

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ'NDE KÜLTÜREL ROTA
TANIMLANMASI

BESTE NUR İSKENDER AYDIN

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
RÖLÖVE RESTORASYON PROGRAMI

DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. EBRU OMAY POLAT

İSTANBUL, 2017

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ'NDE KÜLTÜREL ROTA
TANIMLANMASI

Beste Nur İSKENDER AYDIN tarafından hazırlanan tez çalışması 13.06.2017 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı


Yrd. Doç.Dr. Ebru OMAY POLAT
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Yrd. Doç.Dr. Ebru OMAY POLAT
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Can Şakir BİNAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Burcu BÜKEN CANTİMUR
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi




ÖNSÖZ

Öncelikli amacın Hanlar Bölgesi'nde yer alan kültür varlıklarının korunması ve geleceğe aktarılmasını sağlamak olduğu tez çalışmamda beni her aşamada destekleyen ve yönlendiren, her detay ile sabırla ilgilenerek süreç boyunca motivasyonumu kaybetmememi sağlayan tez danışmanım değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Ebru OMA Y POLAT'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Restorasyon Anabilim Dalı'nda görev yapan tüm hocalarıma bizlere verdikleri emeklerden ötürü teşekkürü bir borç bilirim.

Tez çalışması sürecimde her an yanımda olan, desteği ve her daim önem verdiğim yorumlarını benden esirgemeyen sevgili eşim Fatih AYDIN'a teşekkür ediyorum.

Hayatım boyunca her zaman eğitimin önemini vurgulamış olan ve bu konuda sonsuz desteğini her zaman arkamda hissettiğim sevgili annem Necla İSKENDER'e, sevgili babam İbrahim İSKENDER'e ve sevgili kardeşim Merve Nur İSKENDER'e teşekkür ediyorum.

Mayıs, 2017

Beste Nur İSKENDER AYDIN

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
ÇİZELGE LİSTESİ	xii
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xv
BÖLÜM 1	
GİRİŞ.....	
1.1 Literatür Özeti	1
1.2 Tezin Amacı	3
1.3 Hipotez	3
BÖLÜM 2	
KAVRAMLAR.....	
2.1 Kültürel Rota Tanımı, Özellikleri, Kültürel Rota Oluşturulması ve Planlanması	4
2.1.1 Kültürel Rota Tanımı	4
2.1.2 Kültürel Rota Kavramının Gelişimi.....	7
2.1.3 Kültürel Rota Türleri	13
2.1.4 Kültürel Rota Planlanması	16
2.2 Tarihi Kent Kavramı.....	25
2.3 Tarihi Kentlerde Kültürel Rota Örnekleri	27
2.4 Tarihi Ticaret Merkezi Kavramı ve Yapıları	30
BÖLÜM 3	
KERVANSARAY VE HAN YAPILARI.....	
3.1 Kervansaray ve Han Yapıları Tanımı ve Gelişimi	42
3.2 İstanbul Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi Han Yapılarının Fiziksel Özellikleri ve Sınıflandırılması	49

3.2.1	Ticaret Hanları	52
3.2.2	Geçiş Hanları (Ticaret - Büro).....	53
3.2.3	Büro Hanları.....	54
BÖLÜM 4		
ÇALIŞMA ALANININ TANIMLANMASI: TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ		56
4.1	Tarihsel Gelişim Süreci.....	56
4.1.1	Tarihi Yarımada.....	56
4.1.2	Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi.....	61
4.1.2.1	Constantinus Dönemi (III.Kara Surları).....	62
4.1.2.2	İstanbul'un Fethi	65
4.1.2.3	Tanzimat Dönemi ve Orient Express'in Sirkeci Garı'na Ulaşması	72
4.1.2.4	Türkiye'de Tarihi Çevre Koruma ve Hanlar Bölgesi.....	80
4.1.2.5	Yarımada'nın Dünya Mirası Listesi'ne Alınma Süreci.....	83
4.1.2.6	Tarihi Yarımada'nın Sit Alanı İlan Edilmesi.....	87
4.1.2.7	Hanlar Bölgesi'nin Güncel Koruma Durumu	88
4.2	Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nin Fiziksel ve Sosyal Yapısı	90
4.2.1	Bölgenin Güncel Fiziksel Yapı	92
4.2.2	Bölgenin Güncel Sosyal Yapı.....	95
4.2.3	Bölgenin Değerleri, Potansiyelleri ve Sorunları	96
BÖLÜM 5		
TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ'NDE KÜLTÜREL ROTA TANIMLANMASI.....		100
5.1	Tarihi Kent Merkezlerinde Kültür Odaklı Dönüşüm.....	100
5.2	Tarihi Alanlarda ve Gezi Rotalarında Kullanılan Bilgilendirme Yöntemleri	112
5.3	Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota Tanımlanması	120
5.3.1	Bölgede Kültürel Rota Tanımlayan Değerler	120
5.3.2	Hanlar Bölgesi'nde Yapılan Analiz Çalışmalarının Değerlendirilmesi	123
5.3.3	Ana Kültürel Rotanın Belirlenmesi	150
5.3.4	Ana Rota Üzerinde Belirlenen Kültürel Aktivite Alanı Büyük Yeni Han	159
5.3.5	Alternatif Kültürel Rotaların Belirlenmesi	170
BÖLÜM 6		
SONUÇ VE ÖNERİLER		177
KAYNAKLAR.....		181
EK A		
A1-TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ KENTSEL RÖLÖVE.....		187
EK B		

A2-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI KAT ANALİZİ	188
EK C	
A3-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI AVLU SAYISI ANALİZİ	189
EK D	
A4-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI DÖNEM ANALİZİ	190
EK E	
A5-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI ÖZGÜNLÜK ANALİZİ-CEPHE	191
EK F	
B1-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI SAÇAK KOTU ANALİZİ.....	192
EK G	
B2-HANLAR BÖLGESİ SOKAK EĞİMİ ANALİZİ	193
EK H	
B3-HANLAR BÖLGESİ TARİHİ AKS ANALİZİ	194
EK I	
C1-HANLAR BÖLGESİ KÜLTÜR ROTALARI.....	195
EK İ	
C2-HANLAR BÖLGESİ'NDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLER ..	196
EK K	
C3-HANLAR BÖLGESİ'NDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLER- BÜYÜK YENİ HAN	197
EK L	
C4-HANLAR BÖLGESİ'NDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLEN BİLGİLENDİRME VE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ.....	198
EK M	
C5-ROTALAR ÜZERİNDE BULUNAN YAPILAR.....	199
EK N	
FAYDALANILAN KAYNAKLARIN TAM LİSTESİ.....	200
ÖZGEÇMİŞ.....	204

KISALTMA LİSTESİ

EICR	The European Institute of Cultural Routes
ERIH	European Route of Industrial Heritage
GPS	Global Positioning System
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
MİA	Merkezi İş Alanı
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2. 1 İpek ve Baharat Yolu [49].	6
Şekil 2. 2 Santiago Yolu'nu Kapsayan Ülkeler [50].	8
Şekil 2. 3 www.culture-routes.net Web Sitesi [6].	10
Şekil 2. 4 Casadean Alanları [51].	11
Şekil 2. 5 Avrupa Seramik Rotası [52].	11
Şekil 2. 6 Avrupa Mozart Yolları Haritası [53].	14
Şekil 2. 7 El Pendo Mağarası (El Pendo Cave), Tarih Öncesi Kaya Sanatı Yolları [54].	14
Şekil 2. 8 Santiago Yolu [55].	15
Şekil 2. 9 Viking Rotası [56].	16
Şekil 2. 10 Evliya Çelebi Yolu [57].	20
Şekil 2. 11 Frig Yolu İşaretlemeleri [58].	23
Şekil 2. 12 Frig Yolu İşaretmeleri [58].	23
Şekil 2. 13 Aziz Paul Yolu Tabela [59].	23
Şekil 2. 14 Santiago Yolu Tabela [60].	23
Şekil 2. 15 Santiago Yolu Seyyah Pasaportu İşaretleme Yöntemi [60].	24
Şekil 2. 16 Tienman Dağı, Çin [61].	24
Şekil 2. 17 Roma Tarihi Kent Merkezi Piazza Navona [62].	26
Şekil 2. 18 Rahmi Koç Müzesi Planı ve Haliç'ten Görünümü [63].	29
Şekil 2. 19 Santral İstanbul Enerji Müzesi [64].	29
Şekil 2. 20 Trajan Forumu [65].	32
Şekil 2. 21 Pompei Forumu [66].	32
Şekil 2. 22 Horrea, Ostia [67].	33
Şekil 2. 23 Tiber Kıyısında Yer Alan Emporium [68].	34
Şekil 2. 24 Das Pellerhaus, Nürnberg, Bürgerhaus [69].	35
Şekil 2.25 Fondaco dei Turchi [70].	36
Şekil 2. 26 Fondaco dei Tedeschi [70].	36
Şekil 2. 27 St. Pierre Sur Dives [71].	37
Şekil 2. 28 Palazza del Broletto, Como [72].	38
Şekil 2. 29 Kapalıçarşı ve Odak Noktasını Oluşturan Cevahir Bedesteni [73].	39
Şekil 2. 30 Sultanahmet Arastası, 1937 [74].	40
Şekil 2. 31 Mısır Çarşısı [75].	41
Şekil 3. 1 Day Hatun Kervansarayı Plan Şeması [20].	43
Şekil 3. 2 Ribat-ı Anuşirvan Plan Şeması [20].	44
Şekil 3. 3 Dehistan Kervansarayı Plan Şeması[20].	44

Şekil 3. 4 Ribat-ı Şerif Plan Şeması [20].....	44
Şekil 3. 5 Akçakale Kervansarayı Plan Şeması [20].	44
Şekil 3. 6 Horozlu Han [76].....	45
Şekil 3. 7 İssız Han [77].....	46
Şekil 3. 8 Emir Han [78].....	47
Şekil 3. 9 İpek Han [79].	48
Şekil 3. 10 Rüstempaşa Hanı [80].....	48
Şekil 3. 11 Büyük Çorapçı Han Plan Şeması [81].....	50
Şekil 3. 12 Balkapanı Han Plan Şeması [81].	50
Şekil 3. 13 Bekar Odaları(Sıra Odalar) Plan Şeması [24].	50
Şekil 3. 14 Büyük Valide Hanı Plan Şeması [24].	50
Şekil 3. 15 Vezir Hanı [81].	50
Şekil 3. 16 Şekerci Hanı [81].....	50
Şekil 3. 17 Büyük Yeni Han Plan Şeması [81].	51
Şekil 3. 18 Küçük Yeni Han Plan Şeması [81].	51
Şekil 3. 19 Sabuncu Han Plan Şeması [81].	51
Şekil 3. 20 Sümbüllü Han Plan Şeması [81].....	51
Şekil 3. 21 Çuhacı Hanı Plan Şeması [81].	52
Şekil 3. 22 Kebapçı Hanı Plan Şeması [81].	52
Şekil 3. 23 Büyük Valide Han Avlu [B.N.İskender, 2016].....	52
Şekil 3. 24 Büyük Ticaret Han [82].	53
Şekil 3. 25 1.Vakıf Han, 20.yy [83].....	54
Şekil 3. 26 Neo-Rönans Örneği Kayseri Han [B.N.İskender,2016].	55
Şekil 4. 1 Bizans Dönemi İstanbul Haritası [84].	58
Şekil 4. 2 Bizans Dönemi İstanbul Haritası [84].	59
Şekil 4. 3 Eminönü Limanı 19.yüzyıla Ait Gravür. John F.Lewis, 1835-1836 [25].	61
Şekil 4. 4 Kara Surları ve Önemli Yapıları Gösteren İstanbul Haritası [84].	63
Şekil 4. 5 Haliç'te Bulunan Şehre Giriş Kapıları [21].....	64
Şekil 4. 6 1453-1520 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].	66
Şekil 4. 7 1520-1603 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].	67
Şekil 4. 8 1603-1730 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].	69
Şekil 4. 9 1730-1789 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].	71
Şekil 4. 10 1789-1839 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].	71
Şekil 4. 11 Karaköy'den Galata Köprüsü ve Eminönü, 1890'lar [85].	74
Şekil 4. 12 İstanbul Rıhtım Şirketi'nin Eminönü Rıhtımı İnşaatı, 1894-1895 [85].	74
Şekil 4. 13 Galata Kulesi'nden Liman, 1868 [86].....	74
Şekil 4. 14 Galata Rıhtımı, 1890 [86].....	74
Şekil 4. 15 Unkapanı Köprüsü'nden Haliç ve Galata, 1890'lar [85].	75
Şekil 4. 16 Abdülhamid Albümleri'nde Eminönü'nden Galata Köprüsü, 1880 [85].....	76
Şekil 4. 17 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı Açılış Töreni, 1892 [85].	77
Şekil 4. 18 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı Açılış Töreni, 1892 [85].	77
Şekil 4. 19 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı, 1892 [85].	78
Şekil 4. 20 Osmanlı'da Atlı Tramvay [25]	78
Şekil 4. 21 Abdülhamid Albümleri'nde Pera Palas Oteli, 1897 [85].	79
Şekil 4. 22 Orient Ekspres (Şark Ekspresi) [87].....	80
Şekil 4. 23 Tarihi Yarımada Dünya Miras Alanları [88].....	84

Şekil 4. 24 Tarihi Yarımada Yenileme Alanları [88]	85
Şekil 4. 25 Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alan Sınırları [88].....	85
Şekil 4. 26 Haliç Metro Köprüsü [89].	86
Şekil 4. 27 Fatih Belediyesi Gönüllü Turizm Elçileri Projesi Afışı [90].	89
Şekil 4. 28 Hanlar Bölgesi'nde Bulunan Ticaret Yapıları [B.N.İskender,2016].	91
Şekil 4. 29 Mustafa Paşa Hanı Cephesinde Biyolojik Bozulmalar [B.N.İskender, 2016].	94
Şekil 4. 30 Sabuncu Han Cephesi [B.N.İskender, 2016].	94
Şekil 4. 31 İstanbul Ulaşım Ağları Haritası [91].	98
Şekil 4. 32 İstanbul İnşaatı Devam Eden Raylı Sistemler Ağ Haritası [91].....	99
Şekil 4. 33 Eminönü Hanlar Bölgesi Hava Fotoğrafı (2016) [92].	99
Şekil 5. 1 Ali Paşa Hanı'nda Dostlar Tiyatrosu [93].	102
Şekil 5. 2 Temple Bar Masterplan, Dublin Vaziyet Planı [94].....	103
Şekil 5. 3 Temple Bar Dönüşüm Sonrası, Dublin [95].	105
Şekil 5. 4 Temple Bar Dönüşüm Sonrası, Dublin [96].	106
Şekil 5. 5 Ciutat Vella Bölgesi Mahalleleri [36].	108
Şekil 5. 6 Bilim ve Endüstri Müzesi, Manchester [97].....	112
Şekil 5. 7 Bergama Antik Şehri Girişi Bilgilendirme Panosu [B.N.İskender, 2012].....	114
Şekil 5. 8 Avrupa Kültür Rotaları Web Sitesi, Zeytin Ağaçları Rotası [98].	115
Şekil 5. 9 Avrupa Kültür Rotaları Web Sitesi, Zeytin Ağaçları Rotası Harita [98].	116
Şekil 5. 10 Kapalıçarşı İçin Hazırlanmış Telefon Uygulaması, Grand Bazaar [99].	117
Şekil 5. 11 Cleveland Sanat Müzesi, Kiosk Uygulaması [100].	118
Şekil 5. 12 Cleveland Sanat Müzesi, Tablet Uygulaması İle Bilgilendirme [100].	118
Şekil 5. 13 Doğa Yürüyüş Rotaları İşaretleme Sistemi Örneği [101].	119
Şekil 5. 14 Hanlar Bölgesi'ne Ulaşım Şeması [B.N.İskender, 2017].	125
Şekil 5. 15 Eminönü Meydanı-Düğüm Noktası [B.N.İskender, 2017].	126
Şekil 5. 16 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Kat Sayısı Dağılımı Oranları.....	128
Şekil 5. 17 İki Katlı Ticaret Yapısı Örneği: Kürkçü Han[B.N.İskender, 2017].	128
Şekil 5. 18 Üç Katlı Ticaret Yapısı Örneği: Büyük Yeni Han [B.N.İskender, 2017].	129
Şekil 5. 19 Yedi Katlı Ticaret Yapıları Örneği: 4.Vakıf Hanı [B.N.İskender, 2017].....	130
Şekil 5. 20 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Avlu Sayısı Dağılımı Oranları.....	131
Şekil 5. 21 Bölgede Üç Avlulu Ticaret Yapılarına Örnek: Büyük Valide Han [24].	131
Şekil 5. 22 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Yüzyıllara Göre Dağılım Oranları	133
Şekil 5. 23 Büyük Çukur Han, Kirazlı Han ve Küçük Çukur Han [B.N.İskender, 2017]...	134
Şekil 5. 24 Gibraltar Han Cephe Organizasyonunu [B.N.İskender, 2017].....	136
Şekil 5. 25 İzmirlioğlu Han Cephe Organizasyonu [B.N.İskender, 2017].	137
Şekil 5. 26 Ticaret Yapıları Saçak Kotu Yüksekliğine Göre Dağılım Oranları	138
Şekil 5. 27 Çakmakçılar Yokuşu Eğimli Sokaklara Örnek [B.N.İskender, 2017].....	141
Şekil 5. 28 Konstantin Surları Arasında Kalan Şehrin Planı, A.Wilkins Çizimi [41].	142
Şekil 5. 29 Eski Bizans Şehri ve Haliç Kıyısında Kurulan Yeni Mahalle [41].	143
Şekil 5. 30 Stolpe Haritaları'nda Roma Dönemi Büyük Yol Aksları [19].....	144
Şekil 5. 31 Doğan Kuban'a Göre Konstantinopolis Kenti Tahmini Haritası [19].	144
Şekil 5. 32 15. Ve 16.yüzyılda İstanbul'daki önemli Yapılar ve Konumları [44].	145
Şekil 5. 33 Ekrem Hakkı Ayverdi Haritaları'nda Eminönü [21].....	146
Şekil 5. 34 2007-2008 Yıllarında Belirlenen Turizm Geliştirme Aksı [45].....	146
Şekil 5. 35 Eminönü-Çağaloğlu Bölgesi Murat Belge'nin Belirlediği Gezi Rotası [46]...	147
Şekil 5. 36 Çarşılar Bölgesi Murat Belge'nin Belirlediği Gezi Rotası [46].	147

Şekil 5. 37 Belirlenen Kültürel Rotaların Şematik Gösterimi [B.N.İskender, 2017].	149
Şekil 5. 38 Ana Rota Başlangıç Noktası – Yeni Cami Meydan [B.N.İskender, 2017].	151
Şekil 5. 39 Hünkar Mahfili Önü Bilgilendirme Alanı [B.N.İskender, 2017].....	152
Şekil 5. 40 Sekizinci İstanbul Bienali’nde Mike Nelson’ın Mekan Düzenlemesi [102]..	156
Şekil 5. 41 2008 Yılında Gerçekleşen Etkinliklerde Büyük Yeni Han Avlusu [47].....	156
Şekil 5. 42 Tarihi Yapıda QR Kodu İle Bilgilendirme Örneği [103].....	158
Şekil 5. 43 Zemin Kaplamasında Yönlendirme İşaretleri [104].....	159
Şekil 5. 44 Büyük Yeni Han, Zemin Kat Cephe Düzeni [B.N.İskender, 2017]	160
Şekil 5. 45 Büyük Yeni Han, Cephe ve Çatı Bozulmaları [B.N.İskender, 2017].....	161
Şekil 5. 46 Büyük Yeni Han, Birinci Avlusu [B.N.İskender, 2017]	162
Şekil 5. 47 Avluya Bakan Dükkanlarda Muhdes Ekler [B.N.İskender, 2017].....	163
Şekil 5. 48 Büyük Yeni Han, İkinci Avlusuna Eklene Mekan [B.N.İskender, 2017].....	163
Şekil 5. 49 Büyük Yeni Han, Revakların Önüne Yapılan Çıkma [B.N.İskender, 2017] ...	164
Şekil 5. 50 Büyük Yeni Han, Ara Kat Ekleme [B.N.İskender, 2017].....	164
Şekil 5. 51 Büyük Yeni Han, Tehdit Oluşturan Kablolar [B.N.İskender, 2017]	165
Şekil 5. 52 Beyazıt Sahafı Çarşısı [105].....	172
Şekil 5. 53 Mısır Çarşısı Eminönü Meydanı Giriş Kapısı [B.N.İskender, 2017]	173
Şekil 5. 54 Balkapanı Han’da Bulunan Bizans Tonozları [106]	174
Şekil 5. 55 20.yy Büro Hanları Örneği 4.Vakıf Han [107]	175
Şekil 5. 56 Zincirli Han Orans Meryem İkonası [48].....	176

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 2. 1 Kültürel Rota Kavramı Gelişim Süreci.....	12
Çizelge 5. 1 Hanlar Bölgesi'nde Belirlenen Kültürel Rotaların Karşılaştırılması	171



**TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ'NDE KÜLTÜREL ROTA
TANIMLANMASI**

Beste Nur İSKENDER AYDIN

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ebru OMA Y POLAT

Toplumların yüzyıllar boyunca oluşturdukları gerek yerel değerler, gerekse evrensel değerlere sahip kentler dünya uygarlık tarihinin bir parçası olmaktadır. Dünya tarihindeki üç büyük imparatorluğun başkentliğini yapmış olan İstanbul'un fiziki ve sosyal yapısı evrensel ortak bir mirasın eseridir. Dolayısıyla İstanbul'un korunması ve planlanmasında evrensel kültürü koruma sorumluluğu ile hareket edilmelidir. Tarihi kentlerde olduğu gibi İstanbul'da da; kentin tarihinin izleri, kent ile süregelen bir yaşam döngüsü içinde çoğu noktada günümüze kadar ulaşmaktadır. Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde birbirinin devamı olmuş fiziksel yapılar, işlevler, yollar, meydanlar ve hatta sosyal yaşam alışkanlıkları kısmen yitirmekle birlikte, günümüzde de Tarihi Yarımada gibi merkezlerde kent tarihine ilişkin veriler devam etmektedir.

Tarihi Yarımada İstanbul kent tarihine ilişkin önemli veriler sağlamaktadır. Çalışma kapsamında incelenecek olan Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi, Yarımada içinde konumunu ve ticaret merkezi olma özelliğini M.S. 324-337ⁱ tarihinden itibaren korumuştur. Hanlar Bölgesi bu özelliğiyle İstanbul'un ticaret ve liman kenti olma

ⁱ Hanlar Bölgesi'nin sur içine dahil olduğu, Constantinus Dönemi'nde yaptırılan III.Kara Surları M.S. 324-337 yılları arasında tamamlanmıştır.

niteliğini yansıtmaktadır. Ancak konu ile ilgili araştırmalarda yüzyıllardır kent merkezi olma özelliğini taşıyan Hanlar Bölgesi'nin son yarım yüzyıllık bir süre içerisinde kent merkezi olmaktan çıktığı ve fiziksel – sosyal açılardan değer kaybına uğradığı görülmektedir. Hanlar Bölgesi Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde önemli bir ticari merkez olma özelliğini korumuştur. Hanlar Bölgesi, bir ticaret merkezidir ve ticaret yapılarının yoğun olduğu bir mimari dokuya sahiptir. Ancak mimari dokunun son yıllarda uğradığı yıpranma, kent belleğinin yitirilmesi tehdidini doğurmaktadır. Bu nedenden ötürü Hanlar Bölgesi çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Tez çalışması altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde çalışma alanına ilişkin problem tanımı yapılarak, bu doğrultuda bir öneri getirme amacı taşıyan çalışmanın içeriği hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde 'Kültürel Rota' kavramının tanımı yapılmıştır. Kültürel rota kavramının gelişimi, kültürel rota türleri ve kültürel rota planlanması anlatılmıştır. 'Kültürel Rota' kavramının yanısıra tez konusunu oluşturan Hanlar Bölgesi'ni tanımlayan 'Tarihi Kent', 'Tarihi Ticaret Merkezi', kavramları hakkında bilgi verilmiştir. Kavramlar ile ilgili açıklamalar dünyadan tarihi kentlerde kültürel rota örnekleri ile desteklenmiştir.

Üçüncü bölümde, bölgedeki hakim yapı biçimlenişini oluşturan han yapıları ve tarihsel gelişim süreçleri irdelenmiştir. Tarihsel süreçleri boyunca mekân organizasyonu, plan şeması ve yapı malzemeleri açısından değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde, çalışma alanının tanımlaması yapılmıştır. Bu bölümde öncelikle Hanlar Bölgesi'nin tarihsel sürecindeki kırılma noktaları incelenmiştir. I.Constantinus'un yaptırdığı üçüncü kara surları ile başlayan Hanlar Bölgesi tarihinin, İstanbul'un Fethi, Tanzimat Dönemi, Orient Express'in Sirkeci'ye ulaşması ve Tarihi Yarımada'nın Sit Alanı ilan edilmesi gibi Hanlar Bölgesi için belirleyici olan tarihsel kırılma noktaları ile günümüze kadar ulaşan süreçte geçirdiği dönüşümler hakkında bilgi verilmiştir. Alanın günümüzdeki sosyal ve fiziksel yapısı tespit edilmiştir. Bu tespitlere bağlı olarak kentsel ölçekte alanın sosyal ve fiziksel sorunları ve potansiyelleri belirlenmiştir.

Beşinci bölümde Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde bölgeye özgü özelliklerini "Kültürel Rota" kavramı bağlamında ortaya koyan detaylı analizler yapılmıştır. Bu analizler doğrultusunda bölgenin korunmasında katkı sağlayacak ana ve alternatif kültürel rotalar belirlenmiştir. Bu rotaların kullanıcı profili ve bölge değerlerinin korunmasında hangi yöntemin izleneceği hakkında bilgi verilmiştir.

Altıncı bölümde sonuç ve değerlendirme çalışması yapılmıştır. Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde oluşturulacak kültürel rota önerilerinin çalışılan aks üzerinde yaratacağı etkiler sosyal ve fiziksel açıdan değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kültürel Rota, Tarihi Yarımada, Hanlar Bölgesi, Han Yapıları, Tarihi Kent, Tarihi Ticaret Merkezi, Kültür Odaklı Dönüşüm

**A CULTURAL ROUTE PROPOSAL ON KHAN DISTRICT, HISTORICAL
PENINSULA**

Beste Nur İSKENDER AYDIN

Department of Architecture

MSc. Thesis

Adviser: Assist. Prof. Ebru OMA Y POLAT

Cities join to civilization history with the local and national values they have built for centuries. History of the city is the history of the living culture in that city.

Istanbul is an important city with authentic universal values. It was the capital of three great empires in world history. With this feature, Istanbul is work of common cultural heritage. Therefore, it should be acted with the responsibility of protecting the common culture in the protection and planning of Istanbul. City history is also seen in everyday life in Istanbul as the big historical cities. The functions, road, squares and life habits that have continued in the Roman, Byzantion and Ottoman eras can now be seen in Historical Peninsula.

Historical Peninsula provides important information about Istanbul's city history. Hanlar Bölgesi is situated on Tarihi Yarımada as a commercial center since 324 A.D.

Istanbul has become a port and trade city with Hanlar Bölgesi. The region reflects this feature. The region has lost its ability to become a city center for the last half-century. It is seen that the region undergoes physical and social collapse in the studied resources. The region has an architectural touch is the threat of weariness in recent years, the loss of urban chosen as the study area.

This thesis consists of six parts. In the introduction part, problem of working area are defined and information provided about the study which is aiming to bring proposal to problems.

In the second part, the concept of 'Cultural Route' is defined. The development of the concept of cultural route, the types of cultural routes and the planning of cultural routes are explained. Besides the concept of Cultural Route, information provided about the concepts of 'Historical Trade Center' and 'Historical Town' which is describing the Hanlar district of component of the thesis. Explanations about concepts, supported by examples of cultural routes in historic cities of the world.

In the third chapter, the khan structures and the historical development processes that form the dominant structure in the region are examined. Throughout its historical process, it has been evaluated in terms of space, plan layout and building materials.

In the fourth chapter, the study area is defined. First of all, the breakdown points in the historical process of the Hanlar Region are examined. The history of the Hanlar region and information about the transformations in the process reaching the day-to-day are given. Today, the social and physical structure of the area has been determined. Depending on these determinations, the social and physical problems and potentials of the area have been determined at the urban scale.

In the fifth section, analyzes were carried out in the Historical Peninsula Hanlar Bölgesi reflecting regional characteristics. In the direction of these analyzes, the main and alternative cultural routes that contribute to the protection of the region have been identified. Informed provided about which method will be followed to users of these routes and protection of territory values.

In the sixth chapter, conclusion and evaluation studies were carried out. The effects of the cultural route that will be formed in the Historical Peninsula Hanlar Bölgesi on the determined axis have been evaluated from the social and physical point of view.

Keywords: Cultural Routes, Historical Peninsula, Khan buildings, Historical Cities, Historic Trade Center, Culture-Focused Urban Transformatin

1.1 Literatür Özeti

Tez çalışmasına ilişkin süreç üç aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar araştırma, analiz ve öneri safhaları olarak adlandırılabilir. Araştırma ve analiz safhaları çalışılan alan ve konu hakkında yeterli bilgiye ulaşabilmek amacı ile yapılmıştır. Öneri safhası araştırma ve analiz safhalarında elde edilen verilerin değerlendirilmesi ve tezin amacı doğrultusunda oluşturulmuştur.

Araştırma aşamasını alanı anlamak ve kavramları anlamak olarak ikiye ayırabiliriz. Öncelikle çalışılacak alan olan Hanlar Bölgesi hakkında bilgi edinilmiştir. Tarihi gelişim süreçleri ve mevcut yapı stoğu bölgede öncelikli bilgi edinilmesi gereken konular olarak belirlenmiştir. Bölgenin tarihi süreci ve özgün mimarisini oluşturan 'han yapıları' hakkında kaynak araştırması yapılmıştır. Bu aşamada özellikle kütüphane araştırmaları sürecin önemli bir parçasıdır. Tez, makale, kitap, eski fotoğraf albümleri, envanter arşivleri, eski haritalar ile geniş bir döküman taraması yapılmıştır. Bu süreçte özellikle D. Kuban, İ. Ortaylı, G. Benli, A. Özkan, B. Çeçener, Ö. Küçükerman çalışmalarından faydalanılmıştır. Tanzimat sonrası süreç incelenirken çoğunlukla E. Madran ve Şark Ticaret Yıllıkları'ndan faydalanılmıştır. Tarihi sürecin incelenmesi ile bölgenin kendine özgü kırılma noktaları olduğu gözlemlenmiştir. Alt başlıklar bu kırılma noktalarına göre oluşturulmuştur. Bölge mimarisini oluşturan han yapıları ve yapıların gelişimi hakkında yapılan literatür araştırmasında özellikle C. Güran, C. Binan ve G. Benli çalışmaları kaynak oluşturmuştur. Han plan şemalarını incelemek açısından B. Çeçener'e ait kaynak önemli veri sağlamıştır.

Araştırma safhasında ikincil olarak çalışmada yer alan kavramlar ele alınmıştır. Tezin öneri konusu olan 'Kültürel Rota' kavramı incelenmiştir. Bunun yanısıra Hanlar Bölgesi'nin tarih içindeki konumundan ve fiziksel özelliklerinden dolayı ortaya çıkan 'tarihi kent' ve 'tarihi ticaret merkezi' kavramları hakkında araştırma yapılmıştır. Kültürel rota kavramının nasıl ortaya çıktığı, gelişimi ve özellikleri ile ilgili veri sağlanmıştır. Kültürel rota kavramı ile ilgili sayılı kaynağa erişilebilmiştir. Özellikle ICOMOS'un Kültürel Rota Kartası (Charter of Culture Routes) ve Avrupa Kültür Yolları (culture-routes.net) internet sitesi başlıca kaynakları oluşturmuştur. Bunun yanısıra Elifnaz Durusoy'a ait yüksek lisans tezi ve tezden üretilmiş 'Tarihi Yoldan Kültürel Rotaya' adlı kitabı "Kültürel Rota" kavramı ile ilgili yoğunlukla faydalanılan kaynaklardır. Esra Karataş'a ait yüksek lisans tezi ve 'Kültürel Rota Planlama Rehberi' adlı kitap da süreç boyunca kavram ile ilgili başvuru kaynakları arasındadır.

Hanlar Bölgesinde belirlenecek kültür rotası bölgenin mevcut fiziksel ve sosyal verilerini ortaya koymayı ve yeniden sunmayı amaçlamaktadır. Alanda öngörülen dönüşüm önerisi için, dünyada benzer özellikleri gösteren tarihi alanlardaki uygulanma biçimi araştırılmıştır. Dublin-Templebar, Barselona-Ciutat Vella, Manchester-Castlefield bölgelerinde uygulanan koruma ve kültür odaklı dönüşüm süreçleri çalışmaya veri sağlaması açısından seçilen örnek alanlardır.

Tez sürecinde ikinci aşama alana ilişkin alan ve analiz çalışmalarıdır. Analiz çalışmaları alanın mevcut durumuna ilişkin verilerin belirlenmesinde yardımcı olmuştur.

Üçüncü safhada ise yapılan analizlerin değerlendirilmesi ile varılan önemli sonuçlar öneri aşamasında veri olarak kullanılmıştır. Tüm verilerin değerlendirilmesi ile kültür rotası güzergahı ve özellikleri belirlenmiştir. Rota belirlenmesinde araştırma ve analiz verilerinin yanında alanda yerinde yapılan incelemeler de büyük ölçüde etkili olmuştur. Alandaki incelemelerde bölgenin mevcut yoğunluğu ve sosyal yapısı gözlenmiştir. Rota üzerinde rotayı destekleyici etkinlik alanı olarak seçilen han yapısına, analiz sonuçları ve yerinde incelemeler sonucunda karar verilmiştir.

1.2 Tezin Amacı

Çalışma alanı kapsamında değerlendirilen Hanlar Bölgesi; günümüzde fiziksel ve sosyal açıdan yıpranmakta olan Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nin korunmasının sağlanmasıdır. Özgün kimliği Tarihi Ticaret Merkezi olan Hanlar Bölgesi'nin baskın yapı türü günümüze kadar ulaşmış han yapılarıdır. Bölgede günümüzde terkedilmiş veya yanlış kullanımlar ile yıpranmış durumda bulunan han yapılarının onarımı ve korunması için bölge çağdaş bir koruma anlayışı ile yeniden tariflenecektir. Hanlar Bölgesi'nde turizm sektörü ile de ilişkilendirilerek oluşturulacak kültürel rotanın bölgeyi yeniden canlandırması için öneri geliştirmek tezin amacıdır.

1.3 Hipotez

Hanlar Bölgesi'nde belirlenecek kültürel rotalar bölgenin yıpranan fiziksel ve sosyal değerlerinin kültür turizmi ile ilişkilendirilerek geri kazanılmasında rol oynayacaktır. Bölgenin kültürel kimliğinin ön planda olduğu bir canlandırma modeli hedeflenmektedir. Mevcut durumda terkedilmiş veya yanlış kullanımlar ile zarar görmüş olan bölge mimarisinin kültür odaklı yeniden kullanım ile bakım, onarım ve koruma amaçlanmaktadır. Bölgede kültürel açıdan bir odak oluşturulması ile bölge mimarisinin yeniden kullanımına yönelik bir öneri geliştirilecektir. Kullanıcı yapısındaki çeşitlilik bölgenin değerleri konusunda farkındalığı arttıracaktır. Kent belleğinde 'Tarihi Ticaret Merkezi' kimliği ile özdeşleşen Hanlar Bölgesi fiziksel ve sosyal açıdan sürdürülebilirliğini sağlayabilme potansiyeli taşımaktadır.

2.1 Kültürel Rota Tanımı, Özellikleri, Kültürel Rota Oluşturulması ve Planlanması

2.1.1 Kültürel Rota Tanımı

Kendine özgü nitelikleri olan kentler veya kent parçaları kültürel değerlerin korunması açısından önemli bir yere sahiptir. Doğaları, tarihleri, kültürleri ile kendine özgü kimliği olan kentler ayrıcalıklı ve korunması gereken değerlerdir. Bu kentler, üzerinde yaşayanların yanı sıra tüm insanlığın ortak mirasıdır. Dünyanın ortak kültür mirası sayılan somut, soyut her türlü değer ortak olarak yaşatılmasının yanı sıra paylaşılmalı ve tecrübe edilmelidir. Günümüzde teknoloji, ulaşım, iletişim gibi alanlardaki gelişmeler, kültür miraslarına ulaşmayı da kolaylaştırmıştır.

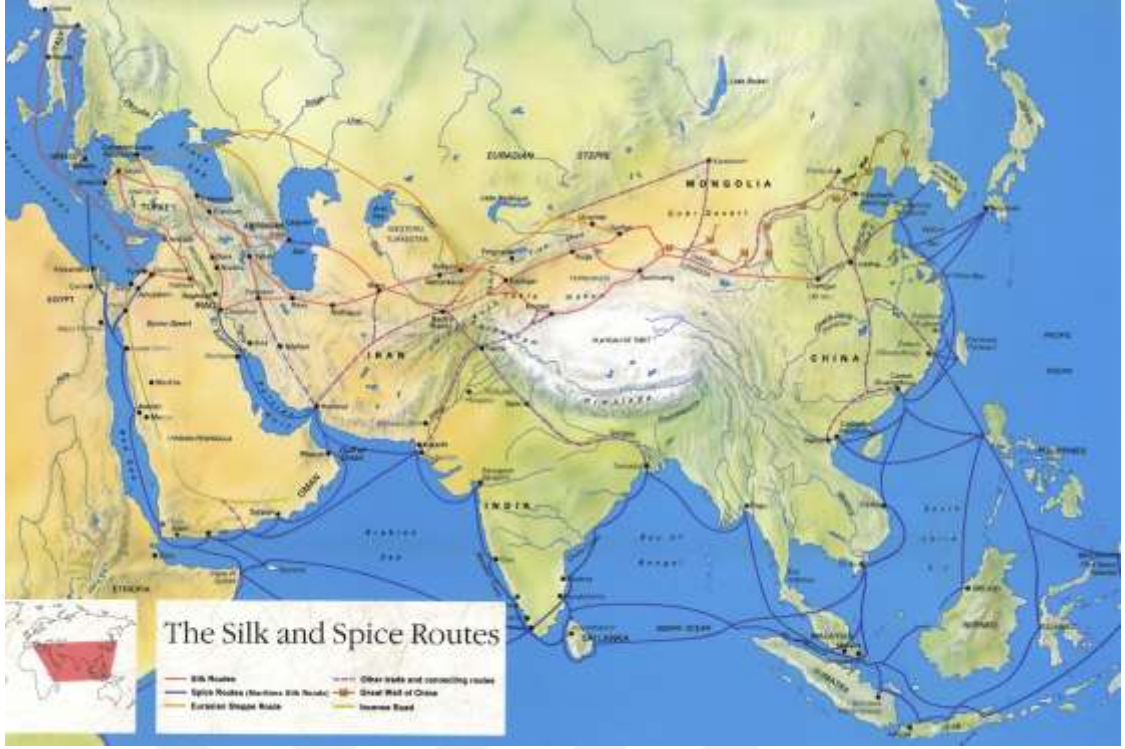
İnsanlar ilk çağlardan beri öncelikle barınma ve yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak için hareket etmektedir. Kutsal alanlara yapılan ziyaretler, askeri amaçlarla yeni yerlerin keşfedilmesi, ticaret mallarının taşınması, mevsimsel göç zorunlulukları gibi sebepler ile insanların hareket amaçları da zamanla farklılaşmıştır. Teknolojik açıdan gelişmelerin sağlanması ile de hareket biçimleri ve araçları değişmiştir. Günümüzde ise insanların seyahat etmek amaçlı hareketliliği turizm sektörünün önemli bir parçasıdır. İnsanlar farklı toplumların yaşam, yiyecek, mimari, dini kültürlerini görmek, paylaşmak için de seyahat etmektedir. Bu seyahatler planlı ya da plansız, belirli bir rotada ya da yolculuk şartlarına göre değişen bir güzergahta, farklı ulaşım biçimleriyle yapılabilmektedir. İnsanlar yolculuk yaptıkları güzergah boyunca o yere ait yaşam biçimini kısa bir

süreliliğine tecrübe etmiş olurlar. Seyahat ederek kültür miraslarını paylaşabilmek turizm sektörü içinde önemli bir yer tutmaktadır. 'Kültür Turizmi' kavramı da bu gelişim sonucu sektörün kapsamına girmiştir. 'Kültür Turizmi', doğal ve tarihsel kültür varlıklarını, kültürel etkinlikleri ve güncel sanat eserlerini turistik bir ürün biçiminde gezginlerin hizmetine sunan bir turizm anlayışıdır.

Kültürel mirasın korunması bilincinin başlangıcından günümüze kadar olan süreçte bu alanda zamanla yeni kavramlar ve yeni koruma yöntemleri geliştirilmiştir. 'Kültürel Rota' kavramı kültürel mirasın korunması ile ilgili bilimlerin ve bilincin gelişmesi sonucunda ortaya çıkan bir kavramdır. Kültürel rota kavramı ile uluslararası bir koruma anlayışı oluşmuştur. Kültürel rota kavramı kültürel mirasın korunması ve kültürel, doğal ve tarihsel bileşenleri ile doğrudan ilişkilendirilmesinde daha kapsamlı bir yaklaşım getirmiştir. Kültürel rotalar ile farklı halklar kültürel mirasa zengin katkılar sağlamaktadır. Bu sayede toplumların kültürler arası bağlantılarında etkileşimi gelişmektedir. Belirli bir amaç doğrultusunda oluşturulmuş bir rota üzerinde farklı halklar, farklı kültürler bir araya getirilerek aynı amaç doğrultusundaki bir iletişim içerisine sokulmaktadır. Bu iletişim, rota üzerindeki ortak kültür mirasının korunması ve yaşatılmasında işbirliği sağlamaktadır.

Kültürel rotalar oluşturulurken önceden belirli bir dönemde farklı amaçlar uğruna (din, ticaret gibi) var olmuş yolların tamamen veya kısmen kullanılmasının yanı sıra günümüzde özel bir amaca hizmet etmek için insan akışını sağlayacak yeni yollar kullanılabilir (Şekil2.1) [1].

Kültürel rota tanımı yapılırken tek bir tanımdan bahsedilemez. İncelenen kaynaklar ve bu konuda hazırlanan çalışmalarda gözlemlenen, kültürel rota tanımı yapılırken bir yolun kültür rotası olarak anılmasını sağlayacak özelliklerin ele alınmış olmasıdır. ICOMOS tarafından 2008 yılında yayınlanan Kültürel Rotalar Kartası'nda temel olarak özel ve iyi belirlenmiş bir amaca hizmet eden tarihi işlevselliğiyle ve sahip olduğu kendine özgü özellikleriyle karakterize olmuş fiziksel olarak ayrılmış her türlü iletişim yolu olarak tanımlanmaktadır [1].



Şekil 2. 1 İpek ve Baharat Yolu [49].

Kültürel Rota kavramı ICOMOS tarafından 2008 yılında yayınlanan Kültürel Rota Kartası'nda tanımlanmıştır. Kültürel rotalar uzun süreler boyunca halklar, ülkeler, bölgeler ya da kıtalar arasındaki çok boyutlu sürekli ve karşılıklı mal, fikir, bilgi ve çeşitli değerlerin alışverişini yansıtmalıdır. İletişim içerisinde olan kültürlerin birbirinden etkilenerek doğurduğu yeni kültürlerin etkilerinin görülebildiği kültür rotaları dinamik bir tarihi sistemi içermektedir.

Kültürel rotaların en temel özelliği ortak bir kültürün paylaşılıyor olmasıdır. Farklı kültürlerden insanlar veya etnik gruplar arasındaki ilişkiyi ve hareketliliği yansıtmalıdır. Belirli bir kültürel ve tarihi alan içinde farklı toplumlar için ortak değerlerin temsilcisi törenler, festivaller, dini kutlamalar gibi, miras unsurları ve kültürel uygulamalar da kültürel rota içeriğini oluşturan unsurlar içerisinde yer almaktadır. Kültür rotaları tarihi kentler, kırsal yerleşimler, geleneksel yaşam, Antik yerleşimler, tekil tarihi yapılar, doğal çevre ve yaban hayat bileşenlerinden birinin daha baskın olmasıyla şekillenebileceği gibi, birkaçının bir arada bulunması ile de meydana gelebilmektedir. Örneğin bir kültürel rota özelleşmiş yapıların bir arada bulunması ile oluşabileceği gibi, yalnızca belirli bir yemek kültürünün deneyimlendiği mekanlarla da öne çıkabilir. Kültür rotaları

buldukları aks üzerinde yer alan; anıtlar, kent parçaları, bitki örtüsü gibi yapı ve doğal kültürel unsurları bir araya getiren bir araçtır [1].

2.1.2 Kültürel Rota Kavramının Gelişimi

Kültürel rota kavramının tanımlanıp kabul edilmesine ve günümüzde kavramın gelişimine kadar olan süreç toplantılar ve yasalar ile başlamıştır. Kültürel Rota kavramının gelişim süreci ile ilgili incelenen kaynaklara göre kavramın tanımlanması sürecinin başlangıcı 1964 yılı olarak kabul edilebilir. 1964 yılında 'Sürekli Avrupa' ('L'Europe Continue – Continuous Europe') adlı, bilirkişilerden oluşan, Avrupa Konseyi toplanmıştır. İlk defa bu konseyde Avrupa'nın en önemli kültürel alanları ve bunların kültürel yolculuklar yolu ile eğlence kültürüyle birleşmesini ele alan toplu farkındalığı artırmaya yönelik bir rapor sunulmuştur.

Daha sonra 1972 yılında doğal değerlerin ve kültürel özelliklerin korunmasını tek bir başlık altında toplayan 'Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına İlişkin Sözleşme'(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage) UNESCO Genel Konferansı(General Conference of UNESCO) tarafından kabul edilmiştir. Sözleşmede kültürel ve doğal miras olarak sayılacak unsurların tanımları açıkça yapılmıştır. Sözleşmeyi imzalayan tüm devletlerin sorumlulukları belirtilmiştir. Dünyanın neresinde olursa olsun doğal ve kültürel varlıkların tüm dünya halklarının ortak mirası olduğu ve ortak bir koruma anlayışının benimsenmesi gerekliliği belirtilmiştir. Kültürel ve doğal varlıkların uğrayacağı bir zararın tüm dünya halkları adına bir yoksullaşma olduğu vurgulanmıştır [2].

1984 yılında 'Sürekli Avrupa' ('L'Europe Contine – Continuous Europe') adlı uzman grubu tarafından hazırlanan raporun ışığında, Avrupa Konseyi tüm üye devletleri 'Avrupa Kültürel Rota Programı'(European Cultural Routes Program) başlatılmasının teşviki için davet etmiştir. Bakanlar kurulu kararı uyarınca 1987 yılında 'Avrupa Kültürel Rota Programı' (European Cultural Routes Program) kurulmuştur [3].

1987 yılında programın kurulmasının devamında Avrupa Konseyi tarafından 'Santiago Yolu'(The Way Towards Santiago de Compostela) ilk 'Avrupa Kültür Rotası' seçilmiştir (Şekil 2.2). Santiago Yolu yaklaşık 800km'lik, Hristiyanlarca kutsal kabul edilen bir hac

yoludur. Kültürel rota olarak kabul edilmesinden sonra yalnızca hac amaçlı yürünmemektedir. Santiago Yolu kültürel rota olarak kabul edildikten sonra kültürel rota kavramı fiziksel olarak örneklenebilir hale gelmiştir.

23 Kasım 1987 tarihli Santiago Yolu Deklerasyonunda(The Santiago de Compostela Declaration) Santiago Yolu'nun kültürel rota olarak belirlenmesinde 'insanlar üzerindeki birleştirici gücüne' vurgu yapılmıştır. 'Tarih boyunca hacıları etkileyen inancın, ulusal farklılıklarını ve çıkarlarını aşan bir birleştirici olması bize bugün ilham kaynağı olduğundan' bahsedilmiştir. Özellikle gençlerin bu güzergah boyunca seyahat etmesi hoşgörü ve saygı üzerine kurulu bir toplum inşa etmek için özgürlük ve dayanışma sağlayacağı düşüncesi belirtilmiştir [4].



Şekil 2. 2 Santiago Yolu'nu Kapsayan Ülkeler [50].

1987 yılında 'Sınırları Olmayan Mimari'(Architecture Without Borders) ikinci 'Avrupa Kültür Rotası' olarak kabul edilmiştir. 'Santiago Yolu'(The Way Towards Santiago de Compostela)¹ ilk kültürel rota olarak tanımlandıktan sonra, 'Dünya Kültürel ve Doğal Mirasını Koruma Uluslararası Komitesi'(Intergovernmental Committee for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage) tarafından 1993 yılında bir Dünya Miras Varlığı olarak sınıflandırılmıştır.

¹ Detaylı bilgi için bkz. http://www.culture-routes.net/sites/default/files/EICR_29-factsheet_eng-fr.pdf

24-25 Kasım 1994 tarihinde Madrid’te UNESCO ve ICOMOS tarafından ‘Kültür Mirasımızın Bir Parçası Olarak Rotalar’(Routes as Part of Our Cultural Heritage) başlığı altında kültürel rotaları konu alan ilk uzman toplantısı düzenlenmiştir. Toplantının amacı kültürel rotalar ile ilgili soruların daha derinlemesine tartışılabilmesi olarak açıklanmıştır [5].

1997 yılında ‘Avrupa Kültür Rotaları Enstitüsü (EICR)’¹(The European Institute of Cultural Routes), Avrupa Konseyi(Council of Europe) ve Lüksemburg Büyük Dükalığı(The Grand Duchy of Luxembourg) arasında kar amacı gütmeyen bir kuruluş olarak kurulmuştur. EICR 1998 yılından beri, Avrupa Konseyi’nin Kültürel Rota Programı’nın geliştirilmesini sağlamakla sorumludur.

1998 yılında, kültürel rotaların konsepti için ileride ihtiyaç olacak çalışmalarına cevap olarak ICOMOS’un girişimleri ile ‘Kültürel Rotalar Uluslararası Bilimsel Komitesi(ICCR)’² (International Scientific Committee for Cultural Routes) kurulmuştur. Komite sertifikalandırılmış olan kültürel rotalar için tavsiye ve değerlendirmelerde bulunmaktadır. Aynı zamanda yeni projelerin desteklenmesine yardımcı olur ve rota yöneticileri için eğitim ve görünürlük faaliyetleri düzenlemektedir. Üniversite ağlarını koordine etmektedir [6].

2001 yılında UNESCO ve ICOMOS işbirliği ile ‘Noktadan Yola Pistler Yapmak: Rotaların ve Yolculukların Mirası’(Making Tracks; From Point to Pathway: The Heritage of Routes and Journeys)³ adında bir konferans düzenlenmiştir.Toplantıda rotaların geçmişleri, doğaları ve kullanımları ile ilgili konular konuşulmuştur.

Kültürel rota kavramının gelişim sürecinde konu ile ilgili bilgilere internet ortamında ulaşım sağlanması amacı ile web sitesi kurulması önemli bir diğer gelişmedir. EICR’nin Lüksemburg başkanlığınca 2002 yılında ‘Cultural Routes and Landscapes, A Common Heritage – www.culture-routes.lu’ adında bir web sitesi kurulmuştur (Şekil 2.3). Sitede

¹ Detaylı bilgi için bkz. <http://culture-routes.net/>

² Detaylı bilgi için bkz. <http://www.icomos-ciic.org/ciic/CIIC.htm>

³ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.aicomos.com/2001-making-tracks>

Avrupa Konseyi, kültürel rotalar ile ilgili etkinlik ve kararlar gibi bilgilendirici konular yer almaktadır.

2012 yılında Nisan-Haziran ayları arasında Avrupa Konseyi tarafından kültürel rota konusuyla ilgili 'Belgeleme'(Certess) ve 'Avrupa Kavşakları'(Crossroads of Europe) gibi proje, workshop ve toplantılarda çeşitli girişimler organize edilmiştir. Temmuz ayında da 'Casadean Alanları Avrupa Ağı'(The European Network of Casadean Sites) ve 'Avrupa Seramik Rotası'(The European Route of Ceramics) adında iki rota Avrupa Konseyi tarafından Kültürel Rota olarak tanımlanmıştır (Şekil 2.4 ve Şekil 2.5).



Şekil 2. 3 www.culture-routes.net Web Sitesi [6].

Casadean sözcüğü Casa Dei, latince 'House of God' yani 'Tanrı'nın evi' anlamına gelmektedir. 'Tanrının bulunduğu yer' olarak da açıklanabilmektedir. Casadean Alanları ana manastıra bağlı mimari veya kentsel parçalardır. Fransa, İspanya ve İtalya'da bulunan bazı şehirlerin belediyelerinin kurduğu dernekler, Casadean Alanları'nda tarihsel ağı temel alan insancıl bir Avrupa kurulmasında katkıda bulunmayı hedeflemektedirler. Casadean Alanları İspanya, İtalya, Belçika, İsviçre ve Fransa olmak üzere beş farklı ülkeye yayılmış bir Kültürel Rotadır [6].



Şekil 2. 4 Casadean Alanları [51].



Şekil 2. 5 Avrupa Seramik Rotası [52].

30 Kasım 2012 tarihinde Kültürel Rota Programı'nın 25.yılıni anmak amacıyla Avrupa Konseyi tarafından Colmar Beyannamesi(Colmar Declaration) yayınlanmiştir. Bu metin araştırmacılar, uluslararası kuruluşlar, sivil toplum örgütleri, yerel ve bölgesel yönetimler ve kültürel rotalar ile ilgilenen uzmanların toplantı karar metni niteliğindedir. Metin kavramın gelişimi için konu ile ilgili herkesi işbirliğine davet etmiştir. Ayrıca kültürel rotalar ile ilgili yönetim, bölgesel kalkınma, teknoloji konularına da değinilmiştir [6].

2012 yılı kültürel rota kavramının gelişimi açısından ülkemizde de önemli bir yıl olmuştur. 2012 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın desteği ile Kültür Rotaları Derneği kurulmuştur. Günümüzde dernek tarafından tanımlanmış on yedi güzergah bulunmaktadır. 20-23 Aralık 2012 tarihleri arasında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından İkinci Kültürel Turizm Zirvesi ve Sergisi kapsamında 'Kültürel Rotalar ve Dini Turizm' konferansı düzenlenmiştir.

Çizelge 2. 1 Kültürel Rota Kavramı Gelişim Süreci

YIL	GELİŞİM SÜRECİ
1964	'SÜREKLİ AVRUPA' (CONTINUOUS EUROPE) ADLI BİLİRKİŞİLERDEN OLUŞAN AVRUPA KONSEYİ TOPLANMIŞTIR.
1972	'DÜNYA KÜLTÜREL VE DOĞAL MİRASININ KORUNMASINA İLİŞKİN SÖZLEŞME' UNESCO GENEL KONFERANSI İLE KABUL EDİLMİŞTİR.
1984	AVRUPA KONSEYİ, AVRUPA KÜLTÜREL ROTALAR PROGRAMI'NIN BAŞLATILMASI İÇİN ÜYE DEVLETLERİ DAVET ETMİŞTİR.
1987	'SANTIAGO YOLU' (THE WAY TOWARD SANTIAGO DE COMPOSTELA) İLK AVRUPA KÜLTÜR ROTASI OLARAK İLAN EDİLMİŞTİR.
1987	'SINIRLARI OLMAYAN MİMARİ' (ARCHITECTURE WITHOUT BORDERS) İKİNCİ AVRUPA KÜLTÜR ROTASI OLARAK KABUL EDİLMİŞTİR.
1994	UNESCO VE ICOMOS TARAFINDAN 'KÜLTÜREL MİRASIMIZIN BİR PARÇASI OLARAK ROTALAR'(ROUTES AS PART OF OUR CULTURAL HERITAGE) BAŞLIĞI ALTINDA KÜLTÜREL ROTALARI KONU ALAN İLK UZMAN TOPLANTISI DÜZENLENMİŞTİR.
1997	AVRUPA KONSEYİ TARAFINDAN 'AVRUPA KÜLTÜREL ROTALAR ENSTİTÜSÜ' KURULMUŞTUR.
1998	ICOMOS KÜLTÜREL ROTALAR ULUSLARARASI KOMİTESİ KURULMUŞTUR.
2002	AVRUPA KÜLTÜREL ROTALAR ENSTİTÜSÜ TARAFINDAN 'ORTAK BİR MİRAS: KÜLTÜREL ROTALAR VE PEYZAJLAR' WEB SİTESİ KURULMUŞTUR.
2005	KÜLTÜREL ROTALAR UNESCO TARAFINDAN 4 MİRAS KATEGORİSİNDEN BİRİ OLARAK KABUL EDİLMİŞTİR.
2008	ICOMOS KÜLTÜREL ROTALAR BİLDİRGESİ YAYINLANMIŞTIR. (CHARTER ON CULTURAL ROUTES)
2012	AVRUPA KONSEYİ KÜLTÜR ROTALARI'NIN 25.YILI KAPSAMINDA 'COLMAR DEKLARASYONU' YAYINLANMIŞTIR.

2.1.3 Kültürel Rota Türleri

Kültürel rota kavramı tanımı ve sınıflandırılması, kültürel rota olarak belirlenecek olan alana ait ön plana çıkan somut veya soyut özellikler belirtilerek yapılmaktadır. Kültürel rota Kavramının ortaya çıkışı ve gelişim süreci de düşünüldüğünde ICOMOS-UNESCO işbirliği ile ortaya çıkan 'Kültür Mirasımızın Bir Parçası Olarak Rotalar' dökümanlarında kültürel rotaların sınıfsal özellikleriyle ilgili bilgi verilmiştir [5]. Fiziksel özellikleri, kültürel özellikleri, amaçları ve geçici bir takım özellikleri kültürel rotaların toplandığı genel başlıklar olarak ifade edilmiştir.

Kültürel rota Kavramını irdeleyen ve açıklayan birçok kaynaktan elde edilebilen bilgilerin ortak konuları belirlendiğinde bir kültürel rota olarak tanımlanan, tanımlanması ihtiyacı duyulan alan veya yolun kültürel rota olarak önerilmesini sağlayacak öne çıkan önemli özelliklerin aynı zamanda sınıflandırılmasında da etkili olduğu görülmüştür. Rotalar karakterlerini yansıtan özellikleri çerçevesinde aynı veya farklı başlıklar altında toplanmıştır. Dolayısıyla bir kültürel rotanın sınıflandırılması aynı zamanda tanımlanmasını sağlamaktadır.

Rotalar üzerindeki dini olaylar, ticaret aktiviteleri, askeri olaylar, spor olayları, tarihte özel bir zaman diliminde yer alması, düzenli yollardan oluşması, farklı toplumlar arasında değişimi, doğal tarih ortamı, mimari bir dil veya özelliğe sahip olması, tarihi kişiliklerle eşleştirilen bir rota olması gibi öne çıkan özellikler ile sınıflandırılmaktadır. Bir kültürel rota bu özelliklerin kimi zaman yalnızca birini, kimi zaman birkaçını bir arada bulundurabilmektedir.

Kültürel rotalar ile ilgili başlıca sınıflandırma ICOMOS'un 2008 yılında yayınladığı Kültürel Rota Kartası'nda(The ICOMOS Charter On Cultural Routes) altı ana başlık altında toplanmıştır [1].

1.Bölgesel Kapsamına Göre: Yerel, ulusal, bölgesel veya kıtalararası.

Kültürel rotaların kapsadıkları alanlara göre sınıflandırması yapılmıştır. Örneğin Avrupa Mozart Yolları 10 ülkeyi kapsayan bölgesel nitelikte bir kültürel rota iken Viking Rotası içerisinde Türkiye'nin de olduğu yirmi iki ülkeyi kapsayan kıtalararası bir kültürel rotadır (Şekil 2.6).



Şekil 2. 6 Avrupa Mozart Yolları Haritası [53].

2.Kültürel İçeriğine Göre: Belirli bir kültürel bölge içinde veya ortak yada kültürel değerlerin oluşumu ve gelişiminde karşılıklı etkileşim sürecini paylaşmaya devam eden farklı coğrafi alanlara uzanarak genişlemiş olması.

Bu sınıflandırma da aslında kültürel rotanın toprak kapsamı ile ilişkilendirilebilir. Bir rota yerel de belirli tek bir kültürü yansıtabilmektedir. Bunun yanısıra uluslararası veya kıtalararası alanları kapsayan bir Kültürel Rota üzerindeki çeşitli kültürleri de yansıtmaktadır. 'Tarih Öncesi Kaya Sanatı Yolları' (Prehistoric Rock Art Trails) Avrupa ve hatta dünya için ortak bir kültürü kapsayan kültür rotası olarak örneklendirilebilir (Şekil 2.7).



Şekil 2. 7 El Pendo Mağarası (El Pendo Cave), Tarih Öncesi Kaya Sanatı Yolları [54].

3.Amaçlarına veya İşlevlerine Göre: Sosyal, kültürel, ekonomik ve politik.

Geçmişte oluşan veya günümüzde oluşturulan kültürel rotalar sosyal, kültürel, ekonomik veya politik amaçlar doğrultusunda oluşmuşlardır. Örneğin; İpek Yolu bir ticaret aksı olarak ekonomik amaçlarla var olmuştur. Santiago Yolu ise kültürel ve sosyal değerler bağlamında oluşmuş bir hac yoludur (Şekil 2.8).



Şekil 2. 8 Santiago Yolu [55].

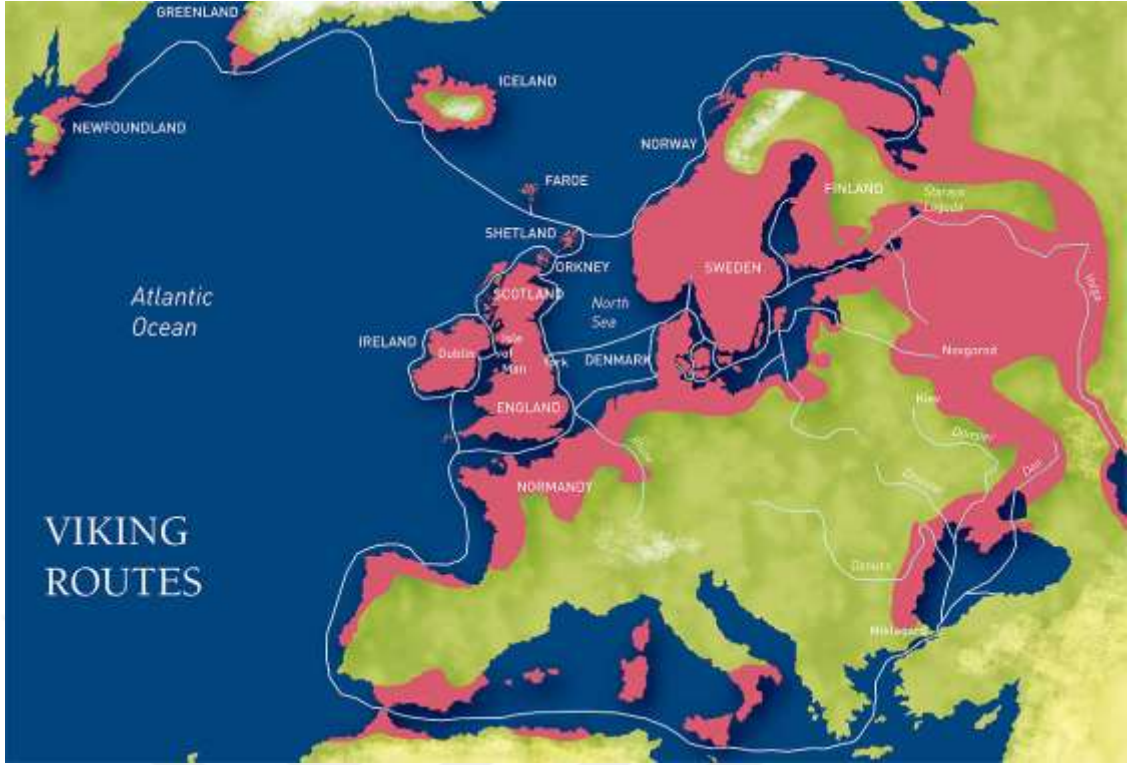
4.Belirli Bir Zamandaki Mevcudiyetine Göre: Bu kategoride kültürel rotaların sosyo-ekonomik, politik ve kültürel değişimlerin etkisi altında kullanım süreleri ifade edilmektedir.

5.Fiziksel Yapısına Göre: Doğrusal, dairesel, haç, radyal ve ağ.

Kültürel rotalar değişik fiziksel formlarda oluşabilmektedir. Rotalar doğrusal bir aksta yer alabileceği gibi dairesel, haç, radyal veya ağ formlarında da bulunabilmektedirler.

6.Coğrafi Bağlamına Göre: Kara ve/veya deniz.

Kültürel rotalar yalnızca kara veya deniz yollarında oluşabilecekleri gibi bir kısmı kara bir kısmı deniz üzerinde devam eden yollarda da oluşabilmektedir. Örneğin; Viking Rotası(The Viking Routes) Avrupa Konseyi tarafından 1993 yılında kültürel rota olarak tanımlanmış, yirmi iki ülkeyi kapsayan kara ve deniz yollarından oluşan bir Kültürel Rota'dır (Şekil 2.9).



Şekil 2. 9 Viking Rotası [56].

2.1.4 Kültürel Rota Planlanması

Kültürel miras alanlarına olan ilginin son dönemlerde artması ile bu alanlarda yıpranma, alanın tahribata uğraması, hatta kimliğin yitirilmesi gibi problemler ortaya çıkmıştır. Kültürel miras alanlarında bu türde olumsuz etkilerin engellenebilmesi için kültürel miras alanlarına yönelik planlama yapılması ihtiyacı doğmuştur.

Kimin neyi, ne amaçla, nasıl ve hangi araç ve kaynakları kullanarak yapacağı kültür mirasının yönetiminin de planmasını gerektirmektedir. Kültürel alanlarda hazırlanan yönetim planı hazırlanıp uygulandıktan sonra işleyişi, olumlu ve olumsuz yönleri değerlendirilerek yeniden düzenlemeler ile geriye yönelik bir kendini besleme gerektirir [7].

Planlamanın Amacı: Kentsel veya kırsal miras alanlarında kültürel rota planlanması bu alanlarda gerçekleşecek olan plansız yerleşmeler, insan tahribatı gibi olumsuzlukları engellemekte önemli rol oynamaktadır. Kültürel rota planlanmasında doğal ve kültürel mirası bütüncül bir biçimde korumak, yorumlamak ve sunmak başlıca amaçlardır. Ulusal veya uluslararası bölgeleri birbirine bağlayan kültür rotaları bu alanlardaki

değerlerin yaşatılması ve korunmasında bu bölgelerde yaşayan halklar arasında işbirliği sağlamaktadır.

Kültürel rotalar planlandıkları bölgelerde özgün değerleri canlı tutmaktadır. Geleneksel üretim biçimleri, yerel mimari gibi değerlerin kaybolmalarını önlemektedir. Aynı zamanda özgün değerlerin yaşama katılarak hem o bölge halkının ekonomisine hem de ulusal ekonomiye katkısını sağlamaktadır. Plansız gelişen turizm aktivitelerinin özgün değerlere vereceği zararın engellenmesi adına planlanan aktiviteler bölgedeki yoğunluğu da denetim altında tutabilmektedir.

Planlama Süreci: Kültürel rotaların planlanması sürecinde korumanın ve sürdürülebilirliğin sağlanması için alanın anlaşılması, özgünlük sağlayan temel özelliklerin belirlenmesi, güzergah seçimlerinin yapılması, proje geliştirilmesi ve ortakların belirlenmesi gerekmektedir. Bütün bunlar bir yöntemle dayalı olarak ele alınmaktadır. Kültürel rota planlama sürecinde gerek mekansal açıdan gerekse paydaşların ve alanla ilgili çok çeşitli konuların çözümlenmesi gereğinden ötürü geniş bir çerçevede çalışılmaktadır. Kültürel rota planlanmasında alanların genişliği nedeni ile fiziksel mekanlar da çeşitlilik göstermektedir. Aynı şekilde sosyal açıdan da geniş bölgelerin farklılıkları planlama sürecinde göz önünde bulundurulacak önemli detaylardır [7].

Arazi Çalışmaları: Alanın anlaşılabilmesi için arazi çalışmaları yapılmaktadır. Farklı disiplinleri (tarih, arkeoloji, mimari, sosyoloji, sivil toplum, ekoloji, ekonomi, şehir planlama gibi) içeren uzmanlarla fikir alışverişi yapılan toplantılar, analizler ile alan her yönüyle incelenmekte ve çıkan sonuçlar doğrultusunda kararlar üretilmektedir. Kültürel rota planlamasında master planlar, turizm gelişim bölgeleri, turizm aksları gibi bölgesel ölçekteki stratejilerin yanısıra yerel halkın ihtiyaçlarını gözeten ve yerel olanla iletişimde olma olanağı göz önünde tutulmaktadır.

Aktörler: Kültürel rota planlama sürecinde öncelikle süreci yürütecek olan aktörler, süreç katılımcıları, paydaşlar, yer alacak ekipler, kaynaklar, çalışmanın nasıl yürütüleceği, hangi yönetimlerin olacağı ve sürecin bir taslağı belirlenmektedir.

Çalışma Ekipleri: Kültürel Rota planlama sürecinde ilk aşama olarak süreç içerisinde yer alacak ekipler ve bu ekiplerin görev alanları belirlenmektedir. Yönetim, planlama ve proje, teknik çalışma, bilim kurulu gibi ekipler oluşturulmaktadır [7].

Yönetim ekibi karar alma sürecini takip etmekte, çalışma birimlerini koordine etmekte, bölgesel ve ulusal ya da uluslararası ortaklıkların kurulmasını sağlamakta, parasal kaynak bulmakta ve bütçe organizasyonunu sağlamakta görev almaktadır. Yönetim ekibi yerel yönetim ve kamu kurumları temsilcilerinden oluşmaktadır.

İlçe belediyeleri, sivil toplum kuruluşları, müze ve özel sektör temsilcilerinden oluşan planlama ve proje ekibi ise süreç planlamada görev almaktadır. Yerel ölçekte koruma, kalkınma, eğitim projelerini üretmektedirler. Aynı zamanda eğitim organizasyonları, yerel katılım buluşmalarının düzenlenmesi, iletişim ve tanıtım stratejisinin oluşturulması, konuyla ilgili çalışan uluslararası kurumlarla iletişim kurulması ve ilişkilerin yürütülmesi, akademik çalışmalar ve uygulama örneklerinin takibi gibi konularda çalışmaları yürütmektedirler.

Yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, müze temsilcileri, ilgili uzmanlar, yerel rehberler, gönüllü guruplardan oluşan teknik çalışma ekibi alan ile ilgili teknik çalışmaları yürütmektedir. Değer ve güzergah tespiti yapılması yönlendirme, işaretleme gibi arazi çalışmalarının yürütülmesi, rota etaplarında bakım ve güvenlik çalışmalarının yapılması ve izlenmesi, ziyaretçi yönetimi çalışmalarının sürdürülmesi, kırsal nüfusta muhtarlar ve esnafla ilişkilerin kurulması ve yürütülmesi çalışmaları da teknik ekibin çalışma alanlarını oluşturmaktadır. Aynı zamanda internet ortamında tanıtım, rehber, harita gibi iletişim ve tanıtım çalışmalarının da yürütülmektedir. Gönüllü çalışmalarının yürütülmesi de teknik ekip görev kapsamında yer almaktadır.

