

KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
KÜLTÜR VARLIKLARINI KORUMA YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**KENT SİLÜETLERİNİN KENTSEL MİRAS AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ VE
KORUMA ÖNERİLERİ**

ECEM ASLAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MAYIS, 2019

ECEM ASLAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

2019



**KENT SİLÜETLERİNİN KENTSEL MİRAS AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ VE
KORUMA ÖNERİLERİ**

ECEM ASLAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Kültür Varlıklarını Koruma Programı'nda Yüksek Lisans derecesi için gerekli kısmi şartların yerine getirilmesi amacıyla Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'ne teslim edilmiştir.

İstanbul, Mayıs 2019

Ben, ECEM ASLAN;

- Hazırladığım bu Yüksek Lisans Tezinin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve başka çalışmalardan yaptığım alıntıların kaynaklarını kurallara uygun biçimde tez içerisinde belirttiğimi onaylıyorum.
- Bu Yüksek Lisans Tezi, daha önce başka hiçbir eğitim kurumuna hiçbir diploma ya da derece amacıyla teslim edilmemiş ve kabul edilmemiştir.
- Bu Yüksek Lisans Tezini Yüksek Öğrenim Kurumu'nun Etik Davranış İlkeleri'ne uygun olarak hazırlanan Kadir Has Üniversitesi Akademik Etik İlkelerini takip ederek hazırladığımı beyan ediyorum.

Ayrıca, bu çalışmayla ilgili herhangi bir yanlış beyanın Üniversite'nin düzenlemeleri dahilinde disiplin işlemi ile sonuçlanabileceğini anlıyorum.

Çalışmamın basılı ve elektronik kopyalarının Kadir Has Üniversitesi Bilgi Merkezinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

Tezimin/projemin ~~1~~ yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/projemin tamamı erişime açılabilir.

ECEM ASLAN

Mayıs 2019

Ecem Aslan

KABUL VE ONAY

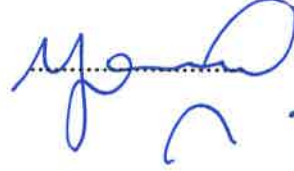
ECEM ASLAN tarafından hazırlanan **KENT SİLÜETLERİNİN KENTSEL MİRAS AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ VE KORUMA ÖNERİLERİ** başlıklı bu çalışma **08.04.2019** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

ONAYLAYANLAR:


Prof. Dr. Füsun Alioğlu
(Başkan)
Kadir Has Üniversitesi



Prof. Dr. Yonca Kösebay Erkan
(Danışman)
Kadir Has Üniversitesi



Öğr. Gör. Dr. Faruk Tuncer
Yıldız Teknik Üniversitesi



Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Prof. Dr. Sinem Akgül Açıkmeşe
ONAY TARİHİ:

İÇİNDEKİLER

ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiii
BİRİNCİ BÖLÜM	1
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç.....	3
1.2. Kapsam	4
1.3. Yöntem	5
İKİNCİ BÖLÜM	7
2. Kent Siluetlerinin Kavramsal Gelişimi.....	7
2.1. Kentsel Mirasın Bir Parçası Olarak Siluetlerin Korunması	21
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	45
3. İstanbul'un Siluetinin Seyahatnameler Üzerinden Analiz Edilmesi.....	45
3.1. İstanbul Silueti.....	45
3.2. İncelenen Seyahatnamelerin Nitelikleri	47
3.3. Seyahatnamelerde İstanbul'un Silueti ile ilgili Öne Çıkan Öğeler	51
3.3.1. İstanbul'a Yaklaşmak	52
3.3.2. İstanbul'un Siluetinde Etkili Olan Fiziksel (Somut) Öğeler.....	57
3.3.3. Siluetin Algılanmasında Etkili Soyut Öğeler ve Bir Temaşa Mekanı Olarak İstanbul.....	92
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	120
4. İstanbul'un Siluetini Korumak.....	120
4.1. İstanbul Kent Planları ve Tarihi Yarımada Siluetini Korumak.....	122
4.2. Kentin Dinamik Yapısı ve Gelişen Siluet	176
4.3. Mevcut Durum ve Değerlendirme.....	179
4.4. Kent Siluetinin Korunması ve Geliştirilmesine Yönelik Öneriler	184
BEŞİNCİ BÖLÜM	188
5. SONUÇ.....	188
KAYNAKÇA	199
EKLER	212
Ek-1 : Gezginlere Ait Bilgiler	212
Ek-2: Surların etrafına bina yapılmamasına dair karar.	215

KENT SİLÜETLERİNİN KENTSEL MİRAS AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ VE KORUMA ÖNERİLERİ

ÖZET

Kent silüetleri kentin geneliyle ilgili dinamikleri ifade etmektedir ve kentleşmiş kültürlerin en önemli sembollerinden birini oluşturmaktadırlar. Kentsel kimliğin önemli bir parçasını oluşturan silüetler kentler için akılda kalıcı temsiller yarattıkları gibi kent belleği ve kentsel miras açısından da önem taşımaktadırlar. İstanbul da kentsel kimliğini çok katmanlı ve tarihi yapısının kolayca algılanmasına izin veren, zaman içinde gelişen silüetiyle ortaya koymaktadır. Eşsiz konumu ve topografyası ile Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının mimari gelenekleriyle harmanlanan silüeti İstanbul'un kentsel mirasının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Ancak küreselleşme ve plansız kentleşmeyle birlikte yeni eklenen yapılar nedeniyle İstanbul'un silüeti hızla değişmektedir.

Bu tez çalışması, kent silüetlerini görsel ilişkiler üzerinden inceleyerek İstanbul silüeti özelinde silüetin bileşenlerini belirlemeyi ve kentsel mirasın bir parçası olarak korunmasıyla ilgili çalışmaları incelemeyi amaçlamıştır. Kent görünümünün tarihsel gelişimini ve evrensel koruma standartlarını inceledikten sonra Tarihi Yarımada'nın silüetine odaklanarak silüetin bileşenlerini ortaya koymaya çalışmıştır. 1100 ile 1913 yılları arasında İstanbul'u ziyaret eden gezginlerin seyahatnameleri üzerinden yapılan analizlerle kent silüetinin tarif edilmesinde tekrar eden temalar olan "kente yaklaşmak", "silüette etkili fiziksel bileşenler", "ambiyans öğeleri" ve "bir temaşa mekanı olarak İstanbul silüeti" üzerinden silüetin somut ve soyut bileşenleri ortaya konmuş ve temaşaya olanak veren "seyirlik" değerine odaklanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat Dönemi'nden itibaren başlayarak silüetin kentsel mirasın bir parçası olarak korunması için alınan önlemler ve planlama çalışmaları kentsel müdahalelerle birlikte ele alınarak silüetle ilgili koruma kararları incelenmiştir. Bu analizler sonucunda kent silüetinin kentlerin dinamik yapısı gereği sürekli gelişmekte olmasına dayanarak tarihi kentlerin silüetlerinin korunması ve geliştirilmesi için öneriler sunulmuştur.

Kent silüetinin kentsel deneyimden ayrı tutulamayacak seyirlik bir değeri vardır ve silüetin kentsel mirasın bir parçası olarak korunabilmesi için bu değerin yaşatılması ve günlük hayatın bir parçası olacak şekilde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Silüetler görsel ilişkiler ve kentsel deneyimle birlikte kapsamlı bir şekilde incelendiğinde kent silüetlerinin sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde günümüz şartlarına uygun olarak gelişmesi ve geleceğe aktarılması sağlanabilecektir.

Anahtar Kelimeler: Silüet, Kent Görünümleri, İstanbul Silüeti, Görsel bütünlük, Kentsel Miras, Temaşa



CITY SILHOUETTES IN THE CONTEXT OF URBAN HERITAGE: THE CASE OF ISTANBUL AND PRESERVATION

ABSTRACT

City silhouettes represent the dynamics of cities in general and constitute one of the most important symbols of urbanized cultures. They form an important part of the urban identity and create memorable representations for the cities as well as being important for urban memory and urban heritage. Istanbul reveals its urban identity with its silhouette that allows to easily perceive its multi-layered and historic structure which has been developed over time. The silhouette of Istanbul is shaped by its unique location and topography and blended with the architectural traditions of the Byzantine and Ottoman Empires and it constitutes an important part of Istanbul's urban heritage. However, due to globalization and unplanned urbanization, the silhouette of Istanbul is changing rapidly.

The aim of this thesis is to examine the city silhouettes through visual relations and to determine the components of silhouette and protection efforts for urban heritage especially in Istanbul. After analyzing the historical development of city views and universal conservation standards, it focuses on the silhouette of the Historical Peninsula and tried to reveal the components of silhouette. Based on the travelogues which were written by the travelers who visited Istanbul between 1100 and 1913, four main themes, “approaching the city”, “effective physical components in silhouette”, “ambience elements” and “Istanbul silhouette as a spectacle place”, have been developed. With these themes, tangible and intangible elements of Istanbul silhouette were examined and focusing on the visual value of the silhouette based on its spectacle was analyzed. Starting from the Tanzimat Period in the Ottoman Empire, the measures taken to protect the silhouette as a part of the urban heritage were examined with planning activities that were discussed together urban interventions and the conservation decisions. As a result of these analyses, based on the dynamic development of cities and their silhouettes, recommendations were made for the protection and development of the silhouettes of historic cities.

The urban skyline has a visual value that cannot be separated from urban experience and it is necessary to keep this value alive and to make arrangements to be part of daily life in order to protect the silhouette as part of the urban heritage. When the silhouettes are examined together with visual relations and urban experience in a comprehensive way, it will be possible to develop and transfer the city silhouettes in accordance with today's conditions within the framework of the sustainability concept.

Key words: Silhouette, City Views, Istanbul Silhouette, Visual Integrity, Urban Heritage, Spectacle



ÖNSÖZ

Kent silüetleri ve İstanbul silüetini incelediğim bu tez, benim her gün seyretmekten inanılmaz bir keyif aldığım İstanbul silüetiyle ilgili derinlemesine bir çalışma yapmamı ve akademik olarak kendimi geliştirmemi sağladığı için çok mutluyum. Tez konusu için arayıştayken Ali Saim Ülgen'in çalışmalarını incelediğim esnada bir anda kent silüetinin korunması fikrinin doğmasıyla bu çalışmaya başladım. O nedenle ilk teşekkürümü Ali Saim Ülgen'e borçluyum. Ancak en büyük teşekkürüm tez konusunun belirlenmesinden başlayarak, tecrübesiyle beni yönlendiren, tüm yoğunluğuna rağmen bilgisini, emeğini, sabrını ve sevgisini eksik etmeyen sevgili hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. Yonca Kösebay Erkan'a. Onun desteği olmasıydı hem bu çalışmayı yapamaz hem de kendimi iki buçuk sene gibi kısa bir sürede bu kadar geliştiremezdim. Yüksek lisans hayatım boyunca bilgisini ve tecrübesini eksik etmeyen Prof. Dr. Füsun Alioğlu'na teşekkür ederim. Sevgili hocam Prof. Dr. Hatice Kurtuluş'a beni kültürel mirasın çok daha geniş perspektiflerden çalışılabileceğine inandırdığı ve desteğini esirgemediği için teşekkür ederim. Dr. Öğr. Üyesi Mustafa Çağhan Keskin'e tezin ilk aşamalarından itibaren görüşleriyle beni yönlendirdiği, özellikle seyahatnamelerle ilgili çalışmamı kütüphanesini benimle paylaşarak desteklediği için teşekkür ederim.

İstanbul'a yaklaşırken görünen silüeti fotoğraflayabilmem için deniz otobüslerinde dışarı çıkmak yasak olmasına rağmen izin almamı sağlayan ve yardımlarını esirgemeyen İDO kaptanları ve çalışanları Hasan Kolay, Recep Erkut, Necati Can ve Mustafa Bey'e çok teşekkür ediyorum. Çalışmamın yoğun dönemlerinde varlıklarıyla beni neşelendiren arkadaşlarım Anita Gökçeoğlu, Ceren Hapoğlu, Asya Ece Uzmay ve Zeynep Edremit'e yanımda oldukları için teşekkür ediyorum. Uzakta olmasına rağmen yokluğunu hiç hissettirmeden bana her konuda destek olan ve her zaman güçlü durmamı sağlayan Can Yalçın'a bu yoğun süreçte gösterdiği anlayış için sonsuz teşekkürler. Ve sevgili anne ve babama, beni yapmak istediğim iş konusunda her zaman destekledikleri, benden hep gururla bahsettikleri ve hayallerimi gerçekleştirebilmek için ellerinden gelenden daha fazlasını yaptıkları için çok teşekkür ediyorum, onlar olmasaydı bunların hiçbirini yapamazdım.

Ecem Aslan
Mayıs 2019



*Anneme ve babama,
Hep yanımda oldukları için...*

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: Gerome Maurand'ın 1544 Yılındaki İstanbul ve Galata Görünümleri.....	8
Şekil 2.2: İstanbul'un Panoramik Sergisinin Ziyaretçileriyle Birlikte Resmedilmesi, Jules Arsen-Garnier, 1882 (Comment, The Panorama, 1999).....	8
Şekil 2.3: Akropolis'in Güneyinin Görünümü, (E. Cabrol, <i>Voyage En Grèce 1889 Notes Et Impressions. Vingt Et Une Planches En Héliogravure Et Cinq Plans Lithographiés Tirés Hors Texte</i> , Paris, [D. Jouast For] Librairie Des Bibliophiles, 1890).....	11
Şekil 2.4: San Gimignano Kuleleri,	11
Şekil 2.5: Palazzi Di Campidoglio, Giuseppe Vasi, 1754.....	12
Şekil 2.6: Versailles Sarayının Bahçeleri Ve Etrafıyla Birlikte Orangerie'den Kuş Bakışı Görünümü,, Antoine Coquart, 1712, (<i>Bibliothèque Nationale De France, Département Des Estampes Et De La Photographie, Va-422-Format 4</i>).	12
Şekil 2.7: Zaltbommel, Tiel; Joan Blaeu, 1649, Gravür,	14
Şekil 2.8: Montfoort, Wijk Bij Duurstede; J. Blaeu / Spilman- Gravür, 17.-18. Yüzyıl.....	14
Şekil 2.9: Edinburg'un 1440'lar Ve 1840'lardaki Görünümünün Karşılaştırılması (J.Grant), (Pugin, <i>Contrasts: Or A Parallel Between The Noble Edifices Of The Middle Ages, And Corresponding Buildings Of The Present Day; Shewing The Present Decay Of Taste</i> , 1898).	17
Şekil 2.10: Chicago Kentsel Ufuk Çizgisi, 1927. Library Of Congress,	18
Şekil 2.11: Paris Çatı Görünümleri, (Sol) Overlooking The Rooftops Of Paris, Van Gogh, 1886,.....	37
Şekil 2.12: Paris Çatı Görünümleri (Tom Eversley).....	38
Şekil 2.13: Manhattan'ın 2013'teki Kentsel Ufuk Çizgisi Ve 2025'e Kadar Yapılması Öngörülen Yeni Gökdelenlerle Oluşacak Görüntüsü (The Municipal Art Society Of New York, 2017)	39
Şekil 2.14: Unesco Dünya Miras Alanlarından Siluet, Kentsel Ufuk Çizgisi, Panorama, Vista Ve Önemli Görünümler Kavramlarını İçeren Yerlerin Haritası (Aslan, 2018)	41
Şekil 3.1: Eyüp'ten Haliç'in Görünümü, Melling, 1819.....	46
Şekil 3.2: Çanakkale Boğazı Ve Marmara Denizi'nin Görünümü, J. Grelot, 1680... 54	54
Şekil 3.3: Haliç'in Girişinden İstanbul, Flandin, 1853.	54
Şekil 3.4: Boğaz'ın Karadeniz Tarafından Girişi, Flandin, 1853	56
Şekil 3.5: İstanbul Kara Surları, Ayvansaray, Fotoğraf: Guillaume Berggren, 1888.62	62
Şekil 3.6: Şehir Hatları- Haliç Hattı Vapur Güzergahından Çekilmiş İstanbul'un Kara Surlarının Bugünkü Hali (Aslan, 2018).....	62
Şekil 2.7: Kara Surlarının Siluet Hattında Bugünkü Görünümü, Dilnihat Özyeğin Anadolu Lisesinden (Aslan, 2018).	63
Şekil 3.8: Sarayburnu Civarında İstanbul'un Deniz Surları Ve Deniz Feneri, Flandin, 1853.	63
Şekil 3.9: İstanbul'un Deniz Surları Ve Sultanahmet Cami İle Birlikte Görünümü, Barth, 1913.....	63

Şekil 3.10: Küçükayasofya Camii Ve Marmara Surları, 1918, Fotoğraf,.....	64
Şekil 3.11: 15. Yüzyıla Ait Justinian Sütunu, Ayasofya Ve Surlu Konstantinopolis Kentini Gösteren Gravür, (Hartmann Schedel, <i>Nürnberg Kroniği</i> , 1493).	65
Şekil 3.12: İstanbul'un Marmara Denizinden Görünen Silüetinde Hala Belirgin Olan Dikilitaşlar, İdo Bursa- Kadıköy Deniz Otobüsünden (Aslan, 2018).....	67
Şekil 3.13.: Okmeydanından Görünüm, Julia Pardoe, 1839.	68
Şekil 3.14: Şehzadebaşı'ndan Fatih Panoraması, (Fotoğraf: Ahmet Münir, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_010179).	69
Şekil 3.15: Galata'dan Sarayburnu'nun Görünümü, Bernard Randolp, 1689.	71
Şekil 3.16: Galata'dan Sarayburnu'nun Görünümü, Choiseul-Gouffier, 1822.	72
Şekil 3.17: Yeni Cami, Gaspar Fossati, 1852,	76
Şekil 3.18: Cornelius Loos Panoraması Detay, Konutlar, 1710, <i>The Museum Of Fine Arts, Stockholm</i>	81
Şekil 3.19: İstanbul Limanının Görünümü, John Lewis, 1838.	83
Şekil 3.20: Gemiler, Kayıklar, Flandin, 1853.	83
Şekil 3.21: Marmara Denizinde Yelkenliler, Corbusier, 1911, P.65.	84
Şekil 3.22: İstanbul Limanının Görünümü, Louis De Launay, 1913.	84
Şekil 3.23: Süleymaniye Panoraması, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_015789. ..	84
Şekil 3.24: Kayıklar, Fotoğraf: Ara Güler.	85
Şekil 3.25: Fatih Camisi Ve Galata'nın Ahşap Köprüsü, Flandin, 1853.	86
Şekil 3.26: Ayvansaray Kapısı Yakınlarındaki Kara Surların Bir Kısmı Ve Müslüman Mezarlığı, Flandin, 1853.....	89
Şekil 3.27: Constantinople. Grand Cimetiere D'eyoub / Edit.: Jacques Ludwigsohn, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_012202.	89
Şekil 3.28: İstanbul'da Kayıklar, Fotoğraf: Ara Güler	95
Şekil 3.29: İstanbul'un Renkli Konut Dokusunun En Yoğun Olduğu Bölgelerden Fatih Ve Yavuz Selim Camilerinin Yamaçları (Aslan, 2018).....	95
Şekil 3.30: Constantinople. Coucher De Soleil / Edit.: E. F. Rochat, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004329.....	96
Şekil 3.31: Karaköy İskelesinden Eminönü Ve Ayasofya Panoraması, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_006757.....	98
Şekil 3.32: İstanbul'un Görünümü, Felix Ziem, 1864.	98
Şekil 3.33: Eminönü'nün Güneş Batarken Silüeti, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_009868.	99
Şekil 3.34: Arkada Sarayburnu Ve Ayasofya Manzarasıyla Galata Kulesi, Julia Pardoe, 1838.	100
Şekil 3.35: Constantinople. Phare D'ahir-Capou, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004691.	101
Şekil 3.36: P. Blanchard, İstanbul'da Ramazan Gecesi, 1852 (Kara, 2010).....	106
Şekil 3.37: İstanbul'da Ramazan, Hüsnü Tengüz, (Tengüz, 2013).	107
Şekil 3.38: İstanbul, The Golden Horn Et Night / Edit.: Othmar, Kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004829.....	107
Şekil 3.39: İstanbul'un Gece Yangınında Görünümü, Halil Paşa (1857-1939),.....	108

Şekil 3.40: Gezginlerin Kenti Seyrettiği Yerleri Gösteren Bakı Noktalarının Haritası (Aslan, 2018).	109
Şekil 3.41: 1836 Tarihli Hellert Planı Üstünde İstanbul'un Başlıca Mezarlıkları, Salt.	110
Şekil 3.42: Eyüp Mezarlığından Haliç'in Panoramik Görünümü, Miss Pardoe, 1838.	110
Şekil 3.43: Pera'daki Küçük Mezarlıktan (<i>Petit Champ Des Morts</i>) Görünüm, Flandin, 1853.	111
Şekil 3.44: Bulgurlu Tepesi'nden İstanbul, Miss Pardoe, 1838.....	112
Şekil 3.45: M.Lorichs'in İstanbul Panoraması, 1559, Konstantinoppel Unter Sultan Suleiman Dem Grossen, 1902	115
Şekil 3.46: H. Barker'ın Galata Kulesi'nden Çizdiği İstanbul Panoraması, 1801, British Library.....	115
Şekil 3.47: Galata Kulesi'nden Guillaume Berggren Fotoğrafı, 1870'ler, Eskiistanbul.Net.....	115
Şekil 3.48: Günümüzde Galata Kulesi'nden Tarihi Yarımada'nın Görünümü (Aslan, 2018).....	115
Şekil 3.49: Beyazıt Serasker Kulesi'nden Görünüm, Miss Pardoe, 1838.....	116
Şekil 3.50: İsveç Elçilik Sarayı'ndan İstanbul, Jan Van Der Steen, 1770 – 1780. ..	116
Şekil 3.51: Pera'daki Fransız Elçilik Sarayı'ndan İstanbul'un Görünümü, Choiseul-Gouffier, 1822.....	116
Şekil 3.52: Jean Baptiste Vanmour, Pera'daki Hollanda Konsolosluğu'ndan İstanbul'un Görünümü, C.1720-1737, Rijksmuseum.	117
Şekil 4.1: Eski Darülfünun Binası, Salt.	125
Şekil 4.2: 1872 Yılında Ayasofya, Frank Mason Good Fotoğrafı,	131
Şekil 4.3: Ayasofya, Gülmez Frères Fotoğrafı, 1890lar,	131
Şekil 4.4: Süleymaniye Camii Ve Küçükpazar Görünümü / 19. Yüzyıl, Fotoğrafçisi Bilinmiyor.....	131
Şekil 4.5: Zeyrek Tarafından Süleymaniye, Tarihi Ve Fotoğrafçisi Bilinmiyor,	131
Şekil 4.6: Süleymaniye Camisi Yakınındaki Botanik Enstitüsünü Gösteren Fotoğraf, Fotoğrafçı: Gilbert Grossvenor, 1951, Ngs Image Collection, (Üster, 2000). ..	137
Şekil 4.7: Güzelleşen İstanbul'da Eminönü Meydanı Ve Yeni Cami Çevresin Dünü-Bugünü 1943, Salt.....	139
Şekil 4.8: Güzelleşen İstanbul'da Atatürk Bulvarı'nın Dünü Bugünü Ve Valens Kemer, 1943, Salt.	139
Şekil 4.9: Eminönü Meydan Düzenlemesi, Süleymaniye Camisine Doğru 4 No.'Lu Yolun Açılması, Çizen: Pierre Jaubert, Fotoğraf: Foto Sander, 10 Haziran 1943, (Bilsel & Pinon, 2010).	140
Şekil 4.10: Menderes Döneminde Sirkeci-Florya Sahil Yolunun Açılması, İstanbul'un Kitabı, 1957.	144
Şekil 4.11: Tarihi Yarımada Silüetinin Arkasından Görülen 16/9 Kuleleri,.....	162
Şekil 4.12: Haliç Metro Köprüsünün Miras Etki Değerlendirmeleri Sonrası Uygulanan Hali (Aslan,2018).....	163

Şekil 4.13: Meri Planların Tarihi Yarımada İçinde İzin Verdiği Yapı Yükseklikleri Ve Topografya İlişkisini Gösteren Pafta (Göksu & Akalp, 2017)	167
Şekil 4.14: Tarihi Yarımada İçin Hazırlanan Planlarla Kat Yüksekliklerinin Topografyaya Bağlı Olarak Yıllar İçindeki Değişimi (Aslan, 2019)	167
Şekil 4.15: Tarihi Yarımada Silueti Olarak Belirlenen Hatt-I Bala Çizgisini Gösteren Pafta (İbb'nin Ekim 2012 Tarihli "Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Siluetinin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu" Sunumundan Alınmıştır).....	169
Şekil 4.16: İbb Meclisi'nin "Tarihi Kent Merkezi Görünümünü (Siluetini) Etkileyen Alanlarda Olumsuz Yapılaşma Koşullarının Engellenmesine Yönelik 1/5.000 Ölçekli Nip Plan Notu İlavesi Teklifi" Kapsamında Belirlediği Yükseklik Sınırlarını Gösteren Pafta (İbb'nin Ekim 2012 Tarihli "Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Siluetinin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu" Sunumundan Alınmıştır).....	169
Şekil 4.17: Boğaziçi Köprüsü'nden Tarihi Yarımada'nın Görünümü (<i>Avrasya Maratonu Nedeniyle Köprü Trafiğe Kapatıldığında Fotoğraf Çekimi Yapılabildiği</i>) (Aslan, 2018)	171
Şekil 4.18: Yenikapı Dolgu Alanıyla Birlikte Tarihi Yarımada'nın 2006 (Solda) Ve 2017 (Sağda) Yıllarındaki Değişen Formu	172
Şekil 4.19: Beşiktaş Vapur İskelesi'nden Çamlıca Camii Ve Çamlıca Radyo Televizyon Kulesinin Görünümü (Aslan, 2019).....	175
Şekil 4.20: Sapphire'in Seyir Terasından İstanbul'un Görünümü	176
Şekil 4.21: İstanbul'un Tarihi Dönemlere Göre Mekansal Gelişimi (2009 Çevre Düzeni Planından Alınmıştır.)	177
Şekil 4.22: İstanbul'un 2019 Yılındaki Sınırları	177
Şekil 4.23: (<i>Üstte</i>) İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı Evraklarında Kullanılan İstanbul Simgesi (<i>Altta</i>) 2014-2023 İstanbul Bölge Planı'nda Kullanılan İstanbul Simgesi.....	178
Şekil 4.24: Tarihi Yarımada Ve Zincirlikuyu-Maslak Hattı Görünümleri (<i>İdo Bursa-Yenikapı-Kadıköy Deniz Otobüsünden Çekilmiştir</i>) (Aslan, 2018).....	178
Şekil 4.25: Planlama Çalışmalarıyla Belirlenmiş Olan İstanbul'un Korunması Gereken Görünümlerini Ve Bakı Noktalarını, Seyir Alanlarını Ve Güzergahlarını Gösteren Harita (Aslan, 2019).	183

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1: Kent Görünümlerinin ve Siluetlerinin Korunmasına Dair Uluslararası Düzeydeki Kararlar Ve Öneriler (Aslan, 2019).....	36
Tablo 2.2: Unesco Dünya Miras Alanlarının Koruma Raporlarında Görsel Bütünlükle İlgili Ortaya Çıkan Sorunlar (Aslan, 2018).....	43



KISALTMALAR

Bkz. : Bakınız

C.O.A. : Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi

C. : Cilt

Çev. : Çeviren

Dü. : Düzenleyen

F.B.E. : Fen Bilimleri Enstitüsü

Haz. : Hazırlayan

ICOMOS: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi

ICOM: Uluslararası Müzeler Konseyi

ICCROM: Uluslararası Kültürel Varlıkları Koruma ve Araştırma Merkezi

S. : Sayfa

TDK : Türk Dil Kurumu

T.Y.: tarih yok

UNESCO: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu

Y. Y. : yazar yok

Yy. : yüzyıl

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

İstanbul, siluetiyle yüzyıllar boyunca pek çok kişiyi etkilemiş, siluetin bütüncül olarak algılanması birçok insana esin kaynağı olmuştur. Uzun yıllar boyunca ulaşımın deniz yoluyla sağlanması kent siluetinin özellikle denizden algılanışında “dramatik” bir etki yaratmış ve pek çok gezginin yazılarında yer bulmuştur.

Kent siluetleri mimari uğraşlar var olduğundan beri yerleşim yerleri için önemli bir unsurdur. Attoe (1981), kent siluetlerinin o kenti oluşturan öğelerin bütününden daha fazlasını temsil ettiğini düşünmektedir; siluetler kentin geneliyle ilgili dinamikleri ifade etmektedir ve kentleşmiş kültürlerin en önemli sembollerinden birini oluşturmaktadırlar. Ayrıca kent siluetlerinin estetik özellikleri onların “potansiyel bir sanat eseri” görülmesini sağlamaktadır (Attoe, 1981). Benzer bir şekilde Cullen (1961) da yapılı bir çevreyi oluşturan elemanların birbirleriyle ilişkisinin öneminden ve kent siluetlerinin bütüncüllüğünün onları sanat eserine yaklaştırdığından bahsetmektedir.¹

Kostof’a (2009) göre Almanların “kent portresi” ya da “*Stadtbild*” diye adlandırdığı kentsel ufuk çizgileri, kümülatif bir sürecin sonucudur. Bu kent portreleri kent hakkında bilgi verdikleri gibi kentlere kimlik de kazandırır. Kentler için onların kimliği olarak adlandırılacak farklılaşmış görünimleri oluşturdukları gibi kent hakkında politik, ekonomik, dini, sembolik, sosyal, kültürel anlamlar da ifade ettikleri için önem taşırlar. Gökyüzü ve yeryüzü arasında kenti oluşturan öğelerin ufuk düzlemi üzerinde üç boyutlu görünümü olarak açıklanan kentsel siluet, literatürde pek çok farklı kelimeyle karşılık bulmuştur. Türkçe kaynaklarda görünüm, manzara, ufuk (*horizon*), profil, siluet gibi kavramlarla anlatılırken yabancı kaynaklarda kontür (*contour/line/outline*), şehir görünümü (*townscape, cityscape*), kentsel ufuk çizgisi (*skyline*) gibi terimlerle ifade edilmiştir. Kentsel ufuk çizgisi olarak adlandırılan kavram daha yeni olup, 20. yüzyılın

¹ “...one building standing alone in the countryside is expected as a work of architecture, but bring half a dozen buildings together and an art than architecture is made possible.” (Cullen, 1961).

bir üründür. 1880lerde Amerika Birleşik Devletleri'nde gökdelen yapımının başlamasıyla sözlüklerde yer edinmiş ve modern kentler için kentsel ufuk çizgisi teriminin kullanılması başlamıştır (Attoe, 1981). Kentsel ufuk çizgisi (*skyline*) kavramı çok daha yüksek, düşey uzunluklara ulaşabildiğinden daha keskin ve iddialı olması sebebiyle siluet, profil, ufuk gibi daha doğrusal ve az yükseklikte olan örneklerden bir noktada ayrılmaktadır. Yeryüzü ile gökyüzü arasında, ufuk düzlemi üzerindeki kenti oluşturan unsurların üç boyutlu görünümünü ifade etmek için Türkçe'de siluet kelimesi kullanıldığından dolayı bu çalışma kapsamında İstanbul için "siluet" tercih edilmiştir.

Kentlerin kendilerine özgü bir kimliğe sahip olması, diğer kentlerle kıyaslandıklarında onları öne çıkaracak niteliklerinin olması 20. yüzyılın küreselleşen dünyasında daha da önem kazanmış ve kent silüetleri kentler arasındaki rekabette önemli bir unsur olarak kendilerine yer bulmuşlardır. 1978 "Uluslararası Melbourne İşaret Öğeleri (*Landmark*) Fikirleri Yarışması"nda olduğu gibi pek çok kent kendi kimliğini yansıtabilecek ve aynı zamanda da o kentin sembolü olacak büyük fikirlere ve yıldız yapılara ihtiyaç duyduğunu dile getirmiştir. Buradaki amacın "*eşsiz, göze çarpan, kentlilere gurur verecek ve Melbourne'u küresel ortamda önemli bir yere getirecek*" bir yapı tasarlamak olması dikkat çekicidir (Kostof, 2009).

Modern kentlerin kendilerine bir kimlik yaratma çabasıyla uğraştığı bir dönemde tarihi silüetleriyle kentsel kimliklerini ortaya koyan pek çok kent için de çeşitli tehditler ortaya çıkmaya başlamıştır. Plansız kentleşme, altyapı projeleri, gökdelenlerin ve kent görünümünde etkili diğer yapıların hızla artışı, rant meseleleri gibi problemler tarihi kent silüetlerinin hızla değişmesine ve bu kentlerin kendi niteliklerini kaybetmesine yol açmaktadır.

Kentler hakkında bilgi vermeleri, kent için ayırt edici olmaları, kentin kimliğinin önemli bir parçası olmaları nedeniyle kent silüetleri kentsel miras açısından önem taşımaktadırlar. Küreselleşmeyle birlikte artan tek tipleşme sorunu, kent silüetlerinin kentsel miras için önemini ortaya koymuş ve hızla değişmeye başlayan silüetlerin korunması için çeşitli çabalar oluşmaya başlamıştır.

İstanbul da değişmeye başlayan silütiyle bugün bu tartışmaların ve koruma çalışmalarının merkezindedir. Genellikle “*kubbeler ve minareler*” silüti olarak adlandırılan tarihi silütiyle eşsiz bir kentsel görünüm yaratmasına rağmen hızlı ve plansız kentleşmenin etkileri İstanbul’un silüetine de yansımaktadır. Kent silüetlerinin bileşenleri nelerdir? Tarihi kentlerin silüetleri kentsel mirasın bir parçası olarak nasıl korunmalıdır? Kent görünümleri ne zaman tartışma yaratacak bir mesele haline gelmişlerdir? Kent görünümünün korunması için ne gibi çalışmalar kimler tarafından yapılmaktadır? Küreselleşmeyle birlikte kent görünümleri nasıl bir öneme sahiptir? İstanbul’un silüetini oluşturan unsurlar nelerdir? Bu unsurlar sadece fiziksel yapılardan mı meydana gelmektedir? Bu çalışma, bu sorulara ve benzerlerine cevap bulmaya çalışacak ve bunu İstanbul silüti örneği üzerinden yapacaktır.

1.1. Amaç

Günümüzde pek çok ulusal ve uluslararası çabayla korunmaya çalışılan kent silüetleri genellikle ufuk çizgisi üzerinde yan yana gelmiş yapıların dış çizgilerinin toplamından oluşan bir kavram olarak anlaşılmaktadır. Ancak bu çalışmada yapılmak istenen bu algının değişmesini amaçlayarak kent silüetlerinin kentsel kimliğin bir dışavurumu olarak kentsel deneyimden ayrı olarak düşünülmeden, somut ve soyut öğelerin bütününden oluşan ve kentleri bütüncül algılamaya ve onları “*seyretmeye*” olanak verecek bir kavram olarak yeniden ele almaya çalışmaktır. Dünyada tarihi kentlerin silüetleriyle ilgili yapılan çalışmalar sayıca çok olsa da bu silüetlerin korunmasının yeterince başarılamaması bu konuda daha derin çalışmalara ihtiyaç duyulduğunun göstergesidir.

Bu amaç kapsamında İstanbul silüetinde etkili olarak somut ve soyut öğeleri ortaya koymak ve silüetin korunması için şimdiye kadar yapılanları ve bundan sonra yapılabilecek olanları belirlemek hedeflenmiştir. Çalışmanın amaçlarından ilki kent silüetlerinin uluslararası kültürel miras çalışmalarında hangi dönemlerde ve nasıl görünürlük kazandığını belirlemektir. Daha sonra İstanbul silüetinin özellikle de Tarihi Yarımada silüetinin bireysel anlatılardan yola çıkarak bileşenlerini ortaya koymak amaçlanmıştır. Silüette belirgin olan somut ve soyut unsurlar bütüncül olarak ele alındıktan sonra silüetin temasının görsel ilişkiler ve kent deneyimi açısından önemi incelenecektir. Silüetin kentsel mirasın bir parçası olarak korunmasıyla ilgili olarak İstanbul’da Osmanlı İmparatorluğu’nun son döneminden itibaren oluşturulan planlama

raporları inceleyerek siluetin ne zamandan itibaren ve hangi araçlarla korunmaya çalışıldığı belirlenmeye çalışılacaktır. Son olarak da günümüzdeki durum tespit edilerek siluetin kentsel mirasın bir parçası olarak korunması için önerilerde bulunulacaktır.

1.2. Kapsam

Çalışmanın kapsamı kent siluetlerinin literatürdeki gelişimini inceleyerek İstanbul özelinde silueti oluşturan unsurların belirlenmesi ve siluetin korunması için yapılan çalışmalar olarak belirlenmiştir. Bu nedenle kentsel literatürde kent görünümleri ve siluetlerin gelişimi kronolojik olarak incelendikten sonra kentsel mirasın bir parçası olarak korunması ele alınacaktır. Bu kısım için kentlerin ve kent görünümünün tarihsel gelişimini anlatan yazılı kaynaklar incelenecektir. Kent görünümünün korunması amacıyla yapılan çalışmalar için de Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO), Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS), Avrupa Konseyi gibi uluslararası kuruluşların aldıkları kararlar, sözleşmeler, raporlar incelenecektir.

İstanbul'un siluetini oluşturan unsurlar 1100 ile 1913 yılları arasında kente gelen 71 gezginin hazırladığı mektuplar, seyahatnameler, anı kitapları gibi yazılı kaynaklardaki anlatılarından yola çıkılarak incelenecek ve siluetin gelişimi kent tarihi ve mimarisi ile ilgili yazılı ve görsel kaynaklarla desteklenecektir.

İstanbul'un silueti denildiğinde Tarihi Yarımada silueti anlaşılmaktadır. Tarihi Yarımada içerisinde kalan alanın silueti çalışmanın odak noktasını oluşturmaktadır. Ancak Doğu Roma İmparatorluğu'nda kent Theodosius Surları ile sınırlanırken Osmanlı İmparatorluğu döneminde Suriçi (Dersaadet) ve Bilad-ı Selase (Eyüp, Galata, Üsküdar) olarak adlandırılan parçalı bir sistemle bu sınırlar genişlemiştir. 18. yüzyılda Boğaziçi kıyılarında da yerleşimlerin artması ile İstanbul daha da büyümüştür. Günümüzde ise İstanbul metropoliten alanı olarak adlandırılan sınırlar dahilinde kentin kapladığı alanın çok daha büyük olduğu görülmektedir. Tarihi Yarımada içerisindeki siluete odaklanılsa da İstanbul'un bugün kapladığı alanın büyüklüğü ve bu alana inşa edilen yapıların çeşitli bakı noktalarından görülen silueti etkilemesi nedeniyle koruma çalışmaları bu geniş alan dahilinde bütüncül olarak incelenecektir. Kentin genişlemesinin siluetin de gelişmesine neden olduğu göz önünde bulundurularak karışıklığa sebep olmamak amacıyla seyahatnameler üzerinden incelenen kent silueti Tarihi Yarımada odaklı olarak

anlatılacak ve bu adla bahsedilecek, koruma çalışmaları ise kentin mekansal gelişmesini göz önünde bulundurabilmek amacıyla bütün İstanbul'dan bahsedilmek istendiği için İstanbul silueti ifadesi kullanılacaktır.

Silueti koruma çalışmaları ise ulusal boyutta 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı İmparatorluğu'nda rastlanılan kararnamelerden başlanarak Türkiye Cumhuriyeti Döneminde yapılan kentsel planlar ve uygulamalar dahilinde incelenecektir. İstanbul'un silueti Dünya Mirası kapsamında da korunan değerlerden biri olarak kabul edildiği ve bu nedenle uluslararası yaptırım açısından Tarihi Yarımada avantajlı konumda olduğu için UNESCO ve ICOMOS'un siluetle ilgili aldığı kararlar ve yapılan uygulamalar da bu çalışmanın kapsamı içerisinde yer alacak ve günümüzdeki mevcut durum ortaya konulacaktır.

1.3. Yöntem

Bu çalışmanın teorik kısmı kent siluetleri ile ilgili bütüncül çalışmaların sayısının azlığından dolayı çeşitli kaynakların bir arada incelenmesiyle oluşturulmuştur. Daha önce de bahsedildiği gibi kentlerin tarihi siluetleri 19.yüzyılın sonlarında gökdelenlerin inşasıyla birlikte en dramatik değişime sahne olmuştur (Moughtin, Oc, & Tiesdell, 1999). Bu durum da kentsel ufuk çizgisi (*skyline*) kavramının kent çalışmalarında daha fazla incelenen bir konu haline gelmesine yol açmıştır. Wayne Attoe (1981) kentsel ufuk çizgileriyle ilgili geniş kapsamlı çalışmalardan birini yapmış ve kent görünümlerinin sosyal, politik, ekonomik, kültürel anlamlarını ve işlevlerini ortaya koymuştur. Kostof (2009) ise çalışmasının bir bölümünde kentsel ufuk çizgilerini incelemiş ve onları toplumla ve kentle ilgili bilgi veren kolektif bir imge olarak göstermiştir. Ayrıca bir kent imgesinin pazarlanmasında siluetlerin önemine değinmiştir. Kevin Lynch (2016) işaret öğeleri (*landmark*) olarak nitelendirdiği öğelerin algılanmasının kent imgesi açısından öneminden bahsetmiştir. Tüm bu çalışmalar İstanbul siluetini teorik olarak incelemek üzere bir altyapı oluşturacaktır.

İstanbul özelinde siluetle ilgili en çok bilginin bulunduğu kaynaklar seyahat yazını olduğu için İstanbul'u ziyaret etmiş olan kişilerin yazdığı seyahatnameler, mektuplar, gezi rehberleri ve benzeri çalışmalar incelenecek ve siluetle ve algılanmasıyla ilgili çıkarımlar bu yazılı kaynaklar üzerinden yapılacaktır. Bunun sonucunda siluetin çeşitli anlamları ve

işlevleri onun değerini destekleyecek şekilde ortaya koyulacaktır. İstanbul’la ilgili üretilen harita, gravür, panorama, fotoğraf gibi görsel öğeler de çalışmada kullanılacak görsel kaynakları oluşturacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. yüzyıldan itibaren oluşturulan kent planları ve Cumhuriyet’in ilanından günümüze kadar hazırlanan planlamalar siluetin korunması amacıyla alınan kararlar dahilince incelenecek arşiv kaynaklarıdır.

İstanbul’da artan plansız kentleşme ve mega projeler İstanbul siluetini hızla değiştirmekte ve kent kimliği için tehdit oluşturmaktadır. Günümüzde sadece Tarihi Yarımada’nın batı ve kuzeybatısında bulunan ilçelerde uygulanan kat yüksekliği sınırlamalarıyla siluet korunmaya çalışılmaktadır. Belediye Meclisi’nin uyguladığı kararlar ile Zeytinburnu 16/9 Kuleleri, Haliç Metro Köprüsü ve Haliç kıyılarında imar tartışmaları gibi sorunlarda uluslararası kuruluşlarla yapılan görüşmeler ve uzlaşmalar ayrıntılı olarak incelendikten sonra İstanbul’un siluetinin korunması için bütüncül öneriler geliştirilecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. Kent Siluetlerinin Kavramsal Gelişimi

Kent siluetleri, insanların kentsel yaşama geçişleriyle birlikte gelişim göstermeye başlamış bir kavramdır. Fransızcadan dilimize geçen ve bir cismin sadece kenar çizgileriyle ifade edilmesi, gölgesi anlamına gelen siluet, mimari olarak düşünüldüğünde “*ufuk çizgisi üzerindeki yapıyı çevreyi oluşturan mekânsal unsurların panoramik resim düzleminde yan yana, üst üste birleşerek yekpare bir konturla temsiliyeti ve algılanması olarak*” tanımlanabilmektedir (Altınışık, 2016).

Kent siluetleri kent görünümünün bir parçası olarak kent kimliğini ifade eden en önemli unsurlardan biridir. Siluetler, her bir kent için eşsiz olduğundan dolayı kentler için parmak izi gibi ayırt edici bir görev yaparak kentlerin tanınırlığı açısından önemli bir role sahip olmaktadır. Ayrıca, o kentle ilgili politik, ekonomik, dini, sembolik, sosyal, kültürel alanlarda çeşitli ipuçları vermesi açısından da kentteki dinamiklerin göstergesi olarak önem taşımaktadır. Attoe (1981), kent siluetlerini insanların kendi işaretlerini ufuk çizgisine bırakmalarıyla bağdaştırıp bunu medeniyetin bir ölçütü olarak görür.

Kent siluetlerinde çoğu zaman yüksek-anıtsal yapılar ya da kentin yüksek noktalarına yerleştirilen yapılar belirgin olmaktadır. Kent siluetlerinin gelişimini anlamak için kent görünümünün ve kentlerin planlamasında etkili olan görsel ilişkilerin birlikte incelenmesi önemlidir. Kent görünümünün ve siluetlerinin oluşması ve korunması 20. ve 21. yüzyılların sorunları gibi gözükse de kentlerin oluşmaya başlamasıyla birlikte görsel ilişkiler planlamada önemli bir yer tutmuş ve kent görünümleri dikkate alınan unsurlardan olmuştur.

Kent siluetlerinin gelişimi görsel temsil araçlarının gelişimiyle paralel ilerlemektedir. Kuş bakışı görünüm, *vedutalar*, perspektif planlar, panoramalar tarih boyunca kendilerine yer buldukça kentsel siluetlerin görselleştirilmesi de gelişmiş ve siluet kavramı git gide görünürlük kazanmıştır. Kent görünümü tarihsel olarak çeşitli amaçlar için üretilmiş ve kullanılmışlardır. Örneğin, gemicilerin seyir defterlerinde (*logbook*) yaklaşılan kentin tanınmasını sağlamak amacıyla (Şekil 2.1); askeriye ve savaşla ilgili durumlarda hücum

ya da savunmayı sağlamak için yüksek noktalardan kenti bütünüyle algılayabilmek için haritaların yapılmasıyla ya da 19.yüzyılda seyahatlerle uzak diyarlara gidemeyenlere benzer tecrübeleri yaşatabilmek için panoramik sergi salonlarının kurulması (Şekil 2.2) gibi pek çok işlevde kullanılmıştır.



Şekil 2.1: Gerome Maurand'ın 1544 yılındaki İstanbul ve Galata görünümüleri.



Şekil 2.2: İstanbul'un panoramik sergisinin ziyaretçileriyle birlikte resmedilmesi, Jules Arsen-Garnier, 1882 (Comment, The Panorama, 1999).

İlk çağlardan itibaren dini açıdan önemli tapınakların kentlerin yüksek noktalarında konumlandırılması, politik ya da dini öneme sahip yapıların diğerlerinden daha büyük ve

özenli yapılması kent görünümüne önem verildiğinin göstergesidir. Bu konudaki en önemli örneklerden birisini Atina Akropolü oluşturmaktadır. Zorlu topografyasına bağlı olarak gelişen kent formuyla Atina, Akropol'ün kentin en yüksek noktasına yerleştirilmesiyle birlikte oldukça keskin bir görsel ilişki sunmaktadır (Spreiregen, 1965). Dinin kent halkının yaşamındaki önemini belirtecek şekilde, doğal ortamın içinde kentin yüksek noktalarına yerleştirilen insan yapımı tapınaklarla kentin panoraması vurgulanmıştır (Şekil 2.3). Spreiregen (1965), Akropol'ün yapılarının kağıt üzerinde çizilmiş geometrik planlarla değil de kentin yürüyerek deneyimlenmesi ve görsel ilişkilerin uzun süreli gözlemi sonucunda insanların topografya ile olan gerçek tecrübelerine dayanarak tasarlandığını savunmaktadır.

Antik Roma'da ise bu durum görkemli yapıların politik ve askeri gücü temsil etmesiyle birlikte kent içine yerleştirilmiş pek çok anıtsal yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. İktidarın sembolleri olarak şekillenen bu yapılar kent silüetinde egemen olmuşlardır.

Orta Çağ'da kentlerin savunmasının birincil önem teşkil etmesiyle birlikte kaleler ve kent surları kent görünümünün ve silüetlerin baskın karakterleri olmuşlardır. Kostof'un yükseklikleri açısından günümüz gökdelenleriyle karşılaştırdığı Orta Çağ'ın derebeylerine ait kuleler de kent silüetlerinin etkili unsurlarındandır (Kostof, 2009) (Şekil 2.4). Ayrıca görsel temsil araçları düşünüldüğünde, hac yolculuklarının artmasıyla birlikte kentlerdeki önemli hac mekanları temsil edilmeye başlanmış, dini öneme sahip kiliseler, manastırlar ve diğer yapılar kent görünümünde baskın olarak tasvir edilmeye başlanmıştır.

