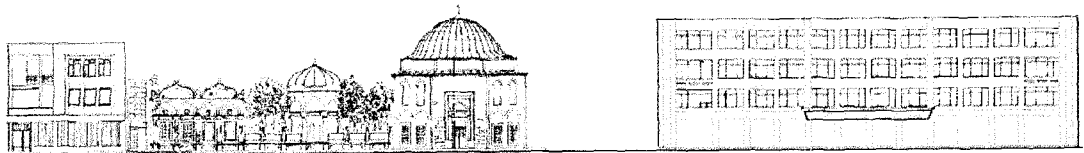
Öneri

Hipodromdan başlayarak Constantin Sütunu ve Nur-u Osmaniye Camisi'ne kadar bu aks tam anlamıyla yayalaştırılmalı, cadde üzerinde mevcut toplu taşıma haricinde araçların yayalar arasında gezinmesine izin verilmemeli, aks üzerinde zemin katlarda bulunan işyerleri için turizm fonksiyonuna uygun sınırlamalar getirilmeli, bu amaca uygun işletmeler özendirilmelidir. Özgün yapıların üzerine ilave edilen uyumsuz ekler ayıklanmalı, zemin katlardaki işyerlerinin yapıları kendi fonksiyonlarına uydurma amacıyla yaptıkları tüm yapısal değişiklikler ayıklanmalı, yapılar orijinal mimarilerine kavuşturulmalı ve bu yapıların algılanması sağlanmalıdır.

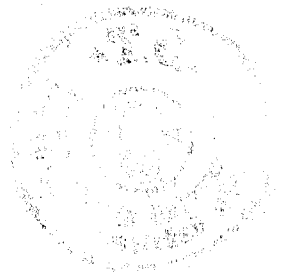
Köprülü Camisi'nin bulunduğu yapı adasından Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Medresesine kadar yer alan yapıların cephe rölöveleri ve bu cepheler üzerinde yapılan cephe önerilerini incelediğimizde, yapılardaki kat ilavelerinin kaldırılması durumunda Mese üzerindeki yapıların oluşturduğu silüetin cadde üzerinde yer alan tarihi yapılar ile daha uyumlu bir hale geldiğini görmek mümkündür.

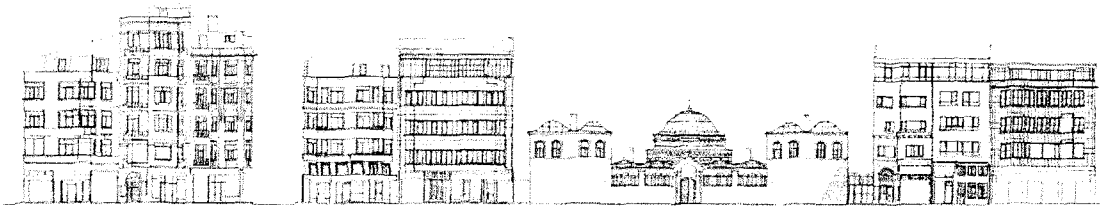


R. 2.6.52 MESE-DARÜŞŞAFAKA SİTESİ VE KÖPRÜLÜ MESCİDİ RÖLÖVE SİLÜET (C.Eriş ve A.Toy)



R. 2.6.53 MESE-DARÜŞŞAFAKA SİTESİ VE KÖPRÜLÜ MESCİDİ ÖNERİ SİLÜET





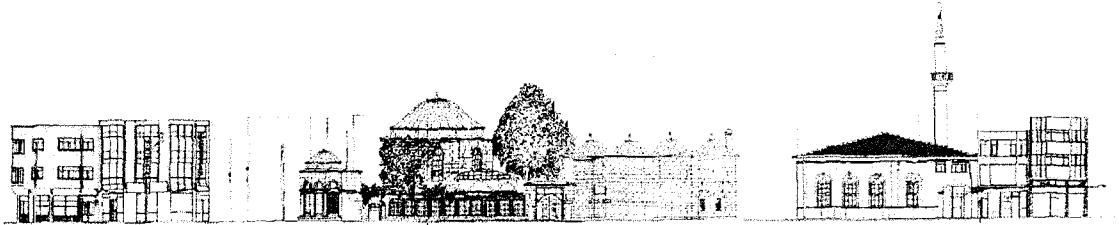
R. 2.6.54 MEŞE-ATIK ALİ PAŞA MEDRESESİ VE KOMŞU YAPILAR RÖLÖVE SİLÜET (A.Toy)



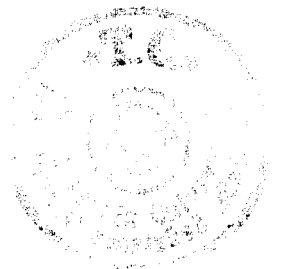
R. 2.6.55 MEŞE-ATIK ALİ PAŞA MEDRESESİ VE KOMŞU YAPILAR RÖLÖVE SİLÜET



R. 2.6.56 MEŞE-MERZİFONLU KARA MUSTAFA PAŞA MEDRESESİ VE KOMŞU YAPILAR RÖLÖVE SİLÜET (M.İnal)



R. 2.6.57 MEŞE-MERZİFONLU KARA MUSTAFA PAŞA MEDRESESİ VE KOMŞU YAPILAR ÖNERİ SİLÜET





R. 2.6.58 MEŞE-ATİK ALİ PAŞA CAMİSİ SIRASI RÖLÖVE SİLÜET (T.Çetiner)



R. 2.6.59 MEŞE-ATİK ALİ PAŞA CAMİSİ SIRASI ÖNERİ SİLÜET (T.Çetiner)

Arter Genişletme Sırasında Bozulan Bir Yapı:Çemberlitaş Hamamı

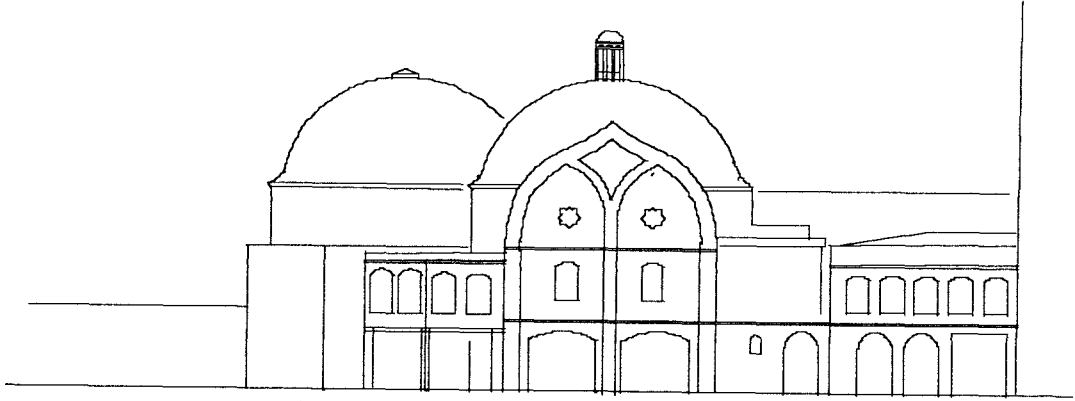
Bu Cumhuriyet öncesi dönemde yol açılırken yapılan bir yapısal değişiklik. 1864 - 1868 arasında Divanyolu'nun genişletilmesi sırasında, karşısında yer alan Köprülü Mehmet Paşa medresesi ile birlikte, bir kısmı kesiliyor. Bu işlem sırasında, hamam tarafında Konstantin Sütunu hiza alınıyor. Genişletilen Divanyolu'na taşan hamamın güney köşesi ile birlikte bu mekan üzerinde kalan kubbesi traşlanıyor ve yola bakan bu kesilmiş kısma yeni bir cephe ekleniyor. Hamam kuzeyden Vezirhan, doğudan da bugünkü Basın Müzesi ile bitişik olduğu için kaydırılması mümkün olmayan bir konumda bulunduğu, ya da o dönemde böyle bir arayış içinde bulunulmadığı için, tamamen yıkılmasına göre daha iyi olan bir çözüme gidilmiştir. Divanyolu'nun genişletilmesinden sonra hamam civarında o döneme kadar tek katlı barakalar halinde yer alan dükkanlar ortadan kalkmış, hamama bitişik olanları da dönem mimarisine uygun olarak bir kat yükselmişlerdir.

Günümüzde hamam ve yakın çevresinde sağlaştırmaya gitmek ve yüzyıl başında yapılmış olan yapıların arasında bütünlüğü bozan tarzda oluşmuş yeni yapılanmaların

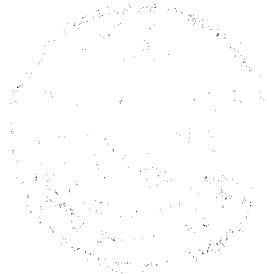
fazla katlarının kaldırılması gerekmektedir. Hamamın kesilmiş olan bölümü, o dönemde yapılan uygulamada, uzman olmayan kişiye yapının kesildiğini belirtmekten çok, tasarlanmasında öyle yapıldığı imajını vermektedir. Yakın tarihte hamamın bu bölümüne verilen lokanta işlevi sırasında cephede uygun olmayan değişiklikler yapılmış, üzerindeki ilk restorasyon sırasında yapılmış olan yatay silmeler ve iki sivri kemer ortasında bulunan yıldız biçimli tepe pencereleri kaldırılarak cephenin belgesel niteliği bozulmuştur (R.2.6.60-R.2.6.61).



R. 2.6.60 ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI MEŞE CEPHESİ SİLÜET RÖLÖVE

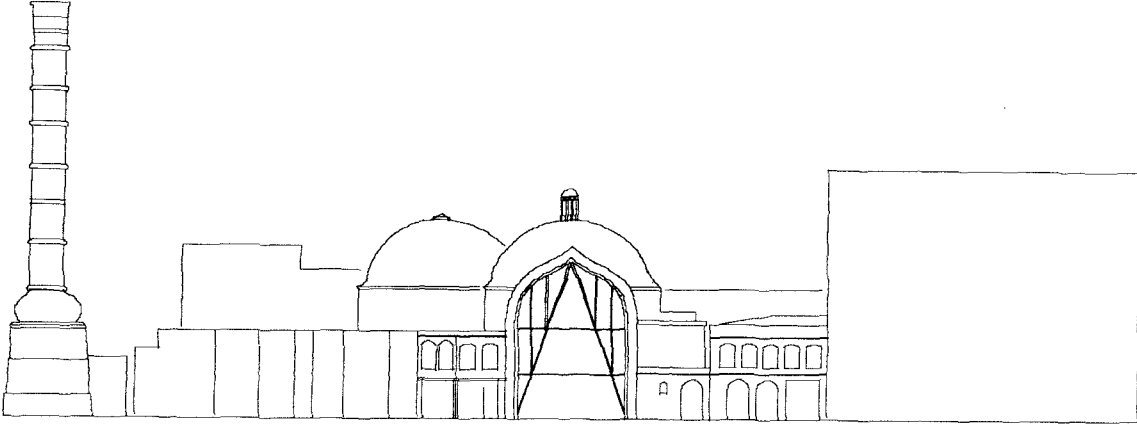


R. 2.6.61 ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI MEŞE CEPHESİ SİLÜET RESTİTÜSYON



Öneri

Günümüzde bu cephenin, yapılan uygulamayı belirginleştirmek ve masif cephe etkisini azaltmak için, daha hafif etkili ve şeffaf bir biçimde kapatılması uygun çözümdür.



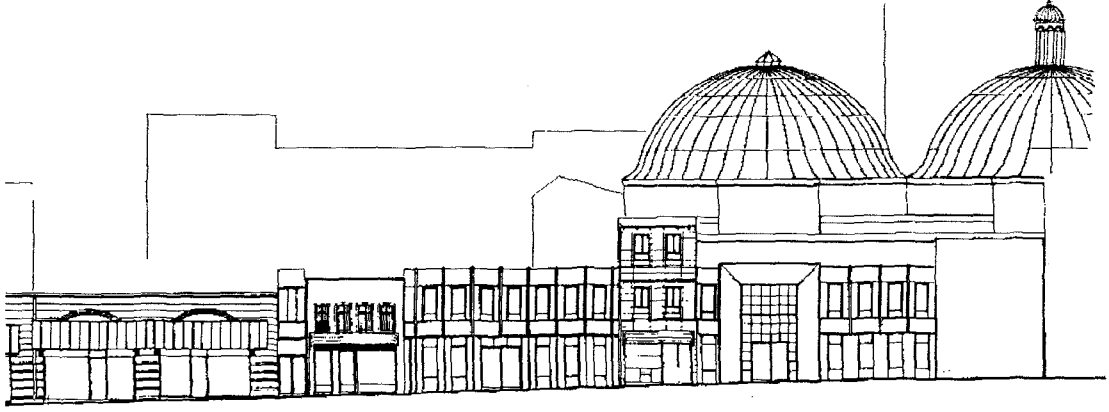
R. 2.6.62 ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI MESE CEPHESİ SİLÜET ÖNERİ

Yapının Konstantin sütununa bakan batı cephesindeki yeni yapılanmaların bu yüzde yer alan, korunması gerekli yapılar ile aynı kota getirilmesi, Vezir Hanı yönünde yer alan dükkanların kotuna uyum sağlanması yerinde olacaktır (R. 2.6.63. - R. 2.6.64). Hamamın giriş kapısı önünde oluşan uyumsuz yapının kaldırılması ve buranın hamam girişi olduğunun algılatılması, bu arada kot ve oranlar açısından bu yüzdeki korunacak yapılara uyulması sağlanmalıdır.

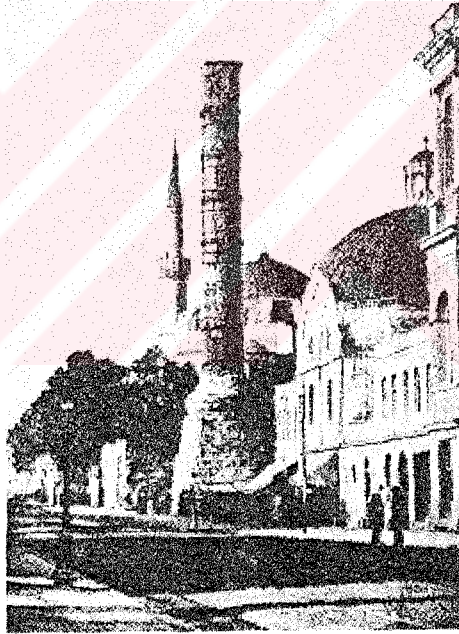


R. 2.6.63. ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI BATI CEPHESİ RÖLÖVE (F.Aksoy)





R. 2.6.64. ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI BATI CEPHESİ ÖNERİ (F.Aksoy)



R. 2.6.65. 19.YY.DA ÇEMBERLİTAŞ HAMAMI (Kartpostallarda İstanbul)



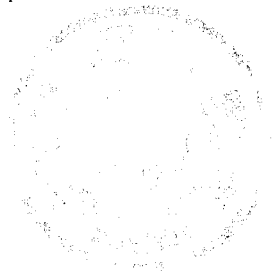
2.7.HANLAR BÖLGESİ

Tezin bu bölümünde Tarihi Yarımada'nın ticaret bölgesi olarak, Bizans döneminden başlayarak gelişen bugün Hanlar Bölgesi olarak tanımladığımız alanın gelişimi ile bölgedeki tarihi hanların fonksiyon ve buna bağlı fiziksel değişimleri incelenmiştir.

Tarihi yarımada'nın ilk dönemlerinden itibaren ticaret bölgesi olarak gelişen, günümüzde hanlar bölgesi olarak tanımladığımız alan, eski kentin en önemli aksını oluşturan Mese'nin kuzeyinde kalan Haliç'e kadar uzanan bölgedir. Bölgenin doğu sınırı Yenicami ile Cağaloğlu arasında çizilen hat ve batı sınırını da Bayezit Meydanı ile Süleymaniye Külliyesi arasında çizilen hat ile belirlenebilir.

Bölgenin Bizans döneminden itibaren ticaret fonksiyonunu üstlenmesindeki en önemli neden Haliç kıyısındaki elverişli konumu ile Neorion Limanı olmalıdır. Liman doğal şartlar ve savunma bakımından korunmuş konumu ile kentin en önemli ticaret limanı ve depolama alanını oluşturmaktadır*. 332 yılından sonra kent sakinlerine düzenli olarak tahıl dağıtılması adet edinilmiş, bunu sağlamak için Mısır, Suriye ve Anadolu'dan ithalat yapılmıştır. Söz konusu bölge bu ithalatın gerçekleşmesinde ve malların depolanmasında hizmet vermiştir 1453'de kentin Osmanlı idaresine geçmesinden sonra da bölgenin aynı fonksiyonunun devam ettiğini biliyoruz. Bizans döneminde uzun yıllar boyunca kentin ticaret bölgesi olarak hizmet vermiş olan hanlar bölgesinin fetih sonrasında da aynı işlevi sürdürmesi, hazır kurulu ve işleyen bir düzenin sürdürülmesi çok doğaldır. Bugünkü Kapalıçarşı'nın ilk temelini oluşturan İç Bedesten Fatih döneminde yapılıyor. Yeni Bedesten'in yapımına kadar bu yapı çarşının merkezi konumundadır. Fetih döneminde dükkan sayısının ev sayısından daha fazla olması ve bu dükkanların Mercan'dan başlayarak Haliç'e kadar uzanması, oradan da sur dışına taşması, bugünkü hanlar bölgesinin ticaret geçmişinin ne kadar eskiye dayandığının iyi bir göstergesidir (Kuban,1993,s.16). Bizans döneminde depolama hizmeti veren Unkapı, Odun Pazarı ve Balık Pazarı bölgelerinin Osmanlı'da da aynı işlevini sürdürdüğünü, Fatih döneminde 7 adet han olduğunu, bunlardan Kürkçühan'ın sonradan çok değişime uğrayarak günümüze kadar ulaştığını biliyoruz. Sözü edilen bu hanların Kürkçühan dışında kalanları ahşap olarak

*Bkz. Bölüm 2.10. Kıyı Çizgisi ve Limanlar,s.269.



yapılan hanlardır (Kuban, 1993, s. 17).

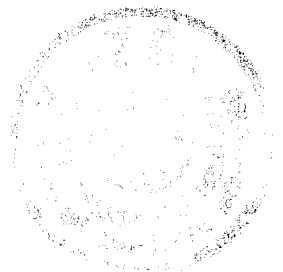


Tarihi Yarımda Hanlar Bölgesi

0 20 40 60 80 100

1	KÖRİÇÜHAN	6	BÜYÜK ÇUKURHAN	11	ÇUKURHAN	16	KÜÇÜK YENİHAN
2	BALKAPANİHAN	7	KÜÇÜK ÇUKURHAN	12	ALİPAŞA HANI	17	SİLAHTARHAN
3	BURMALİHAN	8	BÜYÜK VALDEHAN	13	KALÇILARHAN	18	YALDIZHAN
4	BÜYÜK ÇORAPÇİHAN	9	KIZIL (PAPAZ) HAN	14	KÜTİHAN	19	SABUNCİHAN
5	LEBLEBÇİHAN	10	BÜYÜK YENİHAN	15	KUMRULUHAN	20	YILDIZHAN

R. 2.7.1 HANLAR BÖLGESİ VAZİYET PLANI



16.yy.da da bölge kentin ticaret merkezi olma özelliğini sürdürmektedir. Bu arada Saraçhane'de yeni çarşı ve pazar yerleri ortaya çıkıyor. Karayolu ile de beslenmeye başlayan kent ticaret hayatında Edirnekapı ve Topkapı malların giriş noktası olarak önem kazanıyorlar. Bu yüzyılda Matrakçı, Mecmu-i Menazil'inde hanlar bölgesini revaklar dizisi olarak çiziyor. Bu eserde görüldüğü şekliyle hanlar bölgesi tek katlı ve ahşap dükkanlardan oluşan bir bölge olmalıdır. Pierre Gilles'in kenti tarifi de Matrakçı'nın çizimlerini doğrular niteliktedir (Kuban, 1993, s.17).Ancak bu dönemden günümüze kadar bazı değişikliklerle ulaşan bu yüzyıla ait kargir hanlar da bulunmaktadır. Bu hanlardan bölge içinde kalanlar Balkapanı, Burmalı, Büyük Çorapçı, Leblebici, Rüstem Paşa (Büyük Çukur) ve Küçük Çukur hanlarıdır.

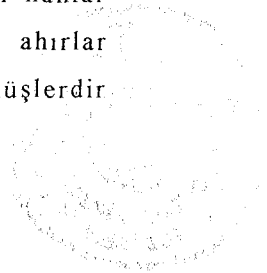
17.yy.a tarihlenen bölge hanları ise Büyük Valide Han, Kızılhan ve bölgenin güney kenarında, Çemberlitaş'ta kalan Vezirhan dır.

Bölgedeki hanların sayısında 18.yy. da belirgin bir artış gözlenmektedir. Bu gelişmenin nedeni III. Selim döneminde batının farkedilmesi ve artık kargir yapılanmaya önem verilmeye başlanması olabilir (Kuban,1993,s.21). Bu yüzyıla tarihlenen bölge hanları ise Ağa, Alipaşa (1,2,3), Astarıcı, Baltacı Münheddim, Bodrum, Büyük Yeni, Cebeci, Çuhacı, İmameli, Kalcılar, Kaşıkçı, Kilit, Kumrulu, Küçük Yeni, Silahtar, Sofçu, Sorguçlu, Yağcı ve Zincirli hanlardır (Güran,1976,s.32).

Bölgenin 19. yy. a tarihlenen hanları ise Sabuncu ve Yıldız hanlarıdır.

Söz konusu hanların bir kısmı Kapalıçarşı kompleksi içinde yer almaktadırlar. Paçavracı, Sarnıçlı, Ali Paşa, Camili, Bodrum, Astarıcı, Pastırmacı, Mercan Ağa, Perdahçı, Çuhacı, Cebeci, Yağcı, Rabia, Baltacı, Sorguçlu, Yolgeçen, Sepetçi, Kızlarağası ve İmameli hanlar bu hanların başlıcaları arasında yer alırlar. 1894 depreminden sonra Kapalıçarşı sınırları daralmış, Bât (bit) pazarı, Sarnıçlı, Paçavracı, Ali Paşa, Camili ve Yolgeçen hanları çarşı dışında kalmışlardır (Eyice,1966,s.1214/114).

Hanlar bölgesinde yer alan hanlar yüzyıllar içinde ticaretin gelişimi ve değişimini takip ederek yapısal değişikliklere uğramışlardır. Başlangıçta 1-2 katlı olan hanlar 17. yy. dan itibaren 3 kata yükselmeye başlamışlar, avlu sayıları artmış, ahırlar önemini kaybetmiş ve bazı hanlar sadece ticari bir kimliğe bürünmüşlerdir.



(Güran,1976,s.26). Ticaret bölgesinin yoğun işlevi, bölgenin rant değerinin artması ve buna bağlı olarak yapı alanlarının azalması bu gelişimin en önemli nedeni olmalıdır. Bu değişim bugünkü işhanları benzeri yapıların oluşumuna yol açmıştır.

Günümüzde tarihi hanların yoğun olarak yer aldığı bölge yine ticaret amaçlı olarak kullanılmaktadır. Bölgenin ticari önemine paralel olarak artan rant değeri söz konusu hanlarda fonksiyon değişikliklerine ve buna bağlı yapısal bozulmalara yol açmıştır. Hanların tamamı günümüzün iş hanları gibi kullanılmaya başlanmış, yapıların bünyesine uymayan bir çok fonksiyon bu yapılarda yer almıştır. Gelişen teknoloji paralelinde eskiden insan gücüne dayalı, mütevazı tezgahlarda yapılan imalat yerini makinalarla yapılan imalata bırakmış, böylelikle bu yapılara makinalar girmiştir. Bu uyumsuz imalata örnek olarak, bölgede sıkça rastlanan demir doğrama, konfeksiyon ve dokuma atölyeleri sayılabilir. Depolanan ürünlerde günümüzde değişiklikler olmuş, hanlara her türlü kimyasal madde ve benzeri yanıcı, patlayıcı ürün depolanmıştır.

Bölgeki tarihi hanlarda mülkiyetin kişilere geçmiş olması da bu yapıların önemli bozulma nedenlerinden biridir. Mülkiyetteki bu değişiklik ve işyeri kıymetlerinin artması, yapıların uyumsuz işlevlere cevap verememesi, Balkapanıhan, Kürkçühan, Büyük Yenihan ve Büyük Validehan örneklerinde görüleceği gibi yapılara ilaveler yapılmasına, odaların asma katlarla bölünerek yeni işyerleri üretilmesine yol açmıştır. Bazı bölünmüş ve ilaveler yapılmış han odalarının mülkiyeti bile farklı kişiler arasında paylaşılmış durumdadır. Hanların yeni ilaveler ve katlar ekleyerek özgün durumlarının bozulmasının önceki yüzyıldan başlayan bir alışkanlık olduğunu, Büyük Validehan'ı incelediğimizde anlamaktayız.

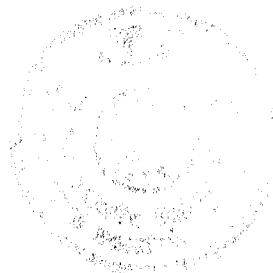
2.7.1.Büyük Valide Han

Hanlar bölgesinde, Sultanhamam Meydanı ile İstanbul Üniversitesi doğu duvarına paralel uzanan Fuat Paşa Caddesi'ni bağlayan Çakmakçılar Yokuşu'nda yer alan yapı, yarımada'nın 17 yüzyıl hanlarından'dır. Han 3 avlulu olarak tasarlanmıştır. Çakmakçılar yokuşundan cephe alan, girişin bulunduğu birinci avlu çevre yapılar ile organik bir şekilde biçimlenmiştir; buradan bir geçitle (R.2.7.2) girilen ana avlu ise ortasında bir mescidin yer aldığı, bölgedeki hanlar içinde en geniş alana sahip bulunan, dörtgen bir mekan olarak tasarlanmıştır (R.2.7.3). Üçüncü avlunun

bulunduğu kısım ise bugün tamamen bozulmuş ve yapılarla tanınmaz hale getirilmiştir. Hanın ana avlusunun tüm cephelerinde yeni ilave binalar yapılmış ve özgün stürüktür kapatılmıştır. Avlunun batı cephesinde yer alan 3 katlı bu ilavelerin üzerinden yapının özgün cephesini kısmen algılamak mümkündür (R.2.7.4). Diğer cephelerde de yer alan bu eklenti binalardan (R.2.7.5 - R.2.7.6.) avlu doğu cephesinde bulunan dizi cephe biçimlenişi, kullanılan malzemelerden anlaşıldığı gibi geçen yüzyılın eklentileri olan yapılardır. Söz konusu yapılar başlangıçta iki katlı olarak yapılmış, daha sonraki dönemlerde de üzerlerine iki kat ilavesi daha yapılmıştır (R.2.7.7 - R.2.7.8). Tam bir gecekondulaşma anlayışı ile yapılan bu ilaveler yapının bu cephesini tamamen örtmekte, arkasında bir tarihi bir han olduğu ancak üzerlerinden algılanabilen bacalar dizisinden anlaşılmaktadır. Avlunun doğu ve güney cephelerinin birleştiği noktada han odaları yıkılmış, yıkılan bu bölümde ise Çakmakçılar Yokuşu'ndan cephe alan yeni yapılar yapılmıştır (R.2.7.9 - R.2.7.10). Yıkılan bu kısmın Validehan'a bitişik ucu ise yapının özgün malzemesine ve cephe biçimlenişine dikkat edilmeden, yama yapılar gibi "restore" edilmiştir (R.2.7.11).

Yapının avlusunda yer alan ve 17. yy. a ait olduğu üzerinde bir plakatta belirtilmiş olan mescidin hanın günümüzdeki görüntüsüne uygun bir anlayışla onarım görmüş olduğu ve özgün durumundan geriye bir iz kalmadığı izlenmektedir (R.2.7.12 - R.2.7.13).

Konfeksiyon imalatı, toptan ve perakende satışı işlevini yüklenmiş olan hanın avluları, ilave yapılardan geriye kalan kısımlarıyla otopark olarak han sakinlerine hizmet vermekte ve kamyon da dahil olmak üzere, kapı ve geçitlerinin elverdiği ölçülere uygun her türlü araç yapı içine girebilmektedir.

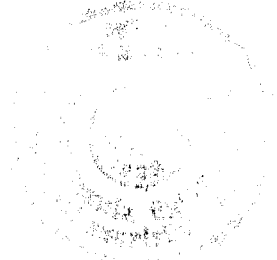




R. 2.7.4 ANA AVLU BATI CEPHESİ



R. 2.7.5 ANA AVLU KUZEY CEPHESİ

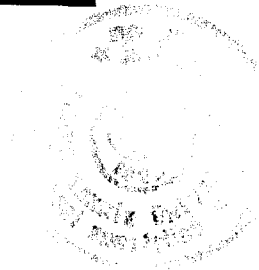




R. 2.7.6 ANA AVLU BATI CEPHESİ



R. 2.7.7 ANA AVLU DOĞU CEPHESİ

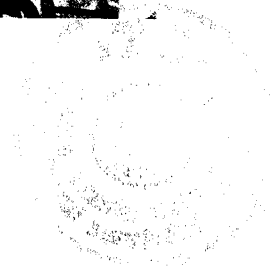




R. 2.7.8 ANA AVLU DOĞU CEPHESİ



R. 2.7.9 ANA AVLU GÜNEY CEPHESİ

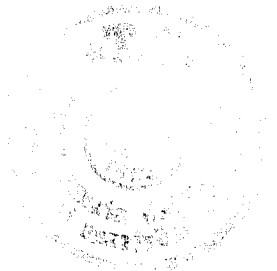




R. 2.7.10 ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU
YIKILAN BÖLÜM



R. 2.7.11 ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU ONARILMIŞ BÖLÜM

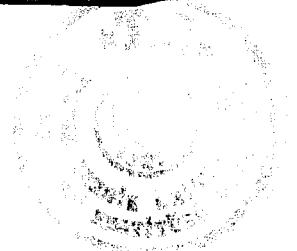




R. 2.7.12 ANA AVLU MESCİT



R. 2.7.13 ANA AVLU MESCİT

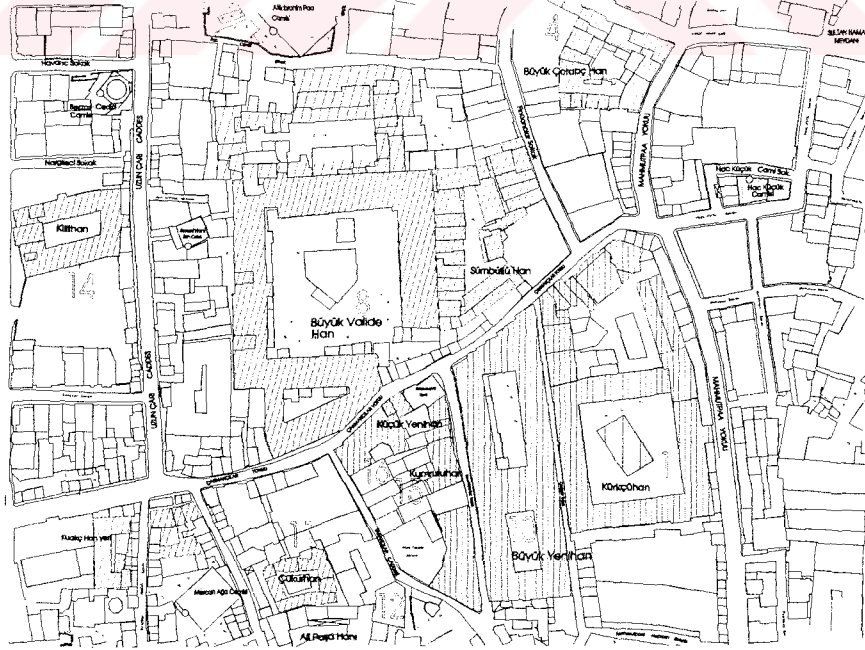


2.7.2. Büyük Yeni Han

Büyük Validehan'ın güneydoğusunda yer alan Büyük Yenihan 18. yy. a tarihlenen ilk 3 katlı İstanbul hanıdır (Güran,1976,s.114). İki avlulu olan yapı Çakmakçılar Yokuşu'ndan cephe almaktadır (R.2.7.14 - R.2.7.15). Büyük Validehan'la karşılaştırıldığında daha az bozulmuş olduğu izlenen yapıda zemin kat revak dizileri doğramalarla kapatılmış, mekan odalarla birleştirilerek dükkanlara dönüştürülmüş, dükkanların ön cephelerine geniş saçaklar ilave edilerek revakların algılanması bozulmuştur (R.2.7.16 - R.2.7.17). Hanın 2.kat revaklarında bir çok oda asma kat ilavesi ile büyütülmüş, bu ilaveler revak kemerleri gergi demirlerine kadar uzatılarak, bu gergilere taşınmıştır (R.2.7.18-R.2.7.19). Bazı kemer açıklıklarında ise odalar tümüyle dış cepheye kadar uzatılmış, birleştirilerek cumbalı tek mekanlar haline getirilmiştir (R.2.7.20). Avluya bakan cepheler sıvanmış ve boyanmıştır.

Han konfeksiyon perakende ve toptan ticareti ağırlıklı olmak üzere, buna bağlı depolama ve imalat işlevlerini yüklenmiş durumdadır.

Büyük Validehan'da olduğu gibi, bu yapısında her iki avlusu mekanın uygun olmamasına rağmen han sakinlerinin otoparkı olarak kullanılmakta, yükleme ve boşaltmalar araçlar avlu içine alınarak yapılmaktadır (R.2.7.21).



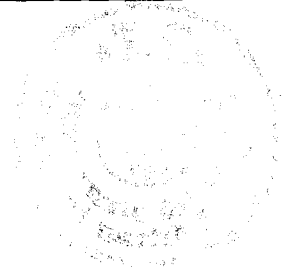
R.2.7.14 BÜYÜK YENİ HAN VAZİYET PLANI



R. 2.7.15 BÜYÜK YENİ HAN



R. 2.7.16 BÜYÜK YENİ HAN AVLU GÜNEY CEPHESİ

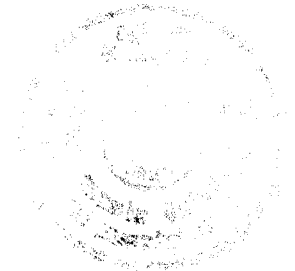


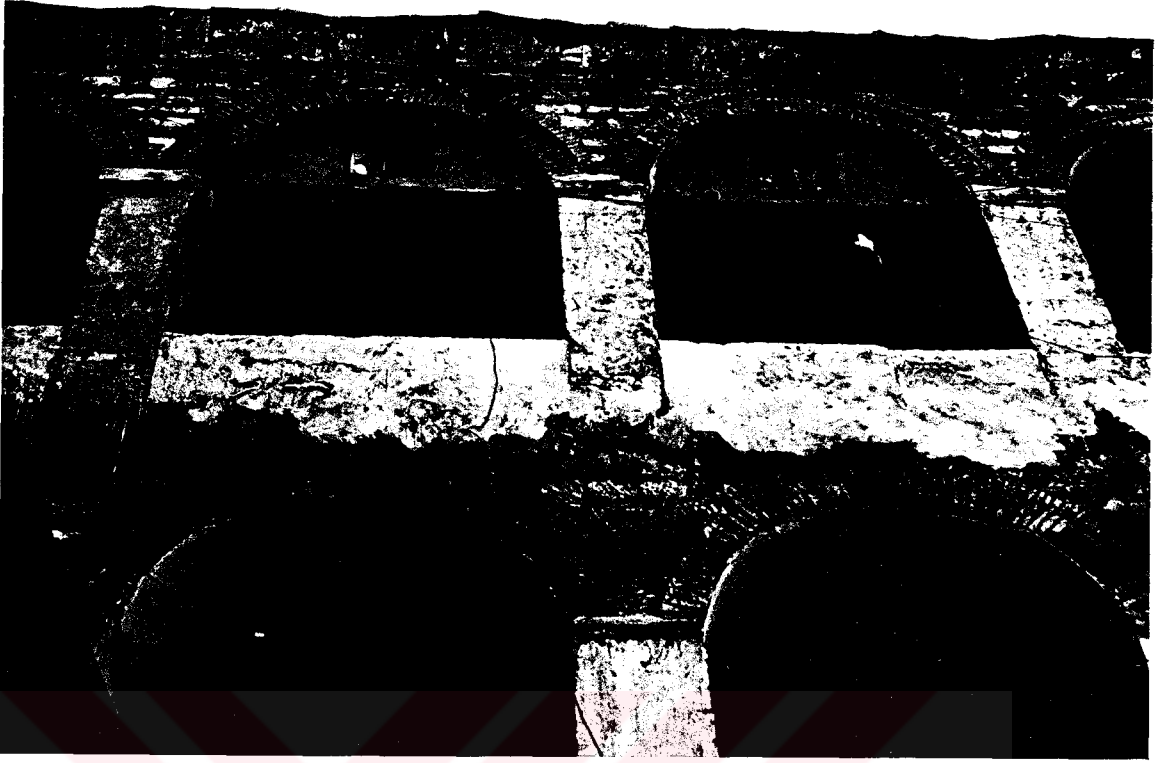


R. 2.7.17. BÜYÜK YENİ HAN AVLU (İLAVE SAÇAK VE DÜKKAN CEPHELERİ)



R. 2.7.18. BÜYÜK YENİ HAN AVLU KUZEY CEPHESİ

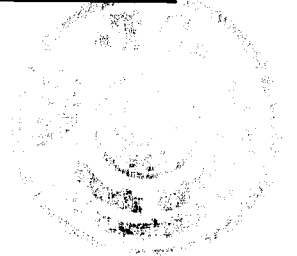




R. 2.7.19 BÜYÜK YENİ HAN DOLDURULMUŞ KEMERLER



R. 2.7.20 BÜYÜK YENİ HANAVLU GÜNEY CEPHESİ İLAVE MEKANLAR





R. 2.7.21. BÜYÜK YENİ HAN AVLU - OTOPARK



R. 2.7.22. KÜÇÜK- VE BÜYÜK YENİHAN VE YAKIN ÇEVRESİ
ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU SİLÜET

(İ.Çakmak)



R. 2.7.23. KÜÇÜK- VE BÜYÜK YENİHAN VE YAKIN ÇEVRESİ
ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU DÜZENLENMİŞ SİLÜET



2.7.3.Çuhacı Han

Hanlar bölgesinin güney ucunda, Nur-u Osmaniye Camisi'nin kuzeyinde yer alan han 18. yy. a tarihlenmektedir (R.2.7.24). Hanın avlusuna 18. yy. ı takip eden yıllarda aralarında açık geçitler bırakılarak yeni dükkanlar eklenmiştir. Bu eklentiler hanın avlusunun ve avluya bakan revakların algılanmasını olumsuz etkilemektedir. Zemin kat revakları doğramalarla kapatılmış, 1. kat revaklarının bazılarının arası diğer örnek alınan hanlarda da görüldüğü gibi avluya çıkma yapacak şekilde kapatılmış, böylece yeni iş yerleri kazanılmıştır (R.2.7.25). Yapıya, Mahmutpaşa Yokuşu'na bakan kuzey cephesinden açıkça izlendiği gibi bazı bölümlerde kat ilavesi yapılmış, bu cephede birçok pencerenin özgün durumu yapılan genişletmelerle bozulmuş, havalandırma bacaları ve klimalar eklenmiştir (R.2.7.26 - R.2.7.27)

Hanın günümüzdeki işlevi altın mücevher imalatı ve satışlarıdır.

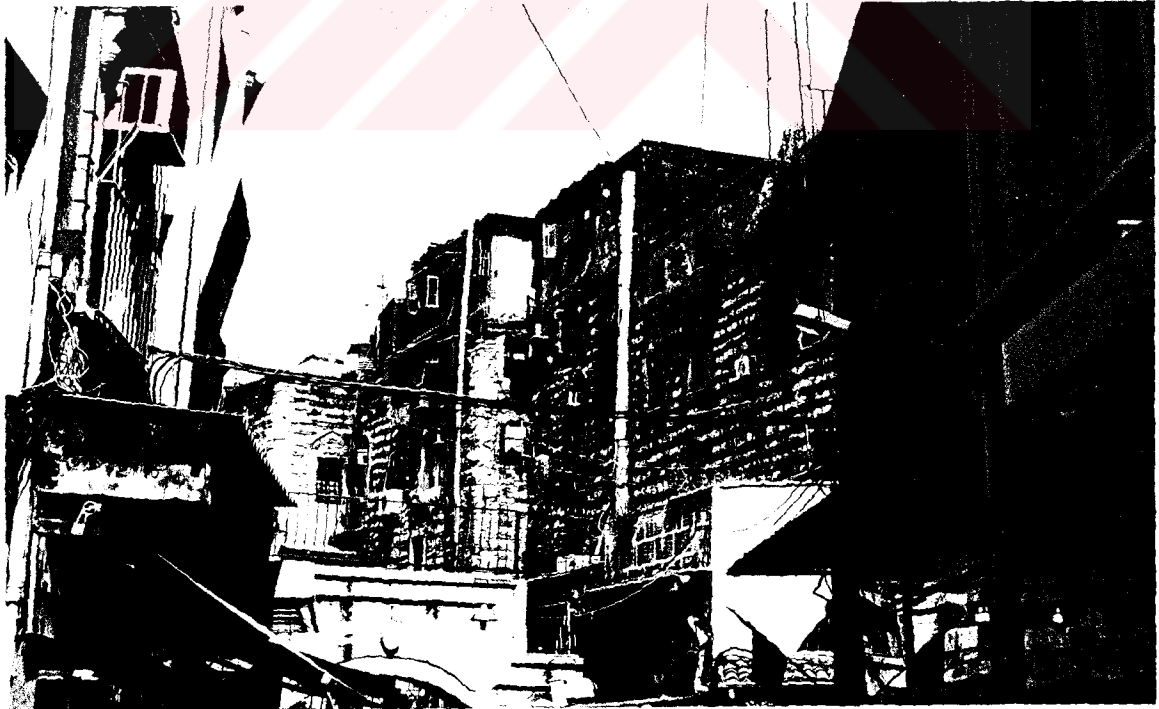


R. 2.7.24 ÇUHACI HAN VAZİYET PLANI

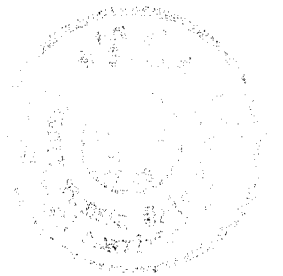


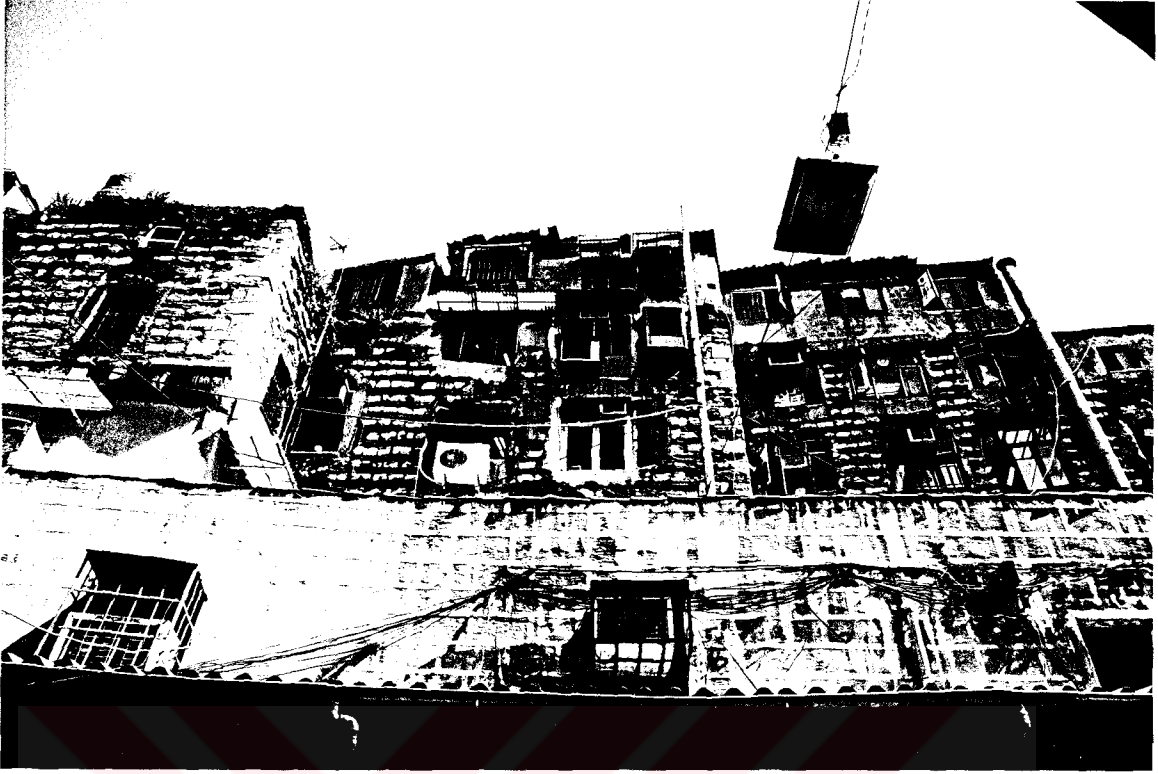


R. 2.7.25 ÇUHACI HAN
İLAVE ÇIKMA



R. 2.7.26 ÇUHACI HAN KUZEY CEPHESİ





R. 2.7.27 ÇUHACI HAN KUZEY CEPHESİ MÜDAHALELERİ

2.7.4. Balkapanı Han

16. yy. a ait olan Balkapanı Han hanlar bölgesinin kuzey ucunda Rüstem Paşa Camisi'nin güneyinde yer alır (R.2.7.28). Hanın kesin bir tarihlendirilmesi yapılamıştır. Yapı üzerinde Bizans yapı tekniğinin yanısıra Osmanlı dönemi yapı tekniklerinin de yer aldığı gözlemlenmektedir. Özellikle bodrum katında görülen örgü tekniği hanın Bizans döneminden Osmanlı'ya ulaştığını, ancak üst yapının Osmanlı dönemine ait olduğunu düşündürmelidir.