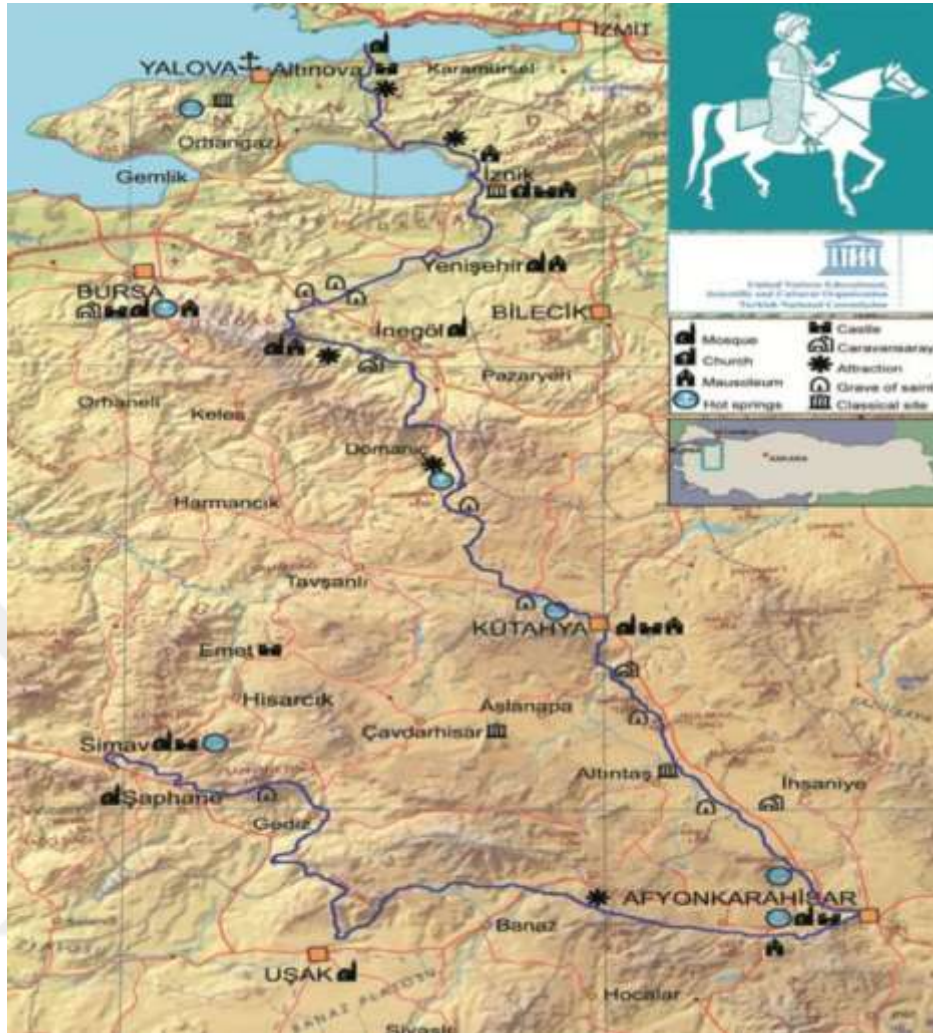
Süreç boyunca çalışan bir diğer gurup ise bilim ekibidir. Bilim ekibi yerel ve ulusal ölçekte rota, kültür, ekoloji, arkeoloji, mimari, tarih, kırsal ve kentsel kalkınma, turizm gibi kültür rotası kapsamında karşılaşılabilecek tüm konularda çalışan uzman ve akademisyenlerden oluşmaktadır. Bilim ekibi yapılan çalışmalara, projelere, planlamalara danışmanlık sağlamakta ve araştırma, değerlendirme süreçlerini yönetmektedir.

Planlama sürecinde yer alan bütün bu ekipler süreç boyunca birbiri ile iletişim içinde olmalı ve görüş paylaşımı açısından düzenli aralıklarla toplanmaları gerekmektedir.

Planlama Süreci Taslağı Oluşturulması: Kültürel rota planlama ve uygulama çalışmaları başlangıcından önce sürece dair bir taslak hazırlanmaktadır. Bu sayede çalışmalar takip edilebilir hale gelmektedir. Planlama sürecinde her aşamada olduğu gibi taslak oluşturma ve takip sırasında da karşılaşılabilecek değişiklikler gerektirecek durumlar göz önünde bulundurulmakta ve güncelleme yapılmaktadır. Taslak oluşturulurken öncelikle yapılacak olan işler belirlenmektedir. Sonrasında bu işlerin kim tarafından, hangi yöntem ve araçlarla, ne kadar sürede ve ne kadarlık bir bütçe ile yapılacağı öngörülmektedir. Bu öngörüler işlere ve çalışma sürecinde karşılaşılabilecek durumlara göre değişiklik de gösterebilmektedir.

Finansal Kaynaklar: Kültürel rota planlanması sürecinde finansal kaynaklar belediye bütçesinden ayrılmaktadır. Bunun yanı sıra kamu kurumları, kalkınma ajansları, ticaret odaları gibi kurumların Kültür Turizm Fonları'ndan da sağlanabilmektedir. Örneğin Başbakanlık Tanıtma Fonu ile tarih, dil, kültür ve sanat, turistik değerler ve doğal güzelliklerin tanıtımına katkıda bulunacağı değerlendirilen ve desteklenmesi uygun görülen projelere, mali kaynak sağlanmakta, bu projelerin uygulamaları ve sonuçları izlenmektedir [8].

Yer Seçimi, Alanın Tanımlanması: Kültürel rotanın planlanacağı alanın korunması ve geliştirilmesi açısından doğru ilerlemenin kaydedilebilmesi için öncelikle o alanın her yönüyle tanınması ve tanımlanması gerekmektedir. Çalışılan alanın yerel özellikleri anlaşılmalı, farklılıkları ve değerleri ortaya konulmalıdır. Kültürel rotanın planlanacağı alanın yer seçimi çalışmanın doğru ilerleyebilmesi için öncelikli netleşmesi ve önem verilmesi gereken konudur. Doğru bir yer seçimi rotanın amacını ve işlerliğini destekleyecektir. Kültür rotası oluşturulacak alanda kültürel miras zengin ve çeşitli olabilmektedir. Kültürel rota planlanacak alanda tematik bir bütünlük aranmaktadır. Tematik bütünlüğü olan alanlarda rotalar tarihsel, kültürel veya doğal bir bütünlük içerisinde kurgulanmaktadır. Örneğin Evliya Çelebi'nin gezi güzergahı boyunca rota üzerindeki alanlarda fiziksel ve anlamsal bir bütünlük vardır (Şekil 2.10).



Şekil 2. 10 Evliya Çelebi Yolu [57].

Tarihsel verilerin yanısıra günümüz bileşenleri de rota planlanacak alanı yönlendiren veriler olabilmektedir. Tarihi kent merkezleri, kırsal alanda özgün köylerin varlığı gibi özellikler de göz önüne alınmaktadır.

Kültürel rotanın planlanacağı alan üst ölçekten alt ölçeğe inilerek ele alınmaktadır [7]. Alanın nerede konumlandığı, çevre alanlarla, bölgelerle fiziksel, sosyal ve tarihsel ilişkileri göz önünde bulundurularak alana yaklaşılmaktadır. Sonrasında daha özele ve alt ölçeğe inilmektedir.

Alanın tarihsel süreçte gelişimi çevresi ile ilişkileri anlaşılabilir ise günümüzdeki konum ve ilişkileri de daha çok netleşir ve anlaşılır hale gelmektedir. Bu sayede alan hakkında geleceğe dair bütüncül bir planlama süreci ortaya konulabilmektedir.

Alana dair özgün ve belirleyici özelliklerin araştırılması sürecinde doğru yöntemlerin belirlenmesi önemlidir. Kullanılacak yöntemlerin amacı rota planlamasını gerektirecek tüm verilerin elde edilmesi olmaktadır. Kültürel rota planlanacak olan alan ile ilgili yapılmış araştırma, belgeleme çalışmaları taranmaktadır. Bu şekilde elde edilen bilgiler ışığında alanın ayırt edici özellikleri öğrenilebilmektedir. Tarihsel dönem incelemeleri, kazılar ve yüzey araştırmaları, doğa incelemeleri, geleneksel yaşam incelemeleri, eski güzergah araştırmaları, yerel mimari çalışmaları, hikayeler gibi çalışmalar bu aşamada sürece katkı sağlayacak çalışmalardır.

Kültürel rota planlanacak alanlara ilişkin en önemli veriler eski haritalar ve seyyah notlarından elde edilebilmektedir. Alana ait haritalarda eskiden var olan kaybolmuş veya günümüze ulaşmış akslar okunabilmekte ve alanın fiziksel yapısındaki değişim veya süreklilik hakkında bilgi alınabilmektedir. Seyyahlara ait değerlendirmelerde ise mekansal algılamalarda bulunmanın yanısıra sosyal hayat hakkında da bilgiler elde edilebilmektedir.

Tarihsel verilere ek olarak günümüz potansiyellerinin belirlenmesinde ise arazi çalışmaları ve alanda yaşayanların görüşleri önemli bir veri olarak kabul edilmektedir. Alanda fiziki ve sosyal yapının mevcut durumda nasıl olduğu, geçmişte var olan hangi değerlerin mevcutta bulunduğu saptanabilmesi için arazi çalışmaları büyük bir veri kaynağıdır.

Süreç içerisinde yapılacak araştırma ve arazi çalışmalarında önemli olan oluşturulacak bir kültürel rotaya zenginlik katabilecek, içeriğini ve sunumunu geliştirebilecek verileri süzebilmektedir. Bu noktada rotanın oluşturulacağı alanın özgün değerlerinin ön plana çıkarılması gerekmektedir. Alana özgü olan tarihi yol izleri, arkeolojik izler, korunan doğal alanlar, tarihsel ve kültürel bağlam, sembolik değerler, somut ve soyut kültür mirasları, doğal değerler, endemik değerler gibi özelliklerin iyi saptanması gerekmektedir.

Alana yönelik değerlerin saptanmasını sağlayacak tüm tarihi ve mevcut değerlendirmeler araştırma süreci sonunda sınıflandırılmaktadır. Değerler, potansiyeller, sorunlar, tehditler iyice saptanmaktadır. Bütüncül olarak algılanan alanın farklı özelliklerinin öne çıkarılması ile rotanın yoğunlaşacağı konu belirlenebilmektedir.

Neye yoğunlaşacağı belirlenen bir Kültürel Rota'nın rota aksı üzerindeki tarihi değerlerin canlandırılması ve geliştirilmesine katkı sağlıyor olması gerekmektedir.

Alanın Niteliklerinin Belirlenmesi: Kültürel Rota'nın planlanacağı alanda konaklama, ticaret, toplu taşıma gibi servislerin kapasitesinin, arazi koşullarının belirlenmesi gerekmektedir [7]. Bu belirlemeler rotanın planlama kararlarını etkileyecektir. Örneğin arazi yapısının düz veya engebeli olması rotanın hitap edeceği yaş aralığının da değişmesine sebep olabilmektedir. Aynı şekilde rotanın yürüyerek, araçlı, bisikletli gibi hangi hareket tipi ile geçileceğini de belirlemektedir. Tanımlanan alan içerisinde rotanın hitap ettiği insanların ne kadar bir süre geçireceği, tekil veya grup halinde mi hareket edileceği gibi süre ve yolculuk biçimi de öngörülmektedir.

Kültürel Rota planlanması sürecinde alanın özgün değerlerinin korunması, planlama sürecinin aktörleri arasında fikir birliğini sağlamak ve planlanan rotanın sürdürülebildiğini sağlamak planlama ilkeleri olarak göz önünde tutulmaktadır.

Kültürel Rota güzergahları oluşturulurken elde edilen tüm veriler arasından öncelikler belirlenmektedir. Bu önceliklere göre ikincil veya üçüncül alternatif rotalar da oluşturulabilmektedir. Kültürel rotanın odak noktasının, alanda yer alan anıtsal mimari yapılar, özgün bir işleve sahip belirli bir sokaklar dizisi, özel bir bitki örtüsüne sahip olması gibi tanımların hangisine karşılık geldiği rota aksının oluşmasını sağlayacaktır. Örneğin anıtsal mimari eserlerin gösterilmesini amaçlayan orta yaş grubu kullanıcılara hitap edecek bir rotada erişilebilirlik öncelikli kriter olacaktır. Bu şekilde veriler değiştikçe oluşturulacak kültürel rotanın tanımı ve aksıda değişecektir. Birincil olarak belirlenen rota aksı alanın kimliği ve özgün özelliklerini en iyi yansıtan ve alan kalkınmasına en iyi katkıda bulunabilecek özellikleri yansıtan ana aks olacaktır. İkincil ve üçüncül akslar ise daha özel ilgi alanlarına hitap eden, zorluk derecesi fazla olan, servis hizmetlerinin ana aksa oranla sınırlı olduğu güzergahlarda konumlanabilmektedir.

Belirlenen kültürel rotaların hayata geçirilmesi için başta kültürel ve doğal mirastan sorumlu kurumlar, idari birimler ve halk olmak üzere tüm paydaşların fikir birliği içerisinde çalışması önemli bir unsurdur. Araştırma ve planlama sürecinde olduğu gibi kültürel rotaların uygulanması sürecinde de yerel yönetimler ağırlıklı olarak rol

almaktadır. Rotanın ülke sınırlarını aşması durumunda ise ülkeler arası ortaklıklar da devreye girmektedir [7].

Yönlendirme Sistemleri: Gerek tek bir bölge gerekse birkaç bölgeyi içine alan rotalarda tek bir yönlendirme dili olmaktadır (Şekil 2.11 ve Şekil 2.12). Ana güzergah veya ikincil güzergahlar veya büyük bir ana güzergaha ait alt güzergahların tamamında yönlendirme sistemleri, işaretlemeler, tanıtım dilleri aynı olmaktadır. Bu sayede kendi içinde bir bütünlük oluşturulmaktadır (Şekil 2.13 ve Şekil 2.14).



Şekil 2. 11 Frig Yolu İşaretlemeleri [58].



Şekil 2. 12 Frig Yolu İşaretmeleri [58].



Şekil 2. 13 Aziz Paul Yolu Tabela [59].



Şekil 2. 14 Santiago Yolu Tabela [60].



Şekil 2. 15 Santiago Yolu Seyyah Pasaportu İşaretleme Yöntemi [60].

Güvenlik: Rotaların uygulanması aşamasında dikkat edilmesi gereken kriter güvenlidir. Rota kullanıcıları ve alanda yaşayanlar için güzergah güvenlik konusunda herhangi bir tehlike arz etmemelidir. Kırsal alanda bulunan gezi güzergahlarında riskli alanlarda coğrafyaya uyumlu platformlar (Şekil 2.16), GPS takibi gibi çözümler üretilebilmektedir. Kültürel rotalar hayata geçirilip, kullanılmaya başlandığında ise alanda ve kültür mirasında oluşabilecek yıpranmalara karşı takip ve bakımının yapılması gerekmektedir.

Tanıtım ve Bilgilendirme Sistemleri: Koruma ve yerel ekonomiye destek gibi amaçların görüldüğü rota planlamalarının hayata geçirilmesi ile o alana ulaşımın ve alanın



Şekil 2. 16 Tienman Dağı, Çin [61].

tanıtımının geliştirilmesi beklentisi doğmaktadır. Rotaların işlerliğinin sağlanması açısından özellikle tanıtılması önem kazanmaktadır. Alanın tanıtılmasında hem ziyaretçilere yönelik uzaktan erişilebilir internet ortamı, dijital uygulamalar, basılı kaynaklar göz önünde tutulmalı, hem de yerel halka yönelik toplantılar, afişler, broşürler gibi araçlar kullanılmaktadır. Teknolojinin bu alanda kullanımına giren GPS sistemleri, telefon veya web uygulamaları içerisindeki bölgenin özelliklerine dair bilgilendirmeleri içeren haritalama sistemleri de yoğun olarak kullanılmaktadır.

2.2 Tarihi Kent Kavramı

Kentler zaman içinde sosyo ekonomik ve kültürel birikimler sonucunda oluşurlar. Yönetmel açıdan ele alındığında 'kent' kavramı belirli nüfus yoğunluğuna ulaşmış yerleşim birimi olarak açıklanmaktadır. Fakat bir yerleşim biriminin kent olarak adlandırılabilmesi için nüfus yoğunluğunun yanısıra sosyo ekonomik açıdan da yeterli gelişmişlik düzeyine ulaşması gerekmektedir.

İlk kent yerleşimleri elverişli kültür, uygun ekonomik ve çevre şartlarının oluşması ile önce Mezopotamya, sonra Mısır ve Çin'de ortaya çıkmıştır. Kentlerin ortaya çıkması uygarlıkların gelişmesini sağlamıştır. Düzensiz toplum anlayışından düzenli toplum anlayışına geçilmiştir. Kent ile uygarlık arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Kimi dillerdeki uygarlık ve kent sözcüklerine karşılık gelen kelimelerin köken benzerlikleri de bu ilişkiye örnek olarak gösterilmektedir. Latin dillerindeki 'civilization'(uygarlık) ve 'city'(kent), Arapçadaki medeniyet, medeni ve kent anlamına gelen 'medine' kelimeleri arasındaki ilişkiler köken benzerliklerine örnektir [9].

Kent, sürekli toplumsal gelişme içerisinde bulunan ve toplumun yerleşme, barınma, ulaşım, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçlarının karşılandığı, çok az kişinin tarım kesiminde çalıştığı, köylere nazaran nüfus yönünden daha yoğun olan ve komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi olarak da tanımlanmaktadır [10].

Kentler sosyal ve fiziksel açıdan zamanla gelişirler. İçerisinde yaşamış olan tüm kültür ve medeniyetlerin izlerini taşırlar. Kent zamanın bir ürünü, birikimidir. Bunun yanısıra bir toplumun kültürünün ve erkinin yoğunlaştığı yer olarak da açıklanmaktadır. Ülkelerin genel kültür yapısını ve yaşam tarzını kentlerinden okunabilmektedir. Kent yalnızca rakamsal olarak büyümekle, yolların ve binaların sayılarının artmasıyla gelişmemektedir. Kent insanlar arasındaki ilişkileri, yerel gereksinimleri ve kentteki kullanıcıların ihtiyaç duyacağı hizmetlerin geliştirilmesi ile gelişebilmektedir [11].



Şekil 2. 17 Roma Tarihi Kent Merkezi Piazza Navona [62].

Tarihi kentler tek bir dönemin etkisiyle ya da genellikle birbirini izleyen tarihsel dönemlerin birlikteliği sonucunda oluşmuşlardır (Şekil 2.17). Farklı dönemlerde oluşturulan bina, yapı, açık alanlar ve arkeolojik alanlar kent kimliğinin bir parçasını oluşturmaktadır. Tarihi kentler barındırdıkları geleneksel değerler ile tarihi belge olma niteliği taşımaktadır. Kent içindeki geçmiş dönemlere ait fiziksel bu izler yenilenmesi mümkün olmayan değerlerdir. Bu nedenle kent içerisindeki izlerin korunması gerekmektedir [12].

Zaman içinde bir kentte yaşamış olan kültür ve uygarlıkların izlerini yer altı veya yer üstünde birarada bulunduran çok katmanlı kentler tarihi kent olma niteliğindedir. Günümüzde tarihi kentlerde çoğunlukla farklı dönemlere ait katmanlar iç içe ve günümüz yaşamı ile de ilişkili biçimde bulunmaktadır. Bu katmanlaşma tarihi kentleri mimari açıdan zenginleştirmektedir. Mimari zenginliğin yanısıra, her kent geçmişten günümüze taşıdığı değerler ile kendine özgüdür. Modern dünyada metropollerde yaşam tarzları, mimari, yeme-içme kültürüne kadar birçok verinin küreselleşmesi, özgünlüğünü koruyan tarihi kentlerin değerlerinin daha da artmasına neden olmaktadır.

Tarihi kentlerde var olan değerler, o kentin ve üzerinde yaşayan toplumun kültürel belleğini yansıtmaktadır. 1987 tarihli 'Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü'nde de bu özelliğe vurgu yapılmış ve bu değerlerin korunmasının desteklenmesi hedeflendiği belirtilmiştir. UNESCO 1976 yılında Nairobi'de 'Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü Konusunda Tavsiye'¹ kararını almıştır. Kararda 'Tarihi Kent ve Kentsel

¹ Detaylı bilgi için bkz. http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/kultur/tarihirol_t_k.pdf

Alanların Korunması' kavramının yalnızca yasal koruma altına alınması, bakımı ve restorasyonu için gerekli adımların atılması değil, aynı zamanda geliştirilmeleri ve çağdaş yaşama katılmaları için gerekliliklerde ele alınmıştır.

Tarihi kentler oluştukları dönemin veya dönemlerin; fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlarını yansıtmaktadır. Tarihi kentlerin korunmasında öncelikli koruma kriteri dönem özelliklerini yansıtan bu değerlerin korunmasıdır. Aynı zamanda geliştirilmesi ve günümüz yaşamına katılmasıdır. Böyle bir yaklaşım tarihi kentleri bir yapı stoğu olarak barındırmaktansa, onların barındırdığı değerlerden faydalanmayı da sağlayacaktır.

Tarihi çevreleri korumayı gerektiren değerler üç ana başlıkta toplanabilmektedir. Bunlar duygusal değerler, kültürel değerler ve kullanım değerleridir. Duygusal değerler; merak, kimlik, süreklilik, saygı ve yüceltme, simgesel ve manevi değerlerdir. Kültürel değerler; belgesel, tarihi, arkeolojik ve eskilik, estetik ve mimari, çevresel görünüm, peyzajve ekolojik, teknolojik ve bilimsel değerlerdir. Kullanım değerleri; işlevsel, ekonomik, sosyal, eğitim ve politik değerlerdir [13]. Tarihi kentleri koruma açısından tanımlayan bu değerlerin tümü günümüz yaşamına da zenginlik katmaya olanak sağlayacaktır.

2.3 Tarihi Kentlerde Kültürel Rota Örnekleri

Kültürel Rotalar tarihi kentlerde turizmin geliştirilmesi ile birlikte kültürel mirasın korunmasına yönelik bir yöntem olarak tanımlanmıştır. Günümüzde var olan Kültürel Rotalar'ı iki grupta inceleyebiliriz. Birincisi geçmişten günümüze belirli bir sürekliliğe sahip olmuş ve somut veya soyut izleri halen yaşamakta olan kültürel alanlarda oluşturulan Kültürel Rotalar'dır. İkinci grup ise geçmişte fiziksel olarak var olmayan, ancak belirlenen bir tema veya amaç doğrultusunda günümüzde oluşturulan Kültürel Rota'lardır.

Çin'den başlayan İpek Yolu'nda(Silk Road) yüzyıllar boyunca ticaret amacıyla insan hareketleri yaşanmıştır. Bu ticaret yolu Anadolu'ya ve devamında Avrupa'ya kadar uzanmaktadır. İnsanların ticaret amaçlı hareket ettiği bu rota üzerindeki toplumlar arasında kültürel, sosyal ve ekonomik açıdan etkileşimler gerçekleşmiştir.

Güzergah üzerinde Çin'den Avrupa'ya kervanlar ile ipek ve baharat taşınmıştır. Bu kervanların geçiş güzergahları bir süre sonra İpek ve Baharat Yolu diye adlandırılmıştır. Avrupa ile Doğu arasındaki ticaret Avrupa'nın Doğu kültürünü tanımasını sağlamıştır.

İpek Yolu'nun birkaç rotası bulunmaktadır. Kuzey Rotası için tarihçi Herodot tarafından yapılan açıklamaya göre rota; Kuzey Rotası Don Nehri ağzından başlayarak ilk olarak kuzeye ve sonrasında Partların bölgesine doğru doğuya ilerlemektedir. Devamında Çin'in batısında bulunan Kansu şehrinde son bulan Tanrı Dağları'nın kuzeyindeki kervan yolundan geçmektedir.

Güney Rota'sının bu konuda kesin bir veri olmamakla birlikte Mezopotamya'dan başladığı düşünülmektedir. Anadolu'da Antakya'da başlayıp, Gaziantep'ten geçerek İran ve Afganistan'ın kuzeyinde Pamir Ovası'na kadar uzanmaktadır. Bunun yanında Gaziantep ve Malatya'yı geçip Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de Alanya ve Antalya gibi limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır.

Diğer bir rota ise Mısır ve Mezopotamya rotalarının birleşmesi ile oluşan Narmada Nehrinin Hint Okyanusu'na döküldüğü Hindistan'ın liman kenti Bargyzaga şehrine ulaşan deniz ve kara yollarının birleşimi ile oluşmaktadır.

Geçmişte fiziksel olarak var olmamış, fakat günümüzde tematik bir amaç ile oluşturulmuş rotalar mevcuttur. Bu rotalar belirlenmiş bir tema veya amaç doğrultusunda birbiri ile benzerlik gösteren kültürel miraslar arasında bir ilişki kurmaktadır.

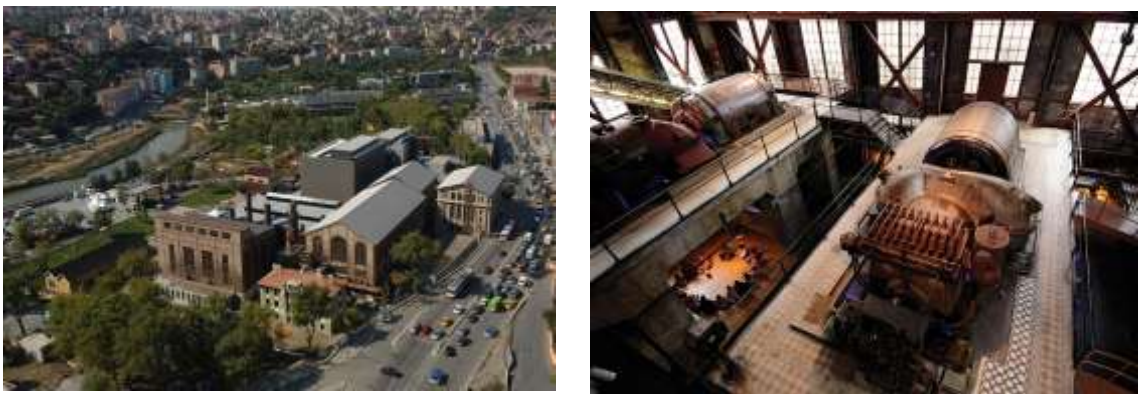
Örneğin, Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları(European Route of Industrial Heritage) günümüzde tematik bir biçimde oluşturulmuş rotalardandır. Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları bir Avrupa Birliği projesi olarak 2008 yılında hayata geçirilmiştir. Projede 32 ülke yer almaktadır. Rota kapsamında yer alan ülkelerdeki endüstri mirasları bütüncül bir bakış açısı ile birbirine bağlanmaktadır.

Endüstri tarihi bakımından dönüm noktası veya simge olarak sayılabilecek yapılar, alanlar, makineler, müzeler, fabrikalar Avrupa Endüstri Mirası Rotaları kapsamında yer almaktadır. Teknolojik gelişmeler, malzeme alanındaki gelişmeler, endüstri yapıları gibi endüstri mirası ile ilgili verilerin korunması ve tanıtılması açısından bu alanda tematik bir rota oluşturulmuştur. Rota içerisinde enerji, tekstil, çelik gibi özelleşmiş temalar ile alt başlıklar da belirlenmektedir. Bu alt başlıklar ile genelden biraz daha özele indirgenmiş temalarda rotalar da oluşturulmaktadır [14].

Avrupa Endüstriyel Mirası Rotaları kapsamında İstanbul'da da Rahmi Koç Endüstri Müzesi ve Santral İstanbul Enerji Müzesi yer almaktadır (Şekil 2.18 ve Şekil 2.19).



Şekil 2. 18 Rahmi Koç Müzesi Planı ve Haliç'ten Görünümü [63].



Şekil 2. 19 Santral İstanbul Enerji Müzesi [64].

2.4 Tarihi Ticaret Merkezi Kavramı ve Yapıları

Tarihi ticaret merkezleri, inşa edildikleri dönemde toplumun ticari ve iktisadi ihtiyaçlarını karşılayan yapı stoğunu barındıran merkezlerdir. Tarihi ticaret merkezlerinde bulunan ticaret yapıları, mekansal ve işlevsel açıdan çeşitliliklere sahiptir. Bu çeşitlilik tarihi ticaret merkezlerini her döneminde kentlerin canlı ve çekici mekanları yapmaktadır.

Ticari aktivitelerde yer seçimi erişilebilirlik ile doğrudan ilişkilidir. Tüketicinin erişilebilirliğinin yanında aynı zamanda üreticinin de gereksinimlerini karşılayan alanlar ticaret mekanları olarak seçilmektedir. Üretici pazar alanına yakın olmayı veya kolay ulaşmayı tercih etmektedir. Dolayısıyla bir alanda ticaretin gelişebilmesi için en etkili faktör ulaşım kolaylığıdır.

Kıyı kentleri ulaşım kolaylığı sağlaması bakımından genellikle ticaretin yönlendiği merkezler olmuşlardır. Tarihte özellikle deniz aşırı ticarete olanak sağlayan kıyı kentleri ulusal ekonomiyi yönlendirmekle kalmayıp uluslararası ekonomide de etkin rol oynayabilmiştir. Dolayısıyla kıyı kentleri ulaşım kolaylığı sağlaması bakımından ticaretin yönlendiği ve fiziksel mekan olarak ticarete göre yönelmiş kentler olmuşlardır. Deniz taşımacılığı ile ülkeler arası mal alım satımında çeşitlilik artmıştır. Ticaret odaklı kıyı kentleri liman yapıları ve geri planda liman ihtiyaçlarına yönelik yapı birimleri ile ticarete göre şekillenmiştir. Dünyanın neresinde olursa olsun sosyal açıdan benzeşme dahi kıyı kentleri fiziksel mekan ve dış dünya ile ilişkileri bakımından büyük benzerlik göstermektedir. Gemilerin yanaşacağı iskeleler, gelen-giden yolcu salonları, malların depolandığı depolama alanları, işçi barınakları, gümrük tesisleri, ofisler, ticaret mallarının satıldığı dükkanlar, çarşılar liman kentlerinin genel fiziki yapısını oluşturmaktadır [15].

Tarihi ticaret merkezi yalnızca ekonomik açıdan değil kültürel ve sosyal açıdan da diğer kentlere nazaran daha hızlı gelişmiştir. Tüccarlar sayesinde farklı medeniyetlerin günlük yaşam malzemeleri, yiyecek-içecek malzemeleri, kıyafetleri ve bunun gibi birçok şey ticaret merkezi konumundaki kentlere gelmiştir. Tarihi ticaret merkezi kimliğine sahip olan kentler sosyal kültürel açıdan gelişime ve değişime açık olmaktadır [15].

Tarihi ticaret merkezlerinde ticaret işlevine özgü yapı türleri ortaya çıkmıştır. Tarihten günümüze ticaret kavramındaki, teknolojideki, ulaşımdaki gelişmeler ile ticaret mekanları da değişime uğramıştır.

Günümüzde büyük alışveriş merkezleri yaygınlaşmasına dek, Osmanlı ve Türk toplumunda ticaret mekanlarının değişimi ve gelişimi üçüncü bölümde detaylı olarak incelenmiştir. Bir kıyaslama yapılabilmesi açısından Avrupa kentlerindeki ticaret yapılarının tarih içinde çeşitliliğini incelemek faydalı olacaktır.

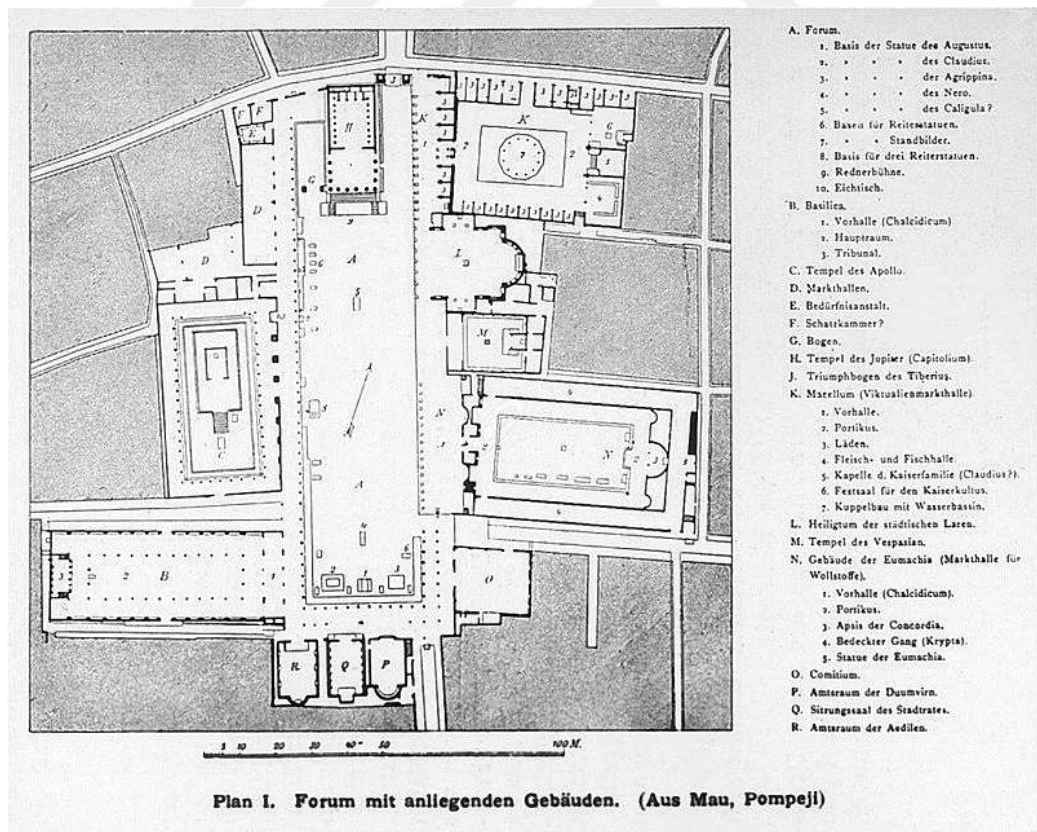
Antik Roma Dönemi Ticaret Yapıları: İtalya, Fransa, Almanya ve İngiltere gibi önemli ticaret kentlerinin hepsinin çekirdeğinde Roma yerleşimleri yer almaktadır. Antik Roma İmparatorluğu'nda yer alan ticaret yapılarını incelemek bu kentteki ticaret yapısı gelişimi hakkında fikir verecektir.

Agora: Romalılarda ticaret mekanları etrafı revaklı dükkanlarla çevrili Pazar yerleri olan agoralardır. Bunun yanısıra insulae, horrea ve emporium adlı yapılardan da söz edilmektedir. Pazar yerleri ve insulae şehirlerin içinde yer alan küçük çaplı üretim ve perakende ticaret ile ilgili yapılardır. Pazar yerleri(agora) forum adı verilen meydanların kenarlarında bulunmaktadır. Roma'daki en büyük forum olan Trajan Forumu'nun etrafında 150 tane dükkan bulunmaktadır(Şekil 2.20) [16].

Insulae: Insulae 4-6 katlı olup zemin katında dükkanlar üst katlarda ise konutlar yer almaktadır. Roma şehrinde nüfusun artması ile oluşan yer sorununa bir çözüm olarak insulae adı verilen apartmanlar meydana çıkmıştır. İnsulaelerin zemin katlarında yer alan dükkanlarda tüccarlardan çok üreticiler yer almaktadır. Bu dükkanlar bazen hem konut hem dükkan olarak kullanılmaktadır. Pompei şehrinde caddelerin iki yanında dükkanlar yer almaktadır. Dükkanların ön kısımlarında mallar stoklanıp ve satılmaktadır. Arka tarafta üretim yapılan oda, köşede ise konut olarak kullanılan oda yer almaktadır. Bazı forumlarda satılan mallara göre isim alan birden fazla Pazar yeri bulunmaktadır. Örneğin Pompei'deki forumda Macellum(gıda pazarı), Eumachia(kumaş pazarı) adlı iki pazar yeri bulunmaktadır (Şekil 2.21) [16]). Bu bakımdan Tarihi Yarımada'da yer alan Kapalıçarşı'da ticaret mallarına göre isim alan sokaklar ile benzerlik göstermektedir.



Şekil 2. 20 Trajan Forumu [65].



Şekil 2. 21 Pompei Forumu [66].

Horrea: Toptancı tüccarların mallarını depoladıkları etrafı duvarlarla çevrili avlu şeklindeki büyük alanlara ise horrea adı verilmektedir. Horrea’larda şehrin merkezinde olanlarda yerel ihtiyaç karşılayacak mallar, nehir kenarında şehrin merkezinin dışında olanlarda ise daha uzak yerlere götürülecek mallar depolanmaktadır. Roma limanı Ostia’da bu antrepolarda bulunmaktadır (Şekil2.22) [16].



Şekil 2. 22 Horrea, Ostia [67].

Emporium: Roma şehirlerinin çoğunluğunda toptancılar şehrin kenarlarında, perakendeciler merkezinde yer almaktadır. Örneğin şehir surlarının dışında belli bir bölge yerli ve yabancı toptancı tüccarların alanıdır. Bu alanlara emporium adı verilmektedir. Roma’da Tiber kıyısında yer alan emporium uzun kenarı 487 metre, derinliği 90 metre boyutlarında yerleri taş döşeli bir avludan oluşmaktadır. Avlunun dört tarafında duvar dibine sıralanmış ahşap barakalar bulunmaktadır (Şekil 2.23). Gemilerle gelen mallar M.S II.yüzyıldan önce buraya indirilip daha sonra dağıtılmaktadır [16].



Şekil 2. 23 Tiber Kıyısında Yer Alan Emporium [68].

Roma şehrinde insulae ve forum perakendeci, emporium ve horrea toptancı tüccarların yeridir. Horreada tahıl, yağ ve diğer ana ihtiyaç maddeleri depolanmakta, emporiumda ise her türlü mal bulunmaktadır. Horrea ve emporium tüccarları hiçbir zaman son tüketici ile ilişki kurmamaktadır.

Roma İmparatorluğunun yıkılmasından sonra eski Roma kentlerinde ticaret, çevredeki köylülerin ürünlerini getirdikleri haftalık pazarlar veya yıllık panayrlar ile sınırlı kalmıştır. Fakat Ortaçağ'ın ikinci yarısında (12.yyın başlarından itibaren) şehirler geleneksel ticaret fonksiyonlarına yeniden kavuşmuştur. Avrupa'da yer alan Arap istilalarının sona ermesi, karanlık çağın bitmesi ve şehirlerin feodalizmin baskısından kurtulmaları ticaret fonksiyonunun tekrar canlanmasındaki etkenler olmuştur [16].

Ticaretin yeniden canlanması ve gelişmesi ile çeşitli ticaret yapıları yaygınlaşmaya başlamıştır. Bunlar Bürgerhaus(şehirli evleri), fondaco, misafirhaneler, kapalı pazar yerleri ve belediye binaları, lonca binalarıdır.

Bürgerhaus: Bürgerhaus işyeri ve ev işlevlerinin bulunduğu çok katlı yapılara verilen addır (Şekil2.24). Bu yapılarda usta ailesi ve çırakları ile birlikte yaşamaktadır. Ortaçağda Bürgerhaus(Burgher's house) beş ana mekanı içermektedir. Bunlar; eğer ev sahibi zenaatçıysa üretim alanı, tüccar da olsa zenaatçıda olsa satış alanı, üretim için gerekli olan temel mallar veya satışa sunulan mallar için depo, usta ve ailesine ait barınma yeri, bir veya iki çırağın barınacağı alandır. Bu yapılarda yer alan meslek grupları yapının fiziki durumunuda etkilemektedir. Örneğin deri işlenen evde deri kurutmak için galeriler, demirci ve çömlekçilerin evinde ise ateş yakılan yerler vardır [16].



Şekil 2. 24 Das Pellerhaus, Nürnberg, Bürgerhaus [69].

Fondaco: Etrafı duvarlarla çevrili bir avlu etrafında düzenlenmiş, toptan satış yapılan Pazar yeri, büro, depo ve ev olarak kullanılan yapılardan oluşan içe dönük yerleşimlere fondaco denilmektedir. Özellikle Venedik'te ortaya çıkan bu yerleşim birimlerinde daha çok yabancı tüccarlar bulunmaktadır. Fakat deniz aşırı ticaret yapan yerli tüccarların da fondacoları vardır. Yabancı tüccarlar fondacolarında kendi kurallarına göre işlerini yapabilmektedir ve dini inançlarını sürdürebilmektedir. Akdenizde fondaco olarak adlandırılan bu mekanlara Almanya'da stahlyard, İngiltere'de steelyard denilmektedir. Venedik'te yer alan Fondaco dei Turchi (Şekil 2.25) ve dört kenarı revaklı bir avlu etrafında düzenlenmiş üç katlı bir yapı olan Fondaco dei Tedeschi (Şekil 2.26) en ünlü fondaco örnekleridir. Günümüze kalmış en iyi örneklerden biri de Burghes'de Jacques Coeur adlı bir Fransız tacire ait olan Palais de Jacques Coeur'dur [16].



Şekil 2.25 Fondaco dei Turchi [70].



Şekil 2. 26 Fondaco dei Tedeschi [70].

Lonca Evleri: Ortaçağ şehirlerinde ticaretin gelişmesi ve ticaretle uğraşan kesimin güçlenmesi ile yolcuları misafir etme kakkı ve görevi manastırlar, papalık merkezi ve kalelerden zenaat ve ticaretle uğraşan burjuva kesimine geçmiştir. Bu kesim misafir etme eyleminden de maddi bir çıkar sağlamayı ummaktadır. Lonca örgütünün güçlenmesi ile lonca evleri yolcuların(tüccarların) misafir edilmesi görevini üstlenmiştir. Lonca evlerinde tüccarlar yalnızca konaklayabilmektedir. Yemek için sur dışında bulunan tavernalara gitmek zorunda kalmaktadırlar. Avrupa şehirlerinde İslam dünyasındaki kervansaraylara benzeyen ve sur dışında bulunan büyük ahırlara ve yan binalara sahip misafirhaneler bulunmaktadır. Burada yolculara barınak ve yemek sağlanmaktadır. Zemin kat duvarları taş duvarlardır ve güvenlik nedeniyle pencere sayısı azdır [16].

Pazar Yerleri: Avrupa şehirlerinde 12.yy da üzeri örtülü Pazar yerleri bulunmaktadır. Farklı malların satıldığı birçok dükkanın bir binada toplanmasıyla oluşan Pazar yerlerinin kökeni Yunan ve Roma şehirlerindeki agoralardır. Fransa'da bulunan 13. veya 14.yy yapısı olan St. Pierre-sur-Dives (Şekil 2.27) avrupadaki pazar yerlerine örnektir. Dışı taş veya tuğla, içi ahşap olan yapılardan daha geç tarihli olan pazar yerlerinde çoğu üzeri açık bir avlunun dört tarafını çeviren revaklardan oluşmaktadır. 19.yyda yapılan pazar yerlerinin çoğunun avlusu cam-demir çatı ile örtülmektedir [16].



Şekil 2. 27 St. Pierre Sur Dives [71].

Avrupa şehirlerinde bir dönemde(12.yy ve 15.yy arasında) Pazar yerleri şehir yönetimi ile aynı yapıda yer almaktadır. 12.yya kadar manastırlarda bulunan şehir yönetimi ticaretle uğraşanların şehir yönetiminde önem kazanması ile 12.yydan sonra belediyelerde bulunmaya başlamıştır. Como'da yer alan 1215 tarihli Palazzo del Broletto günümüze kalmış en eski örnektir (Şekil 2.28). Bu yapıda zemin kat binanın önüne kurulan Pazar yerinin devamiyken, üst kat belediye meclisinin toplantı yeri ve mahkeme salonu olarak kullanılmaktadır [16].



Şekil 2. 28 Palazza del Broletto, Como [72].

Belediye binasından ayrı olarak ya belediye binasıyla eş zamanlı ya da daha sonra lonca binaları yapılmaya başlanmıştır. Lonca, aynı bölgede yaşayan esnaf ve zanaatkarların örgütlenerek kurdukları, üretim ve iş gücünün düzenlenmesini sağlayan bir meslek derneğidir. Loncaların güçlü olduğu ve özellikle toptan ticaretin yaygın olduğu şehirlerde belli bir loncanın veya birkaçının birarada ürünlerinin sergilendiği lonca binaları belediye binalarına benzemektedir. Lonca binaları lonca organizasyonunun gerçekleştirildiği ve imtiyazların korunduğu yerlerdir. Çoğunlukla iki katlı olan lonca binalarında lonca sandığının bulunduğu lonca odası, loncada üretilen malların sergilendiği büyük mekan, bar ve yönetim odaları bulunmaktadır [16].

Anadolu Selçuklular'da Ticaret Yapıları: Anadolu Selçukluları ticaretin gelişmesi için han ve kervansaraylar yaparak yol güvenliğini sağlamayı amaçlamışlardır. Güvenliğin sağlanması ile ticaret faaliyetleri gerçekleştirilebilmektedir. Bu sayede Anadolu'da ticaret merkezleri gelişmiştir.

Osmanlı çarşılarının gelişiminin temelinde de Anadolu Selçukluların bu çarşı düzeni yer almaktadır. Osmanlı İmparatorluğu konum olarak da Avrupa ile Ortadoğu ve Uzakdoğuyu bağlayan bir güzergahta yer almaktadır. İpekyolu ve Baharat Yolu'nun bir kısmının Osmanlı topraklarında da devam ediyor olması Osmanlı İmparatorluğu'nun, ticaret bakımından da stratejik bir öneme sahip olduğunu göstermektedir. Anadoluda

şehirler arası ticaret yollarında menzil ve kervansaraylar, şehirlerde de han, bedesten, açık-kapalı çarşılar gibi ticaret mekanları bulunmaktadır [17].

Kervansaray ve Hanlar: Kervansaray ve hanlar ile ilgili detaylı bilgi üçüncü bölümde verilmiştir.

Bedesten: Bedesten, kıymetli kumaşlar, mücevherler ve benzer değerli eşyaların satıldığı, üstü kapalı çarşılar bütünüdür. Bezeistan 'bezzaz' sözcüğünden türetilmiştir. Kökü Arapça 'bez' sözcüğüne dayanmaktadır. Pamuk ya da ketenden yapılmış dokuma anlamına gelmektedir. Bezler kumaşçılar çarşısı anlamında 'bezistan' sözcüğü ortaya çıkmıştır. 17.yy sonrası sözcük 'bedesten' biçimine dönüşmüştür. Para ve kıymetli eşya ve devlet evrakı, anahtarının biri bedesten muhafızında diğeri mal sahibinde olan çift kilit sistemiyle korunmaktadır. Bedestenler Osmanlı çarşısında odak noktasıdır. Odak noktası olma hali İstanbul Kapalıçarşı'da (Şekil 2.29) belirgin olmakla birlikte en iyi şekilde algılanan çarşı ise Bursa Kapalıçarşı'dır [18].



Şekil 2. 29 Kapalıçarşı ve Odak Noktasını Oluşturan Cevahir Bedesteni [73].

Arasta: Aynı türde ürünü satan dükkanlardan oluşan, üstü örtülü ya da dükkanlarının önü saçaklı çarşıya arasta denilmektedir. Osmanlı'da seferde sadece asker eşyası ve donanımı satan 'seyyar/geçici' çarşılarına da arasta adı verilmektedir. İstanbul'daki en ünlü arasta, Sultanahmet camisi yanındaki İstanbul Arastası'dır (Şekil 2.30). Arasta 19.yy'da yanmış ve 1990'lı yıllara kadar olduğu gibi bırakılmıştır. Arastalar Osmanlı'da 15.yy'ın ikinci yarısından sonra görülmeye başlanmıştır. Bu dönem Osmanlı'nın

zenginleştığı ve askeri hareketlerinin arttığı döneme denk gelmektedir. Arastayı çarşıdan ayıran özellik doğrusal ve düzgün karşılıklı bir yapı adasına sahip oluşudur. Arastaların üstü açık veya kapalı olabilmektedir [18].

Arasta kent geleneğindeki revaklı yolların bir uzantısı olarak görülebilmektedir. Osmanlı döneminde dükkan önünde revak bulunan yol örneğine az rastlanmaktadır. Genellikle karşılıklı iki dükkan sırası mevcuttur. Bu dükkan sıraları üzeri kapalı olsa da arasta adını taşımaktadır. Damat İbrahim Paşa'nın, Şehzadebaşı ile Vezneciler arasındaki Direklerarası'nda yaptırdığı dükkanlar, Osmanlı dönemi örneğidir. Nuruosmaniye Camisi'nin terasları altında da tek taraflı bir revak ve dükkan sıvası mevcuttur. Matrakçı Nasuh Efendi'nin minyatürlerinde de avlular çevresinde ya da tek bir sıra halinde arkalarında dükkanlar olduğu anlaşılan revaklar görülmektedir.



Şekil 2. 30 Sultanahmet Arastası, 1937 [74].

Çarşı: İstanbul'un çarşıları ahşap ve tek katlı dükkan sıraları ile hanlardan oluşmaktadır. İstanbul'da meydana gelen deprem ve yangın gibi felaketlerden ötürü arasta ve hanların taştan yapılmasına karar verilmiştir. 17.yy'daki kagir arastaların en önemli örneği Yenicami Külliyesi'nin bir parçası olan Mısır Çarşısı'dır (Şekil 2.31). 1701'den

sonra Kapalıçarşı etrafındaki ahşap arastalar kagire çevrilmeye başlanmıştır. Dükkanların araları beşik tonozlar ile örtülmüştür [19].

İran ve Orta Asya, İsfahan ve Yezd'in çarşıları ile karşılaştırıldığında Osmanlı çarşıları günlük işlere dönük, gösterişsiz yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. İran ve Orta Asya çarşılarında merkezi planlı, eyvanlı göbekler, zengin ve çok ayrıntılı mekan tasarımları, yolların kesiştiği noktalarda özenle planlanmış meydanlar ve zengin, mukarnaslı bir örtü sistemi görülmektedir [19].



Şekil 2. 31 Mısır Çarşısı [75].

KERVANSARAY VE HAN YAPILARI

Hanlar Bölgesi tarihi süreci boyunca Tarihi Yarımada'nın geleneksel ticaret bölgesi olmuştur. Dolayısı ile ticaret işlevinin fiziksel mekana yansımaları olarak ticaret yapılarının yoğunlaştığı bir bölgedir. Hanlar Bölgesi Kapalıçarşı ve Mısır Çarşısı gibi çarşıların yanısıra özellikle şehir hanlarının yoğunlukla bulunduğu bir alandır. Şehir hanlarını ve Hanlar Bölgesi'ni fiziksel açıdan anlayabilmek için gelişim süreci incelenmiştir.

3.1 Kervansaray ve Han Yapıları Tanımı ve Gelişimi

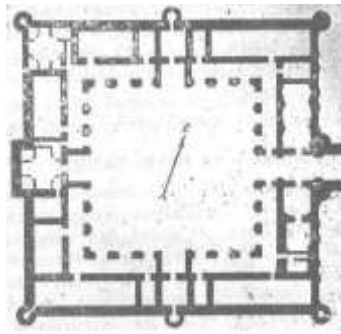
Han ve kervansarayların ilk örnekleri 'ribat' adı verilen yapılarda verilmiştir. Ribatlar han ve kervansarayların arketipi olarak kabul edilebilir. Ribatlar ordunun savaş zamanlarında korunma yerleri olarak kullanılmıştır. İlk ribatlar resmi vakıf kuruluşlarıdır. İlk örnek olarak Abbasiler devrinde Harun Reşid'in (786-809) Kuzey Afrika Valisi Harşama'nın Tunus'ta 795'te yaptırmış olduğu ribatı göstermek mümkündür. Şam yakınında Kasrül-Harul-Garbi civarında yine 8.yüzyıla ait, planı Harşama Ribatı'na benzeyen, Bizans kastleleri tipinde bir ribat daha bulunmuştur (Güran [20]).

Han kelimesi genellikle kervansaray yerine de kullanılmasına karşın aslında fonksiyon ve mimari açıdan farklı yapılardır. Kervansaraylar genellikle şehirlerarası yollar üzerinde yapılırlar. Kervansaray içerisinde hamam, çarşı ve ahırlar bulunurdu. Şehir hanlarında

bu bölümler kısmen veya tamamıyla yok olmuştur. Kervansaraylar ıssız yollar üzerinde yapıldıkları için şehir hanlarına göre daha korunaklı ve savunulmaya olanak sağlayacak şekilde yapılırlar. Yapılış tarzı bakımından kaleyi andırırlar.

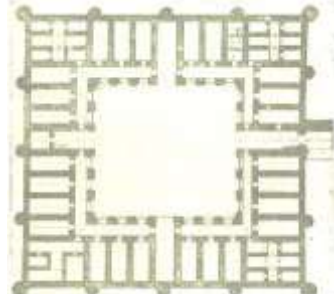
Türk mimarisindeki en eski kervansaraylar Karahanlılar ve Gazneliler zamanından kalan kervansaraylardır. Bu kervansaraylar izler halinde bulunmaktadır. En eski örneği; Tüs-Serohs yolu üzerinde Gazneli Mahmud tarafından 1019-1020 tarihinde yaptırılmış olan Ribat-ı Mahi'dir. Yaklaşık olarak 70x72 metrelik bir plana sahiptir. Bu kare plan özelliği ile Karahanlılar döneminde yapılacak olan Day Hatun Kervansaray'ı ile benzerlik göstermektedir. Dört evyanlı avlu şeması ve evyan-kubbe birleşiminin Karahanlı ve Selçuklular'dan da önce Gazneliler'de bu eserle gerçekleşmiş olması da en önemli noktası olarak görülür.

Karahanlılar'dan kalan önemli kervansaraylardan biri Buhara- Semerkant yolu üzerinde yapılan Ribat-ı Meliktir (1078-1079). Yapının yaklaşık olarak 86x86 metrelik boyutlarında ve iki katlı olduğu bilinmektedir. Ribat-ı Melik dışında Karahanlılardan kalan 11.yüzyıl sonu veya 12.yüzyıl başında yapılmış Day Hatun Kervansarayı bulunmaktadır. Day Hatun Kervansarayı kare planlıdır(Şekil 3.1).

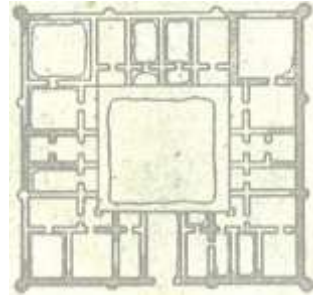


Şekil 3. 1 Day Hatun Kervansarayı Plan Şeması [20].

Karahanlılar döneminde yine 11.yüzyılda yaptırılmış olan Dehistan Kervansarayı 37x36 boyutlarında kare planlı bir kervansaraydır (Şekil 3.3). Büyük Selçuklu döneminde yaptırılmış Ribat- Zafarani ve Tuğrul Bey zamanında yaptırılmış Ribat-ı Anuşirvan' a plan şeması olarak öncülük yapmıştır (Şekil 3.2).



Şekil 3. 2 Ribat-ı Anuşirvan Plan Şeması [20].



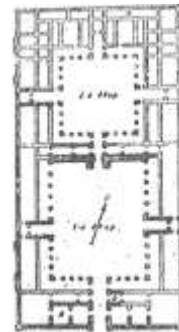
Şekil 3. 3 Dehistan Kervansarayı Plan Şeması[20].

Akçakale Kervansarayı da 11.yüzyılın ikinci yarısında yapılmış olan bir kervansaraydır. Plan şeması olarak Büyük Selçuklular'ın Ribat-ı Şerif Kervansarayı'na benzemektedir. Yapı dış görünüş olarak Anadolu'daki Sultan Hanlarını anımsatmaktadır. 11.yüzyılın ikinci yarısında yapılan Başane Kervansarayı önde açık arkada kapalı plan şeması ile Sultan Hanlarının öncüsü niteliğindedir [20].

Ribat-ı Zarfarani 11.yüzyılda Melikşah döneminde Nişabur-Sebzevar arasında yapılmıştır. 75x75 metrelik kare plana sahiptir. 11.yüzyılın ikinci yarısında Tuğrul Bey zamanında Simnan-Şahrud yolu üzerinde yapılmış olan Ribat-ı Anuşirvan 72x72 metrelik kare bir plana sahiptir. Ribat-ı Şerif Kervansarayı Selçuklular'ın en önemli eserleri arasında Meşhed ve Serohs arasında 1115 yılında yapılmıştır (Şekil 3.4). Ribat-ı şerif Kervansarayı'nda plan şeması dikdörtgen planlı bir ön kısım ile buna bitişik kare planlı ana yapının birleşimi ile oluşturulmuştur. Yapı plan şeması olarak Akçakale Kervansarayı'na benzemektedir (Şekil 3.5) [20].



Şekil 3. 4 Ribat-ı Şerif Plan Şeması [20].



Şekil 3. 5 Akçakale Kervansarayı Plan Şeması [20].

11.yy'ın sonlarına doğru Anadolu Selçuklular'da güvenlik nedeni ile daha sağlam görünümlü kervansaraylar ortaya çıkmıştır. Bu devirde kervansaraylar plan şeması, fonksiyon ve kullanım amacı nedeni ile ahır, depo, hamam ve mescid gibi bölümleri bulundurlardı. İçerisinde hekimleri, baytarları ve tamircileri ile bir sosyal topluluk meydana getirirlerdi. Mimari yönden, plan düzeni açısından ve avlulu yapılaşmaları ile Büyük Selçuklu'yu devam ettirseler de bazı konularda özellikle de malzeme ve inşaat tekniğinde değişiklik göstermiştir.

Osmanlı Dönemi Şehir İçi Hanları: Anadolu Selçuklular'ına kadar görülen ribat ve kervansaraylarda eyvanlı ve üstü açık avlulu plan tipi dışında yalnızca Anadolu Selçuklularında avlusuz ve üstü örtülü hanlar ile bu iki tarzın birleşik uygulamaları olan karma hanlar ortaya çıkmıştır. Bu yapılara örnek olarak II.Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından 1236-1246 yıllarında Alanya'ya 15km mesafede yaptırılmış olan Şerefza Han'ı gösterilebilir. Han dikdörtgen planlı, tek nefli, tek tonozlu bir yapıdır. Antalya-Burdur yolu üzerinde 1239'da yapılmış İncir Han, 1246 yılında yapılmış Susuz Han, yine Antalya-Alanya arasında bulunan Alara Han, Konya-Ankara yolunda bulunan 1330 tarihli Horozlu Han gösterilebilir (Şekil 3.6) [20].



Şekil 3. 6 Horozlu Han [76].

Osmanlı dönemi hanlarında kendinden önceki dönemlere göre en önemli fark han mimarisinde sadeliğin ön plana çıkmasıdır. Selçuklu kervansaraylarında özellikle cephe mimarisinde görülen büyüklük ve kale görünümü, Osmanlı döneminde terk edilmiş daha sade ve insan ölçeğinde yapılar yapılmıştır. Han ve kervansaraylarda yapının dış mekan ile bağlantısı artmış bazen cephelerde dükkanlar görülmeye başlanmıştır. Han

ve kervansarayların ticari yönü gelişmeye başlamıştır. Kervansarayların askeri rolü tamamen bitmiş fakat yolcu barındırma rolü aynı önemle devam etmiştir.

Osmanlı döneminde kervansaraylardan farklı olarak şehir içi hanları ortaya çıkmıştır. Şehir içi hanları tüccarların konaklayabildiği, mallarını bir süre depolayabildiği ve büro işlerini yürütebildiği tipte şekillenmiş hanlardır. Şehir içi hanlarının yapıldığı bölgeler Osmanlı şehirlerinde merkez konumunda yer almaktadır. Bazı şehiriçi hanlarında ise sadece belirli bir zanaatle uğraşan esnaflar bulunur.

Bursa Hanları: Osmanlı ilk şehir içi hanları Bursa ve etrafında yapılmıştır. Bunlardan Bursa-Manyas yolundaki Issız Han (1394) ilk Osmanlı menzil hanıdır (Şekil 3.7). 15.yüzyılda İnegöl'de yapılan Ortaköy Kervansarayı, yan nefleri üzerindeki galerileriyle Selçukluların tek katlı kervansarayları ve sonraki yüzyıllarda inşa edilen iki katlı Osmanlı kervansarayları arasında bir geçiş yapısı olarak görülür. İlk Osmanlı şehir hanlarına Bursa örnekleri olarak Orhan Gazi döneminde yapılmış Lala Şahin Paşa'ya ait Bezir Han, Orhan Gazi Cami Külliyesi'nde yer alan Emir Han, Murad Hüdavendigâr dönemi hanı olan Kapan Han, Buharalı Emir Efendi vakfından olan Çukur Han, II.Murad döneminde yapılan Hacı İvaz Paşa Hanı, Katırcı Hanı, Kütahya ve Şerafeddin Hanları, Tuz Pazarı Han'ı gösterilebilir.



Şekil 3. 7 Issız Han [77].

Bezir Han'a ait 1627-1628 tarihli bir sicil kaydında zeminde 32 dükkan ve 6 odaya, üst katlarda ise 25 odaya sahip olduğu ve örtü sisteminin kurşundan kiremite dönüştürüldüğü belirtilmektedir. Han iki katlıdır ve yaklaşık 50x40 metre boyutlarındadır. 1900'deki bıçakçılar yangınında harap olmuştur.

Emir Hanı kare bir avluya açılan iki katlı sivri kemerli ve tonoz örtülü revaklar ile bunların arkasında sıralanan tonozlu odalardan meydana gelmiştir (Şekil 3.8). Zemin kat odaları penceresiz, üst kat odaları ise pencere ve ocaklıdır. Yapı malzemesi olarak kesme taş ve tuğla kullanılmıştır. Alt kattaki ocaksız ve penceresiz odalar depo amaçlı kullanılmaktadır. Dükkanlar dışarıya bakan beşik tonozlu odalar şeklindedir. Bu yapı kendinden sonraki hanlara da örnek olmuştur.



Şekil 3. 8 Emir Han [78].

Bursa Hanları'nın en büyüklerinden olan İpek Hanı alt ve üst katlarda olmak üzere 78 odalı bir handır (Şekil 3.9). Ayrıca bir ahır bulunan hanın, mescid ve şadırvanı da mevcuttur. Dış cephe duvarları aralarda tek sıra tuğla kaba yonu taşla yapılmıştır. Eski Han , Piriç Hanı, Koza Han, Çukur Han, Katır Han gibi çok sayıda hanın yapılması Bursa ticaretinin geliştiği ve canlılığı ile ilgili bize bilgi vermektedir.



Şekil 3. 9 İpek Han [79].

Edirne Hanları: Edirne'nin de önem kazanmaya başlamasıyla Edirne'de de Bursa Hanları niteliklerinde hanlar yapılmaya başlanmıştır. Çelebi Sultan Mehmed zamanında bedesten yapılmış ve bedesten çarşının odak noktası olmuştur. Hanların inşası Çelebi Sultan Mehmed zamanından 17.yüzyıla kadar devam etmiştir. Edirne Hanları'nın bir kısmı ortadan kalkmış, bir kısmı halen mevcut durumdadır. Edirne çarşı bölgesinde halen bulunan hanlar Rüstem Paşa Hanı (Şekil 3.10), Taş Han, Kurşunlu Han, Büyük Han, Küçük Han, Ekmekçioğlu Ahmed Paşa Hanı'dır. Ali Paşa Hanı, Edirne'nin Kapalı Çarşısı niteliğindedir. Üç yüz metre uzunluğunda olan çarşı eski kale suruna paralel uzanmaktadır.



Şekil 3. 10 Rüstempaşa Hanı [80].

İstanbul'daki ticaret ve zanaat amaçlı şehir içi hanlarının yapımına 15.yüzyılın ikinci yarısında başlanmıştır. Şehir içi hanlarının yapımı Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına kadar

devam etmiştir. İstanbul şehir içi hanları genellikle iki veya üç katlı, revaklı, avlulu kagir yapılardır [20].

3.2 İstanbul Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi Han Yapılarının Fiziksel Özellikleri ve Sınıflandırılması

İstanbul'da 15.yüzyılda yapılmış hanlar çok azdır. Han yapıları özellikle İstanbul'da ticaretin iyice canlandığı 17.yüzyıldan itibaren gelişim göstermiştir. İstanbul hanlarının plan şemaları şehir hayatına göre ve şehrin dokusuna göre şekillenmiştir. Bu döneme kadar iki katlı olarak görünen hanlar üç kata yükselmiştir. Avlu sayısının arttığı hanlarda ahırlar yavaş yavaş önemini yitirmiştir. Bazı han yapıları ise yalnızca ticari bir kimlik ile günümüzdeki iş hanlarını anımsatmaktadır. Bazı hanlar ise tamamen ahırsız ve deposuzdur. (Bkz. EK-A2, EK-A4)

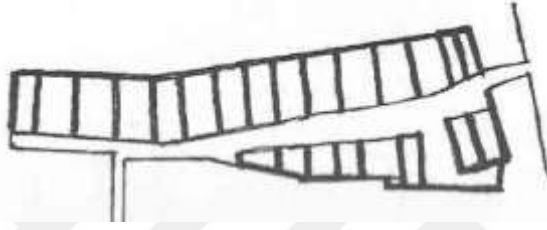
16.yüzyılda Rüstem Paşa Külliyesi bünyesinde yapılan hanlar ve Haliç'in karşı tarafında Rüstem Paşa tarafından yaptırılan Kurşunlu Han Haliç'in iki yakasının ticari canlılığını göstermektedir. Eminönü-Beyazıt arasındaki hanlar özellikle 17.yüzyıl sonlarından itibaren kalıcı bir çehre oluşturmuştur. Ticari yapıların diğer bir grubu imalat ve üretim yapılan hanlardır. Mahmutpaşa ve Unkapanı arasında bulunan bu hanlardan en önemlileri Bekar Hanı (Bekar Odaları) (Şekil 3.13) adıyla anılan Yolgeçen Odaları, Mercan Odaları, Cebehanı Odaları ve Hilalci Odaları'dır. Bunlara benzer Beyazıt'taki Simkeşhane Hanı da sim imal edilen bir üretim hanıdır. Kanuni devrine ait olan ve günümüze kadar gelen Süleymaniye, Rüstem Paşa, Burmalı ve Küçük Çukur Han gibi hanlar Külliye Hanları'na örnektir. Ayrıca Leblebici, Büyük Çorapçı, Büyük Şişeci, Balkapanı ve Kurşunlu Hanları ise külliye bünyesinde olmayan ticaret hanlarına örnektir (Şekil 3.11 ve Şekil 3.12).



Şekil 3. 11 Büyük Çorapçı Han Plan Şeması [81].

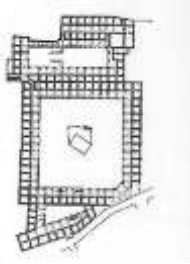


Şekil 3. 12 Balkapanı Han Plan Şeması [81].



Şekil 3. 13 Bekar Odaları(Sıra Odalar) Plan Şeması [24].

17.yüzyılda şehir nüfusunun artmasıyla ticaret bölgeleri Beyazıt'tan Aksaray'a ve Saraçhane'ye kadar uzanarak Fatih Sultan Mehmed'in kurduğu çarşı kompleksi birleşmiş oldu. Kapalıçarşı ve çevresindeki hanların günümüze ulaşan görünümü 17.yüzyılın sonlarında oluşmaya başlamıştır. Bu devirden günümüze ulaşmış önemli örnekler Büyük Valide Hanı, Vezir Hanı, Şekerci Hanı, Yelkenciler Hanı olarak sayılabilir (Şekil 3.14, Şekil 3.15 ve Şekil 3.16).



Şekil 3. 14 Büyük Valide Hanı Plan Şeması [24].



Şekil 3. 15 Vezir Hanı [81].

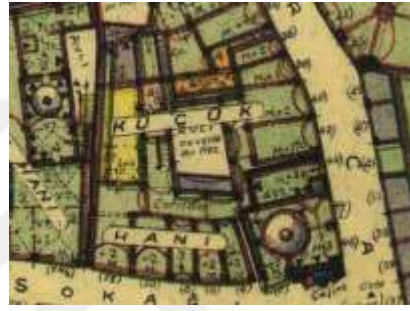


Şekil 3. 16 Şekerci Hanı [81].

18.yüzyıl ise han mimarisinin gelişimini tamamladığı dönem olmuştur. Ticaret hanlarının en önemli örnekleri verilmiştir. Günümüze kadar gelen hanların çoğunluğunu 18.yüzyıl hanları oluşturmaktadır. 18.yüzyıl hanlarında ilk defa üç katlı han tipi ortaya çıkmıştır. Üç katlı hanlara örnek olarak Büyük Yeni Han, Küçük Yeni Han ve Sümbüllü Han verilebilir. Geçmiş yıllara nazaran çok daha az sayıda han inşa edilen 19.yüzyılda hanlar, yüzyılın sonuna doğru ticaret yaşamında işyeri konumu almaya başlamıştır. Devrin örnekleri olarak Yıldız Hanı, Sabuncu Hanı, Şapçı Hanı ve Zinde Hanı verilebilir.



Şekil 3. 17 Büyük Yeni Han Plan Şeması [81].



Şekil 3. 18 Küçük Yeni Han Plan Şeması [81].



Şekil 3. 19 Sabuncu Han Plan Şeması [81].



Şekil 3. 20 Sümbüllü Han Plan Şeması [81].

Ticaret hanları içinde yer alan esnaf ve zanaatkarların ismi ile adlandırılmaktadır. Çuhacı Han, Pastırmacı Han, Astarıcı Han, Kebapçı Han, Çorapçı Han, Sepetçi Han, İğneci Han, İplikçi Han, Sabuncu Han, Kalcı Han gibi hanlar içerisinde bulunan esnaftan dolayı isimlendirilmiş hanlardır (Şekil 3.21 ve Şekil 3.22). 19.yüzyıla gelindiğinde hanlardaki bu tek bir esnaf türünün aynı handa toplanması durumu değişikliğe uğramaktadır [20].



Şekil 3. 21 Çuhacı Hanı Plan Şeması [81].



Şekil 3. 22 Kebapçı Hanı Plan Şeması [81].

3.2.1 Ticaret Hanları

Ticaret hanları 15.yüzyılda ortaya çıkmış, 19.yüzyılın ilk yarısına dek inşa edilmiştir. Dış ticarete bağımlı olan İstanbul'da ithalat ve ihracat mallarının depolanması ve dağıtımının yapılması ihtiyacına cevap vermesi amaçlanan hanlar plan tipi olarak bir avlu etrafında toplanmış revaklı bir galeri ile çevrili odalardan oluşmaktadır. Hanlar genelde iki veya üç katlıdır. Yapı malzemesi taş ve tuğla olan ticaret hanlarında beşik tonoz, çapraz tonoz ve kubbeler örtü sistemi olarak kullanılmıştır. Hanların kapıları tonozlu bir geçite açılır ve bu geçitten avluya giriş yapılır. Hanlar cephe mimarisi olarak sade bir düzende yapılmıştır. Ticaret hanlarında konaklama bulunmamaktadır. Zemin katlar penceresiz ve kapıları avluya açılan depo mekanlarıdır. Ticaret hanlarının bazılarında kendi içinde bazılarında da avluda mescit bulunmaktadır. Bazılarında avluda çeşme bulunmaktadır. Avlu sayısı 17.yüzyılda Büyük Valide Han'a kadar bir veya iki avlulu olarak gelen hanlarda Büyük Valide Han ile ilk defa üç avlulu han tipi ortaya çıkmıştır (Şekil 3.23). 18.yüzyılda üç katlı han tipi ile parsel formuna uygun organik han plan şeması da net olarak görülmeye başlanmıştır [23].



Şekil 3. 23 Büyük Valide Han Avlu [B.N.İskender, 2016].

3.2.2 Geçiş Hanları (Ticaret - Büro)

19.yüzyılda yapılmış olan geçiş hanları mimari özellikleri bakımından ticaret hanları ile büro hanları arasında kalan bir grup hanı temsil eder. Geçiş hanları mekan düzeni olarak daha çok klasik Osmanlı ticaret hanlarında genellikle üzeri açık veya cam çatı ile örtülü kareye yakın avlu etrafında kapalı mekanlar sıralanmıştır. Genellikle avlu revakla çevrili olmamakla birlikte üst katlar revaklıdır. Örtü sistemi olarak tonoz, çapraz tonoz, aynalı tonoz gibi geleneksel örtü sistemleri kullanılmıştır. Bu geleneksel örtü sistemi ile birlikte volta döşeme de kullanılmıştır. Büyük Ticaret Han örneğinde olduğu gibi cepheler sıvasız ve yalın olabilmekte fakat bunun yanısıra sıvalı ve çok abartılı olmamak üzere Batı üslubu dekoratif öğelerle bezemeli de olabilmektedir. Yapı malzemesi olarak demir putrel veya demir karkas, çatılarda tuğla kullanılmıştır. Bu yönüyle klasik Osmanlı Hanları'ndan farklılık göstermektedir [23].

