

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MEKAN ORGANİZASYONU VE BİÇİM
KAVRAMLARININ TARİHİ YARIMADA
ÖRNEĞİNDE İNCELENMESİ

Şehir Plancı , Mimar Duygu YOLLU

F.B.E. Şehir Planlama Programı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Zekiye YENEN

İSTANBUL,2006

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
GİRİŞ	v
1 KAVRAMSAL- KURAMSAL TANIMLAMALAR	1
1.1 Mekan Kavramı	1
1.1.1 Kentsel Mekan Kavramı	2
1.2 Mekan Organizasyonu Kavramı.....	4
1.2.1 Kentsel Tasarım ve Mekan Organizasyonu	4
1.2.1.1 Karakter	5
1.2.1.2 Okunabilirlik.....	5
1.2.1.3 Uyarlanabilirlik	6
1.2.1.4 Farklılık	6
1.2.1.5 Süreklilik	6
1.2.1.6 Kapalılık	6
1.2.2 Mekan ve Mekan Organizasyonu Kavramlarına Kuramsal Yaklaşım	7
1.2.2.1 Mekan Kuramları	7
1.2.2.2.Arazi Kullanış-Yer Seçim Kuramları ve Mekan Organizasyonu	9
1.3 Biçim (Form) Kavramı	12
1.3.1 Kentsel Biçim Kavramı	12
1.3.2 Biçim Kavramı ve Mekan Organizasyonu.....	14
1.3.3 Kentsel Biçim Kavramına Kuramsal Yaklaşım	16
1.3.3.1 Bütüncül Kentsel Biçim Yaklaşımı	17
1.3.3.2 Entegre Tasarım Yöntemi	18
2 TARİHİ YARIMADA'NIN TARİHSEL SÜREÇTE GEÇİRDİĞİ DÖNÜŞÜMLERİNMEKAN ORGANİZASYONU VE BİÇİM KAVRAMLARI ÇERÇEVESİYLE TANIMLANMASI.....	24
2.1 İlk Yerleşmeler ve Byzantion.....	24
2.2 Septimus Severus Dönemi	27
2.3 Roma Dönemi.....	28
2.3.1 Roma Döneminde Kentin Yönetimi	28
2.3.2 Roma Döneminde Kentin Mekansal Organizasyonu	29
2.3.2.1 Roma Döneminde Ulaşım	29
2.3.2.2.Roma Döneminde Ticaret.....	30
2.3.2.3 Roma Döneminde Konut Alanları	31
2.3.2.4 Roma Döneminde Kentin Biçimi vr Silueti Etkileyen Önemli Yapılar....	31
2.4 Osmanlı Dönemi.....	36
2.4.1 Osmanlı Döneminde Kentin Sosyal Yapısı.....	36
2.4.2 Osmanlı Döneminde Kentin Yönetimi	37
2.4.3 Osmanlı Döneminde Kentin Mekansal Organizasyonu.....	39

2.4.3.1	Osmanlı Döneminde Ulaşım.....	39
2.4.3.2	Osmanlı Döneminde Ticaret.....	43
2.4.3.3	Osmanlı Döneminde Konut Alanları	45
2.4.3.4	Osmanlı Döneminde Mekan Organizasyonu ve Silueti Etkileyen Önemli Yapılar.....	47
2.5	Cumhuriyet Dönemi	53
2.5.1	Cumhuriyet Döneminde Kentin Mekansal Organizasyonu	54
2.5.1.1	Cumhuriyet Döneminde Ulaşım	54
2.5.1.2	Cumhuriyet Döneminde Ticaret-Merkez İşlevi	60
2.5.1.3	Cumhuriyet Döneminde Sanayi.....	62
2.5.1.4	Cumhuriyet Döneminde Konut Alanları	63
2.5.1.5	Cumhuriyet Döneminde Mekan Organizasyonu ve Silueti Etkileyen Önemli Yapılar	64
2.5.2	Cumhuriyet Dönemi Öncesi ve Sonrasında Yasal-Yönetmelik Sürecin Mekan Organizasyonu Açısından Mekana Etkilerinin Tanımlanması.....	66
3	TARİHİ YARIMADA SURIÇİ BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE MEKAN ORGANİZASYONU VE BİÇİM KAVRAMLARININ TANIMLANMASI.....	77
3.1	Mekan Organizasyonu ve Biçim Kavramları Çerçevesinde Tarihi Yarımada'nın Geçirdiği Dönüşümlerin İncelenmesi	77
3.2	Tarihi Yarımada Suriçi Bölgesi'nin Kentsel Biçim ve Mekan Organizasyonu Kavramları ve Kuramları Kapsamında Değerlendirilmesi	84
3.2.1	Tarihi Yarımada Suriçi Yerleşimi Örneğinde Biçim ve Mekan Organizasyonu Kavramlarının İncelenmesi	84
3.2.2	Tarihi Yarımada Suriçi Yerleşimi Örneğinde Kentsel Biçim ve Mekan Organizasyonu Kuramlarının İncelenmesi.....	91
3.2.2.1	Kentsel Mekan Organizasyonu Kuramları	91
3.2.2.2	Kentsel Biçim Kuramları.....	96
4.	SONUÇ - DEĞERLENDİRME	102
	KAYNAKÇA	105
	ÖZGEÇMİŞ.....	112

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1.1a	Kentsel Mekan	3
Şekil 1.2a	Mekan organizasyonu	4
Şekil 1.2.1a	Kentsel tasarım ilkeleri ve mekan organizasyonu	5
Şekil 1.2.1.5a	Negatif ve pozitif mekanlar	6
Şekil 1.2.2.2a	Alanın tipolojik modelleri	11
Şekil 1.3.1a	Fas ve İran'dan örnekler	13
Şekil 1.3.2a	Merkezi organizasyon	14
Şekil 1.3.2b	Çizgisel organizasyon	15
Şekil 1.3.2c	İşinsal organizasyon	15
Şekil 1.3.2d	Kümelî organizasyon	16
Şekil 1.3.2e	Izgara tipi organizasyon	16
Şekil 1.3.3.1a	Butina'nın kentsel biçî-bilim analizi için strüktürel çerçevesi	17
Şekil 1.3.3.2a	Nolli'nin Roma haritası	18
Şekil 1.3.3.2b	Trancik'in entegre tasarım yöntemi için kuramsal çerçevesi	19
Şekil 1.3.3.2c	Kompozisyonel biçim	19
Şekil 1.3.3.2d	Yapısal biçim	20
Şekil 1.3.3.2e	Grup biçim	20
Şekil 1.3.3.2f	Kent plan şemaları	21
Şekil 1.3.3.2g	Kentsel biçimin analizi çalışmaları	22
Şekil 2.1a	İlk yerleşmeler	24
Şekil 2.1b	Tarihi Yarımada'da ilk dönem yerleşme	25
Şekil 2.1c	Byzantion'un işlevsel alanları	26
Şekil 2.2a	Septimus Severus dönemi İstanbul yerleşme sınırları ve önemli şehir elemanları	27
Şekil 2.3.1a	Büyük Saray ve çevresi planı	29
Şekil 2.3.2.4a	Bizans (1 -7.yy)	32
Şekil 2.3.2.4b	Bizans (8 -12.yy)	35
Şekil 2.3.2.4c	Bizans (13-15.yy)	35
Şekil 2.4a	15.yy kentin görünümü	36
Şekil 2.4.2a	İstanbul'dan görünüm	37
Şekil 2.4.2b	Fatih tarafından oluşturulan İstanbul semtleri	38
Şekil 2.4.3.1a	Kağıthane'de mesire	40
Şekil 2.4.3.1b	1930'larda Kağıthane	40
Şekil 2.4.3.2a	18 ve 19. yüzyıllarda kentin gelişimi	45
Şekil 2.4.3.3a	İstanbul evleri - Fener- Üsküdar- Valde sokağı	46
Şekil 2.4.3.4a	Fatih külliyesi	49
Şekil 2.4.3.4b	Sultan Selim külliyesi	50
Şekil 2.4.3.4c	17. yy'ın ilk yarısında kentin kuşbakışı görünümü	51
Şekil 2.4.3.4d	İstanbul panoraması	51
Şekil 2.4.3.4e	XIX. yüzyıl İstanbul ve yöresi planı	52
Şekil 2.4.3.4f	İstanbul	52
Şekil 2.5a	Cumhuriyet döneminde kentin gelişmesi	54
Şekil 2.5.1.1a	İstanbul ulaşım ağı	55
Şekil 2.5.1.5a	İstanbul Dördüncü Vakıf Hanı	65
Şekil 2.5.2a	Von Moltke planı	67
Şekil 2.5.2b	Bouvard'ın Beyazıt meydanı projesinin kent dokusu üzerine oturtulmuş şekli	68
Şekil 3.1a	Antik dönem	77
Şekil 3.1b	Roma dönemi	78

Şekil 3.1c	Roma döneminde arazi kullanımı	79
Şekil 3.1d	Osmanlı dönemi.....	81
Şekil 3.1e	Osmanlı döneminde arazi kullanımı	81
Şekil 3.1f	Osmanlı döneminde arazi kullanımı.....	82
Şekil 3.1g	Osmanlı'da sosyal yapı.....	82
Şekil 3.1h	Cumhuriyet döneminde İstanbul	83
Şekil 3.1i	Günümüzde İstanbul	83
Şekil 3.2.1a	Fatih Külliyesi ve yakın çevresi.....	85
Şekil 3.2.1b	Külliyelerin mekansal dizilimi	86
Şekil 3.2.1c	Beyazıt meydanından görünüm	87
Şekil 3.2.1d	Tarihi Yarımada'da ıııısal olarak merkeze uzanan akslar ve semt merkezleri	88
Şekil 3.2.1e	Tarihi Yarımada Sultanahmet meydanı ve yakın çevresi.....	89
Şekil 3.2.1f	Tarihi Yarımada Fatih Külliyesi ve yakın çevresi.....	90
Şekil 3.2.1g	Fatih Külliyesi	90
Şekil 3.2.2.1a	İstanbul'un tepeleri	92
Şekil 3.2.2.1b	Surlardan görünüm	93
Şekil 3.2.2.1c	Topkapı Sarayı'nın denizden görünümü.....	94
Şekil 3.2.2.1d	Sultan Ahmet meydanı ve yakın çevresi	94
Şekil 3.2.2.1e	İstanbul silüetini yansıtan 1580'lerde yapılmııı bir gravür.....	96
Şekil 3.2.2.1f	Le Corbusier'in İstanbul silüeti	96
Şekil 3.2.2.2a	Tarihi Yarımada haritaları	97
Şekil 3.2.2.2b	Yeni Cami ve çevresi	99

ÖZET

Çalışmanın anahtar sözcükleri “mekan”, “mekan organizasyonu”, “biçim” kavramlarıdır. Çalışma bütününde, kentsel tasarım perspektifinde, mekan, mekan organizasyonu ve biçim kavramları, kavramsal ve kuramsal açıdan tanımlanmıştır. Çalışma süresince edinilen kavramsal ve kuramsal temeli mekansal sisteme oturtabilmek, örnekleyebilmek adına sahip olduğu mekansal zenginlik, tarihsel deneyim ve geçirdiği değişim ve dönüşüm nedeniyle örnek alan olarak Tarihi Yarımada seçilmiştir. Tarihi Yarımada, üçüncü boyutta mekan, biçim ve mekan organizasyonu kavramlarının kavramsal ve kuramsal tanımlamalarına örnekler içermenin yanısıra sahip olduğu tarihi kültürel değerleri ile kentsel mekanı dördüncü boyutta (zaman) ele alma imkanı da tanımaktadır.

“Mekan” , “mekan organizasyonu” ve “biçim” konularında yayınlanmış yerli yabancı birçok kaynak taranarak hazırlanan ve kavramsal ve kuramsal çerçevede ele alınan çalışma ile - Tarihi Yarımada örneği dolayısıyla- çok çeşitli açılımları olan ve geniş perspektifte ele alınması gereken “mekan organizasyonu ve biçim” konularında yapılacak çalışmalar için bir başlangıç kaynağı oluşturulması amaçlanmıştır.

Tez çalışması kapsamında Tarihi Yarımada bütününde yapılacak müdahalelerde kentsel tasarım bilim alanı araç olarak seçilmiş, yapılan değerlendirmelerde kentsel tasarımın kuramsal yaklaşımı aracılığı ile noktasal ölçekten, üst ölçeğe kadar geniş perspektifte, alana yapılacak her tür ve ölçekteki müdahaleden alanın bütününe etkileneceği ortaya konmuştur.

Aralık,2006

Duygu YOLLU
Şehir Plancı, Mimar

ABSTRACT

The key words of this study are the concepts of “location”, “locational organization” and “form”. Within the totality of the study, the concepts of “locality”, “locational organization” and “form” are defined through the perspective of urban planning in conceptual and theoretical terms. In order to build upon the locational system and exemplify the theoretical and conceptual basis that is derived from the study, Historical Peninsula is selected as the sample area due to its locational richness and historical experience alongside its alteration and transformation. Hence, the conceptual and theoretical basis that is derived from the study can be embedded into the locational system and exemplified. The Historical Peninsula not only hosts samples of conceptual and theoretical definitions belonging to the “location”, “locational organization” and “form” concepts in the third dimension but also enables the consideration of urban location in the fourth dimension (time) with all the historical and cultural values it possesses.

The purpose of this study, which is put together by scanning various local and foreign sources about “location”, “locational organization” and “form” and in conceptual and theoretical terms –due to the Historical Peninsula example-, is to set an initial source for further studies that will focus on the subject of “locational organization and form” which not only has various expansions but also needs to be taken into consideration in a larger perspective.

Urban designing science area is selected as a tool for any intervention throughout the Historical Peninsula within the scope of the study. The evaluation showed that any kind of intervention, when considered in terms of urban design’s theoretical approach in a large perspective ranging from the lowest scale to upper scale, to an area will effect the whole area regardless of scale and kind of intervention.

GİRİŞ

AMAÇ

Tezin konusu, “Mekan Organizasyonu ve Biçim Kavramlarının Tarihi Yarımada Örneğinde İncelenmesi” dir. Bu çalışma ile mekanı oluşturan kütlelerin organizasyonu (birarada bulunma halleri) ve mekanı oluşturan kütlelerin ya da kütlelerin oluşturduğu mekanın biçiminin kavramsal ve kuramsal çerçevede tanımlanması ve Tarihi Yarımada üzerinde örneklenmesi amaçlanmaktadır.

Konunun seçimi aşamasında geniş kapsamlı literatür taraması yapılmıştır. Mekan organizasyonu konusunda Türkiye’de; İlhan Tekeli’nin mekan organizasyonu konusuna üst ölçekten yaklaştığı, 1979 tarihinde ODTÜ tarafından yayınlanan “Mekan Organizasyonlarına Makro Yaklaşım, Türkiye Üzerinde Bir Deneme” adlı kitabı ve Dokuz Eylül Üniversitesi’nde yapılmış basılmamış iki doktora tezi bulunmaktadır. Tezlerden biri Ülker Baykan Seymen’in 1988 tarihli, “Mekan Organizasyonu Bilimlerinde Bilgi Kuramsal Açınımlar, Kuramsal Bir İrdeleme Bağlamında Tarihi Kent Merkezlerinde Küçük Ölçekli Üretimin Yapısı ve Değişim Süreçleri, İzmir Örneği” adlı çalışması, diğeri Şebnem Dünder’in 2002 tarihli, “Mekan Organizasyonu Bilimlerinin Yeniden yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım” adlı çalışmasıdır.

Kentsel biçim (form) konusunda mimari ölçekte yapılmış çok sayıda yüksek lisans ve doktora çalışması olmasına rağmen kentsel ölçekte mekan organizasyonu ve biçim kavramlarını birlikte ele alan bir çalışma bulunmamaktadır.

Yapılan çalışmada, mekan organizasyonu ve biçim konusunun, üzerinde henüz yeni çalışmaya başlanan bir konu olması nedeniyle, Türkçe literatür bulma konusunda yaşanan sıkıntıları azaltmak, kuramsal ve kavramsal açıdan bundan sonra yapılacak çalışmalara bir başlangıç kaynağı oluşturulması amaçlanmıştır, mekan organizasyonu ve biçim konusu, doğal yapısı, geçirdiği tarihsel süreç ve mekansal farklılıklar gibi birçok bileşeni birarada bulunduran Tarihi Yarımada örneğinde ele alınmıştır.

KAPSAM

Çalışmanın temel kavramları “mekan”, “kütle” ve “biçim” sözcükleridir.

Çalışmada mekan organizasyonu kavramı, planlama ve kentsel tasarım bakış açısıyla, kuramsal - kavramsal çerçevede incelenmiş, mekan organizasyonu ve biçim kavramlarının birlikte ele alınıyor olması nedeniyle, kentsel tasarım, kent mimarisi ve çalışma alanının Tarihi Yarımada olması sebebiyle kent arkeolojisi verileri doğrultusunda birçok farklı görüşün mekan organizasyonu ve biçim kavramlarına bakış açısı kuramsal ve kavramsal bir temele dayandırılmıştır.

Çalışma kapsamında, mekan organizasyonu ve biçim kavramlarının Tarihi Yarımada’da inceleniyor olması nedeniyle, mekanın sahip olduğu tarihsel özellikler, geçirdiği mekansal - biçimsel dönüşümler, farklılaşmalar da irdelenmiştir.

Çalışma bütününde;

‘Kavramsal ve Kuramsal Tanımlamalar’ olarak adlandırılan birinci bölümde mekan, mekan organizasyonu ve biçim kavramları, kavramsal ve kuramsal olarak incelenmiş, çalışmanın kavramsal ve kuramsal temeli oluşturulmuştur.

‘Tarihi Yarımada’nın Tarihsel Süreçte Geçirdiği Dönüşümlerin Mekan Organizasyonu ve Biçim Kavramları Çerçevesiyle Tanımlanması’ başlığıyla özetlenen ikinci bölümde Tarihi Yarımada’nın tarihsel süreçte geçirdiği dönüşümler mekan organizasyonu ve biçim kavramları çerçevesiyle ele alınmış, Bizans, Roma, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde kentin sahip olduğu mekan organizasyonu ve biçim birinci bölümdeki kavramsal bilgilenme gözönünde tutularak değerlendirilmiştir.

“Tarihi Yarımada Örneğinde Mekan Organizasyonu ve Biçim Kavramlarının Tanımlanması” olarak adlandırılan çalışmanın üçüncü bölümünde Tarihi Yarımada’nın tarihsel süreçte geçirdiği dönüşümler bir önceki bölüm verileri ışığında detaylandırılarak ele alınmış, planlı-

plansız dönemlerde yaşadığı mekansal dönüşüm ve yasal-yönetmelik sürecin mekana etkileri tartışılmış,

tarihsel kimliğin ve mevcut durumun kuramsal temellere dayandırılarak irdelenmesi önceki bölümlerdeki bilgilenme perspektifinde yapılmıştır.

Sonuç bölümünde, seçilen çalışma alanı, mekan organizasyonu ve biçim kuramları, kentsel imaj konuları kapsamında ele alınarak mevcut durumun kısaca tanımlanması yapılmış, çalışmadan elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir.

YÖNTEM

Çalışma alanının, Tarihi Yarımada olarak seçilmiş olması nedeniyle tarihsel süreci ve dönüşümü yakalayabilmek ereğiyle geniş kapsamlı bir kütüphane taraması yapılması gerekmiştir. Bunun yanısıra, mekan organizasyonu kavramının henüz yeni çalışılmaya başlanan ve geniş perspektiften ele alınması gereken bir konu olması nedeniyle, farklı bilim dallarında mekan, organizasyon ve biçim kavramlarına gönderme yapan tez çalışmaları ve bu çalışmaların referans verdiği yerli / yabancı kaynaklar taranarak çalışmaya boyut kazandırılmaya çalışılmış, bu doğrultuda kentin farklı dönemlerde yapılmış haritaları, minyatürler incelenmiştir. Yapılan çalışmada tarihsel süreçten gelen veriler ışığında çalışma alanının ilk dönemlerden itibaren günümüze kadar geçirdiği dönüşümler ve bu dönüşümlerin mekana etkileri tanımlanmış, tarihsel, kültürel, sosyal dönüşümlerin mekansal yansımalarının kavramsal ve kuramsal temele oturtulması hedeflenmiştir.

1. KAVRAMSAL-KURAMSAL TANIMLAMALAR

1.1 Mekan Kavramı

Farklı disiplinler tarafından farklı tanımları olan mekan, Türk Dil Kurumu sözlüğünde “bulunulan yer” olarak tanımlanmakta, coğrafi mekandan psikolojik mekana kadar çok geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır.

Leibniz mekanı cisimlerin herhangi bir durumu değil, onların birbirlerini izlemelerine olanak veren durumlar dizisidir olarak tanımlarken Kant için mekan insan kafasının temel önsel yaratımlarından birisidir, maddeden farklı ve ondan bağımsızdır, deney dışı seziktir, dış uyumun biçimidir. (Hançerlioğlu, 1987: 217-218)

Prak mekanı, fiziksel, kavramsal ve davranışsal mekan olmak üzere üç ayrı sınıfta incelemektedir. Buna göre;

- Fiziksel Mekan: Her türlü öznel etkiden bağımsız kendini oluşturan cisimlerin nitel özellikleriyle incelenip ölçülebilen mekandır.
- Kavramsal Mekan: Olguların yani nitel verilerin insanlar tarafından algılanması ve algılanan olguların yorumlanmasıyla oluşan mekandır.
- Davranışsal Mekan: Kullanıcıların içindeki hareketiyle şekillenen , kazandığı şekille kullanıcı hareketlerini belirleyen mekandır. (Prak, 1968)

Schulz ise mekan kavramını somuttan soyut mekana doğru beş ayrı sınıfta incelemektedir. Schulz’a göre:

1. Bütüncül (pragmatic) Mekan: Fiziksel hareketin oluşturduğu , insanı çevresiyle bütünleştirerek hareketini belirleyen mekandır.
2. Algısal (perceptual) Mekan: Doğrudan yönlendirmenin oluşturduğu, insanların duyu organlarıyla farkına vardıkları mekandır.
3. Varolunan (existential) Mekan: İnsanın çevresine ait sabit imajını oluşturan, sosyal ve kültürel açıdan birlikte varolduğu ve biçimlendiği mekandır.

4. Bilişsel (cognitive) Mekan: Bütün fiziksel verilerin algılanıp, mekanın niteliği çerçevesinde yorumlanarak sonuç çıkartılmasıyla oluşan kavramsal mekandır.
5. Soyut (abstract) Mekan: Saf mantıksal ilişkilerin kurduğu, mekanı anlamak için gereken kalıpları şekillendiren mekandır. (Schulz, 1972: 7-27)

Doğal, yapay, objektif, subjektif, iç, dış, geleneksel, çağdaş, durağan, devingen, mimari, kentsel mekan gibi birçok alt açılımı olan mekan kavramına, çalışmanın içeriği kapsamında kentsel mekan kavramı perspektifinden bakılacaktır.

1.1.1 Kentsel Mekan Kavramı (urban space)

Kentsel mekanlar, kentsel yapıların dışında kalan, kent arazisi üzerinde kurulu, kentlilerin kullandığı, kentle ilişkili olayların yer aldığı alanların tümü olarak ifade edilmektedir. (Bakan; Konuk, 1987)

Bir başka tanıma göre; kentsel mekan, kentin ve kentsel biçimin dolayısıyla mimarinin kentle ilişkisini kuran temel öge olarak düşünülebilir. Bir kentsel mekanın kurgusunda kullanıcıların mekana yüklediği farklı kimlikler, bireylerin oluşturduğu toplumda meydana gelen tarihsel, kültürel ve sosyoekonomik süreçlerle birlikte mekansal kimliği oluşturmaktadır. (Zengel, 2002: 90)

Rob Krier'e göre kentsel mekan geometrik olarak çeşitli kütlelerle sınırlandırılmıştır. Dış mekanın kentsel mekan olarak algılanmasını sağlayan, bu mekanın geometrik karakteristiklerinin ve estetik niteliklerinin açık bir şekilde okunabilmesidir. Krier'e göre kentsel açık alanlar "bireylere istemli ve istemsiz, gelişigüzel hareketlilik sağlayan, içinde sürekli ve yönlendirilmiş bir hareket düzeninden çok oturma imkanı veren ve hareketliliğe zorlamayan mekanlardır. (Giritlioğlu, 1991:49; Krier, 1979)

Kentsel mekanlar, ölçüleri bakımından kavranabilen ve boyutlarına bağlı olarak kademelendirilebilen, geometri ve estetik nitelik taşıyan, biçim, içerik ve anlam özellikleri taşıyan mekanlardır.¹

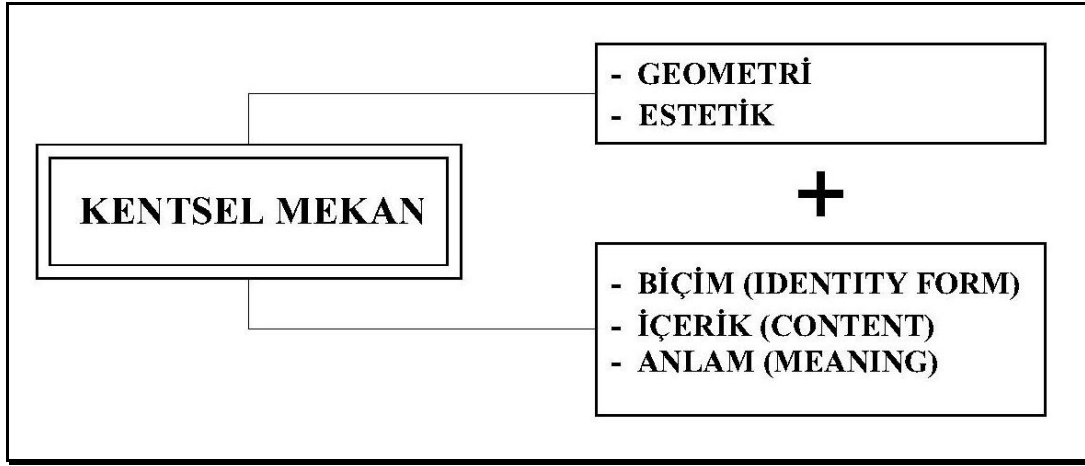
¹ YTU Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Programı, 2003-04- Güz Yarıyılı, Şehirsel Tasarım Dersi (Prof. Dr. Zekiye Yenen) dersi notlarından derlenerek yazılmıştır.

Bir başka tanıma göre kentsel mekanlar, kentin insan yaşantısının öznel ve psikolojik süreçlerinin geçtiği, duygusal algı ve deneyimlerin bilince, kişiliğe ve anılara dönüştüğü yerdir. (Eşkinat, 1992)

Kentsel mekan, çok genel olarak analizine yönelik yapısal bir çerçevede,

- biçim aldığı ilk bağlam olan doğal çevre ve onun özellikleriyle,
- toplumun doğayı kullanarak sosyal süreçlerle dönüştürdüğü sosyal içeriği ile,
- tarihsel süreçlerle zamanın bir ürünü ya da zamanla biriken bir oluşum olmasıyla,
- kamusal/özel ilişkiler bağlamındaki nitelikleriyle,
- sosyal, fiziksel ve sembolik boyutlarıyla,
- üstlendiği işlevler yoluyla,
- mekansal kurguları, geometrileri ve kentsel biçimleriyle,
- öznel ve duygusal tepkileri oluşturan görsel deneyimlerle tanımlanabilmektedir.

(Şener, H., Yıldız, D.,1999: Madanipour, 1996:60-62) (bkz. şekil 1.1.1a)



Şekil 1.1.1a Kentsel mekan

YTU Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Pl. Prog., 2003-04 Eğitim Dönemi, Şehirsels Tasarım Dersi Notlarından derlenerek Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

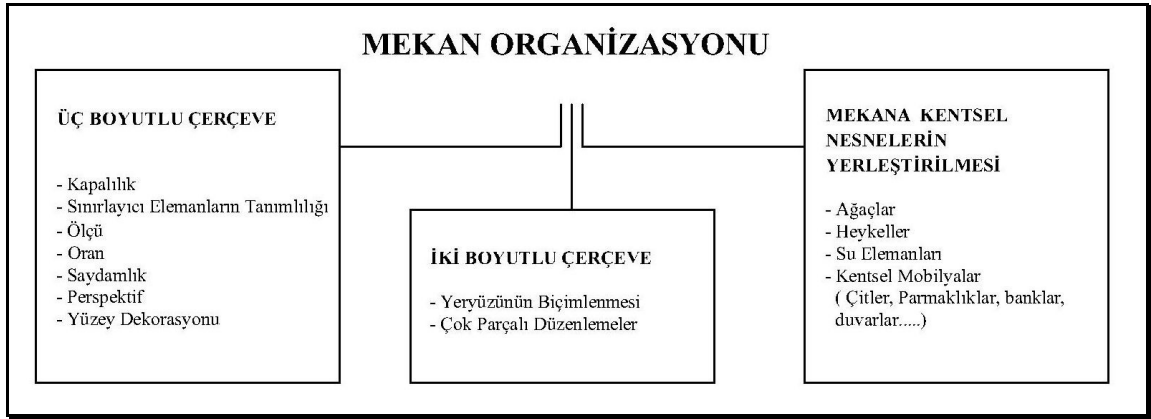
Mekan organizasyonu kavramı kapsamında, Trancik iki tür kentsel açık mekan tanımlı yapmaktadır:

1. Yumuşak Mekanlar (soft spaces) doğal çevrenin egemen olduğu, kentsel çevrede rekreasyona yönelik kullanılabilen, parklar, bahçeler ve diğer yeşil alanlardır. Yumuşak mekanlar, kişide, doğallık, yumuşaklık, şiddette azalma, gevşeme, rahatlama hissi uyandırır.

2. Sert Mekanlar (hard spaces) genellikle etkinlikler üretilen, duvarlarla tanımlanan kentsel açık alanlardır. Sert mekanlar, kişide güvenilirlik, yapı ile çevrili olma yani kentsel etki, düzen hisleri uyandırır. (Trancik, 1986: 61)

1.2 Mekan Organizasyonu Kavramı

Mekan organizasyonu, mekanın gerçekte nasıl bir içeriğe oturması, mekana nasıl bir anlam yüklenmesi, nasıl bakılması gerektiği, mekanın bileşenlerinin neler olduğu ve bunların mekanda üstlendikleri belirleyici olma durumunun düzeyi gibi soruların cevaplarını arayan bir düzenleme, tasarlama, planlama pratiğidir.



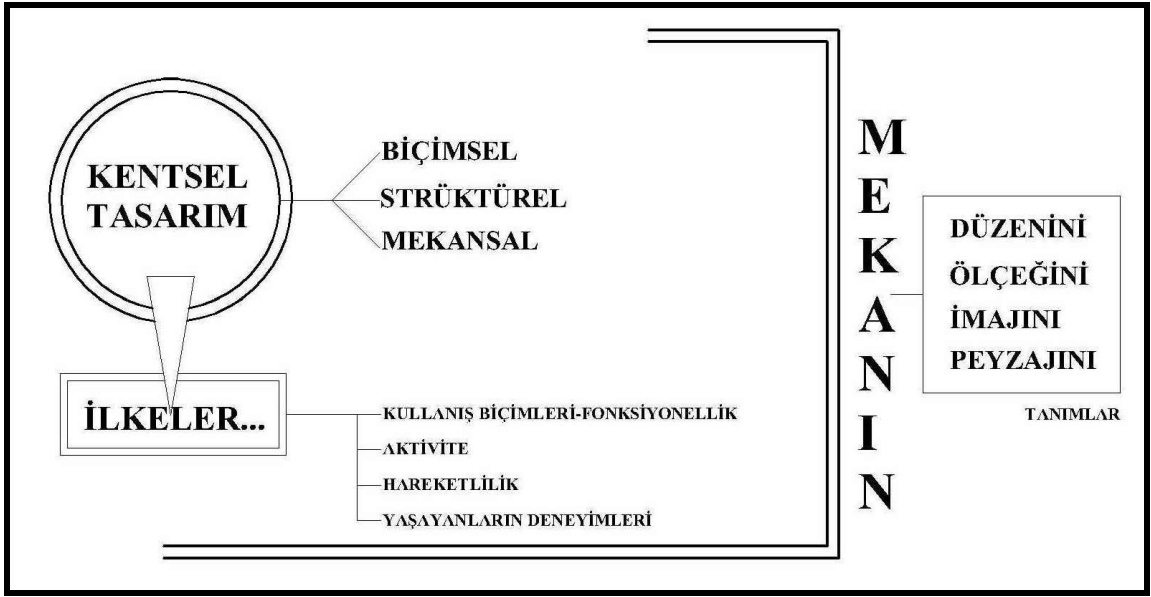
Şekil 1.2a Mekan organizasyonu

Öksüz (2004)'den derlenerek Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

Mekanın organizasyonu çevre karakteri ve görsel değerlendirilmesine yönelik olarak salt fiziksel özellikler olmak üzere, o mekanın tüm biçimsel, boyutsal, oransal, dokusal özelliklerinin saptanmasını içermektedir. (Velioğlu, 1999: 46-47) (bkz. şekil 1.2a)

1.2.1 Kentsel Tasarım ve Mekan Organizasyonu

Kentsel tasarım; biçim ve yer kavramlarının fiziksel ifadesi, fonksiyonellik, aktiviteler ve mekandaki hareketin kişiler üzerindeki etkileri, kentsel mekanın düzenine, ölçeğine, yatay ve düşeydeki gelişiminin kontrolüne, peyzajına müdahale olarak özetlenebilir. (bkz. şekil 1.2.1a)



Şekil 1.2.1a Kentsel tasarım ilkeleri ve mekan organizasyonu
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

Kentsel tasarım ilkeleri; karakter, okunabilirlik, uyarlanabilirlik, süreklilik ve kapalılık olarak tanımlanmaktadır.

1.2.1.1 Karakter (identity)

Kentsel mekanın kimliği olarak tanımlanabilecek karakter ölçütü, kentin coğrafik özelliklerine, doğal ve jeolojik yapısına, tarihi ve kültürel geçmişine, kent dokusuna, peyzajına, teknolojiye vb. bağlı olarak farklılıklar gösterir.

1.2.1.2 Okunabilirlik (decipherability)

Kevin Lynch'e göre; insan dış çevrenin o andaki duyguları ve geçmiş deneyimlerine göre zihinsel bir resmine sahiptir. Oluşan bu zihinsel resim çevre imajı olarak adlandırılmaktadır. İyi bir çevresel imaj, kişiye önemli bir güvenlik hissi vermekte, kişi ile dış dünya arasında uyumlu bir ilişkinin kurulmasını sağlamaktadır. Okunabilir bir çevre, sadece güven hissi vermekle kalmaz, insan deneyiminin potansiyel derinliğini ve yoğunluğunu yükseltir. "Okunabilirlik, kentliler tarafından izlenen kentin bilinçli işlevsel vurgulanışıdır." (Lynch, 1960: 8)

1.2.1.3 Uyarlanabilirlik (adaptation)

Mekanların, değişen sosyal, teknolojik ve ekonomik koşullara cevap verebilecek esneklik düzeyinde , yarattıkları değişimler olarak tanımlanabilmektedir.

1.2.1.4 Süreklilik (permanency)

Tasarımda görsel etkiyi artıran süreklilik kavramı, kent mekanında aktivite benzerliği, ikinci ve üçüncü boyuttaki benzerlik yada farklılıklarla öne çıkmaktadır. Süreklilik, tasarımda tekrar, değişim ve gelişim kavramlarıyla açıklanmaktadır.