Rönesans'la birlikte mükemmel oranların kullanılması kent tasarımına da yansımış, kent silüetlerinin tasvir edilmesi için de önemli bir dönem başlamıştır. Kent hayatının önemli yapılarının onların bu önemini vurgulayacak şekilde normalden büyük tasvir edildiği kent görünümü üretilmeye başlamıştır. Anıtsal binaların boş bir gökyüzünün altında tasvir edildiği bu görünüm kent silüetlerinin tasviri için tipik bir teknik olarak yıllarca kullanılmıştır (Kostof, 2009). Bu dönemde anıtsal yapıların arasındaki küçük meydanlar ya da sokaklar kent görünümünde çok fazla tasvir edilmezken 17.yüzyıldan itibaren kentin ortasına yerleştirilen geniş meydanlar, çevrelerindeki yüksek yapıların görsel

olarak algılanmasını artırarak farklı bir kent deneyiminin başlamasına yol açmıştır (Şekil 2.5). Bu da görsel temsil yöntemleri yansımış ve geniş meydanlar ile sokaklar kent görünümünde önem kazanmaya başlamıştır.

16. yüzyılın sonu ve 17. yüzyılın başlarında peyzaj² kavramının kırsal ve kentsel mimaride önem kazanmaya başlamasıyla, manzaraların izlenmesine olanak sağlayacak yolların, av kulübelerinin hatta daha sonra büyük saray komplekslerinin görsel ilişkiler doğrultusunda geliştirilmesini sağlamıştır (Spreiregen, 1965). Peyzaj tasarımı ve bahçe tasarımının paralel olarak gelişmesi Fransa, İngiltere ve İtalya'da ülkelerin topografyalarına göre farklı şekillenmelere neden olmuştur. Versailles Sarayı peyzaj düzenlemesinin en önemli örneklerinden biri olarak doğal ortamın tamamen geometrik şekillerle evcilleştirilmesini, sembolik odak noktalarının oluşturulmasını ve arazinin ihtişamlı manzaraların çok uzak mesafeden seyredilmesine olanak verecek şekilde düzenlenmesini sağlamıştır (Spreiregen, 1965) (Şekil 2.6). Peyzaj kavramının İngiltere'deki gelişimi ise doğal ortamın evcilleştirilerek kent içine yeşil alanlar ve doğal parklar olarak getirilmesiyle karşımıza çıkmaktadır. İtalya'da ise topografyanın engebeli oluşu nedeniyle teras bahçeler olarak ortaya çıkan peyzaj düzenlemeleri kısıtlı alanların bahçe olarak düzenlenmesini sağlamış, teras bahçelerin arkasından boş arazilerin ya da kırsal kesimlerin görünümünü de manzaraya dahil ederek çoklu görünümlerin birlikte algılanmasını sağlamıştır (Spreiregen, 1965). Bu düzenlemelerde uygulanan prensipler daha sonra kentsel alanların planlanması için de çeşitli fikirlerin geliştirilmesine yol açmıştır.

² *Landscape* kavramı Türkçe'ye peyzaj olarak çevrildiği için bu çalışmada bu kelime kullanılmıştır. TDK'ya göre peyzaj, kır resmi ya da bir yerin doğal görünüşü anlamlarına gelmektedir. Ancak bu çalışmadaki karşılığı bir noktadan bakıldığında görülebilen, o görüş alanı içinde kalan mekanın görüntüsü olarak düşünülmelidir.



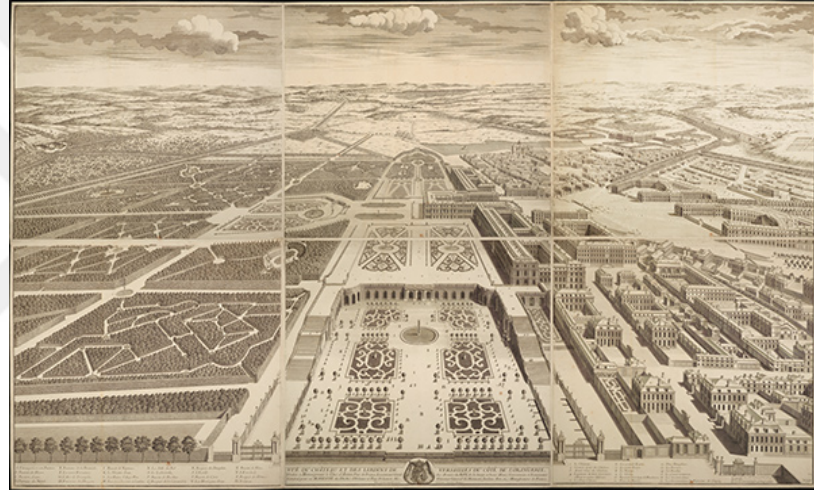
Şekil 2.3: Akropolis'in güneyinin görünümü, (E. Cabrol, *Voyage en Grèce 1889 Notes et Impressions. Vingt et une planches en héliogravure et cinq plans lithographiés tirés hors texte*, Paris, [D. Jouast for] Librairie des Bibliophiles, 1890).



Şekil 2.4: San Gimignano kuleleri.



Şekil 2.5: Palazzi di Campidoglio, Giuseppe Vasi, 1754



Şekil 2.6: Versailles Sarayının bahçeleri ve etrafıyla birlikte Orangerie'den kuş bakışı görünümü, Antoine Coquart, 1712.

Bu noktada peyzajın sadece bahçe düzenlemelerinde değil sanatta, özellikle resimde geçirdiği değişim ve gelişimler de hem kent görünümünü hem de silüetleri etkilemiştir. Hussey (1967), peyzaj resminin gelişimini ve felsefe, mimarlık, kent planlaması gibi alanlardaki etkilerini incelediği çalışmasında bu süreci “pitoresk” kavramının gelişimiyle birlikte açıklamıştır. Pitoresk Türkçe’de kelime anlamı olarak resimle ilgili özelliklere sahip olmak, resimsel olmak olarak çevrilmiş olsa da kökeni (pittoresco³) bir resmin ressamın gözünden geçerek onun tutumuyla işlenmesi anlamına gelmektedir (Hussey, 1967). Bu, peyzaj resminde doğanın pitoresk bir zevk unsuru olarak değer kazanması şeklinde yorumlanmıştır. Daha önceleri doğa, Batı sanatında ve günlük yaşamında

³ *After the manner of painters*: ressamın tutumunun / görüşünün ardından

karanlık güçlerle ve kötülükle bağdaştırılırken, sonradan doğada hakimiyet kurmak Batı medeniyetinin politik ve maddi bir zaferi olarak yorumlanmaya başlamıştır (Hussey, 1967). 15. yüzyılın sonu ve 16. yüzyılın başında, tarihsel peyzaj resimleri olarak karşımıza çıkan bu kavram, görkemli geçmişten arta kalan harabelerin izleyicilere o geçmişi hatırlatmak amacıyla resmedilmesiyle başlamıştır. Daha sonra “*Grand Tour*” ile hem bu görkemli imparatorluklardan kalan eserler ziyaret edilmeye başlanmış hem de gezginler peyzaj resmiyle karşılaşmaya başlamışlardır. Peyzajın ve seyahatin paralel ilerlemesi de pitoresk kavramının gelişimine katkı sağlamıştır (Hussey, 1967). Peyzaj resminde pitoreskin gelişmesini yaklaşık 1730-1830 arasına tarihlendiren Hussey (1967), pitoreski Rönesans’ın rasyonel sanat anlayışından hayal gücünün de içine katılarak duyuların ve özellikle de görsel deneyimlerin etkili olduğu bir sanat anlayışına geçiş olarak yorumlar ve pitoreski Romantik sanat akımının öncüsü olarak görür. Pitoresk resmin geliştiği bir diğer ortam ise Hollanda’dır. Pieter Bruegel ve Rubens gibi ressamın dinamik ve gerçekçi peyzaj resimlerinin ardından pitoresk peyzajın daha natüralist yorumları gelişmeye başlamıştır (Hussey, 1967). Bu aslında Hollanda kentlerinin silüetleri incelendiğinde de karşımıza çıkan bir oluşumdur. Bacon (1982), Zaltbommel (Şekil 2.7) ve Wijk-Bij-Duurstede (Şekil 2.8) kentlerinin silüetleri için dümdüz topografyalarına ve doğal özelliklerine bağlı ve bunlara uygun olarak kent silüetlerinin tamamen bir sanat eseri gibi oluştuğunu belirtir. İki kentin de su kıyısında olmasının kentlerin algılanmasına büyük katkı yaptığı göz önünde bulundurularak, dinin baskın etkisi anıtsal kilise yapısıyla belirtilirken belediye binası ya da kent yöneticisinin sarayı politik gücün sembolü olarak karşımıza çıkar; ekonomik faaliyetlerin göstergesi olan yel değirmenleri de iki kent silüetinde de egemen yapılar olarak belirir (Bacon, 1982). Pitoreskin sanattaki karşılığının kent görünümleri için önemi ise “*görsel niteliklerin algılanması için gözün eğitilmesi konusuna yaptığı vurgu ve bu niteliklerin algılanması için gelişen en erken araçlardan biri*” olmasıdır (Hussey, 1967).



Şekil 2.7: Zaltbommel, Tiel; Joan Blaeu, 1649, gravür.



Şekil 2.8: Montfoort, Wijk bij Duurstede; J. Blaeu / Spilman- gravür, 17.-18. Yüzyıl.

Pitoreskin estetik teorisiyle birlikte felsefi bir kavram olarak gelişmesi ise 18. yüzyılın sonlarına doğru olmuştur. Edmund Burke'ün "*Yüce ve Güzel Kavramlarımızın Kaynağı Hakkında Felsefi Bir Soruşturma*" adlı çalışması çevrenin görsel kavranmasını nesnel bir şekilde "yüce" ve "güzel" kavramlarıyla açıklamaya çalışır. "Güzel", çekici, zevk veren, düzgün ve nazik nesnelere için kullanılırken "yüce", korku, zorluk, acı gibi özelliklerle bağdaştırılmıştır. Ancak bu iki kavramın estetik dünyanın görsel algılanması açısından yetersiz olduğunun ve "pitoresk" adıyla üçüncü bir kavrama daha ihtiyaç duyulduğunun ortaya çıkmasıyla William Gilpin "pitoresk güzellik" kavramını geliştirmiştir. Uvedale Price ise 1794'te Burke'ün "güzel" ve "yüce" kavramlarına "pitoresk"i de ekleyerek estetik algıyı tamamen duyuların nesnel algılanışıyla bağdaştırmış ve pitoreski form, renk, ışık ve sesteki düzensizlik, pürüzlülük hali olarak tanımlamıştır (Price, 1842). Burke ve Price'in estetik değerleri nesnel bir şekilde açıklamaya çalışan bu çalışmalarına Archibald Alison ve Richard Payne Knight karşı çıkmış ve objelere atfedilen nesnel niteliklerdense bu durumun tamamen kişilerin öznel deneyimlerine ve duyularına bağlı olduğunu savunmuşlardır (Hussey, 1967). Hatta, Knight, pitoresk güzelliği soyut, duyuşsal niteliklerin estetik değeri olarak yorumlamıştır. Bütün bu felsefi tartışmaların kent silüetleri üzerindeki etkisi ise ilginçtir. Kent silüetleri, mimarlık ve kentsel planlamada

daha sonraki dönemlerde mesele haline getirilen bir kavram olarak karşımıza çıkmasına rağmen pitoreskin bu alanlara etkisi, düzensizliğin ve hareketin mimaride önemli bir unsur olarak kabul edilmesine ve Gotik'in yeniden canlanmasına olanak vermiştir. Hussey (1967), 1795 ile 1836 yılları arasında inşa edilen Gotik yapıların genel olarak pitoresk özellikler taşıdığına işaret eder. Görsel zevklerin, bir çeşit seyirlik görünüm (*scenery*) yaratma çabasının ve yapılarla çevrelerindeki peyzajın bir arada düşünülerek tasarlanmasının bu özellikleri gösterdiğini belirtir. Uvedale Price ise 1794'teki çalışmasında pitoreskin mimari ve kentler üzerindeki etkisini doğal peyzajlardan yola çıkarak açıklamaktadır. Price uzak mesafelerden fark edilen görünümünün öneminden bahseder ve ona göre eğer kayalardan ya da ormanlardan oluşan bir manzara düzse ve herhangi bir hareketlilik içermiyorsa, bu manzara insanlarda da herhangi bir etkileycilik yaratmaz. Ancak, doğal manzara ne kadar inişli-çıkışlı, hareketli ya da ritmik ise insanların üzerindeki etkileyciliği o kadar artar (Price, 1842). Bu doğal manzaralardan ve peyzajlardan edindiği görüşü mimarlığa ve kentlere uygulamaya çalıştığında ise yapıların çevreleriyle birlikte oluşturduğu, uzaktan algılanabilen manzaralar ne kadar hareketlilik içeriyorsa onun gözünde o kadar etkileyicidir. Bu da Price'ın ufuk çizgilerinden ve bu çizginin yapıların çevresine uyumlu bir hareketlilikle görsel nitelikleri artırdığından söz etmesine neden olmuştur. Tepelerle kentlerin; yapıların çevreleriyle ve çatılarındaki hareketliliğin birlikte yarattığı görsel bütünlük kent silüetlerinin⁴ çeşitlenmesine olanak sağlar ve kentlerin görünümünün geliştirilmesine yardımcı olur (Hussey, 1967). Hatta bu geliştirmenin sadece çatı görünümündeki hareketlilikten kaynaklanmadığını, bir yapının etrafındaki ağaçlar, bahçeler, göller gibi doğal unsurlarla birlikte yaratacağı bütünlükle ilgili olduğunu ileri sürer (Price, 1842). Tivoli ve Bath kentlerini pitoresk olarak adlandırır ve bu kentlerin hareketli ufuk çizgilerinin onlara bir çeşit karakter ve ruh kattığını belirtir (Price, 1842). Ayrıca, mimarların genelde anıtsal yapılara odaklandığını ancak sivil mimari ögesi olan evlerin de kentlerin ufuk çizgisinde önemli bir rolü olduğunu öne sürer (Price, 1842). Bu da kent görünümü ve silüetleri için önemli bir noktayı işaret eder. Pitoresk kavramının gelişimine kadar genellikle kent silüetleri, dini, politik ya da askeri öneme sahip anıtsal ve büyük ölçekli yapılar üzerinden okunurken Price, sivil mimarinin ve daha küçük ölçekli yapıların da kent görünümündeki önemini vurgulamaya başlamıştır. Hatta özellikle evlerin bacalarının mimari tasarım

⁴ Price, silüet yerine "outline" kelimesini kullanıyor.

açısından önemli olduğunu ve çeşitli bezeme öğeleriyle bacaların bütüncül görünümünün düzenlenmesinin mimarların en zor görevlerinden biri olduğunu ve bu tasarımların nasıl olması gerektiğini ayrıntılarıyla anlatır. Price'ın sivil mimari elemanlarına verdiği bu önem, daha sonradan Kostof'un kent silüetleriyle ilgili yaptığı yorumlarla da paralellik gösterir. Kostof, Sanayi Devrimi'ne kadar kent silüetlerinde etkili öğelerin o kentte yaşayanların değer yargılarını öne çıkaracak şekilde dini, politik, askeri ya da sosyal yapılar olduğunu, ancak Sanayi Devrimi'nden sonra özel sektörün ortaya çıkışıyla fabrika binaları, bacaları, değirmenler vb. gibi “özel sektör⁵” yapılarının silüetlerde görünürlük kazandığını öne sürer (Kostof, 2009) (Şekil 2.9). Hatta 19. yüzyılın sonlarına doğru, Amerika'da gökdelenlerin yapımının başlamasıyla kentsel ufuk çizgilerinde (*skyline*) önemli yapılara verilen önceliklerle ilgili karışıklıkların başladığına işaret eder. Bu durum hakkında iki farklı görüşün varlığı; bir tarafın kentlerin silüetlerinin artık kamusal binalarla şekillenemeyeceğini, modern dünyanın kentlerinin artık “katedral kentleri” olmadığını, bu nedenle de kentlerin gelişiminin bir göstergesi olarak gökdelenlerin kent silüetlerinde baskın unsurlar olabileceğini savunması, diğer tarafın ise kentlerin silüetlerinin özel sektöre ya da kişilere ait binaların hakimiyetiyle şekillenemeyeceği, kent görünümünün ve silüetlerinin kolektif bellekte yer edinmiş ve o kentte yaşayanlar için önem atfeden unsurlar olduğunu iddia etmeleri kent silüetleri ile ilgili günümüzdeki tartışmaların da kökenini oluşturmaktadır.

⁵ *private*



Şekil 2.9: Edinburg'un 1440'lar ve 1840'lardaki görünümünün karşılaştırılması (J.Grant), (Pugin, *Contrasts: or a parallel between the noble edifices of the middle ages, and corresponding buildings of the present day; shewing the present decay of taste*, 1898).

Buradan da anlaşılacağı gibi kent görünümleri ve silüetlerinde iki önemli kırılma yaşanmıştır. Birincisi Sanayi Devrimi ile birlikte artık iktidarın ya da dini gücün sembolü olmayan fabrikalar, değirmenler gibi özel sektöre de ait olabilecek yapıların kent görünümünde etkin olmaya başlamasıyla diğer gökdelenlerin icadı ve onların iddialı etkilerinin kentsel ufuk çizgisinde doğrudan okunabilmesidir. 19. yüzyılın sonlarında Amerika'nın Chicago kentinde çelik konstrüksiyon ve asansörlerin inşaatlarda kullanılmasıyla birlikte ortaya çıkan gökdelenler hem konut hem de iş merkezi gibi işlevlerde kullanılarak yine kent yaşamında değişen güçlerin göstergesi olarak kent görünümünü etkilemişlerdir (Moughtin, Oc, & Tiesdell, 1999) (Şekil 2.10). Moughtin ve diğerleri (1999) bu değişimi kentlerdeki en etkili değişim olarak adlandırarak

geleneksel kent siluetlerini yapıların kubbe, kule, minare gibi zarif formlarıyla bağdaştırırken modern kentsel ufuk çizgilerini de şekilsiz kutuların ve hantal beton blokların rastgele dizildiği bir bütün olarak görmektedir. Bu değişim kullanılan terminolojiye de yansımıştır. Gökdelenlerin inşasından önce tarihi kentlerde yapılarla gökyüzünün birleştiği nokta için ufuk (*horizon*), profil (*profile*), çizgi – kontur (*line, outline*), siluet (*silhouette*) gibi terimler yaygınken gökdelenlerin (*skyscraper*) icadı modern kentler için kentsel ufuk çizgisi⁶ (*skyline*) teriminin kullanılmaya başlamasına neden olmuştur (Attoe, 1981).



Şekil 2.40: Chicago kentsel ufuk çizgisi, 1927. Library of Congress.

Geleneksel kent siluetlerinde etkili olan yapılar çoğu zaman dinin, iktidarın ya da politik gücün sembolü olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Siluetler kentte hangi güçlerin baskın olduğunun, o toplumda nelere değer verildiğinin, kent içindeki güç ilişkilerinin fiziksel dışavurumu olmaları nedeniyle sosyal ve politik göstergeler olarak rol almaktadır (Moughtin, Oc, & Tiesdell, 1999; Attoe, 1981). Kentler tarih boyunca iktidarın temsiliyetini ortaya koyduğu mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu farklı zaman dilimlerinde veya farklı topluluklarda çok çeşitli şekilde görülebilse de çoğu zaman kentler iktidarın toplum içinde kendini ifade ettiği alanlar olarak düzenlenmişlerdir. Bu durum 20. yüzyılda Bruno Taut tarafından geliştirilen “şehir tacı” kavramıyla çok iyi açıklanabilmektedir. Taut, tarihi ve modern kentler arasındaki ayrımı yaparken tarihi kentlerdeki görkemli binaların o dönemlerin yüksek düşünce ve ideallerini yansıttığını, bu nedenle de bu görkemli binaların kentin yüksek noktalarına konumlandırılmış ve en yüksek otoriteyi işaret eden tapınaklar, kaleler, katedraller, camiler, saraylar, vb. gibi yapılar olduğunu belirtmiştir. Diğer yapıları ise bir tacın ortasındaki büyük, parlıtlı elması

⁶ *Skyline* ve *silhouette* kelimelerinin farkını Türkçe’de de belirtebilmek için bu çalışmada kentsel ufuk çizgisi ve siluet olarak çevrilmiştir.

çevreleyen daha küçük taşlara benzeterek onun değerini artırdığını ifade etmiştir. Bu nedenlerle de modern kentlerde de bugünün düşüncelerinin göstergesi olan yapıların kenti “taçlandırması” gerektiğini savunmaktadır⁷. (Altenmueller-Lewis & Mindrup, 2009).

Kent silüetleri güç ilişkilerinin dışı vurumu olmaları dışında her bir kente ait silüetler birbirinden farklı olduğu için kent kimliğini belirleyen etkenlerden biri olarak ayırt edici bir göreve sahiptirler. Kentin topografyasına, fiziksel özelliklerine, iklimine, mimari birikimine göre gelişerek kümülatif bir süreci yansıtmaktadırlar. Kraliyet sikkelerinden günümüzdeki turistik buzdolabı süslerine kadar her yerde kent simgesi olarak kullanılmaları hem bu kümülatif özelliği hem de ayırt ediciliğini belirtmektedir (Kostof, 2009). Günümüzde “yerin ruhu” (*sense of place – genius loci*) kavramı ile tarif edilen, bir yere kendi karakterini, kimliğini veren özelliklerden biri kentlerin silüetleridir. Kentte yaşayanların ya da kent ziyaretçilerinin zihinlerindeki imajları oluşturup o kent için akılda kalıcı bir imge yaratmaktadırlar. Londra, Paris, İstanbul, Venedik, gibi kentlerin silüetleriyle akılda yer edinmeleri bunun göstergesidir.

Kent sakinleri için kolektif belleğin bir parçası olarak kente aidiyeti artırır. Uzak bir yerden yaşanılan kente dönerken kentin uzaktan ilk görülmeye başladığı yer için heyecanla beklenmesi ve kenti gördükten sonraki tanıdıklık ve rahatlama hissi bu aidiyete işaret eder. Ayrıca kent sakinleri için kent belleğinde önemli yapılara ait kararlar alınırken ya da onların etkilerini değiştirecek yeni projeler planlanırken kentte yaşayanların çoğu zaman bu gibi durumlarda karşı çıkması kent silüetlerinin kolektif bellek içindeki yerinin önemini ifade eder. Lynch (2016), bu durumu “*kusursuz bir imge sunabilen*” kentlerin “*grup iletişimini olanaklı kılan kolektif hafıza ve semboller*” için ortam yarattığını belirterek açıklamıştır.

İçinde bulunduğu çevreye ve konumuna uygun olarak iyi düşünülüp tasarlanmış kent silüetleri topografiyle ortak çalışarak eşsiz bir görünüm yaratırlar (Moughtin, Oc, & Tiesdell, 1999). Kent içinde dolaşırken insanların kendini konumlandırmasını sağlayan bu çeşit silüetler, kent ortamında yön duygusunun gelişmesine katkıda bulunur. Kubbeler,

⁷ Bu da günümüz değer yargıları göz önüne alındığında kapitalizmin ifadesi olarak gökdelenlerin kent silüetlerinde etkili olmasını karşımıza çıkarmaktadır.

minareler, çan kuleleri gibi ayırt edilen anıtsal yapılar çevreye uyumu kolaylaştırmaktadırlar (Lynch, 2016). Bu tür yüksek yapılar kişilerin kendini kentte konumlandırmasını sağlayarak hem rahat hissetmeyi hem de kentte kolayca yol bulmayı sağlar. Özellikle, rahat yön bulmayı sağlayan ızgara planları olmayan, organik plana sahip karışık ve dar sokaklı bazı tarihi kentlerde (Floransa, İstanbul, Venedik, vb.) bu durum kent silüetlerine ve ayırt edilebilen anıtsal yapılara olan ihtiyacı daha da ortaya çıkarmaktadır (Attoe, 1981).

Kenti uzaktan ya da yüksek bir noktadan algılamanın verdiği zevk, genellikle seyahat etmenin en büyük unsurlarından biri olarak nitelendirilerek kenti seyretmek için özel bakı noktaları ya da görsel koridorlar geliştirilir (Attoe, 1981). Bu noktada kent silüetleri hem kentin dünyaya tanıtımının simgesi hem de kentin ziyaretçilerine gösterilen ön cephesi, “vitriini” olabilir (Kostof, 2009). Moughtin ve diğerleri (1999), kent silüetlerini kentin dekorasyonu için birincil noktalardan biri olarak tanımlar. Silüet tasarımının öğelerini kent görünümünü (*stadtbild*⁸), yükseklik, form, kente yaklaşma, renk ve ışık ile belirleyen Kostof (2009) bunların estetik öğeler olarak kullanılmasının kentin görsel nitelikleri açısından önemini belirtmiştir.

Bütün bu özellikleri, anlamları ve işlevleri doğrultusunda kent silüetleri kent görünümünün bir alt kolu olarak kent yaşamında önemli bir yere sahiptir. Özellikle kent kimliğinin belirleyici unsurlarından biri olarak ifade edilmeleri silüetlerin kentsel mirasın bir parçası olarak yer almalarını sağlamıştır. Kültürel miras çalışmaları ve bu mirasın korunması özellikle modernizm sonrası 19. yüzyıldan itibaren teorileşmeye başlamış olsa da burada bahsedilen kent görünümü ve silüetleri tarihsel gelişim sürecinde oluşmuş ve günümüze kadar bu süreçten süzülerek ulaşmışlardır. Özellikle 20. yüzyılla birlikte başlayan hızlı kentleşme ve bunun getirdiği sorunlar kent planlamasının önem kazanmasına, kent silüetlerinin anlamlarının ve amaçlarının araştırılmasına ve süregelen değişimlerin yıkıcı ve dönüştürücü etkisini yavaşlatmak ya da ortadan kaldırabilmek için kent görünümünün kentsel mirasın bir parçası olarak nitelendirilmesine ve onların korunması için yapılan çalışmalara yol açmıştır. Kent silüetleriyle ve silüetlerin

⁸ Almanca bir terim olan *stadtbild* Türkçeye kent görünümü olarak çevrilebilir. Sadece anıtsal yapıları kapsamanın ötesinde kentin bütünsel fiziksel ve görsel özelliklerin toplamı anlamına gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Kostof, 2009.

korunmasıyla ilgili tekil çalışmaların sayısı çok az olduğu için bu kavramların tarihsel gelişimi kentsel miras kavramının gelişimi ve kent görünümünün korunmasıyla birlikte incelenecektir.

2.1. Kentsel Mirasın Bir Parçası Olarak Silüetlerin Korunması

Anıtların korunması tarih boyunca çeşitli sebeplerle⁹ var olmasına rağmen Avrupa'da mimari korumanın bir bilim olarak başlaması 19. yüzyılda olmuştur. Klasik stilden Gotik'e geçilmesiyle birlikte Pugin, Viollet-le-duc, Ruskin ve Morris gibi öncü isimlerle Gotik anıtların restorasyonun hangi estetik kurallar dahilinde gerçekleştirilmesi gerektiği tartışılmaya başlanmış, kent ve kentli için önemli olan değerler araştırılarak, incelenerek olabilecek en doğru şekilde korumanın sağlanabilmesi için sistemler geliştirilmeye çalışılmıştır¹⁰. Ancak bu dönemde koruma sadece tekil yapılarla sınırlı kalmış, tek yapı ölçeğindeki restorasyonlar, tescillemeler ve envanter hazırlıklarının ötesine geçememiştir (Larkham, 1996). Bu dönemde Ruskin, sivil mimariyi de güzel kentlerin temel unsurlarından biri olarak sayarak sadece anıt bazında korumadan bir adım öteye geçse de yine de onun bütüncül bir anlayıştan söz ettiği söylenemez (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013). Kentsel gelişmeler çok fazla yıkıma sebep olsa da korumayla ilgili endişe tekil şahıslardan ya da sivil toplum kuruluşlarının faaliyetlerinden ileri gidememiş, yasal yaptırım olan düzenlemeler ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren söz konusu olmaya başlamıştır. Özellikle Avrupa'da, İngiltere, Almanya, Fransa ve Hollanda'nın çeşitli kentlerinde bazı komisyonlar, dernekler ya da devlete bağlı birimler kurulmuş, çeşitli bina imar kanunları (*building acts*) ile kısıtlı da olsa bir düzenleme sağlanmaya çalışılmıştır.

19. yüzyılın sonlarına doğru "kentsel miras" kavramsal ve kuramsal olarak ortaya çıkmaya başlasa da hem gelişmesi hem de uygulamada benimsenmesi uluslararası düzeyde 1960lardan itibaren olmuştur. Kentlerin anlaşılması için kentsel dokunun bütüncül olarak incelenmesinin öneminden ilk söz edenlerden biri Camillo Sitte (1843-1903)'dir. Sitte, kentsel dokuyu ve kent yapısını korunması gereken unsurlardan biri olarak görmüştür,

⁹ dini inançlar ve korkular, anıtların sembolik anlamlarına duyulan saygı, politik, ekonomik ve sosyal sebepler, vb.

¹⁰ 19. yüzyıl koruma anlayışının gelişimi konusunda ayrıntılı bilgi için bkz: Erder, 1975; Larkham, 1996.

ayrıca sanayi devrimi öncesi kentlerini de tarihi ve pitoresk özelliklerinden dolayı korumanın gerekliliğinden bahsetmiştir (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013). Sitte'yle aynı dönemde “kültürel peyzaj” kavramı Otto Schlüter (1872-1959) tarafından 1899'da ortaya atılmış ve bu kavram Carl O. Sauer (1889-1975) tarafından geliştirilmiştir (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013). Partick Geddes (1854-1932)'in kentsel planlamaya “bölge” kavramını eklemesiyle birlikte kavram genişlemeye başlamış ayrıca kentleri daha iyi anlamak ve incelemek için “rölöve/belgeleme (*survey*)” önemli bir metot olarak ortaya çıkmıştır. “*Geçmişin, şu anki durumun ve gelecek için olası alternatiflerin detaylı incelenmesi*” bütünlük ve süreç-odaklı bir yaklaşımı geliştirdiği gibi günümüz uygulamalarına da ilham kaynağı olmuştur (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013). Bu kuramsal gelişmelerin yaşanması yavaş yavaş binaların çevreleriyle birlikte korunması ya da bina topluluklarının bir arada korunması gibi kavramların gelişmesine yol açmıştır. Ancak yine de bu dönemde kentsel anlamda bir koruma fikrinin varlığından söz edilemez. Hatta kentsel mirasa büyük etki edecek tarihi kent merkezlerinde daha çok alan yaratmak amacıyla bazı kentlerde surların yıkılması gibi eylemler bu dönemde gerçekleşmiştir¹¹. Ancak, 1901 yılına gelindiğinde Fransa'da kurulan *La Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France* (Fransa Peyzajlarını ve Estetiğini Koruma Komitesi) “*güzel ve tarihi peyzajların da daha önce tescillenen anıtlarla aynı şekilde korunmasını sağlamış*”, eğer arazi sahibi peyzajı korumak için üzerine düşeni yapmazsa arazinin kamulaştırılması için çalışmalar başlatmıştır (Larkham, 1996). Tekil bir anıttan daha kapsayıcı şekilde bir peyzajın korunmasına doğru bir tutum geliştiren bu komite koruma kavramının kapsamının gelişmesine de katkı sağlamıştır. Yine Fransa'da 1913 yılında kabul edilen bir yasa, tescillenen anıtların çevrelerinde “koruma alanları” (*protected perimeter*) oluşturulmasını sağlamış, 1930 yılındaki yasayla da binalar grup olarak koruma altına alınmaya başlanmıştır (Larkham, 1996). Ancak bunların hepsi Fransa'da görülen istisnai örneklerdir, diğer ülkelere yayılması yüzyılın ortalarını bulmuştur.

1913 yılında Gustavo Giovannoni (1873-1947) “kentsel miras” kavramını geliştirerek bunu gelişen kentsel yapıyla uyumlu bir şekilde yorumlamaya çalışan ilk kent plancılarından biri olmuştur. Günümüzde bile hala devam eden tarihi olanın gelişen modern kentlerde nasıl

¹¹ Viyana'da Ringstrasse'nin kent surları yıkılarak oluşturulması (1857-60lar), İstanbul'da Galata Surları'nın yıkılıp açılan alanların belediyeye para kazandırmak amacıyla satışa çıkarılması.

korunması gerektiği sorununa “*ikisini birbirinden ayırmadan, birbirine destek olan ve uyumlu bir şekilde birlikte var olabilen unsurlar*” olarak görerek bir çözüm getirmeye çalışmıştır (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013).

Daha önce de belirtildiği gibi Sanayi Devriminden sonra kentlerde büyük değişimler yaşanmış, demiryolunun kent merkezlerine ulaşım sağlamaya başlamasıyla önceden kent merkezlerinde geçimlerini sağladıkları dükkanların üst katlarında yaşayan insanlar hızlı seyahat etmenin sağladığı kolaylıkla kent merkezlerinden daha uzağa taşınabilmiş, merkezlerdeki konut mimarisi azalırken ticari faaliyetler için yapılan binaların sayısı artmıştır (Tugnutt & Robertson, 1987). Ayrıca Amerika’da ortaya çıkan gökdelenler 20. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa’ya yayılmış, önceden daha az katlı yapılan binalar 10 kata kadar yapılmaya başlanmış ve kentlerin görüntüsü değişmeye başlamıştır. Gelişen teknolojiyle birlikte trafik de hızla artmaya başlamış, kentlerin tasarımında trafiğe elverişli olmak en önemli kriterlerden biri olmuş, ulaşım temel prensipler arasına girmiştir. Yine 20. yüzyılın ilk yarısında kent görünümünün korunmasıyla ilgili en önemli gelişmeler kuşkusuz Birinci ve İkinci Dünya Savaşları’ndan sonra olmuştur. Birinci Dünya Savaşından sonra inşaat sektörü odağını kırsal kesimlere çevirmiş, bu bölgeler konut alanları olarak gelişmeye başlamıştır. Bununla beraber kent merkezleri otoyolların, otobüs ve tren istasyonlarının birleştiği, fabrikaların merkezlere çok yakın alanlara konumlandırıldığı ve her türlü ticaret faaliyeti için odak noktası olacak bir hale evrilmiştir. Ayrıca Amerika’da ortaya çıkan market ve zincir mağazalar Avrupa’ya yayılmaya başlamış, bunlara ait yeni yapı tipleri kent merkezlerinde yerini almıştır (Tugnutt & Robertson, 1987). Kent mekanındaki bütün bu değişimler var olan mimari yapılarla yenilerinin nasıl bir araya getirileceği, hangilerinin niçin korunacağı ya da korunmayacağı gibi soruları ortaya çıkarmıştır. Ayrıca arkeoloji, müzecilik faaliyetleri, restorasyon ve koruma pratikleri kentsel mekana yayılmaya başladıkça kentsel alanlardaki anıtların korunması için uluslararası kongreler ve toplantılar yapılmaya başlanmış, bu konular ayrıntılarıyla tartışılmıştır. 1931 yılında Uluslararası Sanatsal ve Tarihsel Anıtları Koruma Konferansı düzenlenmiş ve konferans sonucunda *Atina Tüzüğü* kararları oluşturulmuştur. İlk kez koruma ve restorasyon çalışmaları için uluslararası kapsamda ortak kararların alınması ve o günün şartları için prensipler belirlenmesi bu konferansı önemli kılmaktadır (Iamandi, 1997). Ayrıca iki dünya savaşı arasındaki dönem için Avrupa’daki koruma

anlayışının durumunu açıklaması açısından da önemli bir belgedir. Gustavo Giovannoni'nin öncülüğüyle hazırlanan bu tüzük, restorasyonlarla ilgili prensipleri belirlediği gibi anıtların çevreleriyle olan ilişkilerini gündeme getirmesi ve onların çevreleriyle birlikte korunması gerekliliğini belirtmesi nedeniyle kent görünümüleriyle ilgili de ilk önemli koruma kararını oluşturmaktadır. Konferansta tartışılan, anıtların çevrelerinin sistematik bir düzenlemeyle korunması gerekliliği, anıtları çevreleyen alanlardaki yapılar için yükseklik ve gabari düzenlemeleri uygulanması, çevrelerindeki yapılar için uygulanacak stil ve malzeme seçimi gibi konu başlıkları Atina Tüzüğü'ne eklenmemiş olsa da bu konuların koruma dünyasında tartışılmaya başlandığının göstergesidir (Iamandi, 1997). Tüzükte Tarihi Anıtların Estetik Değerinin Artırılması başlığı altında yer alan *“Yapılar yapılırken yerleşmelerin kişiliğine ve dış görüntülerine, özellikle, çevreleri özel itina isteye, tarihi anıtların etrafına saygı gösterilmesi önerilir. Hatta bazı yapı kümeleri ve bazı özellikleri olan güzel görünüşlü manzaraların (picturesque prospective) oluşumu korunmalıdır”* maddesi ise hem anıtların çevreleriyle birlikte korunması prensibini hem de pitoresk manzaraların korunması gereken oluşumlar olarak kabul edildiği bir anlayışın hakim olduğunu göstermektedir (Erder, 1975). Ayrıca Atina Tüzüğü, Milletler Cemiyeti'nin desteğiyle anıtların korunması ve restorasyonu için uluslararası işbirliğini özendirerek daha sonra oluşturulacak pek çok kurum ve kuruluşa da ortam yaratması açısından önemlidir. Aynı yıl İtalya Eski Eserler ve Güzel Sanatlar Yüksek Kurulu tarafından kabul edilen *Carta del Restauro* da 6.maddesinde *“anıt ve geçmiş olduğu devirlere gösterilen saygıya anıtın çevresi de eklenmelidir; bu çevre, anıtı tek başına ortaya çıkarma gibi münasebetsiz çalışmalarla veya anıtın çok yakınında kütle, renk ve stilleriyle ağırlık getiren, rahatsız eden yeni yapıların yapılmasıyla değiştirilmemelidir”* diyerek hem anıtların yalnızlaştırılmasına karşı çıkmakta hem de anıt ve çevresine saygıyla yaklaşma prensibini kabul etmektedir (Erder, 1975). Koruma alanında bu gelişmeler yaşanırken kentlerdeki sorunları tartışmak için 1933 yılında Atina'da bir araya gelen Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi de *Atina Anlaşması* adıyla kentsel tasarım prensiplerinin belirlendiği bir bildirge yayınlamıştır. “İşlevsel kent” teması etrafında toplanan kongre yaşama, çalışma, rekreasyon ve dolaşım başlıkları altında kentlerin sorunlarını incelemiş, kentlerin tarihsel mirasını da bu tartışmalara eklemiştir (Iamandi, 1997). Kentlerdeki mimari mirası sadece tek anıt indirgemeyen kentsel yerleşmelerdeki kümeleri de insanlığın mirası olarak gören bir anlayış geliştirmeleri açısından her ne kadar ilerlemeci

sayılsa da 69. maddede “*tarihi anıtların çevresindeki sefalet yuvalarının yıkılmasını yeşil alan yaratmak için bir fırsat*” olarak görmesi nedeniyle hem 1931 Atina Tüzüğüne hem de Carta del Restauro’ya ters düşmektedir. Anıtların yalnızlaştırılmasını ve izole edilerek kent mekanında yer almalarını savunması açısından hem kendi döneminin hem de günümüz evrensel koruma anlayışının prensiplerine uymamaktadır.

Bu gelişmelerin ardından İkinci Dünya Savaşı pek çok kent için tarihin en yıkıcı dönemini yaratmış, savaşla birlikte pek çok Avrupa kenti bombalanmış, yerle bir olmuş ve kent kimliğini kaybetmiştir. Bu dönem kentlerin var olan yapılarını bütünüyle etkilediği gibi kent görünümleri açısından da en yıkıcı darbelerden biri olmuştur. Savaş sonrası kentlerin yeniden inşası pek çok fikre ve tartışmaya yol açmıştır. Kent görünümünün kentliler için sosyal, kültürel ve psikolojik önemi bu dönemde oldukça önemli bir konu olarak ortaya çıkmış, onların savaştan önceki hayatlarıyla bağ kurabilmeleri ve aidiyetlerini koruyabilmeleri için çoğu kent eskisi gibi inşa edilmiştir (Larkham, 1996). Bunun yanı sıra, yeniden inşa döneminin kent merkezlerinde pek çok yıkıma ve değişikliğe de neden olduğu unutulmamalıdır. Estetik ve görsel niteliklerin kent tasarımında göz önünde bulundurulması 18. yüzyılda ortaya çıkmış olmasına rağmen 20. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. Hatta estetik teoriye yapılan en önemli katkılardan biri 1908 yılında August Endell’in yayınladığı *Die Schönheit der großen Stadt (The Beauty of the Metropolis – Metropolün Güzelliği)* adlı çalışmadır (Alexander, 2014). Empresyonist açıdan Berlin’i inceleyen Endell, kentin algılanmasında atmosferik olayların etkisi üzerinde durmuş ve “metropol” fikrini yeni teknolojik gelişmelerle yıkılmaya başlamasına rağmen 20. yüzyılın en önemli oluşumu olarak yorumlamıştır. Renkleriyle, günün farklı zamanlarında, farklı ışık altında ve farklı hava koşullarında bir kentin güzelliğinin görsel olarak algılanmasına önem vermiştir (Alexander, 2014). 18. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan kent peyzajının estetik olarak yorumlanması, 1940 ve 1950lerde gündeme gelen kent görünümü hareketi (*townscape movement*) ile devam etmiş ve bu akım savaş sonrası yeniden inşa edilen kentlerin şekillenmesinde etkili olmuştur. *Architectural Review* dergisinin editörü Hubert de Croning Hastings’in Nikalous Pevsner’i kent görünümünün tarihsel kökenini 18.yüzyılın pitoreskinde aramaya yönlendirmesiyle birlikte bir ressamın peyzaja kattığı tutum gibi kentlerin görsel planlama ve kent görünümleri prensiplerine uygun olarak tasarlanması tekrar önem

kazanmış ve savaş sonrası yeniden inşa için önemli bir değer olarak kullanılmıştır (Harries, 2010). Pevsner, İngiliz pitoresk anlayışını bahçe peyzajına uygulamanın ötesine geçirerek kentsel alan tasarımı için kullanabilecek bir kavram haline getirmiştir (Aitchison, 2012). Koruma alanında ise daha savaş devam ederken uluslararası işbirliğine duyulan ihtiyaçla bazı ülkeler bir araya gelerek ortak kararlar almaya başlamış, savaşın bitmesiyle 1945'te Birleşmiş Milletler Konferansı toplanmış ve 37 ülkenin katılımıyla UNESCO "*insanlığın entelektüel ve ahlaki dayanışması*" mottosuyla kurulmuştur (UNESCO, t.y.). 1946'da Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM)'nin kurulmasıyla müze profesyonelleri ortak bir paydada buluşma fırsatı yakalamış ve ICOM da Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyinde danışman olarak yerini almıştır. 1957'de tarihi binaların korunması için merkezi bir otoritenin olmaması gündeme gelmiş ve UNESCO üye devletleri tarafından Uluslararası Kültürel Varlıkları Koruma ve Araştırma Merkezi (ICCROM) kurulmuştur. 1959'da Mısır'da Aswan Barajı'nın yapılması sırasında Abu Simbel Tapınağı'nın su altında kalmaması için başka bir yere taşınması ve 1966'da Venedik'in sular altında kalma tehlikesinin ardından ulusal ölçekte koruma çalışmalarının yetersizliği ve uluslararası işbirliklerine duyulan ihtiyaçla birlikte insanlığın ortak mirası sayılabilecek üstün değerlere sahip kültürel alanlarda uluslararası bir koruma anlayışının gelişmesi ve ortak sorumluluk alınması kavramları oluşmaya başlamıştır (UNESCO World Heritage Center, 2008). Koruma alanı bu şekilde gelişmeye devam ederken 1961 yılında yayınladığı *Townscape* ve ardından da 1971'deki *Concise Townscape* adlı çalışmalarıyla Gordon Cullen kent mekanını oluşturan bütün yapıların birbirleri ile olan ilişkisine dikkati çekmiş ve "*bir bina mimarlıktır ancak bir düzine binayı yan yana getirdiğinizde o mimarlıktan çok sanat olur*" diyerek kent mekanının görsel ilişkiler doğrultusunda incelenmesinin önemini vurgulamıştır. Kent görünümü hareketine Hastings ve Pevsner'in yaptığı kuramsal katkılardan sonra Cullen görsel materyalleri de ekleyerek var olan bir boşluğu doldurmuştur (Aitchison, 2012). Kent görünümüyle ilgili çalışmalar çoğalırken artan nüfusla birlikte kentsel ve kırsal alanların kimlikleri hızla değişmeye başlamış, el değmemiş arazilerin tarıma açılması, sanayi ve ticaret alanları için yapılan iyi düzenlenmeyen modern kentsel gelişmelerin yaygınlaşması doğal ve kültürel peyzajların ve sit alanlarının estetik değerini ve karakterini etkilediği düşüncesini gündeme getirmiştir. 1962 yılında kabul edilen Peyzajların ve Sit Alanlarının Güzelliğinin ve Karakterinin Korunması için Tavsiye

(*Recommendation Concerning The Safeguarding Of The Beauty And Character Of Landscapes And Sites*)'ye göre bu olumsuz etkiler için alınması gereken tedbirler; her türlü kamu ve özel sektör binalarının inşaatları alanda bulunan diğer binaların özellikleri dikkate alınarak, geleneksel ve pitoresk formların taklidinden kaçınılarak, alanla bütüncül bir uyum içerisinde ve alanın kendine özgü atmosferine önem verilerek yapılmalı, çevredeki yollar, yüksek ya da alçak elektrik panelleri, enerji üretim tesisleri, havaalanları, radyo ve televizyon istasyonları, petrol dolum istasyonları, reklam ve ışıklandırılmış işaret panoları, ağaçların konumu ve kesilmesi, hava ve su kirliliği, maden alanları ve çevrelerine bıraktıkları atık ürünler, barajlar, kaynak suları ve sulama alanlarının tesisatları, su kanalları, kemerli su yolları, kamp alanları, endüstriyel, ticari ya da evsel atıkların boşaltım alanları doğal ve kültürel peyzaj ve sit alanlarının özellikleri ve çevreleriyle etkileşimleri dikkate alınarak düzenlenmelidir (UNESCO, 1962). Tavsiyenin 20. maddesi doğal ve kültürel peyzaj ve sit alanları önemli bir görünüm sağlıyorsa bunların korunmasının da karar alma mekanizmalarına eklenmesi gerektiğini belirtmektedir:

“Doğal ya da kentsel özelliğe sahip izole edilmiş küçük alanlar, onlarla birlikte oluşmuş peyzajlarla birlikte planlanmalıdır. İyi bir görünüm sunan alanlar ve önemli bir anıtın etrafını saran alanlar ya da binalar da planlanmalıdır. Bu planlanmış sit alanlarının, alanların ve binaların her biri, sahibine usulüne uygun olarak bildirilmesi gereken özel bir idari kararın konusu olmalıdır” (UNESCO, 1962).

Peyzajlarla ilgili bu kararlar alınırken anıtların korunması ve restorasyonu için prensipler oluşturmak ve bunları uluslararası kararlarla temellendirmek için 1964 yılında Tarihi Anıtlar ile İlgili Mimar ve Teknisyenlerin İkinci Uluslararası Kongresi toplanmış, UNESCO ve ICOM'un çalışmaları takdir edilerek *Tarihi Anıtların ve Yerleşmelerin Korunması ve Onarımı için Uluslararası Tüzük (Venedik Tüzüğü)* kabul edilmiştir. Bu tüzük, Atina Tüzüğü'nün anıtları çevreleriyle birlikte ele alan kapsamını daha da geliştirerek tarihi öneme sahip kentsel ve kırsal yerleşmeleri de korunması gereken miras olarak ele alır ve sadece anıtsal ya da büyük sanat eserlerini değil kültürel anlam kazanmış daha basit eserlerin de koruma altına alınmasını savunur (Erder, 1975). Bu sayede Venedik Tüzüğü, “kentsel miras” ve “kentsel koruma” kavramlarının koruma politikalarında yer alması ve uygulanması için kilit bir noktadır. Venedik Tüzüğü'nün ardından hem bu prensiplerin uygulanabilmesi hem de anıtların korunmasıyla ilgili uluslararası bir kuruma duyulan

ihtiyaçla birlikte UNESCO'nun da desteğiyle ICOMOS kurulmuştur. 1972 Birleşmiş Milletler Genel Konferansı'nın ardından UNESCO *Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi* kabul edilmiş, kültürel ve doğal miras aynı çatı altında bir araya getirildiği gibi “*hangi halka ait olursa olsun eşsiz ve yeri doldurulamaz kültür varlıkları*” için “dünya mirası” kavramı da oluşturulmuştur (UNESCO , 1972).