Bu yapı grubunun bir örneği olan Büyük Ticaret Han 19.yüzyıl yapısı olmasına rağmen cephe özellikleri bakımından çevresinde bulunan Büyük Valide Han, Büyük Yeni Han gibi han yapıları ile uyumlu olarak Geleneksel Osmanlı tarzını sürdürmüştür. Mekan organizasyonu olarak ise klasik hanlara göre değişime uğramış, Avrupa pasajlarına benzeyen bir plan şemasına sahiptir. Dükkanlar kendi içinde çok katlı yapılar oluşturmaktadır. Bu yapısı ile çok katlı yan yana dizilmiş mağazaların iki sokağı birbirine bağlayan bir avluya baktığı pasaj yapılarını andırmaktadır [16].



Şekil 3. 24 Büyük Ticaret Han [82].

3.2.3 Büro Hanları

Büro hanları 19.yüzyıl ile 20.yüzyıl başında yapılmış han tipleridir. Klasik Osmanlı han mimarisine kıyasla büyük değişimler gösterirler. Han mimarisinin değişiminde ekonomik gelişmelere bağlı olarak işlevlerin değişimi ve yeni teknolojilerin getirdiği yapım biçimlerinin kullanılması etkili olmuştur. İmalat ve depolamanın yerini bankacılık ve hizmetler sektörü almıştır. Büro hanlarının zemin katları çoğunlukla dükkan ve mağaza olarak kullanılmıştır. Ticaret hanlarında daha çok içe dönük sade bir yapı görülürken, büro hanlarında dışa dönük ve bezemeli cepheler görülmeye başlanmıştır [23].



Şekil 3. 25 1.Vakıf Han, 20.yy [83].

Ticaret hanlarında açık bir avlu etrafında revaklı birden çok parselde bulunan odalar görülürken, büro hanlarında büyük bir farklılıkla tek bir parselde, tek bir kitle olarak konumlanmaktadır. Büro hanları da kendi içerisinde avlulu veya avlusuz olarak iki gruba ayrılmaktadır. Avlulu hanlar avlu üzeri cam ile örtülmüş galerili veya koridorlu hanlardır. Avlusuz hanlarda odalar galeriye, koridora veya merdiven sahanlığına

açılmaktadır. Avlulu hanlarda revak yoktur fakat, galerili olanlar mekan düzeni bakımından ticaret hanlarını andırırlar [23].

19.yüzyılın sonunda İstanbul'da görülmeye başlanan eklektik üslup han yapılarında da görülmeye başlanmıştır. Yaygın olarak Neo-Klasik, Neo-Rönesans ve Neo-Barok eklektik cepheler görülmektedir. Neo-Rönesans'a örnek olarak Kayseri Han cephesi, Neo-Barok'a ise Büyük Abut Efendi Han cephesi gösterilebilir. 20.yüzyıla gelindiğinde ise han cephelerinde Art-Nouveau üslup görülmeye başlanmıştır. Bu akıma örnek olarak da Feşçibaşı Han gösterilebilir [23].



Şekil 3. 26 Neo-Rönans Örneği Kayseri Han [B.N.İskender,2016].

Büro hanları genel olarak arsaların şekillerine göre form almışlardır. Üst katlarda taş konsolların taşıdığı çıkmalar yapılmıştır. Ayrıca nüfus artışı ve yer azalması nedeni ile kat sayıları artmıştır. Büro hanları genel olarak dört beş katlıdır. Yapı malzemeleri de gelişen teknoloji ile değişmiştir. Bu dönemde büro hanlarında yapı malzemesi olarak demir ve birkaç handa da çelik kullanılmıştır [23].

ÇALIŞMA ALANININ TANIMLANMASI: TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ

4.1 Tarihsel Gelişim Süreci

Hanlar Bölgesi tarihsel gelişim süreci incelenirken, bölge özelinde tarihsel kırılma noktaları göz önüne alınarak dönemleme yapılmıştır. Bölge özelinde süreç incelenmeden önce Hanlar Bölgesi'nin yer aldığı Tarihi Yarımada'nın tarihi gelişim süreci hakkında bilgi verilmiştir.

4.1.1 Tarihi Yarımada

İstanbul geçmişten günümüze kadar büyük medeniyetlerin merkezi olma özelliği ile dünya tarihinde her dönemiyle önemli bir yer tutmuştur. Tarihi Yarımada ise İstanbul tarihinin odak noktasını oluşturmaktadır.

İstanbul çok katmanlı kent kültürü ile bir dünya mirası niteliğindedir. Son dönemde yapılan kazılarla İstanbul'un MÖ 5000 yıllarına kadar uzanan bir kent tarihi olduğu ortaya çıkarılmıştır. Kentin bu köklü geçmişi çok katmanlı bir kent olmasını sağlamıştır. Günümüzde yapıldığı dönemleri yansıtan yer üstü mirasının yanında yer altında da kentin her dönemine ait kalıntılardan oluşan katmanlaşmış bir yapı bulunmaktadır.

Avrupa ve Asya arasında geçiş yolunda yer alan bölge çeşitli yerleşimlere ev sahipliği yapmıştır. MÖ 695 yıllarında koloni kurmak amacıyla Sarayburnu civarına yerleşen

Megaralılar Yarımada'ya yerleşen ilk önemli uygarlıktır. Bölgede liderleri Byzas önderliğinde Sparta geleneklerine göre Byzantion Şehri'ni kurmuşlardır [21].

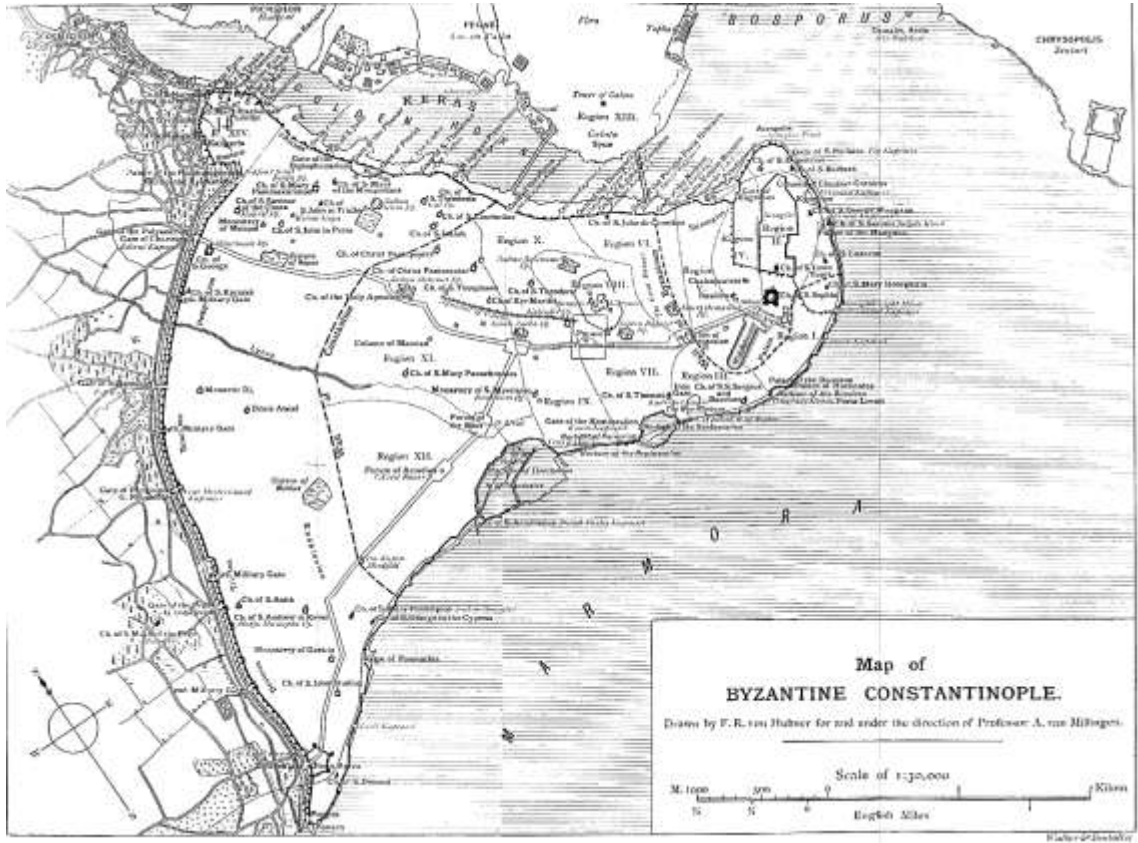
Megaralılar Haliç Koyu kıyılarına bugünkü Ayasofya'ya yakın bir alana doğru yerleşmiştir. Tarihi Yarımada'ya kurulan diğer kentler gibi Byzantion Şehri de deniz ticareti ile kalkınma sağlayan bir liman kentidir. Tüm Antik Yunan şehirlerinde olduğu gibi Akropol, Byzantion Şehri'nde de şehrin hakim tepesinde yer almaktadır. Tapınaklar, hamamlar, tiyatrolar ve agora ile şehrin odak noktasıdır. Kentin dış çeperleri ise haliç kıyısındaki liman ve şehri korumak amaçlı yapılan surlardır (Byzas ve Septimus Severus surları, MS 193-211). Klasik Antikçağ tarihinde önemli bir yeri olan Byzantion Şehri, Ege ve Akdeniz kıyılarında var olan deniz ticaretinin gelişmesini ve yeni ticaret kollarının oluşmasını sağlamıştır. O dönemde, Doğu'nun ipekli kumaşları, İspanya ve Galya'nın buğdayı, şarabı, zeytinyağı ve kurşunu başlıca değişim eşyalarını teşkil etmiştir. Lübnan Bölgesi'nden bina içlerini süslemeye yarayan sedir gibi kıymetli ağaçlar, Ege ve Pirene'den renkli mermerler, Suriye'den beyaz mermer, Mısır'dan siyenit ve diyenit gibi sert taşlar ve kıymetli vazolar, Yunan Yarımadası'ndan mermer ve bronz heykeller ile mozaik ve değerli taşlar Byzantion'a getirilen ithal mallardı. Onuncu yüzyılda Venedikli tüccarlar olmak üzere İtalya Tüccarlarına belirli imtiyazlar sağlamış ve Venedik ile ilk ticaret anlaşması imzalanmıştır [19].

Kentin imgesel bir değere sahip olmasını sağlayan üç büyük imparatorluğa başkentlik yapma durumu ilk olarak İmparator Constantin'in şehri alması ile başlar. Constantin şehri Doğu Roma'nın başkenti yapmıştır (MS 324). Konstantin MS 330 yılında şehre Constantin'in şehri anlamına gelen Constantinopolis ismini vermiştir. Konstantin 328 yılından itibaren şehirde yeni imar hareketleri ile bir yapılaşma başlatmıştır. Septimus Severus'un 189 yılında başlattığı fakat tamamlayamadığı Hipodrom tamamlanmıştır. Kentin yeni bir kimlik kazanması için çok sayıda anıt eser, heykel, arkadlı yollar, forumlar yapılmıştır. MS 392'de Hristiyanlığın resmi din olarak kabul edilmesi ile kente simgesel dini yapılar (Ayasofya, Ayairini, Khora Manastırı vs) eklenmiştir. Kentin savunması için yeni bir sur yaptırmıştır [19].

Constantinopolis konumu nedeni ile Doğu ile Batı, Akdeniz ile Karadeniz arasında bağlantıyı sağlayan bir ticaret merkezidir. Kentin ekonomisi 'transit ticarete' bağlı olup Haliç Kıyılarında yabancı tüccarların mallarının depolandığı depolar ve yerel halkın da alışveriş yaptığı dükkanlar bulunmaktadır. Bu sayede Haliç Kıyıları yerel halkın da ihtiyaçlarını karşıladığı bir alışveriş mekanı, bir çarşı niteliği kazanmaktadır. Oldukça canlı bir ticareti olmasına rağmen nüfusunun çokluğu ve üretimden çok tüketime dayalı bir ticaret yapısı olması nedeni ile Constantinopolis dış ticarete bağımlı bir kent durumundadır [19].



Şekil 4. 1 Bizans Dönemi İstanbul Haritası [84].



Şekil 4. 2 Bizans Dönemi İstanbul Haritası [84].

Batı Roma İmparatorluğu yıkıldıktan sonra Constantinopolis Bizans İmparatorluğu haline gelmiştir. Doğu Roma İmparatorluğu başkentliğinden sonra İstanbul Bizans İmparatorluğu başkenti olmuştur (Şekil 4.1 ve Şekil 4.2). Altıncı yüzyılda Bizans İmparatorluğu yükselişe başlamıştır. Tarihi Yarımada yüzyıllar içerisinde konumu itibarıyla Sasaniler, Avarlar, Bulgarlar, Müslüman Araplar ve Rusların kuşatma ve saldırılarına maruz kalmıştır. Tarihi Yarımada Latin istilası döneminde yağmalanmıştır ve fakirleşmiştir. Bu dönemi Palaiologos Hanedanı 1261 yılında bitirmesiyle II. Bizans dönemi başladı fakat Latin istilası döneminde fakirleşen ve yağmalanan şehir ticari yönden eski önemini kaybetmiştir. Bu dönemde ticaret üstünlüğü Galata limanındadır. Gücünü iyice kaybeden Bizans İmparatorluğu 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilmiştir. Fetihten sonra şehrin ismi Constantinopolis'den Şehr-i İstanbul olarak değiştirilmiştir. Şehr-i İstanbul Osmanlı İmparatorluğunun başkenti olmuştur [19].

Osmanlı döneminde de şehir liman kenti olma özelliğini korumuştur. Haliç boyunca mevcut olan iskelelere, Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerinden gelen hammaddeler boşaltılarak buradan yarımada ve gerekli şehirlerin tüketim ihtiyaçları

karşılanmıştır. Bizans döneminde de olduğu gibi yarımada da üretimden çok tüketime dayalı bir ticaret anlayışı vardı. Bu durumda İstanbul'un kalabalık bir başkent olmasının da payı yüksektir. Diğer Osmanlı şehirlerinden tüketim malları geldiği gibi Avrupa şehirlerinden de değerli tüketim malları İstanbul limanında toplanmıştır [22].

Kentin ticaret yapısını ve gelişimini belirleyen ulaşım aksları ve mekânsal yapılar Osmanlı İmparatorluğu öncesinde de olduğu gibi İmparatorluk döneminde de kent topoğrafyasıyla ön plana çıkmıştır. Haliç güvenli ve gemilerin kıyılara yaklaşmasını sağlayacak kadar derin suları olan bir koydur. Bu özelliği ile Haliç kentin her döneminde ticaret merkezi olmuştur. Osmanlı Döneminde, Bizans limanlarının önemli bir bölümü terkedilmiş olmasına rağmen Haliç kıyıları ticaret merkezi olarak gelişmeye devam etmiştir. Haliç'in iki yakasında bulunan iskelelerin her birinin ayrı bir işlevi vardır. Kuzey yakasında Karaköy ve Tophane sahilinde bulunan iskelelere yabancı tüccarlar gelmektedir. Bu limandaki ticaret yabancı tüccarların varlığına dayalı denizciler, komisyoncular, memurlar, katipler, aracılar, acenteler, elçilik temsilcileri, iskele hamalları, sırt hamalları, tekneleri koruyan yeniçeriler, meyhaneciler, her türden satıcılar gibi alt sektörlerin olduğu bir ticaret merkezidir. Galata Limanı uluslararası ticaretin yapıldığı liman olmasına rağmen kentin kendi ihtiyaçlarını karşılayan bir liman değildir. Kentin ihtiyaçlarının karşılandığı liman imparatorluğun çeşitli şehirlerinden gelen yiyecek ve tüketim mallarının getirildiği Güney kıyılarındaki limandır (Şekil 4.3) [23].

Marmara yönünden gelirken ilk iskeleler olan Meydan İskelesi ve Bahçekapı İzmit bölgesinden, Karadeniz'den, Doğu Marmara'dan, Ege adalarından ve Mısır'dan ürün getiren gemilerin boşaltıldıkları yerdir. Daha ilerideki Eminönü İskelesi trafiğin en yoğun olduğu yerdir. Batı Anadolu'dan gelen gemilerin yanaştığı iskeledir; tıpkı Galata'da olduğu gibi burada da denizciliğe bağlı bir ticaret alanı iskelelerin yanında gelişmiştir. Eminönü'yle birlikte Hasır İskelesi, Zindankapı ve Yemiş İskelesi İstanbul'un taze yiyecek iaşesinde kullanılan iskelelerdir. Odun İskelesi İzmit bölgesinden gelen yakacak odun ve inşaat kerestesine ayrılmıştır. Ayazmakapı İskelesi Marmara'nın kuzey kıyılarından gelen ve Doğu Trakya ürünleri getiren gemilerin yanaştığı yerdir. Balat İskelesi'ne ise çeşitli yerlerden getirilen ve başkent inşaatına yönelik her türlü yiyecek maddesi boşaltılmaktadır [23].



Şekil 4. 3 Eminönü Limanının Yoğunluğunu Gösteren 19.yüzyıla Ait Gravür. John F.Lewis, 1835-1836 [25].

Tarihi Yarımada, ticaretin yapıldığı bir liman kenti olma özelliğini her döneminde korumuştur. Bu özelliğine dayalı olarak limanlara yakın bölgede her dönemde bir ticaret merkezi yer almıştır. Şehrin kurulması ve gelişip sınırlarının genişlemesiyle bugünkü 'Hanlar Bölgesi' yüzyıllar boyu limana bağlı gelişen bir ticaret merkezi olarak varlığını ve işlevini günümüze kadar sürdürmüştür. Tarihi Yarımada'nın çok kültürlü ve yüzyıllara dayanan tarihinden meydana gelen katmanlı kent yapısı Hanlar Bölgesi'nde de aynı şekilde kendini göstermektedir. Bölgede bazı alanlarda Bizans yapıları veya temelleri üzerinde Osmanlı yapıları yükselmekte fakat yapı türü ve işlevi yüzyıllardır aynı amaca hizmet etmektedir.

4.1.2 Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi İstanbul kent tarihi başlangıcından günümüze kadar aynı ticaret işlevini sürdürmüş ve her dönemde kentin ticaret merkezi olarak gelişmiş bir bölge olması nedeniyle İstanbul tarihinde önemli bir yer tutmaktadır.

Hanlar Bölgesi'nin tarihsel süreci, I.Constantinus'un yaptırdığı üçüncü kara surları ile başlamıştır. Hanlar Bölgesi tarihi gelişim süreci incelenerek İstanbul'un fethi; Tanzimat dönemi; Orient Express'in Sirkeci Garı'na ulaşması; Tarihi Yarımada'nın Dünya Mirası

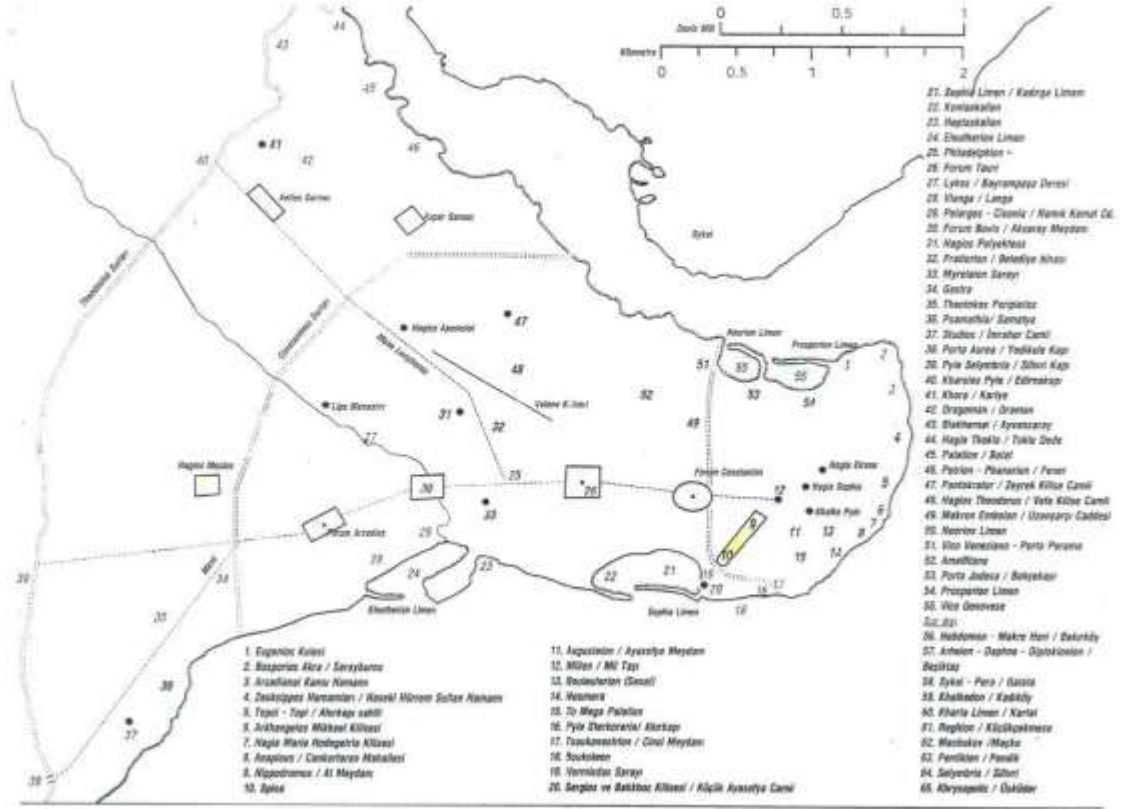
Listesi'ne alınması ve Tarihi Yarımada'nın sit alanı ilan edilmesi gibi Hanlar Bölgesi'nin yapısını etkileyen tarihsel kırılma noktaları belirlenmiş, günümüze ulaşan süreçte incelenmiştir.

4.1.2.1 Constantinus Dönemi (III.Kara Surları)

Hanlar Bölgesi'nin tarih sahnesine çıkışı I.Constantinus'un yaptırdığı III.kara surları ile başlamaktadır. Megaralıların yaptığı ilk surların kapsadığı alan bugün mevcut Sur-u Sultani'nin çevrelediği Sarayburnu civarı olduğu sanılmaktadır. Kentin, Roma İmparatoru Septimus Severus'un siyasi rakibi Pescenius Nigerli'ni desteklemesine karşılık Septimus Severus'un kenti ve kent surlarını yıkıma uğratmasından dolayı ilk surlara ait herhangi bir kalıntı bulunamamıştır [24].

Septimus Severus yakıp yıktığı kentte daha sonra yapıları onartıp, yeni bir sur da inşa ettirmiştir. Severus'un yaptırdığı bu ikinci sur ilk surlardan daha büyük bir alanı kapsamaktadır. Bugün Eminönü, Babıali Caddesi'nin Türbe semtinde bulunan İstanbul Kız Lisesi'nin bu cadde üzerindeki bahçe duvarının Septimus Severus'un yaptırdığı surların bir parçası olduğu söylenmektedir.

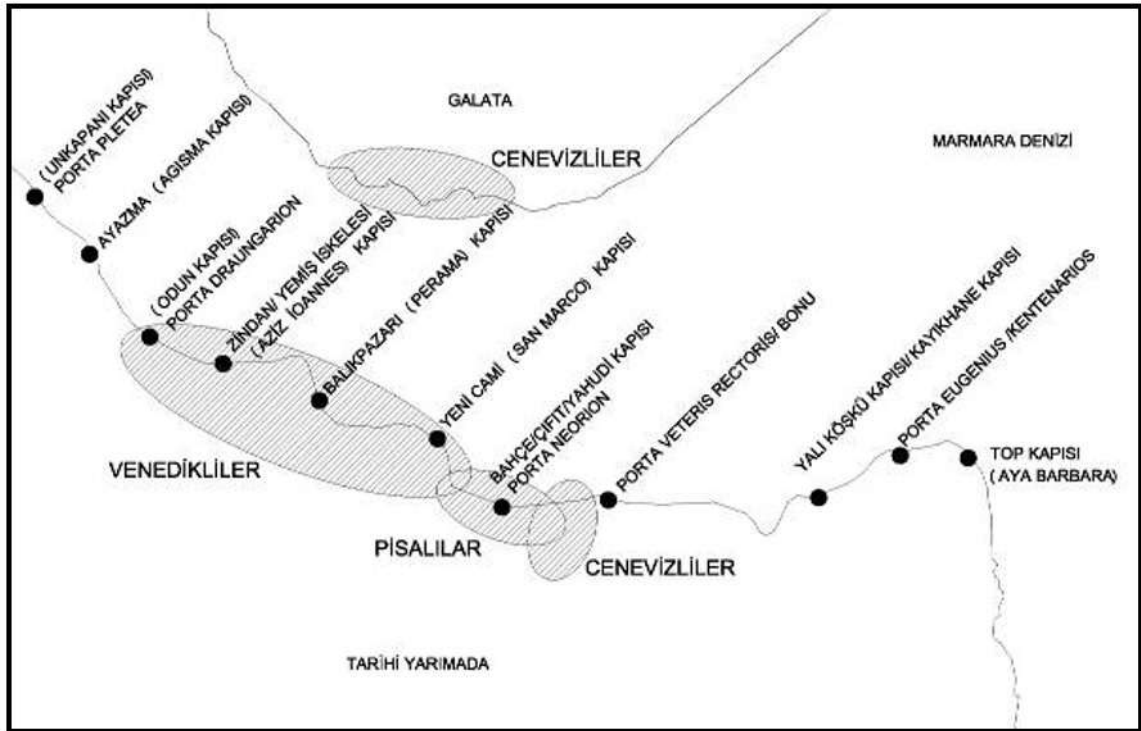
Septimus Severus'un yaptırdığı ikinci surlar ilk surlara nazaran daha geniş bir alan kaplamasına rağmen bugünkü Hanlar Bölgesi yine de henüz sur içi bölgede bulunmamaktadır. Hanlar Bölgesi'ni sur içinde kentin sınırları içine alan kara surları I.Constantinus (MS 324-337) yaptırmıştır. Hanlar Bölgesi tarihi III.Kara surları ile MS 324-337 tarihinde başlamıştır. Yeni kara surlarının yapılması ile kent sınırları oldukça genişlemiş ve ortaya çıkan boş alanların kentleştirilmesi zaman almıştır. Yenikapı'da yer alan büyük Liman'ın yapım tarihi de III.Kara surları ile kentin genişlemesinden sonraya rastlamaktadır. Üçüncü surlardan günümüze gelen surlar, Haliç ve Marmara sahillerine eklenen kısmı ile Büyük Liman'ın Langa Bostanları içinde kalan parçalarıdır (Şekil 4.4) [24] .



Şekil 4. 4 Kara Surları ve Önemli Yapıları Gösteren İstanbul Haritası [84].

Constantinus'un yeni başkenti 5.yüzyılda batının başkenti Roma'dan bile daha kalabalık bir nüfusa sahip olmuştur. Giderek artan nüfus için yeni depolama alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Yeni liman çevresinde büyük yeni ambarlar yapılmıştır. Depolama ihtiyacının bir kısmı da eski Haliç Limanı'nda karşılanmıştır. Bu dönemlerde Constantinopolis'in ticareti Akdeniz'deki diğer kentlerin ticareti ile rekabet edebilecek kadar gelişmiştir. 5. ve 6. yüzyılda ticaret açısından parlak bir dönem yaşayan Constantinopolis'de özellikle ipek ticareti ön plandadır. 7. ve 8. yüzyıllarda ticaret yollarında güvenliğin azalması ile ticaretle bir azalma görülmektedir. Fakat 10. yüzyıldan itibaren yabancı devletler ile Bizans devleti arasında ticaret anlaşmalarının imzalanmaya başlanması ticareti canlandırmıştır. Bilinen ilk ticaret anlaşması Ruslar ile imzalanmıştır. Anlaşma ticaret amacıyla gelen Rus tüccarlarına Constantinopolis'te azami altı ay Beşiktaş civarında oturma izni vermektedir. Ayrıca gümrük vergilerinden de muaf olmalarını sağlamaktadır(907 yılı). Bizans Devleti 992 yılında da Venedikli ve İtalyan tüccarlara imtiyazlar sağlayan ticaret yapmıştır. Bu anlaşma ile İtalyan tüccarlar

Bizans pazarına serbestçe girme hakkı kazanmıştır. Constantinopolis'te Haliç kıyılarında yer alan limanlarda ve Pera/Galata'da Latin kolonileri kurulmuştur (Şekil 4.5) [21].



Şekil 4. 5 Haliç'te Bulunan Şehre Giriş Kapıları [21].

Haritaya göre 12.yy'da Odun Pazarı (Porta Draungaran), Zindan/Yemiş İskelesi (Aziz İvannes), Balık Pazarı(Perama) Kapısı ve Yeni Cami (San Marco Kapısı) civarında Venedikliler, Bahçe(Çıft, Yahudi) kapısı (Porta Neorion) civarında Pisalılar, Porta Veteris Rectoris civarında ve Galata/Pera civarında ise Cenevizliler oturmaktadır. Bu koloniler yerleştikleri yerlerde kendi konutları ambarları ve kiliselerini inşa etmişlerdir. Özellikle Venedik kolonileri yerleştiği Draungaron ve Perama kapıları arasında bir yerleşim merkezi oluşturmuşlardır. Daha önceki yıllarda kentte yalnızca geçici bir süre için kalan yabancı tüccarlar bu dönemde kentte yerleşik hayata geçip koloniler kurarak ticari yaşamın canlanmasında katkılı olmuşlardır.

Liman bölgesi Bizans'tan itibaren genellikle depolama alanı olmasına rağmen buradan alışveriş de yapılabilmektedir. Bu özellikleri ile liman bölgesi ve iskeleler birer çarşı niteliğindedir.

Bizans'ın ilk döneminde çarşı Constantin Forumu'nun yanındaydı. Bugünkü Beyazıt'ta o dönemde yer alan 'Artopoleia' semtinde (adı Ekmekçiler anlamına gelen) Osmanlı Dönemi'nde de at değirmeni (horos) denen küçük değirmenler ve bunlara ait fırınlar yer almaktaydı. Hayvan ve et pazarları da bugünkü Beyazıt civarlarındadır. Ayasofya çevresinde bakırcılar ve mumcular, günümüzde Kapalıçarşı'nın bulunduğu alanda ise kumaşçılar ve dericiler gibi çeşitli dükkanların bulunduğu bir çarşı bulunmaktadır. Constantin Forumu ile Million arasında gümüşçü dükkanları yer alırken, kuyumcular ve diğer sanat erbabı Mese'nin çevresine yerleşmiştir. Bu dönemde Bizans parası Nomisma uluslararası tedavülde en değerli sikkeydi [22].

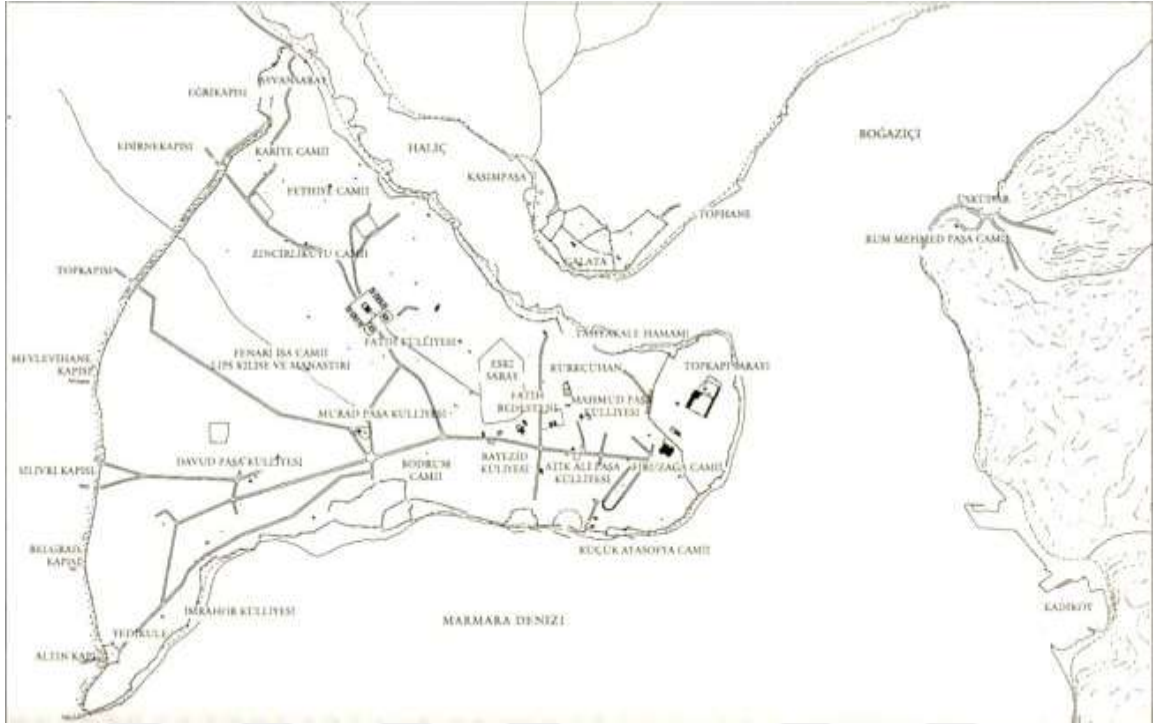
Bizans Devri'nde ilk çarşılar Ayasofya ve Yerebatan Sarnıcı dolaylarında bulunmaktadır. Çarşılar Mese boyunca devam etmektedir. Caddenin iki tarafında revaklar ve revakların arkasında dükkan sıraları yer almaktadır. Bu cadde bir ticaret aksı olmuştur ve 'embolos' adı verilen çarşı kurgusu oluşmuştur. Bu aks Beyazıt ve Şehzadebaşı'ndan Aksaray'a kadar ulaşmaktadır. Mese'den sonra en önemli çarşı Beyazıt'tan Eminönü'ne inen Makros Embolos'dur. Beyazıt Eminönü aksı günümüzde de Uzun Çarşı adı ile yaşamaktadır. Bu aks Bizans'ın ana ticaret aksı olan Mese ile Liman bölgesi arasındaki doğrudan bağlantı aksı olması nedeni ile önem taşımaktadır. Kentte yer alan ana ticaret aksları ve çarşı-Pazar merkezleri yüzyıllar boyunca hemen hemen aynı yerlerinde kalmıştır [21].

4.1.2.2 İstanbul'un Fethi

1453'te Fatih Sultan Mehmet kente girdikten sonra kent Konstantiniya adıyla anılmanın yanında İstanbul- İslambol olarak da adlandırılmaya başlanmıştır.

Fatih Sultan Mehmet 1457'de, şu anda İstanbul Üniversitesi'nin bulunduğu alanda, sarayının inşasına başlatmıştır. Sarayın güneyinde de Sırmakeş Hanı yerinde darphane bulunmaktadır. Şimdiki Uzun Çarşı'nın her iki tarafındaki ticaret merkezi işlevini Fatih'in fethi ile Osmanlı hakimiyeti altında da devam ettirmiştir. Osmanlı çarşılarından en büyük mekan organizasyonuna sahip olan Kapalıçarşı'nın yapımına Fetih'ten sonra Fatih Sultan Mehmet'in camiye çevirdiği Ayasofyaya bir gelir sağlamak amacıyla başlanmıştır. Günümüzdeki adıyla Cevahir Bedesteni (Bezzazistan-ı Cedid, Yani Bedesten) değerli eşya ve kumaş çarşısı olarak yapımına 1455-1456'da başlanmıştır.

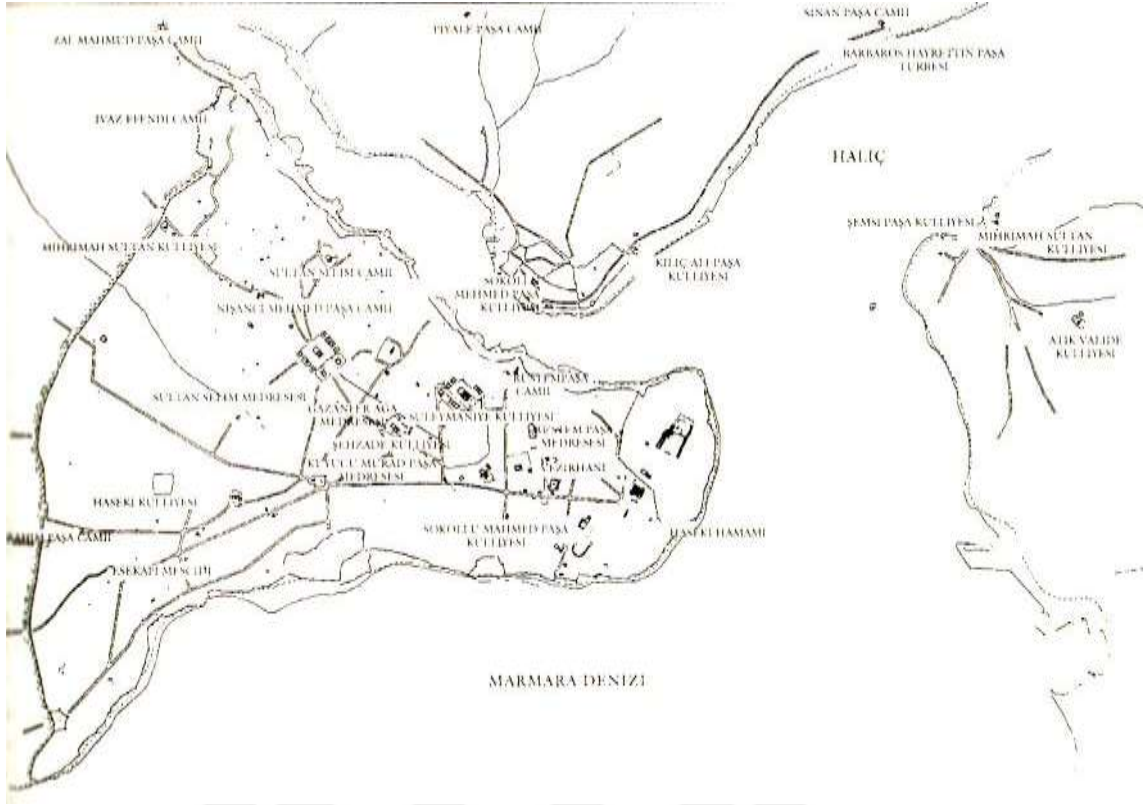
Böylelikle Kapalıçarşı temelleri atılmıştır. Sonraki eklentileriyle 30.700m²lik alana sahip olan Kapalıçarşı'nın (Çarşı-yı Kebir, Büyük Çarşı) çekirdeğini iki bedesten ve bunların dış cephelerindeki dükkanlar oluşturmuştur (Şekil 4.6) [25].



Şekil 4. 6 1453-1520 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].

Bölge Bizans Dönemi'nde de bir ticaret merkezi özelliği taşımaktadır. Forum Constantinos ve Forum Tauri arasında kalan bölge esnaf loncaları tarafından kullanılıyordu. Osmanlı döneminde de Bizans'tan gelen işlev ve yerleşim şemasına uyulduğu görülmektedir. Unkapanı, Odunpazarı ve Balıkpazarı gibi depolama bölgeleri Fatih devrinde de işlevlerini devam ettirmiştir [21].

16.yüzyılda (1545-1550) ikinci bedesten (Sandal Bedesteni) yapılmıştır. Merkezi çarşı bölgesi Cevahir Bedesteni, Sandal Bedesteni ve çevresindeki dükkanlardan oluşmaktadır. Bedestenler arasında loncalar ve satılan eşyaların türüne göre dükkanlardan oluşan sokaklar bulunmaktadır. Çarşı bölgesi kentin ana ticaret merkezi olmuştur ve tek katlı ahşap dükkanların sayıları 3667'ye kadar ulaşmıştır. Bu dükkanlar Haliç kıyılarına kadar inmiştir. Haliç kıyılarında büyük depolama alanları bulunmaktadır [18].



Şekil 4. 7 1520-1603 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].

Çarşısı oluşturan dükkanlar ve bedestenlerin çatıları ahşap olmasından dolayı yangınlar çarşı için önemli bir risk faktörüdür. 1546 yangını ve 1618, 1652 yangınlarından sonra bedestenlerin ozamana kadar ahşap olan çatı strüktürü yerine kagir tonoz çatı örtüsü kullanılmıştır. Çarşı ilerleyen dönemlerde de yangın ve depremlerden zarar görmüş ve onarılmıştır (Şekil 4.7) [18].

Fatih Sultan Mehmet'in Fetih'ten sonra Ayasofya'ya gelir getirmesi amacıyla iki büyük bedesteni yaptırmıştıktan sonra çarşı ve ticaret aksları bedestenler ile liman bölgesi arasında gelişmeye başlamıştır. Bölge özellikle Mercan, Mahmutpaşa-Uzunçarşı aksları etrafında gelişmiştir.

Tüm imparatorluk ihtiyaçlarının karşılandığı bölgede sokaklar ve yapı adaları, yalnızca yaya hareketleri göz önünde bulundurularak dar ve sıkışık bir düzende gelişmiştir. Ticaret bölgesinin merkezini bedestenler oluşturmaktadır. Mücevher ve ipek kumaşlar gibi kıymetli mallar, limana yakın çarşı bölgesine nazaran daha güvenli olduğu için, burada muhafaza edilmektedir. Kapalıçarşı'dan liman bölgesine inen Mahmutpaşa ve Uzunçarşı aksları ticari faaliyetlerin en yoğun yaşandığı akslardır. Bu akslar boyunca

büyük han yapıları ve bu han yapılarının aralarında küçük dükkan sıralarından oluşmuştur. Dar sokaklar boyunca meydan görevi gören cami ve hanların avluları açık alan ihtiyacını gideren mekanlardır [25].

Ticaret sisteminin yapısına bağlı olarak perakendeci her tüccar dahil olduğu esnaf grubunun ürününü satmak zorundadır. Baharat satan bir tüccar aynı zamanda kahve satmamaktadır. Bu sistem mekânsal organizasyonu da etkilemiş ve esnaf grupları bir arada satış yapmıştır. Günümüzde de çarşı bölgesinde görüldüğü üzere sokaklar Fincancılar Sokak, Bakırcılar Sokak, Tıgıcılar Sokak gibi o sokakta satış yapan esnaf grubunun ismi ile anılmaktadır [25].

İstanbul'da tüccarlar; toptancılar, perakendeciler ve zenaatkarlar olarak üç ana grup oluşturmaktadır. Piyasada ekonomik gücü en çok olan tüccarlar toptancılarıdır. Perakendeciler toptancılara bağımlı ve esnaf loncası çevresinde toplanmış tüccarlardır. Zenaatkarlar aynı zamanda perakendeci de sayılabilirler. Atölyelerde ürettikleri mallarını kendileri satmaktadırlar. Üretilen malın alıcıya ulaşmasından arada bir üçüncü kişi bulunmamaktadır [25].

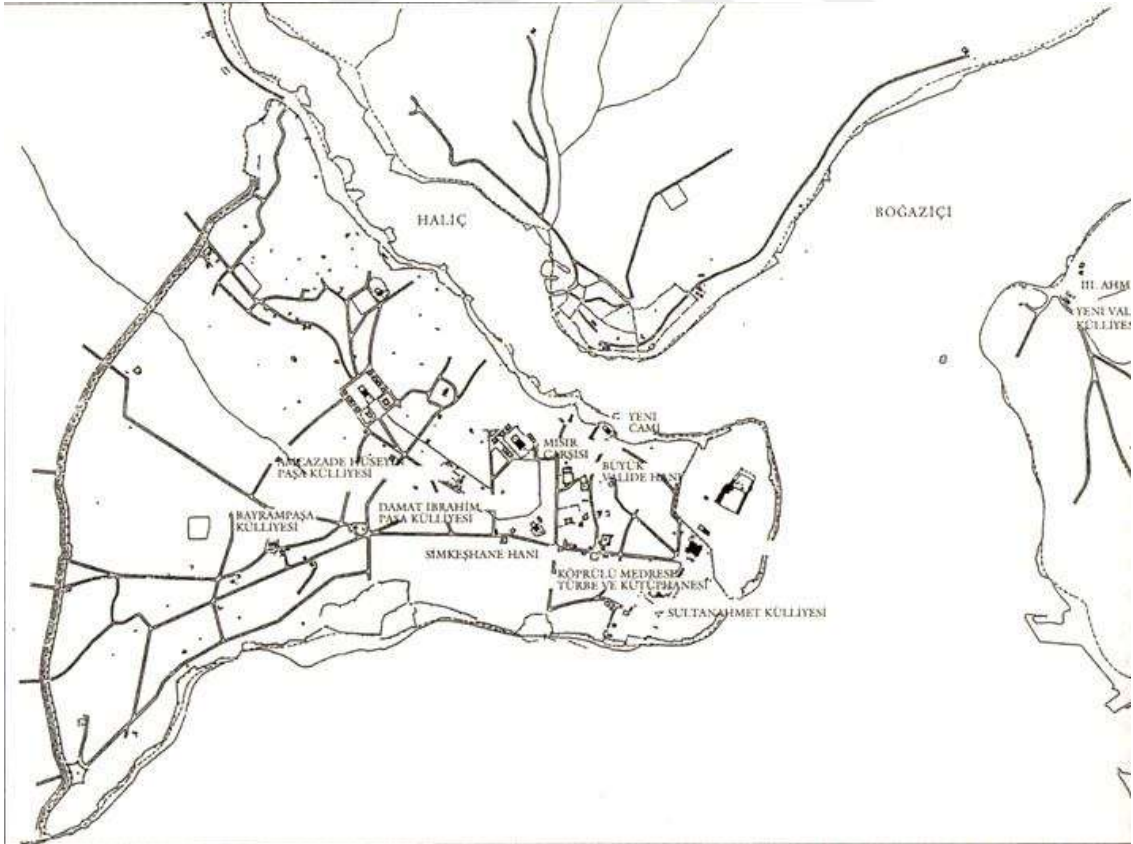
Tüccar ve toptancı gruplarının dağılımı Eminönü'nde; ayakkabıcılar, baharatçılar, meyveciler, zeytinyağcılar, hasırcılar, pastırmacılar ve balıkçılar; Unkapanı'nda; buğday, arpa, dericiler, uncular, tahtacılar; Bedestende ise değerli eşyalar olan mücevherciler, inciciler, ipekçiler ve sahaflar şeklindedir [25].

İstanbul'da iki adet gümrük yeri bulunmaktaydı. Birisi günümüzdeki Eminönü Meydanı'nda bulunan tek katlı ahşap yapı diğeri ise Galata'daki Kurşunlu Han'da bulunan gümrük yerleridir. Bu gümrüklere mallar türlerine göre indirilmekteydi. Erzaklar gümrük ile Unkapanı arasındaki bölgeye indirilmekteydi. İnşaat kerestesi için Odunkapı'da büyük bir depolama alanı bulunmaktaydı [25].

İstanbul'a gelen yiyecek ve ihtiyaç maddeleri Eminönü'ndeki kapanlarda toplanırdı. Kapanlarda malların tartıları kontrol edilerek fiyatlandırılır ve nüfus yoğunluğu ile orantılı bir şekilde semtlere dağıtımı yapılırdı. Kapanlar Eminönü'nde ayrı bir ticaret merkezi konumundaydı. Yağ Kapanı, Bal Kapanı, Un Kapanı ve İpek Kapanı Haliç'te bulunan en büyük kapanlardı. Fetih'ten sonraki yıllarda Fatih tarafından Un Kapanı'nda kapan işlerini düzende tutmak için 'Ehl-i Hiref Divanhanesi' yaptırılmıştı. Aynı zamanda

Yemiş İskelesi'nde de 'Çardak' (gümrük) adıyla başka bir mekan bulunmaktadır. Çardak'ta da esnaf ilişkileri ve kapan işleri ile ilgili düzenlemeler yapılmaktadır. 'Ehl-i Hiref Divanhanesi' ve 'Çardak'ta muhtesib, kapan naibi ve esnaf temsilcileri olan Kethüdalar, Yiğitbaşılar bulunurdu. Tüm bu kişiler kapanlara gelen tüketim mallarının kontrolleri, ölçümleri, fiyatlandırılmaları, dağıtımlarından sorumluydu. Kapanlara mal getiren büyük tüccar ve gemi sahiplerine de 'Kapan Hacıları' deniyordu. Kapanlarda fiyatlandırmalar genelde kapan hacılarının söylediği alım fiyatı ve diğer ücretler dikkate alınarak yapılırdı. Kapan hacıları 18. Yüzyılın sonuna kadar işlevini devam ettirmiştir. Sonrasında yerini Hayriye ve Avrupa tüccarlarına bırakmışlardır [25].

Fatih Sultan Mehmet sefer yaptığı ülkelerden çok sayıda kişiyi İstanbul'a göç ettirmiştir. Fatih'in bu yerleştirme politikasını II.Beyazıd ve I.Selim de sürdürmüştür. I.Selim Suriye ve Mısır'ı aldıktan sonra Kahire'den zenaatçıları ve sanatçıları İstanbul'a getirmiştir. 1514'ten sonra Pera'nın batısında bir tersane kurulmuştur ve bugünkü Kasımpaşa Koyu zamanla Kadırga Limanı'nın ve Kontaskolion Limanı'nın yerine geçmiştir. Sonrasında



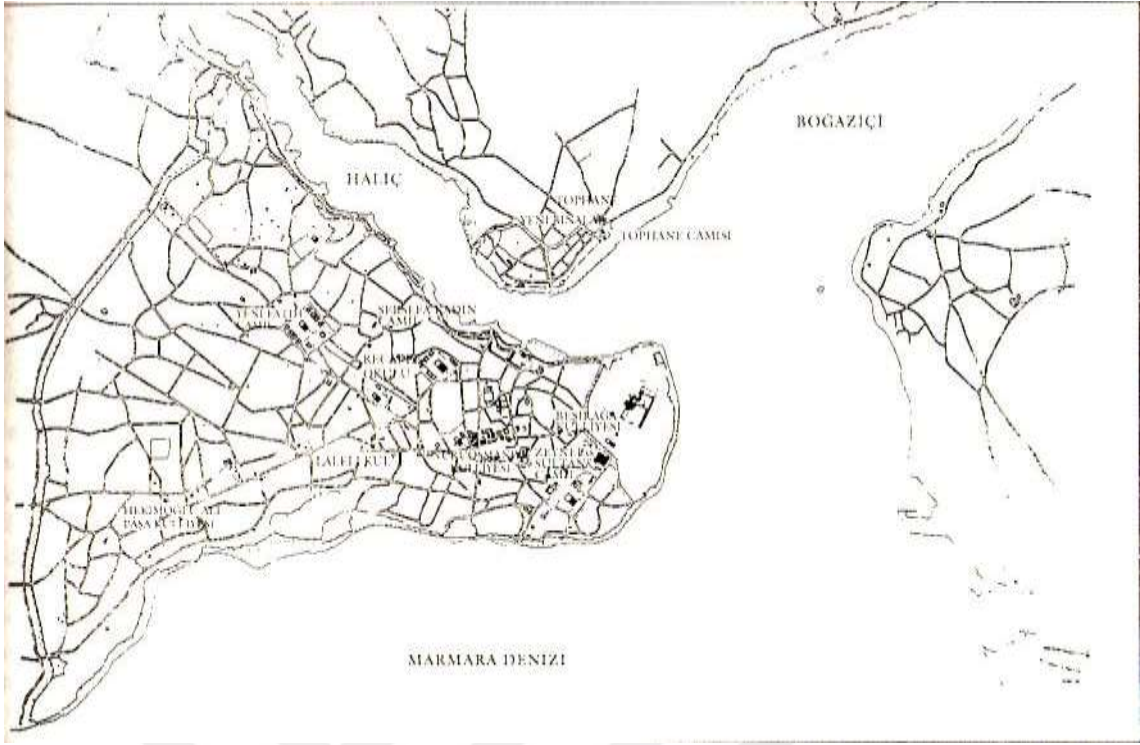
Şekil 4. 8 1603-1730 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].

Tophane Limanı ile şehir kuzeye doğru genişlemeye başlar. Bir diğer çarşı alanı ise Beyazıt ile Fatih Külliyesi arasındaki Saraçhane Çarşısı'dır. Saraçhane Çarşısı'nda demirci esnafı bulunurdu ve at takımları, araba koşumları, meşinden eşya gibi ürünler yapıp satılırdı. İstanbul'da nüfus arttıkça kent sınırları sürekli büyüme göstermiştir. Nüfusun ve kent yoğunluğunun artması ile tüketim ürünlerinin talep oranı da artmıştır. Yerleştirme politikaları ile çok kültürlü bir kent haline gelen İstanbul'da yaşam biçimlerinin farklılıkları ile tüketim malzemelerinin çeşitliliği de artış göstermiştir (Şekil 4.8) [21].

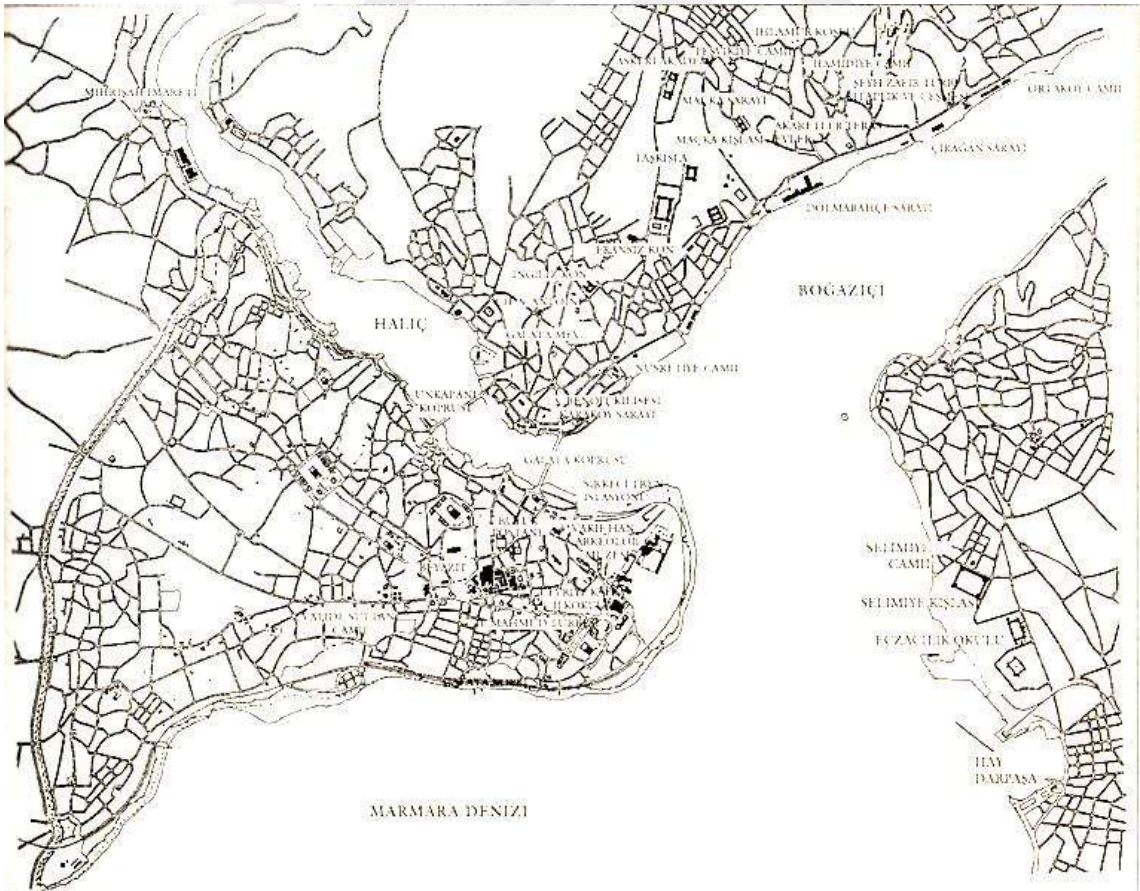
15.yüzyılda güney kıyılarında yoğunlaşan nüfus ve ticaret potansiyeli 16.yüzyılda kuzey kıyılarına da kaymaya başlamıştır. Haliç'te bulunan ticari amaçlı iskeleler, Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanan antrepolar ve Eminönü-Beyazıt arası oluşan ticari trafik Haliç'in güney kıyısındaki hareketliliği oluştururken, kuzey kıyıda da başta Galata olmak üzere Tophane ve Salıpazarı'na uzanan diğer bir ticari bölge meydana gelmiştir [21].

17. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ve Batı arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesinden dolayı İstanbul'daki yabancı nüfus artmıştır. Nüfusun %40'ının gayrimüslimlerden oluştuğu bu dönemlerde Rum Patrikliği'nin Fener'e yerleşmesi ile Haliç'te rum nüfusunun artmasına sebep olmuştur. Haliç bu sayede 17.yüzyılda da önemli bir liman ve ticaret bölgesi olmaya devam etmiştir. Venedik, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç Avusturya, Rusya elçilikleri Galata-Pera bölgesinde yer aldığından ötürü Galata-Pera bölgesi 17.yüzyılda hareketlilik kazanmaya başlamıştır. Elçiliklerin yakınlarına yerleşen o ulusların bireyleri ile Galata uluslararası ticaret merkezi halini almaya başlamış ve ticari faaliyetlerin odağı haline gelmiştir [21].

18.yüzyılda Osmanlı Devleti batıya açılmaya başlamıştır. Batıyla olan ilişkiler sonucunda batı tarzı yaşam biçimi özellikle İstanbul'da kendini göstermeye başlamıştır. 17.yüzyılda elçilikler ve elçilik yakınlarına yerleşen yabancılardan dolayı batı tarzı yaşamın getirdiği yeni mekanların yansımaları Galata-Pera bölgesi'nde görülmüştür (Şekil 4.9 ve Şekil 4.10). Avrupa ile olan ilişkilerin ve ticaretin gelişmesine bağlı olarak tüketim miktarının artması depolama ihtiyacını artırmıştır. İstanbul'un ticaret merkezi olan Hanlar Bölgesi' 18.yüzyılda yapılan ticaret hanı sayısı dönemin ihtiyacına karşılık artış göstermiştir.



Şekil 4. 9 1730-1789 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].



Şekil 4. 10 1789-1839 Yılları Arasında Tarihi Yarımada [19].

Bu yüzyılda imparatorluğun başka şehirlerinden gelen mallar İstanbul Limanı'na, Avrupadan gelen mallar ise Galata Limanı'na boşaltılırdı. Galata ve Pera bölgesi yabancı ülke elçiliklerinin etrafında ikamet eden yabancılar ve Levantenlerin de etkisi ile ithal malların ticaret bölgesi durumundaydı. 18.yüzyılda Levantenler, Yahudiler ve Rumlar'ın ticaretteki etkinliği oldukça hissedilmektedir [21].

4.1.2.3 Tanzimat Dönemi ve Orient Express'in Sirkeci Garı'na Ulaşması

Osmanlı Devleti'nde, askeri alanda yaşanan yenilgiler sonucunda askeri alanda ıslahat hareketleri başlatılmıştır. 18.yüzyılın sonunda askeri alanda yenilikler sistemli bir uygulamaya oturtulmuştur. III.Selim döneminde başlatılan askeri odaklı reformlar II.Mahmud döneminde devam etmiştir. II.Mahmud'un saltanatının ikinci döneminde sivil reformlar başlatılmıştır. Abdülmecid'in tahta çıkmasından sonra 3 Kasım 1839'da ilan edilen Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile Tanzimat süreci başlamıştır. Tanzimat kelime anlamı olarak, 'düzenleme' düzene koyma' demektir [26].

Tanzimat süreci çağı yakalamak adına dönemin zorunlu bir getirisiydi. Çeşitli kaynaklar, batılılaşmayı yönlendiren kimi etkenleri İstanbul ve Avrupa başkentleri arasında diplomatik misyonların giderek çoğalması, ticari ilişkilerin kuvvetlenmesi yabancı uzmanların batının kültürel, eğitsel ve teknolojik etkinliklerini Osmanlı toplumuna taşımaları, Avrupa'ya gönderilen genellikle diplomatik nitelikli misyonların gittikleri ülkelerden etkilenmeleri ve bu olguyu ülkelerinde yeni etkinliklere dönüştürme istekleri ve Avrupalı gezginlerin çeşitli amaçlarla Osmanlı topraklarında yaptıkları geziler olarak sıralanmaktadır [26].

Daha önceden de başlamış olan sivil alandaki reformlar Tanzimat Fermanı ile hız kazanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu Avrupa ile ilişkileri sonucunda ekonomik, askeri ve diplomatik alanlarda karşılaştığı sorunlarda kendi kurumlarının yetersizliğini görmüştür. Böylelikle Tanzimat Dönemi yasalaşma ve kurumsallaşma dönemi olmuştur. Tanzimat dönemi öncesi Fatih ile adalet, maliye ve yönetim alanlarında ilk yasalar yapılmıştır. Tanzimat ilanı ile gayrimüslümler ve yabancı tüccarların ticari üstünlükler elde etmesi ile Müslüman tüccarlar geri plana çekilmiştir. Yabancı ve gayrimüslim tüccarlar bu dönemde de Galata bölgesine yerleşmeyi tercih etmişlerdir. Bağımsız bir üretim biçimleri olan esnaf loncaları tanzimat yeniliklerine kadar olan dönemde kendilerine

sağlanan ayrıcalık niteliğindeki hammadde alımındaki önceliklerini ve vergi ödemedeki kolaylıklarını modernleşme döneminde yitirmişlerdir. 16.yüzyılda başlayan esnaf loncaları 19.yüzyılda büyük ölçüde sona ermiştir [26].

Tanzimat Dönemi'nde, Tanzimat Fermanı ile azınlıklara verilen imtiyaz ve ayrıcalıkları ile yeni limanlar, istasyon, banka, antrepo, otel, posta idaresi, finans kurumları, yazıhane türü fonksiyonlar için yeni yapılara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Aynı zamanda yeni işlevlere yönelik yeni devlet dairelerine ihtiyaç duyulmuştur.

Tanzimat Dönemi'nde Hanlar Bölgesi ticari faaliyetleri açısından önemini korumuştur. Eski ticaret merkezinde esnaf ve zanaatkarlar ile perakende ticaret yoğunlaşmıştır. Bölgede daha çok Bahçekapı, Tahtakale ve Unkapanı'nda yoğunluk göstermişlerdir. Kapalıçarşı ve çevresinde ise kuyumcular yoğunlaşmıştır. Şark Ticaret Yıllıkları'nda bu dönemlerde bu bölgelerde bulunan geleneksel esnaf dışı açılmanın yıkıcı etkisi altında tasfiye olmak veya dükkanlarını kapatmanın aksine sayılarını arttırmış olduğundan bahsedilmektedir. Yıllıklarda edindiğimiz bilgiye göre geleneksel esnafın yeni şartlara karşılık bir uyum mekanizması geliştirdiği söylenebilir [27].

Avrupa ile ticaretin gelişmesi sonucu Avrupa'dan gelen ithal malların pazarlanması ve satışı için işyeri talebinde artış olmuştur. Bu talebin karşılanmasında Gedik sahipleri, işyerlerini yeni tip malların pazarlayıcıları ve tüccarlarının kullanması karşılığında büyük gelir elde etmiştir. Bu durumda Gedik esnafı yabancı mallara karşı direnişi desteklememeye yönelmiştir [27].

19.yüzyılın ortasından itibaren yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin alması ve demiryolu ulaşımının gelişmesi ile Osmanlı başkenti İstanbul'un dünya ile olan ilişkisi de yoğunlaşmış olmuştur. Bu yüzyılda kentin ulaşım altyapısı gelişmiş, demiryolları, rıhtımlar ve garlar yapılmıştır. 19.yüzyılda Avrupa'da bankacılık ve finans sektörünün gelişmesine bağlı olarak Osmanlı'da da bu sektörler gelişmiştir. Yeni sektörlerin ve iş kollarının gelişmesi yapı tiplerinde de değişikliklere neden olmuştur. Bu dönemde büro hanları ortaya çıkmıştır. Ticaret bölgesi genellikle Galata'ya kaymış olarak görülse de geleneksel ticaret alanı da işlerliğini korumaktaydı. Büro tipi hanlar Sirkeci ve Galata bölgelerine hemen hemen eşit olarak dağılmıştır. Yabancı ve gayrimüslimlerin yerleştiği Galata ve Pera bölgesi banka, banker ve komisyoncuların yerleşmesiyle finans

merkezi haline gelmiştir. Tanzimat Fermanı ile ayrıcalıklar kazanan azınlıkların bulunduğu bu bölge mekânsal olarak gelişmiştir. 19.yüzyıla kadar Galata ve Pera bölgesi ve Tarihi Yarımada bölgesinde var olan ticaretler birbirinden kopuktu fakat iki bölge arasında 19.yüzyılda yapılan köprüler ile iki bölge ticareti bütünleşmiş oldu. (Şekil 4.11) 1864-1874 yılları arasında tramvay, tünel ve banliyö trenlerinin getirilmesi ile İstanbul'da ulaşım ağları iyice gelişmeye başlamıştır(Şekil 4.12, Şekil 4.13 ve Şekil 4.14) [25].



Şekil 4. 11 Abdülhamid Albümleri'nde Karaköy'den Galata Köprüsü ve Eminönü, 1890'lar [85].



Şekil 4. 12 Abdülhamid Albümleri'nden İstanbul Rıhtım Şirketi'nin Eminönü Rıhtımı İnşaatı, 1894-1895 [85].



Şekil 4. 13 Galata Kulesi'nden Liman, 1868 [86].



Şekil 4. 14 Galata Rıhtımı, 1890 [86].

Ulaşım sorunu ilk kez II.Mahmud döneminde anlaşılmıştır. O tarihlerde İstanbul hala dört ayrı kentten oluşmaktaydı. Sultanlar Topkapı Sarayı'nda yaşarken Boğaz'a ya da Üsküdar'a kayık gezileri yaparlardı ama Dolmabahçe Sarayı'na taşındıktan sonra özel günlerde İstanbul'a inmek ya da camiye gitmek sorun oluşturmaktaydı. İlk köprü Cır-i Atik, II.Mahmud'un Cuma Namazı'na gidebilmesini kolaylaştırmak için 1936'da Unkapanı ile Azapkapı arasında ahşaptan yapılmıştır. Böylece kentin iki merkezi birbirine bağlanmıştır (Şekil 4.15) [28].

Galata ve Eminönü arasındaki köprülerin 1875'te yapılan ve 1912'de sökülünceye dek 'yeni köprü' (Şekil 4.16) diye anılan üçüncüsü ile ilgili Le Corbusier 1911 yılındaki Şark seyahatine ait kitapta gözlemlerine yer vermiştir. 'Haliç'teki iskeleler harap, Yeni Köprü de pek iğreti duruyor; bütün sokaklar, huninin ağzına saldıran su gibi Yeni Köprü'ye yöneliyor. Her tarafta itiş kakış, her tarafta bağırış çağırış var. İnsan ister istemez çarpıyor birine, ama başka biri de sana çarpıyor; sonra yoğun kaba bir kütle olarak tikişılıyor köprüye.' Le Corbusier'nin bu değerlendirmesinden, bu dönemde de bölgenin yoğun kullanıldığı anlaşılmaktadır [29].

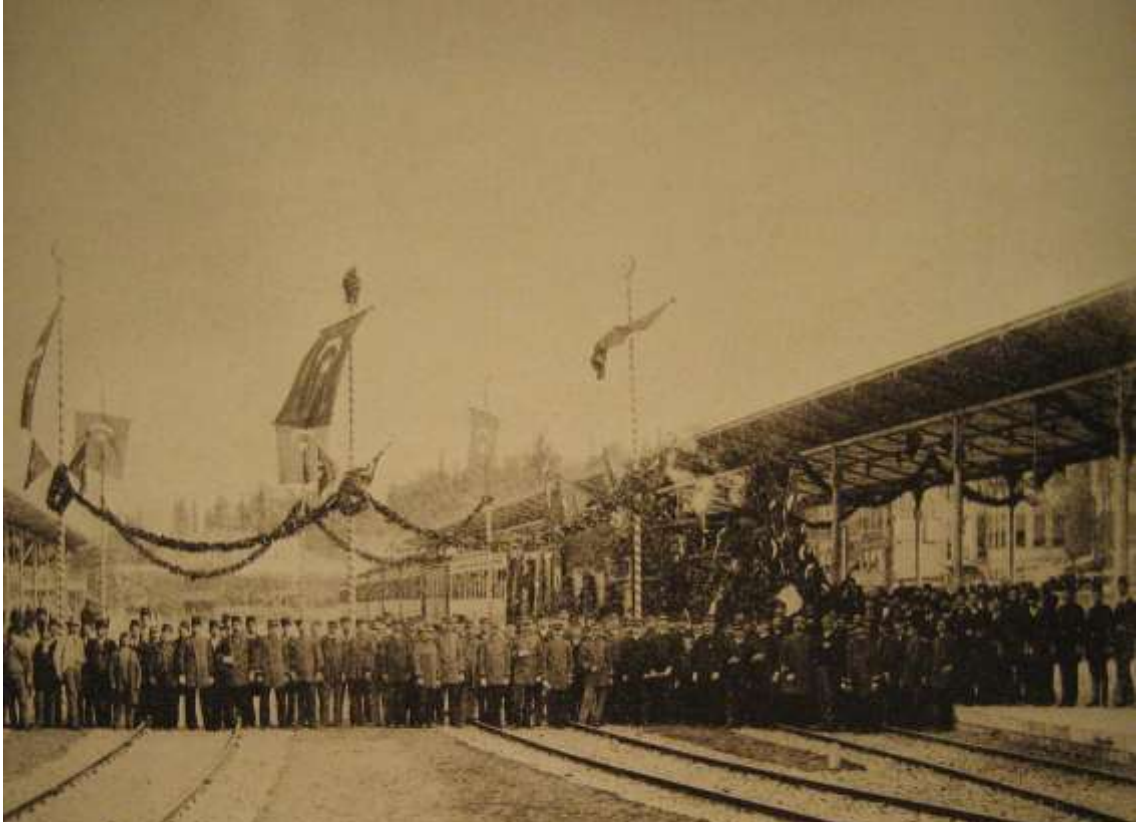


Şekil 4. 15 Abdülhamid Albümleri'nde Unkapanı Köprüsü'nden Haliç ve Galata, 1890'lar [85].

Ulaşımında gelişmeler demir yolu ile paralel olarak deniz yolunda da devam etmiştir. 1851 yılında Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Böylelikle boğazda vapur seferleri başlamıştır. 1869 yılında Atlı Tramvay Şirketi kurulmuştur. 1872 yılında ilk hatlar açılmıştır. 1875 yılında da Tünel çalışmaya başlamıştır. 1873 yılında Sirkeci-Edirne ve Haydarpaşa-İzmit demiryolları çalışmaya başlamıştır. Bu sayede bu kentler de gelişmeye başlamıştır(Şekil 4.17, Şekil 4.18 ve Şekil 4.19, Şekil 4.20) [28].



Şekil 4. 16 Abdülhamid Albümleri'nde Eminönü'nden Galata Köprüsü, 1880 [85].



Şekil 4. 17 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı Açılış Töreni, 1892 [85].



Şekil 4. 18 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı Açılış Töreni, 1892 [85].



Şekil 4. 19 Abdülhamid Albümleri'nde Sirkeci Garı, 1892 [85].