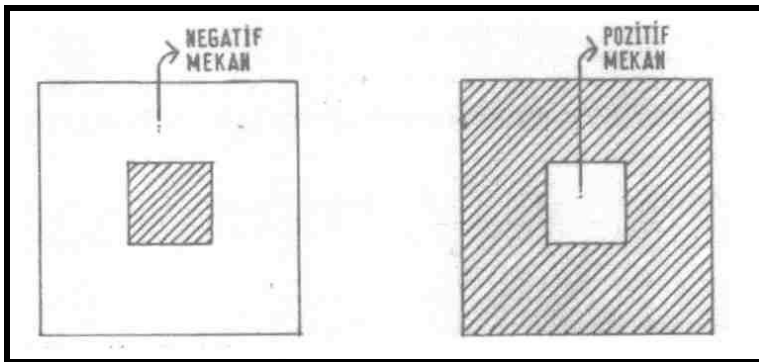
1.2.1.5 Kapalılık (obliqueness)

Kapalılık kavramı, kent mekanında tanımlı alanların oluşturulmasıyla tanımlanabilmektedir.

Kapalılık kavramıyla ilişkili olarak, Ashihara(1981) kentsel mekanları biçimlerine göre negatif ve pozitif mekanlar olarak iki gruba ayırmaktadır. (Ashihara, 1981:11)

Negatif Mekan: Yapılar inşa edildikten sonra geriye kalan alan olarak tanımlanabilecek, kullanıcıların kendilerini içinde rahatsız hissettikleri,daha az kullanma eğilimi gösterdikleri belirli bir biçimi olmayan formsuz mekanlardır.

Pozitif Mekan: Kesin ve belirli bir formu (biçimi) olan ve kullanıcıların kendilerini içinde rahat hissettikleri ,kentsel mekanlardır. Kapalılık etkisinin, güçlü olması, mekanların etkin olarak hissedilmesine olanak sağlamaktadır. (bkz. şekil 1.2.1.5a)



Şekil 1.2.1.5a Negatif ve pozitif mekanlar (Ashihara, 1981)

Kapalılığın derecelendirilmesinde, yapı yükseklikleri üçüncü boyutta etkili olurken, yapıların yada mekansal öğelerin plan düzlemindeki organizasyonu ikinci boyutta önem kazanmaktadır.

1.2.2 Mekan ve Mekan Organizasyonu Kavramlarına Kuramsal Yaklaşım

1.2.2.1 Mekan Kuramları

- Cullen Yaklaşımı

Cullen yaklaşımında, kişinin mekanla ilgili algısının , o kişinin o mekandaki deneyimleri, mekanın kapsamı ile ilgili olduğu ve seri görme-hızlı algılamayı etkilediği vurgulanmaktadır.

- Lynch Yaklaşımı

Lynch, Cullen'in savunduğu, kişinin mekanla ilgili algısının, o mekandaki deneyimleri ile kendiliğinden oluştuğu fikrinin aksine, mekanın-çevrenin bilinçli algılanması üzerinde durmuş ve mekanı bilinçli olarak algılamada etkin olan kentsel imaj bileşenlerini saptamaya çalışmıştır.

Lynch yaklaşımında, insanların yaşadıkları kentsel mekanları algılamalarında etkin olan kentsel doku öğeleri, mekanın karakteristik özellikleri ve tanınabilmesinin kolaylaşması açısından büyük önem kazanmaktadır.

Lynch , etkin kentsel imaj öğelerini;

- dokular ve bölgeler
- sınırlar
- snıtsal öğeler- simgeler
- düğüm noktaları
- yollar olarak tanımlanmaktadır.

Dokular ve bölgeler, belirli nitelikleriyle, işlevlerine, sosyal ve fiziksel özelliklerine bağlı olarak, kentin diğer bölgelerinden ayrılabilen, öne çıkan bölgeleri olarak tanımlanabilir.

Kullanıcının 'içine girdiği' ancak iki boyutlu olarak zihnine yerleştirdiği bu öğelerin tipik fiziksel özelliği tematik süreklilik ve homojenliktir. Bu süreklilik ve homojenliğe konu olan unsurlardan bazıları eğim, mekan özellikleri, biçim, detaylar, semboller, yapı tipleri, işlev, ulaşım, kullanıcı tipi ve topoğrafyadır. (Lynch, 1960: 8)

Sınırlar, kent dokusu içerisinde kolaylıkla ayırt edilebilen, farklı kentsel bölgeleri birbirinden ayıran ya da sınırlayan, topoğrafyaya bağlı oluşan doğal sınırlar ve insan eliyle oluşturulmuş yapay sınırlar olmak üzere ikiye ayrılan kentsel imaj öğeleridir.

Anıtsal Öğeler – Simgeler: Kentsel ölçekten mimari ölçeğe kadar, mekan içinde sahip oldukları farklı özellikleriyle diğer öğelerden ayırt edilebilen, dominant karakterli, referans öğeleridir. Yüksek yapılar, kuleler, anıtlar, heykeller, tarihi niteliği olan karakteristik yapılar anıtsal öğelere örnek olarak verilebilirken, konumu, büyüklüğü vb özellikleriyle bir mekanı niteleyen, tanımlı hale getiren, doğal ya da yapay oluşumlar simge öğeler için örnek teşkil etmektedir.

Odak noktaları, yoğun insan ve taşıt trafiğinin kesiştiği, kentsel mekan içinde farklı mekansal aktivite ve öğelerin birleştiği, işlevsel açıdan önem taşıyan mekansal öğelerdir.

Yollar, yatay doğrultuda uzayan, kente ve kentliye hareketlilik sağlayan, üst yüzeyi tanımlanmamış, yan yüzeyleri kısmen tanımlanmış, genişliği sınırlanmış, yapı adaları arasında yer alan kentsel öğelerdir.

- Norberg- Schulz Yaklaşımı

Mekansal yapıyı biçimsel yollarla çözümlemeye çalışan Norberg-Schulz yaklaşımında, mekansal yapı yatay ve dikey bileşenlerle tanımlanmaktadır. Buna göre;

Yatay bileşenler (Lynch'in kentsel imaj öğeleri temel alınarak)

- Mekanlar,
- Yollar,
- Alanlar,

Dikey bileşenler ise;

- Coğrafya ya da ülke düzeyi,
- Peyzaj düzeyi,

- Kent düzeyi,
- Cadde /sokak düzeyi,
- Yapı düzeyi olmak üzere gruplandırılmıştır.

1.2.2.2 Arazi Kullanış- Yer Seçim Kuramları ve Mekan Organizasyonu

- Ortak Merkezli Çemberler Modeli (concentric zone model)

Tüm donatıların şehir merkezinde toplandığı, şehir merkezinin; ticaret, yönetim, kültürel-sosyal birimlerden oluştuğu kent modelidir. Modelde, konut yoğunluğu, merkezden dışa doğru azalırken endüstri ve küçük sanatlar dış ringde yer almaktadır. Konsantrik şehir modelinin, sağlıklı kentler oluşturmalarının temel şartı, merkez ve dış ringler arasında iyi işleyen ulaşım sisteminin varolmasıdır.

- Çok Merkezli Gelişme Modeli (polycentric planning model)

Bu model, mevcut şehrin yakın çevresinde yeni merkezler yaratılmasını önermekte, model kompakt şehrin geleceğini oluşturmaktadır.

Çok merkezli kent modelinde, yakın çevrede yer alacak merkezlerin yerleri ve büyüklükleri planlarla saptanarak, şehrin dışa doğru yoğunlaşması, sosyal donatıların ve özel sektör yatırımlarının yeni oluşturulan merkezlere doğru kayması sağlanılmaya çalışılmaktadır.

Çok merkezli planlama modelinde;

- Şehir merkezinin yükü hafifletildiği için, tarihi yapılar korunabilmekte, şehir merkezinin aşırı yüklenmesi engellenmiş olmaktadır.
- Şehir merkezine olan insan akımı frenlenerek, sağlıklı yaşanan yeni şehir mekanları oluşturulabilmektedir.
- Küçük üretimin yeni merkezlere kaymasıyla, ana merkezde konut fonksiyonu yeniden gelişmekte ve merkezdeki gece yoğunluğu artmaktadır.
- Mükemmel işleyen ulaşım ağı, modelin temelini oluşturarak, ekonomik ve kentsel nüfus gelişimini, arazinin daha ucuz, yaşamın daha kolay ve çevrenin daha temiz olduğu alanlara yönelişi teşvik etmektedir.

- Kentsel Alan Modeli (Çeper Modeli)

Kentsel alan modelinin kilit noktasını, herbiri kendi merkezine odaklı, kendine yeterli banliyö bölgelerinin ortaya çıkışı ve geleneksel kent merkezinden bağımsız olarak yer seçmeleri oluşturmaktadır.

Modele göre, kentsel alan;

- Arazi yapısı ve su engelleri,
- Metropolün genel büyüklüğü,
- Herbir kentsel alandaki ekonomik faaliyetlerin büyüklüğü,
- Herbir kentsel alanın iç erişilebilirliği olmak üzere dört ölçüte göre biçimlenmektedir.

- Modernizm ve Post Modernizm Kavramları ve Mekan Organizasyonu,

Modernizm ile hem kent hem de tek yapı ölçeğinde evrensel işlev ve organizmaya sahip olduğu kabul edilen, endüstri insanının temel gereksinmelerine cevap verilmesi amaçlanmakta, modernist işlev anlayışı, kent biçiminin, mimarinin ve mekanın temel belirleyicisi olarak ele alınmaktadır. (Habermas, 1990:31-44)

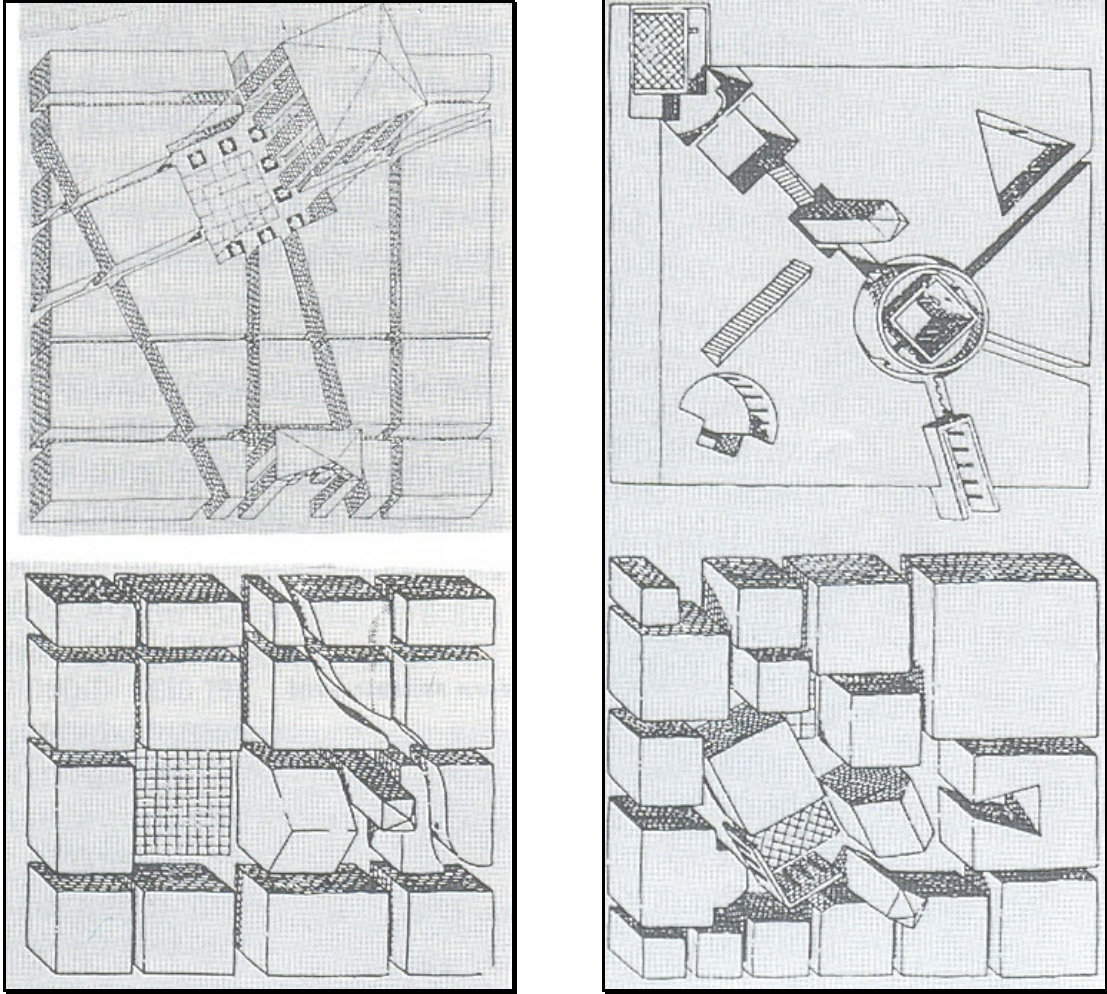
Modernizm, pozitivizm, doğrusal ilerleme ve rasyonel planlamanın egemen olduğu, bilginin ve üretimin standardize edildiği bir süreç olarak tanımlanırken, modernizme karşıt görüş olarak doğan postmodernizm farklılıkların vurgulandığı durumları ifade eden, bir parçalanma ve yeniden eklemlenme sürecidir. (Turner, 1990: 24-25)

Kenti farklılığın ve çeşitliliğin mekanı olarak gören postmodernizm, kentlerin gelecek kuşaklara, kente göç edenlere aktarılacak bütünsel kentli kültürün mekanı olmaktan çıktığını, parçalanmış, bir yandan farklılıkların olduğu, diğer yandan farklılıkların giderildiği, çeşitli imajların, gerçek ile gerçek olmayan arasındaki ayrımı belirgin olmaktan çıkardığı bir durumun altını çizmektedir. Bu parçalanmanın mekansal etkileri de belirgindir: coğrafya içinde bölgeler ayrılmakta farklı özellikte altbölgeler ortaya çıkmaktadır. (Aslanoğlu, 1994: 90)

Postmodernizm de;

- a. Kent içinde mimarinin bireyselliğini tek yapının özgürce biçimlenişi olarak ele alan , kuramcılığını Feyerabend, Jenks ve Venturi'nin oluşturduğu yaklaşım,
- b. Kent içinde mimarinin özgürlüğünü kentsel yaşantıya kültürel ve yerel değerlere bağlı olarak ele alan, Tafuri ve Teyssot'un düşünsel temeli üzerine kurulu, sözcülüğünü Porphrious, Krier ve Rossi'nin yaptığı yaklaşım olmak üzere temelde iki bakış açısından sözedilmektedir.

Postmodernizmin Tefuri ve Teyssot'un düşünsel temeli üzerine kurulan mimarlık eleştirisine göre; mimari tasarım kuramlarının temelini oluşturan "kent-mimarlık ilişkisinin tarihsel anlamı" modernizm ile kesintiye uğramıştır. Modernizmin bu eleştirel değerlendirmesinde kent hem biçimsel bir bütün hem de zihinde tanımlanan bir süreç olarak ele alınmaktadır. Kenti tanımlamak esas olarak biçimle ilgilidir. (Rossi, 1984)



Şekil 1.2.2.2a Alanın tipolojik modelleri , L.Krier (Kaynak: AD, cilt: 55, s:3-4,1985)

Krier'in biçim konusunda hem kent hem de tek yapı ölçeğinde bir tasarım metodu olarak önermektedir. Krier'e göre biçim kavramı iki momentli bir kavram olarak ele alınmakta ve iki moment arasında diyalektik bir ilişki bulunmaktadır. Postmodernist bakış açısıyla değişmez değerler tipi oluştururken, değişen değerler ise diğer momenti etkileyen tarihsel, kültürel ve geleneksel öğeleri ifade etmektedir. (Yıldırım, 1992: 26) (bkz. şekil 1.2.2.2.a)

1.3 Biçim (Form) Kavramı

Biçim kavramı, Türk Dil Kurumu sözlüğünde; bir nesnenin dış çizgileri bakımından niteliği, dıştan görünüşü, şekil olarak tanımlanmaktadır.

Biçim bir nesnenin genel biçimini belirleyen, sınırların sürekliliği ile oluşan biçimsel düzenini ifade etmektedir. Biçim bir işleve karşılık geldiğinde, sosyal ve fiziksel çevreyle bütünleştğinde gerçeklik kazanmaktadır. (Onat, 1995)

Güngör, biçim kavramını “tasarı haline geçerken, yani maddeleşirken her tasarımın belirli çevre çizgileriyle bir kalıba bürünmesi” olarak tanımlamaktadır.

1.3.1 Kentsel Biçim Kavramı

Biçim, herhangi bir kavram hakkında zihinde canlanan imajdır. Tasarım ise, kişinin deneyimlerine bağlı olarak yaratıcılık potansiyelinin kazanılmış tecrübeleriyle birleşmesi sonucunda zihinde oluşan formu bir amaca hizmet edecek şekilde ifadelendirme bütünüdür. Kentsel biçim kavramı söz konusu olduğunda, kentsel öğelerin bir araya gelişleri, oluşturdukları kompozisyon, kentin algılanması kavramları ve tüm bunların düzenlenerek bir araya getirilmesinde de kentsel tasarım kavramı bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Rob Krier (1991), “Kentsel Mekan” (Urban Space) adlı kitabında kentsel mekan formları ile ilgili tipolojik çalışmalar yapmış, tarihteki başarılı kentsel mekanları da içeren temel kentsel formları şemalaştırmıştır.

Punter, mekanın oluşturulmasında, kentsel biçim bileşenlerinin belirlenmesi gerektiğini ve özellikle mekanı kullanacakların yaşam biçimlerine önem verilmesi yani sosyal özelliklerle

form-biçim ve aktivite özelliklerinin ilişkilendirilmesinin sağlanması gerektiğini vurgulamaktadır.

Kentsel Biçim Bileşenleri;

- Fonksiyonlar – Aktiviteler,
- Kültürel birlik,
- Strüktür,
- Anlam,
- İmaj,
- Kalite,
- Kullanım değeri,
- Sosyal ve kültürel yargılar olarak tanımlanmaktadır. (Punter, 1991: 24-27)

Tarihte, yerleşim biçimleri, kentsel biçimin belirleyicileri olarak adlandırılacak etkenlerle belirlenmektedir. Yerleşimin coğrafik özelliklerinden kaynaklanan ve insan müdahalesiyle ortaya çıkan etmenler olmak üzere iki ana başlıkta ele alınan belirleyicilerin her biri, hem planlanmış kentlerde, hem de organik gelişen kentlerde önemli rol oynamaktadırlar.

Kentsel Biçimin Belirleyicileri;

- Coğrafi özelliklerden kaynaklanan belirleyiciler; Topoğrafya, iklimsel değişkenler vb. doğal belirleyiciler , (bkz şekil 1.3.1a)



Fas



İran

Şekil 1.3.1a Fas ve İran'dan örnekler

- İnsan kaynaklı belirleyiciler; yapı malzemeleri ve teknoloji, ekonomi, politika, inanç, savunma, estetik, sosyal yaşam vb. etkenler olmak üzere çeşitlendirilebilmektedir. (Morris, 1994)

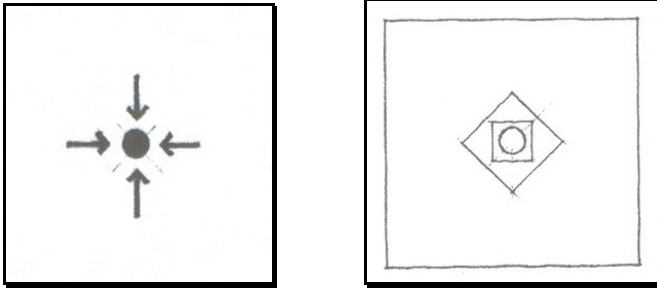
1.3.2 Biçim Kavramı ve Mekan Organizasyonu

Ching, mekan organizasyonu ve biçim kavramlarını,

- Merkezi organizasyon,
- Çizgisel organizasyon,
- Işınsal organizasyon,
- Kümeli organizasyon,
- Izgara tipi organizasyon olmak üzere, biçim kavramıyla bütünleştirerek beş alt başlıkta ele almaktadır.

Buna göre;

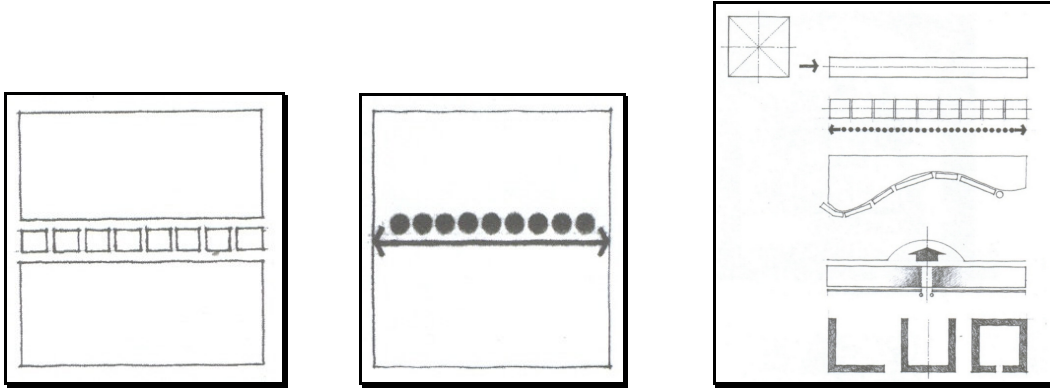
Merkezi Organizasyon: Merkezi biçimler, kendi bağlamları içerisinde yalıtılmış, mekanda bir noktayı işaretleyen veya tanımlanmış bir alanın merkezini işgal eden bağımsız yapılar için ideal biçimlerdir. Merkezi organizasyonlar geniş, baskın, merkezi bir mekan etrafında gruplanan ve çok sayıda ikincil mekandan oluşan durağan, yoğun kompozisyonlardır. Merkezi mekan içindeki dolaşım yolları, şekil itibarı ile ışınsal, dairesel yada spiral olabilmekte, hemen her durumda yol örüntüsü merkezi mekanda son bulmaktadır. (bkz. şekil 1.3.2a)



Şekil 1.3.2a Merkezi organizasyon (Ching: 1996: 57)

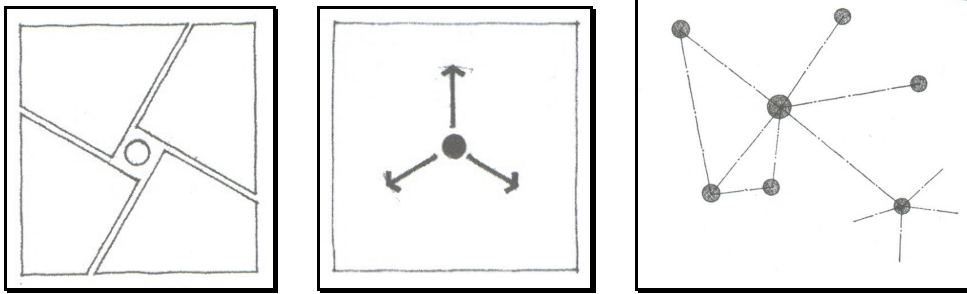
Çizgisel Organizasyon: Çizgisel organizasyon temel olarak birbirleriyle doğrudan ilişkili olan ya da ayrı çizgisel mekanların aralarında bağlantı kurmaları yoluyla oluşmaktadır. Genellikle, boyut, biçim ve işlev bakımından birbirleriyle benzerlikler gösteren mekanların biraraya gelmesi durumu söz konusu olmaktadır. Çizgisel organizasyonda, işlevsel ya da

simgesel olarak önemli mekanlar, çizgisel zincirlemenin herhangi bir bölümünde yer alır, önemlerini boyut biçimlerinin belirginleştirilmesi yoluyla kazanırlar. (bkz. şekil 1.3.2b)



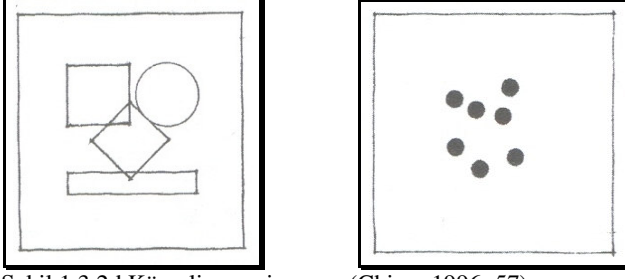
Şekil 1.3.2b Çizgisel organizasyon (Ching, 1996; 60)

Işınsal Organizasyon: Bu organizasyon, çok sayıda çizgisel organizasyonun ışınsal bir tarzda dışarı doğru uzandığı baskın, merkezi bir noktayı içermektedir. Çizgisel kolları ile uzayıp, belirli elemanlara ya da arazi özelliklerine göre eklenilebilme özelliği taşımaktadır. Işınsal kollar, işlev ve bağlamın gereklerine cevap vermek üzere birbirinden farklılaşabilmektedir. (bkz. şekil 1.3.2c)



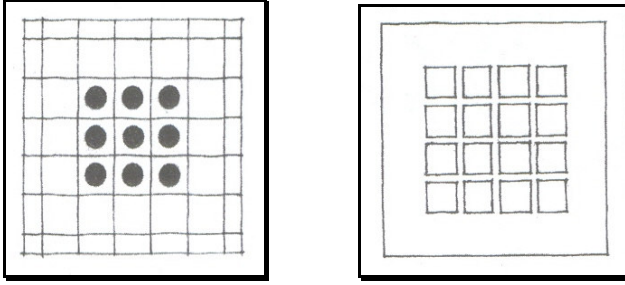
Şekil 1.3.2c Işınsal organizasyon (Ching, 1996; 64)

Kümeli Organizasyon: Kümeli organizasyon benzer işlevleri olan, şekil ya da yönelim gibi ortak, görsel bir özelliği paylaşan, hücreli mekanların tekrarından oluşmaktadır. Kümeli organizasyonlar, boyut, biçim ve işlev bakımından benzer olmayan fakat karşılıklı yakınlıkları ve simetri ya da eksen gibi görsel bir düzenleme aracı yardımıyla birbirine bağlanan mekanları kendi kompozisyonu içerisine kabul edebilmektedir. (bkz şekil 1.3.2d)



Şekil 1.3.2d Kümeli organizasyon (Ching, 1996: 57)

Izgara Tipi Organizasyon: Mekan içindeki konumları ve birbirleri ile ilişkileri üç boyutlu bir gridal örüntü tarafından düzenlenmiş mekanları ve biçimleri içermektedir. (Ching, 2002) (bkz şekil 1.3.2e)



Şekil 1.3.2e Izgara tipi organizasyon (Ching, 1996: 57)

1.3.3 Kentsel Biçim Kavramına Kuramsal Yaklaşım

Tarihsel bağlamda kentsel biçim ilgili çalışmaların geçmişi XXI. Yüzyılın başına dek uzanmaktadır. (.....) Tarihi örneklerin analizi ve çağdaş kentsel mekanın evrimini konu alan yakın dönem araştırmalarının bulguları.;

- (i) Kentsel biçimin biçim-kalıtsal sorunları,
- (ii) Mekansal yapının elemanları
- (iii) Kentsel biçim-bilimin deneysel uygulamaları olmak üzere üç temel ilgi alanının varlığını ortaya koymuştur. (Bkz. Tablo) (Oktay,1991:24-25)

Kentsel biçim bilim yaklaşımı, yukarıda belirtilen kuramlar arasında, uygulanabilirlik açısından en uygun yaklaşım olmasına rağmen, kullanıcı gereksinimlerine daha duyarlı kent mekanları ortaya çıkarabilmek amacıyla grubun ana ilkeleri ile savunduğu fiziksel biçim tasarlama ölçütlerinin sentezinin yapılması gerekmektedir. Bu noktada kuramsal çerçeveyi,

Butina ve Trancik'in kentsel biçime yaklaşımları net çizgilerle tanımlamaktadır. (bkz. şekil 1.3.3.2g)

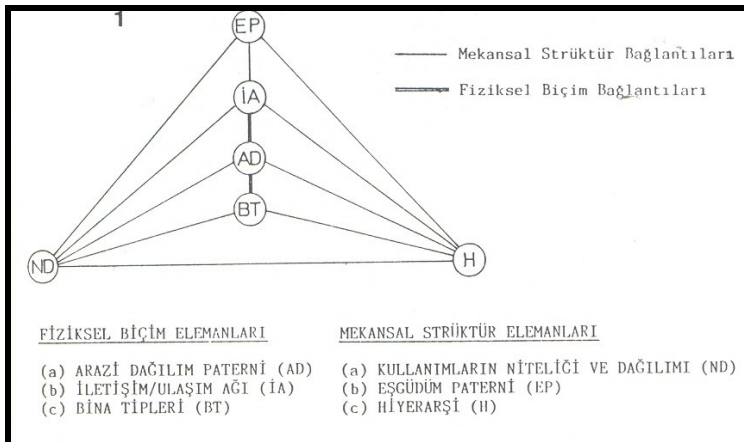
Kentsel biçim fiziksel ve mekansal öğelerin şekillenmesiyle oluşurken, kentsel biçibilim, bu biçimler ile sosyal güçler, nedenleri ve içerikleri arasındaki ilişkileri araştırmaktadır. Buradaki fiziksel yapı bileşenleri yapı adaları, caddeler, sokaklar, binalar ve açık alanlardır. Kentin mekansal yapısını belirleyenler ise kentin belirli parçalarına özgünlük kazandıran allan kullanımları ve etkinlik örüntüleri şeklinde kurgulanmaktadır. (Çarmaklı, 1992: 108)

1.3.3.1 Bütüncül Kentsel Biçim Yaklaşımı (Butina)

Butina'nın yaklaşımı, yapısal çevrenin üretimi olarak, fiziksel biçim ile mekansal yapının bütünleşmesini hedeflemekte, fiziksel biçim elemanları ile mekansal yapı arasındaki ilişkiler ve bu sistemler ile yasal/yönetimsel denetim biçimleri arasındaki bağlantılar hakkında tamamlayıcı bilgiler ortaya koymaktadır.

Bu yaklaşıma göre, kentsel biçim elemanlarının herhangi birindeki değişmelerin tüm diğer kentsel biçim elemanları üzerinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. (Oktay, 1991: 24)

Butina, birbiri ile yoğun ilişki içinde olan bağlantıları, mekansal strüktür elemanları ve fiziksel biçim elemanları olmak üzere iki alt başlıkta özetlemiştir. Buna göre, sözü edilen fiziksel biçim elemanları; arazi dağılım dokusu, iletişim/ulaşım ağı, bina tipleri, mekansal strüktür elemanları ise kullanımların niteliği ve dağılımı, dokunun eşgüdümü ve hiyerarşi olmak üzere gruplanmıştır. (bkz. şekil 1.3.3.1a)



1.3.3.2 Entegre Tasarım Yöntemi (Trancik)

Trancik, Butina'nın bütüncül yaklaşımından daha açık bir sınıflandırmaya giderek, bütüncül bir tasarım yöntemi oluşturma doğrultusunda, kentsel tasarım kuramının;

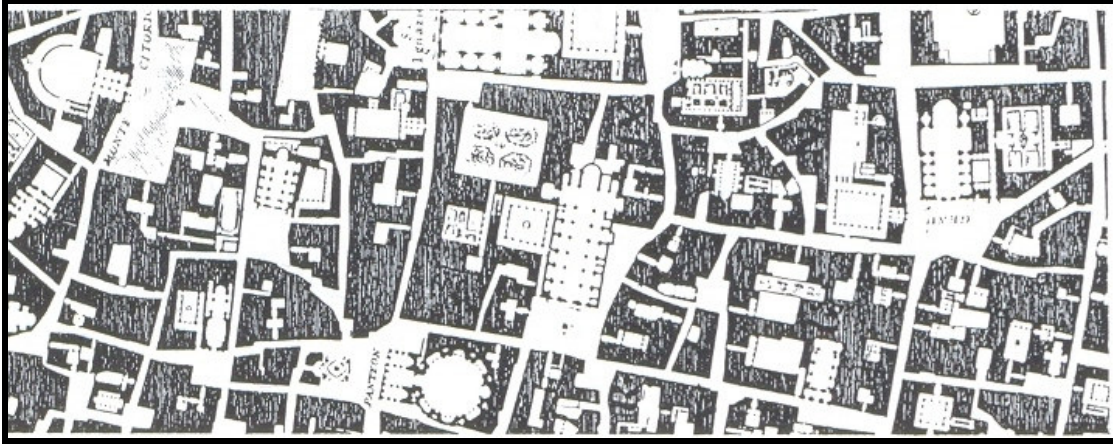
-Şekil- zemin,

- Bağlantı,

-Yer kuramlarından etkilendiğini ve kent mekanlarının toplumsal boyutları da içeren bir çerçevede tasarlanabilmeleri için potansiyel sağladığını vurgulamaktadır.