Hanın Tahtakale Caddesi'ne bakan güneybatı cephesi bugün tamamen yeni yapılarla işgal edilmiş durumdadır (R.2.7.29 - R.2.7.30). Bu yapılar 5 ve 4 katlı yükseklikleri ile hanın bu cephesini perdeleyerek algılanmasını engellemektedir. Giriş kapısının yer aldığı Balkapanı Sokak cephesinde yer alan dükkanlar, tüm bölge hanlarında olduğu gibi yapılan yeni doğramalarla ve geniş saçaklarla değişmiş olmasına rağmen cephenin kalan yüzeyi oldukça korunmuş durumdadır (R.2.7.31). Avluya bakan revaklı cepheler ise Büyük Valide Han'da olduğu gibi yapılan müdahalelerle tamamen bozulmuştur. Girişin karşısında kalan cephede



zemin kat odalarının tamamı kapatılmış ve sıvanmış durumdadır. 1. kat revaklarından hala algılanabilen 5 açıklıkta kemer gergi demirleri kotu üzerinde kemerler kargir asma katlar yapılarak yeni mekanler oluşturulmuş, bu mekanların döşemeleri de betonarme sistemle revak ayaklarına taşıtılmıştır (R.2.7.32). Aynı cephenin iki açıklığını kapsayan bölümü ise 5 katlı betonarme bir yapıya dönüştürülmüştür (R.2.7.32). Avlu kuzey cephesi her iki köşesinde yine 4 katlı yeni ilave yapılar, bunların arasında kalan açıklıklarda da kemer araları asma katlı mekanlarla doldurulmuş odalar yer almaktadır (R.2.7.33). Yapının güney cephesi tamamen tahrip olmuş, 1. kat kubbeleri kaldırılmış ve buradaki odalar da betonarme sistemle imal edilmiş yeni, 2 katlı dükkanlarla yapılandırılmıştır. Bu cephenin önünde avluya 2.grup uygulamaların bir örneği olan, ahşap kaplanmış yeni bir mescit (R.2.7.34), avlu içine de gelişigüzel barakalar yapılmıştır.



R. 2.7.28 BALKAPANI HAN VAZİYET PLANI





R. 2.7.29 BALKAPANI HAN
GÜNEYBATI CEPHESİ



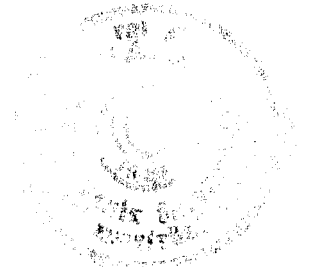
R. 2.7.30 BALKAPANI HAN
GÜNEYBATI CEPHESİ



R. 2.7.31 BALKAPANI HAN
GİRİŞ CEPHESİ



R. 2.7.32 BALKAPANI HAN
AVLU GÜNEYDOĞU CEPHESİ

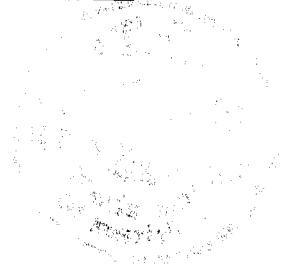




R. 2.7.33 BALKAPANI HAN AVLU KUZEYDOĞU CEPHESİ



R. 2.7.34 BALKAPANI HANYENİ MESCİT VE İLAVE YAPILAR



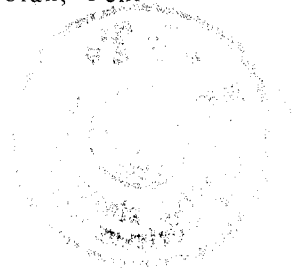
Hanlar bölgesinde yer alan tarihi hanların gerektiği şekilde korunamamasının en önemli nedeni bölgenin yoğun ticaret hayatı, buna bağlı olarak rant değerinin yüksek olması ve sürekli yeni iş yeri yaratma arzusu olmuştur. Hanlarda mülkiyet çok küçük parçalara bölünmüş, hatta bazı birimlerde odaların asma katlarla bölünmesiyle yaratılan mekanların mülkiyeti bile farklı kişiler arasında paylaştırılmıştır. Böyle bir düzende yapının bütünlük içinde korunmasını düşünmek mümkün değildir. Her iş yeri kendi uğraşına uygun elektrik, havalandırma ve benzeri işlevleri yaratma arzusu ile yapıya bilinçsiz eklemeler yaptığı için yapılar hızla tahrip olmaktadır. Birden fazla birimin mülkiyetini elinde bulunduran kişiler, Büyük Valide Han ve Balkapanı Han örneklerinde olduğu gibi, bu birimleri birleştirmek amacıyla ara duvarları yıkmakta, yapılara betonarme sistemle eklemeler yapmaktadırlar.

Bölgede özgün yapılanma bu yüzyıla kadar 2-3 katlı olmasına rağmen, son dönemlerde 5-6 katlı yapılanmaya göz yumulmuş olması hem tarihi hanların bu yeni yapıların kütleleriyle perdelenmesine, hem de yarımadanın Haliç silüetinin bozulmasına yol açmıştır*. Geçmiş 5.yy. a kadar dayanan bölgenin yüzyıllar içinde oluşan yol dokusu günümüzün araçlarına uygun genişlikte değildir. Ancak bölgedeki toptan ticaret ve depolama gibi işlevler nedeniyle kamyon da dahil olmak üzere her türlü araç, günün her saatinde bölgeye girip çıkmaktadır. Büyük Valide Han ile Büyük Yeni Han arasında yer yer 3 metre genişliğe kadar daralan Çakmakçılar yokuşu yoğun trafik yükü altındadır (R.2.7.1). Bu araçların yükleme - boşaltma sırasında, iş yeri sahiplerinin de sürekli park ihtiyacı han avlularının otoparka dönüşmesine neden olmuştur. Araç trafiğine kapalı olan Mahmutpaşa Yokuşu'nda yer alan, bölgenin en eski hanı sayılan Kürkçü Han avlusunda bile araçlar park edebilmektedir (R.2.7.35 - R.2.7.36). Böylece hanların bozulma nedenleri arasında hiç hesapta olmayan "araç-" ve buna bağlı "titreşim kirliliği" de katılmış olmaktadır.

Yanlıı Yeni Yapılaşıma

Hanlar bölgesinin en eski yapılarından olduğu kabul edilen Kürkçü Han'ın yer aldığı Mahmutpaşa Yokuşu'nda, söz konusu hanın güney komşusu olan Hürriyet Çarşısı çevrenin özgün dokusu, hanın yüksekliği ve cephe biçimlenişı göz ardı edilerek, ne Çuhacı Han nede çarşının parsel komşusu, 20.yy başı yapısı olan, Yeni

* Bkz. 2.12. Silüetler, 4.Tepe.



Çarşı (bugünkü adıyla Abut Efendi İşhanı) örnek alınmaksızın (R.2.7.37), uyumsuz bir kütle şeklinde yapılmıştır (R.2.7.38)(R.2.7.39). Yapı tarihi bir doku içinde yapılmış bir yapıdan çok, fabrika depoları anlayışı ile 4 katlı olarak yapılmıştır.



R. 2.7.35 KÜRKCÜ HAN AVLUSU

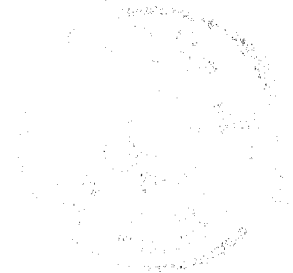




R. 2.7.36 KÜRKÇÜHAN AVLUSU



R. 2.7.37 ABU'EFENDİ İŞHANI

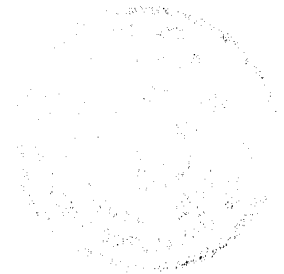




R. 2.7.38 HÜRRİYET ÇARŞISI

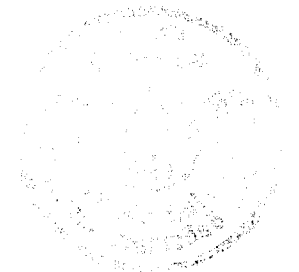


R. 2.7.39 HÜRRİYET ÇARŞISI



Mahmutpaşa Yokuşu'nun diğer yapı adalarında da aynı uyumsuz yapılanmadan örnekler görmek mümkündür. Yıldız Han'ın kuzey köşesinde yer alan han özgün planlamasında muhtemelen 2 katlı bir yapıdır. Ancak sonraki dönemlerde üzerine 2 kat daha çıkılmasına izin verilmiş, kütlesi ile çevresine baskı yaratan bir yapı haline dönüşmüştür (R.2.7.40) (R.2.7.41). Mahmutpaşa Hamamı'ndan Kaşıkçı ve Çuhacı hanlara doğru yaklaşımda, yokuşun her iki tarafında yer alan işyerlerinin cephe ve kütleleri bu çevrenin uyumsuz elemanlarıdır (R.2.7.42). Mahmutpaşa yokuşu altından güneye, Kapalıçarşı girişi yönüne doğru bakışta, yokuştan cepheli dükkan dizisinin arkasında yer alan yeni işhanlarının kütlelerinin yarattığı olumsuz etki rahatsız edicidir (R.2.7.43). Hanlar bölgesinin, 2 katlı kargir hanlar ve etraflarında oluşmuş 1-2 katlı dükkanlardan oluşan özgün dokusu, bu yapılarla bozulmuştur. Tarakçılar Hanı Sokak'ta yer alan Kalcılar Han'ın çevresine dizili olan dükkanların, yakın zamana kadar 19.yy. izlerini taşıyan cephelerini korumuş olduklarını, saçak silmelerindeki motiflerden anlamamız mümkündür. Ancak günümüzde bu dükkanların cephe düzenleri tamamen değiştirilmiş, bitişik oldukları yapıya ve çevrelerine uyumsuz bir görünüm almışlardır (R.2.7.44). Aynı hanın komşu parseline yapılan işhanı ise, çevredeki yeni yapılanmaların, etüd edilmeden planlanmalarını ve denetimsiz uygulanmaları nedeniyle, eski dokuyla bir türlü uyuşamamalarının bir örneğidir (R.2.7.45). Bölgede yapılan yeni işhanları, fazla kat yükseklikleri, lüzumsuz bodrum ekleri ve cephe düzenleri ile bu vurdumduymazlığın kanıtlarını oluşturmaktadırlar (R.2.7.46 - R.2.7.47) (R.2.7.48- R.2.7.49).

Büyük Yeni Han'ın bulunduğu Çakmakçılar Yokuşu'nun her iki yanında da benzer uyumsuz yapılanmaların yer aldığı görülmektedir. Çakmakçılar Yokuşu'nun yüzyıl başına ait fotoğrafında Büyük Yeni Han sırasında, yokuşun altına doğru görülen dükkan dizisinin günümüzde almış olduğu görünüm Hanlar Bölgesi'ndeki yanlış yeni yapılanmaların diğer bir çarpıcı örneğidir (R.2.7.50) (R.2.7.51). Yokuşun Mahmutpaşa Yokuşu ile birleştiği köşedeki yapılar, yüzyıllar içinde oluşan yapılanma biçimlerinden meydana gelen bir kolaj olarak günümüze ulaşmıştır (R.2.7.52).

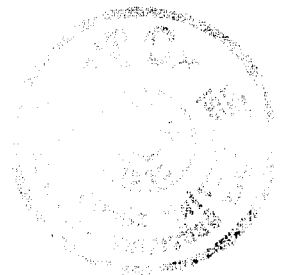




R. 2.7.40 YILDIZ HAN



R. 2.7.41 YILDIZ HAN
KUZEY KÖŞESİ

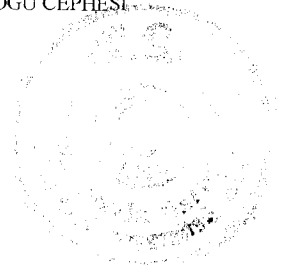




R. 2.7.42 MAHMUT PAŞA YOKUŞU



R. 2.7.43 MAHMUT PAŞA YOKUŞU
DOĞU CEPHESİ

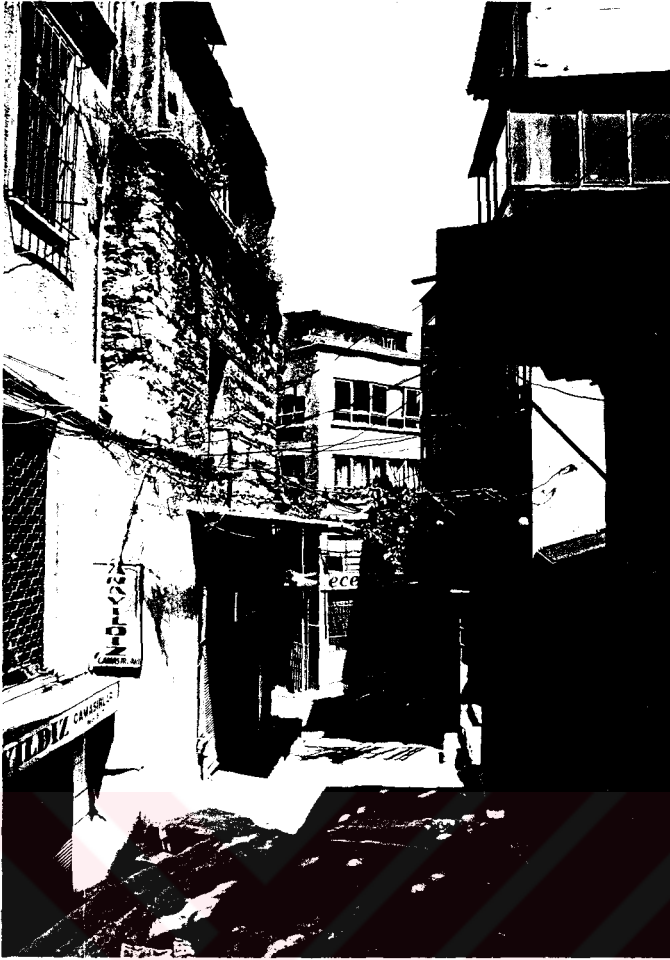




R. 2.7.44 KALCILAR HAN



R. 2.7.45 KALCILAR HAN
YANI UYUMSUZ YAPILANMA



R. 2.7.46 MAHMUTPAŞA YOKUŞU
UYUMSUZ YENİ HANLAR



R. 2.7.47 MAHMUTPAŞA YOKUŞU
UYUMSUZ YENİ HANLAR



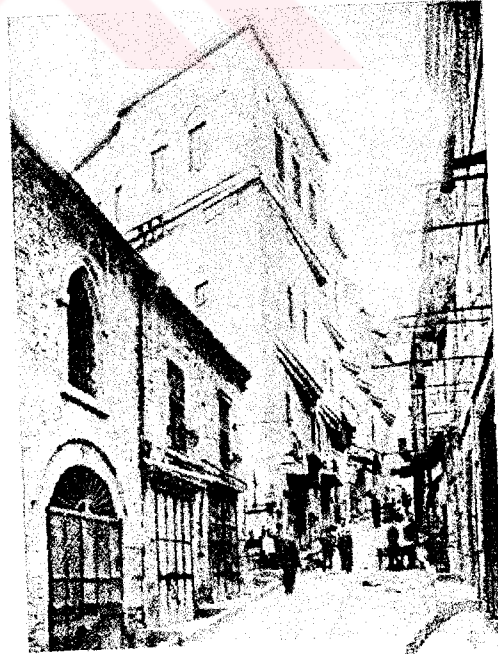
MAHMUTPAŞA HAMAMI YAKIN ÇEVRESİ
SİLÜET

R. 2.7.48 MAHMUTAPAŞ HAMAMI YAKIN ÇEVRESİ RÖLÖVE SİLÜET (I.Çakmak)



MAHMUTPAŞA HAMAMI YAKIN ÇEVRESİ
DÜZENLENMİŞ SİLÜET

R. 2.7.49 MAHMUTAPAŞ HAMAMI YAKIN ÇEVRESİ ÖNERİ SİLÜET

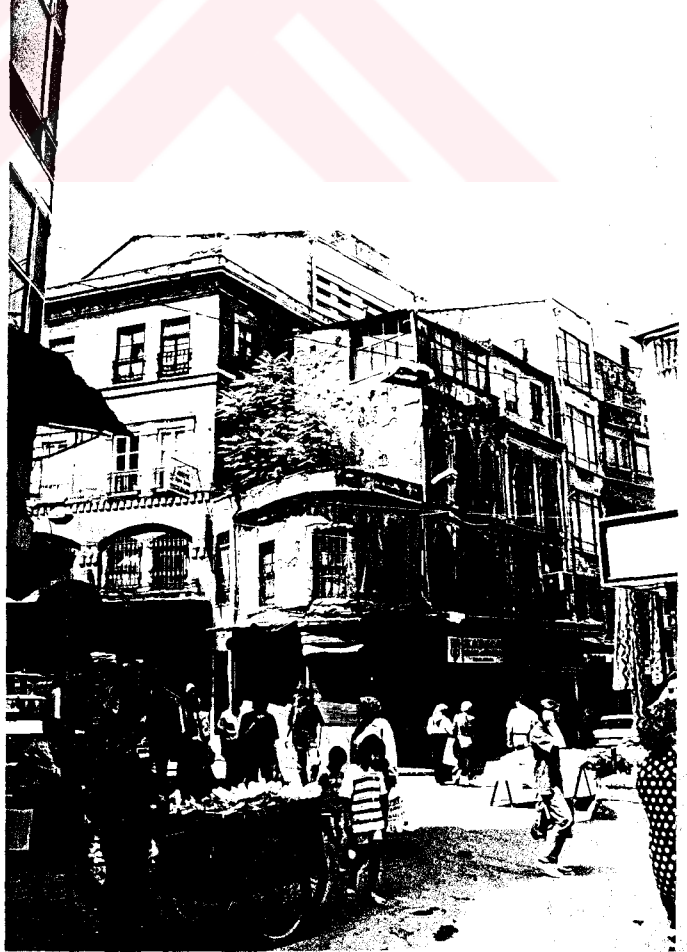


R. 2.7.50. ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU
19.YY'DA BÜYÜK YENİ HAN YANI (Gurlitt)





R. 2.7.51 ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU
BÜYÜK YENİ HAN YANI (BUGÜN)



R. 2.7.52 MAHMUT PAŞA -
ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU KÖŞESİ

Öneri

Yeni yapılanma ile bozulmuş olan tarihi hanlardaki eklentilerin ayıklanarak bu yapıların tekrar özgün durumlarına kavuşturulması gerekmektedir. Yapılardaki halihazır işlevler gözden geçirilmeli, kimyasal depolama, yapı bünyesine zarar verecek makinalarla yapılan imalat ve toptan depolama gibi uygun olmayanları bölge dışına taşınmalıdır. Bölgedeki toptan ticaretin korunması, onun gereği olan büyük çaplı taşıma işlevini, yani büyük araçların bölgeye giriş ve çıkışını gerektireceği için, zararlı olacaktır. Bu işlevin irtibat büroları olarak bölgede kalması, mal sevkiyatının kentin uygun bir bölgesinden yapılması daha doğru bir çözüm olarak görünmektedir. Böylelikle tüm tarihi yarımada'nın en önemli sorunlarından biri olan trafik yükünün azaltılması sağlanabilir.

Hanların ticaret hanı olarak tasarlandıkları, bölgenin de yüzyıllardan beri ticaret işlevine hizmet ettiği düşünülürse, aynı işlevin devamlılığını sağlamak uygun bir çözümdür. Bu işlevin devamını sağlarken tarihi hanların yapısal özellikleri, plan şemaları ve buna uygun ticari fonksiyonlar göz önüne alınmalı, yapılara yaşamayan işlevler verilmemelidir. Bölgede bulunan, ticaret yapısı olmayan yapıların da ticaret işlevi verilmeden korunmasını, böylece her tür yapının bir rant aracı olarak görülmemesini sağlamak, bölgeyi kullanan kişilerin bilinçlendirilmesi açısından doğru bir çözüm olacaktır. Günümüzde kullanılmayan bir hamam veya medresenin, ticaret bölgesi içinde yer alması nedeniyle çarşıya dönüştürülmesi, her yapıda her türlü işlevin uygulanabileceği imajını vereceğinden, uygun bir çözüm gibi görünmemektedir. Aksi takdirde hanların bünyesine uymayan işlevlerin bu yapılardan çıkarılmasına mülk sahiplerini ikna etmek kolay olmayacaktır.

Yarımada'nın her yerinde izlenen kat adetlerindeki yükselme eğilimi bu bölgede de özgün dokuyu zedelemekte ve bölgenin genel karakterini belirleyen yapıların algılanmasını engellemektedir. Bu yapıların tamamında kat adetlerinde azaltmaya gitmek belki mümkün olmayacaktır, ancak tezin silüetleri ele alan bölümünde belirlenmiş olan, tarihi yarımada'nın silüeti üzerinde olumsuz etkileri olan yapılarda söz konusu uygulama yapılabilir.



2.8. SURLAR VE KAPILARI

2.8.1. Kara Surları ve kapıları

Bu günkü karasurları 412-422 yılları arasında, Konstantin Surlarının 1,5 km kadar batısına yapılmış olan Theodosius Surları'dır. Kuruluşundan Theodosius dönemine kadar geçen sürede kentin gelişimine paralel olarak yenilenen sur sıralarından, yoğun yapılaşma nedeniyle günümüze toprak üstünde bir iz kalmamıştır. Marmara sahilinden, SSK Samatya Hastanesi batısından kuzeye doğru yönelen Etyemez Caddesi, bu caddeyi takip eden Kızılelma, Oğuzhan ve Fatih Külliyesi ile son bulan Akdeniz caddelerinin belirledikleri hat, Konstantin Surları'nın tahmin edilen sınırları ile çakışır görünmektedir.

Theodosius Surları 11 m. yüksekliğinde ve 4,8 m. kalınlığında bir anasur, bunun 14,5 m. önünde bir önsur ve önsurun 12-15 m. önünde yer alan 18 m. genişliğinde hendekten oluşan bir savunma sistemidir. Üzerinde aralıkları 70-75 m. olan 96 adet kule yer alan karasurları, birçok çıkış kapısı ile tarihi yarımada dışına açılır. Anakapılar ve bunlara bağlı ön kapılar olarak planlanmış 7 büyük kapı, Marmara'dan Haliç'e doğru sayıldığında, sırası ile Porta Aurea (Altınkapı-Yedikule), Xylokerkos (Belgradkapı), Pege (Silivrikapı), Rhesium (Mevlevihane Kapısı), Romanos (Topkapı), Pempton (Örülükapı) ve Charsius (Edirnekapı) kapılarıdır (Müller-Wiener, 1977, s.287). Hendek hattının son bulduğu Tekfur Sarayı sonrasında surlar tek hatlı ve birbirine daha yakın kuleli bir sistemde devam ederler. İmparator Manuel Komnenos dönemine ait olan bu sur bölümünde de 2 kapı bulunmaktadır. Bu kapılar da Kaligaria (Eğrikapı) ve Blachernai'ye açılan Gyrolimnis kapılarıdır (Eyice,1966,s.1147).

1453 yılında kentin fethinden sonra karasurları çeşitli dönemlerde onarım görmüşlerdir. 1509 yılında günlerce süren yer sarsıntısı sonucunda surlar büyük hasar görmüşler, dönemin padişahı II.Bayezit tarafından büyük çapta onarılmıştır (Eyice,1966, s.1214/45).

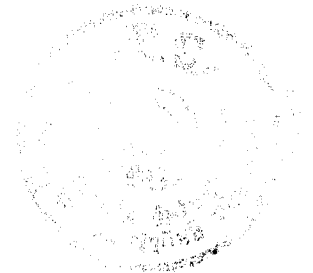
Fetih sonrasında karasurlarında yapılan en önemli değişiklik Fatih Sultan Mehmet tarafından Porta Aurea'da (Altınkapı), surların kent tarafına, iç hazine için bir iç kale yaptırılmasıdır (Kuban,1993,s.15). 1458 yılında yapılan bu iç kale daha sonraları hapihane olarak hizmet veriyor. Fetihten sonra karasurları üzerindeki iki kapı, Topkapı ve Edirnekapı, kente mal giriş çıkışı için gümrük kapıları gibi kullanılıyorlar (Müller-Wiener,1977,s.294).

1950'li yıllarda, Menderes hükümeti imar hareketleri sırasında karasurları ikinci önemli değişikliğe uğruyor. Bu dönemde yeni açılan Millet Caddesi ve Vatan Caddesi'nin yarımada dışı ile bağlantılarının sağlanması amacıyla Topkapı, Edirnekapı ve Vatan Caddesi çıkışında surların bir bölümü yıkılarak söz konusu caddelerin geçişi sağlanıyor. Edirnekapı ve Topkapı'da caddelerin iki tarafında kalan sur bölümleri restore ediliyor.

Günümüzde karasurları, 1990 yılından sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce surlarda restorasyon yapılması amacıyla başlattığı çalışmaların yarım kalmasıyla, kısmen elden geçirilmiş ve onarılmış, ama büyük kısmıyla da harap halini sürdürür durumdadır. Yapılan restorasyon çalışmasında parçalara bölünerek birçok yükleniciye paylaştırılan surlarda, restorasyon projelerinin de ortak bir anlayış ve karar doğrultusunda üretilmemesi nedeni ile, farklı teknikler uygulanmış ve genel bir bütünlük göstermeyen görünüm ortaya çıkmıştır. Sur üzerinde bulunan kapılardan Yedikule, Silivrikapı ve Mevlevihanekapı, yüzyıllar öncesi kent trafiği için yapılmış olmalarına ve günümüz trafiği açısından yetersiz genişliklerine rağmen, yoğun bir biçimde kullanılmaktadırlar. Tek araç geçişinin dahi zor olduğu bu kapılarda trafik iki yönlü olarak akmakta, her boyuttaki araçlar kapılardan geçmektedir.

Silivrikapı

Karasurlarının restorasyon görmüş bölümlerinden olan Silivrikapı da (Pege) yarımada'nın sur dışı bağlantısını sağlayan, yoğun trafik yükü altındaki kapılarından biridir. Kapının, Osmanlı döneminde de yoğun biçimde kullanılmış ve kentin önemli giriş-çıkış noktalarından birini teşkil etmiş olmalıdır. Sur kapısının hemen içinde, Silivrikapı Caddesi'nde yer alan Hadım İbrahim Paşa Camisi ve Külliyesi'nin varlığı, Bizans döneminde Balıklı Kilise'ye de ulaşımı sağlayan bu kapının önemini vurgular niteliktedir. Silivrikapı'nın suriçindeki yerleşimin sokak dokusu hala eski kentin organik yol dokusu özelliğini korumaktadır. Ancak mevcut yapılarda, yarımada'nın diğer bölgelerinde görüldüğü gibi, bu bölgede de kat adetleri artmış ve oturdukları parseller büyümüştür (R.2.8.1). Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin de yer aldığı Silivrikapı Caddesi üzerinde eski dokuya referans olabilecek ahşap, iki katlı 2 adet yapıdan başka örnek kalmamıştır (R.2.8.2). Aynı cadde üzerindeki diğer yapılar, tarihi kapıya kent içinden yaklaşımda hem kapı ve surların, hem de Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin algılanmasını kütleleriyle engeller niteliktedirler (R.2.8.3 - R.2.8.4).





R. 2.8.1 SİLİVRİKAPI VAZİYET PLANI



R. 2.8.2 SİLİVRİKAPI CADDESİ'NDE ÖZGÜN VE YENİ YAPILANMA





R. 2.8.3 SİLİVRİKAPI CADDESİ
YENİ YAPILANMA
(R.2.8.1- 1.nolu yapı)

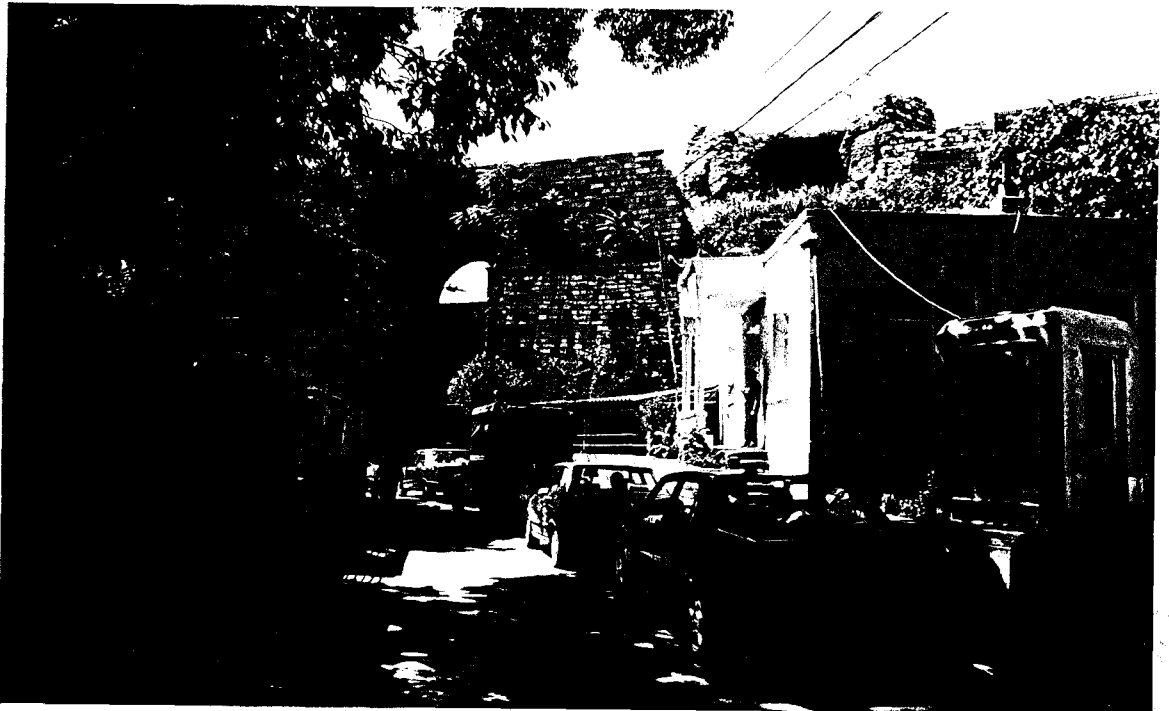


R. 2.8.4 SİLİVRİKAPI CADDESİ YENİ YAPILANMA (R.2.8.1- 4.nolu yapı)

Her iki yönünden yaklaşımda da, yapıldığı dönemde günümüz trafik yükü hesapta olmadığı için, Silivrikapı araçların yoğun baskısı altındadır. Günün her saatinde kapının iç ve dış tarafında biriken araçlar, kapı girişinin yaya trafiği göz önüne alınmadan yapılan düzenlemesi kapının ve arkasındaki Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin rahatça algılanmasını engellemektedir (R.2.8.5 - R.2.8.6).



R. 2.8.5 SİLİVRİKAPI ARAÇ GİRİŞİ

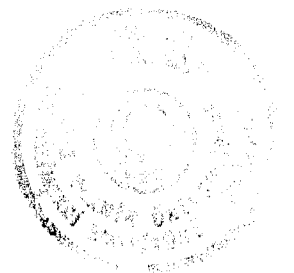


R. 2.8.6 SİLİVRİKAPI ARAÇ ÇIKIŞI

Kapının hemen içinde, Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin güneyinde, Silivri Kapı Hisaraltı Sokak'ta yer alan, oto tamirhanesi, depo ve benzeri yapılar, kapı ve yakın çevresi ile uyumsuz, görsel etkiyi bozan bir yapılaşma örneği olarak dikkat çekmektedirler (R.2.8.7). Caminin yer aldığı yapı adasının kuzeydoğu ucunda, Silivrikapı Caddesi ile İmam Mehmet Sokak köşesinde konumlanan yapı da, bitişik düzen kurallarına uygun olarak yapılmış sağır cepheleri ve konumu ile tarihi çevreye aykırı, bulunduğu yerde hiç olmaması gerekli bir yapıdır (R.2.8.8). Silivrikapı'nın güneyinde, sur içinde yer alan yeşil bölge ve bağlı olarak Silivrikapı'nın görsel bütünlüğü ise Sur-Yap yapıları ve spor salonu ile bozulmuştur*.

Yakın çevrede, Silivrikapı Caddesi kuzey cephesinde yer alan iki ahşap küçük yapı ve Hadım İbrahim Paşa Küliyesi'nden, cami dışında geriye kalan duvar kalıntılarından başka özgün dokuyu hatırlatacak bir yapı kalmamıştır (R.2.8.9). Silivrikapı yakın çevresinde oluşan olumsuz yapılanmaların sonucunda, tarihi kapının kent içi ile bağlantısını yüzyıllardan beri kuran Silivrikapı Caddesi üzerinde batı yönünden kapıya doğru yaklaşımda, kapının ve hemen yakınında yer alan Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin görsel olarak algılanması zayıflamıştır. Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin karşısında yer alan Silivrikapı Karakolu da sura yakın konumu ve mimarisi ile Silivrikapı'nın olumsuz yapıları arasında yer almaktadır (R.2.8.6). Yine batı yönünden yaklaşımda karakol yapısı sur duvarını ve kısmen kapıyı perdelemektedir. Oysa 1863 tarihli Stolpe haritasında karakolun bulunduğu yer, kapının hemen çıkış öncesinde geçişler için rahatlık sağlayabilecek bir meydancık olarak çizilmiştir (R.2.8.10). Aynı haritada Silivrikapı'dan kuzeye doğru uzanan sur hattının arkası yeşil alan olarak gösterilmektedir. Bu durum 1923 tarihli Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. haritasında da izlenebilmektedir (Bkz. R.2.9.5,s.254).

* Bkz. bölüm 2.9.,s.249.

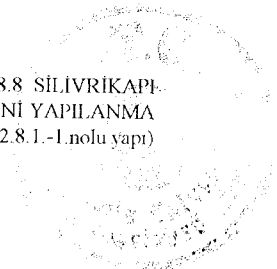


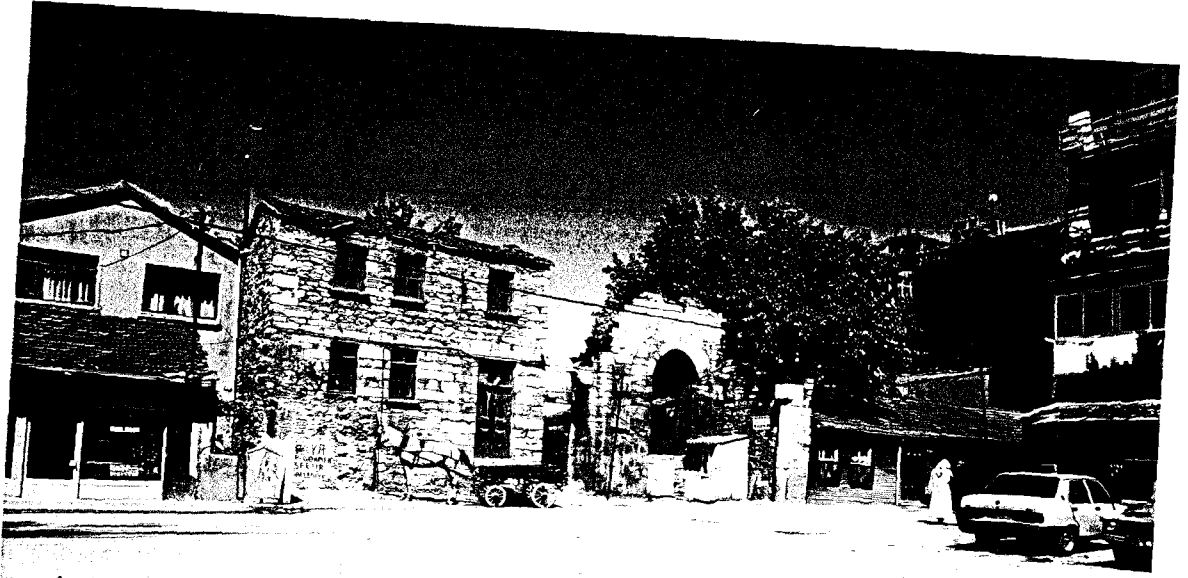


R. 2.8.7 HISARALTI SOKAK DEPO VE TAMIRHANELER (R.2.8.1.-6,7,8.nolu yapılar)



R. 2.8.8 SILIVRIKAPI
YENİ YAPILANMA
(R.2.8.1.-1.nolu yapı)





R. 2.8.9 HADİM İBRAHİM PAŞA KÜLLİYESİ'NDEN KALAN DUVAR VE KAPI



R. 2.8.10 HADİM İBRAHİM CAMİSİ DOĞUSU YENİ YAPILANMA (R. 2.8.1.-3.nolu yapı)





R. 2.8.11 19. YY BAŞINDA SİLİVRİKAPI (C.Stolpe - Kayra 1990)

Öneri

Silivrikapı'nın sur içinde kalan bölümünde, yakın çevreyi kapsayan bir alanın pilot bölge seçilerek, bu alanın yaklaşım bölgesi olarak değerlendirilmesi düşünülebilir. Bu alan içinde kalan ve Silivrikapı Caddesi üzerindeki 5 kata ulaşmış, parsel alanı büyük yeni yapılarda (R.2.8.1 -1,3,4) kat azaltılmasına gidilmesi gereklidir (R.2.8.3 - R.2.8.4-R.2.8.10). Cadde üzerindeki diğer yapıların parsel alanlarına ve kat adetlerine bakıldığında, bunların muhtemel özgün dokuya çok aykırı olamayan niteliksiz tarzda yapılar oldukları görülmektedir. Söz konusu bu yapılarda yenilemeye gidilmesi, bu işlem sırasında da bölgeye ait eski fotoğraflardan ve halen cadde üzerinde yer alan, cepheleri müdahalelerle kısmen bozulmuş olan 3 yapıdan (R.2.8.1 -9 no.lu grup) yararlanılması, doluluk boşluk oranlarının yapılacak bu yeni yapılara uygulanması düşünülmelidir.

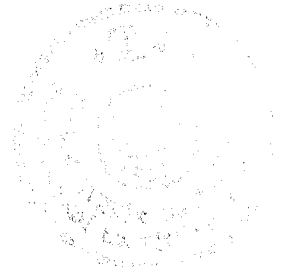
Hadım İbrahim Paşa Camisi güneybatısında yer alan işyeri ve depo yapılarının (R.2.8.1 -6,7,8), caminin yer aldığı adanın kuzeybatı ucundaki 2 no.lu yapının kaldırılması ve

İbrahim Paşa Türbesi Sokak'ta yer alan yapının (R.2.8.1 -5) kat adedinin düşürülmesi, caminin algılatılması açısından yararlı bir uygulama olacaktır (R.2.8.12). Kapının yanında yer alan Silivrikapı Karakolu'nun daha kuzeybatıya doğru parsel içinde kaydırılması, hem kapının algılanması, hem de trafik açısından uygun gözükmeştir.



R. 2.8.12 HADİM İBRAHİM PAŞA CAMİSİ'NİN ALGILANMASINI ENGELLEYEN DEPO (R.2.8.1.-8.nolu yapı)

Silivrikapı güneyinde yer alan Belgradkapı'da da kapının hemen içinde yer alan Beğendik Marketleri deposu, tarihi yarımada'ya yaklaşımda önemli vista noktalarını oluşturan sur kapılarının ve yakın çevrelerinin günümüzde ne derece sorumsuz uygulamalarla bu niteliklerinin bozulduğunun belirgin bir örneğini oluşturmaktadır. Kent dışından içeriye girişte, söz konusu yapı özellikle yapılmış bir engel duvarı etkisi yapmaktadır.