Şekil 4. 20 Osmanlı'da Atlı Tramvay [25]

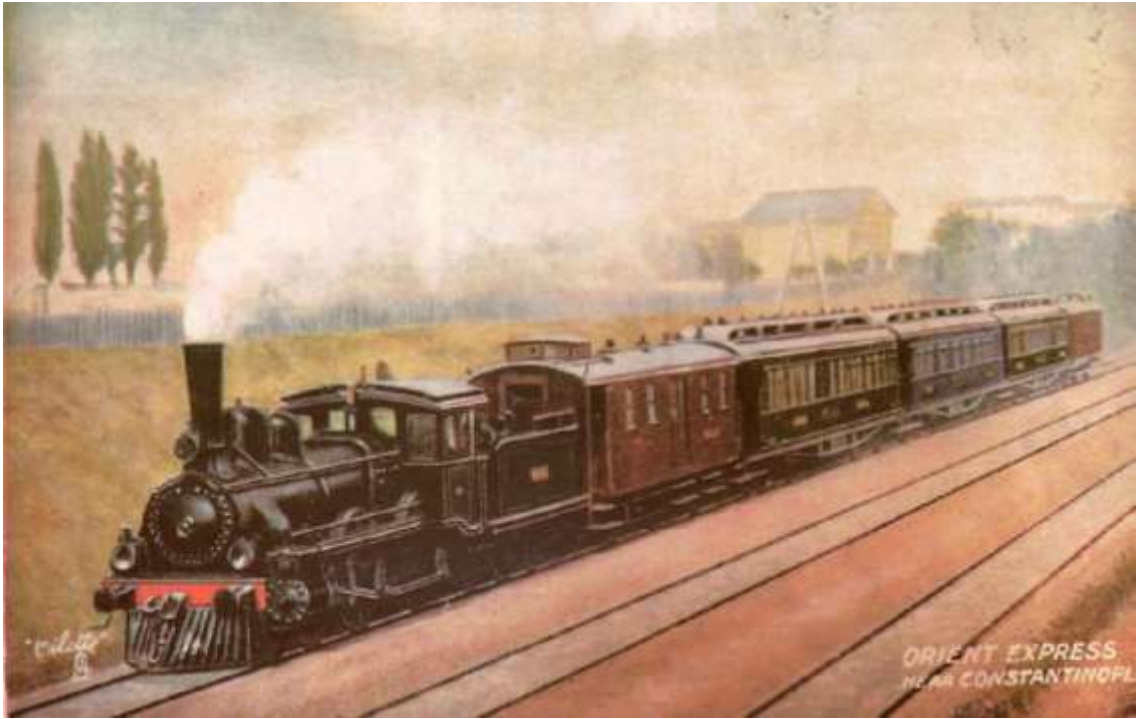
İstanbul'un kendi içinde ulaşım ağlarını ve kent içi iletişimini artırmakla birlikte Avrupa ile olan ağları da gelişmektedir. 1889 yılında Orient Express'in Paris, Viyana ve Selanik üzerinden Sirkeci'ye ulaşması İstanbul ticaret yapısını başlı başına etkileyen unsurlardan biridir (Şekil 4.22). Orient Express'in Paris-İstanbul arasında ilk seferi 1883'te Paris'ten, Gare de l'Est'den başlamıştır. Fakat ilk yıllarda tren hattı İstanbul'a kadar ulaşmamıştır. Yolcular Paris'ten sonra sırasıyla Strasbourg, Münih, Viyana, Budapeşte, Bükreş'ten geçip Giurgi'ye varmaktaydı, buradan Tuna üzerinden küçük motorlarla Rivçuk'a, oradan Wagon-Lits Şirketi'nin başka trenleriyle Varna'ya getirilmekteydi. Varna'dan Espero adlı gemi ile yaklaşık 15 saatlik bir deniz yolculuğu ile İstanbul'a varılmaktaydı. Paris- İstanbul arasında direk sefer 1889 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu seferler tek bir güzergahtan yapılmamaktadır. Londra-Ostend-Köln-Frankfurt-Viyana-Bükreş-Belgrad-İstanbul, Londra-Calais-Paris-Milano-Venedik-Belgrad-İstanbul, Berlin-Breslau-Bratislava-Budapeşte-Sofya-İstanbul gibi güzergahlar mevcuttur [22].

Orient Express'in kente ulaşması kentte yeni gelişmelere sebep olmuştur. Bunlardan biri Orient Express ile gelen yolcuların konaklama ihtiyacını giderecek otellerin yapılmaya başlanmasıdır. İlk yıllarda yolcular İstanbul'da Grand Hotel de Luxemburg'da, Hotel d'Argleterre'de ve Bizans Oteli'nde kalmışlardır. Daha sonraki yıllarda ise Wagon Lits Şirketi'nin yaptırdığı Bosphorus Summer Palace, 1895 başından itibaren de satın alınan Pera Palas'ta kalmışlardır(Şekil 4.21) [22].



Şekil 4. 21 Abdülhamid Albümleri'nde Pera Palas Oteli, 1897 [85].

Paris'ten haftada üç kez hareket eden Şark Ekspresi sadece yolcu taşımamıştır. Aynı zamanda Avrupa'dan İstanbul'a ayakkabı, parfüm, şarap, züccaciye, kumaş; İstanbul'dan Paris'e ise pamuk, deri, baharat, susam ve taze meyve-sebze getirmiştir. Şapka devriminden sonra Avrupa'dan İstanbul'a gelen ürünlere şapka ve kasket gibi mallar da eklenmiştir. 19.yüzyıla kadar Osmanlı ticaretinde öncelikli olan ihtiyaçların karşılanması olmuştur ve üretici ile tüketici yüz yüze ilişki kurmuştur. Fakat 19.yüzyılda tüketim mallarının çeşitlenmesi ve Avrupai yaşam tarzının benimsenmesi ile ihtiyaçtan öte lüks tüketim malları da Osmanlı ticaretinde önemli yer tutmaya başlamıştır. Ulaşımındaki gelişmelerin de bu durumdaki etkisi büyüktür [22].



Şekil 4. 22 Orient Ekspres (Şark Ekspresi) [87].

4.1.2.4 Türkiye'de Tarihi Çevre Koruma ve Hanlar Bölgesi

Osmanlı İmparatorluğu'nda imar işleri devlet tarafından yapılan inşaatlar(miri inşaatlar) ve bireyler tarafından yapılan inşaatlar olarak ikiye ayrılmaktaydı. Saray örgütüne bağlı yapılar, yol ve köprüler, askeri yapılar devlet tarafından yapılan inşaatlardır. Bunun dışında toplumun dini, sosyal, ekonomik ve kültürel gereksinimlerini karşılayacak yapılar ise bireyler tarafından yapılan inşaatlardır. Yapının inşası kim tarafından yapılırsa yapılırsın (devlet ya da birey) onarım süreci tamamen vakıf kurumu tarafından

gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle klasik çağlarda imar kararı 'bireyci' iken, onarım kararı 'kamusal' niteliktedir [26].

16.yüzyılın başından itibaren 'Hassa Mimarlari' saraya bağlı bir merkez örgütü olarak devlet tarafından yapılan inşaat ve onarımlar, azınlıklara ait ibadet yerlerinin onarım keşiflerinin hazırlanması, İstanbul'daki inşaat ve şehircilik hizmetleri, ordu hizmetler, yapı alanında çalışan usta ve işçilerin gündeliklerinin saptanması ile yapı malzeme standlarının oluşturulmasında yer almıştır. İmparatorlukta tüm yeni yapım ve onarım işlerini Hassa Mimarlari yürütemeyeceğinden ötürü şehir mimarlıkları vardır. Şehir mimarları yeni inşaatı yürütmenin yanında inşaat esnafını da denetlemiştir [26].

Batılılaşma sürecinde mimarlık kurumunda da yeni gelişmeler olmuştur. Mühendishane-i Fünun-ı Berri-i Hümayun kurulmuştur. Hassa mimarları mühendislik hizmeti veremediğinden dolayı bu dönemde kırk beş tane hassa mimar halifesi geometri öğrenimi için Mühendishane'ye devam etmiştir. 1847'de çıkarılan bir nizanname ile Mühendishane-i Berri-i Hümayun Harbiye ve Mimar okuluna dönüştürülmüştür [26].

Mimarbaşılık ve Şehreminliği tarafından yürütülen yapım ve onarım işleri II.Mahmud döneminde 1822 yılında birleştirilerek 'Ebniye-i Hassa Müdürlüğü' oluşturulmuştur. Hassa Başmimarı Abdülhalim Efendi bu müdürlüğün başına getirilmiştir. Bu birimde 1847-48 senelerine kadar gözle görülür bir değişim yaşanmamıştır. Ebniye Müdürlüğü'ne yardım amaçlı 1838 yılında Meclis-i Umur-u Nafia kurulmuştur. Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezareti kurulduktan sonra Ebniye Müdürlüğü ve Ebniye Meclisleri 1848 yılında bu kuruluşa bağlanmıştır. İsmi 'Ebniye Muavinliği' olarak değiştirilmiştir.

1822 yılında kurulan Ebniye Dairesi İstanbul için yeterli bir hizmet verememiştir ve bundan dolayı yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Ebniye Dairesi yedi teşkilata ayrıldı Altıncı Daire-i Belediye yapı işlerini üstlenmiştir. 8 Haziran 1857 tarihinde 'Devairi Belediyeden Altıncı Daire İtibar Olunan Beyoğlu ve Galata Dairesinin Nizam-ı Umumisi' başlıklı bir nizanname çıkarılmıştır. Bu nizanname ile eski eserleri koruma ile ilgili bir karar bulunmamasına rağmen harap olan yapıların yıkımı Altıncı Daire'nin görevleri arasında gösterilmiştir [26].

Altıncı Daire; kentsel yenileme projesi olarak özellikle Pera bölgesinde etkisini göstermiştir. İstanbul'da ilerleyen dönemlerde de benzer çalışmalar yapılmış ve bu nedenle birçok kültür varlığı belgelenmeden yok edilmiştir.

İstanbul'da kent yönetimi birimlerine ek olarak yasal düzenlemeler de yapılmıştır. 7 Ekim 1868 tarihinde çıkarılan 'Dersaadet İdaresi Belediye Nizannamesi' ile belediyelerin genel görevlerini tanımlayan 3. Madde de harap olan yapıların yıkımı görevi yer almaktaydı. 6 Aralık 1877'de çıkarılan 'Dersaadet Belediye Kanunu'nun aynı maddesinde ise yıkımların yanısıra İstanbul'daki kamu yapılarının onarımlarının keşfinin hazırlanması da görevler arasına alınmıştır [26].

20.yüzyılın ilk yıllarında 1906 tarihli 'Asar-ı Atika Nizannamesi düzenlemesinin yanısıra Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni yasal düzenlemeler de yapılmıştır. 1912 yılında Osmanlı Devleti'nin sadece Taşınmaz Kültür Varlıkları ile ilgili kararları içeren ilk yasal düzenlemesi özelliğini taşıyan 'Muhafaza-i Abidat Nizannamesi' kabul edilmiştir. Nizanname 1936 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. 1921 yılında 'Asar-ı Atika Kanunu Tasarısı' hazırlanmış fakat uygulanmamıştır. Tasarıda taşınmaz kültür varlıkları ile ilgili dokuz maddeden beş maddesi arkeolojik değerlerin tanım ve korunma koşulları, son üç maddesi ise bir eserin nasıl yıkılacağı ile ilgilidir. Burada taşınmaz kültür varlıklarının korunması ile ilgili anlayışın yeterince gelişmediği anlaşılmaktadır. Yasaların yanısıra örgütlemelerde devam etmektedir. 'Muhafaza-i Asar-ı Atika Encümeni Daimisi' de bu örgütlenmelerden devletin son yirmi yılına denk gelen ilk olanıdır. Maarif Nezareti'nin 1917 yılına ait yazısı ile bu kurumun oluşması uygun görülmüştür. Yine aynı yıl içinde kurulan Encümen görevine Cumhuriyet'in ilk yıllarında da devam etmiştir [26].

Osmanlı döneminde kültür varlıklarının korunmasından sorumlu olan Evkaf Nezareti ve Müze-i Hümayun Müdürlükleriydi. Evkaf Nezareti sadece vakıf kökenli eserlerle ilgilenmesinden ve Asar-ı Atika Nizannamesi'nin Müze Müdürlüğü'nü görevli kılmasından dolayı Müze Müdürlüğü ön plana çıkan kurum olmuştur. Cumhuriyet döneminde de durum bu şekildeydi. Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü adında yeni bir birim oluşturulmuştur. Eski Eserler ve Müzeler Müdürlüğü 1974 yılında Kültür Bakanlığı'nın kurulması ile bakanlığa bağlanmıştır. 1989 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü ve

Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü olarak iki birime ayrılmıştır. 1973 yılında çıkan 1710 sayılı Eski Eserler Yasası ile, 1983 yılında çıkan 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası'nda kimin mülkiyet yönetiminde olursa olsun, taşınır ve taşınmaz kültür varlıklarının korunması ile ilgili önlemleri almak ve ya aldirtmak Kültür Bakanlığının görevi haline gelmiştir [26].

1973 yılında yürürlüğe giren Eski Eserler Kanunu'nun anıtsal eserlerin yansira sivil yapılarında koruma altına alması ve ilk kez sit alanı kavramına yer vermesi nedeniyle 1973 yılı koruma tarihi açısından bir dönüm noktasıdır [30].

İstanbul'da 1974 yılında ilk sit alanının ilan edilmesinden sonra günümüze kadar belirli etkenler doğrultusunda zaman içinde farklı dönemlerde farklı yoğunluklarla tarihi ve doğal miras alanları ilan edilmeye başlanmıştır.

4.1.2.5 Yarımada'nın Dünya Mirası Listesi'ne Alınma Süreci

'Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme' 1972 yılında UNESCO'nun 17.Genel Konferansı'nda kabul edilmiştir. Sözleşme bütün insanlığın ortak mirası olarak kabul edilen üstün evrensel değere sahip kültürel ve doğal varlıkları dünyaya tanıtmak, toplumda söz konusu evrensel mirasa sahip çıkacak bilinci oluşturmak ve çeşitli sebeplerle bozulan, yok olan bu değerlerin yaşatılması için gerekli iş birliğini sağlamak amacı ile kabul edilmiştir. 1978 yılından itibaren Dünya Miras Komitesi tarafından Dünya Miras Listesi oluşturulmaya başlanmıştır. Tarihi Yarımada Dünya Miras Listesi'ne 1985 yılında dahil edilmiştir [31].

Dünya Miras Listesi'nde yer almak için belirli koşullar göz önünde bulundurulmaktadır. Bu koşulların biri söz konusu olan varlığın üstün evrensel değere sahip olduğunun belgelenmesidir. İstanbul'un tarihi alanları için Kültür ve Turizm Bakanlığı ile üstün evrensel değer tanımı, kriterlere uygunluk, özgünlük ve bütünlük tanımlamaları hazırlanmıştır. Bu tanımlamalar Dünya Miras Komitesi tarafından üstün evrensel değer taşıyan varlıkların tanımlanmasında kullanılan ölçütler kapsamında yapılmıştır. UNESCO Dünya Miras Komitesi 19-29 Haziran 2011 Paris toplantısında söz konusu tanımları kabul etmiştir.

Tarihi Yarımada dört bölge ile Dünya Mirası Listesi'nde yer almıştır. Sultan Ahmet Arkeolojik Parkı, Süleymaniye Camii ve Çevresi, Zeyrek Camii(Pantokrator Manastırı) ve Çevresi ve İstanbul Kara Surları Dünya Mirası Alanlarıdır (Şekil 4.23).

5



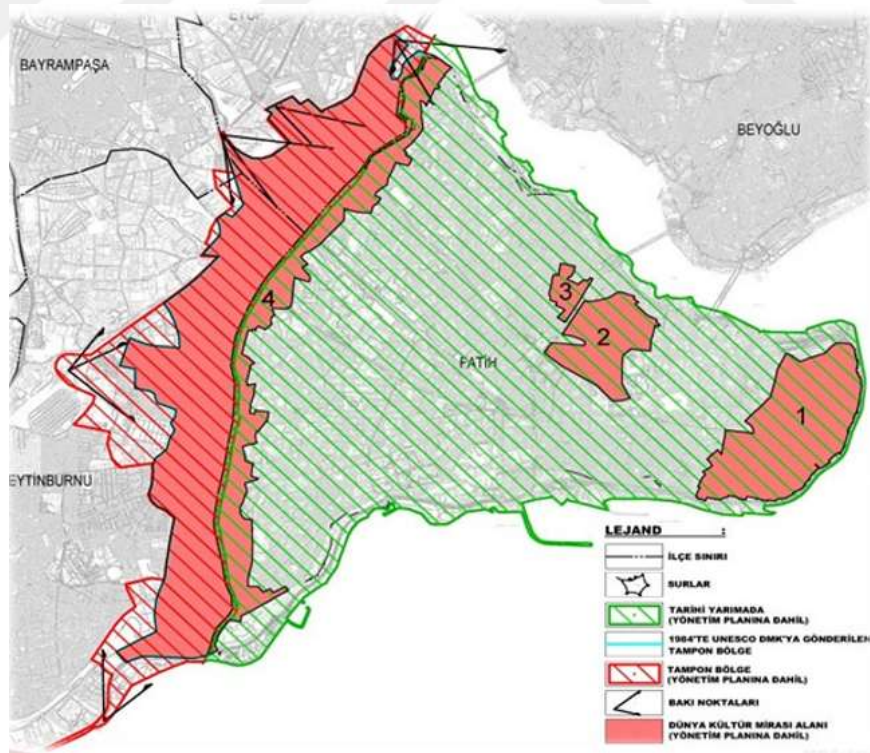
Şekil 4. 23 Tarihi Yarımada Dünya Miras Alanları [88]

Temmuz 2005 tarihinde yürürlüğe giren '5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun' ; sit alanlarında sınırları yerel yönetimler tarafından önerilen ve Bakanlar Kurulu tarafından ilan edilen 'Yenileme Alanı' tanımı getirmektedir (Şekil 4.24). Bu kanun yerel yönetimlere koruma planlarından bağımsız olarak ilan edilen yenileme alanlarında yenileme projeleri yapma ve uygulama konusunda yetki tanımaktadır. Bu kanun bölgede daha çok sosyo-ekonomik yapının sağlıklılaştırılmasına yönelmiş 'koruma' kavramının önüne geçmiştir. Bu yönüyle UNESCO Dünya Miras Komitesi'nin 2006 yılından itibaren İstanbul'un Tarihi Alanları hakkında almış olduğu kararlarda eleştirilere yer verilmiştir [32].

UNESCO Dünya Miras Komitesi'nin 2004 yılından itibaren İstanbul'un Tarihi alanları ile ilgili tavsiyeleri bir Yönetim Planı oluşturulmasında etkili olmuştur. 2006 yılında alan başkanlığı oluşturulmuştur (Şekil 4.25).



Şekil 4. 24 Tarihi Yarımada Yenileme Alanları [88]



Şekil 4. 25 Tarihi Yarımada Yönetim Planı Alan Sınırları [88]

Dünya Miras Listesi'ne alınmasından günümüze kadar Tarihi Yarımada'da uygulanan ve uygulanması planlanan projeler Tarihi Yarımada açısından büyük riskler yaratmıştır. Bu riskler Dünya Miras Komitesi tarafından da eleştirilere maruz kalmıştır. Marmaray-metro projelerinin olumsuz etkileri yaşanmaktayken, Avrasya Tünel Geçişi Projesi'nin de Sur önünden Çatladıkapı mevkiinden Tarihi Yarımada'da yüzeye çıkması ve Tarihi Yarımada'nın denizle olan ilişkisini koparması bakımından bir sorun olarak algılanmaktadır. Yenikapı'da geniş bir alanın doldurularak miting alanı haline getirilmesi Yarımada'nın morfolojisine uygun olmayan tartışmalı müdahaledir. UNESCO Dünya Miras Alanı olan Kara Surları'nın önünde ve arkasındaki alanda Büyükşehir Belediyesi'nin yapılaşma girişimleri, Fatih Belediyesi'nin 'Yedikule Restorasyon Uygulama Projesi' kapsamında Karasurları Bostan Alanı Projesi yurt içinde ve yurt dışında oldukça tepki görmüştür. Sultanahmet Arkeolojik Park Alanı'nda yapılan ve yapılmaya devam eden inşaatlar ve temel kazılarında dolayı arkeolojik değerler etkilenmekte ve zarar görmektedir. Haliç Metro Köprüsü'nün (Şekil 4.26) mümkün olduğunca sade ve Tarihi Yarımada silüetini koruyan biçimde uygulanması gerekirken silüet içinde baskın bir köprü yapılması da Yarımada silüetinin algısını bozmaktadır. Alanın Dünya Ortak Miras Alanı olarak benimsenmesi, belgelenmesi, yönetimlere ve kullanıcılara koruma ve yaşatma bağlamında daha fazla sorumluluk yüklemektedir [32].



Şekil 4. 26 Haliç Metro Köprüsü [89].

4.1.2.6 Tarihi Yarımada'nın Sit Alanı İlan Edilmesi

Tarihi Yarımada'da bütüncül bir koruma kararı 1995 yılında sit alanı ilan edilmesi ile alınmıştır. Bu tarihten önce Tarihi Yarımada'da sivil ve anıtsal mimari örneklerinin yoğun olduğu bölgelerde semt olarak koruma bölgesi ilan edilmiş alanlar bulunmaktadır. 12.07.1995 tarihinde İstanbul I Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 6848 nolu karar ile Tarihi Yarımada'yı Kentsel ve Tarihi Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit ve Sur-u Sultani'nin içini birinci derece Arkeolojik Sit Alanı ilan etmiştir. Tarihi Yarımada'da bütüncül bir sit alanı ilanı kararı alınmasının amacı kaçak yapılaşmaların affedilmesinden doğan yık-yap faaliyetleri ile bölgenin dokusunun ve kentin silüetinin bozulmasının önüne geçmektir. Bu karar ile tarihi eserleri etkileyen inşaat faaliyetleri ve tarihi eserlerin çevresindeki yapılaşma kontrol altına alınmıştır [33].

2005 yılında Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nda Eminönü bölgesi geleneksel ticaret kimliğinin yok edilmesi ve bölgedeki yapılara zarar verilmesi göz önünde bulundurularak Eminönü bölgesi ile ilgili kararlar alınmıştır. Öncelikli karar bölgenin kültürel ve tarihi kimliği ile uyuşmayan tüm işlevlerin (küçük imalat ve sanayi gibi) desantralizasyonunun sağlanması olmuştur. Bunların yerine bölgenin kimliği ile özdeş işlevlerin yüklenmesi ile bölgede oluşan fiziksel ve sosyal köhnemenin giderilmesi önerilmiştir. Böylelikle bölgenin geleneksel ticaret dokusunun kaybı ile oluşan bir çöküntü bölgesi olma durumundan çıkarılabilecektir. Kararda ayrıca sosyo kültürel işlevlerin korunması ve geliştirilmesi, sürdürülebilirliğinin sağlanması, geleneksel ticari kimliği reddetmeden, ticaret alanlarının dengeli dağılımının sağlanması, alt sektörlerin çeşitlendirilmesi, lineer ticaret gelişiminin sınırlandırılması, yapılaşma sınırları getirilmesi, gibi birçok konuya da değinilmiştir. Gece-gündüz nüfus dengesinin sağlanması da bölge ile ilgili öneriler içindedir.

1980'li yıllarda Eminönü perakende ticaretteki önemli payını yitirmiş, fakat toptan ticaret sektöründeki payı azalmadan devam etmiştir.

Hanlar Bölgesi yüzyıllar boyunca canlılığını korumuş geleneksel bir ticaret bölgesi olmuştur. 1995 yılında Tarihi Yarımada'nın Sit Alanı ilan edilmesi ile yapılara müdahalelere de kısıtlama gelmiştir. Kullanıcılar, kullandıkları mekanları istedikleri

şekilde değiştirme ve biçimlendirme eğiliminde olduğundan Sit alanı ilanı ile Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi yatırımcılar için cazibesini kaybetmiştir. Bu bağlamda, kentin ulusal ve uluslararası platformlarda öne çıkan potansiyellerinden biri olan Eminönü bölgesi öz değerlerini kaybetme riski altındadır [33].

Kurulduğu dönemlerden itibaren ticaretin merkezi olan Eminönü Hanlar Bölgesi günümüzde de hanları otele dönüştürme projeleri ile karşı karşıyadır. Yapısı ve oluşumu itibari ile ticaret merkezi kimliğini yüzyıllardır yaşatan bölgenin kontrolsüzce oteller bölgesi haline dönüşmesi bölgenin kimliği ve özgün değerlerine zarar vermesi bakımından oldukça ciddi bir tehlikedir.

4.1.2.7 Hanlar Bölgesi'nin Güncel Koruma Durumu

Günümüzde Hanlar Bölgesi ile ilgili gün geçtikçe yeni kararlar ve projeler ortaya atılmaktadır. Bölgenin hızlı bir dönüşüm süreci içerisine girdiği görülmektedir. Bu dönüşümün yerel yönetimlerinde yönlendirmesi ve desteği ile turizm eksenli olduğu bilinmektedir. Bu yönelimin bir sonucu olarak 'Eminönü Bölgesi Dönüşüm Modeli'¹ projesi kapsamında bölgede bulunan 1734 adet iş hanının turizme kazandırılacağı açıklanmıştır.

Fatih Belediyesi bölgede turizm eksenli bir dönüşüm planlamaktadır. Konu ile ilgili yapılan açıklamalarda Eminönü'ndeki turizm tesislerinin yıllık doluluk oranının %90ın üzerinde olduğu belirtilmiş, ciddi bir yatak kapasitesi ihtiyacı olduğu da vurgulanmıştır. Bu açıklama ile bölgede yer alan han yapılarının otele dönüştürülme isteği açıkça göz önüne serilmiştir. Bu sayede bölgenin kalkınacağı ve kayıt içi ekonomiye büyük oranda katkı sağlanacağı savunulmakla birlikte bölgenin geleneksel ticaret bölgesi kimliğinin kaybolması bir tehdit olarak tanımlanabilir. Hanlar dışında Eminönü'nde konut bölgesi olan alanlarda da özel izin ile konutların pansiyon ve butik otele çevrilmesinin yolu açılmıştır. Özgün kimliği korumadan konaklamanın baskın olduğu bir işlevsel değişim çalışmalarının yapılması bölge nitelikleri bakımından uygun olmayan bir dönüşüm modelidir.

¹ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.turizmglobal.com/eminonu-donusuyor/>

Bu dönüşüm modeli dışında, Eminönü Hanlar Bölgesi yakın çevresi ile ilgili son dönemlerde alınan kararlar bölgeyi de çevresiyle etkileşimi bağlamında ilgilendirmektedir. Fatih Belediye Meclisi tarafından 9 Mayıs 2012’de, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ise 4 Ekim 2012 tarihinde onaylanan ‘Tarihi Yarımada Kentsel Tarihi, Kentsel Arkeolojik I.Derece Arkeolojik sit alanı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı uygulama imar planı’ 24 Nisan 2015 tarihinde İstanbul 2.İdare Mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Bu karar ile Topkapı İETT Garajı’nın ticaret alanı olması, Avm yapılması engellenmiş, yeşil alan yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Kumkapı’da bulunan balıkçı barınağının marina olması engellenmiş, Yedikule Sur bandının Unesco Dünya Kültür Mirası kararları doğrultusunda korunması, Avrupa Tünel Geçişine bağlanacak sahil projesinin durdurularak tarihi yarımada’nın kazanacağı trafik yoğunluğunun engellenmesi gibi önemli etkileri olmuştur. Hanlar Bölgesine yakınlığı ve bölge ile ilişkisi bakımından belkide en önemli karar Sirkeci Garı’nın ‘ demir yolu hattının atıl kalması nedeni ile gar olarak kullanılmaması’ fakat kültürel amaçlı kullanılması yönündeki karardır.

Son yıllarda Eminönü Hanlar Bölgesi’ni ilgilendiren bir diğer proje Fatih Belediyesi’nin ‘Gönüllü Turizm Elçileri Projesi’dir¹ (Şekil 4.27). Proje kapsamında İngilizce, Arapça, Almanca, Farsça, Korece ve Rusça bilen 432 öğrenci Tarihi Yarımada’da Sultanahmet, Ayasofya, Gülhane, Eminönü, Divanyolu ve Beyazıt’ta turistlere yardımcı olmaktadır. Gönüllü Turizm Elçileri Projesi yaklaşık 6 yıldır sürdürülen bir projedir.



Şekil 4. 27 Fatih Belediyesi Gönüllü Turizm Elçileri Projesi Afisi [90].

¹ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.fatih.bel.tr/gonullu-turizm-elcileri-2505>

4.2 Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nin Fiziksel ve Sosyal Yapısı

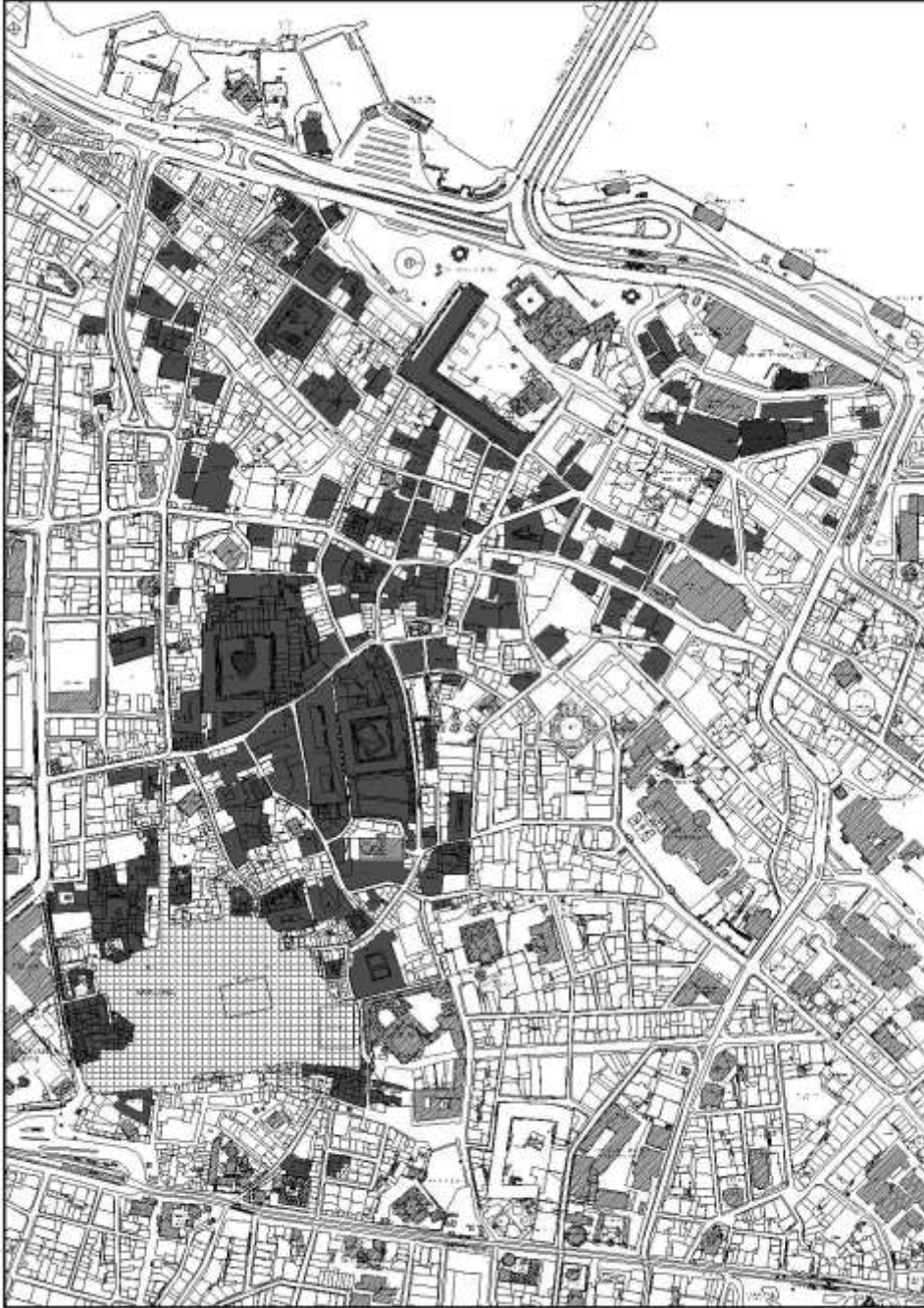
Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi İstanbul'un kimliğinin bir bileşeni olma niteliğini sürdürmektedir. Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi şehrin tarihi ticaret merkezi olarak mevcut köhneleşmiş yapısından kurtarılmalıdır. Bu amaçla öncelikle bölgenin mevcut fiziksel ve sosyal durumunun iyi analiz edilebilmesi gerekmektedir.

Özellikle 1950'li yıllarda İstanbul oldukça fazla göç almıştır. Göçler ile birlikte İstanbul'da ekonomik dengesizlik artmıştır. Ekonomik dengesizlik beraberinde sosyal, kültürel ve fiziksel dengesizlikleri de getirmiştir. Sosyal ve kültürel alışkanlıklar ve birikimler yaşam tarzını, buna bağlı olarak da yaşama koşullarını etkilemiştir. İstanbul'un bu dönem öncesinde sahip olduğu doğal ve yapılı çevre, sosyal ve kültürel kimliğin yavaş yavaş değişmesi ile yoğun bir baskı altında kalmıştır. Kentin var olan kimlik öğeleri yeni bir kimlik oluşturma yöneliminin etkisi altında değişime uğramaya başlamıştır.

İstanbul'un nüfusunun artması ile şehir tarihi kent merkezi dışına, kent çeperlerine doğru büyümüştür. Tarihi kent merkezi olan Tarihi Yarımada kentin MİA'sı konumundayken yerleşim ve iş merkezleri çeperlere doğru kaymaya başlamıştır. Bunun sebeplerinden biri çeperlerde ve şehrin dış noktalarında arsa kiralarının düşük olmasıdır. Bunun yanısıra ulaşım olanaklarının da artması şehrin tek bir merkeze toplanması olgusunu kırmıştır. Kentteki yeni yönelimler ve gelişmeler sonucu tarihi kent merkezi eski cazibesini kaybetmiş, köhneme sürecine girmiştir.

Kentin çeperlere doğru genişlemesi ve çalışma alanlarının bu bölgelere kayması nedeni ile Tarihi Yarımada da yer alan mali ve finans hizmetleri de yer değiştirmiştir. Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde günümüzde daha çok toptan ticaret, perakende ticaret, kamu hizmetleri, imalat ve bürolar yer almaktadır. Bunun yanısıra, bölgede turizmin gelişmesine bağlı olarak acentalar, otel ve pansiyonlar da Hanlar Bölgesi'nde yer edinmiştir. Bölgede ticaret ve hizmet işlevlerinin yoğun olmasından dolayı gece nüfusu oldukça azdır. Eski ticaret merkezi olan Hanlar Bölgesi'nde günümüzde sosyal ve fiziksel açıdan güncel durum tespitlerinin yapılması ile bölgenin sorunları ve potansiyelleri de saptanmıştır. Özellikle son zamanlarda bölgede meydana gelen değişimler ve hanların

otellere dönüştürülme çabalarının da fiziksel ve sosyal yapıya etkileri değerlendirilmiştir. (Bilgi için Bkz. EK-A)



Şekil 4. 28 Günümüzde Hanlar Bölgesi'nde Bulunan Ticaret Yapıları [B.N.İskender,2016].

4.2.1 Bölgenin Güncel Fiziksel Yapı

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi yüzyıllar boyu ticaret işlevini barındırmıştır. Kentin ticaretinin merkez noktası olan bölge son yıllarda kentin çeperlere doğru genişlemesi ve buna bağlı olan MİA'nın değişmesi ile ıssızlaşmış ve çöküntü bölgesi haline gelmeye başlamıştır. Bunun yanısıra İstanbul'da ulaşımın gelişmesi ile kent merkezinin kayması büyük alışveriş merkezi kültürünün genişlemesi ile tarihi ticaret bölgesi olan hanlar bölgesini olumsuz yönde etkilemiştir.

Kıyı İlişkisi: Hanlar Bölgesi tarihinde her dönem deniz ile ilişkisi olan bir bölge olmuştur. (Bkz. EK-A4) Fakat Cumhuriyet'in ilk yıllarında yapılan uygulamalar ile bölge fiziki mekan anlamında zarar görmüş ve kıyı ile mevcut bütünlük bozulmuştur. Eminönü meydan düzenlemesi ile Yeni Cami önündeki yapılar kaldırılmış, Eminönü Meydanı'nı Unkapanı'na bağlayan yol açılırken Balıkpazarı bölgesinin ortadan kaldırılması, Eminönü kıyı şeridinin trafiğe açılması bölgenin dokusuna zarar veren başlıca düzenlemeler olmuştur. Kentsel anlamda yapılan bir takım planlamalar ile bölgede yer alan anıt ve sivil mimarlık örnekleri belgelenmeden yok edilmiştir.

Ulaşım: 1845 yılında Galata Köprüsü'nün açılması, buharlı gemilerin yapılması, Şirket-i Hayriye'nin kurulması, Sirkeci Garı'na demiryolu ulaşımının sağlanması, Tramvay ve Tünel'in açılması ile başlayan ve günümüzde kara ve deniz ulaşımının gelişmesi Hanlar Bölgesi'nin de bu ulaşım ağlarının kesişim noktasında bulunması bölge için olumlu bir veridir. Günümüzde kentin her noktasından rahatlıkla ulaşılacak bir bölge durumundadır. Fakat ulaşım ağlarının Hanlar Bölgesi'nin çeper noktalarına ulaşmasına karşın bölge içinde sokaklar genel olarak yaya ulaşımına uygun dar sokaklardır. Ticaretin yoğun olduğu bu bölgede malların indirme ve doldurma aşamasında dar sokaklar olumsuz etki yaratmaktadır. Ulaşım ağlarının kesişim noktasında hatta aktarma noktasında yer alan bölgede bu nedenle insan yoğunluğu da gün içinde oldukça artmaktadır.

İşlevler: Özgün kullanıcısının yeni iş merkezlerine kayması ile boşalan ve ıssızlaşan Hanlar Bölgesi'ne 1950'lerden sonra İstanbul'a göç eden bir kesim yerleşmiştir. Bölgede yüzyıllardır var olan toptan ve perakende ticaret günümüzde de mevcuttur. Fakat, geleneksel ticaret ile bağdaşmayan türde gelişme gösteren, tarihi ve kültürel değerlerin tahribatına sebep olan çevreye zararlı imalat alanları, kullanımda risk taşıyan (patlayıcı ve yanıcı madde) malzemelerin depolanması, Hanlar Bölgesinden başka herhangi bir yerde de faaliyet gösterebilecek özellikteki toptan ticaret alanları ve özellikle tarihi yapıların zamanla yıpranması ve metruk hale gelmesine neden olan depolama alanları bölgede sorunlar teşkil etmektedir [21]. Ayrıca bölgede otopark ihtiyacının yeterli olarak karşılanamaması nedeni ile yapıların avluları otopark olarak kullanılmaktadır. Otopark olarak kullanılması, mal getiren araçların getirdiği malların boşaltılması veya giden malların araçlara yüklenmesi için avlulara dar sokaklara giren büyük araçların yapılara zarar vermesi de bölgenin sorunlarından biridir.

Cephe Bozulmaları: Genel olarak değerlendirildiğinde; bölgedeki yapılarda fiziksel açıdan meydana gelen birçok bozulma mevcuttur. Özellikle zemin katlarda yer alan dükkanların cephelere müdahaleleri ile hanların özgün cephe düzenleri yok olmuştur (Şekil 4.30). Vitrinlerin oluşturulabilmesi için cephe boşluklarının büyütülmesi, havalandırma elemanlarının cephelere yerleştirilmesi, elektrik telefon vs gibi tesisat kablolarının cephelerde yer alması gibi müdahaleler fiziki açıdan han yapılarının özgünlüğünün bozulmasında etkili olarak görülmektedir. Bunun yanı sıra hanlara ara katlar eklenmesi, han içinde bazı duvarların kaldırılması, daha büyük mekanlar elde edebilmek için duvarların inceltmesi, yapılara betonarme ekler yapılması (örneğin; Balkapanı Han'da oda ve revaklar üzerindeki ek yapılar), revakların kapatılması, ön cephelere saçaklar eklenmesi, han yapılarının özgün halinde bulunmayan wc mekanlarının eklenmesi gibi kullanıcılar tarafından yapılan yanlış ve han yapılarına zarar veren müdahalelerdir. Kullanıcıların verdiği zararlar dışında bölgede yer alan yapılar seneler içinde depremler, zemin oturmaları, su baskınları, yangınlar gibi doğal nedenlerle de zarar görmekte, yıpranmaktadır. Yapılarda meydana gelen yıpranma ve zararlar gerek yapı elemanlarında, gerek bitki-hayvanlar ve hava koşulları nedeni ile malzemelerde, gerekse strüktürel yapısında görülebilmektedir (Şekil 4.29) (Bilgi için Bkz. EK-E).



Şekil 4. 29 Mustafa Paşa Hanı Cephesinde Görülen Biyolojik Bozulmalar [B.N.İskender, 2016].



Şekil 4. 30 Sabuncu Hanı Cephesinde Tabelalar ve Değişiklikler İle Özgünlüğünü Yitiren Zemin Kat [B.N.İskender, 2016].

Konaklama Odaklı İşlev Değişikliği: Son yıllarda han yapılarında kullanıcılar nedeni ile veya doğal şartlar nedeni ile meydana gelen bozulmalar dışında yapıların özgün kullanımı ve plan-cephe düzenini etkileyen faktörlerden biri han yapılarının işlevsel özgünlüğünün değiştirilerek otellere çevrilmesi eğilimidir. Örneğin 10.04.2015 tarihli gazete haberine göre Eminönü bölgesinde 1734 hanın otele çevrileceğini dönemin Fatih Belediyesi Başkanının doğruladığı ve desteklediği de görülmektedir. Turizmi geliştirmek amaçlı olduğu söylenen bu kararlarla özellikle avlulu hanların ve yanısıra diğer hanlarında otele çevrilmesi söz konusudur. Bu yönde bir dönüşüm bölgenin özgün ticaret kimliğine oldukça ters bir durumdur. Bu açıklamanın yapıldığı tarihten önceki senelerde de han yapılarının gerek el değiştirerek gerekse sadece işlev değişikliği ile otele çevrilmeye başlanmıştır. Bölgede bu yönde bir dönüşümün olmasında sebep olarak İstanbul'a gelen turist sayısının son yıllarda artması gösterilebilir. Han yapıları da mekânsal organizasyon açısından otel olarak işlevlendirilmeye oldukça elverişli bir yapıya sahip olduğundan ötürü dönüşümün fiziksel odak noktasında bulunmaktadır.

Bölgenin içinde bulunduğu süreçte han sakinlerine gelen tebligatlar ile dükkanların boşaltılmasının istenmesi, hanların el değiştirmesi ve tebligata başlanılarak otele çevrilmesi olayı oldukça yaygın ve hızla ilerleyen bir düzeydedir. Bölgede han yapılarının otele dönüştürülmesi ile işyerlerinden çıkmak zorunda kalan esnaf çevredeki diğer hanlara yerleşmiştir. Talebin artmasıyla orantılı olarak bölgedeki kiralar da %20 oranında artmıştır.

4.2.2 Bölgenin Güncel Sosyal Yapı

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde tarihi gelişim süreçleri boyunca günümüze kadar işlev ticaret olarak gelmiştir. Günümüzde de hala Hanlar Bölgesi ticaret işlevini sürdürmekle birlikte son yıllarda hızlı bir dönüşüm içine girmiş ve turizme odaklanan yerel yönetimlerin de yönlendirmeleri ile oteller ve pansiyonlar ile konaklama işlevini de içine almıştır.

Bölgede tarihi süreçleri boyunca işlev aynı kalsa da dönemlere bağlı olarak kullanıcılar değişiklik göstermiştir. Günümüzde bölgede yer alan kullanıcı profiline oluşumunda etkili çeşitli faktörler bulunmaktadır. Tarihi Yarımada'nın sit alanı ilan edilmesi bölgenin

cazibesini kaybetmesi 1950'lerde İstanbul'a yoğun bir göç olmuştur. Göç ederek İstanbul'a gelenler kentin boşalan noktalarından biri olan Hanlar Bölgesi'nde de yeni kullanıcılar haline gelmiştir. Ayrıca 1995'te Tarihi Yarımada'nın sit alanı ilan edilmesi ile yapılarda istediği mekânsal değişimi gerçekleştirilemeyen yatırımcılar için de bölge cazibesini yitirmiştir. Günümüz koşullarına gelindiğinde Hanlar Bölgesi'nin asıl kullanıcıları olan geleneksel üretici ve zanaatkarların yerini İstanbul'a göç ile gelmiş küçük esnaf almıştır. Kullanıcılar genellikle alt gelir grubu ve sürekli bir meslek sahibi olmayan kişilerdir.

Bölgede ticaret işlevinden ötürü gece ve gündüz nüfus farkı oldukça fazladır. Gündüz genel olarak dar gelirli kesime hitap eden küçük esnaf ve toptancıların yer aldığı bölgede gece nüfusu yok denecek kadar azdır. Gece kriminal bir bölge haline gelen Hanlar Bölgesi belirli bir saatten sonra yaşayan bir kentsel mekan olmaktan çıkmaktadır. Eminönü'nde bugün varlığı küçümsenmeyecek kayıtdışı bir sektör de yer almaktadır. Bölgede oyuncaktan, aksesuara, giyim eşyasına kadar akla gelebilecek herşey işportada yok denecek fiyatlarda satılmaktadır. Tahtakale bu sektörle anılan, Eminönü'nde ticaretin en yoğun olduğu akstir [23]. Dolayısıyla düşük fiyatlara her türlü tüketim malzemesine ulaşmayı hedefleyen bir kitlenin yoğun olarak tercih ettiği mekan Eminönü Hanlar Bölgesi'dir.

4.2.3 Bölgenin Değerleri, Potansiyelleri ve Sorunları

Tarihi Yarımada kurulduğu dönemlerden günümüze kadar pek çok büyük uygarlığın merkezi olmuştur. Bu yapısı bölgenin gerek sosyal, gerek kültürel, gerekse fiziki mekanına yansımış Yarımada her yönden heterojen bir bölge haline gelmiştir. Arkeolojik alanları, konut alanları, ticaret alanları ile özgün ve nitelikli birçok kültür varlığına sahip Yarımada yalnızca İstanbul'un veya Türkiye'nin değil Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının merkezi olma özelliği ile tüm dünyanın kültür mirasıdır. Bu nedenle de 'Uluslararası Miras' olarak kabul edilmiştir.

Tarihi Yarımada'nın ticaret merkezi olan Hanlar Bölgesi ise Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorlukları döneminde her dönemde kentin ticaret merkezi niteliğini korumuştur. Fakat son dönemlerde hızla çöküntüye uğraması, kontrolsüz kriminal bölge haline gelmesi, terk edilmiş alanlar, gece gündüz nüfus dengesizliği ile köhnemiş ve güvensiz

bir bölge haline gelmiştir. Bölge sahip olduğu tehditlerin, sorunların yanısıra birçok değere, potansiyele sahiptir. Hanlar bölgesi hala tüm değerleri, potansiyelleri ve sorunları ile ulusal ve uluslararası geleneksel ticaret merkezi kimliği ile anılmaktadır.

Bölge mevcut durumda turizm odaklı bir değişim süreci içinde yer almaktadır. Alınan kararlar ile han yapılarının otele çevrilme süreci onaylanmış ve hızla yayılmaya başlamıştır. Turizm fonksiyonunun yüklenmesi bölgeye ekonomik getiri sağlayacak ve kalkınmayı hızlandıracaktır. Fakat büyük yapılara ve hanlara otel fonksiyonu verilerek bu fonksiyonun bölgede yayılması; baskın hale gelmesi bölgenin yüzyıllardır taşıdığı 'ticaret merkezi' olma kimliğine zarar verecektir. Hanlar Bölgesi'nde İstanbul'un en önemli çekim noktası olan ve İstanbul turizminin merkez noktası olan Tarihi Yarımada da yer alması nedeni ile son yıllarda turizm fonksiyonu ön plana çıkarılmaktadır. Günümüzde bölgede tek bir işlev olması, gece gündüz nüfus dengesizliğinin oluşmasında başlıca sebeptir. Gece nüfusunun yok denecek kadar az olması bölgenin belirli bir saatten sonra kriminal bir bölge olmasına neden olmaktadır. Alanda çok farklı kültür ve sosyal statüye sahip insan yer alması belirli homojen bir kullanıcı profilinin olmaması da alanla ilgili güvenlik endişesini artırmaktadır.

Hanlar Bölgesi kimliğini ve fiziksel mekanını oluşturan han yapıları günümüz koşullarında özgünlüğünü kısmen kaybetmiş, kısmen korumaktadır. Yapıların çoğu terkedilmiş durumda ve fiziksel olarak yıpranmıştır. Özgün fonksiyonlarının dışında özensiz kullanıma maruz kalan han yapılarının yok olması veya bölgenin dokusunu kaybetmesi bölge kimliğinin yok olması için de bir tehlike arz etmektedir.

Hanlar Bölgesi'nin yüzyıllardır süregelen geleneksel kimliği ve bu kimliği yansıtan han yapıları bölge için önemli bir değerdir.

Hanlar Bölgesi'nin canlandırılması yeniden farklı odaklarla işlevlendirilmesi bölgeye yarar sağlamanın yanında fiziksel yoğunluk, sosyal ayrışma gibi konularda zarar da verebilir.

Hanlar Bölgesi ulaşım aksları bakımından İstanbul'un merkezinde yer almaktadır. Deniz, kara ve raylı sistem gibi aksların toplanma ve dağılma niteliğinde bir aktarma bölgesidir. Tramvay hattının Eminönü'nden geçmesi son yıllarda yeni açılan ve açılacak olan metro hatlarının oluşturulması, vapur ve motorlar ile bir çok noktaya denizden

ulaşımın artması ve Marmaray hattının açılarak sirkeciye ulaşması bölgenin ulaşılabilirliğini, kentin diğer bölgeleri ile olan ilişkisini artırmaktadır. Ulaşılabilirliği artan bölge bir cazibe noktası haline gelmektedir (şekil 4.31).

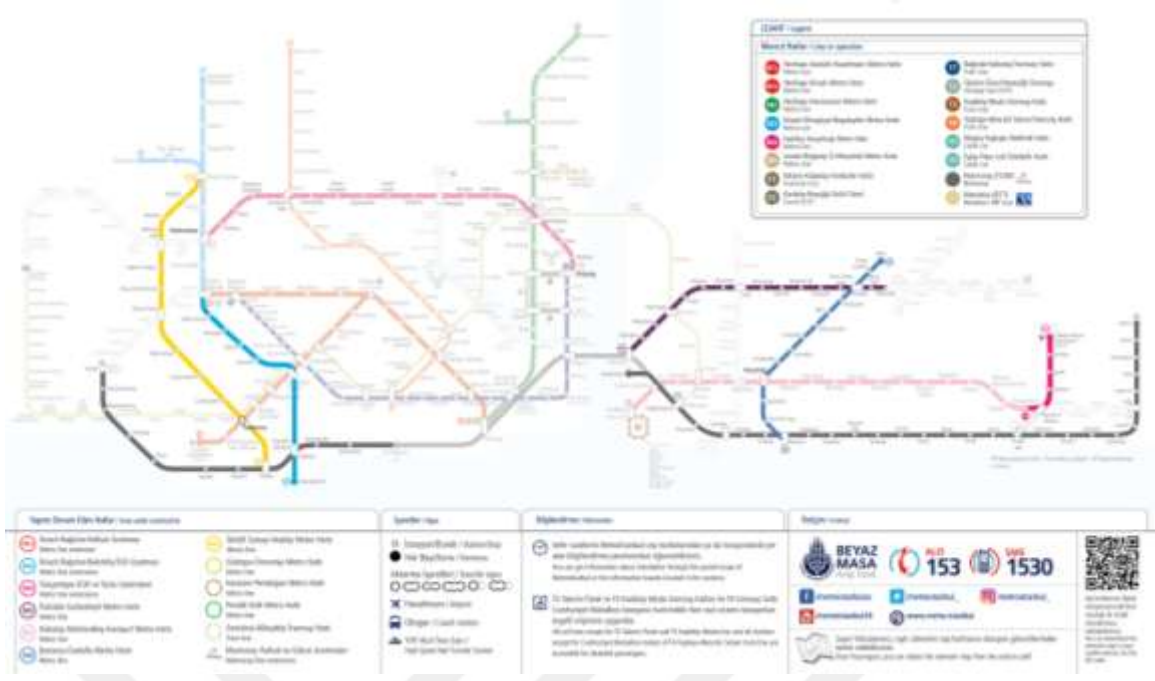


şekil 4. 31 İstanbul Ulaşım Ağları Haritası [91].

Bölgede yeni raylı sistem hatları yapımına devam edilmektedir. Güncel durumda Eminönü Alibeyköy arasında raylı sistem projesi de ED (evresel Etki Değerlendirme) sürecindedir. Bu hattın açılması durumunda da Hanlar Bölgesi'nin dört yanı raylı sistem ağları ile çevrilmiş olacak (şekil 4.32).

Hanlar Bölgesi her biri dönemlerini yansıtan nitelikli yapı stoğu ve ulaşım odaklarında bulunması ile gelişmeye, bir merkez olmaya oldukça açıktır. Mevcut durumda bölgenin belirli saatten sonra kriminal bir bölge olması, yapıların özgün amaçları dışında kullanılarak veya terkedilerek yıpratılması bakımsız bırakılması bölge için tehdit oluşturan özelliklerdir.

Bölgenin potansiyelleri ve sorunları bütüncül olarak ele alınarak bölgenin kalkındırılması, canlandırılması, fiziki ve sosyal açıdan yıpranmanın khnemenin durdurulması, koruma ve onarım olanaklarının belirlenmesi gerekmektedir. Yüzyıllardır bölgenin kimliğini oluşturan özgün işlevinin yaşatılması, bunun yanısıra bölgeyi canlı tutarak, kalkındırarak yeni işlevlerle de desteklenmesi gerekmektedir.



Şekil 4. 32 İstanbul İnşaatı Devam Eden Raylı Sistemler Ağ Haritası [91].



Şekil 4. 33 Eminönü Hanlar Bölgesi Hava Fotoğrafı (2016) [92].

TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ'NDE KÜLTÜREL ROTA TANIMLANMASI

5.1 Tarihi Kent Merkezlerinde Kültür Odaklı Dönüşüm

Kentler fiziksel ve sosyal açıdan sürekli bir değişim ve dönüşüm içerisindedir. Ekonomik, sosyal, teknolojik ve politik gelişmeler kent yapısının da değişim yönünü belirleyen etkenlerdendir.

Tarihi kentlerde çoğunlukla tek merkezli bir kent yapısı söz konusudur. Tarihi ticaret merkezleri deniz ve demir yolu ulaşımının sağlanabildiği alanlarda oluşmuştur. Sanayi devrimi sonrası ulaşım, teknoloji, iletişim sistemlerinde yaşanan gelişmeler kent yaşamını ve fiziksel yapısını da etkilemiştir. Kara ve hava ulaşımının gelişmesi özellikle tek merkezli kent yapısının değişerek çok merkezli kentlerin oluşmaya başlamasını sağlamıştır. Bu değişimde ulaşımın yanısıra ticaret yapısının ve üretim biçimlerinin değişmesi de etkili olmuştur. Ticaret bölgeleri şehir merkezinden çeperlere doğru kaymıştır.

Ticaret bölgelerinin şehir merkezinden çeperlere doğru kayması eski ticaret bölgelerinde işlev kaybına ve fiziksel çöküntü alanlarının oluşmasına sebep olmuştur. Boş bina ve alanlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca gelişen teknolojiler ve değişen ticaret anlayışı ile üretim maddeleri ve üretim biçimleri de değişmiştir. Bu durum bazı geleneksel iş kollarının ya da üretim biçimlerinin yok olmasına sebep olmuştur.

Tarihi ticaret merkezlerinde yaşanan nüfus kaybı ile ortaya çıkan boş kalan yapılar özgün fiziksel yapısına uygun olmayan kullanımların tercih alanları haline gelmiştir. Tarihi ticaret merkezi niteliğindeki kent parçalarında benzer şekilde görülen bu süreci Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde de okumak mümkündür.

Koruma anlayışının gelişmeye başlaması ile fiziksel ve sosyal açıdan çöküntüye uğramış kent parçalarına ilişkin dönüşüm süreçleri de önem kazanmıştır. Özellikle tarihi ticaret merkezlerinde ticaret işlevine göre şekillenmiş özgün yapı biçimlenişi ve bu yapıların oluşturduğu çevresel doku bir mimari stok oluşturmaktadır. Mimari açıdan zengin bir doku sunan fakat fiziksel ve sosyal olarak çöküntü bölgeleri haline gelmiş olan merkezlerin yeniden canlandırılması ve şehir yaşamına katılması gerekmektedir. Son yıllarda tarihi merkezlerin yeniden canlandırılmasına yönelik teorik ve uygulama anlamında çalışmalar artmıştır.

Tarihi kent merkezlerinde koruma ve yaşatma amacıyla gerçekleşen dönüşümler fiziksel, ekonomik ve sosyal açılardan ele alınmaktadır. Fiziksel olarak bakıldığında ilk olarak var olan nitelikli, özgün mimari doku öğelerinin korunması, yenilenmesi ön planda olmaktadır. Yapılar ve çevrenin temiz görünümü kullanıcılar açısından alanın çekiciliğini artırmaktadır. Var olan fiziksel çevrenin korunmasının yanında, kullanıcı ihtiyaçlarına yönelik gerekli fiziksel donatıların eklenerek geliştirilmesi de gerekmektedir. Ekonomik açıdan sürece bakıldığında ise sürekliliği sağlamakta gerekliliği görülmektedir. Bir tarihi yapı veya çevrenin yalnızca koruma bağlamında yenilenmesi yeterli değildir. Yapı ve çevrelerinde sürekli bir koruma ve bakımın sağlanabilmesi için sürekli bir kullanım içinde olması da gerekmektedir. Dolayısı ile ekonomik canlandırma fiziksel bakım ve canlılığın sürekliliğini sağlayabilmektedir.

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi ile benzer fiziksel özellikler gösteren tarihi merkezlerin dönüşüm süreçleri örnek uygulamalar olarak incelenmiştir. Başarıya ulaşılmış dönüşüm süreçlerinde farklı fonksiyonların biraraya gelmesi, farklı sosyal gruplara yönelik bir denge oluşturması önemli kriterler olarak gözlemlenmiştir. Farklı zaman dilimlerinde, farklı kullanıcılara hitap eden seçenek ve çeşitlilik sunan ticaret kolları, servisler, eğlence, kültür ve serbest zaman faaliyetleri gibi imkanların sürdürülebilir bir gelişim sağlandığı görülmüştür. Bunun yanısıra özgün karakterin ve kimliğin okunabildiği,

ulaşım alternatifleri ile erişilebilirliğin sağlandığı, sokak ve yapıların temiz ve güvenli olması gibi etkenler çöküntü alanı haline gelmiş merkezlerde canlandırma, yenileme ve koruma çalışmalarının başarılı olmasında katkı sağlamıştır.

Sosyal anlamda başarıya ulaşan dönüşüm projelerinde bölgelerin kalabalık, suç oranlarının düşük, içinde yaşamak ya da gidilmek istenilen bir yer haline geldiği görülmektedir. Yapı içindeki aktivitelerin sokak yaşamı ile ilişkisinin daha fazla olduğu işlevler bu mekanlarda insan varlığını, dolayısı ile de canlılığı artırmaktadır [34]. Bar, kafe, restoran, dükkan gibi sokak ilişkisi fazla olan aktiviteler dönüşüm projelerinde canlılığı sağlamak adına özellikle zemin kat düzeyinde kullanılmaktadır. Bunun yanısıra tarihi merkezlerdeki kültürel aktiviteler de bölgelerin canlılığına katkıda bulunmaktadır. Küçük çapta konserler, sanat aktiviteleri, sergiler, tiyatrolar, sanat atölyeleri insanları gün içerisinde bölgeye çekebilmektedir.

Koruma ve canlandırma amaçlı bir kültürel rota önerilen Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde geçtiğimiz senelerde Ali Paşa Hanı'nda Dostlar Tiyatrosu tarafından tiyatro oyunları sergilenmiştir. Handa gerçekleştirilen bu kültürel aktivite mekansal kullanım açısından örnek sağlamaktadır (şekil 5.1).

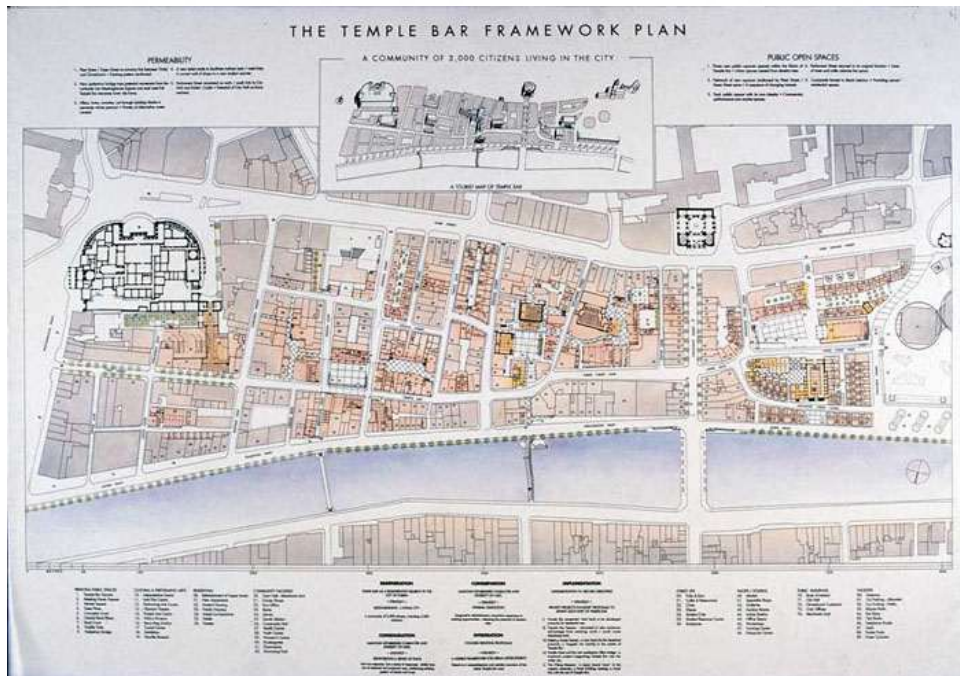


şekil 5. 1 Ali Paşa Hanı'nda Dostlar Tiyatrosu [93].

Bir kentin kültür endüstrilerinin büyüklüğü ve ekonomisi içerisindeki payı, o kentin günümüze kadar geçirmiş olduğu tarihsel süreç birikimi ile günümüzde dünya kentleri içindeki konumu ile yakından ilişkilidir. Kültür endüstrileri içinde faaliyet gösteren tiyatrolar, sanat okulları, sanatçı stüdyoları ve galeriler gibi kuruluşların belirli bir bölge içerisinde bir arada bulunması bölgede kültür odaklı bir atmosferin oluşmasını sağlamaktadır. Bu atmosferin etkisiyle mimarlık, reklamcılık, fotoğrafçılık endüstri ürünleri tasarımı, moda sektörü gibi diğer yaratıcı sektörler de etkileşim ve gelişim içine girmektedir. Kültür odağı altında etkileşim ve gelişim içine giren bu sektörlerin performanslarının artması, yer aldıkları bölgenin kent ekonomisine olan katkısını da artırmaktadır. Örneğin Londra’da kültür endüstrilerinin yarattığı istihdam, imalat sektöründekine yakındır [35].

Dublin - Temple Bar

Hanlar Bölgesi ile fiziksel ve yapısal olarak benzerlik gösteren örnekler üzerinden elde edilen ortak verilerden söz edilmiştir. İrlanda’nın Dublin kentinde yer alan Temple Bar Bölgesi geçirdiği süreç bakımından Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi ile benzerlik göstermektedir (Şekil 5.2).



Şekil 5. 2 Temple Bar Masterplan, Dublin Vaziyet Planı [94].

Temple Bar Bölgesi Dublin şehir merkezinde nehir kenarında iki ana ticaret bölgesi arasında yer almaktadır. 17. ve 18yy'da gelişmiş olan mekansal yapıları, sokak dokusu özgünlüğünü büyük ölçüde korumuştur. Bölgede 18.yy ortasından sonuna kadar basım-yayın fonksiyonu yoğunlaşmıştır. 19.yy'da giyim ve yün ticareti merkezi haline gelmiştir [34].

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde gerçekleşen değişim ile benzer bir şekilde 1950'lerden itibaren teknolojik gelişmelerin küçük üretimi zayıflatması ile kapanan dükkanlar sonucu bakımsız kalan binalar problemi doğmuştur. Bölgede bulunan perakende ticaret ve dağıtım firmaları daha nitelikli alanlara taşınmıştır.

Bölgede boşalan yapıları İrlanda Ulusal Otobüs Şirketi almıştır. 1980'lerden itibaren çok düşük fiyatlarla çeşitli küçük ticaretlerle uğraşanlara, kültür ve sanatla uğraşan gençlere kiralamıştır. Kira fiyatlarının düşük olması şehrin dış bölgelerinde bulunan aktiviteleri de bölgeye çekmiştir. Bu sayede bölgeye olan ilgi yeniden artmıştır. Sanat stüdyoları, ikinci el giysi dükkanları, genç moda tasarımcılarının atölyeleri, kitap ve müzik kayıt stüdyoları gibi sadece düşük bedelli kiralari ödeyebilecek küçük ölçekli işletmeler bölgeye yerleşmeye başlamıştır. Bölgenin bugünkü kimliği bu süreç içerisinde ortaya çıkmıştır [35].

Kültürel aktiviteleri içeren çeşitli kültür gruplarının bölgeye ilgisinin artması ve alana yönelmesi bölge adına olumlu bir dönüşümün parçası olmuştur. Dolayısıyla 1980'lerden itibaren bölge mevcut kültürel imkanları ve birbiri ile ilişkili küçük ticaret grupları ile alternatif bir kültür alanı olarak gelişmeye başlamıştır. Bölgede bar, restoran, klüp, galeri ve bunun gibi yarı kamusal işlevli alanlar tasarlanmıştır (Şekil 5.3 ve Şekil 5.4) [34].

1985 ve 1986 yıllarında bölge ile ilgili 'Temple Bar Bölgesi-Gelecek İçin Politikalar' ve 'Temple Bar Çalışması' adlı çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalarda şehir sakinlerini ve turistleri alana çekmek açısından, zengin mimari, tarihi, kültürel ve ticari değerlerin kullanılabileceği vurgulanmıştır [34].



Şekil 5. 3 Temple Bar Dönüşüm Sonrası, Dublin [95].

Bölgede kendiliğinden gelişmeye başlayan kültür odaklı gelişim zamanla yeni aktivitelerle desteklenmiştir. 1990'lı yıllarda bölge sosyal ve ekonomik alışverişin gerçekleştiği bir mekan olarak tanınmaya başlamıştır. 1991 yılında bölge ile ilgili bir kentsel dönüşüm projesi yarışması düzenlenmiştir. Yarışmada seçilen proje bölgede fiziksel açıdan geçirgenliği ve okunabilirliği artırmaya yönelik önerileri içermektedir. Ayrıca kamu mekanlarının ve Liffey Nehri çevresinin iyileştirilmesinin yanı sıra, Doğu-Batı yaya aksının oluşturulması göz önünde bulundurulmuştur. 1992 yılında bölgenin dikeyde kullanımı ile ilgili bir plan önerisi hazırlanmıştır. Plan karışık fonksiyonların birarada olmasını önermektedir. Zemin katlarda küçük ticaret, kafe, bar, restoran ve kültürel aktiviteler gibi canlılığı ve bunun sonucu olarak güvenliği sağlayacak aktiviteler tasarlanmıştır. Üst katlarda ise konut ve ofis kullanımları önerilmiştir [34].



Şekil 5. 4 Temple Bar Dönüşüm Sonrası, Dublin [96].

Temple Bar Bölgesi'nde uygulanan dönüşümde işlev ve kullanıcı çeşitliliğinin artırılması, Hanlar Bölgesi'nde mevcut durumda var olan çeşitliliğin korunmasının önemini göstermektedir. Özellikle tarihi, kültürel, mimari değerlerin korunması ve kültür odaklı bir dönüşüm ile kent yaşamına katılması uygulamanın başarısında öncelikli olmuştur.

Barselona – Ciutat Vella Bölgesi

Yaklaşık 1000 yıllık geçmişe sahip olan Barselone Kenti'ne tarih boyunca İberler, Romalılar, Araplar ve Şarلمانlar yerleşmişlerdir. M.S 989 yılında ise Katalanlar bölgeye yerleşmiştir. Katalanların bölgede kurduğu medeniyet günümüze kadar gelmiştir [36].

Barselona kuruluşundan itibaren istilalara uğramıştır. Bu nedenle kent koruma amacı ile belirli dönemlerde surlarla çevrilmiştir. Kent surları Roma döneminde yapılmaya başlanmıştır [37]. Nüfus artışları nedeni ile zaman zaman şehir surları genişletilmiştir. 1250 yılında yeni surlar yapılmıştır. Raval Bölgesi bu sur genişlemesi ile oluşmuştur [36].

V.Philip kenti denetim altında tutabilmek ve saldırılardan koruyabilmek adına 1714 yılında kenti surlarla çevirmiştir. İki noktaya da kaleler(Ciudadella) inşa etmiştir. Bu dönemde kentin sur dışında gelişimi kesinlikle yasaklanmıştır [37].

1716-1854 yılları arasında kentte ilk kez deniz kenarı boyunca kentleşme yayılmıştır. Böylece sahil bölgeleri oluşmuştur. Tüm bu mahalleleri içeren alan 'tarihi şehir' anlamında 'Ciutat Vella' olarak adlandırılmıştır (Şekil 5.5) [36].

Barselona ticaretindeki gelişim Amerika ile olan ticaretin artması ve endüstri devriminin İspanya'da ilk olarak Barselona'da başlaması ile artmıştır. Sur içinde sıkışan kent nüfusu ve ihtiyaçları artmaya başlamıştır. Kısıtlı alanda yerleşme mecburiyeti kentte problemler yaratmaya başlamıştır. Sosyal çöküntünün ve nüfusun aşırı artışı bölgede yeni bir kent planlaması ihtiyacı doğurmuştur [37].

1850'li yıllarda yeni bir kent planı ve yeni yerleşim alanları belirlenmesi için yarışma açılmıştır. Bu yarışma sonucunda inşaat mühendisi Cerda'ya 1853 yılında yaptırılan plan ile Barselona bugünkü kent planının temeli atılmıştır [37].

Ciutat Vella; batıda 'Raval', ortada 'Gotic', kuzeyde 'Sant Pere, Santa Caterina ve Ribera', güneyde sahil boyunca 'Barceloneta' mahallelerini kapsayan tarihi alandan oluşmaktadır. Ciutat Vella Bölgesi'nin ana akslarından biri 'La Rambla' Caddesi'dir. Bu cadde İstanbul'daki Beyoğlu Caddesi ile benzerlik göstermektedir. Cadde Raval Bölgesi'ni diğer bölgelerden ayırmaktadır [36].

Son dönemlerde Katalan Bölgesi'nde kamusal ve mekansal müdahaleleri içeren yeni kent politikaları uygulanmıştır. Bunların ilki olarak 1981-1985 yılları arasındaki 'Yeni Meydanlar' programı ile mevcut doku yeni işlevlere açılmaktadır. Ardından yeni merkezi bölgeler arayışı gelmektedir. Çöküntüye uğramış mahalleler ve kent çeperlerinde gelişen yeni mahalleler arasında kentsel devamlılık yeniden oluşturulmaktadır. Merkezdeki büyük binalar kültürel işlevler verilerek dönüştürülmüştür. Kent ve deniz arasındaki ilişkiyi yeniden tanımlama amaçlı 'Denize Karşı Barselona' (Barcelone cara al mar) sloganı ortaya atılmıştır. Merkezin doğusunda kalan endüstri arazilerinin dönüşümünü ile ilgili uygulamalar yapılmıştır [15].



Şekil 5. 5 Ciutat Vella Bölgesi Mahalleleri [36].

-El Raval Bölgesi

Antik kent merkezinin güneyinde ve 'La Rambla' Caddesinin güney-batı yönünde kalan El Raval Bölgesi 1800'lerde kenti besleyen pazarlardan oluşmaktadır. 1850'den sonra Sanayi Devrimi ile bölgede kırsal alandan gelen işçiler için yapılan kiralık konut blokları ve tekstil fabrikaları yer almaya başlamıştır. Konutlar birkaç katlı olarak inşa edilmiştir. Avluda ortak kullanılan tuvalet ve musluklar mevcuttur. Oratk kullanım tuvalet ve musluklardan salgın hastalıklara yol açmıştır. O dönemde ölüm oranları yüksektir [38].

El Raval Bölgesinin limana yakın güney kısmı zenginler için lüks genelevler ve düşük gelirli için yüzlerce bar ve otel ile gece hayatı, kabareler, fuhuş, uyuşturucu ve suçlarla anılan bir bölge halini almıştır [38]. Bölge deniz yolu ile Barselona'ya gelen denizci, göçmen, düşük gelirli insanlar, tüccarlar, hayat kadınlarının yerleştiği bir bölge olmuştur. Ayrıca bölgede kısa süreli kalanlar için eğlence mekanlarında vakit geçirecekleri bir alan olmuştur [36].