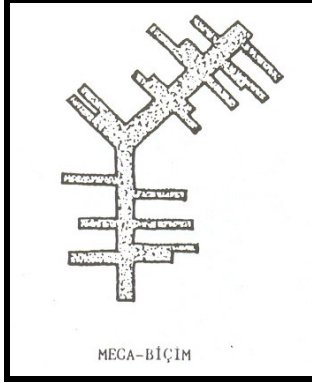
- Şekil- Zemin Kuramı

Mekansal tasarıma şekil-zemin yaklaşımı, doluluk ve boşlukların düzenlenmesini hedeflemektedir. Bu yaklaşımın amacı, her biri kendi içinde tanımlı, bir yönelim ekseninde birbirleriyle ilişkide bulunan farklı boyutlardaki mekanların arasında hiyerarşi kurulmasını sağlamak, kentsel mekanlar sistemini belirlemektir. Giambattista Nolli'nin Roma haritası, Roma kentinin kamusal ve yarı kamusal mekanları ile özel mekanlarını birbirine bağlayan, mekanlar arası etkileşim sisteminin gösterilmiş olması nedeniyle, şekil-zemin kuramını en iyi açıklayan örneklerden biridir. (Oktay, 1991: 26) (bkz. şekil 1.3.3.2a , şekil 1.3.3.2b)



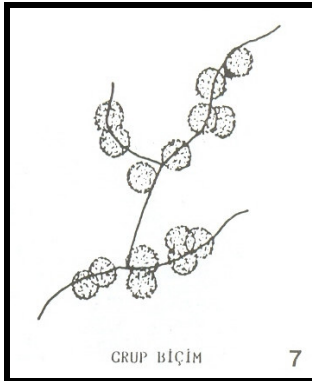
Şekil 1.3.3.2a Nolli'nin Roma haritası (1748) (Oktay, 1991: 25)

- **Yapısal Biçim (Mega-Biçim):** Her bileşen hiyerarşik düzende birbiriyle bağlantılı bir sistem içerisinde geniş bir çerçevede bütünleşmektedir. (bkz. şekil 1.3.3.2d)



Şekil 1.3.3.2d Yapısal biçim (Oktay, 1991: 26)

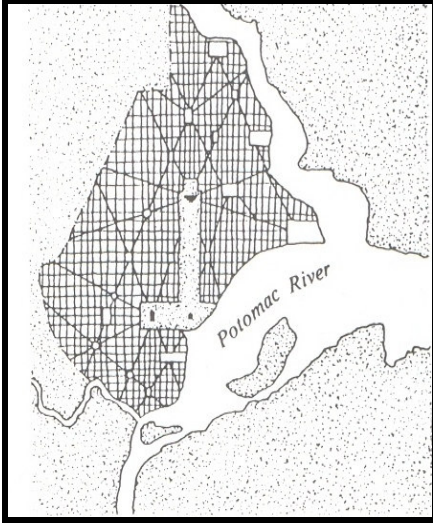
- **Grup Biçim (Ardışık Düzen Yaklaşımı) :** Bir eksen boyunca dizilen elemanların ikinci bir grupta ile bir araya gelmesi yoluyla oluşmaktadır. (bkz. şekil 1.3.3.2e)



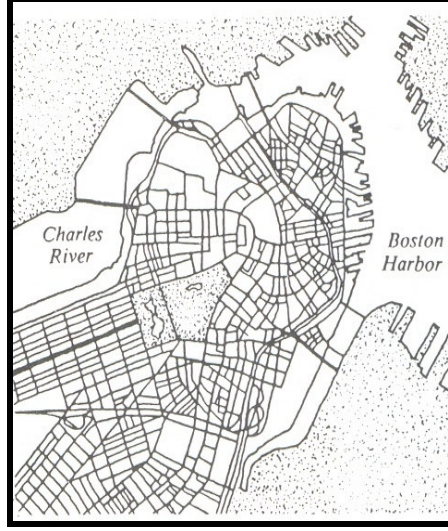
Şekil 1.3.3.2e Grup biçim (Oktay, 1991:26)

-Yer Kuramı

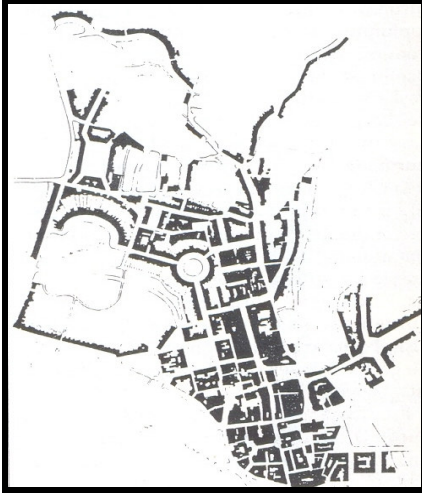
Kentsel mekan içinde tarihsel, kültürel ve toplumsal değerlerin anlaşılması temeline dayanmakta, bu yaklaşım ile sınırlanmış ve fiziksel olarak bağlayıcı olan mekan, toplumsal ve yöresel değerlerden kaynaklanan bütünsel bir anlam kazanmaktadır. (bkz. şekil 1.3.3.2f)



Washington D.C. Planı



Boston Planı



Bath'da -The Circus- ve Royal Crescent (Trancik 1986)

Şekil 1.3.3.2f Kent plan şemaları (Oktay, 1991: 27)

KENTSEL BİÇİMİN ANALİZİ ÇALIŞMALARI	TARİHİ ÖRNEKLERİN ANALİZİ VE ÇAĞDAŞ KENTSEL MEKANIN EVRİMİNİ KONU ALAN ARAŞTIRMALARIN İLGİ ALANLARI	ÇALIŞMA GRUPLARI	ANA DÜŞÜNCE SİSTEMATİKLERİ
	KENTSEL BİÇİMİN BİÇİM-KALITSAL SORUNLARI	CONZEN OKULU	Kentin nesnel analizini; fiziksel ve somut bir gerçeklik olarak kent ve bir organizma olarak kent olmak üzere iki aşamada tamamlamışlardır. Üç tür plan elemanı sisteminden söz etmektedirler: 1. Caddeler/sokaklar ve bunların cadde/sokak sistemi içindeki düzenlemeleri, 2. Bina arsaları ve cadde/sokak sistemi içindeki konumları 3. Bina yada blok planları
	MEKANSAL YAPININ ELEMANLARI	EKONOMİSTLER VE COĞRAFYACILAR	Bu araştırma alanı, mekansal örüntü ile ilgili olarak şu kuramları kapsamaktadır; 1. Merkezi Yer Kuramı (Christaller, Isard) 2. Ekolojik Kuşak Kuramı (Hoyt, Burgess) 3. Kentsel Büyüme Kuramı (Gutenberg) 4. Kentsel Biçim Kuramı (Lynch, Rodwin) 5. Sistem Kuramı
	KENTSEL BİÇİM-BİLİMİN DENEYSEL UYGULAMALARI	KENTSEL TASARIMCALAR VE MİMARLAR (Biçimsel analiz yoluyla toplanan bilgileri tasarıma uygulama yöntemleri bu grubun ilgi alanına girmektedir. Grup, daha çok kentin fiziksel dokusunu değerlendirmiş, çözümlenen bileşenleri yapısal biçimin temel tiplerine ayırmışlardır.)	Bu grubun çalışmaları; 1. Sitte ve Le Corbusier tarafından geliştirilen, kentleri estetik ilkelerine göre tasarlama kavramları, 2. Lynch, Appleyard, Jacobs ve Alexander tarafından geliştirilen, kullanıcı bakış açısından kentsel biçime yaklaşım kavramları, 3. Krier, Rossi, Panerai ve Gebauer/Samuels tarafından geliştirilen kentsel biçim-bilim çalışmaları olmak üzere üç ana düşünce üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Şekil 1.3.3.2g Kentsel biçimin analizi çalışmaları
Oktay (1991)'den yararlanılarak Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

* * *

Birinci bölümde mekan, biçim ve mekan organizasyonu kavramları kavramsal ve kuramsal olarak ele alınmış, mekan organizasyonu ve biçim kuramlarına oluşturuldukları tarihsel sırada değinilmiştir. İzleyen bölümde Tarihi Yarımada'nın Antik dönemden günümüze kadar geçirdiği değişim / dönüşüm, birinci bölümde incelenen kavramsal ve kuramsal altyapıya temellendirilerek, arazi kullanış verileri kapsamında, ulaşım, ticaret, konut alanları ve kentin biçimini ve silüetini etkileyen önemli yapılar alt başlıklarıyla sınıflandırılarak tanımlanmıştır.

2. TARİHİ YARIMADA’NIN TARİHSEL SÜREÇTE GEÇİRDİĞİ DÖNÜŞÜMLERİN MEKAN ORGANİZASYONU VE BİÇİM KAVRAMLARI ÇERÇEVESİYLE TANIMLANMASI

Bu bölümde, Tarihi Yarımada’nın Antik Dönem’den başlayarak, Bizans, Roma, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerini kapsayan bir süreçte geçirdiği dönüşümler, mekan organizasyonu çerçevesiyle, ulaşım, ticaret, konut alanları, kentin biçimi ve silüetini etkileyen önemli yapılar alt başlıklarıyla ele alınacaktır.

2.1 İlk Yerleşmeler ve Byzantion

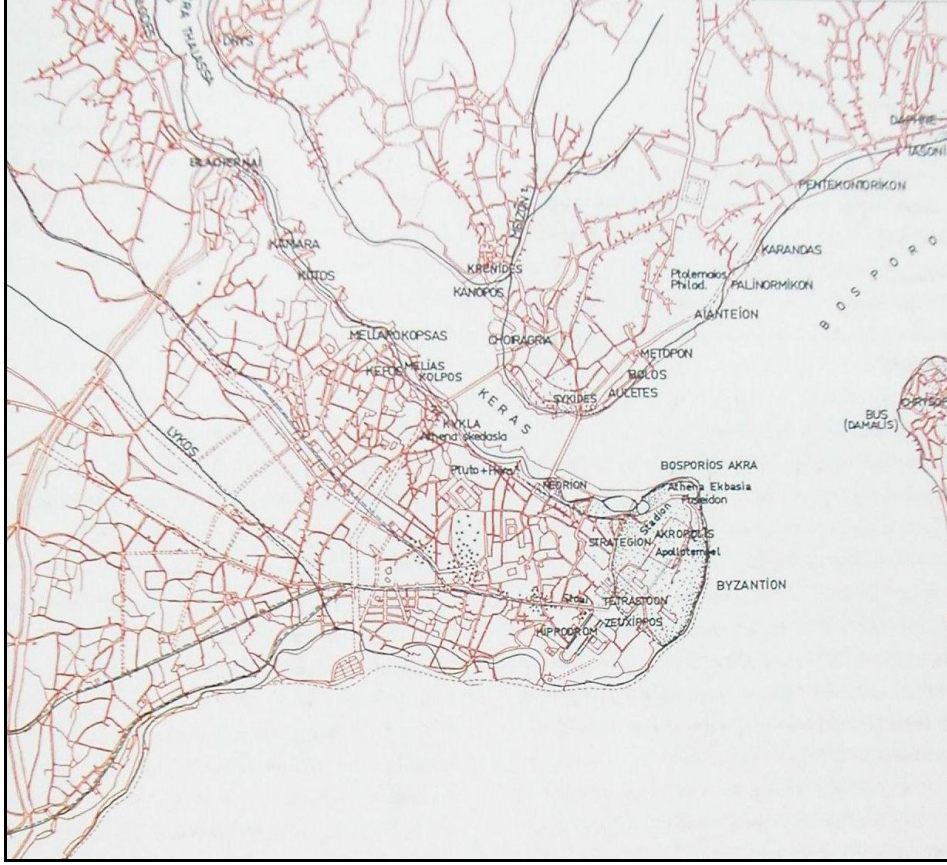


Şekil 2.1a İlk yerleşmeler (Kayra,1990)

Bölgenin Eski Çağ’daki durumu konusunda kapsamlı bir bilgiye sahip olunamamakla birlikte, Sarayburnu yöresinde bir yerleşme bulunduğu, 1871 yılında yapılan demiryolu inşaatı sırasında ortaya çıkan sur kalıntılarından bilinmektedir. (bkz. şekil 2.1a)

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. Sarayburnu’nda kurulan şehir

daha sonra Dorlar, İonyenler ve Persler tarafından alınmış genişletilmiştir.(İnciciyan, 1976: 77)

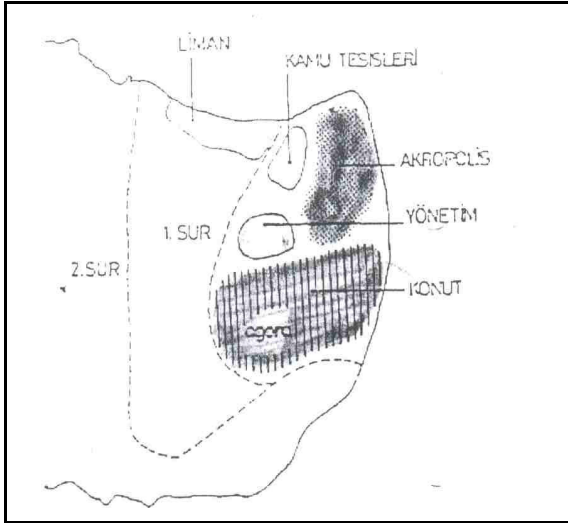


Şekil 2.1b Tarihi Yarımada'da ilk dönem yerleşme (MS.117), (Müller ,2001)

Bugünkü İstanbul'un çekirdeği niteliğinde olan Byzantion, yarımadanın en ucunda Sarayburnu üzerindeki birinci tepe üzerinde kurulmuş, Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepeyi kapsayan yaklaşık 2 km. lik bir alanda surlarla çevrili bölgedir. Haliç'e bakan kıyılar ve Galata Köprüsü'nün dış kısımları kentin doğal limanı olup, kentin girişini oluşturmaktadır. Kentte bugünkü Sepetçiler Kasrı'nın bulunduğu alanda Bosporion (Sirkeci) ve Neorion (Bahçekapı) limanları bulunmakta, kentin dış ticaret işlevleri bu limanlar etrafında yoğunlaşmaktadır. Akropolün limana bakan yamaçları ile Marmara yamaçları kısa zamanda iskan edilmiştir. Semer kısmını oluşturan güney kısmında(Agia-İrene Kilisesi Civarı),şehrin güney kapısı ve içerisinde de Pazar Meydanı'nın bulunduğu tahmin edilmektedir. (Kuban, 1970: 27) (bkz. şekil 2.1b)

Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin kenetlendiği bir nokta olan prehellenistik Bizans; o çağların önemli bir balıkçılık merkezi ve ticari antreposudur. Kentin Haliç ve bugünkü Eminönü'ne rastlayan liman meydanı bu faaliyete göre örgütlenmiş bir merkez, ticaret, ulaşım, depolama kadar yönetsel ve askeri fonksiyonların da yoğunlaştığı bir alandır. (Ortaylı, 2000: 5)

Bugün Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde, Boğaz'a doğru hafif bir eğimle uzandığı burunda kentin Akropolis, bunun altında deniz kenarına kadar olan yerde tapınaklarla, station, gymnasium gibi düşünsel ve yarı dinsel işlevli yapılar bulunmaktadır. Kentin kuzey bölgeleri, dinsel ve kamusal işlevlere aittir. Akropolisin güney batısında ise surlara yakın bir bölgede kentin kamu binalarını içine alan yönetim merkezi vardır. Kentin geri kalan bölümleri konut alanları yer almaktadır. (Güngör, 1999: 50) (bkz. şekil 2.1c, şekil 3.1a)

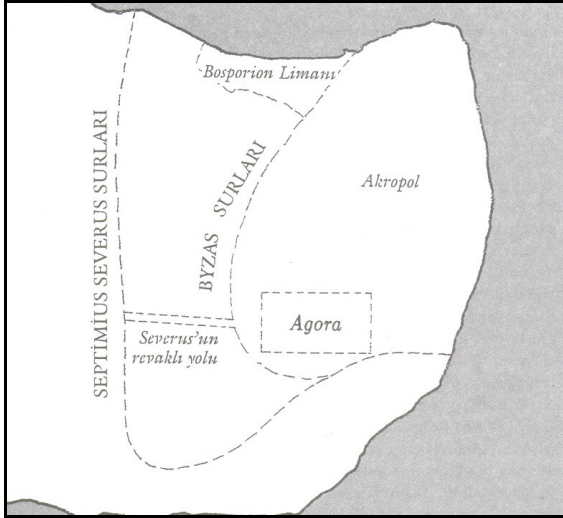


Şekil 2.1c Byzantion'un işlevsel alanları (Janin, 1964)

Geleneksel elemanlar içeren zengin bir Grek şehri niteliğindeki bu ilk şehir, daha sonraki çağlara da bazı röperler vermiştir. Akropolis, sonraki dönemlerde saray alanı olarak kullanılırken, Agora Ayasofya Meydanı olarak yaşamaktadır. Bu ilk şehirden, günümüze ulaşan mekansal öğeler; liman ,yönetim bölgeleri ve Akropol çevresidir. (Özgan, 2002: 38)

2.2 Septimus Severus Dönemi

Byzantion, Ege ve Balkanlar ile Küçük Asya arasındaki ilişkilerde politik ağırlık merkezinin daha kuzeye çıkması ile dikkatleri üzerine çekmiş, Bergama ve Pontus'un Roma ile politik yakınlıkları ve mücadeleleri kente jeopolitik açıdan ağırlık kazandırmış ve MS 196 yılında şehir Romalı Septimus Severus tarafından işgal edilerek imar edilmiş, yeni kurulan kentin adı Antoniana Augusta olmuştur.



Şekil 2.2a Septimus Severus dönemi İstanbul yerleşme sınırları ve önemli şehir elemanları (Janin,1964)

196 yılında Roma İmparatoru Septimus Severus, Bizans'ın orijinal surlarını yıktırarak, daha geniş bir alanı kaplayan ve birinci ve ikinci tepelerle eski limanı da içine alan yeni surlar yaptırmıştır. (Çelik, 1986, s.12)Yeni surlar, eskisinden 400 m. daha batıya doğru dıştan, bugünkü Eminönü'nden, o zamanki adıyla Neorion'dan başlayıp, güneye doğru Forum Constanti'nin (Çemberlitaş) doğusundan geçerek Hipodrom'un batısından Marmara Sahili'ne (Propontis) doğru inmektedir. (Mango,1985: 28)

Severus surlarının içinde kent iskeletinin ilk unsurlarını oluşturacak iki nirengi noktası: Tetrastoon Forumu ve Embolos adı verilen ve Tetrastoon'u yeni surlarla birleştiren kemerli yol, öne çıkmaktadır. Sağlı sollu revaklarla donatılan bu ana arter Mese'nin, yani orta caddenin ilk kısmını oluşturmaktadır. (Janin, 1964: 9-20) (bkz. şekil 2.2a)

Severus döneminde, bu ilk Roma şehrine, eski Yunan kalıntılarına ek olarak, yeni bir agora, hipodrom, hamam (Zeuxippos Hamamı), tiyatro ve anfiteatro ilave edilmiştir.

2.3 Roma Dönemi

İstanbul'un Antik Çağ tarihi içindeki kaderini Grek kolonizasyonu ve Hellenistik çağdan sonra, özellikle Roma İmparatorluğu döneminde politik ve askeri faktörler yaşatmıştır. Kentin

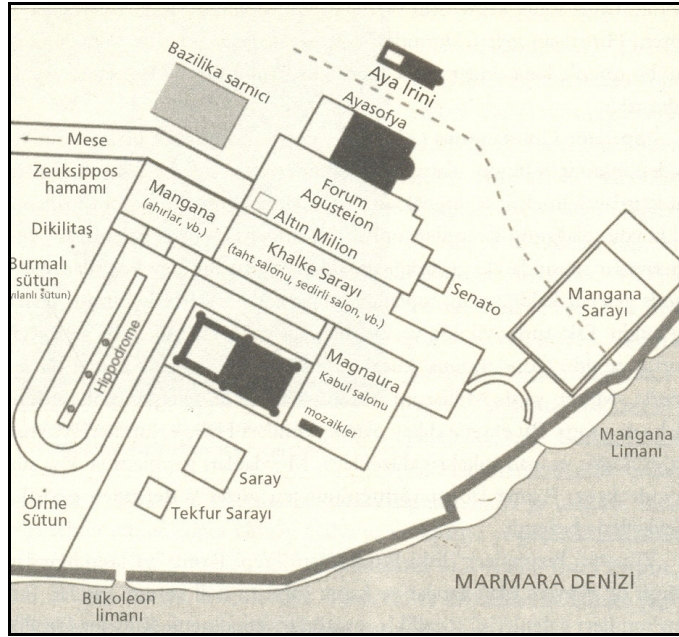
Konstantin tarafından başkent seçilmesinin nedeni, o günlerin politik konjonktürü içinde stratejik önemi olmuştur. Bir kez İmparatorluk merkezi olarak seçildikten sonra, kent, imparatorluğun ekonomik, kültürel, idari yapılanması içinde yeni bir ağırlık merkezi oluşturmuş ve dünya kenti kariyerine başlamıştır. (Kuban, 1993: 10)

Bu bölümde, Roma döneminde kentin yönetimi, yönetim mekan ilişkisi ve kentin mekansal organizasyonu tanımlanacak, ulaşım sistemi, merkez yapısı, konut oluşumu ve silueti etkileyen önemli yapılar mekan organizasyonu başlığı altında irdelenecektir.

2.3.1 Roma Dönemi'nde Kentin Yönetimi

İmparatorluğun başkenti, İmparatorun yaşadığı kent, hükümetin ve patrikliğin merkezi olan Konstantinopolis, yoğun siyasal, yönetsel ve dinsel yaşamın merkezidir. (Mantran, 2001: 103)

Büyük saray ve Ayasofya, kentin yönetiminde, etkinlikler ve görevliler, ekonomik ve düşünsel yaşamın bu iki yapı çevresinde dönmesi nedeniyle temel rol oynayan yapılar olarak öne çıkmaktadırlar. İktidarın yüksek makamları, kentin, Akropolis'in, Hipodrom'un doğu kesiminde, Mangana Sarayı, Aya İrini ve Ayasofya (Patriğin makamı) kiliseleri, Büyük Saray ve eklentileri, Senato Sarayı, Hipodrom, liman ve Bukoleon Sarayı'nın bulunduğu alanda toplanmaktadırlar. Yüksek makamların denetiminden geçerek iktidara gelen imparatora, kent patriği tarafından Ayasofya'da taç giydirilmekte, tahta çıkış süreci, Hipodrom'da halkla bütünleşmeyle sona ermektedir. (Mantran, 2001: 94) (bkz. şekil 2.3.1a)



Şekil 2.3.1a Büyük Saray ve çevresi planı (Mantran,2001)

Roma kent yönetim şeması, Konstantinopolis üzerinde de uygulanmış ve kent on dört bölgeye ayırmıştır. (Şekil 2.1.4.b)

2.3.2 Roma Dönemi'nde Kentin Mekansal Organizasyonu

2.3.2.1 Roma Dönemi'nde Ulaşım

Kentin Ana Ulaşım Sistemi

Kentin ana eksenini oluşturan ve her iki yanında iki katlı kemerler bulunan Mese Caddesi (kentin başlıca revaklı caddesi), Forum Augusteionla başlamakta, sırasıyla kentin topoğrafyasıyla ilgili olarak Forum Constantini'ye kadar tırmanmakta daha sonra Forum Tauri'ye doğru inmektedir. Forum Tauri'de iki kola ayrılarak Kharisios kapısına ulaşan Mese Edirne'ye doğru devam etmektedir. Forum Bovis (Aksaray Meydanı) ve Altın Kapı (imparatorun kente girdiği anıtsal tören kapısı) yönünde devam eden kolla, Kharisios yönünde devam eden kol, Forum Amastrianorum'da kesişmektedir. II. Theodosios Surları'ndan kente girişi sağlayan, kuzeyden güneye doğru hemen dışında Tekfur ve Blahernai Saraylarının bulunduğu Kharisios Kapısı, Pempton Kapısı, Romanos Kapısı, Polyandrios Kapısı, Pege Kapısı, Ksilokerkos ve Altın Kapı olmak üzere yedi kapıdan söz edilmektedir. (Mantran, 1996: 57-60) (bkz. şekil 3.1b)

Limanlar

Limanlar, beşinci ve altıncı yüzyıllarda, zengin bir ticaret kentine dönüşen Byzantion'un refah düzeyinin, kentin ticari ulaşım merkezi ve kaynağı olarak işlev görmekteydi. (Müller, 2001:16)

Yunan kentleriyle ticari bağları olan Byzantion kentinin ilk limanları Nerion (bugünkü Sirkeci Bölgesi) ve Prosforion limanlarıdır. (Yüctürk, 2001: 39) Kentin Marmara kıyısında bulunan Bukoleon, Konstakalion, Eleutherios (Theodosios) Limanları, faaliyet yoğunluğu bakımından büyük önem taşımayan ancak imparatorluk ofislerine ve muhafız kıtalarına ait limanlar olarak hizmet vermektedirler. (Ortaylı, 2000: 7)

Prosforion Limanı'nın yakınında sekizinci yüzyıla kadar varlığını sürdüren büyük bir hayvan pazarı bulunmakta, limanın batısında , eski kent limanlarının ikincisi olan ve tersaneyle ilgili işlerde kullanılan bir meydanı olan Neorion Limanı bulunmaktadır. (Müller, 1998: 6-7)

Bukoleon Limanı, ticarete hizmet etmesinin dışında, diplomatik amaçlara hizmet eden eski imparatorluk sarayı Bukoleon'un yakınında bulunması nedeniyle, imparatorların ve sarayın tüm deniz yolculuklarında ve üst düzey ziyaretçilerin kabulünde kullanılmaktadır. Konstakalion Limanı, askeri amaçlı kullanılırken, Eleutherios (Theodosios) Limanı, Mısır'dan ithal edilen tahılın boşaltma yeri olarak hizmet vermektedir. (Müller, 1998: 8-11)

2.3.2.2 Roma Dönemi'nde Ticaret

Prosforion Limanı çevresinde sekizinci yüzyıla kadar, V. Konstantinus döneminde (741-775) kent içinde Forum Tauri'ye taşınan büyük bir hayvan pazarı yer almaktadır. İmparatorlukların çevresine rıhtımlar inşa ettirdikleri ticari bir liman olan Prosforion Limanı çevresinde mal nakliyatı için kullanılan ambarlar bulunmaktadır. (Müller, 2001)

Onuncu ve onbirinci yüzyıllarda, çıkarılan kanunlar ve bürokrasinin merkezileşmesinin, yönetim merkezi olan Konstantinopolis için büyük önem taşımasının yanı sıra ekonomik yaşamla ilgili yapılan yeni düzenlemeler sonucunda, kentin güneyindeki limanlar kullanılamaz duruma gelmiş, Haliç ve Mese arasındaki bölge ticaretin merkezi olmuştur. Amalfi ve Venedik'ten gelen tüccarların kentte etkinlik göstermeleri ve onbirinci yüzyıl

sonunda yerleşme hakkını elde etmeleriyle birlikte kentteki yabancı nüfus artmıştır. Bu durum, kentin ekonomisi açısından belirleyici, iç güvenliği açısından tehdit edici unsurlar içermektedir. Amalfililer, bugünkü Eminönü'ne tekabül eden bir bölgeye yerleştirilirken, Venedekliler Amalfililer'in hemen batısına, Yahudiler ve Cenevizliler ise Galata'ya yerleştirilmişlerdir

On ikinci yüzyılın sonlarına ait belgelere göre, ticaret gemilerinin resmi ölçümlerinin yapıldığı, tahıl alım satımı gibi faaliyetleri olan gemilerin yanaşma yerlerinin bulunduğu Neorion Limanı yakınında limanla ilgili çeşitli faaliyetler üreten bir merkez, bu merkezin yakınlarında ise komisyoncuların, avukatların, esnafın, gemicilik ve deniz ticaretiyle ilgili kuruluş ve kişilerin ticarethaneleri ve kentte gıda maddelerinin dağıtımını elinde tutan tüccarların dükkanları bulunmaktadır. (Kuban, 1996)

2.3.2.3 Roma Dönemi'nde Konut Alanları

Konut alanları, büyük ulaşım yollarının her iki yanında, bir yanda Mese ile Haliç arasında, diğer yanda ise forum Constantini'yi Altın Kapı'ya ve Marmara Denizi kıyılarına bağlayan yol boyunca yayılmaktadır. Konutlar, semte dört yandan girişi sağlayan yollarla sınırlanan bloklar halinde bulunmakta, kıyıdan başlayarak en yüksek noktalara ulaşan taraçalar üzerinde yer almaktadırlar. (Mantran, 2001: 107) (bkz. şekil 3.1c)

2.3.2.4 Roma Dönemi'nde Kentin Biçimi ve Silueti Etkileyen Önemli Yapılar

Konstantinopolis'in genel silueti, yol sistemi ve topografyanın ortak etkileri sonucu oluşmuştur. Marmara ve Haliç kıyısındaki yamaçlar konut alanları olurken, bunların arasında kalan ve Haliç'e paralel tepeleri birbirine bağlayan yolla, Beyazıt, Aksaray, Cerrahpaşa ve

Yedikule'ye uzanan akslar anıtsal yoğunlaşmaları içermektedir. (Kuban, 1970: 29) (Bkz. Şema 2)

Constantinus'un kurduğu kentin, önceden belirlenmiş bir şemaya göre yapıldığı varsayılmaktadır. Bu şema, Romalılar'ın İmparatorluk dönemlerinde kentin inşasında kullandıkları ızgara planlı şema değil, tam tersine birbiri ile açılar yaparak yelpaze biçiminde

Roma döneminde, kent artık bir simgeler kentidir. Bizanslılar, İmparatorluklarının uzun tarihi boyunca yalnızca dinsel yazınlarda değil, sanat, edebiyat, kenti donattıkları kamusal, dinsel, özel yapılar ve anıtsal eserlerinde ifadesini bulan simgeselliği kullanmış ve buna verdikleri değeri korumuşlardır. (Güngör, 1999: 50)

Dördüncü yüzyılda Konstantinopolis'in başlıca anıtları, Forum Constantini'de yer alan Senato binası, vali makamı olarak adlandırılabilir Praetorium, Mese'nin başlangıcında yer alan Milion ve büyük sarayı oluşturacak olan ilk yapılar (Saray, Ayasofya ve Havariyyum Kiliseleri) örnek olarak gösterilebilir.

Beşinci yüzyılda, Mese aksı boyunca Tauri (bugünkü Beyazıt Meydanı), Bovis ve Arkadius Forumları oluşturulmuştur. Beşinci yüzyıldan günümüze kadar kentin çevresini ve çehresini belirlemiş öğelerden biri, II. Theodosios'un yaptırdığı kenti çepeçevre kuşatan yeni surlardır. Bu gereksinim yoğunlaşan nüfustan kaynaklanmakta, kentin alanı altı km²'den on dört km²'ye çıkmaktadır.(Müler, 2001: 20) Artan nüfus ve yapılaşma yoğunluğu nedeniyle, imar yasakları gündeme gelmiş, on kattan daha yüksek yapı yapılması yasaklanmıştır. Artan nüfus ile birlikte su ihtiyacı gündeme gelmiş, kentte su kemerleri (Bozdoğan Kemer), yeraltı ve yerüstü sarnıçları(Aetios, Aspar ve Mokios Sarnıçları) inşa edilmiştir.

Altıncı yüzyılda Justinianos döneminde yapılan Ayasofya, Konstantinopolis'in en önemli anıt eserlerindendir. Aynı dönemde kentte, Aya İrini, Sergios ve Bakhos Kiliseleri de inşa edilmiştir.

Yedinci yüzyılda, toprakların bir bölümünün kaybedilmesi, ekonomik olanakların tükenmesi, veba salgınları, depremler, yangınlar, iç çatışmalar gibi nedenler kentin gelişimini engellemiştir. Kent, yedinci yüzyılın başından itibaren, doğrudan düşmanları tarafından tehdit edilmeye başlamıştır. (Müller, 2001: 23) (bkz. şekil 2.3.2.4a)

Sekizinci yüzyılda, yedinci yüzyıldaki düşüş döneminden sonra yeniden hızla büyüyen nüfus, beraberinde yeni yapılaşma hareketleri getirmiş, Mese ile Haliç arasında yeni yerleşim alanları ve ticaret bölgeleri yer seçmeye başlamıştır.

Dokuzuncu yüzyılda, yoğun kentsel yapılaşma nedeniyle, yapılanmaya ait yasalar yenilenmiştir. Yedinci ve sekizinci yüzyıllarda baş gösteren iç çatışmalar sonrasında önemini yitiren tinsel ve sosyal merkezler, eski önemlerini yeniden kazanmaya başlamışlar,

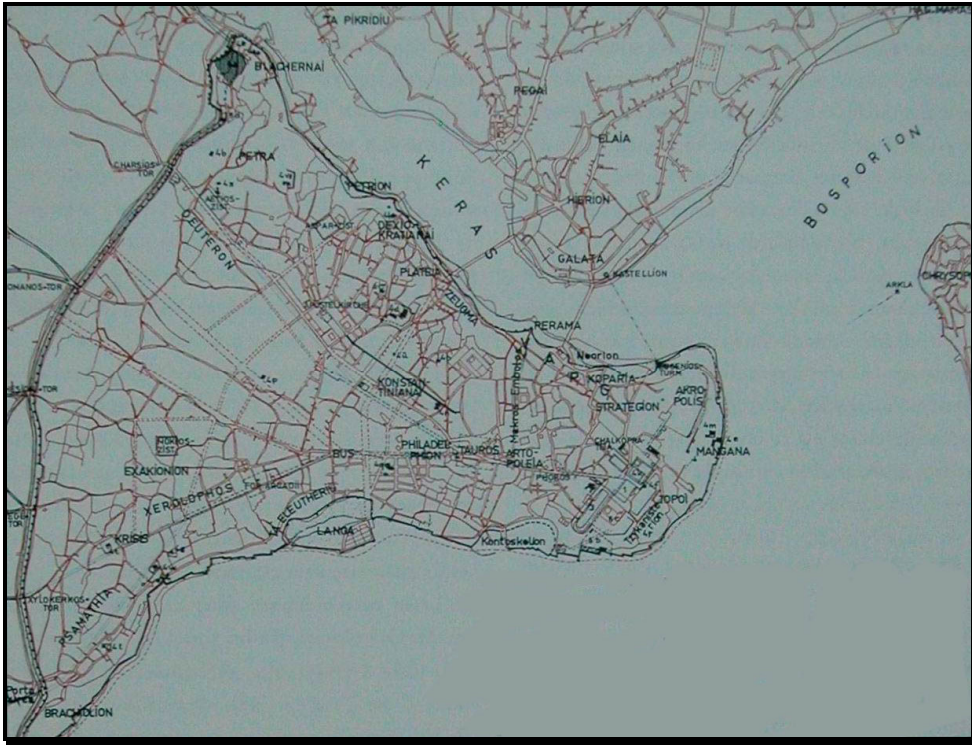
imparatorluk sınırlarının güvence altına alınmasıyla birlikte, parlak bir dönem başlamış olmaktadır.

Onikinci yüzyılda, IV. Haçlı Seferi'ne çıkan ordunun Konstantinopolis'e yönelmesi ve iç çatışmalar sonucunda kent büyük hasara uğramış, kentin yoğun nüfuslu kuzey ve doğu bölgeleri ile imparatorluk sarayı ve Mese yakılmıştır. (bkz. şekil 2.3.2.4b)

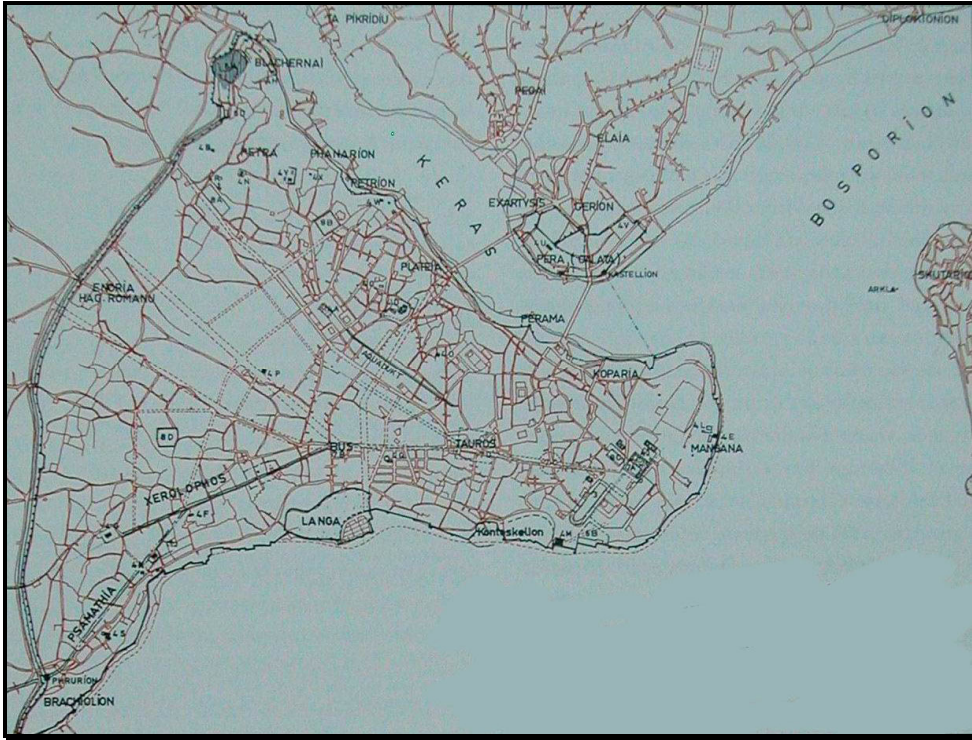
Onüçüncü ve ondördüncü yüzyıllar, kentin yeniden yapılanma girişiminde bulunduğu dönemler olmuşlardır.