R. 2.8.13 BELGRADKAPI (Tarihi Yarımada'ya girişte "yönlendirme")



R. 2.8.14 BELGRAD KAPI ARKASINDA DEPOLAR

2.8.2. Marmara Surları ve kapıları

Yedikule - Sarayburnu arasında yer alan Marmara Surları'nın uzunluğu, 1,1 km. lik Eleutherios Limanı'nın iç surları hariç, 8,5 km. dir. Sahilsurları 439 yılında Theodosius II. Döneminde, muhtemelen Vandal tehlikesine karşı yaptırılmıştır. Depremler ve fırtınalar sonucu sık sık hasar görüp onarıldıkları için birçok örgü tekniğini birarada barındırmaktadırlar. 447 yılında bir kısmı depremde yıkılmış ve onarılmışlardır (Müller-Wiener,1977,s.312). 8.yy.da buzullar tarafından hasara uğrayarak yeniden onarılıyor.13-14.yy. a kadar, çeşitli Bizans imparatorları dönemlerinde onarımlar geçiren surlar, 1332 de bir fırtınada büyük çapta tahrip oluyor; bunu takip eden 1343, 1344 ve 1354 yıllarında bu defa depremlerin hasarına maruz kalıyor. 15.yy. da Kontaskalion Limanı'nın bulunduğu alanda, limanın onarımı sırasında yenileniyorlar.

Fetih sonrasında 1509, 1574 ve 1595 depremlerinde meydana gelen hasarlar, IV.Murat döneminde, kaymakam Bayram Paşa tarafından onartılıyor. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde belirtildiğine göre bu dönemde, 1634/35 yıllarında (1044), Marmara Surları önünde 17 zîra genişliğinde bir sahil yolu yapılıyor. Sarayburnu'ndan Yedikule'ye kadar uzanan bu yol, yine Evliya Çelebi'ye göre Sultan İbrahim döneminde (1640-1648) İodos fırtınası nedeniyle tahrip oluyor (Eyice,1966,s.1214/46). Evliya Çelebi'nin anlattığı 'sahil yolu' sahilsurlarının bu dönemdeki büyük çaplı onarımında kullanılmış olan geçici bir dolgu, ya da surların deniz etkisinden korunması için yapılmış dolgu olarak kabul edilebilir, ancak bugünkü sahil yolunun ilk öncüsünün 300 yıl önceye ait olması açısından oldukça ilginçtir. *"Yedikule'den Sarayburnu'na kadar kalenin kenarı geniş cadde idi... Ama ilk yapılışından beri deniz tarafında hendek yoktur. Çünkü deniz kenarı olduğundan kazmağa tahammülü yoktur, derhal su çıkar..."* (Demircanlı,1989,s.531). Evliya Çelebi'nin bu anlatımından caddenin surların içinde mi, yoksa dışında mı olduğu pek anlaşılmıyor. Ancak anlaşıldığı kadarı ile surların önünde de belli bir genişlikte toprak bir alan bulunmaktadır*.

18.yy.da Damat İbrahim Paşa, Mimarbaşı Mehmet Ağa'ya Yalı Köşkü ile Narlıkapı arasında kalan Çatladıkapı, Ahırkapı, Kumkapı ve Bahçekapı'da onarımlar yaptırıyor. 1806 tarihinde II.Mahmut Topkapı'daki memur kuleyi yıktırıp malzemesi ile sahilsurları üzerindeki Mermer Köşk'ü yaptırıyor. 1807'de surlar İngiliz donanmasına karşı, Fransız general Sebastiani denetiminde yeniden onarılıyor. 1871 yılında demiryolu hattının yapımı için Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı ve Davutpaşa iskeleleri ile surların bir kısmı yıkılıyor. İkinci hattın yapımında da aynı güzergah üzerinde sur yıkımlarına devam

* Aynı eserin III.11.h bölümünde, Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde bir iki kez önemli yolların güzergahından bahsettiğine, bunlar arasında Yedikule-Ahırkapı arasında, sur dışında yer alan bir sahil yolu da bulunduğu değinilmektedir (Demircanlı, 1989, s.763).

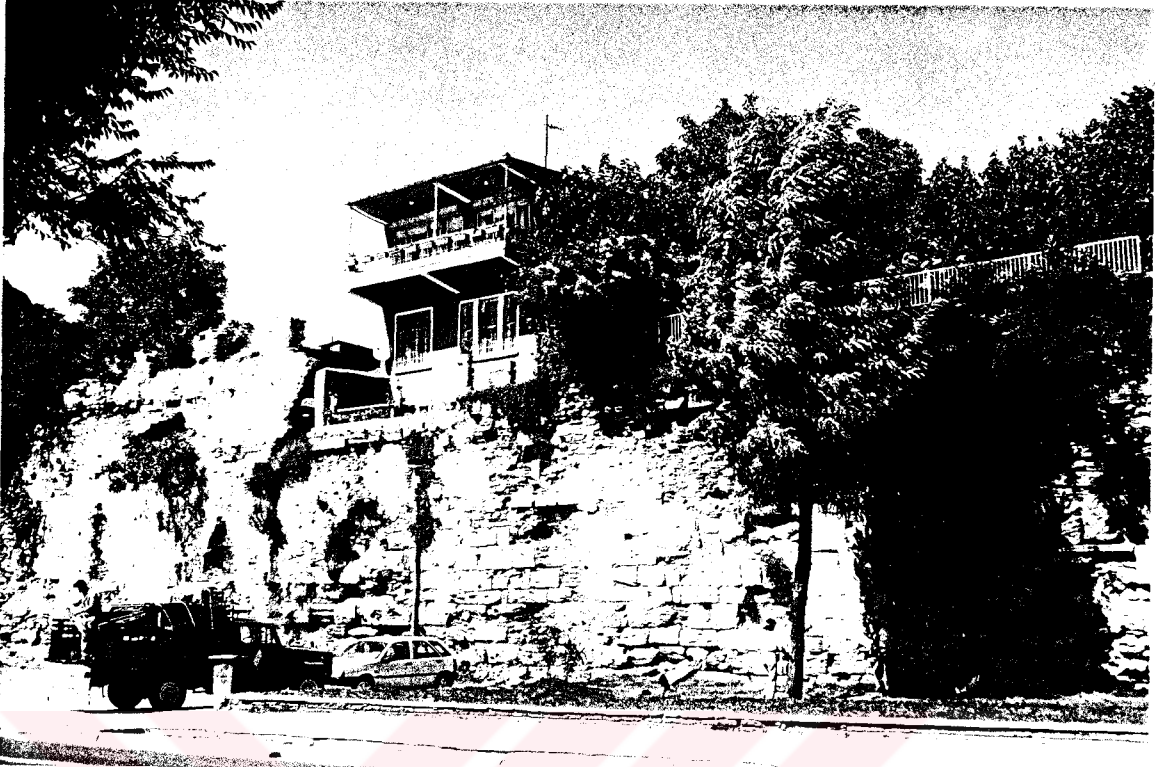
ediliyor. 1959 yılında Sirkeci-Florya arasında yapılan sahiyolu surların önünün 30 m. genişliğinde doldurulmasına ve zeminin yükselmesine neden oluyor. Surların tabanları dolgu toprağı altında kalarak özgün görünümlelerinden uzaklaşıyorlar.

Sahilsurları üzerinde yer alan kapılar, Yedikule yönünden Sarayburnu'na doğru sırasıyla Narlıkapı, Samatya, Davutpaşa, Yenikapı, Kumkapı, Çatladıkapı, Ahırkapı, Balıkhane Kapısı, Demirkapı, Değirmen Kapısı ve Aya Barbara Kapısı'dır (Eyice,1966,s.118).

Günümüzde sahijsurlarının Gülhane Parkı girişinden Ahırkapı'ya kadar olan bölümü ayaktaadır. Ahırkapı'nın doğusunda ve batısında surların bir bölümü yıkılmış, batısındaki açıklığa Kalyon Oteli ve Citadel Oteli yapılmıştır** . Doğusunda bulunan yıkılmış kısımdan ise son yıllarda, Ahırkapı'nın trafik geçişine uygun olmayışı nedeniyle, Sultanahmet Meydanı'na sahidlen ulaşım amacıyla karayolu girişi yapılmıştır. Ahırkapı'dan batıya doğru ilerlendiğinde eski Kontaskalion Limanı'nın bulunduğu Kadırğa Meydanı önlerine kadar surlar yine kısmen korunmuştur. Ancak bu alanda da surların üzerinde ve arasındaki boşluklarda yapılanmalar görülmektedir. Surların üzerine oturan konutlar, hatta bunlara ulaşmak için sur üzerine açılan kapılar tarihi yapıların ne denli sorumsuzca tahrip edildiğinin somut örneklerini oluşturmaktadırlar (R.2.8.15-R.2.8.16). Yine bu arada sur boşluğuna yerleştirilmiş olan Merit Kaya Oteli her iki yanından surlara yapışmış kütle ve tarihi yapı imajı verilmeye çalışılmış ahşap cephesi ile diğer otel yapıları gibi, dokuyu ve surların bütünlüğünü bozan yapılandıdır (R.2.8.17). Buradan Eleuterios Limanı'nın bulunduğu Yenikapı'ya doğru ise, surlardan ancak çok az bir kısmı, alçak bir duvar görünümünde günümüze kalabilmiştir (R.2.8.18). Bu bölgede surlardan eski limanın dış surlarından 150-200 m. lik bir bölümü sahiyolunun deniz tarafında korunmuştur (R.2.8.19 - R.2.8.20). Samatya tren istasyonunu önüne kadar yıkılmış olan surlar, bu bölgeden sonra Yedikule'ye kadar olan kesimde kısmen üzerlerinde yer alan yapıların altında, yada onlara yapışık bir biçimde, zaman zaman da önlerinde yer alan yapı ve sosyal tesislerin arkasında kalarak devam etmektedirler (R.2.8.21 - R.2.8.22 - R.2.8.23 - R.2.8.24). Yedikule önlerinde Yedikule Gazhanesi yapılarının altında devam eden surlar, yolun deniz tarafında kalan mermer kule ile son bulmaktadır. Bu bölgede söz konusu yapıların sahijsurlarını dış duvar olarak kullandıkları görülmektedir (R.2.8.25 - R.2.8.26 - R.2.8.27).

** Bkz. Bölüm 2.11. Siluetler,s.281.





R. 2.8.15 MARMARA SAHILSURLARI ÜZERİNDE YENİ YAPILANMA



R. 2.8.16 MARMARA SAHILSURLARI ÜZERİNDE YENİ YAPILANMA

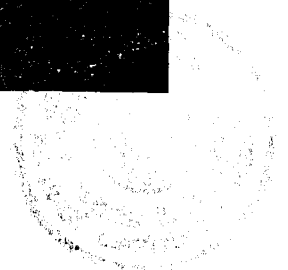




R. 2.8.17 MARMARA SAHİLİ.SURLARI ARASINDA YENİ YAPILANMA (Merit Kaya Otel)



R. 2.8.18 MARMARA SAHİLİ. SURLARI (Yenikapı - Kumkapı arası)





R. 2.8.19 MARMARA SAHİL SURLARI (Samatya önleri)



R. 2.8.20 MARMARA SAHİL SURLARI (Samatya önleri)

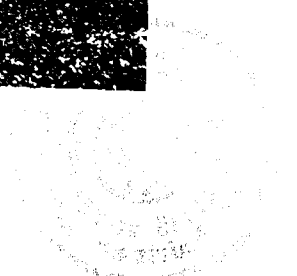




R. 2.8.21 MARMARA SAHILSURLARI (Samatya - Yedikule arası)

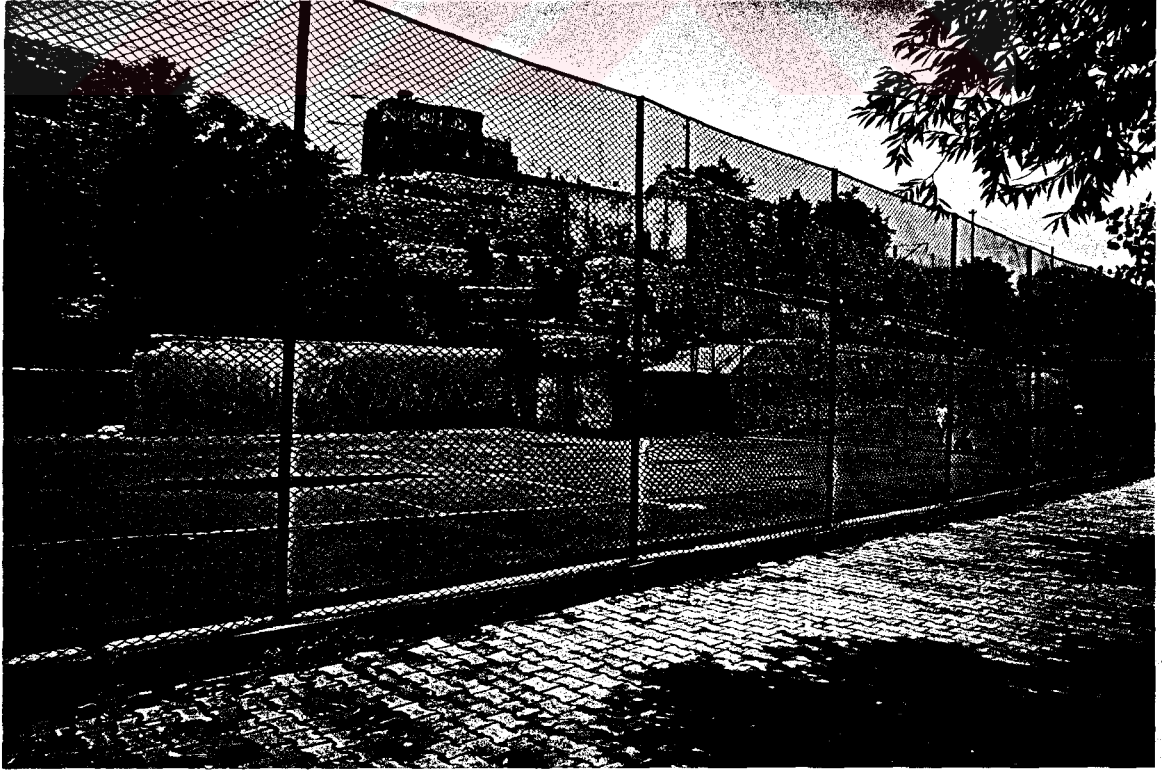


R. 2.8.22 MARMARA SAHILSURLARI (Samatya - Yedikule arası)





R. 2.8.23 MARMARA SAHİL SURLARI (Samatya - Yedikule arası)



R. 2.8.24 MARMARA SAHİL SURLARI (Samatya - Yedikule arası "rekreasyon alanı")

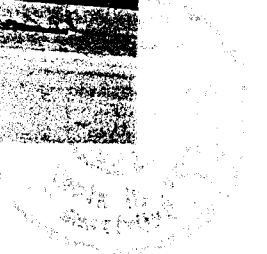




R. 2.8.25 MARMARA SAHİL.SURLARINA BİTİŞİK YAPILANMA (Samatya - Yedikule arası)



R. 2.8.26 MARMARA SAHİL.SURLARINA BİTİŞİK YAPILANMA (Samatya - Yedikule arası)





R. 2.8.27 MARMARA SAHİL SURLARINA BİTİŞİK YAPILANMA (Yedikule önleri)

Osmanlı döneminden beri surlar üzerine ve bitişiğine yapılanma yasaklanmış olmasına rağmen, bu yasak ne o dönemlerde, ne de daha sonraları tam olarak uygulanamamıştır. Günümüzde sahil surlarının kalan parçaları üzerinde birçok noktada yapılanmalar görülmektedir. Bunun dışında, bölgenin tarihi yarımadanın turizm bölgesi olan Sultanahmet'e yakınlığı ve denize açılan uygun konumu nedeniyle konaklama yapıları ve lokantalar için cazip bir alan oluşturmakta, buna bağlı olarak yukarıda örnekleri görüldüğü gibi surların üzerindeki her boşluğa ve surlar önüne uyumsuz yapılar yapılmakta, tarihi yarımadanın en önemli vistalarından biri olan sahil surlarının önü, denetimsiz imara açılan turistik sahil kasabaları görüntüsünü taşımaktadır (R.2.8.28).



R. 2.8.28 SAHİL SURLARI ÖNÜNDE YENİ YAPILANMALAR (Turistik tesisler)

Ahırkapı

Sahilsurları üzerinde yer alan Ahırkapı, yükseltilmiş Kennedy Caddesi (Sahil Yolu) nedeniyle zemine gömülmüş, geçişe ancak izin verecek kadar alçalmıştır (R.2.8.29). Sahil Yolundan bakışta hemen solunda yer alan, sura yapışık lokanta ve kahvehane(R.2.8.34 -14), sağında sur üzerine yapılmış, büyük kütleli Öğretmenler Evi (R.2.8.34 -15) arasında kaybolmuş, algılanması iyice zorlaşmıştır (R.2.8.30-R.2.8.31). Kara tarafından yaklaşımda da söz konusu yapı, Ahırkapı'nın bitişiğinde baskın kütle ile olumsuz etki yapmaktadır (R.2.8.32). Kent içinden sahile çıkışta araç trafiğine açık olan kapı, sahil yönünde de yoğun trafik akışı arkasında kaldığı için kent sakinleri ve civarda konaklayan turistler için "yaşanmayan" bir nokta oluşturmaktadır. Sur içinden bakıldığında, kapının iki kemeri arasında sağ tarafta yer alan sur duvarları arasına yapılan ve Citadel Otel tarafından kullanılan taş duvarlı yapı (R.2.8.3. -16), kapıya ve sur duvarlarına uyumsuz, masif bir kütle olarak dikkati çekmektedir (R.2.8.33).



R. 2.8.29 AHIRKAPI GİRİŞİ





R. 2.8.30. AHIRKAPI - SUR BITİŞİĞİNDE YENİ YAPILANMA



R. 2.8.31 AHIRKAPI - SUR ÜZÜNDE ÖĞRETMENLER EVİ





R. 2.8.32 AHIRKAPI - SURİÇİNDEN GÖRÜNÜM (Öğretmenler Evi ve Armada Oteli)



R. 2.8.33 AHIRKAPI SAHİLE ÇIKIŞ



Sahilyolu ile Cankurtaran Caddesi arasında, araç trafiği girişi için surlarda açılmış olan geçişin her iki yanı sur duvarı olmasına ve surun hemen arkasında yer alan alanın bir yaklaşım alanı olarak yeşil kalması gerekmesine rağmen, bu geçişin her iki yanı estetikten yoksun, bordür taşı rengi boyalı duvarlarla kapatılmış, bu duvarın arkası ise çay bahçesi olarak değerlendirilmiştir (R.2.8.34 -17) (R.2.8.34).

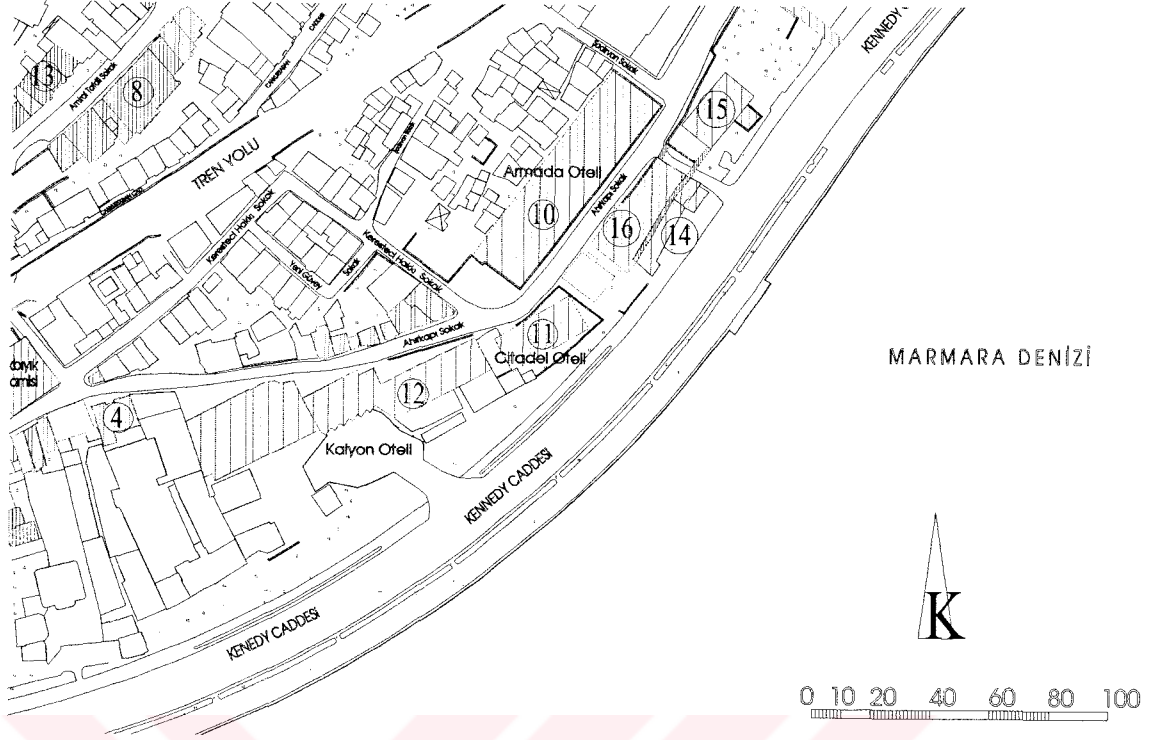
Öneri

Sultanahmet Meydanı gibi, yarımada'nın en önemli turizm bölgesine olan yakınlığı düşünüldüğünde, söz konusu meydanla sağlanacak yaya ulaşımına ayrılmış bir yol bağlantısı ile Ahırkapı'nın sur dışına çıkışta kullanıldığında, kapının yarımada yaşamına aktif bir biçimde katılması sağlanmış olacaktır. Kapının her iki yanında yayalaştırılmış bölgede yer alacak sokak kahvesi ve lokanta gibi fonksiyonlar ve sur içinde arka planda bir yere yerleştirilmiş, bunlara ait hizmet birimleri ile bütünleşecek kapının algılanması ve yaşanması daha kolay olacaktır. Surun üzerinde yer alan Öğretmenler Evi'nin de kaldırılması, bu alanın da birlikte değerlendirilmesi doğru bir çözüm olacaktır. Yakın çevredeki otellerin yakınına kadar girebilen turist otobüsleri ve bunların oluşturduğu rahatsız edici görüntü de böylece ortadan kaldırılacaktır (R.2.8.34) (R.2.8.35).

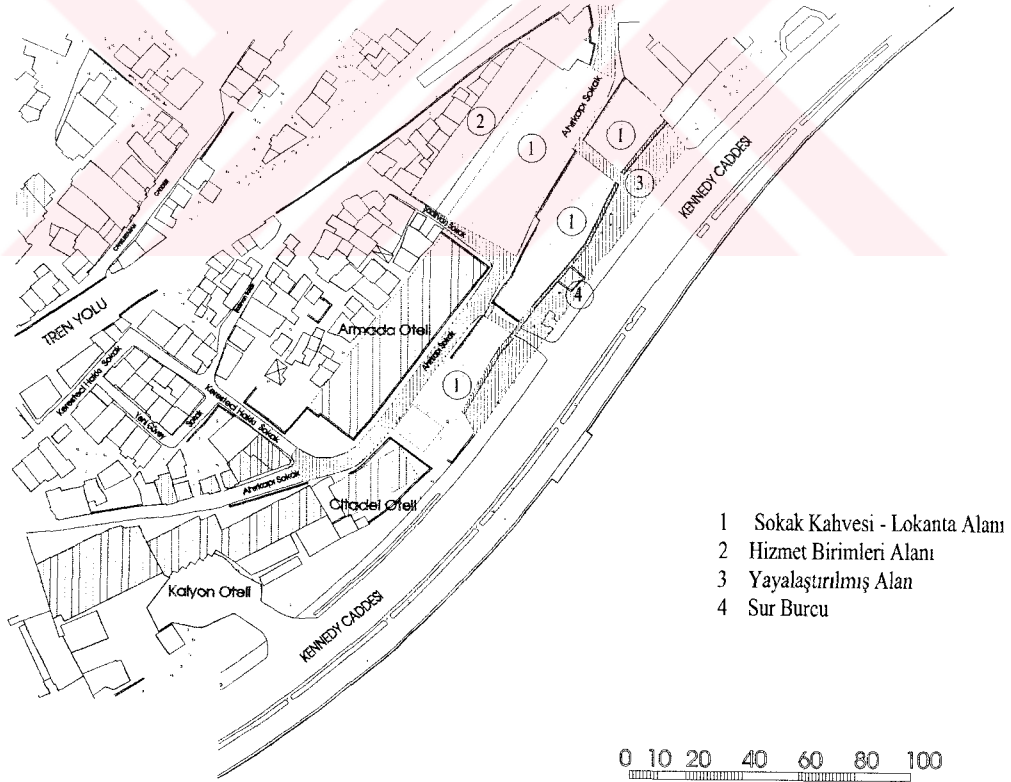


R. 2.8.34 AHIRKAPI SURLAR ARASINDAN AÇILAN ARAÇ GEÇİŞİ

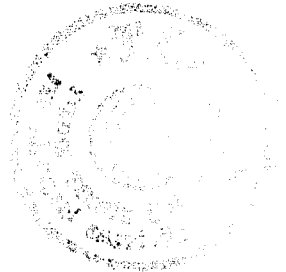




R. 2.8.35 AHIRKAPI - YAKIN ÇEVRESİ VAZİYET PLANI



R. 1.8.36 AHIRKAPI YAKIN ÇEVRESİ - ÖNERİ



2.8.3 Haliç Surları ve kapıları

Tarihi Yarımada'nın kuzey sınırını oluşturan Haliç Surları'nın Petrion (Fener) - Blachernai (Ayvansaray) arasında kalan bölümü 439 yılında imparator Theodosius döneminde yapılmıştır. Tabiat şartları ve stratejik açıdan Marmara Sahilsurları'na göre şanslı bir konumda olması nedeniyle uzun yıllar korunmuş olmalıdırlar. Haliç Surları 1261 yılında Michael VII. döneminde onarılmış ve bu sırada yükseltilmiştir (Müller-Wiener,1977,s.308).

1453 yılında fetih sırasında surların Kynegion (Balat) ve Petrion (Fener) bölgeleri hasar görüyor. Bölgede 17.yy. a kadar önemli bir onarıma rastlanmıyor. Bunun nedeni bölgenin güvenli konumu nedeniyle ihtiyaç görülmemesi olabilir. 17.yy. da Patrikhane Petrion'a taşınıyor ve bu bölgenin uzun yıllar korunmuş kalmasını sağlıyor (Müller-Wiener,1977,s.309). 1722-24 yıllarında Kaymakam Bayram Paşa tarafından Haliç Surları'nda onarım çalışması yaptırılıyor. 1766'da Zindankapı, 1783'de ise Bahçekapı ve diğer bazı kapıları onarılıyor. 1848 tarihli Mühendishanei Berri-i Hümayun haritasında haliç Surları'nın hala ayakta olduğu görülmektedir. 1871 yılında Bahçekapı - Sepetçiler Kasrı arasında kalan alandaki surlar, tren yolu yapımı için yıkılıyor. 19.yy. sonrasında bölgedeki yoğun yapılanma arasında kalan surlar zaman içinde yokoluyorlar. Bizans döneminden itibaren yoğun bir ticaret bölgesi olan Haliç'te surlar üzerinde bulunan kapılar genelde bir iskele ile bağlantılıdır.Surlar üzerinde yer alan kapılar, Ayvansaray'dan Sarayburnu'na doğru bugün olmayan Kiliomeni, Ayvansaray Kapısı, Kynegion (Balatkapı), yine mevcut olmayan Hagia Prodomon, Diplophanarius (Fenerkapı), Petrion kalesinin özel kapısı olan Sidera pyle (Demirkapı), Aya Theodosia (Ayakapı), Pegas (Cibalikapı), 17.yy. da açılmış olan Ayazma Kapısı, İmparator Kapısı (surla birlikte ortadan kalkmış), Drungari (Odunkapısı), Saint Jean de Cornibus (Zindankapı), Perama (Balıkpazarı), Porta Hebratica (Çıfıtkapısı) ve Sirkeci tren istasyonu yapılırken surlarla beraber ortadan kalkan, Eugenios'dur (Bostancı-Yalı Köşkü-Bahçekapı) (Eyice, 1966, s.1148).

Haliç Surları'nın en fazla tahrip olduğu dönemler, 1871 yılında yapımına başlanan tern yolu hattı inşaatı ile 1950 yıllarında Sirkeci - Unkapanı arasında yapılan yıkım çalışmaları dönemidir. Yol açma çalışmaları sırasında yıkılan, sur kalıntıları ile iç içe girmiş olan yapılarla birlikte surların önemli bir bölümü de yıkılmış olmalıdır.

Günümüzde Haliç Surları'ndan geriye, Ayvansaray'da 200-250 m. lik, karasurları ile birleştiği bölümü olmak üzere, küçük bölümler halinde kısımlar kalmıştır. Patrikhane'nin 250-300 metre doğusundan başlayan ve aralıklarla ortaya çıkan kalıntılar, yapıların hemen önünde ve yer yer de altında yer alırlar. Söz konusu bu kalıntılar 4-5 m. yükseklikte ve surların özgün görünümlelerinden uzak bir durumdadırlar

(R.2.8.37 - R.2.8.38 - R.2.8.39). Yakın döneme kadar yoğun yapılar arasında kalmış olan Haliç Surları, Dalan döneminde yapılan yıkımlara kadar gözlerden uzak kalmış ve bu arada yoğun tahribata uğramışlardır. Haliç'te yapılan yıkım çalışmalarından sonra ancak küçük parçalar halinde günümüze ulaşan sur parçaları, cepheleri arka cephe iken, yıkımdan sonra ön cephe halini almış çirkin cephelerin altında, temel duvarı görünümündedirler (R.2.8.40 - R.2.8.41). Yapı aralarında kalan bölgelerde yer alan sur parçalarının bir kısmının üzeri ise otopark, moloz döküm yeri ya da çöplük gibi amaçlarla kullanılmaktadır (R.2.8.42 - R.2.8.43).



R. 2.8.37 HALIÇ SURLARI (Patrikhane önü)





R. 2.8.38 HALIÇ SURLARI ÜZERİNDE ESKİ VE YENİ YAPILANMALAR



R. 2.8.39 HALIÇ SURLARI (Patrikhane - Unkaparı arası)



R. 2.8.40 HALIÇ SURLARI ÜZERİNDE YENİ YAPILANMALAR



R. 2.8.41 HALIÇ SURLARI ÜZERİNDE YENİ YAPILANMALAR



R. 2.8.42 HALIÇ SURLARI ÜZERİNDE OTOPARK VE ÇÖPLÜK



R. 2.8.43 HALIÇ SURLARI ÜZERİNDE OTOPARK VE ÇÖPLÜK



Öneri

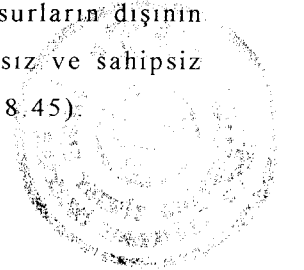
Tarihi Yarımada'yı çevreleyen surların birçok bölümü günümüzde artık mevcut değildir. Surlardan ayakta kalma oranı en fazla olan bölüm karasurlarıdır. Haliç surlarının çok az bir bölümü, Marmara sahil surlarının da ancak yarıya yakın bir kısmı ayaktaadır.

Günümüze kadar ulaşabilen sur parçalarının tamamının restorasyonu ve mevcut olamayan bölümlerinin tekrar ayağa kaldırılmaya çalışılması, hem getireceği maddi yük hem de surların yeterince belge olamadan yeniden yapımı gibi, günümüz restorasyon anlayışına pek uymayan bir çözüm olarak kabul edilebilir. Ayakta olan kısımların daha fazla tahribata uğramasını engellemek ve en azından bugün buldukları durumda geleceğe taşınması için, dondurularak koruma altına alınması düşünülmelidir. Son yıllarda surlar üzerinde ve bitişiğinde oluşmuş yapıların ayıklanması ve bu tür yakın yapılaşmaya engel olunması surların daha fazla tahribata uğramasını engelleyecektir. Birçok bölgede dolmuş olan hendeklerin, yapılan son restorasyon uygulamalarında tekrar açılması için çaba harcandığı izlenmiştir. Bu uygulama belki restorasyon çalışmasını üstlenmiş olan yükleniciye hafriyat çalışmasından maddi çıkar sağlamaktadır; ancak hendekleri tekrar açmaya çalışmak yerine olduğu gibi bırakarak buraları yeşil alan olarak değerlendirmek daha uygun bir çözüm olacaktır. Hafriyat çalışması sırasında, Bizans döneminde mezarlık olarak kullanılmış olan bölgede, birçok mezar ve mezar odası ortaya çıkmış, özensiz bir şekilde iş makinaları ile yapılan kazılar yüzünden zaman zaman bu buluntular tahribata uğramış, ortaya çıkarılanlar da ise koruma sorunları ile karşılaşmıştır.

Surlarda restorasyon çalışmalarına ara verildikten sonra, hendeklerin önüne, Onuncu Yıl Caddesi'nin hemen kenarında yer alan ve Topkapı'dan Yedikule'ye kadar uzanan taş duvarlar yapılmıştır. Yüksekliği çok olmasa da yeni yapılmış üçüncü sur hattı gibi etki veren bu duvarlar hendek ön duvarının yeniden ayağa kaldırılması imajını verdiği için yanıltıcı olmaktadır (R.2.8.44).

Bütün bu sorunlar nedeniyle sur dışında, hendekleri tekrar açmak yerine, kent içi ile sur kapıları aracılığıyla yaya trafiği bağlantılı yeşil bir bantın oluşması, bu yeşil alanın Yedikule dışında, Kazlıçeşme'de deri işleme atölyelerinin kaldırılması ile kazanılan alanla bütünleştirilerek bir rekreasyon alanı olarak kullanılması yerinde bir çözüm olacaktır.

Böyle bir düzenleme yapılana kadar surların önünde yer alan hendeklerin bazı bölümlerinde, bostan olarak kullanılan alanların olduğu gibi korunması, surların dışının denetimsiz kalmasından, bir zamanlar olduğu gibi moloz dökülen, bakımsız ve sahipsiz kalmasından daha iyi bir çözüm olacağı için, yerinde bir yaklaşımdır (R.2.8.45).



Marmara ve Haliç sahil surları üzerinde ya da bitişinde oluşmuş yapılanmaların ayıklanması ve bu bölümlerin yeniden kent yaşamı içine katılması gereklidir. Özellikle Haliç'te küçük parçalar halinde kalmış olan sur parçalarının tamamı böyle yapılanmaların altında, algılanmaz durumdadırlar. Marmara sahil surlarında ise daha çok surun deniz tarafında oluşmuş lokanta ve benzeri yapıların görüntü kirliliği ve surlar üzerinde fiziksel tahribatı ile, sur parçaları arasındaki boşluklarda yapımına göz yumulan konaklama tesisleri söz konusudur. Turizm hizmetine yönelik olarak göz yumulan bu yapılanmaların, turizmin ana malzemesi olan tarihi yapılanmalar üzerine ve arasına yapıldığında, bu tarih ve kültür varlıklarının cezbedici taraflarını yok edeceği ve gereken ilgiyi artık görmeyecekleri göz önünde bulundurulmalı, bu tarz yapılanmanın devam etmesi durumunda ortada artık görecek bir şey kalmayacağı düşünölmelidir.



R. 2.8.44 KARASURLARI DÖRDÜNCÜ SIRA DUVAR (Silivrikapı - Belgradkapı arası)





R. 2.8.45 KARASUJRLARI DÖRDÜNCÜ SIRA DUVAR (Silivrikapı - Belgradkapı arası)



2.9.YEŞİL ALANLAR

Bu bölüm Tarihi Yarımada' nın Bizans ve Osmanlı dönemlerinde yeşil alan, bostan ve mesire yeri gibi bölgelerinin zaman içerisinde nasıl bir yapılanmaya maruz kaldıklarını, bunun getirdiği sorunların incelenmesini içermektedir. Seçilen örnekler; Kara Surları bandının kent içinde kalan bazı bölümleri (toplu konut alanı olarak kullanılan Silivrikapı'daki alan), önceleri Lykos deresinin geçtiği bugünkü Vatan Caddesi çevresi ve Mokios Sarnıcı (Çukurbostan) civarındaki alanlardır.

Yeşil Alanların Yapılanmaya Açılması

2.9.1.Vatan Caddesi

Lykos deresinin Tarihi Yarımada sınırları içine girdiği, bugünkü Vatan Caddesinin batı ucundan başlayarak Aksaray'a doğru uzanan vadi kentin Osmanlı döneminde 19.yüzyıl sonlarına kadar yeşil alan olarak kalmış bir bölgedir.17. yüzyılda kentin sur kapılarını ve çevre yerleşimlerinin durumunu anlatan Eremya Çelebi bu bölgeyi Beylik Çayırı ve Yenibahçe olarak iki ayrı yeşil alan olarak tanımlamaktadır (Kömürcüyan,1988,s.21). 1734 tarihli Dimitrie Cantemir imzalı İstanbul haritasında (R.2.9.1) bu alan şematik olarak belirtilmiş ve Yenibahçe olarak tanımlanmıştır (Kayra,1990,s.84). 1776 tarihinde Fr.Kauffer'in yaptığı ve 1786 tarihinde yeniden gözden geçirilerek çizilen İstanbul ve çevresi şehir planında aynı bölge Fatih Camisi hizasına kadar yeşil alan ve mesire yeri olarak görülmektedir.

Bu haritada ayrıca Kara Surlarının kent içinde kalan, Silivrikapı'dan başlayarak Yedikule sahiline kadar uzanan oldukça büyük bir alan yine yeşil alan olarak belirtilmiştir. Aynı haritada 2. tepe üzerindeki Yavuz Selim camisi önündeki Aspar sarnıcı, 7. tepe üzerindeki Mokios sarnıcı ve Bizans döneminde Eleutherios limanı olarak hizmet veren bugünkü Langa bölgesi kent içindeki önemli yeşil alanlar olarak görülüyor. Beyazıt'ta Eski Saray'ın bahçesi, Gülhane Parkı ile beraber Topkapı Sarayı bahçesi kentin yeşil bölgelerindedir. 1803 tarihli İstanbul ve Boğaziçi'ni gösteren haritada yine bu bölgeler boşluk olarak gösterilmiştir. Hellert'in 1840 tarihli haritasında aynı bölgelerin yeşil özelliğini korumaya devam ettiklerini, ancak Yeni Bahçe olarak tanımlanan bölgenin artık yavaş yavaş yapılanmaya maruz kaldığını ve sınırlarının karasurlarına doğru küçülmeye başladığını tesbit ediyoruz. 1848 tarihli Mühendishanei Berri-i Hümayun haritasında ise Yeni Bahçenin önceki haritalarda daha geniş olan eninin daraldığını, Langa bölgesinin hala yeşil gösterilmekle beraber bir parselasyona uğradığını ve yeşil içine artık bazı yolların işlendiğini görüyoruz. Aynı işlem Silivrikapı -Yedikule arasında yer alan yeşil bölgede de tesbit edilebiliyor. Yine bu haritadan anlaşılan, Yavuz Selim Camisi önündeki Aspar Sarnıcı'nın artık

yapılanmaya açılmış olduğudur. Sarnıcın içine kuzey köşesinden bir sokak giriyor ve birçok çıkmaza bölünüyor. Mokios Sarnıcı söz konusu haritada belirtilmemiş, ya da burası da bu dönemde yapılanmış durumda. C.Stolpe'nin 1863 tarihli haritasında Langa bölgesinin yeşil görevi devam ediyor, ancak ortasında kuzey doğu-güney batı yönüne uzanan bir hat üzerinde az sayıda yapılar görülüyor. Mokios ve Aspar sarnıçları bu haritada yine yeşil olarak gösterilmiş, ancak bunların da içinde az sayıda yapı yer almış durumda. Karasurları kenarında yer alan yeşil korunmuş durumda, fakat içine bazı yolların girmiş olduğu tesbit edilebiliyor. Bu durum 1878 Mühendis Andon, 1896 Malumat Matbaası (R. 2.9.2), 1911 Erkânı Harbiye haritalarında (R.2.9.3) da devam ediyor.

1911 haritasında Yenibahçe'nin bir miktar daha yapılandığını, bugünkü Karagümrük Stadi'nin yerindeki Actus Sarnıcı'ndan Topkapı yönüne doğru uzanan bir yolun bu yeşil alanı ikiye böldüğünü görüyoruz.

1919 Soci t  Anonyme Ottoman haritasında (R.2.9.4) Yenibahçe yapılarla iyice sarılmış bir konumda görülüyor. Langa'da ise yeşilin ortasından doğu-batı yönünde geçen demiryolunun iki kenarında da artık yapılanma başlamıştır. 1923 Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. haritası (R.2.9.5) İstanbul Tarihi Yarımada'sının Fatih yangını sonrası durumunu göstermektedir.

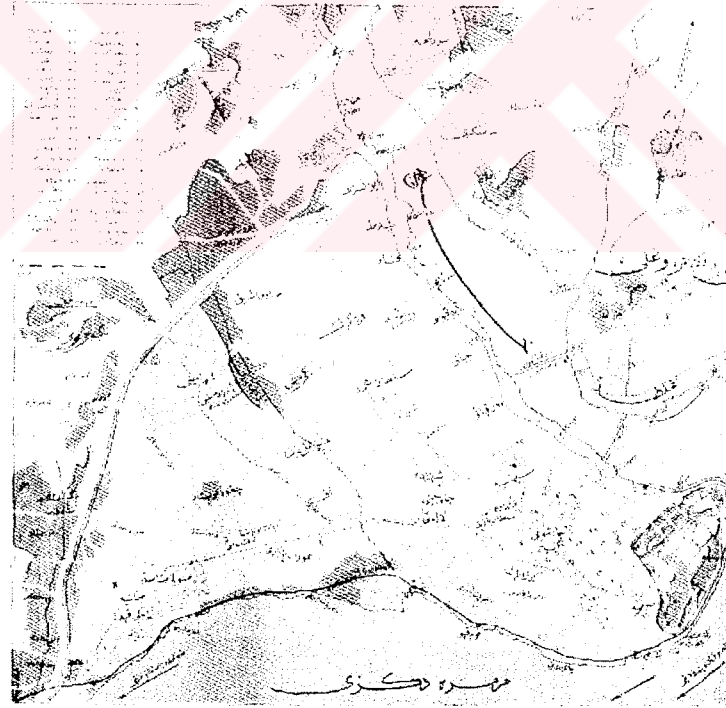
Haliç kıyısından Samatya'ya, Mokios Sarnıcı altlarına kadar çok büyük bir alan bu yangın sonucu tamamen yok oluyor. 1929 Plathner haritasında bu alanların hemen tamamı ile yangın alanı hala boştur (R.2.9.6)

1960 Harita Genel Müdürlüğü haritasında Yenibahçe, Edirnekapı-Aksaray yönünde uzanan Vatan Caddesi ile bölünmüş olmasına rağmen hala yeşil alan olarak kalabilmeyi başaran bir bölgedir. Karasurları kenarındaki yeşil alan, Aspar ve Mokios sarnıçları ve Langa bölgesi de aynı durumdadırlar. Sadece Langa'da tren yolunun Marmara Denizi tarafı artık yapılanmıştır.