El Raval Bölgesi'nde güvenlik problemleri ve mültecilerin yarattığı problemlerin artması, kentsel yaşam kalitesinin düşmesi, kent sıklığı nedeni ile açık alan-meydan

etkisinin azalması gibi sorunlar yaşanmıştır. Çağdaş Sanatlar Müzesi'nin yapımı bölgede merkeze canlılık katmıştır. Müze bölgede yeni kullanımları tetiklemiştir [37].

Barselona tarihi yerleşiminin yenilenmesi sürecinde tarihi dokuda yer alan eski ticari hatlar El Rambla ve Via Laietana Caddeleri yeniden açılmıştır. Bu hatlar kendi akslarını ve paralel caddelerini canlandırmış ve odak noktası haline getirmiştir. Tarihi yapılar restore edilmiş, modern mimariye sahip binalar bölgeye entegre edilmiştir. Bölgede yapılar yenilikler ile bugünkü merkezi sosyal ve turistik karakteri kazanılmıştır [36].

El Raval Bölgesi'nin 1992 olimpiyatları kapsamında La Rambla Caddesi'nin yenilenmesi ile gelişimi hızlanmıştır. Cadde boyunca restoran, kafe, otel, hediyelik eşya dükkanları, sokak sanatçıları gibi yeni fonksiyonlar getirilmiştir. Bölge sosyal ve ticari ilgi odağı haline gelmiştir. Sanatçılar, mimarlar, yazarlar gibi gruplar burada yaşamaya başlamışlardır. Bölgede fiyatlar, tarihi doku, yeni gelişen sosyal ve sanatsal fonksiyonlar gün geçtikçe daha kalabalık bir grup için cazip hale gelmeye başlamıştır [36]. Bölgede kültür sanat faaliyetlerinin gelişimi yanısıra sosyal ve eğitim alanları ile yaşanabilir bir bölge olmuştur [37].

-Barcelonetta

1976 yılında öncelikle merkezin yenilenmesine yönelik metropolitan çalışmalarla eski liman bölgesinde yeni yapılar, restoran, bar, müze gibi kullanımlar ile canlılık kazandırılması hedeflenmiştir. 1992 yılında yapılan Olimpiyat Oyunları ve 2004'de yapılan Dünya Kent Forumu ile kent kendini dünyaya açma şansı bulmuştur. Alanda tekil dönüşümler değil bütüncül dönüşümler hedeflenmiştir [37].

Barselona'da 1992 yılında düzenlenen Olimpiyat Oyunları için yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerin Olimpiyat oyunlarının yapıldığı kentlerde görülen düzenlemelerin kentle ilişkisi ve kent gelişimine katkı sağlaması açısından en verimli görüleni Barselona olmuştur. Düzenlemeler kapsamında deniz temizlenmiştir. Kıyı bölgelerinde sporcular ve seyircilerin de kalabilecekleri konut, otel, sosyal ve spor tesisleri gibi yeni yapılar inşa edilmiştir. Aynı zamanda merkezde yer alan tarihi binalar yenilenmiştir. Yeni meydanlar açılmış, var olanlarda onarılmıştır. Kentin ulusal ve uluslararası talepleri karşılayabilecek hale gelmesi sağlanmıştır [36].

Olimpiyat Oyunları çerçevesinde kıyının kentle bütünleşmesini ve kamusal mekan üretimini hedefleyen projeler üretilmiştir. Bu projelerden 22@ Projesi eski üretim mekanlarının bulunduğu Poblenu Bölgesi'nin gelişimini sağlamıştır [37].

Manchester - Castlefield

Manchester'ın dünyanın ilk endüstri şehrine dönüşümü 1700'lü yılların başında başlamıştır. Bu dönemde kent ipek, yün ve keten kumaş üretimi ticaret ağına ve pazarına sahipti. Fakat pamuk üretiminin başlaması kent için ayrıca önem taşımaktadır. Endüstri devrimi ile birlikte ev dokumacılığının yerini fabrika üretiminin alması kentin gelişimini hızlandırmıştır. 18.yüzyılda pamuk ticareti ve pazarı büyümüştür. Bu kentin ekonomik büyümesini sağlamıştır. Kentin diğer bölge ve kentlerle bağlantılarının kurulabilmesi adına yeni kanallar, demiryolları açılarak ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Kentte 1780'lerde ilk pamuk fabrikası inşa edilmiştir. 1816 yılına gelindiğinde ise Manchester ve Salford bölgesinde buhar güzü ile çalışan 86 adet pamuk fabrikası yer almaktaydı. O dönemde fabrika yapılarının yanı sıra 'warehouse' olarak adlandırılan ofis, ticaret ve depo mekanı olarak kullanılan yapı türü de bölgede artmıştır [39].

Bölge iş olanakları nedeni ile İngiltere'ye göç edenlerin öncelikli tercihi haline gelmiştir. Göçlerle ani artan nüfus yoğunluğu, kentsel büyümenin kontrolsüz hale gelmesi sosyal, kültürel ve çevresel sorunların yanında sağlık sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Ayrıca 1861-1865 Amerika iç savaşının sebep olduğu pamuk kıtlığı Manchester'ı etkilemiş, bölge ekonomisi gerileme sürecine girmiştir [39].

Çeşitli sebeplerle endüstrinin çöküşü ile Manchester Kenti'nin endüstri alanlarının işlevsiz kalması ile terkedilmiş mekanlar oluşmuştur. Boş ve işlevsiz kalan bu mekanlar bölgenin çöküntü alanı haline gelmesine sebep olmuştur.

Özellikle Castlefield ve Ancoats semtleri fazla sayıda endüstri yapısı barındırmaktadır. Tekstil endüstrisinin çökmesi ile boş kalan yapılarla 1960'lı yıllar özellikle Castlefield şehir merkezinde terk edilmiş bir endüstriyel alan haline gelmiştir. 1974'te Manchester Şehir Meclisi Strüktür Planı belirlemiştir. Planda alanın turizm ve serbest zaman faaliyetlerine yönelik yeniden düzenlenmesine yönelik kararlar öne çıkmıştır. Ayrıca alandaki önemli yapıların korunması ve önceden açılmış olan kanalların ön plana

ıkarılması hedeflenmiştir. Plan kapsamında öncelikle tarihi istasyon binası bilim ve endüstri müzesine dönüştürülmüştür [34].

İstasyon binası ve çevresinde yer alan depo yapılarını kapsayan alanın temizlenmesi ve restorasyon çalışmalarına 1979 yılında başlanmıştır. 1830 yılında dünyanın ilk demiryolu depo yapısı olarak inşa edilen yapı Bilim ve Endüstri Müzesi'ne dönüştürülmüştür (Şekil 5.6). 1984 yılında tamamlanan bu dönüşümün ardından Upper Campfield Market isimli eski çarşı yapısı Air and Space isimli bir galeri mekanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1855 yılında inşa edilmiş olan Goods Transfer Shed isimli nakliyat deposu ise Power Hall adında bir sergi salonuna dönüştürülmüştür. Sergi salonunda dünyanın en büyük buhar makineleri koleksiyonuna sahip sergi yer almaktadır [39].

İngiltere Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan konsept planlarında bölge ile ilgili uluslararası düzeyde turizm ile ekonomik yeniden canlandırmanın sağlanması ve yerel toplum için yaşam kalitesi artırılması hedeflenmiştir. Bu bağlamda müze ve kültürel işlevli yapıların artırılması , yeni iş fırsatlarının sağlanması ve konut sektörünün güçlendirilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Çalışmalardan biri 1988 yılında başlatılan Granada televizyonunun Granada Stüdyoları'na yapılan turlardır. Yılda yaklaşık 600.000 ziyaretçi bu turlara katılmaktadır [34].

İncelenen örneklerde görüldüğü gibi; fiziksel ve sosyal yıpranma sürecine girmiş tarihi miras alanları ve yapıları, kültürel kimliğin ön plana çıkarıldığı, sürekli canlılığın sağlandığı dönüşüm modelleri koruma açısından olumlu sonuçlar doğurmaktadır.



Şekil 5. 6 Bilim ve Endüstri Müzesi, Manchester [97].

5.2 Tarihi Alanlarda ve Gezi Rotalarında Kullanılan Bilgilendirme Yöntemleri

Tarihi alanlarda ve gezi rotalarında yerel kimliğin algılanması ve tanıtılabilmesi, alanlarda sürdürülebilir koruma ve gelişimin sağlanması açısından gereklidir. Aynı şekilde alanlara dair bilgilere uzaktan veya yerinde erişimin sağlanması da kullanıcılar için bir gerekliliktir.

Yerel halk ve ziyaretçilerin kentsel hizmetler, kültürel ve turistik aktiviteler, ulaşım gibi konularda gerek alanı ziyaret etmeden önce gerekse alanda ihtiyaç duyduğu anlarda bilgi sahibi olması kolaylaştırılmalıdır. Bu sayede kullanıcıların kendilerine verilmek isteneni rahatlıkla algılaması ve uygulaması sağlanacaktır.

Kültürel Miras Alanları'nın algılanması ve sunumu ile ilgili ICOMOS tarafından 4 Ekim 2008 tarihinde Kanada'da gerçekleştirilen toplantı ile 'Kültürel Miras Alanlarının Algılanması ve Sunumu'¹ (Charter on the Interpretation and Presentation of Cultural

¹ Detaylı bilgi için bkz. http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0397812001353671158.pdf

Heritage Sites) tüzüğü kabul edilmiştir. 'Kültürel Miras Alanlarının Algılanması ve Sunumu' tüzüğünde Kültürel Miras Alanlarının algılanması ve sunumunun, alanların korunması ve yönetiminin bir parçası olduğu vurgulanmıştır.

Tüzükte Kültürel Miras Alanlarının algılanması ve sunumu 7 ilkeye dayandırılmıştır. Bu ilkeler;

Erişim ve Planlama İlkesi: Erişim ve planlama programlarının, halkın kültürel miras alanlarına fiziksel ve entellektüel erişiminin kolaylaştırılmasının sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

Bilgi Kaynakları İlkesi: Kültürel Miras Alanlarının algılanması ve sunumunun yaşayan kültürel geleneklerin yanısıra kabul edilebilir kanıtlanmış bilimsel yöntemlere dayanması gerekliliği belirtilmiştir.

Kurulum ve Bağlama Dikkat Edilmesi İlkesi: Kültürel Miras Alanlarının algılanması ve sunumunun, o alanların yaygın sosyal, kültürel, tarihsel ve doğal içerikleri ile ilişkili olması gerektiği belirtilmiştir.

Özgünlüğün Korunması İlkesi: Nara Özgünlük Belgesi'nde¹ belirtilen özgünlüğün temel ilkelerine saygılı olması gerekliliği belirtilmiştir.

Sürdürülebilirlik İçin Planlama İlkesi: Algılama planının merkez hedefler ile sosyal, kültürel, çevresel sürdürülebilirlik arasında hassas olması gerekliliği belirtilmiştir.

Kapsayıcılık Endişesi İlkesi: Uzmanlar, yerel halk, ilişkili topluluklar ve diğer paydaşlar arasında işbirliği sağlanması gerekliliği belirtilmiştir.

Araştırma, Eğitim ve Değerlendirmenin Önemi İlkesi: Kültürel Miras Alanlarının Algılanması ve Sunumunda sürekli araştırma, eğitim ve değerlendirmenin önemli bileşenler olduğu vurgulanmıştır. Teknik ve profesyonel yöntemlerin geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Kültürel Miras Alanlarının Algılanması ve Sunulması Tüzüğü kültürel rotalar üzerinde bilgi aktarımı ve yönlendirme sistemlerinin oluşturulması açısından da temel oluşturmaktadır.

¹ Detaylı bilgi için bkz. 'The Nara Document on Authenticity' (1994), ICOMOS

Kullanıcıların afiş, broşür, yazılı yayınlar, haritalar gibi yöntemlerin yanısıra teknolojik gelişmelerin getirdiği dijital ortamlardan da faydalanması sağlanmalıdır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ile insanların bilgiye erişimi ve iletişimi kolaylaşmıştır. Bu sayede yaşam kalitesi artmıştır. Sosyal faaliyetler yaygınlaşmıştır. Sosyal faaliyetler ile ilgili bilgiye ulaşımın artması, insanların biraraya gelerek iletişim kurmalarını da artırmıştır. Kentsel hizmetlerin, kültürel faaliyetlerin, kentsel donatıların, turistik noktaların, toplu taşıma araçlarının erişim bilgilerinin elektronik iletişim sistemleri ile sözel, grafik ve harita olarak kullanıcılara ulaştırılması, ihtiyaçlara kısa sürede, güvenilir biçimde yanıt verilmesini sağlamaktadır.

Bir alanın veya rotanın özelliklerinin tanıtılması, hakkında gerekli bilgilerin kullanıcıya ulaştırılmasında yalın ve kolay anlaşılır bir dil kullanılması gerekmektedir. Böylelikle sunum ve tanıtım için kullanılan araçların anlaşılabilirlik düzeyi artırılmış olmaktadır. Rahat anlaşılabilir olmasının yanısıra ilgi çekici olması ulaşılacak kitlelerin oranını da artırmaktadır.

Hakkında bilgi verilecek olan alanın, kültürel aktivitelerin bütüncül olarak ele alınması gerekmektedir. Örneğin tarihi bir alan hakkında ziyaretçilere bilgi vermek amaçlanıyor ise bu bilgi alanın tarihi süreçlerini, özelliklerini, sahip olduğu değerleri ayırt etmeksizin bütüncül olarak içermelidir. Alanın içerdiği anıtsal değerler, çevre dokusu, çevresindeki diğer bölgeler ile ilişkisi, kimliği, tarihsel verileri geniş çerçevede kullanıcıya sunmak alanın anlaşılmasında fayda sağlayacaktır (Şekil 5.7).



Şekil 5. 7 Bergama Antik Şehri Girişinde Yer Alan Genel Bilgilendirme Panosu [B.N.İskender, 2012].

Tarihi alanlar ve kültür rotaları ile ilgili bilgilere erişimin web ortamında sağlanması ziyaretçilerin önceden alan ile ilgili bilgi sahibi olmasını sağlamaktadır. Alanda yer alan aktiviteler ve bu aktivitelere ulaşımın nasıl sağlanacağı da önceden kullanıcıların bilgisine sunulmuş olacaktır. Web ortamında bu bilgiyi sunmak ziyaret edecek olan kullanıcıların yanısıra, sadece bilgi almak isteyen kullanıcıların da bilgilendirilmesini kolaylaştıracaktır.

Kültür rotaları üzerinden bakıldığında Avrupa Kültür Rotaları'na ait www.culture-routes.net web sitesinde rotalar ile ilgili detaylı bilgilere ulaşılmaktadır (Şekil5.8). Rotaya katılacak olan ziyaretçiler önceden rotanın aksı, yer aldığı bölgelerdeki yerel değerleri, bölgelerin tarihsel gelişimlerini, rota üzerindeki soyut ve somut öğeleri, var olan etkinlikleri, rota üzerinde yer alan müze, önemli mimari eserler gibi önemli kültür noktalarını ve daha çeşitli bilgileri edinebilmektedir (Şekil 5.9). Bu detaylı bilgilendirme kullanıcıların rotalarda güvenli ve bilinçli vakit geçirmelerini hedeflemektedir.



The presence of the olive tree has marked not only the landscape but also the everyday lives of the Mediterranean peoples. A mythical and sacred tree; it is associated with their rites and customs and has influenced their ways of life, creating a specific ancient civilisation, the "olive tree civilisation".

Presentation



The Routes of the Olive Tree are itineraries of intercultural discovery and dialogue based on the theme of the olive tree, a universal symbol of peace and dialogue. They also involve various cultural events and activities geared towards enhancing the history of this invaluable tree, for the benefit of the olive oil-producing regions.

Aims:

«Επιστροφή στην αρχαία «ελαιαία κλασική κουλτούρα»

Şekil 5. 8 Avrupa Kültür Rotaları Web Sitesi, Zeytin Ağaçları Rotası(The Routes of The Olive Tree) İle İlgili Bilgilendirme Sayfası [98].



Şekil 5. 9 Avrupa Kültür Rotaları Web Sitesi, Zeytin Ağaçları Rotası İnteraktif Harita [98].

Web ortamında önceden bilgilere ulaşılmasının yanısıra alanda bilgiye anında ulaşım sağlanması da mümkün kılınabilmektedir. Yeni teknolojiler ile artık telefon uygulamaları ve ücretsiz harita veritabanı kullanımının yaygınlaşması bilgiye anında erişimi de kolaylaştırmıştır. Örneğin Kapalıçarşı'yı dolaşmak isteyen bir turist için telefonuna indirebileceği bir telefon uygulaması ile alan hakkında bilgi alması rahatlıkla mümkündür (Şekil 5.10). Uygulamada bir harita üzerinde mekanlar, yapılar, sokaklar, meydanlar detaylı olarak işlenmiştir. Bu sayede dolaşırken ulaşmak istenilen noktaya ilişkin yön bilgilerine ulaşılabilir. Coğrafi konum sistemlerini içeren telefon uygulamaları yalnızca harita üzerinden yön bulmaya değil aynı zamanda yapılar, bölgeler hakkında bilgi almayı da sağlamaktadır. Uygulama içine yerleştirilen özellikler ile istenilen yapılar hakkında anında bilgiye ulaşılabilir. Günümüzde artık web ortamında sağlanan veritabanları o kadar gelişmiş durumda ki harita uygulamalarında anlık durum bilgisi giren diğer kullanıcıların güzergah hakkındaki yorumları görülebilmektedir. Böylelikle diğer kullanıcılar ile anında bilgi alışverişi de sağlanabilmektedir.



Şekil 5. 10 Kapalıçarşı İçin Hazırlanmış Telefon Uygulaması, Grand Bazaar [99].

Kullanıcıların yerinde bilgiye ulaşmasını sağlayan bir diğer teknoloji aracı ise kiosklardır (Şekil 5.11 ve 5.12). Kiosk, genel kullanıma açık alanlarda, internette her türlü işlem yapmayı mümkün kılan, ihtiyaca uygun olarak danışma hizmeti veren, reklam amaçlı olarak da kullanılabilen PC'ye dayalı bir otomattır [40]. Bilgi, sunum amacı ile sabit diskten çalıştıracak şekilde hazırlanmaktadır. Güvenlik amacı ile sabit kabinler içerisine yerleştirilmektedirler. Genellikle dokunmatik ekranlar biçiminde olan kiosklerde klavye kullanılmamaktadır. Hava alanlarında, alışveriş merkezlerinde, gar, liman, kültürel tesis gibi alanlarda günümüzde sıklıkla kullanılmaktadırlar. Örneğin bir alışveriş merkezinde ulaşmak istenilen mekana en kısa sürede ulaşmayı sağlamaktadır. Yada bir kültürel tesiste yer alan öğeler hakkında bilgi sahibi olmayı sağlayabilmektedir. Kiosklar farklı dillerde bilgi sunma seçeneği ile turistlerin kent içinde yön ve mekan bulmasında güvenilir biçimde yardımcı olmaktadır.

Kioskların kullanımına dünyada çok çeşitli biçimde rastlanmaktadır. Örneğin Avrupa Birliği projesi olan 'The City' adlı kiosk uygulaması Münih'te kullanılmaktadır. Uygulamada güncel bilgi halka sunulmakta, uzmanlara detaylı bilgiler ulaştırılmakta ve kent teknolojileri geliştirilmektedir. Trafığe çıkan kentlilere, kamu alanlarını, sokakları kullananlara, araştırmacılara, plançılara, yöneticilere her türlü bilgiye ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Ulaşmak istenilen yerlere ait adres bilgileri gibi klasik bilgilerin yanısıra hava kirliliği, trafik yoğunluğu gibi analizleri de kullanıcılara

sunmaktadır. En yakın bisiklet güzergahları, yürüyüş güzergahları gibi rotalar da haritalara işlenmektedir [40]. Web ve telefon uygulamalarında yer alan bilgiler kiosk noktalarında da kullanıcı erişimi mümkündür.



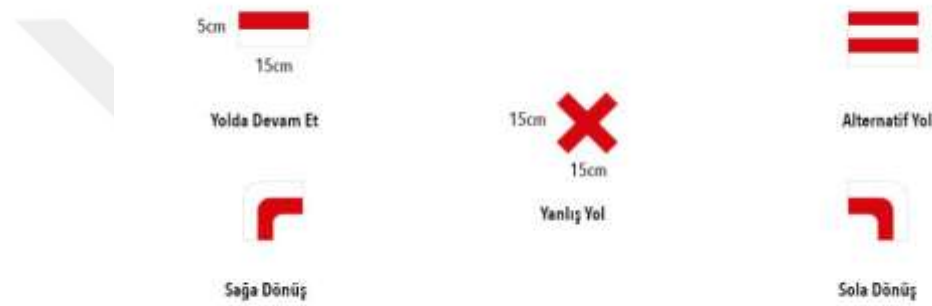
Şekil 5. 11 Cleveland Sanat Müzesi(Cleveland Museum Of Art), Kiosk Uygulaması [100].



Şekil 5. 12 Cleveland Sanat Müzesi(Cleveland Museum Of Art), Tablet Uygulaması İle Anında Bilgilendirme [100].

İnternet üzerinden sağlanan bilgilendirmelerin yanında alanlarda dolaşırken kullanıcının gördüğü objeler ve mekanlar ile ilgili çeşitli dillerde seslendirilmiş bilgileri kulaklıklar yardımı ile dinlemeleri, bilginin sunumu alanında oldukça yaygın olarak kullanılan yöntemlerdendir.

Bilgilendirme sistemlerinin yanında tarihi alanlarda ve kültür rotalarında yerinde yönlendirme sistemleri kullanılmaktadır. Bilgilendirme levhaları ve yönlendirme işaretleri özellikle kültür rotası güzergahlarında rotanın bütüncül bir biçimde algılanmasını sağlamaktadır.



Şekil 5.13 Doğa Yürüyüş Rotaları İşaretleme Sistemi Örneği [101].

Kültür rotalarında tabelalar rotaların başlangıç noktalarında veya kent içerisinde tanıtım amaçlı anıtsal tabelalar biçiminde kullanılabilir. Rota başlangıçlarında ayrıca genellikle karşılayıcı bir tabela yer almakta ve tabelada rotanın bütünü ve bölümleri aktarılmaktadır. Rota boyunca ise belirli aralılarla yönlendirme tabelaları yer almaktadır. Rota üzerinde yer alan yapı ve özel nitelikli öğelere dair verilmek istenilen bilgilere ait ayrıca tabelalar düzenlenmektedir [7].

Kısacası bir kültür rotasında düğüm ve yol ayrımı noktalarında kullanıcının yönlendirme ve bilgilendirmesini sağlayacak tabelaların alana yerleştirilmesi alanın deneyimlenmesini kolaylaştırmaktadır (Şekil 5.13). Rota kullanıcısı dikkatini yön bulmaya değil mümkün olduğunca alanda yer alan doğal ve kültürel öğelere yönlendirebilmektedir. İyi bir planlama ile düzenlenmiş tabela ve işaretlemeler bu açıdan önem göstermektedir.

5.3 Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota Tanımlanması

5.3.1 Bölgede Kültürel Rota Tanımlayan Değerler

Tarihdeki Yeri: İstanbul, somut ve soyut birçok kültür varlığının birarada bulunduğu, çok kültürlü, katmanlı kozmopolit yapısı ile bir dünya kentidir. Roma, Bizans ve Osmanlı gibi dünya tarihinde önemli yeri olan üç büyük imparatorluğa başkentlik yapmıştır. Tüm bu imparatorlukların izleri, Tarihi Yarımada üzerinde yoğunlaşan ortak bir kültür mirası olarak varlığını sürdürmektedir.

Roma döneminden, Bizans ve Osmanlı dönemlerine, hatta günümüze kadar kent üzerinde aynı izleri takip eden yollar, meydanlar, belirli işlevlerin yoğunlaştığı bölgeler Tarihi Yarımada'nın uzun tarihi sürecinde oluşan fiziksel görünümünü belirlemiştir.

Ticaret İşlevinin Bölge İçin Önemi: Kent Doğu ile Batı, Akdeniz ile Karadenizi bağlayan konumu ile bir liman kenti olma özelliğindedir. Bu özellik zaman içerisinde kentin kimliğini oluşturmuştur. İstanbul'un başkentlik yaptığı üç büyük imparatorluk tarihinde ticaret işlevi önemli bir yer tutmaktadır.

Kent sınırları kuruluşundan itibaren yüzyıllar içerisinde limana bağlı olarak gelişmiştir. Bir liman kenti olan İstanbul'da ticaret işlevi kent kültürünün bir parçası olarak her dönemde var olmuştur. Günümüzde İstanbul'un tarih sürecindeki liman kenti kimliğini en iyi biçimde yansıtan alan Hanlar Bölgesi'dir. Limana bağlı gelişen ticaret işlevi ve ticaret işlevinin biçimlendirdiği kent parçası olarak Hanlar Bölgesi zengin bir yapı stoğu barındırmaktadır. Ticaret bu kentte yaşayan toplumların yaşam kültürünün bir parçası haline gelmiştir. Hanlar Bölgesi bu kültürü fiziksel açıdan en iyi okuyabileceğimiz mekansal veriyi sunmaktadır. Dolayısıyla Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi İstanbul'u ve İstanbul'da yaşamış olan toplumlar için ticaretin önemini anlayabilmek adına somut bir yapıyı çevreye sahiptir. Han yapıları bu çevreyi oluşturan ve dönemlere bağlı olarak fiziksel açıdan farklılıklar gösterebilen mimari biçimlenmelerdir.

Mimari Değerler: Hanlar Bölgesi 15. yüzyıl ve sonrasında günümüze kadar yüzyıllar boyu var olmuş ve hala varlığını sürdüren han yapılarına sahiptir. Bölgede günümüze ulaşan ticaret yapıları olan hanlar Osmanlı dönemi yapıları olsa da bazı hanların Bizans yapı kalıntıları üzerine inşa edildiği bilinmektedir.

Bölgenin en büyük han yapısı olan Büyük Valide Han avlusunda Bizans döneminden günümüze ulaşmış Eirene Kulesi kalıntıları yer almaktadır. Balkapanı Han'da ise Bizans Dönemi'ne ait dördüncü veya beşinci yüzyıldan kalma tonozlar mevcuttur.

Bölgede günümüzde Uzunçarşı Caddesi olarak anılan aks Bizans Dönemi'nde Makros Embolos olarak adlandırılan bir akstır. Fiziksel olarak günümüzde Bizans döneminden izler günlük yaşantının doğal bir parçasıdır.

Hanlar Bölgesi'nde tarihi süreci boyunca farklı biçimlerde de olsa aynı işlev görülmektedir. Ticaret işlevi bölge için zaman zaman değerini kaybetse de günümüzde de hala ticaret merkezi kimliği ile tanınmaktadır.

Ticaretin yoğun olduğu dönemlerinde Hanlar Bölgesi dünyanın her köşesinden ticaret mallarının depolanıp, satıldığı bir alan olarak İstanbul'a ulaşmış diğer dünya kültür öğelerinin ilk olarak kent yaşamına katıldığı alandır. Özellikle Orient Ekspres'in Sirkeci Garı'na Avrupadan tüketim malları taşıdığı dönemde dünya toplumları ve kültürlerinin kesiştiği, iletişim içerisine girdiği bir merkez, toplanma noktası konumundadır. Dolayısı ile Hanlar Bölgesi dünya medeniyetlerinin bir buluşma noktası olarak görülebilmektedir.

İstanbul gibi dünya tarihinde yer edinmiş ve dünya ortak miras alanı olan bir kentte, kent kimliğini oluşturan tarihi ticaret merkezi Hanlar Bölgesi dünya mirası niteliği taşımaktadır. Günümüzde dünya kültür miraslarının korunmasında ve yaşatılmasında yeni yöntemler ortaya çıkmaktadır. 'Kültürel Rota' kavramı kültür miraslarının korunması ile ilgili ortaya çıkmış bir kavramdır.

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde bir Kültürel Rota tanımlanabilmesini sağlayacak önemli faktörlerden biri bölgenin özgün bir kimliğe sahip olmasıdır. Bu kimliği yansıtabilecek olan tarihi dokuyu, özelleşmiş mimari öğeler ile oluşturulmuş yapıyı çevreyi büyük ölçüde korumuştur. Bu yapı stoğun ve ulaşım odaklarının kesişiminde bulunması Hanlar Bölgesi'ni geliştirerek bir merkez olma potansiyeli taşımaktadır.

Kültürel Rotaların Bölgeye Sağlayacağı Katkılar: Kültürel rotalar uzun süreler boyunca toplumlar arasında mal, fikir, bilgi ve çeşitli değerlerin alışverişini yansıtan bir yapıya sahip olan alanlarda oluşturulmaktadır. Temel olarak ortak bir kültürün paylaşılıyor olması ve farklı kültürlerden insanları aynı iletişimin içerisine sokabiliyor olması kültürel

rotaların başlıca unsurlarındandır. Bu özellikler göz önüne alındığında dahi Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nin barındırdığı ortak kültür mirası ile kültürel rota tanımlanmaya değer bir alan olduğu görülmektedir.

Kültürel rotalar kültürel ve doğal unsurları biraraya getiren bir araçtır. Avrupa ve Asya kıtalarını birleştiren ve doğal yapısı itibari ile bir liman kenti olan İstanbul'da limana bağlı ticaret işlevi kentin yaşam kültüründe ve mimarisinde de etkili olmuştur. Doğal koşullara bağlı yüzyıllardır oluşturulmuş yapıları çevreyi ve yaşam kültürünü Hanlar Bölgesi'nde mevcut durumda gözlemlemek günümüzde de mümkündür. Bölgede bir kültürel rota belirlenmesi ile yüzyıllardır bölgede var olmuş toplumların yaşam kültüründe ortak noktayı ve sürekliliği oluşturmuş olan değerler günümüzde de dünya toplumları ile paylaşılmış ve yaşlatılmış olacaktır.

Kültürel rotalar belirlendikleri alan üzerinde var olan kültür mirasının toplumların ortak iletişimi ile korunmasını sağlamaktadır. Hanlar Bölgesi farklı kültürdeki toplumları bir araya getirebilecek ve korunması gereken birçok mirasa sahiptir. Son dönemlerde fiziksel ve sosyal açıdan yıpranma yaşanan bölgede kültürel rota gibi bir araç ile koruma ve süreklilik sağlanması sahip olunan değerlerin gelecek nesillere aktarılması anlamında da önem kazanmaktadır. Bir anlamda Roma, Bizans ve Osmanlı gibi büyük imparatorlukların mirasına sahip çıkmak, korumak ve yaşatmak anlamına gelmektedir.

Önerilen Kültürel Rotanın Nitelikleri: Hanlar Bölgesi mevcut durumda fiziksel anlamda zengin bir mimari miras barındırmaktadır. Yüzyıllardır özgünlüğünü tamamen veya kısmen koruyarak günümüze ulaşmış olan han yapıları bölge kimliğini yansıtmaktadır. Son yıllarda fiziksel ve sosyal olarak bölgede gözlenen yıpranma kültürel mirasın korunması anlamında ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Bölgenin tarihi süreci boyunca toplumlar ve kültürler arasında aktarılmış, katmanlaşarak günümüze ulaşmış mirasının mümkün olan en olumlu şekilde korunarak, yaşatılarak geleceğe aktarılması dünya toplumlarına karşı da bir sorumluluğumuzdur.

Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak bir kültürel rota öncelikle bölgede var olan kültür mirasının korunup yaşatılmasını hedeflemektedir. Mevcut durumda bir çöküntü bölgesi haline gelmiş olan bölgenin kültür odaklı bir dönüşüm ile yeniden canlandırılması kültür mirasının korunmasında katkı sağlayacaktır. Sürekli kullanılan mekanların bakım,

onarım ve koruması da kolaylaşacaktır. Bölgede belirlenecek bir kültürel rota bölgenin kimliğini ve geçmişten günümüze gelmiş değerlerini kullanıcılara doğru tanıtması ile bölgede yer alan mirasın korunması konusunda farkındalık yaratacaktır. Böylece kent belleğini oluşturan öğelerin sürekliliği sağlanacaktır.

Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak olan kültürel rota kent kullanıcılarının yanısıra İstanbul'a gelen turistlerin de bölgenin değerlerini doğru anlamaları sağlayacaktır. Bölgede Bizans döneminden günümüze ulaşmış yol aksları, mimari öğeler ve günlük yaşam kültürünü oluşturmuş işlevler mevcuttur. Bölgede mevcut kullanıcılar ve ziyaretçiler çoğunlukla bu özelliklerin varlığından habersizdir.

Hanlar Bölgesi'nde kültürel rota tanımlanması ile bölge kültür odaklı bir dönüşüm içerisine girmiş olacaktır. Koruma ve sürekliliğin sağlanmasının yanında bölgeye kültürel anlamda yeni fonksiyonların taşınması bölgeye olan ilginin artmasında etkili olacaktır. Kültür sanat faaliyetleri ile desteklenecek bir yürüyüş rotası bölgeyi yaşayarak anlamak, mekanları deneyimlemek açısından daha kalıcı etkiler yaratacaktır.

5.3.2 Hanlar Bölgesi'nde Yapılan Analiz Çalışmalarının Değerlendirilmesi

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota belirlemeden önce bölgenin fiziksel ve tarihsel verilerinin detaylı bir biçimde değerlendirilebilmesi için gerekli analizler yapılmıştır. Bölge ile ilgili yapılan analizler üç gruba ayrılmıştır. A Grubu analizleri bölgenin genel fiziksel yapısı ile ilgili analizlerdir. B grubu analizleri A grubu analizleri ile aynı nitelikte fakat bölgede bir kültürel rota belirlenmesi amaçlı bu çalışma özelinde gerekli analizlerdir. C Grubu ise alana dair önerilerin getirildiği çalışmalardan oluşmaktadır. C Grubunda yer alan çalışmalar yapılırken A ve B Grubunda yer alan analizler değerlendirilerek sonucunda elde edilen veriler değerlendirilmiştir.

A Grubu Analizleri

- A1 Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi Kentsel Rölöve (Bilgi için Bkz. EK-A)

Ulaşım: Bu pafta diğer analiz çalışmalarında altlık oluşturabilmek amacıyla üretilmiştir. Öncelikle İstanbul kenti içerisinde Hanlar Bölgesi'ne mevcut ulaşım olanakları bir hava fotoğrafı üzerinde şematik olarak açıklanmıştır. Bölgeyi ulaşım olanakları bakımından değerlendirecek olursak İstanbul içerisinde kara ulaşımı, deniz ulaşımı ve raylı sistemler

ile ulaşım bakımından oldukça merkezi bir noktada bulunmaktadır. Bölge Eminönü sahilinde bulunan motor ve vapur iskelelerine kadar uzanmaktadır. Bu da Sarıyer, Beşiktaş, Kabataş, Kadıköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Beykoz ve Haliç'te Eyüp'e kadar uzanan çeşitli merkezlerden Hanlar Bölgesine deniz yolu ile rahatlıkla ulaşılabilmesini sağlamaktadır. Ayrıca Bursa'dan Deniz Otobüsü ile Yenikapı'ya ulaşımın olması da bölgeye şehirlerarası bir deniz ulaşımı sağlamaktadır.

Demir yolu ulaşımını tramvay ve metro olarak değerlendirebiliriz. Kabataş'tan başlayan tramvay hattı Galata Köprüsü'nden geçerek Hanlar Bölgesi'nin üç tarafından dolanmaktadır. Özellikle Eminönü, Sirkeci ve Beyazıt duraklarından Hanlar Bölgesi'ne kolaylıkla ulaşım sağlanmaktadır. Ayrıca Taksim Tünel'den Karaköy'e ulaşan tarihi tramvay hattı Karaköy'de Kabataş tramvay Hattına aktarım sağlamaktadır. Böylelikle tramvay kullanarak Eminönü Hanlar Bölgesi'ne ulaşım Taksim'den de mümkün olmaktadır. Taksim'den Kabataş'a ulaşımı sağlayan funiküler hattı ile de Kabataş tramvayına ve dolayısıyla Eminönü'ne ulaşım alternatifi oluşmaktadır. Metro kullanımı ile bölgeye ulaşım değerlendirildiğinde Yenikapı Haciosman Metro hattı ile hat üzerinde yer alan Levent, Şişli, Taksim gibi merkezlerden bölgeye ulaşım sağlanabilmektedir. Taksim Şişhane veya Yenikapı gibi aktarım merkezleri diğer ulaşım alternatiflerine de geçiş sağlayabilmektedir. Aynı zamanda Yenikapı'dan başlayan ve Başakşehir ve Havaalanı'na kadar ulaşan metro hatları ile Yenikapı aktarım merkezine ulaşım sağlanabilmektedir. Böylece Yenikapı üzerinden diğer hatlara veya ulaşım araçlarına geçiş yapılabilmektedir. Anadolu yakasında Pendik'ten başlayan ve Kadıköy'e ulaşan metro hattı Kadıköy'de Marmaray'a aktarım sağlamaktadır. Böylece Pendik, Kadıköy, Üsküdar üzerinden Sirkeci Garı'na metro ulaşımı sağlanmış olmaktadır. Hanlar Bölgesi'ne Bu hat üzerinde Sirkeci durağından ulaşım kolaylık sağlamaktadır. Genel olarak deniz ve demir yolu ulaşımını birçok noktada birbiri ile aktarım sağlayarak İstanbul genelinden Hanlar Bölgesi'ne ulaşımı alternatif noktaları üzerinden çeşitlendirmektedir (Şekil 5.14).



Şekil 5. 14 Hanlar Bölgesi'ne Ulaşım Şeması [B.N.İskender, 2017].

Kara yolu ulaşımına bakılacak olursa İstanbul'un her yerine olduğu gibi karayolu ile ulaşım rahatlıkla sağlanabilmektedir. Toplu taşıma açısından değerlendirecek olursak Eminönü otobüs duraklarına kadar uzanan bölgeye Beşiktaş, Taksim, Başakşehir, Eyüp gibi noktalardan otobüs bulunmaktadır.

Koruma Durumu: Hanlar Bölgesi konum olarak İstanbul'un tarihi merkezi olan Tarihi Yarımada'da bulunmaktadır. Bölge Tarihi Yarımada Sarayburnu Dünya Miras Alanı ve Süleymaniye Dünya Miras Alanları arasında kalmaktadır. Ayrıca Sarayburnu Bölgesi'nde I.Derece Arkeolojik Sit alanı ve Kentsel Sit alanları da yer almaktadır. Dolayısı ile Hanlar Bölgesi'nde koruma çalışmalarının özenli yapılması gerekmektedir.

Anıtsal Yapılar ve Sivil Mimarlık Örnekleri: Bölge Tarihi Kent Merkezi üzerinde yer aldığından dolayı gerek Hanlar Bölgesi'nde gerekse çevresinde oldukça fazla anıtsal yapı ve sivil mimarlık örneği bulunmaktadır. Hanlar Bölgesi içerisinde ağırlıklı olarak ticaret yapıları anıtsal yapı örnekleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Han yapılarının bir kısmı anıtsal yapı olarak tescil edilmiş bir kısmı ise sivil mimarlık örneği grubuna dahil edilmiştir. Han yapıları dışında Kapalıçarşı ve Mısır Çarşısı da bölge içerisinde yer alan ve anıtsal mimarlık ögesi olarak tescil edilmiş yapılardır. Ticaret yapılarından farklı olarak Nuru Osmaniye Camisi, Sinan Paşa Medresesi, Gazi Atik Ali Paşa Camisi, II.Mahmut Türbesi, Çemberlitaş Hamamı, Dikilitaş, Mahmut Paşa Camisi, Rüstem Paşa Medresesi, Sirkeci Posta Binası, Sirkeci Garı, Hobyar Camisi, I.Abdülhamit Medresesi,

Yeni Cami, Rüstem Paşa Camisi, Yavaşca Şahin Camisi, Aşir Efendi Kütüphanesi Bezazı Cedit Camisi, Hacı Küçük Camisi ve çeşitli çeşmeler Bölgenin anıtsal yapılarıdır.

Düğüm Noktaları: Hanlar Bölgesi içerisinde özellikle ulaşım noktalarının ve çeşitli ulaşım araçlarının kesiştiği noktalar düğüm noktası özelliği taşıyan noktalar olarak göze çarpmaktadır. Bölge geneli kullanıcı bakımından yoğun bir bölge olmasından ötürü ulaşım noktaları önem kazanmaktadır.



Şekil 5. 15 Ulaşım Noktaları Kesişiminde Bulunan Eminönü Meydanı-Düğüm Noktası [B.N.İskender, 2017].

Özellikle Eminönü sahil şeridinde yer alan motor ve vapur iskelelerinin, otobüs duraklarının ve tramvay durağının aynı aks üzerinde bulunması bu bölgeyi yoğunluğun oldukça arttığı bir bölge yapmaktadır. Sahil şeridi yoğunluğun artmasının yanı sıra kullanıcıların duraklama noktası olmaktadır. Aynı şekilde metro ve tramvay hattını kesiştiren ve bir aktarım noktası olan Sirkeci Garı önü de bir düğüm noktasıdır. Beyazıt Meydanı tramvay ulaşımı bakımından yoğunluk göstermektedir. Ayrıca Kapalıçarşı'nın önemli bir turistik alan olması da Beyazıt Meydanı'nı yoğun kullanılan ve duraksanan bir nokta haline getirmektedir.

Referans Noktaları: Hanlar Bölgesi'nde ve çevresinde kullanıcılara referans noktası olabilecek yapılar seçilirken yoğun kullanım, anıtsallık, bilinirlik gibi nitelikler dikkate alınmıştır. Sahile yakın alanda Mısır Çarşısı ve Yeni Cami Galata Köprüsünden

Eminönüne geçişte ilk dikkat çeken yapılardır. Görünürlüğün yanında turistik açıdan da İstanbul'a gelen yerli yabancı turistlerin yoğun olarak ziyaret ettiği yapılardır. Bu iki yapı önünde yer alan meydan dinlenme donatılarının bulunduğu geniş bir kentsel açık alan oluşturmaktadır. Bu anlamda yoğun bir geçiş yolu olmakla birlikte aynı zamanda bir duraklama alanı da oluşturmaktadır. Bölgede Sirkeci Garı ve Sirkeci Posta Binası bölgenin Sarayburnu'na yakın kısmında bilinirlik ve görünürlük bakımından bölge kullanıcılarının görsel olarak hafızasında yer etmiş önemli yapılardır. Kapalıçarşı Tarihi Yarımada'da geleneksel ürünlere dayalı alışveriş turizminin en yoğun olduğu alandır. Bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin özellikle görmek istedikleri bir anıtsal yapıdır. Kapalı çarşı bir çarşı bölgesi olan Hanlar Bölgesi'nin devamı ve Beyazıt'ta son bulan bitiş noktası olarak algılanmaktadır. Dolayısı ile Kapalıçarşı kapıları Hanlar Bölgesi'nden çarşıya ulaşım veya çarşıdan Hanlar Bölgesi'ne ulaşım için birer geçiş noktasıdır. Kapalıçarşı'nın iki yanında bulunan Nuru Osmaniye Camisi ve Beyazıt Camisi de bölgenin Beyazıt çeperinde kullanıcıların görsel hafızalarına yer etmiş önemli mimari eserlerdir. Özellikle Nuru Osmaniye Camisi Barok Mimari'nin en önemli örneklerinden biridir. Beyazıt Sultanahmet arasında yer alan Dikilitaş Hanlar Bölgesi çeperinde yer alan önemli bir anıtsal yapıdır. Bölgeye gelen turistlerin Sultanahmet bölgesinde oluşturacağı bir gezi rotasının içerisinde yoğunlukla yer almaktadır. Dolayısıyla Hanlar Bölgesi çeperlerinde yer alan bahsedilen yapılar bölge için referans noktaları olarak belirlenmiştir.

Sonuç: A1 Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

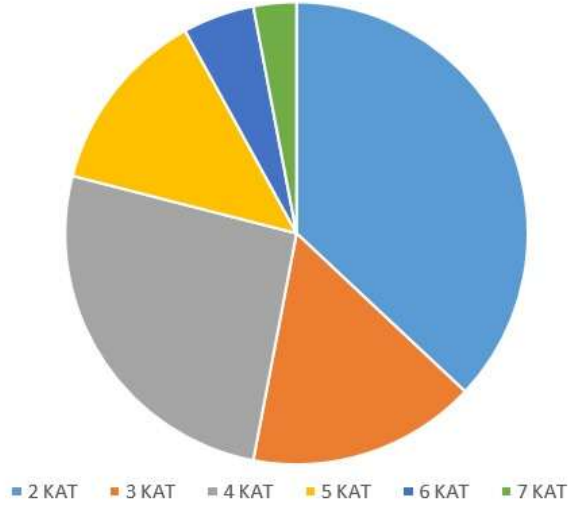
-Bölgenin her türlü ulaşım olanakları bakımından zengin bir ağ ortasında yer aldığı, dolayısı ile kent içinde kolaylıkla ulaşılabilir bir alan olduğu

-Sivil mimarlık öğeleri ve anıtsal yapıların yoğunluk gösterdiği kültür mirası açısından önemli bir stok oluşturduğu gözlemlenmiştir.

- A2 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Kat Analizi (Bilgi için Bkz. EK-B)

Hanlar Bölgesinde 15.yüzyıldan itibaren günümüze kadar olan süreçte yapılmış olan ticaret yapılarının kat analizi A2 analizinde yapılmıştır. Bu çalışma bölgede iki, üç, dört, beş, altı ve yedi katlı ticaret yapılarının yer aldığı görülmüştür.

KAT SAYISI DAĞILIMI ORANLARI



Şekil 5. 16 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Kat Sayısı Dağılımı Oranları

Bölgede yer alan iki katlı ticaret yapıları toplamda 65 adettir. İki katlı ticaret yapıları incelendiğinde günümüze ulaşmış olan en erken dönem iki katlı ticaret yapısının 15.yüzyılda yapılmış olan Kürkçü Han olduğu görülmektedir (Şekil 5.17). İki katlı ticaret yapılarından en geç dönem olanları ise 19.yüzyılda yapılmış olan ticaret yapılarıdır. 19.yüzyılda yapılmış olan iki katlı ticaret yapıları; Abud Efendi Han (Marputçular Çarşısı) ve Sepetçi Han'dır. Ayrıca iki katlı ticaret yapıları içerisinde üç avlulu olan tek ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapı Büyük Valide Han'dır.



Şekil 5. 17 İki Katlı Ticaret Yapısı Örneği: Kürkçü Han[B.N.İskender, 2017].

Hanlar Bölgesinde yer alan ticaret yapıları içinde 29 adet han yapısı üç katlıdır. Yapım tarihi belirlenebilen ticaret yapılarından en eski yapım tarihli üç katlı ticaret yapıları 18.yüzyılda yapılmıştır. Bu yapılar Büyük Yeni Han (Şekil 5.18), Küçük Yeni Han, Rabia Han ve Sünbüllü Han'dır. 25 adet ticaret yapısı ise 19.yüzyıl ve sonrasına aittir. Üç katlı ticaret yapılarının 16 tanesi avlulu ticaret yapısıdır. Avlulu ticaret yapılarında ulaşılan maksimum kat sayısı üç kattır. Dolayısı ile kat sayısı bakımından avlulu ticaret yapılarının düşey düzlemde ulaştığı son nokta üç kat olarak belirlenmiştir.



Şekil 5. 18 Üç Katlı Ticaret Yapısı Örneği: Büyük Yeni Han [B.N.İskender, 2017].

Hanlar Bölgesi ticaret yapılarından toplamda 47 adet ticaret yapısı dört katlıdır. Dört katlı ticaret yapılarının tamamı avlusuzdur. Yapım tarihi belirlenebilmiş en eski dönem dört katlı ticaret yapısı 18.yüzyılda yapılmış olan Emiroğlu Han'dır. 19.yüzyılda yapıldığı belirlenen dört katlı ticaret yapıları ise Abud Efendi Han (Aynacılar Sokağı), Agopyan Han, Altıparmak (Mataracı) Han, Amerikan Han ve Ankara (Rıza Bey) Hanı'dır. 38 adet dört katlı ticaret yapısının ise yapım tarihi belirlenememiştir.

Bölgede 23 adet beş katlı ticaret yapısı bulunmaktadır. beş katlı ticaret yapılarının 19.yüzyılda yapılmaya başlandığı görülmektedir.

Hanlar Bölgesi'nde yer alan sekiz adet altı katlı ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapılar; 1.Vakıf Han, 5.Vakıf Han, Liman Han, Anadolu Han, Kismet Han, Altanak Han, Doğa Han ve Bozkurt Han'dır.

Bölgede bulunan beş adet yedi katlı ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapılar; 4.Vakıf Han (Şekil 5.19), İzzet Bey Han, Gülbenkiyan Han, Handan Han ve Fincancılar Han'dır.



Şekil 5. 19 Yedi Katlı Ticaret Yapıları Örneği: 4.Vakıf Hanı [B.N.İskender, 2017].

Sonuç: A2 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Kat Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

-Bölgede yer alan ticaret yapılarından geleneksel avlulu ticaret yapılarının iki ve üç katlı oldukları

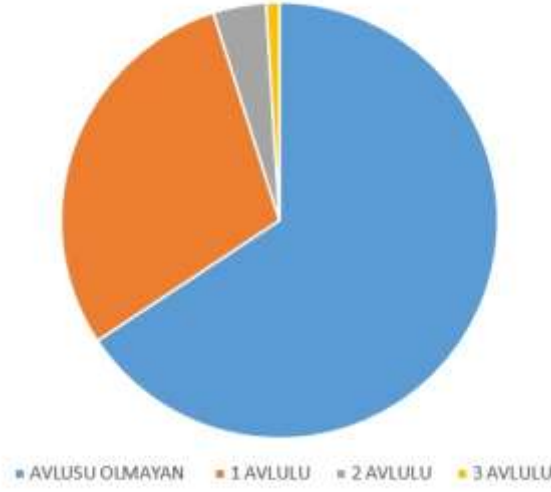
-Kat yüksekliğinin özellikle 19.yüzyıl ve 20.yüzyılda arttığı

-Dört kat ve üzeri ticaret yapılarının Sirkeci tarafında yoğunluk gösterdiği görülmüştür.

- A3 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Avlu Sayısı Analizi (Bilgi için Bkz. EK-C)

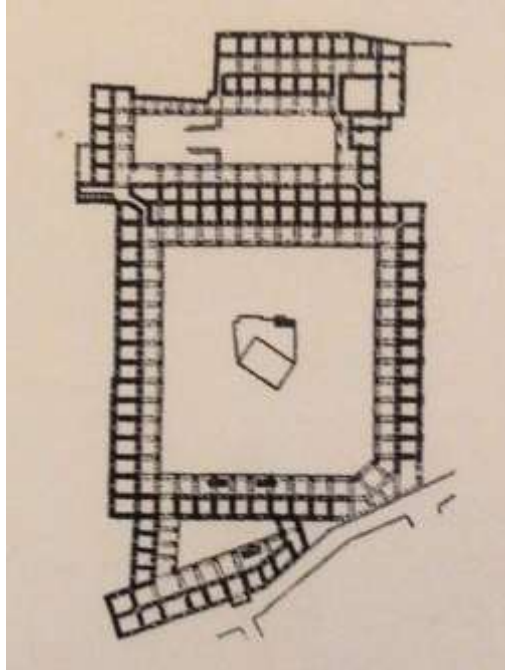
Hanlar Bölgesinde yer alan ticaret yapıları avlulu ticaret yapıları ve avlusu olmayan ticaret yapıları olarak iki bölüme ayrılabilir. Avlulu ticaret yapıları ise kendi içinde üç avlulu, iki avlulu ve bir avlulu ticaret yapıları olarak ayrılmaktadır.

AVLU SAYISI DAĞILIMI ORANLARI



Şekil 5. 20 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Avlu Sayısı Dağılımı Oranları

Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarından yalnızca bir adet ticaret yapısı üç avluludur. Üç avlulu tek ticaret yapısı olan Büyük Valide Han iki katlı bir 17.yüzyıl yapısıdır (Şekil 5.21).



Şekil 5. 21 Bölgede Bulunan Üç Avlulu Ticaret Yapılarına Tek Örnek: Büyük Valide Han [24].

Bölgede bulunan iki avlulu ticaret yapıları dört adettir. Bu yapılar Cebeci Han, Kürkçü Han, Balkapanı Han ve Büyük Yeni Han'dır. İki avlulu ticaret yapılarından üç tanesi iki katlıdır. Büyük Yeni Han ise üç katlıdır. Cebeci Han, Kürkçü Han ve Balkapanı Han iki katlıdır. Ayrıca en eski yapım tarihli olan iki avlulu ticaret yapısı 15.yüzyıl yapısı olan Kürkçü Han'dır.

Bölgede toplamda 54 adet bir avlulu ticaret yapısı bulunmaktadır.

Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarının 120 tanesi avlusu olmayan ticaret yapısı grubundadır. Bu yapılardan çarşı niteliğinde olan tek yapı Mısır Çarşısı'dır. 119 adet yapı ise han yapısıdır. Yapım tarihi kesin belirlenebilen 44 adet avlusu olmayan ticaret yapısı mevcuttur. Diğerlerinin yapım tarihleri hakkında net bir bilgiye ulaşılamamıştır. Yapım tarihi belirlenebilenler içerisinde yüzyıllara göre dağılım; iki adet 16.yüzyıl, dört adet 17.yüzyıl, 30 adet 19.yüzyıl ve sekiz adet 20.yüzyıl şeklindedir.

Sonuç: A3 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Avlu Sayısı Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

-Bölgede yer alan ticaret yapılarının avlulu ticaret yapıları ve avlusu olmayan ticaret yapıları olarak iki gruba ayrıldığı

-üç avlulu tek örneğin Büyük Valide Han olduğu

-Bölgede yer alan avlulu ticaret yapılarında yoğunluklu yapının bir avlulu ticaret yapıları olduğu

-En eski döneme ait avlulu han yapısının 15.yüzyıl yapımlı Kürkçü Han olduğu

-En geç döneme ait avlulu ticaret yapılarının ise 19.yüzyıl yapım tarihli Büyük Ticaret Han, Camili Han, Demirtaş Han, Sepetçi Han, Şeyh Davud Han ve Yıldız Han olduğu görülmüştür.

- A4 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Dönem Analizi (Bilgi için Bkz. EK-D)

Hanlar Bölgesinde yer alan ticaret yapılarına ait dönem analizi ile bir tarihi ticaret merkezi olan bölgenin var olan ticaret yapısı stoğunun hangi dönemlerde yapılmış olduğu belirlenmiştir. Bölgede yer alan ticaret yapıları 15.yüzyıldan başlayarak 20.yüzyıla kadar uzun bir dönem aralığına yayılmaktadır. Bölgede en erken dönem

15.yüzyıl ticaret yapısı bulunsa da bazı ticaret yapılarının da Bizans dönemi kalıntılarının üzerine inşa edildiği bilinmektedir. Balkapanı Han altında Bizans dönemine ait dördüncü veya beşinci yüzyıldan kalma tonozlar bulunmaktadır. Büyük Valide Han içerisinde ise Bizans döneminden kalan Eirene Kulesi kalıntıları yer almaktadır.



Şekil 5. 22 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Yüzyıllara Göre Dağılım Oranları

Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarından en eski yapım tarihli ticaret yapısı 15.yüzyıla ait Kürkçü Han'dır (Şekil 5.16).

16.yüzyılda yapılmış ve bölgede günümüze ulaşmış 8 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapılardan iki tanesi avlusu olmayan ticaret yapısı grubunda yer alırken, 6 tanesi ise avlulu ticaret yapısı grubundadır. Avlulu 16.yüzyıl ticaret yapıları; Balkapanı Han, Büyük Çorapçı Han, Büyük Çukur Han, Kızıl Han, Küçük Çukur Han ve Leblebici Han'dır (Şekil 5.23).



Şekil 5. 23 Büyük Çukur Han, Kirazlı Han ve Küçük Çukur Han [B.N.İskender, 2017].

Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarından 17.yüzyılda yapılmış olan toplamda yedi adet yapı bulunmaktadır. Bu yapıların üç tanesi avlulu ticaret yapısıdır. 17.yüzyıla ait avlulu ticaret yapıları Kilit Han, Büyük Valide Han ve Vezir Han'dır.

Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarından en fazla sayıda yapının yapım tarihinin 18.yüzyıl olduğu görülmektedir. 18.yüzyılda yapılmış ve günümüze ulaşmış 41 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların tamamı avlulu ticaret yapısıdır.

Hanlar Bölgesi'nde 19.yüzyılda yapılan ve günümüze ulaşan toplamda 35 adet ticaret yapısı mevcuttur. Bu yapıların altı tanesi avlulu ticaret yapısıdır. 29 adet ticaret yapısı ise avlusu olmayan ticaret yapıları grubundadır. Avlulu ticaret yapıları Büyük Ticaret Han, Camili Han, Demirtaş Han, Sepetçi Han, Şeyh Davud Han ve Yıldız Han'dır. Avlulu ve avlusu olmayan ticaret yapılarının dağılımına baktığımızda 19.yüzyılın iş hanı dönemine geçildiği yüzyıl olduğu görülmektedir. Tarihi belirlenebilen ticaret yapılarından 19.yüzyılda yapılmış olan ticaret yapılarının çoğunlukla dönemin ikinci yarısında yapıldığı görülmektedir. Dönem Batı etkisinin mimaride görüldüğü bir dönemdir. Ticaret yapılarında Barok, Rokoko, Ampir, Klasik Üslupların tamamının görüldüğü bir dönemdir.

Bölgede günümüze ulaşmış ticaret yapılarından 15 adet ticaret yapısı 20.yüzyıla aittir. Bu yapıların tamamı avlusuzdur. 20.yüzyılda yapılmış ve günümüze ulaşmış ticaret

yapıları 1.Vakıf Han(1918), 2.Vakıf Han, 4.Vakıf Han(1926), 5.Vakıf Han(1923), Yeni Volto Han(1910), Anadolu Han, Ekberiyeye Han(1901), İzzet Bey Han, Sabri Safa Han,Fesçibaşı Han(1904), Camcıbaşı Han, Dilsizzade Han(1905), Elalemci Han(1900), Liman Han(1915) ve Gülbenkiyan Han'dır. Geleneksel Ticaret Bölgesi'nde yapılan ticaret yapısının ciddi oranda düşmesi ile ticaret anlayışının ve ticaret bölgesinin 20.yüzyılda değişime uğradığı görülmektedir. Yapım tarihi belirlenebilen ticaret yapılarından 20.yüzyılda yapılmış olan tüm ticaret yapıları dönemin ilk yarısında yapılmıştır. Vakıf Han'ları 1.Ulusal Mimarlık Dönemi'nin mimarı Kemaleddin Bey tarafından yapılmıştır.

Sonuç: A4 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Dönem Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

- Bölgede yer alan en eski ticaret yapısının 15.yüzyıla ait Kürkçü Han olduğu
- 18.yüzyılda bölgede en fazla sayıda ticaret yapısı örneğinin verildiği
- 19.yüzyılın geleneksel avlulu ticaret yapısı yapımının sona ermeye başladığı iş hanı dönemine geçildiği
- 20.yüzyılın ticaret anlayışının değiştiği ve geleneksel ticaret merkezi ve yapılarının sona ermeye başladığı dönem olduğu
- İş hanı tipolojisine ait ticaret yapılarının bölgenin Sirkeci'ye yakın kısmında yoğunlaştığı görülmüştür.

- A5 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Özgünlük Analizi – Cephe (Bilgi için Bkz. EK-E)

Hanlar Bölgesinde bulunan ticaret yapıları 15.yüzyıldan günümüze kadar her dönemin ticaret yapısı mimarisini okuyabildiğimiz bir alandır. Alan içerisinde bulunan ticaret yapılarının cephe özgünlükleri değerlendirilmiştir. Bölgede ticaret işlevi baskın olduğundan ötürü yapılar zemin kat seviyesinde çoğunlukla dükkan olarak kullanılmaktadır. Dükkan olarak kullanılması zemin katların bölge genelinde özgün cephe özelliklerini yitirmesine neden olmuştur. Dolayısı ile cephe özgünlüğü değerlendirilirken zemin kat üstü katlar değerlendirilmiştir. Zemin kat seviyesinde görülen özgün cephesi okunur durumda olan az sayıda yapı belirlenen lejant doğrultusunda işaretlenmiştir (Şekil 5.24).

Zemin kat üstü katlarda yapılan özgünlük değerlendirmesi bölge özelliklerine göre dört gruba ayrılmıştır. A grubunda özgün organizasyonu tamamen okunur durumda fakat basit ekler ve biyolojik bozulmalar bulunan yapılar yer almaktadır. Bu yapılar cephesinde korkuluk, klima, tabela gibi basit eklemeler bulunan ve dış ortam şartları nedeni ile biyolojik bozulmaya uğramış yapılardır.



Şekil 5. 24 Gibraltar Han, Hanlar Bölgesi'nde Zemin Kat ve Zemin Üstü Seviyelerde Özgün Cephe Organizasyonunu Koruyan Ticaret Yapılarına Örnektir [B.N.İskender, 2017].

B grubunda özgün organizasyonu tamamen okunur durumda fakat cephede basit değişikliklere uğramış yapılar yer almaktadır. Bu grupta yer alan yapılarda, bazı noktalarda cephe boşluklarının kapatılması, bazı yapı elemanlarının özgün malzemelerinin değiştirilmesi gibi müdahaleler yer almaktadır (Şekil 5.25). Dolayısı ile yapı cephesinde müdahaleler olsa dahi özgün cephe düzeni ilk bakışta algılanabilmektedir.



Şekil 5. 25 İzmirlioğlu Han, Özgün Cephe Organizasyonu Okunan Fakat Cephesinde Basit Değişimler Bulunan Ticaret Yapılarına Örnektir [B.N.İskender, 2017].

C grubu özgün organizasyonu kısmen okunan ve cephesinde değişiklikler mevcut olan yapılardan oluşmaktadır. Bu grupta yer alan yapılar cephe boşluklarına, yapı elemanlarına ve özgün malzemelere yoğun biçimde müdahale edilmiş yapılardır. Cephe düzeni ilk bakışta algılanamasa da yapının bazı noktalarında özgün cephesine dair fikir veren izler taşıyan yapılardır.

D grubu yapıları özgün organizasyonu tamamen okunmaz durumda olan yapılardan oluşmaktadır. Bu grupta yer alan yapılar yapı boşlukları, yapı elemanları ve özgün malzemeleri tamamen yok olmuş yapılardır. D grubu yapıları cepheleri yapının özgün cephe düzenine dair herhangi bir fikir vermemekte yada cephe tamamen yenilenmiş durumdadır.

Sonuç: A5 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Özgünlük Analizi - Cephe başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

-Bölgede yer alan ticaret yapılarının zemin kat seviyesinde birkaç yapı dışında genel olarak özgün cephe organizasyonunun korunmadığı, tamamen değiştiği

-Zemin kat üstü seviyesinde özgün cephe oranizasyonu okunurluğu alan genelinde oldukça fazla oranda olduğu

-Özgünlüğü korunan veya özgün organizasyonunu kaybetmiş yapıların bir alanda yoğunlaşmadığı, alan genelinde dağılımın eşit olduğu gözlenmiştir.

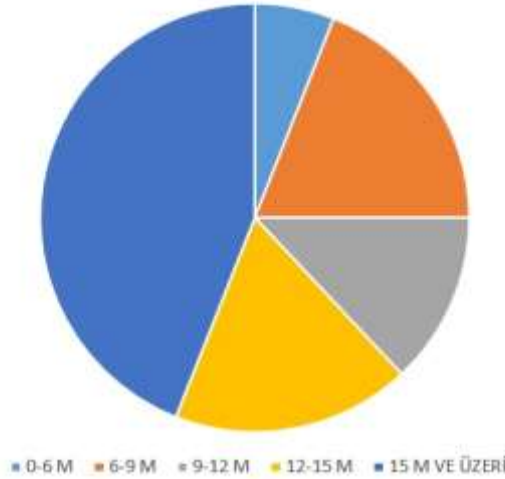
B Grubu Analizleri

- B1 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Saçak Kotu Analizi (Bilgi için Bkz. EK-F)

Hanlar Bölgesi topoğrafik Beyazıt Meydanı'nından Haliç Kıyısı'na doğru bir eğimli arazi üzerine oturmaktadır. Eğimli bazı noktalarda yapılar arasında bir kat fark olsa dahi sokak silüeti bakımından neredeyse aynı kotta biten yapılar görülmektedir. Kat sayısı analizi bu noktada sokak silüetlerini gözönüne alırken yeterli olmayabilmektedir. Ayrıca geleneksel han yapıları 2 veya 3 katlı görünse dahi kat yükseklikleri fazla olduğundan dolayı olduğundan daha alçak saçak kotuna sahip olduğu düşünülebilmektedir. Dolayısı ile alanın yapı yüksekliği bakımından doğru değerlendirilebilmesi için saçak kotu analizi yapılmıştır.

Saçak kotu değerlendirilirken beş grup oluşturulmuştur. 0-6 metre saçak kotu, 6-9 metre saçak kotu, 9-12 metre saçak kotu, 12-15 metre saçak kotu ve 15 metre ve üzeri saçak kotu olarak gruplara ayrılmıştır. Bu beş grup içerisinde avlulu ticaret yapılarını barındırmayan tek grup 15 metre saçak kotu ve üzeri grubudur.

SAÇAK KOTU YÜKSEKLİĞİ DAĞILIM ORANLARI



Şekil 5. 26 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Saçak Kotu Yüksekliğine Göre Dağılım Oranları
Alanda 0-6 metre saçak kotuna sahip 11 adet ticaret yapıları mevcuttur. 0-6 metre saçak kotuna sahip ticaret yapıları alan içerisinde bir bölgede yoğunlaşmamış, alana eşit düzeyde yayılmışlardır.

6-9 metre saçak kotuna sahip ticaret yapıları 34 adettir. Bu grupta yer alan ticaret yapılarının genel olarak avlulu hanlar grubu denilen bölgede, Mercan Caddesi boyunca caddenin iki yanında, yoğunluk gösterdiği görülmüştür. Özellikle Kapalıçarşı ile Mercan arasındaki alanda bir yoğunlaşma bulunmaktadır. Hanlar Bölgesi'nin günümüze kadar ulaşmış yapım tarihi en eski döneme ait 15.yüzyıl yapısı Kürkçü Han da bu grupta yer almaktadır.

9-12 metre saçak kotuna sahip ticaret yapıları 22 adettir. Bu grupta yer alan yapıların yoğunlaştığı özel bir bölge bulunmamaktadır. Alan içerisinde yayılmışlardır. Bölgede yer alan üç avlulu tek tşicaret yapısı Büyük Valide Han'da bu grupta yer almaktadır.

12-15 metre saçak kotuna sahip ticaret yapıları 32 adettir. Bu yapılardan 9 tanesi avluludur. 22 tanesinin ise avlusu yoktur. Avlulu hanların en fazla ulaşabildiği yükseklik aralığı 12-15 metredir.

Hanlar Bölgesi'nde yer alan 15 metre ve üzeri saçak kotuna sahip 78 adet ticaret yapısı vardır. Bu yapıların tamamı avlusuzdur. 15 metre ve üzerinde avlulu ticaret yapısı Hanlar Bölgesi'nde bulunmamaktadır. Genel anlamda bakıldığında Sirkeci ile Mısır Çarşısı arasında kalan bölgede yoğunlaştıkları görülmektedir.

Sonuç: B1 Hanlar Bölgesi Ticaret Yapıları Saçak Kotu Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

-Bölgede geleneksel ticaret yapısı olan avlulu hanların maksimum ulaştıkları saçak kotu yüksekliğinin 15 metreyi geçmediği

-İş hanı tipine dönüldüğü dönemde saçak kotunun artmaya başladığı

-Sirkeci Bölgesi'nde yoğunlaşan iş hanı tipolojisine sahip ticaret yapılarının yoğunlukla 15 metre ve üzeri saçak kotuna sahip olduğu

-15 metre üzeri ticaret yapılarının 18.yüzyıldan başlayarak günümüze kadar mevcut olduğu görülmüştür.

- B2 Hanlar Bölgesi Sokak Eğimi Analizi (Bilgi İçin Bkz. EK-G)

Hanlar Bölgesi topoğrafik olarak eğimli bir araziye oturmaktadır. Dolayısıyla sokak ve caddelerde birçok farklı eğim oranı bulunmaktadır. Bölgede tüm sokak ve caddelerin

eğim oranı belirlenmiştir. Eğim oranı aralıkları analiz paftasında 6 adet gruba ayrılmıştır. Bunlar; %1 ve altında, %1,1-%5 arasında, %5,1-%10 arasında, %10,1-%15 arasında, %15,1-%20 arasında ve %20'den fazla şeklinde adlandırılmıştır.

%1 ve altında eğim genel olarak kıyıya yakın bölümlerde yer alan sokak ve caddelerde yoğunlaşmaktadır. Mısır Çarşısı çevresinde yer alan sokak ve caddeler genel olarak %1 ve altında eğime sahiptir. Ayrıca Haliç kıyısından tepede yer alan Beyazıt Meydanı'na kadar olan alanda kıyıya dik olan sokakların eğimi fazla iken, kıyıya paralel olan sokakların eğimi kıyıda uzak noktalarda bile zaman zaman %1 ve altında eğimde kalabilmektedir. Tıgçılar Caddesi, Fincancılar Sokak, Tomruk Caddesi bu sokak ve caddelere örnek olarak verilebilir.

Hanlar Bölgesi içerisindeki sokak ve caddelerin eğimi değerlendirmesi bakımından en çok yer aldıkları grup %1,1 ve %5 eğim aralığıdır. Bu aralık kendi içerisinde oranlandığında %1,1'e yakın eğimli sokakların daha çok kıyıya yakın bölgelerde yer aldığı görülmektedir. %2,5 ve üzeri eğime sahip sokaklar ise kıyıda uzaklaşan iç bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Oran olarak da %2,5 ve üzeri sokak ve caddeler yoğunluk göstermektedir.

%5,1-%10 arasında eğim görülen sokak ve caddeler belirli bir alanda yoğunlaşmamaktadır. Alan boyunca çeşitli sokak ve caddelerde görülmektedir. Uzunçarşı Caddesi'nin bazı bölümlerinde, Vasıf Çınar Caddesi'nde de %5,1 ve %10 arasında eğim mevcuttur.

%10,1-%15 arasında eğimli sokaklar genel olarak belirli bir noktada yoğunlaşmamakla birlikte kıyıda uzak sokak ve caddelerde daha fazla görülmektedir. Ayrıca Büyük Valide Han, Büyük Yeni Han gibi önemli hanların bulunduğu avlulu hanlar grubu bölgesinde %10,1-%15 arasında eğimli sokaklar yoğunluktadır (Şekil 5.27).

%15,1-%20 arasında eğime sahip olan sokaklar bölge içerisinde Nasuhiye Sokak'ın bir kısmında, Macuncu Sokak'da, Cemal Nadir Sokağı'na dik gelen Hanımeli Sokak ve paralel sokağında görülmektedir.

%20'den fazla eğime sahip sokaklar Hacı Küçük Camisi ile Mahmutpaşa Camisi arasında kalan bölümde görülmektedir. Çilingiryan Han'a dik gelen sokak ve bitimindeki sokakta da %21 eğim mevcuttur.



Şekil 5. 27 Çakmakçılar Yokuşu Eğimli Sokaklara Örnek [B.N.İskender, 2017].

Sonuç: B2 Hanlar Bölgesi Sokak Eğimi Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

-Bölgede topoğrafik özelliklerinden ötürü çok çeşitli eğim oranları görülebildiği

-Kıyıya yakın bölgelerde ve kıyıya paralel sokaklarda eğim oranlarının az, kıyıya dik sokaklarda ise eğim oranlarının fazla olduğu

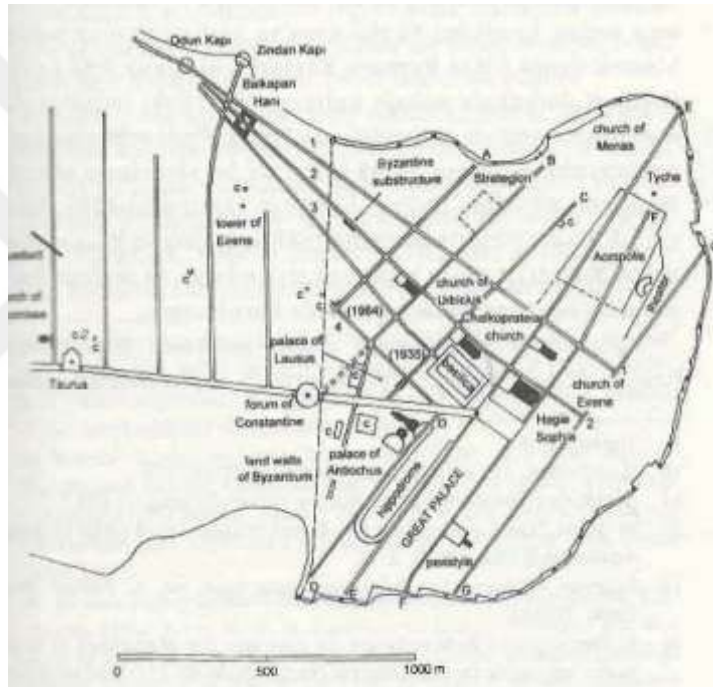
-Bölgede yer alan sokakların eğim oranlarının %1,1- %5 aralığında yoğunlaştığı görülmektedir.