Venedik Tüzüğü'yle kentsel alanların da korunması gereken miras statüsüne kabul edilmesiyle birlikte kentsel miras kavramı gelişmeye başlamıştır. Avrupa Konseyi'nin 1975 yılını *Avrupa Mimari Miras Yılı* ilan etmesiyle birlikte Avrupa ülkelerinde hem anıtsal hem de kentsel boyutta mimari mirasın görünürlüğüyle ilgili pek çok çalışma başlatılmıştır. Mimari mirasa ait yeri doldurulamaz kültürel, sosyal ve ekonomik değerler hakkında farkındalığın yaratılması ve Avrupa'da mimari mirasla ilgili ortak bir dil oluşturabilme çabası gibi önceliklerin öne çıktığı bu yılda ayrıca *Avrupa Mimari Miras Tüzüğü* de kabul edilmiştir. Bu Tüzüğe göre mimari mirası korumak için yapıların çevreleriyle oluşturduğu ahenkli bütünlüğün dikkate alınması, insanlığın devamı için bu mirasın zarar görmeden gelecek nesillere aktarılması gerektiği, mimari mirasın spiritüel, kültürel, ekonomik ve sosyal değerleriyle sağladığı sermayenin önemi ve bunların zarar görmesinin bir milleti ve ardından da bütün insanlığı fakir bırakacağı, korumanın kentsel ve bölge planlamada ilk ve ayrıcalıklı olarak değerlendirilmesi gerektiği konularından bahsedilmiştir (Council of Europe, 1975). Yine 1975'te ICOMOS Genel Toplantısı ile ilişkili olarak düzenlenen *Uluslararası Küçük Tarihi Kentlerin Korunması Sempozyumu Kararlarında (The Conservation of Smaller Historic Towns)* tarihi küçük kentlerin karşılaştığı tehlikeleri önlemek için kentlerin var olan ölçeği, karakteri, dominant yapıları ve bunların kentin peyzajıyla olan ilişkisinin incelenmesine dikkat çekilmiş ve kentsel alanların görsel niteliklerinin korunması için yerel yönetimlerin planlama çalışmalarını düzenlemesi gerektiğine önem verilmiştir. 1976 yılında hazırlanan *Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü Üzerine Tavsiye*, tarihi alanlarının çevreleriyle birlikte bütüncül bir biçimde korunmasının ve çağdaş sosyal yaşamın bir parçası haline gelmesinin öneminden bahseder. Tavsiyenin 5.maddesi hızlı kentleşmenin tarihi alanlar üzerindeki etkisi göz önüne alındığında anıtlarla ve tarihi alanlarla ilgili görünümünün yeni yapılar tarafından bozulmaması gerektiğini belirtir:

“Tarihi kentlerin doğrudan yıkım tehlikesi dışında, binaların ölçeğinde ve yoğunluğunda kayda değer bir artışa yol açan modern kentleşme koşullarında, yeni geliştirilen alanların

çevrelerini ve bitişiklerindeki tarihi alanların karakterini mahvedebilecekleri gerçek bir tehlike olarak ortaya çıkmaktadır. Mimarlar ve şehir planlamacıları, anıtların ve tarihi alanların görünümünün ve bu alanlardan algılanan görünümünün bozulmaması ve çağdaş hayata uyumlu bir şekilde entegre edilmesi için dikkat etmelidir” (UNESCO, 1976).

Anıtların ve tarihi alanların görünümüleri gittikçe koruma literatüründe yer kazanırken ICOMOS’un 1987 tarihli *Tarihi Kentlerin Ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü (Washington Tüzüğü)*’nde tarihi kentler ve kentsel alanlarda korunması gereken nitelikler; “*parsel ve sokakların tanımladığı kent dokuları, binalarla yeşil ve açık alanlar arasındaki ilişkiler, binaların ölçek, boyut, üslup, yapım tekniği, kullanılan malzemeler, renk ve bezemeler ile tanımlanan biçimleri, iç ve dış görünüşleri, kent veya kentsel alanın doğal ve insan yapısı çevresi ile arasındaki ilişki ve kent veya kentsel alanın zaman içinde yüklendiği değişik işlevler*” olarak belirlenmiştir (ICOMOS, 1987). Bu sayede yapılar ve çevreleriyle olan ilişkilerin önemi ayrıntılı olarak belirtilmiş, bu ilişkiler ve yapılara ait görünüm koruması gereken kentsel miras değerlerinden biri olarak kabul edilmiştir. 1992 yılında Dünya Miras Alanlarıyla ilgili hazırlanan *Uygulama Rehberi, “kültürel peyzaj”* tanımını UNESCO’nun koruma literatürüne ekleyerek insanlığın ve doğanın ortak üretim alanlarının evrensel değerine dikkat çekmiştir. Bununla ilgili bir gelişme olarak 2004 yılında Dünya Miras Alanları Listesi’ne girebilmek için gerekli “doğal” ve “kültürel” alanlarla ilgili kriterler ayrı ayrı kategorize edilmek yerine bir araya getirilmiş ve bu kriterler tek bir kategori altında incelenmeye başlamıştır. Bu sayede peyzaj-odaklı bir yaklaşıma doğru gidilmeye başlanmış ve peyzajın insan ve doğa ilişkisini bir araya getiren anlayışı dünya miras alanları için uygulanmaya başlamıştır.

Artan küreselleşmenin ve diğer baskıların etkisiyle tek tipleşmenin önemli bir sorun olarak kültürel ve kentsel mirası olumsuz etkilemesi 1994 yılında Nara Özgünlük Bildirgesiyle gündeme gelmiş ve özgünlük, Venedik Tüzüğü’nden itibaren belirtildiği gibi Dünya Mirası Listesinde ya da kültür mirasıyla ilgili her türlü konuda en önemli özelliklerden biri olarak kabul edilmiştir (ICOMOS, 1994). Bu bildireye göre alanların özgünlüğü “*tasarım ve biçim, malzeme ve nesne, kullanım ve işlev, gelenek ve teknik, konum ve yerleşim, ruh ve anlatım, ilk tasarım ve tarihsel evrim*” gibi pek çok niteliğe bağlıdır. Bu nitelikler her türlü kültür mirasının olduğu gibi önemli kent görünümünün de özgünlüğünün belirlenmesinde önemli etkileri oluştururlar.

Burra Tüzüğü olarak da adlandırılan *Kültürel Öneme Sahip Yerler Tüzüğü* (*Charter for Places of Cultural Significance*) (1999) “yer”in tanımını “*Yer, sit, alan, vatan, peyzaj, yapı vb., yapı grubu vb. ve bileşen, içerik, mekan ve görünümleri içerebilir*” olarak yaparken görünümleri de bu tanımın içine almış ve böylelikle görsel nitelikler de kültürel öneme sahip yerlerin içerisinde yer almış ve “korunması gereken yer”ler kavramı sadece fiziksel yapılar ya da niteliklerden görünümlere kadar genişlemiştir (ICOMOS, 2000). 2000 yılında Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Avrupa Peyzaj Sözleşmesi, “*peyzajları yerel kültürlerin oluşmasını sağlayan, insanlığın refahıyla ilişkili, Avrupa kimliğinin güçlenmesini sağlayan esas bileşenlerden biri*” olarak kabul eder ve peyzajı insanların algıladığı, doğa ve insan etkileşiminin bir ürünü olan yerler olarak tanımlar (Council of Europe, Treaty Office, 2000). Çeşitliliğin bir ifadesi olarak görülen peyzajlar, karaları (*land*), iç suları (*inland water*) ve deniz (*marine*) alanlarını kapsar. Peyzajların korunmasını sağlamak amacıyla belirlenmesi ve değerlendirilmesi ise bulunduğu “*alanın tanımlanması, o alanın karakteristik nitelikleri ve onları dönüştüren güç ve baskıları analiz etmek ve değişimleri kaydetmek*” üzerinden yapılmalıdır (Council of Europe, Treaty Office, 2000).

Dünya Mirası Sözleşmesi 2005 yılına ait Uygulama Rehberi “üstün evrensel değer” ifadesine yer verdiği için önem taşımaktadır. Bir alanın Dünya Mirası olarak kabul edilmesi ve listede yer alabilmesi için “üstün evrensel değere” sahip olması, Dünya Mirası kriterlerinden en az birini karşılaması, özgünlük ve bütünlüğünün korunuyor olması ve alanın korunması ve yönetimi için de gerekli düzenlemelerin yapılmış olması gerekmektedir. Alanların fiziksel özellikleri ile somut ve somut olmayan nitelikleri arasında evrensel bir değere sahip olanlar alanın dünya mirası açısından geçerli değerlerini oluştururlar. 2007 yılından itibaren de alanların dünya mirası listesi için başvurdukları zaman bu değeri gösterir ifadeleri belirtmeleri zorunlu kılınmış; daha önceden listeye girmiş alanlar için geriye dönük bir çalışma yapılmıştır (ICOMOS, 2011). Alanların üstün evrensel değeri listeye kabul edildikleri yıl için sabitlenmiştir ve bu değerler üzerinden tartışma yapılmasına izin verilmez. Bu nedenle alanların üstün evrensel değerlerinin korunması ve bu değerlere zarar verecek her türlü tehdide karşı önlemler alınması gerekmektedir. Bu tehditler alana, alanın tampon bölgesine ya da

yakınına yapılacak olan köprüler, yollar, yüksek ya da geniş binalar, yenileme çalışmaları, barajlar, değirmenler ya da rüzgar gülleri gibi yeni altyapı çalışmaları, uygun olmayanlar yeni yapılanmalar ve yoğun ya da uygun olmayan turizm faaliyetleri veya yapılarını kapsayabilmektedir. Bu nedenle alanda böyle bir tehditle karşılaşıldığında önerilen projelerin Dünya Miras Alanlarına olacak olumlu ya da olumsuz etkilerini anlayabilmek için “çevre etki değerlendirmeleri” ve “miras etki değerlendirmeleri” yapılmaktadır. Çevre etki değerlendirmeleri daha genel ve geniş kapsamlı bir yapıya sahipken miras etki değerlendirmeleri alanların üstün evrensel değerleri baz alınarak ve bu değerlere olabilecek etkiler göz önüne alınarak hazırlanmaktadır (ICOMOS, 2011). Önerilen yeni gelişmeler yapısal, işlevsel ya da görsel bütünlükte bozulmalara neden olabileceği için bunların projeler yapılmaya başlanmadan önce alana olacak etkileri fark edilip buna göre uzlaşmacı bir yaklaşımla değişimlere gidilebilmektedir. Alanların görsel bütünlüklerini korumak için önemli olan miras etki değerlendirmeleri, kent görünümünde, kentsel ufuk çizgilerinde ya da silüetlerinde oluşabilecek herhangi bir olumsuz değişimi giderebilmek açısından önem taşımaktadır. Bu etki değerlendirmelerinin yapılabilmesi için alanların ve çevrelerindeki tampon bölgelerinin sınırlarının bilinmesi önem taşımaktadır. Önemli görünüm, 2005 yılı Uygulama Rehberinde ilk kez tampon bölgelerle ilişkili olarak yer almıştır:

“Aday gösterilmiş alanın etkili bir şekilde korunması amacıyla, alana ek bir koruma katmanı sağlamak için kullanımı ve geliştirilmesi üzerine tamamlayıcı yasal ve / veya alışılmış kısıtlamalara sahip olan bir adayı çevreleyen alanlar tampon bölgelerdir. Bu, aday gösterilen alanın konumunun derhal belirlenmesini, önemli görünümün ve alana ve onun korunmasına destek olmak için işlevsel olarak önemli diğer alanları veya nitelikleri içermelidir. Tampon bölgeyi oluşturan alan, her durumda uygun mekanizmalarla belirlenmelidir. Bir tampon bölgenin büyüklüğü, özellikleri ve yetkilendirilmiş kullanımlarının yanı sıra alanın ve sınır bölgelerinin kesin sınırlarını gösteren bir haritaya ilişkin ayrıntılar da adaylıkta gösterilmelidir” (UNESCO, 2005).

Bu sayede bir alanın tekil olarak korunmasının yanı sıra onun görünümünün de korunması çevresindeki tampon bölgeyle sağlanmaya çalışılmıştır.

Aynı yıl *Viyana Memorandumu*’nda ise tarihi kentsel peyzajlar gündeme gelmiş ve dünya miras alanlarıyla çağdaş mimari gelişmelerin birlikte yönetilebilmesinin yolları tartışılmıştır. Memorandum’un 8.maddesine göre tarihi kentsel peyzaj alanları geçmiş ve bugünün sosyal gelişmelerinin mekan odaklı göstergeleridir ve o alanlara karakterini

veren arazi kullanımı, mekansal organizasyon, görsel ilişkiler, topografya, vb. gibi özellikleri kapsarlar (UNESCO, 2005). 14.maddeye göre de tarihi kentsel peyzajlarla ilgili en önemli zorluklardan biri çağdaş mimari gelişmeleri sağlarken geçmişten gelen kent görünümüne ve peyzajlara saygı gösterilmesini sürdürmektir. Özellikle yaşayan kentleri kapsayan dünya miras alanlarının özgünlüğünün ve bütünlüğünün sürdürülebilmesi için planlamaların ve alan yönetimlerinin koruma için en önemli kilit taşlarından biri olduğu unutulmamalıdır (UNESCO, 2005). Ayrıca Memorandumun 25. maddesi görsel öğelere ve ilişkilere dikkat çekerek bunları tarihi kentsel peyzajların kimliğinin bir parçası olarak görmektedir:

“Kent görünümleri, çatı görünümleri, ana görsel koridorlar, yapı parselleri ve türleri, tarihi kentsel peyzajın kimliğinin ayrılmaz parçalarıdır. Yenileme ile ilgili olarak, tarihi çatı görünümleri ve orijinal yapı parselleri planlama ve tasarım için temel teşkil eder. (UNESCO, 2005).”

Yine aynı yıl Çin’in Xi’an kentinde ICOMOS tarafından “*Kendi Konumlarında Anıtlar ve Sitler – Değişen Kent Görünümleri ve Peyzajlarında Kültürel Mirası Korumak*” (*Monuments and Sites in their Setting- Conserving cultural heritage in changing townscapes and landscapes*) adlı bir sempozyum düzenlenmiştir. ICOMOS Genel Toplantısı devamında yayınlanan Xi’an Bildirisinin (Miras Yapılarının, Sit Alanlarının ve Alanların Yerleşiminin Korunması- *The Conservation of The Setting Of Heritage Structures, Sites And Areas*) 2. maddesi, görsel ilişkileri kültürel mirasın önemli ve ayırt edici bir ögesi olarak ele alır:

“Çeşitli ölçeklerdeki miras yapılarını, sit alanlarını ya da bölgelerini oluşturan, bireysel yapıları ya da tasarım alanlarını içeren tarihi kentler ya da kentsel peyzajlar, peyzajlar, deniz görünümü, kültürel rotalar ve arkeolojik alanlar önemlerini ve ayırıcı niteliklerini algılanan sosyal, spiritüel, tarihi, sanatsal, estetik, doğal, bilimsel ya da kültürel değerlerinden alırlar. Ayrıca bu önemlerini ve ayırıcı niteliklerini fiziksel, görsel, spiritüel ya da diğer kültürel ortamlarla ve bağlarla kurdukları anlamlı ilişkilerden de sağlarlar” (ICOMOS, 2005).

4.maddesinde ise çevre için kapsayıcı bir anlayış geliştirmenin bir parçası olarak görünümünün ve manzaraların analizini kaynak olarak gösterir:

“Yerleşimi kapsayıcı bir şekilde anlamak, çok disiplinli bir yaklaşımı ve çeşitli bilgi kaynaklarının kullanılmasını gerektirir. Kaynaklar arasında resmi kayıtlar ve arşivler, sanatsal ve bilimsel açıklamalar, sözlü tarih ve geleneksel bilgi, yerel ve bağlantılı toplulukların perspektifleri ile görünüm ve manzaraların analizi de yer almaktadır” (ICOMOS, 2005).

Yeni projelerin önemli görünüm üzerindeki etkisinin kontrolü amacıyla miras etki değerlendirmelerinin planlamaların bir aracı olarak kullanılmasının gerekliliğinden bahseder:

“Planlama araçları hızlı ve artan değişimlerin yerleşime olan etkisini etkili bir şekilde kontrol edecek hükümler içermelidir. Önemli yerleşimlerde uygun olmayan görsel ve mekânsal yaklaşımların ya da arazi kullanımlarının önemli kentsel ufuk çizgileri, görüş çizgileri ve yeni kamu ya da özel sektör gelişmeleriyle miras yapıları, alanları ve bölgeleri arasındaki uygun uzaklıkların değerlendirilmesi ana maddelerdendir. (ICOMOS, 2005).

Önemli görünümün uluslararası sözleşmelerde ve antlaşmalarda büyük bir yer tutmasına karşılık belirli bir tanım ve değerlendirmelerinin olmaması günümüz koruma ortamı sorunlarından biridir. Uzun yıllardır önemli görümlere sahip alanların ve bu görümlerin korunması için pek çok karar alınmaktadır ancak bunların kapsamı çok geniş olmakla birlikte standart haline getirilmiş bir karar alma mekanizması da bulunmamaktadır. Bu açığın farkına varılmasıyla birlikte Montreal Üniversitesi, UNESCO Mimari Miras Araştırma Kürsüsü tarafından 2008 yılında “*Dünya Mirası: Önemli Görünümlerin Tanımlanması ve Korunması*” (*World Heritage: Defining and Protecting Important Views*) adlı bir yuvarlak masa toplantısı düzenlenmiştir. Dünya Miras Komitesinin ve diğer organizasyonların kararlarının önemli görünüm üzerindeki etkisi ve korumanın ne oranda gerçekleştirilebildiği bu toplantıda tartışılmış, Londra, Paris, Vancouver, Viyana gibi kentlerden örnekler sunulmuştur. Dünya Miras Alanlarındaki önemli görümlerle ilgili kararları bir araya getirdiği için bu toplantı önem taşımaktadır.

Aynı yıl Québec’te kabul edilen *Yerin Ruhu Hakkında Bildirge* ile “yerin ruhu” kavramı yapılar, peyzajlar, rotalar, vb. gibi somut öğeler ve anlatılar, ritüeller, geleneksel bilgiler, dokular, renkler, kokular, vb. gibi somut olmayan öğelerle birlikte bir yere anlam, değer, duygu ve gizem katan fiziksel ve spiritüel özellikler olarak tanımlanmıştır (ICOMOS, 2008). Bu somut ve somut olmayan öğelerin de kültürel mirası korumanın her aşamasında dikkate alınması gerektiğinden bahsedilmiştir. Bu sayede bir yerin kimliğini oluşturan öğelerin kapsamı fiziksel özelliklerden görsel niteliklere ve hatta sonunda somut olmayan öğelere kadar genişletilmiştir.

Tarihi kent merkezlerinin ve kentsel alanların dinamik yapısını göz önünde bulundurarak yaşayan kentler olarak sürdürülebilmelerini hedefleyen 2011 yılına ait *Tarihi Kentsel Peyzajlar Hakkında Tavsiyede* kentsel alanlarda iyi yönetilmeyen gelişmelerin kentin yoğunluğu ve büyümesini etkileyerek yerin ruhu, kentsel dokunun bütünlüğü ve toplumların kimlikleri üzerinde olumsuz etkileri olabileceğine dikkat çekilmiştir (UNESCO, 2011). Bu Tavsiye, peyzaj yaklaşımını benimseyerek koruma kararlarının peyzaj-ölçütünde bütüncül bir şekilde alınmasını destekler ve planlama, müzakere ve uygulamaların bütün peyzajı kapsayacak şekilde yapılmasına olanak sağlar (UNESCO, 2011). Yine bu şekilde korumanın kapsamı peyzaj yaklaşımıyla genişlerken, koruma, bir “değişimin yönetimi” olarak adlandırılarak tarihi özelliklere sahip kentsel alanların 21. yüzyılın hızlı ve yıkıcı değişimlerinden en zararsız şekilde etkilenmesi ve hem kentsel miras hem de yeni gelişmeler için yarar sağlaması amaçlarıyla daha geniş bir bakış açısıyla tanımlanmaktadır (Veldpaus, Roders, & Colenbrander, 2013).

Aynı yıl ICOMOS tarafından hazırlanan *Tarihi Kentlerin ve Kentsel Alanların Korunması ve Yönetimiyle İlgili Valetta İlkeleri* hızla değişen ve gelişen kentsel alanlarda kültürel miras öğelerinin korunmasına yönelik çağdaş yaklaşımları ve kültürel mirasın sürdürülebilirlik amaçları doğrultusunda geleceğe ışık tutabilecek bir araç olarak rol almasını sağlayacak prensipleri belirlemektedir. Bu ilkelere göre önemli görünüşler de tarihi alanların kavranmasındaki önemli unsurlardan biri olarak yer almaktadır:

“Perspektifler, görünüşler, odak noktaları ve görsel koridorlar tarihi mekânların kavranmasını sağlayan temel bileşenlerdir. Yeni müdahaleler söz konusu olduğunda saygı görmelidirler. Bir müdahaleye girişmeden önce mevcut durum dikkatle analiz edilmeli ve belgelenmelidir. Yeni yapılara doğru veya onlardan başlayan görüş konileri tanımlanmalı, üzerinde çalışılmalı ve korunmalıdır” (ICOMOS, 2011, Madde 4c).

Bu noktadan sonra görsel bütünlük önemli bir ilke olarak karşımıza çıkmaktadır. UNESCO’nun Dünya Miras Alanları ile ilgili aldığı daha önceki kararlarda sıkça karşımıza çıksa da St.Petersburg’ta yapılan 36. Dünya Miras Komitesi’nde “önemli görünüşlerin korunması” ve “görsel bütünlük” kavramı pek çok alanla ilgili olarak gündeme gelmiştir. Dünya miras alanlarında “bütünlük” kavramı ilk olarak 1977 yılına ait Uygulama Rehberinde doğal alanlarla ilgili kriterlerde karşımıza çıkmaktadır. Ancak

doğal ve kültürel alanlarla ilgili kriterler birleştirildikten sonra her iki nitelikteki alanlar için de önemli bir özellik haline gelmiştir. Grsel bütünlük, alanların korunması için önemli bir kavram olarak karşımıza çıksa da sözleşmelerde ya da Uygulama Rehberlerinde tanımlanmamaktadır (UNESCO, 2013). Grsel bütünlük panoramalar, vistalar, bakı noktaları ve siluetlerle ilgilidir ve görsel farklılıklara sahip kültürel miras alanlarını ve onların çevreleriyle olan ilişkilerini kapsamaktadır (UNESCO, 2013). 36. Dünya Miras Komitesi'nde bu konu gündeme geldikten sonra 2013 yılında Hindistan'ın Agra kentinde *Grsel Bütünlük ile ilgili Uluslararası Uzman Toplantısı* yapılmıştır. Viyana, Macao, Köln Katedrali, İstanbul'un Tarihi Alanları gibi pek çok alanın görsel bütünlüğüyle ilgili alınan kararlar incelenmiştir (UNESCO, 2013).



Tablo 2.1: Kent görünümlerinin ve silüetlerinin korunmasına dair uluslararası düzeydeki kararlar ve öneriler (Aslan, 2019).

Kararlar	Yıl	Kapsam
Atina Tüzüğü	1931	anıtların çevreleriyle birlikte korunması + güzel görünüşlü manzaraların "picturesque prospective" korunması
Carta del Restauro	1931	anıt ve çevresine saygıyla yaklaşma
Peyzajların ve Sit Alanlarının Güzelliğinin ve Karakterinin Korunması için Tavsiye	1962	doğal ve kültürel peyzaj ve sit alanlarının özelliklerinin ve çevreleriyle etkileşimlerinin dikkate alınması + iyi bir görünüm sağlayan alanların korunması
Venedik Tüzüğü	1964	kentsel ve kırsal yerleşmelerin korunması
Küçük Tarihi Kentlerin Korunması Sempozyumu	1974	kentsel alanların görsel niteliklerinin korunması için yerel yönetimlerin planlama çalışmaları düzenlemesi
Tarihi Alanların Korunması ve Çağdaş Rolü Üzerine Tavsiye	1976	anıtların ve tarihi alanların görünümlerinin ve bu alanlardan algılanan görünümlerin bozulmaması ve çağdaş yaşamla uyumlu hale getirilmesi
Washington Tüzüğü	1987	yapılar ve çevreleriyle olan ilişkilerin önemi + yapılara ait iç ve dış görünümlerin korunması
Burra Tüzüğü	1999	"görünüm"lerin "yer" tanımı kapsamına girmesi
Uygulama Rehberi	2005	önemli görünümlerin korunması için dünya miras alanlarının tampon bölgeleri arasında ilişki kurulması
Viyana Memorandumu	2005	kent görünümleri, çatı görünümleri, ana görsel koridorlar kentsel peyzajın ayrılmaz bir parçası olarak belirlenmiştir
Xi'an Bildirisi	2005	görsel ilişkiler kültürel mirasın önemli ve ayırıcı bir ögesi + görünüm ve manzara analizleri yerleşimi kapsayıcı bir şekilde anlamak için önemli olarak belirlenmiştir + miras etki değerlendirmeleri
Yerin Ruhu Hakkında Bildirge	2008	yerin kimliğinin kapsamı fiziksel özellikler, görsel nitelikler ve somut olmayan öğelere kadar genişletilmiştir
Valetta İlkeleri	2011	perspektifler, görünüşler, odak noktaları ve görsel koridorlar tarihi mekanların kavranmasını sağlayan temel bileşenlerdir
Agra Görsel Bütünlük ile ilgili Uluslararası Uzman Toplantısı	2013	görsel bütünlük, panoramalar, vistalar, bakı noktaları ve silüetlerle ilgilidir ve görsel farklılıklara sahip kültürel miras alanlarını ve çevreleri ile olan ilişkilerini kapsar

Koruma literatürü tek bir yapıdan yapıların çevreleriyle birlikte korunmasına, yapı gruplarından kültürel öneme sahip peyzajların ve kentsel alanların korunmasına doğru giderek kapsamını geliştirmektedir. Artık kentsel korumaya sadece yapıların fiziksel özellikleri değil, onların çevreleriyle olan her türlü ilişkileri, kentsel alanların yarattıkları görünüm ve somut olmayan nitelikler de katılmaya başlamıştır. Önemli görünüm ve koruma dünyası açısından giderek artan bir alana sahip olmakta ve hızla önem kazanmaktadır. Kent görünümü hareketiyle birlikte ortaya çıkan çatı görünümü ya da zemin görünümü de kentsel mirasın bir parçası olarak bugün koruma altına alınması gereken unsurlar olarak tartışılmaya başlanmıştır. Örneğin Paris, kentin çatı görünümünün Dünya Miras Listesi'nde yer alması için çalışmalara başlamıştır (The City of Paris is to put forward its rooftops for UNESCO World Heritage status) (Şekil 2.11, 2.12). Kentin çatı görünümünün hem kent sakinlerini hem de ziyaretçileri etkilemesi, pek çok sanatçıyı ve edebiyatçıyı etkileyerek sanatta ve edebiyatta kendine yer edinmesi ve çatılardan Paris'in çeşitli görünümünün izlenmesi için birçok bakı noktası sunması nedeniyle bugün bu görünüm Paris'in için kentsel mirasın bir parçası olarak görülmektedir.



Şekil 2.11: Paris çatı görünümü, (sol) Overlooking the Rooftops of Paris, Van Gogh, 1886.

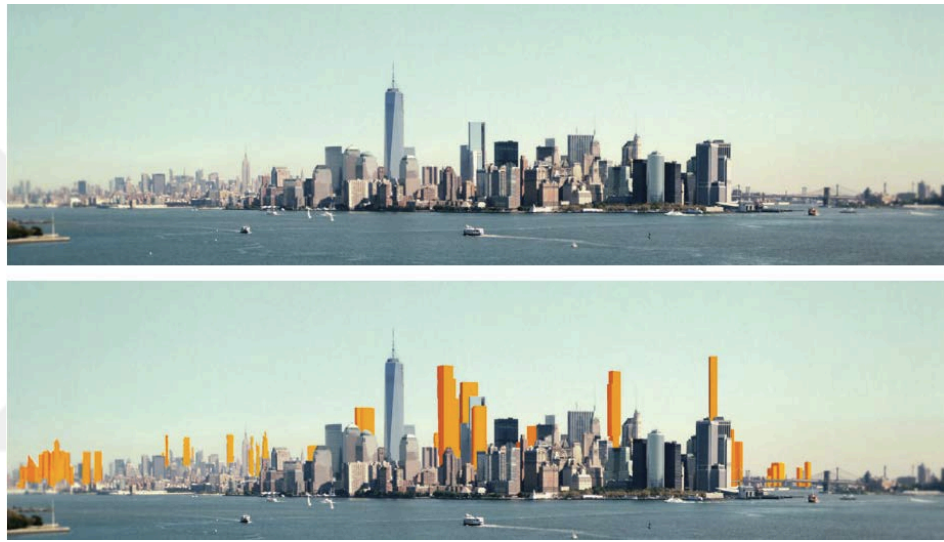


Şekil 2.12: Paris çatı görünümleri (Tom Eversley),

Sadece binaların ya da yapı gruplarının yarattıkları görünüm değil, açık alanların sunduğu manzaralar da günümüzde korunması tartışılan konular arasındadır. 2003 yılı Europa Nostra Ödül sahibi projelerinden “*Sky Space around London’s Parks*” (Londra Parkları Çevresindeki Gökyüzü Alanı), Londra’da önemli bir açık alana sahip parkların kent sakinleri için rekreasyon alanları yaratması ve parkların önemini sahip olduğu açık alan ve bu alanlardan izlenebilen görünümlele bağdaştırılması bu görünümün korunması gerektiği fikrinin gelişmesine neden olmuştur (Europa Nostra, 2003). Bu proje, açık gökyüzü görünümlerinin korunabilmesi için parkların koruma altına alınması ve hem parkların görünümlerinin hem de parklardan görülebilen önemli manzaraların korunabilmesi için kent içerisinde yükseklik sınırlamaları getirilmesi gerektiğini savunmuştur.

20. ve 21. yüzyılın iddialı kentsel gelişmeleri karşısında sadece tarihi kentler değil, gökdelenleri ile kentsel ufuk çizgisi kavramının gelişmesini sağlayan New York, Chicago gibi Amerikan kentleri de çeşitli düzenlemelerle kent silüetlerini korumaya çalışmaktadır. Örneğin New York’ta 1916 yılında başlayan ve 1961’de günümüzdeki halini alan arazi kullanım kararları (*zoning*) uygulamaları ile kent mekanı işlevlerine göre çeşitli bölgelere ayrılmış ve bu alanlarda yükseklik kısıtlamaları uygulanmaya başlamıştır. Ancak bu kısıtlamaların yetersizliği ve “hava hakkı (*air rights*)” gibi yasal boşluklar kentin ufuk çizgisinin istenmeyen şekilde hızla değişmesine neden olmuş ve bunun için yeni düzenlemeler önerilmeye başlanmıştır (The Municipal Art Society of New York, 2017).

Bir yapının bulunduğu arazinin sahibinin yapının üst kısmındaki havanın da mülkiyetine sahip olması olarak açıklanabilen “hava hakkı” devredilebilir ya da satılabilir olmasından dolayı arazi kullanım kararları uygulanan alanlarda önündeki daha az katlı binaların hava haklarının satın alınarak yeni binaların yüksekliklerini arttırdığı için günümüzde büyük bir sorun olarak New Yorkluların karşısına çıkmaktadır. Yeni yapılan yüksek gökdelenlere önündeki manzaranın kapanmaması ve daha çok ışık alarak hayat kalitesini artırması gibi nedenlerle faydalı olarak görülse de kentin bütüncül görünümünün plansızca gelişmesine neden olmaktadır ve New York gibi gökdelenleriyle ünlü bir kent bile var olan kentsel ufuk çizgisinin korunması için çalışmalar yürütmektedir (Şekil 2.13).



Şekil 2.13: Manhattan’ın 2013’teki kentsel ufuk çizgisi ve 2025’e kadar yapılması öngörülen yeni gökdelenlerle oluşacak görüntüsü (The Municipal Art Society of New York, 2017).

Sadece yapıların yükseklikleri ya da tarihi öneme sahip yapıların görünümünün korunması olarak düşünülmemesi gereken kent görünümünün günümüzde daha farklı özellikleri ile de korunması gerektiği tartışılmaktadır. Gökdelenlerin ya da yüksek binaların yapım teknolojisindeki gelişmeyle birlikte büyük oranda camla kaplanabilmesi ve bunun kentlerin gece görünümünü etkileyen özelliklerden olması günümüz kent görünümü tartışmasının bir başka alt başlığıdır. Köprülerin ya da anayolların aydınlatılması, gökdelenlerin aydınlatmaları ya da kent görünümünde etkili olan herhangi bir unsurla ilgili olarak “ışık” da kent görünümünün algılanmasını etkileyen özelliklerden biridir. Bu nedenle kentlerle ilgili aydınlatma planları da yapılmaya başlanmıştır. Lyon, Tokyo, Hong Kong, Kopenhag, Doha, vb. pek çok kent, kentsel aydınlatma planlarına sahiptir ve iyi

yönetilmiş aydınlatma planlarında çoğu kez tarihsel kentler hem kentsel miraslarını hem de kent silüetlerini öne çıkarmaktadırlar.

Ulusal ve uluslararası kurumlar tarafından özellikle son yıllarda kent görünümü ve silüetleriyle ilgili pek çok karar alınmış olmasına rağmen bunların çok çeşitli kavramlarla ifade edildiği ve terminolojide bir standarda ulaşamadığı sonucuna varılmıştır. UNESCO'nun Dünya Miras Alanları ile ilgili kararları incelendiğinde önemli görünüm (17), silüet (20), kentsel ufuk çizgisi (27), panorama (23) ve vista (19) ifadelerini içeren 106 tane karara ulaşılmıştır. Şekil 14'teki haritada da görülebileceği gibi bu alanlar hem dünyanın çok farklı yerlerinde hem de farklı özelliklere sahip doğal ve kültürel alanlardır. Ancak çoğunun (79) deniz ya da nehir kenarı gibi bir su kıyısında yer alması önemli görünümün algılanabilmesi için suyun belirli bir uzaklık sağlaması ve çerçeve oluşturması özelliklerinden kaynakladığı ileri sürülebilir.



Şekil 2.14: UNESCO Dünya Miras Alanlarından silüet, kentsel ufuk çizgisi, panorama, vista ve önemli görünümler kavramlarını içeren yerlerin haritası (Aslan, 2018)

UNESCO'nun alanların koruma durumu ile ilgili raporları incelendiğinde ise 1993 yılından günümüze kadar 126 alanla ilgili 304 raporda görsel bütünlüğün tehdit edilmesi önemli bir koruma sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Hem bu raporlar hem de bildirimler ve sözleşmeler doğrultusunda önemli görünümün genellikle alanda veya çevresinde yeni bir gelişme olduğunda ve bu yeni yapılar da yükseklikleri, kütleleri, çevreye uyumlu olmayışları, vb. gibi özellikleri ile doğal ve kültürel miras alanlarının görsel bütünlüklerini tehdit ettiklerinde gündeme geldikleri görülmektedir. İncelenen koruma durumu raporlarında görsel bütünlüğü tehdit eden unsurların dört ana başlık altında toplandığı sonucuna ulaşılmıştır:

- Altyapı ile ilgili projeler
- Yeni yapılarla ilgili projeler
- Görsel kirlilik
- Restorasyonlarda ortaya çıkan değişiklikler (Tablo 2.2)

Altyapı ile ilgili projeler genel olarak yol, metro, viyadük, köprü, teleferik gibi ulaşım projeleri, marina ya da port yapıları ya da genişletmeleri, baraj inşaatları, rüzgar tribünü projeleri ve diğer altyapı projeleri adı altında kategorilendirilen bu projelere ait ek yapılar, istasyonlar ve endüstri yapılarının görsel bütünlüğe aykırı uzantılarıdır. Yeni yapılarla ilgili sorunları çoğunlukla yüksek katlı yapılar (gökdelener, finans merkezleri, vb.), kütleli olarak görsel bütünlüğü bozan yapılar (alışveriş merkezleri, vb.), turizmle ilgili yapılar (oteller, arkeolojik alanlara yapılan giriş, çıkış turnikeleri, üst örtüler gibi ek yapılar, vb.) ve diğer kategorisi altında bulunan yüksek ya da kütleli stadyum ya da spor kompleksleri, tiyatro, opera binaları gibi sanat merkezleri oluşturmaktadır. Görsel kirlilik altındaki sorunlar ise televizyon kabloları ve antenleri, tabelalar, radyo istasyonları gibi plansız yerleştirilen unsurlardan kaynaklanmaktadır. Restorasyonlardan sonra oluşan sorunlar ise alanın görsel bütünlüğü için önemli bölümlerinde oluşan renk ya da malzeme değişikliklerini kapsamaktadır. Bu tablo incelendiğinde altyapı ile ilgili projelerin sayısının yeni yapılardan fazla olduğu görülmektedir. Yeni yapılarla ilgili projeler daha çok özel sektör kaynaklı iken altyapı ile ilgili olanlar alan yönetiminden sorumlu devlet birimleri ya da yerel yönetimler tarafından oluşturulmaktadır. Bu durumu göz önünde bulundurarak bir karşılaştırma yapıldığında altyapı ile ilgili projelerin yeni yapılanmalardan sayıca fazla olması, günümüzde yaygın bir kanı olan tarihi kent

yapılanmalardan sayıca fazla olması, günümüzde yaygın bir kanı olan tarihi kent silüetlerinin gökdelenler tarafından bozulduğu düşüncesinin eksik bir yanı olduğunu göstermektedir. Altyapı ile ilgili projeler kent silüetlerinin bozulmasında önemli bir orana sahip olmakla birlikte, bu oran yeni yapılarla ilgili projelerinkilerden daha fazladır. Ayrıca koruma durumu raporlarında UNESCO tarafından 25 alanda görsel bütünlüğün korunması için önerilen projelerle ilgili miras etki değerlendirmesi istendiği görülmektedir.

Tablo 2.2: UNESCO Dünya Miras Alanlarının koruma raporlarında görsel bütünlükle ilgili ortaya çıkan sorunlar (Aslan, 2018).

	yeni proje türü	koruma durumu raporları
altyapı (toplam:185)	köprü	42
	yol	33
	teleferik	19
	rüzgar tribünü	7
	marina / liman	6
	viyadük	3
	baraj	3
	diğer altyapı	72
yeni yapılar (toplam:170)	yüksek / çok katlı yapılar	82
	turizm yapıları	20
	kütlesel yapılar	7
	diğer yeni yapılar	61
	görsel kirlilik	12
	restorasyonla ilgili değişiklikler	4
	görsel bütünlüğün korunması için genel ifade	8
	miras etki değerlendirmesi istenen alan sayısı	25

Kent silüetleri, kentlere kimliğini kazandıran görünümünün bir parçası olarak kentsel miras açısından önemlidirler. Kent silüetleriyle ilgili kapsamlı çalışmaların ve koruma alanında kent silüetlerinin tekil olarak incelendiği durumların sayısının azlığı nedeniyle bu bölümde kent görünümüyle birlikte gelişimleri incelenmiştir. Uluslararası kuruluşların kararlarına ve UNESCO'nun Dünya Mirası Programına yapılan vurgu ise bu disiplinin raporlamaya

verdiği önem sayesinde çok sayıda ve takip edilebilir bir zaman çizelgesi sunmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Dünya Miras Alanları için alınan kararlar o günün şartları ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştiği için dönemlerin koruma anlayışları ve yaklaşımlarını anlayabilme açısından da kolaylık sağlamaktadır. Çalışmanın esas odak noktası olan İstanbul, silüetinin üstün evrensel değeri ve bir dünya miras alanında yer alması nedeniyle silüet kavramının tarihsel gelişimi hem koruma söylemleri hem de uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler üzerinden incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmanın bir sonraki bölümü ise 1100 ve 1913 yılları arasındaki 71 seyahatnamenin incelenmesiyle birlikte İstanbul'un silüetini oluşturan ve onun algılanmasını etkileyen unsurların detaylı analiziyle devam edecektir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. İstanbul'un Siluetinin Seyahatnameler Üzerinden Analiz Edilmesi

3.1. İstanbul Silueti

Kent siluetleri genel anlamda kent görünümünün simge olarak kullanılan karakteristik bir bölümdür. Siluet, Güncel Türkçe Sözlük'te “*karaltı ve gölge*” kelimeleriyle açıklanmaktadır (TDK, t.y.). Hasol (2005), mimari açıdan silueti “*bir şeyi yalnız kenar çizgileriyle gösteren resim, çevren*” olarak tanımlar. Ancak kent mekanının çok boyutluluğu göz önüne alındığında siluetin sadece yapıların konturlarından oluşan bir çizgi olarak tanımlanması yetersiz kalmaktadır. Siluet, kent mekanının algılanmasını yer ve gökle ilişkilendirir ve panoramik bir bakışın¹² ürünü olarak ortaya çıkar. Bu nedenle kent siluetini yeryüzü ve gökyüzü arasındaki arayüzde kenti oluşturan öğelerin üç boyutlu görünümü olarak tanımlamak daha doğru olabilir. Yer ve gök arasındaki ilişkinin algılanabilirliği kente belirli bir mesafeden bakmaya olanak veren, tepelere kurulmuş kentler ya da kıyı yerleşimleri için daha kolay ve etkili olacağı için kent silueti de bu tür kentlerin karakteristik bir görünümü olarak ortaya çıkar.

İstanbul özelinde düşünüldüğünde ise Tarihi Yarımada'nın üçgen formu, etrafının denizle çevrili olması ve kent-deniz ilişkisi nedeniyle uzaktan bakışa olanak vermesi, topografyanın hareketliliği ve buna bağlı olarak gelişmiş doğal ve mimari yapıları ile kentin silueti onun karakteristik bir simgesi haline gelmiştir. Tarihi Yarımada'nın üç tarafının denizle çevrili olması, Anadolu, Avrupa yakaları ve Haliç'in karşı kıyısı ile olan yakınlığı kent siluetinin algılanabilirliğini artırmaktadır. Kent mekanı deneyimlendiğinde siluetin farklı açılardan çok boyutlu, çok derinlikli görünümler yarattığı fark edilmektedir. Haliç'in, Marmara ve Karadeniz'i birbirine bağlayan Boğaz'ın varlığı ve kentin bir taraftan karayla olan bağlantısı kente yaklaşmak için çok çeşitli olanaklar sağlar ve bu nedenle farklı görüş alanları ve bakı noktalarına göre farklı siluet algıları oluşur (Şekil 3.1). Kafadar'ın (2012) da İstanbul için siluetin yetersiz bir kelime olduğunu belirtip

¹² İnsan gözü net olarak 140 derecelik bir alanı görür, bu alanın iki tarafındaki 20'şer derecelik alanlar ise bulanıktır. Ancak panoramik bakış 180 ve 360 derecelik açılarla görmemizi sağladığı için “*bütüne dair*” bakış yaratarak mekanın daha geniş olarak algılanmasını sağlar (Oettermann, 1997).

“*derin bir perspektif*” tanımını kullanması ve çizgi olarak tanımlandığında iki boyuta indirildiğini ancak kentin “*rengarenk, oyunbaz ve üç boyutlu bir yontuya dönüşerek*” farklı manzaralar sunduğunu belirtmesi bu çalışma için kullanılan siluet tanımını desteklemektedir.



Şekil 3.1: Eyüp'ten Haliç'in görünümü, Melling, 1819.

Daha önce İstanbul silueti ile ilgili yapılan tez çalışmaları incelendiğinde Tarihi Yarımada ve Boğaziçi siluetlerinin odak olarak alındığı, kent peyzajı, kentsel miras ve kent kimliği konularının silüetle bağlantılı olarak ele alındığı görülmüştür (Tuncer, 1996; Kozaman, 2007; Erkaya, 2012; Çelen, 2016; Şevkin, 2017). Tarihi Yarımada içerisindeki yapılanmaları ve bunlar için koruma önerilerini belirlediği çalışmasında Tuncer (1996), yarımada'nın tepelerine yerleşmiş mimari yapılar üzerinden silueti hattını ve onu bozan yapıları tanımlamıştır. Bu çalışmada Haliç kıyıları, Galata Kulesi, Salacak, Moda Burnu ve Yedikule Sahili'nden belirlenmiş bakı noktalarından yedi tepe üzerindeki silüet hattını oluşturan yapıların 1996 yılı içerisindeki durumları belirtildikten sonra silüeti bozan kamu ve turizm yapıları yükseklikleri üzerinden değerlendirilmiş ve bu hattın korunması için öneriler yapılmıştır (Tuncer, 1996). Diğer çalışmalardan farklı olarak Boğaziçi'nin silüetine odaklanan Kozaman (2007), silüeti “*kent peyzajını oluşturan doğal değerler ile entegre olmuş fiziksel çevreyi içeren kent kimliğini yansıtan görsel bir öğe*” olarak tanımladıktan sonra Boğaziçi silüetini fotogrametri yöntemiyle belgelemiştir. Silüetin “*yerleşim içinde bulunan topografik yapının, bitki örtüsünün, kent imgelerinin, yapı tipolojisinin, açık-kapalı kamusal alanların, yani bir kenti oluşturan doğal, mekansal öğelerin ve bu öğelerin birbiriyle ilişkisinin algılanmasını*” sağladığını belirtmesi açısından bu çalışmada kullanılan bütüncül silüet tanımıyla da benzerlik göstermektedir

(Kozaman, 2007). Erkaya'nın (2012) çalışması silueti kent peyzajı içerisinde değerlendirmiş ve Kadıköy-Beşiktaş vapur güzergahından görülen Tarihi Yarımada ve Galata'dan Boğaziçi Köprüsü'ne kadar olan hatta ait siluet ile Boğaziçi'nden Üsküdar'a devam eden ve Kadıköy Moda'da son bulan siluet olmak üzere iki ana siluet hattı kapsamındaki değişimleri zamana bağlı olarak incelemiştir. Bu güzergahtan görülen iki yakaya ait siluetleri Kevin Lynch'in kent imgesini oluşturduğunu belirttiği yollar, kenarlar/sınırlar, bölgeler, düğümler/odak noktaları ve nirengiler kriterlerine göre değerlendirerek siluetin kentsel imge oluşumundaki yerini belirtmeye çalışmıştır (Erkaya, 2012). Çelen (2016) çalışmasında silueti "*kentin biçimsel kimliğinde doğal ve yapay elemanların oluşturmuş olduğu görünüş*" olarak tanımlamış, Venedik ve İstanbul siluetlerini karşılaştırdıktan sonra Tarihi Yarımada silüetine odaklanarak siluetin doğal, sosyo-kültürel, mekansal ve mekanı yönlendiren etmenler tarafından şekillendiğini belirtmiştir. Şevkin'in (2017) çalışması ise bu çalışmalardan daha farklı olarak İstanbul'un mekansal gelişimiyle birlikte Boğaziçi silüetine odaklanarak Dolmabahçe'den başlayan ve Maslak'ta son bulan hat üzerindeki gökdelenlerin 1950'den sonraki gelişimini inceleyerek kentin "yeni" silüetini belirlemeye çalışmaktadır.

Siluet kavramı bu çalışmada ise hem bir temsiliyet meselesi hem de algı sorunu üzerinden ele alınmış, sadece kent mekanındaki yapıların dış çizgileri olarak tanımlanmaktan öteye gidilmeye çalışılmıştır. Kent kimliği ve kentsel bellek açısından önemli bir yere sahip olan siluet kavramı, korumaya değer bir olgu olarak kentsel mirasın önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Siluetin miras değerinin anlaşılabilmesi için onu oluşturan unsurların belirlenip bu çerçevede koruma ilkelerinin geliştirilmesi en önemli adımlardan biridir. Bu bölümde, yüzyıllar boyunca İstanbul'u ziyaret eden gezginlerin gözüyle, seyahat anı kitaplarından (*travelogues*), mektuplarından ve raporlarından yola çıkılarak İstanbul'un tarihsel silüetini oluşturan unsurlar analiz edilecektir.