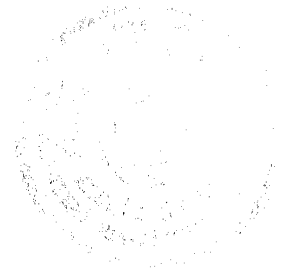


R. 2.9.1 1734 DİMİTRİE CANTEMİR HARİTASI (Kayra,1990)



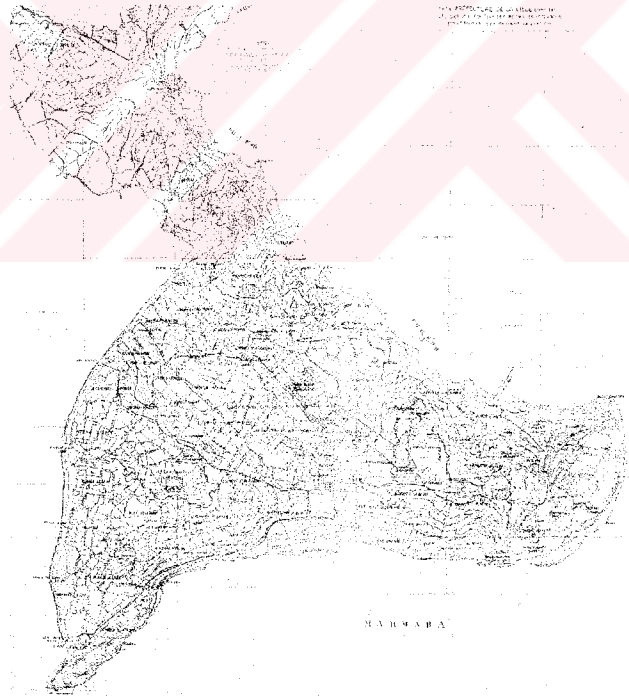
Plan de Constantinopl

R. 2.9.2 MALUMAT MATBAASI İSTANBUL PLANI (Kayra,1990)

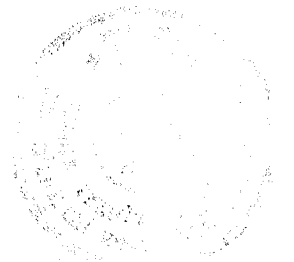


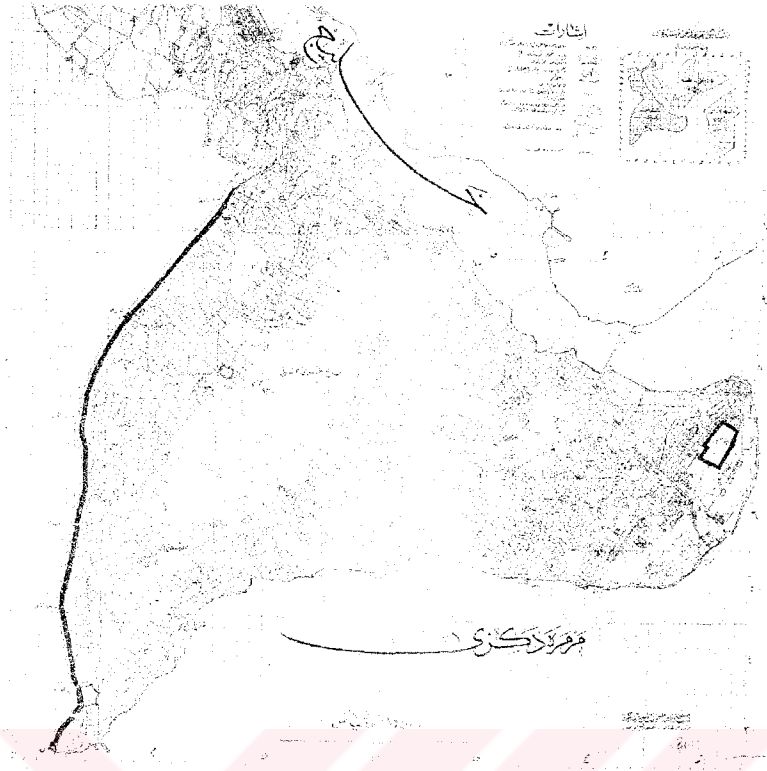


R. 2.9.3 ERKANI HARBIYE HARİTASI (Kayra, 1990)

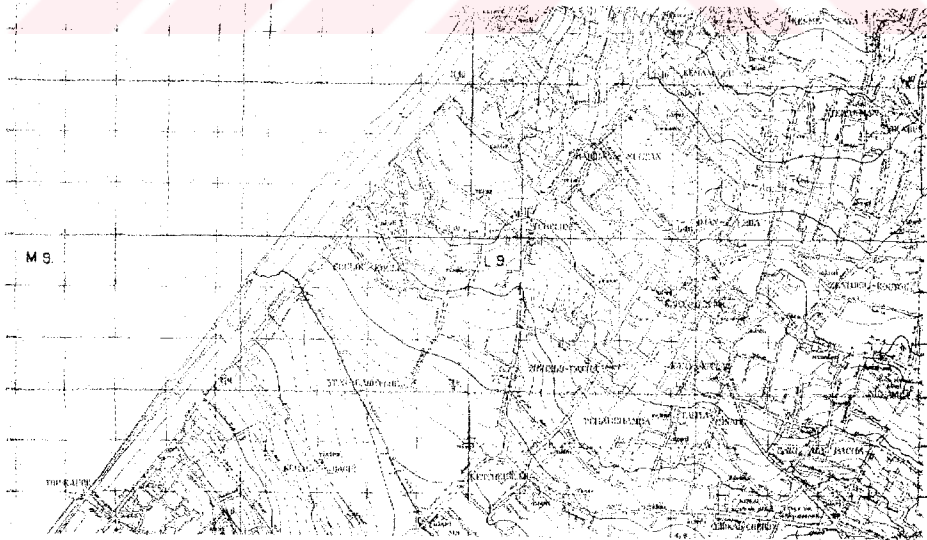


R. 2.9.4 SOCIÉTÉ ANANOYME OTTOMAN (Kayra, 1990)

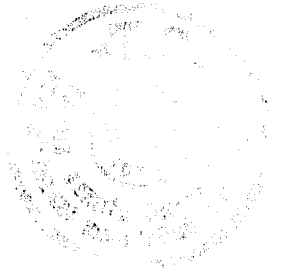




R. 2.9.5 KEŞFİYAT VE İNŞAAT A.Ş. (Kayra, 1990)



R. 2.9.6 FATİH . SOCIÉTÉ ANANOYME OTTOMAN (Kayra, 1990)



2.9.2.Çukurbostan

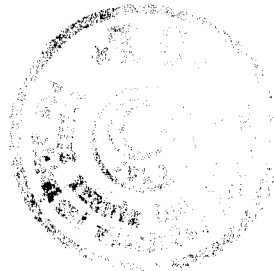
Yarım asırlık bir zaman aralığında, haritalardan net olarak tesbit edebildiğimiz Tarihi Yarımada'daki söz konusu yeşil alanlar son 25 senelik bir dönemde yapılaşmanın yoğun baskısı altında bu özelliklerini yitirmiş ve yapılanmaya açılmalarına göz yumulmuştur. Bu alanlardan Mokios ile Aspar sarnıçları uzun bir dönem bostan olarak kullanılmışlar, son zamanlarında da pazar yeri olarak hizmet vermişlerdir. Bugün Mokios sarnıcı Fatih Belediyesi tarafından kamu kullanımında değerlendirilmek amacı ile rekreasyon alanı olarak, içine çocuk bahçesi, spor sahaları ve oturma alanları yapılarak değerlendirilmek üzeredir.

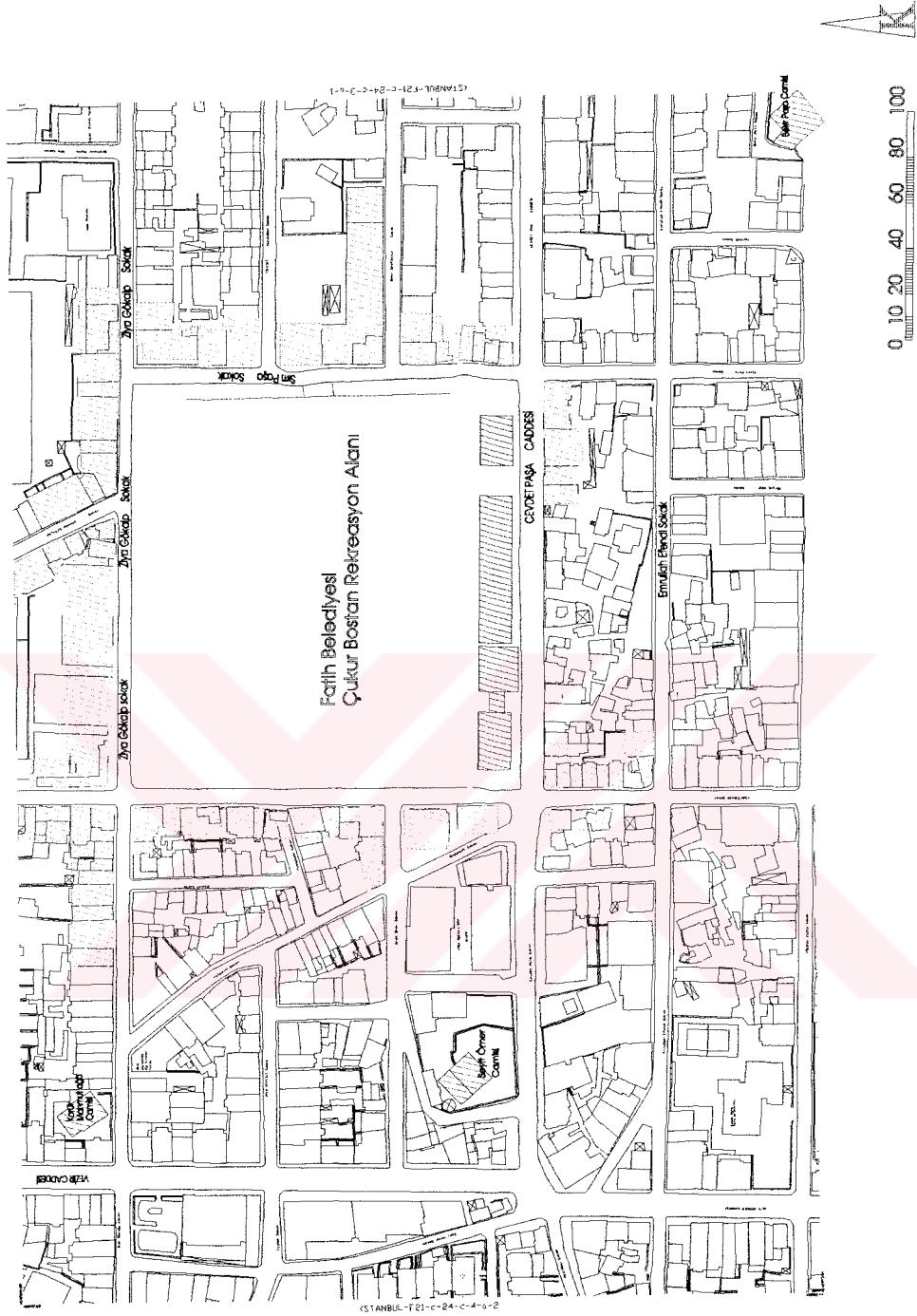
Osmanlı döneminde bir çok Bizans sarnıcının bostan olarak kullanılmaları,bostan alanlarına doğru yerleşmelerin kısmen daha seyrek olması, bu yapıların kent içindeki yeşil alanlar olarak işlev görmelerine imkan sağlamışken bu işlevin devamlılığı günümüzde sürdürülememiştir.

Mokios sarnıcını dört yanından çevreleyen sokakların hemen 5 katlı, bitişik düzende yapılarla çevrelenmiş olması sarnıcın duvarları üzerine eklenen ikinci bir duvar etkisi yapmakta ve yapıyı adeta boğmaktadır. Tüm yakın çevrenin aynı yükseklikte ve yoğunlukta yapılanmış olmasından, bu yapıların arasında sıkışıp kalmış olan sarnıç, raslantı sonucu görülebilmektedir (R.2.9.7).

Yapının doğu kenarına, sarnıca giriş - çıkış sağlamak için yapılan rampaların altı iki katlı bir yapı gibi düzenlenmiş, bu cephe duvarı da yeni yapılan bir istinat duvarı şeklinde beton duvara dönüştürülmüştür. Güney cephesini tamamen kapatacak şekilde iki katlı yapılarla kapatılmış, bu cepheye yine giriş çıkış sağlamak amacıyla 4 katlı bir yapı yerleştirilmiş, böylelikle bütün güney cephesi kapatılmıştır. (R.2.9.8 - R.2.9.9). Tüm sarnıcın zemini sert zemin olarak düzenlenmiş, doğal zemin ve yeşil alana az miktarda yer bırakılmıştır.

Sarnıç içinde oluşturulan bu yeni yapılanmada geri alınabilir malzeme kullanılmadığı için, Mokios sarnıcı artık yapılanmaya açılmış olarak kabul edilebilir (R.2.9.10).





R. 2.9.7 MOKİOS SARNICI (ÇUKURBOSTAN) VAZİYET PLANI





R. 2.9.8 MOKİOS SARNICI VE ÇEVRESİNDEKİ YENİ YAPILANMALAR



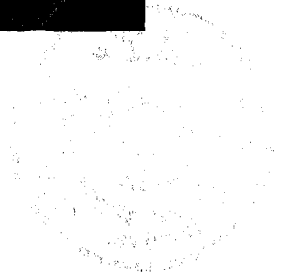
R. 2.9.9 MOKİOS SARNICI İÇİNDEKİ YENİ YAPILANMALAR



R. 2.9.10 MOKİOS SARNICI İÇİNDEKİ YENİ YAPILANMALAR



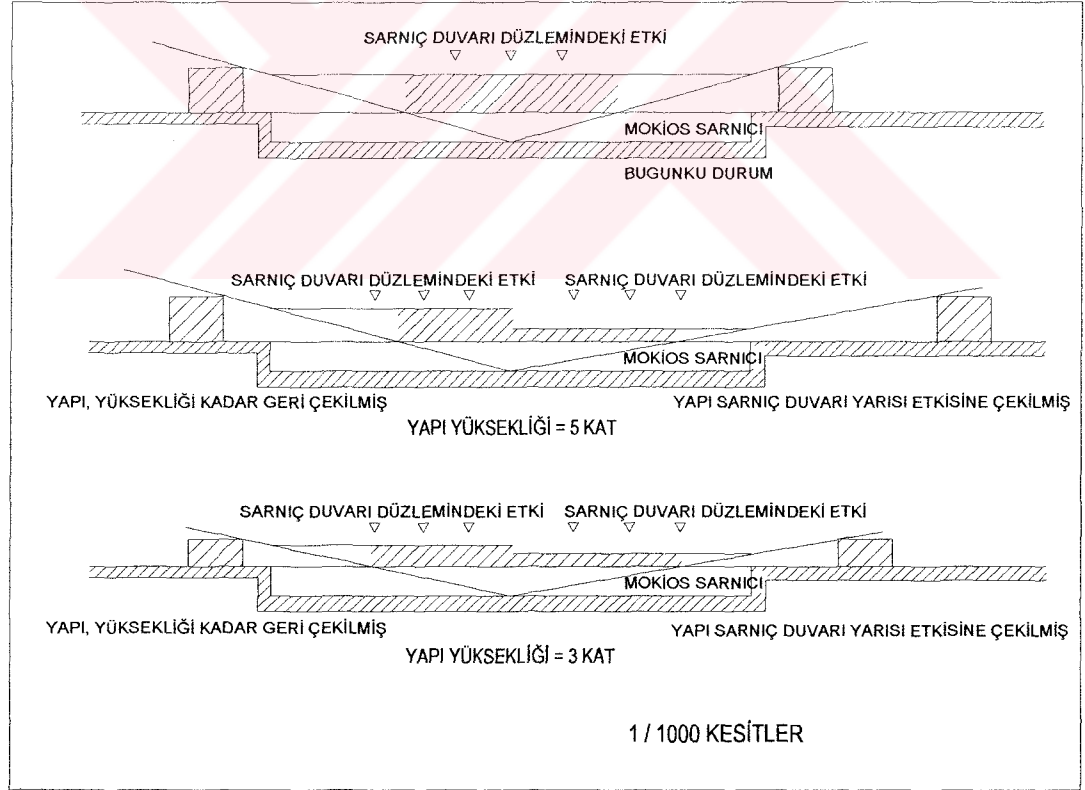
R. 2.9.11. MOKİOS SARNICI İÇİNDEKİ GİRİŞ RAMPASI ALTINDAKİ YENİ YAPILANMALAR



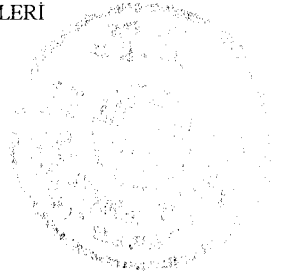
Çevre yapılanması planlanırken bir yaklaşım alanı göz önünde bulundurulması ve bina yükseklikleri ve parsel büyüklükleri sınırlı tutulması, sarnıç yeşil alan merkezi olarak alınarak çevre yapılanmasına kademeli olarak geçilmesi, eserin bugünkü çukur imajı vermesini engelleyecek doğru bir çözüm olurdu (R.2.9.12 - R.2.9.13 - R.2.9.14 - R.2.9.15).

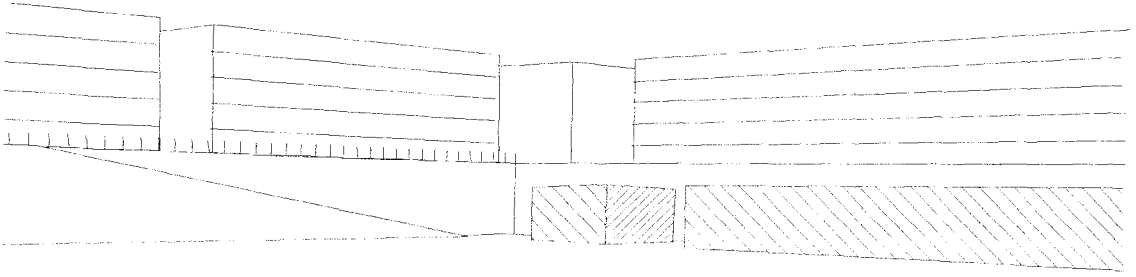
Aspar sarnıcı ise yukarıda da gördüğümüz gibi çeşitli dönemlerde yapılanmaya maruz kalmış, Osmanlı döneminde içine bir mescit yapılmış, son zamanda ise bunun yanına kuran kursu binası eklenmiş ve tüm zemin betonlanmış.

Yenibahçe olarak uzun zaman yeşil doku ve mesire yeri olarak kalan bölge çok yakın bir dönemde, önce karasurları yakınından toplu konut alanı olarak, daha sonra da çeşitli kamu kuruluşlarının, askeri ve idari kurumların büyük boyutlu yapıları ve konutlarla tamamen yapılanmıştır.

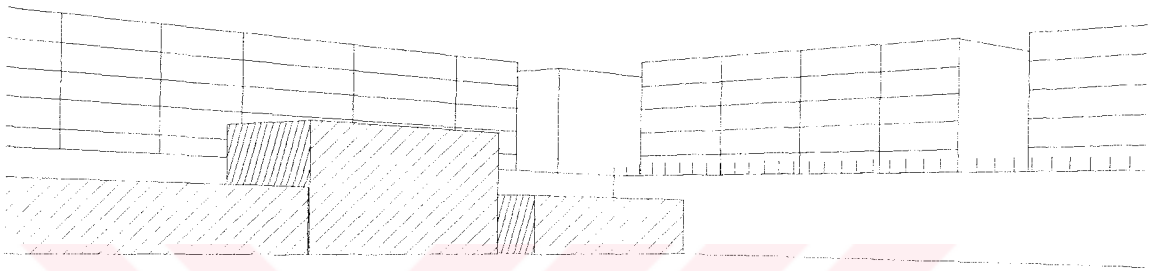


R. 2.9.12. MOKİÖS SARNICI'NDAN ÇEVRE YAPILARIN ALGILANMASI VE YÜKSEKLİK ETKİLERİ

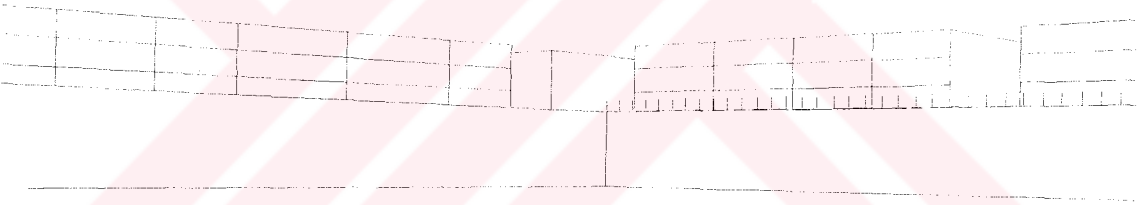




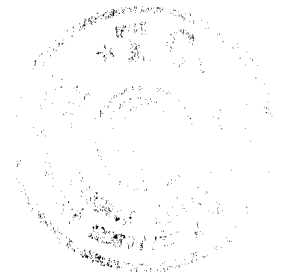
R. 2.9.13 MOKİOS SARNICI GÜNEYDOĞU' DAN BAKIŞ



R. 2.9.14 MOKİOS SARNICI GÜNEYBATI' DAN BAKIŞ

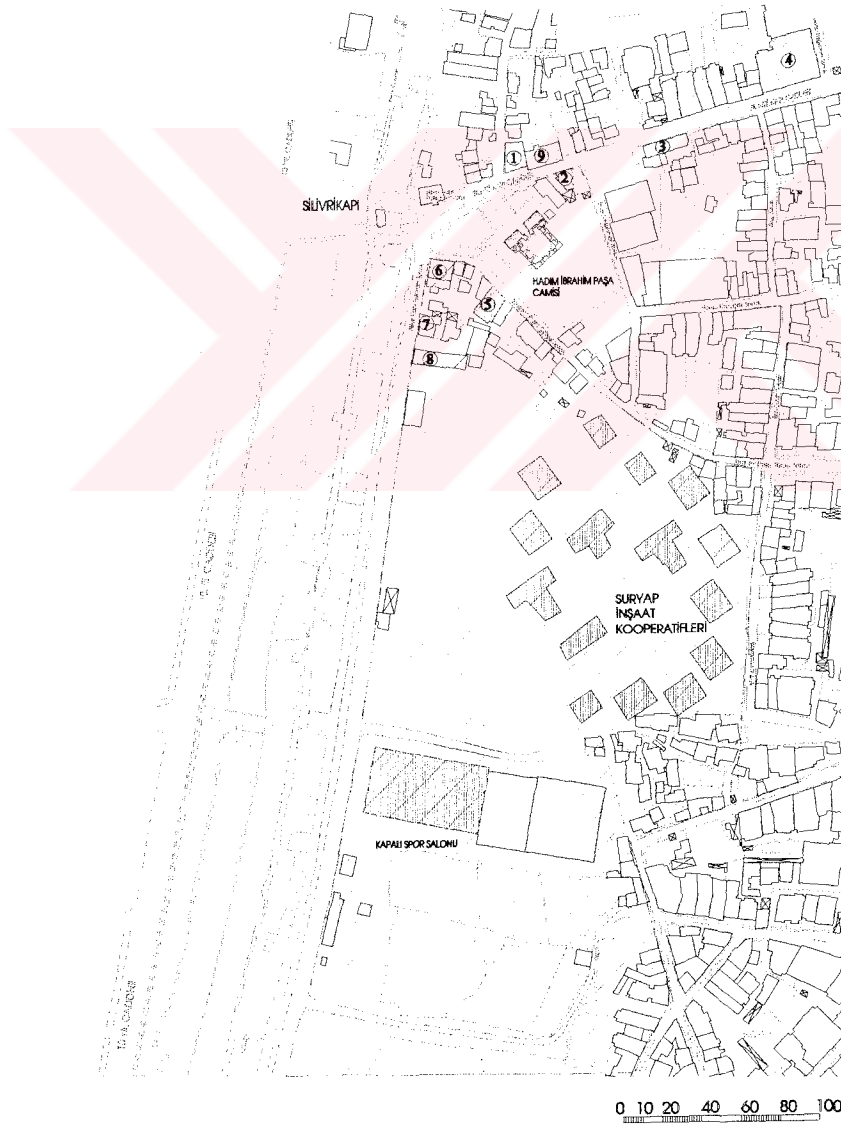


R. 2.9.15 MOKİOS SARNICI GÜNEYBATI' DAN BAKIŞ
(SARNIÇ İÇİNDEKİ YAPILANMA KALDIRILMIŞ VE ÇEVRE YAPILARDA KAT ADETLERİ AZALTIKMIŞ)

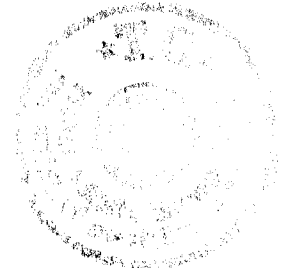


2.9.3.Silivrikapı

Karasurlarının kent içinde kalan bölümünde, Silivrikapı - Yedikule arasında kalan yeşil alan belediye kooperatifinin yaptığı Sur-Yap toplu konutları ile çok yakın bir zamanda yapılandırılmıştır. Söz konusu yapılar karasurlarının hemen arkasında 10 katlı yükseklikleri ile surların algılanmasını olumsuz olarak etkilemekte, sur dışından bakıldığında bu çok önemli vista bölgesinin aykırı ve kuralsız yapılanma biçimine örnek oluşturmaktadır. Yarımada sınırları içinde bu yükseklikte yapılanma, bir - iki örnek hariç, hemen hemen hiçbir yerde yoktur. Konutlar bu özellikleri sayesinde Haliç'in Galata yakasından alınan Yarımada silüetlerinde de görsel etkiye son derece olumsuz katkıda bulunmaktadır (R.2.9.16).



R. 2.9.16 SİLİVRİKAPI SURIÇİ YEŞİL ALAN VAZİYET PLANI

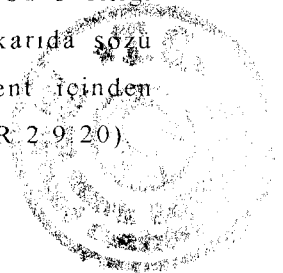


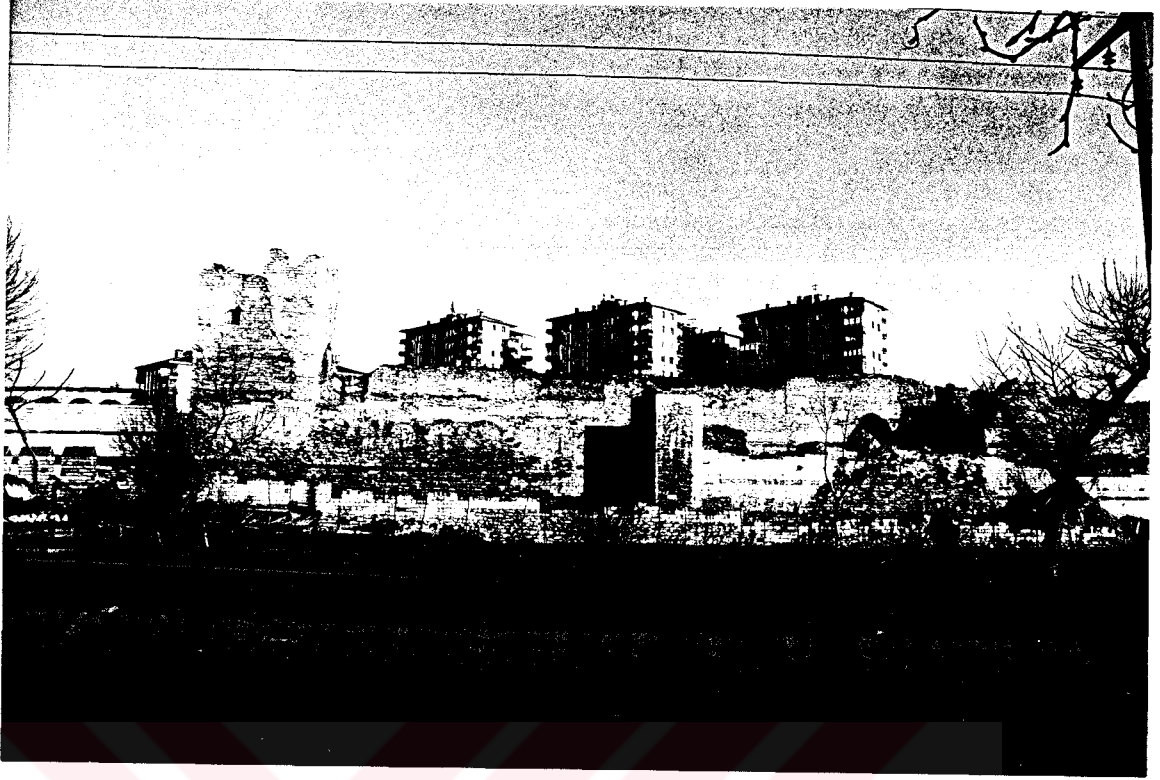


R.2.9.17 SİLİVRİKAPIDAKİ KOOPERATİF YAPILARININ SUR DIŞINDAN ALGILANIŞI

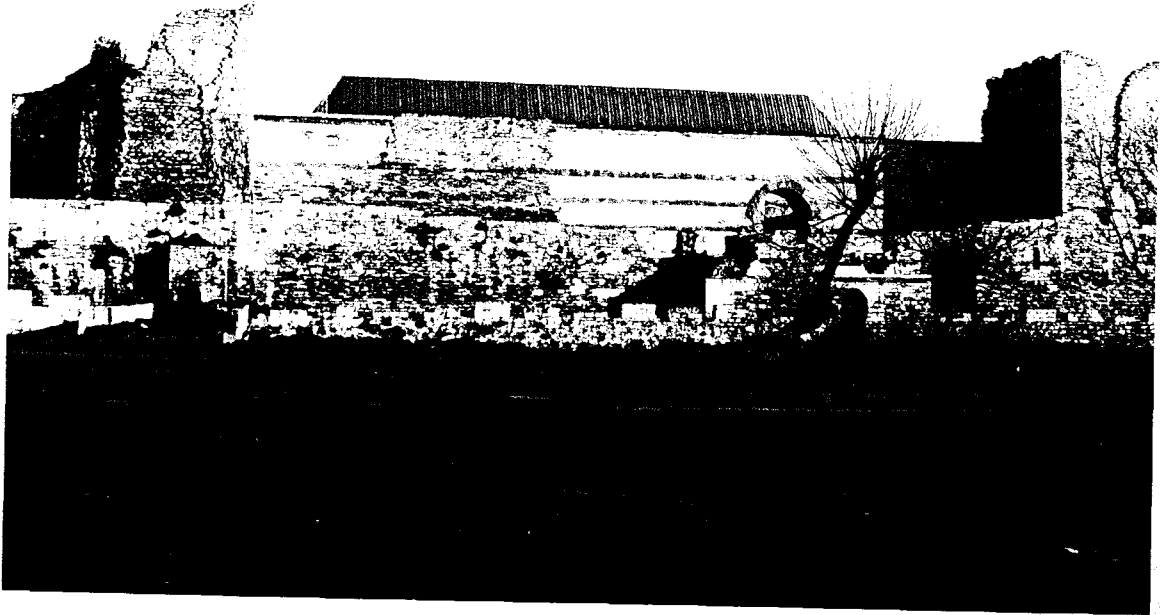
Bu yapıların hemen yanbaşıında, Yedikule yönünde yapımı süren kapalı spor salonu da bu bölgenin ilginç yapılanma biçimleri arasında yeri almaktadır. Söz konusu yapı karasurlarına adeta bitişik bir konumda ve sur beden duvarlarından daha yüksek kütlesi ile hem yeşil alanda yapılanmanın, hem de kentsel vista noktalarının kötü değerlendirilmesinin tipik bir örneği durumundadır (R 68 - R 69 R121- R122 R.2.9.18 R.2.9.19).

Karasurlarının batısında bulunan mezarlıklar ve dış surların hemen önündeki, uzun yıllar bostan olarak kullanılmış yeşil bantlardan oluşan hendekler ile birlikte suriçinde yer alan bu yeşil bölge, eski kent ile yeni yerleşim bölgeleri arasında geçiş bölgesi oluşturacak bir yeşil bant olanağını sunmaktadır. Ancak söz konusu alanın bu özelliği doğu yönünden, yapılan toplu konut uygulaması ile, tam ortasından da yukarıda sözü edilen spor salonu yapısı ile parçalanmış, yeşil alanın bütünlüğü ve kent içinden karasurlarının perspektifteki sürekliliği bozularak, algılanması güçleşmiştir (R.2.9.20)



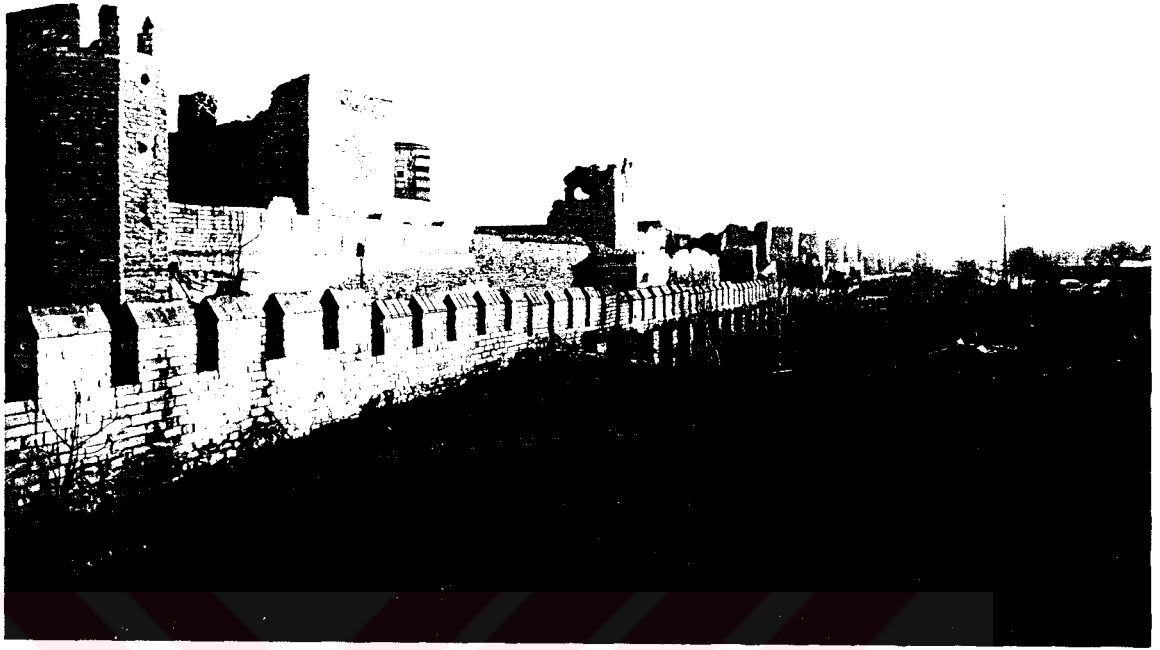


R. 2.9.18 SİLİVRİKAPI'DAKİ KOOPERATİF YAPILARININ SUR DIŞINDAN ALGILANIŞI



R. 2.9.19 SPOR SALONU VE KARASURLARI İLİŞKİSİ (Silivrikapı)





R. 2.9.20 KARASURLARI ÖNÜNDE BOSTAN OLARAK KULLANILAN ALAN

Örnek olarak seçilen bölgenin doğusunda, Mokios sarnıcına kadar olan alanda yer alan yerleşim bölgesinin sokak dokusu halen eski kentin özelliklerini taşımaktadır. Son yılların kent haritaları ile 1855-1863 tarihleri arasında yapılan Stolpe haritasını* karşılaştırdığımızda dokunun, bazı çıkmaz sokakların dışında, hemen hemen aynı kaldığını görmemiz mümkündür. O dönemde daha seyrek ve az katlı olan yapılanma biçimi ise günümüzde daha yüksek ve bitişik nizam bir yapılanma tarzına dönüşmüştür.

Bu yoğunluk artışının baskısı sonucunda hem parsel aralarında yer alan yeşil bölgeler, hem de suriçinde yer alan yeşil alan yapılanmaya maruz kalmıştır. Silivrikapı'dan suriçine girildiğinde sokak dokusu, Hadım İbrahim Paşa Camisi'nin konumu ve bozulmadan kalabilmiş birkaç yapı ile algılanan sur kapısı - eski yerleşme ilişkisi, girişin hemen sağında uzanan Silivrikapı Hisardibi Sokağı'nın yönlendirdiği alandaki bu yanlış yapılanma ile kesilmektedir.

Tarihi Yarımada için yıllar öncesinden yapılmış olması gereken koruma planının eksikliği, diğer suriçi bölgelerinde olduğu gibi, burada da planlı bir uygulama ve buna bağlı yapılanma biçimleri geliştirilmesini önlemiştir.

* Bkz. R. 2.8.11., s.255.

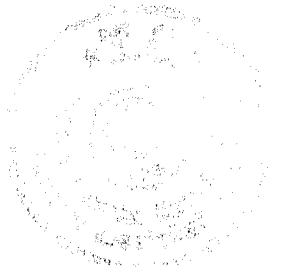


Söz konusu alan, karasurlarının korunmasına yönelik başlatılan çalışmalar içinde, surdışı yeşil bandı ile birlikte suriçinde bir rekreasyon alanı oluşturmaya çok uygun bir noktada olmasına rağmen bu olanak kullanılmamış ve bölge yapılanmaya açılmıştır (R.2.9.21 - R.2.9.22).

Örnek alınan bölgenin güneybatısında son yıllara kadar işlevini sürdüren deri işleme atölyelerinin kaldırılması ile Karasurlarının Altınkapı'dan başlayarak Marmara kıyısına kadar geniş bir perspektifte algılanmasına ve bu alandaki yeşil bandın genişletilmesine olanak sağlamıştır. Bu imkanın olumlu bir şekilde değerlendirilmesi, geçici inşaat adı altında uyumsuz yapılanmalara bu alanda yer verilmemesi eski kentin değerlerinin korunması, Tarihi Yarımada'nın en önemli simgelerinden biri olan kent surlarının artık çok iyi algılanabildiği ender yaklaşım noktalarından biri olması açısından doğru olacaktır.



R. 2.9.21 SİLİVRİKAPI HİSARALTI SOKAK'TAN KOOPERATİF ALANINA YAKLAŞIM





R. 2.9.22 SİLİVRİKAPI SURİÇİNDE KOOPERATİF VE SPOR SALONU



2.10.KIYI ÇİZGİSİ VE LİMANLAR

Bizans döneminde kullanılan belli başlı limanlar, bu limanların daha sonra Osmanlı devrindeki durumları, uğradıkları değişimler, günümüzdeki konumları; ayrıca kıyıların doldurulmasıyla kazanılan alanlar ve bu alanların Tarihi Yarımada üzerindeki etkileri; Eleutorios, Kontoskalion limanları ile Sahil Yolu bandı örnekleriyle bu bölümde incelenmiştir.

Limanların Durumu

PROSPHORANIUS LİMANI

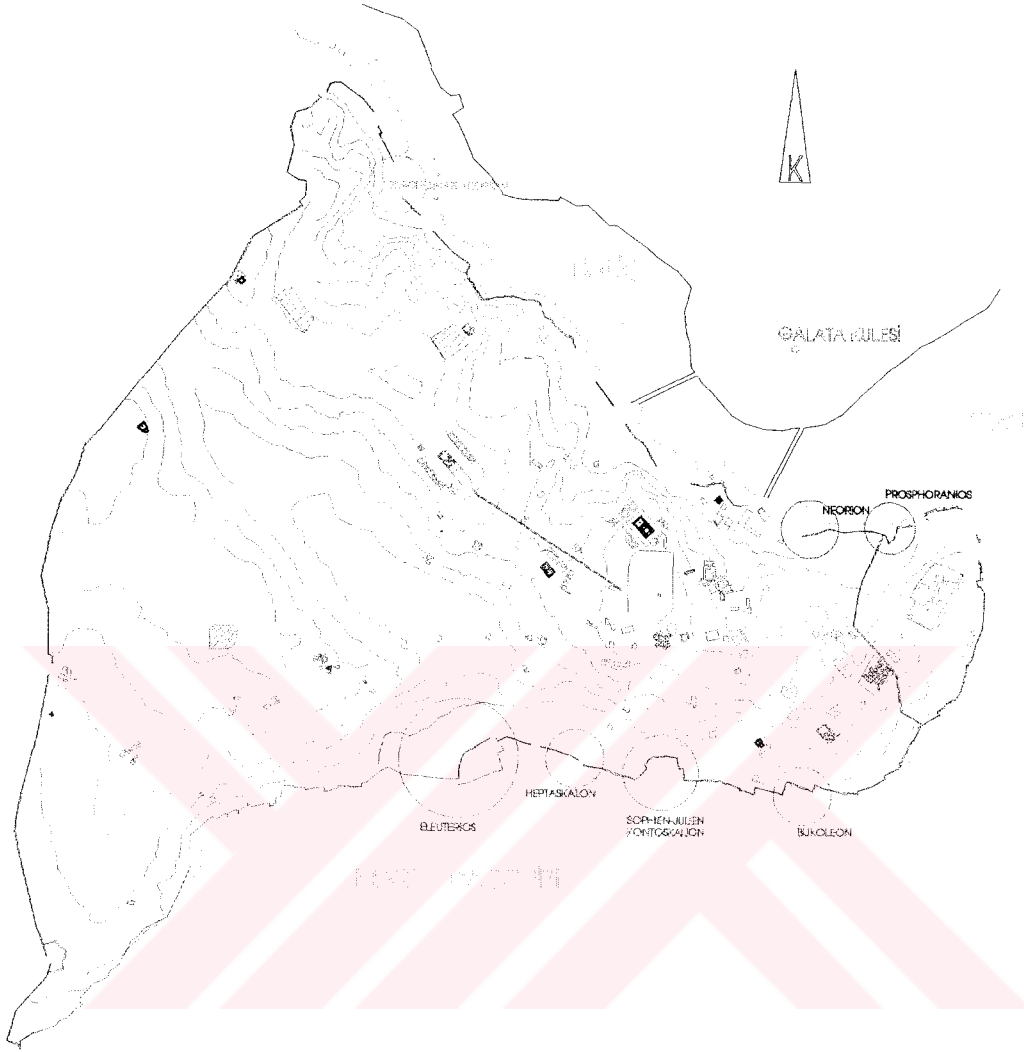
Antik dönemden itibaren kullanılan bir liman. Neorion limanının doğusunda konumlanan ve bir mendirekle çevrili olan limanın girişi Eugenios kulesi ile güçlendirilmiş durumdaydı. Bugünkü tren istasyonunun doğusunda bir yerde aranmalı. 4.yy.ın ilk yarısında bu bölge mendirek ve duvarlarla iyi korunmuş bir durumda ve ticaretin en önemli merkezi olarak dikkat çekiyor. Yörede birçok ambar depolamaya hizmet veriyor (*horrea aleria, horrea Troadensia, horrea Valentiaca* ve *horrea Constantiaca*) (Müller Wiener,1994,s.6). Zemini zamanla çamur kaplanarak kullanılmaz bir hale gelmiş, Eugenios kulesi ise Paleologlar döneminde imparatorun Blacherna sarayından Ayasofya'ya gelişinde iskele görevi yapmıştır. 1457 sonrası liman Topkapı sarayı duvarları içine dahil edilmiştir (Müller Wiener,1977,s.57).