Bizans'ın son yüz yılında imparatorluk toprakları giderek küçülmüştür. İç savaşlar, şiddetli depremler ve veba salgınları nedeniyle, kent artık küçük bir devletin olağanüstü büyümüş bir nüvesi gibidir ve imparatorluk, ne askeri ne de ekonomik açıdan, eskiden parlak bir geçmişi olan bu kentin taleplerini yerine getirebilecek durumdadır. (Müller, 2001: 27)

Onbeşinci yüzyıl başlarında kentte sadece Haliç'in liman bölgeleri kentsel yerleşim izlenimi vermektedir. Ondördüncü yüzyılın sonlarına doğru hızla genişleyen Osmanlıların baskısının artması, yaşanan iç çatışmalar, veba salgını gibi olumsuzluklar sonucunda kent 1453 yılında Osmanlılar'ın eline geçmiştir. (bkz. şekil 2.3.2.4c)



Şekil 2.3.2.4b Bizans (8-12.yy) (Müller, 2001)



Şekil 2.3.2.4c Bizans (13-15.yy) (Müller, 2001)

2.4 Osmanlı Dönemi

1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılan kent, 1457 yılında Edirne'nin yerine Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur.

Bu bölümde, Osmanlı Dönemi'nde kentin sosyal yapısı, yönetimi ve mekansal organizasyonu tanımlanacak, ulaşım sistemi, merkez yapısı, konut alanları ve silueti etkileyen önemli yapılar mekan organizasyonu başlığı altında irdelenecektir. (bkz. şekil 2.4a, şekil 2.4.3.2a, şekil 2.4.3.4c, şekil 2.4.3.4d, şekil 2.4.3.4e, şekil 2.4.3.2f)



Şekil 2.4a 15.yy kentin görünümü (Kayra,1990)

2.4.1 Osmanlı Dönemi'nde Kentin Sosyal Yapısı

Fetih döneminde kentin azalan nüfusunu artırmak için önlemler alınmış, İstanbul'a çeşitli bölgelerden göçmenler yerleştirilmiş, kentin alınması sırasında yararlılık gösterenlere, kentteki sağlam durumda bulunan Bizans evleri tahsis edilmiş ve bu yapıların çevrelerinde bu kişilerin adına cami ve mescitler yaptırılmıştır.(Tekindağ, 1966: 1206) 1459 yılından itibaren ise, kentin, kentten sürülmüş olan eski halkına geri dönme izni verilmiştir.(Müller, 2001: 29)

Kente yeni gelenler, adları çoğunlukla geldikleri yöreyi anımsatan mahalleleri kurmuşlardır. Bursa Yenişehir'den gelenler, Kumkapı ile Langa arasında Yenimahalle'yi; Aksaray'dan gelenler Aksaray'ı; Balat'tan (Eski Miletos) gelenler, Balat'ı; Manisa'dan gelenler Macuncu Mahallesi'ni; Bursalılar Eyüp'ü; Eğridirliler Eğrikapı'yı; Konyalılar Karaman'ı; Çarşambalılar Çarşamba'yı kurmuşlar, Tireliler Vefa'ya, Kastamonulular Kazancı'ya, Samsunlular ve Sinoplular Tophane'ye, Trabzonlular Beyazıt'a, Gelibolulular Kasımpaşa'ya yerleştirilmişlerdir. Adalar'dan ve Mora'dan gelen Rumlar Fener ve Samatya'da gayrimüslim nüfusunu artırmış, Selanik Yahudileri Tekfur Sarayı çevresine, Çiftkapısı'na (Bahçekapı), Tokat, Sivas ya da Amastis Ermenileri Manastıra yerleştirilmiş, Yahudiler eskisi gibi Balat'ta kalmaya devam etmişlerdir. (Mantran, 1996: 195) (bkz. şekil 3.1g)

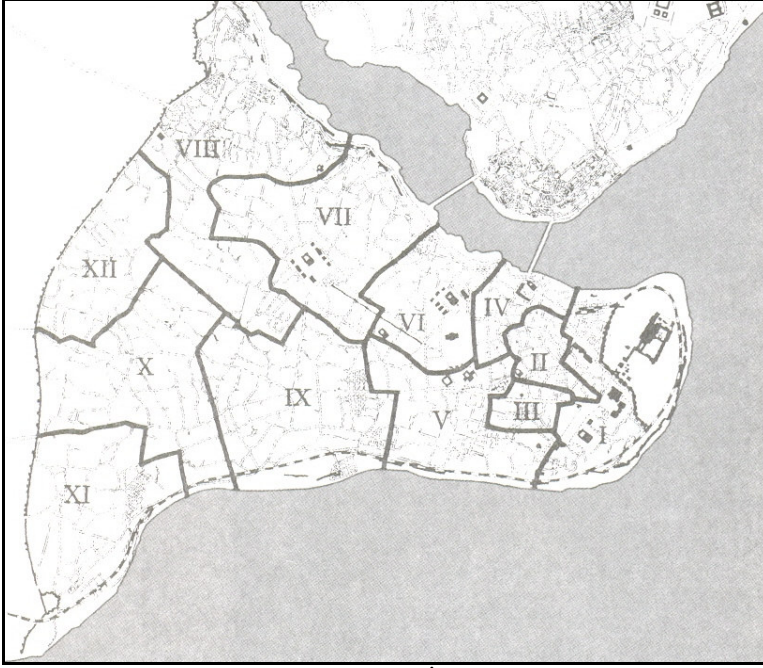
2.4.1 Osmanlı Dönemi'nde Kentin Yönetimi

Fetihten sonra İstanbul, Balkanlar ve Anadolu'ya egemen olan siyasal gücün merkezi olma görevini sürdürmektedir. Bizans döneminde sarayın, devlet büroları, yüksek tabaka konutları ve kentin tapınağının bulunduğu alan, Osmanlı döneminde de önem ve varlığını devam ettirmektedir. Fatih'in (bugünkü Beyazıt'ta üniversitenin yerinde) yaptırdığı Eski saray kısa zamanda terk edilerek Topkapı Sarayı'na geçilmiştir. Ayasofya kentin en önemli camisidir, hipodrom ise Atmeydanı olarak benzer işlevini devam ettirmektedir. (Ortaylı, 2000: 13)



Şekil 2.4.2a İstanbul'dan görünüm

Fatih döneminde, İstanbul, I. Constantinus dönemini andırır biçimde onüç semte ayrılmıştır. Semtler külliyelerin, semtlerin alt birimi olan mahalleler vakıflarca desteklenen daha küçük camilerin, yatır ya da tekkelerin çevresinde gelişmiştir. (İnalcık, 1978: 48) (bkz. şekil 2.4.2a; şekil 2.4.2b)



Şekil 2.4.2b Fatih Tarafından Oluşturulan İstanbul Semtleri (Çelik,1986)

Yönetimin Kültürel Mirasın Korunmasına Katkıları

Osmanlı Döneminde kültürel mirasın korunması konusuna bakıldığında, devlet ve toplum geleneklerinin oluştuğu görülmektedir. Osmanlı döneminde özellikle vakıflar parasal kaynak ayırarak yapıların bakım ve onarımını yaparken, hazine bayındırlık yapıları ve savunma yapılarının, sarayların onarımına destek vermekte, vakıf kaynaklarının yetersiz kaldığı durumlarda devreye girmektedir. Uygulamalar bu alanda yetişmiş meslek adamlarının sorumluluğunda gerçekleşmektedir. (Tapan, 1998: 200)

Yangınlar ve Alınan Önlemler

1856 yılında Aksaray yangını ve 1864 yılında iki binden fazla yapının yanması ile sonuçlanan Hocapaşa yangını sonrasında, yangın alanlarının yeniden düzenlenmesi amacıyla birtakım düzenlemeler yapılmıştır.

Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848 yılında hazırlanmış, 1882 yılına kadar altı nizamname çıkarılmıştır. Bunlar:

- 1848 Ebniye Nizamnamesi,
- 1858 Sokaklara dair Nizamname,
- 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi,
- 1857 İstanbul Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname,
- 1877 Dersaadet Belediye Kanunu,
- 1882 Ebniye Kanunu'dur.

1882 Ebniye Kanunu Osmanlıların ilk imar kanunu sayılmaktadır.

Bu kanuna göre;

- Bina yükseklikleri sokak genişliği ile orantılı olarak belirlenecektir,
- Herhangi bir özel şahıs ya da şirket, boş bir alanda bir inşaata başlamadan önce, yapının projesi, “menfaat-ı umumiye” açısından hükümetin onayını almak zorunda olacaktır.
- Üstündeki binalardan en az on tanesi yok olan herhangi bir alan tarla olarak kabul edilecek, yeniden planlanıp parsellenecektir.
- Tüm çıkmaz sokaklar ortadan kaldırılacak, en dar sokağın genişliği 7.60 metre olacaktır.

2.4.2 Osmanlı Döneminde Kentin Mekansal Organizasyonu

2.4.2.1 Osmanlı Dönemi'nde Ulaşım

Onaltıncı yüzyıl ve öncesi dönemlerde, Antik dönem ve Roma dönemlerinde kentin ana ulaşım omurgası Divan Yolu olmuştur. Önemli yapılar, anıtlar, meydanlar Divan Yolu'nun etrafında yer almış, törenler kentin en önemli ulaşım aksının üzerinde yapılmıştır. Bu aks büyüyen kentin ihtiyaçlarına cevap vermek üzere yapılan bir takım düzenlemelerle, değişikliklere uğrasa da varlığını 19. yüzyılda da devam ettirmiştir.

Kentin Ana Ulaşım Sistemi

İstanbul'un kentiçi ulaşımında ondokuzuncu yüzyıla kadar en yaygın ve temel ulaşım sistemi deniz ulaşımıdır. Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'da insan -mal taşıma ve

rekreatif amaçlı kentiçi yolculuklar büyük ölçüde yaya olarak ve kayıklarla yapılmaktadır. (bkz. şekil 2.4.3.1a, şekil 2.4.3.1b)



Şekil 2.4.3.1a Kağıthane’de Mesire (Sakaoğlu, 1994;29)



Şekil 2.4.3.1b 1930’larda Kağıthane (Selahattin Giz)

Kentiçi Ulaşım Sistemleri

Ondokuzuncu yüzyılda İstanbul, Selanik gibi büyük şehirlerde, yabancı şirketler eliyle kentsel ulaşımında vapur, tramvay gibi kitlesel ulaşım araçları işletilmeye başlanmıştır. Bu dönemde tüm kentlerin dokusuna etkisi bakımından en önemli olay atlı arabanın kent yaşamına girmesi olmuştur. Sultan, Cuma namazına artık at üstünde değil, araba ile gitmektedir. Devlet ricalinin ve zenginlerin atlı arabaları vardır.

1838 tarihinde, Unkapanı-Azapkapı arasında Haliç'in ilk yaya köprüsü yapılmış, 1845 yılında iki farklı ticaret bölgesini birleştiren Valide Sultan Köprüsü kentin ana arteri olmuş, batı ile ilişkilerin gelişmesiyle birlikte Haliç'in kuzeyindeki Galata ve Beyoğlu yerleşimleri büyüme sürecine girmiştir.

Arabanın kent yaşamına girmesi yaya hareketlerine göre biçimlenmiş ve pek azı arabalar için uygun olan sokakların yeniden düzenlenmesini beraberinde getirmiş, sık sık çıkan büyük yangınlar sokakların arabalara uygun hale gelmesini kolaylaştırmıştır. İstanbul'un biçimlenmesinde arabanın etkisinin yanı sıra esas belirleyici, kitle ulaşım sistemlerinin kurulması olmuştur. Bu açıdan İstanbul'un tarihinde;

- 1850'li yılların ortalarından itibaren düzenli kentiçi vapur işletmesinin başlaması,
- 1870'li yıllarda tramvay, tünel ve banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemlerini kurulması,
- 1914 yılında geniş alanı kapsayan elektrikli tramvay sisteminin kurulması, üç önemli dönüm noktası olarak öne çıkmaktadır.(Tekeli , 1992: 19)

Vapur işletmesindeki dönüm noktası, 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulması olmuş, Şirket-i Hayriye vapurlarının işletilmeye başlamasından sonra Boğaziçi'nde yerleşmeler kıyı boyunca yayılmaya başlamışlardır. (Çavdar, 1982: 172-173)

Kentiçi ulaşımın vapur hatları ile yapılması, İstanbul'un kıyı boyunca yayılmasını özendirici bir etki yaratması, kentin daha rasyonel, kent formuna sahip olabilmesi için kara ulaşımının geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu nedenle, Eminönü-Beşiktaş ile Eminönü-Aksaray

arasında hizmet veren ilk atlı tramvay şirketi, Dersaadet Tramvay Şirketi 1869 yılında kurulmuştur. (Ergin, 1938: 1914-1922)

İstanbul'da ikinci raylı kitle ulaşımı, 1869 yılında Fransız mühendis Eugene Henri Gavand tarafından Galata ile Pera arasında Tünel'in yapılmasıyla gerçekleşmiştir.

1870'li yılların kent ulaşımına getirdiği üçüncü raylı sistem demiryolları olmuştur. 1872 yılında Sirkeci- Hadımköy banliyö hattı, 1873 yılında ise Haydarpaşa- İzmit hattı yapılmıştır. (Tekeli, 1992: 20)1874 yılında Edirne-İstanbul demiryolu yapılmaya başlanmış, 1887 yılında Sirkeci İstasyonu, 1909 yılında Haydarpaşa Garı inşa edilmiş, 1895 yılında Galata, 1900 yılında ise Sirkeci Limanı tamamlanmış, bunu Haydarpaşa Limanı'nın 1903 yılında inşası izlemiştir.

Limanlar

Fetihden sonra Marmara kıyısındaki Bizans deniz sığınağı Kadırga limanı adıyla kısa bir süre daha kullanılmış, daha sonraki dönemlerde rüzgarlardan daha emin bir yer olan Haliç tercih edilerek, o çağlarda henüz içine gemilerin girebildiği Kasımpaşa Deresi ağzındaki alanda yeni tersane tesislerinin kurulmasına başlanmıştır. Bu dönemde kentin liman işlevi Haliç'in güneyinde bugün Sirkeci Bölgesi ile Unkapanı Bölgesi arasında ve Haliç'in kuzeyinde Galata olarak bilinen bölgede yoğunlaşmaktadır. (Eyice, 1994: 266)

Onbeşinci yüzyılda bugünkü Sirkeci'den başlayarak Haliç içlerine kadar liman faaliyetlerinin genişlediği, limanlardaki boşaltma işlemlerinde mekan düzeyinde bir uzmanlaşmanın varolduğu görülmektedir. Yemişpazarı, Unkapanı, Odun pazarı, Balat iskeleleri ayrı tüketim maddelerinin boşaltıldığı iskelelerdir. Bugünkü Eminönü onbeşinci- onyedinci yüzyıllar arasında liman merkezi fonksiyonlarını sürdürmektedir. Mısır'dan ve uzak adalardan gelen gemilerin, buradaki gümrük eminliğinde beklemesi nedeniyle, uzak ülkelerden gelen malların depolandığı antrepolar ve mal sayımlarının yapıldığı Mısır Çarşısı bu alanda bulunmaktadır. (Ortaylı, 2000: 16-17)

1844-1845'te Sultan Abdülhamit kendi imkanlarıyla iki vapur edinmiş ve bunları ülke içinde kullanmak üzere Bahriye Nezaretine vermiştir. Osmanlı denizyolları vapur işletmeciliğinin başlangıcını oluşturan bu kuruluşa önce Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi adı verilmiştir. Bu

kuruluş daha sonra birçok kez yeniden örgütlenmiş, esas olarak Karadeniz ile Doğu Akdeniz'deki limanlara yolcu ve yük taşımacılığını üstlenmiş, askeri birlikleri taşımakta da kullanılmıştır. (Müller, 1998: 100)

1851 yılında işletmeye açılan Şirket-i Hayriye ve seferleri Boğaz kıyılarına ulaşımı kolaylaştırmış, teknolojik gelişmenin ürünü olan buharlı gemilerin hizmete girmesiyle Haliç kıyılarında bulunan limanlar yenilenmiştir.

2.4.2.2 Osmanlı Dönemi'nde Ticaret

Konstantinopolis'in 1453 yılında fethedilmesi ile kentin tarihinde açılan yeni dönem, kent yaşamının diğer tüm alanlarında olduğu gibi, limanda ve liman işlevlerinde de değişimlere yol açmıştır. Fatih'in göç politikasını sürdüren II. Bayezid ve I. Selim dönemlerinde kent merkezi Eski Saray ve Kapalı Çarşı arasında gelişmiştir.

İstanbul'daki ticari yaşamı ithalat kalemleri belirlemekte, nakliyeciler, toptancılar, buğday ithalatı ticarete önemli rol oynamaktadır. Karayoluyla ya da Karadeniz ve Doğu Akdeniz'den gelerek Osmanlı İmparatorluğu'nun iç kesimine yönelen ticareti Türkler, Rumlar, Yahudiler ve Ermeniler gerçekleştirmekte, uluslararası ticaret Venedikliler, Cenevizliler ve kapitülasyonlardan sonra onlara katılan Fransız ve İngilizler tarafından yürütülmektedir. Bahçekapı'dan Cibali'ye kadar Haliç'in güney kıyısı boyunca yayılan eşellerin her biri belli bir malı getirmekte ve deniz yoluyla gelen yiyecek maddeleri bu eşellerle boşaltılmaktadır.

Haliç'in doğal, geniş ve güvenli sığınağı, çok sayıda gemiye kuzey ve güney rüzgarlarına karşı korunaklı, geniş bir alan sağlamaktadır. Kasımpaşa Tersanesi'nin Haliç'te konumlanmış olması da denizcilik etkinliklerini güçlendirmekte, birçok atölyenin bulunduğu Galata'nın gelişimine önemli katkılarda bulunmaktadır. (Mantran, 1996: 229-230)

Haliç ile Bayezit Camisi arasında yer alan ticaret mahalli, başlıca alışveriş yerlerini, büyük ambarları, depoları, bedestenleri ve dükkanların büyük bölümünü biraraya toplamakta, bu alanlarda bulunan tüccar ve toptancıların hanları mağaza ve büro olarak hizmet vermektedir.(Mantran, 1996: 249) (bkz. şekil 3.1e)

Osmanlı kentinde, ticaret işlevinin önemli öğelerinden olan çarşı iki farklı şekilde kent yaşantısında yer almaktadır. Bunlardan ilki, çok merkezli ticari yapıyı bünyesinde barındıran çarşı tipi olup, Kapalı Çarşı buna örnek olarak verilebilir, ikinci çarşı tipi ise, daha çok belirli bir meslek kolunun etkinlik gösterdiği (uzmanlaşmış) dar ölçekli iktisadi mekanlardır (arastalar). Bunlara örnek olarak ise, Mısır Çarşısı gösterilebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezinde onsekizinci yüzyılda kentin batı ile ilişki kuran bölümleri gelişimini sürdürürken tarihi çekirdek terkedilmiş bir görünüm çizmektedir.

On dokuzuncu yüzyılda, Osmanlılar'ın yaşadığı değişim yavaştır. Bu yüzyılın getirdiği yeni kurumlar, toplumun daha önceki kurumlarını tümüyle ortadan kaldıracak hızlı bir değişim sonucu ortaya çıkmamış, yeni kurumlar eskiyi tasfiye edememiştir. Bunun kent merkezine yansımaları ise ikili bir merkez yapısının doğmasıyla sonuçlanmıştır. Yeni merkez işlevleri, eski merkezden başlayarak, yeni dış ticaret ilişkilerini denetleyen, yabancıların ve Müslüman olmayan milletlerin konut alanlarına uzanan yollar üzerinde yer almaktadır. Bu süreç devam ederken geleneksel merkez kendi içinde dönüşmekte, değişime ayak uyduramamaktadır. (Tekeli, 1985)

Osmanlılar'ın on dokuzuncu yüzyılda içine girdiği yeni iş ilişkilerinin yeni bir merkezi iş alanı yaratmasının başlıca nedenleri ve bunların kent mekanına yansımalarına bakıldığında;

- Kentin, çevresiyle olan ilişki biçiminin ve haberleşme kanallarının değişimi sonucunda, Osmanlı kenti dünyayla ilişkisini buharlı gemiler ve demiryolu ile sağlamakta, haberleşme topluma açık posta sistemi ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum kentin biçimlenmesinde istasyon binaları, rıhtımlar, postaneler, antrepolar ve otellerle kendini göstermektedir.
- İmparatorluğun, dış ticaret ve yabancı sermayeye açılışı finans kurumlarının gerekliliğini ortaya çıkarmış, bu da kent mekanında, değişik finans kurumlarının kentin belirli bölgelerinde toplanmasını beraberinde getirmiştir. Gelişen dış ticaretin niteliği, tüccarların malla doğrudan ilişkisini gerektirmediğinden, bankalar çevresinde yeni iş biçimine uygun iş hanları gelişmiştir. Artık kentin saygınlığı yüksek iş merkezi bedesten değil, bankalar ve iş hanları çevresidir.

- Tanzimat'ın getirdiği yeni bürokrasi, devlet işlerinin askeri konaklarda görülmemesi yeni mekanlara ihtiyaç duyulması sonucunu doğurmuş, kent merkezinde konut yapılarından farklılaşan devlet daireleri oluşmaya başlamıştır.
- Yeni ekonomik ilişkiler içinde batı kültürüne yönelmenin getirdiği tüketim kalıplarının ve yaşam biçiminin ortaya çıkardığı kuruluşlar kentte yer seçmeye başlamıştır. Bu durum kentin biçimlenişinde, lüks tüketim dükkanları, tiyatrolar, eğlence yerleri gibi mekanların oluşmasıyla sonuçlanmıştır. (Tekeli, 1985)



Şekil 2.4.3.2a 18 ve 19. Yüzyıllarda Kentin Gelişimi (Kuban, 1998: 28)

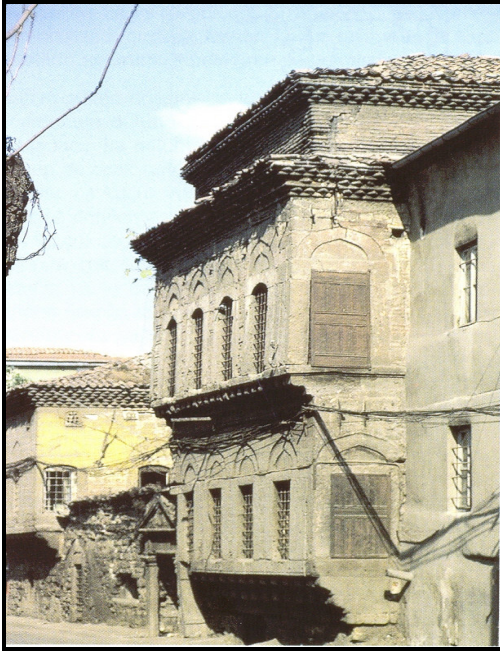
2.4.2.3 Osmanlı Dönemi'nde Konut Alanları

İstanbul'da da geleneksel kentte olduğu gibi, konut bölgesindeki farklılaşma, gelir ve statüden ileri gelmeyip, etnik ve dini farklılıklara dayanmaktadır. Konut bölgesinin merkez ve iç kısmında müslüman nüfus, çeperlerde gayrimüslim azınlıklar yaşamaktadır. (Ortaylı, 2000: 18) (bkz. şekil 3.1f)

Osmanlı'da gündelik hayatın yaşantı alanı olarak üç temel kurucu ögesi vardır: cami ve diğer dinsel mekanlar, merkez, konut. Bu üç öge çıkmaz sokak dokusu içine yerleştirildiğinde gündelik hayatın fiziksel alanı elde edilmektedir. (Işın, 1985: 541-548)

Cami, cemaatin toplanıp ibadet ettiği bir mekan olarak gündelik hayatın dinsel yaşantısını sembolize etmekte, cami avluları, Osmanlı kentinde toplanma işlevini üstlenmektedir.

Geleneksel Osmanlı mahallesinin aile yaşantısını sembolize eden ögesi konuttur. Bu sembol, mahallenin en yaygın ve sürekli yaşam biçimini hem fiziksel bir dış kabuk gibi sarar hem de içe dönük manevi atmosferin somut bir uzantısı olarak gündelik hayatın estetik yönünü temsil etmektedir. (Işın, 1985: 541-548) (bkz. şekil 2.4.3.3a)



Şekil 2.4.3.3a İstanbul Evleri –Fener-Üsküdar Valde Sokağı (Kuban, 1998: 188)

İstanbul'un ondokuzuncu yüzyıl kentsel gelişimine bakıldığında sarayın yönetim işlevinin sur dışında Beşiktaş sırtlarında, Yıldız'da ve Beşiktaş sahilinde yer seçmesi birçok işlev alanının yer seçiminde ve kentin parçaları arasında kurulan ilişkiler sisteminde önemli paya sahip olduğu görülmekte, saraylar, köşkler ve askeri yapıların yerseçimi değerlendirildiğinde kentin kuzeye doğru geliştiği söylenebilmektedir. Deniz ulaşımının etkisiyle devletin önde gelen yöneticileri Tarihi Yarımada'dan çıkarak Boğaz'da yerleşirken, Suriçi'nde yangınlar sonucu yeni gelişen inşaat sektörüyle birlikte, ızgara sistemde düzenlenmiş yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. Çıkan yangınlar ve ızgara sisteme dönüşen yol dokusu ile Suriçi'nde

yeşil alanlar azalmış, yerleşme yoğunluğunun artışı, artan talep ile birlikte yapı adalarının küçük parsellere ayrılmasına neden olmuştur. (bkz. şekil 3.1e)

2.4.2.4 Osmanlı Dönemi'nde Mekan Organizasyonu ve Silueti Etkileyen Önemli Yapılar

Dönemin en önemli yapıları arasında, Topkapı Sarayı, Fatih Camisi ve Külliyesi, Mahmut Paşa Camisi, Murad Paşa Camisi , Kapalıçarşı, Davutpaşa Camisi ve Külliyesi, Firuz Ağa Camisi, Atik Ali Paşa Camisi ve Külliyesi ve Beyazıt Külliyesi, kiliseden camiye dönüştürülen Kariye ve Küçük Ayasofya Camileri, Yavuz Selim Camisi, Haseki, Şehzadebaşı ve Süleymaniye Külliyesi, Hadım İbrahim Paşa Camisi, Kara Ahmet Paşa Camisi, Rüstem Paşa Camisi ve Edirnekapi Mihrimah Camisi, Sultanahmet Külliyesi, Yeni Cami, Nuruosmaniye ve Laleli camileri, Bezmialem Valde Sultan Camisi, Sultanahmet Darulfünun Binası, İstanbul Fen Edebiyat Fakültesi Binası, İstanbul Mülkiye Tıbbiyesi, Duyûn-u Umumiye Binası, Birinci-Beşinci Vakıf Hanları ve Büyük Postane, Pertevniyal Valde Sultan Camisi, Arkeoloji Müzesi, Sanayi-i Nefise Mektebi sayılabilir.

Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u fethettikten hemen sonra ilk iş olarak, Osmanlı kentinin de batı sınırını belirleyecek olan Teodosios Surları'nı onarmış ve kenti yeniden iskan etmiştir. (İnalcık, 1978: 225)

Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi ve askeri alanda en güçlü olduğu dönem olan on altıncı yüzyılda, kente getirilen nüfus ile kentin gelişimi cami odaklı mahalle sistemi ile sağlanmıştır. Kentin toplumsal içeriği cami ile külliye, çarşı ve saray kavramlarından oluşmaktadır. Kentin yeniden imarında ticaret ve konut alanlarında Bizans döneminde varolan yerleşme kalıpları korunmuş, cami-külliye (vakıf kurumu, imaret sistemi) kavramı, yeni gelişme alanlarının (konut ve ticaret alanları) oluşmasında araç olarak kullanılmıştır. 1453 yılından itibaren kentin silueti, yeni hakimlerine göre değişim göstermiş, Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü, yeniden imar ve gelişim sürecinde yaptırılan camiler, külliyeler, saraylar ve kamu yapılarıyla vurgulanmaya çalışılmıştır.

Onaltıncı yüzyılda, Arnavut kaldırımlı dar sokaklar ve iki yanlarındaki mütevazı bir-iki katlı ahşap evler, kentin görünüşünü belirleyen öğelerdir. Yalnızca, Topkapı Sarayı- Ayasofya Camisi'nden Edirnekapi'ya giden aks, saltanatın kente törensel giriş ve çıkışlarında

kullanıldığı için daha iyi inşa edilmiştir. Dar olan sokaklar, artan nüfus ve yeni yapılan evler nedeniyle daha da darlaşmıştır. Bu dönem yerleşim bölgelerinin karakteristik özelliği çok sayıda çıkmaz sokağın bulunmasıdır. Onaltıncı yüzyılın ortalarından itibaren artan yapılaşmanın sonucu olarak kentte sık sık büyük yangınlar görülmüştür. (Müller, 2001: 31)

Kentin büyük alanları bu dönemde Ayasofya'ya vakfiye olarak alınmış, bazı kiliseler camiye çevrilmiş, çarşı ve hanlar yapılmıştır. 1462 yılında, Eski Akropol'ün bulunduğu birinci tepenin üzerinde yeni bir sarayın (Topkapı) yapımına başlanmıştır. (Tekindağ, 1966: 1207)

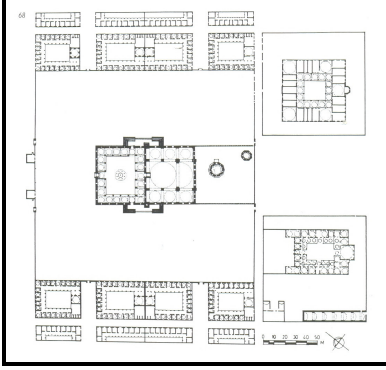
Osmanlı döneminin önemli yapılarına bakıldığında; onbeşinci yüzyıl, Osmanlı döneminin en önemli yapıları arasında, Fatih Camisi ve Külliyesi, Cağaloğlu'nda yer alan Mahmut Paşa Camisi ve Aksaray'da yer alan Murad Paşa Camisi sayılabilmektedir.

Fatih Sultan Mehmet, Havariyyun Kilisesi yerine bir külliye yaptırmaya karar vermiş, Fatih Külliyesi adı verilen külliyenin yapımı 1471 yılında tamamlanmıştır. Külliye kompleksinde, dört büyük ve dört küçük medrese, bir imaret, bir hastane, bir düşkúnlerevi, bir okul, bir kütüphane, bir han, medrese öğrencileri için lojmanlar, bir hamam ve bir pazar yer almaktadır. (Mantran, 1996: 200)

Fatih Sultan Mehmet'in saltanatında, İstanbul'da, kiliseden dönüştürülen on yedi camiye ilaveten, yüz doksan cami, yirmi dört mektep ve medrese, otuziki hamam, oniki han ve bedesten inşa edilmiştir. (İnalcık,1978; 226-235) Kapalıçarşı'nın merkezi kısmı Fatih döneminin başlarında bitmiş, merkezi cami ve bedesten, Ayasofya ve Kapalıçarşı'da vücut bulmuştur.(İnalcık, 1978: 227)

Davutpaşa Camisi ve Külliyesi, Firuz Ağa Camisi, Atik Ali Paşa Camisi ve Külliyesi ve Beyazıt Külliyesi, kiliseden camiye dönüştürülen Kariye ve Küçük Ayasofya Camileri, II. Bayezid döneminin, Topkapı Sarayı'nın ek binaları ve Sultan Selim Camisi de I. Selim döneminin önemli yapıları arasında sayılmaktadır. Onaltıncı yüzyıl, yoğun inşaat faaliyetlerinin yaşandığı, Kanuni'nin uzun saltanatı süresince, Mimar Sinan'ın eserleriyle, kente bir çok anıt eserin kazandırıldığı bir dönemi ifade etmektedir.

Sinan'ın külliyesi, fetihten hemen sonra Fatih Külliyesi'nin inşası ile başlayan sürecin, yani İstanbul'un kent formuna bir İslam ve Osmanlı tanımı getirme sürecinin nihai noktası olmuş, Kendi içlerinde bütünselliği olan ve merkezi bir yapı çevresinde düzenlenen külliyeler kentin düzensiz dokusunu, geometrik ve bir eksen doğrultusundaki planlarıyla kırmışlardır. (Çelik, 1986: 24) (bkz. şekil 2.4.3.4a, şekil 2.4.3.4b)



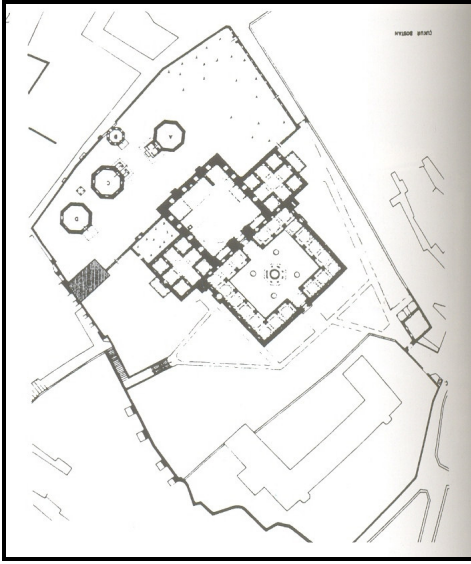
Şekil 2.4.3.4a Fatih Külliyesi (Kuban, 1998: 86)

Kanuni döneminde kente kazandırılan önemli yapılar arasında, Yavuz Selim Camisi, Haseki, Şehzadebaşı ve Süleymaniye Külliyesi, Hadım İbrahim Paşa Camisi, Kara Ahmet Paşa Camisi, Rüstem Paşa Camisi ve Edirnekapı Mihrimah Camisi sayılabilir.

Onyedinci ve onsekizinci yüzyıllar, İmparatorluğun iktisadi gücündeki azalma nedeniyle, on beş ve on altıncı yüzyıllara oranla imar hareketlerinin daha sınırlı olduğu dönemlerdir. Dönemin önemli yapıları arasında Sultanahmet Külliyesi, Yeni Cami, eski Mese yani Divanyolu boyunca daha küçük cami ve medreseler, on sekizinci yüzyılda ise Nuruosmaniye ve Laleli camileri sayılabilir.

Onyedinci yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'a gelen Joseph Grelot, "İstanbul Seyahatnamesi" adlı eserinde, kenti, Yarımada'ya ve Galata'ya yayılan kentin bütününün, sık ve küçük boyutlu konut yapılarıyla büyük külliyeler arasındaki kontrastını ifade eden ilgi çekici bir perspektifle tanımlamaktadır.

Onsekizinci yüzyılın, önemli yapıları arasında, Bezmialem Valde Sultan Camisi, Sultanahmet Darulfünun Binası, İstanbul Fen Edebiyat Fakültesi Binası, İstanbul Mülkiye Tıbbiyesi, Pertevniyal Valde Sultan Camisi, Arkeoloji Müzesi, Sanayi-i Nefise Mektebi, Ziraat Nezareti, Duyûn-u Umumiye Binası, Birinci-Beşinci Vakıf Hanları ve Büyük Postane sayılabilir.