3.2. İncelenen Seyahatnamelerin Nitelikleri

Seyahatnamelerin çalışmanın ana kaynağı olarak tercih edilmesinin nedeni, siluetin kent deneyiminden ayrı düşünülmemeyecek bir kavram olarak söz konusu eserlerde kapsamlı olarak anlatılması ve seyahatnameler aracılığı ile siluet algısının ve gelişiminin yüzyıllar içerisinde takip edilmesine olanak vermesidir. Bu nedenle seyahatnameler, öznel deneyimlerin en açık şekilde incelenebileceği kaynakların başında gelmektedir. Öznellik,

bireysel bakış açısı, önyargılar veya önceki inanış ve düşünce biçimlerinden dolayı objektifliği tartışmalı bir hale getiriyor gibi gözükse de bu gezginler İstanbul'u ziyaret ettikleri dönemin gerçek tanıklarındır. Bundan dolayı söz konusu metinler, kentin ve siluetin genellikle ilk kez görülmesinden dolayı ayrıntılı tanımlamalar ve betimlemeler içermeleri, kente dışarıdan bakan bir göz olarak hem geneli hem de detayları tarif edebilme yönleriyle bu çalışma için anlamlı kabul edilmektedir. Bu analiz esnasında, gerçeklik/doğruluk konusunda bir yanılgi olmaması açısından gezginlerin anlatıları, içinde buldukları dönemlerin sosyal, ekonomik, politik ve kültürel olaylarıyla birlikte göz önünde bulundurulmuş ve bunlara göre incelendikten sonra tez kapsamına alınmıştır. Tez kapsamında 1100 ile 1913 yılları arasında İstanbul üzerine yazılmış 71 adet seyahatname ayrıntıyla incelenmiştir¹³. Bu seyahatnamelerin kaynak olarak seçilmesi, yazım ya da çeviri diline (Türkçe ve İngilizce), ulaşılabilirliğine, kentle ve silütle ilgili bir tanım/tarif içermesine bağlı olarak düzenlenmiştir. Seyahatnamelerin yüzyıllara göre dağılımı, gezginlerin etnik kökenleri, cinsiyetleri, meslekleri, İstanbul'a geliş amaçları farklılık göstermektedir. Çalışmaları ele alınan gezginlerin 6'sı kadın, 65'i erkektir. Seyahatnamelerin yazarlarının 24'ü İngiliz, 22'si Fransız, 9'u Alman olmakla birlikte geniş bir etnik çeşitlilik göstermektedirler. Gezginlerin büyük bölümünün İngiliz ve Fransız olması ulaşılan seyahatnamelerin yazım dili, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının Fransa ve İngiltere ile olan ilişkileri ve bu ülkelerdeki seyahat yazınının popülerliği ile ilişkilendirilmektedir. Gezginlerin yüzyıllara göre dağılımı da değişiklik göstermektedir. En dramatik artış 19.yy'da yaşanmış ve bu dönemde 32 kişinin yazdıkları incelenmiştir. 20.yy'da incelenen seyahatnamelerin sayısının 3'e düşmesi ise seyahatname yazınının düşüşe geçerek yerini turist rehberlerine bırakması, 'modern turizm faaliyetlerinin' artması ile ilişkilendirilmektedir.

Gezginlerin geliş amaçları geldikleri yıla, milliyetlerine ve mesleklerine göre değişiklik göstermektedir. 12. ve 15. yüzyıllar arasında Haçlı Seferleri dolayısıyla gelen askerler ve din adamları (Fulcher of Chartes, Villehardouin) çoğunlukta olmakla birlikte Doğu Roma İmparatorluğu'nun Ortodoks Hristiyanlığının merkezi olmasından dolayı hac ziyareti nedeniyle (Stephen of Novgorod gibi) İstanbul'a uğrayanlar da bulunmaktadır. 15. yüzyıl, Thompson'ın (2011) erken modern dönem olarak adlandırdığı ve seyahat yazınında yeni

¹³ Ayrıntılı liste için bkz: Ek-1.

tutumların ve pratiklerin geliştiği, görgü tanıklığının ve ampirik bilginin bir yerle ilgili bilgi vermekte önem kazandığı bir dönemdir. Coğrafi keşifler, kolonileşme, matbaanın icadıyla harita ve yazıların daha kolay yayılmaya başlaması seyahatlerin ve seyahat yazının gelişmesinde etkili olmuştur. Aynı zamanda İstanbul'un Osmanlılar tarafından alınması ve seyahat koşullarındaki değişimlerle birlikte artan mobilite ile kenti ziyaret edenlerin sayısında artış olmuştur. Bu dönemde İstanbul'a gelen gezginlerin profili de değişmiştir. 15.yy hacıların (Pero Tafur), din adamlarının (Deacon Zosima, Derviş Şemsettin Mehmed Karamani) ve askerlerin (Giovanni Maria Angiolello, Tursun Bey) çoğunlukta olduğu bir yüzyıl olmuştur. 16. ve 18. yüzyıllar arası ise elçiler (Busbecq) ve elçilik heyetiyle gelenlerin (Nicolas de Nicolay, Fresne-Canaye, S.Gerlach, Schweigger, R.Lubenau, Baron Wratislaw, C.A.Werner, Antoine Galland, A.de la Motraye, Baron de Tott) sayısının arttığı dönemlerdir. Ayrıca bu aralıkta din adamları (Bedrettin el Gazzı, Polonyalı Simeon), köleler (Michael Heberer), askerler (Chevalier D'arvieux), ressamlar (Josephus Grelot), denizciler (Captain Sutherland), doktorlar (Pouqueville, W.Wittman), doğa bilimciler (A.Olivier) ya da sadece gezginlerden (Thevenot, Lady Montagu, Elizabeth Lady Craven) oluşan geniş bir yelpazeye sahip gruplar da kenti ziyaret etmişlerdir. 19. yy. ise daha önce de bahsedildiği gibi hem gelenlerin sayısının arttığı hem de ziyaretçi profilinin çeşitlendiği bir yüzyıldır. Genel olarak edebiyatçıların (Chateaubriand, Julia Pardoe, C.Macfarlane, C.B.Elliot, Gerard de Nerval, M.A.Titmarsh, Albert Smith, Aubrey de Vere, Theophile Gautier, Konstantin Veliçkov, Pierre Loti, E.Amicis, Dorina L.Neave, F.Marion Crawford) çoğunlukta olduğu bu yüzyılda ayrıca devlet adamları/diplomatlar (W.Turner, E.Raczynski, G.W.F.Howard) ve onların yakınları (Lady Hornby, Baronne Durand de Fontmage), askerler (Adolphus Slade, von Moltke), din adamları (Forbin, R.Walsh, H.Christmast, Muhammed es-Sunusi), mimarlar (Cockerell, Thomas Allom), jeologlar (J.Auldjo), gezginler (U.J.Seetzen, C.J.Monk), gazeteciler (J.Ewing Ritchie), ve akademisyenler (A.van Millingen) gibi geniş bir meslek profiline sahip insanlar kente gelmiştir. 20.yy'daki az sayıdaki gezgin ise asker-diplomat (Aubrey Herbert), mimar (Le Corbusier) ve denizcilerden (Robert Hichens) oluşmaktadır.

İncelenen seyahatnamelerde kentle ilgili anlatılar odak noktası olarak kabul edilmiş, Osmanlı kadınları, Türk imajı, günlük yaşamdan kesitler ve gelenekler, bu topraklarda

yaşayan çeşitli milletlerle ilgili anlatılanlar gibi tekrar eden bazı unsurlar tez kapsamı dışında bırakılmıştır. Ayrıca 1100-1913 yılları arasında Tarihi Yarımada (Suriçi) alanının gelişimi ve silueti kesintisiz olarak takip edilebildiği için çalışmanın bu bölümünde Tarihi Yarımada'nın silueti odak noktası olarak seçilmiştir. 71 seyahatnamenin incelenmesi sonucunda kent ve silüetle ilgili tekrar eden 3 ana tema belirlenmiştir:

- Kente yaklaşmak
- İstanbul'un silüetinde etkili olan fiziksel (somut) öğeler
- Silüet algısını etkileyen soyut bileşenler ve bir temaşa mekanı olarak İstanbul

1100 ile 1913 yılları arasında İstanbul'a Karadeniz ya da Marmara Denizi taraflarından deniz yoluyla gelinebileceği gibi kara yolu da kullanılmaktadır¹⁴. Özellikle Marmara Denizi tarafından yaklaşmak kentin uzaktan bütünüyle algılanmasına olanak verdiği için silüet açısından önem taşımaktadır. Silüette etkili olan fiziksel öğeler, kentin coğrafi konumu ve topografyasıyla birlikte, işaret öğesi/nirengi noktası (*landmark*) olarak öne çıkan mimari yapılar, sivil mimari yapıları, Haliç'in liman işlevi, kentin denizle kurduğu ilişki ve doğal unsurların kente olan etkisidir. Silüetin fiziksel bileşenlerinin yanı sıra onun algılanmasının da önemli bir tema olarak seyahatnamelerde sıkça bahsedildiği görülmektedir. Soyut bileşenler ve ambiyans öğeleri de kentin ve silüetin algılanmasını etkileyen mimari yapıların, denizin, gökyüzünün ve ağaçların renkleri, gündüz ve gece ortaya çıkan ışıltı, parıltı ve aydınlatmadan kaynaklanan değişkenler ve bir ihtişam öğesi olarak politik ve dini törenlerde topografyaya bağlı olarak silüetin rolü olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul'un silüetinin seyirlik bir "temaşa mekanı" olarak algılanması hem kente yaklaşıırken oluşan beklenti ve heyecan, hem de kentteki çeşitli bakı noktalarından silüetin izlenmesi ve bu esnada silüetin algılanmasında çevreyle etkileşimin önemi üzerinden anlatılacaktır.

Silüet¹⁵ (*silhouette*) kelimesi 18.yüzyılın sonlarına doğru doğal peyzajlarla ilişkili olarak ufuk çizgisini belirtmek amacıyla kullanılmaya başlamış, kentsel mekan için kullanılması ise 19. yüzyılın ortalarını bulmuştur (Gassner, 2013). İncelenen seyahatnamelerde de bu

¹⁴ 19.yüzyılın sonu ve 20.yüzyılın başında kente demiryolu ile gelmek de mümkün olmasına rağmen incelenen seyahatnamelerde demiryoluyla gelenlere rastlanmamıştır.

¹⁵ Fransız Maliye Bakanı Etienne de Silhouette'in portreleri sadece dış çizgileriyle bir karaltı olarak çizdirmeye başlamasıyla birlikte 1750lerde bu kelime kullanılmaya başlamıştır. Kent mekanı ile ilişkili kullanılması da 1780lerden sonra başlamıştır (Online Etymology Dictionary, t.y.)

durum benzerlik göstermektedir ve siluet kelimesine ilk olarak 1851’de rastlanmaktadır. Ancak bunun öncesinde kentin yeryüzü ile gökyüzünü ilişkilendiren panoramik görünümü için farklı ifadeler kullanıldığı belirlenmiştir. Tarihi Yarımada siluetini ve siluet hattını tarif etmek amacıyla çizgi/kontur (*line/outline/contour*), ufuk (*horizon*), perspektif (*perspective*) seyahatnamelerde kullanılan ifadelerdir. Ayrıca İkinci Bölümde bahsedildiği gibi 19. yüzyılın sonlarında gökdelenlerin ortaya çıkışıyla birlikte kentsel ufuk çizgisi (*skyline*) ifadesi de kullanılmıştır. İncelenen seyahatnamelerde bu ifadelerin tümüne rastlanmakla birlikte Türkçe çevirileri üzerinden analiz edilenlerin orijinalleriyle kıyaslama yapıldığında siluet, profil gibi ifadelerin “görünüm, manzara” olarak da çevrildiği görülmüştür. Yabancı kökenli kelimeler olmaları ve Türkçe kent literatüründe detaylı tanımlarının olmaması nedeniyle görünümün de silueti kapsayacak şekilde kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca UNESCO’nun “önemli kent görünümleri” adı altında birden fazla ifadeyi kullanması ve Türkiye’de hazırlanan planlarda da “*kent görünümü(siluet)*” şeklinde yer alması nedeniyle görünüm ifadesi de gezginlerin anlatılarında silueti oluşturan öğeleri içerecek şekilde kullanıldıysa tez kapsamına dahil edilmiştir. Ayrıca kentin yüksek yerlerine inşa edilen amtsal yapılara ve “şehir tacı” kavramına karşılık gelecek şekilde “taçlandırmak” (*crown*) ifadesinin siluetle ilişkili olarak kullanıldığı görülmüştür. Siluetin temaşasına karşılık gelecek şekilde sahne (*scene*), temaşa (*spectacle*) ve ihtişam (*splendour*) ifadelerine de rastlanmıştır.

3.3. Seyahatnamelerde İstanbul’un Silueti ile ilgili Öne Çıkan Öğeler

Tez kapsamında incelenen 71 seyahatnamede İstanbul’un silueti anlatılırken tekrar edilen ve öne çıkarılan çeşitli öğeler tespit edilmiştir. Bu öğeler siluet kavramının tarihsel gelişiminin anlaşılmasına yardımcı olacağı gibi siluetin kapsamının genişliğini göstermek açısından da önemlidir. Kente yaklaşmak, siluette öne çıkan fiziksel öğeler, ambiyans öğeleri olarak adlandırılan soyut bileşenler ile törenler ve kent mekanın seyirlik-estetik bir öğe olarak algılanması kent siluetini oluşturan ve siluetin algılanmasını etkileyen öğeler olarak belirlenmiştir. Bu öğeler Kostof’un siluet tasarımı için belirlediği bazı ilkelerle de uyumaktadır. Kostof, kent siluetlerinin fiziksel geçerliliğini belirleyen “yükseklik (*height*), form (*shape*), yaklaşma (*approach*), renk ve ışık (*color and light*)” öğelerinin önemli ilkeler olduğundan bahsetmektedir (Kostof, 2009). Genel olarak yükseklik ve form, işaret öğeleri/nirengi noktaları ile ilgiliyken yaklaşma siluetin

bütünüyle algılanması ile ilişkilendirilir. Bu noktada Kostof, Almanların “*Stadtblit*” olarak adlandırdığı, sadece işaret öğeleri ile değil onların çevrelerindeki evlerin kütleleri, çatı görünümleri ve çevredeki diğer öğelerin de katılımıyla görsel ilişkiler sonucunda şekillenmiş daha genel ve bütüncül bir görünümün kent silueti olarak ele alınması gerektiğinden bahseder (Kostof, 2009). Renk ve ışık söz konusu olduğunda ise bu öğelerin kent siluetini vurgulamasının öneminden bahseder. Silueti oluşturan yapılarda belirli renklerin tercih edilmesi, kubbelerin ya da çatıların –ya da minarelerin- altın yıldızlarla kaplanması, gündüz ve gece kentin aydınlanmasındaki farklar Kostof’un dünyadaki diğer kentler için verdiği örnekler kadar İstanbul siluetinde de karşımıza çıkmaktadır. Ancak seyahatnamelerdeki anlatılar üzerinden İstanbul silueti incelendiğinde bu ilkelerden çok daha fazlasıyla karşılaşılmaktadır.

3.3.1. İstanbul’a Yaklaşmak

Seyahatnamelerin çoğunda ayrı bir bölüm olarak anlatılan kente yaklaşmak (*approach*) İstanbul’un siluetinin en ayrıntılı olarak anlatıldığı bölümlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Tez kapsamına dahil edilen seyahatnamelerde kente nereden geldiğini paylaşan gezginlerin anlatıları incelendiğinde Çanakkale Boğazı üzerinden geçerek Marmara Denizi’nden kente yaklaşmak (Şekil 3.2), Karadeniz’den geçerek Boğaziçi üzerinden kente yaklaşmak (Şekil 3.4) ve Trakya tarafından Büyükçekmece ve Küçükçekmece köprülerini geçerek karadan kente gelmek olmak üzere üç farklı yol belirlenmiştir. Gezginlerin çoğunun İstanbul’a Marmara Denizi üzerinden geldiği belirlenmiştir. Karadeniz üzerinden ve karadan gelenlerin sayısı Marmara Denizi’nden gelenlere göre daha azdır. Bunun nedeni incelenen seyahatnamelerin yazarlarının çoğunun Avrupa’dan gelmesi ve uzun mesafe için deniz yolculuğunun tercih edilmesi olabilir. Ancak 1555 ve 1616 yılları arasında kara yolculuğu yapanlarının sayısının artmış olması, bu dönemdeki çoğu gezginin elçilik heyetiyle gelmiş olması ve elçilik heyetlerinin genellikle karadan gelip İstanbul’un yaklaşık bir buçuk mil dışında bir alanda karşılaşmaları ile ilişkilendirilebilir. Ancak bu dönemden sonra Marmara Denizi üzerinden yapılan yolculuğun ağırlıklı olarak tercih edildiği söylenebilir.

Marmara Denizi tarafından İstanbul'a yaklaşmak gezginler tarafından büyük bir heyecanla beklenmektedir. Gemilerin gün doğumundan önce yola çıkarak günün ilk ışıkları belirlediğinde kentin silüetinin görülebileceği şekilde limana vardığı sıkça tekrar eden anlatılar arasındadır.

1681 yılında İstanbul'a gelen Josephus Grelot, Marmara Denizi üzerinde Prens Adaları'nı geçtikten sonra Boğaz'ın akıntısına yakalanmamak için Kız Kulesi'nin çok yakınından geçerek yaptıkları yolculuk sonrasında İstanbul'a yaklaştığı anı:

“İlk gelişimde, büyüleyici bir kente girdiğimi düşünmüştüm. Biri kuzeydoğudan, öteki kuzeybatıdan gelen üçüncüsü ise, iki koldan akan suları, güneyde Propontis'in geniş havzasına boşaltan üç büyük deniz kolunun ortasında bulunuyordum. Bu deniz kolları, kıyıyı ve sayfiye evlerini, bahçeler, köşklele kaplı küçük tepelerin yavaş yavaş yükseldiği uçsuz bucaksız toprakları yıkarlar. Ayrıca kentin ve neredeyse sonsuz sayıdaki evin yanı başına kadar sokulurlar. Evler, böylesine hoş bir manzaranın tüm güzelliklerine sahip olmak için amfiteatr şeklinde birbiri üstüne yapılmış gibi görünürler. Bu rengarenk sayfiye evlerinin ortasında, onları kat kat aşır göğe yükselen, inanılmayacak kadar çok sayıda büyük kubbeler, minareler ve çan kuleleri vardır. Kubbeler kurşunla, minarelerin ise uç kısımları yıldızla kaplanmıştır. İstanbul'a gelenlerin gözünü okşayan bu sevimli karışıklığa, servilerin ve geniş bahçelerdeki ağaçların yeşilliği de büyük katkıda bulunur” diyerek anlatmıştır (Grelot, 1998).

Grelot'tan yaklaşık yüz yıl sonra İstanbul'a gelen Kaptan Sutherland (1789) ise kente yaklaşmasını daha önce ziyaret ettiği Messina ve Napoli'yle karşılaştırıp İstanbul'un ikisinden de üstün olduğunu belirttikten sonra, kente gece karanlığında varmalarından dolayı duyduğu üzüntüyü anlatır ve dönüşünde bu açığı kapatmak istediğini söyler (Sutherland, 1790). Kente yaklaşırken gece karanlıktan ya da sisten dolayı bekledikleri manzarayı göremeyen pek çok gezgin bu durumdan duyduğu üzüntüyü ve yaşadığı hayal kırıklığını sıkça anlatmıştır. Chateaubriand (1806) de bu nedenle sabah dörtte yola çıktıklarını ve kente yaklaşırken gördüğü silüeti şu şekilde anlatmıştır:

“... Yıkılıp giden eski bir gotik kale olan Yedikule hisarının yükseldiği Avrupa burnunu sıyrarak geçtik. İstanbul, en çok da Asya kıyısı, sisler içine gömülmüştü. Bu buğu içinde gördüğüm servilerle minareler, yaprakları dökülmüş bir ormanı andırıyordu. Sarayburnu'na yaklaşırken kuzey rüzgarı çıktı, bu tablo üzerindeki sisi birkaç dakika dağıttı; kendimi birden müminler sultanının sarayı önünde buldum: sanki bir büyücü değneğiyle her şey değişmişti. Karşımda güleç tepeler arasında, şirin bir nehir gibi Karadeniz Boğazı kıvrılıyordu: sağımda Asya toprağı, Üsküdar şehri vardı;

Avrupa toprağı solumda idi: girinti çıkıntılılarıyla, demir atmış büyük gemiler daha geniş bir koy meydana getiriyor, deniz üstünden de sayısız küçük vapurlar gelip geçiyordu. İki bayır arasına kapanmış olan bu koy, karşıda İstanbul’la Galata’yı basamak basamak gözlerimizin önüne seriyordu. Galata’nın, İstanbul’un, Üsküdar’ın evleri kat kat dizilmiş olan bu üç şehrin uçsuz bucaksız genişliği; her yandan yükselip birbirine karışan serviler, minareler, gemi serenleri; ağaçların yeşilliği, beyaz, kırmızı evlerin renkleri; bunların altına mavi örtüsünü seren denizle yukarda başka bir mavi ova açan gökyüzü hayranlığımı uyandırıyor. İstanbul dünyanın en güzel yeridir diyenler hiç de mübalağa etmiyorlar”.



Şekil 3.2: Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nin görünümü, J. Grelot, 1680.



Şekil 3.3: Haliç'in girişinden İstanbul, Flandin, 1853.

John Auldjo (1835) da gökyüzünün aydınlanmasıyla ortaya çıkan İstanbul görünümünü “*Aydınlık karanlığın yerini alınca İstanbul gözlerimizin önüne serildi, güneşin bu “Kentler Kraliçesi”nin yaldızlı kubbelerinin ve uzun boylu zarif minarelerinin üzerine sabah renklerini döktüğü gibi, Yedikule’nin karşısına geldik*” diyerek anlatmıştır.

Baronne Durand de Fontmagne (1855) ise hem gördüğü manzara karşısında büyülenmiş hem de İstanbul’un hareketliliği karşısında şaşırmıştır:

“Bu üç fersah uzaklıktan, Müslüman başkentinin ilk görünümünden daha güzel bir şey olamaz. Genel olarak Avrupa’nın büyük kentlerini kuşatan sislerin ve dumanların görülmediği İstanbul, birazdan daha yakından göreceğimiz açık seçik, belirgin silüetiyle yükseliyor. En yükseği iki yüz ayağı geçmeyen yedi tepeye amfiteatr gibi inşa edilmiş olan İstanbul önce büyülemek istiyor sizi sanki ve erken imparatorluk döneminin eski kuleleriyle dolu surlara bakan yığınla anıtı sergiliyor. Eski Saray (*Topkapı*), camiler, sayısız minare, kubbeler, köşkerin ve servilerle dolu bahçelerin arasından yükseliyor...Bu karanlık bahçeler ve ağaçlar canlı renklerle boyanmış evlerin keyif veren havalarını hissettiriyor. Bir gemi direği ormanı, her ulusun bayrağının görüldüğü yığılmış gemileriyle bu muazzam kente doğru ilerleyen Haliç, Türkiye’nin başkentinin hareketliliği ve ticari hayatı konusunda bir fikir veriyor”.

F.Marion Crawford (1895) daha sonra defalarca gördüğü İstanbul için ilk izlenimini unutamamış ve kente ilk geldiği karlı manzarayı ve Doğu güneşinin etkisini şu şekilde anlatmıştır:

“...Kar taneleri öylesine kalın ve hızlı bir şekilde düşüyordu ki, tek bir bina bile belli oluyordu. Sonra aniden, St.Sophia’nın tam karşısındayken, kar durmaya başladı, bulutlar parlak mavi gökyüzünde dağıldılar ve açık sabah güneşi, Stamboul’un üzerine tam olarak parladı. Muhteşem bir manzaraydı. Her kubbe, minare ve kule, kalın gümüş buzlarla donmuştu. Sanki tüm güzel şehir, kıymetli metallerden ince bir şekilde kalıplanmış, kesilmiş ve zengin bir şekilde kaplanmıştı. İnce minareler ışıladı, koyu selviler gümüş kızılığına dönüştü, batı surlarındaki Yedi Kule bile Parian mermeri kadar beyazdı. Sadece denizin rengi vardı. Bir dakika önce her şey hava şartlarına maruz kalmış kurşun gibi gri ve donuktu, ama Doğu güneşinin dokunuşuyla, bir anda, safirden daha çok lapis lazuli gibi derin bir opak maviyle parladı. Sahnenin zaferi, tanımlamanın ötesindeydi ve bu şekilde, dünyanın herhangi bir yerinde tanık olduğum her şeyi aştı”.

İstanbul Marmara Denizi tarafından yaklaşınca böyle zengin ve canlı manzaralar sunarken Karadeniz tarafından gelenler bunun bir hayal kırıklığı olduğunu

düşünmektedirler. Boğaziçi'nden İstanbul görünene kadar bu manzara gezginlere görmek istediklerini sunmamakta, limana vardktan sonra pek çoğu kayık kiralayıp İstanbul'u seyredebilecekleri bir uzaklıkta denize açılmaktadırlar. G.W.F. Howard (1978) da Karadeniz üzerinden kente yaklaştığı yolculuğunu *“Girişte umduğumdan daha az güzellik vardı. İstanbul'a Karadeniz'den girmek bir hayal kırıklığıdır. Ancak muhteşem şehir tam aksi bir kanaat bırakır insanda. Şehrin mevkii mükemmel, tek kelimeyle şaheserdir. Kubbeler ve minareler ufukları kaplamış, tüm şehir ve kule köpüklü mavi sularla işlenmiştir”* diyerek anlatmıştır.



Şekil 3.4: Boğaz'ın Karadeniz tarafından girişi, Flandin, 1853.

Genellikle denizden görünen İstanbul silueti heyecanla anlatılırken karadan gelenlerin aynı beklentiye sahip olmaması beklenir ancak Küçükçekmece'ye gelmeden önce bir tepeye doğru tırmanan gezginler buradan görünen İstanbul silueti hakkında ayrıntılı bilgi vermektedirler. Fresne-Canaye 1573 yılında yazdığı seyahatnamesinde:

“Ertesi gün Şubatın son günü şafaktan dört saat önce kalkarak oldukça yüksek bir dağa tırmandık. Şafak vakti padişahın etrafı yalnızca çok yüksek servilerle çevrilmiş bahçelerinden birine ulaştık, burada birçok pınar vardı, ama tek bir ev bile yoktu, çünkü padişah saray rahatlığındaki otağları kendisiyle birlikte taşıyormuş. Çorak bir düzlüğü aştık ve bin minareli kenti ilk kez gördük”

diyerek karadan görünen İstanbul silüetinin de gezginleri etkilendiğini belirtmiştir. Aynı şekilde Ulrich Jasper Seetzen (1802) de karadan kente yaklaşırken gördüğü bir anlık İstanbul manzarasını benzer bir şekilde anlatmıştır:

“...Altı kemerli sağlam yapılı bir köprüden geçtik... Bir dağı aşyp yamacından aşağı doğru inmekteyken birden ta uzaklarda Marmara Denizi gözlerimizin önünde belirdi. Mavi suların

içinden yükselen Prens Adaları'nı ve onların gerisinde Anadolu'nun yüksek dağlarını büyük bir zevkle seyrettik. ... Saat 8.45'te küçük bir köyün yakınından geçtik ve hemen sonrasında bir tepeye tırmanmaya başladık. ... Bulduğumuz yerden görünen, ta ilerideki Asya yakasının koyu renkli dağlarının önünde birdenbire beliren yüksek surlarla ve kulelerle çevrili, sayısız minareler, görkemli camiler, bembeyaz saraylarla bezenmiş İstanbul bir an için gözlerimizi kamaştırdı. Ama hemen sonra yolumuz yeniden yokuş aşağı inmeye başladığından bu görkemli manzara çok kısa sürdü çünkü tepenin dibindeki vadiye vardığımızda önümüze dikilen başka bir tepenin arkasında İstanbul'un görüntüsü kayboldu”.

3.3.2. İstanbul'un Silüetinde Etkili Olan Fiziksel (Somut) Öğeler

İstanbul'un silüetini oluşturan ve incelenen seyahatnamelerde de öne çıkan fiziksel öğeler coğrafi konumu ve formu, mimari özellikleri ve yapıları, Haliç'in liman işlevi ve doğanın kent üzerindeki etkisi olarak sıralanmaktadır.

Kentin konumu

Kentin Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan, Karadeniz ve Akdeniz arasında bir geçit sağlayan özel ve stratejik konumu Byzantion adıyla Megara Kolonisi olarak kurulmasından itibaren öne çıkan özelliklerinden biridir. Üç tarafının denizle çevrili olması kentin savunması açısından kolaylık sağlarken onun liman olma özelliğini de pekiştirmiştir. Kentin denizle ilişkisi silüetinin oluşmaya başladığı dönemden itibaren de onu seyretme ve algılama olanağı tanıdığı için her daim önemli olmuştur.

25 gezgin kentin konumundan bahsetmiştir. 1551 ve 1655 yılları arasındaki 100 yıllık dönemde kentin konumu özel olarak bir devamlılık içerisinde bahsedilen konulardan biri olmuştur. 1551 yılında Fransa Elçilik heyetiyle birlikte İstanbul'a gelen Nicolas de Nicolay (2014) kent için:

“Avrupa'nın en verimli bölgelerinden biri olan ve günümüzde Romanya denilen Trakya'da, Avrupa'yı Asya'dan ayıran Pontus körfezinde yer alır. Şekli üçgene benzer; iki yanı denize kıyıdır, üçüncüsü ise toprağa (*karaya*) kurulmuştur. Toprağı oldukça verimlidir; insanın günlük gereksinimlerini karşılayacak tüm lezzetli meyveler burada elde edilir. Kentin konumu da oldukça elverişlidir, zira Marmara denizinin efendisi sayılan Konstantinopolislilerin haberi ve rızası olmaksızın buraya ne bir gemi girebilir ne de çıkabilir. Boğazların iki farklı çıkışı bulunur; biri Marmara Denizinde, diğeri ise Karadeniz'dedir. Ovidius'un tabiriyle burası iki denizin limanıdır.”

diyerek kenti konumundan dolayı sahip olduğu avantajları anlatmıştır.

1555'te Avusturya elçisi olarak İstanbul'a gelen Flemen asıllı Ogier Ghiselin de Busbecq (2011) için de kentin konumu onun başkentliğini pekiştiren bir özellik olarak görülmektedir:

“Şehrin bulunduğu mevkiye gelince, burasını tabiat sanki dünyanın başkenti olmak üzere yaratmış. Şehir Avrupa'da fakat Asya'ya bakıyor. Mısır ile Afrika sağında. Buraları uzak olmalarına rağmen şehre deniz yoluyla bağlı. ... Şehrin bir yanı Marmara Denizi'nin sularıyla yıkıyor. Bir diğer yanında, şekline bakarak Strabon'un Altın Boynuz dediği nehir bir liman oluşturmuş. Şehrin üçüncü yanı ana karayla birleşik. İstanbul böylece bir yarımada veya bir tarafından denizin, diğer tarafından yukarda bahsettiğim nehrin kuşattığı bir buruna benziyor”.

Fransız Romantizminin öncü yazarlarından Gérard de Nerval (2012), 1843'te geldiği İstanbul için “*Bu şehir eski zamanlarda olduğu gibi, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan esrarlı ve tanrısal bir mühürdür*” diyerek kentin iki kıta arasındaki önemli pozisyonunun 19. yüzyılda da devam ettiğine dikkat çekmiştir.

Kentin kendine özgü formu

İstanbul'un çoğu zaman stratejik konumuyla birlikte bahsedilen bir diğer önemli özelliği de kendine özgü formudur. Bugün yapılan kıyı dolguları ve ön plana çıkan çeşitli projelerle bu form karakteristik özelliklerini hızla kaybediliyor olsa da Tarihi Yarımada'nın üçgene benzetilen şekli yüzyıllar boyunca kentin tanınmasında ve tanımlanmasında etkili olmuş öğelerdir. 12. yüzyıldan (Benjamin of Tudela, 1165) itibaren kentin üçgene benzeyen formuna atıfta bulunulmaya başlanmıştır. Özellikle 1165 ve 1555 yılları arasında devam eden bir süreklilikle kentin kendine özgü formu anlatılarda tekrar etmiştir. Pierre Gillus'un (1729), 1544 yılında yaptığı seyahatten sonra İstanbul'un Bizans eserlerini ortaya koyan çalışmasında kenti bu formundan dolayı kanatlarını açmış bir kartala benzetmesi, kartalın gagasında Sarayburnu'nun ve gözünde de Ayasofya'nın yer alması daha sonra pek çok gezgin tarafından da tekrar edilen benzetmelerden biri olmuştur¹⁶.

¹⁶ “I can compare it, as to its Figure, to nothing more properly than to an Eagle stretching out his wings, and looking obliquely to the left, upon whose beak stands the first hill, where is the Grand Signor's Palace. In his eye stands the church of St. Sophia; on the lower part of the head is the Hippodrom; upon

Tursun Bey (1973), Fatih'in Tarihi'nde kent için “Akdeniz tarafında, üçgen şeklinde yedi dağ üzerinde ve nice bağ ve bostanı havi, iki tarafı suya bir tarafı karaya bağlı Konstantiniyye Kalesi bulunur” der.

Seyahatnamelerin incelendiği bu bölüm boyunca her ne kadar İstanbul'un silueti Tarihi Yarımada ile sınırlandırılrsa da İstanbul'un Osmanlı Döneminde Eyüp, Galata ve Üsküdar'ı da içine alan daha kapsamlı bir yapısı vardır. Osmanlı Döneminde Dersaadet'le birlikte *bilad-ı selase* olarak adlandırılan İstanbul'un parçalı yapısı aslında kentin daha bütüncül bir anlayışla kavrandığının göstergesidir. İncelenen seyahatnamelerde İstanbul anlatılırken onunla ilişkili olarak Galata'nın 35, Üsküdar'ın 34, Eyüp'ün de 24 defa bu tariflere katıldığı; Dersaadet'le *Bilad-ı Selase'nin* ise 17 kez eş zamanlı olarak anlatıldığı tespit edilmiştir. Siluetin kavranmasında çevreyle etkileşimin önemi ile ilgili bölümde daha ayrıntılı olarak anlatılacak olan bu durum, bu parçalı yapının bütüncül bir kavrama açısından önemli olduğunu ve bunun öneminin de İstanbul'un gezginleri tarafından anlaşıldığını göstermektedir.

İstanbul'un konumu ve formunun yanı sıra topografik özellikleri de gezginlerin önem verdiği konular arasındadır. Yedi tepeli olması en çok anlatılan özelliklerinden biridir. Kent, Konstantin'in onu Roma'ya eş göstermesiyle birlikte yedi tepeli unvanını almıştır. Gerçekte vadilerle ayrılmış sırtların yüksek noktaları olan bu tepeler, kentin işaret öğeleri (*landmark*) olan anıtsal yapılarının da konumlandırıldığı yükseklikleri oluştururlar. Kentin mimari gelişimi topografyasından dolayı engebeli yapısına uygun olarak şekillenmiş ve bu durum Doğu Roma İmparatorluğu döneminde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu zamanında da devam etmiştir (Müller-Wiener W., 2002). 31 seyahatnamede İstanbul yedi tepeli kent olarak anlatılmıştır. 19.yüzyıla birlikte “yedi tepeli” olarak anlatılması neredeyse kesintisiz olarak devam etmiştir ve bu genellikle kentin Bizans mirasına atıfta bulunmak isteyen gezginlerin Roma'yla olan ilişkiyi göstermek için başvurdukları bir yoldur. Gezginler mimari yapıtları bu tepeler ve

his neck are the second and third hills, and the remaining part of the city fil lup his wings and his whole body” (Gyllius, 1729).

yamaçlardan oluşan topografik unsurları göz önünde bulundurarak anlatmaya önem vermişlerdir.

Kentin coğrafi konumu, denizle ilişkisi, formu ve topografik özellikleri sonraki yıllarda yavaş yavaş gelişen silüetinin şekillenmesinin temelini oluşturduğu için gezginlerin bu tema çerçevesinde yazdıkları önem taşımaktadır.

Doğu Roma Dönemi Yapıları

Günümüzdeki Tarihi İstanbul Yarımadası silüeti her ne kadar Osmanlı Devleti sürecindeki mimari yapılardan dolayı “kubbeler ve minareler silüeti” olarak adlandırılrsa da Doğu Roma İmparatorluğu’nun Konstantinopolis’teki imar çalışmaları bu silüetin oluşmasında altlık görevi görmüştür. Valens Su Kemerli, kara ve deniz surları, Ayasofya Kilisesi, Hipodrom, Havariyun Kilisesi, kentin tepeleri üzerine inşa edilen forumlar ve bu forumlardaki anıt sütunlar İstanbul’un topografik özelliklerine uygun olarak kentin şekillenmesini sağlamışlardır. Kentin içerisinde iki kol halinde uzanan yarımada’nın sırtı üzerinde ilerleyen Mese yolu da anıtların kümelenmesini ve çevrelerinde kent dokusunun oluşmasını sağlamıştır. Kentin Doğu Roma İmparatorluğu Dönemi’ndeki silüetini Kuban (1970), bu yol sisteminin ve topografik özelliklerinin ortak sonucu olarak yorumlamaktadır. Doğu Roma dönemindeki konut dokusu hakkında net bir bilgi bulunmamasına rağmen evlerin kat yükseklikleri ve aralarındaki mesafelerin düzenlendiği çeşitli yasalardan dolayı Müller-Wiener (2002) bu durumu kent içindeki koşulların ve gereksinimlerin düzenlenmesinin yanı sıra imparatorluğun kent görünümüyle ilgili temsil kaygısıyla açıklamaktadır¹⁷.

Kara ve deniz surları

İstanbul’a Marmara Denizi üzerinden yaklaşırken ilk göze çarpan yapılar kentin deniz surlarıdır. Haliç’ten bakılan noktalarda ise kara surları öne çıkmaktadır. Hem kara hem deniz surları mimari ihtişamları ve kentin görünümündeki etkileri nedeniyle kent silüeti açısından önemlidirler. Özellikle deniz seviyesindeyken teknelerden ya da gemilerden

¹⁷ Bu dönemdeki kısıtlamalarla ilgili ayrıntılı bilgi için bk.: CodTheod XV1, 38-39; CodJust VII 10; CodTheod XV 1, 25, 44-46, 50 (Müller-Wiener, 2002).

bakıldığında deniz surları silueti oluşturan en belirgin mimari yapılarıdır (Şekil 3.9, Şekil 3.10).

1100 yılında İstanbul'a gelen Fransız Bartolf of Nangis kentin yapılı çevresini anlatırken surlara ayrı bir önem vererek surların kent yapısına olan etkisini ayrıntılı bir şekilde belirtmiştir:

“...bu şehir ne kadar harika ne kadar asil ne kadar hoş! Ve harika inşa edilmiş kiliseler ve saraylarla dolu. Bronz ve mermerden ne mucizeler ne temaşa var! Şehir bir taraftan denize doğru iner ve orada zapt edilemez bir sur duvarı var ve diğer taraftan da setlerle, çift sıra hendekle ve muazzam büyüklükte ve dayanıklılıkta bir duvarla ve kulelerle güçlendirilmiş sur var.” (Vin, 1980).

IV. Haçlı Seferleri sırasında İstanbul'a gelen Fransız tarihçi ve şövalye Geoffroi de Villehardouin (1204), kentin Ortaçağ'daki imajını kentin ve surlarının boyutlarına yaptığı vurguyla anlatmıştır:

“...Hiç kimsenin gözleriyle görmeden inanmayacağı, kentin etrafını saran yüksek sur duvarları ve kuvvetli kuleleri, zengin sarayları ve çok sayıda kiliseleri ve her şeyden önemlisi kentin hakim olduğu alanın uzunluğu ve genişliği... Ve sizlerin de bildiği gibi dünya yaratıldığından beri hiç kimse böyle bir kente eli ayağı titremeden böyle büyük bir cesaretle sahip olmamıştır” (Villehardouin, 1908).

Bizans kentinin surlarla ilişkisi bu kadar kuvvetliken kentin Osmanlı yönetimine geçmesiyle surların önemi giderek azalmıştır. Tursun Bey (1973), 15. yüzyılda II. Mehmet'in Ayasofya'yı ve zarar gören surları tamir ettirdiğini yazar. Osmanlı Devleti buradaki egemenliğini pekiştirdikten sonra surlar savunmadaki etkin rolünü kaybetse de çevrelerine yapı yapılması engellenmeye çalışılmış ve surlar fiziksel varlıklarını korumuşlardır. 1558 tarihli Mühimme Defterinde yer alan bir belge, Ferhat Paşa'ya yazılan bir hükümde, daha önce İstanbul hisarına (surlarına) bitişik ya da yakın ev veya dükkan yapılmaması ile ilgili emir verildiği ancak bu emire uyulmadığının görüldüğü ve uymayanlar hakkında gerekli işlemin yapılması ve bu yapıların yıkılması gerektiğini belirtmektedir (Ek-2). Bu koruma çabaları bir şekilde sonuç vermiş ve surlar 19. yüzyılda İstanbul'a gelen gezginler için görülmesi gereken önemli yapılardan olmuştur.

Gerard de Nerval (2012) 1843 yılında “... burası yer yer kulelerin yükseldiği mazgallı duvarlar içine kapatılmış tam bir kenttir, bu duvarlar Bizanslıların inşa ettiği ve deniz kıyısı boyunca Yedi Kuleye kadar uzanan ve de oradan İstanbul’un oluşturduğu koskoca üçgeni tamamen kapatan büyük surlara bağlanmaktadır” diyerek İstanbul’u hala surlu bir kent olarak tarif etmektedir. 1851 yılında Marmara’dan deniz yoluyla İstanbul’a gelen Henry Christmast (2012) ise deniz surlarının kente yaklaşırken ilk dikkat çeken yapılar olmasını “Şafakla beraber havanın griliği ve soğuğu kırıldı. Boğaz gözlerimizin önünde uzanırken İstanbul’un uzun beyaz surları giderek belirginleşti. Surların üzerinden düzensiz bina yığınları yükseliyordu...” diyerek anlatmıştır.



Şekil 3.5: İstanbul Kara surları, Ayvansaray, Fotoğraf: Guillaume Berggren, 1888.



Şekil 3.6: Şehir Hatları- Haliç Hattı vapur güzergahından çekilmiş İstanbul’un kara surlarının bugünkü hali (Aslan, 2018).



Şekil 3.7: Kara surlarının siluet hattında bugünkü görünümü, Dilnihat Özyeğin Anadolu Lisesinden (Aslan, 2018).



Şekil 3.8: Sarayburnu civarında İstanbul'un deniz surları ve deniz feneri, Flandin, 1853.



Şekil 3.9: İstanbul'un deniz surları ve Sultanahmet Cami ile birlikte görünümü, Barth, 1913.



Şekil 3.10: Küçükayasofya Camii ve Marmara surları, 1918, fotoğraf.

Özellikle 19. yüzyılda, kentin surları anlatılırken sarmaşıklarla kaplanmış harabe halleri ve üzerlerinde Bizans döneminden kalan birkaç yazılı mermer en çok tekrar öğelerdendir. Surlara doğru hem karadan hem denizden yapılan gezilerin yaygın olduğu bu dönemi Théophile Gautier'in (1853) anlattıkları surları en detaylı şekilde özetlemektedir:

“... Bazı noktalarda devasa bir çatlak bir kuleleri yukarıdan aşağıya doğru bölüyor, başka bir yerde tüm bir duvar parçası hendekte devrilmiş duruyor; fakat taşların düştüğü yerde rüzgarın getirdiği toz ve tohumlar çalılar oluşturmuş ve ağaçlar yükseliyor, parazit bitkilerin sayısız kökleri düşen tuğlaları bir arada tutuyor. Kocayemişin kökleri, taşların bağlantılarını ayırmak için kısıkaç görevi gördükten sonra, şimdi onları tutmak için civatalara dönüşüyor ve duvar bozulmuş silüetini gökyüzüne karşı göstererek ve sarmaşıklarla ve zamanla kaplanmış zengin tonlarını yayarak kesintisiz olarak devam ediyor. Ara ara Bizans mimarisinin Türk taş işçiliğiyle birleşmiş eski kapıları görünüyor. Hala yarı tanınabilir haldeler. Konstantinopolis'i gizleyen bu ölü surların arkasında yaşayan bir kent olduğuna inanmak zor. Nüfusu bir büyü ile taşa dönüşmüş bu kente Arap masallarından biriymiş gibi bakmak çok kolay. Sadece birkaç minare engin harabelerin üzerinde gözüktüyor ve İslam'ın başkentinin burada kurulduğunu kanıtıyor”. (Gautier, 1905).

Ayasofya ve diğer Bizans yapıları

Kentin surları kadar ilgi çeken ve silüette etkili bir diğer mimari yapı ise Ayasofya'dır. Tarihçi Prokopios 6. yüzyılda Ayasofya için “*Gök kubbeye yaklaşacakmış gibi süzülerek şehrin diğer binaları arasından yükselen bu mabet adeta üzerinde yükseldiği şehre zirveden bakarak onu taçlandırmakta, bağrından çıkmış olduğu bu güzelliğe ihtişam katmaktadır*” diyerek Ayasofya'nın Bizans dönemi silüetindeki baskınlığını belirtmiştir (Çelik, 2016). 1437 yılında İstanbul'a gelen İspanyol gezgin Pero Tafur, Silivri'den deniz yoluyla kente yaklaşırken ilk gördüğü şeyin Ayasofya olduğunu “*Ertesi gün şafak vakti,*

oradan ayrılırken (Silivri), yüz milden fazla bir uzaklıkta çok yüksek bir dağ gördük, bize bunun Konstantinopolis'teki St.Sophia olduğunu söylediler” diyerek belirtmiştir (Letts, 1926). Ayasofya, bulunduğu konum dolayısıyla da birçok gezgin tarafından “böyle önemli bir yapı inşa etmek için kentin en güzel ve en seçkin yerinde” olmasıyla anılmıştır (Grelot, 1998).

49 seyahatnamede bahsedilen Ayasofya, siluetin en önemli mimari yapılarından birini oluşturmaktadır. Kubbeleri ve İstanbul'un fethinin ardından eklenen minareleriyle de kentin “kubbeler ve minareler silüetinin” başlatıcısı olmuştur. İncelenen zaman aralığında da önemini hiç yitirmemiş ve her dönem kentin en çok merak edilen ve görülme istenen anıtlarından biri olmuştur.



Şekil 3.11: 15. yüzyıla ait Justinian Sütunu, Ayasofya ve surlu Konstantinopolis kentini gösteren gravür, (Hartmann Schedel, *Nürnberg Kroniği*, 1493).

Ayasofya, Ayairini, ve Havariyun gibi kiliselerin kubbeleriyle kent silüetinde hareketlilik yaratmak Doğu Roma İmparatorluğu Döneminden itibaren geliştirilen bir yaklaşımdır. Ayrıca genellikle forumların ortalarında ya da Hipodrom'da bulunan anıt sütunlar da yükseklikleri dolayısıyla kent silüetinde etkili öğelerdir. Doğu Roma İmparatorluğu Döneminde zafer sütunu olarak diktirilen Justinian Sütunu, Arcadius Sütunu, Theodosius Sütünü, Hipodrom'daki Örme Sütun ve Dikilitaş ile Çemberlitaş kentin silüetinde de yükseklikleri dolayısıyla kolayca algılanabilmiştir. Ayasofya Kilisesi'nin önünde

Augusteon olarak adlandırılan meydana yer alan üzerinde İmparator Justinian'ın at üzerinde bir heykeli bulunan Sütun, gezginlerin kente yaklaşırken ilk gördükleri anıtlardan biri ve Konstantinopolis silüetinde etkili öğelerdendir. 1348 yılında İstanbul'u ziyaret eden Novgorodlu Stephan, Justinian Sütununu "*boyut, yükseklik ve güzellikte mükemmel; denizden çok uzaklardan görülebilen ve Justinian'ın at üzerinde oturduğu ve gerçek gibi görüldüğü (bir dikilitaş)*" diye anlatmış ve boyutu ve uzaktan görülebilirliğinden çok etkilenmiştir (Majeska, 1984).

Timur Sarayı'na elçi olarak gönderilen İspanyol Ruy Gonzalez de Clavijo (1859) da 1403 yılında Justinian'ın bronz sütununu, Hipodrom'daki Örne Sütunu ve Ayasofya'yı İstanbul'a denizden yaklaşırken görmüş ve kentin surları ile üçgen şeklinden dolayı ne kadar etkilendiğini seyahatnamesinde anlatmıştır.

Bütün bunlar İstanbul'un Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkentiymiş de yavaş yavaş silüetinin gelişmeye başladığının göstergesidir. Justinian Sütunu, İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethedildiği döneme kadar varlığını sürdürmüş, daha sonra II.Mehmet döneminde yerinden kaldırılmıştır¹⁸ (Raby, 1987). Avrat Taşı olarak da bilinen Arcadius Sütunu, kentin 7. tepesinde Arcadius Forumu'nda bulunmaktadır. Bugün sadece kaidesi yerinde bulunan sütun için, 1681 yılında İstanbul'a gelen Josephus Grelot (1998) denizden çok iyi görüldüğü bilgisini vermektedir. Sütunun 18. yüzyılın ilk yarısına kadar ayakta olduğu bilinmektedir. Hipodrom'da bulunan Örne Sütun ve Dikilitaş incelenen seyahatnamelerde sıkça bahsedildikleri gibi bugün de hem yerlerinde durmakta hem de minareler ve büyük yapıların arasından da olsa silüette fark edilebilmektedirler. Yine Hipodrom'da bulunan Yılanlı Sütun görülebilecek yükseklikte olmamasına rağmen incelenen seyahatnamelerde diğer iki sütunla birlikte gezginlerin kentin Roma-Bizans mirası olarak sıkça bahsettiği öğeler arasındadır. Constantine Sütunu olarak da bilinen Çemberlitaş da seyahatnamelerde sıkça bahsedildiği gibi bugün yine aynı şekilde silüette de fark edilebilmektedir (Şekil 3.12).