Liman yeri günümüzde Gülhane parkı sınırları içinde kalmış olmalıdır. 1871 yılında yapılan tren yolu hattı ve 1956 yılında yapılan sahil yolu liman bölgesinin üzerinden geçtiği için bu alanda kazı ve tesbit yapmak artık mümkün değildir.

NEORION

6. bölgede yer alan bu liman da antik dönemden beri kullanılan bir limandır. Yenicami nin doğusunda kalıyor. 5/6. yy. da bu limana bağlı birçok depo kente hizmet veriyor. Bu yy. da bölgede birçok yangın çıkıyor ve depolar tahrip oluyor (433, 465, ve 559 yangınları). 7.yy da zemini çamurla dolan liman imparator Leontios tarafından temizletiliyor (695-698) (Müller Wiener,1994,s.6). 10-11 yy.larda limanın kent içindeki önemi, bu civarda Frank, Amalfili, Cenevizli ve

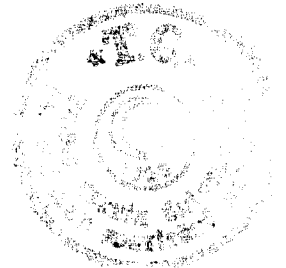




R. 2.10.1 TARİHİ YARIMADA LİMANLAR

Venedikli tüccarlara imtiyaz bölgeleri verilmesinden anlaşılmakta. Kentin ithalat ve ihracatının büyük kısmı bu liman aracılığıyla yapılıyor (MüllerWiener, 1977, s.59).

Bugünkü Sirkeci tren istasyonunun bulunduğu alanda yer almış olan limandan geriye hiçbir iz kalmamıştır. Bölge 1950 li yıllardaki yoğun imar hareketi sırasında geniş çapta yıkımlara hedef olmuş ve dokusu tamamen değişmiş; eski limanın ve surlarının durumu ile ilgili olası ipuçları tamamen yok edilmiştir.



Haliç kıyısında bu iki limandan başka, ticaretin yürütüldüğü, birçok küçük limancık bulunmaktaydı. Pachymeres'in *to en Blachernais neôrion* olarak tanımladığı limanın Blachernai bölgesine yakın bir yerde olması mümkündür. Gyllius 1544-50 arasındaki kenti ziyaretinde Kynegion'un (Balat Kapısı) 150 adım ötesinde deniz surlarında üç adet açıklık bulunduğundan söz etmesi bu olasılığı destekler niteliktedir (Müller-Wiener,1994,s.7). Bugün artık varılmayan, Ayvansaray'da bulunan *Porticus Carienne* diye tanımlanan, imparatorun oradaki kiliseyi ziyaretlerinde iskele olarak kullandığı yapının, bu liman ile ilişkili olabileceği düşünülebilir.

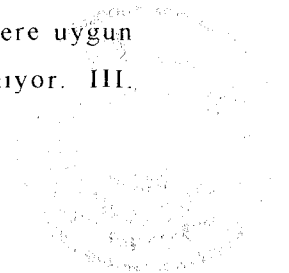
Yarımadanın güney kıyısında bulunan limanlar Konstantin imparatorluğunun yeniden kuruluş dönemine aittirler. Ancak Marmara'nın kuvvetli rüzgarları ve akıntıları nedeniyle pek verimli olarak kullanılamamışlar. Bu kıyıda başlıca 3 büyük kapalı liman Eleutherios-, Heptaskalon-, ve Kontoskalion limanlarıdır. Bunların dışında bazı irili ufaklı limanlar da bu kıyıda yer alıyorlar. Bunlardan biri de Mermer kule yakınındaki, imparatorun Studios kilisesini ziyaretlerinde kullandığı, bugünkü Narlıkapı da yer alan *limên tês Pêgês* "Kaynak Limanı" dır. Bir ara form olanı ise bugünkü Çatladıkapı'da bulunan Bukoleon limanıdır (Müller- Wiener,1994,s.10).

BUKOLEON

Bu limanla ilgili kayıtlar yoğun olarak 10/11. yüzyıllara tarihlense de, limanın imparatorluk sarayına hizmet verdiği düşünüldüğünde, 5/6. yy. dan beri kullanılmış olduğu tahmin edilebilir. Liman adını sahilde 16. yy.a kadar duran, iki sütun üzerinde konumlanmış, bir boğaya saldıran arslan heykelinden almış (*bus kai leon*). Bukoleon limanı uzun yıllar boyunca imparatorluk limanı olarak hizmet veriyor. 1422 de Buondelmonti buradan *portus olim palatii Imperatoris* (birzamanlar imparatorluk sarayı limanı) olarak söz etmektedir. Liman sahil surlarına paralel uzanan bir mendirek ile korunmuş konumdaymış. Yakın zamana kadar bu mendireğin izlerini görmek mümkünken 1950 li yıllarda yapılan sahil yolu bu mendireğin üzerinden geçmiş ve önemli bir belgeyi ortadan kaldırmıştır (Müller Wiener,1994,s.10).

JULIANOS - SOPHIEN - KONTOSKALION

İmparator Julian döneminde (361-363) Marmara kıyısında, eski geleneklere uygun olarak, mevcut bulunan bir koyda, büyük bir liman yapımına başlanıyor. III.



Bölgede bulunan bu limandan 'Notitia'da *portus novus* olarak söz ediliyor. Zosimus ise bu limanı *megistos limên* (büyük liman) olarak tanımlıyor (Müller Wiener,1994,s.8). Burada da Neorion limanında olduğu gibi, kara tarafında üzeri kubbeli bir revak bölümü bulunması, bazı kaynaklarda bu limandan 'Sigma' olarak söz edilmesi nedeniyle, düşünülmelidir. Liman 465 yılında bölgede çıkan büyük bir yangın sonucunda hasara uğruyor. Anastasios döneminde (491-518) zemini yeniden kazılarak ve önüne de bir mendirek eklenerek büyütülüyor. 561 yılında tekrar yanan limanı bu defa Justin II. (565-578) yeniden onarıyor ve tarihten sonra liman, imparatoriçe Sophien'in adıyla anılmaya başlıyor (Müller Wiener,1994,s.8).

6. yy. ın sonlarında artık bir savaş limanı olarak kullanılmaya başlanan limana, bugün kayıp olan bir yazıta göre de 9. yy. da, Theophilos (829-842) döneminde bir tersane ekleniyor, 11. yy. a kadar yoğun bir biçimde kullanılıyor ve bu tarihte artık Kontoskalion olarak da anılmaya başlanıyor (Müller Wiener,1994,s.9).

14. yy. başında bir liman ile ilgili bazı ilave inşaatlardan bahseden kaynaklardan (kesin olarak Kontoskalion olduğu söylenemiyor) büyük taşlardan oluşan bir duvar ve zincir ile kapatılan liman girişi yapıldığını öğreniyoruz. Ancak bu limanın 15. yy. da güney kıyısında kullanılan tek önemli liman olduğunu anlıyoruz. Fetihden sonra liman Fatih Sultan Mehmet tarafından takviye edilerek tersane olarak bir müddet kullanılıyor.

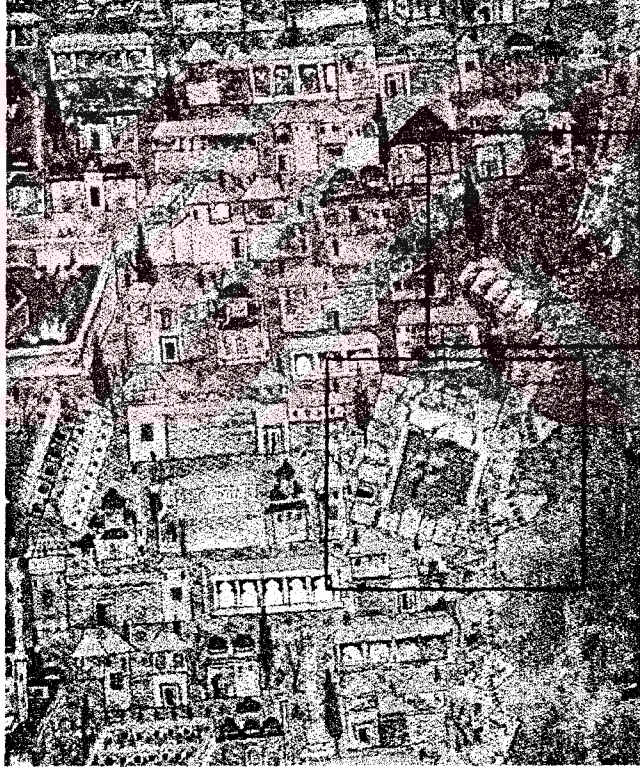
Matrakçı'nın "Beyan-ı Menazil-i Sefer-i 'Irakeyn" eserinde görülen Tarihi Yarımada çiziminde 16. yy. ın ilk yarısında liman zemini henüz dolmamış durumdadır. Liman girişi bir kemer biçiminde ve limanın batısına da kayıkhaneye benzeri bir dizi yapı çizilmiştir (R.2.10.2). 16. yy. da tersanenin Haliç'e taşınması ile artık limanın çöküş dönemi başlıyor. Tersane Sokollu Mehmet Paşa Camisi'nin batı tarafında, Kumkapı' daki eski liman duvarına kadar olan alanda aranmalı. Aslında bu tersanenin oturduğu alanın da bir zamanlar liman zemini olduğunu düşünmek yanlış olmayacaktır (Müller Wiener,1977,s.63).

1748 yılında yapılan Nuruosmaniye Camisi'nden çıkan hafriyat toprağı artık kullanılmayan bu eski limana doldurulmuştur.

Eski limanın günümüzdeki durumunu incelediğimizde Eleuterios limanında olduğu gibi, Julian-Sophien Limanı'nda da halihazırdaki sokak dokusunun limanın eski konumuna referans verdiğini görebiliriz. Limanın ilk zamanlarındaki konumunu

Kumkapı bölgesinde kalan Ördekli Bakkal Sokak, onu doğuya doğru takip eden Arapzade Ahmet Sokak, Kadırğa'daki Kadırğa Liman Caddesi ve bu caddeye doğu ucundan bağlanarak güneye doğru yönelen Küçük Ayasofya Medresesi Sokak belirler niteliktedir (R.2.10.3). Limanın daha sonraki Osmanlı dönemindeki durumunu gösteren rekonstrüksiyon çalışmaları ile karşılaştırıldığında (R.2.10.4) Kadırğa bölgesindeki Kadırğa Meydanı Sokak ve onu takip eden Dönüş Sokak liman zeminini belirleyen sınırı oluşturmaktadır. (R.2.10.3).

Önü mendirekle çevrili olan liman bölümünden günümüze Kumkapı Meydanı etrafındaki yapı adalarında, yapıların arasında ve altında ancak küçük bazı parçalar kalabilmiştir. Bu sur parçaları da yine Ördekli Bakkal ve Arapzade Ahmet sokaklara paralel bir konumda uzanırlar.



R. 2.10.2 16. YY DA KONTOSKALION LIMANI (Matrakçı)

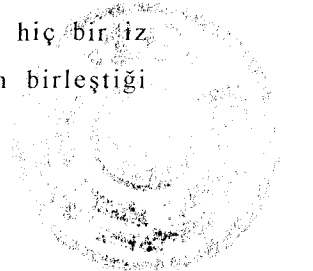


ELEUTHERIOS LİMANI

12.bölgenin doğu kenarında yer alan bu liman 4. yy. a tarihlenmektedir. Adını komşu bölgede bulunan bir anıttan almış olan limanın başlangıçta doğal bir koy olması, bir dere vadisinin sonunda yer almasından dolayı, düşünülebilir (Kuban,1993,s.13). Limanı bu adla P.Gyllius literatüre sokuyor ve bir yanılığının da kurucusu oluyor. Asıl Eleutherios Limanı bir Patria notuna göre Theodosius I döneminde Forum Tauri den çıkan toprakla doldurulmuş olan limandır; ancak yeni araştırmalara göre bu liman biraz daha doğuda aranmalıdır. (Müller Wiener,1994,s.9). Liman 7.yy dan itibaren Mısır'la yürütülen tahıl ticaretinin kesilmesiyle önemini kaybediyor. Çevrede bulunan "Horrea Alexsandrina ve Horrea Thedosiana" bu limanın Mısır' dan ithal edilen tahılın indirilmesinde kullanıldığını ispatlayabilir (Müller Wiener,1977,s.61). Lykos deresinin taşkınları ile zamanla küçülen liman 12.yy. da Frank istilası sırasında yanmış ve tahrip olmuş. 13. yy. ın ikinci yarısında bölgeye yahudiler yerleştirilmiş. 14. yy. da alan artık kara parçası olarak gözüküyor. 16. yy. ın ilk yarısına ait olan Matrakçı'nın "Beyan-ı Menazil-i Sefer-i 'Irakeyn" eserinde görülen Tarihi Yarımada çiziminde liman iç surları, dış surları ve iki kulesi ile net bir biçimde belirtilmiştir. Ancak burada liman zeminin artık yeşil alan olduğunu görmekteyiz (Matrakçı,1976,levha 8b).

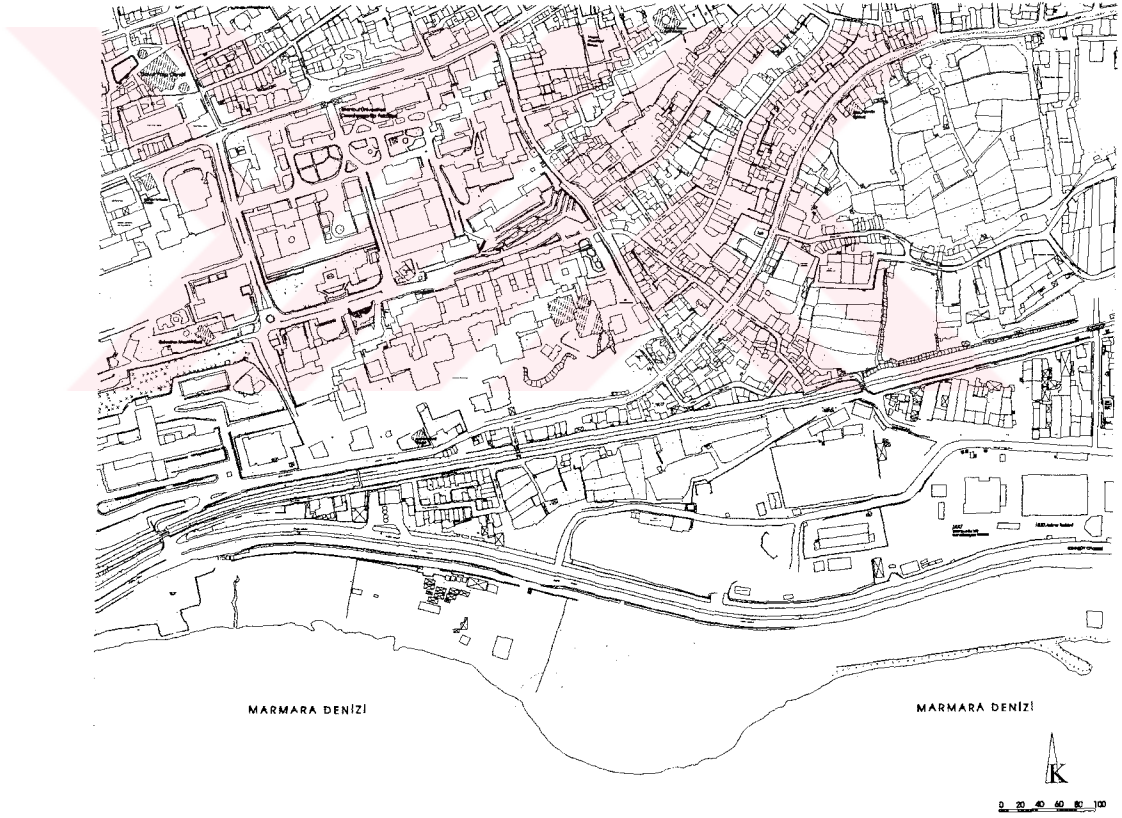
1759/60 yıllarında bölgeye Laleli Camisi'nden çıkan hafriyat toprağı dökülüyor ve Padişah Sultan 3. Mustafa buradan kazanılan alanı rumlara ve ermenilere yerleşmeleri için satıyor. Açıkta kalan Belisarius kulesi de fırın haline getirilerek kullanılıyor. 1871 yılında limandan arta kalan sur duvarları açılan tren yolu hattı ile tahrip ediliyor. Daha sonra yapılan Atatürk Bulvarı ve Sahil yolu ile limanın topografyası tamamen değişmiştir.

Günümüzde eski limandan geriye yapılar arasında parçaları kalan iç sur duvarı kalıntıları ile mendirek hattını belirleyen dış sur duvarından 200-250 mt uzunluğunda bir bölüm sahilyolunun deniz tarafında kalmış durumdadır. Ancak Julian-Sophien limanında olduğu gibi, liman alanı içinde oluşan sokak dokusu eski limanın sınırlarını hala belirler niteliktedir. Atatürk Bulvarı ile Namık Kemal Caddesi arasında, tren hattının güneyinde kalan bölgedeki Albayrak ve Nilayran sokakların takip ettiği hat eski limanın son devirlerindeki konumundaki iç sur duvarlarının izlediği hatla özdeş konumdadır (R.2.10.5). Bu alanda mendirek hattını oluşturan dış sur sırası üzerinden sahilyolu geçtiği için geriye hiç bir iz kalmamıştır.Eleuterios limanının güney-batısında, iç sur ile dış surun birleştiği

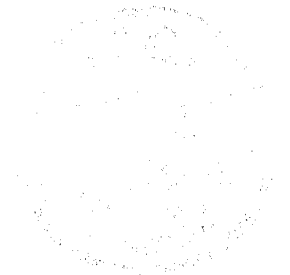


noktada yer alan Kumsal Kapısı yine sahiyolunun altında, iç surlar üzerinde bulunan Bostan Kapısı ise tren hattı ve Atatürk Bulvarı'nın kesiştiği alanda kalmışlardır.

Günümüzde halen mevcut olan sur hattı parçasının, bir zamanlar Davutpaşa Kapısı'nın yer aldığı noktasından başlayarak limanın 8.yy lardaki ilk iç sur sırasını oluşturan hat ise günümüzdeki Samatya Caddesi'nin belirlediği hat ile çakışır gibi görünmektedir. Söz konusu bu sokak ve caddelerin Tarihi Yarımada'nın topografyasına uygun oluştukları, antik limanların da eski geleneklere uygun olarak var olan koyların kullanımı ile yapıldıkları düşünülürse, yarımada'daki özgün dokusu bozulmamış sokakların, buldukları bölgelerin geçmişi ile ilgili ipuçlarını günümüze taşıdıklarını ileri sürmek yanlış olmayacaktır (R.2.10.5).



R. 2.10.5 ELEUTHERİOS LİMANI SINIRI - SOKAK DOKUSU İLİŞKİSİ



HEPTASKALON

Bugün hiçbir izine rastlayamadığımız bu liman Langa ile Kadırğa limanı arasında yer almaktaymış. Sahil surlarının 57. kulesi ile tahrip olmuş olan Tülbentçi Hüsamettin Mescidi civarına, arazinin halen hafif bir çöküntü yapması açısından, konumlandırmak mümkündür.

553 tarihinde Bus ile liman arasında çıkan bir yangında bu limanın adından söz edilmiş. 14. yy. kayıtlarında bu limanın adına yine rastlanıyor. 1348'de Johannes VI. Kantakuzenos burada gemiler imal ettirmiş ve 1351'de limanda temizlik işleri yaptırmıştır.

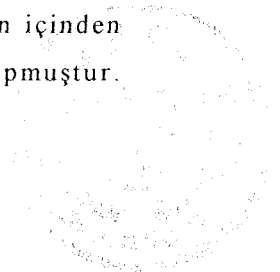
Fetihten sonra liman tamamen ortadan kaybolmuş. Tülbentçi mescidi civarında 1819 yılında çıkan bir yangın sonrasında muhtemel liman yapılarından bazı kalıntılar, kavisli olarak dizili büyük mermer bloklar ortaya çıkmıştır (Müller Wiener,1977,s.62).

Marmara sahilinde yer almış bulunan bir diğer liman ise, yine Bukoleon limanı gibi imparatorluk hizmetinde bulunan, Altın Kapı (Porta Aurea) civarındaki limandır. Bu liman Pege Manastırı'na olan yakınlığından ötürü *limèn tès Pêgês* (Kaynak Limanı) olarak adlandırılmıştır. İmparatorun Studios manastırını ziyaretlerinde kullanması için yapılmış olmalıdır. 14 yy sonlarında Altın Kapı etrafında yapılan surlarla birlikte askeri amaçla da kullanılmıştır (Müller Wiener,1994,s.10).

Tarihi Yarımada'daki antik limanların fetihten sonra önemini kaybetmesi ile bu alanlar inşaatlardan gelen hafriyat artıkları ile doldurularak kentin kara yüzölçümüne katılıyorlar, uzun zaman yeşil alan ve özellikle bostan olarak kente hizmet etmeye devam ediyorlar.

1863 tarihli Stolpe haritasında Eleuterios Limanı'nın sahil kesimi artık yapılanmaya açılmış, fakat kuzey kesimleri yeşil alan olarak kullanılmaktadır. Kontoskalion ve Heptaskalion limanlarının bulunduğu yerlerde henüz bu iki limanın deniz içindeki bazı kalıntıları görülebilmektedir.

Yarımada'nın denizle olan ilişkisi güneyde, Marmara sahilinde ilk olarak 1874 yılında demiryolunun yapımıyla bozulmuş, eski kent denizsurlarının hemen içinden geçen bu yeni ulaşım hattı ile deniz surlarından ve biraz da denizden kopmuştur.



İstanbul'daki imar faaliyetlerinin tanıtımını yapmak üzere hazırlanmış olan İstanbul'un Kitabı'nda yayınlanmış olan fotoğrafta da görüldüğü gibi, tren yolu açıldıktan sonraki yıllarda hat boyunca oluşan yapılanma ve tren yolu deniz - kent ilişkisini birçok noktada güçleştirmektedir.

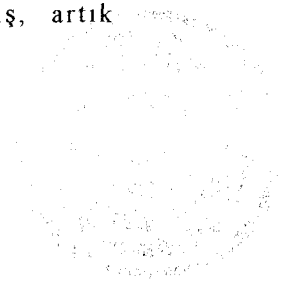
Tarihi Yarımada kıyı çizgisindeki en önemli değişiklik, yarımadanın en fazla tahribata sahne olduğu dönem olan 1950'li yıllarda Sirkeci - Florya Sahilyolu'nun yapımıyla gerçekleşmiştir.

"Bizans'tan bu yana İstanbul'un Marmara'ya bakan sahil kordonu, surlarla ve bunların etrafını saran harap teneke gecekondularla adeta bir kale gibi örülü kalmıştır. Güzel Marmaranın bu sahili, uzun yıllar değil, asırlar boyu İstanbulluya kapanmıştır" (İstanbul'un Kitabı, s. 72).

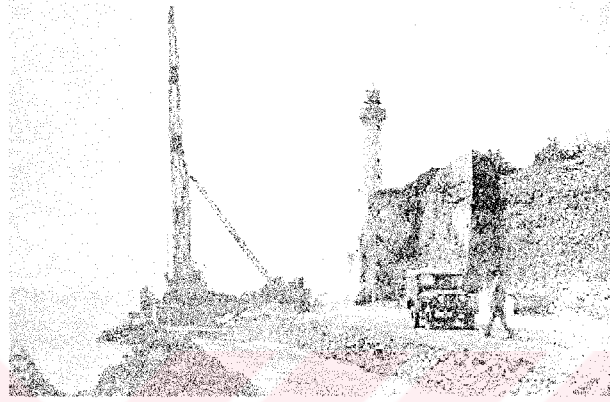


R. 1.10.6 SAHİL YOLUNDAN ÖNCE KENT DENİZ İLİŞKİSİ (İstanbul'un Kitabı)

Yarımada'nın Gülhane Parkı ve Yedikule arasında kalan kısmı işte bu anlayıştan yola çıkılarak 30 m. genişlikte denize doğru doldurularak bugünkü Sahil Yolu'nun yapımına başlanmıştır. Sahilsurları ve denizin akıntısı elvermediği için ancak bu kadar genişletilebilen yolun güzergahı üzerinde bulunan surların "büyük tarihi kıymete haiz" kısımları bir ilim heyeti tarafından incelenerek restore ettirilmesi planlanmıştır. Böylece Yarımada aşılması güç ikinci bir yol ile, daha 1839 yılında Moltke'nin planladığı şekilde, denizden biraz daha uzaklaşmıştır. Kentin deniz yönünden korunması için planlanmış olan sahisurları da doldurularak kotu yükselen sahil şeridinden sonra taban duvarları toprak altında kalmış, artık karasurları görünümünü almışlardır.



Yarımada'nın Sahilyolu ile Marmara Denizi yönünde kıyı çizgisinin değişmesinden sonra benzer çalışmalar son yıllarda da sürdürülmüş, bu defa belki de üç tarafı denizle çevrili ama denize ulaşamayan kentin tekrar deniz ilişkisini sağlamak ve ihtiyaç duyulan rekreasyon alanlarını sağlamak amacıyla, Sahilyolu'nun deniz tarafı birçok noktada tekrar doldurularak kıyı çizgisi biraz daha uzağa taşınmış ve yeşil bantlar oluşturulmaya çalışılmıştır.

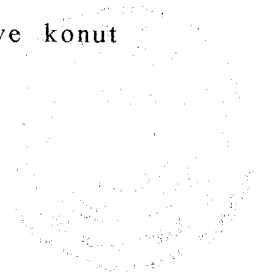


R. 2.10.7 SAHİL YOLU DOLDURMA ÇALIŞMALARI (İstanbul'un Kitabı)

Öneri

Sahilyolu açılmadan önce kent, deniz, sahil surları ilişkisinin etüd edilerek Yarımada Marmara kıyılarının kent içi bağlantılarla, araç önceliksiz kullanımının sağlanması, kısmen de olsa günümüze izleri ulaşmış olan Kadırga, Kumkapı ve Yenikapı gibi antik liman bölgelerinin sağlıklılaştırılarak imajlarının devam ettirmeye çalışılması sahil surlarının ve eski kentin kıyı çizgisinin korunması açısından uygun bir çözüm olurdu. Ancak günümüzde artık bu imkan, önce tren yolu hattının, daha sonra da sahil yolunun yapımıyla ortadan kalkmıştır. Eski liman alanları günümüzde artık yapılarla dolmuş durumda olduklarından, bu alanlarda kazı ve araştırma yaparak kesin sonuçlar elde etme imkanı da ortadan kalkmıştır.

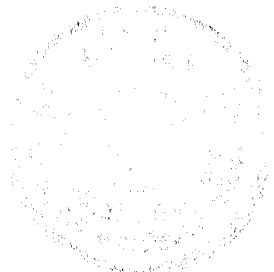
Kumkapı bölgesinde araç trafiğine kapatılmış meydan ve çevre sokaklar, bunların üzerinde yer alan balık lokantaları ile liman yaşantısı bir miktar devam eder niteliktedir. Kadırga ve ona bağlı Cinci Meydanı çevresi yapılaşma ve konut



ağırlıklı fonksiyonu nedeniyle, bu alanda eskiden bir liman bulunduğunu anımsatmaktan uzak bir görüntüdedir. Özellikle Cinci Meydanı'na son yıllarda kondurulmuş olan otopark ve onu çevreleyen duvarlar nedeniyle, daha önce boş bir alan olan bu meydanda da bu olanak ortadan kalkmıştır.

Bu bölgelerde halihazır yol dokusu limanların rekonstrüksiyon denemeleri ile karşılaştırıldığında, büyük ölçüde onların özgün sınırları ile çakışır şekilde biçimlenmiş oldukları görülmektedir (R.2.10.3 ve R.2.10.5). Eski limanın kapladığı alanın vurgulanması açısından, bu sokakların zemin kaplamalarının diğerlerinden farklı bir dokuda döşenmesi düşünülebilir. Bölgenin özgün durumunun rekonstrüksiyon çizimleri ile ifade edildiği, tanıtıcı ve yönlendirici panolarla desteklenen böyle bir uygulama ile eski limanların konumunun günümüz insanlarına hatırlatılması ve bölgeyi gezen turistlere çevrenin daha rahat algılatılması bakımından doğru bir çözüm olabilir.

Cinci Meydanı üzerinde yer alan otoparkın kaldırılması, bu alanın çevresinde yer alan özgün yapılardan dolayı, ilgi çeken bir turistik bölge olduğu ve bu açıdan daha farklı değerlendirilmeye uygun olduğu düşünülürse, doğru bir çözüm olacaktır. Bölgede yerleşmeye başlamış olan konaklama fonksiyonuna bağlı olarak, bu alan pansiyon ve otel yapıları ile bağlantılı, dışarıya da hizmet veren açık kahvehane ve lokanta işletmeleri ile değerlendirilebilir. Bölgenin etrafı rahatsız eden bir tarza dönüşmemesi için bu işletmeler pansiyon ve otel mutfakları ile bağlantılı olarak hizmet verebilirler. Meydan araç girişi yasaklanarak, yayalaştırılabilir ve söz konusu işletmelerden geriye kalan alan rekreasyon alanı olarak kullanılabilir. Burada yine bilgilendirici panolar yardımıyla eski limanın durumu, geçirdiği evreler bölgeye gelen kişilere anlatılabilir (R.2.10.3).



2.10. SİLÜETLER

Bu bölümde Tarihi Yarımada'nın silüetini belirleyen değerlerin yarımada içinden algılanma biçimleri ve kentsel referans noktalarının silüet üzerindeki etkileri, bunların algılanmasını olumsuz açıdan etkileyen faktörler incelenmiştir.

Tarihi Yarımada 'nın topografik yapısı ve 7 Tepe

Tarihi Yarımada'nın silüetini etkileyen en önemli faktörlerden biri şüphesiz yarımada'nın topografik yapısıdır. Yarımada'nın topografyasını Güney-Doğu, Kuzey-Batı yönlerine doğru uzanan iki ana sırt belirler. Bunlardan "Kuzey Sırtı" olarak tanımlananı, yarımada'nın üst sınırını teşkil eden Haliç'i takip eder. Bu anasırttan Haliç yönüne uzanan birçok yan sırtlar dik yamaçlar teşkil edecek şekilde uzanırlar (Darkot,1966,s.1137).

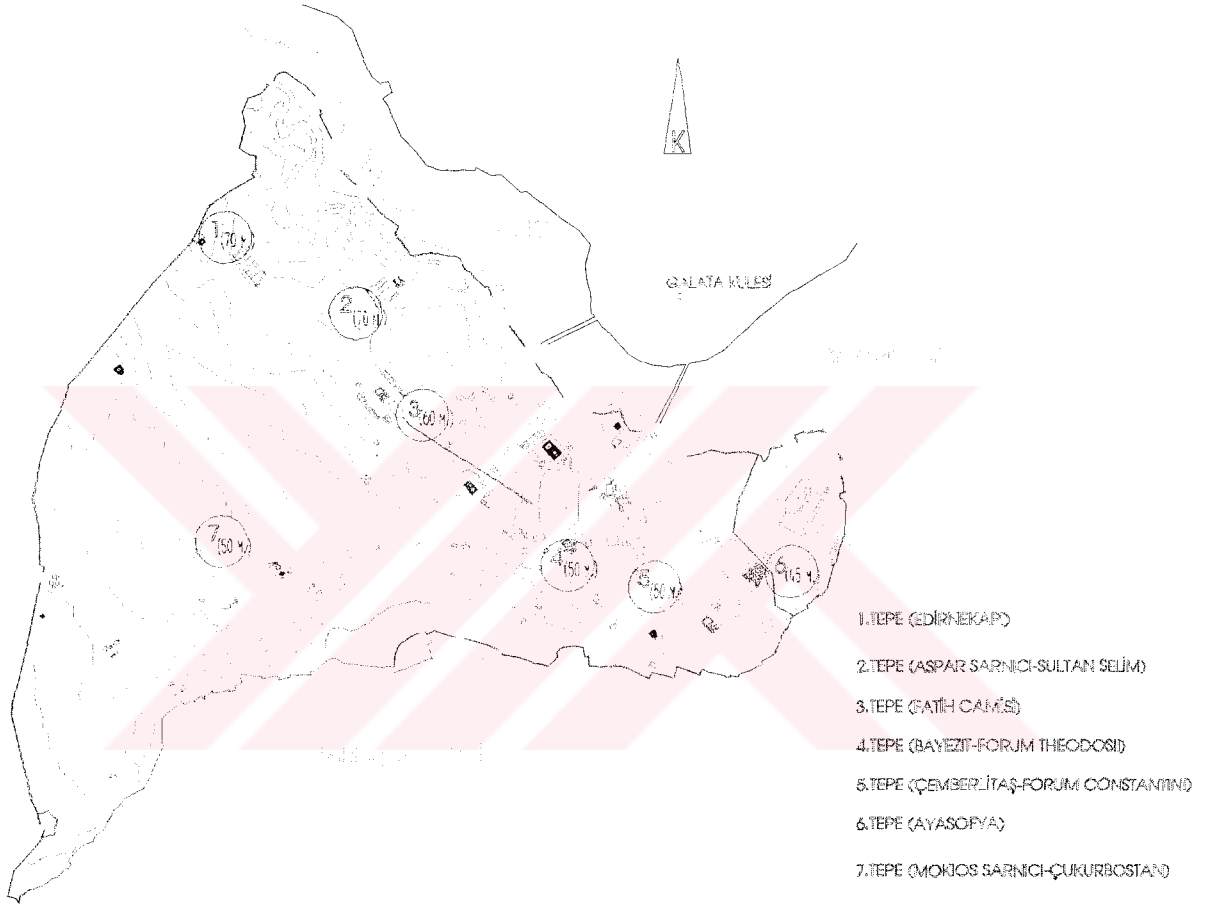
Kuzey anasırtı Sarayburnu-Ahırkapı arasından başlayarak Güney-Doğudan, Kuzey-Batıya doğru yükselerek devam eder. Başlangıç noktası olan Topkapı Sarayı zemininde 45 m. olan sırt yüksekliği daha sonra 33 m. ye düşen bir bel ile ana sırttan ayrılır. Buradan Bayezıt yönüne doğru uzanarak bu noktada 60 m. ye çıkar ve ikinci tepmeyi teşkil eder. Fatih Camisi'nin bulunduğu üçüncü tepeye doğru ilerleyen Kuzey ana sırtı, ikinci ve üçüncü tepeler arasında 42 m. ye kadar düşer. Üçüncü tepeden sonra yükselmesine devam ederek Çarşamba yöresinde 72 m. ye, daha sonra Edirnekapı surlarında ise 74 m. ye ulaşır (Darkot,1966,s.1137-1138).

İkinci ana sırtı Kuzey ana sırtından bir vadi ayırır. Bu vadi Eyüp sırtları gerisinden başlayarak surların içine girer, Güney-Doğu yönünde ilerleyerek Aksaray civarında Marmara Denizi ile birleşerek son bulur. Eski dönemlerde içinde Lykos deresinin aktığı bu vadinin yüksekliği kara surlarında 40 m. yi bulur. Vadinin Marmara Denizi tarafında, yarımada'nın topografyasını belirleyen ikinci anasırt yer alır. Bu sırt Marmara kıyılarından yumuşak bir yükselişle Kuzey-Batı yönüne ilerler ve surlarda 69 m. ye ulaşır (Darkot,1966,s.1137-1138).

Şehrin yedi tepesi ise işte bu iki ana sırt üzerinde birbirinden kesin hatlarla ayrılmamış bir şekilde, altısı Kuzey anasırtı, yedincisi ise Güney anasırtında olmak üzere yer alırlar (R.2.11.1).

Bu yedi tepe Yarımada'nın batı ucundan doğuya doğru sırasıyla ; üzerinde Ayasofya Camisi⁶ bulunan Akropolis, üzerinde Forum Constantini bulunan Çemberlitaş⁵, üzerinde Bizans döneminde Forum Theodosii, Nymphaeum bulunan bugünkü Bayezıt⁴, yine

Bizans döneminde Aya Apostoli kilisesini barındırmış olan Fatih³, üzerinde Aspar Sarnıcı bulunan Sultan Selim², bugün Edirnekapı¹'nin bulunduğu eski Harisios kapısı ve nihayet Lykos vadisinin Güney tarafında kalan Ayios Mokios sarnıcının bulunduğu Çukurbostan⁷'dir(R.2.11.1).



R. 2.11.1 YEDİ TEPE

1. Tepe

Üzerinde Edirnekapı Camisi, Hagios Demetrios, Hagios Georgios, Kariye Camişi, Edirnekapı Kara Surları, Aetios Sarnıcı (Çukurbostan), Kasım Ağa Mescidi (İpek Bodrumu), Kefeli Mescidi, Dragman Hamamı, gibi anıtların bulunduğu tepedir.

Siluet

1.tepenin siluet üzerindeki etkisi diğerleri kadar etkili değildir. Tepe gerek Haliç'ten, gerekse Marmara yönünden algılanması zor bir konumdur. Kente karasurları yönünden yaklaşımda ise surların önünde, çevre yolları etrafında oluşan yapılanma ve çevre yollarının konumundan dolayı 1.tepenin algılanması güçtür. Ancak güneydeki Sahil Yolundan Haliç'e doğru, Karasurları boyunca uzanan Silivrikapı ve Savaklar Caddesi üzerinde ilerlendiğinde, Edirnekapı Mihrimah Camisi'nin karasurlarına yakın olan konumuyla algılanabilmektedir.

1. tepenin kuzeyinde, Haliç'in Ayvansaray bölgesinde yer alan, üzerinde Tekfur sarayının bulunduğu tepecik de siluet açısından oldukça etkili bir konumdur. Haliçin Beyoğlu sahilinden bakıldığında söz konusu tepecik üzerindeki Tekfur sarayı, karasurlarının haliçe birleştiği nokta, birkaç uyumsuz yapı dışında, bu tepe üzerindeki yapıların oluşturduğu doku yarımadaının silüetine olumlu katkı yapmaktadır (R.2.11.2)



R. 2.11.2 HALIÇ'İN KUZEY YAKASINDAN 1.TEPE YÖNÜNE BAKIŞ

2. Tepe

Aspar Sarnıcı, Sultan Selim Camisi, Lokmacı Dede Tekkesi Mescidi, Kadıasker Mustafa Medresesi, Beyceğiz Mescidi, Papazzade Medresesi, Debbağzade Medresesi, Rum Erkek Lisesi bu tepe üzerinde yer alırlar. Tepeyi teşkil eden 60 mt kotu Sultan Selim Camisi ve Aspar sarnıcının hemen güney-batısında yer alır. Siluetin en önemli yapısı olan Sultan Selim Camisi ise 40 mt kotunda haliçe uzanan bir platformda yerleşmiştir.

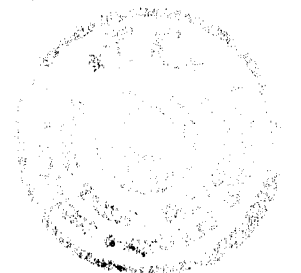


Siluet

Sultan Selim Camisinin kuzey batısında silueti bozan İsmail Ağa Kuran Kursu yapısı Galata yönünden bakıldığında (A Bakış noktası) üstten 3, Halıcıoğlu yönünden bakıldığında ise (A¹ Bakış noktası) arazi yapısından dolayı 4 kat fazla görünüyor. Söz konusu Kuran Kursu yapısı, 8 kat adediyle, Sultan Selim camisi civarında oluşmuş ve aslında Yarımada'nın siluetini belirleyen tepelerden biri olan bu bölge için fazla olan 5-6 katlı yapı dokusundan da fazla bir kat adedine sahiptir(R.2.11.3). Bu yapının kuzeybatısında konumlanmış olan İstanbul İmam Hatip Lisesi binası da taban alanı büyüklüğü ve yüksekliği ile bu bölgenin silueti olumsuz yönde etkileyen yapıları arasında yer almaktadır (R.2.11.5.).

Yukarıda belirtilen kuran kursu yapısı ile cami arasında, çevre dokusu ile uyumlu gibi görünen, fakat oldukça büyük kütleli bir yapı olan Kız Meslek Lisesi binası yer alıyor. Bu yapı Cumhuriyet dönemi yapılarından ve Sultan Selim Camisi ile aynı platformda, cami ile nerdeyse aynı parseldeymiş gibi, ona çok yakın yerleşmiştir (R.2.11.5).

Sultan Selim Camisi'nin oturduğu platformun hemen önünden, caminin istinat duvarlarının önündeki sokaktan Haliç'e doğru birçok yapının gabarisi yüksek tutulmuştur. Söz konusu binalar hem camiden bakıldığında, hem de Haliç yönünden bakıldığında silueti olumsuz etkiliyorlar ve 2. tepe ile Haliç arasında duvar gibi etki yapıyorlar. Halbuki bu bölgenin yapı dokusu dar parsellerden ve 2-3 katlı yapılardan oluşuyor. Bu yapılar küçük parsellerin birleşmesi ile oluştukları için dokuya tamamen aykırı konumdalar. Rum Erkek Lisesinin kuzey batısında yine büyük ve uyumsuz bir kütle çevre yapılanmasının üzerindeki kat adedi ile silueti etkiliyor. Rum Erkek Lisesi arkasında silueti bozmaya aday yeni yapıların yapımına devam edildiği görülmektedir (R.2.11.4). Sultan Selim ve Fatih Camileri arasındaki arka plandaki sırtta oluşan yapılanmada görülen boyutlarıyla uyumsuz yapılar bulunmakta (R.2.11.6) (R.2.11.7) (R.2.11.5.).