Şekil 2.4.3.4b Sultan Selim Külliyesi (Kuban, 1998: 93)

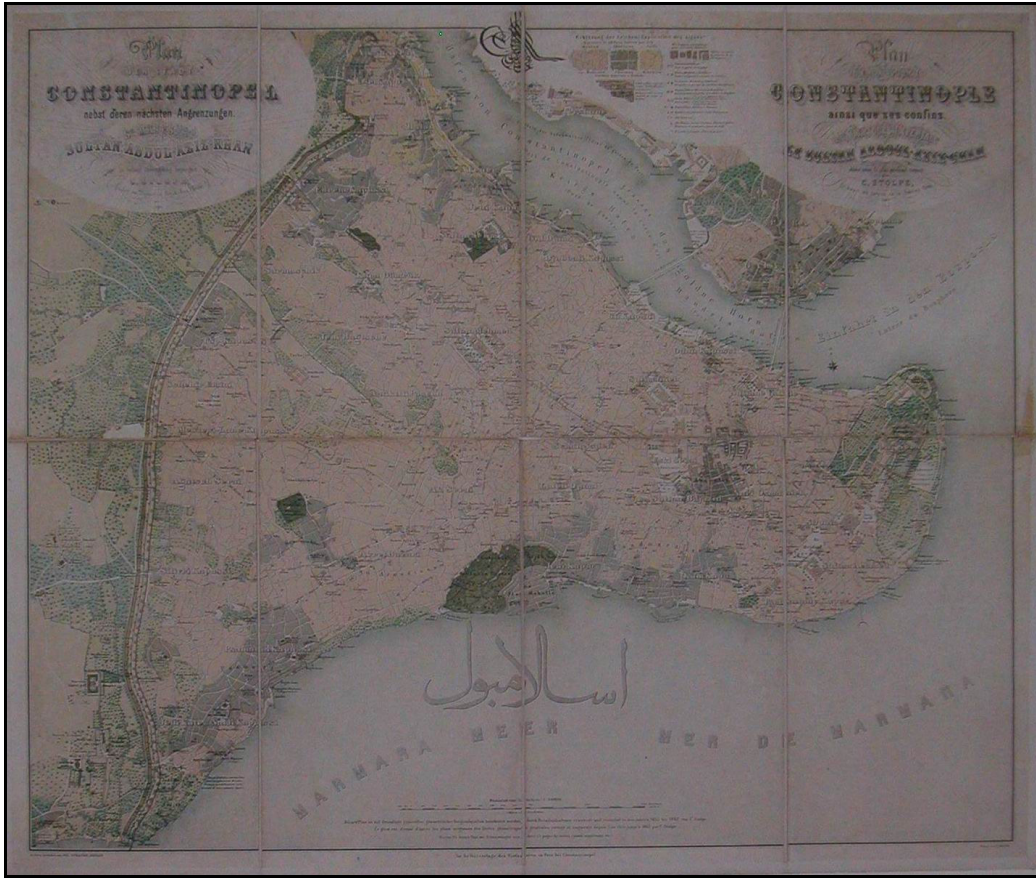
Onyedinci yüzyıl kentte yaşanan durağanlığın aksine, Galata yerleşimi için büyüme zamanı olmakta, Osmanlı yönetimi altında kozmopolit bir liman şehri olarak gelişen Galata, yapı dokusu açısından, bahçesiz kagir binalar, İstanbul'dan oldukça farklı özellikler göstermektedir. Onyedinci yüzyılda, başta İngiliz, Fransız, Venedikli, Hollandalı ve Cenovalı sefirler olmak üzere Avrupalı zenginler ve Osmanlı tebaası içindeki Hristiyanlar, Pera'da bahçeler içinde geniş konaklar inşa etmeleriyle Pera, ticari merkez olan Galata'nın tersine, üst gelir grubu yerleşim alanı olarak gelişmiştir. (İnciciyan, 1956: 94)



Şekil 2.4.3.4c 17.yy'ın ilk yarısında kentin kuş bakışı görünümü –Piri Reis Kitab-ı Bahriyesinin yazma nüshasından alınma (W. Pertsch, 1889)



Şekil 2.4.3.4d İstanbul panoraması,(1635) (www.istanbul.gov.tr)



Şekil 2.4.3.4e XIX.yüzyıl, İstanbul ve yöresi planı, C.Stolpe,1863, Berlin,(Kayra,1990)



Şekil 2.4.3.4f İstanbul, J. Bartelemou,1880-1890 (Kayra, 1990)

2.5 Cumhuriyet Dönemi

Bu bölümde, Cumhuriyet Dönemi'nde Tarihi Yarımada'nın sosyal yapısı, ve mekansal organizasyonu tanımlanacak, ulaşım sistemi, merkez yapısı, sanayileşme, konut alanları ve silueti etkileyen önemli yapılar mekan organizasyonu başlığı altında irdelenecektir.

Cumhuriyet döneminde İstanbul'un biçimlenmesinde on dokuzuncu yüzyılda geçirdiği dönüşümün etkileri yanısıra, başkentin Ankara'ya taşınması ve ardarda birçok kent planının yapılması belirleyici olmuştur.

1950'li yıllarda Tarihi Yarımada konut, sanayi, yönetim ve ticaret fonksiyonlarını üstlenen bir konumunda bulunmaktadır. Kentin gelişme yönü, doğu-batı yönünde, Marmara sahilleri ve Boğaziçi doğrultusundadır.

Cumhuriyet döneminde, İstanbul'un yaşadığı büyük dönüşümün kent mekanına yansıması kısaca şöyle özetlenebilir:

1. Kent merkezinin bedesten etrafındaki çarşılarından ve liman çevresindeki kapanlardan ve pazarlardan oluşan yapısının farklılaşmasıyla, modern bir merkez kesimi oluşmuştur.
2. Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkiler içinde gelişen dünya ekonomisiyle eklemlenmeye başlamasıyla merkezde bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları, oteller yer almış, devletin kurumsallaşması yeni bürokrasinin oluşmasına paralel olarak merkezde devlet daireleri ortaya çıkmıştır. Böylece kent merkezi büyümüş, işlevleri çeşitlenmiş, modern ve geleneksel kesimleri farklılaşmıştır.
3. Yaya olarak ve kayıkla yapılan kentiçi ulaşımın nitelik değiştirmesi ile kentiçi ulaşım araba, vapur, tramvay, banliyö trenlerinden oluşan toplu taşıma araçlarıyla yapılabile hale gelmiştir.
4. Yeni ekonomik ilişkilerin ve yeni örgütlenme biçimi sonucu toplumdaki sosyal tabakalaşmanın değişmesi, yeni toplumsal sınıfların ortaya çıkışı, konut alanlarında millet esaslı farklılaşmanın yanı sıra sınıfsal esaslı farklılaşmayı başlatmıştır.
5. Kentin artan nüfusu, kentiçi ulaşımında değişimler ve toplumsal tabakalaşmadaki değişiklikler kentin çevresine yayılmasını ve banliyöleşmeyi başlatmıştır. (Tekeli, 2001: 72-73) (bkz. şekil 2.5a)



işletmesinin başlaması, ikincisi 1870’li yıllarda tramvay, tünel ve banliyö trenleri gibi raylı taşıma sistemlerinin kurulması, üçüncüsü ise 1914 ‘de geniş bir elektrikli tramvay sisteminin kurulması olmuştur. (Tekeli, 1992:19)

İstanbul’un doğal yapısı yerleşimin Marmara Denizi yönelişli konumlanmasına neden olmuş, banliyö hattı, iskeleler, E-5 ve boğaz geçişleri kentin Marmara Denizi’ne koşut doğrusal gelişimin teşvik etmiştir. 1950’lerden itibaren ulaşımda karayolunun ağırlık kazanması bu gelişmenin yönünü ve doğrultusunu kendine bağlayarak değiştirmiş, Boğaz köprülerinin ve çevre yollarının yapılmasıyla karayolu ulaşımı bütünüyle arazi kullanımını etkilemiştir. (bkz. şekil 2.5.1.1a)



Şekil 2.5.1.1a İstanbul ulaşım ağı (Architectural Guide of İstanbul, Volume 1 Historic Peninsula., Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, 2006)

Kara ulaşımı

1950 öncesi dönemde, eski İstanbul’un ilk nazım planını hazırlayan Prost, kentin yol sistemini, gelişmekte olan lastik tekerlekli ulaşımına göre planlamış, 1940’lı yıllarda Atatürk Bulvarı, Gümüşsuyu ve Bayıldım Yokuşu, Eminönü, Taksim, Beyazıt ve Üsküdar Meydanları bu plan kararları doğrultusunda genişletilip düzenlenmiştir. (Yenen vd., 2000: 43)

1950 yılından başlayarak metropolün şekillenmesinde önemli faktör kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarlardır. Bu olgu 1960 ve 1970’li yıllarda metropol içinde atölyelerden orta büyüklükteki sanayiye geçiş sürecinde güçlenerek süregelmiştir. (Kaptan, 1988: 16)

Bu döneme kadar İstanbul’un makroformu güneşlenme – rüzgar gibi iklim koşullarının yanı sıra su yüzeyleri (Boğaz, Haliç, Çekmece Gölleri) ve orman gibi doğal fiziki eşiklerle belirlenmiştir. Bu dönemde ise E-5 Karayolu ve 1. Boğaz Köprüsü gibi ulaşım ağırlıklı yatırımlar kentin makroformunda doğaya rağmen etkili olmuştur. (Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z., 1993: 123)

İstanbul’da kentiçi yol şemasını belirleyen üç tür gelişmeden söz edilebilir. Bunlar;

- Haliç köprüleri’nin yapılması,
- Yangınlar sonrasındaki imar uygulamaları,
- Tramvay güzergahındaki genişletmeler ve iyileştirmelerdir. (Tekeli, 1992: 20)

Tarihi Yarımada’da 1836 yılında yapılan ilk köprü olan ahşap Hayratiye köprüsü Azapkapı – Unkapanı arasını birleştiren, Haliç’teki kayık dolaşımını serbest bırakacak şekilde, ortasında iki kanal, kemerle yükseltilmiş bir yaya köprüsüdür, Karaköy – Eminönü arasındaki ilk köprü ise, 1845 yılında Bezmialem Sultan tarafından yaptırılan ahşap köprüdür. 1863 yılında yenilenen köprüden geçen arabalardan ve yayalardan geçiş parası alınmaya başlanmıştır. Unkapanı köprüsü 1872 yılında tamamlanmış, Galata köprüsü 1878 yılında kullanıma açılmıştır. İstanbul ve Beyoğlu arasındaki bağlantının iki köprüyle kurulması, her iki yakada daha sonraki yıllarda olan yol gelişmelerini önemli ölçüde etkilemiştir. (Tekeli, 1992: 21)

1950 yılında Adnan Menderes hükümetince, Prost planı doğrultusunda alınan kararlarla geniş çaplı yıkımlar gerçekleştirilmiş, Marmara Sahil Yolu, Londra Asfaltı, Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Divanyolu, Vatan Caddesi, Fevzipaşa Caddesi, Aksaray-Yenikapı Caddesi, Taksim – Şişli - Büyükdere Asfaltı, Beşiktaş- Yıldız- Zincirlikuyu Asfaltı ve Eminönü - Unkapanı arasında sahil yolunun bir bölümü bu dönemde açılmıştır. (Özgan, 2002: 92)

1950’li yılların ortalarında İstanbul’da merkezi yönetimin girdiği imar hareketleri ve ulaşım yatırımları tarihi dokunun tahribi ile sonuçlanmıştır. Karayolunun rahatlaması yönünde geniş bulvarlar açma, büyük meydanlar düzenle eylemlerine girişilmiştir. Bu dönemde açılan önemli yollar, Vatan ve Millet Caddeleri, Şişli- Mecidiyeköy aksıdır. 1960-63 döneminde meydan ve yol düzenleme çalışmalarına devam edilmiş, Unkapanı ve Saraçhane’ de katlı kavşaklar, Karaköy yaya altgeçidi ve çarşısı gibi çözümlemelerle araç trafiğine akışkanlık getirilmeye çalışılmıştır. (Yenen, vd., 2000: 43)

1970’lerde otomobil üretiminin başlaması giderek özel oto sahipliliğinin atmasını ve sonuç olarak Boğaziçi Köprüsü’nün yapımını getirmiş, hatalı arazi kullanım kararları ve kırsal alanlarda yoğun göç olgusunun etkileri sonucu, Boğaz’ın çeşitli yerlerindeki sanayi kuruluşlarının çevreleri yoğun gecekondu alanları ile kaplanmıştır. 1973 ve 1988 yıllarında yapılan Boğaz köprüleri ve çevre yolları her iki yakadaki arazi kullanımını olumsuz yönde etkilemiş, yeşil alanlar tahrip edilmiş ve geri görünüm ve etkilenme bölgelerinde gecekondu alanları ile birlikte lüks konut ve toplu konut alanlarının yayılması hızlanmıştır. (Gülersoy, 1995;59-63)

1980’li yıllardan sonra, trafik sorununu yeni kavşaklarla çözme çabası içinde tarihi kentin kıyılarında Sirkeci – Sarayburnu – Yenikapı – Yedikule üzerinden geçirilen sahil yolu trafik koridorları ortaya çıkarılmış, Tarlabası Bulvarı, Haliç’de Eminönü- eyüp Sahil Yolu, Boğaziçi ve Haliç’de kazıklı yollar yapılmıştır. (Yenen, vd., 2000: 44)

Toplu taşıma sisteminde, 1927-45 yılları arasında yaşanan en önemli gelişme, otobüslerin çalışmaya başlamasıdır. Sınırlı olsa gerek otobüs gerek otomobil kullanımında yaşanan gelişmeler, hem kent içi hem kent dışı yolların yapımı konusunda yeni talepler ortaya çıkarmış, kentin yakın çevresine işleyen otobüsler için yollar yapılmaya başlanmıştır. İstanbul yakasındaki yol operasyonunun belkemiğinin, Atatürk Bulvarı’nın açılması oluşturmuştur. Elli metre genişliğindeki bu yol, Yenikapı, Aksaray, Saraçhane, Unkapanı arasında uzanmakta, buradan Gazi Köprüsü ile Beyoğlu yakasına bağlanmaktadır. (Tekeli, 1992; 21-22)

1961 yılında tramvayların kaldırılmasıyla, otobüslere göre daha uzun ömürlü olmaları, tramvaya göre de raylara bağlı olmamaları ve daha yüksek eğimleri kolayca tırmanmaları açısından tercih edilen trolleybüsler kent yaşamına girmişlerdir.

1945-70 yılları arasında, toplu taşımada görülen esas gelişme, otobüs taşımacılığında olmuş, İETT büyük sayılarda otobüs ithal ederek filosunu sürekli olarak büyütmüş, 1960 yılında küçük girişimci taşımacılığı türleri arasına minibüsler katılmıştır. 1980’li yıllarda halk otobüslerinin yaygınlaştırılmasıyla küçük girişimcilik güçlendirilmiş, minibüs ve midibüs sayıları artırılmıştır.

Bugün Tarihi Yarımada’da yaşanan en büyük sorunlardan biri sahip olduğu tarihi doku ve mekansal olarak çok fazla esneklik sağlamayan yapı stoğu nedeniyle otopark sorunudur. Tarihi Yarımada’da kara, deniz ve raylı taşımacılığın durak noktalarının birleştiği – entegre edildiği toplu taşıma ulaşım odağı, Eminönü Meydanı önünde yerleşimle kıyının ilişkisini bölen bir yaklaşımla deniz kenarında bulunmaktadır. Bu noktada vapurlar, deniz motorları, deniz otobüsleri, tramvay ve banliyö treni, İETT otobüsleri ana durakları yer almaktadır.

Deniz ulaşımı

Su kenarı yerleşmesi kimliğinin İstanbul’un gelişiminde ve makroformunun belirlenmesinde, aynı zamanda sakinlerinin yaşamında belirgin etkileri olmuştur. Coğrafi konumu gereği İstanbul her dönemde uluslar arası bir liman işlevi görmüştür. Yanı sıra deniz kentin alt bölgelerini (karşılıklı kıyılarını) birbirinden ayıran, aynı zamanda da birleştiren öğesi olmuştur. Bu özellik nedeniyle kıyılar ve deniz, ulaşım ve dinlenme – eğlenme eylemleri için potansiyel verilerdir. (Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z., 1993: 120)

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul’da kentiçi yolculuklar yaya olarak ve kayıkla yapılmakta, İstanbul’un ilk kamu ulaşım sistemini oluşturan kayıklar bir esnaf örgütlenmesi içinde yük ve yolcu taşımaktadırlar. 1850’li yılların ortalarından itibaren düzenli kentiçi vapur işletmesi olan Şirket-i Hayriye kurulmuş, kentiçi ulaşımın vapur hatları ile yapılması İstanbul’un kıyı boyunca yayılmasını özendirici bir etki yaratmıştır.

Deniz taşımacılığı sisteminin gelişmesi topoğrafya nedeniyle birbirleriyle ancak denizden veya kıyı boyunca ilişki kurabilen yerleşmelerin sürekli oturabilir bir nitelik kazanmasını hızlandırmış, dönüşümlü olarak kentin karşılıklı kıyıları arasında kentlilere yönelik deniz taşımacılığının önemi artmıştır. (Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z., 1993: 122)

Bu sistem içinde iskeleler düşük yoğunluklu köy yerleşmelerinin merkezlerine yay erişme mesafesi içinde konumlanmıştır. İskele meydanları kullanıldıkları sürece ticari metanın, zanaat ürünleri satışının ve sosyal ilişkilerin karşılandığı, resmi dairelerin, kıraathaneler, berber, bozacı gibi birimlerin yer aldığı, sosyal iletişimi yoğun, diğer bir deyişle sosyoekonomik işlevi olan mekansal odaklardır. (Aysu, 1989: 22-26)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında yurt dışına ısmarlanan gemiler ve Haliç tersanesinde yaptırılan yeni gemilerle, şehir hatları filosu yenilenmiş, artan otomobil sayısına koşut olarak araba vapurlarının artışı hızlanmıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde kara taşımacılığında ortaya çıkan dolmuşlar, deniz taşımacılığında deniz dolmuş motorları olarak hizmet vermeye başlamışlardır. (Tekeli, 1992: 24-26)

1980'li yıllara gelindiğinde deniz ulaşımında İstanbul Deniz Otobüsleri adıyla kentiçi deniz ulaşımına katkıda bulunmak amacıyla vapurlara oranla daha süratli ve konforlu yolculuk şartları sunan yeni bir şirket kurulmuştur. (Keskin, 1994: 11-13)

2005 yılı itibariyle, şehir hatları vapur işletmeleri, deniz otobüsleri İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Aş.'nin çatısı altında toplanmıştır.

Demiryolu Ulaşımı

Yüzyıl dönümünde kurulan demiryolu şebekesi, Avrupa'yı doğuya bağlayan uzun hattın eklem noktasını oluşturacak biçimde, Marmara sahilini izleyerek kenti batıdan doğuya doğru kesmektedir. Kentin topoğrafyası iki yakada da garların konumuna etki etmiş, İstanbul'da garlar Marmara'yı aşabilmek için şehrin tam ortasına, Sirkeci ve Haydarpaşa'ya kurulmuşlardır. Sirkeci'de yapılan gar, çevresinde Vakıf Han, Büyük Postane vb. on dokuzuncu yüzyıla özgü büro ve kamu binalarının oluşmasına neden olmuştur. Demiryolunun batıdaki modellerine paralel olarak yaptığı bir diğer etki de, şehrin doğu ve batı uçlarında, hattın çevresinde oluşan banliyöler olmuştur. (Bilgin, 1992: 119)

1927-45 yılları arasında, raylı taşıma sistemlerinden en çok gelişme göstereni tramvaylar olmuştur. 1929 yılında Fatih- Edirnekapi hattı açılmış, 1934 yılında Beyoğlu yakasında tramvay hattı , Şişli-Mecidiyeköy bağlantısını kuracak şekilde uzatılmıştır. İstanbul tramvayları ve Tünel, 3642 sayılı kanunla Elektrik idaresiyle birleştirilerek İETT

oluşturulmuştur. Tramvaylar 1957 yılında sökülmeğe başlanmış, 1961 yılında sökülme işlemi tamamlanmıştır.

1950 sonrası dönemde Avrupa yakasında banliyö trenlerinde önemli değışiklikler olmuş, hattın elektrifikasyonu yapılarak Sirkeci-Halkalı banliyösü 1955 yılında elektrikli olarak işlemeye başlamıştır. Anadolu yakasında ise 1969 yılında Haydarpaşa-Gebze hattında elektrikli sisteme geçilmiştir.

İstanbul’un çağdaş nitelikteki kentsel raylı sistemi, ilk olarak Aksaray – Ferhatpaşa arasında hizmete açılmış olup hızlı tramvay adıyla işletilmektedir. Bugün tramvay hattı, Fındıklı – Zeytinburnu arasında hizmet vermekte, Aksaray ve Taksim’de bulunan metro istasyonlarıyla entegrasyonu sağlanarak Aksaray – Atatürk Havaalanı, Taksim- Dördüncü Levent arasında ulaşım raylı sistemlerle sağlanabilmektedir.

2.5.1.2 Ticaret-Merkez İşlevi

İstanbul kentinin merkez işlevlerinin gelişim süreci “büyüyen” , “yoğunlaşan” merkezler ile bu merkezleri birbirine bağlayan ana akslar üzerinde “yayılan” bir coğrafi mekanı, bu mekanlarda “küresel” ve “yerel” ekonomik, sosyal ve coğrafi mekanların birlikte yan yana bulunduğu bir yapıyı ortaya çıkarmaktadır. (Dinçer, 1996)

Gerek Bizans öncesi ve Bizans gerekse Osmanlı dönemlerinde İstanbul kentinin (bugünkü Tarihi Yarımada-Suriçi) bir üretim, tüketim, dağıtım ve denetim (sanayi, ticaret, yönetim) merkezi olması bu coğrafi mekanın öncelikle “büyüme”sini, ardından kendi içinde “bütünleşme”sini ve “yığılma”sını , giderek “yoğunlaşma”sını ve “yayılma”sını getirmiştir.

Osmanlı döneminden aktarılan üretim, tüketim ve dağıtıma dayalı merkez işlevleri Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı bölgesinde “yoğunlaşma” ve “yayılma” sürecini devam ettirirken Galata’dan Pera’ya doğru “yığılan” ve “yayılan” merkez işlevleri ve ekonomik mekanın değışim dinamiği yeni coğrafi mekanların oluşmasına neden olmuştur. Bu süreç gıda ve giyime dayalı imalat, toptan ve perakende ticaret ile deniz, demir ve karayolu bağlantılarının, servis alanlarının “ yoğunlaştığı” Suriçi bölgesinin; bankacılık, sigorta, büro hizmetleri sektörlerinde “yığılma” ve “yayılma” alt süreçlerinde olan Galata ve Pera Bölgesi’nce tamamlandığı dönemlere işaret etmektedir. (Dinçer, 1996)

1960'lı yıllarda İstanbul'un hızla büyüme sürecine girmesiyle birlikte Tarihi Yarımada'da Eminönü, Fatih ilçeleri ile Beyoğlu'nda gelişen MİA fonksiyonları zaman içinde ana ulaşım aksları boyunca kuzeye doğru Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermektedir. (Dökmeci, Dülgeroğlu, Akkal, 1993; 22)

1960'lı yıllarda Eminönü ve Karaköy merkezlerinde henüz tam bir uzmanlaşma görülmemesine karşın, endüstri ve depolama fonksiyonlarının Haliç kıyısında yer almaya başlaması, bazı profesyonel hizmetlerin ikinci derece merkezlere kayması vb gibi bazı fonksiyonların yeni alanlar arama eğilimi içinde olduğu görülmektedir. Buna karşılık finansman kurumları ile endüstri kuruluşlarının büro hizmetleri ve temsilciliklerinin bu merkezde yer almak istemeleri büro yapılarının yoğunlaşmasını da beraberinde getirmiştir.(Zaim,1971)

1970-80 döneminde Eminönü ve Karaköy'de konut alanlarının iş alanlarına dönüşmesi süreci hız kazanmış ve özellikle Tarihi Yarımada dokusu tahrip edilmeye başlanmıştır. Bu süreçte bazı fonksiyonlar bölgeden uzaklaşırken, bazıları da yoğunlaşmıştır. Nakliyeciler ve demirciler Yarımada dışında küçük sanayi siteleri şeklinde yapılaşırken mali kurumlar ve sanayi kuruluşları temsilcilikleri Karaköy'ün uzantıları şeklinde Dolmabahçe yönünde yüksek yapılarda yerleşmeye başlamıştır. Benzer şekilde Beyoğlu, Harbiye, Şişli, Gayrettepe ve Mecidiyeköy doğrultusunda da ticaretin yanı sıra, büro, sanayi temsilcilikleri, bankalar, büyük holdinglerin yer aldığı alt merkezler gözlenmektedir. (Arslan,1980; Görgülü, 1988; Aysu, 1990; Dökmeci,Dülgeroğlu vd., 1993; Yenen vd.,1996)

1980'lerden sonra Türkiye'de izlenen neoliberal politikaların kentsel mekanda yansımaları 1980'lerin ortalarından itibaren görülmeye başlanmış, merkezi iş alanının dönüşümü hem içsel dinamikler hem de bu liberal politikaların etkisinde şekillenmiştir. 1970'lerden sonra geleneksel kent merkezinde başlayan dönüşümlerin gerisinde pek çok faktör yer almakla birlikte, bu alandaki dokunun firmaların yeni ofis gereksinimlerine cevap verememesi, trafik problemleri merkez dışı alanlarda yerleşmeyi teşvik etmiştir. Buna göre, Eminönü kentin geleneksel merkezi iş alanı olarak önemini korumaya devam etmekle birlikte, 1970'lerden sonra açılan Boğaz Köprüleri ve yeni çevre yolları boyunca merkez fonksiyonları yeni akslarda gelişmeye devam etmiştir. Özellikle 1980'lerden sonra kentteki iç ve dış dinamiklerin etkisi ile birçok Avrupa kentinde yaşananlara benzer bir süreç ortaya çıkmış, Büyükdere Caddesi yerli ve yabancı şirketlerin, uluslararası büyük firmaların, bankacılık ve

finans sektöründeki diğer kuruluşların yer seçtiği bir aks haline gelmiştir.(Özdemir, 2000; 103)

2.5.1.3 Sanayi

Sanayi devriminin ardından Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ülkelerinden aldığı teknolojik destek ile Osmanlı topraklarında fabrika yapımı hızlanmıştır. Onsekizinci yüzyılın ikinci yarısından itibaren ve ağırlıklı olarak ondokuzuncu yüzyılda, başta İstanbul ve civarında olmak üzere, ülkedeki sanayi yapılarının sayısı artmıştır. Onbeşinci yüzyıldan başlayarak ağırlıklı olarak kentin çeşitli yerlerinde devlet eliyle ve özel teşebbüsler tarafından farklı iş kollarında sanayi işletmeleri kurulmuş, İstanbul'daki sanayi yapıları ağırlıklı olarak Haliç, Marmara ve Boğaz kıyılarında konumlanmıştır. İstanbul'daki sanayi yapıları için Haliç kıyıları, sakın ve korunaklı liman konumu, deniz ulaşımı ve ticarete olanak sağlaması, Boğaz'a açılımı, verimli toprakları gibi avantajları ile endüstriyel üretim için tercih edilen bir yer olmuştur. Haliç kıyılarında gemi yapımından, tuğla üretimine, festen elektriğe hemen her türlü üretim kolunun izini görmek mümkündür. (Köksal, 2006: 47)

1950 dönemi ve öncesinde , büyük ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilen sanayileşme hareketinin gelişimi, 1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı ile kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Plan kararlarına göre, Haliç'in Beyoğlu sahilleri birinci sınıf gayri sıhhi müesseselere tahsis edilen alanlar olarak belirlenmiş, Bomonti, Levent ve Abide-i Hürriyet ikinci ve üçüncü sınıf, Kasımpaşa ve Kağıthane Deresi arası birinci sınıf sanayi tesislerine ayrılmıştır. 1966 tarihli Sanayi Nazım Planı'nda İstinye ve Haliç kıyılarında bulunan sanayi alanları iptal edilmiştir.

1970'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un sanayi yapısında tüketim mallarından ara mallara geçiş anlamında değişim görülmeye başlanmış, 80'li yıllara gelindiğinde ise dünyada yaşanan krize koşut olarak, İstanbul'da yerseçen sanayi Kocaeli, Bursa, Sakarya illerinde doğru desantralize olmuş, kentte giderek hizmet, turizm, inşaat, finans sektörlerinde yoğunlaşma görülmeye başlanmıştır.

Günümüzde sanayinin İstanbul'da sağlıklı gelişmesi, kentsel yaşama ve çevreye zarar vermemesi amacıyla merkez bölgelerinden desantralize edilmesi önemli bir gelişme stratejisi olarak görülmektedir. Bu kapsamda Haliç, Eminönü, Beyazıt, Levent, Bakırköy vb. pek çok

bölgedeki sanayi tesisinin kentin dış bölgelerindeki planlı sanayi alanlarına doğru çekilmeleri öngörülmektedir. (Yenen vd, 2000: 41)

2.5.1.4 Konut Alanları

İstanbul Metropolitan Alanı'ndaki konut alanları oluşum biçimi, konumu, sakinlerinin sosyal yapı özellikleri gibi etkenlerle farklı dokular ve buna göre farklı özellikler içermektedir. Konut alanları genel olarak tarihsel süreç içinde geleneksel dokuda gelişmiş konut alanları, yasadışı gelişen konut alanları, planla gelişen konut alanları şeklinde gruplanabilmektedir. Tez çalışması kapsamında Tarihi Yarımada örnek alan olarak seçildiği için geleneksel dokuda gelişen konut alanları ve yasadışı gelişen konut alanları değerlendirilecektir.

Cumhuriyet dönemi konut mimarisinin en önemli farklılığı, ahşabın ekonomik nedenler ve yasal zorlamalarla terk edilmesi olmuştur. Bu bir yapı geleneğinin ortadan kalkmasına neden olmuş ve İstanbul'da kagir yapı geleneğini uzun zamandan beri sürdüren Rum ve Ermeni ustalar, tuğla kagir yapı alanında başlıca teknisyenler olarak kalmıştır. Bu yapılar Türkiye'ye 1930'larda girmiş olan çağdaş mimari akımların (o dönemdeki adıyla kübik mimarinin) etkisi altında biçimlenmiş, apartmanlar Galata ve Beyoğlu'nda, Nişantaşı ve Teşvikiye'de yoğunlaşmıştır. (Kuban, 1998; 190)

1950-70 döneminde konut alanlarında iki önemli olgu gözlenmektedir. Bunlar;

1. Kentte sanayi yapılarının hemen yakınında gecekonduların oluşması,
2. İmarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma eğilimidir.

İstanbul, her dönemde göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç çevresiyle, sur dışındaki sanayi yapılarının çevresinde yerleşmiş, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekonduların çekirdekleri oluşmuştur. Bu mahalleleri daha sonra Eyüp-Rami bölgesi yakınlarında ortaya çıkan Balkanlar'dan göç eden göçmenlerin yerleştirildiği Taşlıtarla ve Kağıthane çevresindeki sanayi alanlarının etrafında yer seçen gecekonduların izlemiştir.

Yeni açılan sanayi alanlarının beraberinde getirdiği altyapı olanakları, gecekonduların bölgede yer seçmelerine neden olmuş ve sanayi alanlarının çevreleri, gecekondular ile

kuşatılarak, yağ lekesi şeklinde bir büyüme formu elde edilmiştir. (Akın, 1999; 55: Zaim, 1971)

Artan nüfusun ve liberal ekonominin kıyılarda oluşturduğu baskı gerek Boğaz'ın Avrupa Yakası'nda gerek tarihi çekirdeği çevreleyen konut alanlarında planlı olarak yüksek yoğunluklu ve çok pahalı bir yerleşme dokusunun oluşmasıyla sonuçlanmıştır. Bu doku yık – yap – sat modelinde apartmanlaşma şeklinde gerçekleşen bir kentleşmedir. (Kaptan, 1988: 17)

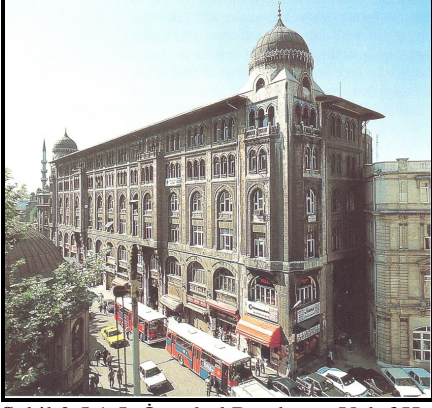
1970'lerin ikinci yarısından itibaren özellikle 1980'li yıllardaki makroformun biçimlenmesinde Boğaz Köprüsü'nün iki yakada yer alan ulaşım sistemini birbirine bağlaması belirleyici olmuş, Boğaziçi köprüsü ve çevre yollarının etkisi ile kentsel mekanda dönüşümler meydana gelmiştir. Bu dönemde kent makroformunda Ankara ve Londra asfaltı (E5) doğrultusunda, özellikle Bakırköy çevresinde yoğun yapılaşma görülmektedir. Kuzey-batı yönünde, yine sanayi alanlarına paralel olarak Sağmalcılar (Bayrampaşa), Rami, Eyüp, Gazi Osman Paşa (Taşlıtarla, Yıldız Tabya), Küçükköy, Alibeyköy, Esenler'de hızlı nüfus artışları ve yoğun konut alanları gelişmeleri gözlenmektedir. (R. Arslan, 1974; Z. Görgülü, 1988; E. Aysu, 1990)

1980 dönemi ve sonrasında, üst gelir grubunun terkettiği yerleşim alanları önce alt gelir gruplarının konut alanlarına daha sonraları ise çöküntü bölgelerine dönüşmüştür. Bu dönemde Gaziosmanpaşa, Sarıyer ilçelerinde büyük nüfus gelişmeleri yaşanırken, Eminönü nüfus kaybetmiş, Beyoğlu düzenli konut bölgesi olmaktan çıkmış, çöküntü alanlarına dönüşmüştür. (Nazım Plan Raporu)

2.5.1.5 Cumhuriyet Dönemi'nde Mekan Organizasyonu ve Silueti Etkileyen Önemli Yapılar

1908'de ilan edilen 2. Meşrutiyet'le birlikte gelişen milliyetçilik eğilimleri mimarlıkta da yeni arayışları gündeme getirmiştir. Mimar Kemalettin ve Vedat Beyler'in öncülüğündeki akımda mimarlar, klasik Türk mimarlığı yapıtlarını dirilterek Mili Mimari Rönesansı ile Türk milli üslubunu yaratmaya çalışmışlardır.

Mimar Kemalettin'in önemli yapıları arasında , İstanbul'da Birinci- Beşinci Vakıf Hanları, Eyüp'te Beşinci Mehmet Türbesi, Laleli Tayyare Apartmanları örnek olarak gösterilmektedir. (bkz. şekil 2.5.1.5a)



Şekil 2.5.1.5a İstanbul Dördüncü Vakıf Han

Mimar Vedat'ın en önemli yapıtları ise Sirkeci'deki Büyük Postane, Karaköy'de bugünkü Denizcilik İşletmeleri binası, Haydarpaşa Vapur iskelesi olarak sıralanabilir.

Eminönü Bölgesi'nde özellikle Sirkeci Garı'nın yapılması, Dördüncü Vakıf Hanı ve Büyük Postane gibi yapılar bölgenin karakterini değiştirmiş, 1955-56 yılında açılan Unkapanı-Eminönü yolu ile Balıkpazarı yok olmuştur. 1984-89 yıllarında Haliç kıyılarında gerçekleştirilen yıkımlarda Yemiş İskelesi ve çevresi tamamen ortadan kaldırılmış, Zindan Han, Ahi Çelebi Camisi, Değirmen Hanı ve küçük bir sur parçası dışında bütün kıyı temizlenmiştir. (Özgan, 2002: 64)

Birinci Ulusal Mimarlık, yeni teknolojiye ayak uydurmaktan ve çağın gereksinmelerine yanıt vermekten uzak, seçmeci, biçimsel, duygusal, akademik bir akım olarak kalmıştır.