¹⁸ Justinian Sütunuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Giovanni Maria Angiolello'nun *Historia Turchesca*'daki çizimi ve Derviş Şemsettin Mehmed Karamani'nin *Tarih-i Ayasofya*'da sütun hakkında yazdıkları (Raby, 1987).



Şekil 3.12: İstanbul'un Marmara Denizinden görünen silüetinde hala belirgin olan dikilitaşlar, İDO Bursa- Kadıköy Deniz otobüsünden (Aslan, 2018).

Valens Su Kemerini

Bizans Dönemi'nden kalan, İstanbul silüetinin bir diğer önemli yapısı da Valens Su Kemeridir. Kentin 3. ve 4. tepeleri arasında yer alan ve 368'de kente su getirmek amacıyla yaptırılan bu kemer Osmanlı Dönemi'nde de işlevini sürdürmüştür. 1717'de İstanbul'a gelen Lady Montagu (1893), Valens Su Kemerini Bizans'tan kalan “antik çağın tek ayak izleri” olarak tanımlar.

1830'da İstanbul'a gelen İngiliz Amiral Adolphus Slade, Valens'in kent silüetindeki önemini iki tepeyi birbirine bağlayan konumu üzerinden açıklamış ve onu kenti bir bütün yapan öge olarak anlatmıştır:

“Üçüncü ve dördüncü tepeler, aslen İmparator Valens tarafından Kalkedonya kalıntılarından yaptırılan ve Süleyman tarafından tamir ettirilen kırk bir kemerden oluşan bir su kemeri ile birbirine bağlanmıştır. Üstün derecede bezeme ve yararı bir arada bulunduran kemerin konumu uygundur, kentin dış hatlarını (*contour*) korur, diğerlerine kıyasla çok geniş bir vadi oluşturan bu alanı bir arada tutar ve o olmasaydı Konstantinopolis iki ayrı kent gibi görünürdü. Kentin uzunluğunun neredeyse tam ortasında yer alır. Üzerinde yürümek oldukça tehlikelidir, ancak her iki taraftan görülen manzara uğruna birkaç metre için de olsa girişimde bulunmaya değer” (Slade, 1833).

Thomas Allom ve Robert Walsh'ın (1838) da Valens Su Kemerini anlatırken iki tepeyi birbirine bağlayan özelliğinden bahsetmeleri su kemerinin topografyayla uyum içindeki

yapısının, kentin ortasındaki konumunun ve kentin bütüncül algılanması için önemli bir yapı olduğunun göstergesidir (Şekil 3.13).

1835-39 yılları arasında Osmanlı Ordusu'nda görev yapan Alman Mareşal Helmuth von Moltke padişahın Beşiktaş'taki Sarayı'ndan çıkıp Divanyolu'na kadar uzanan güzergahtaki yolu yapmakla görevlendirilmiştir. Bu dönemde kentin haritasını da yapan Mareşal (1999), Valens Su Kemerini bakı noktası olarak kullandığından bahsetmektedir:

“Valens sukemeri şehrin ortasında evlerin ve camilerin, sokaklar ve çeşmelerin üzerinde 1000 adımdan uzun, nefis bir gezinti yolu teşkil eder. Bu kemer İstanbul'da bulunduğum sırada çok işime yaradı ve bunun iki nihayet noktasını tamamiyle tayin ettikten sonra buradan, hiçbir engele uğramadan, yüzlerce cami ve kulenin yerlerini tam olarak tespit edebildim. Şehir bir harita gibi göz önüne serilmiş duruyordu ve zorluk sadece objelerin sonsuz çokluğunda idi”.



Şekil 3.13: Okmeydanından görünüm, Julia Pardoe, 1839.



Şekil 3.14: Şehzadebaşı'ndan Fatih panoraması, (Fotoğraf: Ahmet Münir, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_010179).

Osmanlı Dönemi Anıtsal Mimari Yapıları

Kentin Osmanlı İmparatorluğu'nun hakimiyetine girmesiyle birlikte Osmanlı-İslam kimliğine doğru değişimi de başlamıştır. Başkent ilan edilen kentte Ayasofya ve diğer kiliselerin çoğu camiye çevrilmiş, kentin azalan nüfusunu artırmak için iskan politikaları başlatılmış ve II. Mehmet'in önce Eski Sarayı ardından da Topkapı Sarayı'nı yaptırmaya başlamasıyla kent "payitaht" niteliği kazanmaya başlamıştır. Külliyelerin Bizans forumlarının yerini doldurması ve camilerin minarelerinin kısa sürede kent görünümünde egemen olmasıyla İstanbul'un İslami kimliği oluşmaya ve okunmaya başlamıştır. Bu dönemde kent silüetindeki etkileri önemli olan iki yapı bulunmaktadır: Topkapı Sarayı ve Fatih Cami. Fatih Cami, sonradan devam edecek olan bir geleneği başlatması ve kente kubbeler ve minareler silüeti özelliğini verecek olan selatin camilerinin ilki olması nedeniyle önemlidir.

Kritovoulos, Fatih'in 1459 yılında bir cami ve saray yaptırmaya karar verdiğini ve sarayın "*denize doğru uzanan Bizantion'un yerinde – görünümü, büyüklüğü, maliyeti ve zarafeti ile öncekilerden çok daha güzel ve muhteşem*" olması gerektiğini belirtir (Necipoğlu, 1991).

Tursun Bey (1973) de Fatih'in Tarihi'nde sarayın konumunun öneminden ve Fatih Sultan Mehmet'in kendi hükümdarlığının geniş sınırlarını simgeleyecek şekilde iki kıtaya (Asya ve Avrupa) ve iki denize (Karadeniz ve Akdeniz) hakim yer seçiminden bahseder:

“Evvela vezirlerine alimlerine ve kullarına ilan etti ki – bundan böyle tahtım İstanbul'dur-
Ve bunun tasdiki ve tekidi için,
'İki berre iki bahre bakar yer'
Mısraı ihtiyar oldu.
Kendi istirahatı ve hareminin ikameti için, saraylar ve köşkler tertip etti”.

Saray mimari yapısı ve konumu itibariyle kent silüetinin önemli bir elemanı olduğu gibi sahip olduğu manzara sayesinde bir bakı noktası görevi de görmektedir. Bu sayede saray hem üstün konumu hem de yerleşim planı ve tasarımıyla sultanın gücünü ifade edecek sembolik bir öneme sahip olur. İmparatorluğun başkenti ve sarayın özel konumu için de İstanbul'un tercih edilmesi İslam, Türk-Moğol ve Roma-Bizans geleneklerinin harmanlandığı ve dünya imparatorluğu mesajının verilmesi ve evrensel bir hakimiyet için en uygun yer olarak görülmüştür (Necipoğlu, 1991). Kentin birinci tepesi olarak adlandırılan Bizans'ın eski sarayının yerinde, en yüksek noktada ana saray binalarının bulunduğu ve deniz seviyesine kadar inen teras bahçeler, avlulara yerleştirilmiş küçük köşkler ve surlarla çevrilmiş yapısı ile saray yüzyıllar içinde gelişerek varlığını sürdürmüştür. Bugün de Tarihi Yarımada'nın en yeşil noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Kenti ziyaret eden gezginlerin de sarayın konumundan, avlularından, bahçelerinden ve anıtsal camilere kıyasla daha mütevazı yapı gruplarından etkilendiği görülmektedir. Bahçesindeki ağaçların yeşilliği ve anıtsal camilere kıyasla daha küçük ölçekli yapısıyla Topkapı Sarayı seyahatnamelerde silüetle ilişkilendirilerek anlatılmış ve yapıldığı dönemden itibaren her yüzyıl saraydan bahsedilmiştir. 1578'de İstanbul'a gelen Schweigger (2004) saray için şunları söylemiştir:

“Padişahın sarayı şehrin en güzel yerindedir. Buradan hem Pontus Euxinus hem Bosphorus Thracicus görünür. Üstelik Bosphorus üzerinden Küçük Asya daha görülebilmektedir. Sarayın her iki cephesi de denize kadar uzanır ve kapladığı alan bir Alman milinden fazladır. Fakat binaların bu alanın içine yerleştiriliş biçimi dağınık ve karışıktır, sanki bir çuvaldan silkelenmiş gibi rasgele oraya buraya serpiştirilmişlerdir. Üstelik binalar yüksek, geniş ve gösterişli değildir. Sadece kesme taştan inşa edilmiş bir tek bina diğerlerine kıyasla daha büyük ve yüksektir. Bunun üst üste dizili üç sıra penceresi vardır”.

Saray bulunduğu konum sayesinde sahip olduğu manzaradan dolayı ve tepeden deniz kıyısına inen teras bahçelerinin güzelliği ile her zaman beğenilse de 17. yüzyıl

gezginlerinden Thevenot (1687) gibi pek çok gezginin hemfikir olduğu bir konu da “*bir hükümdarın sahip olması gerekenden daha sade*” mimari yapıları olmasıdır.

Topkapı Sarayı'nın kentin birinci tepesi üzerinde Eski Bizans Sarayı'nın kalıntıları üzerine kurulması hem Roma İmparatorluğu'nun devamı söylemini sürdürmüş hem de kentin yönetsel merkezi yüzyıllar boyunca aynı yerde devam etmiştir. Sarayın, camilerle kıyaslandığında daha küçük ölçeği, bahçelerinin ve buradaki bitkilerin güzelliği gezginlerin yüzyıllar boyunca ilgisini çekmiştir. Ayrıca Topkapı Sarayı devlet törenlerinin yapıldığı mekan olduğu için de pek çok elçilik heyeti sarayın içine ve avlularına girebilmiş, bu mekanların tasvirlerini yapabilmışlardır. 19. yüzyıldan itibaren padişahlar Topkapı Sarayı'nı bırakıp sahil saraylarını tercih etmeye başlasa da Topkapı Sarayı'nın saltanatla özdeşleşen yapısı devam etmiş ve gezginlerin ilgisini hiç kaybetmemiştir.



Şekil 3.15: Galata'dan Sarayburnu'nun görünümü, Bernard Randolp, 1689.

Konstantin Veliçkov (2017), 1870 yılında Saray için hala “*İstanbul'un kalbi*” metaforunu kullanmaktadır:

“Eteklerinde üç denizin dalgalarını birleştirdiği ve engin uzaklara saydam parıltısını serdiği bu tepeden (Sarayburnu) başka, hükümdar konutu için daha elverişli bir yer tahayyül edilebileceğini hiç sanmam. Herhalde burasını düşünüyor olacakmış Delphius kahini, Megara sakinlerini kör olarak adlandırdığında, çünkü o buruna yerleşecekleri yerde, karşı kıyıyı, Kalkedon'u (şimdiki Kadıköy'ü) seçmişler. Dünyanın çarışması olan şehrin şahane kalbi Sarayburnu'nda atıyor, alnını taçlandıran incinin en iyi pırlantası orada parlıyor. Gece sessiz parıltısını üzerine serdiğinde, üç denizkızı orada başlarını çıkarıp ellerini kavuşturuyor ve tatlı rüyalar içinde sallıyor”.



Şekil 3.16: Galata'dan Sarayburnu'nun görünümü, Choiseul-Gouffier, 1822.

II.Mehmet'in kente bir diğer katkısı olan Fatih Cami ise hem Ayasofya'yı kendine rakip olarak görmesi hem de İstanbul'un "kubbeler ve minareler silüetinin" Osmanlı yapımı öncüsü olması nedeniyle silüetin en etkili camilerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Havariyun Kilisesi'nin kalıntılarının üzerinde dördüncü tepede kente hakim bir noktada inşa edilen cami için Tursun Bey (1973) "*Ve o yerde Ayasofya şahanesi suretinde bir ulu cami inşa etti ki, Ayasofya Camii sanatının hepsini bünyesinde toplamış fazlası var eksigi yoktur*" der.

Fatih Cami'nin bir tepe üzerindeki konumunun ve uzaktan görünebilirliğinin önemine değinen Michael Heberer (2010), 1585'te İstanbul'a geldiğinde en çok bu camiye etkileyici bulmuştur:

"Şehri fethetmiş olan Sultan Mehmet'in yaptırmış olduğu ibadet evi (mosque) hepsinin en büyüğü ve en güzelidir. Bulunduğu yerin bir tepe olmasından ötürü, bütün binalardan daha yüksektedir ve hem karadan hem denizden görülebilir. Böylece görüntüsü bütün şehre egemendir ve onu bir taç gibi süsler. Bu ibadet yeri gayet geniş bir alanı kaplar, minareleri çok güzeldir, çevresinde de din adamlarının konutları, okullar ve hastaneler bulunur. Bütün bu binalar kurşunla kaplanmıştır. Yakınlarında çok güzel çeşmeler vardır. Bunlar Türklerin yıkanmalarına yarar".

Fatih Camii de silüete olan etkisi nedeniyle seyahatnamelerde sıkça yer bulmuştur. Camii ile ilgili anlatıların yapıldığı yıldan (1470) 1655'e kadar daha sık olması ancak sonraki yıllarda daha rastlantısal bir dağılım sergilemesi kente eklenen Süleymaniye ve

Sultanahmet gibi diğer camilerin daha görünür ve silüette daha etkili olmasıyla ilişkilendirilmiştir.

Gülru Necipoğlu (1991), Topkapı Sarayı ve Fatih Cami'nin inşalarıyla, Bizans Dönemi'nde Marmara Denizine doğru olan İstanbul silüetinin, Haliç'e doğru yönlendirildiğini söyler. İmparatorluğun devam eden yıllarında tahta geçen padişahların kentin her bir tepesine kendi saltanatlarının simgesi olarak külliye yaptırması şeklinde bir geleneğe dönüşen bu durum Osmanlı İstanbul'unun da silüetinin oluşmasını sağlamıştır. Cerasi (1999), külliyelerin üç imparatorluk kentinde (Edirne, Bursa, İstanbul) de yükseltilerin üzerine konumlandırılarak uzaktan görünürlüklerinden emin olmak istendiğini belirtir. Osmanlı İmparatorluğu'nda bütün yetkilerin sultanın elinde toplanması, dini ve politik gücün tek hakiminin sultan olması, her bir selatin camisinin inşaatıyla birlikte "*sultanın kente damgasını vurması*" anlamında okunabilmektedir (Cerasi, 1999). Kuban (2010a) da aynı şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nda din ve politikanın eşit olduğundan ve cami yapımıyla sadece dini bir görevin yerine getirilmediğini aynı zamanda politik bir gücün de camiyle simgeleştiğini belirtir. Külliye kentsel mekanda çekim merkezleri oluşturmalarından dolayı bazen kentteki ihtiyaçlara göre konumlandırılmış bazen de külliye yapanların isteklerine göre şekillendirilmişlerdir. Külliyelerin camileri merkezi planları, kubbeli yapıları ile külliye en görünür ve en önemli yapılarından biri olarak Osmanlı kentinin simgesi haline gelmişlerdir. Camilerin kubbeleri onlara en önemli ayırt edici özelliklerini verdiği ve minareleriyle bir bütün olarak okunduğunda kent silüetine kattıkları ritim ve hareketlilik sayesinde her dönem kent sakinlerinin ve ziyaretçilerinin en çok dikkat ettikleri unsurlardan olmuştur. Kubbenin pek çok sembolik anlama hizmet etmesini, "*gök kubbeyi, dini, sultanı, (hatta) İstanbul'u*" hatırlatmasını Kuban, simgeselliğin anıtsallıkla ilişkisine dayandırır ve kent imgesi açısından kubbenin anımsatıcı işlevine odaklanır (Kuban, 2010a). Aynı zamanda kubbe, Ayasofya ya da Panteon gibi örneklerde anıtın dışıyla ilgili bir sembolizm yaratırken, Osmanlı kentlerinde, özellikle de İstanbul'da iç mekan yaratmanın bir dışavurumu olarak karşımıza çıkar. Kubbe "*iç mekanın ifadesi*" olarak kent silüetinde düşünüldüğünde ise sembolik olarak onun bir araya getiren, birleştiren niteliğinden bahsetmek söz konusu olabilir (Kuban, 2010b).

Dördüncü tepede inşa edilen Fatih Camisinin (1470) ardından, üçüncü tepeye konumlandırılan Beyazıt (1506) ve beşinci tepedeki Yavuz Selim (1522) Külliyelerinin anıtsal camilerinin kubbe ve minareleri ile İstanbul'un silueti fiziksel olarak şekillenmeye başlamış, Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki yapı artışıyla da hız kazanmıştır. Beyazıt Külliyesi Galata'dan görülebilen kent panoramasında merkezi bir rol alırken diğer camilere ve kent surlarına olan fiziksel uzaklığına bağlı olarak "sembolik bir kent merkezi" de yaratmıştır (Guidoni, 1987). Kanuni devrinde üçüncü tepeye yapılan Şehzadebaşı (1548) ve Süleymaniye (1558) Camileri ile kara surlarının çok yakınında altıncı tepede bulunan Edirnekapı Mihrimah Sultan (1548) Camisi tepelerin camilerle taçlandırılması geleneğini sürdürmüşlerdir. Mimar Sinan'ın bu camileri kent merkezine değil de kentte "tepe" sayılabilecek ve kente egemen olan yüksekliklere yerleştirmesi anıtsal külliyelerle kent görünümü arasında karşılıklı bir ilişki yaratılmasını sağlamıştır (Guidoni, 1987). Ayrıca Kanuni döneminin önde gelen vezirlerinin ve devlet adamlarının da birçok cami yaptırmaları ve bu camilerin kent içindeki önemli yerlerde konumlandırılması kent görünümünün etkilenmesine neden olmuştur (Müller-Wiener, W., 2002). Süleymaniye Camisi inşasının ardından kent silüetinin yeni merkezi olmuş ve görsel nitelikleriyle kentsel panoramanın perspektif kazanmasını ve üç boyutlu algılanmasını sağlamıştır (Guidoni, 1987). Gezgincilerin anlatılarında da konumu ve yerleşimiyle öne çıkan camilerden biri olmuş ve 28 kez seyahatnamelerde yer bulmuştur. 1573 yılında kente Fransız Elçilik Heyetiyle birlikte gelen Fresne-Canaye (2009) de Süleymaniye'nin kentin her noktasından görülebilir olmasından etkilenmiştir:

"At Meydanı'ndan ayrılınca Süleymaniye camisine gittik. Cami her ne kadar çok büyük, çok sayıda sütunla taşınmış ve Ayasofya kadar mozaiklerle işlenmiş değilse de gene çok güzel; çünkü kentin her yerinden görülebilecek kadar yüksek bir yere kondurulmuş (öyle ki caminin dört minaresi İstanbul'daki bütün diğer yapılardan önce görülebiliyor) ve tamamı sert taşlarla ve büyük masraf edilerek yapılmış; ayrıca, kare biçimli avlusu, ince mermer döşeli, çok parlak sütunların taşıdığı revaklarla çevrilmiş ve ortasında bir şadırvan bulunuyor".

İngiliz gezgin C.J. Monk (1851) da Süleymaniye'nin her yerden görünüyorsa dikkati çektiikten sonra camiye Osmanlı mimarlığının en gururlu yapısı ve büyüğü İstanbul kentinin de en göze çarpan özelliği olarak niteler.

Selatin camilerinin İstanbul'un tepelerine yapımı yüzyıllar boyunca devam etmiş ve 1617 yılına gelindiğinde altı minaresi ile neredeyse bütün gezginlerin dikkatini çeken Sultanahmet Camisi hem Marmara Denizi'nden hem Haliç'ten görülebilen silueti etkileyen bir konuma inşa edilmiştir. Ayasofya ve Süleymaniye'den sonra seyahatnamelerde siluetin en önemli yapısı olarak öne çıkmıştır. Özellikle 6 minaresine¹⁹ vurgu yapılması ve 17 seyahatnamede bunun belirtilmesi dikkat çekicidir. Ayasofya'ya çok yakın olan konumu, büyüklüğü ve minare sayısı ile yapıldığı dönemde pek çok tartışmaya yol açan bu camiye seyahatnamelerde bu konuya değinilerek yer verilmiştir. Joseph Grelot (1998) caminin bu tartışmalı hikayesini anlatmış ve daha birçok gezgin tarafından tekrar edilen “*imansız cami*” olarak adlandırılmasından bahsetmiştir:

“Sultanahmet, İstanbul'un, belki tüm Doğunun en güzel camisi sayılabilir. Bunun yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nda, mimari açıdan değil, Müslümanların böyle binaların inşası için koydukları dini kurallara en aykırı yapı olduğu da söylenebilir. Padişah camileri büyük masraf gerektirir, para önceden dinsiz kentlerden, eyaletlerden ya da krallıklardan toplanmadıysa, sultanların bu şekilde bir cami yaptırmaları kesinlikle yasaklanmıştır. Ancak, imparatorluğun sınırlarını genişletmek için hiçbir fethe girişmeyen ve eylemleri, adını geleceğe taşımakta yetersiz kalan Sultan Ahmed, anısını ölümsüzleştirmek için bir cami yaptırmak istedi. Müftü, mollalar, şeyhler ve diğer din adamları, sarayda düzenlenen savaş oyunları ve eğlenceleri dışında hiçbir savaşa katılmadığını, dolayısıyla, böyle bir durumda günah işleyeceğini bildirdiler. Ama o bu sözleri dinlemedi ve binanın yapımını sürdürdü. Cami tamamlandığında, inançsız anlamında İmansız Camisi diye adlandırıldı”.

Kentin hakim bir tepesinde bulunmayarak Mimar Sinan'ın yarattığı kent panoramasına bir noktada aykırı bir konumda bulunan Yeni Cami ise Haliç ve limana olan egemenliği ile dikkat çekmiştir (Şekil 3.17). Guidoni'ye (1987) göre konumuyla yeni bir aks yaratan Yeni Cami, Sinan'ın yarattığı perspektif noktasının ardından bir alt kademedeki görünümünün yaratılmasını sağlayan yapılardan olmuştur. Caminin yapımının bitmesinden kısa bir süre sonra 1681'de İstanbul'a gelen Josephus Grelot (1998), konumunun limana girip çıkan gemilerin rahatça izlendiği bir noktada olmasının yanı sıra “*yakın dönemlerde inşa edilenler arasında İstanbul'dakilerin en zarifi ve en iyi yapılmış*” olarak tanımlamıştır.

¹⁹ Günümüze kadar İstanbul'un tek 6 minareli camii olma özelliğini koruyan Sultanahmet Cami, silüetteki etkisini bu şekilde ortaya koyarken tamamlanmak üzere olan Çamlıca Camii onun bu “*unique*” durumunu ortadan kaldırmaktadır.

İstanbul'un ünlü kadın gezginlerinden Julia Pardoe (1840) ise caminin denizle kurduğu ilişkiye ve caminin güzelliğine dikkati çekmiştir:

“Yeni Cami'nin güzel avlusundan daha önce bahsedilmişti ancak yapının sudan görünen bütün etkisi sanatçı tarafından ihmal edilmek için fazla çarpıcı. Yapıldığı beyaz ve göz kamaştırıcı mermer, ince ve son derece süslü minareleri, görkemli taç kapısı ve ağırbaşlı durgunluğu, limanı oluşturan, endüstri ve uyuşmazlık dolu karanlık ve pis binalara karşı iyi bir rahatlama oluşturuyor”.

Robert Hitchens (1913) da 1913 yılı Haliç'ini ve Galata Köprüsünü anlatırken caminin banileriyle stili arasındaki tezatlığa vurgu yapmış ve köprüye olan yakınlığı nedeniyle onu limanın bir koruyucusuna benzetmiştir:

“Yeni köprüyü geçtim. Ayağınızın altından geçen meşhur eski ahşap köprü, Haliç'in yukarısına taşındı ve şimdi kışla yapılarının oradan denizle bağlanıyor. Akşam oluyordu; bir rüzgar bulutları Karadeniz'den getirmişti. Sular renksizdi ve huysuz küçük dalgalar suyun üzerinde bulunan sivri uçlu kayıkları bir gelgitteki yapraklar gibi savuruyordu. Karşımda, Stamboul'un kenarında, devasa Yeni Valide Camisi, onu taçlandıran büyük ve küçük kubbeleri ve müthiş minareleriyle yükseliyordu. İki kadın tarafından inşa edilmiş olsa da sert ve erkeksi görünüyordu, kıydan kıyıya acele eden, Galata ve Pera'nın bütün melezlerin belli etmek için köprüyü koruyor gibi görünüyordu. Bu caminin önündeki büyük alanda Stamboul'un kafirlerle hiçbir şekilde uzlaşmayacağı Avrupa'daki gerçek doğu başlar”.



Şekil 3.17: Yeni Cami, Gaspar Fossati, 1852.

İstanbul'un selatin camileri düşünüldüğünde bu camilerin anıtsal yapıları, tepelerin üzerine konumlandırılmaları, sadece padişah camilerinin birden fazla minareye sahip

olabilmesi gibi özelliklerle dini ve devleti temsil ederken aslında politik gücün ve ihtişamın simgesi olan Ayasofya ile kurdukları görsel ilişki önem kazanmaktadır (Necipoğlu, 2013). Bu camilerin tekrar eden bir sistem içinde olmalarına rağmen, her caminin kendi içinde yenilikçi bir yapıya sahip olması da özellikle Mimar Sinan'ın ustalığıyla bağdaştırılması gereken bir durum olarak değerlendirilmektedir. Camilerin kent mekanına yerleştirilmesinde konumlarının çevreleriyle ve diğer yapılarla kurduğu görsel ilişkilere, perspektiflere, bakı noktalarına, görsel koridorlara önem veren Sinan, daha çok Avrupa kentlerinde gördüğümüz “şehir tacı” görevi gören büyük bir katedralin kente hakim bir noktaya yerleştirilmesi prensibini bütün kente uygulamış ve yedi hakim ve yüksek noktanın şehir tacı görevini üstlenmesiyle kent mekanını bütüncül bir peyzaj anlayışıyla düzenlemiştir. Necipoğlu (2013), Tarihi Yarımada'nın tepelerine yerleştirilen bu “*sultani nirengi noktalarının*” (*landmarkların*) hem padişahların zafer anıtları olarak kentin silüetini oluşturduklarını hem de Suriçi'nin kentin diğer “*üç kazasından (Galata, Üsküdar, Eyüp) önde gelen mertebesini vurguladığını*” belirtir. Sultan camilerinin birbirleriyle kurduğu görsel ilişki kentin algılanmasında bütünsellik yarattığı gibi, İstanbul'a gelen gezginlerin de camileri bir arada anlatmasına yol açmıştır. Thomas Allom ve Robert Walsh (1838), yedi camiyi tepelerle olan ilişkilerini vurgulayarak anlatmışlardır:

“Kıyıları dalgalar tarafından süpürüldüğü için Konstantinopolis yarımadası Pera'yla birleşiyormuş gibi görünür. Ufuk boyunca yedi tepeyi taçlandıran imparatorluk camileri görülür, Aya Sofya Saray'ın bahçeleri ve köşkleri üzerine yaklaşır, Sultanahmed Camisi altı minaresiyle kolayca ayırt edilir, Beyazıt, ve bulunduğu tepe kadar muazzam görünen Süleymaniye, (nuru)Osmaniye, II.Mehmet ve Selim...”.

Aynı şekilde Mareşal von Moltke (1999) 1839'da İstanbul'u ilk görüşünü bütün padişah camileriyle birlikte anlatmıştır:

“Sağımızda rengarenk ev yığınlarının üstünde sayısız kubbeler, bir su yolunun cüretli kemerleri, damları kurşun örtülü büyük taş hanlar ve hepsinden fazla da dev gibi yedi camii, Selim, Mehmet, Süleyman, Beyazıt, Ahmet ve Ayasofya camilerinin göklere tırmanan minareleri yükselen İstanbul var. Çınarlarıyla ta denizin ilerilerine doğru uzanıyor”.

Kentin yedi tepesinden birinde yer almasına rağmen Edirnekapı Mihrimah Sultan Camii'nden sadece 2 gezgin bahsetmiştir. Caminin diğerlerine kıyasla daha küçük ölçekli olması ve kent merkezine daha uzak olmasından dolayı doğrudan algılanmaması bunun

sebeplerinden olabilir. 1755 yılında yapımı biten Nuruosmaniye Cami de silütle ilişkilendirilerek daha az anlatılırken kentin ticari merkezi olan ikinci tepedeki Kapalı Çarşı'ya çok yakın bir noktada yer almasıyla daha çok dikkat çekmiştir. Nuruosmaniye Camisinin inşaatının bitmesiyle Tarihi Yarımada silüetinde görsel etkisi olan camilerin tamamlandığı söylenebilir.

Seyahatnamelerde camilerle ilgili ortaya çıkan bir diğer konu ise Ayasofya ile Osmanlı Dönemi camilerinin sürekli kıyaslanmasıdır. Cockerell (1810) gibi gezginler Osmanlı camilerini Ayasofya'nın kopyası olarak tanımlarken Lady Montagu (1717), Ulrich Jasper Seetzen (1802), von Moltke (1839) ve diğerleri Türk camilerini daha zarif ve nitelikli bulduklarını, onların Ayasofya'dan üstün olduğunu iddia ederler. Seyahatnamelerde kent silüetinde etkili olarak sadece anıtsal camilere rastlanmaz, Rüstempaşa, Mahmutpaşa Camileri gibi daha küçük ölçekli camiler de silüete olan etkileri nedeniyle kendilerine yer bulmuşlardır. Bu camilerin anıtsal yapılardan daha alt kotlara yapılması onların tepelerdeki etkisini artıran ve silüete ritim kazandıran bir unsur olarak görülmektedir.

Sivil Mimari Öğeleri

Anıtsal camilerin tepelerdeki konumunu daha da öne çıkaran bir diğer unsur ise kentin sivil mimari öğeleri olan konutlardır. İncelenen seyahatnamelerde 16. yüzyılın ortalarından itibaren (Nicolas de Nicolay, 1551) kentin ahşap konut dokusuna dikkat edildiği gözlenmektedir. İncelenen dönemlerde bir süreklilik içerisinde konut dokusundan dokusundan bahsedildiği tespit edilmiştir. Gezginler kentin yapılarının diziliş şeklini; konutların tepelerin yamaçlarına kademeli bir şekilde dizilmesini hem evlerin birbirinin manzarasını kapatması hem de tepelerdeki camilerin etkisinin artırılması için bir amfiteatr şeklinde olduğunu görmüşlerdir. Amfiteatr şeklinde dizilişten 1653-1806 yılları arasında sürekli olarak bahsedilmesi dikkat çekicidir. Kentin 1653'teki görünümünü Fransız Şövalye D'arvieux (1653) "*Belki de şehrin en hoş ve güzel yanı, bir tiyatro gibi sıraya dizilmiş olmasıydı, bu yüzden hiçbir ev, okyanusa giden gemilerin kentin ortasındaki rıhtımların üzerinde yer aldığı derin su limanı üzerindeki eşsiz manzaradan mahrum kalmadı*" diyerek evlerin birbirinin manzarasını engellemeyecek şekilde yerleşmesiyle bağdaştırmıştır (Lewis, 1962).

Charles MacFarlane (1829) İstanbul'un mimari yapılarının bu yerleşimini Roma'yla kıyaslayarak anlatır:

“Konstantinopolis'in ya da Yeni Roma'nın yedi tepesi İtalyan matronuna gerçek ve fiziksel bir yakınlık gösteriyor ve birbirinin üzerinde amfiteatr gibi yükselen binalarını manzaraya doğru çeviren ve gökyüzünde girintili çıkıntılı bir dış çizgi oluşturan bu tepelerde kent hala ayakta duruyor, camilerin yüce ve ince minareleri, bu tepelerin yokuşlarına doğru uzanıyor ve birkaçı da zirvelere tırmanıyor”.

19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde ise bu bütün tepeleri, mimari yapıları ile amfiteatr dizilim artık kentin silüetinin bir parçası olarak görülmeye başlanmış ve onu ortaya çıkarıp etkisini artıran bir unsur olarak tarif edilmiştir. 1853'te İstanbul'a gelen Théophile Gautier (1905), camileri, rengarenk evleri, kubbeleri ve minareleriyle kenti tam bir masal kenti olarak Oryantalist öğeleriyle anlatır:

“Sarayburnu noktası kentin diğer ucu oluşturur ve onun kenarında Konstantinopolis diye adlandırılan kent yükselir. Cennet ve dünya arasında daha çeşitli bir labirent görmedim. Kentin zemini kıyıda yükselir ve yapılar amfiteatr gibi düzenlenmiştir. Artırılmış gümüşümsü aydınlıkla kentin dış hatlarını çevreleyen sisler arasında kente Oryantal ve peri masalından çıkmış bir görünüm veren camiler, yeşillik denizinin tepesini aşar ve mavimsi kubbeleri ve şerefelerle çevrilmiş uzun beyaz minareleri bulutsuz sabah göğünü delen keskin uçlarıyla uzanırlar”.

Konutlar genellikle bir, iki veya üç katlı, ahşaptan, cumbalı ve sahiplerinin etnik yapısına göre farklı renklerde boyanmışlardır. Ulrich Jasper Seetzen (2017), evlerin etnik kökene göre farklı renklere boyandığından “*Ermenilerin evleri çoğunlukla kahverengi, Rumların evleri, hatta en gösterişli olanları bile siyahımsı veya oldukça koyu mavi renkte. Sadece Türklerin, yani Müslümanların evleri açık veya canlı renklere boyanabiliyor*” diyerek bahsetmiştir.

Rengarenk evler, özellikle de Müslümanların kırmızı boyalı evleri çok dikkat çekerken evlerin “*bakımsız ve derme çatma*” olduğu da en çok bahsedilen bir diğer özelliktir. M.A.Titmarsh (1846) da evlerin bakımsızlığından yakınsa da ona göre ahşap olmaları önemlidir çünkü “*tuğla ya da taşla, kentin engebeli yapısına uyarak evlerin girinti-çıkıntıları, harika süslemeleri, korkulukları, balkonları, çatıları ve galerileri oluşturulamazdı*”. Ahşap konutlarla kagir anıtsal camiler arasındaki tezatı “*İstanbul sıkışık bir yerleşme; fanilerin evleri ahşaptan, Allah'ın bütün evleriyse taştan*” diyerek

en iyi Le Corbuiser (2009) özetlemiştir. Konut alanlarının sıkışık yapısı ve ahşaptan yapılmaları yangınları yaygın hale getirmiştir. Seyahatnamelerde sıkça bahsedilen yangınlar kentin her döneminde etkili olmuşlardır. Ancak özellikle 19.yüzyılda yangınların artması ileride bahsedileceği gibi kent mekanı için özel önlemlerin alınmasına neden olacaktır.

Sokak dokusu

Konutlar ve sokak dokusu kent mekanındaki doluluk-boşluk oranlarını etkiledikleri için siluet açısından önem taşımaktadırlar. Dördüncü bölümde anlatılacağı gibi kent silüetini etkileyen ilk düzenlemeler yollar, sokaklar ve konutlar için getirilen uygulamalarla birlikte sağlanmaya başlanmıştır.

İstanbul, uzaktan bakıldığında gezginler için izlenecek muhteşem bir görünüm yaratır ama evlerin sıkışıklığı, sokakların darlığı ve pisliğiyle içeriden hiç de beklenen gibi değildir (Şekil 3.18). “*Şehrin içine girip dolaşmaya başlayınca biraz önce bahsettiğimiz güzel intibalarımız hızla tersine dönmeye başladı. Bu güzelim şehri bu kadar pis, bu kadar kötü inşa edilmiş görmek, daracık sokaklarda kötü kaldırımlarda yürümek, toprak veya ahşap, düzensiz yapılmış, çirkin evleri yakından görmek, bizleri hayal kırıklığına uğrattı*” diyen A. Olivier (2016), 18. yüzyıl İstanbul’unun gezginlerin pek de beklentilerini karşılamayan yüzünü ortaya koymaktadır.

Gerard de Nerval’a (2012) göre Avrupa’nın hiçbir başkentiyle yarışamayacak durumda olan İstanbul’un sokaklarının acilen düzeltilmesi gerekmektedir:

“Dünyanın en güzel dış görünümüne de sahip olsa birçok seyyahın yaptığı gibi, bu kentin bazı mahallerinin yoksulluğu ve çoğunun da pisliği eleştirilebilir. Konstantinopolis, kulislerine girmeden, salonundan seyredilmesi gereken bir tiyatronun dekoruna benziyor. Buharlı bir gemiyle, Sarayburnu’ndan dönüp, Haliç’i ve Boğaziçi’ni gezmekle yetinen ve de “görölmeye değer her şeyi gördüm” diyen özentili İngilizler vardır. Bu bir abartmadır. Esef edilecek şey, belki de, bir zamanların fizyonomisini hayli kaybetmiş olan İstanbul’un düzen ve sağlık bakımından Avrupa başkentleriyle hala karşılaştırılabilecek durumda olmamasıdır. İstanbul’un tepelerinde ve Pera ile Üsküdar’ın yüksek alanlarında düzgün sokaklar oluşturmak zor bir iştir kuşkusuz, ama daha iyi bir inşaat ve sokak döşemesi sistemiyle bunun da üstesinden gelinecektir. Boyalı evler, kurşun kubbeler, incecik minareler şiirsel açıdan hayranlık vericidir ama yangının sık sık yokladığı bu yirmi bin ahşap ev, porsuk ağaçlarının

üzerinde kumruların dem çektiği öte yandan büyük fırtınaların toprağı yumuşattığı zaman çakalların, ölüleri pek sık mezarlarından çıkardığı bu mezarlıklar, bütün bunlar, Lady Montagu'nun bilgi dolu ve ince betimlemelerinden sonra, temizlenmesinden hala zevk alınacak Bizans madalyonunun ters yüzüdür”.



Şekil 3.18: Cornelius Loos panoraması detay, konutlar, 1710, *The Museum of Fine Arts, Stockholm.*

Kentin denizle ilişkisi ve Haliç Limanı

İstanbul'un denizle kurduğu ilişki kent silüetinde etkili bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Marmara Denizi, Haliç ve Boğaz'ın kesişim noktasında yer alması sebebiyle Yunan kolonisi olarak kurulduğu zamandan itibaren denizcilik faaliyetleri ve liman işlevi kentin önemli bir parçasıydı. Gerek konumu gerek de yerleşiminin sağladığı avantajlar sayesinde hem deniz trafiği için bir kesişme noktası yaratıyor hem de Haliç'in sağladığı doğal liman özelliği çok çaba sarf etmeden korunma ve yoğun bir ticaret ortamı oluşturuyordu. Bu sadece ticaretle sınırlı olmayıp Müller-Wiener'in (1998) de belirttiği gibi, Haliç, Boğaz ve Marmara Denizi kente özel, denizle bir ilişki yaratıyor ve bu ilişki “*kentin genel görünümünde ve sakinlerinin günlük yaşamında limanla ve limanla bağlantılı ekonomik yaşam ve mesleklerle doğrudan ilişkileri olmayanlar için bile büyük önem taşıyordu*”. Bugün İstanbul'da yaşayanlar kentin denizle kurduğu bu ilişkiyi unutmuş olsa da “*Byzantion kenti sadece denizin kıyısına kurulmuş bir kent değil, denizin içinde olan bir kenti*” (Magdalino, 2000). Kuban (1970) da bu durumu İstanbul “*denizle yaşayan bir kent*” diyerek anlatmakta ve İstanbul için oluşturulan bütün kent görünümünde denizin de ayrılmaz bir parça olarak yer aldığını belirtmektedir. Bu

durum hem Doğu Roma İmparatorluğu'nda hem de Osmanlı döneminde devam etmiştir. Haliç etrafına kurulmuş sayısız iskeleleri, dünyanın dört bir yanından gelen “*bütün milletlerin bayraklarını taşıyan gemileri*” ile İstanbul Limanı kentin silüetini etkilemiş ve bir canlılık merkezi olmuştur. İncelenen seyahatnamelerde kentin denizle kurduğu ilişkiyi öne çıkaran unsurlar olarak Haliç ve Boğaz'daki gemi trafiği, gemilerin ve kayıkların sayıca çokluğu, gemi direkleri ve Haliç üzerine kurulan köprüler karşımıza çıkmaktadır. Seyahatnamelerde 15.yüzyıldan 1913'e kadar kesintisiz olarak Haliç'ten bahsedilmiştir. Gemilerden incelenen bütün dönemlerde neredeyse kesintisiz olarak bahsedilirken gemi trafiğinden de sıkça bahsedilmiştir. Gemilerin sayılarının çokluğu, bütün seyyahlar gibi bir günde limana giren çıkan 800 gemi saydığını söyleyen Lubenau'yu (2016) da çok etkilemiş ve bu gemi trafiğini kentin Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan bir noktada bulunmasına bağlamıştır.

Yelkenliler, savaş gemileri, ticaret gemileri ve daha pek çok gemi çeşidi hem parçalı kütleleriyle hem de serenleriyle İstanbul'un silüetinin “*minareler, gemi direkleri ve servilerden oluşan bir orman*” gibi algılanmasını sağlamıştır (Moltke, 1999) (Şekil 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23). Dönemin yelkenlileri ve diğer gemi türleri tasarımları ile silüetteki yapılara karıştığı gibi parçalı ve boşluklu yapılarıyla da silüetin temasını engellememişlerdir. Gemilerin yanı sıra, daha küçük boyutlu olan ve İstanbul içinde kısa mesafeler için kullanılan kayıklar İstanbul'a özgü bir ulaşım aracı olarak dikkat çekmektedirler. Baron de Tott'un (1786) “*Avrupa ve Asya'yı birbirine bağladığını*” söylediği kayıkların sayısının çokluğu (birçok gezgin tarafından İstanbul'da 8000 kayık bulunduğu söylenmektedir) Haliç'in etrafındaki iki karayla birleşmiş gibi görünmesine sebep olurken kayıkların fiziksel özellikleri de gezginler için değinilmesi gereken konular arasındadır.



Şekil 3.19: İstanbul Limanının görünümü, John Lewis, 1838.



Şekil 3.20: Gemiler, kayıklar, Flandin, 1853.



Şekil 3.21: Marmara Denizinde yelkenliler, Corbusier, 1911, p.65.



Şekil 3.22: İstanbul Limanının Görünümü, Louis de Launay, 1913.



Şekil 3.23: Süleymaniye Panoraması, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_015789.

Seetzen (2017), İstanbul'daki kayıkçıları Viyana'nın faytoncularına benzeterek onların kentteki ulaşımı sağlamak için ne kadar önemli olduğunu anlatmıştır:

“...eşsiz manzarası olduğunu tahmin ettiğimiz Galata Kulesi'nin solundan geçerek Haliç'e indik. Kıyı boyunca birçok kayık hazır bekliyordu. Bunlar hem Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan bir köprü vazifesi görüyor hem de kent merkezi ile dış mahalleler arasındaki bağlantıyı sağlıyorlar. Öyle sanıyorum ki buraya bir köprü kurmak mümkün olmadığı gibi gemi seferlerini engelleyeceğinden tavsiye de edilemez. Buranın kayıkçıları Avrupa'nın büyük kentlerinde bulunan ve para karşılığı yolcu taşıyan Viyana'daki fiaker adı verilen faytoncuların yerini tutuyor”.

Kayıklar sayılarının çokluğu ile denizin de kent mekanının bir parçası olarak görülmesini sağlamakta bu sayede siluetin mekânsal olarak daha geniş bir alan üzerinde algılanmasına olanak vermektedir (Şekil 3.24). Ayrıca sade ve basit tasarımları²⁰ düşünüldüğünde kent görünümünün ve siluetinin algılanmasını engellemedikleri için de önem taşımaktadırlar. Aynı zamanda seyyahların kent siluetini seyretmek için kayık tutup denize açılmaları da kayıkların deniz üzerinde bakı noktası görevi üstlenmelerinden dolayı önemli bir role sahip olduklarının göstergesidir.



Şekil 3.24: Kayıklar, Fotoğraf: Ara Güler.

²⁰ Günümüzde kent görünümüyle ilgili tartışmaların bir kısmını da kentin uzaktan seyredilmesini etkileyen büyük *cruise* gemilerinin Karaköy'e demirlemeleri oluşturmaktadır. Debold-Kritter'in ICOMOS için hazırladığı Tehlikedeki Miras 2006/7 raporunda da görsel bütünlük açısından önemli bir tehdit olarak belirtilen *cruise* gemileri kent ile denizin ilişkisini kestiği gibi kentin diğer kıyılardan görünümünü de engellemektedir. Aynı zamanda Şehir Hatları için yeni tasarlanan vapurlar da hem görsel bütünlük açısından hem de vapurun karakteristik özelliği olan açık havada seyahat etme olanağını kullanıcıların elinden aldığı gerekçesiyle eleştirilmiş ve sosyal medyada #vapurumugeriver başlığıyla kampanyaların başlamasına neden olmuştur.

1836'dan itibaren seyahatnamelerde karşılaştığımız köprüler ise tasarımları ve kent görüntüsüne olan etkileriyle kentin silüetinde önem taşıyan unsurlar olmuşlardır (Şekil 3.25). 1836'da Azapkapı ile Unkapanı arasında yapılan ilk köprü, ardından da 1845'te Karaköy ile Eminönü arasındaki ikinci köprü hem kentin ulaşım ağını hem de görünümünü etkilemiştir (Müller-Wiener W. , 1998). Daha önce kent silüeti deniz üzerinde sadece geçici olarak kayıklardan ya da gemilerden izlenebilirken köprülerin yapılması onların sürekli bir bakı noktası olmasına olanak vermiştir. Bu sayede kent silüetini etkileyen köprüler aynı zamanda onu seyrettirecek bir mekan olarak da ikili bir işleve sahip olmuşlardır.



Şekil 3.25: Fatih Camisi ve Galata'nın ahşap köprüsü, Flandin, 1853.

Buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ve İstanbul'a gelmesi sonucu kentin ihtiyaçları değişmiş ve var olan ulaşım şekilleri değişmeye başlamıştır. Buharlı gemiler kent için "modernleşme" yolunda yeni bir çağ açmış olsa da bazı gezginler bu gelişmeleri eleştirmiş, kentin eski dokusunun bir daha eskisi gibi olamayacağını belirtmişlerdir. Bunlardan biri olan Alexander van Millingen (1906) buharlı gemilerin sağladığı avantajları göz ardı edemese de "*Hiç kimse, elbette, buharla deniz yolculuğunun avantajlarını göz ardı etmiyor ya da yelkenli gemilere dönüşü önermiyor. Ancak şu da bir gerçektir ki, bir daha hiç kimse Boğaziçi'ni sularının buharla kirletilmediği günlerdeki kadar güzel göremeyecek*" diyerek onun kente ve kentin görünümüne yapacağı olumsuz etkilere dikkat çekmiştir. Ulaşım araçlarının değişimi ve onlarla

birlikte gelişen köprüler gibi yapılar günümüzde de silüetteki etkileriyle kentsel koruma açısından önemli tartışmaların odağı olmaktadır.

Kentin doğal nitelikleri/flora ve faunası

İstanbul'un silüetinde kentin mimari yapıları ve denizle olan ilişkisinin yanı sıra öne çıkan fiziksel unsurlardan bir diğeri de doğal nitelikler olarak adlandırılabilen kentin yeşil alanları, flora ve faunasının çeşitliliği, iklimi ve rüzgarıdır. Martılar ve yunuslar da sıkça bahsedilen hayvanlardır.

İncelenen seyahatnamelerde kent içindeki yeşil alanlar, Topkapı Sarayı'nın bahçesi, has bahçeler, korular, evlerin bahçeleri, bostanlar, mezarlıklar ve mesire yeri olarak kullanılan çayırlar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. 16. yüzyılda Fresne-Canaye (2009) cami minarelerinin dışında yüksek saraylar ya da kulelere sahip olmayan İstanbul için *"Ne var ki İstanbul'da o kadar çok bahçe ve servilik var ki, kente uzaktan bakıldığında burası kentten çok yapraklılar ormanının ortasındaki çoban kulübelerine benziyor"* demektedir.