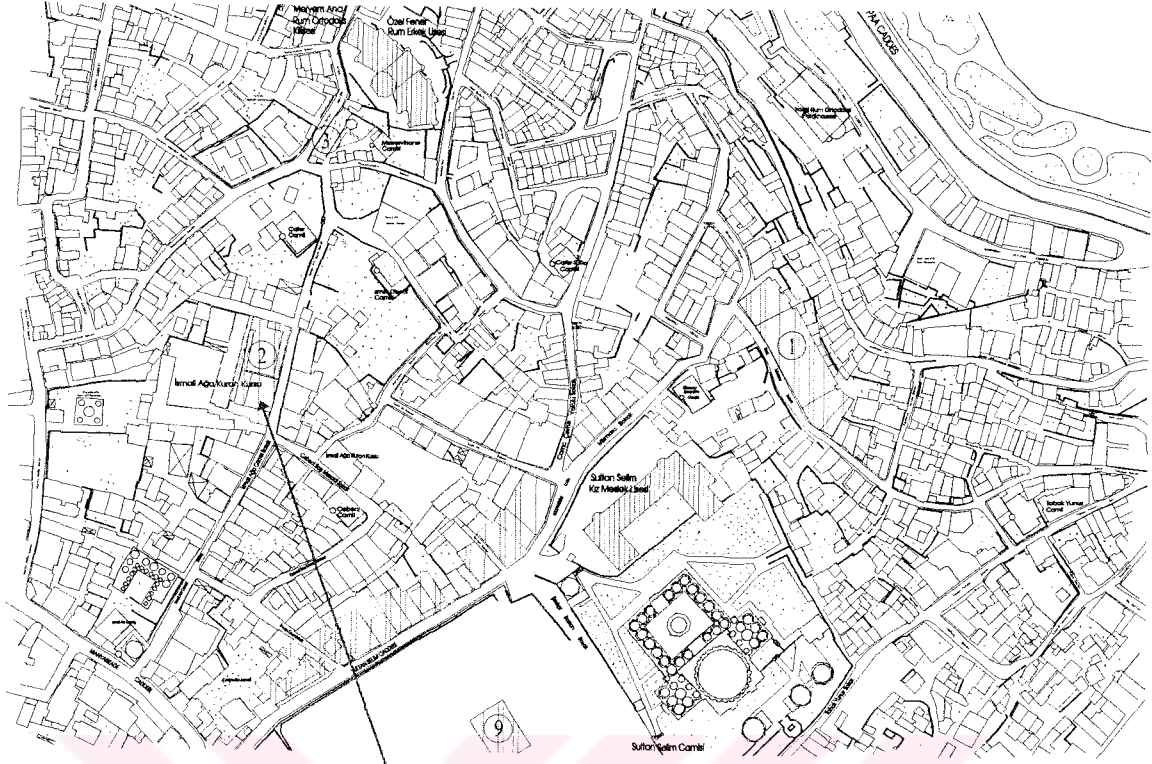


R. 2.11.3 İSMAIL AĞA
KURAN KURSU



R. 2.11.4 RUM ERKEK LİSESİ ARKASI - YENİ YAPILANMA





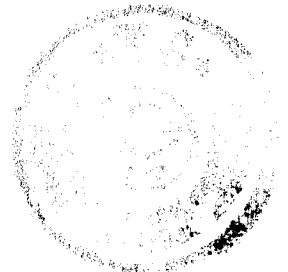
R. 2.11.5 2.TEPE VAZİYET PLANI

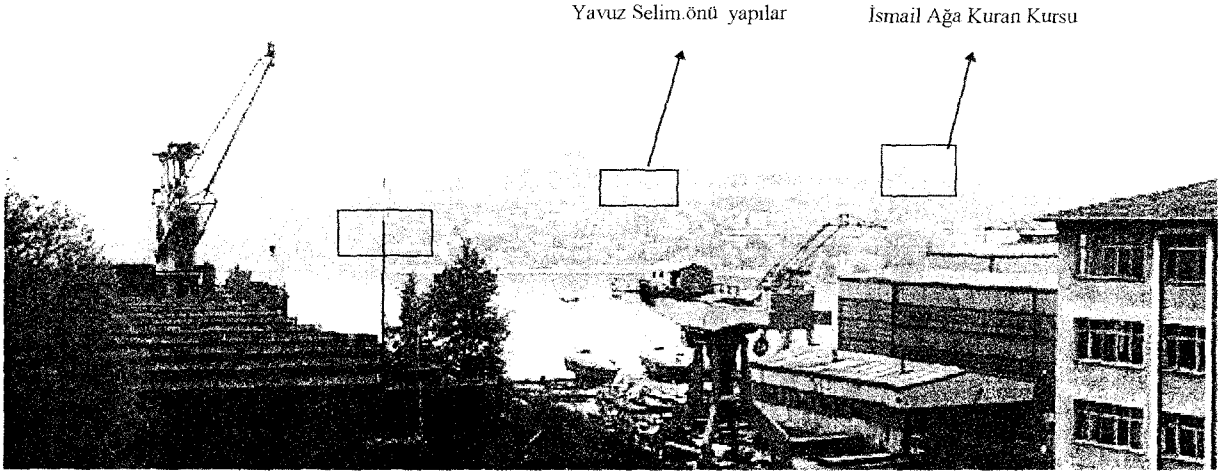
İsmail Ağa Kuran Kursu

İmam Hatip Lisesi



R. 2.11.6 2.TEPE SİLÜETİNİ BOZAN YAPILAR





R. 2.11.7 2.TEPE SİLÜETİNİ BOZAN YAPILAR

3. Tepe

Kirmastı Mescidi ve Sarnıcı, Abdurrahman Medresesi ve Abdulhalim Medresesi, Fatih Camisi ve Külliyesi, Kadıçesme Medresesi, Kıbrısı Abdullah Efendi Medresesi, Yeni Hamam, Zeyrek Kilise Camisi (Pantokrator) ve Zembilli Ali Efendi Medresesi, Sinan Ağa Mescidi ve Damat Efendi Medresesi, bu bölgenin üzerindeki yapılardır. Bozdoğan Kemeru bu tepeyi 4. tepeye bağlayan ve silüette etkisi olan önemli bir yapıdır.

Siluet

A¹

Fatih camisinden kuzeye doğru yamacın ortalarında 8 katlı konut yapısı oluşmuş yapı dokusunun içinde uyumsuz bir biçimde silüeti bozan öğelerden biri olarak dikkat çekiyor (R.2.11.8).

Sahilde Tekel Fabrikası ve yanındaki yapılar 5 katlı yükseklikleri ve yataydaki büyük kütleleri ile silüetin uyumsuz yapılanmalarından. Bu yapılar Dalan dönemi yıkımlarında önlerindeki yapıların kaldırılması ile Haliç'e cephe verir duruma gelmelerinden ve planlandıkları zaman silüet içinde böyle bir konuma gelebilecekleri düşünülmediğinden silüet içinde hemen göze çarpan yapılar halini almışlardır (R.2.11.9) (R.2.11.10) (R.2.11.8).

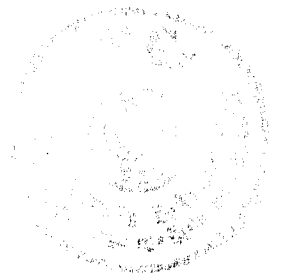
Tepenin doğu yamacına doğru yapılanma yine olması gerektiğinden daha yüksek biçimlenmiş, bu noktada Pantokrator silüet içinde yüksekliği ve kütle biçimlenişi ile bölgenin silüetine olumlu katkıda bulunan yapıdır.

Pantokrator kuzeyinde, Haliç kıyısında, bulvarın kenarındaki Tekel binası, hemen yanında yer alan Merkez Bankası binası ve diğer ofis binaları 6 katlı yükseklikleri ve taban alanlarının büyüklüğü ile uyumsuz ve rahatsız edici yapılar olarak hemen göze batıyorlar (R.2.11.11 - R.2.11.12 - R.2.11.13) (R.2.11.8).

Atatürk Bulvarı Valens Kemerine doğru yönlendirici bir etki yapıyor ve adeta 3.tepe ile 4.tepenin ayırımını vurguluyor gibi konumlanmış. Bu bulvarın doğu yanında Manifaturacılar çarşısı, batı yanında ise kütlesi yatayda ve düşeyde çok büyük olan SSK blokları yer almakta. Manifaturacılar Çarşısı parçalı kütlesi ve SSK bloklarına göre daha az olan gabarisi ile daha az rahatsız edici bir şekilde algılanmaktadır. Valens kemerinin ardında Belediye Sarayı yüksek noktada, büyük kütlesi ile bölgenin uyumsuz yapılarından. Bunu Kasımpaşa'dan alınan silüet ile, Süleymaniye karşısından alınan karşılaştırdığımızda iyi görüyoruz. Süleymaniye karşısından Valens Kemerinin arkasında yüksek bir yapı olmadığı için çok iyi algılanıyor (R.2.11.14 - R.2.11.15).



R. 2.11.8 TEKEL YAPILARI VAZİYET PLANI



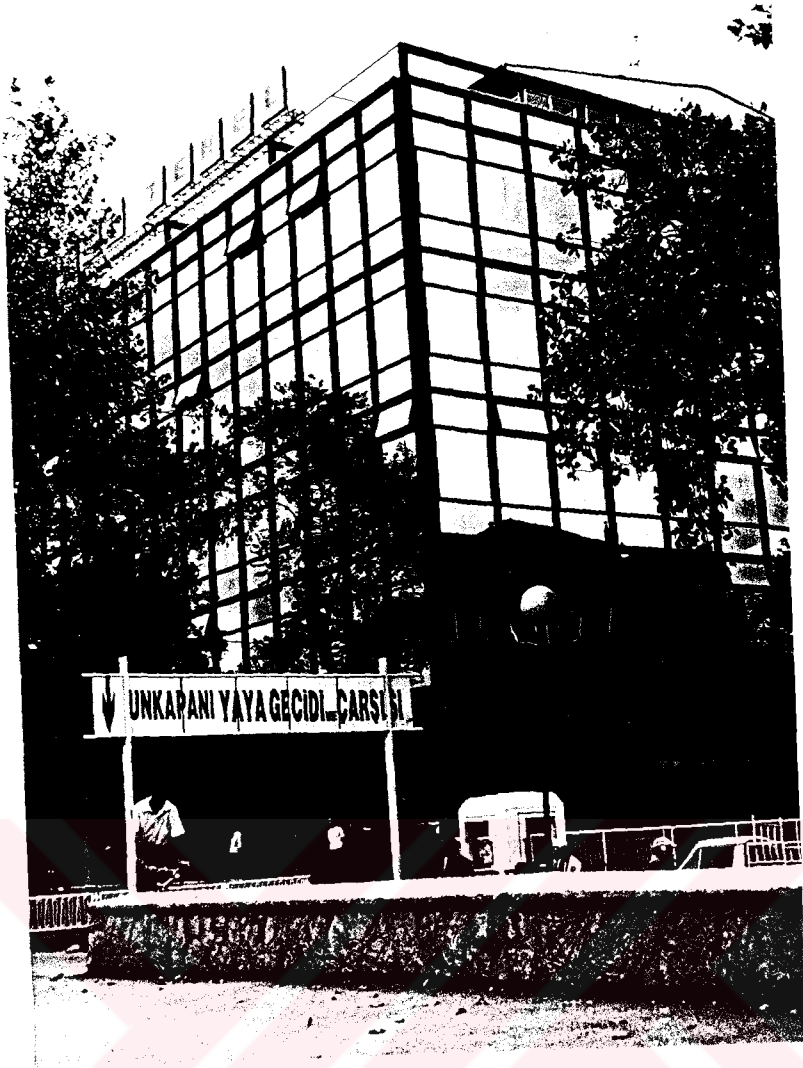


R.2.11.9 TEKEL BİNALARI ATATÜRK KÖPRÜSÜNDEN GÖRÜNÜM



R.2.11.10 TEKEL BİNASI HALIÇ KIYISINDAN GÖRÜNÜM

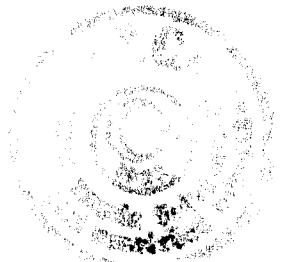


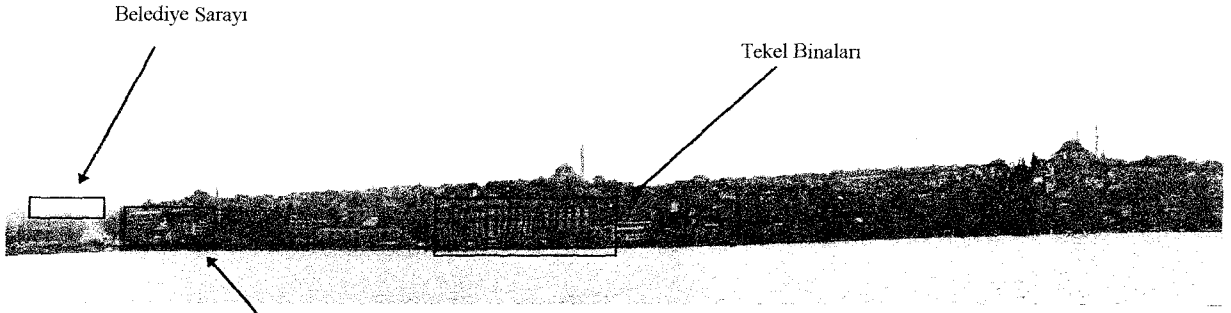


R.2.11.11 UNKAPANI TEKEL MÜDÜRLÜK BİNASI

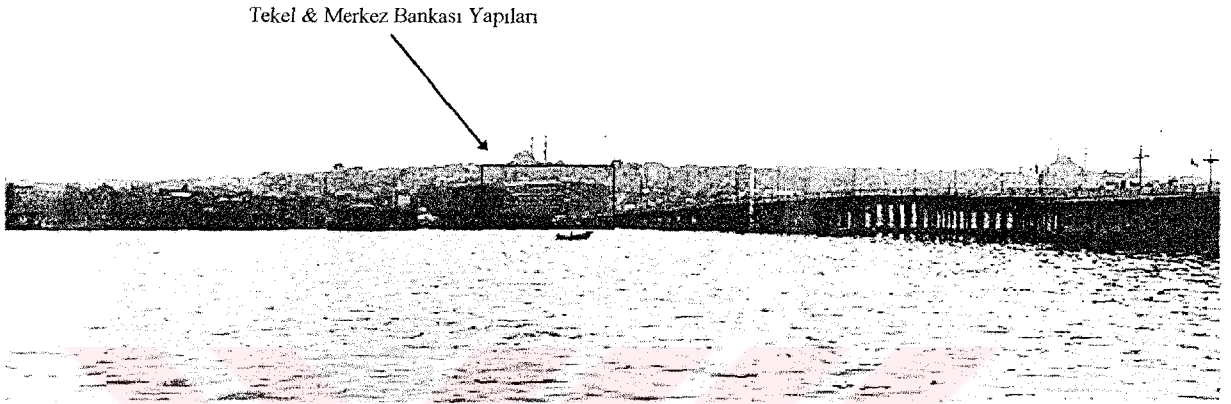


R.2.11.12 UNKAPANI MERKEZ BANKASI BİNASI

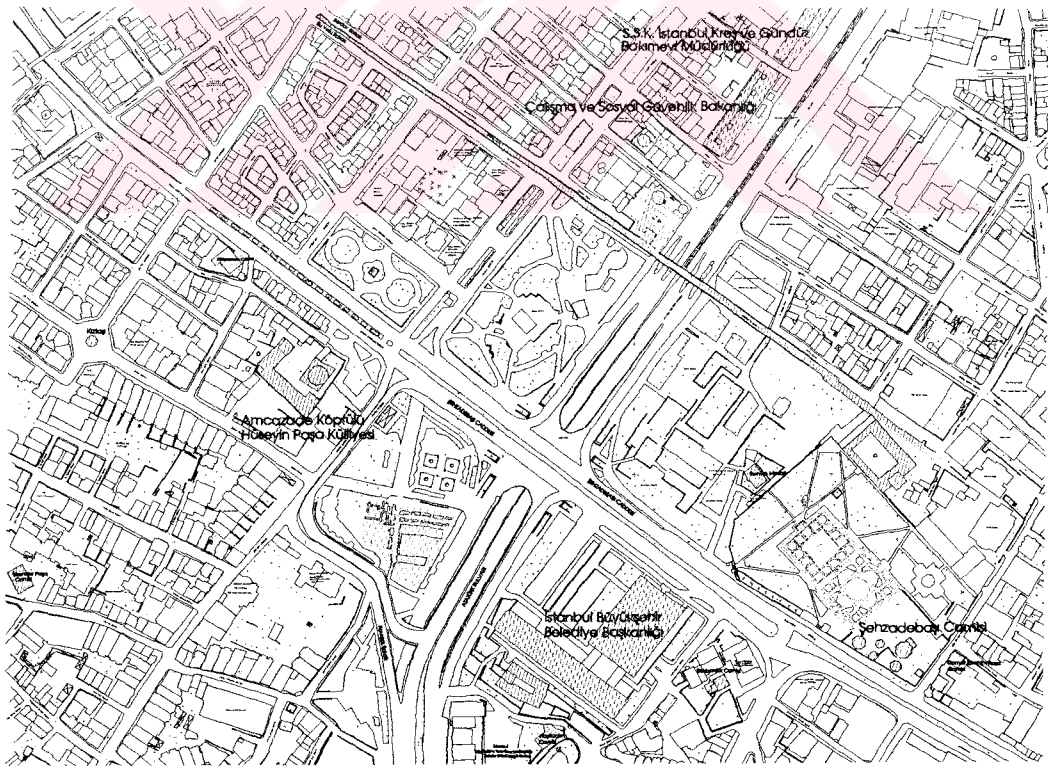




R.2.11.13



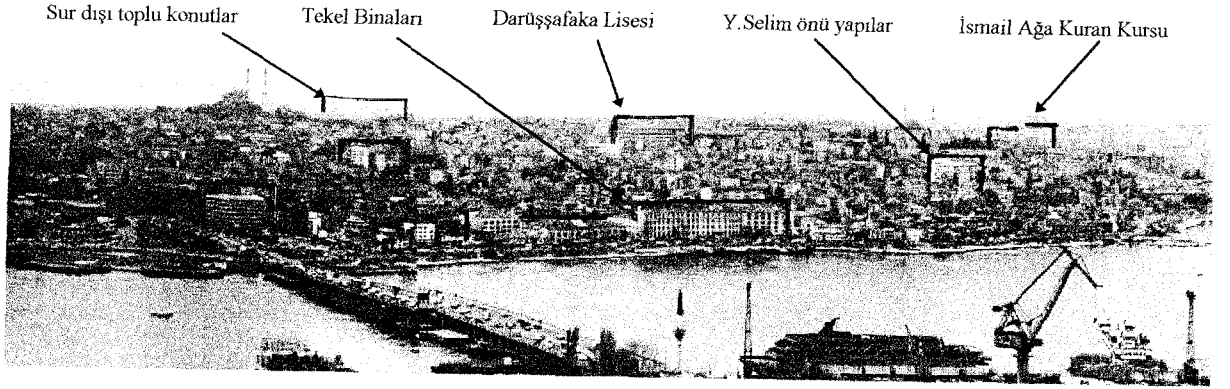
R.2.11.14



R.2.11.15 BELEDİYE SARAYI VAZİYET PLANI

A

Bu açıdan 4. tepe Fatih Camisi ile belirgin konumdadır. Buradan Haliç'e doğru yumuşak bir eğimle inen yamaçta bazı yüksek gabarili yapılar ile sahilde A¹ de söz edilen Tekel binası, Merkez Bankası binası ve diğer işhanı yapılarının olumsuz etkileri var (R.2.11.16-R.2.11.17) (R.2.11.8).



R.2.11.16 GALATA KULESİNDEN 1. VE 2. TEPELERE BAKIŞ



R.2.11.17 19. YY DA İSTANBUL (Sakaoğlu,1996)

4. Tepe

Bayezit Camisi ve Külliyesi, Bayezit Meydanı, Bayezit Kulesi ve meydana bakan yapılar, Şehzade Camisi, Süleymaniye Camisi bu tepenin önemli yapılarından sayılabilirler.

Siluet**Haliç deniz kotundan A¹**

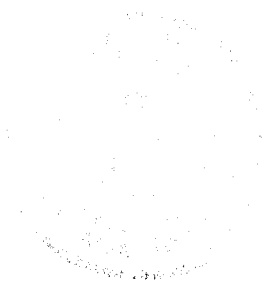
4.tepe her ne kadar Bayezit Camisi ile tanımlanmışsa da, Haliç'in karşı kıyısından, deniz kotundan algılanan Süleymaniye Camisi'nin oturduğu platformdur. Bu yapının

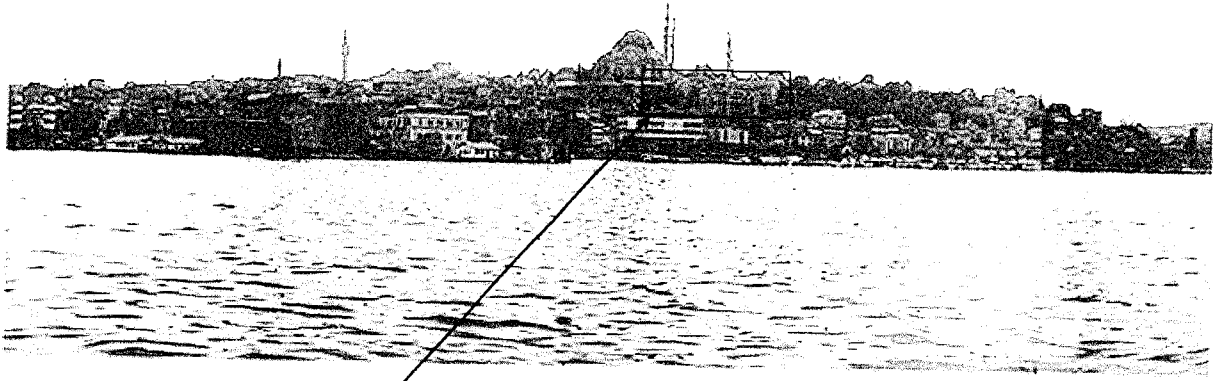
arkasından (güney doğusundan) Bayezit Kulesi görünüyor, Bayezit Camisi'nin ise bu noktadan ancak minarelerinin uçları algılanabiliyor.

Süleymaniye' nin kuzey batısında, Haliç'e doğru inen yamaç oldukça uyumlu bir dokuda. Bu bölgede bazı yapıların, olması gerektiğinden daha fazla yükselmiş gabarileri var, fakat kütlelerin tabanda küçük parsellere, farklı kotlarda oturmuş olması siluet içindeki yapılanmanın diğer önemli olumsuz bir etkisi olan "duvar etkisi" ni yapmıyor. Kuzeyinde Süleymaniye-Ticaret Odası arasında yatay ve düşey düzlemde büyük kütleleri ile yer alan Akfa Han, Yeni Çarşılı İş Hanı, Çayeli İş Hanı, Yeni Kozluca İş Hanı ve Hırdavatçılar Çarşısı gibi yapılar bölgenin özgün yapılanma karakterine tamamen aykırı ve uyumsuz konumdalar (R.2.11.18). Bu yapıların Haliç'e bakan cepheleri, belki de önlerindeki bazı yapıların kaldırılmış olmalarından, bu sırada ortaya çıkacak uyumsuz görüntülerin hiç hesaba katılmamasıyla, her türlü estetik anlayışından uzak bir görünümüdür. Sahilde Rüstem Paşa camisi çevresi de yine bölgenin silueti bozan, yüksekliği ve taban alanı büyük boyutlu yapılanmalar nedeni ile uyumsuz bölgeler arasında yer alıyor(R.2.11.18-R.2.11.19-R.2.11.20) (R.2.11.21).



R.2.11.18 SÜLEYMANIYE KÜLLİYESİNİ PERDELEYEN YENİ YAPILAR (Haliç kıyısından görünüş)



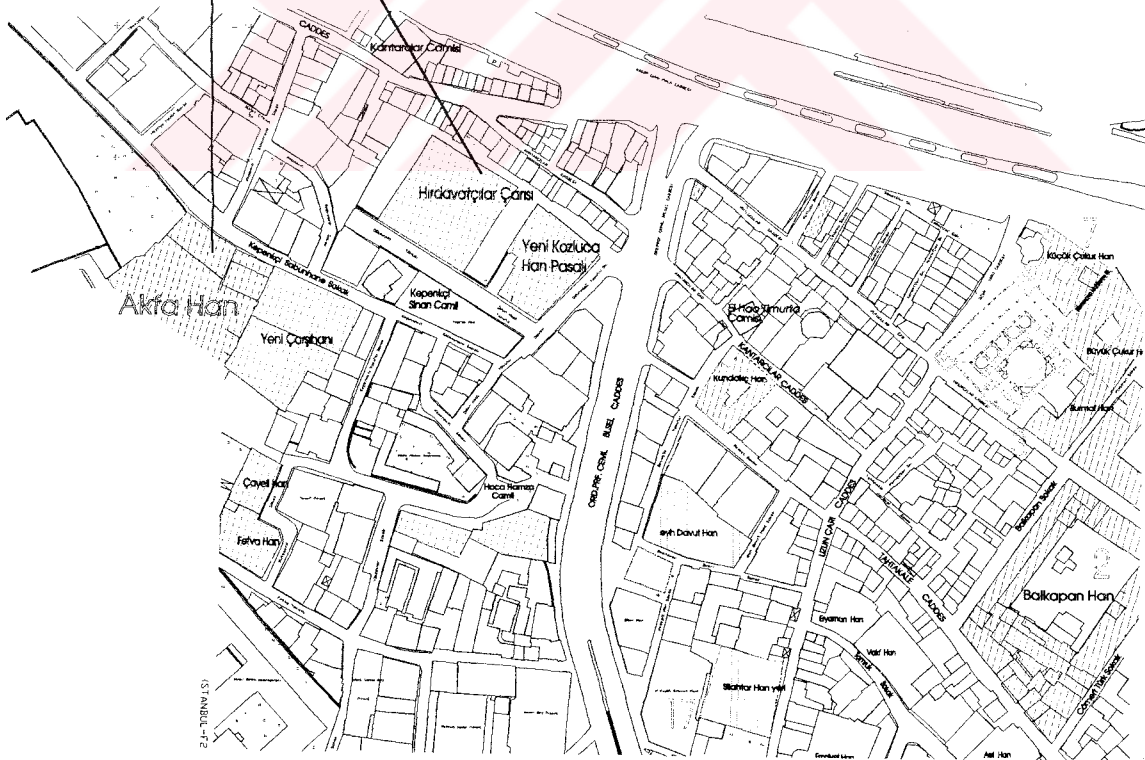


Akfa, Hırdavatçılar ve Yeni Kozluca hanlar

R.2.11.19



R. 2.11.20



R. 2.11.21 AKFAHAN, YENİÇARŞI HANI VE HIRDAVATÇILAR ÇARŞISI VAZİYET PLANI



Galata kulesi'nden A

4. tepeye Galata Kulesi kotundan bakıldığında silueti biçimlendiren en önemli yapı yine Süleymaniye camisi. İkinci majör yapı olarak hemen göze batan Beyazıt Kulesi, üçüncü olarak da Beyazıt Camisi silueti tamamlıyor.

Bu kottan bakıldığında Süleymaniye - Mısır Çarşısı - Ticaret Odası üçgeni içinde kalan yapılaşmanın büyük bir bölümünün normalden yüksek oluştuğunu görüyoruz. Yapılaşma yatayda da normalden büyük yapılardan oluşuyor. Özellikle Süleymaniye Camisi kuzey eteğinde yer alan Akfa Han ve Yeni Çarşılı İş Hanı yapıları abartılı kütleleri ile külliye'nin Haliç'e bakan cephesini örter nitelikte. Söz konusu hanlar silueti etkileyici parsel konumlarına ve yarımada'nın Süleymaniye Külliyesi gibi çok önemli bir vistasının eteğinde yer almalarına rağmen, 9 kat yüksekliğindedirler (R.2.11.22-R.2.11.23-R.2.11.24) (R.2.11.21).



R. 2.11.22 AKFA HAN



R. 2.11.23.



R. 2.11.24 19. YY. DA İSTANBUL (Sakaoğlu,1996)

C

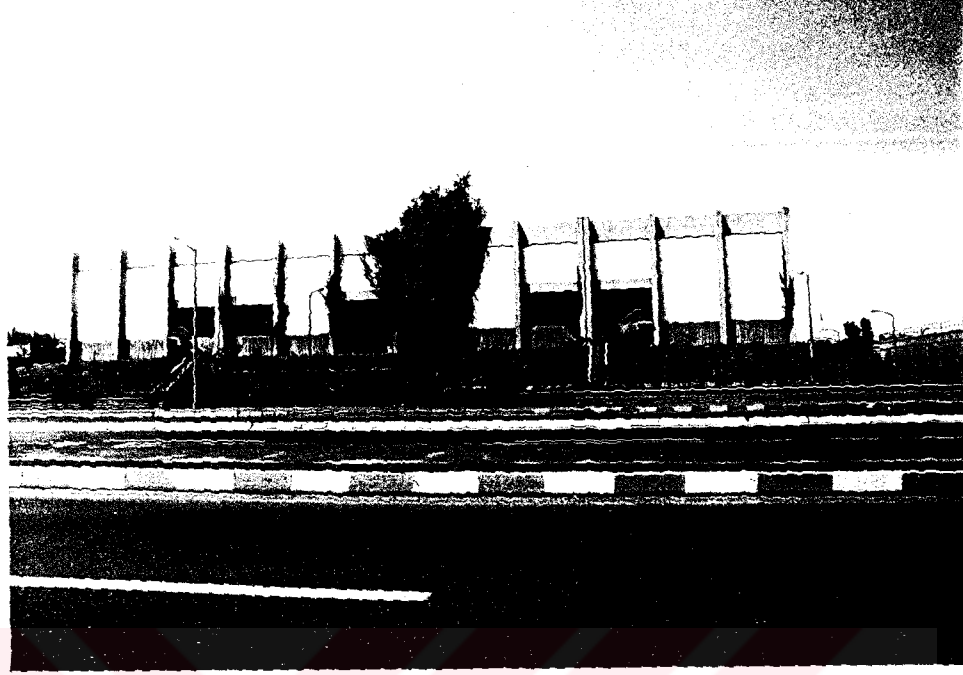
Bu yönden bakışta 4.tepeyi yine sol yandan Süleymaniye Camisi'nin, sağ yandan da Beyazıt Camisi'nin sınırladığını görüyoruz. Beyazıt Kulesi tepenin en yüksek noktasını belirler bir konumda, ancak onun hemen altında yer alan İstanbul Üniversitesi Fen ve Edebiyat Fakülteleri Binası yataydaki dev kütlesi ile tepenin ve silüetin en olumsuz yapısıdır (R.2.11.25). Bu yapı bölgenin Aksaray Meydanı'na doğru alçalmaya başlayan topografik yapısını, plan düzlemindeki büyük kütlesi ve üçüncü boyutta yüksekliği ile örter niteliktedir. Sahilde yer alan İ.S.K.İ. Yenikapı Kollektörü (R.2.11.26)ve bu yapının arkasında yer alan 8-9 katlı yapılar (R.2.11.27) silüeti bozan yapılar olarak göze çarpılmaktadırlar (R.2.11.28).

Sol tarafa, 3.tepeye doğru alçalan 4.tepede Şehzade Camisi adeta sınırı belirler gibi. Bu noktadan daha solda tepenin ikinci olumsuz yapılanmasını oluşturan İstanbul Büyükşehir Belediye binası yer alıyor. Buradan daha sola doğru artık 7. tepenin yamacı yavaşça yükselmeye başlıyor. Burada da Marmara sahiline doğru Hastahane binaları (SSK ve

Cerrahpaşa) siluetin büyük kütleleri arasında yer alıyorlar. Bu yapılaşmanın üzerinde sırtta ise Cerrahpaşa Camisi yer alıyor (R. 2.11.29).



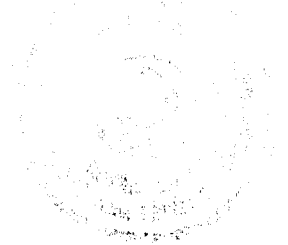
R. 2.11.25 İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ FEN-EDEBİYAT FAKÜLTESİ

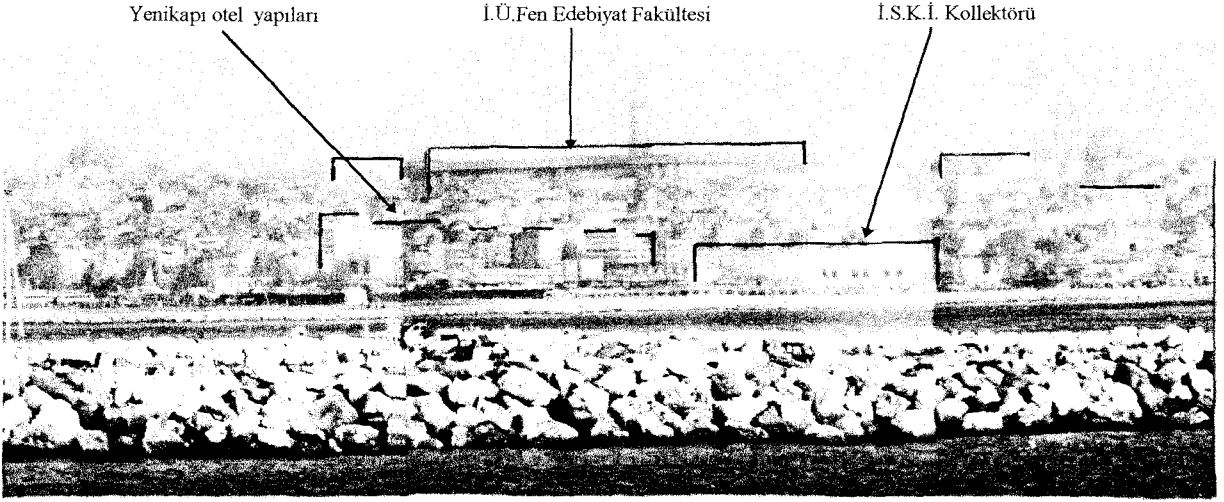


R. 2.11.26 YENIKAPI İSKİ KOLEKTÖRÜ



R. 2.11.27 YENIKAPI
KOLEKTÖR ARKASI OTELLER





R. 2.11.28

5. Tepe

Konstantin Sütunu (Çemberlitaş), Vezir Han, Atik Ali Paşa Camisi, Nuruosmaniye Camisi, yamaca doğru Çuhacılar Han, Mahmutpaşa Camisi ve Medresesi, daha aşağıda Valide Han ve Kürkcüler han, bu tepenin üstünde yer alan yapılardır.

Siluet

A

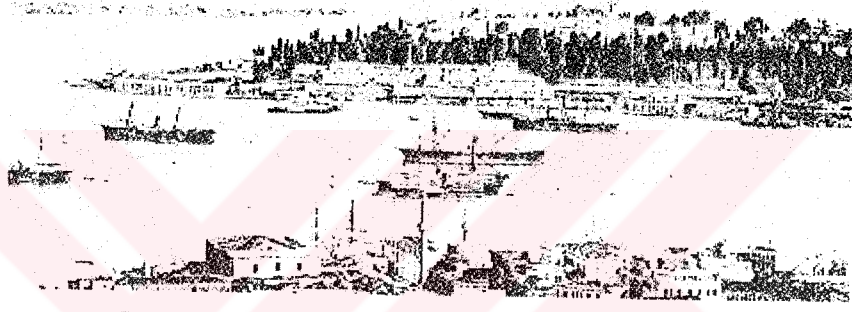
Bu açıdan 5. tepeye bakıldığında tepe üzerinde yer alan Konstantin sütunu, Nuruosmaniye ve Atik Ali paşa camilerinin siluetin belirleyici yapıları olarak yer aldıklarını görüyoruz. Konstantin Sütunu güneyinde Divanyolu üzerinde yer alan Darrüşşafaka Sitesi'nin yüksek ve geniş kütlesi silueti bozan ve Konstantin sütununun algılanmasındaki etkiyi azaltan olumsuz bir yapılanma. Yine bu yapıdan Beyazıt yönüne doğru aynı sırada yer alan yapıların fazla kat yükseklikleri silueti bozan olumsuz etkenlerden.

Nuruosmaniye Camisi'nin kuzey batısında Haliç'e inen yamaçta, hemen caminin önünde, tarihi hanlar bölgesinde, yer alan Katırcıoğlu Han, Gürün Han ve Bahtiyar İş Hanı yapılarının yüksekliklerinin fazlalığı bu tepenin siluete olumsuz etki yapan unsurları (R.2.11.29 - R.2.11.30).





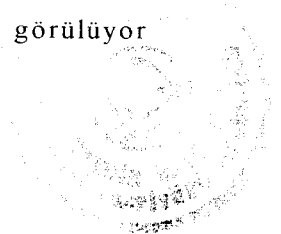
R. 2.11.29



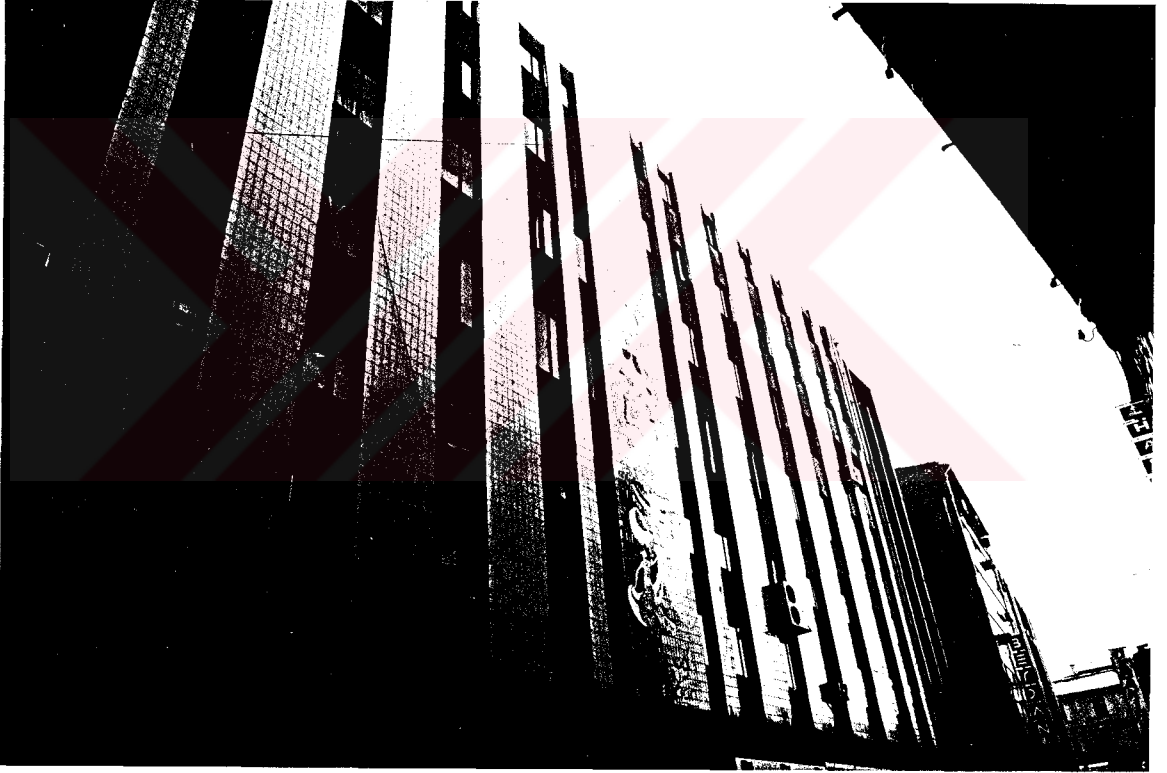
R. 2.11.30 19. YY DA İSTANBUL (Sakaoğlu,1996)

A¹

Haliç kıyısından 5.tepenin algılanması oldukça sınırlı. Bu açıdan tepenin silueti şekillendiren yapıları Konstantin sütunu ile Nuruosmaniye Camisi. Nuruosmaniye Camisi ile Yenicami arasında kalan bölgede, Büyük Postane binasının hemen arkasında yine normalden fazla yüksekliği olan bazı işyerleri buradaki dokunun yabancılaşmış yapıları arasında sayılabilir. Nuruosmaniye Camisi'nin kuzey batısında Haliç'e inen yamaçta, hemen caminin önünde, tarihi hanlar bölgesinde, yer alan Katırcıoğlu Han, Gürün Han ve Bahtiyar İş Hanı yapılarının yüksekliklerinin fazlalığı bu tepenin siluete olumsuz etki yapan unsurları (R.2.11.31 - R.2.11.32 - R.2.11.33). Bu yapılardan Katırcıoğlu Han cephe aldığı Aşir Efendi Caddesi'nden bakıldığında 8 katlıdır. Onun hemen arka parselinde yer alan Gürün Han Hanımeli Sokak'tan cephe almaktadır ve kat adedi yine 8 dir. Bölgenin topografik yapısı eğimli olduğu için, bu yapılar siluette 11 katlı bir kütle gibi gözükmetedirler Burada da tepeyi teşkil eden Konstantin Sütunu'nun bulunduğu platformdan Nuruosmaniye Camisi, onun arkasından ise Konstantin Sütunu görülüyor (R.2.11.34).



Aynı hat üzerinde doğuya doğru ilerlenince Duyunu Umumi binası silueti etkileyen bir yapı olarak dikkat çekiyor. Sahilde Yenicami'nin solunda Sirkeci yönünde yer alan Denizcilik bankası T.A.Ş. Genel Müdürlüğü ve Denizcilik İşletmelerine ait yapıların uyumsuz kütleleri göze batıyorlar (R.2.11.35) (R. 2.11.36) (R. 2.11.21).