- **B3 Hanlar Bölgesi Tarihi Aks Analizi** (Bilgi için bkz. EK-H)

Hanlar Bölgesi İstanbul'un tarihi merkezi olan Tarihi Yarımada'da yer almaktadır. Dolayısıyla birçok kültür varlığını barındırmaktadır. Kültür varlıklarının yanısıra Bizans

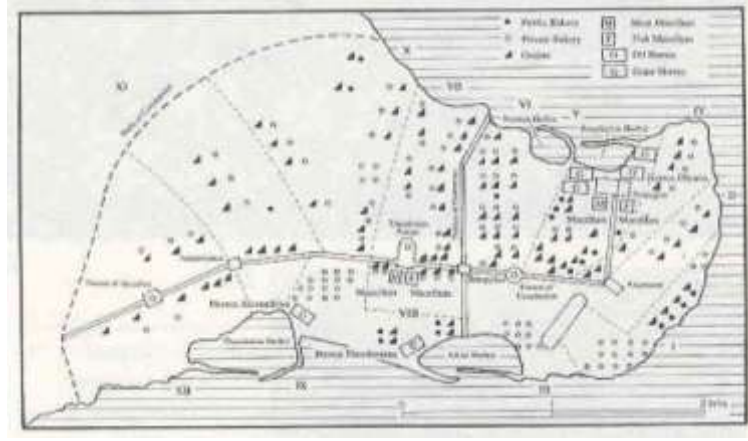
dönemine kadar dayanan yol izlerini de hala Tarihi Yarımada'da günlük yaşamın içerisinde görmek mümkündür. B3 analizinde Hanlar Bölgesi'nde Bizans dönemi, Osmanlı dönemi'nde yer alan yollar ve günümüzde gezi rotalarında belirlenmiş akslar güncel harita üzerinde çakıştırılmıştır.

Bölgede yer alan tarihi aksların belirlenebilmesi için birçok kaynak incelemesi yapılmıştır. Bizans döneminde yer alan aksların belirlenmesi aşamasında Doğan Kuban'ın bölge için belirlediği akslardan, Stolpe Haritaları'ndan, A.Wilkins çizimlerinde yer alan Bizans dönemi akslarından ve Albrecht Berger tarafından belirlenmiş olan eski Bizans şehri akslarından faydalanılmıştır (Şekil 5.28).



Şekil 5. 28 Konstantinopolis, Konstantin Surları Arasında Kalan Şehrin Planı, A.Wilkins Çizimi [41].

A.Wilkins'e ait akslar yaklaşık 425 tarihli Notitia'ya (Notitia Urbis Constantinople) dayanarak çizilmiş akslardır. Metin erken dönemde, emekli bir devlet memuru tarafından yazılmış yarı resmi bir belgedir. Belgede Konstantinopolis'te yer alan ticaret yapıları ve limanlar hakkında bilgiler verilmektedir [41]. Çizimlere göre günümüzde de yer alan Mese Caddesi ve Uzunçarşı Caddesi eski akslar ile çakışabilecek akslar olarak okunabilmektedir (Şekil 5.29).



Şekil 5. 29 Eski Bizans Şehri ve Haliç Kıyısında Kurulan Yeni Mahalle [41].

Berger hazırlamış olduğu haritada bir numara ile numaralandırdığı (Şekil 5.25) Tahtakale'deki ticaret bölgesi ve Mısır Çarşısı'nın güney kanadı boyunca ilerleyen sokağın halen kısmen mevcut olduğundan belirtmektedir. Valens Su Kemerleri'ne paralel olması ve Akropolis'in kuzeybatı duvarı ile birleşmesini de sokağın eski bir aks olduğu konusunda kanıt olarak sunmaktadır. Sokak altıncı yüzyılda henüz mevcut bulunan bir Bizans yapısının üzerine oturan Balkapanı Hanı'nın yanında ilerlemektedir. İki numara ile numaralandırılan sokak Botaneitales Sarayı diye anılan Bizans yapısına ve Khalkoprateia Kilisesi'ne sabitlenmektedir. Sokağın kuzeybatıda nasıl sona erdiği bilinmemekle birlikte Balkapanı Han'ın kalıntıları üzerine kurulduğu Bizans yapısının ilerisine gitmediği düşünülmektedir. Üç numaralı sokağın ise Balkapanı Han güneyinden başlayarak Basilica'nın merkezine ulaştığı belirtilmektedir [41]. Bu sokaklar mevcutta bütün bir aks olarak günümüzde bulunmamaktadır. Fakat kısmen o döneme ait yapı kalıntıları ve sokaklar izlenebilmektedir. Belirtilen aksların Odunkapı'yı merkez alıyor olması da dikkat çekmektedir. Ayrıca günümüzde bölgede yer alan Uzunçarşı Caddesi Albrecht Berger'e ait çizimde de Zindankapı'dan başlayarak Mese ile birleşmektedir. Cadde o dönemde Makros Embolos olarak anılmaktadır.

Doğan Kuban'ın İstanbul Yazıları'nda yer alan Stolpe Harita'sında İstanbul'un Roma dönemi büyük yol aksları gösterilmiştir (Şekil 5.30). Ayrıca Doğan Kuban'ın Bizans dönemi şehrin durumunu gösteren tahmini haritalarına da aynı metin içerisinde yer verilmiştir [19].



Şekil 5. 30 Stolpe Haritaları'nda Roma Dönemi Büyük Yol Aksları [19].

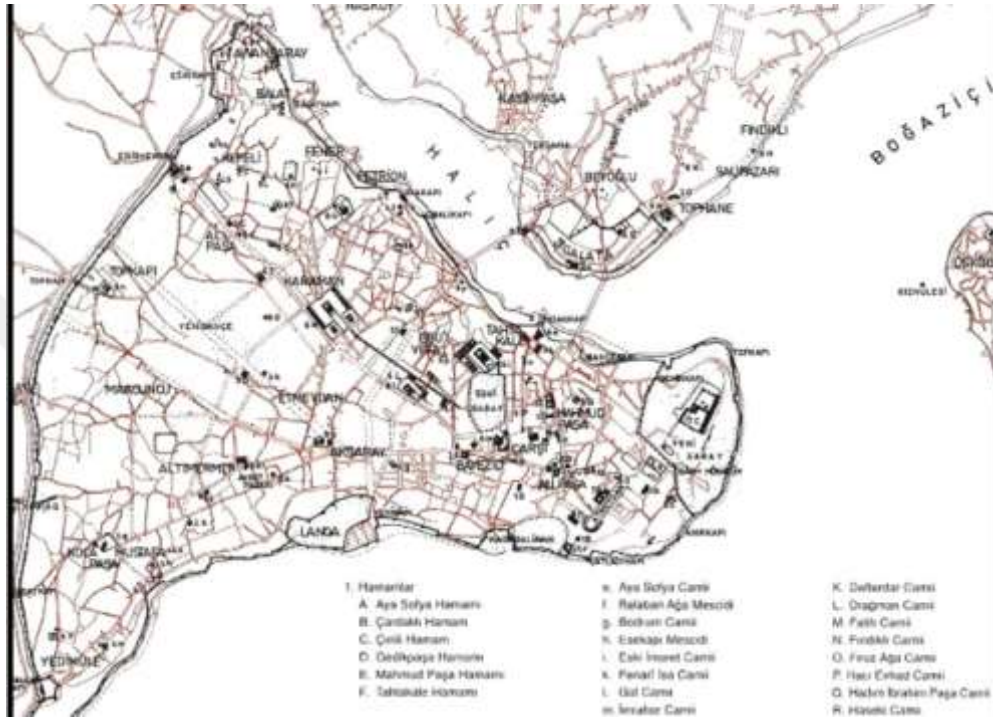
Roma döneminden günümüze yol aksları çoğunlukla taşınmış olmasa da Mese Caddesi Günümüzde de varlığını sürdüren bir yol aksıdır.

Doğan Kuban'a ait Konstantinopolis Kenti tahmini haritasında Roma döneminden beri var olmuş Mese Caddesi'nin yanısıra Uzunçarşı Caddesi aksı da rahatlıkla okunabilmektedir (Şekil 5.31).



Şekil 5. 31 Doğan Kuban'a Göre Konstantinopolis Kenti Tahmini Haritası [19].

Müller Wiener Harita'larında yer alan 15. ve 16.yy akslarına bakıldığında Osmanlı Dönemi birçok yol aksının ve yapının günümüze taşındığı gözlemlenmektedir. Uzunçarşı Caddesi, Mese Caddesi gibi büyük yol akslarının yanı sıra günümüze ulaşan sokak dokusunun şekillenmeye başladığı Osmanlı Dönemi birçok sokak ve caddesi haritada okunabilmektedir (Şekil 5.32) [44].



Şekil 5. 32 15. Ve 16.yüzyılda İstanbul'daki önemli Yapılar ve Konumları [44].

Fatih Devri'ne ait Ekrem Hakkı Ayverdi Haritaları'nda Beyazıt, Kapalıçarşı, Hanlar Bölgesi ve Eminönü Sahil bölgeleri incelenmiştir. Müller Haritaları'nda olduğu gibi Ayverdi Haritaları'nda da günümüz sokak dokusu ve yapıları ile az farklarla çakışan bir kent dokusu olduğu görülmüştür (Şekil 5.33).



Şekil 5. 33 Ekrem Hakkı Ayverdi Haritaları'nda Eminönü [21].

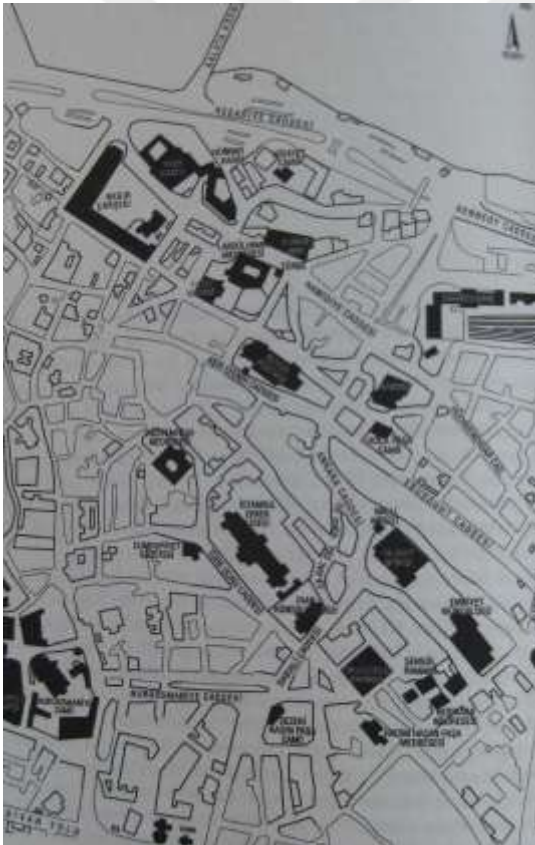
2007-2008 yılları arasında düzenlenen 3. Tarihi Yarımada Sempozyumu'nda Eminönü Belediyesi tarafından Çemberlitaş-Mahmutpaşa-Yenicami arasında Turizm Geliştirme Aksı belirlenmiştir. Belediye tarafından belirlenen Turizm Geliştirme aksı günümüzde de bölge kullanıcıları tarafından yoğun bir şekilde kullanılan sokaklardan oluşmaktadır (Şekil 5.34).



Şekil 5. 34 2007-2008 Yıllarında Belirlenen Turizm Geliştirme Aksı [45].

İstanbul'a gelen yerli, yabancı turistlerin ve kent sakinlerinin yoğun olarak kullandığı Hanlar Bölgesi'ne yönelik Murat Belge ve John Freely'nin bölgede belirlemiş olduğu güncel gezi rotaları da incelenmiştir.

Murat Belge'ye ait gezi kitabında Hanlar Bölgesi'nde tanımlanan gezi rotasında takip edilen sokaklar tariflenmiş ve sokaklarda yer alan önemli yapılar belirtilmiştir. Belge'nin belirlemiş olduğu rota üzerinde yer alan mekanlar sırası ile; Yeni Cami Meydanı, Rüstem Paşa Camisi, Burmalı Han, Büyük Çukur Han, Kızıl Han, Balkapanı Han, Tahtakale Hamamı, Timurtaş Camisi, Siyavuş Paşa Medresesi, Samanveren Camisi, Yavaşca Şahin Camisi, İbrahim Paşa Camisi, Büyük Valide Han, Küçük Yeni Han, Büyük Yeni Han, Kürkçü Han, Mahmutpaşa Hamamı, Mahmutpaşa Camisi, Çuhacılar Hanı, Nuruosmaniye Camisi ve Kapalıçarşı'dır (Şekil 5.35 ve Şekil 5.36) [46].



Şekil 5. 35 Eminönü-Cağaloğlu Bölgesi Murat Belge'nin Belirlediği Gezi Rotası Üzerindeki Önemli Yapılar [46].



Şekil 5. 36 Çarşılar Bölgesi Murat Belge'nin Belirlediği Gezi Rotası Üzerindeki Önemli Yapılar [46].

John Freely'nin İstanbul'u Dolaşırken kitabında oluşturulan gezi rotası metin kısmında yapılar ve sokakları ile tariflenmiştir. Freely güzergah üzerindeki yapılar ile ilgili tarihsel bilgilerini de ayrıca vermiştir. Güzergah üzerinde yer alan önemli yapılar; Kapalıçarşı, Nuruosmaniye Camisi, Mahmut Paşa Camisi, Mahmut Paşa Hamamı, Rüstem Paşa Medresesi, Cemal Nadir Sokağı'ndaki Bizans Kalıntıları, Kürkçü Hanı, Büyük Yeni Han, Küçük Yeni Han, Büyük Valide Han, Yavaşca Şahin Camisi, Samanveren Camisi, Siyavuş Paşa Medresesi, Timurtaş Camisi, Tahtakale Hamamı, Rüstem Paşa Camisi, Balkapanı Han'dır [47].

Sonuç: B3 Hanlar Bölgesi Tarihi Aks Analizi başlıklı analizde yer alan bilgiler doğrultusunda;

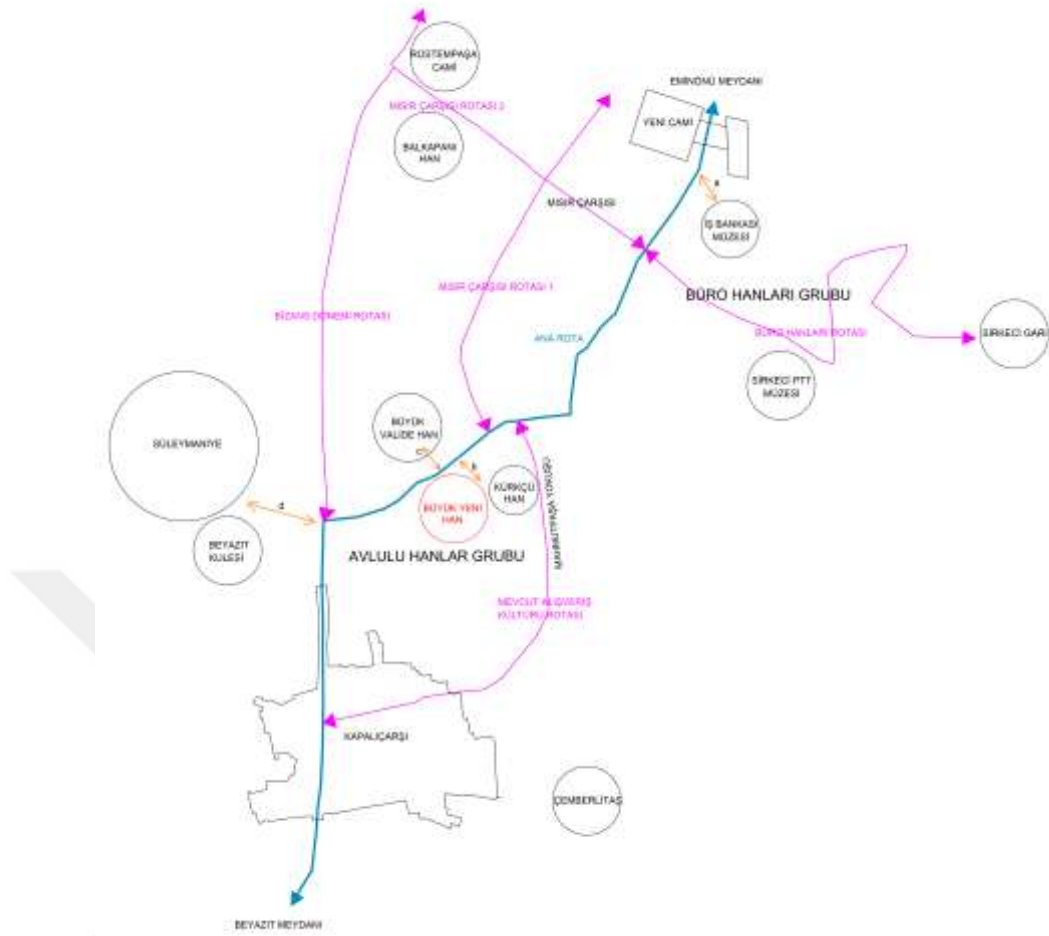
- Bölgede mevcut durumda bulunan sokak dokusunun Osmanlı Dönemi'ne ait olduğu
- Bizans döneminden günümüze aktarılmış ve kesintiye uğramamış tek caddenin Uzunçarşı Caddesi olduğu
- Bizans Dönemi'ne ait kaybolmuş yol akslarından bazı sokaklar bazı yapı kalıntılarının günümüzde de takip edilebildiği
- Günümüzde önemli gezi yazarlarının da bölgede gezi rotaları tanımladığı ve rotalar üzerinde belirlenen görülmesi gereken ortak yapılar ve akslar oluştuğu gözlemlenmiştir.

C Grubu

- C1 Kültürel Rotaların Belirlenmesi

A Grubu ve B Grubu analiz çalışmaları ve alan gezilerinden elde edilen veriler doğrultusunda Hanlar Bölgesi'nde bir adet ana rota ve bu ana rotayı destekleyecek alternatif rotalar belirlenmiştir. (Bilgi için Bkz. EK-I ve Şekil 5.33) Rotaların içerikleri detaylı olarak 5.3.4 ve 5.3.5 bölümlerinde açıklanmıştır.

Ana rota üzerinde yer alan ticaret yapılarında 15.yy'dan 20.yy'a kadar dönemlere ait ticaret yapısı tipolojileri gözlemlenebilmektedir. Avlulu ve avlusu olmayan ticaret yapısı örnekleri de rota üzerinde bir arada görülebilmektedir. Saçak kotu ve kat yüksekliği fazla olsa dahi sokak eğimleri nedeni ile özellikle avlulu hanlar grubunun yer aldığı bölümde özgün cephe düzenleri göz hizasında rahatlıkla algılanabilmektedir.



Şekil 5. 37 Belirlenen Kültürel Rotaların Şematik Gösterimi [B.N.İskender, 2017].

Çalışma alanında belirli bölgelerde baskın özellikler ön plana çıkmaktadır. **Ana Rotada** Mısır Çarşısı ile avlulu hanlar bölgesi arasında günümüzde mevcut olan alışveriş kültürünü yansıtan dükkanlar bulunmaktadır. Devamında ise farklı yüzyıllardan avlulu hanları izleyebildiğimiz Çakmakçılar Yokuşu'na ulaşılmaktadır. Yokuşun sonunda ise rota Kapalıçarşı'ya bağlanmaktadır. Ana rotada avlulu hanlar grubuna ulaşmadan hemen öncesinde mevcut alışveriş kültürünün yoğunluğunun devamı olan Mahmutpaşa Yokuşu'da önerilen alternatif **Mevcut Alışveriş Kültürü Rotasına** geçilebilmektedir. Bir diğer alternatif rota Uzunçarşı Caddesi'nde önerilmektedir. Uzunçarşı Caddesi Bizans döneminden günümüze ulaşmış bir yol güzergahıdır. Bu özelliği nedeni ile cadde **Bizans Dönemi Rotası** olarak önerilmektedir. Ayrıca Bizans Dönemi Rotası'nı Mısır Çarşısı üzerinden Ana Rotaya bağlayan bir alternatif rota önerilmektedir. Bu rota **Mısır Çarşısı Rotası 1** olarak adlandırılmıştır. Rota üzerinde Balkapanı Han'da bulunan Bizans tonozları rotanın bu alandan geçirilmesinde önemli

rol oynamıştır. **Mısır Çarşısı Rotası 2** çarşı içerisinden geçerek Çakmakçılar Yokuşu'nda ana rotaya bağlanmaktadır. Bu rota üzerinde de bölgede yer alan mevcut alışveriş kültürü izlenebilmektedir. Sirkeci bölgesinde yoğunlaşan büro hanlarının kullanıcılara gösterilebilmesi adına bu bölgede de alternatif **Büro Hanları Rotası** belirlenmiştir. Bölge Batılılaşma Dönemi'ne geçiş ve Batılılaşma Dönemi alışveriş, ulaşım ve iletişim kültürünün değişimlerinin Hanlar Bölgesi'nde izlenmesini sağlamaktadır. Özellikle Vakıf Hanları olmak üzere büro tipi hanları rota üzerinde görülebilmektedir. Ayrıca Sirkeci PTT binası ve bölge tarihinde de bir kırılma noktası olması niteliği ile Sirkeci Garı Büro Hanları Rotası üzerinde bulunmaktadır. Bölgede belirlenen tüm rotalardan kesişim noktalarında bir diğer rotaya geçiş sağlanabilmektedir.

5.3.3 Ana Kültürel Rotanın Belirlenmesi

Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde koruma, canlandırma ve geliştirmeye yardımcı olacak bir kültürel rota belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda bölgeye yönelik belirli analizler yapılmıştır. Analiz grupları ve elde edilen veriler 5.3.3 bölümünde detaylı olarak incelenmiştir. Yapılan analizlerden elde edilen sonuçlar bölgede belirlenen kültürel rotaların güzergahına karar vermekte yardımcı olmuştur. (Bilgi için Bkz. EK-I) Analizlerin yanısıra bölgede yapılan alan gezileri ile mevcut durumda yoğun kullanılan sokak ve caddeler de dikkate alınmıştır.

Öncelikle Hanlar Bölgesi'nde oluşturulan rotanın başlangıç noktası belirlenirken bölgenin düğüm noktaları ve referans noktaları gözönünde tutulmuştur. Yapılan analizlerde çalışma alanı sınırlarında sahil bölgesinde Eminönü tramvay durağı ve vapur iskelelerinin kesişim alanı düğüm noktası olarak belirlenmiştir. Aynı zamanda tramvay durağının karşısında yer alan Yeni Cami Hünkar Mahfili önündeki meydan Hanlar Bölgesi içinde belirlenmiş referans noktalarından biridir. Dolayısı ile düğüm ve referans noktalarının kesiştiği, kullanıcı yoğunluğunun fazla olduğu bu bölge rota başlangıcı olmak için elverişli bir alandır. Eminönü sahil kesiminin yanısıra Beyazıt Meydanı'ndan alana giriş yapacak olan kullanıcılar için de bir başlangıç noktası belirlenmiştir. Beyazıt Meydanı'nda belirlenen başlangıç(veya bitiş) noktasında da düğüm noktası bir girdi olarak kullanılmıştır. Ayrıca Kapalıçarşı kapıları da Hanlar Bölgesi ve Beyazıt arasında bir geçiş sağlamaktadır. Dolayısı ile Kapalıçarşı kapıları ve Kapalıçarşı'nın mekan olarak

kendisi de rota dahilinde olacaktır. Bizans'tan günümüze ulaşmış yol aksı olan Uzunçarşı Hanlar Bölgesi tarafından Kapalıçarşı'ya ait Tacirler Kapısı ile birleşmektedir. Bu kapıdan doğrusal devam eden aks Kapalıçarşı'nın Sepetçi İş Hanı yanında bulunan kapısından Beyazıt Meydanı ile birleşmektedir. Sonuç olarak çalışma alanının Beyazıt Meydanı sınırında Beyazıt tramvay durağı ve Sepetçi İş hanı yanında bulunan Kapalıçarşı kapısı kesişim alanı, Eminönü sahil sınırında ise Yeni Cami referans noktası ile tramvay ve vapur ulaşımının kesiştiği düğüm noktası Hanlar Bölgesi'nde bir rotanın giriş ve/veya çıkış noktaları olarak belirlenmiştir.



Şekil 5. 38 Ana Rota Başlangıç Noktası – Yeni cami Önünde Yer Alan Meydan [B.N.İskender, 2017].

Eminönü sahilde Yeni Cami Hünkar Mahfili önünde belirlenmiş olan noktadan alana giriş yapılmaktadır. Yeni Cami önünde yer alan meydan toplanma ve rotaya yönlendirme bakımından elverişli bir alandır. Ancak kullanıcılara bilgilendirme ve dinlenme alanı sunmak için oldukça yoğun ve gürültülü bir alandır. Dolayısı ile rotaya yönlendirme sağlandıktan sonra Hünkar Mahfili önünde daha sakin bir alana ulaşılmaktadır. Bu alan bilgilendirme, yönlendirme ve donatı sağlanması için daha

elverişli bir mekan sağlamaktadır. Mahfil önünde kullanıcılar için gerektiğinde kaldırılabilir, taşınabilir dinlenme ve bilgilendirme noktaları oluşturulması önerilmektedir. Hünkar Mahfili önünden sahile dik doğrultudaki sokakta devam edildiğinde sağ yanda bölge için önemli kültür varlıkları olan Yeni cami ve Mısır Çarşısı yer almaktadır. Aynı zamanda Hünkar Mahfili solunda yer alan Hünkar Kasrı'nda süreli sergilerin düzenlendiği bir sanat galerisi mevcuttur. Hünkar Kasrı'nın tam karşısında ise Türkiye İş Bankası'na ait İş Bankası Müzesi yer almaktadır. Bu alan bölgede belirlenen bir kültür rotası için bölgenin önemli anıtsal yapılarını ve müze, sanat galerisi gibi kültür mekanlarını kullanıcılara iç içe sunmaktadır. Aynı zamanda mevcut durumda Hanlar Bölgesi'nin günlük ticaret mekanlarına ulaşımında bölgeye girişte yoğun kullanılan bir alandır.



Şekil 5. 39 Hünkar Mahfili Önü Belirlenen Rota Bilgilendirme Noktası ve Dinlenme Alanı [B.N.İskender, 2017].

İstanbul'un tarihi ticaret merkezi olan ve günümüzde de yoğun bir toptan-perakende ticaretin bulunduğu Hanlar Bölgesi özgün mimari dokusunu han yapıları oluşturmaktadır. Bölgede belirlenen kültür rotası bölgenin önemli anıtsal yapılarının ve kültür varlıklarının yanında öncelikle alana özgü mimari dokuyu anlatan han yapılarını kullanıcılara göstermeyi amaçlamaktadır. Geleneksel han yapılarının görülebileceği en belirgin alan avlulu hanlar grubunun önemli örneklerinin yer aldığı Çakmakçılar

Yokuşu'dur. Çakmakçılar Yokuşu'nda bölgenin tek üç avlulu han yapısı olan Büyük Valide Han yer almaktadır. Büyük Valide Han aynı zamanda bölgenin en büyük han yapısıdır. Büyük Valide Han bünyesinde Bizans döneminden günümüze ulaşmış Eirene Kulesi'nin kalıntıları mevcuttur. Büyük Valide Han karşısında bölgenin en büyük ikinci han yapısı olan Büyük Yeni Han yer almaktadır. Büyük Yeni Han avlulu han yapılarının ulaştığı maksimum kat sayısı olan üç kata sahip günümüzde bölgede yer alan avlulu han yapılarının tek örneğidir. Büyük Yeni Han'ın yanında yer alan Kürkçü Han, Hanlar Bölgesi'nde günümüze ulaşmış ticaret yapılarının yapım tarihi en eski olan yapısıdır. Han 15.yy'da yapılmıştır. Bütün bu özelliklere bakıldığında Çakmakçılar Yokuşu han yapılarına ait birçok özel durumu ve örneği bir arada bulunduran önemli bir sokaktır.

Bölge ile ilgili veriler bir araya getirilerek bölgede ana kültürel rota güzergahı belirlenmiştir. Belirlenen ana rotada başlangıç noktası Yeni Cami Hünkar Mahfili önüdür. Hünkar Mahfili altından geçilerek Yeni Cami Caddesi'ne çıkılmaktadır. Yeni Cami Caddesi boyunca ilerlenerek Sultan Hamam Meydanına varılmaktadır. Meydanın sağ yanında kalan Kuyumcıyan Han'ın bulunduğu Hacı Küçük Sokak'a girilerek avlulu hanlar grubunun yer aldığı Çakmakçılar Yokuşuna geçiş yapılmaktadır. Çakmakçılar Yolukuşundan Uzunçarşı Caddesi'nin devamı olan Kapalıçarşı'nın Tacirler Kapısı'na ulaşılmaktadır. Kapıdan geçiş yapılarak düz bir aks üzerinde birbirinin devamı biçimde bulunan Yağlıkçılar Sokak, Ferraciler Sokak ve Sipahi Caddesi ile Beyazıt Meydanı'na ulaşılmaktadır.(Bilgi İçin Bkz. EK-I, EK-İ)

Bölgede belirlenen kültürel rotalar ile bölge kimliği ve mirası korunup tanıtılacaktır. Koruma ve tanıtmanın yanısıra bölgede kültür aktiviteleri ile ilişkilendirilecek han yapıları ile bölgenin yaşayan ve ilgi çekici bir mekan olması sağlanacaktır. Bu amaca yönelik olarak bölge verileri değerlendirildiğinde sanat atölyeleri, küçük çapta konserler, tiyatrolar, açık hava sineması, workshop, sergi gibi aktivitelerin gerçekleştirilebileceği en iyi mekanı avlulu hanların sağlayabileceği görülmektedir. Büyük Valide Han, Büyük Yeni Han ve Kürkçü Han'ın bulunduğu Sokak Kültürel Rota Aksı üzerinde belirlenecek aktivite alanları olarak önem taşımaktadır.

Avlulu hanlar grubunun yer aldığı Çakmakçılar Yokuşu'ndan giriş yapılan Büyük Yeni Han kültürel rota üzerinde etkinlik alanı olarak belirlenmiştir. Han geleneksel han

yapılarının bölgede yer alan üç katlı tek örneğidir. Barok özelliklere sahip olan yapı iki avluludur. Avlusu ve odaları ile bütün olarak korunmuştur. Büyük Yeni Han bölgenin yaygın geleneksel iki avlulu han tipini yansıtmaktadır. Han içerisinde avlu ve odalarda çeşitli etkinlikler önerilmektedir. Avluda tiyatro gösterimi, açık hava sineması, sergi, workshop, mini konserler, çeşitli performans sanatları gösterileri gibi dış mekana uyumlu etkinlikler yapılabilecektir. Han odalarında sanat atölyeleri, sergi, workshop gibi iç mekan etkinlikleri yapılması önerilmektedir. Ayrıca kafeler ile han içerisinde rota üzerinde bir dinlenme noktası oluşturulacaktır. Tüm bu aktiviteler zemin kat seviyesinde dağılım gösterecektir. Hanın zemin kat üzerinde yer alan iki katında ise küçük üretim ve satış işlevlerinin verilmesi ile yapı kimliğinden tamamen soyutlanmamış olacaktır. Han içerisinde hala varlığını sürdüren geleneksel üretim yapan dükkanlar ise buldukları alanda korunacaktır. Geleneksel üretim yöntemlerinin görülmesi ve kaybolmaması adına bu dükkanların korunması önem taşımaktadır. (Bilgi İçin Bkz. EK-J)

Hanlar Bölgesi'nde belirlenen ana rota Yeni Cami Meydanı ile avlulu hanlar grubu arasında kullanıcılara fiziki dokunun yanısıra, bölgede günümüzde mevcut olan alışveriş kültürünü ve tüketim malzemelerini görebilme imkanı sağlayacaktır. Rota üzerinde avlulu hanlar grubuna ulaşıldığında mevcut alışveriş kültürünün devam ettiği Mahmutpaşa Yokuşu'ndaki alternatif alışveriş rotasına geçiş yapılabilecektir. Alışveriş temasında devam etmek istemeyen kullanıcılar ise Çakmakçılar Yokuşu'nda bulunan avlulu hanlar ile bölgenin geleneksel ticaret yapılarının gelişimi ve fiziki özellikleri hakkında bilgi edinebileceklerdir. Avlulu hanlar grubundan sonra ise rotanın üçüncü kısmı olan Kapalıçarşı'ya bağlantı sağlanarak Hanlar Bölgesi'nde yer alan en büyük ticaret yapısı ve mevcut ticaret anlayışı görülebilecektir.

Belirlenen aks üzerinde sokak eğimleri incelendiğinde, Yeni Cami Sokak boyunca ortalama eğimin %1 ile %5 arasında devam ettiği görülmektedir. Devamında avlulu hanlar grubunun yer aldığı sokağa ulaşıldığında sokak başlangıcında %5 ile %10 arası bir eğim görülse de genel olarak sokak eğimi %10 ile %15 arasında devam etmektedir. Sokağın Uzunçarşı Caddesi'ne bağlanması ile eğim %1 ile %5 arasına düşmektedir. Sokak eğimleri göz önünde bulundurulduğunda belirlenen rota aksının genç ve orta yaşlı kullanıcı kitlesini hedeflemesi beklenmektedir. Özellikle avlulu hanlar grubunun

bulunduğu sokakta eğimin %10 ile %15 arasında değişmesi yaş ortalaması fazla olan kullanıcıları yürüyüş güzergahı olarak zorlayacaktır. (Bilgi İçin Bkz. EK-G)

Kültürel Rota belirlenmesi için önerilen aksta; sahilde Yeni Cami Meydanı'ndan avlulu hanlar gurubuna gelene kadar olan bölümde kullanıcıların bölge tarihi, fiziki yapısı, sokak dokusu ve mimari şekillenışı açısından bölgeyi gözlemlemesi ve önerilecek çeşitli tanıtım araçları ile bölgeyi tanınması sağlanacaktır. Rota kullanıcıları mevcut kent dokusunu, kültürünü tecrübe edebilecektir.

Avlulu Hanlar grubuna ulaşıldığında sahilten başlayan yürüyüş rotası ile bölge ile ilgili bir fikir sahibi olan kullanıcıların ticaret işlevinin yüzyıllardır şekillendirdiği han yapılarını deneyimlemeleri desteklenecektir. Ziyaretçilere yönelik geleneksel üretim yöntemlerini içeren workshoplar düzenlenebilecektir. Bu workshoplarda üretilen ürünlerin sergilendiği veya tamamen farklı bir konuda sanat eserlerinin sergilendiği sergiler gerçekleştirilerek bölgeye ilgi artırılabilir. Gece ve gündüz nüfusunun dengelenmesini sağlamak için ve bölgeyi gece gündüz güvenli bir alan haline getirebilmek için gece aktivitelerine de yer verilecektir. Ali Paşa Hanı'nda yakın bir zamanda örnek uygulamasını görmüş olduğumuz han yapılarının avlularının tiyatro sahnesi olarak kullanılması gece düzenlenecek kültür sanat aktivitelerine iyi bir örnek olarak verilebilmektedir. Yapılara zarar vermeden bilinçli bir kullanıcı kitlesine ulaştırarak, han yapılarını yanlış kullanımlardan doğan yıpranma tehdidinden de uzaklaştırmış olunacaktır. Han yapılarının çeşitli dallarda sanat atölyelerinin kullanımına açılması ile sanat ile uğraşan genç nüfusun da bölgeye çekilmesi mümkün olacaktır. Bu sayede sanat faaliyetleri üreten mekanlar bölgenin sosyal yapısını da kalıcı olarak değiştirecektir.

Büyük Valide Han'da 2003 yılında düzenlenen sekizinci İstanbul Bienali sırasında kültür sanat faaliyetleri düzenlenmiştir. Bienalde Kamusal Projeler başlığı altında ana mekanlara ek olarak sokakları, hamamı, meydanları, otobüs durakları ya da reklam panoları buralarda kurulacak estasyonlar ya da performanslar için ayrılmıştır. Bu kapsamda Mike Nelson'ın 'İsimsiz' olarak adlandırdığı mekan düzenlemesi Büyük Valide Han'ın ikinci avlusunda ikinci katta yer almıştır (şekil 5.40). Çalışma iki seviyeli bir fotoğrafçının karanlık odalarından oluşmaktadır. Odalarda halatların ucunda fotoğraflar

kurutulmaktadır. Fotoğraflar Büyük Valide Han ve çevresindeki yapıların farklı köşelerinden çekilmiştir. Ziyaretçilerin bazıları handan ayrılırken fotoğrafları yanına alabilmektedir. Bazıları bıraktıkları notlar veya diğer nesnelere karşılığında fotoğrafları almıştır. Odanın anahtarını tutan bir han çalışanı aynı zamanda han ziyaretçilerine gayri resmi bir rehber olmuştur. Çalışan gelen ziyaretçileri şehrin genel görünümünü göstermek için han çatısına çıkarmaya başlamış ve zamanla bu sürecin bir parçası haline gelmiştir [42].



Şekil 5. 40 Sekizinci İstanbul Bienali'nde Mike Nelson'ın Mekan Düzenlemesi [102].

2010 yılında gerçekleştirilen 2010 İstanbul Avrupa Kültür Başkenti etkinliklerine hazırlık olarak 2008 yılında Medeniyet Geçitleri Han ve Pasaj Şenlikleri gerçekleştirilmiştir. Bu şenlikler kapsamında Galata ve Eminönü han ve pasajlarından Hazzopulo Pasajı, Narmanlı Han, Suriye Pasajı, Abud Efendi Han ve Büyük Yeni Han'da çeşitli etkinlikler düzenlenmiştir. Etkinlikler Büyük Yeni Han'da yapılan konserler ile başlamıştır. Yapılacak konserler için Büyük Yeni Han avlusunda geçici bir sahne platformu oluşturulmuştur (Şekil 5.41) [47].



Şekil 5. 41 2008 Yılında Gerçekleşen Etkinliklerde Büyük Yeni Han Avlusuna kurulan sahne [47].

Hanlar Bölgesinde belirlenen Kültürel Rota'da incelenen örneklerde olduğu gibi kültürel etkinlik alanı olarak önerilen han yapısı Büyük Yeni Han'dır. Büyük yeni Han'ın mevcut durumda kapalı mekan kullanımı ve avlu kullanımında elverişli durumda olduğu gözlenmiştir. Aynı zamanda mekansal organizasyon ve cephe özellikleri bakımından özgünlüğünü büyük oranda korumaktadır. Rota kullanıcılarına bölgede yer alan yaygın geleneksel han mimarisini gözlemlene olanağı sunmaktadır.

Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak olan kültürel rota aksı ile bölgede yıpranmış olan han yapıları ve sokak dokularının yenilenerek sürekli koruma ve bakımının sağlanması amaçlanmaktadır. Bölgeyi kültür odaklı dönüşüm içerisine sokabilecek bir kültür rotası sürekli kullanımı, fiziki çevrede bakım onarımı ve bölgenin kültür mirasının tanıtılmasını sağlayacaktır.

Bölge verileri ve amaçlar doğrultusunda belirlenen ana kültürel rota aksı güncel harita üzerinde ek olarak verilmiştir (Bilgi için Bkz. EK-I, EK-İ).

Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak kültürel rota aksında uzaktan ve yerinde çeşitli bilgilendirme ve yönlendirme sistemleri kullanılacaktır. Öncelikle bölgeyi ziyaret etmeden önce bölge tarihi, fiziksel ve sosyal tüm özellikleri ve imkanları hakkında kullanıcıların bilgilendirilmesini sağlayacak internet sitesi oluşturulması önerilmektedir. Büyük ölçekli bir kent haritası üzerinde belirlenen bölgeye ulaşım imkanları, bölge içerisinde mevcut sosyal donatılar, önemli yapılar, güzergahlar, etkinlik alanları ile ilgili bilgilerin yer aldığı interaktif bir harita ile kullanıcılar alanı ziyaret etmeden önce bölge hakkında ön bilgiye ulaşabilecektir. İnternet sitesinde yer alacak bu bilgilerin günümüzde yaygın olarak kullanılan kiosklar, telefon ve tablet uygulamaları gibi alanda kullanıcıların hizmetine sunulması ile kullanıcılar yerinde anlık olarak bilgiye hızlı bir biçimde ulaşabilecektir. Hızlı bir biçimde ihtiyaçların karşılanmasının yanında ayrıca bölgeyi ve kenti hiç tanımayan yerli ve yabancı ziyaretçiler için güvenli bir uygulama da sağlayacaktır.

Kiosk noktaları rota başlangıcında genel olarak rota ve bölge hakkında bilgi vermesi için yer alacaktır. Güzergah devamında ise gerekli olan alanlarda tekrarlanacaktır. Özellikle avlulu hanlar grubunun yer aldığı alanda han yapıları hakkında bilgiler içeren kiosk noktaları alana yerleştirilmesi kullanıcılara yeterli veri ulaşımını sağlayabilecektir.

Mevcut durumda han yapıları içerisinde veya bölgede yer alan sergi, atölye, workshop gibi etkinlikleri içerecektir.

Teknolojide yaşanan gelişmeler ile barkod okutma sistemi (QR kodu) de farklı sektörlerde sıklıkla kullanılan bir bilgilendirme yöntemidir. Telefon ile barkodun okutulması sonucu bağlanılan sayfada o barkoda tanımlanmış olan tüm bilgiler telefon kullanıcılarına anında ulaşmaktadır. Han yapılarına bu sistem yerleştirildiğinde kullanıcılar o an buldukları han yapısı hakkında tüm bilgilere ulaşacaktır. Bu sistem yalnızca han yapılarında değil, sokaklarda ve güzergahta bulunan yapı kalıntılarında da bilgilendirme yöntemi olarak kullanılabilir (Şekil 5.42).



Şekil 5. 42 Tarihi Yapıda QR Kodu İle Bilgilendirme Örneği [103]

Dijital sistemlerin dışında alanda bilgilendirme tabelaları da kullanılacaktır. Bilgilendirme tabelaları alan başlangıcında genel bilgi ve rotaları bütüncül olarak gösteren tabelalar olurken rota boyunca özellikle belirtilmesi gereken bilgilerin yer aldığı alanlarda da kullanılacaktır. Ayrıca başlıca rota başlangıcı ve sokak ayırım noktalarında olmak üzere rota üzerinde gerekli görülecek noktalarda yönlendirme işaretleri yerleştirilecektir. Ana rota ve alternatif rotalar boyunca zemin kaplamasında oluşturulacak işaretler ile kullanıcıların rota dışına çıkmamaları sağlanacaktır.

Yönlendirme işaretleri için zeminde bir öneri getirilmesinin sebebi ise mevcut durumda dahi zemin kat seviyelerinin tabela ve vitrinler ile oldukça karmaşık göz yorucu görünmesidir. Dolayısı ile zemin kaplamasında oluşturulacak bir yönlendirme işaretini gözden kaçırmak daha az bir olasılık olacaktır. Zeminde oluşturulacak yönlendirmelerin yanısıra özellikle vurgulanmak istenen yapı veya alanlarda yine zeminde işaretlemeler ile dikkat o alana çekilecektir (Şekil 5.43).



Şekil 5. 43 Zemin Kaplamasında Yönlendirme İşaretleri [104]

Kültürel Rota ile ilgili hazırlanacak broşürler ve el haritaları da ziyaretçiler için bir diğer veri aktarım şekli olacaktır.

5.3.4 Ana Rota Üzerinde Belirlenen Kültürel Aktivite Alanı Büyük Yeni Han

-Mevcut Durum

Büyük Yeni Han plan ve cephe özellikleri bakımından özgün yapısını büyük oranda okuyabildiğimiz bir ticaret yapısıdır. İki adet avlu ve etrafında revaklardan oluşmaktadır. Hanlar Bölgesi'nde günümüzde görebildiğimiz geleneksel avlulu han yapılarının üç katlı tek örneğidir.

Bozulma ve Sorunlar

Hanlar Bölgesi genelinde yapısal, fiziksel ve sosyo-kültürel farklılaşmalardan dolayı sorunlar bulunmaktadır. Bölgede özgün kullanıcıların değişmesi ile başlayan bu süreçte

özellikle han yapılarının yanlış ve denetimsiz kullanımı bölgedeki özgün yapı stoğu için büyük problemler oluşturmaktadır. Bölge ticareti günümüzde üretimden çok satış odaklıdır. Bu değişim han yapılarının zemin katlarında özgün cephelerin okunmaz hale gelmesine sebep olmuştur. Vitrin, camekan, tabela gibi eklemeler ile özgün malzeme ve cephe düzeni neredeyse tamamen yok edilmiştir. Ayrıca dükkana çevrilen zemin katlara mal getirmek için bölgenin dar sokaklarına giren araçlar da yapılar için tehdit oluşturmaktadır. Bölge sokakları olduğu dönemlerde motorlu taşıt trafiği söz konusu olmadığından sokaklar oldukça dardır. Sokaklara giren araçların titreşimi ile zemin oturmaları ve araçların yapılara çarpma olasılığı da bölge geneli problemlerimndendir. Çoğu noktada han sakinlerinin avluları otopark olarak kullanması da han yapılarına zarar vermektedir.

Büyük Yeni Han özelinde bir değerlendirme yapıldığında, özgün plan şeması ve cephe özellikleri büyük oranda korunmasına rağmen, hanın fiziksel ve sosyal açıdan bir çok probleme sahip olduğu gözlenmiştir. Han içerisine girmeden önce ilk göze çarpan sokaklara bakan han odalarının dükkana çevrilmiş olmasıdır. Dükkan sahipleri sergileme ihtiyaçlarını karşılayabilmek için zemin kat cephe düzeninde özgün duruma göre değişimler, vitrin ve tabela eklemeleri yapmışlardır (Şekil 5.44).



Şekil 5. 44 Büyük Yeni Han Zemin Kat Dükkan Kullanımı İle Bozulmuş Özgün Cephe Düzeni [B.N.İskender, 2017]

Han cephesinde üst kat seviyelerinde ise malzemelerde bozulmalar olduğu gözlenmektedir. Taş ve tuğla malzemelerde hava koşulları ile meydana gelmiş aşınmalar mevcuttur. Özellikle Sandalyeciler Sokak'a bakan cephesinde bulunan taş kuş evinde malzeme kayıpları görülmektedir. Malzemelerdeki aşınma ve kayıpların yanısıra özellikle çatı saçağına yakın bölümlerde nemden kaynaklanan bitkilenme ve yosunlanmalar da görülmektedir (Şekil 5.45).

Han çatısında da cephe de olduğu gibi su ve neme bağlı problemler mevcuttur. Çatı yüzeyinde bazı noktalarda bitkilerin oluştuğu gözlenmektedir. Ayrıca çatının özgün kaplama malzemesi yerine birçok farklı malzeme ile kapatmalar yapıldığı görülmektedir. Klima ve havalandırma üniteleri ile çanak anten eklemeleri yapılması da çatıya ayrıca yük bindiren olumsuz etkenlerdir (Şekil 5.45).



Şekil 5. 45 Büyük Yeni Han Cephe ve Çatısında Görülen Bozulmalar [B.N.İskender, 2017] Çakmakçılar Yokuşu'na bakan giriş kapısından hana girildiğinde, Sokağa bakan dükkanların hanın giriş koridoruna geçiş açmış olduğu görülmektedir. Giriş bölümünde ve avluda zemin kaplamalarında bozulmalar göze çarpmaktadır. Giriş bölümünde özgün mermer döşeme kısmen okunabilmektedir. Avluda ise zemine şap dökülmüştür. Şap bazı yerlerde zemin oturması ile çöküntüye uğramıştır. İki avluda da zeminin bir kısmında eğim oluşmuştur. Şapın çöküntüye uğradığı kısımlarda altında toprak zemin olduğu görülmektedir. Hanın avlularında görülen bir sorun da iki avluda da araçların

park edilmesidir. Bu durumun zemin çökmesinde etkisi olduğu düşünülmektedir. Ayrıca araçlar avlu içine girerken giriş bölümü duvarlarında sürtünme sonucu aşınmalara sebep olmuştur (Şekil 5.46).



Şekil 5. 46 Büyük Yeni Han Birinci Avlusu, Özgün Olmayan Zemin Kaplaması, Zeminde Oluşan Eğim ve Avlunun Otopark Olarak Kullanımı [B.N.İskender, 2017]

Avlu içine bakan cephe yüzeylerinde sokağa bakan dükkanlarda görülen vitrin, tabela kepenk eklemeleri aynı şekilde gözlenmektedir. Bu eklemelerin yanında zemin kat seviyesinde yer alan dükkan yapılarının bazılarında avlu içine doğru dükkanların genişletildiği görülmektedir. Bazı dükkanlar hanın iki odası arasındaki özgün duvarı kaldırarak büyütülmüştür. Bazı dükkanlarda ise duvar kaldırılmamış ancak alan genişlemesi sağlamak amacı ile inceltelen duvarlar mevcuttur. Avlu içine bakan dükkanların önünde özgün olmayan metal saçaklar oluşturulmuştur. İkinci avluda avlu köşesine bir mekan eklenmiştir.



Şekil 5. 47 Zemin Katta Avluya Bakan Dükkanlarda Vitrin, Tabela ve Saçak Eklemeleri [B.N.İskender, 2017]



Şekil 5. 48 Büyük Yeni Han İkinci Avlusuna Eklenen Mekan [B.N.İskender, 2017]

Handa yeni fonksiyonların oluşması ile mekansal ihtiyaçlar değişmiştir. Değişen mekansal ihtiyaçlar karşısında han kullanıcıları odalara ara kat ekleme, revakları kapatma, revakların önende çıkmalar ile yeni mekan ekleme gibi yöntemlere başvurmuşlardır. Bu uygulamalar hanın özgün yapısına zarar vermiştir.



Şekil 5. 49 Büyük Yeni Han İkinci Avlusuna Bakan İkinci Katta Revakların Önüne Yapılan Çıkma [B.N.İskender, 2017]



Şekil 5. 50 Büyük Yeni Han İkinci Katta Görülen Ara Kat Eklemesi [B.N.İskender, 2017]

Handa ıslak hacim mekanının karşılanması için bazı odaların yeni malzeme kullanımı ve mekanın değiştirilmesi ile ıslak hacime dönüştürüldüğü görülmektedir. Handa yer alan bir diğer tehlike ise cephelerden dükkan içlerine kadar uzanan elektrik kablolarının yarattığı yangın tehlikesidir. Mevcut durumda özellikle tekstil ürünleri satışının yoğun olduğu göz önünde tutulursa kabloların oluşturduğu yangın riski de büyümektedir.



Şekil 5. 51 Büyük Yeni Handa Açıkta Tehdit Oluşturan Kablolar [B.N.İskender, 2017]

Mevcut İşlevler

Mevcut durumda Büyük Yeni Han içerisinde yer alan işlevler katlara göre farklılık göstermektedir. Zemin katta avluya ve sokağa bakan dükkanlar genel olarak tekstil ürünleri satan dükkanlardır. Bunların yanısıra ihtiyaçlar doğrultusunda oluşmuş bir lokanta eklentisi ve bir adet bakkal yer almaktadır. Birinci katta ana giriş kapısının sağ tarafında kalan koridorda bulunan dükkanlar kot farkından dolayı Sandalyeciler Sokak'ına bakan dükkanlar olarak kullanılmaktadır. Dükkanlara sokaktan giriş çıkış yapılmaktadır. Avlu içinde yer alan koridora bakan kapılar genel olarak kapalı ve kullanılmamaktadır. Ana giriş kapısının sol yanında kalan koridorda yer alan han odaları

ise genel olarak depo kullanımındadır. Dolayısıyla zemin kata ve ikinci kata oranla birinci kat daha tenhadır. İkinci katta depo olarak kullanılan dükkanların olmasının yanısıra, geleneksel üretimin sürdüğü dükkanlar da yer almaktadır. Gümüşçülüğün devam ettiği üretim mekanları olan bu dükkanlarda gümüş takı üretimi, gümüş süs eşyası üretimi, gümüş kaplama kılıç kını yapımı gibi üretimler mevcuttur. Gümüşçülüğün yanısıra bir kaç tane kumaşçı ve terzi de yer almaktadır.

-Özgün İşlev Durumu

Büyük Yeni Han özgün plan şeması ve cephe düzeni bakımından mevcut durumundan çok farklı durumda değildir. Yapısal olarak büyük oranda korunmuş olan handa ekler kaldırıldığı takdirde özgün durum ortaya çıkmaktadır.

Han içinde özgün durumda bulunan işlevler konusunda yapılan araştırmalarda 1889-1913-1921 yıllarına ait Şark Ticaret Yıllıklarından faydalanılarak İstanbul Ticaret Odası tarafından hazırlanan 'Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları' kitabındaki verilerden faydalanılmıştır. Bu verilere göre Büyük Yeni Han içerisinde bu yıllarda bulunan dükkanlarda; 21 adet banker, 27 adet manifaturacı, 49 adet tüccar, 43 adet komisyoncu, 2 adet kambiyo, 9 adet avukat, 2 adet rantıye, 1 adet simsar, 1 adet tasarruf kasası, 2 adet antikacı, 2 adet işlemeci, 4 adet sarraf, 7 adet halıcı, 4 adet müslin, 1 adet sırmacı, 1 adet tuhafiyeci, 1 adet lokanta, 1 adet kitapçı, 2 adet terzi, 1 adet bakkal, 2 adet mücellid, 1 adet kumaşçı bulunmaktadır.

Veriler değerlendirildiğinde Büyük Yeni Han'da 1889-1921 arasında yoğunlukla tüccarların bulunduğu görülmektedir.

-Restorasyon Önerileri

Bozulma ve Fiziksel Problemlere Yönelik Öneriler

Büyük Yeni Han ile ilgili yapılacak olan restorasyon çalışmalarında öncelikli karar özgün olan malzeme ve yapı elemanlarının korunarak yaşatılmasıdır. Bozulan ve parça kaybı olan taş, metal ve ahşap malzemelerin onarılması, kayıpların bütünlemesinin yapılması önerilmektedir. Özgün olmayan çimento siva, beton gibi yapıya zarar verecek olan müdahalelerin kaldırılacaktır. Cephe yüzeyinde ve çatıda görülen su ve nem problemlerinden kaynaklanan yosunlanma ve bitkilenmeler temizlenecektir. Han

içerisinde ve cephede açıkta bulunan, yangın tehlikesi oluşturan elektrik kablolarının korunaklı bir hale getirilmesi önerilmektedir. Ayrıca çatıda bulunan farklı tipte çatı örtüleri kaldırılarak, çatı özgün çatı örtüsü ile kapatılacaktır.

Büyük Yeni Han zemin kat seviyesinde dükkan kullanımından dolayı meydana gelen sorunlar tespit edilmiştir. Dükkanların alan kazanmak için bütünüyle kaldırdığı veya incelediği strüktürel sorunlar yaratan duvarların özgün haline uygun biçimde tamamlanması önerilmektedir. Dükkan katlarında vitrin ve tabelalarla okunmaz duruma gelen özgün cephe düzeninin temizlenerek yeniden düzenlenmesi gerekli görülmektedir. Yapı için tehlike oluşturan yanıcı maddelerin kullanıldığı işlevleri içeren mesleklerin handan arındırılması önerilmektedir.

Avluların otopark olarak kullanılması ile oluşan zemin problemlerine çözüm olarak han avlularına araç girişinin engellenmesi önerilmektedir. Büyük Yeni Han avlularında bulunan şapın kaldırılarak özgün yapıya uygun bir zemin kaplama malzemesi kullanılması önerilmektedir. Zeminde zaman içinde oluşan eğimin ise olduğu gibi korunması kararı verilmiştir. Hanlar Bölgesi sokakları oldukça dar ve günümüz araçlarının zorlukla hareket ettiği sokaklardır. Dolayısı ile bölgede sokaktan geçen araçlar dahi han yapılarına çarpma riski bulunmaktadır. Ayrıca bir araç geçeceği sırada sokakta yürüyenlerin dükkan içlerine girmek zorunda kalmaları da alan gezilerinde gözlenmiştir. Bu olumsuzluklara karşı yapıların ve insanların güvenliğinin sağlanması için bölge sokaklarında araç kullanımının kısıtlanması gerekli görülmektedir. Yaya kullanımını ön planda tutarak bölge genelinde sokak kaplamalarının özgün sokak kaplamaları ile yenilenmesi önerilmektedir.

Büyük Yeni Han ikinci avlusuna eklenmiş olan lokanta yapısının avlu biçimlenişini bozduğu için kaldırılması önerilmektedir. Zemin kat dükkanlarının önüne eklenen metal saçakların kaldırılması ve dükkanların özgün sınırına çekilmesi önerilmektedir. Böylece özgün yapı biçimlenişinde bulunan zemin kat seviyesindeki revaklar ortaya çıkarılmış olacaktır. Bu şekli ile zemin kat seviyesinin revakları kullanıcılar tarafından hiç algılanamamaktadır. İkinci ve birinci kat seviyesinde revakların bir kısmında görülen çıkımların ise olduğu gibi bırakılması kararı verilmiştir. İkinci ve birinci kat seviyesinde yapılan eklemeler zemin kat seviyesindeki revaklarda olduğu gibi özgün cephe

düzeninin okunmasına tamamen engel olmamaktadırlar. Bunların zamanla han yapısına ne tür eklenmeler olduğunun görülebilmesi adına kaldırılmaması önerilmektedir. Bazı bölümlerde görülen ara kat eklemelerinin de strüktürel bir sorun yaratmadığı takdirde olduğu gibi bırakılması önerilmektedir.

Yeni İşlev Önerileri

Hanlar Bölgesi'nde belirlenen kültürel rotalar üzerinde bölge mimarisini ve kültürünü yansıtabilmek adına Büyük Yeni Han içerisinde bir kültürel etkinlik alanı önerilmektedir. Han içinde alan kullanımı ve işlev önerileri yapılırken mevcut durumda yer alan işlevler ve özgün işlevler göz önünde tutulmaktır. Bunun yanısıra kültürel rotalara ve bölge gelişimine katkı sağlayacak kültürel etkinliklere en uygun durumların yaratılması da önemsenmiştir.

1889-1913-1921 yıllarına ait Şark Ticaret Yıllıkları'ndan faydalanılarak oluşturulmuş İstanbul Hanları kitabında yer alan bilgilere göre Büyük Yeni Han'da o yıllarda mevcut işlevler öğrenilebilmektedir. Ancak hangi katta hangi işlevin bulunduğu dair bir bilgi yer almamaktadır.

Mevcut durumda ikinci katta geleneksel üretim yapan gümüşçüler bulunmaktadır. Birkaç dükkanda terzi ve kumaşçılar da yer almaktadır. Bunun yanısıra ticaret yıllıklarından elde edilen bilgilerde de handa sarraf, kumaşçı ve tekstilcilerin bulunduğu görülmektedir. Han içinde önerilen işlevler ve kültürel etkinliklerde hanın mevcut ve geçmiş değerlerinden faydalanılmıştır. Dolayısıyla sanat atölyesi, sergi, eğitim alanları, workshop gibi önerilerin içeriğini gümüşçülük ve tekstil ürünleri oluşturmaktadır.

Zemin Kat: Mevcut duruma bakıldığında zemin katta tekstil ürünlerinin satıldığı dükkanlar bulunmaktadır. Avlular ise otopark ve mal boşaltma alanı olarak kullanılmaktadır.

Büyük Yeni Han'da yapılan öneride ise zemin katta sanat atölyeleri, sergi alanları, workshop alanları, rota kullanıcılarını bilgilendirme alanı (infobox) ve dinlenme alanı oluşturulması önerilmektedir.

Kültürel Rota üzerinde yönlendirmeler ile Büyük Yeni Han'a ulaşan rota kullanıcıları öncelikle hanın birinci avlusunda kurulacak bir infobox ile han ve içerideki etkinlikler ile

ilgili bilgilendirilecektir. İnfobox çeşitli etkinlikler sırasında avlu kullanımını engellenmemesi açısından taşınabilir olarak tasarlanacaktır. Bilgilendirme dijital yöntemler, broşürler ve sözlü yöntemler ile sağlanacaktır. Rota boyunca hareket halinde olan kullanıcıların dinlenmelerini sağlamak için iki avlu arasında bulunan han odaları kafe ve restoran olarak önerilmektedir. Kullanıcılar dinlenirken aynı zamanda avlularda bulunan etkinliklerle de ilişkili olacaktır.

Zemin kat odalarında yer alacak sanat atölyelerinin gümüşçülük ve takı tasarımı yoğunluklu olması düşünülmektedir. Önerilen atölyeler İkinci katta yer alan mevcut geleneksel üretim ile karşılıklı birbirini besleyecektir. Geleneksel üretimi hala sürdüren ustaların zaman zaman avluda veya atölyelerde gümüşçülük ile ilgili eğitimler düzenlenmesi sağlanacaktır. Bu sayede geleneksel üretim kullanıcılarına gösterilmiş olacaktır. Atölyelerde ve avluda yapılan üretimler han odalarında kapalı ortamda veya avluda açık sergiler ile sergilenecektir. Atölyelerde yalnızca geleneksel yöntemlerle değil günümüz çağdaş yöntemleri ile de takı tasarımı yapan sanatçılar bir arada bulunacaktır. Gümüşçülüğün ve takıtasarımın yanısıra kumaş ve tekstil üretimine dair sanat atölyeleri de önerilmektedir. Kumaş ve desen tasarımı yapılan, el üretimi tekstil ürünlerinin yapıldığı atölyeler ile hem bölgenin hem de hanın mevcut işlevleri ile de ilişki kurulacaktır.

Yıl içerisinde belirli dönemlerde veya belirli kültür sanat etkinlikleri kapsamında Büyük Yeni Han avlusunda takı tasarımı, gümüşçülük, desen ve moda tasarımı ile ilgili festivallerin düzenlenmesi önerilmektedir. Bu sayede bölgede belirlenen kültürel rotalar bu dönemlerde daha yoğun kullanılacaktır. Han içindeki etkinlikler de bu sayede daha fazla kullanıcıya ulaşabilecektir.

Birinci Kat: Birinci katta mevcut durumda girişin sağ tarafında bulunan dükkanlar kot farkından ötürü Sandalyeciler Sokak'a bakan tekstil ürünleri satan dükkanlardır. Hanın iç koridoruna kapıları bulunmakta fakat mevcut durumda kapalı bulunmaktadır. Dolayısı ile han içinden bu bölüm kullanılmayan mekanlar olarak algılanmaktadır. Girişin sol yanında bulunan han odaları ise depo olarak kullanılmaktadır. Birinci kat mevcut durumda تنها bir kattır.

Handa birinci katta önerilen yeni işlevlerde Sandalyeciler Sokak'a bakan dükkanların mevcutta olduğu gibi satış amaçlı kullanılması düşünülmüştür. İkinci katta yer alan geleneksel üretim yapan üreticilerin mallarının satışının bu dükkanlarda yapılması önerilmektedir. Fakat mevcut durumda olduğu gibi dükkanlar yalnızca sokakla değil hanın iç mekanı ile de ilişki kuracaktır. Sokak ve han arasında geçiş mekanları olacaktırlar.

Girişin sol yanında bulunan han odalarının ise sanatçılara, sanat eğitimi alan öğrencilere kiralanması önerilmektedir. Bu sayede geleneksel sanat ile çağdaş sanat ve üretimi bir arada görmek mümkün olacaktır. Geleneksel ve çağdaş sanatların birbirini besleyen ve geliştiren yeni yöntemler ortaya çıkarması öngörülmektedir. Bölge gelişimi ve han yapılarının doğru kullanımı adına bu birlikteliğin önemli olduğu 5.1 bölümünde incelenen örneklerde de görülmüştür.

İkinci Kat: İkinci katta mevcut durumda geleneksel yöntemlerle gümüş üretimi yapılan atölyeler mevcuttur. Bunun yanısıra birkaç adet kumaşçı ve terzi de bulunmaktadır. Bu işlevlerin olduğu gibi korunması önerilmektedir. Kaybolmaya başlayan geleneksel üretim biçimlerinin yaşatılması adına bu karar bölge hanlarında yer alan tüm geleneksel üretim atölyeleri için önemlidir.

Mevcutta bulunan geleneksel üretim atölyelerinin korunmasının yanında uygun olan han odalarında ise geleneksel üretim yapan ustaların çırak yetiştirmeleri için eğitim verebilecekleri alanlar yaratılması önerilmektedir. Bu sayede geleneksel üretim sistemlerinin ustaları ile birlikte yok olmasının önüne geçilebilecektir.

5.3.5 Alternatif Kültürel Rotaların Belirlenmesi

Hanlar Bölgesi'nde kültür odaklı bir yürüyüş rotası tanımlanması için alan ile ilgili yapılan çalışmalarda bir ana yürüyüş rotası belirlenmiştir. Belirlenen ana rotayı destekleyen ve ziyaretçilerin alanda bulunan farklı kültür miraslarını da görmelerini sağlayacak alternatif rotalar oluşturulmuştur. Alternatif rotalar belirlenirken tarihi aks izleri, önemli yapılar ve çevresel doku göz önünde bulundurulmuştur (Bilgi İçin Bkz. EK-1).

Çizelge 5. 1 Hanlar Bölgesi'nde Belirlenen Kültürel Rotaların Karşılaştırılması

	Diğer Rotalar ile Kesişim Noktaları	Geçilecek Sokak ve Caddeler	Ana Tema	Görülecek Anıtsal Yapılar	Mola Noktaları	Sokak Eşimleri ve Zorluk Derecesi	Rotanın Uzunluğu
R1- Ana Rota	Mısır Çarşısı Kapısı-R2 Mısır Çarşısı Kapısı-R5 Çahmakçılar Yokuşu-R6 Kapalıçarşı Taaçlılar Kapısı-R4 Mahmutpaşa Yokuşu-R3	Yeni Cami Caddesi Hacı Koca Sokak Çahmakçılar Yokuşu Yağlılar Sokak Fenerci Sokak Sıpaç Caddesi	Yeni Cami Meydanı- Çahmakçılar Yokuşu Anıtsal Meydanı Mevcut Alinye Kültür ve Çevre Çahmakçılar Yokuşu, Geleneksel Alinye Hanlar ve Yokuşlara Göre Doğruşmeleri	Yeni Cami, Tuna Han Hanse Sultan Valide Türbesi ve Çemreli, Mısır Çarşısı, Akr Ereni Kurbanları, Han Kuyuk Çemreli, Sultan II. İbrahim Camii, Osman Dede Türbesi, Kapalıçarşı, Hacı Paç Caddesi	Yeni Cami Meydanı, Yeni Cami Hanları Karşı Otel, İbrenli Han Meydanı, Büyük Yeşil Meydan Meydanı	Yeni Cami Caddesi %3,2 den 44, %3, %5,4 Hacı Koca Çarşısı Sokak %2,8 Çahmakçılar Yokuşu %2,2, %11 Yağlılar Sokak %2 Fenerci Sokak %2 Sıpaç Caddesi %2	1100 m
R2-Bilro Hanlar Rotası	Mısır Çarşısı Kapısı-R5 Mısır Çarşısı Kapısı-R1	Yeni Cami Caddesi Yahşi Han Sokak Büyükdere Sokak Mısır Yokuşu Sokak Mısır Kemelenen Sokak Piri Rıza Sokak Han Örgüç Caddesi Ardahan Caddesi	Bilro Hanlar ve Tenekeci, Dönerci, Sarıcaçın, Durgunç, Toprak ve İskele (Bilro Hanlar)	Mısır Çarşısı, Şehit PTT Mahallesi, Hacıpaşa Camii, Abdülhamit Türbesi, Abdülhamit Çarşısı, Şehit Tiryak Çarşısı	Yeni Cami Hanları Karşı Otel, Dönerci PTT Mahallesi, Şehit Çarşı	Yeni Cami Caddesi %3,2 den 44, %3, %5,4 Yahşi Han Sokak %2,5 Büyükdere Sokak %1 Ardahan Sokak %2,1 Mısır Kemelenen Sokak %1 Piri Rıza Sokak %1,5 Han Örgüç Caddesi %4,6	700 m - Ana rotaya katılm noktasına kadar
R3-Mevcut Alinye Rotası	Mahmutpaşa Yokuşu-R1 Kapalıçarşı-R1, R4	Mahmutpaşa Yokuşu Ayneciler Sokak Hacıpaşa Sokak Yağlılar Sokak	Mevcut Alinye Kültür ve Ticaret Yapılan	Kurucu Han Hanse, Mahmutpaşa Camii, Nur Dönmeç Camii, Kapalıçarşı	Büyükdere Han, Beyaz Meydan	Mahmutpaşa Yokuşu %4,8, %20, %7,3 Ayneciler Sokak %2,5 Hacıpaşa Sokak %2 Yağlılar Sokak %2	540 m - Ana rotaya katılm noktasına kadar
R4-Bizans Dönemi Rotası	Kapalıçarşı Taaçlılar Kapısı-R1 Rüstempaşa Çarşısı Dönü-R5	Ünvançarı Caddesi Yağlılar Sokak	Bilgece Dönemine Ulaşım	Rüstempaşa Camii, Etrafındaki Camiler, Yeşilhan Camii ve Medresesi, Bazaç Çarşısı, Semani Yırtıcı Camii, Osman Dede Türbesi, Kapalıçarşı	Mısır Çarşısı Meydanı	Ünvançarı Caddesi %3,2, %10, %7,8 %9,5, %8, %7	630 m - Ana rotaya katılm noktasına kadar
R5-Mısır Çarşısı Rotası 1	Mısır Çarşısı Kapısı-R1, R2 Mısır Çarşısı Kapısı-R6 Rüstempaşa Çarşısı Dönü-R4	Kuturca Caddesi Hacıpaşa Caddesi Mısır Çarşısı	Mevcut Alinye Kültür, Ticaret Yapılan ve Bizans Dönemi Karınları	Rüstem Paşa Camii, Bulakpınarı Han Camii, Yeşilhan Camii ve Medresesi, Bazaç Çarşısı, Semani Yırtıcı Camii, Osman Dede Türbesi, Kapalıçarşı	Mısır Çarşısı Meydanı	Kuturca Caddesi %1,2 Hacıpaşa Caddesi %4 Mısır Çarşısı %3,2 den 44, %3, %5,4	400 m - Ana rotaya katılm noktasına kadar
R6-Mısır Çarşısı Rotası 2	Çahmakçılar Yokuşu-R1 Mısır Çarşısı Kapısı-R5	Mısır Çarşısı Sarıbucaç Caddesi Fenerci Sokak	Mevcut Alinye Kültür ve Ticaret Yapılan	Yeni Cami, Mısır Çarşısı, Hacıpaşa Camii, Akr Hanları	Mısır Çarşısı Meydanı, Büyük Yeşilhan	Mısır Çarşısı %1,2 den 44, %3, %5,4 %9,5, %8, %7	490 m - Ana rotaya katılm noktasına kadar

Tarihi aks izlerine bakıldığında özellikle Uzunçarşı Caddesi Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Bizans İmparatorluğuna ait günümüze kadar ulaşmış bir ticaret yolu olarak dikkat çekmektedir. Uzunçarşı caddesi, Hanlar Bölgesi sur içine alındıktan sonra, ticaret işlevi ile şekillenmeye başlamıştır. Uzunçarşı Caddesinin iki yanında Bizans Döneminde revaklar bulunmaktadır [43]. Dolayısı ile Uzunçarşı Caddesi kent kültürünü yansıtan tarihi değeri olan bir alternatif rotadır. Rota Kapalıçarşı kapısında ana rotaya bağlanmaktadır. Kapalıçarşı sonunda varılan Beyazıt Camisi yanında yer alan Sahaflar Çarşısı Bizans döneminde kitap ve kağıt pazarı Hartopratia arazisi üzerine kurulmuştur [43]. Uzunçarşı Caddesi'nde belirlenen rota **Bizans Dönemi Rotası** olarak adlandırılmıştır. Rota boyunca yerleştirilecek QR kodlama sistemi ile Bizans Döneminde caddede bulunan yapılar hakkında bilgiye ulaşım sağlanacaktır. Rota boyunca, Küçük Çukur Han, Rüstempaşa Camisi, Elhal Timurtaş Camisi, Kundakçı Han, Demirtaş Han, Yemiş Han, Şeyh Davut Han, Tanburacı Han, Bozkurt Han, Silahtarağa Han, Emniyet Han, Yavaşca Şahin Camisi, Fincancılar Han, Bezazı Cedit Camisi, İnceci Han, Saman Viran Camisi, Kilit Han, Kızılay Han ve Boncukçu Han yapıları yer almaktadır.