1930-50 yılları arasında önceleri "Mili Mimari", sonraları "İkinci Ulusal Mimarlık" adıyla anılan akım yerel-ulusal mimarlık öğelerinin bulunup kullanılmasına dayalı bir üslup arayışı niteliğindedir. (Hasol, 2003; 52)

İkinci Ulusal Mimarlık dönemi ve sonrasında Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen önemli yapılaşma hareketleri arasında Emin Onat ve Sedat Hakkı Eldem'in 1944 yılında yaptıkları İstanbul Fen ve Edebiyat Fakülteleri binası ve 1949 yılında yine birlikte tasarladıkları İstanbul

Adalet Sarayı Binaları, Nevzat Erol'un 1953 yılında tasarladığı İstanbul Belediye Sarayı Binası, 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 yılında Sedat Hakkı Eldem'in Zeyrek SSK binası sayılmaktadır. (Sözen, 1984; 247)

1950-60 yılları arasında Menderes dönemi hükümetinin siyasal amaçlı operasyonları, doğrultusunda trafiği rahatlatmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek amacıyla camilerin etrafı açılmaya çalışılmış, Tarihi Yarımada sınırları içerisinde yollar genişletilmiş, yenileri açılmış, buna bağlı olarak binalar yıkılmıştır. (Tekeli, 1993: 30-32)

Menderes Dönemi'nde Prost'un hazırladığı plan doğrultusunda yeni açılan yolların başlıcaları; Marmara Sahil yolu, Milet Caddesi, Ordu Caddesi, Divan Yolu, Vatan Caddesi, Aksaray-Yenikapı Caddesi ve Eminönü- Unkapanı arasında açılan Haliç sahil yolunun bir bölümü olarak sayılmaktadır. (Tuncer, 1996: 18)

2.5.2 Cumhuriyet Dönemi Öncesi ve Sonrasında Yasal-Yönetmelik Sürecin Mekan Organizasyonu Açısından Mekana Etkilerinin Tanımlanması

Cumhuriyet Öncesi Planlama Çalışmaları

Bu bölümde Cumhuriyet öncesi dönemde yapılan ve bugün Tarihi Yarımada olarak adlandırılan alan ile ilgili kararlar üreten, Moltke , Bekir Paşa, Gavand, Arnodin, Bouvard ve Curher Planları incelenmiştir.

- İstanbul'un ilk imar planı olarak sayılabilecek Moltke Planı 1836-1837 tarihleri arasında 1/25 000 ölçekli olarak hazırlanmıştır. Plana göre; yol dokusu, yapı adaları geometrik kurallara uygun olarak düzenlenecek, yollar arasında bir kademelenme bulunacak, çıkmaz sokak yapılmayacaktır.

Von Moltke'nin planı, kentin eski Bizans yollarını izlemektedir. Konstantinopolis'te forumları birbirine bağlayan ana cadde (Mese), Forum Tauri'den (Beyazıt Meydanı) ve Forum Bovis'ten (Aksaray) ikiye ayrılarak Teodosios Surları'ndaki kapılara

ulaşılmaktadır. Von Moltke, İstanbul'un (Tarihi Yarımada) iki yakasında, Haliç ve Marmara'da sahile paralel iki geniş yol önermiş, ancak Haliç ile Marmara kıyılarındaki doğu batı yönündeki arterleri birleştirecek bağlantıları öngörmemiştir. Moltke'nin amacı sadece başlıca mahalle ve kapılara ulaşımın sağlanabilmesidir. (Çelik, 1986: 85)

Moltke tarafından hazırlanan planda, cadde ve binaların kesin sınırları belirlenmiş, çıkma yapılması yasaklanmış, yerleşik dokuya yönelik kararlar üretmesinin yanı sıra yeni gelişecek alanlarda da gelişimin kontrollü olarak sağlanması amaçlanmıştır. (bkz. şekil 2.5.2a)

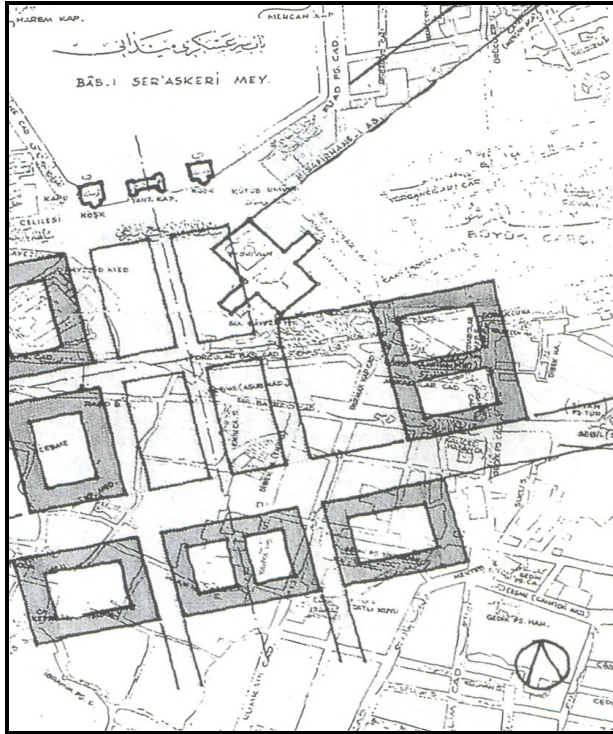


Şekil 2.5.2a Von Moltke planı, 1839 (Çelik,1986)

- Bekir Paşa tarafından hazırlanan plan, gerçek sorunlara gerçek çözümler üretmekten uzak prestij yönü ağır basan bir planlama çalışmasıdır. Bu nedenle, planda kentin yolları anıt yapılara yönlendirilerek, cami, medrese ve türbelerin çevrelerinin açılması önerilmiş, kentin giriş kapılarından Yedikule Altın Kapı'nın zafer takı olarak düzenlenmesi düşünülmüştür.
- Gavand Planı, ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Fransız mühendis Gavand tarafından yapılan ve kenti ulaşım açısından bir bütün olarak ele alan planlama çalışmasıdır. Gavand, Suriçi ve Beyoğlu bölgelerini birbirine bağlayacak,

Kumkapı'dan başlayarak Beyazıt, Eminönü, Galata, Tophane, Dolmabahçe, Beşiktaş'tan Ortaköy'e uzanacak 4300 m uzunluğunda bir metro sistemi önermiş, Yedikule'den Sarayburnu'na uzanan bir liman planlamıştır.

- Arnodin Planı'nda (1900) kentsel büyüme ulaşım sorununa getirilen önerilerle desteklenerek çözülmeye çalışılarak metropoliten alan sınırları ve gelecekteki büyüme alanı belirlenmeye çalışılmıştır.
- Yirminci yüzyılın başları Amerika'da başlayan "güzel kent" akımının Amerikan kentlerine yeni bir düzen getirmeye çalıştığı dönemlerdir, İstanbul'da daha kapsamlı, tüm kenti planlamaya çalışan ve "güzel kent" anlayışının yönlendirdiği kent planlama çalışmalarının gündeme girmesi de yirminci yüzyılın ilk on yılının sonuna doğru olmuştur. Bu kapsamdaki ilk örnek, 1902 yılında İstanbul için Bouvard'a yaptırılan çalışmadır. (Çelik, 1986: 89) 1902 yılında II. Abdülhamit tarafından Paris'in Baş Mimarı Joseph Antoine Bouvard'a ısmarlanan plan, Paris'te İstanbul'un fotoğraflarına bakılarak, Sultanahmet, Eminönü ve Beyazıt meydanları için Beaux-Arts ekolü kapsamında simetrik, gösterişli, büyük yıkımlar gerektiren perspektiflerden oluşmaktadır. 1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanından sonra İstanbul'a çağrılan Bouvard, kentin haritası olmadan plan yapılmayacağına karar vermiştir. (bkz. şekil 2.5.2b)



Şekil 2.5.2b Bouvard'ın Beyazıt meydanı projesinin kent dokusu üzerine oturtulmuş şekli,(Eyice, 2002)

- İsviçreli planıcı Curher tarafından yapılan plan, Cumhuriyet öncesi İstanbul için yapılan, sınırlı müdahaleler içeren, Suriçi'ni İstanbul içinde en önemli bölüm olarak ele alan koruma ağırlıklı öneriler içermektedir.

Cumhuriyet Dönemi Planlama Çalışmaları

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'u güzelleştirmek ve yitirdiği başkent sıfatı nedeniyle kaybettiği nüfusunu ve sosyal yapısını dengelemek, terk edilmiş, bir anlamda ihmal edilmiş görünümünü canlandırmak üzere bazı yabancı uzmanlar ülkemize çağrılarak, kendilerine planlar ısmarlanmıştır. Bu bölümde, Cumhuriyet döneminde Tarihi Yarımada'nın gelişimini ve değişimini etkileyen planlama çalışmaları incelenecek, yasal ve yönetsel sürecin Tarihi Yarımada'nın mekan organizasyonuna etkileri tartışılacaktır.

Bu dönemde yapılan çalışmalar aşağıda özetlenmiştir.

1933 tarihli, Elgöztz planı Cumhuriyet döneminin ilk planlama çalışmasıdır.

1936 yılında Prost bugün de geçerliliğini koruyan bazı uygulamaları içeren nazım ve uygulama imar planları hazırlamıştır.

1936-49 döneminde belediye başkanı olan Lütfi Kırdar tarafından, Prost Planı kararları doğrultusunda, birçok eski eserin yıkılması pahasına Yenikapı-Unkapanı arasında Atatürk Bulvarı yaptırılmıştır.

1950-60 Menderes döneminde dokunun tahribi pahasına yeni yollar açılması ve varolan yolların genişletilmesi Tarihi Yarımada'da birçok yapının yıkılmasıyla sonuçlanmıştır.

1965 yılında çıkan Kat Mülkiyeti Yasası'nın Tarihi Yarımada'ya etkisi arsa değerlerinin artması ve bunun sonucunda da boş arsalar ve yeşil alanların yerine apartmanların inşa edilmesi olmuştur.

1963-83 döneminde, Tarihi Yarımada'da merkez gelişiminin konut alanlarına baskı yapması sonucu, konut alanlarında yaşayan nüfusun kentin daha prestijli bölgelerine göç etmesiyle,

boşalan konut alanlarının kente Anadolu'dan gelenlerin yerleşim alanı olması sonucunda çöküntü bölgeleri oluşmuş, bölge sakinlerinin profili değişmiştir.

1933 yılında yapılan Elgötz Planı Cumhuriyet döneminin ilk planlama çalışmasıdır. Planın mekan organizasyonu açısından getirdiği öneriler;

- Beyoğlu'nun Haliç'e bakan bölümlerinin iş merkezi,
- İstiklal Caddesi'nin ticaret,
- Topkapı ve Kurbağalıdere'nin ağır sanayi,
- Beyazıt'ın yönetim,
- Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgesi olarak düzenlenmesidir.

1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler ve 1593 sayılı umumi Hıfzısıhha Kanunları, 1933 yılında çıkarılan Belediyeler Bankası Kanunu, 1933 yılında Ebniye Kanunu'nun yerine geçmek için çıkarılan "Yapı ve Yollar Kanunu" ve 1934 yılında çıkarılan "Belediye İstimlak Kanunu" yeni bir kentsel yönetim çerçevesi oluşturmaktadır. Cumhuriyet yönetimi için, kentin imarı demek kentsel çevrenin çağdaş bir görüntü kazanması kadar sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturulması demektir. (.....) 1580 ve 1593 sayılı yasalara göre belli bir büyüklüğün üstündeki belediyelerin plan yapması ya da yaptırması zorunluluğu getirilmiştir. (Tekeli, 1993: 30)

1936 yılında Henri Prost tarafından yapılan plan, hızlı nüfus artışının sözkonusu olmadığı bir dönemde, demografik veriler dikkate alınmadan yapılmıştır. Plana göre;

- Boğaziçi'ndeki tüm sanayi tesisleri kaldırılarak, Haliç sanayi bölgesi haline getirilecektir. Bu bağlamda, Eminönü-Unkapanı sahil yolu genişletilerek, Unkapanı-Aksaray arasında Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi ile Topkapı'daki sanayi birimlerinin limanla ilişkisi sağlanacaktır.
- Eminönü, Taksim Meydanları öncelikli olmak üzere birçok meydan düzenlenecektir.
- Sultanahmet Bölgesi'ndeki arkeolojik ve turistik alanlar korunarak, geliştirilecektir.
- Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla +40 rakım üzerinde 9.50 m'den daha yüksek yapılanmaya izin verilmeyecektir. (Özgan, 2002: 74)

Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, Cevat Erbel ve Emin Onat'tan oluşan Müşavirler Heyeti tarafından, 1952-56 yılları arasında, Küçükçekmece'den Tuzla'ya kadar uzanan

1/10 000 ölçekli bir nazım plan yapılması hedeflenmiş, 1/5000 ölçekli Beyoğlu Ciheti Nazım Planı ve 1/10 000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planları hazırlanmıştır.

1956 yılında 6785 sayılı İmar ve 6830 sayılı İstimlak Yasalarının TBMM’de kabulüyle, Adnan Menderes ve imar operasyonları dönemi başlamış ve 27 Mayıs 1960 tarihinde Menderes’in iktidardan uzaklaştırılmasına kadar sürmüştür. Menderes operasyonlarında;

- Hızla büyüyen kentin en önemli sorunlarından biri olan trafiğe çözüm üretmek hedeflenerek, kentin topoğrafik yapısı ve tarihi kimliğini oluşturan elemanları yok sayılmış, trafiğin düğümlendiği meydanlar ve ana yollar yıkılarak genişletilmiş,
- Meydanların ve camilerin çevreleri açılarak Haussmann’vari bir estetik anlayışı İstanbul’da da sağlanmaya çalışılmış,
- Üçüncü hedef olarak ise tarihi eserleri tahrip eden ilk iki anlayışı kabul etmeyen bir tavırla, camilerin ve dini yapıların restorasyonları yapılmıştır. (Tekeli, 1993: 33)

Bu dönemde, dünyada gelişen koruma hareketlerine bakıldığında, koruma bilincinin yükselerek, uluslararası alanda 1954 tarihli La Haye ve Avrupa Kültürel Konvansiyonu’nun imzalanarak, Avrupa Konseyi, UNESCO gibi örgütlerin uluslararası alanda yer almaya başladığı görülmektedir. 1965 tarihinde Venedik Sözleşmesi ve 1972 tarihinde Dünya Doğal ve Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme imzalanmış, ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) ve ICOM (Uluslararası Müzeler Konseyi) gibi kurumlar oluşturulmuş, Türkiye de bu kuruluşlara taraf olarak sürece dahil olmuştur. (Özdemir, 2005: 22)

Piccinato’nun getirdiği öneriler, önceki planlama çalışmalarından iki bakımdan farklılıklar içermektedir. Piccinato;

- Önceki dönemlerde benimsenen-öngörülen radyo-konsantrik kent formu yerine, lineer bir kent şeması önermektedir,
- Sanayi kentin doğusu yönünde desantralize edilmeli, İstanbul üretim değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olmalıdır,
- Haliç’e ve Boğaz’a yapılacak köprülerle ulaşımın kent şemasını desteklemesi sağlanmalıdır,

- Yerleşik ve yüksek yoğunluklu, sanayi ve konutun içiçe bulunduğu alanlarda oluşturulacak Marmara Denizi kıyıları boyunca doğrusal kent planı ile yoğunluk düşürülmelidir.

Piccinato'nun hazırladığı plan, meslek çevrelerinde olumlu karşılanmasına rağmen, yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiği gerekçesiyle İmar İskan Bakanlığı tarafından onaylanmamıştır.

Tarihi Yarımada özelinde yapılan ilk planlama çalışması olarak gösterilebilecek olan 1/5000 ölçekli Suriçi Nazım İmar Planı, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceki dönemlerde onaylanmış mevzii imar planlarının tek bir plan haline getirilmesi ve konut alanlarının teşekkülünün belirlenmesi amacıyla İstanbul Belediyesi tarafından hazırlanmıştır.

Tarihi Yarımada'yı işlevsel açıdan farklı altbölgelere ayıran 1/5000 ölçekli Suriçi Nazım Planı'nda konut alanları, mevcut durumunu koruyan düşük yoğunluklu konut alanları, gelişme alanlarında ise yüksek yoğunluklu konut alanları olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Planda mevcut doku korunarak, ulaşım ınsal olarak Vatan ve Millet Caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Tarihi Yarımada'nın tarihsel ve sosyal karakteri kapsamında korunarak gelişimini yönlendirecek ilkeler, eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik öneri getirilmemiş olması nedeniyle, planda yer almamaktadır .

Nazım Plan bürosu tarafından, Dünya Bankası'nın İstanbul'u kentsel projelerin finansmanına girişmek için örnek kent seçmiş olması nedeniyle, Dünya Bankası ile olan ilişkileri güçlendirmek amaçlı hazırlanan 1971 tarihli 1/25 000 ölçekli plan, ön çalışmalar tamamlanmadan çizilmek zorunda kalmış, 1971 yılında askeri müdahale sonrası bilimsel kurul tarafından yeterli bilimsel araştırmayla desteklenmediği kararı üzerine bakanlıkça onaylanamamıştır. (Tekeli, 1993: 34-35)

İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanan 1981 onaylı 1/50 000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nın temel kabulü, bir kültür, ticaret ve hizmet şehri olan İstanbul'da kurulmaları gerek kendileri gerek İstanbul için zorunlu ve yararlı olacak, ileri teknoloji ve beceri yoğun sanayilerin yer almasının teşvik edilmesi, vasıfsız işgücü yoğun birimlerle, fazla enerji tüketici sanayinin büyük İstanbul Metropoliten Alanı dışındaki bölgelerde yerleştirilmesi veya buralara nakledilmesidir. (Tekeli, 1993: 37)

1990 Onaylı gündüz Özdeş tarafından hazırlanan 1/5000 Ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı'nın 1990 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlatılan ve plan raporunda amacı, "Tarihi Yarımada'nın bir merkezi iş alanı ve bir kentsel yığılma yeri olmaktan kurtarılarak yerleşik nüfusu ile bütünleşmiş, yaşayan bir tarih, kültür ve rekreasyon alanı olması" şeklinde belirlenen plan Tarihi Yarımada'nın ilk koruma amaçlı imar planı olma özelliğini taşımaktadır.

Planın mekansal kararlarına bakıldığında;

- Tarihi eserler ve sit kapsamına giren tüm yapı, sokak ve dokular geniş çevreleri ile birlikte korunarak, kültür, konaklama ve özgün konut yapıları olarak yaşatılacaktır.
- Tarihi Yarımada, yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat, depolama vb.) fonksiyonlardan arındırılacak, kültür, turizm, rekreasyon ve ticaret kullanımının ağırlık kazanacağı merkezler oluşturulacaktır.
- Haliç ve Marmara kıyılarında kültür, turizm ve rekreasyon potansiyeli değerlendirilerek, Tarihi Yarımada'da geri bölge – kıyı ilişkisi güçlendirilecektir.
- Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği Yarımada dışına atabilecek "by-pass" ulaşım sistemleri, mevcut dokuyu tahrip etmeden oluşturulacaktır.
- Tarihi Yarımada'da taşıttan arındırılmış, geniş yaya alanları oluşturulacaktır.
- Uygulama yoğunluğu olarak hiçbir yerde $h_{max}=18.50$ 'den, +40 rakım üstünde $h_{max}=15.50$ 'den ve +50 rakım üstünde $h_{max}=12.50$ den yüksek yapılaşmaya izin verilmeyecektir. Marmara sahiline cephesi olan ilk sıra parsellerde yapı yüksekliği max.9.50 ile sınırlandırılmış, koruma bölgelerinde +40 kotu üzerinde dört kat, +50 kotu üzerinde üç kattan fazla yüksekliğe izin verilmeyecektir. (Özgan, 2002: 78-80)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan 1/50 000 ölçekli Metropolen Alan Altbölge Nazım İmar Planı'nın amacı plan raporunda; "İstanbul'un tarih, kültürel ve doğal değerlerine sahip çıkılarak korunan, milli kalkınma stratejileri iyi belirlenmiş, bölge kalkınma planları çerçevesinde, sanayi ve ticaret arasında optimum dengenin sağlandığı, tarihi kimliği ile bilim, siyaset ve kültür alanlarında bölgesel fırsatlarını iyi kullanarak öncü rol üstlenen, küresel rekabette saygın ve uluslararası metropolen kent olması" olarak belirtilmiştir.

1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı'nın Tarihi Yarımada ile ilgili plan kararları ve hükümleri;

- Eminönü bölgesi içindeki tarihi konut alanlarının metropoliten merkez fonksiyonlarının yerleşmesi ile yokolmasının engellenmesi, bu amaçla Eminönü Bölgesi içindeki tarihi konut alanlarının, Merkezi İş Alanı (MİA) fonksiyonlarının sur dışına kaydırılması ile, MİA baskısının getireceği tahribatla yokolmasının önlenmesi, çöküntüye neden olan olumsuz işlevlerin desantralize edilmesi,
- Tarihi Yarımada içinde kentsel prestij alanlarının tespit edilmesi, bu alanlardaki kentsel, sosyal, teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilmesi ve bu alanların konut, kentsel hizmet ve turizm amaçlı olarak düzenlenmesi, kentsel tasarım ölçeğinde, alt planlarda turizm açısından cazip bölgelerin tespit edilerek, yayalaştırma projelerine kadar inen detay projelerin hazırlanması olarak özetlenebilir.
- Tarihi Yarımada'da Turizm merkezlerinin sınırları Bakanlar Kurulu kararıyla belirlenen, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu gereği ilan edilmiştir. Buna göre, Tarihi Yarımada'da , Sultanahmet Turizm Merkezi, Barbaros Evleri Turizm Merkezi, Süleymaniye Turizm Merkezi olmak üzere üç ayrı turizm merkezi bulunmaktadır.

Siluet için, 1961 onay tarihli imar planında getirilen +40 rakım değerinin korunarak; Haliç, Marmara, Sarayburnu kıyıları ile siluetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar, külliye ve anıtların çevresi için alt ölçekli planlarda özel yapılanma şartları getirilmesi hükmü yer almaktadır. (1/50 000 Ölçekli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995: 16)

Tezin Cumhuriyet Dönemi Planlama Çalışmaları bölümünde incelenen 1/5000 ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı'nın Mimarlar Odası'nın itirazları sonucunda iptalinden sonra 1995 yılında, 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 no'lu kararı ile Tarihi Yarımada'nın Ayasofya, Süleymaniye, Fatih, Sultan Selim, Mihrimah Sultan Külliyesi gibi anıt toplulukların yeraltı zenginlikleri, sivil mimarlık örnekleri ile kentsel sit niteliği taşıyan alanların yoğunluğu gibi özellikleri gözönünde bulundurularak, İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile, Tarihi Yarımada (Suriçi Bölgesi) Kentsel ve Tarihi Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit ve Sur-u Sultani içi 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.

2005 Tarihli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nda, Tarihi Yarımada'nın gelişiminde turizmin itici güç ve belirleyici etmen olarak yer alması gerekliliği vurgulanmakta, Eminönü ise bu misyonu yüklenecek alan olarak öne çıkmaktadır.

Bu bağlamda, planın mekansal kararları incelendiğinde,

Eminönü Bölgesi'nde ;

- Kültürel ve tarihi kimliğiyle örtüşmeyen tüm işlevlerin alandan çıkarılması, bunların yerine bölgenin kimliğiyle özdeş işlevlerin yer alması,
- Fonksiyonların dengeli dağılımının sağlanması,
- Kayıp- köhnemiş anıtsal eserler ve sivil mimari örneklerin bölgeye yeniden kazandırılması,
- Fatih yerleşiminin, yol boyu bir parsel genişliğinde ticaret gelişiminin sınırlandırılarak, geleneksel mahalle/semt ticaret merkezlerinin özgün yapıları göz önüne alınarak oluşturulması,
- Özel girişimin dikkatini çekebilecek teşviklerin sağlanması,
- Desantralizasyon sonucu boşalan konut alanlarının konut alanı işlevlerinin devamının sağlanması, böylelikle gece-gündüz nüfusu dengesizliğinin giderilmesi,
- Kültür turizmine yönelik projeler üretilmesi, konaklama alanları oluşturulması,
- Yaya kimliğini öne çıkaran meydanların vurgulanması şeklinde özetlenebilecek kararlar alınmıştır.

Değerlendirme

Tarihi Yarımada, 1992 yılında Birleşmiş milletler UNESCO Teşkilatı tarafından “Dünya Mimari Mirası” ünvanı ile tescil edilmiştir. Bir kentin, böyle bir ünvanla onurlandırılması, o kentin, tarihi – kültürel birikimi, sahip olduğu tarihi çevre değerlerinin tüm insanlığın malı sayılabilecek evrensel nitelik taşımasıyla açıklanabilir.

Tarihi Yarımada yerleşiminin karakteristik özelliği, anıtlar çevresinde konumlanan sivil yapılar ve organik sokak dokularıdır.Cumhuriyet sonrası kentlerin planlı büyümesi anlayışının sonucu olarak, batı kentlerinde uygulanan planların örnek alınması, Tarihi Yarımada'nın özgün karakterinin bozulmaya başlamasında en büyük etken olmuştur.

Yaya ulaşımı yoğun, çıkmalı yapıların oluşturduğu organik sokak oluşumu, batı kentlerinden örnek alınarak uygulanacak planlardan bağımsız olarak özgün planlama çalışmalarını gerektirmektedir.

Uluslararası Mimarlar Birliği UIA'nın Mimarlık Mirası Çalışma Grubu'nun Ocak 1991 tarihinde İstanbul'da yapmış olduğu atölye çalışmaları sonrasında Prof. V. Talkovsky'nin "İstanbul, doğu ile batının, kuzey ile güneyin yol ve iletişim kavşağında yer alan, kültür, sanat ve uygarlık merkezidir. İstanbul, eskiden olduğu gibi, bugün de Antik, Hristiyan, İslam, Musevi kültür potansiyelinin çekirdeğidir ve yalnız Akdeniz'in değil, Avrupa, Asya ve Afrika'nın geniş bölgelerinin de kültürleriyle buluştuğu ve karşılıklı bağımlılık içine girdiği bir yerdir. Bütün bunlar, kentin çevresi, anıtları, kültürü ve mimarlığıyla birlikte yaşatılması ve korunması için dünya kamuoyunun gösterdiği ilgiyi açıklamaktadır" sözleriyle İstanbul kentinin önemi vurgulanmaktadır.

* * *

İkinci bölümde Tarihi Yarımada'nın tarihsel süreçte geçirmiş olduğu mekansal değişim ve dönüşüm arazi kullanış verileri kapsamında sistematize edilerek anlatılmıştır. İzleyen bölümde, birinci bölümde ele alınan kavramsal, kuramsal bilgiler ile ikinci bölümde sistematize edilerek tanımlanan tarihsel sürecin sentezi yapılarak, mekan organizasyonu ve biçim kavramları çerçevesinde, Tarihi Yarımada'nın geçirdiği dönüşüm dönem haritaları ve şemaları ile zenginleştirilerek irdelenmektedir.

Bu dönemde, ticaret işlevi Divanyolu'nun (Mese) kuzeyi ile Haliç arasında kalan alanda ve geç Osmanlı döneminde Galata'da yer seçmiştir. Osmanlı döneminde daha sonraları tek yapı ölçeğinden kent bütününe taşınan iki farklı merkez (çarşı) tipi oluşmuştur. Bunlardan ilki, farklı faaliyet kollarının birarada bulunduğu, üretim ve satışın aynı alanda yer aldığı çok merkezli ticari yapıyı bünyelerinde bulunduran çarşılar (Kapalıçarşı) diğeri ise belirli bir malın ticaretinde uzmanlaşmış (Mısır Çarşısı) çarşılarıdır. (bkz şekil 3.1d, şekil 3.1e, şekil 3.1f)

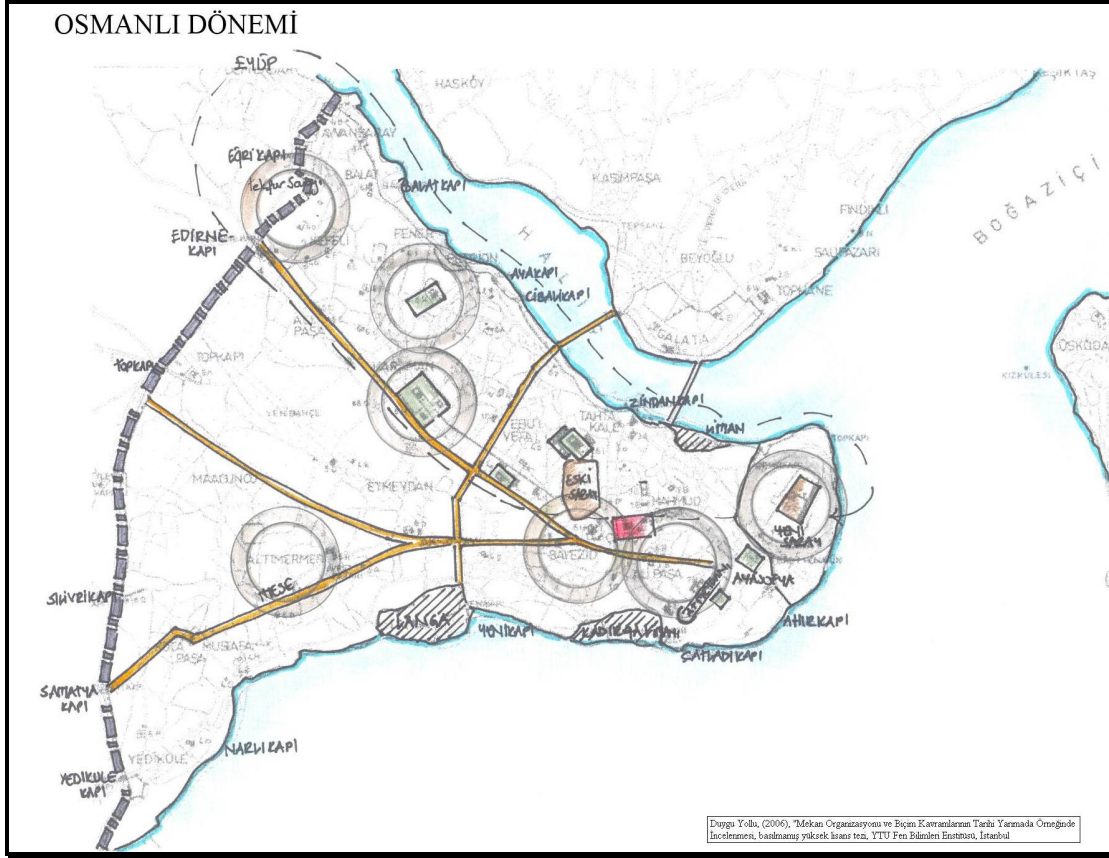
Cumhuriyet döneminde kentin biçimlenmesinde, on dokuzuncu yüzyılda geçirdiği dönüşümler, başkentin Ankara'ya taşınması, yeni ekonomik ilişkiler ve örgütlenme biçimlerinin mekansal yansımaları belirleyici olmuş, ulaşım sistemlerindeki gelişmeler ve teknolojinin de etkisiyle kent büyümeye, yayılmaya devam etmiştir.

Tarihi Yarımada Osmanlı döneminden aktarılan üretim, tüketim ve dağıtıma dayalı merkez işlevini sürdürürken, Tarihi Yarımada'nın büyüyen kentle birlikte artan merkez ihtiyaçlarına mekansal olarak cevap vermekte güçlük çekmesi, yerli yabancı sermayenin İstanbul'da yatırım yapma talepleri vb nedenlerle, çok merkezli kent yapısı oluşmuş, birbirleriyle ilişkili birçok alt merkez ortaya çıkmıştır.

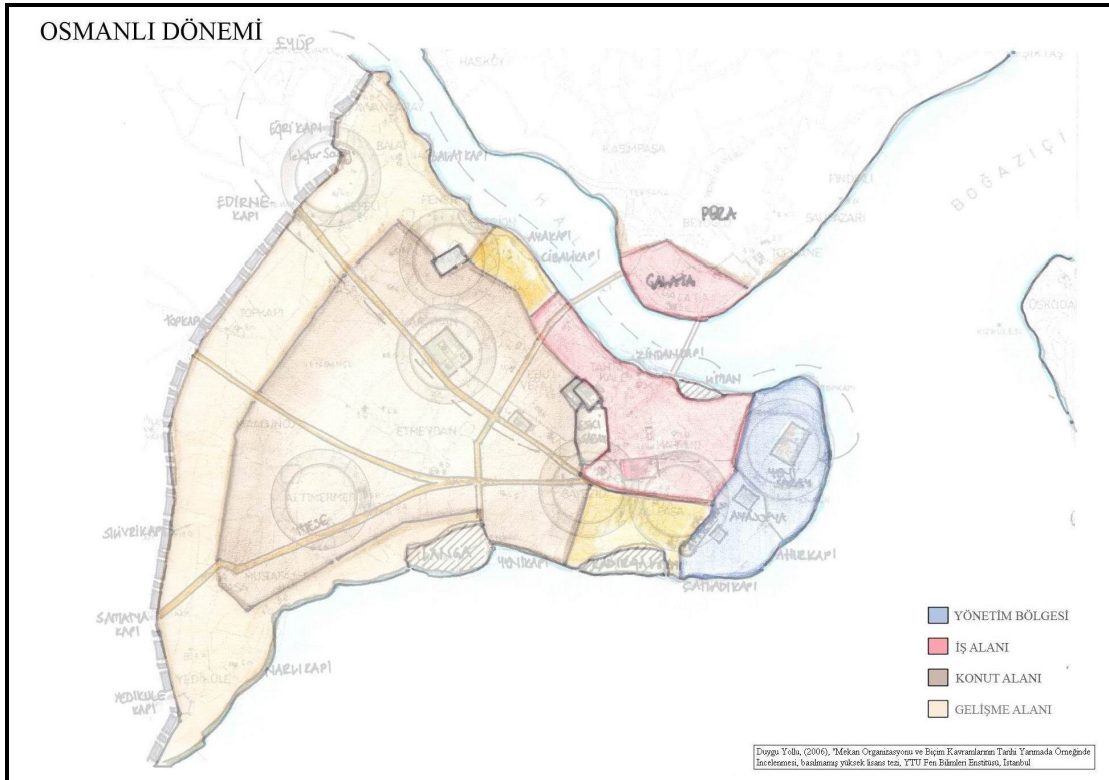
Sanayi alanlarının kent merkezinden dışa doğru desantralizasyonu sürecinde, Haliç, Eminönü, Beyazıt'ta bulunan sanayi alanları, kentin dış bölgelerinde planlı sanayi alanlarına doğru çekilmiştir.

Sanayi ile birlikte kent mekanında görülmeye başlanan gecekondu olgusu, Haliç ve çevresindeki sanayi alanlarında da kendini göstermiş, bunun yanı sıra tarihi çekirdekte bulunan konut alanlarında kullanıcı değişiminden kaynaklanan köhneme süreci gözlenmeye başlanmıştır.