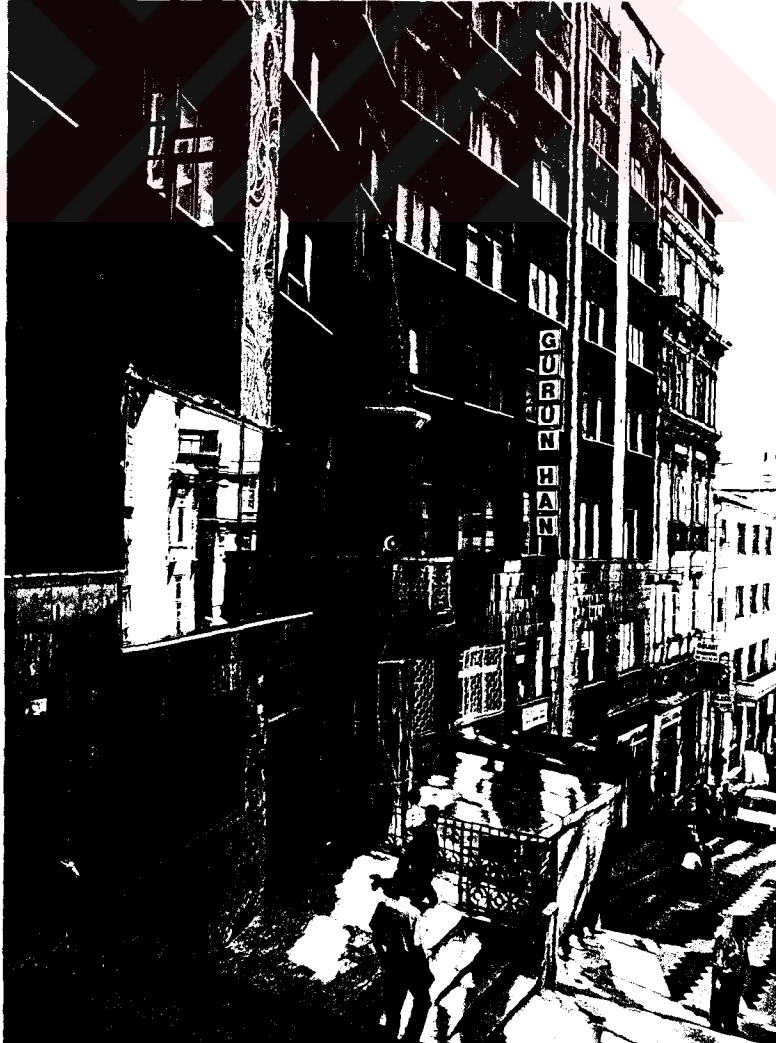


R.2.11.31 KATIRCIOĞLU HAN

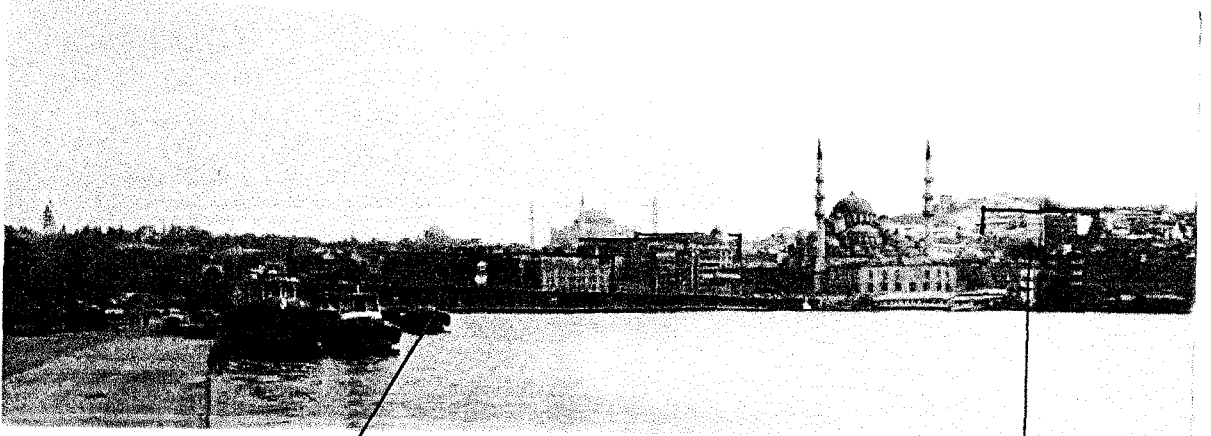




R. 2.11.32 KATIRCIÖĞLU HAN
VE KOMŞU YAPILAR



R. 2.11.33 GÜRÜN HAN



R. 2.11.34

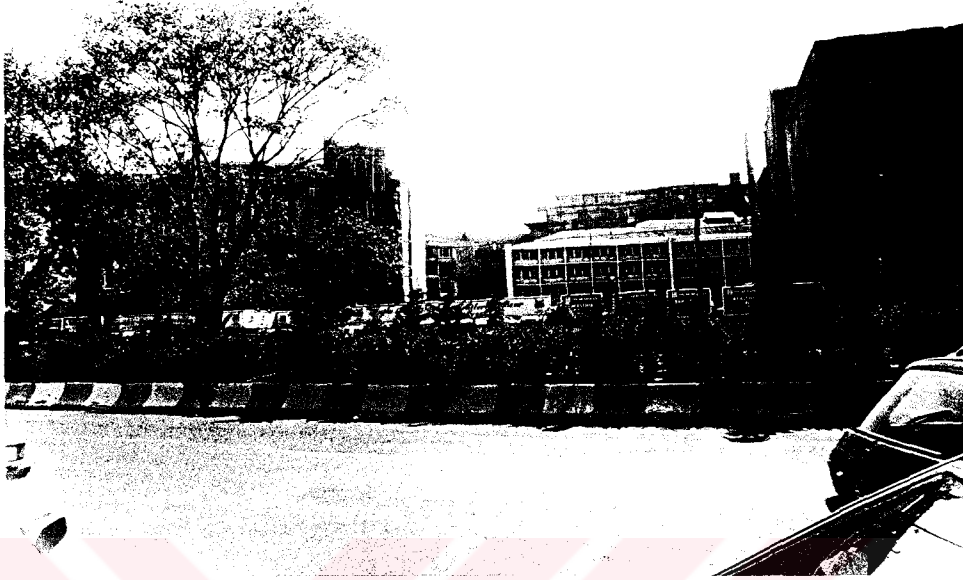
Denizcilik Bankası yapıları

Gürün ve Katicioğlu hanlar



R. 2.11.35 DENİZCİLİK BANKASI VE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ BİNALARI





R. 2.11.36 DENİZCİLİK BANKASI VE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ BİNALARI

B

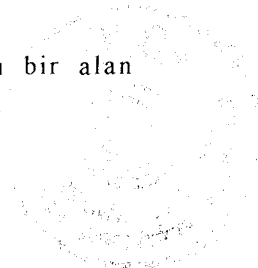
Salacak'tan 5.tepeye baktığımız açıdan, Sultanahmet Meydanı'na doğru tepenin yer aldığı sırt Divanyolu üzerinde yer alan yapıların kotları ve daha aşağıda Sultanahmet Külliyesi nin örtmesi nedeniyle sadece Konstantin sütunu, Atik Ali ve Nuruosmaniye camilerinin minareleri ile algılanabiliyor.

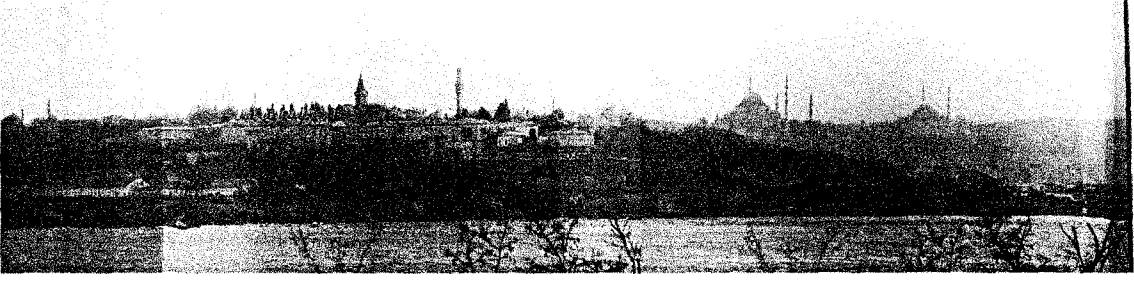
6. Tepe

Ayasofya camisi, Aya İrini, Topkapı Sarayı ve çevresi, geriye doğru Sultanahmet Camisi bu tepenin belirleyici yapılarından, Sfendon'un duvarları da güney yönünden alınan silüette algılanabiliyor. Ayasofya Camisi, Sultanahmet Camisi ve Sfendonun oturduğu platformun düzlemi rahatlıkla algılanabilecek, silüet üzerinde etkili topografik bir yapıya sahip.

Silüet

Ayasofya' dan Topkapı Sarayı buruna kadar (Akropolis) yapılanmaya kapalı bir alan olduğu için korunmuş bir durumda ve silüete katkısı mükemmel (R.2.11.37).





R.2.11.37 SALACAK'TAN SARAYBURNU'NA BAKIŞ

B

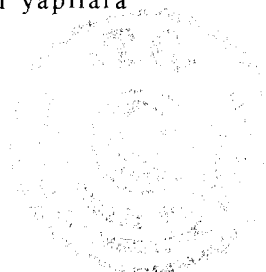
Moda burnundan bakıldığında Topkapı Sarayı'nın hemen altındaki yapılanmalar (eski Gülhane Hastanesi yapıları ve tren taşımacılığına hizmet etmiş olan eski depo yapıları) silueti olumsuz yönde etkileyen yapılar arasındadırlar.

Aynı yönden siluet incelendiğinde saray duvarlarının hemen Ahırkapı tarafındaki girişinde yer alan yeni yapılar ve bunların civarındaki yapılanma, saray surları içinde yapıldıkları da göz önüne alınırsa, 1.derece arkeolojik sit alanı olan bu bölge için ne kadar yanlış yapılanmalar oldukları anlaşılır.

Bu yapıların varlığı Sur-u Sultani'nin algılanmasını da olumsuz etkiliyor. Eski fotoğraflarla karşılaştırıldığında bu alanda Osmanlı döneminde yapılan yapıların 1-2 katlı olduğu ve surların bu bölümünün net bir biçimde algılandığı, siluete olumlu katkıda bulunduğu izleniyor.

Sur-u Sultani sınırları içinde 6.tepenin Marmara yamacında yer alan yeni yapılara fonksiyon vererek kullanılmaları yerine bu yapıların temizlenmesi gerekli. Kentin Bizans döneminde burada imparatorluk sarayının yer aldığı düşünülürse, o dönemde bu bölgede yer alan yapılanmanın bu günkü kadar yüksek olmadığı ve bu nedenle Hipodrom'un, Sfendon'un ve Ayasofya'ya kadar uzanan tüm alanın siluete önemli katkıda bulunmuş olduklarını tahmin etmek hiç de zor olmaz. Hipodrom'un ve üzerinde yer alan anıtların (Dikilitaşlar) siluete katkıları Osmanlı döneminde Sultanahmet Camisi'nin yapımıyla bozulmuş.

Silueti, Sultanahmet ve Ayasofya Camisi arasındaki yamaçta yakın devirde yer alan bazı yapıların normalden yüksek olan gabarileri bozmuş. Bu bölgede bugün 5 katlı yapılara rastlamak mümkündür.



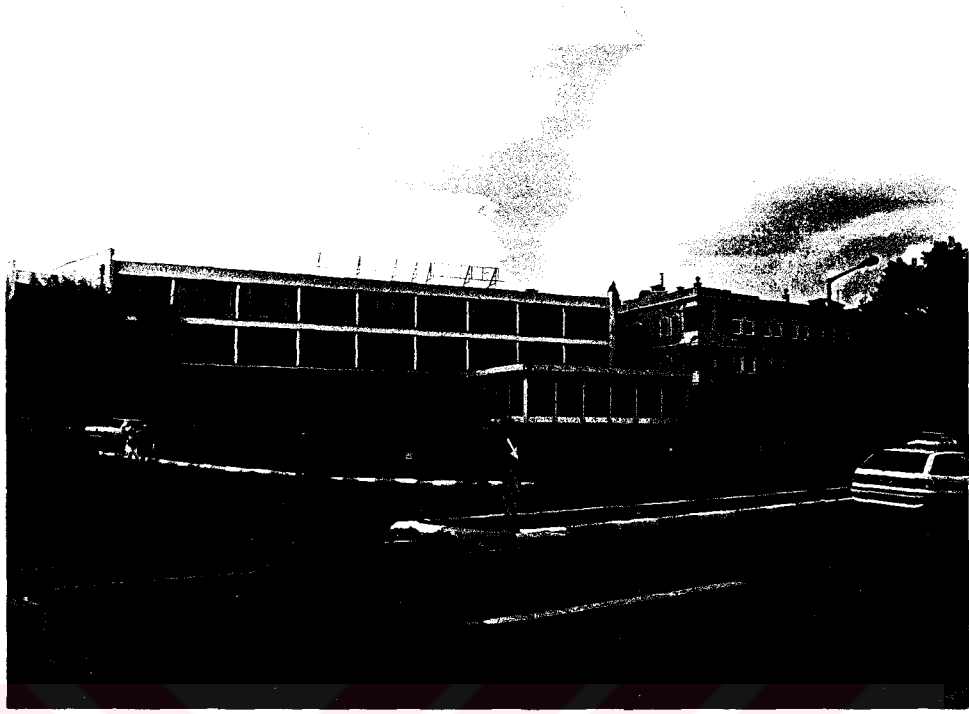
Sahil surlarının hemen arkasında Ahırkapı girişi solunda yer alan Citadel Otel, Kalyon Otel gibi turistik yapılar surların bütünlüğü içinde yama gibi dokuya aykırı bir görünümdeler (R.2.11.38-R.2.11.39). Bu otellerin konumu, adeta surların salt bu yapılar için yıkılmış imajını vermektedir (R.2.11.40).

Geri planda, Sultanahmet camisinin kısmen kamufle etmesine rağmen, adliye yapısı yataydaki büyük kütlesi ile, bu yapının hemen sağında Binbirdirek sarnıcı platformunun Divanyolu köşesinde yer alan yapılar yüksek gabarileri ile olumsuzlar. Bu yapılardan Konstantin sütununa doğru Mese'nin her iki yanında yer alan yeni yapıların gabarileri de yükselmiştir. Öyle olmasa Mese üzerindeki tüm camiler ve Konstantin sütunu daha iyi algılanabilirlerdi (R.2.11.41).

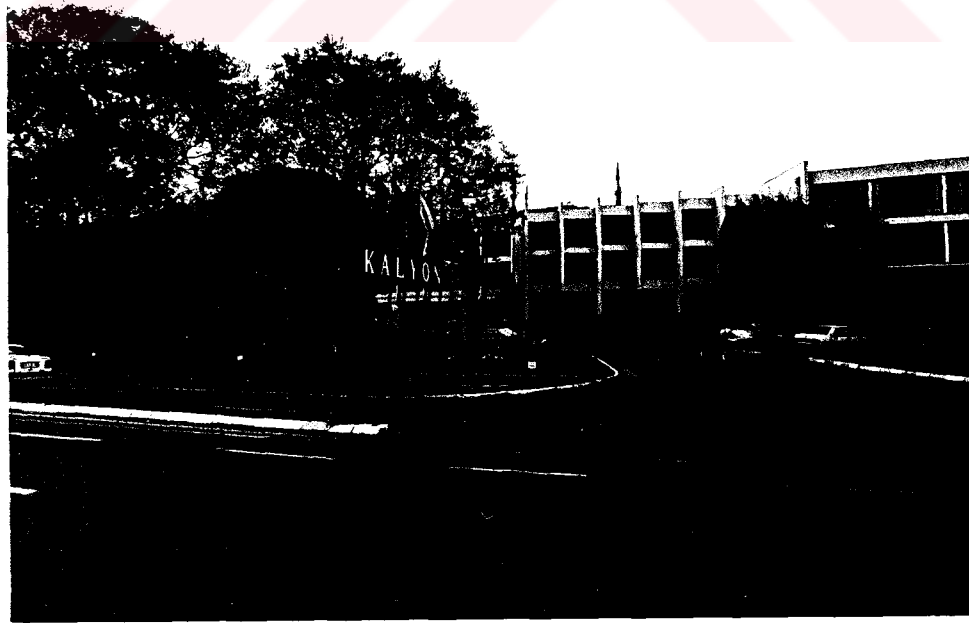


R.2.11.38 CİTADEL VE KALYON OTELLERİ



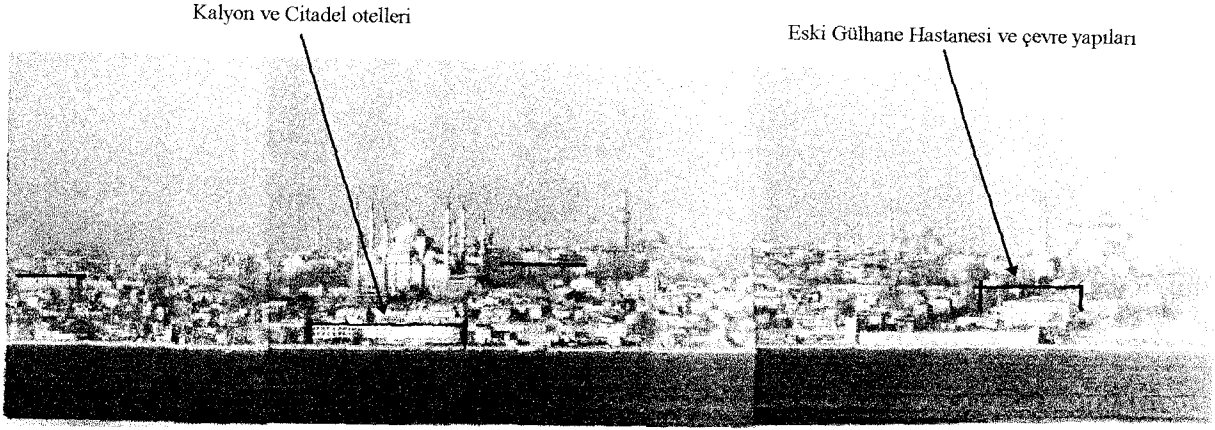


R. 2.11.39 CİTADEL VE KALYON OTELLERİ



R. 2.11.40 KALYON OTEL VE SAHILSURU İLİŞKİSİ





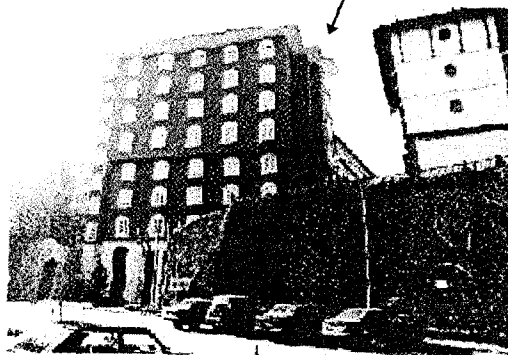
R. 2.11.41 MODA BURNU'NDAN SILUET

D

6. tepeye Harem önlerinden bakıldığında siluet Sur-u Sultani içinde yer alan yapılar ile Ayasofya camisi arkasında yükselen ve Adliye önündeki istinat duvarı üzerinde yer alan Arcadia Oteli'nin olumsuzlukları dışında oldukça az bozulmuş. Adliye binası batısında Binbirdirek sarnıcının bulunduğu platformun güney-doğu köşesinde yer alan otel sur içi yapılanma kararlarının delindiği zaman yapıların siluet üzerinde nasıl olumsuz bir etki yaptığının en güzel örneğini oluşturuyor. Söz konusu yapı Adliye binalarının kotu 0.00 alındığında 10,5 katlı, Binbirdirek sarnıcı platformu 0.00 alındığında ise 8 katlı bir yapı olarak karşımıza çıkıyor (R.2.11.42 - R.2.11.43) (R.2.11.44).



R. 2.11.42. HAREM ÖNLERİNDEN 6. TEPEYE BAKIŞ



R. 2.11.43..ARCADIA OTELI





R. 2.11.44 ARCADIA OTELİ VE ÇEVRESİ VAZİYET PLANI

C

Sahilyolu'ndan (Yedikule kıyısından) Sarayburnu'na doğru bakışta 6. tepe ancak üzerindeki Ayasofya camisinin minareleri ve kubbesi ile farkediliyor. D yönünden bakışta silueti bozan Arcadia Otel bu açıdan da Ayasofya camisinin önünde silueti bozan bir yapı olarak dikkati hemen çekiyor. Bu yapının dışında yine Ayasofya camisinin önünü perdeler konumda yataydaki geniş kütlesi ile Çemberlitaş Kız Yurdu ve onun hemen sağında yüksek gabarili ikinci bir yapı silueti olumsuz etkileyen binalar (R.2.11.45 - R.2.11.46). Bu tepenin Marmara'ya doğru uzantısı olan Hipodrom düzlüğünün üzerinde Sultanahmet camisi silueti biçimleyen önemli bir yapı, ancak onun önünde de eski Ticaret Mektebi yataydaki boyutuyla duvar etkisi yapan bir konumda yer alıyor (R.2.11.47) (R.2.11.48) (R.2.11.49). Konstantin Sütunu'nun hemen sağında silüette görülen Darrüşşafaka Sitesi ve daha sağa doğru, Bayezit Camisi sağında The President Hotel (R.2.11.50) 6. tepenin silüetini bu bakış noktasından olumsuz etkileyen yapılar (R.2.11.44.) (R.2.11.51).



R. 2.11.45 ÇEMBERLİTAŞ KIZ TALEBE YURDU



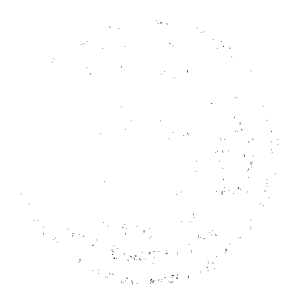
R. 2.11.46 ÇEMBERLİTAŞ
KIZ TALEBE YURDU

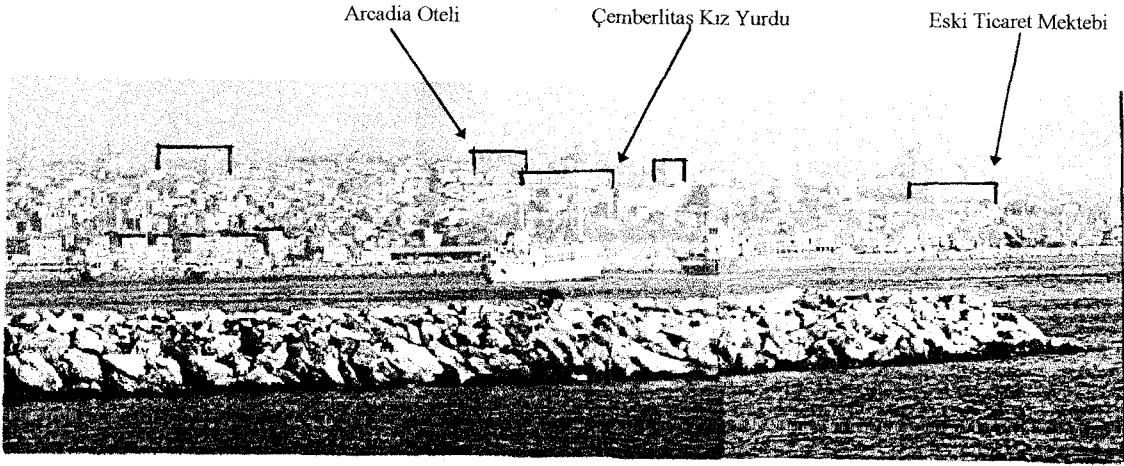


R. 2.11.47 SFENDON ÜZERİNDE SULTANAİMET TİCARET MEKTEBİ BİNASI



R. 2.11.48 SFENDON ÜZERİNDE SULTANAİMET TİCARET MEKTEBİ BİNASI





R. 2.11.49

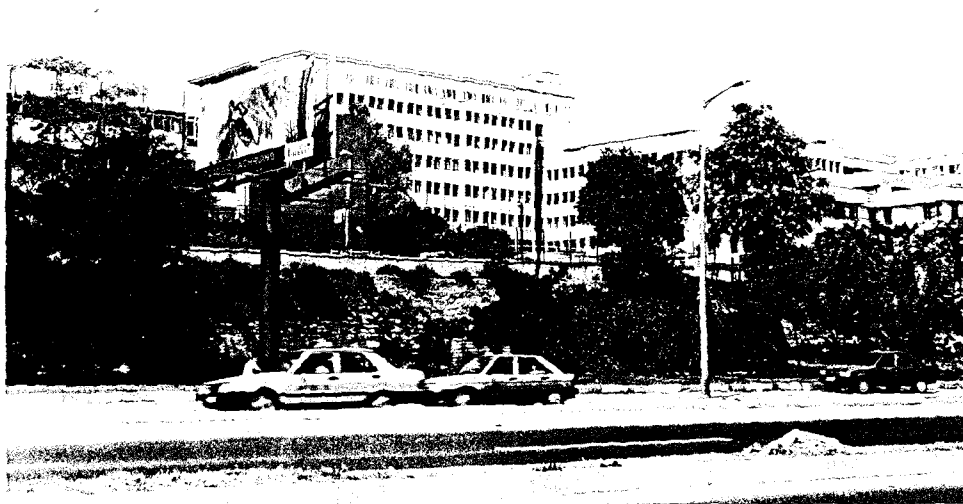


R. 2.11.50 THE PRESIDENT OTEL

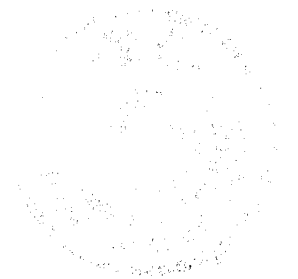




R. 2.11.52 SSK İSTANBUL HASTANESİ BINASI



R. 2.11.53 İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ CERRAHPAŞA TIP FAKÜLTESİ BINALARI





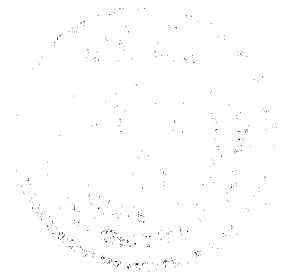
R. 2.11.54 İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİTESİ BİNASI

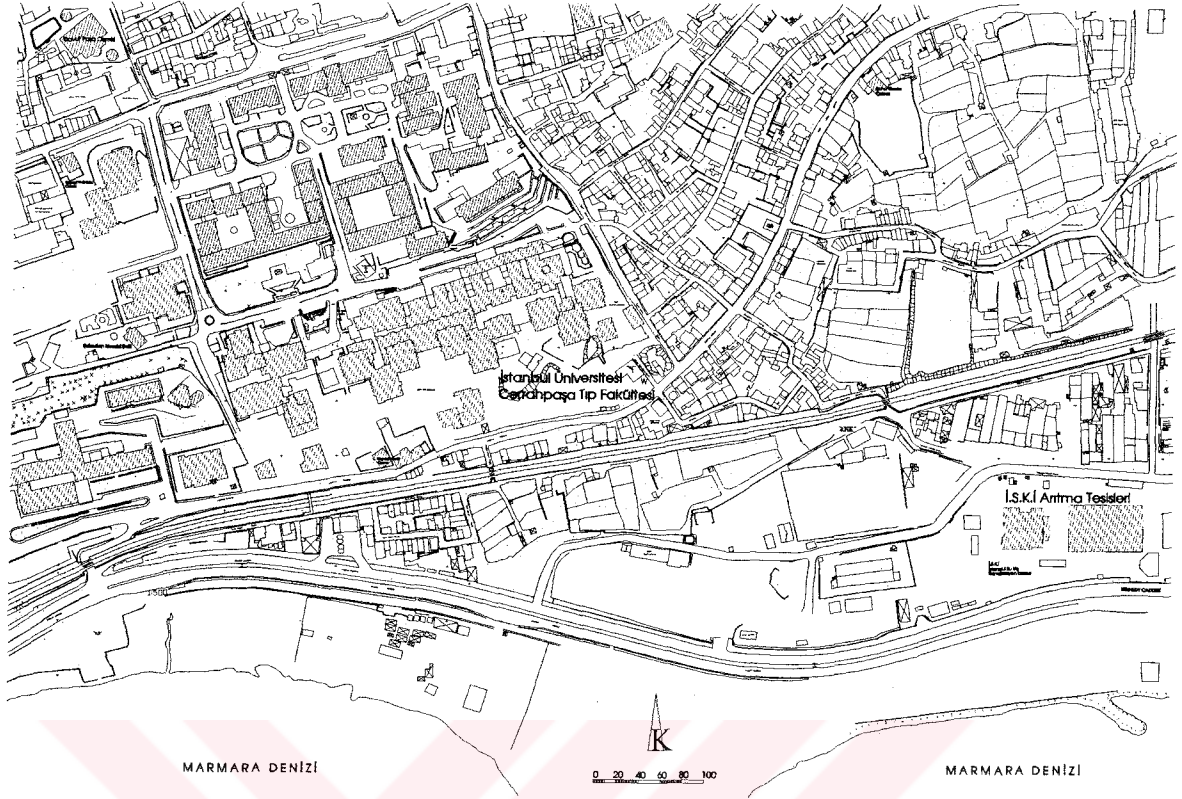
Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Yapıları

Belediye Sarayı



R. 2.11.55 YEDİNCİ TEPENİN SİLÜETİ BOZAN YAPILARI





R. 2.11.56 YEDİNCİ TEPE SİLÜETİNİ BOZAN YAPILAR

Değerlendirme

Görüldüğü gibi Tarihi Yarımada'nın kuruluşundan itibaren yaklaşık iki asır içinde Antik, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde, bu kültürlerin ürünleri ile oluşan silueti son elli yıllık dönemin yapılanma biçimleri ve yapı yüksekliklerinin denetimsiz yükselmesi ile bozulmuştur. Bu olumsuz oluşumda en büyük katkıyı, siluet içinde konumlandıkları yerler ve boyutlarındaki yanlışlıkları ile, Belediye Binası, Fen Edebiyat Fakültesi Yapısı, SSK ve Cerrahpaşa Hastaneleri, Tekel Binaları gibi kamu yapıları yapmaktadırlar. Siluetin bozulmasında ikinci önemli rol ise turizme hizmet vermek üzere yapılan konaklama tesislerine ayrıcalık tanınması ve daha önceki örnekte de gördüğümüz gibi, bazılarının abartılı yükseklikleridir.

Kamu yapılarının konum ve boyutlarındaki tercih belki de bilinçli olarak, Yarımada'da bulunan ve dönemlerini simgelerken silueti de önemli biçimde şekillendiren anıtsal yapılar arasında, modern çağı ve bu yapıların o çağın prestij yapıları olduklarını vurgulamak isteğidir. Turizm yapılarındaki seçim ise Yarımada'yı ve kenti bu noktalardan daha iyi algılatılma isteği ve bunun getireceği ekonomik çıkardır. Ancak bu tarz yanlış yapılanmalarla algılatılmaya değer niteliklerin siluet içinde örtülmesi ve siluetin bozulması, ileride tarihi kimliği silecek ölçüde, izlenmeye değer bir şey

kalmaması tehlikesini doğurmaktadır. Yarımada üzerinde yapılacak her yapı için, hele bu yapılar silueti etkileyen yamaçlarda yada Yarımada'nın tepelerini oluşturan sırtlarda yer alıyorsa, etki yapmaları olası olan tüm yönlerden üç boyutlu olarak etüdlerinin yapılması doğru bir yaklaşım olacaktır.

1948 yılında ikinci defa İstanbul'u ziyaret eden Le Cobusier Yarımada'nın Marmara'dan görünümünü içeren siluetin altına aldığı notta: "*Bizans'ın surları, Sultan Ahmet Camisi, Ayasofya, Büyük Saray. İşte, Sayın şehirciler, defterinize not ediniz: 'Siluetler!'*" diyor (Kortan,1983,s.75).

Tarihi Yarımada sınırları içinde kalan alan için Prost'un 1939 da koyduğu "*40 metre ve fazlası yüksekliklerde 3 kattan fazla yapı yapılmamalı*" kuralı yarımadanın hemen her noktasında çiğnenmiştir. Bu çok önemli kuralın ne denli akıllıca düşünülmüş bir karar olduğu siluetin her noktasında bugün ortaya çıkan olumsuzluklarda görüyoruz.

Bu gün aynı siluette Ayasofya Camisi minareleri arkasında tiyatro dekoru gibi yükselen bir yapının, sahilsurları üzerinde "kitch" görünümlü 'yeni yapım eski eser' nitelikli binaların yer almakta olması, yada Süleymaniye Külliyesi önüne beton bir duvar gibi iş hanları ve kat otoparkı yapılabilmesi, yukarıda sözünü ettiğimiz büyük tehlikenin önemli habercileridir.

Silueti Korumak İçin Öneriler

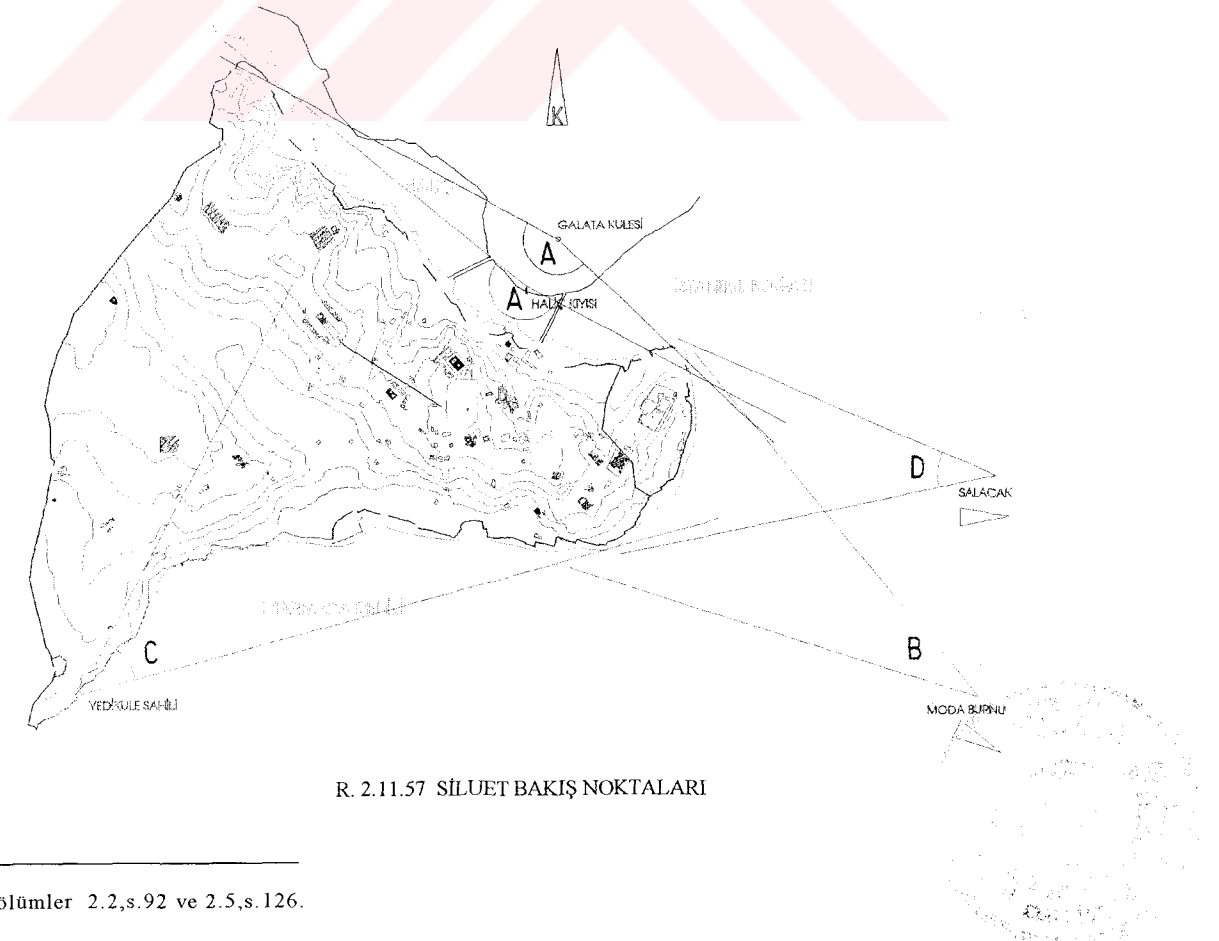
Tarihi Yarımadanın siluetini oluşturan dokunun, yüzyıllardan beri kentin önemli referans noktalarını belirleyen tepeler üzerindeki majör yapılar ve bunların eteklerinde yer alan diğer yapılardan oluştuğu, kentin geçmiş yüzyıllardaki siluetini gösteren gravürlerden, gerekse kentin dokusu hakkında bilgiler bulduğumuz birçok seyahatnameden anlaşılmaktadır. Özellikle Osmanlı döneminde dokunun, yarımadanın siluetinde en önemli yeri tutan dini yapılardan ve bunların eteklerinde yer alan 2-3 katlı ahşap yapılardan meydana geldiğini yine gravür ve daha yakın dönem belgeleri olan fotoğraflardan görmekteyiz. Yarımadanın karakteristik silueti, üçüncü boyutta etkin kubbeler ve minareler, özellikle hanlar bölgesinde yer alan kargir ticaret yapıları ile ahşap konak ve evlerdir.

Bu nedenle korunması gereken siluet söz konusu yapılanmanın üçüncü boyutta oluşturduğu doku olmalıydı. Prost'un 1939 da uygulanmaya koymak istediği kural da işte bu dokunun korunmasına yönelik önemli bir karardır.

Günümüzde korunması gereken bu özellik artık büyük ölçüde kaybolmuş, yeni yapıların sürekli yükselen kotu yarımadanın etkili siluetini olumsuz etkilemiştir. Siluetin daha fazla bozulmasını önlemek için kat adetlerinde sınırlamaya gidilmeli, yeni yapılarda yüksek yapılanmaya izin verilmemelidir. Silueti bozan yapılarda katların eksiltilmesi,

hem siluetin kısmen eski haline döndürülmesi, hem de bu yapıların bundan sonraki yapılara örnek oluşturmaması açısından yararlı olacaktır.

Tarihi Yarımada sınırları içinde yer alan vistalarda, yarımada siluetini fazla etkilemeyen, fakat bu vistaların algılanmasını engelleyen yüksek yeni yapılarda da aynı çözüme gidilmesi gereklidir. Yeni yapı yapılması gereken boş parsellerde çevredeki daha önce yapılmış olan yeni oluşuma uymak yerine, bölgenin özgün dokusu etüd edilerek, bu dokuyu üç boyutta da ezmeyen yapıların üretilmesine çalışılmalıdır. Bu tarz bir yaklaşımla, Süleymaniye, Zeyrek ve Kadırga bölgeleri örneklerinde gördüğümüz yüksek yeni yapılarla bunların arasına sıkışmış özgün 2-3 katlı yapıların oluşturduğu aykırı görüntüler önlenabilir. Kentin birçok bölgesinde gördüğümüz “yeni oluşan dokuya yabancı, tek kalmış ve bir bütün oluşturmadığı için korunması çok da gerekli olmayan” yapıların ortadan kalkması engellenmiş olacaktır. Tezin önceki bölümlerinde* incelenen korunması gerekli tek yapıların ve anıtların, çevreleri ile yabancılaşmaları ve algılanmalarının güçleşmesi, bu yapıları saran yeni yapıların gereğinden fazla kat adedine sahip olmalarından ve bu yapılara fazla yaklaşmış olmalarından kaynaklanmaktadır. Tek yapı ve anıtların çevrelerinden başlayarak siluetin düzenlenmesi, bu yapıları hiçbir açıdan örtmeyen kütlelerin etüd edilmesi Tarihi Yarımada'nın genel siluetini de olumlu olarak etkileyecek bir yaklaşımdır.



R. 2.11.57 SİLÜET BAKIŞ NOKTALARI

* bkz. Bölümler 2.2,s.92 ve 2.5,s.126.

3. BÖLÜM - DEĞERLENDİRME, GENELLEME VE SONUÇ

Tezin bu bölümünde ise Tarihi Yarımada' da bulunan yapılanma biçimlerinden seçilen örneklerin, ikinci bölümde tesbit edilen sorunlarının ve yapılan analiz çalışmalarının ışığı altında, bugünkü genel değerlendirmeleri yapılmış, elde edilen sonuçların diğer benzer sorunları olan yapı, yapı grupları ve alanlara uygulanabilirliğini sağlayacak yöntemlerin saptanmasına çalışılmıştır.

DEĞERLENDİRME

Geleneksel konut dokusu

Süleymaniye, Zeyrek, Kadırga ve Cankurtaran örneklerindeki ahşap yapılar, yapım sistemlerinin özelliğinden dolayı bünyelerinde fazla değişikliğe imkan vermeyen, özgün kullanımları konut olması gereken yapılardır. Bu özellikleri nedeniyle buldukları bölgenin halen konut alanı olarak kullanılması durumunda, bu yapıların büyük ölçüde korunduklarını söyleyebiliriz. Ancak zaman içinde bakımları ve onarımları konusunda ortaya çıkan sorunların her zaman doğru olarak çözülmediğini görüyoruz.

Yapılara yapılan müdahalelerde pencere boyutlarının çevredeki yeni yapılara özenilerek, bilinçsizce büyütüldüğünü, bölüntü ve açılma sistemlerinin, ya kullanım kolaylığı, ya da geleneksel sistemi yapacak usta eksikliği nedeniyle değiştirildiğini ve bu işlem sırasında zaman zaman da malzemelerinin günümüz yapılarında kullanılan, alüminyum gibi ahşap yapı ile uyummayan malzemelerle yenilendiğini tesbit ediyoruz.

Yapıların dış cepheleri, ahşap kaplamanın yenileme maliyetinin yüksek olmasından, bazı yapılarda bilinçsizce sıva ile kaplanmış, böylelikle kaplama bakım sorunu ortadan kaldırılırken yapıların ahşap karkas sistemi bünyesine uygun olmayan bir yük ve çürüme sorunu ile karşı karşıya bırakılmıştır.

Ahşap olarak onarımı yapılan örneklerde ise büyük çoğunlukla ahşap kaplama genişliklerine, saçak, çıkma, konsol ve pervaz detaylarına dikkat edilmemiş, buna bağlı olarak özgün cephelerden farklı, kimliksiz başka bir görüntü ortaya çıkmıştır.

Ahşap yapıların daha fazla korunmuş olduğu Kadırga ve Cankurtaran bölgeleri Tarihi Yarımada içinde yoğun araç trafiğinden nisbeten uzak olan ve çok yakın çevrelerinde ticaret fonksiyonu bulunmayan, konut alanı bölgeleridir. Turizm fonksiyonuna daha yakın olan Cankurtaran bölgesinde bile ahşap yapıların konut olarak kullanımı, pansiyon ve benzeri kullanımından fazladır. Turizm amacına hizmet eden yapılar, ahşap kaplanmış ve/veya 'yeniden yapılmış eski yapılar'dır.

Süleymaniye ve Zeyrek örnekleri ise Tarihi Yarımada'nın ticaret fonksiyonlarına daha yakın bölgelerindedir. Koruma altına alınan bu bölgelerde harap yapı sayısı diğer iki örnekte olduğundan daha fazladır. Süleymaniye ticaret fonksiyonu ile iç içe bir konumdadır ve bünyesinde barındırdığı yapılara da, buna bağlı olarak bekar odaları, depo ve benzeri farklı fonksiyonlar yerleşmiştir. Her iki bölgede de yeni yapılanma doku içine fazlaca girmiş, doku sürekliliği bozulmuş ve yapılan restorasyon uygulamalarında betonarme yapılar tercih edildiğinden, özgün detay ve oranlar uygulanamamış, yukarıda sözü edilen, planları da özgünlüğünü yitirmiş 'farklı ahşap yapılar' ortaya çıkmıştır.

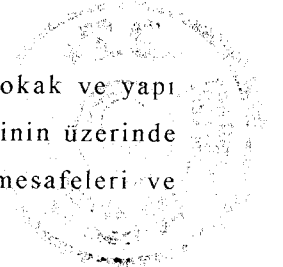
Bu örnek bölgelerde alt ve üst yapıda sıhhiyeleştirmeye gidilmeli, çağdaş kent yaşamının gerektirdiği şartlar sağlanmalıdır. Ekonomik açıdan bakıldığında, yapıların restorasyonu ve korunması için gerekli maddi olanak devlet tarafından uzun vadeli, düşük faizli kredi, uzmanlara ücretsiz hazırlanmış proje ve kontrol mekanizması sağlanması şeklinde çözümlenebilir. Bir ikinci çözüm olarak bu bölgelerde, ekonomik gücü olan ve bu şekilde bir yenileme ve koruma projesini üstlenecek kişi ve kurumlara belli bir süre yapıların kullanım haklarının verilerek projelerin gerçekleştirilmesi düşünülebilir. Bir başka çözüm olarak, çaresizlik yüzünden orada oturmak zorunluluğunu duyan kişilere başka bölgelerde arsa, konut gibi imkanlar sunulmasını, orada oturmayı benimseyecek kişileri bu bölgelerde yaşamaya davet ederek yapıların yaşatılması ve korunmasını sağlamayı düşünebiliriz.

Tarihi Yarımada'nın özgün kuruluşunda konut işlevini yüklenmiş olan birçok bölgesi sonraki yıllarda yoğun bir ticaret baskısı altında kalarak fonksiyon değişikliğine uğramış, bölge halkı biraz da konut fonksiyonları ile uyuşmayan bu yeni fonksiyonların verdiği rahatsızlıktan dolayı kentin başka bölgelerine göç etmişler ve söz konusu bu alanlar tamamen ticaret, ya da turizm işlevine terk edilmişlerdir. Laleli yöresinin turizme, Forum Constantin güneyinde yer alan yerleşmenin matbaa ve tekstil atölyelerine dönüşmesi bu oluşumun örnekleridir.