Daha sonraki yıllarda nüfus artışı ve artan yapılaşmayla birlikte boş alanların oranı azalsa da evlerin bahçelerinde ve mezarlıklarda bulunan ağaçlar İstanbul'un yeşille birlikte var olan görünümünü korumasını sağlamıştır. Olivier (2016), surlar boyunca yaptığı deniz seyahati sırasında İstanbul'un bu uyumlu görüntüsünü *"Kayıktan surları seyrederken serviler, çamlar ve çınarların tepeleri, dış surların üstünden taşıyor, koyu yeşil bir şerit halinde uzanıyordu"* diyerek anlatmıştır. Evlerin bahçe duvarlarını ya da sur duvarlarını kaplayan sarmaşıklarla bu duvarların üzerinden görünen ağaçlarla birlikte, genellikle kent içerisinde büyük alanlar kaplayan mezarlıkların servileri İstanbul'un doğayla iç içe görüntüsünü pekiştirmiştir. Özellikle 19. yüzyılda artan bir eğilimle, kentin mezarlıkları ona ayrıcalıklı karakterini veren "pitoresk" öğelerin en önemlilerinden biri olarak anılmıştır (Allom & Walsh, 1838; Monk, 1851; Elliot, 1839). Eyüp, Üsküdar, Galata ve Pera'daki mezarlıklar servi ağaçlarıyla gezginlerin dikkatini çektikleri kadar kentin tepe noktalarında yer alan konumları sayesinde sundukları geniş manzaralarla önemli bakı noktaları olarak da görev yapmışlardır.

Aubrey de Vere'nin (1850) 19. yüzyılın ortalarında İstanbul'da hala yeşil alanların çokluğundan bahsetmesi ve bunu "yeşil bir örtü" olarak tanımlaması ilginçtir:

"Konstantinopolis'in denizden görünüşü, dünyanın metropol şehirleri tarafından insan gözüne sunulan tüm temaşaların en görkemlisidir. Sokaklar ve onların kaba detayları uzaktan görünmez ve siz sayısız camiler, minareler, saraylar, kubbeli hamamlar, türbeler, tepelerin yamaçlarındaki servi ormanlarının ya da bahçelerdeki ağaçların kar gibi bir parlaklık ya da görkemli renklerle birbirine eşlik ettiği bir topluluk tarafından karşılanırsınız. Bu şehir bir dizi tepeye inşa edilmiştir; ve her güzel manzaraya sahip noktada zengin bir Türk'ün evi yer alarak onları ödüllendirir. Bu kadar büyük ve çok sayıdaki bahçe, ağaçların kentin içine yerleştirildiği değil de kentin bir ormanın temizlenerek içine kurulduğu izlenimini verir. Bununla birlikte, bu yeşil örtü, ardında duran sayısız beyaz kubbenin geniş ve ışıltılı bir biçimde parıldadığı, minarelerin altın yaldızlı uçlarının İtalyan katedrallerindeki gibi havada duran alevler gibi yükseldiği bu görünüme engel olmaktan ziyade onu yumuşatır".

Kentin doğal unsurları anlatılırken gezginlerin sadece Suriçi'ne odaklanmayarak Boğaziçi, Üsküdar, Eyüp ve Galata'yla birlikte anlatılmasından yola çıkılarak bu bölümde bir ayırım yapılmamış bu bölgeler bir arada incelenmiştir. Seyahatnamelerde doğa kent mekanıyla ilişkilendirilerek anlatılırken korular, bahçeler ve mezarlıklar kentin yeşil alanları olarak ön plana çıkarılmıştır. Serviler 1573'ten itibaren silüetteki görünürlükleriyle anlatılarak İstanbul'un en çok bahsedilen ağaç türünü oluşturmaktadırlar. Bunun dışında kent görünümünde en çok bahsedilen ağaç türleri çınar, meyve ağaçları, çam ve meşe olarak tespit edilmiştir. Çamlar özellikle 1850'lerden itibaren daha sık konu edilmektedir. Meyve ağaçları içerisinde portakal ve incir önemli bir yer tutmaktadır. Kent görünümünde etkili diğer bitkiler ise düzensiz büyümeleriyle nedeniyle pitoresk görünümleri pekiştirmeleriyle ön plana çıkan sarmaşıklar ve güllerdir. Bunlar dışında yasemin, zambak, erguvan, biberiye, lale, fulya, akasya, akçaağaç, manolya seyahatnamelerde rastlanan çiçek türleridir. Bunlar boyutlarıyla kent silüetinde etkili olamasalar da kayıkla yapılan gezilerde bahçelerin rengarenk tasvir edilmelerini sağladıkları ve yoğun kokularıyla kent deneyiminin bir parçası oldukları için önem taşımaktadırlar. Lady Hornby'nin (1863) Boğaziçi'ndeki deniz gezisi bu durumu ve bitki çeşitliliğini en iyi anlatan örneklerden biridir:

"Tophane'deki gemi direği ormanları arasında başladığımız yolumuza Fransız ve İngiliz askerleri, ulaştırma araçları ve tüfekleri arasından Boğaziçi'nin daha açık bir kısmına doğru devam ettiğimiz güzel bir sabahı. Her zamankinden daha güzel olan geniş mavi akıntı baharın taze yeşilleri ile bezenmiş olan iki büyük kıtanın tepe ve vadileri arasında akıyor gibi

görünüyordu. Yıllardır burada yaşayanlar bile, güvertede ellerinde bardaklarla durup büyüleniyorlardı. Erguvanların parlak pembe çiçekleri servilerin zengin, koyu yeşili ile zıtlık oluşturuyor, beyaz-pembe çiçekler yamaçlardan uzanıyor ve birçok harem bahçesinin duvarından portakal ağaçları ve capcanlı çiçekler görünüyordu”.



Şekil 3.26: Ayvansaray Kapısı yakınlarındaki kara surların bir kısmı ve Müslüman Mezarlığı, Flandin, 1853.



Şekil 3.27: Constantinople. Grand Cimetiere d'Eyoub / edit.: Jacques Ludwigsohn, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_012202.

Seyahatnamelerde öne çıkan bir diğer doğal özellik ise kentin rüzgarıdır. Boğaziçi, Karadeniz ve Marmara Denizleri arasında bir kanal oluşturarak rüzgara ve akıntıya neden olurken Haliç de denizin etkisiyle hep hafif esintisiyle anlatılmıştır. Rüzgar, doğru tespit edildiğinde gemicilere yardımcı olup deniz ticaretine ve ulaşımına katkı sağlarken fırtınaya döndüğü zamanlarda da kentin deniz tarafından güvenliğinin sağlanmasını bir problem

olmaktan çıkartarak doğal olarak kentin savunulmasını sağlamıştır. Rüzgar sadece bunları sağlamakla kalmayıp kuşların ve sokak satıcılarının seslerini ya da Auldjo'nun (1835) anlattığı gibi çiçeklerin kokusunu da taşımaya yardımcı olmaktadır:

“Bu çok güzel bir sabah: Tüm doğa, Karadeniz'den esen, serinliği ile en sıcak günleri bile cezbedecek olan ve her zaman Boğaziçi'nin kıyılarında açan milyonlarca gülden tatlıları ayıklayan ferahlatıcı bir esintinin tadını çıkarır gibi görünüyor. Bu esinti yasemin ya da portakal çiçeğinden gelen tüm parfümünü akıntı boyunca taşıyarak Stamboul'un eteklerine bırakıyor”.

İstanbul'un denizle ilişkisi sıkça tekrarlanan yunusların anlatılmasıyla da pekiştirilmiştir. Kenti ve silueti seyrederken önemli bir peyzaj ögesi olarak anlatılan yunuslardan özellikle 1573 ve 1655 yılları arasında sıklıkla bahsedilmiştir. Reinhold Lubenau (2016) 1587'de İstanbul'a geldiğinde denizciler ve yunuslar arasındaki ilişkiyi seyahatnamesinde özetlemiştir:

“Yunuslar çok sevecen yaratıklardır ve denizciler tarafından adeta bir peygamber gibi saygı ve sevgi görürler çünkü denizciler rüzgarın ne yönden eseceğini onların hareketlerine göre belirler. Akdeniz'de daima gemilerin etrafında onlara hizmete hazırmış gibi dolaşan yunus sürüleri görülür. Özellikle ılık ve şarkı sesi duyduklarında geminin etrafını sararlar. Ben geminin güvertesinde oturup lavta çaldığım zaman hemen yüzlerce yunus gemiye yaklaşırdı. Bir fırtınanın patlayacağını sezindikleri zaman da suyun dışına büyük sıçrayışlar yaparak bunu haber verirler. Yörenin insanları onları avlamazlar ve korurlar. Ve eğer ağlarına takılırlarsa onları bu sevecenlikleri ve yararları uğruna serbest bırakırlar”.

1616'da İstanbul'a gelen ve Elçi Han'da konaklayan Crailsheimli Adam Werner (2011) da handan izlediği deniz manzarasında yunuslardan bahsetmektedir:

“Binanın güneşe bakan odalarının çok hoş bir manzarası vardı. Gün boyu Marmara Denizinden Konstantinopolis'e gelen ve Konstantinopolis limanından çıkıp denize açılan gemileri, ayrıca sürüler halinde sulara oynaşan, sıçrayıp havada takla atan yunusları, ta uzaklarda zirvesi daima karla kaplı olan Olympos dağı buradan seyredebiliyorduk”.

Amicis (1878), “*papağan, güvercin, martı*” gibi çok çeşitli kuşların seslerinin İstanbul'a “*sayfiye hayatının zevklerini*” getirdiğini ve “*ruhu tazelemek için doğanın bir hatırlatıcısı*” olarak rol oynadığını söyler. Alexander van Millingen (1906) de martıların dansını “*Korkusuz martı grupları, mavi suların üzerinde gri kanatlarını ve beyaz göğüslerini yayar ve hareketlerin her türlü zarif formuyla dans ederler*” diyerek anlatır. Denizlerin üzerindeki “*sayısız martıların*” yanı sıra karabataklar, güvercinler,

kırlangıçlar, bıldırcınlar ve kargalar da İstanbul'un gökyüzünde çokça bahsedilen kuşlardır. Ayrıca başta Beyazıt Cami'nin kubbesi olmak üzere pek çok caminin kurşun kubbelerinin üzerinde görülen güvercinler de doğayla insanın kent yaşamındaki ortak uyumunu tasvir etmek için anlatılanlar arasındadır.

Doğanın kent mekanında bu kadar görünür olması İstanbul'un gezginler tarafından doğa ve insanın ortak bir ürünü olarak tarif edilmesini sağlamıştır. Yapılı çevre ile doğanın uyumlu bütünlüğü 17. yüzyıldan itibaren gezginlerin dikkatini çeken özelliklerden biri olmuştur. 17. yüzyılın sonlarına doğru İstanbul'u *"Bu rengarenk sayfiye evlerinin ortasında, onları kat kat aşır göğe yükselen, inanılmayacak kadar çok sayıda büyük kubbeler, minareler ve çan kuleleri vardır. Kubbeler kurşunla, minarelerin ise üç kısımları yıldızla kaplanmıştır. İstanbul'a gelenlerin gözünü okşayan bu sevimli karışıklığa, servilerin ve geniş bahçelerdeki ağaçların yeşilliği de büyük katkıda bulunur"* diyerek anlatan Josephus Grelot (1998)bu kentte *"sanat ve doğanın güzellik ve verimlilik yaratmak için"* bir araya geldiğinden bahseder. John Auldjo'ya (1835) göre *"burada doğa ve sanat el ele gitmektedir"*. C.B.Elliot (1839) için de doğanın ve yapılı çevrenin uyumlu bütünlüğü kenti gördüğü ilk andan itibaren hissedilen en önemli özelliklerden biridir:

"Burada sahnenin ihtişamını ve güzelliğini artırabilen her nesne birleştirilir; ve Konstantinopolis göz önüne serildiğinde gerçeklik en büyük beklentileri aşar. Beklenti ne olursa olsun görünen her zaman ondan fazladır. Burada doğa ve sanat, insan gözünün görebileceği en mükemmel manzaranın temelini oluşturmak ve birleştirmek için çabalarını birleştirir".

M.A.Titmarsh (1846) da İstanbul'u *"üzerinde en parlak ve neşeli gökyüzünün ve en sağlıklı esintilerin bulunduğu kent ve bahçelerin, kubbeler ve gemilerin, tepeler ve suyun en mükemmel kombinasyonu"* olarak tanımlar. Baronne Durand ise Fontmagne (2007) pek çok gezgin gibi İstanbul'un bu doğal niteliklerinin varlığını ve bu kadar görünür kalmasını 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'da *"fabrika, baca, demiryolu, araba"* gibi endüstri devriminin çevreyi dumanlarıyla kirleten araçlarının olmamasından dolayı *"havanın berraklığının hiç bozulmaması"*na bağlamaktadır. Amicis (1878) de kent için *"hiçbir kent doğanın ve insanın felsefesini İstanbul kadar bir arada yansıtamaz"* diyerek bu uyumlu bütünlüğe vurgu yapar.

İstanbul'un doğal öğelerinin kent mekanıyla uyum içinde anlatılması aslında kültürel peyzaj özelliklerinin tarifidir. “İnsanın ve doğanın ortaklaşa oluşturduğu değerler” çerçevesinde gelişen kültürel peyzajlar kolektif kimliği oluşturdukları gibi kent belleğinin de önemli bir parçasıdır (UNESCO WHC, t.y). Kültürel peyzaj, kentsel, kültürel ve doğal miras özelliklerini bir arada ele alarak bir miras alanının ruhunu (*spirit of place*) bütüncül bir peyzaj yaklaşımıyla korumaya çalışmaktadır (O'Donnell, 2008). Coğrafi şartlara ve topografyaya uygun olarak gelişen Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının mimari ve kentsel tasarım anlayışlarıyla şekillenen Tarihi Yarımada, iklimi, rüzgarı, bitki ve hayvan çeşitliliği ile bir kültürel peyzaj olarak ele alınmalıdır. Kentin silueti de bu özelliklere bağlı olarak sunduğu görsel ilişkiler ile bir bütün olarak düşünülmelidir.

3.3.3. Siluetin Algılanmasında Etkili Soyut Öğeler ve Bir Temaşa Mekanı Olarak İstanbul

Kentlerin sadece fiziksel ve somut unsurların bir araya getirdiği oluşumlar olmadığı ve bunun ötesine geçtiği kent literatüründe uzun yıllardır dile getirilen bir konudur. Camillo Sitte'nin “*estetik*” olarak adlandırdığı, Gordon Cullen'ın “*kent görünümü*”, Kevin Lynch'in ise “*kent imgesi*” dediği bu “*başka bir şey*” hem kentleri oluşturan unsurların önemli bir kısmını kapsar hem de insan ile kent arasındaki ilişkide belirleyici bir rol oynar (Böhme, 2017). Gernot Böhme'nin (2017) atmosfer olarak tanımladığı, bir ortamın nesnel (fiziksel, somut) elemanları ile insanların estetik hislerini bir araya getirerek orada iyi ya da kötü hissetmemizi sağlayan ortamın estetik kalitesini belirleyen bu kavram, aslında öznel deneyimlere dayanmaktadır. Son otuz yıldır mimari ve kentsel planlamada çokça tartışılan duyularla ve kentlerin algılanmasıyla ilişkilendirilen bu kavram atmosfer, ambiyans, aura, *milieu*, *mood*, *Stimmung*, *Umweltf* gibi pek çok farklı kelime ile ifade edilmektedir (Atmospheric Spaces, t.y). Kentlerin atmosferleri o kente özgü, karakteristik özellikleridir ve Böhme bunu kentteki hayatın var oluş şeklini göz önüne seren nitelikler olarak adlandırır. Ve ona göre bu karakteristik özellikler kent sakinleri tarafından “*devamlı yaratılan*” ve “*olağan*” özellikler olduğu için ilk önce yabancılar tarafından fark edilmeleri daha kolaydır (Böhme, 2017). Bu çalışmada İstanbul'a gelen gezginlerin anlatılarında da kent atmosferi/ambiyansı ile ilgili pek çok unsura rastlanmıştır. Özellikle bir yere ilk kez gelmeleri ve kent bu karakteristik özelliklerini

deneyimlemeleri ve bunları fark etmeleri Böhme'nin fikirleri ile de desteklenince bu ambiyans öğelerini değerli kılmaktadır.

İncelenen seyahatnamelerde rastlanılan İstanbul'un ambiyans unsurları kentteki renkler, ışıktan dolayı gündüz ve gece silüetin farklı algılanması, aydınlatmanın kente etkisi ve kent mekanına yayılan törenlerin ihtişam öğesi olarak rol almasıdır.

Kent ile ilgili anlatılarda renkler ön plana çıkmaktadır. Kostof'un (2009) da "*silueti vurgulamak için kullanılan standart bir araç*" olarak tarif ettiği renkler, silüet algısını pekiştirmeleri nedeniyle önemlidir. Seyahatnamelerdeki anlatılar incelendiğinde İstanbul silüeti için kullanılan çok geniş bir renk skalasıyla karşılaşmıştır. Genellikle bir renk cümbüşü içerisinde anlatılan kent mekanında, camilerin, sarayların ve surların beyaz mermer rengi, denizin mavisi, ağaçların özellikle servilerin yeşili, kurşun kaplı kubbeler ve minarelerin altın sarısı alemleri, gökyüzünün mavisi, ay ışığının gümüş rengi ve rengarenk boyalı evler en çok tekrar edenlerdir. Altın sarısı ve gümüş grisi seyahatnamelerde kent silüetinin öne çıkan en önemli iki rengini oluşturmaktadır ve incelenen dönemler boyunca sürekliliği devam etmiştir. Tepelere yerleştirilen anıtsal yapılarla ilişkilendirilerek anlatılan mermer beyazlığı sıkça tekrar etmiş ve 18.yüzyıla birlikte sıklaşmıştır. Bu da silüette etkisi olan camilerin tamamlandığı yıllarla uyumaktadır. Anıt yapıların beyazlığına kontrast olarak evler rengarenk ya da kırmızı boyalı olarak karşımıza çıkarken, bu kontrasta etki eden bir diğer renk de ağaçların yeşilidir. Kent mekanını oluşturan bu fiziksel yapıların renkleri dışında denizin maviliği, gökyüzünün maviliği, güneşin yarattığı kızıllık ve mor tonları da silüet algısını etkileyen renklerdir.

C.B.Elliot (1839), Sarayburnu Haliç'e doğru kayıkla giderken gördüğü manzarayı "*amfiteatr şeklide dizilmiş evlerden oluşan tepelerde, koyu yeşil servi ormanları, kubbeleri ve minareleri altın rengi yıldızlı hilallerle süslenen camilerin göz kamaştırıcı parlaklığıyla tezat oluşturuyor, Müslüman dua evinin (cami) kıvrımlı çizgileri görkemle yukarı doğru uzanırken gözü yakalıyordu*" diyerek anlatır. C.J.Monk (1851) ise 1848 yılında Pera'nın tepelerinden gördüklerini, kentin denizle ayrılmış üçlü yapısından (Suriçi, Galata, Üsküdar) söz ettikten sonra "*tepelere taçlandırılmış Suriçi'nin Marmara*

Denizi'nin mavi dalgalarının üzerinde yükseldiğini ve bu ayrıcalıklı zeminin onun olduğundan daha geniş bir alan kaplıyor gibi gözükmeye neden olduğunu” belirtir. Ona göre kentte:

“İlk göze çarpan nesnelere, üzerinde durduğu kentin esasen Oryantal olduğunu hatırlatan, birbirinin üzerinde yükseliyormuş gibi duran havadar kubbeleri ile sayısız çeşitlilikteki camilerdir. Tepelerindeki yıldızlı hilalleri parlak güneş ışığıyla parıldayan imparatorluk camileri Ayasofya, Süleymaniye, Beyazıt ve Sultanahmet bakanların huşu ve hayret içinde vurulmasına neden olur. Uzakta ve yakındaki her yerde, hatta İstanbul'un surları içinde bile ölülerin muazzam alanları üzerinde kasvet ve ihtişamla servi koruları yükselir. İstanbul'a bir bahçe kent görünümü veren bu koyu yeşillik, gözü rahatlatır ve hoş bir etki yaratır “ (Monk, 1851).

Albert Smith (1851) ise İstanbul'a gelen herkesin bu manzarayı mutlaka anlatmış olmasından şikayet edilse de kendisinin bunu yapmadan buradan ayıramayacağını belirterek gördüğü rengarenk kenti:

“Biz ilerledikçe, parlak mavi gökyüzü karşısında amfiteatr şeklinde dizilmiş binalardan kendilerini ayıran görkemli kubbeler ve yüce minareler berrak beyaz rölyefler gibi duruyorlardı. İlginç evler, iç içe geçmiş yeşillikler ve zarif servi koruları tepelerin doruklarından çok uzaklara kadar uzanıyorlardı. Sokakların hemen dibindeki limanlara demirlemiş binlerce gemi ve evcil deniz kuşları gibi her yöne giden yıldızlarla süslenmiş hafif kayıklar denizin beyaz köpükleri arasında görünüyordu. Köprüdeki rengarenk giyinmiş kalabalık, canlı gün ışığı ve hepsinden öte bu neşelendirici atmosfer uzun deniz yolculuğunun can sıkıntısını aniden alıp götürüyordu”

diyerek anlatmıştır.

Lady Horby (1863) de kayıkla yaptığı bir gezintide seyrettiği manzarayı mor ve altın renginin Doğu'daki parlaklığından, bembeyaz parlak sarayların bahçelerindeki renkli güller ve portakal çiçeklerinden, koyu yeşil servilerden ve pembe pembe açmış erguvanlardan bahsederek anlatır.



Şekil 3.28: İstanbul’da kayıklar, fotoğraf: Ara Güler.



Şekil 3.29: İstanbul’un renkli konut dokusunun en yoğun olduğu bölgelerden Fatih ve Yavuz Selim Camilerinin yamaçları (Aslan, 2018)

Bunların dışında İstanbul’un rengarenk boyalı ahşap evleri de gezginlerin en çok ilgisini çekenler arasındadır. Etnik kökene göre ayrılan evlerin renkleri Seetzen’e (2017) göre “Ermenilerin evleri çoğunlukla kahverengi, Rumların evleri, hatta en gösterişli olanları bile siyahımsı veya oldukça koyu mavi renkte. Sadece Türklerin yani Müslümanların evleri açık veya canlı renklere boyanabiliyor”. Bu rengarenk, canlı ortam çoğu gezgin tarafından Doğu’nun bir özelliği olarak görülmüştür (Şekil 3.28, 3.29). Adolphus Slade

(1833), “*pitoresk cazibe*” olarak yorumladığı servi, cami ve konutlarda görülen yeşil, beyaz ve kırmızının birlikteliğine “*renklerin birleşimi*” der ve bunun Müslüman geleneklerinin bir sonucu olduğunu vurgular. Baronne Durand de Fontmagne (2007) da “*Doğuda nefis bir renk duygusu var. Hiçbir yerde bu kadar aykırı renkleri bir arada göremezsiniz, ama sadece hakkını verebilenlerde...*” diyerek İstanbul’daki renk algısını kentin Doğulu kimliğiyle bağdaştırır.



Şekil 3.30: Constantinople. Coucher de soleil / edit.: E. F. Rochat, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004329.

Edmondo Amicisi’in (1878) İstanbul’daki renk bütünlüğünü anlattığı kısım ise bütün bunları özetler niteliktedir:

“Kentlerimizi tanımlamaya hizmet eden dillerin hiçbiri, bu muazzam çeşitlilikteki renk ve bakış, canlı, sade, Avrupalı, Doğulu, görkemli, büyüleyici ve büyük kent ve ülkenin karışıklığı ile ilgili hiçbir fikir vermez! On bin küçük mor ve sarı evden ve on bin bereketli yeşil bahçeden, yüzlerce beyaz camiden oluşan bir kent düşünün; muazzam bir servi ormanın ötesinde doğudaki en büyük mezarlık, ölümsüz beyaz kışlaların sonunda, yükseklerde gruplanan köyler yeşilliklerin arkasında saklanır ve ufku bir perde gibi kapatan tepelerin arasında minareler ve beyaz kubbelerin üst kısımları parlar; frenkincirleriyle ikiye yarılmış tepeler rengarenk çiçeklerle gölgelenir ve muazzam bir bahçeye serpiştirilmiş bu büyük kent, Boğaziçinin masmavi ayna gibi sularında bütün güzelliğini yansıtır”.

Kentin renkleri en çok gün ışığında belli olurken güneşin denizde ve kent mekanında yarattığı yansıma “ışılta ve parıltı” olarak gezginlerin sıkça bahsettiği unsurlardan

olmuştur. İstanbul'un coğrafi konumu sayesinde yıl içerisindeki güneşli gün sayısının fazlalığı ve denizin kenti saran yerleşimi tüm bunlara olanak sağlar. Özellikle 19.yüzyıl boyunca rastlanan bu iki unsurdan güneş silüetteki etkisi nedeniyle bahsedilmiş ve İstanbul'un ışıltılı bir kent olarak anlatılmasını sağlamıştır. Albert Smith (1851), günbatımında Boğaziçi'nden Haliç'e doğru yaptığı deniz gezintisini silüete etki eden ışık ve renklerle birlikte anlatmıştır:

“Eve doğru (*Haliç'e*) yaptığımız yolculuk nefisti. Akıntıyla beraber ilerledik ve kıyı boyunca süzüldük. Doğu günbatımının tüm mor ihtişamlarıyla parlayan Asya kıyılarına yaklaştık. Kalın kartonlardan yapılmış gibi duran kıyı boyunca dizilmiş sarayların, camlarından güneş ışıkları yansıyor ve Karadeniz'den Üsküdar'a kadar uzanan genel bir aydınlık saçıyor. Sonra karşıt dağlar gölgelerini köylerin üzerine uzattı ve onlar arkalarındaki tepeler hala güzel ışık sellerine bulanmışken gri ve tozlu bir hal aldılar. Ancak gölgeler biz Tophane'ye varana kadar daha da yükselerek süzüldü. Tophane'ye ulaşım Haliç'e doğru döndüğümüzde sis yükselmişti ve sadece Boğaz'ın karşı tarafı binaların belli belirsiz düzensiz çizgileriyle fark edilirken İstanbul'un minareleri henüz kızarmış ufuğa karşı canlı bir rölyef gibi parlıyorlardı”.

Ayrıca yine Albert Smith (1851) Büyükdada'dan izlediği İstanbul'u “*Güzel bir konumda, İstanbul'a bakan uzak bir manzaraya sahip bir han bulduk: Parıldayan kubbeleri ve minareleriyle İstanbul Venedik'ten çok daha güzel bir manzara sunuyordu*” diyerek anlatır. Titmarsh'ın (1846) “*gözleri ve ruhu ışık, ihtişam ve uyumla sevindirir*” diyerek tarif ettiği İstanbul silüeti çoğu gezgin tarafından ayna gibi parıldamasıyla anlatılmıştır. Lady Hornby (1863) için ise bütün bileşenleriyle anlattığı İstanbul görünümü gerçek olduğuna inanılması için mutlaka güneş ışığında görülmelidir:

“Güvertede keyif içinde otururken, ilk önce gözlerimizi Uludağ'ın karla kaplı zirvelerine çevirdik; sonra Propontis'in gölgeli adalarında; sonra sayısız rengarenk kayığa sahip olan köpüklü Boğaz'a; sonra bütün ulusların görkemli gemilerinin kalabalıkları üzerine; sonra karanlık selvi bahçeleri ve Bayan Nightingale'in bembeyaz hastanesinin bulunduğu Üsküdar'a; en sonunda sonra kendisini taçlandıran yüksek minareleriyle Santa Sophia Camisinin bulunduğu "güzel Stamboul" üzerine. Fakat bunların hepsi, inanılmak için güneş ışıldarken görülmeli ve bundan sonra burasının bir rüya olduğunu düşüneceksiniz”.

Le Corbusier'nin (2009) “Ebedi güneş nedeniyle mermerler de altın gibi duruyor” diyerek tarif ettiği kagir anıtsal yapılar aslında Doğu Roma İmparatorluğu zamanından beri İstanbul'a gelen gezginlerin kenti altın rengiyle tarif etmesiyle de bağdaşır.

Kostof, kentlerin kendilerine ait renklerinin olduğunu, Paris'in gri, San Francisco'nun da beyaz olarak anıldığını belirtmektedir (Kostof, 2009). Gezginlerin anlatıları doğrultusunda ise İstanbul'un ışıltılı, altın renkli ve parıldayan bir kent olduğu sonucuna varılmaktadır.



Şekil 3.31: Karaköy İskelesinden Eminönü ve Ayasofya Panoraması, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_006757.



Şekil 3.32: İstanbul'un görünümü, Felix Ziem, 1864.

F.Marion Crawford (1895) günün farklı saatlerinde kentin algılanmasının yarattığı etkiyi “Ama belki de en karakteristik olanı ve en kalıcı olanı Stamboul'un yaz mevsiminde gün

doğumundan gün batımına kadar her şeridi, geçidi ve köşeyi ısıttığında sıcaklığın nemi kurutması gibi güneşin gölgeleri içtiği zamandır” diyerek anlatır. Güneş gündeğümü, günbatımı gibi günün farklı saatlerinde siluetin algılanmasını etkilerken aynı zamanda sis gibi hava olayları da en çok bahsedilenler arasındadır. Moltke'nin (1999)

“...Fakat şimdi etrafımızı saran büyüü sana nasıl anlatayım? Sert kıştan en tatlı bir yaza, ıssız bir çölden en hareketli bir hayatın içine girmiştik. Güneş gökte parlak ve sıcak ışıldıyor, sadece ince bir sis, peri masallarını andıran manzarayı şeffaf bir peçe gibi sarıyor. Sağımızda rengarenk ev yığınlarının üstünde sayısız kubbeler, bir su yolunun cüretli kemerleri, damları kurşun örtülü büyük taş hanlar ve hepsinden fazla da dev gibi yedi camiin, Selim, Mehmet, Süleyman, Beyazıt, Ahmet ve Ayasofya camilerinin göklere tırmanan minareleri yükselen İstanbul var. Çınarlarıyla ta denizin ilerilerine doğru uzanıyor”

diyerek anlattığı İstanbul sis sayesinde daha etkileyici ve gizemli bir görünüm sunmaktadır. Özellikle kente denizden yaklaşırken çoğu zaman sisle karşılaşan gezginler bazen kentin muhteşem silüetini kaçırdıkları için hayal kırıklığına uğramış bazen de sis bulutlarının üzerinden görünen kubbelerin ve minarelerin manzarası karşısında büyülenmişlerdir. Pierre Loti (1877), Eyüp'te kaldığı evden sabahları gördüğü İstanbul'u “*Geniş açık pencereden görebildiğim tek şey sabahki sis ve gökyüzünün muazzam boşluğu; daha sonra, yüksekte, minarelerin pembe şekilleri ve bir kubbe oluşmaya başlar; Kabaca, yavaş yavaş, Türk kentinin silüeti sanki ortada asılı kalmış gibi görünür*” diyerek anlatır.



Şekil 3.33: Eminönü'nün güneş batarken silüeti, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_009868.

İstanbul gündüz böyle çok çeşitli görünümler sunarken kentin gece hali bambaşkadır. 1813'te İstanbul'u ziyaret eden William Turner (1820), İstanbul ile bir Avrupa şehri

arasındaki en büyük farkın gece ortaya çıktığını söyler. Çünkü Amicis'in (1878) de belirttiği gibi *“İstanbul gündüz Avrupa'nın en parlak kentiyken gece en karanlık”* olanıdır. İstanbul'un sokakları 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar aydınlatılmamıştır²¹. Bu nedenle İstanbul geceleri o kadar karanlık ve sessizdir ki Lady Hornby'nin (1863) dediği gibi kentin terk edildiği bile düşünülebilir.

Geceler bu kadar ıssız ve karanlıkken İstanbul'da gece yapılan bazı eğlenceler kentin farklı bir şekilde algılanmasını sağlar. Bunlardan biri Boğaz'da çıkılan mehtap gezileri ya da kayık turlarıdır. Edward Raczynski'nin (1980) “ilginç bir tabiat olayı” olarak anlattığı yakamoz parıltıları için *“Her kürek çekilişinde deniz ışınlar saçtığını ve sihirli bir darbe ile ışığa dönüşen su zerreciklerinin küreklerin ucundan adeta parıldayarak damladığını gördüm. Böylece meydana gelen ışık o kadar kuvvetlidir ki altında oturup bir şeyler okunabilir karşısında”* der ve bu sayede çok aydınlık bir geceden bahseder.



Şekil 3.34: Arkada Sarayburnu ve Ayasofya manzarasıyla Galata Kulesi, Julia Pardoe, 1838.

²¹ İstanbul'un aydınlatılmasıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Türel, 2015.



Şekil 3.35: Constantinople. Phare d'Ahır-Capou, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004691.

Ayrıca 18. yüzyılda sıkça yapılan “çırağan” eğlenceleri de bahçelerin mum ve kandillerle aydınlatılmasını sağlamıştır²². Ancak bunlar daha çok devletin ileri gelenleri tarafından özel bahçelerde yapılan eğlenceler olduğu için kentin bütününe kapsayan ve herkesin katıldığı Ramazan kutlamaları kadar kent silüetinin gece algılanmasını tamamen etkileyen ve değiştiren bir unsur değildir. İstanbul, bütün bir yıl boyunca geceleri karanlık ve ıssızken yılda bir ay boyunca kutlanan Ramazan, kentin bütün görünümünü değiştirir. Ramazan ve kentteki diğer törenler soyut ambiyans öğelerinden oluştuğu gibi silüetin temasını sağlarlar. İstanbul silüeti, ambiyans öğeleri ve törenlerle birlikte bir temaşa²³ ortamı oluşturmaktadır. Kente yaklaşmak, silüeti oluşturan fiziksel öğelerin ambiyans öğeleriyle birlikte algılanması ve iktidarın gücünün sembolize edildiği kent silüetini ve mekanını kullanan törenler, silüetin seyredilmesine ve temasına olanak sağlamaktadır. Necipoğlu'nun (2017) Mimar Sinan'ın İstanbul külliyelerindeki camileri ön planı çıkaran tasarım anlayışı, “*binaların mevkilerine duyarlılık ve uzaktan görünümüne verilen estetik değer, şehir silüetlerinde kubbeli dini anıtların görsel etkililiği*” olarak tanımladığı ve *decorum*²⁴ kavramıyla ilişkilendirerek açıkladığı bu düzen aslında İstanbul'un kuruluşundan 19. yüzyılın sonuna hatta 20. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul silüetinin bu seyirlik niteliklere uygun olarak gelişmesini ve korunmasını sağlamıştır.

²² Çırağan eğlenceleri ve İstanbul'da 18. Yüzyıl gece hayatı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Wishnitzer, 2014.

²³ Temaşa, hoşlanarak bakmak, seyretmek anlamlarına gelmektedir (<https://www.luggat.com/index.php#ceviri>).

²⁴ *Decorum*, adab, uygunluk anlamlarına gelmektedir. Bir mekanın, bulunduğu çevreye, kendinden önceki ve gelecekte yapılacak tasarımlar bütününe uygun ve duyarlı olarak belirli yazılı olmayan kurallar çerçevesinde gelişmesi şeklinde tanımlanabilir.

Bölüm 3.3.1.'de bahsedildiği gibi kente yaklaşırken belli bir mesafeden İstanbul'u görebiliyor olmak kentin ve siluetin seyredilmesine olanak sağladığı için anlatılarda en dikkat çeken öğelerden biri olmuştur. Mesafe kentin bütünüyle algılanmasına olanak sağladığı gibi onun gökyüzüyle ve denizle kurduğu ilişkinin de kolayca fark edilmesini sağlar. Attoe (1981), deniz ya da nehir kenarında kurulu kentlerin suyun bir çerçeve görevi görmesi ve algılanma için mesafe sağlaması nedeniyle siluetlerinin daha kolay ve etkili bir şekilde görüldüğünü belirtmektedir. *“Kıyı önünde var olan şeffaf arayüz olarak tanımlanan su yüzeyi, algılamada ve suyun ardındaki kent mekanını izlemede bir zemin oluşturmaktadır”* ve algılamada şekil-zemin ilişkisini vurgulayarak siluetlerin ön plana çıkmasını sağlamaktadır (Akarsu, 2009). Bu, hem İstanbul siluetinin seyahatnameler üzerinden incelenmesiyle elde edilen sonuçlarla hem de İkinci Bölüm'de Şekil 2.14'te UNESCO Dünya Mirası Listesinde görsel nitelikleriyle öne çıkan kentlerin genellikle su kenarında bulunmasıyla uyumaktadır.

Tez kapsamındaki seyahatnamelerde de kentin seyredilmesine ve bu temaşa için ortam yaratılmasına ayrıca önem verildiği ortaya çıkmaktadır. Temaşanın öne çıktığı kutlamalar içinde en çok bahsedilen Ramazan eğlenceleridir. Çünkü Ramazan ayında halk genellikle kutlama için kurulan alanlarda sabaha kadar satılan yiyecekleri alır, eğlencelere katılır. Ayrıca cami minarelerinin ve kubbelerinin kaftanlanması²⁵ ve birden çok minareli selatin camilerinin mahyalarla aydınlatılması sayesinde kent bambaşka bir görünüme bürünür (Şekil 3.36, 3.37, 3.38). İlk olarak mahyanın 17. yüzyılın başında Fatih Cami müezzinlerinden Hattat Hafız Kefevi tarafından Sultanahmed Cami'nin minareleri arasına kurulduğu düşünülse de 1578'de İstanbul'a gelen Schweigger'in mahyalarla süslü bir cami gravürünün bulunması tam tarihinin bilinmediğini göstermektedir (Kara, 2010). Ancak Roma-Germen İmparatorluğu elçilik heyetiyle birlikte İstanbul'a gelen Crailsheimli Adam Werner (2011), Sultanahmed Cami'nin açılış törenine katıldığında mahyalarla aydınlatılmış ve hatta kaftanlanmış minarelerden bahseder.

²⁵ Kaftanlamak / kaftan giydirmek: minare külahından şerefeye veya pabuca kadar minareleri dikey bir şekilde ve birkaç hat halinde inen kandillerle donatmak. Bu bazen minare ile birlikte veya tek başına ana kubbe ve yan kubbelere de uygulanır (Kara, 2010).

İstanbul'un Ramazan ayı gezginler için görülmesi önemli dönemlerdendir ve sıkça bahsedilir. Le Corbusier'nin (2009) *“havaya asılmış gerdanlıklara”* benzettiği *“aydınlatılmış minareleri”* seyretmek için hava karardıktan sonra Haliç'te ya da Boğaziçi'nde kayık kiralayıp gezintiye çıkmak en çok yapılan aktivitelerden biridir. Edward Racynzski (1980) bunu *“Ramazan gecelerinde İstanbul'a deniz tarafından bakınca doyum olmuyor. Her evde bir ışık yanıyor. Böylece yedi tepe üzerinde kurulmuş olan şehir ısl ısl parlıyor. Ayrıca minareler renkli lambalarla aydınlatılıyor. Bunlar hepsi birden peri masalını andıran bir manzara arz ediyor. Bir kayık tuttum, bu güzel ve bulutsuz gecenin bir kısmını denizde dolaşmakla geçirdim”* diyerek anlatır. C.J. Monk'a (1851) göre festival lambalarıyla aydınlatılmış camiler arasında en güzel görünen Sultanahmet'tir. William Turner (1820) ise Ramazan ayında gecenin gündüze döndüğünü ve hiçbir dini inanışta bu aydan daha görünür (*zahiri*) bir kutlama olmadığını söyler.

1723/24'te Ramazan ayı boyunca İstanbul'un tüm padişah camilerine mahya asılmasıyla ilgili bir ferman yayınlanınca Eyüp Cami'nin minarelerinin bunun için fazla kısa bulunması ve yıkılıp iki şerefeli olarak yeniden inşa edilmesi ve 1766 depremi sonrası Fatih Cami'nin kubbesi ve minareleri yıkılıp büyük hasar görmüşken Ramazan ayı gelmeden cami yerinde olmasa bile minarelerinin inşa edilip mahya asılabilecek hale getirilmeye çalışılması selatin camilerinin Ramazan ayında mahyalarla süslenmesinin kent silueti ve belleği için önemini ortaya koyar niteliktedir (Mazlum, 2011).

Daha sonraki yıllarda sadece Ramazan ayı için değil diğer bayram ve kutlamalarda da kentin aydınlatmalarla süslendiği gezginler tarafından belirtilmektedir. Henry Christmast (2012) Kurban Bayramı boyunca kentteki şenlikleri izlemiş, kentin aydınlatmalardan oluşan süslemelerini Londra ile kıyaslarken, İstanbul silüetinin gece karanlığında bu sayede belirmediğini anlatmıştır:

“Kurban Bayramı boyunca İstanbul'daydık, bu vesileyle şenlikleri de gözlemledik. Neredeyse bütün gün ve bayramın son bulduğu gece boyunca top atışları yapılır; bütün şehir gece boyunca aydınlatılır. Londra'daki büyük aydınlatma ile İstanbul'dakinin iki farklı şey olduğu açıkça anlaşılmalıdır. Burada yaylarca doldurulan üzerinden çeşit çeşit arabaların geçtiği büyük caddeler, imparatorluk ailesine mensup, armalarının ihtişamıyla birbiriyle yarışan büyük tüccarlar, ihtişamlı kulüp binaları yoktur. İstanbul sokaklarını yabancı biri dolaşacak olsa bazı sokakları kalabalık, fakat hepsini karanlık bulacaktır. Şehrin üzerinde parlak bir pus vardır ve aralarda zaman zaman parlak ışınlar görülebilir. Fakat eğer Türk

aydınlatmasının muhteşem manzarasının keyfini çıkarmak istiyorsanız mutlaka kayığa binip Haliç'e açılmalısınız. Orada nereye bakarsanız bakın peri masallarından bir sahneyle karşılaşsınız. Şehrin planı parıldayan yıldızlarla çizilmiştir, hepsi aşağıda billur derinliklerde yansır. Yukarıda ince, uzun minareler ateşten sarmal sütunlar gibi uzanır. Orada burada gözünüze çarpan cami kubbeleri bir yandan ışıldayan silüetlerini sergilerken diğer yandan da parlak suların ortasından her yöne ışık saçarlar; onu kırmızı top alayının derinden gürlmesi takip eder. Bütün bir İstanbul dalgaların üzerindedir. Seksen bin kayıktan kiralananmayan kalmaz”.

İstanbul'un camilerinin mahyalarla aydınlatılması daha sonraki dönemlerde birçok kutlama sırasında hem denizdeki gemilerin ve kayıkların süslenip aydınlatılmasıyla hem de yönetici kesimden birçok kişinin evlerinin bahçelerinin aydınlatılmasıyla devam etmiştir. Kent mekanındaki bu süslemeler donanma ya da *şehrayin*²⁶ olarak adlandırılmıştır. Ramazan ayı boyunca, Kurban ve Ramazan Bayramlarında, padişahların kadir gecesi ve diğer kandil günlerinde camilere yaptığı ziyaretler esnasında, Hz. Muhammed'in doğumun kutlandığı dönemlerde ya da şehzadelerin doğumları kutlanırken kent mekanının süslenerek donanma/şehrayin hazırlanması gelenek haline gelmiştir²⁷. İncelen seyahatnamelerde de bu gibi kutlamalara sıklıkla rastlanmaktadır. Adolphus Slade (1833), 1830'da kente geldiğinde padişahın üçüncü oğlunun doğumu nedeniyle yapılan şenliklere tanıklık etmiştir:

“1830 Ocak ayının sonunda Pera'ya ulaştığımızda şenlikler tüm hızıyla devam ediyordu. 8 Şubat sabahı Sarayburnu'ndan atılan bir top Sultan'ın üçüncü erkek çocuğunun doğumunu müjdeledi. Bu hayırlı olay sonucunda büyük sevindirici olaylar gerçekleşti. Bir hafta boyunca her gün İngiliz ve Rus savaş gemilerinin birleştiği limanda kraliyet selamları verildi ve her gece denizdeki filo ve camiler aydınlatıldı ve bu tür gösterilerde Osmanlıların eşsiz sanatını sergilendi. Limanda göz kamaştıran gemiler ve etrafları ateş çizgileriyle donatılan minareler... Onların aralarında havaya dolanmış gibi görünen hilal formunda ışıklar asılıyor ve bunlar tepelerin her birini bolca ışıkla süslüyordu. Kasvetli selvi topluluklarının arasında bu zafer ışıkları parlıyordu. Böylelikle görkemli bir şekilde donatılan ve taçlandırılan bu kent, üzerindeki engin ve masmavi gökyüzü ile bir Hristiyan'ın gözünde bile büyüleyici bir tablo yaratıyordu”.

²⁶ şehrayin “şenlenmiş şehir, şenlik” vb. gibi anlamlara gelmektedir (<https://www.luggat.com/%C5%9Fehrayin/1/1>).

²⁷ Cülus ve beyat törenlerinden sonra da üç gün süren törenler yapılır, kent süslenir, İstanbul kadısı akşam camiler, dükkanlar ve Boğaz'daki yahlarda kandil yakılması için emirler gönderir, havai fişekler atılır, şehrayin düzenlenirdi. Bu kutlamalar büyük savaş yıllarına kadar devam ettiği bilinmektedir (Karateke, 2017).

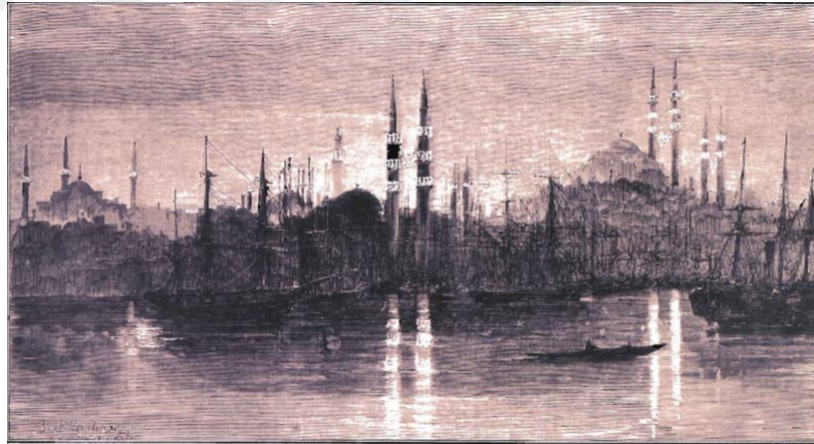
Moltke (1999), padişahın kızının düğünü için süslenmiş gördüğü kenti “*Eve döndüğümüz sırada donanmış olan Boğaziçi'nin görünüşü pek güzeldi. İşin en güzel tarafını burada daima tabiatın yapması lazım. Eğer bu şenlikler başka bir tarafa götürülmüş olsa bütün parlaklığını kaybederdi*” diyerek anlatır.

Lady Hornby (1863) Kadir Gecesinde kentin süslenmesi ve padişahın Tophane'deki camiye gidiş törenini anlatır:

“Top atışı akşam saat sekizde tekrar başladı; gürültü ve pencerelerin titreşimi bize bir bombardımanı düşündürdü. Boğaz'da, Sarayburnu'nda ve limandaki tüm gemiler, gözün görebildiği tüm alan boyunca aydınlatıldı. Fransız savaş adamlarından bazıları renkli ışıklar yaktı. Güzel bir manzaraydı Pera ve Stamboul lambalarla parlıyordu: saray ve minareler aydınlatıyordu, bizim topraklarımızdaki şekliyle değil, daha çok soluk yıldız kümeleri gibi, orada ve burada parlayan koyu gri ışıklar şeklinde ve bunların hepsi denizin değişen dalgalarının üzerine yansıyor... Biz bir yattaydık ve mükemmel bir manzaraya sahiptik, "yedi" parlak ışık tepesi, aklımıza gelebilecek en muhteşem görünümlü denizden doğuyor; burada canlı ateşlerle aydınlatılmış kocaman, hayalet görünümlü bir gemi, karanlık sular üzerinde gidiyordu. Bir asker alevleri tutuşturuyor ve havai fişekleri atıyordu, bütün bunlar dalgalar üzerinde güzel bir şekilde yansıyor. Kıyıyı çevreleyen, Sultan'ın derin sessizlikte yaklaşımını bekleyen, bazıları yoksul sınıftaki peçeli Türk kadınlarıyla dolu kayıklar- hepsi garip ve rüya gibi bir ışık tarafından daha da pitoresk görünen bu manzarayı seyre daldı. Bu derin sessizlik uzun bir süre sürdü ve insanlar Haliç'teki ışıklı direklere bakan, çok hoş bir rüya içinde oturuyorlardı; ışıltılı Liman'a geri dönersek, yukarıda, Santa Sophia karanlık selviler arasında bir büyü gibi görünmeye devam ediyor ve Sultan'ın dua edeceği kıyıda Tophane Camii de ateşle sarılmış iki minarenin arasında soluk ve parıldayan altın lambalarla havaya asılı şifresiyle duruyordu”.

Bütün bu anlatılar hem kentin silüetinin mahyalar sayesinde gece karanlığında “büyülü” bir manzara sunduğunu söylerken hem de aydınlatılan gemiler sayesinde suyun yansıma özelliğinden de yararlandığından bahsetmektedir. Bu süslemeler kentin daha ihtişamlı görünmesini sağlayıp törenlerle iktidarın sembolik gücünü büyütürken, suyun yansımından yararlanmak kent mekanının sadece karayla sınırlı olmayıp daha da geniş algılanmasını sağlar ve silüetin temasını kent ve kenttekiler için önemli bir deneyim haline getirir.