Cumhuriyet döneminde mekan organizasyonu ve biçim açısından siyasilerin aldığı kararlar, yapılan planlarda etkili olmuş, örneğin Menderes dönemi hükümetinin siyasal amaçlı operasyonları, doğrultusunda trafiği rahatlatmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek amacıyla camilerin etrafı açılmaya çalışılmış, Tarihi Yarımada sınırları içerisinde yollar genişletilmiş, yenileri açılmış, buna bağlı olarak binalar yıkılmış, birçok sivil mimari eser yok edilmiştir. (şekil 3.1h, şekil 3.1.i)

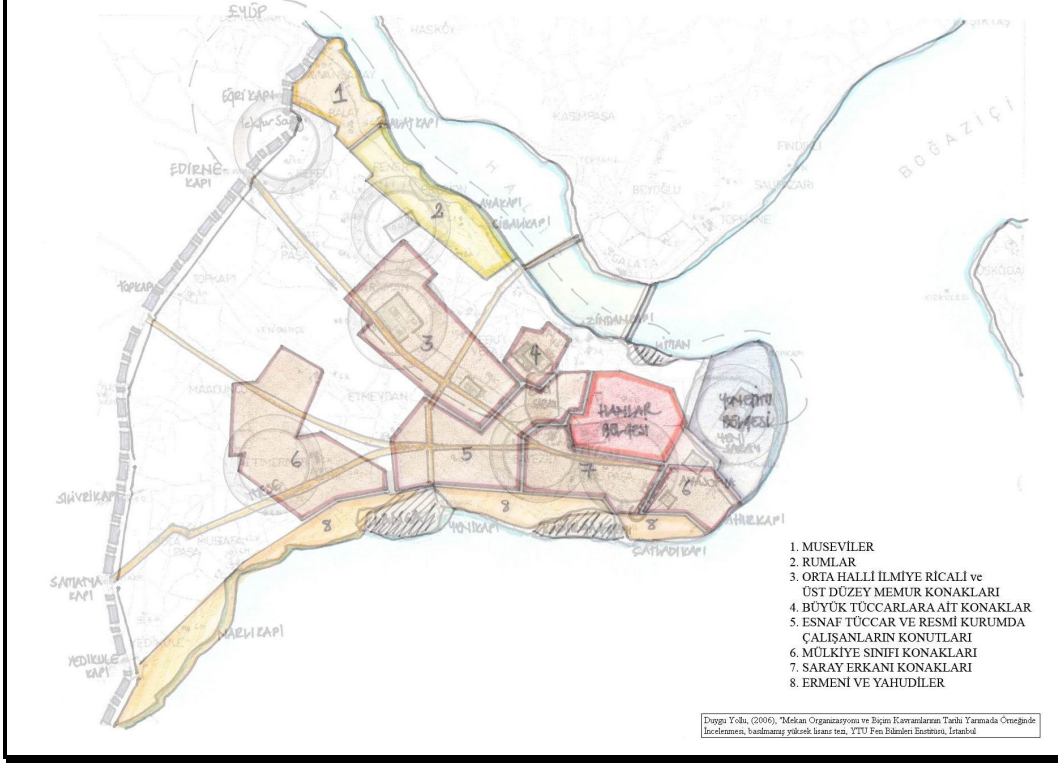


Şekil 3.1d Osmanlı dönemi
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.



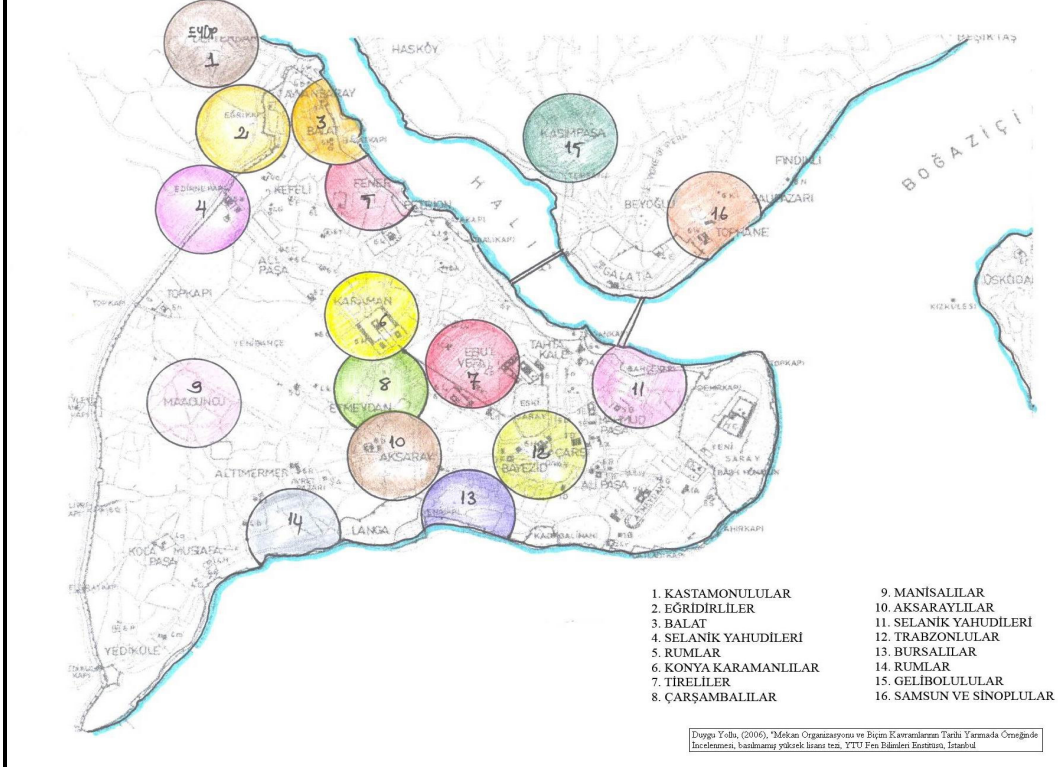
Şekil 3.1e Osmanlı dönemi arazi kullanımı
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

OSMANLI DÖNEMİ ARAZİ KULLANIMI



Şekil 3.1f Osmanlı dönemi arazi kullanımı
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

OSMANLI'DA SOSYAL YAPI



Şekil 3.1g Osmanlı'da sosyal yapı
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

3.2 Tarihi Yarımada'nın Kentsel Biçim ve Mekan Organizasyonu Kavramları Kuramları Kapsamında Değerlendirilmesi

Tez çalışması kapsamında kentsel biçim ve mekan organizasyonu kavramları ve kuramları detaylı olarak birinci bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde, Tarihi Yarımada yerleşiminde kentsel biçim ve mekan organizasyonu kavramları ve kuramlarına referansla mekansal örneklemeler ve göndermeler yapılmıştır.

3.2.1 Tarihi Yarımada Suriçi Yerleşimi Örneğinde Biçim ve Mekan Organizasyonu Kavramlarının İncelenmesi

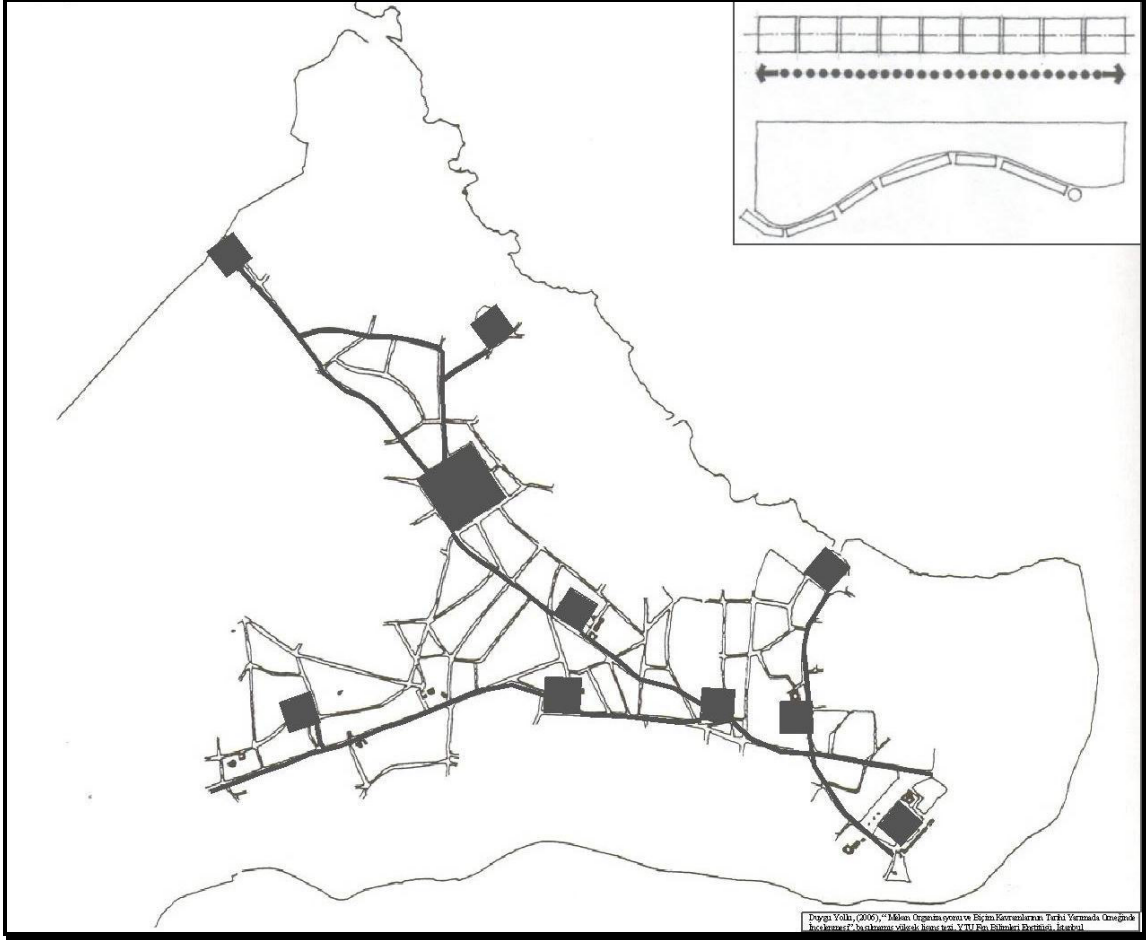
- Merkezi Organizasyon

Merkezi organizasyon etrafında belirli sayıda ikincil mekanın gruplandığı baskın merkezi mekanları ifade etmektedir. (Ching, 1996: 189) (bkz. şekil 1.3.2a)

Biçimi oldukça sıkışık ve geometrik açıdan düzenli olan merkezi organizasyonlar ;

- mekanda noktalar ya da yerler oluşturmak için,
- aksiyel kompozisyonu sonlandırmak için,
- tanımlanan bir alan ya da mekansal hacim içinde nesne - biçim görevini yapmak için kullanılmaktadır.

Tarihi Yarımada Suriçi yerleşimi özelinde merkezi organizasyonlara sayısız örnek verilebilir. Topoğrafyanın belirleyiciliğinde konumlanmış saraylar, külliyeler, anıtlar, çarşılar bulundukları çevrede merkez işlevini üstlenmektedirler.



Şekil 3.2.1.b Külliyelerinin mekansal dizilimi
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

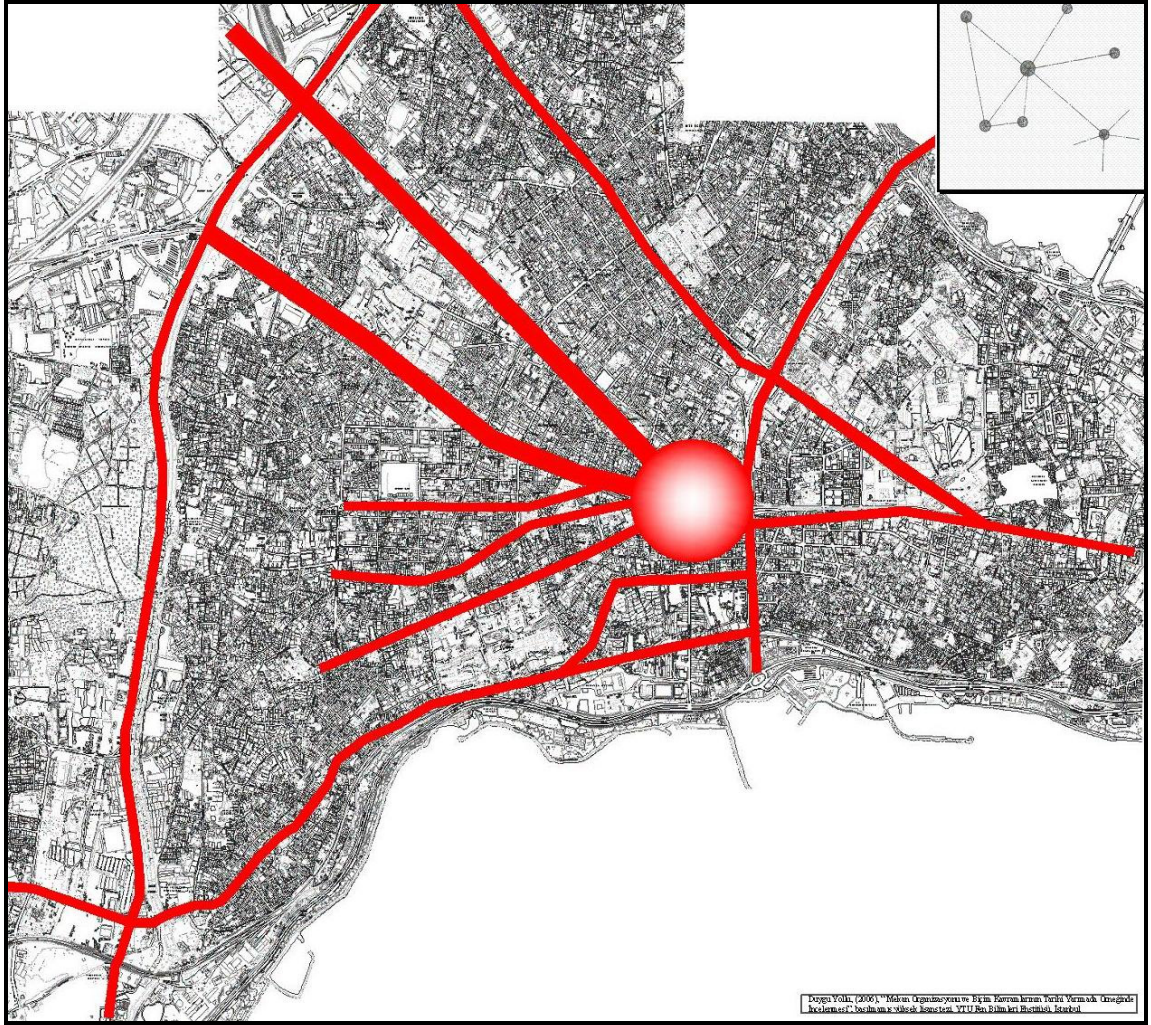
Tarihi Yarımada Suriçi yerleşimi üst ölçekte ele alındığında kentin geçmişten gelen ulaşım sistemi ile bu sistemin belirli noktalarında konumlanan önemli yapılar (külliye ve camiler) çizgisel organizasyona örnek olarak gösterilebilir. Şekil 3.2.1b’ de Beyazıt – Edirnekapı aksı, Divanyolu üzerindeki külliyelerin dizilimi çizgisel organizasyona örnek olarak verilmiştir.



Şekil 3.2.1c Beyazıt Meydanı'ndan görünüm

İşınsal Organizasyon

İşınsal organizasyon çizgisel mekan organizasyonlarının işınsal bir tarzda dışa doğru uzandığı merkezi mekanı ifade etmektedir. (bkz. şekil 1.3.2c)

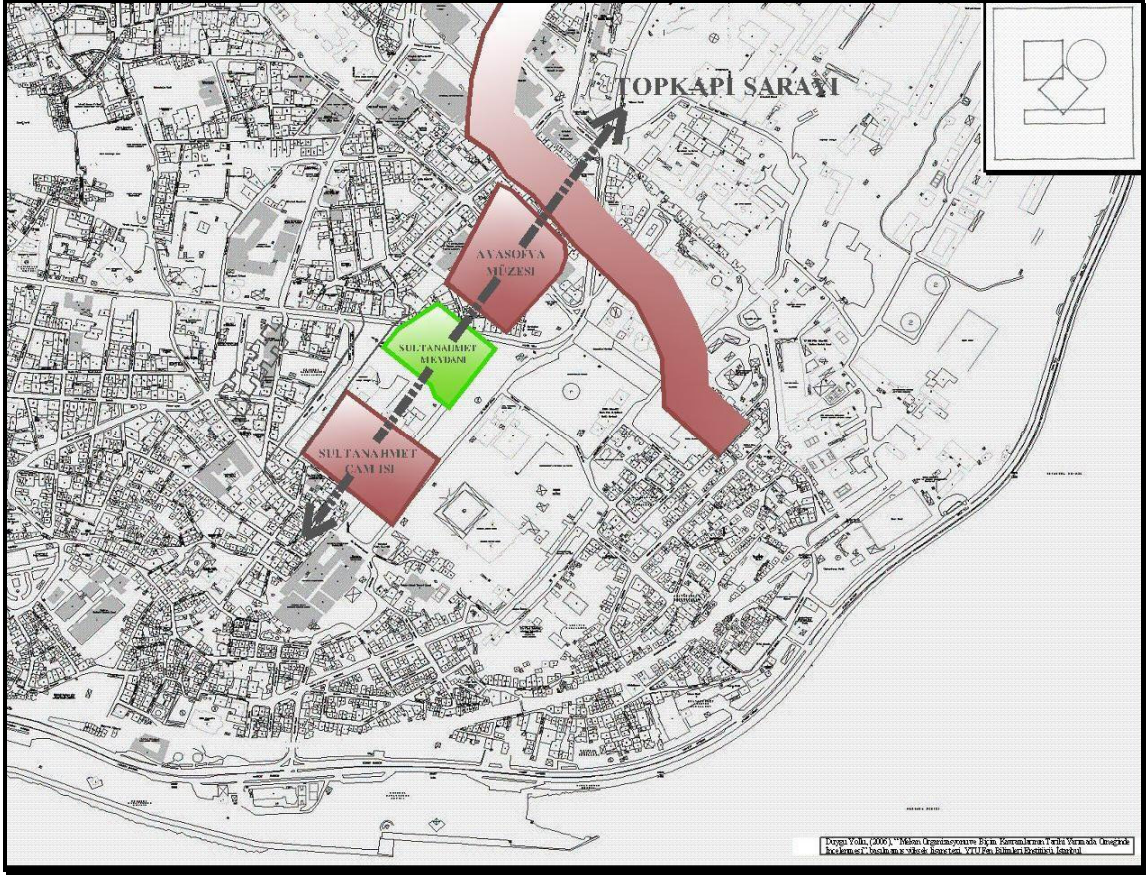


Şekil 3.2.1d Tarihi Yarımada'da ışınsal olarak merkeze uzanan akslar ve semt merkezleri
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

İşınsal organizasyonlara örnek olarak Vatan, Millet caddeleri, Samatyakapı- Beyazıt aksı ve semt merkezlerinin ışınsal şemaları gösterilebilir.

Kümeli Organizasyon

Kümeli organizasyon ortak görsel bir karakterin ya da ilişkinin paylaşımı yoluyla veya birbirlerine yakın oluşlarıyla gruplanan mekanları ifade etmektedir. (Ching,1996: 189) (bkz. şekil 1.3.2d)

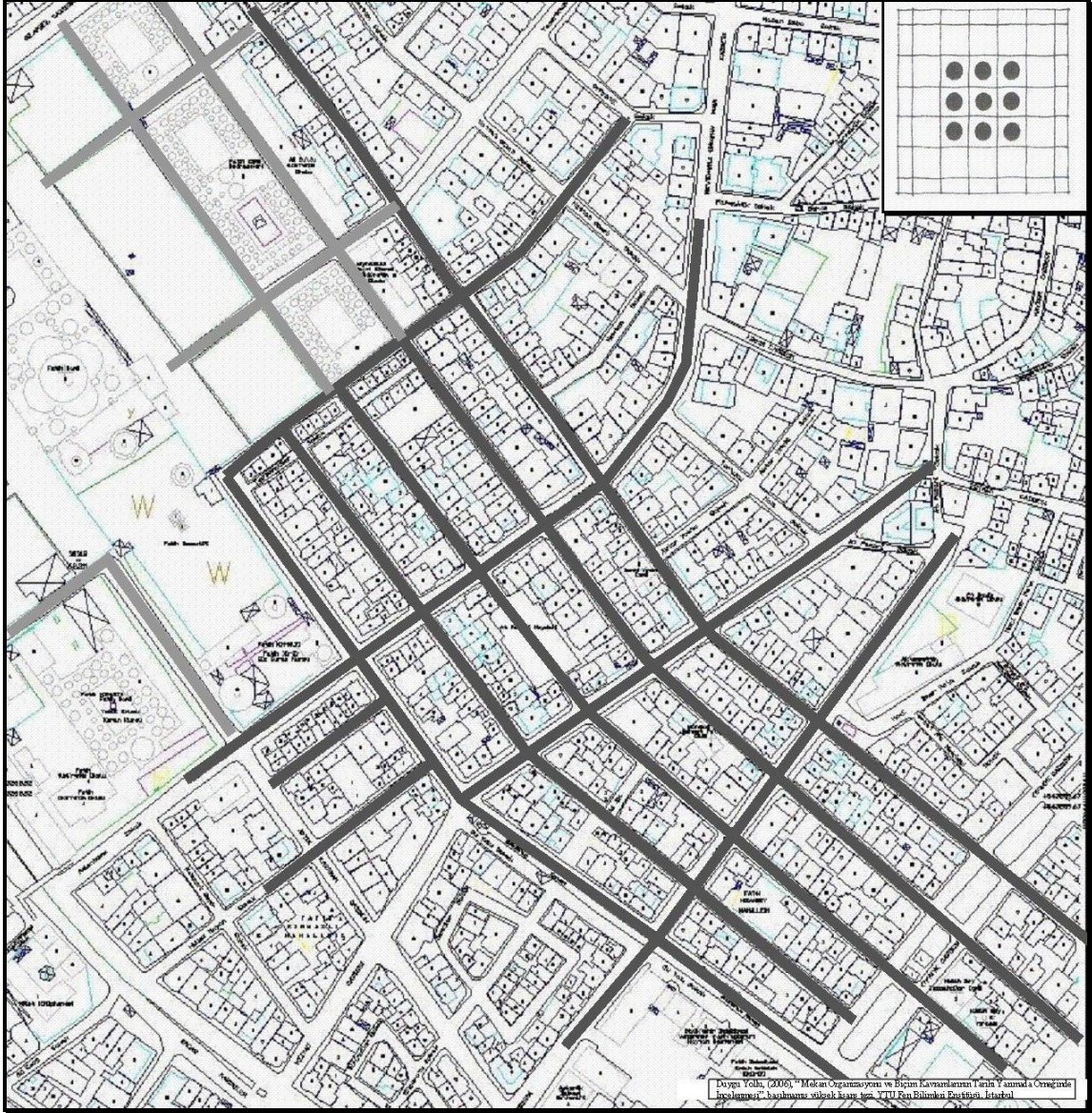


Şekil 3.2.1e Tarihi Yarımada Sultanahmet meydanı ve yakın çevresi
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

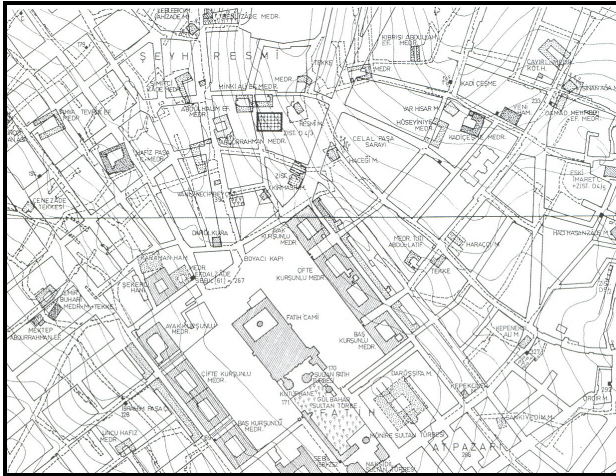
Kümelı organizasyonlara, Sultanahmet Meydanı ve yakın çevresi dini ve kültürel yapıların bir arada bulunduğu özel bir mekan olması nedeniyle örnek olarak gösterilebilir. Topkapı Sarayı, Ayasofya Müzesi ve Sultanahmet Camisi aynı aks üzerinde yer almakta, meydan (Roma dönemi Atmeydanı) ile bütünleşmekte, çevresinde kentin tarihi ve kültürel karakterini günümüze taşıyan pek çok yapı bulunmaktadır.

Izgara Tipi Organizasyonlar

Izgara tipi organizasyonlar yapısal ya da başka üç boyutlu bir geometride örgütlenen mekanları ifade etmektedir. (Ching, 1996: 189) (bkz. şekil 1.3.2e)



Şekil 3.2.1f Tarihi Yarımada Fatih Külliyesi ve yakın çevresi
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.



Şekil 3.2.1g Fatih Külliyesi (Müler, 2001: 409)

Şekil 3.2.1f’de Fatih Külliyesi ve yakın çevresi görülmektedir. Geometrik plana sahip olan külliyenin çevresinde ızgara sisteme göre oluşmuş doku, geometrik organizasyon için örnek teşkil etmektedir.

Izgara tipi organizasyonlara Tarihi Yarımada yerleşimi kapsamında, yangın dokusuyla oluşmuş alanlar örnek olarak gösterilebilir.

3.2.2 Tarihi Yarımada Suriçi Yerleşimi Örneğinde Kentsel Biçim ve Mekan Organizasyonu Kuramlarının İncelenmesi

3.2.2.1 Kentsel Mekan Organizasyonu Kuramları

- Lynch Yaklaşımı

Tarihi Yarımada, K. Lynch’in beş grupta ele aldığı kentsel imaj öğeleri bakımından oldukça zengin örnekler içeren İstanbul’un kentsel imajını geçmişten bugüne vareden en belirgin altbölgesidir. Tarihi Yarımada’nın imaj öğeleri açısından sahip olduğu zengin birikim, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Kentsel Tasarım Çalışma Grubu tarafından 1992 yılında hazırlanan İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu’nda ile ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Kentsel imaj öğeleri tez kapsamında, Tarihi Yarımada’nın imaj öğelerine örnekler verilerek değerlendirilmektedir.

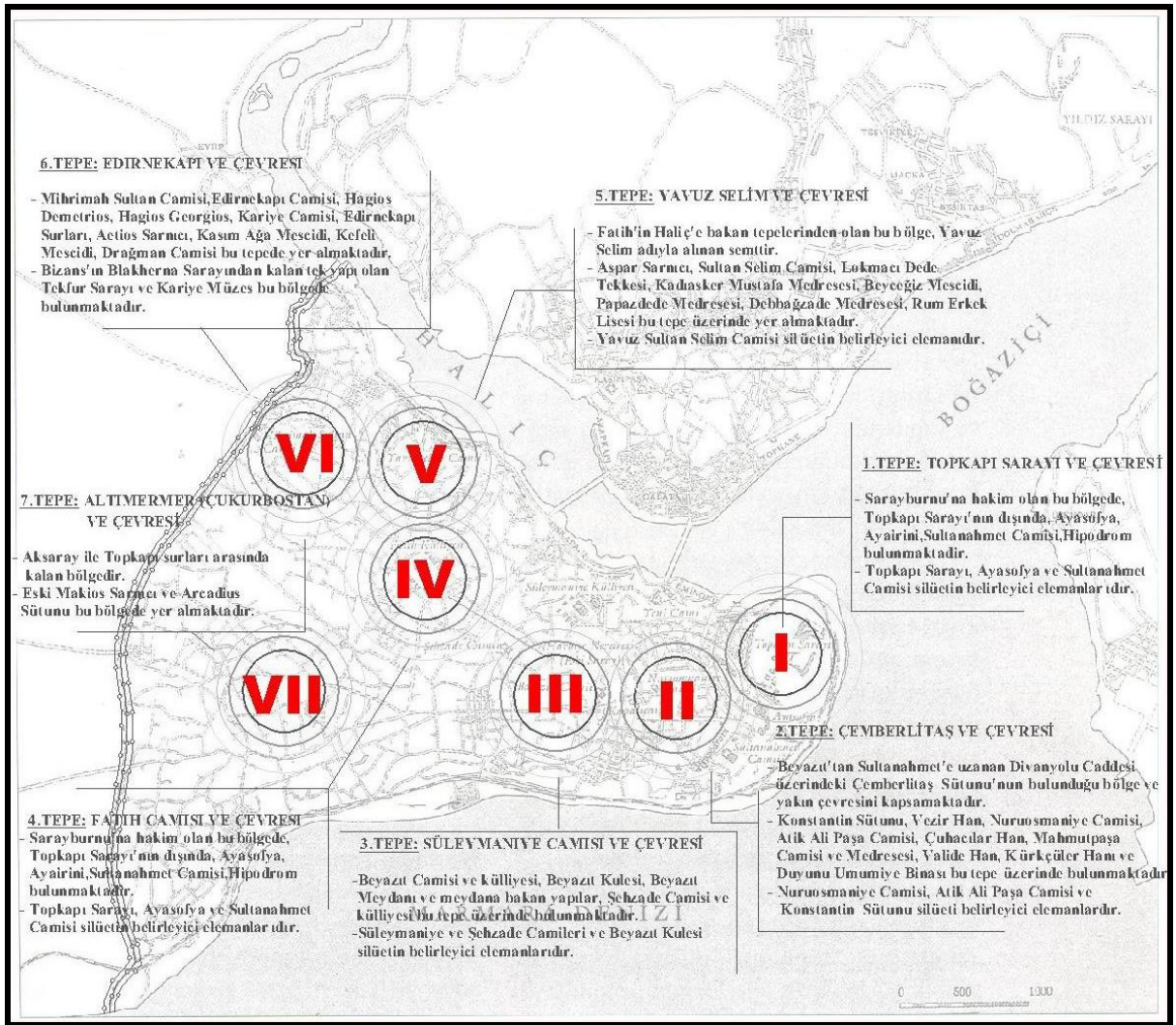
Dokular ve Bölgeler

Bölgeler, belli nitelikleriyle içlerinde toplanan işlevlere ve sosyal özelliklerine bağlı olarak diğer bölgelerden ayrılabilen alanlardır. (Giritlioğlu, 1998: 20)

Bölgelerin oluşmasını sağlayan fiziksel özellikler sonsuz çeşittir: yapı, sembol, biçim, detay, bina tipi, kullanımı, faaliyeti, yaşayanlar, topoğrafya... Bölgeleri tanımlayan ipuçları sadece görsel değildir: gürültü, koku ya da karmaşıklık da farklı bölgeler tanımlamada etkili olabilmektedir.

Tarihi Yarımada örneğinde, yerleşimin sahip olduğu coğrafi, tarihi, kültürel, arkeolojik, sosyal kimlik ve bu kimliğin çeşitliliği, birçok farklı bölge ve dokunun oluşumunda etkili olmaktadır.

Öncelikle topoğrafik özellikleri bakımından Tarihi Yarımada yedi tepesi ile yedi alt bölgeye ayrılabilir. (Bkz şekil 3.2.2.1a) Tarihi – kültürel - dini kimliği ile Sultanahmet ve çevresi, arkeolojik değerlere ve eski konut dokusuna örnek olması bakımından Cankurtaran Bölgesi, Kapalıçarşı'nın ticaret kimliğinin ışığında etrafında konumlanan hanların oluşturduğu Hanlar bölgesi, tarihsel süreçte gelişen külliye merkezli ışınsal özelliklerde içeren organik doku (bkz şekil 3.2.1b) yangın dokusu (bkz. şekil 3.2.1f), gürültü ve karmaşa açısından Sultanhamamı, Mahmutpaşa, Eminönü Meydanı, koku açısından sahip olduğu rutubet kokusu ile Fener – Balat çevresi dokular ve bölgeler için örnek olarak verilebilir.



Şekil 3.2.2.1a İstanbul'un Tepeleri
Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.

Sınırlar

Sınırlar, değişik şehirscl bölgeleri birbirinden ayıran veya onları sınırlayan, şehir bütünü içinde kolaylıkla seçilebilen kentsel imaj öğeleridir. Bu öğeler, doğal öğeler (akarsu, yamaç, yeşil alan) olabildikleri gibi yapay öğeler (su kanalları, tren yoları, büyük akslar, çitler, duvarlar, surlar, ağaclar) de olabilmektedir.

Sınırlar Tarihi Yarımada için en belirgin kentsel imaj öğelerinden biridir. Tarihi Yarımada, batı ve kuzeybatı yönlerinde surlar, kuzeyde Haliç, doğu ve güney yönlerinde Marmara Denizi ile sınırlanmaktadır.



Şekil 3.2.2.1b Surlardan görünüm

Simgeler

Simgeler bir kentin kolay tanınmasını, hatırlanmasını sağlayan etkili nesneler, referans öğeleridir. Kuleler, minareler, tepe ya da tek bir yapı simge olabilmektedir.

Tarihi Yarımada'da tarihi ve kültürel kimliğin kent mekanındaki göstergeleri olan simge yapılar - anıtlar, kentin sahip olduğu topoğrafik yapısı- tepeler kent silüetine etki eden en baskın kentsel imaj öğeleridir.

Tarihi Yarımada'da Antik dönemden itibaren, kentin önemli yapıları, kente hakim olan noktalarda yani tepelerde yapılmıştır. (Bkz şekil 3.2.2.1a)

Topkapı Sarayı, Ayasofya, Sultanahmet Meydanı (Atmeydanı) ve Camisi, Fatih Külliyesi, Kapalıçarşı, Beyazıt Külliyesi, Süleymaniye Külliyesi, Yeni Cami, Nuruosmaniye Camisi, Birinci-Beşinci Vakıf Hanları ve Büyük Postane, Arkeoloji Müzesi , dikilitaşlar, Sirkeci Garı simge yapılara örnek olarak sayılabilir.



Şekil 3.2.2.1c Topkapı Sarayı'nın denizden görünümü



Şekil 3.2.2.1d Sultanahmet meydanı ve yakın çevresi

Odak Noktaları

Odak noktaları çok sayıda ve farklı mekansal öğelerin biraraya geldiği noktalardır. İşlevsel olarak önem taşıyan, yoğun insan veya taşıt trafiğine sahip yol mekanlarının kesişme noktaları, bazı özelliklerin yoğunlaştığı alanlar, meydan ya da meydancıklar, tren - metro istasyonları, terminaller gibi toplanma mekanları odak noktaları olarak tanımlanabilmektedir. (Giritlioğlu, 1998: 23 ; Lynch, 1960)

Tarihi Yarımada bütününde, düğüm noktası olarak gösterilebilecek çok sayıda mekansal örnek bulunmaktadır. Sultanahmet Meydanı, Beyazıt Meydanı, Eminönü Meydanı, Sirkeci Garı, deniz-kara-raylı toplu taşıma sistemlerinin entegre olduğu Eminönü kıyı bölgesinde yer alan iskeleler, duraklar örnek olarak gösterilebilir. (bkz şekil 3.2.2.1c, şekil 3.2.2.1d)

Yollar

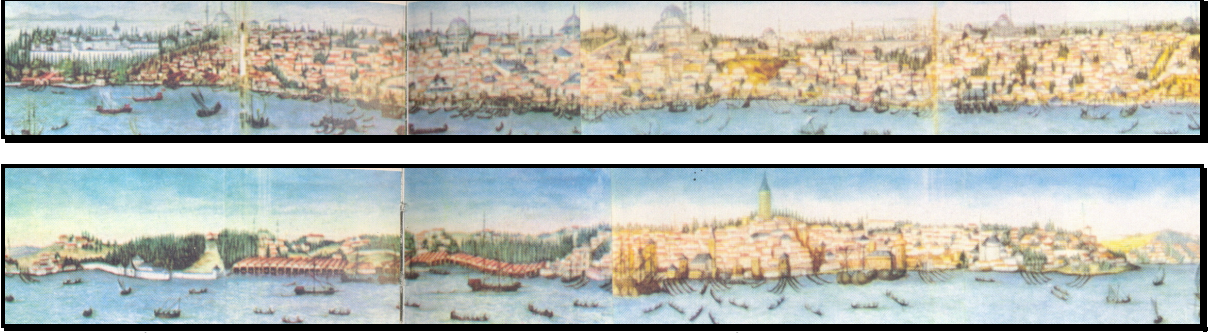
Yol mekanları, üzerinde duran, hareket eden araç ve insanların hareketliliğini ve ulaşılabilirliğini sağlayan alanlar olarak tanımlanabilir. (Giritlioğlu, 1998: 27) Bunlar; sokaklar, transit yollar, yaya yolları, demiryolları vd. olabilir.