Yukarıda açıklanan nedenlerle yapıların özgün işlevi olan konut fonksiyonunun devam ettirilmesi özendirilmeli, farklı fonksiyon vermekten kaçınılmalıdır. Aksi halde farklı işlevlere hizmet vermeye başlayan yapılarda, bu işlevin gerektirdiği, çoğu kez yapı için uygun olmayan bünyesel zorlamaların ortaya çıkması ve bu arada başta plan gibi önemli belgesel niteliklerin yok olması tehlikesi doğmaktadır.

Restorasyonlar ve Yeni Yapım

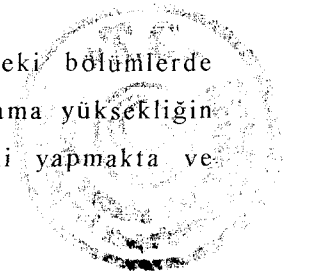
Ahşap sivil mimarlık örneklerinin yoğun olmadığı, ancak belli oranlarda sokak ve yapı adaları ölçeğinde günümüze kaldığı, bölgelerde özgün yapılanma yüksekliğinin üzerinde yapılanmaya izin verilmemeli, parsel büyüklükleri, kaldıysa arka bahçe mesafeleri ve



yapılar arasında hem fonksiyon olarak gerekli olan, hem de cephelerin birbirine geçişini düzenliyen yangın duvarları, restorasyonu yapılan yapı özgün malzeme ile yapılmadığından fonksiyonunu kaybetmiş olsa bile, korunmalıdır. Örnek alınan bölgelerde bu detaya dikkat edilmeden yapılan restorasyon uygulamalarında komşu yapı cephesi ile geçişlerde estetik açıdan uyumsuzluklar izlenmektedir. Özgün cephesini kaybetmiş yapıların restorasyonunda, bölgenin çıkma, saçak, ahşap kaplama kalınlıkları, doluluk - boşluk oranları, pencere boyutları ve biçimleri kadar çevre karakterini belirleyici detaylar da göz önüne alınmalıdır. Restorasyon uygulamalarında yapının plan özellikleri korunarak özgün plan şemalarının yaşatılmasına dikkat edilmelidir. Özgün dokunun yoğun olarak korunduğu alanlarda sıkışmış az sayıdaki boş parsellerde yeni yapılacak yapılarda da bölgenin geleneksel yapım sisteminin kullanılması hem bütünlüğün korunması, hemde bu sistemin yok olmaması açısından daha uygun olacaktır. Böylelikle bu alanlar bir yaşayan mimarlık müzesi gibi geleneksel yapıların yapım sistemini, yapı detaylarını ve mimari tarzını gelecek kuşaklara ulaşmasına yardımcı olacaklardır. Böyle bir uygulamanın bugünlerde restorasyon kuramlarında çağdaş malzeme, teknik ve tasarımın kullanılması eğilimine ters düştüğü söylenebilir ancak eskinin kötü bir yorumu veya yeninin çevreye saygısız tutumu gibi önleyemeyeceğimiz davranışlar karşısında bu davranışın daha güvenli bir yol olduğu da yadsınamaz. Tarihi Yarımada içinde bu tür özgün karakterini koruyan bölgelerin sayısı ve kapladıkları alanların azlığı göz önüne alındığında, bu tarz bir uygulamanın yanlış olmayacağı düşünülebilir. Günümüzde eski kent dokusundan bir bölgenin mahalle ölçeğinde bile korunamamış olması göz ardı edilemeyecek önemde bir kayıptır.

Tarihi Yarımada'yı birçok olumsuz açıdan etkileyen en önemli faktörlerden biri de şüphesiz uyumsuz yeni yapılaşmaların varlığıdır. Korunması gerekli yapı ve anıtların çevresini sararak onların algılanmasını ve Yarımada ile bütünleşmelerini engelleyen yeni yapılaşma, çoğu yerde yarımada'nın özgün karakterine göre aşırı yüksek gabarili, yatay düzlemde büyük alanlara oturmuş olmakla silueti de olumsuz etkilemektedir. Oysa bu tarz özellikli bölgelerde yeni yapılanmaya gidileceği zaman, bunun bölge dokusuna uyumlu bir şekilde yapılabilmesi için yeterli veriler zaten bölgenin özgün yapılarından elde edilebilecek durumdadır. Bu verilerin, fotografik olarak her zaman mümkün olmasa da, en azından bölgelerin eski haritaları gibi görsel kaynaklardan yararlanılarak desteklenmesi sonucu kat adetleri, çıkmaları ve parseldeki konumları gibi daha önce bu parsellerde bulunan yapıların özelliklerini sürdüren, çevreye uyumlu çağdaş yapıların ortaya çıkmasını sağlamak mümkündür

Bu arada Tarihi Yarımada'nın tamamında sorun olan ve daha önceki bölümlerde incelenen yeni yapılanmada kat adetlerinin ve ona bağlı olarak ortalama yüksekliğin artması, söz konusu restorasyonlarda da kat artışını özendirici etki yapmakta ve



yapıların gabarileri yükselmektedir.

Yeni yapılanmada 6-7, hatta bazı örneklerde gördüğümüz gibi zaman zaman 8-10 kata varan yükseklikler, hem yakınlarında bulunan ve yapıldıkları dönemdeki dokuya uygun olarak boyutlanmış anıt ve yapıları kütleleri ile ezmekte, ışık ve havalarını engellemekte, hem de tüm yarımada'nın profiline bozulmasına neden olmaktadır. Söz konusu yapılar özgün durumlarını kısmen korumakta olan bölgeler içinde de, uyumsuz hücreler gibi, varlıklarıyla buldukları sokağın, yapı adasının görsel sürekliliğini ve bütün olarak algılanmalarını kesintiye uğratmaktadır. 1939 yılında Prost planı ile Yarımada için belirlenen yapı yüksekliklerindeki kısıtlamalar, yarım yüzyıllık bir süre içinde devamlı delinerek uygulanmamış, kaçak yapılan ilave katlara göz yumularak her yerel yönetim döneminde affedilmiş, böylece bölgede yapıların üzerine aşamalı olarak kat ilavesi neredeyse yasal bir uygulama halini almıştır. Buna paralel olarak Yarımada'nın ortalama yapı yüksekliği artmış, topografik özelliği ve onu yansıtan anıt ve yapıları, söz konusu uygunsuz yeni yapılanma ile perdelenmeye başlamıştır.

Korunması gerekli bir yapı veya anıt civarında oluşan yeni yapılanmalarda da, Kızıtaşı ve İskender Paşa örneklerinde* gördüğümüz gibi, mevcut anıtın günümüze taşınması gereken mekansal mesajı dikkate alınmamış, ya da böyle bir faktörün varlığı ve kent kültürü içindeki önemi hiç algılanmamış, bu anıtlara sıradan yapılar gibi yaklaşmıştır. Bu tür bölgelerde yeni yapılar için anıta belli bir uzaklığa kadar yaklaşım alanı düşünülmeli, parsel büyüklüğü, kat adetleri, cephe biçimlenişi gibi mekan üzerinde önemli etkisi olan faktörler, söz konusu anıtın mekansal imajını bozmayacak tarzda düzenlenmelidir.

İşlev

Turizm işlevinin önemli bir gelir kaynağı olarak görülmesi, işlevin yeryüzünün değerli bir sit alanı olan Tarihi Yarımada'ya yeterli oranda etüd yapılmadan, sadece getireceği maddi değer düşünülerek sokulmuş olması, yarımada'nın karakteristik özelliklerinin bozulmasına yol açmıştır. "Tarihi çevreye rağmen turizm" anlayışı bu işlevin varoluş nedeni olan tarihi çevreyi tehdit eden boyutlara ulaşmıştır. Yakın dönemin konut bölgesi olan Bayezıt-Aksaray arası bölgenin bugünkü durumu bu anlayışın bir örneğidir.

Bu gibi bölgelerde salt turizm yapmak amacıyla yapıların biçim değiştirmesine göz yumulması ve bazı değerlerin bu uğurda harcanması doğru bir yaklaşım gibi görülmemektedir. Turizmin de kaynağı olan değerler rant aracı olarak görülmemeli ve bu doğrultuda değerlendirilerek titizlikle korunmalıdır.

* bkz. bölüm 2.3.,s.110 ve 2.4.,s.118.



Hanlar Bölgesi olarak tanımlanan eski Mese ile Haliç arasında kalan bölgede de fonksiyonlardaki değişikliğin ve uyumsuz yeni yapılanmaların getirdiği bozulmalar görülmektedir. Bu oluşumda bölgede rant değerinin artmış ve hanlardaki mülkiyet yapısının değişerek, çok parçaya bölünmüş olması önemli bir rol oynamaktadır. Yapıların korunabilmesi için mülkiyet sorunlarının ele alınması, birden fazla mülkiyete bölünmüş tek birimlerin bir elde toplanması sağlanmalı, tek birimlere çok işlev verilmesi engellenmelidir.

Hanlar bölgesinde yer alan tarihi hanların işlevlerinde görülen ve bu yapıların özgün mimarilerinin bozulmasına yol açan değişiklikler acilen ele alınması gereken önemli bir konudur. Rant edinme amacı ile orijinal mimarisi bozulmuş olan tarihi hanların ve hanlar bölgesinin yeniden orijinal özelliklerine kavuşturulması, ülkemizin ve yeryüzünün önemli tarihi ticaret merkezlerinden biri olan bölgenin korunması açısından çok önemlidir. Bölgenin orijinal özelliklerine yeniden kavuşturulması ve araç trafiğinin ağır baskısının bölgeden uzaklaştırılmasında, işlevlerin yeniden düzenlenmesinin büyük rolü olacaktır. Yoğun araç trafiğini gerektirmeyecek uygun işlev, bölgenin trafik problemini de çözüme kavuşturacaktır.

Trafik

Korunacak alanlarda sokak dokusu ve ölçüleri genellikle eski kentin sokak yapısını yansıtan dar sokaklardan oluştuğu için, bu yollara belirli saatlerde ve ilk yardım, yangın, güvenlik gibi acil durumlar dışında araç trafiğinin girmesi kesinlikle önlenmelidir. Radikal bir çözüm gibi gelen bu uygulama, araç trafiğinin getirdiği sorunlar görüldükçe ve araç insana tercih edilir duruma geldikçe en azından Tarihi Yarımada'nın korunması gerekli az sayıda bölgede uygulanması gereken sağlıklı bir yöntem olarak görünmektedir. Bu uygulamada otopark sorununa da çözüm aranması gerekecektir. Bayezit - Sultanahmet arası yayalaştırılmış olan Divanyolu örneğinde izlendiği gibi, bu tür yaya bölgeleri içinde halâ araç trafiği kaçamaklarının olmasına göz yumulmamalı, etkin denetim sağlanmalıdır.

Tezin önemli tarihi arterlerin incelendiği bölümünde* görülen yol açma ve genişletme çalışmalarında tesbit edilen en önemli sorun, gerek Cumhuriyet öncesinde, gerekse sonrasında Yarımada'nın korunması gerekli anıtsal yapılarında ve sivil mimarlık örneklerinde yıkımlara, yapıların kesilmesine ya da bu yapıların çevreleri ile olan ilişkilerinin bozulmasına neden olunduğudur. Bizans dönemi hakkında kesin birşey söylenememesine rağmen, Osmanlı döneminde Tanzimat'a kadar doğulu sokak dokusunun hakim olduğu Tarihi Yarımada'da yeni arterlerin açılmaya başlanması ile eski

* bkz. bölüm 2.6.,s.126.

eser tahribatı da başlamış ve bu durum 1950'li yıllarda tepe noktasına ulaşarak takip eden yıllarda da devam etmiştir. Bu dönemlerde açılıp da Yarımada'nın dokusuna zarar vermeyen tek bir arter yok gibidir.

Bu gerçeği göz önünde bulundurarak en azından bugünden sonra Tarihi Yarımada içinde yeni arter açılmasını önlemek, mevcut olan yolları verimli bir şekilde kullanmak gereklidir. Daha önceki bölümde de değinildiği gibi açılan bu yolların bir kısmı, Divanyolu örneğinde olduğu gibi, daha sonradan yayalaştırılmış, sadece toplu taşıma açılmış ve 'genişletilmeden yayaya ayrılırdı da mükemmel hizmet verir imiş' denecek duruma gelmişlerdir.

Açılacak her yeni arter, Yarımada'ya daha fazla aracın giriş çıkışına neden olacağı için çözümden fazla problem yaratacaktır. Mevcut yolların iki yönlü trafiğe uygun olmadığı hallerde tek yönlü olarak kullanımı, hemen hemen her yolun bir alternatifi olan İstanbul'da, trafik sorununa bir çözüm olarak düşünülebilir. Araçların park sorununun uygun yapı adaları ve parsellerde, metal konstruksiyon, asansörlü, gereğinde geri alınabilir katlı otoparklarla çözümlenmesi, bu uygulamada da gabariye özen gösterilmesi, Süleymaniye Külliyesi arkasında yapıldığı gibi silueti etkileyen anormal boyutlu yapılanmalardan kaçınılması gereklidir. Yeraltı otoparkları, Tarihi Yarımada'nın arkeolojik özellikleri düşünüldüğünde çekinceyle bakılması gerekli bir uygulamadır.

Yoğunluğun azaltılması da trafik sorununun çözümüne olumlu katkıda bulunacaktır. Özellikle Sultanahmet Meydanı yakınında bulunan ve arkeolojik sit üzerine inşa edilmiş olan adliye yanında , tapu, vergi dairesi gibi çok sayıda insanı çeken resmi dairelerin yarımada dışına çıkarılması veya bölgelere yayılması, turistik açıdan da çok önemli olan bu bölgenin trafiğini büyük ölçüde rahatlatacaktır.

Yeşil Alanlar

Son 35 senelik kısa bir zaman aralığında Tarihi Yarımada'da bulunan yeşil bölgelerin nasıl yapılanmaya açıldığı, ya da buralarda yapılanmaya göz yumulduğu önceki bölümlerde Yarımada'nın haritaları üzerinde tesbit edilmeye çalışılmıştır. Söz konusu bu yeşil bölgeler haricinde, 19. yüzyıl sonlarını gösteren fotoğraflardan kentin tamamında yeşil dokunun varlığı görülmektedir. Bu da eski kentin yapılanma biçim özelliği olan, bahçe içi yeşil örtüsünden kaynaklanmaktadır. Cumhuriyet sonrası yeni yapılaşmada, Yarımada nüfusu, apartmanlaşma ve kat adetlerinde henüz büyük bir artış kaydedilmediği dönemde, bu yeşil dokuyu sağlayan arka bahçeli konut geleneği bir müddet devam etmiştir. Ancak daha önce de Yarımada'nın en önemli problemlerinden biri olarak saptadığımız, uyumsuz yeni yapılanmanın son dönemlerdeki artışı ve inşaat alanlarıyla beraber kat adetlerinin artışı, bu bahçeleri yok ederek yeşil örtüyü

azaltmıştır. Karasurlarının kent içinde kalan surla paralel bölgelerinde yer alan yeşil ise, toplu konut ve spor salonu gibi yeni yapılanma biçimleri ve surla bitişik ruhsatsız yapılarla ortadan kaldırılmışlardır. Uzun yıllar kente bostan olarak hizmet vermiş bulunan Mokios, Aetios gibi Bizans sarnıçları ile eski kent limanlarının bulunduğu alanlar yeni yapılanma ve yanlış kullanım sonucunda yeşil özelliklerini kaybetmişlerdir. Bugün Vatan caddesi'nin bulunduğu, Lycos Deresi etrafında yer alan yeşil doku da söz konusu caddenin bölgeden geçirilmesi ve buna bağlı olarak yeni yapılanmanın artması neticesinde korunamamıştır.

Kaybolan bu doğa değerlerinin tekrar yerine konması artık olanaksız gözükmektedir. Yapı adaları arasında, tüm parselde yapılanmaya göz yumulduğu için artık yeşil imkanı kalmamıştır; böyle bir olanak olsa bile çevrelerinde oluşan yeni yapılanmanın yüksekliğinden dolayı artık bu yeşilin kente çok önemli bir katkısı da olmayacaktır sanırım. Yarımada içinde günümüze kalabilen tek büyük yeşil alan Sur-u Sultani sınırları içindeki yeşil bölgedir. Karasurları dışında yer alan mezarlıklar ve Kazlıçeşme bölgesinde, atölyelerin kaldırılması ile kazanılan yeşil alan, Tarihi Yarımada ile en yakın ilişkide olan ikinci yeşil banttır. Bu alanda kazanılan yeşilin korunması, geçici inşaat adı altında uyumsuz yapılanmalara bu alanda yer verilmemesi, Tarihi Yarımada'nın en önemli simgelerinden biri olan kent surlarının çok iyi algılanabilmesine de yardım edecektir. Söz konusu alan, Yarımada'yı kuzey ve güneyden saran sahil yollarının üzerindeki yeşil bantlarının geliştirilmesi ve birbirine bağlanması ile tarihi kent etrafında yeşil bir kuşak oluşturabilir. Ayrıca Haliç bölgesinde yıkımlar sonucunda ortaya çıkan surların kalıntılarıyla bu alanlar arasında kalmış korunması gerekli eski yapılar ve çevreye uyumsuz yeni yapıların oluşturduğu anlamsız kolaj, yeşil doku ile perdelenebilir.

Vistalar ve Siluet

Tarihi Yarımada'nın silüetini belirleyerek vistayı oluşturan önemli alanların kent içindeki yanlış kullanımları ve çevrelerindeki uyumsuz yapılanma nedeniyle kent içinden yeterince algılanamamaları, Forum Constantin ve Yavuz Selim örneklerinde incelenmiş ve sorunları ortaya konmaya çalışılmıştır. Uyumsuz yeni yapılanmalar, baskın kütleleri ile vista içinde görsel odak noktaları oluşturarak dikkati kendi üzerlerinde toplamaktadır. Yavuz Selim örneğinde, bölge yüzyıl başlarında Yarımada'nın en güzel algılandığı vistalardan biriyken 6-7 katlı konutların bölgeyi duvar gibi çevrelemesi, Forum Constantin güneyinde konumlanmış olan Darüşşafaka Sitesi ile aynı sırada yer alan diğer yapıların yüksek gabarileri, Atik Ali Paşa Camisi'nin kuzeyini saran yapıların Süleymaniye Camisi'nin algılanmasını engellemesi vista sorunlarına güzel birer örnektir.

Bu bölgelerdeki uyumsuz yeni yapılanmaların zaman içinde aşamalı olarak fazla katlarından ayıklanması, Yavuz Selim örneğinde yer alan Aspar Sarnıcı içinde bulunan yakın dönem yapısının kaldırılması, kökü Kanuni devrine kadar uzanan Çukurbostan Mescidi'nin korunması, ancak sarnıcın, Mokios Sarnıcı'nda yapılan bina gibi hataya düşülmeden, sadece bir rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi uygun bir çözüm olacaktır. Böylelikle Yarımada içinde eksikliği duyulan yeşil alan arttırılmış ve sarnıcın muhtemel yapılanması engellenmiş olacaktır.

Forum Constantin örneğinde ise Çemberlitaş Meydanı-Mese-Hipodrom yaya ilişkisi kuvvetlendirilmelidir. Burada da özgün yapıların üzerine yakın devirde yapılan ilave katların kaldırılması düşünülmelidir. Mese üzerinde zemin katlarda bulunan işyerleri için turizm fonksiyonuna uygun işletmeler özendirilmeli ve meydan yaya aksını tamamlayıcı, uygun kent mobilyaları ile açık bir dinlenme alanı olarak düzenlenmelidir. Bizans döneminden beri bölgede yerleşik bulunan ticaret biçimlerinin devamının sağlanması kent kültürü açısından olumlu bir yaklaşım olacaktır.

Eski Mese'nin bir bütün olarak korunması, Yarımada'nın Bizans ve Osmanlı dönemlerinde aynı önemde bir arter olarak kullanıldığıının vurgulanması için, hernekadar ülkemizde aksine uygulamalar gelenek halini almaya başladıysa da, Hipodrom'dan Aksaray'a kadar caddenin tek bir isim altında anılmasında büyük yarar olacaktır. Kent kültürü açısından oldukça önem taşıyan bu titizliğin en azından, fonksiyonu asırlar öncesine dayanan ve günümüzde dört isimle parçalanmış olan, bu arterde uygulanması, hem bölge, hem de kentin diğer benzer vistalarına öncülük edecektir.

Tarihi Yarımada'da siluetin özellikle son 50 yıl içinde olumsuz olarak değiştiği, bunda da en önemli payın kamu kuruluşlarında olduğu, tezin siluetlerin işlendiği bölümde görülmektedir. 2.Tepe üzerinde, Yavuz Selim Camisi yanında yer alan Darüşşafaka Lisesi binası, aynı tepenin batısında bulunan İsmail Ağa Kuran Kursu yapısı; 3.Tepe eteklerindeki Tekel binaları, Merkez Bankası binası, onların hemen arkasında, Valens Kemerine doğru eski SSK blokları ve kemerin arkasında İstanbul Belediyesi Binası; 4. Tepe üzerindeki İstanbul Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fakülteleri Binası; 5.Tepe üzerinde Darüşşafaka Sitesi yapısı, aynı tepenin Marmara yamacında Adliye Binası ve hemen önünde, Binbirdirek Sarnıcı yanındaki Arkadia Oteli; 6. Tepe güney yamacında, Sur-u Sultani sınırları içinde yer alan Eski Gülhane Hastanesi ve çevre yapıları, sahil şeridindeki, sahil surları arasında boy veren otel yapıları ile 7.Tepe'deki SSK Hastanesi ve Cerrahpaşa Hastanesi kompleksi siluetin kamu kurumları eliyle bozulmasının tipik ve belli başlı örnekleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Yukarıda belirtilen, silueti bozan bu yapıların konumları ve kütleleri yeniden ele alınmalı, kaldırılması gerekli görülen yapılar kaldırılmalı, kat adetleri azaltılarak siluet üzerindeki olumsuz etkileri

düzeltilenbilecek olanlarında ise kat azaltılmasına gidilmelidir. Bu amaçla silueti bozan binalara yapılan müdahaleler önerilerde gösterilmiştir.

GENELLEME

Tarihi Yarımada'da koruma sorunları incelenen yapılanma biçimleri için ortaya konan çözüm önerilerinin, kentin diğer bölgelerinde yer alan korunması gereken yapılanma biçimlerine de uygulanması düşünülmelidir.

Konut alanlarına örnek olarak seçilen Süleymaniye, Zeyrek, Kadırga gibi, ahşap sivil mimarlık örneklerini, sınırlı sayıda da olsa birarada barındıran bölgelerde saptanan koruma sorunlarına, kentin diğer konut alanlarında da rastlanmaktadır. Yanlış yeni yapılanma ve yanlış restorasyon uygulamaları söz konusu diğer yerleşim alanlarının da yeterince korunamamalarına neden olmaktadır. Boğaziçi yerleşmelerinde, Yeşilköy, Üsküdar, daha yoğun olmak üzere Adalar'da Tarihi Yarımada sınırları içindeki örneklerde olduğu gibi, sokak ölçeğinde, kentin diğer bölgelerinde ise tek yapı ölçeğinde dağınık olarak günümüze ulaşabilmiş ahşap sivil mimarlık örnekleri de aynı koruma sorunları ile yüz yüzedir.

Kargir sivil yapılanmaya örnek alınan Gedikpaşa'da saptanan, yanlış işlev, kat ilavesi ve doku bütünlüğünü bozan yeni yapılanma gibi koruma sorunlarını Galata, Beyoğlu, Tophane ve daha yakın dönem kargir binalarını barındıran Kurtuluş, Harbiye ve Şişli, Beşiktaş, Yeldeğirmeni gibi yerleşmelerde de izlemek mümkündür.

Külliyeye ve çevresinin sorunlarının ele alındığı Yavuz Selim örneğinde olduğu gibi, Süleymaniye, Yeni Cami, Rüstempaşa, Atik Valide Külliyesi de yakın çevresindeki yeni ticaret yapılarının veya konut kütlelerinin baskısı altındadır. Siluetler bölümünde bir kısmı örneklenen bu yeni yapılar külliye ile olan ilişkisini zedelemekte, Yavuz Selim Külliyesi'nde olduğu gibi onu perdelemektedirler.

Küçük dini yapı ve anıtların koruma sorunlarına ise İstanbul'un hemen tamamındaki benzer tek yapı ve anıtlarda rastlamak mümkündür. Tarihi Yarımada sınırları içinde, Fatih, Fındıkzade ve Cerrahpaşa, yarımada sınırları dışında Beşiktaş, Üsküdar, Kadıköy, Cihangir gibi yerleşmelerde yer alan tek yapı ve anıtlarda, İskender Paşa Camisi ve Marcianus Sütunu örneklemelerinde tesbit edilen ve çözümü için öneriler getirilmeye çalışılan aynı sorunları görebiliriz.

Hanlar bölgesinin yanlış işlevlendirme, yanlış yapısal müdahaleler ve yoğun trafik baskısı altında tahribat gibi koruma sorunlarıyla, aynı yoğunlukta olmasa da benzer bir yapılanma biçimi gösteren Galata-Perşembe Pazarı ticaret bölgesinde de

karşılaşmaktayız. Bu bölgede de 2-3 katlı tarihi han ve yapıların 7-8 katlı yeni yapılarla iç içe olduğunu ve bu yeni yapılanmanın baskısı altında bulunduğunu izlemek mümkündür.

Yine Galata bölgesinde yer alan, bir zamanlar ayakta olan Galata Surları'ndan geriye, üzerlerine ve bitişiğine yapılan yeni yapılanmaların tahribatı nedeniyle, sadece küçük bazı parçalar kalmıştır. Tarihi Yarımada'yı çevreleyen surların Haliç ve Marmara bölümleri de, tezin "Surlar ve Kapıları" bölümündeki örneklemelelerde gördüğümüz gibi, günümüzde aynı baskılar altındadır.

Yeşil alanları, Tarihi Yarımada sınırları içinde yeni yapılanmaya göz yumularak korunamadığı ve ortadan kalktığı biçimde, doğal sit Boğaziçi'nin yerleşmeleri etrafındaki yeşil bölgeleri, Göksu ve Beylerbeyi sırtlarında görüldüğü gibi, yeni yapılanmalarla tahrip olmaktadır. Kenti çevreleyen yeşil doku da aynı Boğaziçi'nde olduğu gibi yeni yapılanmaların yayılmacı baskısı ile karşı karşıyadır. Günümüzde kent merkezinde korunamayan yeşil bölgeler gibi, söz konusu yeşil doku da yavaş yavaş yok olmaktadır.

Aynı şekilde, Tarihi Yarımada silüetinin tahrip olmasına neden etkenleri ve çözüm önerilerini de, yukarıda sözü edilen örneklemelelerdeki sorunlar ve önerilerde olduğu gibi, kent silüetinin tamamına genellemek mümkündür. Dolmabahçe Sarayı arkasında, Akaretler'de ve Boğaziçi yerleşmeleri sırtlarında yer alan yapılanmalar için üretilebilecek öneriler Tarihi Yarımada silüetini korumak için önerilenlerden farklı olmayacaktır.

SONUÇ

Tezin ikinci bölümünü oluşturan 'Tarihi Yarımada'daki Yapılanma Biçimlerinin Günümüzdeki Durumu, Koruma Sorunları ve Çözüm Önerileri' başlığı altında yarımada'nın karakteristik yapısını şekillendiren geleneksel konut alanları, küçük dini yapılar, külliye Bizans anıtları, tarihi meydanlar, önemli tarihi arterler ve yeni açılan yollar, hanlar, surlar ve kapıları, eski limanlar, yeşil alanlar gibi yapılanma biçimleri sınıflandırılarak incelenmiş ve bu yapılanma biçimlerinin yeterince korunamamalarının nedenleri sıralanarak çözüm önerileri getirilmiştir. Geleneksel konut dokusunun yer aldığı bölgelerde yapılara uygulanan bilinçsiz onarımlar, eklemeler ve bu bölgelerdeki işlev değişiklikleri bozulmalara neden olmaktadır. Aynı nedenlerden Tarihi Yarımada sınırları içinde yer alan ticaret yapıları da korunamamakta, orijinal biçim ve fonksiyonlarını kaybetmektedirler. Diğer yapılanma biçimleri, yeşil doku, vistalar ve silüet ise yarımada'da yer verilen yanlış işlevler ve yoğun yeni yapılanma nedeniyle

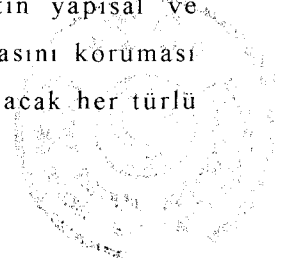
bozulmaktadır.

Sonuç olarak Tarihi Yarımada'nın yeterince korunamamasında en etkin faktörlerin yeni yapılanmalardaki sürekli yükselme eğilimi, korunması gerekli bölgelerde yanlış işlemlere göz yumulması, bunlara bağlı olarak devamlı artan araç trafiği, turizm işlevinin yeterince etüd edilmeden yarımada içine sokulması, turizm amaçlı yapılar ve bazı kamu yapılarının birçok yerde tarihi dokuyu zedelemesi olduğunu söylemek mümkündür.

Örnek yapılanma biçimlerinin sorunları ve getirilen çözüm önerileri, aynı yapılanma biçimleri ve sorunları taşıyan gerek yarımada içindeki, gerekse İstanbul'un diğer bölgelerindeki yapılanma biçimlerine genelleme yoluyla çözüm getirebilir.

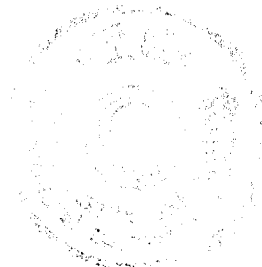
Tarihi Yarımada sınırları içinde çağdaş yapılara da yer verilmesi doğaldır. Fakat bu yeni yapılanma sırasında ortaya çıkan mimarlık ürünleri tarihi dokuyu bozmayacak, boyutları ile çevrelerindeki değerleri ezmeyecek yapılar olarak planlanmalıdırlar. 1950'li yıllarda filizlenen Yarımada'yı imar etme tutkusundan sıyrılmak ve bölgenin tamamını kapsayacak kalıcı ve sürekli denetlenecek bir koruma planı hazırlamak Yarımada'nın geleceği açısından önemli bir ilk adım olacaktır. Bölgede yapılacak yeni yapılanmalarda, bu yapıların önce yakın çevreleri ile olan sağlıklı boyutsal ve görsel ilişkisi sağlanmalı, ayrıca Yarımada'nın topografik özellikleri de göz önüne alınarak, tüm siluet içindeki konumları üç boyutlu olarak etüd edilmelidir. Günümüzde artık kentin dijital haritalarının yapılmış olması ve bunların üç boyutlu olarak silüetlere dönüştürülebilir olmaları, bu gibi etüdlere yapılmasına olanak sağlayacak önemli verilerdir.

Antik, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet sonrası kültürlerinin ürünlerini bir arada barındıran Tarihi Yarımada'da yerel yönetimler değiştikçe ona paralel değişen imar planlamaları doğrultusunda uygulamalar yapmak ve yapılanmalara gitmek doğru bir çözüm olmasa gerektir. Tarihi Yarımada'nın bir bütün olarak değerlendirilmesi, kalan değerlerinin korunması ve çağdaş yaşam biçimi ile uyumlu olarak yaşatılması, 2500 yıllık bir kentin kendi kültürümüzle birlikte yaşatılması demektir. Bu nedenle kuruluşu bu kadar eskiye dayanan bir kentin bu günkü kullanıcılarını, yaşadıkları kentin değerlerine sahip çıkacak biçimde bilinçlendirmek ve eğitmek, korumanın planlar üzerinde kalmaması ve süreklilik kazanması açısından önem taşımaktadır. Tarihi Yarımada'ya yönelik hazırlanacak koruma planına paralel olarak, yetişen genç nesile yönelik eğitsel programlarla tarihi kent ve onun barındırdığı değerler, bu değerlerin ve kent kültürünün önemi aşılmanmaya çalışılmalıdır. Yaşadığı tarihi kentin yapısal ve kültürel değerlerine bilinçli bir şekilde bakabilen kişilerin bu kültür mirasını koruması ve gelecek kuşaklara sağlıklı bir biçimde taşınması, korumaya yönelik konacak her türlü yasal yaptırımdan daha etkili ve kolay olacaktır.



KAYNAKLAR

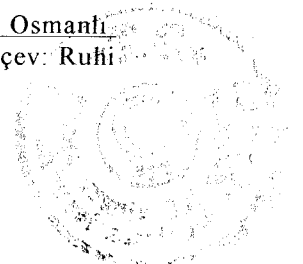
- Andreasyan 1973 Andreasyan, H.D., " Eremya Çelebi'nin Yangınlar Tarihi ", Tarih Dergisi, Sayı 27, Mart 1973, s.57-84.
- Ayverdi 1958 Ayverdi, Ekrem Hakkı, Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu , Ankara , Vakıflar Umum Müdürlüğü , 1958.
- Ayverdi 1973 Ayverdi, Ekrem Hakkı, Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri 855 - 886 (1455-1481), Cilt III, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul Enstitüsü, Yayın No.69,1973.
- Çelik 1996 Çelik, Zeynep, Değişen İstanbul, çev.Selim Deringil, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.
- Darkot 1966 Darkot, Besim, "İstanbul : Coğrafi Giriş", İslam Ansiklopedisi, Cilt 5/2, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1966, s.1135- 1142.
- Demircanlı 1989 Demircanlı, Yüksel, İstanbul Mimarisi için Kaynak Olarak Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Ankara, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 1989.
- Darülsaltanat. Mühendishane-i Berril Hümayun, 1848.
- Dirimtekin 1953 Dirimtekin, Feridun, Fetihten Önce Marmara Surları , İstanbul, İstanbul Fetih Derneği , Yayın No.10 ,1953.
- Eyice 1966 Eyice, Semavi, "İstanbul ", İslam Ansiklopedisi , Cilt 5/2, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1966, s. 1214/44-1214/144.
- Eyice 1992 Eyice, Semavi, " Bir Efsanenin Ardından ", İstanbul, 1992, s.24-28.
- Goad, Sigorta Planları, İstanbul, 1904.
- Gökbilgin 1966 Gökbilgin, M.Tayyib, "İstanbul : Şehrin Tarihi ", İslam Ansiklopedisi , Cilt 5/2, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1966, s.1142 - 1185.
- Güran 1976 Güran, Ceyhan, Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi, Ankara, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları,1976.
- Gürsel 1993 Gürsel, Ersen, "Sultanahmet Düzenlemesi", İstanbul, Temmuz 1993, s.50-53.
- İncicyan 1976 İncicyan, P.G., 18. Asırda İstanbul, çev: Hrand Andreasyan, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü, Yayın No.43, 1976.



- İndel 1977 Dubois, Howard vd., Community Development and Renewal in an old Quarter of Istanbul: The Case Küçükayasofya, Zürich, ETZH Zentral, 1977.
- İzberk 1993 İzberk, Mustafa, "Tarihi Yarımada'nın Silueti", İstanbul, Sayı 4, Ocak 1993, s.80-83.
- Kayra 1990 Kayra, Cahit, İstanbul Haritaları, İstanbul, T.S.K.B., 1990.
- Kleiss 1965 Kleiss, Wolfram, Topographisch-Archaeologischer Plan von İstanbul, Tübingen, Verlag Ernst Wasmuth, 1965.
- Kortan 1983 Kortan, Enis, Le Corbusier Gözüyle Türk Mimarlık ve Şehirciliği, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayın No: 37, Ankara, 1983.
- Kömürcüyan 1988 Kömürcüyan, Eremya Çelebi, İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul, 2.Baskı, çev: Hrand Andreasyan, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1988.
- Kuban 1969 Kuban, Doğan, "İstanbul'un Tarihi Yapısı. Tarihi Gelişme - Şehrin Tarihi Yapısının Özellikleri - Koruma Yöntemleri", Yayınlanmamış Rapor, İstanbul, 1969.
- Kuban 1993 Kuban, Doğan, "7.yy dan 18.yy a İstanbul'un Kullanımı - Koloni Şehrinden İstanbul Başkentine", İstanbul, Ocak 1993, s.10-25.
- Kuban 1992 Kuban, Doğan, "İstanbul'un Romalı - Bizanslı Kimliği", İstanbul, Haziran 1992, s.54-57.
- Kumbaracılar 1938 Kubracılar, İzzet, İstanbul Sebilleri, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1938.
- Kunter 1958 Kunter, Halim Baki, "Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu", Vakıflar Dergisi, Sayı IV, Vakıflar Umum Müdürlüğü Neşriyatı, Ankara, 1958.
- Mango 1985 Mango, Cyrill, Byzantine Architecture, New York - Milano, Electra-Rizzoli, 1985.
- Mango 1986 Mango, Cyrill, Byzanz, Weltgeschichte der Architektur, Stuttgart, DVA, 1986.
- Matrakçı 1976 Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i 'Irâkeyn, Türk Tarih Kurumu Yayınları I.Dizi - Sa. 3, Ankara, 1976.
- Mayer 1943 Mayer, R., Byzantion-Konstantinopolis-İstanbul. Eine genetische Stadtgeographie, Wien und Leipzig, Kommissionsverlag der Akademie der Wissenschaften, 1943.
- Mamboury 1925 Mamboury, E., İstanbul'un 1453 Tarihinde Fethinden Evvelki Topografik Haritası, 1925.



- Müller-Wiener 1977 Müller-Wiener, Wolfgang, Bildlexikon zur Topographie İstanbuls, Tübingen, Ernst Wasmuth Verlag, 1977.
- Müller-Wiener 1994 Müller-Wiener, Wolfgang, Die Häfen von Byzantion Konstantinupolis Istanbul, Tübingen, Ernst Wasmuth Verlag, 1994.
- Öz 1962 Öz, Tahsin, İstanbul Camileri, Ankara, Cilt 1, Türk Tarih Kurumu, Seri VI, No.5, 1962.
- Özbeyoğlu 1993 Özbeyoğlu, Erendiz, "1990 İmar Planı", İstanbul, Sayı 4, Ocak 1993, s.72 - 73.
- Pervitsch Pervitsch, J., Sigorta Planları, İstanbul, 1922-1941.
- Revnakoğlu 1963 Revnakoğlu, C., "Fatih Civarında Abideler T.T.O.K.Belleteni, Sayı 256- 257, 1963, s.11-12.
- Sakaoğlu 1996 Sakaoğlu, Necdet, Osmanlı Kentleri ve Yabancı Gezginler, İstanbul, Ray Sigorta, 1996.
- Schneider 1936 Schneider, Alfons Maria, Byzanz: Vorarbeiten und Topographie und Archaeologie der Stadt, Berlin, die Abteilung İstanbul der Archaeologischen Instituts des Deutschen Reiches, İstanbuler Forschungen, Band: 8, 1936.
- Schneider 1950 Schneider, Alfons Maria, "Strassen und Quartiere Konstantinopels", Mitteilungen des Deutschen Archaeologischen Instituts, I 68, 1950.
- Sertoğlu 1966 Sertoğlu, Midhat, "İstanbul: 1520'den Cumhuriyete kadar", İslam Ansiklopedisi, Cilt 5/2, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1966, s.1135 - 214/44.
- Sezgin 1979 Sezgin, Haluk, Türk ve İslam Ülkeleri Mimarisine Toplu Bakış, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, YayınNo.5, 1979.
- Sözen 1984 Sözen, Metin, Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Genel Yayın No.246, Cumhuriyet Dizisi : 9, 1984.
- Sözen 1993 Sözen, Metin, "Tarihsel İstanbul İçin Turizm Stratejileri", İstanbul, Temmuz 1993, s.36-41.
- Sözen 1989 Sözen, Gürol, Bin Çeşit İstanbul, İstanbul, Akbank, 1989.
- Şehsuvaroğlu 1958 Şehsuvaroğlu, Haluk, "18. Asırda İstanbul' da Görülen İmar Hareketleri", T.T.O.K.Belleteni, Sayı 199-200, 1958, s.6-7.
- Stewig 1965 Stewig, Reinhardt, İstanbul' un Bünyesi: Doğulu Osmanlı Bünyeden Avrupalı Kozmopolit Bünyeye Geçiş, çev: Ruhi



- Turfan - M.Ş.Yazman, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası, 1965.
- Stolpe 1855 Stolpe,C., Plan der Stadt Constantinopel, 1855.
- Tekeli 1993 Tekeli, İlhan, "İcabında Plan", İstanbul, Sayı 4, Ocak 1993, s.26-37.
- Tekeli 1985 Tekeli, İlhan, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, C.4, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, s.878-890.
- Tekindağ 1967 Tekindağ, Ş., " Ayasofya Tahrir Defterine Göre İstanbul ", 6.T.T.K.Kongresi Bildirileri , Ankara , T.T.K. Yayınları, 9.Seri, 6.Sayı, Ankara, 1967, s.304-311.
- Tekindağ 1966 Tekindağ, Ş., " İstanbul:Türk Devri 1453-1520 Yılları", İslam Ansiklopedisi , Cilt 5/2, Ankara, Milli Eğitim Bakanlığı, 1966, s. 1199-1214.
- Tezcan 1989 Tezcan, Hülya, Topkapı Sarayı ve Çevresinin Bizans Devri Arkeolojisi, İstanbul, T.T.O.K., 1989.
- Ünsal 1969 Ünsal, Behçet," İstanbul' un İmarı ve Eski Eser Kaybı", Türk Sanatı Tarihi: Araştırma ve İncelemeleri, s.6-61 , İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi, Türk Sanatı Tarihi Enstitüsü Yayınları:2, 1969.
- Witteck, P., Konstantinopel , İstanbul , 1928.
- Yerasimos 1991 Yerasimos, Stefanos, "İslam Kenti Fikrini Yeniden Geliştirmeye Çalışıyorum", Arredamento Dekorasyon, 1991-7, s.68-73.
- Ziyaoğlu 1983 Ziyaoğlu, Rakım,Yorumlu İstanbul Kütüğü , 330 - 1983 , İstanbul, T.T.O.K. , 1985.



ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 1 Aralık 1954
- Doğum yeri : İstanbul
- İlk öğretim : Büyük Reşit Paşa İlkokulu, 1960 -1965.
- Orta öğretim : Sankt Georg - Avusturya Erkek Lisesi, 1965 - 1973.
- Yüksek öğretim : Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Yüksek Okulu,
1973 - 1978
- Lisansüstü : Yıldız Üniversitesi - Mimarlık Fakültesi , Rölöve Restorasyon
Anabilim Dalı, 1984 - 1986
- Mesleki çalışmalar : Mimar Ertem Ertunga ile büro ve şantiye çalışmaları,
1977 -1979
- Mimar Behruz Çinici ile şantiye çalışması , 1979 - 1980
- Şöminder A.Ş. kuruculuğu , serbest mimarlık uygulamaları,
1980 - 1985.
- Yıldız Teknik Üniversitesi , Rölöve- Restorasyon Anabilim
Dalı' nda araştırma görevliliği, 1985 -