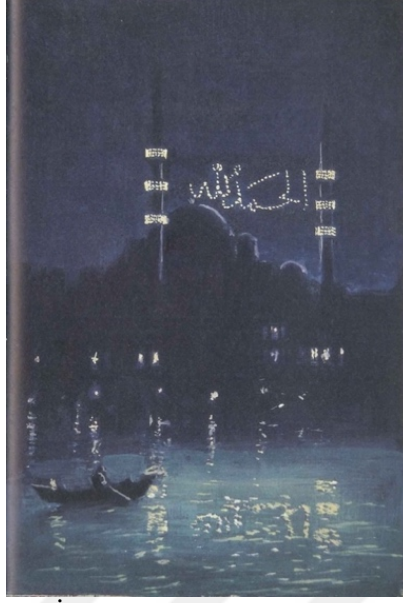
G. Necipöolu'nun (1996) padişahların kılıç kuşanma törenleri için ve askeri seferlere çıkmadan önce²⁸ Eyüp'e gidip dönüşte de İstanbul silüetinin temel taşlarını oluşturan selatin camilerini ziyaret ederek Topkapı Sarayı'na dönmesini²⁹ hem saltanatın sürekliliğini hem de hiyerarşik bir saygı bağıını sembolize ettiğini öne sürdüğü çalışması da kent silüetinin törensel ve sembolik bir anlamı olduğunu desteklemektedir. Bu törenler *"15.yüzyılın sonlarından 17.yüzyılın başına kadar İstanbul'un gelişen kent silüetiyle birlikte Osmanlı saltanatının bir simgesi"* haline gelmişlerdir (Necipoğlu, 1996). II.Mehmet'le birlikte bütün padişahların ölümlerinden sonra İstanbul'a gömülmeleri geleneğiyle Tarihi Yarımada hem saltanatın sembolü olmakta hem de Bilad-ı Selase'den hiyerarşik olarak daha üstün bir konumda yer almaktadır. İslami geçmişi ve gücü sembolize eden Eyüp semti ve Eyüp Sultan Türbesi, Fatih Cami – ve ardından diğer selatin camileri ve Topkapı Sarayı iktidarın törenlerinde birbirlerine bağlanarak kent silüetinin de görsel olarak sembolik bir anlam kazanmasını sağlamaktadır. İstanbul'un tepelerini taçlandıran selatin camilerinin ziyareti de *"sultanın politik gücünü daha geniş bir kentsel mekana"* yaymaktadır (Necipoğlu, 1996).



şekil 3.36: P. Blanchard, İstanbul'da Ramazan Gecesi, 1852 (Kara, 2010).

²⁸ Kılıç kuşanma törenlerinin bütün sultanlar için yapıldığına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak bu törenin cülus töreniyle bağlantılı olarak yapıldığı örnekler vardır. Ayrıca ilk sultanların sefere çıkmadan önce yardım dilemek için de Eyüp'e gelip dua edip sefer için kılıç kuşandıkları bilinmektedir. Ancak 16. yüzyılın 2.yarisında bir süre boyunca sultanlar sefere katılmadığı için C. Kafadar'ın söylediği şekliyle sefer öncesi yapılan bu törenler ortadan kalkmış ve sadece cülus töreniyle bağlantılı yapılanlara devam edilmiştir (törenlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bk: Karateke, 2017).

²⁹ Padişah Eyüp'e karadan ya da denizden gider, karadan gitmişe denizden, denizden gitmişe karadan dönerdi. Bu durum Dolmabahçe Sarayı'na taşınana kadar böyle devam etti, Dolmabahçe'den sonra ise Eyüp'e denizden gidilip dönüşte Topkapı Sarayı'na kadar karadan geliniyor ve oradan deniz yoluyla Dolmabahçe'ye geçiliyordu. Eyüp'teki törenden sonra Fatih Cami mutlaka uğranan duraklardan biriydi, Yavuz Selim Cami ve Bayezid Cami de daha sık ziyaret edilenler arasındaydı (Karateke, 2017).



Şekil 3.37: İstanbul'da Ramazan (Tengüz, 2013).



Şekil 3.38: İstanbul, the Golden Horn et night / edit.: Othmar, kartpostal, Atatürk Kitaplığı, Krt_004829.

İstanbul'un Ramazan gecelerinde mahyalarla aydınlatılması ve törenlerde şehrayin düzenlenmesi kent mekanını bir temaşa unsuru haline getirir. Ancak bunun yanı sıra kentte izlenen bir diğer olay da yangınlardır. Ahşap konutlarından dolayı sıkça yangının çıktığı İstanbul ve İstanbullular buna alışmış olsalar da gezginler için yangın – özellikle de gece çıktıysa- seyirlik bir öneme sahip olmaktadır. T. Gautier (1905) gündüz yangını gördüğünü ve bir gece yangınını izlemek için Galata Kulesi'ne çıktığını söylemektedir. Baronne Durand de Fontmagne (2007) de *“İstanbul'da yangın çok güzel bir gösteri. Bir keresinde bu olağanüstü ve müthiş manzarayı seyretmeye davet edildim. Ama çevremdeki hiç kimse gece vakti bana eşlik etmek istemedi. Üç tarafı sularla çevrili İstanbul'un konumu düşünüldüğünde camilerin, büyük bir yangının alevlerinin denizi aydınlatması*

ve denizde yansmasıyla oluşan olağanüstü manzarayı hayal etmek zor değildir. Muhteşem ve fantastik bir aydınlık!” diyerek yangını bir gösteri olarak yorumlamaktadır. Le Corbusier (2009), “bu kentin dört yılda bir deri değiştirdiği de söyleniyor! Hanlarla çevrili büyük camiler ayakta kalıyor yalnız. Alevler okşarken, Allah’ın yara almaz mabetleri olan camiler her zamankinden daha esrarlı birer kaymaktaşı gibi parlıyorlar” diyerek anlattığı yangını “hem gaddarca hem de muhteşem” bulduğundan bahsetmektedir.

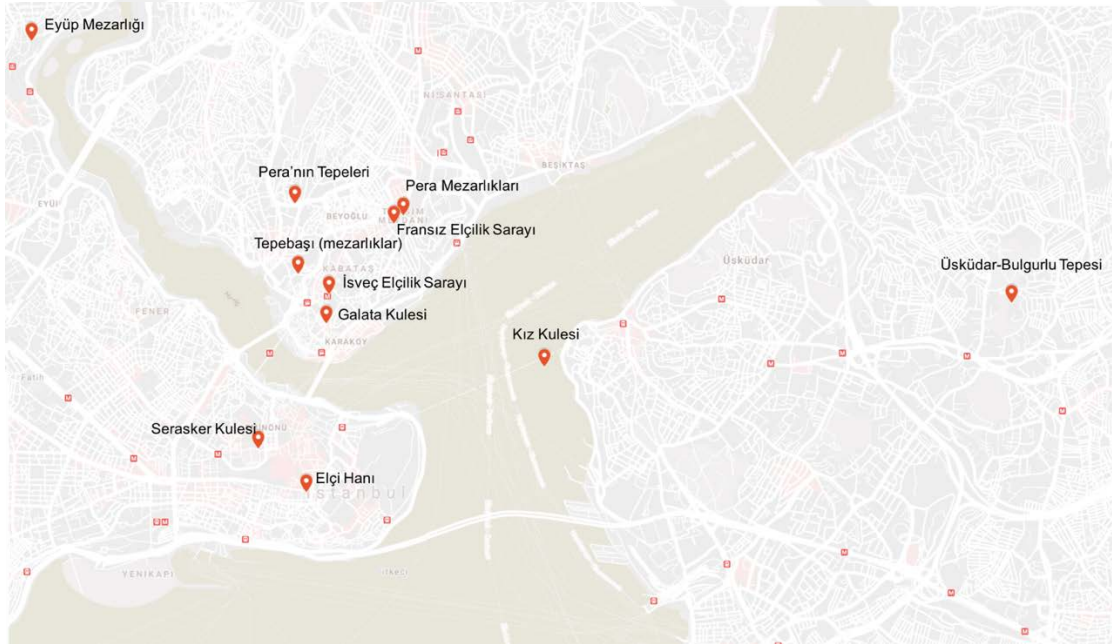


Şekil 3.39: İstanbul’un Gece Yangınında Görünümü, Halil Paşa (1857-1939).

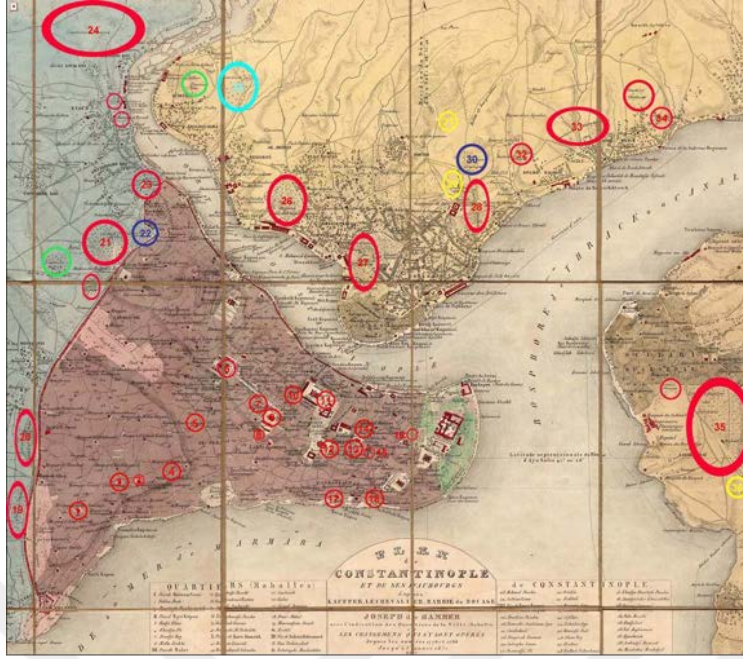
Kutlamalar ve törenlerin dışında seyahatnamelerde kentteki bazı noktalardan silüetin ve kent görünümünün seyredildiği belirtilmiştir. Bu noktalar kentin yüksek yerlerinde bulunan, temaşaya uygun tepe noktaları, kuleleri, mezarlıkları ve gezginlerin konaklamasına olanak veren elçilik sarayları olmak üzere bakı noktası olarak belirlenmiştir (Şekil 3.40) Genelde tepelere ve kent merkezinin dış noktalarına kurulan mezarlıklar, hem sağladıkları yeşil alan hem de seyirlik manzaralar sayesinde çokça tercih edilmişlerdir. Şekil 3.41’de 24, 27 ve 28 numaraları ile gösterilen Eyüp, Büyük Kabristan (*Grand champ des morts*) ve Küçük Kabristan (*Petit champ des morts*) diğerleri ile birlikte İstanbul’daki mezarlıklar arasında en çok bahsedilen bakı noktalarından olmuşlardır. Mezarlıklar ayrıca çoğu anlatıda “pitoresk” olarak nitelendirilerek kentte yarattıkları yeşil alan ile doğanın kent mekanında en çok hissedildiği noktalardan biri olarak söz edilmiş, kültürel peyzajın önemli bir bölümünü oluşturmuşlardır. Reinhold Lubenau (1587) Taksim’deki Rumların ve Hristiyanların mezarlıklarından izlediği bütün İstanbul’un görülebildiği bir manzaradan bahseder. 1792 yılında kente gelen Antoine

Olivier (2016) mezarlıkları “*nitelikleri bakımından oldukça hüznün verici*” balsa da “*mevkileri, Marmara ve Boğaziçi sahillerine ve şehrin büyük bir kısmına hakim manzaraları itibarıyla sınırsız ölçüde keyifli yerler*” olarak tanımlamaktadır. Gerard de Nerval (2012) Taksim’deki Büyük Mezarlık’tan Ramazan ayında izlediği günbatımını “*büyülü bir gösteri*”ye benzetir:

“Çok ötede, İstanbul camileri ve minareleriyle dantel gibi işlenmiş uzak bir çizgi beliriyor. Zamanla monotonlaşan ufku bu gergef işi denebilecek haline, Boğaz’ın girişindeki manzaraların çoğunda rastlanıyor... İstanbul anıtlarının oymalar gibi görüldüğü uzak manzarada büyümlü bir gösteri başladı aynı zamanda. Gökyüzünden karanlık indikçe, camilerin kubbelerini belirten, üzerlerinde hiç kuşkusuz süslü harflerle yazılmış eski menkıbeleriyle arabeskler çizen uzun ateş tespihlerinin ortaya çıktığı görülmüyordu; yapıların üzerinde binlerce gemi direği gibi yükselen minareler, narin şerefelerini belirten ışık yüzükleri takmış gibi görünüyordular...İstanbul, uzakta, daha da kararmış olan ufku üzerinde, aydınlıklar içinde parlıyordu ve binlerce eğri çizgili profili, çocukların iğneyle delerek ışıkların önünde gezdirdikleri resimleri hatırlatarak net bir şekilde hatırlatıyordu kendini. Oraya gitmek için saat çok geçti, çünkü gün batımından sonra körfezden geçilmiyordu”.



Şekil 3.40: Gezinlerin kenti seyrettiği yerleri gösteren bakı noktalarının haritası (Aslan, 2018).



- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. Koca Mustafa Paşa, | 18. Küçük Ayasofya, |
| 2. Hekimoğlu Ali Paşa, | 19. Silivrikapısı, |
| 3. Davut Paşa, | 20. Merkez Efendi, |
| 4. Cerrah Paşa, | 21. Edirnekapı Sermeni, |
| 5. Murad Paşa, | 22. Davud Ağa, |
| 6. Fatih, | 23. Eyüp, |
| 7. Burmalı Mescid, | 24. Hasköy, |
| 8. Kemal Paşa, | 25. Kulaksız, |
| 9. Şehzade, | 26. Küçük kabristan, |
| 10. Mollagürani, | 27. Büyük kabristan, |
| 11. Süleymaniye, | 28. Taksim, |
| 12. Bayezid, | 29. Pangaltı, |
| 13. Atikali Paşa, | 30. Feriköy, |
| 14. Mahmud Paşa, | 31. Maçka, |
| 15. II. Mahmud Türbesi, | 32. Beşiktaş-Abbasağa, |
| 16. Aydınoğlu Tekkesi, | 33. Yahya Efendi Dergâhı, |
| 17. Sokollu Mehmed Paşa, | 34. Karacaahmed, |
| | 35. Haydarpaşa İngiliziz |

Şekil 3.41: 1836 tarihli Hellert Planı üstünde İstanbul'un başlıca mezarlıkları, SALT.



Şekil 3.42: Eyüp mezarlığından Haliç'in panoramik görünümü, Miss Pardoe, 1838.



Şekil 3.43: Pera'daki Küçük mezarlıktan (*petit champ des morts*) görünüm, Flandin, 1853.

Mezarlıkların haricinde Pera'nın ve Eyüp'ün yüksek noktaları ve Üsküdar'ın tepeleri olarak bilinen Çamlıca ve Bulgurlu Tepeleri de önemli bakı noktalarındandır. Antoine Olivier (2016) mezarlıklardan sonra panorama izlemek için gittiği Bulgurlu Tepesi'ni ise “*bu etrafa hakim tepeden gözlerimizin önüne serilen güzel manzaranın seyrine ve zevkine daldık. Manzaranın ihtişamını seyretmeye doyamıyorduk; şehir, liman, kıvrak kıvrımlı Karadeniz Boğazı, Boğaz sahillerindeki köyler, Adalarla süslü Marmara Denizi ve nihayet Avrupa ve Asya yakalarının yemyeşil ovaları hep gözlerimizin önündeydi*” diyerek anlatır. Pera, Eyüp ve Bulgurlu'daki tepeler gezginler tarafından kullanıldığı gibi Osmanlı halkı için de önemli mesire alanlarını ve bakı noktalarını oluşturmaktadır. Albert Smith (1851), Türklerin “*keyf*” olarak tarif ettikleri, Avrupalıların dillerinde karşılığı olmayan, doğayı seyretmekten duydukları zevkten bahseder: “*Tüm sanatsal gösterimlerin yokluğunda Türkler, doğanın büyük hayranlarıdır. Yeşil alanlar ve ormanlar, mavi deniz ve gökyüzü, güneşli hava ve parlak çiçek bahçeleri mutluluklarının büyük kaynaklarıdır. Bu boş durup çevrelerini temaşa edip hayal kurduran duruma da ‘keyf’ derler*”. 1853'te İstanbul'a gelen Theophile Gautier de Bulgurlu Tepesi'nden gördüğü manzarayı anlatmadan önce Türklerin sahip olduğu pitoresk duygusundan bahseder. Ona göre, Kuran her türlü yaşayan canlının tasvirini yasaklamış olsa da Türkler sahip oldukları yüksek pitoresk duygusu/sezgisi sayesinde nerede güzel bir bakış (*prospect*) varsa oraya bir köşk, çeşme yapıyor ya da halılarını yayıp saatlerce hareketsiz durup nargilelerini içerken uzaktan bu manzarayı seyrediyorlar (Gautier, 1905).

Günümüz şartlarında düşünülduğünde kolaylıkla tanıdık gelmeyen bu anlatı, belki de son yıllarda kaybedilen doğa-insan-temaşa ilişkisi için de ipucu vermektedir. Gautier (1905)

“*enfes bir panoramaya sahip olan Bulgurlu Dağı*”ndan gördüğü manzara için:

“Dağda bir tüy gibi taç veren yedi ağaçtan oluşan bir gruba ulaşıncaya kadar yürüdüm. Bu noktadan itibaren Boğaz'ın tüm uzunluğu ve Prens Adaları ile birlikte Marmara Denizi muhteşem güzel bir bakış oluşturur. Kahverengi kıyıların arasında yer yer parlayan Boğaz, bir dizi göl gibi gözüküyor; Kıyıdaki kıvrımlar ve suya yansıyan burunlar onu daraltıyor ve burada ve orada kapatıyor gibi görünüyor. Bu deniz nehrini çevreleyen tepelerin dalgalanmaları eşsiz derecede mükemmeldir...Batıda, Avrupa yakasında Konstantinopolis, doğusundaki ince uzun minareleri, Asya'nın gizemli derinliklerine uzanan geniş ovaları, kuzeyde Karadeniz ve Kırım bölgesi, güneyde Olympus Dağı (Uludağ), Bithynia, Truva ve ufukta, düşüncelerle delinmiş Yunanistan ve onun adaları...” der.



Şekil 3.44: Bulgurlu Tepesi'nden İstanbul, Miss Pardoe, 1838.

Mezarlık ve tepeler haricinde yükseklikleri sayesinde siluetin bütüncül algılanmasını sağlayan kuleler de önemli bakı noktalarını oluşturmaktadırlar. Galata Kulesi hem varlığını çok uzun yıllar boyunca koruması hem de kente dışarıdan ama Haliç yönünden çok da uzak olmayan bir bakış sağladığı için çokça söz edilmiştir. Gördüklerini yönleriyle birlikte tayin edebilmek için yanına pusula alıp Galata Kulesi'ne çıktığını belirten Ulrich Jasper Seetzen (2017) ise buradan ayrıntılı bir görünüm tarif eder:

“Kuleden görünen geniş ve güzel manzaranın keyfine doyum olmuyor... Batıya doğru baktığımızda Haliç'in büyük bir kısmı sonuna doğru birkaç tepe, Galata mezarlıkları,

Kasımpaşa semti vb. seçilebiliyordu. Güneyde, ön planda, tepenin yamacı boyunca Haliç'e kadar uzanan bölgede evlerin damları görünüyordu. Arazinin meyilli olduğu çok fark edilmiyordu. Evlerden başka camiler ve hamamlar da görülüyordu. Evlerin üst katlarının yola doğru çıkıntılı olması nedeniyle yukarıdan bakıldığında, aradaki dar sokaklar hemen hemen hiç fark edilmiyor, Galata semtinde hiç sokak yokmuş gibi görünüyordu. Orta planda uzanan Haliç'te çok sayıda ticaret gemisi yatmaktaydı. Yukarıdan bakıldığında, denizde sürekli gidip gelmekte olan kayıklar da sanki yerlerinde duruyormuş izlenimi veriyorlardı. Sol tarafta Üsküdar'ın güney kısmı, daha ileride batıya doğru, İstanbul'un bulunduğu tepenin doruğunda, servi ağaçları arasında bahçeleri, üzerinde birçok irili ufaklı gemi dolaşan Boğaz'ı, karşıda camileri ve Üsküdar'ın büyük kışlasını görüyorduk. Kuzeyde Galata semtini çevreleyen hendek ve oradaki ip ve halat atölyeleri, Tersane'deki Türk donanması, güzel bir tepenin üstünde kaptan paşanın sarayı, Kasımpaşa, St.Dimitrio veya Tatavla, daha ileride bir tepenin sırtında uzanan Pera görülüyordu. Pera'da özellikle padişahın içoğlanları için yaptırdığı saray (Galatasaray) bölgenin en yüksek yerinde bulunmasından, büyüklüğünden ve duvarlarının beyaz olmasından ötürü göze çarpıyordu... Pera'nın gerisinde, kademe kademe yükselen tepenin sırtı görülüyor. Böylece, ana hatlarını çizdiğim bu tablo, Galata Kulesi'nden görülen manzaranın ne kadar geniş ve ayrıntılı olduğu hakkında bir fikir veriyordur".

Seetzen'in bu anlatısında sokakların darlığı ve evlerin şehnişinlerinden dolayı arada hiç boşluk yokmuş gibi görünmesi dikkat çeker. Ayrıca Galatasaray'ın görünürlüğünü yüksekte yer almasına, büyüklüğüne ve rengine bağlı olarak yorumlaması da silüetteki işaret öğelerinin (*landmark*) görünürlük ölçüleriyle ilgili ipucu verir niteliktedir.

Moltke'nin (1999) 1839 yılında Galata Kulesi'nden anlattıkları ise Sarayburnu silüetine odaklanmaktadır: "*Seyircinin bakışlarını her şeyden fazla, şeklinin güzelliği ve renklerinin apayrı ihtişamı ile Sarayburnu çeker. Boğazın suları, Haliç ve Marmara'nın meydana getirdiği bu buruna olanca kuvvetiyle çarpar, dalgaları burada her zaman sıçraşır dururlar ve bu koyu mavi zemin üzerinde, siyah serviler ve gölgeli çınarların, altın parmaklıkları mermer köşklerin, beyaz minareler ve gümüşü renkli kurşun kubbelerin yanında pek hoş bir görünüşleri vardır*". Kente ait pek çok panoramanın da buradan yapılmış olması Galata Kulesi'nin kentin en önemli bakı noktalarından biri olduğunu destekler niteliktedir. Serasker Kulesi ve Kız Kulesi, incelenen dönemlerde halka ve gezginlere açık, kolay ulaşılabilen mekanlar olmadıkları için diğer bakı noktalarına göre daha az bahsedilmiştir. Kız Kulesi'nin çevresinin kayalıklarla kaplı

olması ve yabancıların buraya gelmek için izin alması gerektiği için seyahatnamelerde karşımıza çok az çıkmaktadır. Kız Kulesi sadece W.Wittman (1801) tarafından İstanbul'un panoramasını çizen H.Barker'ı gördüğü nokta olarak anlatılmıştır. Serasker Kulesi, hem yapım yılı diğerlerinden daha geç olduğu için (1828) hem de Tarihi Yarımada'ya içeriden bir bakış sağladığı için Galata Kulesi'ne oranla daha az bahsedilmiştir. Gelen gezginlerin çoğunun Avrupalı olması, elçilik heyetleriyle gelmeleri ya da yabancı elçiliklerle sıkı ilişkileri olması önce Elçi Han'ın, daha sonraki yıllarda da Fransız ve İsveç Elçilik Saraylarının bakı noktası olarak anlatılmasına neden olmuştur. Seyahatnamelerde kente yaklaşıırken seyredilen İstanbul silueti haricinde ilk olarak Stephan Gerlach'ın (1573) konakladığı Elçi Han'dan anlattığı görünüm ile karşılaşmaktadır. Fransız Elçilik Sarayının Pera'nın yüksek bir yerinde Sarayburnu'na bakan konumundan ise ilk bahseden Thevenot (1655) olmuştur. Baron de Tott (1755) ve Elizabeth Lady Craven (1786), 18 yüzyılın ikinci yarısında Fransız Elçilik Sarayı'nda konaklayanlardandır. Craven (1786), kaldığı odanın penceresinden “*limanı, Haliç'i, Marmara Denizi'ni, Adaları ve Sarayburnu'nun bahçelerini*” gördüğünü anlatmaktadır. Elçilik Sarayları halkın erişimine açık olmaması, hatta bugün bile fazlasıyla korunaklı alanlar olması dolayısıyla çok bilinen seyir alanları olmasa da dönemin önemli bakı noktalarını oluşturmaktadırlar³⁰.

³⁰ Bu çalışma kapsamında incelenen seyahatnamelerde yer almamasına rağmen Hollanda Elçilik Sarayı'nda da “deve koridoru” olarak adlandırılan tonozlu bir geçidin üzerindeki balkondan -daha önceleri Jean Baptiste Vanmour'un “*18.yüzyılda Pera'daki Hollanda Sarayı'ndan İstanbul'a bakış*” tablosundaki terastan- kentin seyredilmesi için bir alan yaratıldığı bilinmektedir (Hoenkamp-Mazgon, 2002). Bu da Pera'daki elçiliklerin kentin seyredildiği bakı noktalarından olması fikrini destekler niteliktedir.



Şekil 3.45: Melchior Lorichs'in İstanbul panoraması, 1559, *Konstantinopel unter Sultan Suleiman dem Grossen (1902)*



Şekil 3.46: Henry Parker'ın Galata Kulesi'nden çizdiği İstanbul panoraması, 1801, *British Library*



Şekil 3.47: Galata Kulesi'nden Guillaume Berggren fotoğrafı, 1870'ler, *eskiistanbul.net*



Şekil 3.48: Günümüzde Galata Kulesi'nden Tarihi Yarımada'nın görünümü (Aslan, 2018)



Şekil 3.49: Beyazıt Serasker Kulesi'nden görünüm, Miss Pardoe, 1838.



Şekil 3.50: İsveç Elçilik Sarayı'ndan İstanbul, Jan van der Steen, 1770 – 1780.



Şekil 3.51: Pera'daki Fransız Elçilik Sarayı'ndan İstanbul'un görünümü, Choiseul-Gouffier, 1822.

Seyahatnamelerde ortaya çıkan bir diğerk önemli konu da İstanbul silüetinin uzaktan bir bakı noktasından seyredilirken her defasında çevresindeki bölgelerle etkileşim halinde ve bir bütün olarak anlatılmasıdır. Kentin yüksek bir noktasından bakıldığında Tarihi Yarımada'nın, çevresinde bulunan Haliç, Boğaziçi, Eyüp, Galata/Pera, Üsküdar, Adalar, Marmara Denizi ve Uludağ ya da Küçük Asya'nın heybetli dağları olarak adlandırılan ufuktaki uzak tepeler kentin konumu ve coğrafi özellikleri sayesinde hem bu alanların görülmesine olanak vermekte hem de silüetin bunlarla etkileşim içerisinde seyredilmesini sağlamaktadır. Jan van der Steen (Şekil 3.50), Choiseul-Gouffier (Şekil 3.51) ve Jean Baptiste Vanmour'un (Şekil 3.52) elçilik saraylarından çizilmiş panoramalarında kolayca fark edilen bu alanlar kentin temaşasını ve bu temaşanın etkisini artırarak onun daha geniş, heybetli ve ihtişamlı algılanmasına olanak vermektedir. Gezinler tarafından çoğunlukla "bütünlük" kelimesiyle ifade edilen bu etkileşim Tursun Bey (15.yy) döneminden itibaren anlatılarda yer bulmaktadır. İlk olarak 1717 yılında Lady Montagu'nun anlatılarında bütünlük (*wholeness/unity*) ifadesine rastlansa da bu ifade kullanılmasa da kentin bahsedilen alanlarla birlikte etkileşim içinde anlatılmasına 15.yüzyıldan itibaren incelenen bütün dönemlerde rastlanmaktadır. Bütünlük 1717 ve 1913 yılları arasındaki seyahatnamede daha sıklıkla yer almakta ve bahsedilen etkileşim alanlarının hepsi bir arada kullanılmaktadır.



Şekil 3.52: Jean Baptiste Vanmour, Pera'daki Hollanda Konsolosluğu'ndan İstanbul'un görünümü, c.1720-1737, Rijksmuseum.

W.Wittman (1803) “*muhteşem bir temaşa*” olarak tanımladığı İstanbul görünümünü “*Hem ana yapıların mimarisi hem de kentin inşası, bütünüyle son derece güzel ve pitoresk. Hiçbir şey, Konstantinopolis’in dış görünüşünden daha görkemli veya güzel olamazdı*” diyerek anlatır.

Charles Macfarlane (1829), Eyüp’ün tepelerinden Pera’yı, Trakya’nın tepelerini, Adaları ve Bithynia Olympus’unu (Uludağ), Boğaziçi’ni, Üsküdar ve Kadıköy’ü seyrettikten sonra gözlerini Galata Kulesi’nden gözlemlediği Sarayburnu’na çevirir ve:

“Sarayburnu’nun muazzam surları o andan itibaren takdire şayan bir etkiyle kendini gösterdi. Çevresindeki binaların duvarları tamamen beyaza boyanır ki koyu renkli selvi kütleleri ve karıştıkları diğer ağaçların yeşilleriyle kontrast oluşturup beyaz duvarların etkisini opaklıkla ikiye katlar ve hüzün katar. Yapıların kubbeleri ve eğimli çatıları diğer kontrast tonları yumuşatmak ve bütünü çevrenin etkisiyle uyumlaştırmak için sade gri bir renktedir... Bu muhteşem manzaralara hükmeden Galata Kulesi, Galata ve Pera arasındaki tepenin sırtında duruyor... Kendi coşkuyla, böyle kutsal bir izleme noktası, büyük bir mest ile gözlerin gördüğü, kalplerin hissettiği bu seyir yerini yaratan buranın kurucularının ruhlarını andım... Kuleye tırmanmanın yorgunluğunu göze alabildiğim sürece oraya sık sık gittim, bu manzarayı sabah, öğlen ve günbatımında, bulutlu ve güneşli havanın çeşitliliğiyle seyredilemek için” der.

Aubrey de Vere (1850), 1850 yılında Pera’nın tepelerinden seyrettiği silueti ayrıntılarıyla anlatır:

“(Sultanın sarayının) altında, her biri kubbelerini ve minarelerini yükseltmiş, denizin karşısında birçok yerde yükselttiler yaratan, şimdi tepelerinin zirveleri üzerinde ve aralarındaki sıkışık zeminde parıldayarak yükselen yedi katlı şehir yatıyor. Bu yüksekliklerin tepesinden Sarayburnu noktasından bir tarafta Yedi Kuleye uzanan ve bir yandan da diğer tarafa Pera, Boğaziçi ve Üsküdar ile onuna arkasında servilerden oluşan mezarlığın yükseldiği tüm şehre hakim oluyorsunuz. Doğanın ve insanın bu ortak eserine ek olarak, Marmara Denizi tüm ulusların gemileriyle ile dolu, arkalarında Bithynian Olympus’un karlı kubbesi ve Asya dağları tarafından desteklenerek mor ve altın renkleriyle önünüzde parlıyor... Altmış kilometrelik bir mesafeden, o dağ o kadar yakın görünüyor ki (karlarının parlaklığı ve havanın açıklığı gibi), buradaki bir caminin avlusunda yükselen kuşların kolaylıkla birkaç dakika içerisinde oraya uçabileceğini düşünüyorsunuz. Bu yüksekliklerden, her hakim tepenin bir dini ya da kamusal binaya ayrıldığı Konstantinopolis’in karakteristik özelliğini oluşturan bu görünümünden faydalanabilirsiniz. Bu uzaklıktan gösterişsiz küçük detaylara hiç dikkat etmezsiniz. Sıradan ahşap evleri, daha sonra onları kucaklayan korularla

ve bahçelerle pitoresk bir birliktelikle görülür ve sahibinin ırkına göre, sarı, kırmızı veya siyah olarak boyanan bu evler, aradaki mesafe ile uyumlu hale gelip meyve ağaçlarının açık yeşili, servilerin koyu yeşili, denizin ve gökyüzünün moru, camilerin ve tepelerin göz kamaştırıcı beyazı ve sivri minarelerin ara sıra parladığı altın renkleri ile şaşkınlık yaratan ve ihtişamı ile neredeyse sarhoş eden bir sahne oluşturur”.

Bütün bu anlatılar bir arada incelendiğinde ve ikinci bölümde anlatılan kent görünümlerinin hem kent tasarımında hem de kentsel mirasın korunması göz önüne alındığında, İstanbul silüetinin onu oluşturan somut ve soyut öğenin bir araya gelmesiyle birlikte, inişli-çıkışlı, ritmik bir görünüm yarattığı ve dümdüz olmayan sıkıcılıktan uzak, uyumlu bir görünüm oluşturduğu görülmektedir. Karada yer alan tepeler, kubbeler, minareler ve ağaçların üst kısımları ile gökyüzüne uzanarak, denizde hem yansımadan hem de gemilerin, kayıkların sayıca çokluğu ve hareketiyle geniş bir alana yayılarak ambiyans öğeleriyle birleşip silüetin etkisini artırır ve pekiştirirler. Bu sayede görsel nitelikleri artırılan silüet, kent mekanını bir temaşa ortamına dönüştürür.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. İstanbul'un Siluetini Korumak

Kent siluetleri kentsel tasarımın bir parçası olarak yüzyıllar içinde şekillenmeye ve gelişmeye devam etmelerine rağmen siluetlerin korunması özellikle kentsel mirası koruma çabalarıyla birlikte 19. yüzyıldan itibaren gelişim göstermeye başlamış ve günümüzde de önem kazanmıştır. İkinci ve üçüncü bölümlerde anlatılanlar incelendiğinde kent siluetlerinin korunmasının iki aşamalı dinamik bir süreç olması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Öncelikle seyahatnamelerden incelenen Tarihi Yarımada siluetinde olduğu gibi siluetin gelişim süreci ve bu süreci oluşturan ve etkileyen somut ve soyut öğeler üzerinden kent görünümünün geniş kapsamlı bir analizinin yapılması gerekmektedir. Bu analizin görsel ilişkiler ve kent deneyimi birleştirilerek “temaşa” ögesi ile birlikte ele alınması önemlidir. Çünkü temaşa, kent silueti için seyreden ve seyredilen arasında bir ilişki kurarak siluetin anlamlı bir bütün halinde algılanmasını sağlamaktadır. Bu durum seyredilenin korunmasının gerekliliği kadar seyreden ve seyir alanının da korunmasını önemli kılmaktadır. Bu nedenle kent siluetinin korunmasındaki ilk aşamayı görünümlerin ve bu görünümler için bakış açılarının, görüntü koridorlarının, seyir teraslarının konumlarının belirlenmesi oluşturmaktadır. Görünümün belirlenmesi ayrıntılı bir miras değerlendirme çalışmasını gerektirmektedir. Bu çalışmanın seyahatnamelerle ilgili olan bölümü Tarihi Yarımada siluetinin miras değeri için kentin konumu, formu, topografyası, yerleşim gelenekleri, kent-kıyı ilişkisi, kenti oluşturan anıtsal ve sivil mimari yapıları ve doğal niteliklerinin birbiriyle kurduğu görsel ilişkilerin bir bütün içerisinde incelenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca siluetin algılanmasını etkileyen renkler, gündüz-gece değişimleri, törenler gibi ambiyans öğeleri de yarattıkları değişiklikler göz önünde bulundurularak kent siluetinin miras değerinin belirlenmesine eklenmelidir. Bunun yanı sıra bu görünümlerin nerelerden, hangi bakış açılarıyla görüldüğünün kapsamlı bir çalışmasının yapılması gerekmektedir. Koruma için ikinci aşama ise kentlerin dinamik yapısı göz önüne alınarak, değişen ve evrilen kent mekanında kentsel miras değeri tespit edilmiş olan önemli görünümlerin yeni yapılarla ve gelişen kent mekanıyla uyumlu ve sürdürülebilir bir bütünlük sağlaması için çalışmaların yapılmasıdır. Genel olarak ikinci bölümde görülen uluslararası kuruluşların tarihi kent görünümlerini ve görsel bütünlüğü bozduğunu belirttiği durumlar için (Tablo

2.2) o yere özgü tasarım ilkelerinin belirlenmesi bu aşamayı oluşturmaktadır. Bu iki aşama birbiriyle uyum içerisinde ve bütüncül bir yöntemle gerçekleştirilebilirse kent silüetlerinin korunması ile ilgili başarılı sonuçlar elde edilebilir.

Kent silüetinin korunması bağlamında İstanbul'u düşündüğümüzde ise günümüze kadar pek çok çabanın var olduğunu ancak bunların yetersiz ve sınırlı kaldığını görmekteyiz. İstanbul'un silüeti kümülatif bir süreçte Bizans, Osmanlı İmparatorluklarının yapı gelenekleriyle harmanlanarak gelişmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kentsel tasarım değerleri ile de gelişimini sürdürmeye devam etmektedir. Bugün, İstanbul'un tarihi merkezinin Dünya Miras Alanı olarak kabul edilmesinde önemli bir rol oynayan kent silüeti, korunması gerekli bir unsur olarak sık sık gündeme gelmektedir. Silüeti koruma çabaları Osmanlı İmparatorluğu'ndan itibaren bilinçli ya da bilinçsiz olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, surlara bitişik bina yapımının yasaklanması, anıtsal yapıların çevrelerinin düzenlenmesi gibi kent mekanını düzenleyen kararlar silüetin de korunmasına yardımcı olmuşlardır. Kent mekanında pek çok değişim ve düzenlemenin başladığı Tanzimat Fermanı sonrasındaki dönemde yapılan planlar ve alınan kararlarda doğrudan kentin silüetini korumak hedeflenmese de silüetin ana bileşenleri olan anıtsal yapıların çevrelerinin açılması, bu "*görünümlerin bütün cihana izlettirilmesi*" gibi amaçlarla kent silüeti dolaylı olarak korunmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet Döneminde İstanbul için hazırlanan kent planlarında kent silüetini korumaya dair kriterler ilk kez doğrudan ifade edilmiş ve Prost Planı ile silüetin korunmasına yönelik ilkeler uygulamaya geçmiştir. 1950'lerden itibaren İstanbul'a göçün artması, birçok kentsel planlama çalışmasına rağmen kentin plansız ve hızlı gelişmesi kentteki yapılaşmanın artmasına, binaların kat yüksekliklerinin artırılmasına ve kentin özgün dokusunu kaybetmesine neden olduğu gibi kent silüetinin de bu gelişmelerden etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. 1985 yılında İstanbul'un Tarihi Alanlarının UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girmesiyle koruma çalışmaları uluslararası bir nitelik kazanmıştır. 1980 sonrası değişen ekonomik sistem ve hızla artan nüfus, kentsel mekanının çok hızlı bir değişim içerisine girmesine neden olmuştur. Günümüze kadar devam eden bu süreç kente biçilen "dünya kenti" ya da "küresel kent" gibi rollerden dolayı yerli ve yabancı sermayenin kent mekanında söz sahibi olması ve merkezi otoritesinin ve yerel yönetimin mega projeleri ile birleştiğinde tarihi kent silüetinin korunması zorlaşmıştır.

Bu bölümün ilk kısmında kent silüetini korumak için Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıldan itibaren aldığı önlemlerden başlanarak günümüze kadar silüeti etkileyen kararlar, kent planları ve projeler üzerinden incelenecektir. Daha sonra kentin dinamik yapısı dolayısıyla gelişen-değişen silüeti ele alınarak silüetin korunmasıyla ilgili günümüzde geçerli olan mevcut durum ve öneriler sunulacaktır.

4.1. İstanbul Kent Planları ve Tarihi Yarımada Silüetini Korumak

Tarihi Yarımada silüetini koruma çabaları Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat'a kadar olan dönemde daha çok anıtsal yapıların çevresinin korunması ve düzenlenmesi şeklindedir. Pek çok fermanla hem yeni yapılaşmalarla hem de anıt yapıların çevresiyle ilgili kent mekanını düzenlemek amaçlı hükümlere rastlanmaktadır (Madran, 2002). Necipoğlu (2005), II.Selim'in (1524-1574) Ayasofya onarımlarını anlatırken İstanbul kadısının caminin duvarına bitişik olan evler, odalar ve mutfaklar için yıkım emri verdiğinden bahseder. Bölüm 3.3.2.'de bahsedildiği gibi 16.yüzyılda yine benzer bir şekilde sur duvarlarına bitişik yapı yapılmamasına yönelik karar bulunmaktadır (Ek-2). 1722 tarihli bir ferman da sur duvarlarıyla ilgili "*kale duvarlarına (surlara) binaların taşırılmaması, kale üzerine ağaç dikilmemesi ve kalelere yapışık bina yapılmaması*" hükümlerini içerir (Denel, 1982). Ancak Osman Nuri Ergin bu tür önlemlerle ilgili olarak bunların, halk sağlığı ya da kenti güzelleştirmek gibi amaçlara hizmet etmediğini, kenti ziyaret eden Hristiyan elçiler ve diğer gezginlerin Osmanlı Devleti'ne yönelttikleri eleştirilere karşı alınmış kararlar olduklarını belirtmektedir (Denel, 1982).

Anıtsal nitelikteki yapıların çevreleriyle ilgili hükümler dışında kentteki bina yüksekliklerini belirleyen düzenlemeler de silüetin korunmasıyla ilişkilidir. Hatta kat yükseklikleriyle kent silüetinin korunması günümüze kadar karşılaşılan neredeyse tek koruma önlemi olarak varlığını sürdürmüştür. Osmanlı İmparatorluğunda konutların yükseklikleri önce sahibinin ait olduğu dini gruba göre belirlenirken, Tanzimat'la birlikte bu yükseklikler sokak genişliği-bina yüksekliği orantısı ve binanın malzemesine göre düzenlenmeye başlamıştır. (Denel, 1982). 1725 yılına ait bir fermanla bina yükseklikleri Müslümanlar için 17 zira (9m), Gayrimüslimler için ise 9 zira (7m) olarak belirlenmiş ve

ilerleyen yıllar içerisinde artarak 1818 ve 1827’de Müslümanlar için 14 zira (10,5), Gayrimüslimler için 12 ziraya (9m) çıkmıştır (Denel, 1982).

İstanbul’da bir önceki bölümde ele alınan gezginlerin de sıkça ifade ettiği gibi “*deprem ve yangın*” kent için iki büyük tehlike olarak adlandırılmıştır. Kentin ahşap konut dokusu ve düzensiz, dar sokakları yangınların çabuk yayılmasına ve çok büyük alanların kısa sürede yok olmasına neden olmuştur. 19. yüzyılda da artan yangınlar kentin harap hale gelmesine neden olurken kente yapılan müdahaleler de bu yangınlar sayesinde şekillenmeye başlamıştır. Geleneksel yöntemlerin yetersiz kaldığını düşünen yöneticiler, Avrupa’da ortaya çıkan ve uygulanmaya başlayan yeni kent planlama yöntemlerini örnek almaya başlamış, Batı’dan uzmanlar getirilerek Osmanlı payitahtının bu yeni ilkeler çerçevesinde planlanması için girişimlerde bulunmuşlardır.

Tanzimat Fermanı ve Sonrası

Kent silüetinin korunması için yapılan çalışmalar tekil olarak 20.yüzyılın sonlarından itibaren artmaya başlasa da Tanzimat’tan bu yana yapılan kent planları ve kanunlarda bu konuyla ilgili önlemler ya da ifadeler bulunmaktadır. Tanzimat’tan Cumhuriyet’in neredeyse ilk 30 yılına kadar genellikle anıtların çevrelerinin açılması ve yol genişliği-bina yüksekliği düzenlemeleri ile doğrudan ya da dolaylı olarak Tarihi Yarımada silüetinin korunması için çalışmalar yapılmıştır.

Planlamayla ilgili ilk aşamayı kentin modern ölçüm teknikleriyle hazırlanmış haritalarının yapılması oluşturmaktadır. İstanbul’un ölçmeye dayanan günümüz harita tekniği ile yapılmış ilk haritası 1776 yılında Fransız Elçilik heyetiyle kente gelen F. Kauffer tarafından hazırlanmıştır (Tekeli, 1994). Bu haritaya dayalı bir planlama çalışması gerçekleşmemiş olsa da 1840’lara kadar yayınlanan İstanbul haritalarının temelini oluşturmuştur. II. Mahmut’un Batılı reformlarıyla şekillenmeye başlayan ve Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile (1839) ortaya çıkan kurumsallaşma ve çeşitli yasal düzenlemelerin toplumsal hayatta yer bulmasıyla birlikte kent yaşamını ve mekanını düzenleyen uygulamalar görünürlük kazanmış ve kent planlamasıyla ilgili ilk adımlar atılmıştır. Bir önceki bölümde incelenen seyahatnamelerin yazarlarından biri olan Alman Mareşal von Moltke 1839 yılında İstanbul’a gelmiş ve kentin ölçmeye dayanan ikinci

haritasını hazırlamıştır (Tekeli, 1994). Kauffer'in haritasından daha geniş bir alanı kapsayan bu haritayla birlikte Moltke'nin Tarihi Yarımada, Eyüp ve Galata'yı içeren bir plan hazırladığı bilinmektedir. Ulaşım ve ticaret odaklı olan bu plan, kentin eski yol akislerini genişletip düzenleyen 5 ana arter önererek kentin ilk kez bir bütün olarak düşünülmesini sağlamıştır (Çelik, 2016). "*Cami ve diğer önemli anıtların önleri gibi uygun mekanlarda meydanlar açılmasını*" öneren bu plan, İstanbul'u "*Tanzimat felsefesine uygun bir Avrupa kentine dönüştürmek*" için kentin imajını da ön planda tutar (Çelik, 2016; Uluengin & Turan, 2005). Her ne kadar bu plan uygulanamasa da bu plandan esinlenerek 1839 yılında daha sonraki Ebniye nizamnamelerine de öncü olacak bir **İlmuhaber** yayınlanarak kagir yapı inşası, yollar, vb. için düzenlemeler getirilmiştir (Ergin, 1995). Ergin (1995), "*resimsiz' ahşap evlerin yapılmaması, geniş sokaklar ve meydanlar açılması, yolların iki tarafına ağaçlar dikilmesi, deniz kenarlarına rıhtım inşası, sokakların camilere ve diğer önemli binalara dik olarak açılması ve asla çıkmaz sokak olmaması*" gibi yeniliklerden bahsedilse de bunun Hocapaşa Yangınına (1865) kadar uygulanmadığını belirtir.

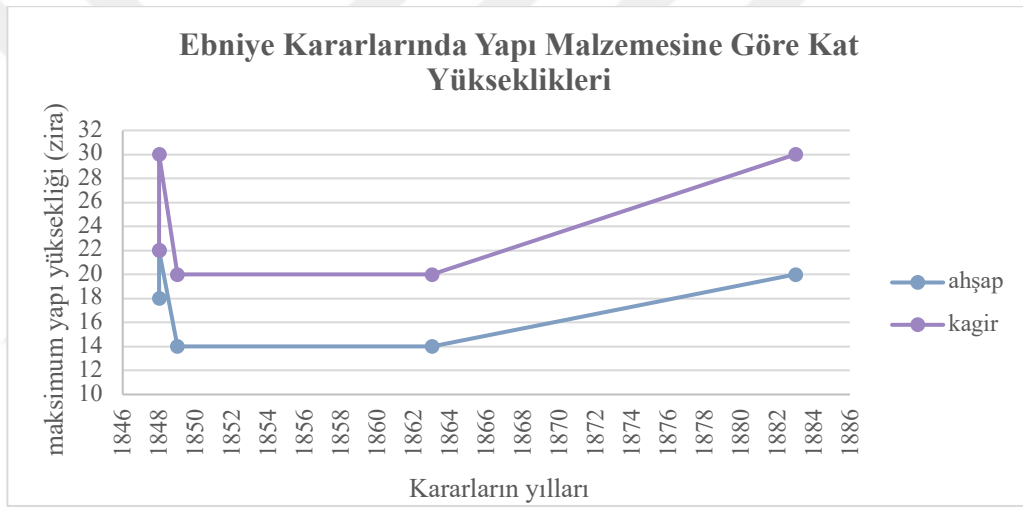
Moltke planı ve İlmuhaber, kent içinde yollar ve yapılar üzerinden yapılan bir düzenleme anlayışını görünür kılmış olsa da yine bu dönemde Eski Darülfünun Binası (daha sonra Adliye Binası) gibi silüette büyük etkisi olacak ve farklılık yaratacak yapıların inşası de desteklenmiştir. Denel, bu bina için "*kent ölçeğini şaşırtan bir yapı*" ifadesini kullanır ve Tanzimat'ın ileri gelenleri tarafından muhtemelen yitirilen ihtişamın geri kazanılmasını sağlayacağı düşünülen büyük boyutlu eğitim, ekonomi, yönetim ve ticaret yapılarının desteklendiğini belirtir (Denel, 1982).