Şekil 5. 52 Beyazıt Sahaflar Çarşısı [105]



Şekil 5. 53 Mısır Çarşısı Eminönü Meydanı Giriş Kapısı [B.N.İskender, 2017]

Bir diğer alternatif rota Hanlar Bölgesi için önemli bir ticaret yapısı olan Mısırçarşısı'nın sahile bakan kolundan başlayarak avlulu hanlar grubunun bulunduğu sokağa dik bir sokak ile birleşmekte olan **Mısır Çarşısı Rotası 2'**dir. Mısırçarşısı bölgedeki ticaret yapılarından günümüzde de hala canlılığını koruyan bir örnektir. Bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin uğradığı bir turizm noktasıdır. Buradan başlayacak bir rota geçmiş yüzyıllarda bölgenin tamamında var olan ticari aktivitelerin canlılığını hayal edebilmesi için ziyaretçilere bölgenin yapısı hakkında fikir verecektir.

Mısırçarşısı'nın Haliç'e paralel olan kolundan geçen **Mısır Çarşısı Rotası 1**, Uzunçarşı Caddesi'nden başlamaktadır. Uzunçarşı Caddesi'nden başlayan rota Balkapanı Han önünden geçerek Mısırçarşısı'na ulaşmakta ve Mısırçarşısı çıkışında ana rota ile birleşmektedir. Rota üzerinde yer alan Balkapanı Han kent tarihi açısından önemli bir yere sahiptir. Dolayısı ile bölgeye gelen ziyaretçilerin hanı görmesi veya orada vakit geçirebilmesi mekanı anlayabilmek adına önem kazanmaktadır. Balkapanı Han altında tahminen 4.-5. yüzyıldan Bizans döneminden kalma ambar ya da mahsen yapısına ait tonozlar bulunmaktadır. Balkapanı Han hakkında Evliya Çelebi o dönemde Mısırlı Bal

Tüccarlarının hanı olduğunu yazmıştır [43]. Rüstempaşa Camisi yanında yer alan Burmalı Han'ın da kökeninin erken Bizans dönemine kadar uzandığı düşünülmektedir [43].



Şekil 5. 54 Balkapanı Han'da Bulunan Bizans Tonozları [106]

Gelişen teknoloji, iletişim ve ulaşım sistemleri ile ticaret ve üretimin yapısı da değişmiştir. Bu durum Hanlar Bölgesi özelinde de bölgenin fiziki ve sosyal yapısını etkileyen bir kırılma noktası olarak ele alınmıştır. Ticaret yapısının değişimi, Hanlar Bölgesi'nde 19.yy ve 20.yy'larda yapılan ticaret yapılarında fiziki anlamda okunabilmektedir. Kapalıçarşı ile Mısır Çarşısı arasında kalan bölgede yer alan avlulu geleneksel han yapısı tipolojisinden büro tipi, kat sayısının yükseldiği ve avlusuz han yapılarına geçiş yapıldığı görülmektedir. Hanlar Bölgesi tarihi sürecinin bir parçası olan bu değişimin kullanıcılar tarafından gözlenebilmesi için **Büro Hanları Rotası** adında bir alternatif rota belirlenmiştir. Bu rota üzerinde özellikle Vakıf Hanları olmak üzere Batılılaşma dönemine ait önemli ticaret yapıları görülebilecektir. Ayrıca rota kullanıcıları dönemin önemli eserleri olan Sirkeci PTT binası ve rota sonunda ulaşılan Sirkeci Garı hakkında da bilgilendirilecektir. Sirkeci Garı günümüzde de çeşitli festivaller düzenlenen, kültürel aktivitelere yer verilen bir mekan haline gelmiştir.



Şekil 5. 55 20.yy Büro Hanları Örneği 4.Vakıf Han [107]

Ana rota üzerinden Mahmutpaşa yokuşuna ayrılan rota **Mevcut Alışveriş Kültürü Rotası** olarak adlandırılmıştır. Rota yerel halkın günlük yaşamda yoğun olarak kullandığı bir alışveriş caddesi olan Mahmutpaşa Yokuşundan Kapalıçarşı'da tekrar ana rotaya bağlanmaktadır. Rota boyunca kullanıcıların Hanlar Bölgesi'nde güncel durumda bulunan tüketim ve alışveriş anlayışını görebilecektir. Ayrıca rota üzerinde yer alan Kürkçü Han Hanlar Bölgesi'nde 15.yy'dan günümüze ulaşmış tek ticaret yapısıdır. Kürkçü Han içerisinde de caddede yer alan alışveriş kültürü devam etmektedir. Kürkçü Han yanısıra yol boyunca ticaret yapıları mevcuttur. Rota kullanıcıları ticaret yapılarının yanısıra Bizans Dönemi eserleri de görebilecektir. Rotanın Kapalıçarşı Mahmutpaşa Kapısı'nın hemen sağ yanında kalan Zincirli Han'da bir adet Orans Meryem (dua eden) ikonası bulunmaktadır [48]. Kapının sol yanında kalan Nuruosmaniye Camisi'nin avlusunda biri son cemaat mahalli giriş kapısının ön kısmında, diğerleri batı ve doğu avlu giriş kapılarının avlu içi ön kısımlarında birer adet dikdörtgen porfir bulunmaktadır. Bu porfirlerin boyutları bakımından bir imparator lahitinin parçaları olduğu düşünülmektedir [48]. Rota kullanıcıları bu miras öğelerini de görebilecektir. Nuruosmaniye Camisi rota kullanıcılarının Barok Üslupta bir anıtsal eser görmeleri için de önemli bir noktadır. Cami Barok Üslubun iyi bir örneğidir.



Şekil 5. 56 Zincirli Han Orans Meryem İkonası [48].

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüz koşullarında kentlerde birden fazla merkez bulunmaktadır. Bu merkezler, işlevsel, ekonomik, ulaşım gibi nedenlerle fiziksel ve sosyal açıdan yıpranmaktadır. Tarihi kent merkezleri barındırdıkları kültür mirası bu tehdidin odak noktası olmaktadır. Alanın değeri ve niteliğini belirlemek için yapılan çalışma sonucunda, güncel koruma alanının tanımı, içeriği ve uygulama yöntemi Hanlar Bölgesi'ne uygun olan bir koruma önerisi geliştirilmiştir.

Yöntem: “Kültürel Rota” Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi incelendiğinde, sosyal ve fiziksel yıpranmanın geleceğe yönelik tehdit oluşturduğu görülmektedir. Bölge ticaret yapılarının özellikle de han mimarisinin bir kentsel doku oluşturduğu değerler barındırmaktadır. Günümüze ulaşmış bu kültür mirasını ve kent parçasını koruma ve yaşatmak için önerilen yöntem, özgün ve güncel kullanımı da destekleyecek kültür turizmi odaklı kültürel rotalar belirlemektir. Bölgede önerilen ana rota ve alternatif rotalar belirli temalara sahiptir. Bölge kimliğini oluşturan alışveriş kültürü tüm rotalar boyunca izlenebilmektedir. Bunun yanı sıra ana rota üzerinde yer alan avlulu hanlar grubunun bulunduğu alanda, bölgenin geleneksel mimari dokusu ve 15.yüzyıldan 20.yüzyıla kadar olan süreçte ticaret yapısı biçimlenişi bir arada görülebilmektedir. Sirkeci yönünde bulunan Büro Hanları Rotası'nda ise 19.yüzyıl ve sonrasına ait ticaret yapısı tipolojisi, gar binası ve posta binası gibi yapılar görülebilmektedir. Bölgenin Bizans döneminden kalan yol aksı olan Uzunçarşı Caddesi'nde yer alan Bizans Dönemi Rotası ise bölgenin tarihsel önemi ve fiziksel sürekliliğini vurgulamak amacı ile oluşturulmuştur. Belirli temalar ile oluşturulmuş rotalar sayesinde kullanıcıların,

bölgenin tarihi, kültürel ve mimari değerleri hakkında farkındalığının artması amaçlanmıştır.

Sürekli Koruma ve Canlandırma: Hanlar Bölgesi tarihi ve kültürel değerleri ile kültürel rota tanımlanmasını gerektirecek bir alandır. Hanlar Bölgesi'nde bir kültürel rota tanımlanması ile sahip olduğu somut ve soyut kültür miraslarının korunması sağlanabilecektir. Kültür varlıklarının korunması ve sürekli bakım onarımının sağlanması kullanıcı profiline değişmesi ve bilinçlenmesi ile olacaktır. Bölgede kültür odaklı rotaların tanımlanması ile gerek yerel kullanıcı, gerekse yerli ve yabancı turistler ile tarihi çevre değerleri paylaşılmış olacaktır.

Kullanıcıların Bilgilendirilmesi ve Bilinçlendirilmesi: Yapıların ve çevrenin korunabilmesinde en büyük etken kullanıcıların bilinçlendirilmesidir. Kültür rotaları yapısı itibariyle buldukları alanları kullanıcılara tanıtmak, ortak değerleri benimsetmek ve ortak bir paylaşımına sunmaktadır. Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak kültürel rota için hazırlanmış kiosklar, web sayfası, haritalar, broşürler, tabelalar ve uygulamalar ile bölge değerleri, tarihi süreci, barındırdığı mevcut kültürel miras alanı ziyaret edecek olan ziyaretçilerin Hanlar Bölgesi'ni daha iyi algılaması ve tecrübe edilmesinde kolaylık sağlayacaktır. Rota üzerinde başlangıç noktalarında ve Sultanhamam Meydan'ı Büyük Yeni Han gibi belirlenen noktalarda rota ve bölge hakkında bilgilendirmeler yapılacaktır. Aynı zamanda yapılara yerleştirilen QR kodları ile istenilen yapılar hakkında kullanıcıların bilgiye anında ulaşımı sağlanacaktır. Dijital sistemlerin yanında sözlü ve yazılı bilgilendirme yöntemleride uygulanacaktır.

Özgün Kimliğin, Geleneksel Üretimin Korunması ve Yeni İşlevler İle Desteklenmesi: Bölgedeki han yapıları işlevi dışında ve yanlış kullanımlar ile oldukça yıpranmış durumdadır. Bölgede yer alan han yapılarında kültür-sanat faaliyetlerinin hayata geçirilmesi, han yapılarının kısmen bu amaçla kullanılması bölgede yer alan yapılara yönelik ilgiyi artıracaktır. Han yapılarını sanat atölyeleri, tiyatro, sergi, workshop gibi faaliyetlere mekan sağlamak için kullanmak yapıların korunmasında da yardımcı olacaktır. Bilinçli kullanıcılar ve yapılara uygun faaliyetler ile yıpranma tehdidi azalacaktır. Kültür-sanat faaliyetlerinin artırılmasının yanısıra yapılarda mevcutta bulunan geleneksel üretim biçimlerinin korunması gerekmektedir. Geleneksel üretim

atölyelerinde bir problem olarak karşımıza çıkan çırak yetiştirilememesi ve bir nesil sonrasında üretim biçiminin kaybolacak olması tehdidi gözönünde bulundurulmalıdır. Bu tehdide yönelik çözüm olarak ustalara çırak yetiştirmeleri sağlanacak atölyeler, eğitim alanları sağlanmalıdır. Hanlarda özgün işlevlerin korunması, hatırlatılması ve han yapılarının özgün kimliklerinin ziyaretçilere anlatılabilmesi için handa yer alan geleneksel üretim biçimlerini içeren workshoplar, sergiler ve sanat atölyeleri düzenlemek geleneksel üretime ve sanatlara karşı ilgiyi artıracaktır.

Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak kültürel rota üzerinde Büyük Yeni Han kültür odaklı bir merkez olarak düşünülmektedir. Handa bulunan geleneksel üretimin devam ettiği gümüş ve kumaş atölyeleri korunacaktır. Bu atölyelere çırak yetiştirmeleri için mekanlar sağlanacaktır. Bunun yanısıra gümüş, takı tasarımı ve kumaş üretimi, desen üretimi gibi işlevlerin yer alacağı sanat atölyeleri ve sergi alanları önerilecektir. Bu sayede handa önerilen kültür faaliyetlerinin, hanın özgün işlevlerinden beslenmesi sağlanacaktır. Handa yer alan odalardan bir kısmının, incelenen dönüşüm örneklerinde görüldüğü gibi sanatçılara, öğrencilere kiralanması ile çağdaş sanat ve geleneksel sanatların içiçe olması sağlanacaktır. Bunun yanısıra han ekonomisine gelir sağlanmış olacaktır. Yılın belirli zamanlarında düzenlenecek festivaller ile hana ve dolayısı ile bölgeye olan ilgi artırılmış olacaktır.

Bölgenin Sürekli Kullanımı ve Güvenliğin Artması: Hanlar Bölgesi'nde tanımlanacak olan farklı rotalar, bölge değerleri ve dokusunu anlamak, korumak ve yaşatmak açısından olduğu kadar, bölgede boş durumda olan veya depo olarak kullanılan mekanların işlevlendirilmesi ile bölge ekonomisini de canlandıracaktır. Gece gündüz nüfus dengesine sahip olmayan ve belli bir saatten sonra güvenliğin bir sorun olduğu bir alan haline gelen Hanlar Bölgesi'nde gece nüfusu da artırılarak, güvenlik endişesi azaltılmış olacaktır. Kültür-sanat faaliyetlerinin bölgede yoğunlaştırılması, bir yürüyüş rotası ile o rota üzerindeki mekanların ve sokakların yaşar hale getirilmesi bölgeye gelen yerli yabancı turistlerin profilini de çeşitlendirecektir. Bu artış ve çeşitlenme yerel yönetimlerce bölgenin daha çok desteklenmesini, kentsel donatıların artırılmasını sağlayacaktır.

Bölge Geleceğine Yönelik İşbirliği ve Planlamanın Sağlanması: Bölgede kültür rotası belirlenmesi ile bölge yoğunluğunun kontrolsüz bir biçimde artmasını önlemek için kültürel rota planlanması aşamasında yerel yönetimler, halk, bilim insanları, kullanıcılar bir araya gelerek ortak fikirler oluşturmalıdırlar. Bunun yanısıra alanın fiziksel ve sosyal koşulları doğru bir biçimde anlaşılmalıdır. Doğru bir planlama ile olası olumsuz sonuçlar en aza indirilmelidir.

Hanlar Bölgesi'nde kültürel rotaların tanımlanması ile;

- Mevcut geleneksel üretim biçimleri ve özgün ticaret işlevi korunacak,
- Mevcut işlevler kültür odaklı yeni işlevler ile desteklenecek,
- Bölge değerleri, kültürel kimliği ve mimari dokusu ön plana çıkarılacak,
- Kullanıcı ve işlev çeşitliliğinin artması ile gece-gündüz nüfus dengesi ve dolayısı ile güvenlik sağlanacak,
- Sürekli koruma ve canlandırma sağlanmış olacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] ICOMOS Charter on Cultural Routes, http://www.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf, 3 Temmuz 2016.
- [2] Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi, http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/somutkulturel miras/somut_kulturel_miras.pdf, 3 Temmuz 2016.
- [3] Karataş, E., (2011). The Role Of Cultural Route Planning In Cultural Heritage Conservation The Case Of Central Lycia, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- [4] Santiago Yolu Deklarasyonu(The Santiago de Compostela Declaration), http://culture-routes.net/sites/default/files/files/1987_COMPOSTELA_DECLARATION.pdf, 10 Mart 2016.
- [5] Routes As Part Of Our Cultural Heritage, <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm>, 20 Temmuz 2016.
- [6] Avrupa Kültür Rotaları, <http://culture-routes.net/the-institute>, 20 Temmuz 2016.
- [7] Karataş, E., (2015). Kültür Rotaları Planlama Rehberi, ÇEKÜL Vakfı-Tarihi Kentler Birliği Yayınları, İstanbul.
- [8] Başbakanlık Tanıtma Fonu, <http://www.mfa.gov.tr/basbakanlik-tanitma-fonu-projeleri.tr.mfa>, 25 Temmuz 2016.
- [9] Keleş, R. "Kent ve Kültür Üzerine", Mülkiye Cilt:XXIX Sayı:246.
- [10] Keleş, R., (1998). Kent Bilimleri Sözlüğü, 2. Basım, İmge Yayınevi, Ankara.
- [11] Mumford, L., (1996). "Görünmeyen Kent", YAZ Dergisi, 96:169-173.
- [12] Aykaç, P., (2009). "Kentsel Arkeolojik Alanlarda Tasarım Süreci", Mimarlar Odası Dergisi, Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 14-1:36-42.
- [13] Feilden, B.M., (1982). Conservation of Historic Buildings, Butterworths Chatham.

- [14] Avrupa Endüstri Rotaları, <http://www.erih.net/>, 17 Ocak 2017.
- [15] Bilgin, İ. ve Erkol, İ., (2012). Liman Kentleri Amsterdam Barcelona Hamburg Metropol ve Mimarlık III, 1.Basım, Bilgi İletişim Grubu Yayınları, İstanbul.
- [16] Gülenaz, N., (1998). İstanbul'daki 19. Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Ticaret Han ve Pasajlarının Stil ve Fonksiyon Bakımından İncelenmesi, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- [17] Şahinalp, M.S. ve Günal, V., (2012). "Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçi Kademenleme Yönünden Mekansal Analizi", Milli Folklor, 93:149-167.
- [18] Küçükerman, Ö. ve Mortan, K., (2007). Kapalıçarşı, 1. Basım, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü, İstanbul.
- [19] Kuban, D., (2003). Kent ve Mimarlık üzerine İstanbul Yazıları, 1. Basım, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- [20] Güran, C., (1978). Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.
- [21] Benli, G., (2004). İstanbul Tarihi Yarımada'da Bulunan Han Yapıları ve Avlulu Hanların Koruma Sorunları, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- [22] Avcı, S., (1994). "Eminönü", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 3:158-164.
- [23] Özkan, A., (2003). Eminönü Hanlar Bölgesi'nin Cumhuriyet'ten Günümüze İzlenen Değişimi ve Yeniden Değerlendirilmesinde Öncelikli Bölgenin Saptanması, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- [24] Çeçener, H.B., (2011). Eminönü Hanlar Bölgesi Anıtsal Eserler Kılavuzu, 1. Basım, Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- [25] Ortaylı, İ. , Engin, V. ve Afyoncu, E., (2008). Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti, Cilt II, Eminönü Belediyesi, İstanbul.
- [26] Madran, E., (2014). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kültür Varlıklarının Korunmasına İlişkin Tutumlar ve Düzenlemeler: 1800-1950, 1. Basım, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, Ankara.
- [27] Aktar, A., (1998). "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler ve İktisadi FaaliyetlerHakkında Bazı Gözlemler, 1868-1938", Toplum ve Bilim Dergisi, 76:105-143.
- [28] Sepetçi, A.T., (2007). İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri ve Ulaşım Odaklı Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada(Eminönü ve Fatih) Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Örneğı, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- [29] Le Corbusier, (2011). Şark Seyahati İstanbul 1911, 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

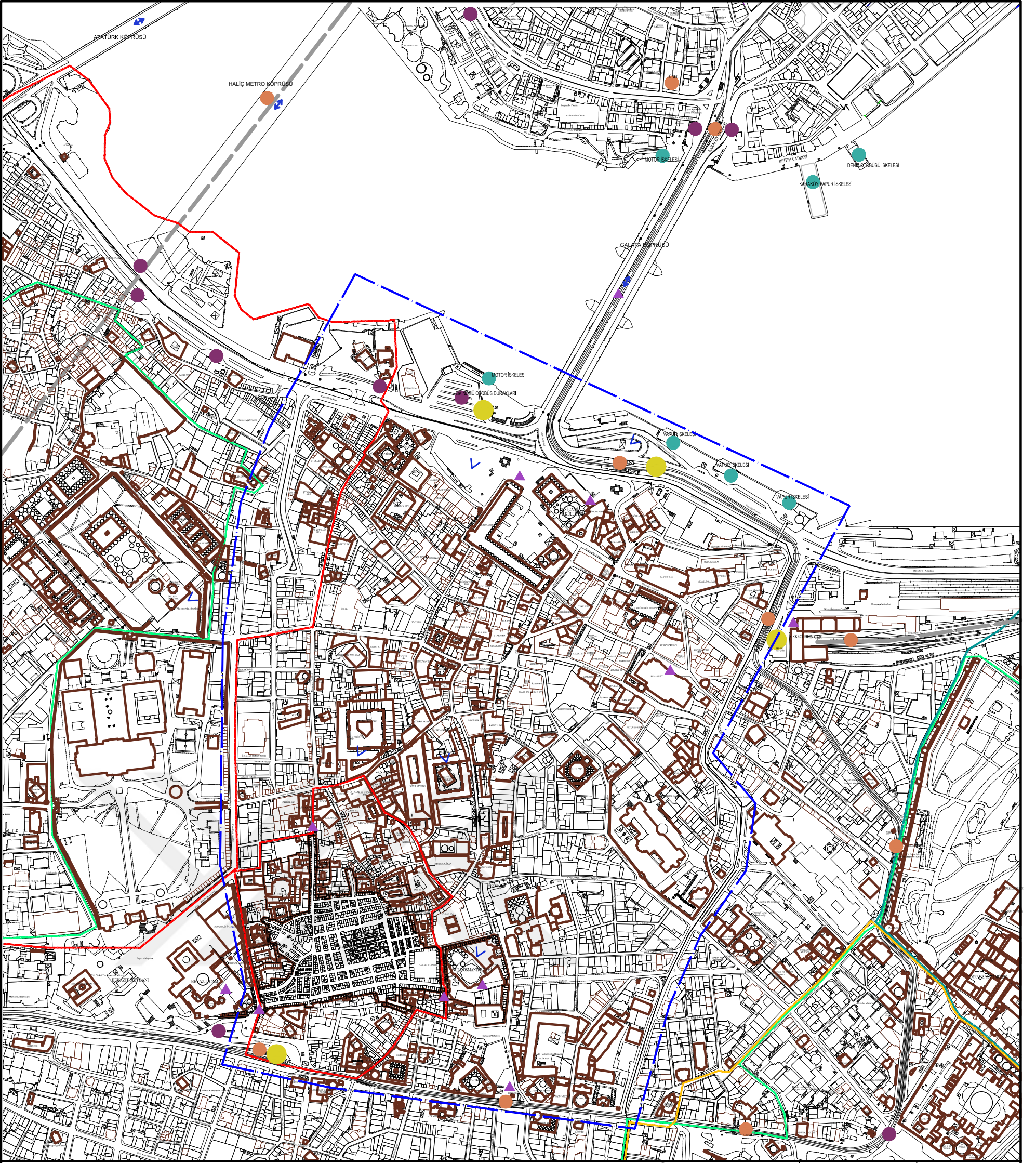
- [30] İclal, D. , Enlil, Z. , Evren, Y. ve Kozaman Som, S., (2011). İstanbul'un Tarihi ve Doğal Miras Değerleri: Potansiyeller, Riskler ve Koruma Sorunları, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- [31] Birleşmiş Milletler Eğitim, (1972). Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi", Paris.
- [32] UNESCO Dünya Miras Komitesi 37. Oturum, (2013). İstanbul Tarihi Alanları Kararları, Phnom Penh.
- [33] Turgut, S. ve Özden, P., (2005). "Sürdürülebilir ve Turizm Eksenli Bir Kentsel Dönüşüm Hedefine Doğru: Eminönü Tarihi Kent Merkezi", Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 93.
- [34] Oruç, G.D., (2005). Şehir Eski Merkezlerinde Mekansal Değişim ve Yeniden Canlandırma Stratejileri: İstanbul Tarihi Yarımada Eminönü Örneği, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- [35] Özdemir, D., (2005). "Kent Merkezinde Kültür Eksenli Bir Dönüşüm Projesi: Temple Bar, Dublin", Arredamento Mimarlık Dergisi, 3.
- [36] Küçük, A.H., (2014). Kentsel Dönüşüm Boyutları Barselona'da Raval Bölgesi Örneği, Yüksel Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- [37] Demirtaş, Y. ve Esgin, İ., (2006). "Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona", Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2:155-162.
- [38] Barselona'da Dönüşüm, <http://www.mimdap.org/?p=34029>, 19 Mayıs 2017.
- [39] Mengüşoğlu, N., (2007). Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı, Yüksel Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gazi Üniversitesi.
- [40] Yalçiner Ercoşkun, Ö., (2006). "Yarının Kentleri İçin Kentsel Hizmetlerde Coğrafi Bilgi İstasyonları-Kioskların Kullanımı", Yapı ve Kentte Bilişim Dergisi, Gazi üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 4.
- [41] Maguire, H. ve Ousterhout, R., (2016). Dumbarton Oaks Seminerleri Konstantinopolis: Şehrin Dokusu, 1. Basım, Alfa Basım Yayım, İstanbul.
- [42] Büyük Valide Han, http://buyukvalidehan.yildiz.edu.tr/incontemporary_tr.html, 25 Şubat 2017.
- [43] Sumner, H. ve Freely, J., (2013). İstanbul Gezininin Rehberi; İstanbul'u Dolaşırken, 2. Basım, Pan Yayıncılık, İstanbul.
- [44] Wiener, M., (1998). İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, 1. Basım, Yapı kredi Yayınları, İstanbul.
- [45] Eminönü Belediyesi, 3.Tarihi Yarımada Sempozyumu Çemberlitaş-Mahmutpaşa-Yeni Cami Turizm Geliştirme Aksı Stratejik Planı Dökümanları.

- [46] Belge, Murat, (2007). İstanbul Gezi Rehberi, 1.Basım, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [47] Tarihi Hanları Turistler Bizden Önce Keşfetti, <http://www.v3.arkitera.com/h37356-tarihi-hanlari-turistler-bizden-once-kesfetti.html>, 16 Şubat 2017.
- [48] Sav, M., (2012). "Çemberlitaş ve Nuruosmaniye Camii İle Çevresinin Arkeotopoğrafyası" , Vakıf Restorasyon Yıllığı, 5:8-22.
- [49] Silk and Spice Route, <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>, 16 Şubat 2017.
- [50] The Santiago De Compostela, <http://culture-routes.net/routes/the-santiago-de-compostela-pilgrim-routes>, 10 Mart 2016.
- [51] The Casadean Sites, <http://culture-routes.net/routes/the-casadean-sites>, 10 Mart 2016.
- [52] The European Route of Ceramics, <http://culture-routes.net/routes/the-european-route-of-ceramics>, 10 Mart 2016.
- [53] European Mozart Ways, <http://culture-routes.net/routes/european-mozart-ways>, 10 Mart 2016.
- [54] El Pendo Cave, <http://www.prehistour.eu/carp-guide/el-pendo-cave>, 30 Mart 2016.
- [55] Saint James Way, <http://www.saintjamesway.eu/>, 2 Nisan 2016.
- [56] The Viking Routes, <http://culture-routes.net/routes/the-viking-routes>, 2 Nisan 2016.
- [57] Evliya Çelebi Yolu, <http://cultureroutesinturkey.com/tr/evliya-celebi-yolu/>, 2 Nisan 2017.
- [58] Frig Yolu, <http://www.frigyolu.com/index.htm>, 2 Nisan 2016.
- [59] Aziz Paul Yolu, <http://cultureroutesinturkey.com/tr/aziz-paul-yolu/fotograf-galerisi/>, 5 Şubat 2017.
- [60] Santiago Yolu, <http://www.yoldaki.com/el-camino-de-santiago-st-james-yolu/>, 7 Nisan 2016.
- [61] Tienman Dağı, <http://fotogaleri.hurriyet.com.tr/galeridetay/51796/2/1/cinin-tianmen-dagindaki-cam-tabanli-patika>, 13 Mayıs 2016.
- [62] Piazza Novana, <http://italyagezi.com/piazza-navona-meydani-ve-cevresi-248/>, 10 Mayıs 2016.
- [63] Rahmi Koç Müzesi, http://www.rmk-museum.org.tr/rmk_tarihce.htm, 20 Ocak 2017.
- [64] Santral istanbul Enerji Müzesi, <http://www.santralistanbul.org/pages/index/enerji-muzesi/tr/>, 20 Ocak 2017.
- [65] Trajan Forumu, https://tr.wikipedia.org/wiki/Trajan_Forumu, 6 Mayıs 2016.

- [66] Pompei Forumu, <http://www.ib.hu-berlin.de/>, 17 Temmuz 2016.
- [67] Horreum, <https://en.wikipedia.org/wiki/Horreum>, 17 Temmuz 2016.
- [68] Emporium, [https://en.wikipedia.org/wiki/Emporium_\(Rome\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Emporium_(Rome)), 17 Temmuz 2016.
- [69] Bürgerhaus, <https://de.wikipedia.org/wiki/Bürgerhaus>, 19 Temmuz 2016.
- [70] Fondaco, <https://it.wikipedia.org/wiki/Fondaco>, 19 Temmuz 2016.
- [71] Pierre Sur Dives, <https://en.wikipedia.org/wiki/Saint-Pierre-sur-Dives>, 19 Temmuz 2016.
- [72] Palazzo Del Bruletto, https://it.wikipedia.org/wiki/Broletto_di_Como, 19 Temmuz 2016.
- [73] Kapalıçarşı, <http://www.milliyet.com.tr/gundem/10-yil-surecek-kapalicarsi-nin-restorasyonu-catidan-basladi-2277865/son-dakika-gundem/SonDakikaGaleri/14.07.2016/2277865/default.htm?PAGE=27>, 23 Kasım 2016.
- [74] Anonim, Sultanahmet Arastasi, (1937). Encümen Arşivleri Kayıtları.
- [75] Mısır Çarşısı, <http://howtoistanbul.com/tr/the-spice-bazaar/1112>, 10 Mayıs 2017.
- [76] Horozlu Han, <http://wikimapia.org/18035024/tr/Horozluhan>, 10 Mayıs 2017.
- [77] Issız Han, www.kulturportali.gov.tr/issizhan, 10 Mayıs 2017.
- [78] Emir Han, www.bursa.com.tr/emirhan, 11 Mayıs 2017.
- [79] İpek Han, www.bursa.com.tr/ipekhan, 11 Mayıs 2017.
- [80] Rüstempaşa Hanı, www.edirnevdb.gov.tr/hanlar, 12 Mayıs 2017.
- [81] Anonim, (2000). Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [82] Büyük Ticaret Han, www.envanter.gov.tr/buyukticarethan, 8 Şubat 2017.
- [83] 1.Vakıf Han, www.flickr.com/1.vakifhan, 26 Mart 2017.
- [84] Rehberler Odası Arşivi, (2015)., İstanbul.
- [85] Anonim, Abdülhamid Albümleri.
- [86] Anonim, (2007). Konstantiniyye'den İstanbul'a Fotoğraf Albümleri, 1. Basım, Suna ve İnan Kıraç Vakfı, İstanbul, 1-2.
- [87] Orient Express, <http://www.atlasobscura.com/articles/an-illustrated-history-of-the-orient-express>, 19 Şubat 2016.
- [88] Tarihi Yarımada Yenileme ve Dünya Mirası Alanları, <http://www.alanbaskanligi.gov.tr/>, 18 Aralık 2016.
- [89] Haliç Metro Köprüsü, <http://www.arkitera.com/etiket/2183/halic-metro-gecis-koprusu>, 13 Şubat 2016.
- [90] Gönüllü Turizm Elçileri, <http://www.guncelposta.com/FATİH/13379-Istanbulu-hangi-Belediye-tanitiyor.html>, 6 Temmuz 2015.

- [91] İstanbul Ulaşım Ağları Haritası, www.metro.istanbul.com, 9 Ağustos 2016.
- [92] İstanbul Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi Hava Fotoğrafı, (2016). Fatih Belediyesi.
- [93] Ali Paşa Hanı Dostlar Tiyatrosu, www.fotografbalosu.net, 7 Şubat 2017.
- [94] Temple Bar Master Plan, www.mcculloughmulvinarchitects.com, 19 Şubat 2017.
- [95] Temple Bar, www.streetsofdublin.com, 19 Şubat 2017.
- [96] Temple Bar, www.dublinpubs.com, 19 Şubat 2017.
- [97] Museum of Science and Industry (Manchester), <http://mapio.net/o/1648008/>, 19 Şubat 2017.
- [98] The Routes of The Olive Tree, <http://culture-routes.net/routes/the-routes-of-the-olive-tree>, 2 Nisan 2016.
- [99] Kapalıçarşı Telefon Uygulaması, <http://www.arkitera.com/haber/24850/kapali-carsi-ya-teknoloji-geliyor>, 27 Aralık 2015.
- [100] Cleveland Museum of Art, <http://.mw2014.museumandtheweb.com>, 13 Ocak 2017.
- [101] Doğa Yürüyüş Rotaları İşaretleme Sistemleri, www.yoldanciktım.com, 25 Şubat 2016.
- [102] 8. İstanbul Bienali Mike Nelson Mekan Düzenlemesi, <http://buyukvalidehan.yildiz.edu.tr/incontemporary>, 18 Nisan 2017.
- [103] Tarihi Yapılarda Qr Kod İle Bilgilendirme Antalya, <http://www.fullantalya.com/teknoturistik-sehirler/>, 9 Nisan 2017.
- [104] Zemin Kaplaması İle Yönlendirme, www.pinterest.com, 25 Ocak 2017.
- [105] Beyazıt Sahafı Çarşısı, <http://kaleminucundaruhum.wordpress.com/>, 27 Nisan 2017.
- [106] Balkapanı Han, <http://www.biristanbulhayali.com/balkapani>, 27 Nisan 2017.
- [107] 4.Vakıf Han, <http://v3.arkitera.com/arsgratiaartis.php?action=displayNewsItem&ID=49527>, 16 Şubat 2017.

A1-TARİHİ YARIMADA HANLAR BÖLGESİ KENTSEL RÖLÖVE



FOTOĞRAFLAR



İSTANBUL GENELİNDE HANLAR BÖLGESİNE ULAŞIM ŞEMASI.



HANLAR BÖLGESİ YAKIN ÖLÇEK HAVA FOTOĞRAFI.

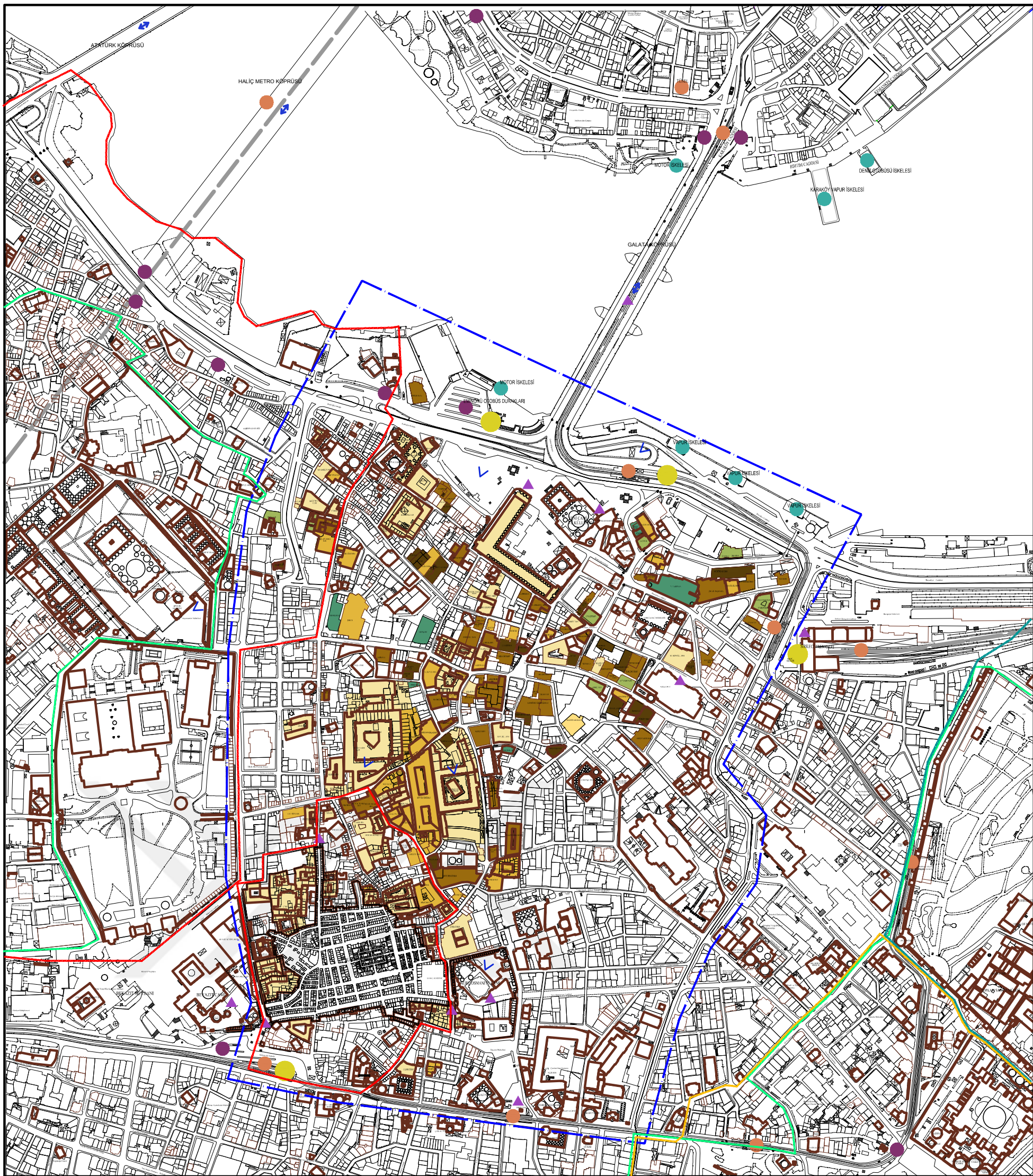
AÇIKLAMALAR

- Çalışma alanı Hanlar Bölgesi İstanbul Kentli'nin tarihi kenti mirası olan Tarihi Yarımada'ya yer almaktadır. Tarihi Yarımada Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarına başlangıçta Avrupa'nın dünya kültür mirasıdır. Hanlar Bölgesi tarihî süreçte boyunca bir liman kenti olan İstanbul'un ticaret merkezi olmuştur. Günümüzde de tarihi Hanlar Bölgesi önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Bölge kenti yolu, deniz yolu ve raik sistemleri ile İstanbul'un diğer kenti merkezlerinden köklü bir ulaşım sağlanabilen önemli bir konuma yer almaktadır. Boğaziçi, Kuzey, Güney, Kızıllı, Etiler, Eskişehir'den bir veya birkaç noktadan deniz ulaşımı ile Kadıköy, Fındıklı, Şişli, Yenikapı, Kadıköy-Üsküdar gibi merkezlerden raylı sistem ile günün her saati ulaşım olanakları mevcut bir bölgedir.
- Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi ve yakın çevresinde yer alan çevresel varlıklar bölgeye ait görsel hakimiyet taşıyan unsurlardır. Bu nedenle, çalışmada tarihi miras alanları ve kentsel sit alanları, önemli bir miras alanı olarak değerlendirilmelidir. Çalışma alanı içindeki ve çevresindeki yer alan diğer yapılar, deniz yolu, deniz yolu ve kara yolu araçları ile bölgeye ulaşım sağlanabilir.
- Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi ve yakın çevresinde Dünya Miras Alanı, 1.Derece Arkeolojik Sit Alanı, Kentsel Sit Alanı ve Çalışma Alanı sınırları tarihi izlenim bölgeleridir.
- Çalışma alanı içindeki ve çevresindeki yer alan diğer yapılar, deniz yolu, deniz yolu ve kara yolu araçları ile bölgeye ulaşım sağlanabilir.
- Bölgenin bitirimi ile ilgili genel bir analiz olarak diğer noktaları, villa noktaları ve referans noktaları belirleme ve tarihi izlenim bölgeleridir.

LEJANT

- YAPILAR**
- TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR
 - TESCİLLİ SMO
 - SINIRLAR
 - DÜNYA MİRAS ALANI
 - DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI
 - KENTSEL SİT ALANI
 - YENİLEME ALANI
 - ÇALIŞMA ALANI
- ULAŞIM**
- METRO YOLU
 - METRO HATTI
 - TRAMVAY HATTI
 - METRO VE TRAMVAY DURAĞI
 - OTOBÜS DURAĞI
 - VAPUR VE MOTOR İSKELESİ
 - KÖPRÜ
- SEMBOLLER**
- VİSTA NOKTASI
 - DÜĞÜM NOKTASI
 - REFERANS NOKTASI

A2-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI KAT ANALİZİ



FOTOĞRAFLAR



2 KATLI TİCARET YAPISI BÜYÜK VALİDE HAN



3 KATLI TİCARET YAPISI BÜYÜK YENİ HAN



5 KATLI TİCARET YAPISI SABRİ SAFA HAN



3 KATLI TİCARET YAPISI SABUNCU HAN

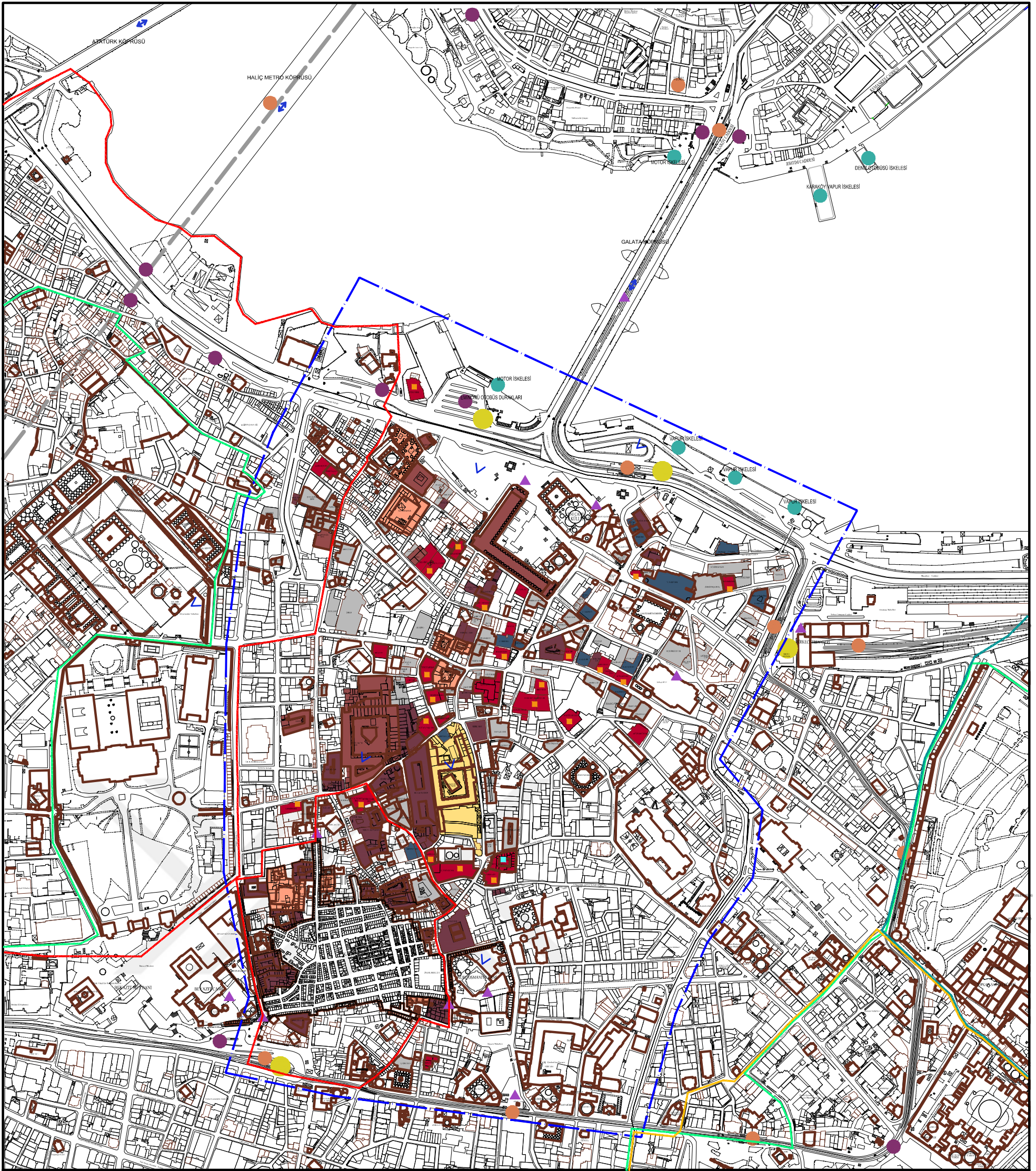
AÇIKLAMALAR

- 2 KAT**
Hanlar Bölgesi içerisinde yer alan ticaret yapılarından toplamda 65 adet ticaret yapısı 2 katlıdır. Günümüze ulaşmış iki katlı ticaret yapılarının en erken döneminde yapılmış olan, 15. yüzyılda yapılan Kutluğ Han'dır. En geç dönem 2 katlı ticaret yapıları ise 19. yüzyılda yapılmış olan:
-Abdul Elendi Han (Marjinaliler Caddesi)
-Sepeği Han
-Ayvaz Bölgesi 2 katlı olup 3. avluya sahip tek ticaret yapısı Büyük Valide Han'dır.
- 3 KAT**
Bölgede yer alan 29 adet 3 katlı ticaret yapısı bulunmaktadır. Yapım tarihi belirlenemeyen ticaret yapıları içerisinde en eski yapım tarihi 3 katlı hanlar 18. yüzyılda yapılmıştır. Bunlar:
-Büyük Yeni Han
-Küçük Yeni Han
-Rababa Han
-Sarıbuldu Han
4 adet 18. yüzyıl han hariçindeki 25 adet 3 katlı ticaret yapısı 19. yüzyıl ve sonrasında altır.
3 katlı ticaret yapılarından 16 tanesini avlulu ticaret yapıları grubundadır.
Avlulu ticaret yapılarında maksimum kat sayısı 3 katlıdır. 3 kat üzerinde avlulu ticaret yapısı Hanlar Bölgesi'nde bulunmamaktadır.
- 4 KAT**
Hanlar Bölgesi'nde yer alan ticaret yapılarından toplamda 47 adet ticaret yapısı 4 katlıdır. Tamamının avlulu yoktur. Tarihi belirlenmiş en eski 4 katlı ticaret yapısı 18. yüzyılda yapılmış olan Emiröğüz Han'dır. Diğer 4 katlı ticaret yapısı ise 19. yüzyılda yapılmış ve yapım tarihi belirlenemeyen olarak ayrılmaktadır. 19. yüzyılda yapıldığı belirlenemeyen 5 adet 4 katlı ticaret yapısı vardır. Bunlar:
-Abdul Elendi Han (Aynacılar Sokakı)
-Ağaçyan Han
-Akşemsi/Mataracı Han
-Armenhan Han
-Ankara/Çiçeği Han
- 5 KAT**
Bölgede toplamda 23 adet 5 katlı ticaret yapısı bulunmaktadır. 5 katlı ticaret yapılarının 19. yüzyılda yapılmaya başlanıldığı görülmektedir.
- 6 KAT**
Hanlar Bölgesi'nde toplamda 8 adet 6 katlı ticaret yapısı vardır. Bunlar:
-1. Vakıf Han
-5. Vakıf Han
-Liman Han
-Arıbuldu Han
-Kıranlı Han
-Altınak Han
-Doğru Han
-Bostancı Han
- 7 KAT**
Hanlar Bölgesi'nde toplamda 5 adet 7 katlı ticaret yapısı vardır. Bunlar:
-4. Vakıf Han
-İzzet Bey Han - Gülbelen Han - Hacıhan Han - Fincancılar Han

LEJANT

- YAPILAR**
TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR
TESCİLLİ SMO
SINIRLAR
DÜNYA MİRAS ALANI
1. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI
KENTSEL SİT ALANI
YENİLEME ALANI
ÇALIŞMA ALANI
ULUŞIM
ARAÇ YOLU
METRO HATTI
TRAMVAY HATTI
METRO VE TRAMVAY DURAĞI
OTOBÜS DURAĞI
YAPILAR VE MOTOR İSKELESİ
KÖPRÜ
SEMBOLLER
VİSTA NOKTASI
DÜĞÜM NOKTASI
REFERANS NOKTASI

A4-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI DÖNEM ANALİZİ



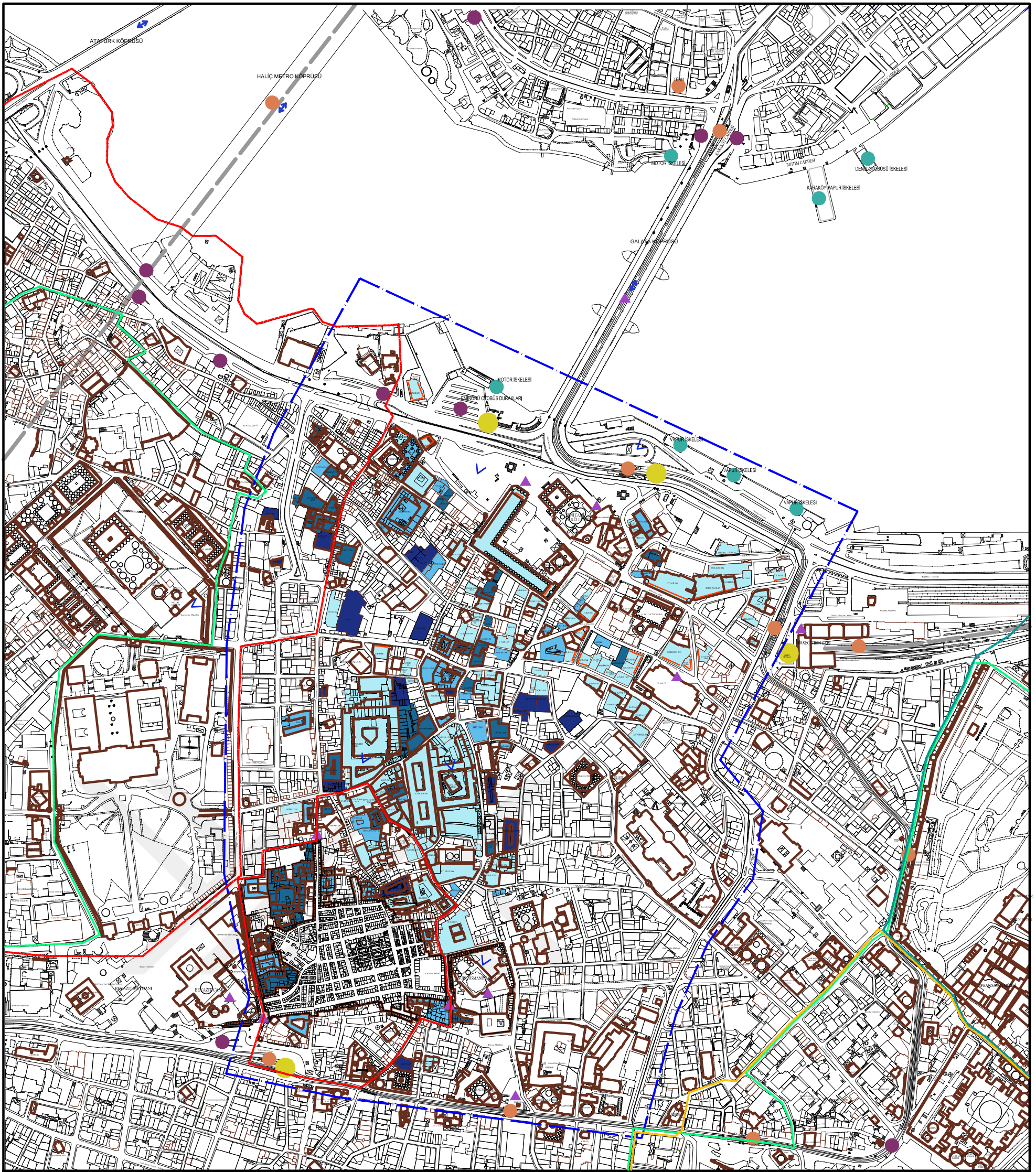
FOTOGRAFLAR

<p>HANLAR BÖLGESİNDE YER ALAN EN ESKİ YAPIM TARİHLİ 15. YÜZYIL TİCARET YAPISI KIRKÇIN HAN CEPHE GÖRÜNÜMÜ.</p>	<p>ZINDAN HAN TERASINDAN 16. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN BÜYÜK ÇUKUR HAN, KÜÇÜK ÇUKUR HAN VE 17. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN KIRAZLI HAN GÖRÜNÜMÜ.</p>	<p>BÜYÜK VALİDE HAN'DAN 18. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN BÜYÜK YENİ HAN GÖRÜNÜMÜ.</p>	<p>19. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN AMERİKAN HAN.</p>	<p>20. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN SABRİ SAFA HAN.</p>	<p>20. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN 4 VAKIF HAN (FOTOGRAF KAYNAK: ARKİTETRA).</p>
<p>15. YY TARİHLİ KIRKÇIN HAN AVLU GÖRÜNÜMÜ</p>	<p>17. YÜZYILDA YAPILMIŞ OLAN BÜYÜK VALİDE HAN AVLUSU.</p>	<p>18. YY TARİHLİ BÜYÜK YENİ HAN</p>			

LEJANT

<p>YAPIM TARİHİ BELİRLENEMİYEN</p> <p>15. YY VE ÖNCESİ Hanlar Bölgesinde yer alan ve günümüze ulaşmış en eski ticaret yapısı 15. yüzyılda yapılmış olan Kırkçın Han'dır.</p> <p>16. YY Hanlar Bölgesinde 16. yüzyılda yapılmış ve günümüze ulaşmış 10 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların 2 tanesi avluya sahip değilken 8 tanesi avluya ticaret yapısıdır. Avlulu 16. yüzyıl ticaret yapıları: Bakkapın Han - Büyük Çorapçı Han - Büyük Çukur Han - Kızıl Han - Küçük Çukur Han - Lalelihan Han.</p> <p>17. YY Hanlar Bölgesinde 17. yüzyılda yapılmış ve günümüze ulaşmış toplamda 7 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların 3 tanesi avluya sahip değilken 4 tanesi avluya ticaret yapısıdır. Avlulu 17. yüzyıl ticaret yapıları: Kızı Han - Büyük Valide Han - Vezir Han.</p> <p>18. YY Hanlar Bölgesinde günümüze ulaşmış ticaret yapılarının en fazla olduğu yapım dönemi 18. yüzyıldır. Hanlar Bölgesinde 18. yüzyılda yapılan ve günümüze ulaşmış 41 adet ticaret yapısı mevcuttur. Bu yapıların tamamının avlulu ticaret yapılarıdır.</p> <p>19. YY Hanlar Bölgesinde 19. yüzyılda yapılan ve günümüze ulaşmış ticaret yapıları toplamda 35 adettir. Bunların 6 tanesi avluya ticaret yapısı olarak yer almaktadır. Geri kalan 29 ticaret yapısı ise avlusu olmayan ticaret yapıları grubunda yer almaktadır. Bu verilere dayanarak 19. yüzyılın 19 han dönemi geçirdiği düşünülmektedir. Hanlar Bölgesinde yer alan 19. yüzyıl avlulu ticaret yapıları: Büyük Tıccar Han - Camii Han - Çerçen Han - Gepeci Han - Şeyh Davud Han - Yıldız Han.</p> <p>20. YY Hanlar Bölgesinde günümüze ulaşmış 20. yüzyıl ticaret yapıları 15 adettir. Bu yapıların tamamı avlulu ticaret yapılarıdır. Hanlar Bölgesinde yapılan ticaret yapıları sayısının ciddi oranda düşmesi ile ticaret anlayışının ve bölgenin 20. yüzyılda eğilime uğradığı düşünülmektedir. 20. yüzyıl avlulu ticaret yapıları: 4 Vakıf Han - 5 Vakıf Han - Yeni Vakıf Han - Anadolu Han - Etiler Han - İzzet Bey Han - Sabri Safa Han - Gülbenlihan Han - Fespaş Han - 2 Vakıf Han - Camiobaşı Han - Dilazade Han - Etiler Han - 1 Vakıf Han - Lalelihan Han.</p>	<p>LEJANT</p> <p>YAPILAR</p> <p>TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR TESCİLLİ SMO SİNİRLER DÜNYA MİRAS ALANI LDERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI KENTSEL SİT ALANI ENLEME ALANI ÇALIŞMA ALANI</p> <p>ULUŞIM</p> <p>ARAÇ YOLU METRO HATTI TRAMVAY HATTI METRO VE TRAMVAY DURAĞI OTOBÜS DURAĞI VAPUR VE MOTOR İSKELESİ KÖPRÜ</p> <p>SEMBOLLER</p> <p>VİSTA NOKTASI DÜĞÜM NOKTASI REFERANS NOKTASI</p>
---	--

A5-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI ÖZGÜNLÜK ANALİZİ - CEPHE



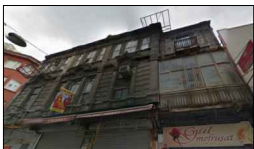
FOTOGRAFLAR



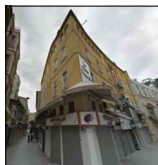
KUYUMCIYAN HAN ZEMİN KAT SEVİYESİNDE ÖZGÜN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNANCAZLIGI FATİHALAR RAHATLIĞI OKUNABİLMEKTEDİR. CEPHEDE KLİMA VE KUÇUK TABELA GIBI EKLER GÖRÜLMEMEKTEDİR. (A)



BOYUR YENİ HAN (A)



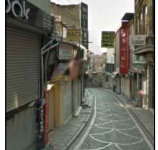
DÖMLÜOĞLU HAN (B)



ŞAHİN HAN (C)



ÇİĞLİ HAN (C)



BORÇÇU HAN (D)



GIBALTA HAN ZEMİN KAT ÖZGÜN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNUR DURUMDA. (E)

LEJANT

NOT-HANLAR BÖLGESİNDE ZEMİN KAT SEVİYESİNDE DÜKKAN VE İMAĞAZA YÖNELİMLERİNİN DİĞER TİCARET YAPILARININ İKİNDİ ORGANİZASYONUNUN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNAMAMAKTADIR. CEPHE ÖZGÜNLÜĞÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ GENEL ANLAMDA ZEMİN KAT ÜSTÜ SEVİYESİLER GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULURAK YAPILMIŞTIR.

■ A-ÖZGÜN ORGANİZASYON TAMAMEN OKUNUR DURUMDA FAKAT BASİT EKLER VE İYİLEŞTİRİLMİŞTİR.

■ ÖZGÜN ORGANİZASYON GÖRÜNÜMLERİNE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR. FAKAT CEPHE ÜSTÜNDE ÖZGÜN ÖZELLİKLERİNE SAĞLIKLI DURUMDA YAPILAR BU BİLEŞİMİNDE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

■ ÖZGÜN ORGANİZASYONU TAMAMEN OKUNUR DURUMDA FAKAT CEPHEDE İYİLEŞTİRİLMİŞTİR.

■ ÖZGÜN ORGANİZASYON GÖRÜNÜMLERİNE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR. FAKAT CEPHE ÜSTÜNDE ÖZGÜN ÖZELLİKLERİNE SAĞLIKLI DURUMDA YAPILAR BU BİLEŞİMİNDE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

■ ÖZGÜN ORGANİZASYON OKUNAMAZ DURUMDA.

■ ÖZGÜN ORGANİZASYONUNUN İYİLEŞTİRİLMİŞTİR. FAKAT CEPHE ÜSTÜNDE ÖZGÜN ÖZELLİKLERİNE SAĞLIKLI DURUMDA YAPILAR BU BİLEŞİMİNDE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

LEJANT

■ ZEMİN KATTA ÖZGÜN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNUR DURUMDA.

■ BÜYÜK ZEMİN KAT SEVİYESİNDE GÖRÜNÜMLERİNE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR. FAKAT CEPHE ÜSTÜNDE ÖZGÜN ÖZELLİKLERİNE SAĞLIKLI DURUMDA YAPILAR BU BİLEŞİMİNDE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

■ ZEMİN KAT SEVİYESİNDE ÖZGÜN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNUR DURUMDA. ZEMİN KAT SEVİYESİNDE ÖZGÜN CEPHE ORGANİZASYONU OKUNUR DURUMDA İÇERİLERİNE SAĞLIKLI DURUMDA YAPILAR BU BİLEŞİMİNDE DEĞERLENDİRİLMİŞTİR.

LEJANT

■ TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR

■ TESCİLLİ SMO SINIRLAR

■ DÜNYA MİRAS ALANI

■ LDERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI

■ KENTSEL SİT ALANI

■ YENİLEME ALANI

■ ÇALIŞMA ALANI

■ ULUŞIM

■ ARAÇ YOLU

■ METRO HATTI

■ TRAMVAY HATTI

■ METRO VE TRAMVAY DURAĞI

■ OTOBÜS DURAĞI

■ VAPUR VE MOTOR İSKELESİ

■ KÖPRÜ

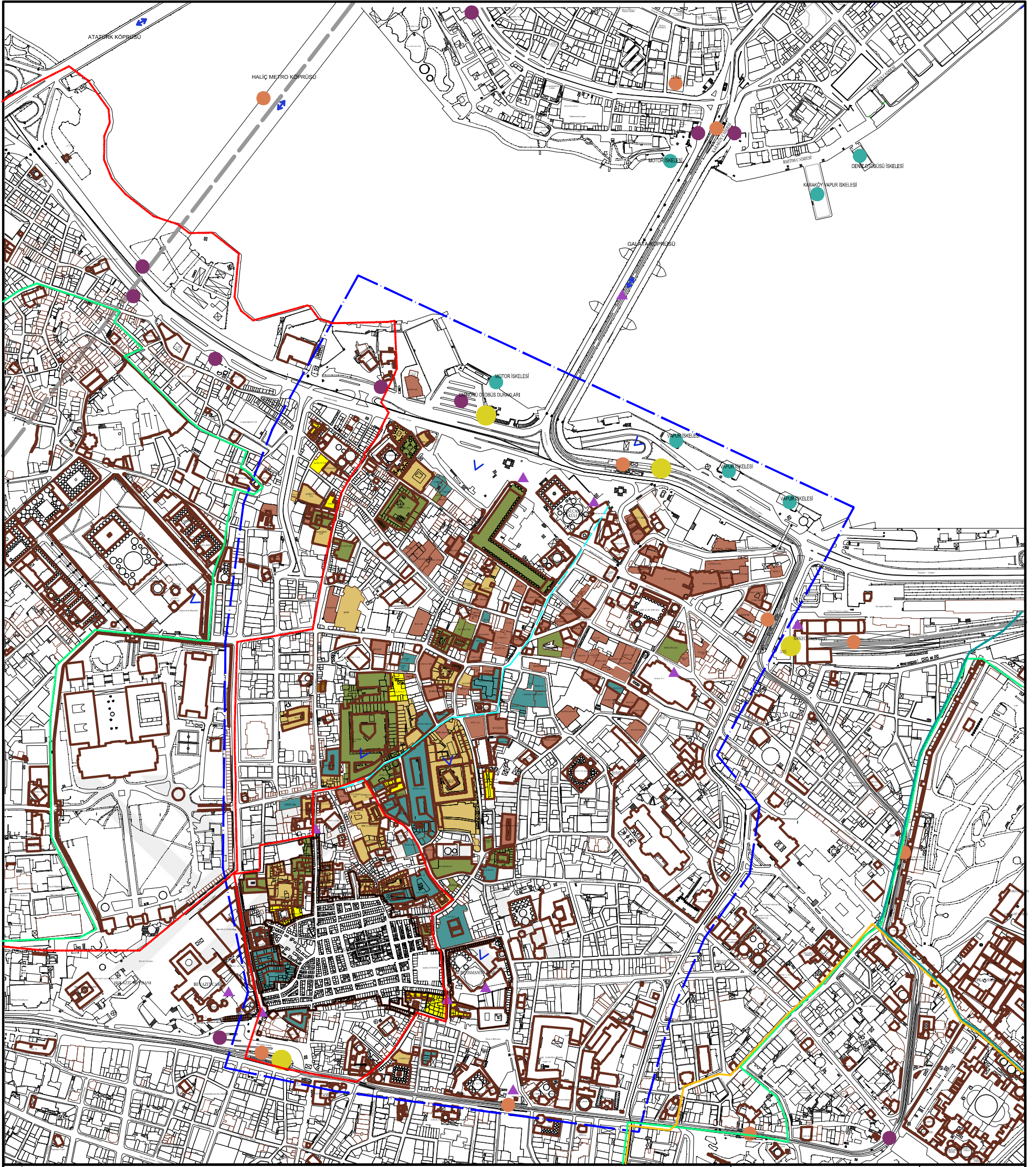
■ SEMBOLLER

■ VİSTA NOKTASI

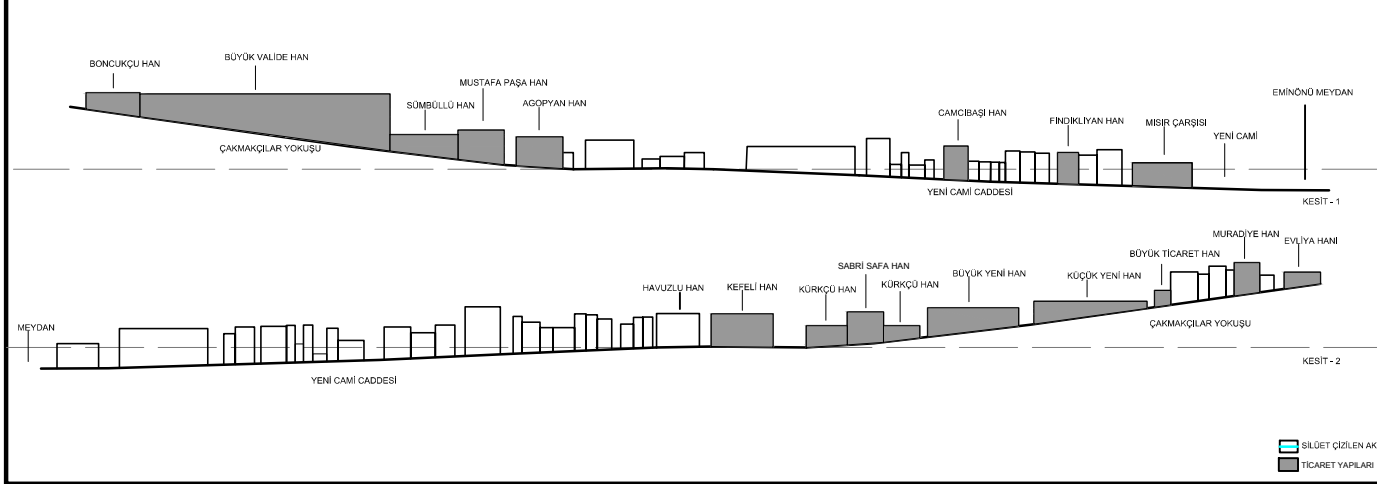
■ DÜĞÜM NOKTASI

■ REFERANS NOKTASI

B1-HANLAR BÖLGESİ TİCARET YAPILARI SAÇAK KOTU ANALİZİ



FOTOĞRAFLAR



LEJANT

- AVLULU TİCARET YAPILARININ DA İÇİNDE YER ALDIĞI SAÇAK KOTU YÜKSEKLİKLERİ**
- 0-6 METRE SAÇAK KOTU
Alanında 11 adet 0-6 metre arasında saçak kotuna sahip olan ticaret yapısı bulunmaktadır. 0-6 metre saçak kotuna sahip olan ticaret yapıları bir bölgede yoğunlaşmamıştır. Alan içerisinde farklı bölgelerde yayılmış durumdadır.
 - 6-9 METRE SAÇAK KOTU
Hanlar Bölgesi'nde 6-9 metre saçak kotuna sahip 34 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu grupta yer alan yapıların çoğunluğu genel olarak avlulu hanlar grubuna dâhil olarak yayılmış şekilde bulunmaktadır. Bölgede yer alan tek avlulu ticaret yapısı olan Büyük Valide Han saçak kotu da 9-12 metre saçak kotu arasında yer almaktadır.
 - 9-12 METRE SAÇAK KOTU
Hanlar Bölgesi'nde 9-12 metre saçak kotuna sahip 22 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların 9 tanesi avlulu ticaret yapısıdır. 22 bininin ise avlulu yoktur. Avlulu hanların saçak kotunun bulunmuş en fazla yükseklik 12-15 metre saçak kotu grubudur. 15 metre ve üzerindeki ticaret yapılarının avlulu bulunmamaktadır.
 - 12-15 METRE SAÇAK KOTU
Hanlar Bölgesi'nde 12-15 metre saçak kotuna sahip 32 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların 8 tanesi avlulu ticaret yapısıdır. 22 bininin ise avlulu yoktur. Avlulu hanların saçak kotunun bulunmuş en fazla yükseklik 12-15 metre saçak kotu grubudur. 15 metre ve üzerindeki ticaret yapılarının avlulu bulunmamaktadır.
 - 15 METRE VE ÜZERİ SAÇAK KOTU
Hanlar Bölgesi'nde 15 metre ve üzeri saçak kotuna sahip 78 adet ticaret yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların hepsi avluludur. Genel olarak bakıldığında Sırası ile Mercan Çarşısı arasında kalan bölgede yoğunlaşmaktadır. Diğer taraftan bakıldığında 18 yapıların günümüze kadar olan süreçte yapılan yapıların dışında yaklaşık 15 metre ve üzerindeki saçak kotuna sahip olduğu görülmektedir.