Tarihi Yarımada'da Antik dönemden itibaren varolan ve günümüze kadar da geçirdiği dönüşüm ve gelişimlerle varlığını sürdüren Mese - Divan yolu, Vatan, Millet ve Fevzipaşa caddeleri, sahil yolları, Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan demiryolu, şehiriçi ulaşımına hizmet eden banliyö ve tramvay hatları yollara örnek olarak verilebilir. (bkz şekil 2.5.1.1a)

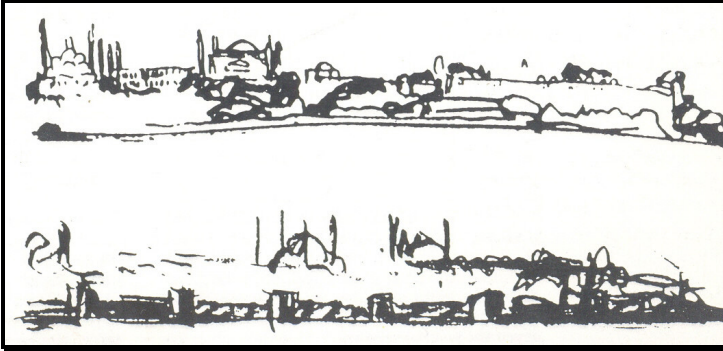
- Norberg- Schulz Yaklaşımı

Schulz'un yaklaşımında mekan yatay ve düşey bileşenler olarak ele alınmaktadır. Yatay bileşenler konusu Lynch'in kentsel imaj öğeleri kapsamında değerlendirildiği için bu alt bölümde konuya düşey bileşenler açısından bakılacak, Tarihi Yarımada örneği üzerinde çalışıldığı için silüet konusu değerlendirilecektir.

Tarihi Yarımada yedi tepenin üzerine kurulu bir yerleşim olması nedeniyle siluet açısından topoğrafyasının avantajını Antik dönemden itibaren kullanmış, dini yapılar, yönetim yapıları tepelerin üzerinde konumlanmış, her tepe önemli bir yapı yada yapı grubuyla taçlandırılmıştır. Bir başka deyişle, topoğrafyanın etkileri kentin silüetine katkıda bulunan yapılarla güçlendirilmiştir.



Şekil 3.2.2.1e İstanbul silüetini yansıtan 1580’lerde yapılmış bir gravür (İzberk, 1993: 80-81)



Şekil 3.2.2.1f Le Corbusier’in İstanbul silüeti (İzberk, 1993: 81)

3.2.2.2 Kentsel Biçim Kuramları

Şekil- Zemin Kuramı

Trancik’in mekansal tasarıma şekil-zemin yaklaşımı, yapılaşmış ve yapılaşmamış alanların düzenlenmesini hedeflemekte, herbiri kendi içinde tanımlı, bir yönelim ekseninde birbirleriyle ilişkide bulunan farklı boyutlardaki mekanların arasında hiyerarşi kurulmasını sağlamayı, kentsel mekanlar sistemini belirlemeyi amaçlamaktadır. (Oktay, 1991: 26) (bkz. şekil 1.3.3.2a, şekil 1.3.3.2b)

Noli’nin Roma haritasına benzer bir yaklaşımla ele alınan Tarihi Yarımada haritasında, kamusal, yarı-kamusal alanlar ve bu alanları birbirine bağlayan ulaşım sistemi gösterilerek şekil-zemin ilişkisi ifade edilmeye çalışılmıştır.



Yeni Cami, Beyazıt ve Fatih Külliyesi ile çevrili alan



Kapalıçarşı ve yakın çevresi



Yeni Cami ve yakın çevresi

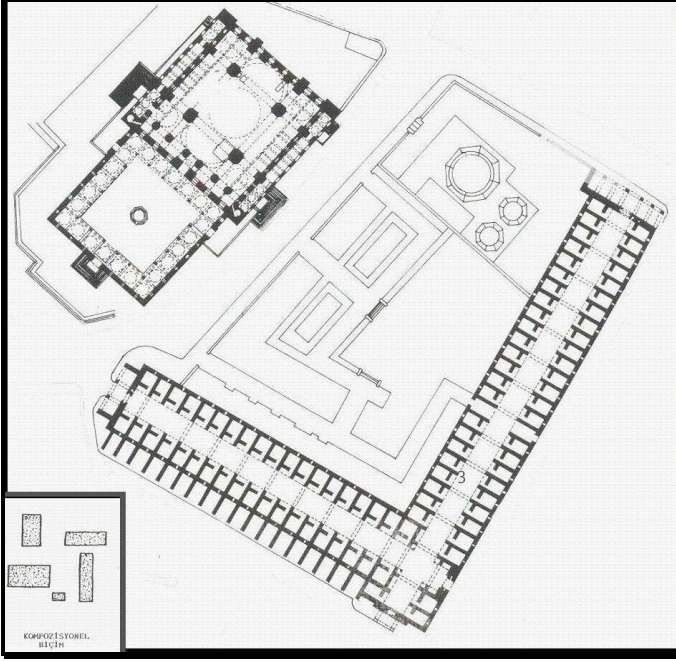
Şekil 3.2.2.2a Tarihi Yarımada Haritaları
Duygu Yollu (2006), tarafından şemalaştırılmıştır

- Bağlantı Kuramı

Kentlerin farklı bölümlerini birbirine bağlayan arterlerin (sokaklar, yaya yolları, doğrusal açık alanlar vb) organizasyonu üzerine kurulmuştur. Bağlantı kuramı kompozisyonel biçim, yapısal biçim, grup biçim ve yer kuramı kavramlarıyla açıklanmaktadır.

- **Kompozisyonel Biçim:** İki boyutlu bir plan içinde düzenlenen, soyut biçimler olarak tek tek tasarlanmış binalar arasındaki dolaylı olarak hissedilen bağlantıya işaret etmektedir. (bkz. şekil 1.3.3.2c)

Kompozisyonel biçim kavramına, Tarihi Yarımada özelinde verilebilecek çok sayıda örnek bulunmaktadır. Şekil 3.2.2.2b’de Yeni Cami’nin (Mısır Çarşısı ve türbe), bir açık mekan tanımlayarak konumlanmasına örnek teşkil etmektedir.



Şekil 3.2.2.2b Yeni Cami ve çevresi

- **Grup Biçim (Ardışık Düzen Yaklaşımı) :** Bir eksen boyunca dizilen elemanların ikinci bir grupta ile bir araya gelmesi yoluyla oluşmaktadır. (bkz. şekil 1.3.3.2e)

-

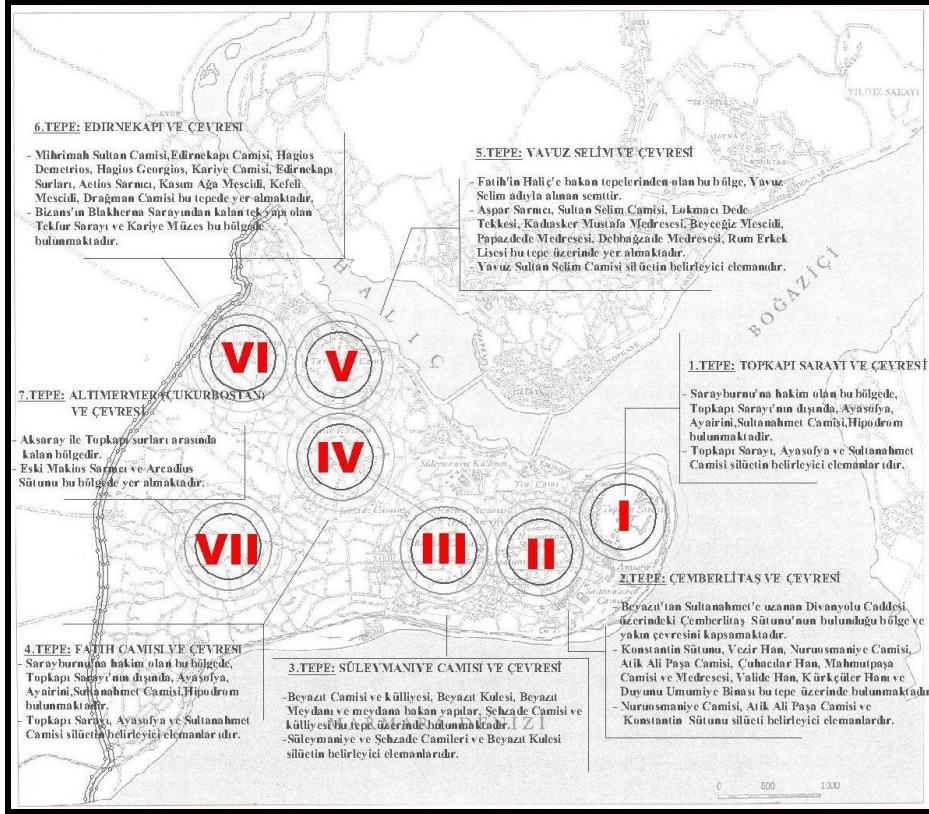
Grup biçim kavramına örnek olarak Tarihi Yarımada Suriçi yerleşiminde ulaşım aksları boyunca konumlanan külliyeleerin grup biçiminde konumlanması gösterilmiştir. Ulaşım eksenini boyunca konumlanan yapılar alt ulaşım sistemleriyle birbirleriyle ilişki içinde bulunmaktadır. (bkz şekil 3.2.1b)

-Yer Kuramı

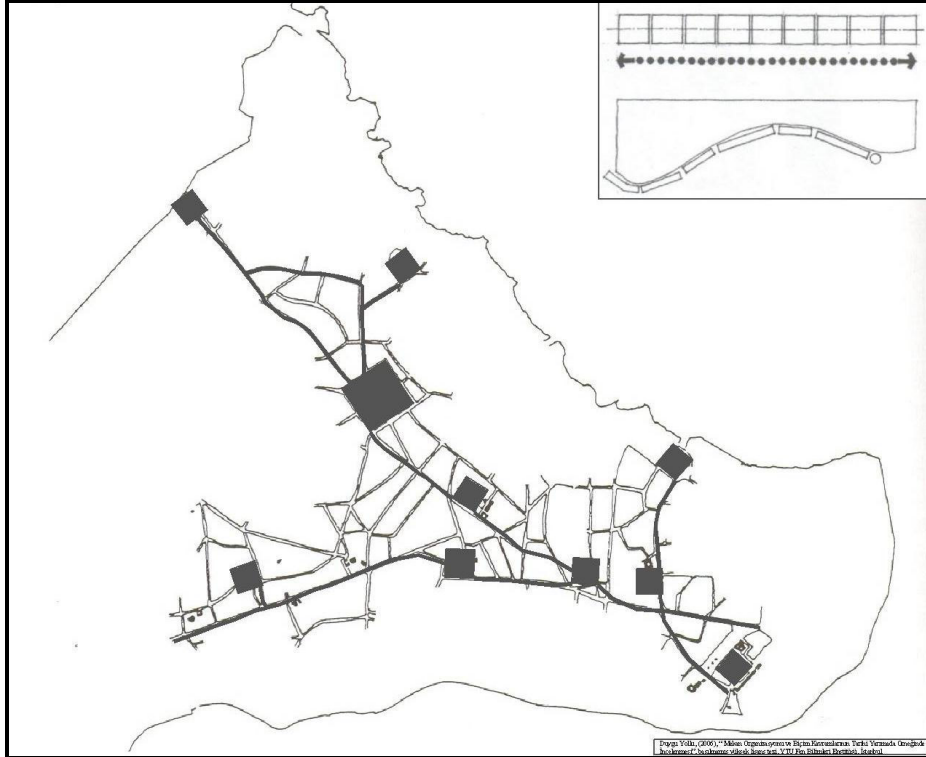
Yer kuramı kentsel mekan içinde tarihsel, kültürel ve toplumsal değerlerin anlaşılması temeline dayanmakta, bu yaklaşım ile sınırlanmış ve fiziksel olarak bağlayıcı olan mekan, toplumsal ve yöresel değerlerden kaynaklanan bütünsel bir anlam kazanmaktadır.(bkz. şekil 1.3.3.2f)

Yer kuramı Tarihi Yarımada ölçeğinde yerleşimin tarihsel ve kültürel birikimi değerlendirildiğinde, yerleşimin sınırlarını ve mekanın fiziksel bağlayıcılığı öne çıkmaktadır. Yer kuramına örnek olarak, İstanbul metropoliten alan ölçeğinde kentin ilk kurulduğu alanın sonraki dönemlerde kentin çekirdeği – merkezi olması, yer kuramının o yere özgü olması

nedeniyle külliyelerin taçlandığı yedi tepeli topoğrafyası örnek olarak verilebilir. (bkz şekil 3.1ı; şekil 3.2.2.1a; şekil 3.2.1b)



Şekil 3.2.2.1a İstanbul'un Tepeleri (Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.)



Şekil 3.2.1.b Külliyelerinin mekansal dizilimi (Duygu Yollu (2006) tarafından şemalaştırılmıştır.)

* * *

Bu bölümde, birinci bölümde edinilen kavramsal ve kuramsal bilgiler ışığında, ikinci bölümde incelenen Tarihi Yarımada'nın mekansal ve tarihsel verileri değerlendirilerek örneklemeler yapılmıştır. İzleyen bölümde mekan organizasyonu ve biçim kavramları Tarihi Yarımada örneği kapsamında değerlendirilmekte ve mekansal çıkarımlara ulaşılmaktadır.

4. SONUÇ – DEĞERLENDİRME

Mekan organizasyonu ve biçim gibi kapsamlı bir konuda kentsel tasarım ölçeğinde yapılan bu çalışmada kavramsal ve kuramsal konular incelenmiş, bu kapsamda; sahip olduğu kültürel, tarihi birikimi ve doğal kaynaklarıyla mekan organizasyonu ve biçim konularına yaklaşımda kent ölçeğinden yapı ölçeğine kadar geniş çerçevede mekansal örnekler içeren bir alan olması nedeniyle Tarihi Yarımada çalışma alanı olarak seçilmiş ve irdelenmiştir.

Çalışmanın ilk bölümünde, mekan organizasyonu ve biçim kavramları tanımlanarak çalışmanın kavramsal ve kuramsal temeli oluşturulmuştur. İkinci bölümde, Tarihi Yarımada'nın tarihsel süreçte geçirdiği mekansal değişim ve dönüşümler ele alınmış, üçüncü bölümde ise tez konusu kapsamında birinci bölümde oluşturulan kavramsal ve kuramsal temel ile Tarihi Yarımada'nın mekansal anlamda tarihsel süreçte geçirdiği dönüşümler birlikte değerlendirilmiş, mekan organizasyonu ve biçim kavramları kavramsal çerçeveden örneklenme aşamasına taşınmış, bu kapsamda sonuçlarla desteklenmiştir.

Bu veriler ışığında çalışma sonucunda elde edilen çıkarımlar özetlenecek olursa aşağıdaki ifadelere ulaşılmaktadır.

- Tarihi Yarımada sahip olduğu mimari değerler - yapılar ve bu yapıları çevreleyen yerleşme dokusu ile kentsel imaj öğelerinin mekanda öne çıktığı, sayısız özgün örnek içeren çok zengin bir yerleşim alanıdır.
- Tarihi Yarımada tüm kentsel imaj öğelerinin tek tek ya da yerleşik doku içerisinde ele alınabilir olmasının yanı sıra üçüncü boyutta tüm imaj öğelerinin birarada oluşturduğu benzersiz silüeti görebilme ve inceleme olanağı tanımaktadır.

Tarihi Yarımada'nın geçirdiği tarihsel dönüşümler incelenirken silüete etki eden mekan organizasyonu öğeleri, Bizans, Roma, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde kentin geçirdiği mekansal dönüşüm, yapılan planlar ve kentin dönüşümüne etki eden diğer etmenler açısından değerlendirilmiştir. Bizans, Roma ve Osmanlı dönemlerinde, kent silüeti açısından, kentin topoğrafyasından yararlanılmış, yönetimin gücünü, imajını simgeleyen yapılar silüete hakim tepe noktalara yerleştirilerek bu yapıların kentin görünümünde ön plana çıkması özellikle vurgulanmıştır. Cumhuriyet dönemi ve sonrasında ise, kentin değişen sosyal ve kültürel yapısı kapsamında, planlama çalışmaları,

müdahaleler, siluetin baskın öğeleri ve bu öğelerin yakın çevresinin geçirdiği dönüşümler etkili olmuş, bu değişimde yasal sürecin etki derecesi anlaşılmaya çalışılmıştır.

- Tarihi Yarımada'da yapıların ve yapı gruplarının şekil - zemin ilişkisi ve bağlantı kuramları kapsamında nasıl değerlendirilebileceği, halihazır haritalar üzerinde yapılan şemalarla örneklenmiştir. Kentin kamusal ve yarı kamusal alanları ile bu alanlar arasındaki bağlantıyı sağlayan ulaşım akslarını gösteren şemada (Şekil 3.2.2.2a) çevre yerleşimlerin geçmiş dönemlere oranla yoğunlaşmasına, doku bozulması gibi olumsuz gelişmelere rağmen, tarihi yapıların ya da yapı gruplarının birbirleriyle ve çevreleriyle kurdukları ilişkilerin ikinci ve üçüncü boyutlarda hala canlı olduğu, yaşadığı görülmüştür.
- Kentin önemli yapılarının biçimlenişlerinin kent mekanının gelişimine, biçimlenmesine olan etkilerinin mekansal yansımaları, anıt yapıların kendi içlerinde ve kent bütününde konumlanmalarının kuramsal çerçeveye oturtulabileceği anlaşılmış, bu konu örneklerle ifade edilmiştir.

Sonuç olarak, Tarihi Yarımada mekan, mekan organizasyonu, kentsel tasarım, biçim konularında çalışan araştırmacılar için sayısız örnek barındıran, tarihi, kültürel, sosyal anlamda çok zengin bir yerleşim alanıdır ve ilk kurulduğu dönemden itibaren konumu ve misyonu açısından kentin en önemli noktası (merkezi, simgesi) olma işlevini sürdürmektedir. Kuramsal yaklaşımları kentsel tasarım ölçeğinde öğrenmek ve irdelemek için ilginç bir örnek alan olan Tarihi Yarımada özelinde yapılacak her çalışma binlerce yıllık geçmişi olan bu kentin anlaşılmasına katkı yapacaktır. Tüm bu çalışmaların olumlu katkılar olabilmesi için kentin sahip olduğu değerlerin kavramsal ve kuramsal temellere oturtularak anlaşılması, kentin kimliğinin tanımlanması ve uygulamaların bu çerçevede yapılması gerekmektedir.

Tezin birinci bölümünde ele alınan Butina'nın kentsel biçim yaklaşımında, kentsel biçim elemanlarının herhangi birindeki değişimin tüm diğer kentsel biçim elemanlarını etkilediğinden sözedilmiş, kentsel biçim-bilim analizi için şemalaştırılan strüktürel çerçevede ele alınan mekansal strüktür ve fiziksel biçim bağlantılarının birbirleriyle etkileşimi şekil yardımıyla (şekil 1.3.3.1a) açıklanmıştır. Bu bağlamda, vurgulanması gereken; Tarihi Yarımada bütününe birbirleriyle yoğun ilişki içinde olan mekansal strüktür elemanları ve fiziksel biçim elemanlarının herhangi birinde oluşacak değişimin diğer bileşenleri, bağlı

olarak Tarihi Yarımada'nın mekansal özelliklerini ve bütünü etkileyeceğidir. Bu nedenle, mekanda yapılacak her türlü düzenleme, tarihi doku içine eklemenecek her yapı kentin imajını doğrudan etkileyeceği sorumluluğu ile ele alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Ashihiara, Y., (1981), Exterior Design in Architecture, Van Nostrand Reinhold, New York, 1981
- Arslan, R., (1974), “İstanbul Kentleşme Sürecinde Yapısal Değişme”, Sosyoloji Konferansları, 12. Kitap, İstanbul
- Arslan, R., (1980), Sosyo-Ekonomik Açından Kent, İDMMA, Yayın No:1, İstanbul
- Aslanoğlu, R., (1995), “Kaos Teorisi, Postmodern Durum ve Kent”, Birikim, s:68, ss:88-97.
- Aydemir, Ş.,; Aydemir, S.E.,; Beyazlı, D.Ş.,; Ökten, N.,; Öksüz, A.M.,; Sancar, C.,; Özyaba, M.,; Türk, Y.A., (2004), Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Yayınevi, Trabzon
- Aysu, Ç., (1989), Boğaziçi’nde Mekansal Değişim, basılmamış doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü
- Aysu, E., (1990), İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devingenlik Örüntüsü, YTU, Yayın no:215, İstanbul
- Bakan, K. ve Konuk, G., (1987), Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, TÜBİTAK Yapı Arş, Mrk. Yayını
- Batur, A., (1985), “Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, c:4, ss:1038-1077
- Belge, M., (2004), İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Bıçer, N., (2002), Kastamonu Örneği’nde Anadolu Kenti İmaj Öğeleri ve Değişim Süreci, basılmamış doktora tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Bilgin, İ., (1992), “Modernizmin Şehirdeki İzleri”, Defter 19, Kış 1992, s.118-129
- Carbognano, C.C., 1993), 18. Yüzyılın Sonunda İstanbul, Erendiz Özbayoğlu. çev., Eren Yayınları, İstanbul
- Ching, F.D.K., (1979), Architecture: Form, Space & Order, Van Nostrand Reinhold Company, New York
- Ching, F.D.K., (1996), Mimarlık, Biçim ve Düzen, YEM Yayınları, İstanbul
- Çakmaklı, D., (1992), “Kent Olgusu ve Kavramsal Değerlendirmeler”, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 1992, ss:108-111
- Çavdar, T., (1982), “Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi”, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTU Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara

Çelik, Ö., (2000), “Kentsel Mekanın Birey tarafından Algılanması ve Kentsel Biçimlerin Oluşum Etkenlerinin Tarih Sürecinde İncelenmesi”, basılmamış yüksek lisans tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü

Çelik, Z., (1986), 19.YY’da Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul

Çubuk, M.; Yüksel, G.; Karabey, H., (1998), “Yapılanmamış Kentsel Kamusal Dış Mekanlar”, Yapı, no: 30, Aralık 1998, ss:25-54

Denel, S., (1982), Batılılaşma Sürecinde İstanbul’da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, ODTU, Ankara

Dinçer, İ., Yenen, Z., Şengezer, B., Yakar, H., Dikçınar, B., (1996), “İstanbul Metropoliten Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada’nın Değişen Rolü”, Habitat Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, İTÜ, İstanbul

Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y., Akal, L.B., (1993), İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları, Literatür Yayınları, İstanbul

Dündar, Ş., (2002), “Mekan Organizasyon Bilimlerinin Yeniden Yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım”, basılmamış doktora tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü

Erkan, N., (1996), “Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj Beşiktaş Meydan Örneği”, basılmamış yüksek lisans tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü

Ergin, O. N., (1938), “İstanbul’da İmar ve İskan Hareketleri”, Mecelle-i Umur-ı Belediye, İstanbul, ss:1914-1922

Eşkinat, Y., (1992), “Kent Planlama ve Tasarım Arasında Gerekli Ara Ölçek: Kentsel Tasarım”, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSU, İstanbul

Eyice, S., (1994), “Haliç”, İstanbul Ansiklopedisi, c: 3, ss:501-506

Eyice, S., (2002), “İstanbul’un İmar Planı Raporları”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s:43, ss:20-24

Giritlioğlu, C., (1998), Şehirselsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı, İTÜ Matbaası

Gökbilgin, R.T., (1966), “İstanbul: Şehrin Tarihi”, İslam Ansiklopedisi, Ankara Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, cilt 5/2, ss:1142- 1185

Görgülü, Z., (1988), “İstanbul Metropoliten Alanında Demografik Yapı Değişimi ve Bu Değişimin Mekansal Boyutları”, Ausburg Üniversitesi, Sosyal ve Ekonomik Coğrafya Kürsüsü Öğretim Üye ve Öğrencilerine Sunulan Konferans, YTU, İstanbul

Greater London Council, (1983), An Introduction to Housing Layout, The Architectural Press Ltd., London

- Grelot, J., (1998), İstanbul Seyahatnamesi, Maide Selen.çev, İstanbul Pera Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayınları, İstanbul
- Gülersoy, N.,Z., (1995), “Boğaziçi’nde Arazi Kullanımı ve Ulaşım”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s:14, ss:59-63
- Güngör, Ş., (1999), “Kentsel Tasarımda Mekansal Birimler İstanbul Tarihi Yarımada Bizans Dönemi Örneği, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Gyllius, P., (1997), İstanbul’un Tarihi Eserleri, Erendiz Özbayoğlu. çev, Eren Yayınevi, İstanbul
- Habermas, J., (1990), Modernlik: Tamamlanmamış Bir proje, (Zeka, N., Der: Naliş, G.; Sabuncuoğlu, D.; Erksan, D., çev.), kıyı, İstanbul, ss: 31-44.
- Habermas, J., (1997), Kamusalığın Yapısal Dönüşümü, (T. Bora ve M. Sancer, çev.), İletişim Yayınları, İstanbul
- Hançerlioğlu, O., (1987), Düşünce Tarihi, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1987.
- Hasol, D., (2003), “80. Yılda Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına Bir Bakış”, Yapı Dergisi, , YEM Yayınları, İstanbul, sayı:265, ss:49-56
- Hürel, H., (2005), İstanbul’u Geziyorum Gözlerim Açık, Dharma Yayınları, İstanbul
- Işın, E., (1985), “19.yy’da Modernleşme ve Gündelik Hayat”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, c:4, ss:538-563
- İnalcık, H., (1978), “İstanbul”, Encyclopedia of Islam, c:4, ss:224-248
- İnciciyan,P.G., (1976), 18. Asırda İstanbul, Hrand Andresyan .çev , İstanbul Fetih Enstitüsü, Yayın No:43
- İzberk, M., (1993), “Tarihi Yarımada’nın Silueti”, İstanbul Dergisi, Türk Tarih Vakfı Yayınları, sayı:1993/4, ss:80-84
- Janin, R., (1964), Constantinople Byzantine, Paris
- Kayra, C., (1990), İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, Ak Yayınları, İstanbul
- Kayra, C., (1990), Ortaçağ’dan Günümüze İstanbul Haritaları, TSKB Yayınları, İstanbul
- Kaptan, H., (1988), Metropoliten Alan İçinde Düşük gelir Grubunun Yerleşme Düzeni, İstanbul, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
- Keskin, A., (1994), Sorunlar Yumağı, Çözümler Bilmecesi İstanbul’da Ulaşım”, İstanbul Dergisi, Türk Tarih Vakfı Yayınları, sayı:1994/8, ss:9-16
- Kılıç, A., ve Yenen, Z., (2001), “ Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi”, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ss:64-77

- Köksal, G., (2006), “İstanbul’un Yeni Ulaşım Sorunu: Ulaşım 116 Çözüm”, Mimarist, TBMMOB Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Şubesi, sayı: 20, ss:54-56
- Krier, R., (1979), Urban Space, Academic Editions, Londra
- Kuban,D., (1970), “İstanbul’un Tarihi Yapısı”, Mimarlık Dergisi, sayı:5
- Kuban, D.,(1998), Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul
- Kuban, D.,(2000), İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Küntay, O. ve Tunçer, M., (1992), “Kentsel Tasarım Süreci ve Mekan Organizasyon Önerileri”, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 1992, ss:51-55
- Lang, J., (1987), Creating Architectural Theory, Van Nostrand Reinhold, New York
- Lynch, K., (1960), The Image of the City, MIT Press
- Mango, C., (1985), Byzantine Architecture, New York-Milano, Electra Rizzoli
- Mantran, R., (1996), İstanbul Tarihi, İletişim İstanbul Yayınları
- Mesudoğlu, M., (2001), “Kentsel Mekan Olarak Meydan ve Morfolojik Özellikleri”, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Morris, A.E.J., (1994), History Of Urban Form: Before The Industrial Revolutions, Addison Wesley Longman, Harlow
- Munro, T., (1970), Form and Style in the Arts, ss:162, The Press of Case Western Reserve University, Cleveland-Ohio
- Müller, W., (1998), Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı, Erol Özbek.çev, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Müller, W., (2001), İstanbul’un Tarihsel Topoğrafyası, Yapı Kredi Yayınları
- Oktay, D., (1991), “ Kentsel Biçimlenmeye Kuramsal ve Analitik Yaklaşımlar”, Mimarlık Dergisi no:91/1, ss24-27
- Onat, E., (1995), Mimarlık, Form ve Geometri, Yem Yayınevi, İstanbul
- Ortaylı, İ., (1977), İstanbul’un Mekansal Yapısının Gelişimi, Amme Dergisi
- Ortaylı, İ., (1986), İstanbul’dan Sayfalar”, Hil Yayınları, İstanbul
- Ortaylı, İ., (2000), Tarihte İstanbul, Promete Yayınları, İstanbul

- Öksüz, A.M., (2004), “Kentsel Dış Mekanlar”, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, ss:379, Akademi Yayınevi, Trabzon
- Özbeyoğlu, E., (1993), “1990 İmar Planı”, İstanbul Dergisi, Türk Tarih Vakfı Yayınları, no: 1993/4, ss:11-12
- Özdemir, D., (2000), “Yabancı Sermayenin İstanbul Haritası”, İstanbul Dergisi, Türk Tarih Vakfı Yayınları, no: 2000/35, ss:96-104
- Özdemir, M. Z., (2005), “Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış”, Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, sayı:2005/1, ss:20-25
- Özdeş, G., (1992), “Şehirselleşme ve Mekan Kavramı”, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu 1992, ss:103-107, MSÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları
- Özgan, T., (2002), “İstanbul Tarihi Yarımada’nın Koruma Kriterleri Açısından Etüdü ve Koruma Modeli Önerisi”, basılmamış doktora tezi, MSU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Rossi, A., (1984), The Architecture Of The City, The MIT Press, Cambridge Massachusetts and London England
- Punter, J., (1991), “Participation In the Design of Urban Space”, Landscape Design, May 1991, London, ss: 24-27
- Rengin, Z., (2002), “Yeni Binyılda Kentsel Açık Mekanlarda Kimlik Arayışı”, Arredamento Mimarlık Dergisi, Boyut Yayınları, İstanbul, no: 2002/11, ss:90
- Sakaoğlu, N., (1994), “İstanbul Sularına Şehrengiz”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, sayı:8, ss:27-45
- Schulz, C., (1972), Existence Space And Architecture, Studio Vista, London.
- Seymen, Ü.B., (1988), “Mekan Organizasyonu Bilimlerinde Bilgikuramsal Açınımlar Kuramsal Bir İrdeleme Bağlamında Tarihi Kent Merkezlerinde Küçük Ölçekli Üretimin Yapısı ve Değişim Süreçleri İzmir Örneği (2 cilt)”, basılmamış doktora tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Şener, H., Yıldız, D., (1999), “Kentsel Mimari ve Kentsel Mekana Katkı”, Kentsel Tasarım: Bir Tasarımlar Bütünü Bildiriler, MSU, ŞBP Bölümü, 1999, 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi
- Şengül, G., (1999), “Kentsel Tasarım Bakış Açısından Güç Odaklarının Kent Mekanına Etkisi: Beşiktaş- Maslak Aksı Örneği”, basılmamış yüksek lisans tezi, MSU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Tankut, G., (1991), “Zamanın ve Mekanın Bir Sentezi Olarak Kentsel Tasarım”, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSU, 1992, ss:73-79

Tapan, M., (1998), “Cumhuriyet Döneminde Doğa ve Kültür Varlıklarını Koruyamamanın Korunması”, Edit: Yıldız Sey, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu, (1990), İstanbul Büyük Şehir Belediyesi

Tekeli, İ., (1980), Türkiye’de İmar Planlaması, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara

Tekeli,İ., (1985), “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, c:4, ss:878-890

Tekeli, İ., (1992), “Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım”, İstanbul Dergisi, , Tarih Vakfı Yayınları, sayı:2, ss:18-27

Tekeli, İ., (1993), “İcabında Plan ...”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, sayı:4, ss:26-38

Tekeli, İ., (2001), Modernite Aşılırken Kent Planlaması, 1. Baskı, İmge Kitabevi

Tekeli, İ., (.....), The Development of The İstanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, ODTU

Tezer, A., (2006), “İstanbul’da Boğaz Köprüleri ve Mekansal Biçimlenmeye Etkileri”, sayı: 20, ss 68-70, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları

Trancik, R., (1990), Finding Lost Space: Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold, New York, 1986

Tuncer, Ö.F., (1996), “İstanbul Tarihi Yarımadası’nda Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri”, Basılmamış Doktora Tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü

Turner, B., (1990), “Periodization and Politics in Thr Postmodernitiy, Sage.

Uysal, Y., (2006), “ İstanbul ve Ulaşım”, Mimarist Dergisi, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, sayı: 20, ss 57-60

Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z., (1993), “İstanbul’un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, sayı:5, ss:119-128

Ünlü, A., (1991), “Çevresel Kalite, Algı ve Kentsel Tasarım”, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ, 1992, ss:328-330

Ünlü,A., (1998), Çevresel Tasarımda İlk Kavramlar, sf:7, İTÜ Mimarlık Fak. Baskı Atölyesi, İstanbul

Velioğlu, S., (1996), “Hareketin, Mekanın ve Kullanımın Organizasyonu”, Mimarlık, no:270, ss:37-39

Velioğlu, S., (1999), “Bir Tasarım Modeli”, Mimarlık, s:287, ss: 46-47.

- Yavuz, Y. ve Özkan, S., (1985), “Osmanlı Mimarlığının Son Yılları”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, c:4, ss:1078-1085
- Yenen, Z., (1988), “Vakıf Kurumu İmarat Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri”, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Yenen, Z., Akın, O., Yakar, H., (2000), Eyüp: Dönüşüm Sürecinde Sosyal- Ekonomik- Mekansal Yapı, Eyüp Belediyesi Yayını 12, İstanbul, 2000
- Yenen, Z., Kerestecioğlu, F., Hamamcıoğlu, C., Oruç, O., (2001), “Kıyıda Yer Alan Tarihi Kent Dokularında Sürdürülebilir Turizm İçin Model Önerisi, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı, İstanbul
- Yıldırım, S., (1992), “Modern ve Postmodernizm’de Kent-Mimarlık İlişkisi”, Mimarlık Dergisi, no:249, ss:25-29
- Yıldız, M., (2002), “Sultanahmet Meydanı’nın Kronolojik ve Mekansal Oluşum Süreci Üzerine Bir Araştırma, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, YTU Fen Bilimleri Enstitüsü
- Yüctürk, E., (2001), Haliç Silüetinin Oluşum- Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği
- Zaim, S., (1971), Bölge ve Şehir Planlaması Yönünden İstanbul Sanayi Bölgeleri, İ.Ü. yayın no:1781, İstanbul

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	12.07.1978	
Lise	1994 – 1997	Ankara Deneme Lisesi
Lisans	1997 – 2002	YTU Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
	2000 – 2005	YTU Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Yüksek Lisans	2003 – 2006	YTU Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Programı
Çalıştığı kurum	2005 - ...	Selcen Mimarlık