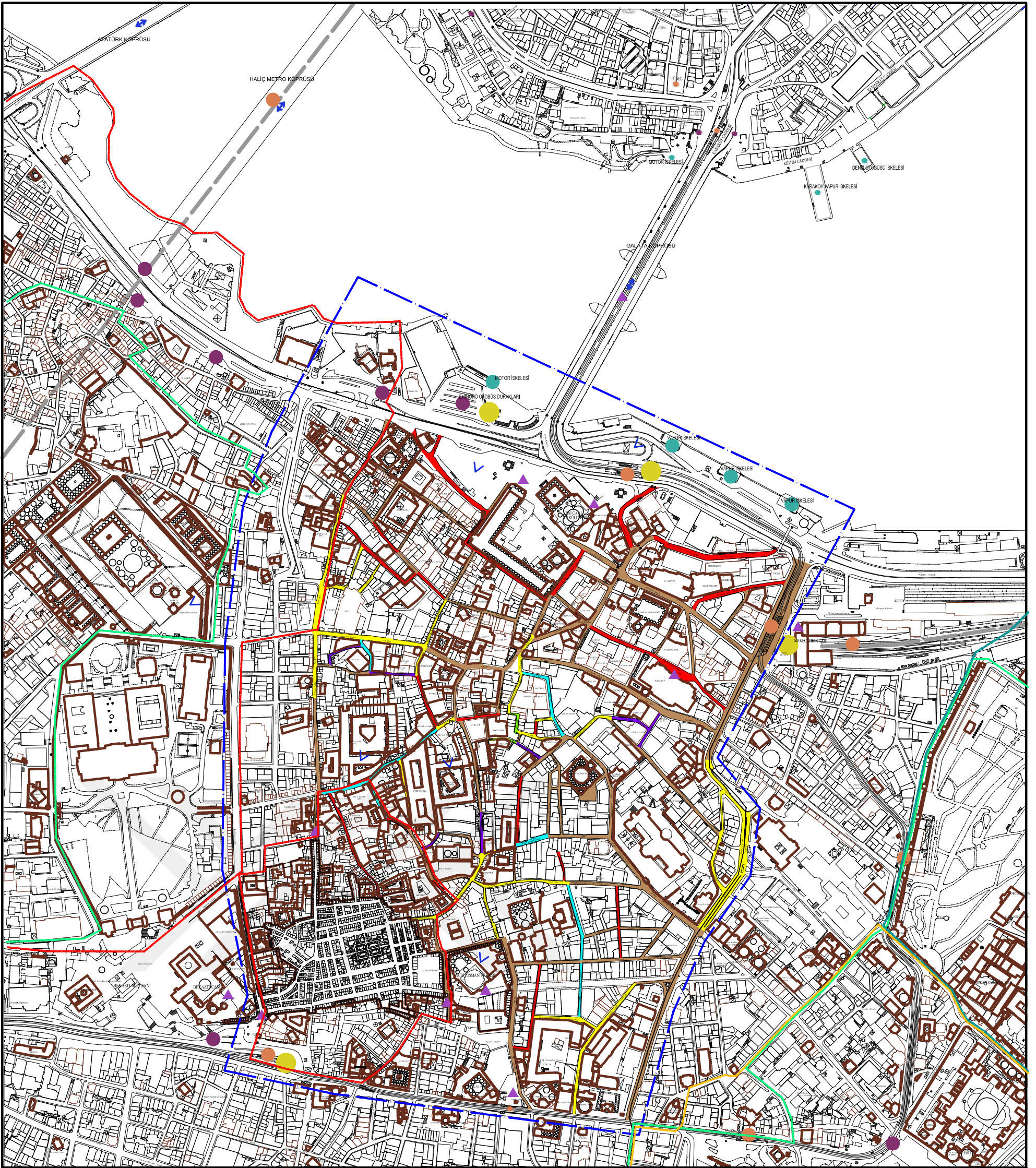
AVLULU TİCARET YAPILARININ İÇİNDE YER ALMADIĞI SAÇAK KOTU YÜKSEKLİKLERİ

- 0-6 METRE SAÇAK KOTU
- 6-9 METRE SAÇAK KOTU
- 9-12 METRE SAÇAK KOTU
- 12-15 METRE SAÇAK KOTU
- 15 METRE VE ÜZERİ SAÇAK KOTU

LEJANT

- YAPILAR**
- TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR
 - TESCİLLİ SMO SINIRLAR
 - DÜNYA MİRAS ALANI
 - DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI
 - KENTSEL SİT ALANI
 - YENİLEME ALANI
 - ÇALIŞMA ALANI
- ULUŞIM**
- ARAÇ YOLU
 - METRO HATTI
 - TRAMVAY HATTI
 - METRO VE TRAMVAY DURAĞI
 - OTOBÜS DURAĞI
 - YAPUR VE MOTOR İSKELESİ
 - KÖPRÜ
- SEMBOOLLER**
- VİSTA NOKTASI
 - DÜĞÜM NOKTASI
 - REFERANS NOKTASI

B2-HANLAR BÖLGESİ SOKAK EĞİMİ ANALİZİ



FOTOĞRAFLAR



%3 EĞİMLİ YENİ CAMİ SOKAK



%11 EĞİMLİ ÇAKMAKÇILAR YOKUŞU



%7 EĞİMLİ FINCANCILAR SOKAĞI



%10 EĞİMLİ VAŞİF ÇINAR CADESİ

LEJANT

≤ 1 VE ALTINDA

%1 ve altında eğim genel olarak kırsal alan bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Mavi Çarşıya çevresinde yer alan sokak ve caddeeler de genel olarak %1 ve altında eğime sahiptir. Ayrıca Halic köprüsünde özellikle yer alan Beyoğlu Meydanı'na bakılan caddelerde eğim oranları %1 ve altında kalmaktadır. Tığlar Caddesi, Fincancılar Sokakı, Teneke Caddesi bu sokak ve caddeelere örnek olarak verilebilir.

1.1 - 5%

Hanic Bölgesi içerisinde sokak ve caddeelerin eğim oranları en çok yer alan grup %1.1 - 5% grubudur. Bu eğim aralığı geniş bir bölgeyi kapsamaktadır. %1.1 ve daha az eğim oranları sokak eğiminde yer alan bölgede yer almaktadır. %2.5 ve üzeri eğim aralığı sokaklar ise kırsal alanlar ve bölgeye yoğunlaşmaktadır. Örneğin Çarşı Caddesi, Fincancılar Sokakı ve caddeeler bu eğim aralığına sahiptir.

5.1 - 10%

%5.1 - 10 arasında eğim görülen sokak ve caddeeler belirli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Alan boyunca eğim oranları sokak ve caddeelerin genel eğim oranları %1.1 ve daha az eğim oranları sokak eğiminde yer alan bölgede yer almaktadır. %2.5 ve üzeri eğim aralığı sokaklar ise kırsal alanlar ve bölgeye yoğunlaşmaktadır. Örneğin Çarşı Caddesi, Fincancılar Sokakı ve caddeeler bu eğim aralığına sahiptir.

10.1 - 15%

%10.1 - 15 arasında eğim oranları sokak ve caddeeler belirli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Alan boyunca eğim oranları sokak ve caddeelerin genel eğim oranları %1.1 ve daha az eğim oranları sokak eğiminde yer alan bölgede yer almaktadır. %2.5 ve üzeri eğim aralığı sokaklar ise kırsal alanlar ve bölgeye yoğunlaşmaktadır. Örneğin Çarşı Caddesi, Fincancılar Sokakı ve caddeeler bu eğim aralığına sahiptir.

15.1 - 20%

%15.1 - 20 arasında eğim oranları sokak ve caddeeler belirli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Alan boyunca eğim oranları sokak ve caddeelerin genel eğim oranları %1.1 ve daha az eğim oranları sokak eğiminde yer alan bölgede yer almaktadır. %2.5 ve üzeri eğim aralığı sokaklar ise kırsal alanlar ve bölgeye yoğunlaşmaktadır. Örneğin Çarşı Caddesi, Fincancılar Sokakı ve caddeeler bu eğim aralığına sahiptir.

>20 DEN FAZLA

>20 den fazla eğim aralığı sokaklar Hacı Kılıç Camii ile Mahmutpaşa Camii arasında kalan bölgede yoğunlaşmaktadır. Çarşı Caddesi de genel olarak ve bölgedeki sokakta %21 eğim mevcuttur.

LEJANT

YAPILAR

TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR

TESCİLLİ SMO

SINIRLAR

DÜNYA MİRAS ALANI

İDARECE ARKEOLOJİK SİT ALANI

KENTSEL SİT ALANI

YENİLEME ALANI

ÇALIŞMA ALANI

ULUŞIM

ARAÇ YOLU

METRO HATTI

TRAMVAY HATTI

METRO VE TRAMVAY DURAĞI

OTOBÜS DURAĞI

VAPUR VE MOTOR İŞKELESİ

KÖPRÜ

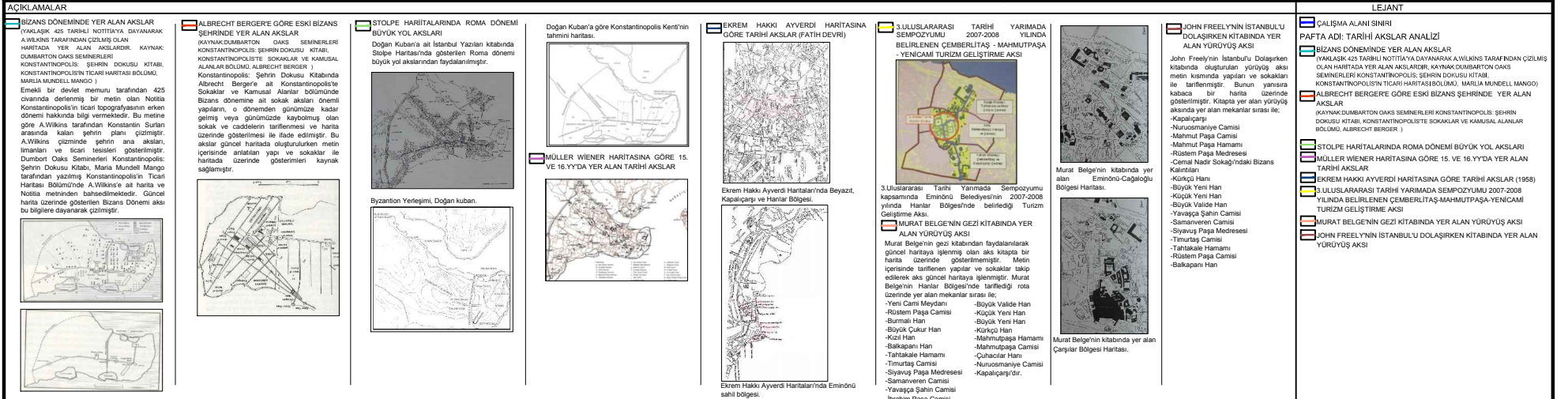
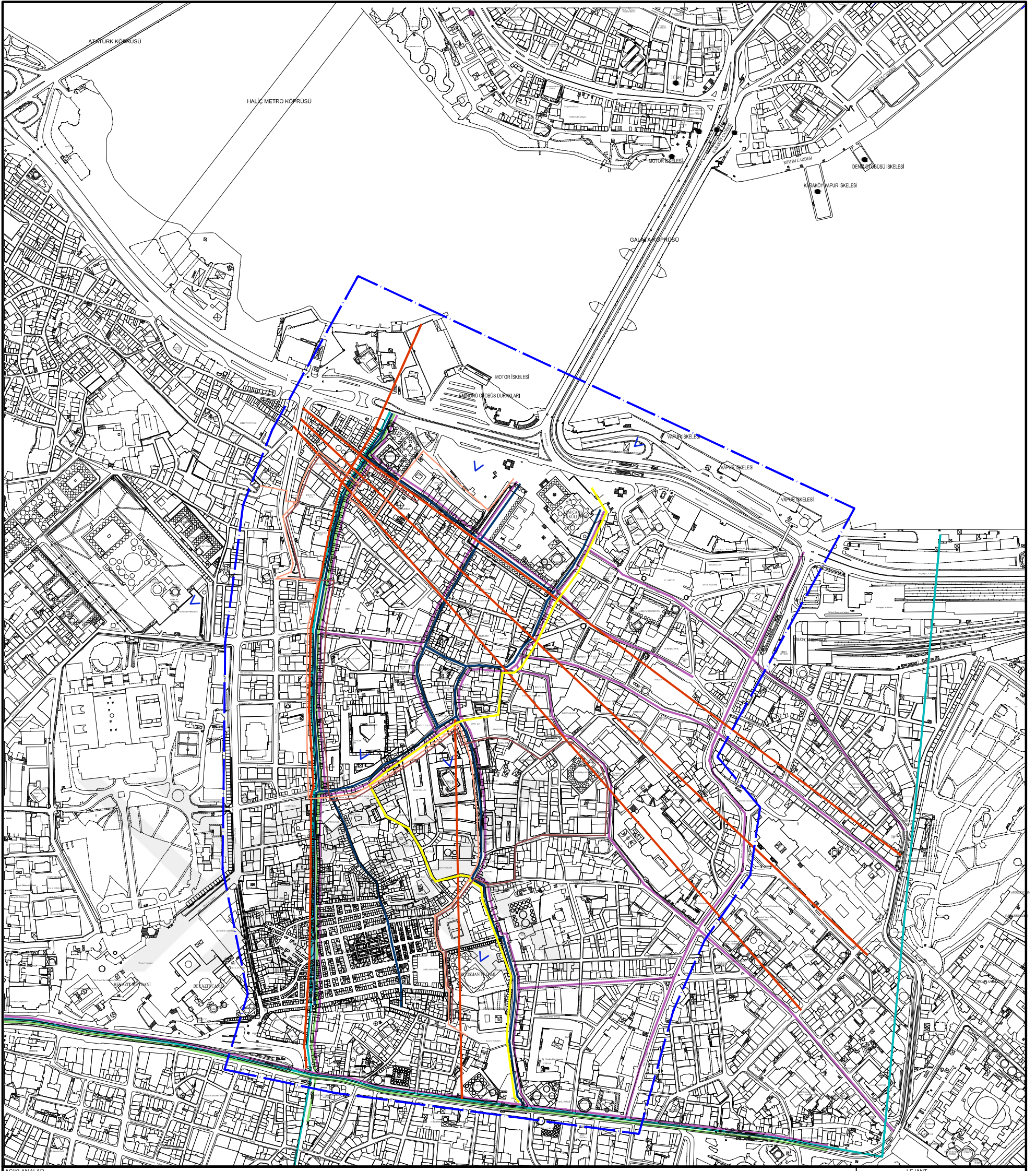
SEMBOLELER

VİSTA NOKTASI

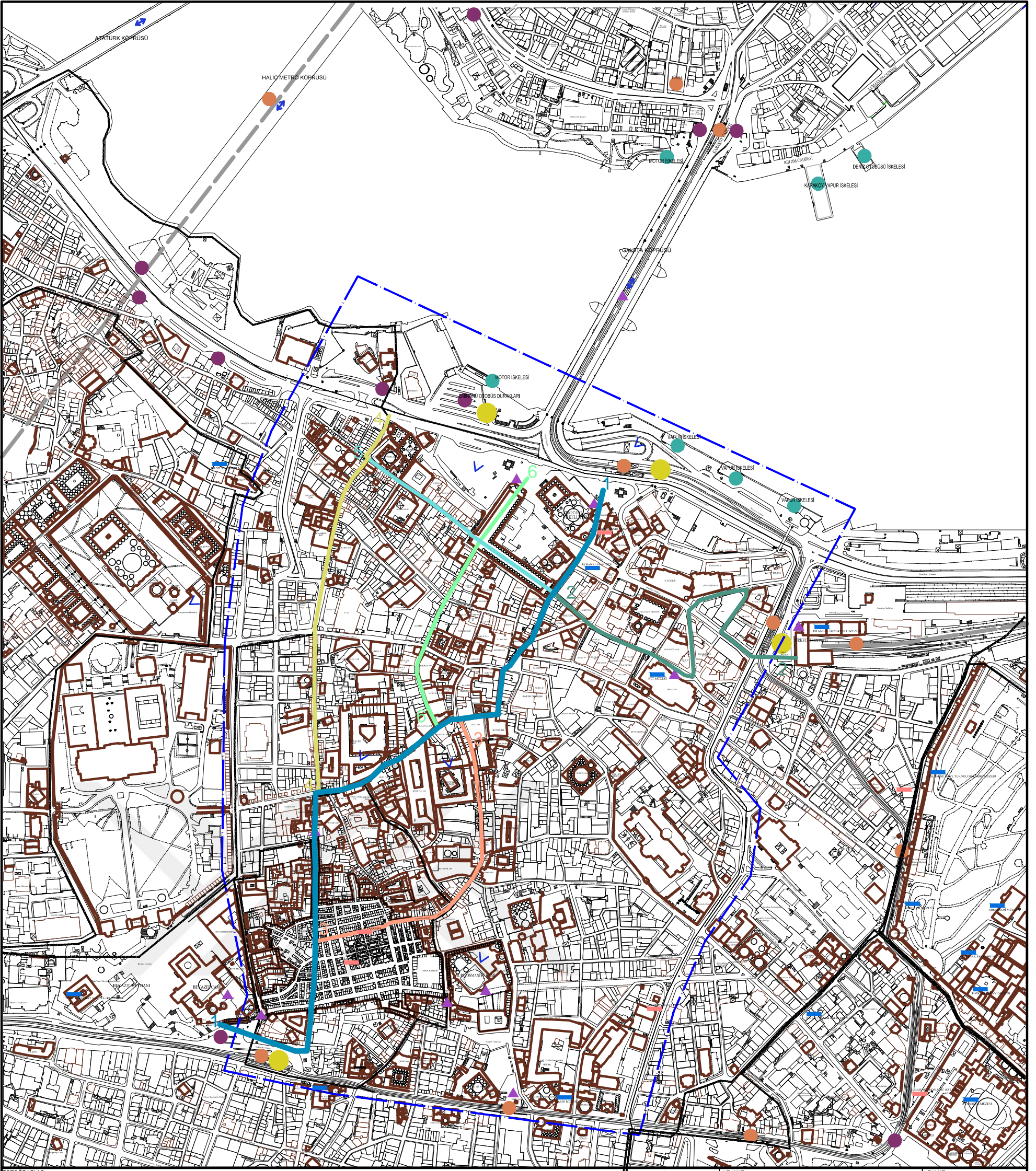
DÜĞÜM NOKTASI

REFERANS NOKTASI

B3-HANLAR BÖLGESİ TARİHİ AKS ANALİZİ



C1-HANLAR BÖLGESİ KÜLTÜR ROTALARI

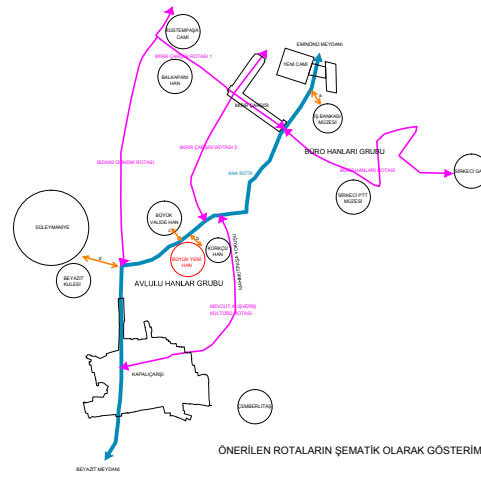


FOTOGRAFLAR

UZUN ÇARŞI CADDESİ



MISIR ÇARŞISI EMINÖNÜ MEYDAN



ÖNERİLEN ROTALARIN SEMATİK OLARAK GÖSTERİMİ

LEJAN

1-1 NINA KÜLTÜREL ROTA (1 NUMARALI ROTA)

Hanlar Bölgesi'nde belirlenen ana kültürel rota seçilerek tarihi sokak alanları, günümüzde yoğunluktaki kullanım, yerli düzeyde kültür miras barındırması gibi özellikler göz önünde bulundurulmuştur. Bu doğrultuda belirlenen ana rota Yeni Cami Meydanı'ndan başlayarak Beyazıt Meydanı'na sonlanmaktadır. Rota üzerinde bulunan sokaklar:

- Yeni Cami Caddesi
- Çakmakçılar Yokuşu
- Mecidiyeköy Caddesi
- Ördekler Sokakı
- Ana rota mevcut durumda yoğun olarak kullanılan Yeni Cami Sokak'ın ana hatları grubunun bulunduğu Çakmakçılar Yokuşu'na bağlanmaktadır. Yeni Cami Sokak'ta sokak eğimi nispeten daha az olması sebebiyle Çakmakçılar Yokuşu'na alternatif olarak Rota üzerindeki önemli yapılar ve hanlar:
- Yeni Cami
- Mısır Çarşısı
- Fındıklıca Han
- Canoğlu Han
- Ağaçlı Han
- Küçük Çarşı
- Mısır Çarşısı
- Sarı Sofra Han
- Büyük Yeni Han
- Büyük Valtişhan
- Küçük Tuzet Han
- Çiğdem Han
- Turhan Halice Valide Türbesi

2-2 NUMARALI ROTA

2 numaralı alternatif rota Mısır Çarşısı'ndan başlayarak PTT Müzesi/Vakıf Hanları gibi önemli yapıları da içine alan bir aks ile Sinekçi Garı'na ulaşmaktadır.

3-3 NUMARALI ROTA

3 numaralı alternatif rota ana rotanın Çakmakçılar Yokuşu'na dönüştüğü noktadan Mahmudpaşa Yokuşu kesiminden başlamaktadır. Ana rotanın devamı olarak Mahmudpaşa Yokuşu boyunca devam etmektedir. Kapalıçarşı'nın Mahmudpaşa Kapısı'ndan Kapalıçarşı'ya girip yönlendirilmektedir. Çarşı içinde ana aks ile birleşmektedir.

4-4 NUMARALI ROTA

4 numaralı alternatif rota Küçük Çukur Han'ından başlamaktadır. Rota Kapalıçarşı'ya kadar devam etmektedir. 2 numaralı rotanın bulunduğu cadde Uzunçarşı Caddesidir. Uzunçarşı Caddesi ile ana aks arasında günümüzde kalın bir sokak izleri, Kapalıçarşı'ya girip yapılan Ördekler Sokak'ta ana aks ile birleşmektedir.

5-5 NUMARALI ROTA

5 numaralı alternatif rota Uzunçarşı üzerindeki Rıza Paşa Camii'nden başlamaktadır. Tarihi aks izlerine bakıldığında bu rotanın da Bizans döneminde bir sokak izi üzerinde olduğu görülmektedir. Rota Hanlar Caddesi'nden geçerek Mısır Çarşısı'nın denize paralel aksından ana aksa bağlanmaktadır. Rota üzerinde Burmalı Han, Balıkcı Han, Paçacı Han, Yeni Han bulunmaktadır.

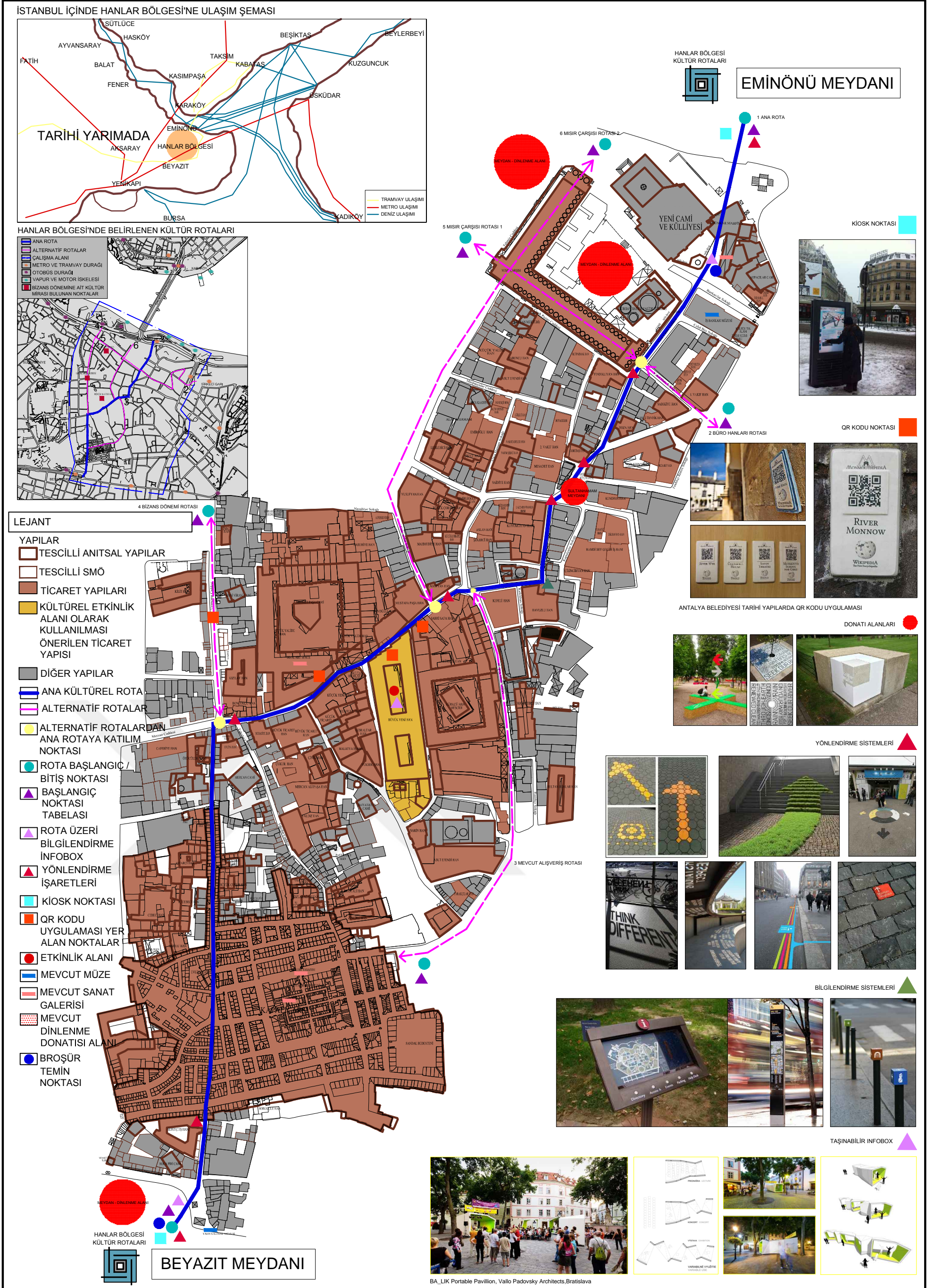
6-6 NUMARALI ROTA

6 numaralı alternatif rota Yeni Cami Meydanı'ndan başlamaktadır. Rota meydanın Mısır Çarşısı'na denize dik uzanan kolundan devam ederek Sabuncu Han Sokakı ve sonrasında Fındıklıca Han'ından sonra Valide Han'ından ana aksa ulaşmaktadır.

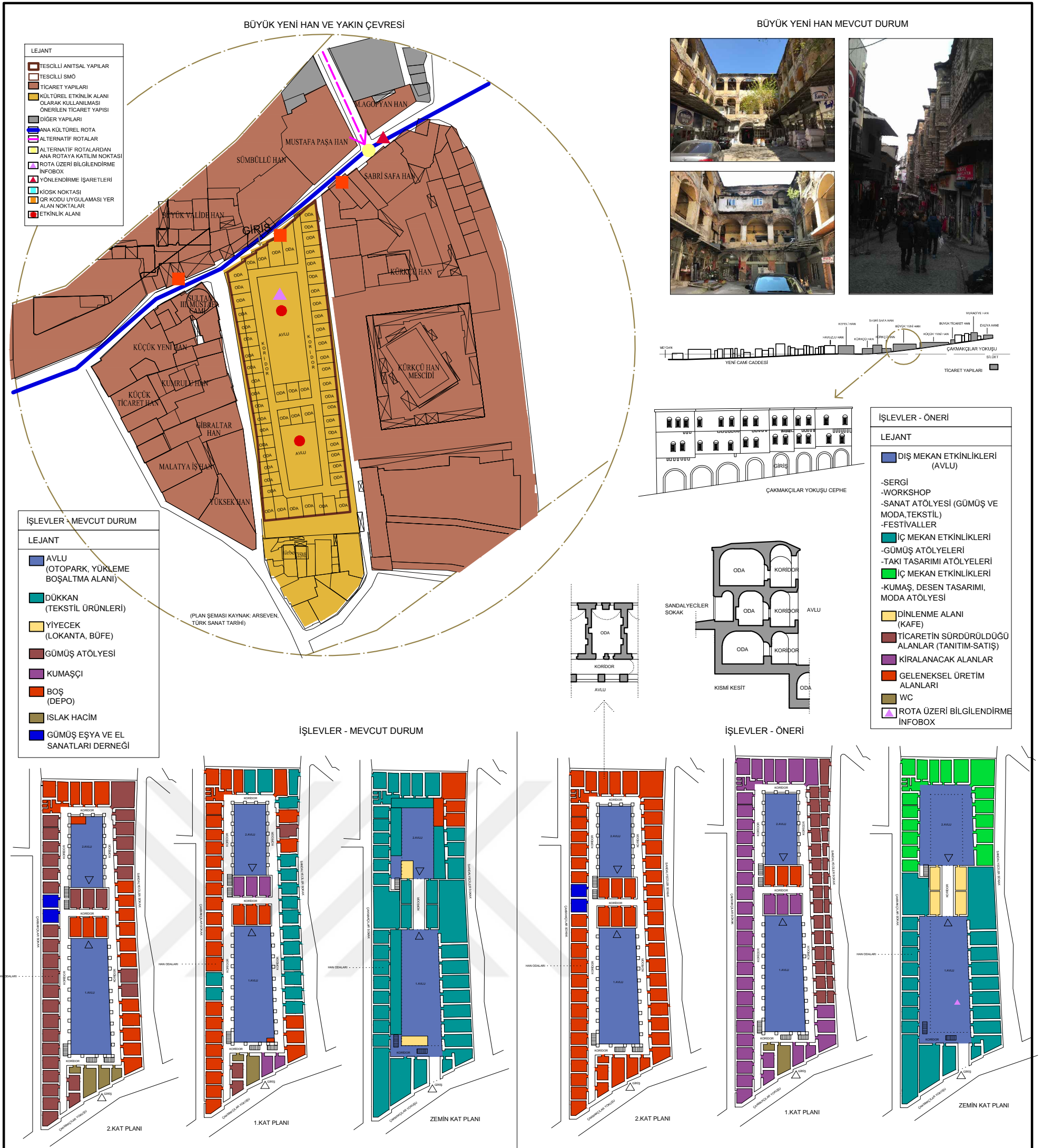
LEJANT

- TESCİLLİ ANITSAL YAPILAR
- TESCİLLİ SMO SINIRLARI
- DÜNYA MİRAS ALANI
- İDARECE ARKEOLOJİK SİT ALANI
- KENTSEL SİT ALANI
- YENİLEME ALANI
- ÇALIŞMA ALANI
- LİLAŞIM
- ARAÇ YOLU
- METRO HATTI
- TRAMVAY HATTI
- METRO VE TRAMVAY DURAĞI
- OTOBÜS DURAĞI
- VAPUR VE MOTOR İSKELESİ
- KÖPRÜ
- SEMBOLELER
- VİSTA NOKTASI
- DÜĞÜM NOKTASI
- REFERANS NOKTASI
- MEVCUT MÜZE
- MEVCUT SANAT GALERİSİ

C2-HANLAR BÖLGESİNDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLER



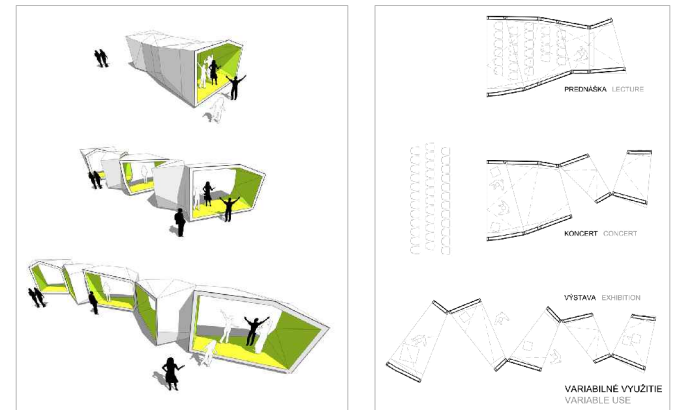
C3-HANLAR BÖLGESİNDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLER-BÜYÜK YENİ HAN



C4-HANLAR BÖLGESİ'NDE BELİRLENEN ANA KÜLTÜREL ROTA ÜZERİNDE ÖNERİLEN BİLGİLENDİRME VE YÖNLENDİRME SİSTEMLERİ

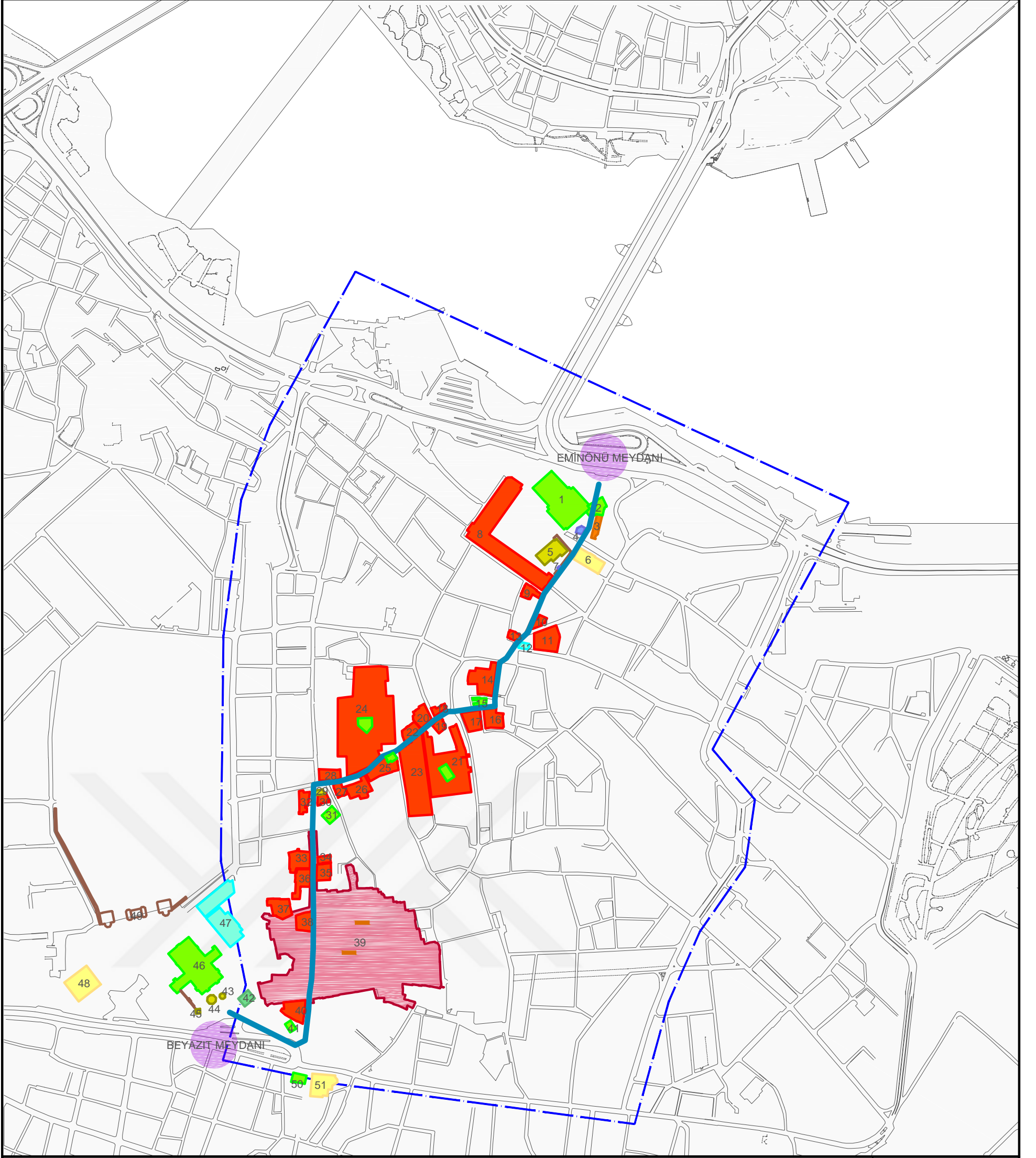


ÖNEMLİ YAPILARDA ROTA NOYUNCA QR KODU BULUNACAKTIR



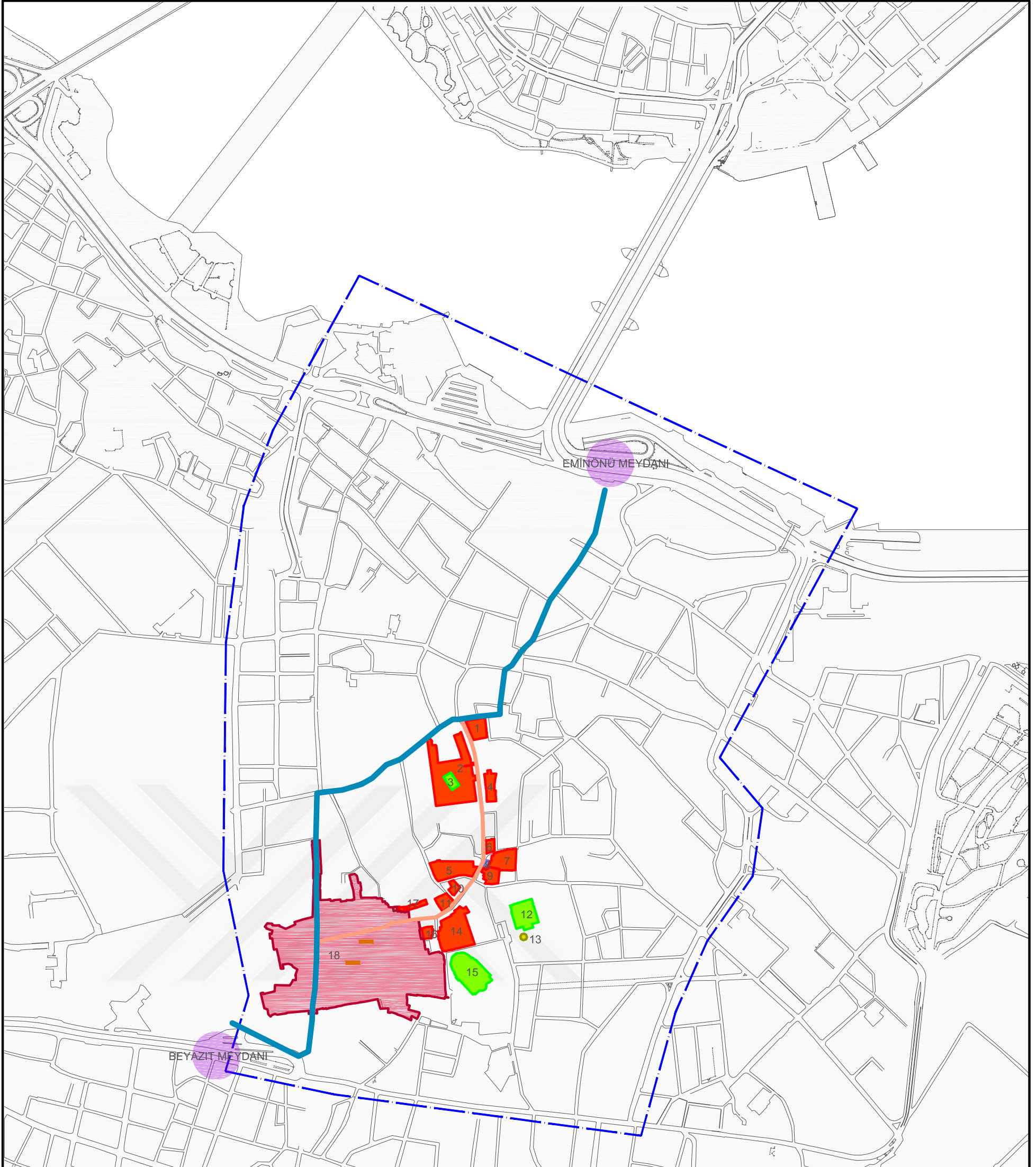
BA_LIK PAVILLION, VALLO SADOVSKY ARCHITECTS, BRATISLAVA

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



YAPI İSİMLERİ					LEJANT
1 - YENİ CAMİ	13 - CAMCIBAŞI HAN	25 - KÜÇÜK YENİ HAN (VE SULTAN III.MUSTAFA CAMİSİ)	37 - AĞA HAN	50 - KALIÇECİ HASAN AĞA CAMİSİ	<ul style="list-style-type: none"> --- ÇALIŞMA ALANI --- ANA KÜLTÜREL ROTA ■ TİCARET YAPILARI ■ KAPALIÇARŞI ■ CAMİLER ■ TÜRBELELER ■ SÜBYAN MEKTEBİ ■ ÇEŞMELER ■ KÜTÜPHANELER ■ MÜZELER ■ SANAT GALERİLERİ ■ TARİHİ DUVAR
2 - YENİ CAMİ HÜNKAR MAHFİLİ	14 - KUYUMCIYAN HAN	26 - BÜYÜK TİCARET HAN	38 - EVLİYA HANI	51 - YAHYA KEMAL MÜZESİ	
3 - HÜNKAR KASRI SANAT GALERİSİ	15 - HACI KÜÇÜK CAMİSİ	27 - MURADIYE HAN	39 - KAPALIÇARŞI		
4 - ÇEŞME	16 - HAVUZLU HAN	28 - BONCUKÇU HAN	40 - SEPETÇİ İŞ HANI		
5 - TURHAN HATİCE VALİDE TÜRBE Sİ	17 - KEFELİ HAN	29 - OSMAN DEDE TÜRBE Sİ	41 - HOCA PİRİ CAMİSİ		
6 - İŞ BANKASI MÜZESİ	18 - M.AGOPYAN HAN	30 - EVLİYA HANI	42 - SÜBYAN MEKTEBİ		
7 - ÇEŞME	19 - SABRİ SAFA HAN	31 - MERCAN CAMİSİ	43 - SELÇUK SULTAN TÜRBE Sİ		
8 - MISIR ÇARŞISI	20 - MMUSTAFA PAŞA HAN	32 - ÖRÜCÜLER HANI	44 - SULTAN II.BEYAZIT TÜRBE Sİ		
9 - FINDIKLIYAN HAN	21 - KÜRKCÜ HAN (AVLUDA KÜRKCÜ HAN MESCİDİ)	33 - ASTARCI HAN	45 - MUSTAFA REŞİT PAŞA TÜRBE Sİ		
10 - ROZA HAN	22 - SÜMBÜLLÜ HAN	34 - SAFRAN HAN	46 - BEYAZIT CAMİSİ		
11 - AŞİR EFENDİ HAN	23 - BÜYÜK YENİ HAN	35 - BÜYÜK ÇUKUR HAN	47 - BEYAZIT KÜTÜPHANESİ		
12 - AŞİR EFENDİ KÜTÜPHANESİ	24 - BÜYÜK VALİDE HAN (AVLUDA MEHMET PAŞA CAMİSİ)	36 - İÇ CEBECİ HAN	48 - TÜRK VAKIF HAT SANATLARI MÜZESİ		
			49 - İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ TARİHİ KAPISI		

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



YAPI İSİMLERİ

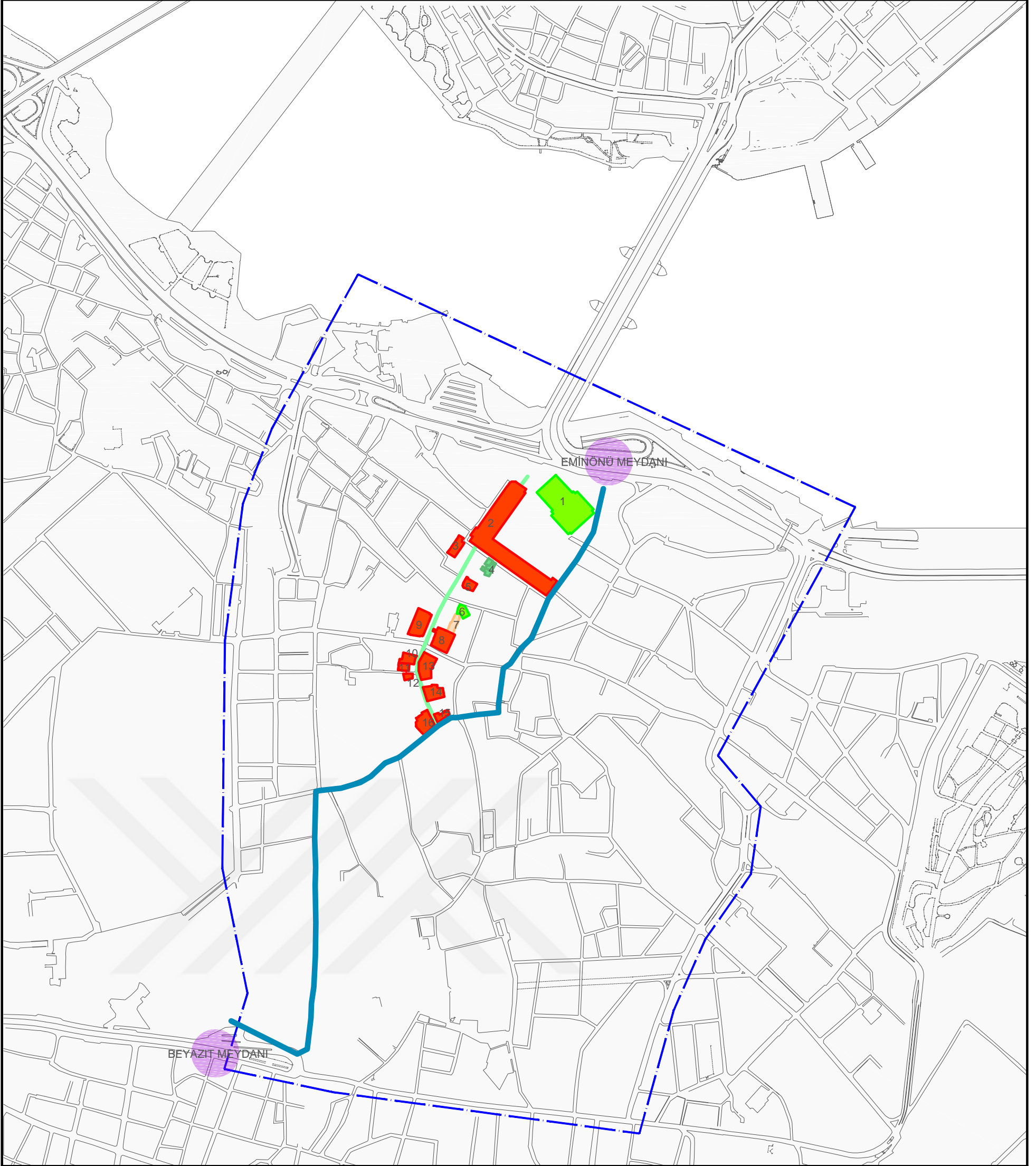
- 1 - KEFELİ HAN
- 2 - KÜRKÇÜ HAN
- 3 - KÜRKÇÜ HAN MESCİDİ
- 4 - MANASTIRLI HAN
- 5 - ABUD EFENDİ HAN
- 6 - SUHULET HAN
- 7 - BÜYÜK YILDIZ HAN
- 8 - ÇEŞME
- 9 - YAREM HAN
- 10 - TARAKÇILAR HAN
- 11 - KAŞIKÇI HAN
- 12 - MAHMUTPAŞA CAMİSİ

- 13 - MAHMUTPAŞA TÜRBESİ
- 14 - ÇUHACI HAN
- 15 - NURUOSMANIYE CAMİSİ
- 16 - VARAKÇI HAN
- 17 - SIRA ODALAR
- 18 - KAPALIÇARŞI

LEJANT

- ÇALIŞMA ALANI
- ANA KÜLTÜREL ROTA
- ALTERNATİF ROTA
- TİCARET YAPILARI
- KAPALIÇARŞI
- CAMİLER
- TÜRBELER
- ÇEŞMELER
- SANAT GALERİLERİ

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



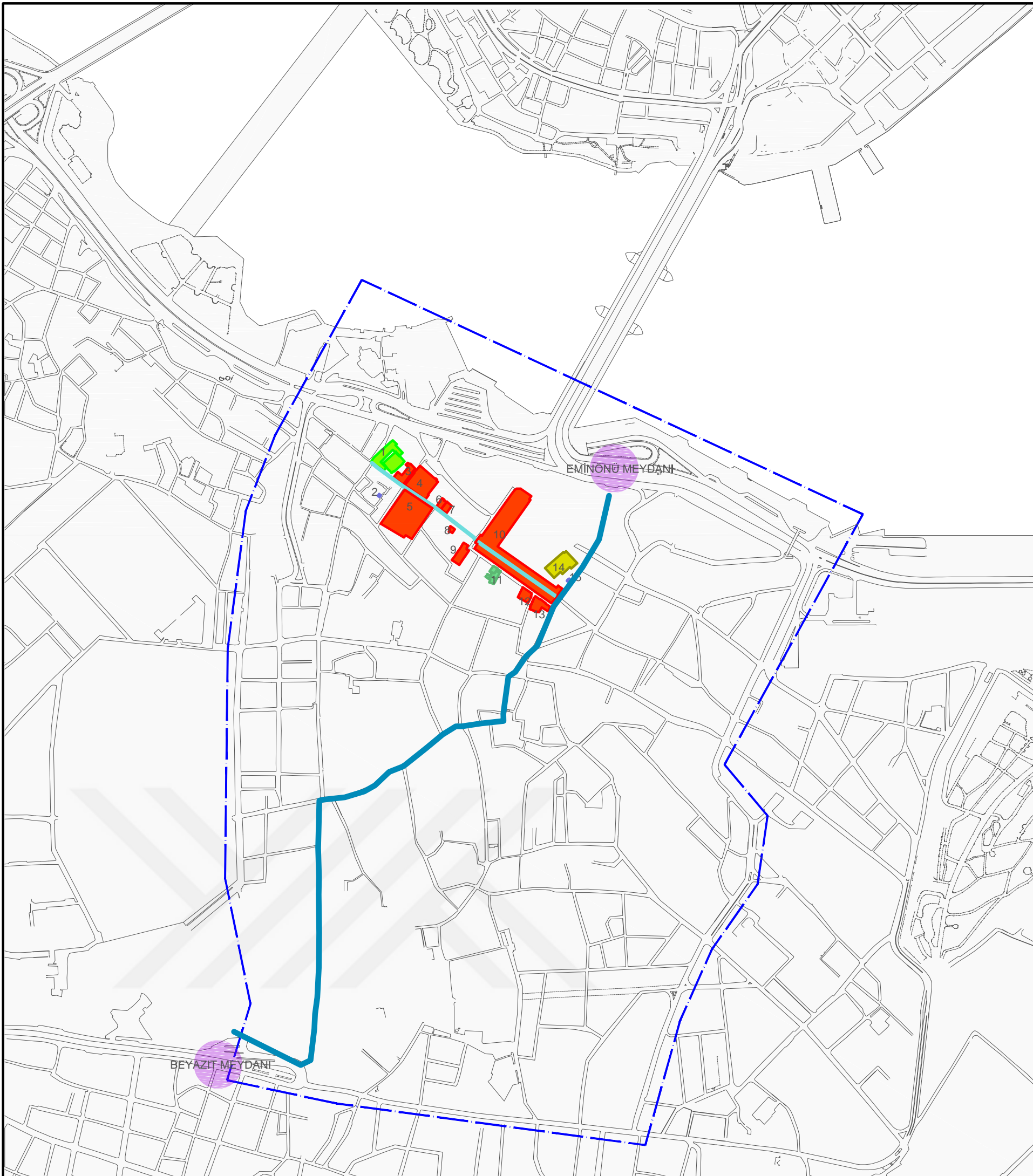
YAPI İSİMLERİ

1 - YENİ CAMİ	13 - YUSUFYAN HAN
2 - MISIR ÇARŞISI	14 - MAHMUDIYE HAN
3 - KURU KAHVECİ HAN	15 - M.AGOPYAN HAN
4 - SÜBYAN MEKTEBİ	16 - MUSTAFA PAŞA HAN
5 - KÜÇÜK YALDIZ HAN	
6 - HOCA ALAADDİN CAMİSİ	
7 - ALACA HAMAM	
8 - LEBLEBİCİ HAN	
9 - RIZA PAŞA HAN	
10 - ÇAVUŞOĞLU HAN	
11 - SOHTAZADE HAN	
12 - A.FRESKO HAN	

LEJANT

	ÇALIŞMA ALANI
	ALTERNATİF ROTA
	ANA KÜLTÜREL ROTA
	TİCARET YAPILARI
	CAMİLER
	SÜBYAN MEKTEBİ
	HAMAM

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



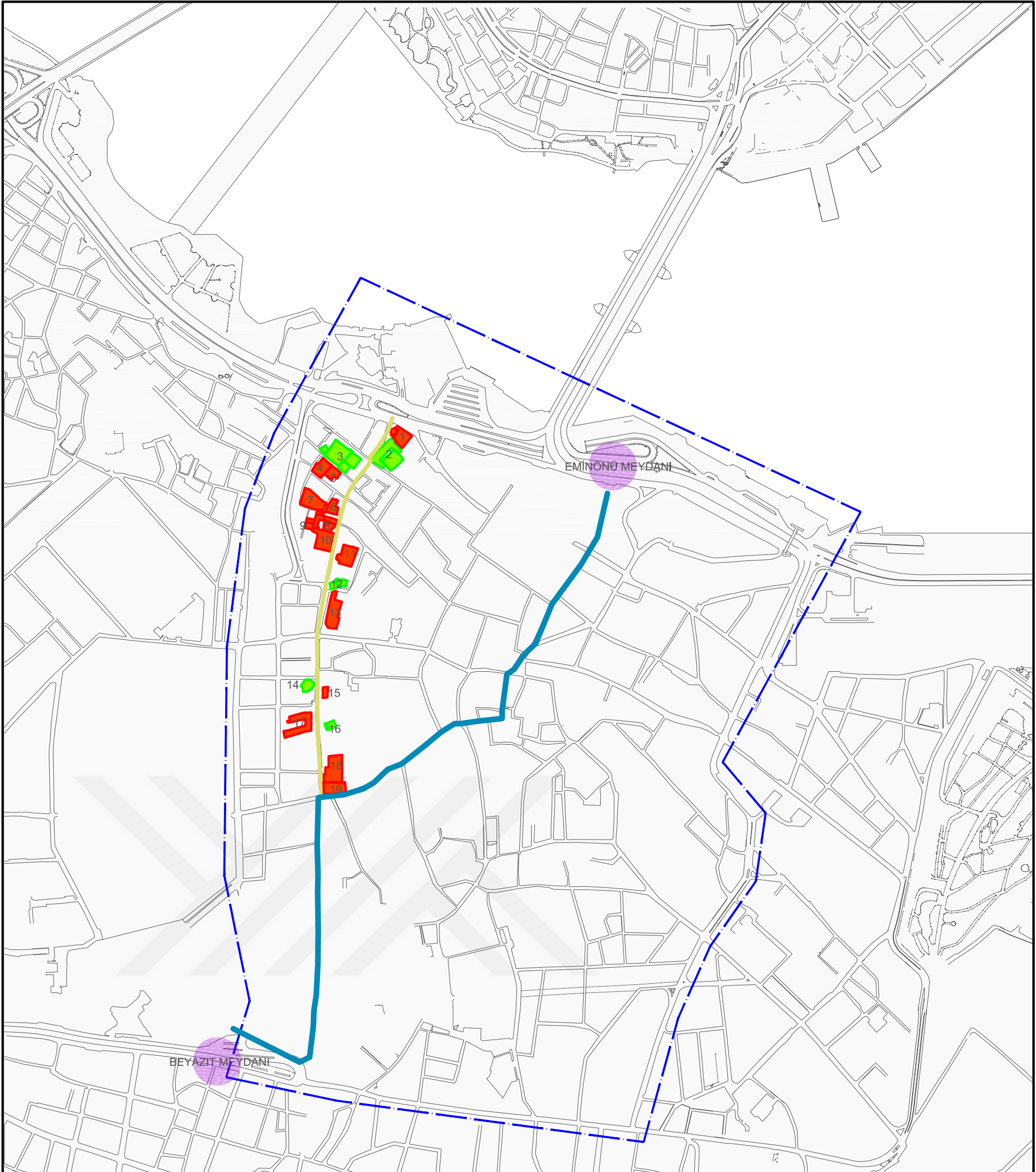
YAPI İSİMLERİ

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| 1 - RÜSTEMPAŞA CAMİSİ | 13 - FİNDİKLİYAN HAN |
| 2 - ÇEŞME | 14 - TURHAN HATİCE VALİDE TÜRBE Sİ |
| 3 - BURMALI HAN | 15 - ÇEŞME |
| 4 - PAPA Z HAN | |
| 5 - BALKAPANI HAN | |
| 6 - MEDİHA HAN | |
| 7 - HORO ZLU HAN | |
| 8 - YENİ HAN | |
| 9 - KURU KA HVE Cİ HAN | |
| 10 - MİSİR ÇARŞİSİ | |
| 11 - SÜBYAN MEKTEBİ | |
| 12 - ALTIPARMAK HAN | |

LEJANT

- | | |
|--|-------------------|
| | ÇALIŞMA ALANI |
| | ANA KÜLTÜREL ROTA |
| | ALTERNATİF ROTA |
| | TİCARET YAPILARI |
| | CAMİLER |
| | TÜRBELELER |
| | SÜBYAN MEKTEBİ |
| | ÇEŞMELER |

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



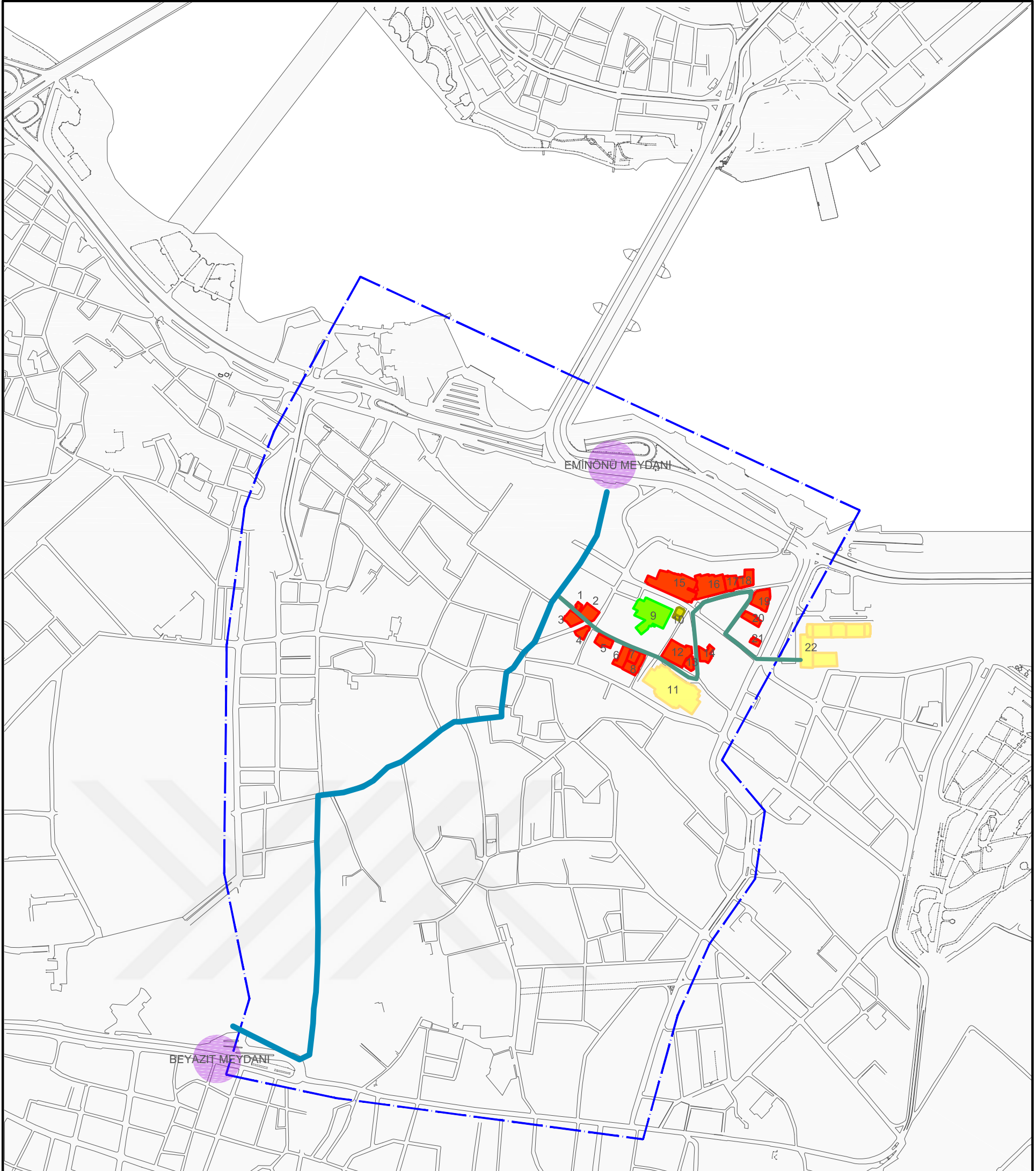
YAPI İSİMLERİ

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| 1 - KÜÇÜK ÇUKUR HAN | 13 - FİNCANCILAR HAN |
| 2 - RÜSTEMPAŞA CAMİSİ | 14 - BEZAZI CEDİT CAMİ |
| 3 - ELHAL TİMURTAŞ CAMİSİ | 15 - İNECİ HAN |
| 4 - KUNDAKÇI HAN | 16 - SAMAN VİRAN CAMİ |
| 5 - DEMİRTAŞ HAN | 17 - KİLİT HAN |
| 6 - YEMİŞ HAN | 18 - KIZILAY HAN |
| 7 - ŞEYH DAVUT HAN | 19 - BONCUKÇU HAN |
| 8 - TANBURACI HAN | |
| 9 - BOZKURT HAN | |
| 10 - SİLAHTARAĞA HAN | |
| 11 - EMNİYET HAN | |
| 12 - YAVAŞÇA ŞAHİN CAMİSİ | |

LEJANT

- | | |
|--|-------------------|
| | ÇALIŞMA ALANI |
| | ANA KÜLTÜREL ROTA |
| | ALTERNATİF ROTA |
| | TİCARET YAPILARI |
| | CAMİLER |

C5-ROTALAR ÜZERİNDE GÖRÜLEBİLECEK MİMARİ YAPILAR



YAPI İSİMLERİ

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1 - ŞİRİN HAN | 13 - ERZURUM HAN |
| 2 - 1.VAKIF HAN | 14 - KOCAMANOĞLU HAN |
| 3 - SADIKIYE HAN | 15 - 4.VAKIF HAN |
| 4 - GIBRALTAR HAN | 16 - İSMAİL PAŞA HAN |
| 5 - ANTOPULA HAN | 17 - KAYSERİLİ HAN |
| 6 - ANANIADİ HAN | 18 - BÜYÜK RALLİ HAN |
| 7 - WİTTOL HAN | 19 - 5.VAKIF HAN |
| 8 - ELALEMCİ HAN | 20 - KORASANCI HAN |
| 9 - ABDÜLHAMİT MEDRESESİ | 21 - NEMLIOĞLU HAN |
| 10 - 1. ABDÜLHAMİT TÜRBESİ | 22 - SİRKECİ GARI |
| 11 - SİRKECİ PTT MÜZESİ | İSTANBUL DEMİRYOLU MÜZESİ |
| 12 - MUHSİNOĞLU HAN | |

LEJANT

- | | |
|--|-------------------|
| | ÇALIŞMA ALANI |
| | ANA KÜLTÜREL ROTA |
| | ALTERNATİF ROTA |
| | TİCARET YAPILARI |
| | CAMİLER |
| | TÜRBELER |
| | MÜZELER |

FAYDALANILAN KAYNAKLARIN TAM LİSTESİ

- Akça, M., (2008). Tarihi Yarımada İçerisinde Bulunan Hanlar Bölgesi'nin Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Akın, O., (2012). "İstanbul Kentinin Değişim Öyküsü", Mimarist, İstanbul
- Aktar, A., (1998). "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler ve İktisadi FaaliyetlerHakkında Bazı Gözlemler, 1868-1938", Toplum ve Bilim Dergisi, 76:105-143.
- Aktar, T., (2009). "Tarihi Ticari Merkezlerde Koruma ve Kullanım Sorunları", Dosya 14.1 Dergisi, Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Anonim, Abdülhamid Albümleri.
- Anonim, (2000). Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Anonim, Sultanahmet Arastası, (1937). Encümen Arşivleri Kayıtları.
- Anonim, (2007). Konstantiniyye'den İstanbul'a Fotoğraf Albümleri, 1. Basım, Suna ve İnan Kıraç Vakfı, İstanbul, 1-2.
- Avcı, S., (1994). "Eminönü", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 3:158-164.
- Avrupa Endüstri Rotaları, <http://www.erih.net/>, 17 Ocak 2017.
- Avrupa Kültür Rotaları, <http://culture-routes.net/the-institute>, 20 Temmuz 2016.
- Aykaç, P., (2009). "Kentsel Arkeolojik Alanlarda Tasarım Süreci", Mimarlar Odası Dergisi, Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 14-1:36-42.
- Barselona'da Dönüşüm, <http://www.mimdap.org/?p=34029>, 19 Mayıs 2017.
- Belge, M., (2007). İstanbul Gezi Rehberi, 1.Basım, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Benli, G., (2004). İstanbul Tarihi Yarımada'da Bulunan Han Yapıları ve Avlulu Hanların Koruma Sorunları, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.

- Bilgin, İ. ve Erkol, İ., (2012). Liman Kentleri Amsterdam Barcelona Hamburg Metropol ve Mimarlık III, 1.Basım, Bilgi İletişim Grubu Yayınları, İstanbul.
- Binan, C.Ş. , (1991). 13.Yüzyıl Anadolu Kervansarayları Koruma Ölçütleri Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Büyük Valide Han, http://buyukvalidehan.yildiz.edu.tr/incontemporary_tr.html, 25 Şubat 2017.
- Çeçener, H.B., (2011). Eminönü Hanlar Bölgesi Anıtsal Eserler Kılavuzu, 1. Basım, Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesi, İstanbul.
- Dağbakan, A., Taş, M., (2012). "Tarihi YerleşimlerinYeniden Canlandırılmasında Süreç Yönetimi", 24. Uluslararası Yapı Yaşam Kongresi notları, Mimarlar Odası Bursa Şubesi.
- Demirtaş, Y. ve Esgin, İ., (2006). "Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona", Planlama Dergisi Sayı:2/2006, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.
- Durusoy, E., (2013). From An Ancient Road to A Cultural Route: Conservation And Management of the Road Between Milas and Labraunda, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Durusoy, E., (2016). Tarihi Yoldan Kültürel Rotaya: Milas İle Labraunda Arasındaki Yolun Korunması ve Yönetimi, 1. Basım, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık, Ankara.
- Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi, http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/somutkultureliras/somut_kulturel_miras.pdf, 3 Temmuz 2016.
- Eminönü Belediyesi, 3.Tarihi Yarımada Sempozyumu Çemberlitaş-Mahmutpaşa-Yeni Cami Turizm Geliştirme Aksı Stratejik Planı Dökümanları.
- Eyüpgiller, K.K. ve Eres, Z., (2013). Mimari ve Kentsel Koruma, 1. Basım, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Feilden, B.M., (1982). Conservation of Historic Buildings, Butterworths Chatham.
- Fidan, M.S., (2009). Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Gülenaz, N., (1998). İstanbul'daki 19. Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Ticaret Han ve Pasajlarının Stil ve Fonksiyon Bakımından İncelenmesi, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Güran, C., (1978). Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.
- Güranoğlu Yaylalı, F., (2012). Değişim Sürecinde Tarihi Yarımada ve İmgesel Kimlik, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Gürpınar, L., (2009). Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'ndeki Avlulu Hanların İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- ICOMOS, (2007). "Charter For The Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites", Quebec, Kanada

-ICOMOS Charter on Cultural Routes, http://www.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf, 3 Temmuz 2016.

-İclal, D. , Enlil, Z. , Evren, Y. ve Kozaman Som, S., (2011). İstanbul'un Tarihi ve Doğal Miras Değerleri: Potansiyeller, Riskler ve Koruma Sorunları, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

-Karataş, E., (2011). The Role Of Cultural Route Planning In Cultural Heritage Conservation The Case Of Central Lycia, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

-Karataş, E., (2015). Kültür Rotaları Planlama Rehberi, ÇEKÜL Vakfı-Tarihi Kentler Birliği Yayınları, İstanbul.

-Kaya, A., (2011). İstanbul Bitmeden Tarihi Yarımada Gezi Rehberi, 1. Basım, İnkılap Kitabevi Yayın Sanayi, İstanbul.

-Keleş, R. "Kent ve Kültür Üzerine", Mülkiye Cilt:XXIX Sayı:246.

-Keleş, R., (1998). Kent Bilimleri Sözlüğü, 2. Basım, İmge Yayınevi, Ankara.

-Kıvrak, N., (2010). Eski Kent Mekanlarının Canlandırılması Bağlamında İstanbul Eminönü Hanlar Bölgesi'nde Mimari Tasarım İlkelerinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.

-Köroğlu, N., (2004). XIX.Yüzyıl ve XX.Yüzyıl Başı Eminönü'nde Osmanlı Büro Hanları, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.

-Kuban, D., (2003). Kent ve Mimarlık üzerine İstanbul Yazıları, 1. Basım, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

-Kuban, D., (2005). "İstanbul Müze-Kent Projesi Üzerine, İstanbul 1600 Yıllık Bir Müzedir", Yapı Dergisi, Sayı 288, İstanbul.

-Küçük, A.H., (2014). Kentsel Dönüşüm Boyutları Barselona'da Raval Bölgesi Örneği, Yüksel Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.

-Küçükerman, Ö. ve Mortan, K., (2007). Kapalıçarşı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü, İstanbul.

-Le Corbusier, (2011). Şark Seyahati İstanbul 1911, 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

-Lynch, K., (2014). Kent İmgesi, 6. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

-Madran, E., (2014). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kültür Varlıklarının Korunmasına İlişkin Tutumlar ve Düzenlemeler: 1800-1950, 1. Basım, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.

-Maguire, H. ve Ousterhout, R., (2016). Dumbarton Oaks Seminerleri Konstantinopolis: Şehrin Dokusu, 1. Basım, Alfa Basım Yayım, İstanbul.

-Mengüşoğlu, N., (2007). Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı, Yüksel Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gazi Üniversitesi.

-Mumford, L., (1996). "Görünmeyen Kent", YAZ Dergisi, 96:169-173.

- Oruç, G.D., (2005). Şehir Eski Merkezlerinde Mekansal Değişim ve Yeniden Canlandırma Stratejileri: İstanbul Tarihi Yarımada Eminönü Örneği, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Ortaylı, İ. , Engin, V. ve Afyoncu, E., (2008). Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti, Cilt II, Eminönü Belediyesi, İstanbul.
- Özdemir, D., (2005). "Kent Merkezinde Kültür Eksenli Bir Dönüşüm Projesi: Temple Bar, Dublin", Arredamento Mimarlık Dergisi Mart Sayısı.
- Özden, E. Ö., (2006). "Kentsel Sit Alanı İlanı Mutlak Korunur Anlamına Geliyor mu?", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Ankara, 21:4.
- Özkan, A., (2003). Eminönü Hanlar Bölgesi'nin Cumhuriyet'ten Günümüze İzlenen Değişimi ve Yeniden Değerlendirilmesinde Öncelikli Bölgenin Saptanması, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Routes As Part Of Our Cultural Heritage, <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm>, 20 Temmuz 2016.
- Santiago Yolu Deklarasyonu(The Santiago de Compostela Declaration), http://culture-routes.net/sites/default/files/files/1987_COMPOSTELA_DECLARATION.pdf, 10 Mart 2016.
- Sav, M., (2012). "Çemberlitaş ve Nuruosmaniye Camii ile Çevresinin Arkeotopoğrafyası", Vakıf Restorasyon Yıllığı, 5:8-22.
- Sepetçi, A.T., (2007). İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri ve Ulaşım Odaklı Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada(Eminönü ve Fatih) Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Sökmen, Ş., (2012). Tarihi Yarımada'daki Hanların Mimari Açından Geçirdikleri Evreler ve Günümüzdeki İşlevleri, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Haliç Üniversitesi.
- Sumner, H. ve Freely, J., (2013). İstanbul Gezgininin Rehberi; İstanbul'u Dolaşırken, 2. Basım, Pan Yayıncılık, İstanbul.
- Şahinalp, M.S. ve Günal, V., (2012). "Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçi Kademelenme Yönünden Mekansal Analizi", Milli Folklor, 93.
- Turgut, S. ve Özden, P., (2005). "Sürdürülebilir ve Turizm Eksenli Bir Kentsel Dönüşüm Hedefine Doğru: Eminönü Tarihi Kent Merkezi", Planlama Dergisi Sayı:31, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.
- Tarihi Hanları Turistler Bizden Önce Keşfetti, <http://www.v3.arkitera.com/h37356-tarihi-hanlari-turistler-bizden-once-kesfetti.html>, 16 Şubat 2017.
- UNESCO Dünya Miras Komitesi 37. Oturum, (2013). İstanbul Tarihi Alanları Kararları, Phnom Penh.
- Wiener, M., (1998). İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, Yapı kredi Yayınları, İstanbul.
- Yalçiner Ercoşkun, Ö., (2006). "Yarının Kentleri İçin Kentsel Hizmetlerde Coğrafi Bilgi İstasyonları-Kioskların Kullanımı", Yapı ve Kentte Bilişim Dergisi, Gazi üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 4.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	Beste Nur İSKENDER AYDIN
Doğum Tarihi ve Yeri	30.05.1989 Beykoz
Yabancı Dili	İngilizce
E-posta	bestenuriskender@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2012
Lise	Sayısal	Sakarya Anadolu Lisesi	2007

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2016-2017	Mimarane Mimarlık	Mimar
2014-2016	Attila Özkaynakçı Mimarlık	Mimar
2013-2014	Mimarane Mimarlık	Mimar
2012-2012	Çamoğlu Mimarlık	Mimar