Şekil 4.1: Eski Darülfünun Binası, SALT.

İlmuhaber'in ardından yapıların ve sokakların düzenlenmesi için alınan yükseklik, genişlik ve malzeme cinsine dayalı ebniye kararlarının başladığı bir döneme girilmiştir. 1848 **Ebniye Beyannamesi**, sokakların genişliklerini minimum 6, 8, 10 zira ile sınırlayıp çıkmaz sokakları yasaklarken ahşap binaların yüksekliği 18 zira, kagirlerinki ise 22 zira ile sınırlanmıştır. Böylelikle ev sahibinin dinine göre şekillenen yapı yükseklikleri, yapının malzemesine göre düzenlenmeye başlamıştır. 1848 **Ebniye Nizamnamesi** ahşap yapıları 22, kagirleri de 30 zira olarak belirlemiş ve yapı yüksekliklerinin sık sık yükselip alçaldığı ama genel olarak yıllar içerisinde arttığı bir döneme girilmiştir (Grafik 4.1). 1849 **Ebniye Nizamnamesi**yle ahşap binalar 14 zira, kagirler ise 20 zira yüksekliğe düşmüştür. Ayrıca 1848 ve 1849 nizamnameleri boş arazilere ve bostanlara bina yapma iznini padişahın iradesine bırakırken iskele meydanları, cami avluları ve meydanlar gibi kamusal alanlara bina yapımı için ruhsat verilmesini yasaklamıştır. 1855'te Şehremanetinin ve İntizam-ı Şehir Komisyon'un kurulması ile İstanbul'da yerel yönetimin ilk adımları atılmış ve bu komisyon "*İstanbul'un güzelleştirilmesi (tezyin), temizlenmesi (tanzif), yolların genişletilmesi (tevessü), sokakların aydınlatılması (tenvir-i esvak) ve inşaat usullerinin iyileştirilmesi (islah-ı usul-i ebniye)*" gibi amaçlarla göreve başlamıştır (Çelik, 2016). 1856 yılında yaşanan Aksaray yangını İstanbul için düşünülen tüm bu planların çok küçük çapta L. Storari'nin Aksaray'da minik bir meydan tasarlamasıyla ilk kez uygulanmasını sağlamıştır (Uluengin & Turan, 2005). Bugün kayıp olan ama hakkında görenlerin anlattıklarından bir fikir sahibi olunan Bekir Paşa Planı da 1860'ların hakim görüşlerinden yararlanarak anıtsal camilerin odak noktalarını

oluşturduğu bir ulaşım planından ileriye gidememiştir (Schild, 2015). 1840'larda Londra'da eğitim gören Bekir Paşa, ülkeye döndükten sonra Mühendishane-i Berr-i Hümayun'un yönetiminden sorumlu iken bir kent planı hazırlamıştır. Plan, Avrupa'da Haussmann'a tepki olarak ortaya çıkan Güzel Kent ve Estetik Kent fikirleri ile paralellik taşımaya rağmen Haussmannvari bir şekilde tüm türbelerin, çeşmelerin, sebillerin, medreselerin kendilerine bitişik yapılardan arındırılmasını önermektedir (Schild, 2015). O tarihte harabe vaziyette olan Sahil Surlarını tamamen yıkarak orada bir rıhtım önermekte; sağlam olan surları bir anıt gibi ele alarak çevrelerini bitişik yapılardan temizlemeyi amaçlayan bu plan, önerdiği açık alanlarla kent için ve kentin tarihine dayalı bir görsellik arayışında olsa da uygulanamamıştır (Schild, 2015).



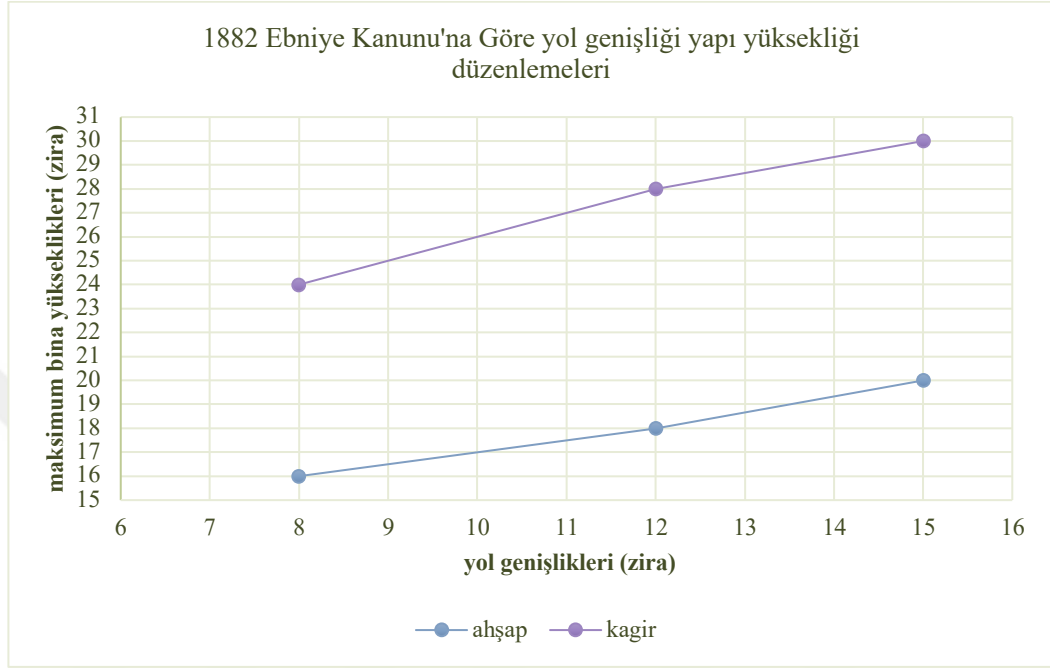
Grafik 4.1: Osmanlı Dönemi Ebniye kararlarında yapı malzemesine göre kat yüksekliği ilişkileri, (Aslan, 2019)

1863 tarihli **Turuk ve Ebniye Nizamnamesi**, ilk kez kapsamını İstanbul dışına çıkararak imparatorluğun tüm kentleri için geçerli bir yol ve yapı sistemi düzenlemiştir. Ahşap yapıların 14 zira, kagirlerin 20 zira olarak belirlendiği bu nizamname Galata için ayrı bir düzenlemeye de (ahşap 16 zira, kagir 24 zira) izin vermiştir. 1865 Hocapaşa Yangını, Tarihi Yarımada'nın çok geniş bir kısmını kapladığı için yangının ardından boş alanların parsellenmesi³¹ gibi sorunlarla ilgilenmek üzere Islahat-ı Turuk Komisyonu'nu

³¹ Bu yangından sonra 10 adet binadan fazlası yanmış ise "tarla kuralı" uygulanıyor. Bu kural bu geniş alanların bir bütün olarak ele alınıp yeni yollar planlandıktan sonra kalan alanların eski sahiplerin paylarından kalanlara göre parselasyonların yapılmasını öngörüyor ve bu durum yer sahipleri arasında sorunlara yol açtığı için Komisyonun bu durumu çözmek için kurulması uygun bulunuyor.

kurulmasına yol açmıştır (Çelik, 2016). Komisyonun görevleri kısa sürede bu parselleme sorunun çok daha ötesine giderek *“imar, düzen ve temizlik ile ilgili eksikliklerin tamamlanması”* olarak tanımlanmış ve 1866’dan 1869’a kadar işlerliğini korumuştur (Denel, 1982). Komisyonun raporlarında İstanbul için *“cihanın en şerefli bir nokta-i kıymetdarı ve heyet-i milletin nişane-i iftiharî olması”*, *“İstanbul gibi mevki-i reşk-aver-i (kıskaçandıran) şuhur ve büldan-ı (şehirler,beldeler) cihan olan bir memleket”*, *“etrafında olan denizdeki aksinden başka dünyada eşi olmayan şehir-i şehir”* gibi ifadelerin kullanılması kentin düzenlenmesi için alınan önlemlerin *“güzelleştirme”* ile meşrulaştırılmaya çalışıldığının göstergesidir (Ergin, 1995). Komisyonun 1868 yılındaki raporu önemli anıtların çevrelerini temizleyerek onları ön planı çıkarmak, Ayasofya ve Süleymaniye’ye bitişik olan ahşap evlerin ve dükkanların yıkılarak *“bu anıtların temasına engel olan unsurların ortadan kaldırılması”*nı önermiştir (Çelik, 2016). *“Ayasofya havalisinde olan birçok münasebetsiz yolların tesvi ve tanzimi ve cami şerifin heyeti binasını ihata etmiş olan bir takım ebniyenin yıkımıyla dünyada en ziyade kadim böyle bir mabedi cesimin meydana çıkarılması...”* ve *“Süleymaniye Camii şerifi gibi bir binayı azimin görünmesine mani olmakta bulunan fenerci ve devatçı dükkanları münasip bir mahalle kaldırılarak bu dükkanların karşısında bulunan kadim kagir dükkanların sonradan sokağa mütecavizen önlerine yapılmış olan ahşap sundurmaları yıktırılarak caminin meydana çıkarılması”* ifadeleriyle açıklanarak bu anıtsal camilerin çevrelerini açmak gerektiği belirtilmiştir (Madran, 2002) (Şekil 4.2, 4.3, 4.4, 4.5). Haussmann’ın anıtların çevrelerinden soyutlanınca daha görkemli olduğu fikrinin göz önünde bulundurulduğunun göstergesidir. Komisyonun raporunun ardından 1868’te Ayasofya ve Beyazıt Camilerinin çevreleri kamulaştırılarak diğer binalardan temizlenirken, Süleymaniye, Fatih ve Şehzade Camileri için aynı kararın alınması 1906 yılını bulmuştur (Madran, 2002). Ancak bu düzenlemeler yapıları çevreleriyle birlikte ele alarak onları bu çevreyle kurdukları görsel ilişki üzerinden bütüncül bir şekilde korumayı amaçlamamakta, korumayı sadece anıtsal düzeyde ve anıtı ön plana çıkarmak için onu çevresinden soyutlaştırarak sağlamayı hedeflemektedir. Yine bu dönemde alınan kararların salt koruma amaçlı ya da kentsel mekanı iyileştirme-sağlıklı hale getirme gibi doğrudan amaçları olduğu söylenemez. Örneğin Zeynep Çelik, Tophane’den Pera’ya kadar olan yolun genişletme projesi için Server Efendi’nin kente gelen yabancıların ilk gördüğü alan olduğu ve ilk izlenimin önemli olduğunu belirterek *“Batılılara hoş*

görünmek” amacıyla yapıldığını belirtmektedir (Çelik, 2016). Batılı gezginler, bir önceki bölümde incelendiği üzere İstanbul’un dar sokaklarını ya da harap yerlerini eleştirseler bile genel olarak sahip olduğu atmosferden şikayet etmemişler, hatta çoğu zaman bu “Batılı” müdahaleleri İstanbul’un karakterini bozduğu gerekçesiyle eleştirmişlerdir.



Grafik 4.2: 1882 Ebniye Kanununa göre yol genişliği-yapı yüksekliği düzenlemeleri (Aslan, 2019)

1870’lerden itibaren çıkarılan **İstanbul Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Sureti İnşaiyesine Dair Nizamname** (1875), **Dersaadet Belediye Kanunu** (1877), 1882 **Ebniye Kanunu** vb. gibi pek çok kanun ve nizamname ile yapılar ve yollar üzerine alınan kararlar ile hem kentin sorunları çözülmeye çalışılmış hem de yangın alanlarının bu kararlara göre düzenlenmesiyle karakteristik dokusu parça parça değişmeye başlamıştır. 1882 **Ebniye Kanunu** ile binaların yüksekliği buldukları yolun genişliğine göre düzenlenmeye başlamıştır. Buna göre genişliği 8 zira olan yolların kenarındaki ahşap binalar en çok 16, kagir binalar da en çok 24 zira; genişliği 12-15 zira olan yol kenarlarındaki ahşap binalar 18, kagirler 28 zira, genişliği 15 ziradan fazla olan yolların kenarlarında ahşap binalar 20, kagir binalar 30 zira olabilmektedir (Grafik 4.2). Bu sayede yol genişliği- bina yüksekliği ve bina malzemesi üzerinden bir düzenleme düşünülmüştür. Bu aynı zamanda kent silüetinde etkili olan yapıların sokak dokusuyla da ilişkili olarak şekillendiğini göstermektedir. 1883 **Ebniye Beyannamesi** de ahşap binaları 20 zira, kagirleri 30 zira olarak belirlemiş ve yapı yüksekliklerinin bir önceki döneme göre

dramatik olarak artmasına neden olmuştur. Bu nizamnamelerin ne oranda kent mekanında uygulandığı bilinmese de devlet eliyle bina yüksekliklerinin artırıldığı görülmektedir. Kent içindeki yapıların yükseklik, gabari ve malzeme gibi özelliklerini düzenleyen bu nizamnameler kent silüetinde eskisinden daha yüksek binaların yer bulmasına yol açmıştır. Yine bu dönemde yabancı uzmanlara ait kent planları ön plana çıksa da bunlar ulaşım sorununa odaklı büyük projeler olmaktan ileri gidememiş ve uygulanmamışlardır (Çelik, 2016). 1900 yılında Fransız mühendis Arnodin kentin iki kıtasını birleştiren iki köprü ve çevre yoluyla kenti bütünleştirmeyi amaçlamıştır. Sarayburnu-Üsküdar ve Kandilli-Rumelihisarı arasında planlanan Boğaz köprüleri kentin silüetini etkileyecek ölçekte ve formdadır. Sarayburnu-Üsküdar arasında planlanan köprünün kubbe ve minarelerle camilere benzetilmiş yapılarla süslenmesi ve kente girişte görkemli bir kapı işlevi üstlenmesi tasarlanmıştır (Çelik, 2016). Bu köprü tasarımı kent silüetinin kente yeni eklenen altyapı projelerinde yönlendirici olduğunu gösterdiği kadar altyapı projelerinin kent silüetini etkileyecek biçimde şekillendirildiğine de örnek oluşturur ve günümüzde halen uygulanan yaklaşımlara (Haliç Metro Köprüsü gibi) da benzerlik gösterir. Maddi yetersizlikler nedeniyle uygulanamayan ama hem kent dokusunu hem de silüetini etkilemeyi tasarlayan bir diğer plan da Fransız mimar Bouvard'ın 1902'de yapmış olduğudur. 1878 ve 1889 Paris Dünya Fuarlarındaki tasarımlarıyla dikkat çeken Bouvard kenti planlamak için İstanbul'a gelememiş bunun yerine gönderilen fotoğraflar üzerinden tasarımını yapmayı tercih etmiştir (Çelik, 2016). Bouvard'ın planı Tarihi Yarımada içerisinde Paris'e çok benzerlik gösteren simetrik, düzenli, yeşil alanların çokça olduğu meydanlar önerirken bu meydanların çevresine yapılacak büyük ölçekli idari binalarla da var olan anıtların silüetlerini gölgede bırakmayı önemsememekte hatta simetriyi bozan medrese, türbe gibi yapıların yıkılmasını sorun olarak görmemektedir. Plan, kentin topografyasına ve var olan kentsel dokuya uyumlu olmadığı gibi anıtlar için de “*soyutla ve koru*” anlayışından öteye gidememiştir (Çelik, 2016).

19. yüzyılda Tarihi Yarımada için çeşitli planlar yapılırken İstanbul fiziksel olarak gelişmeye hem Haliç hem de Boğaz kıyılarında yayılmaya devam etmiştir. Batılı yaşam tarzını benimseyen ya da benimsemeye çalışan siyasi ve ekonomik çevrenin ileri gelenlerinin Tarihi Yarımada'yı terk ederek bu yeni alanlara yönelmesi Tarihi Yarımada'nın 1950'lere kadar ihmal edilmesinin başlangıcını oluşturacaktır (Şentürk,

2011). Cansever, Tarihi Yarımada'nın kente göçle gelen köylüler tarafından değil doğrudan burayı terk eden üst sınıf tarafından dönüştürüldüğünü ileri sürmektedir (Şentürk, 2011). Yarımada, demografik olarak bu şekilde dönüşürken Tanzimat'la birlikte ülkede kendini hissettiren dönüşüm yapılarına da yansımış, yeni işlevlere ve değerlere uygun yeni yapı tipleri kentin silüetine etki etmeye başlamıştır. 19. yüzyıl boyunca yaptırılan büyük ölçekli kışla, hastane, okul, istasyon, iş hanı gibi yapılar kentte kalıcı bir değişimin başlangıcına neden oldukları gibi büyük ölçekleri ve kütleleriyle de kentin görsel algılanmasını değiştirmeye başlamışlardır (Denel, 1982). Ayrıca yüzyıl boyunca çıkarılan Ebniye ve Turuk kanunları ve nizamnameleri ile kentteki yapıların yükseklikleri artırılmış bu hem kentin görsel niteliklerinde değişikliklere neden olmuş hem de kentteki yoğunluğun artmasına yol açmıştır. Denel (1982), Tanzimat'la birlikte alınmaya başlayan bu kararların daha sonraki yıllarda artan çok katlı binaların yapımına ve apartmanların yaygınlaşmasına zemin hazırladığını belirtmektedir. Bu kararlar ve Batılı yapı biçimlerinin kent mekanına girmesi ile birlikte Osmanlı İmparatorluğunun konut yapımındaki geleneksel mimari üslubu ve kent dokusu da kesintiye uğramıştır. İstanbul silüetinin temel yapısını oluşturan büyük ölçekli, anıtsal kagir yapılar ile az katlı ahşap konut dokusu arasındaki kontrast zaman içinde değişmeye başlamış, yeşil alanların yapılaşmaya açılmasıyla kente kültürel peyzaj özelliği kazandıran nitelikler yok olmaya başlamıştır. Denel, bu dönemde *“yaşam çevresinde varolan ışık, iklim denetimi, mekanların işleve olan bağıntıları gibi geleneksel tasarım kararları”*nın terk edilerek Batılı tasarım ilkelerinin etkisiyle dış mekanlarda yapı ölçeklerinin büyüdüğüne dikkat çeker (Denel, 1982). Bu dönem kentin tarihi silüetinde kırılmaların yaşandığı ilk dönem olarak adlandırılabilir.

20. yüzyılın başına gelindiğinde de halen ulaşım ağı üzerinden yapılan kent planları ön plandadır. Andre Auric'in (1910-13) Planı, Tarihi Yarımada'nın topografyasına uygun olarak eski yol sistemine benzer bir şekilde tepelerden ve vadilerden geçen bulvarlar ve aralardaki meydanlar ile Kara Surlarının kapılarına doğru açılan ışımsal caddelerden oluşmaktadır. Ulaşım ve kanalizasyon sistemine ağırlık veren bu plan, Unkapanı ve Galata Köprülerini iki ana yol olarak tanımlamaktadır (Bilsel, 2011). Yine bu dönemde kentin şehremini olan Cemil Topuzlu kent mekanının sağlıklı olmasına verdiği önemle

parkların yapılmasını önermiş ve Ayasofya ile Sultanahmet arasındaki ahşap konutlardan oluşan mahalle kaldırılarak bu alan bir park olarak düzenlenmiştir (Bilsel, 2011).



Şekil 4.2: 1872 yılında Ayasofya, Frank Mason Good fotoğrafı.



Şekil 4.3: Ayasofya, Gülmez Frères fotoğrafı, 1890lar.



Şekil 4.4: Süleymaniye Camii ve Küçükpazar Görünümü / 19. yüzyıl, Fotoğrafçısı bilinmiyor.



Şekil 4.5: Zeyrek tarafından Süleymaniye, Tarihi ve fotoğrafçısı bilinmiyor.

19. yüzyılın sonlarına doğru tarihi eserlere ve arkeolojik alanlara artan ilgiyle birlikte taşınabilir eserlerin korunması için Asar-ı Atika Nizamnameleri oluşturulurken, taşınmazlar için ilk yasal düzenlemenin yapılması 1912 yılını bulmuştur. **Muhafaza-i Abidat Nizamnamesi** 1912 yılında kabul edilmiş ve 1936'ya kadar yürürlükte kalmıştır. Nizamnamenin ilk maddesi “*tüm eski kale, burç ve kasaba surları ile hangi döneme ait olursa olsun tüm eserlerin (anıt yapıların)*” eski eser kabul edildiğini Asar-ı Atika Nizamnamesini vurgulayarak belirtmektedir. Ayrıca yine onunla paralel olarak eski eserlerin tahrip edilmesinin yasalarla engellendiğini savunmaktadır. Ancak tüm bunlara rağmen nizamnamenin bazı maddeleri eski eserlerin yıkılması için ortam hazırlamaktadır. Hükümetin herhangi bir eski eserin ya da surların yıkılmasını talep etmesi durumunda

Maarif Nezaretinin incelemesinden ve onayından geçmesi gerekmektedir. Ancak eğer bu yapı tehlikeli bir durumdaysa ve onay alma süreci için gerekli zaman yoksa eski eserin yıkılması öngörülmüştür (Madran, 1996). Bu durum “tehlike”nin bahane edilerek yıkımların meşrulaştırılmasına olanak sağlamaktadır ve bu daha sonraki dönemlerde kentsel dönüşüm için yapılan yıkımlarda deprem gibi tehlikelerin neden olarak gösterilmesi ile benzerlik taşımaktadır.

Bu dönemde Batılı tasarım ilkelerine uygun olarak değişmeye başlayan kent mekanı ve bu ilkelere bağlı olarak geliştirilen yasal düzenlemeler kentin özgün dokusunu bozduğu gerekçesiyle eleştirilene neden olmuştur. Evkaf Nezareti İnşaat ve Tamirat Müdürü olarak görev yapan Mimar Kemalettin (1870-1927), Cemil Topuzlu'nun pek çok imar operasyonunu eleştirmektedir. Kentin planlanmasında ulaşımın baz alındığı, tramvay yolu yapımı için kent dokusunun bozulduğunu eleştirerek düz yol yapmak için tarihi eserlerin kaldırılması ya da tahrip edilmesini teknik nedenlerden çok tarih bilincinin olmamasına bağlamış ve zihniyet değişikliğinin tek çözüm olduğunu belirtmiştir (Tekeli & İlkin, 1997). 1913'te Türk Yurdu dergisinde “*Eski İstanbul ve İmar-ı Belde Belası*” adıyla yayınlanan bir makalesinde yapılan değişimlerle mahvolduğunu düşündüğü “*zavallı İstanbul*”a seslenerek “*İslamın en muhteşem şehrinin, dünyanın en kıymetli parçasının*” Viyana örnek alınırken maddi yetersizliklerden dolayı Bükreş'e benzediğini üzülenek anlatmaktadır (Tekeli & İlkin, 1997). Derginin bir sonraki sayısında “*İmar-ı Belde Fikrinin Yanlış Tatbikinden Mütevellid Tahribat*” adıyla yayınladığı makalesinde ise

“Fatih Camii şerifine doğru yükselen Çırçır harik mahallinin tanzim olunan yollarını ve etrafındaki acib-ül manzara (*tuhaf görünüşlü*) binalarını görenler ve bu mahalleyi yüksekçe bir mahalden seyredenlerin kaffesinde bir hiss-i nefret ve teessür uyanmakta olduğunu görüyorum. Ve görüyorum ki bu satrançvari yollar ve etrafına yapılan her türlü manasiyle cehalet ve çirkinliği ve marifetsizliği tasvir eden binalar ve cesametiyle İslamlığı ve Türklüğü ile eden kubbeli, minareli, saçaklı, heybetli ve güzel abidelere yakışmadığını herkes anlıyor ve senelerden beri bir takım ihtiyacat ve hissiyat tesiratiyle say-i mütemadi ile hasıl olan güzelliklerin yangınlarla berhava olduğunu ve bunun cenebi hissiyat ile bir anda istihsal olunamayacağını idrak ediyor ve o zaman yangının ertesi gününden daha ziyade elim bir manzara karşısında canı yanıyor”

diyerek yangından sonra yapılan yeni düzenlemelerin var olan anıtların silüetine ve kent dokusuna uygun olmadığını belirtmektedir (Tekeli & İlkin, 1997). Yine aynı yazısında

İstanbul'un eşsiz olduğunu ve bunun Bizans ve Türk medeniyetlerinin eserlerinin ustalıklı seyredilebilmesinden kaynaklandığını söyleyip Belçikalı Mimar Mösyö Koloke'nin yol tasarımıyla ilgili fikirlerinden alıntı yaparak düz ve geniş sokakların kent içerisinde yeterli ve güzel görünümler sunmadığını, kıvrımlı ve "sürprizli" sokakların anıtsal yapılarla ilgili heyecan yaratarak daha güzel manzaralar sağladığını belirtmektedir (Tekeli & İlkin, 1997). Bu fikirler, Kevin Lynch'in 1960'larda "Kent İmgesi" için belirlediği işaret öğeleri (*landmark*), yollar, düğüm/odak noktaları gibi bileşenlerle benzerlik göstermesi açısından önemli ve tarihinin erken olması nedeniyle de dikkat çekicidir. Yine aynı dönemde II.Meşrutiyet'in (1908) ilanından sonra İstanbul'da mimar ve mühendisler tarafından çıkarılan Fransızca üç dergiden³² biri olan "*Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei*"ın Nisan 1917 tarihli sayısında yayınlanan "*Sauvegarde des monuments d'art et des sites pittoresques* (Sanatsal Anıtların ve Pitoresk Sitlerin Korunması)" adlı makale, Müze-i Hümayun Müdürü S.E.Halid Bey başkanlığında kurulan Muhafaza-i Asar-ı Atika Encümeni adlı komisyonun İstanbul'daki tarihi eserlerin ve pitoresk sitlerin tespit ve tescil edilmesinden sorumlu olacağını belirtmektedir. Bu gelişmeler korumanın anıt bazlı ölçüden sitlere doğru evrilmeye başladığının ve pitoresk sitlerin de korunması gereken unsurlar olarak kabul edilmeye başlandığının habercisidir. Encümen komisyonunun görevleri 1924 yılında tüm ülkeyi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 1917 ve 1924 yılları I. Dünya Savaşı ve yeni kurulan cumhuriyet açısından düşünüldüğünde bu gelişmeler önem taşımaktadır.

Cumhuriyet Dönemi

1923'te Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra İstanbul için en büyük değişiklik kentin başkent özelliğini kaybetmiş olmasıdır. Yatırımların çoğunun Ankara ve Anadolu kentleri odaklı olması, yeni kurulan devletin yönetici elitlerinin çoğunlukla Ankara'da yaşaması İstanbul'un ikinci plana atılmasına, nüfus kaybı yaşamasına ve bir süreliğine terk edilmesine neden olmuştur. Bu esnada da Cumhuriyet'in neredeyse ilk 30 yılı içerisinde korumayla ilgili kanunlar ve yönetmelikler Tanzimat ile birlikte başlayan dönemden çok büyük farklar taşımamıştır. 1924 yılında İstanbul şehremini olan Emin Erkul, Paris'in imarıyla ilgili bir kitabın çevirisini yaparken önsözde İstanbul için Paris'in örnek

³² Bu üç dergi *Génie Civil Ottoman* (Fransızca); *Revue Technique d'Orient* (Fransızca) ve *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei / Genie Civil Ottoman* (Fransızca, Almanca, Osmanlıca)'dır. Dergilerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: (Ünalın, 2009).

alındığını amaçlarının Türk kentlerinin Paris'in düzeyine çıkarılması olduğunu belirtmiştir (Şentürk, 2011). Bu da hala 19. yüzyıla ait zihniyetin devam ettiğini, İstanbul'un düzenlenmesi için Batılı kentlerin örnek alındığını göstermektedir.

İstanbul nüfus kaybedip Ankara odak noktası olmaya başlasa da İstanbul'un imarı ve düzenlenmesi için yapılan çalışmalara devam edilmiştir. 1929 yılında İstanbul'un imarı ve düzenlenmesi için bir komisyon kurulmuştur ve Şentürk, bu komisyonun raporuyla ileride anlatılacak olan Prost Planı arasındaki benzerliğe dikkat çekmektedir. Bu benzerlik Prost'un yerel ve merkezi yönetim tarafından yönlendirilmiş olabileceğini düşündürmektedir (Şentürk, 2011). Ancak İstanbul'un imarıyla ilgili büyük çapta ilk çalışmalar 1933 yılında Alfred Agache, Herman Elgötz ve Jack Lambert'in katılıp raporlarını hazırladıkları yarışmayla başlamıştır. Yarışmayı Elgötz kazanmıştır (Özler, 2007). Elgötz Planında amaç eski kentin modern ihtiyaçlarla birleştirilmesi olarak belirlenmiş, bunu yaparken de şehrin benzersiz güzelliği korunmalıdır ilkesi benimsenmiştir. Hazırlanan rapordaki yer alan bazı maddeler bu dönemde kent silüetinin korunması için kaygılar olduğunu göstermektedir. *“Şehri o suretle tanzim etmeli ki dahilde her noktadan deniz manzarasını görmeye mani bir hali bulunmamalı, mevcut tepeler üzerine yapılacak inşaat İstanbul'un sakin silüetini bozmayacak surette olmalıdır”* maddesi hem silüetin korunması için yapılacak inşaatlara karşı önlem almayı hem de kentten denize doğru bakışı önlemeyecek bir düzen yaratmayı hedeflemektedir (Özler, 2007). Kent içinden denize doğru bir temaşa korunmaya çalışıldığı gibi denizden görülen kent silüeti de Elgötz Planında kendine yer bulmuştur:

“...denizden bakılınca yeşil ağaçlar vasitesiyle birbirine birleşen beyaz mermer minareler görülür. Ayasofya önündeki büyük ağaçlarla kapanan bu meydanda ağaçlar arasından camilerin hakiki güzellikleri görünür. Deniz cihetinde Adliye Binası istikametinde bulunan iki sütun Venedik meydanına benzer bir tarzda deniz manzarasına mani olmadan meydanın hududunu teşkil edecektir. Evlerin o şekilde (küçük) dizilmeleri Ayasofya, Sultanahmet camileriyle nihayetlenen arazinin basamaklı karakterini izhat etmektedir. Meydanların ve Ayasofya civarının bu şekilde tanzimi dünyanın Ayasofya hakkındaki tasavvuruna uygun gelecektir”

ilkeleri bir önceki bölümde silüetin seyahatnameler üzerinden incelenmesinde ortaya çıkan bileşenlerin çoğunu (anıtsal yapılarla konut dokusu arasındaki kontrast, evlerin amfiteatr şeklinde dizilmesi, ağaçların kent peyzajındaki yeri ve renklerin önemi) göz önünde bulundurduğunu göstermektedir (Özler, 2007). Şentürk (2011), bu planla kentin

hem doğal ve tarihi eserlerinin korunmasının hem de gelen yabancı gezginlere bu doğal güzelliğin ve tarihi dokunun gösterilmesinin amaçlandığını belirtmektedir. Agache'nin planında da silüete önem verilmesi bu dönemdeki yerel bir kaygının da göstergesi olarak düşünülebilir. İstanbul (Tarihi Yarımada) ve Büyük İstanbul (kent tamamı) olarak adlandırdığı kent bölümlerinin uyumlu bir şekilde birbirine bağlanması gerektiğini belirten Agache *“Haliç'in sonundan Sarayburnu'na kadar sıralanan eserleri ile meşhur alem silüet değiştirmemek için imarı garp yamacındaki alçak satha teksif ile yeni mahalleleri buralara dikkatle tevzi (dağıtma) etmelidir”* diyerek hem silüeti korumayı hedeflemiş hem de yeni kurulacak mahallelerle bölgeleme (*zoning*) uygulanmasını uygun görmüştür (Özler, 2007). Agache'nin planında öne çıkan bir diğer unsur ise anıtsal yapıların çevreleri açıldıktan sonra *“kuru çıplaklığı”* ile gösterilmemesi gerektiği, *“Roma'da ve Yunanistan'da uygulanmaya başlandığı gibi bunların etrafı güzel bahçeli güzel manzaralarla çevrenmelidir. ...Şehrin ve ufuklarının güzel manzaraları müteaddit yerlerini meydana çıkarmalıdır”* diyerek hem o dönemde dünyada uygulanmaya başlanan koruma prensipleri örnek alınmaya çalışılmış hem de kent silüetinin anıtların çevresindeki yeşil alanlarla öne çıkarılması hedeflenmiştir (Özler, 2007). Anıtların çevresinin boşaltılması ve yeşil alanlarla çevrilmesi prensibi 1933 yılındaki **Belediye Yapı ve Yollar Kanunu** ile de paralellik göstermektedir. Madran'ın (2002) korumanın çevre boyutuyla ilgili ilk maddeler olarak tanımladığı *“korunması gereken abide ve mabetlerin her tarafında 10 m'lik boşluk bırakılması”* ilkesiyle anıtların yalnızlaştırılarak korunması benimsenmiş, bu madde neredeyse 25 yıl içinde hiç değişim göstermeyerek benzer bir şekilde 1956 yılındaki **İmar Tüzüğü**'nde de yer almıştır. Lambert'in planı silüetin korunması için *“Sultanahmet ve civarının denize kadar teraslı ve alçak binalarla inşa”* edilerek amfiteatr görünümünün korunmasını amaçlarken *“camiinin doğusuna da anıtın zarif silüetini yansıtacak büyük bir havuz yapılması”* önerisinde bulunarak suyun yansıma özelliğinin silüeti pekiştirecek bir unsur olarak kullanılmasını önermiş; kara surlarının çevresinde de yeşil alanlar yaratılması gerektiğini belirtmiş ancak komisyon bu görüşleri onaylamamıştır (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Agache, Elgötz ve Lambert'in planları arasında Elgötz yarışmayı kazanmış olmasına rağmen bu plan uygulanmamış ve Alman şehir plancısı Martin Wagner 1935'te bir İstanbul planı daha hazırlamıştır. Wagner'in planı kenti çevresiyle (hinterland ile) birlikte algılaması ve planlaması açısından önemli olmasına rağmen bu plan da yeterli bulunmamış ve 1936 yılında Henri

Prost, “İstanbul’un planlama çalışmalarını yönetmek” için davet edilmiş ve 1951’e kadar İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü Şehircilik Uzmanı olarak çalışmıştır (Özler, 2007).

Prost’un planı “çevre sağlığı, ulaşım/dolaşım ve estetik” ilkeleri çerçevesinde ele alınmakta ve Tarihi Yarımada’yı korumaktansa kenti yeni kurulan Cumhuriyet’in modernliğine uygun şekilde dönüştürmek odaklı yorumlanmaktadır (Bilsel, 2010). Prost Planı Tarihi Yarımada’nın silüetiyle ilgili çok kesin kararlar içerdiği için yıllardır silüetin korunması ile ilgili düzenlemelerin temelini oluşturmaktadır. Estetik ve güzelleştirme amaçlarının ön planda olduğu bu planda Prost, silüeti korumak için anıtların etrafını açmak gibi önceki dönemlerde de benimsenmiş yöntemlere ek olarak onları “uzaktan tüm ifade bütünlükleri ile beraber görünür hale” getirmeye çalışarak daha bütüncül bir yaklaşım sergilemiştir. Kıyı üzerindeki ve +40m kotundaki yapılara 3 kat/ 9,5 metreyi geçmeyen yükseklik sınırları koyarak yarımadanın hem denizle kurduğu ilişkiyi hem de topografyasına göre gelişen kent dokusunu korumaya çalışmıştır (Angel, 1993). Bu yükseklikleri geçen yerlerde **İstimlak Yasası** devreye sokularak yapıların üst kısımlarındaki fazla katlar yıkılarak silüet iyileştirilmiştir. Ancak istimlak genel olarak büyük bir sorun yarattığı için yükseklik istimlakının genellikle Botanik Enstitüsü³³ gibi devlete ait araziler ve yapılar üzerinde uygulanması sağlanabilmiştir (Pinon, 2010). Prost, 1938’de *La Figora*’dan Georges Rayon’a verdiği röportajda yükseklik istimlakı gibi basit bir yöntemle pek çok binanın üst katlarının yıkılmasını “*Ayasofya’nın ve Sultanahmet Cami’nin gemi ya da trenle kente gelen bir yolcu için olanca heybetiyle öne çıkarılmasını kolaylaştıracak*” bir hamle olarak gördüğünü belirtmiştir (Pinon, 2010). Bu anlayış Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerinde de hakim olan, kente dışarıdan gelen gezginlerin ilk izlenimleri için kent silüetinin kullanılmasının devamı niteliğinde olmakla beraber kente yaklaşılacak noktaların da tasarımın ve korumanın bir kriteri olarak dikkate alındığının göstergesidir.

³³ Süleymaniye Camisinin yakınındaki Botanik Enstitüsü’nün 1957’de Menderes’in imar operasyonları sırasında en üstteki 3 katının yıkılması Prost’un hazırladığı plana göre uygulanan yükseklik istimlaklarından en bilineni olarak karşımıza çıkmaktadır (Angel, 1993).



Şekil 4.6: Süleymaniye Camisi yakınındaki Botanik Enstitüsünü gösteren fotoğraf, fotoğrafçı: Gilbert Grossvenor, 1951, NGS Image Collection, (Üster, 2000).

Prost'un İstanbul'da bulunduğu dönemde ve hazırladığı ilk planda (1936-38) Tarihi Yarımada'da koruma açısından sadece anıtlar, camiler, medreseler ve hamamlar gibi anıtsal yapılar tarihi eser olarak kabul edilmekte ve ahşap konut dokusu, mezarlıklar, yeşil alanlar tarihi çevrenin kapsamı dışında kalmaktadır (Pinon, 2010). Ancak daha sonraki planlarında (1941 sonrası) "*pitoresk bütünlüğün korunması*" önceliğiyle Eyüp, Boğaziçi Koruları ve Karacaahmet Mezarlığı korunması gereken "*pitoresk sitler*" olarak tanımlanmıştır. Bilsel'e göre Prost, 1941 yılında hazırladığı planda Eyüp bölgesini ayrı olarak ele alarak "sit" kavramının koruma anlayışında yer bulmasını sağlamıştır (Bilsel, 2010). Sit kavramının yanı sıra peyzaja her zaman önem vermesi, anıtların önlerini açması (Hausmannvari), Marmara Denizi'ni ve Haliç'i seyretmeye olanak veren manzara noktaları yaratması, vb. sadece kentin mimari öğelerini değil, silüetini, görünümleri ve mekanların atmosferini de duyarlı bir şekilde ele aldığını göstermektedir (Pinon, 2010). Prost bu sayede görsel ilişkilerin kent planlamasında büyük yer tutmasına izin vermiştir. Örneğin, Boğaziçi için yaptığı planda bakımsız ahşap evlerin "*inkar*

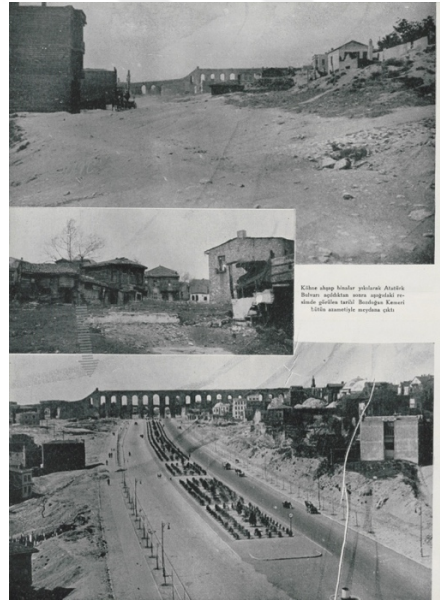
edilemez bir pitoreske malik olmalarından” dolayı tamir edilmesi, evlerin daha önceki geleneksel renklerine (kırmızı, sarı, beyaz) geleneksel yöntemlerle boyanması, manzarayı tehdit eden fabrikaların mimarilerinin değiştirilip yüksekliklerinin azaltılması, çatılardaki kiremitlerde fabrika kiremidi kullanılsa bile bunların renklerine dikkat edilip eski kiremitler gibi koyu renkli üretilmesi gerektiği gibi prensiplere dikkat ederek görsel niteliklerin ve estetik unsurların ön planda tutulmasını önermiştir. Hatta bunun için Boğaziçi planında “*bir mühendis ve bir ressam*”ın bir arada çalışması gerektiğini belirtmiştir (Özler, 2007).

Prost’un Bizans ve Osmanlı anıtları ile kent silüetini koruma çalışmalarının nedeni “*bu yapıların kullanım değerlerinden bağımsız, tarihe belgelik eden ve kolektif belleği oluşturan birer anıt olarak korunması ve geleceğe*” taşınması gerektiğine olan inancıdır (Bilsel, 2010). Bu sayede ilk kez kent silüeti için hem tarihi belge niteliği taşıma hem de kolektif bellek/kent belleği için değer taşıma özellikleri gündeme gelmiştir. Ona göre yapılar, silüeti oluşturan “*kubbelerle minarelerin karaltısıyla rekabet etmemelidir*” ve bunun için de yapıların yüksekliği ve karakteristik özellikleri ile ilgili önlemler almaya çalışmıştır (Pinon, 2010). Ancak bütün bu önlemleri alırken o da kent dokusunu ihmal etmiş, açılan yeni yollar var olan kent dokusunu yok ederek anıtların yalnızlaştırılmasına neden olmuştur. Ayasofya ve Sultanahmet’in silüetini korumak için önlemler alırken Cumhuriyet Meydanı olarak düzenlemeyi planladığı Sultanahmet Meydanı’na denizden çok uzaklardan görülebilecek bir Cumhuriyet Anıtı yapma fikrini ortaya atmıştır (Bilsel, 2010). Bu da onun için Cumhuriyet ideolojisinin kent mekanında yer almasının tarihi silüeti korumaktan daha önemli olduğunu göstermektedir. Daha sonraki yıllarda da devam edecek bu anlayış, silüetin korunmasının her zaman söylemlerde yer almasını ancak iktidarın kendi temsilini ya da görünürlüğünü kentte sağlamak için silüeti bozacak müdahalelerde bulunmasını destekler niteliktedir. Ayrıca Prost, 1933 yılında yanmış olan Adalet Sarayı, *Eski Darülfunun Binası*, için Sultanahmet Cami’nin silüetiyle uyum içinde olursa yeniden yapılabileceğini belirtmiştir (Pinon, 2010). Kent dokusunun göz ardı edildiği ve var olan yapıların yıkımını meşrulaştıran bir diğer düzenleme de Eminönü Meydan Düzenlemesi ve Atatürk Bulvarı’nın açılmasıdır. Eminönü Meydan düzenlemesinde Yeni Cami’nin denizden ve Galata Köprüsü’nden görünebilmesi için buradaki dükkanların yıkılmasını önermiştir ve bu öneri Cumhuriyet’in 20. yılı için

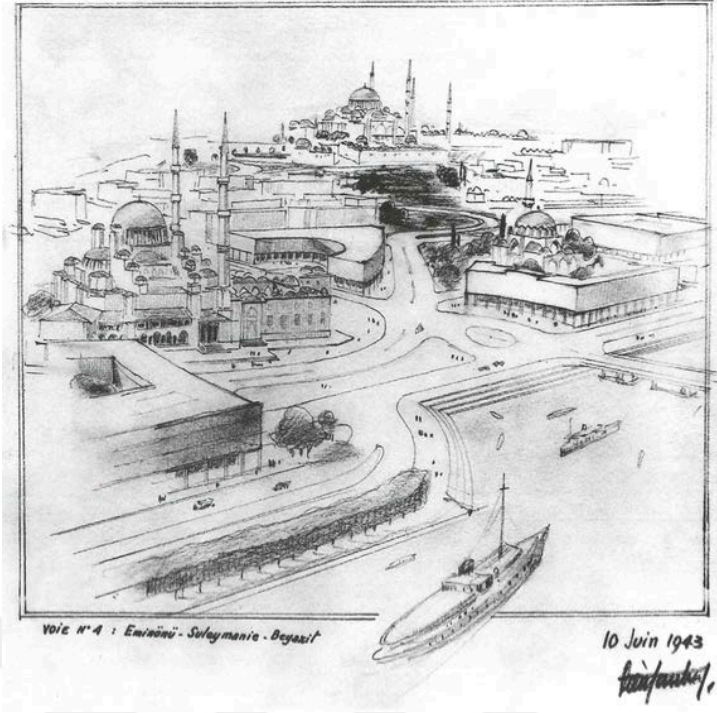
hazırlanan İnönü Döneminde İstanbul'un imarı için yapılan çalışmalarda uygulanmış ve bu çalışmalar "*Güzelleşen İstanbul*" adlı broşürle tanıtılmıştır (Şekil 4.7, 4.8) (Denver, 1943). Ayrıca Valens Su Kemerinin bulunduğu alandaki konutlar temizlenerek Atatürk Bulvarı açılmış ve su kemeri ortaya çıkarılmıştır (Şekil 4.8). Buna rağmen bu müdahale tepki çekmiştir ve günümüzde bile eleştirilmektedir. Şentürk (2011), Atatürk Bulvarı'nın açılmasının Süleymaniye ve Zeyrek arasındaki bağı kopardığını, Süleymaniye'de yalnızlaştırılmış bir konut dokusunun kaldığını ve ilerleyen yıllarda bu dokunun ticaretin hakimiyeti altına girmek zorunda bırakıldığını belirtmektedir. Bunlar doğrudan düşünüldüğünde sadece anıtsal bazda silüetle ilgisi olan müdahaleler gibi görünse de kent silüeti, kent dokusu ile bir bütün olarak ele alındığında zamanla değişen işlevler dokunun da dönüşmesine neden olduğu için uzun vadede silüete etkisi olan değişimlerdir. Prost, ayrıca Süleymaniye Camii'nin silüetini ortaya çıkarmak için Yeni Camii ve Rüstem Paşa Camileri arasında bir yol açılmasını ve buradaki ticaret yapılarının kaldırılmasını da planlamıştır. *Güzelleşen İstanbul*'da gelecek programlar arasında da yer alan bu tasarım gerçekleşmemiştir (Şekil 4.9).



Şekil 4.7: Güzelleşen İstanbul'da Eminönü Meydanı ve Yeni Camii çevresinin dünü-bugünü 1943, SALT.



Şekil 4.8: Güzelleşen İstanbul'da Atatürk Bulvarı'nın dünü bugünü ve Valens Kemerini, 1943, SALT.



Şekil 4.9: Eminönü Meydan Düzenlemesi, Süleymaniye Camisine doğru 4 no.'lu yolun açılması, Çizen: Pierre Jaubert, Fotoğraf: Foto Sander, 10 Haziran 1943, (Bilsel & Pinon, 2010).

Kentin limanının kurulacağı yerin tartışıldığı bu dönemde Prost, Saraybunu küçük liman olarak düzenlenirse buradaki siluetin tehlike altında kalacağından da bahsetmektedir. *“Dünyanın tanıdığı Eski saray, Ayasofya, Sultanahmet minareleri, bütün bir tarihin ağır yükünü taşıyan bu abide siluetleri bugün yanlarına istenmedik bir komşu gibi yükselecek olan doklar ve fabrika bacaları manzaralarıyla kıymetlerini kaybetmek tehdidi altındadır”* diyerek açıkladığı bu durum için eğer liman yapılırsa sağlayacağı ekonomik gelirin karşında hiçbir şeyin duramayacağını ve Sarayburnu siluetinin tamamen kaybolacağını belirtmiştir (Özler, 2007). Bu durum aslında kentsel mekandan sağlanan rant karşısında kent plancılarının ve yönetimlerin durması gerektiği noktayı anlatmak için iyi bir örnektir. Kentsel mirasın uzun vadede ranttan daha değerli olduğunu ortaya koymaktadır ancak Prost’un silüete etki edeceğini düşündüğü için yapılmasını onaylamadığı bazı projeler (Haliç Metro Köprüsü gibi) sonraki yıllarda bu dengenin kaybolmasıyla inşa edilmiştir.

Bu dönemde planlamalar devam ederken 1940’ların ikinci yarısından itibaren İstanbul’un nüfusu artmaya başlamış ve bu durum konut sıkıntılarının gündeme gelmesine neden olmuş ve kentleşmeyle ilgili sorunlar başlamıştır. Ayrıca, İkinci Dünya Savaşı’nın sona

ermesiyle kurulan UNESCO, evrensel kültür mirası kavramını koruma literatürüne sokarken TBMM 1946 yılında UNESCO üyelik Sözleşmesini imzalamış ve 1949'da UNESCO Türkiye Milli Komitesi kurulmuştur.

1950-1980 Dönemi

1950 seçimleriyle birlikte tek partili dönemin sona ermesi ve Adnan Menderes'in başbakan, Celal Bayar'ın da cumhurbaşkanı olması İstanbul için imar operasyonları açısından yeni bir dönem başlatmıştır. Henri Prost'un anlaşması da 1951 yılında sona erince 1952-56 yılları arasında görev yapacak olan Müşavirler Heyeti oluşturulmuştur. Bu heyet İstanbul Teknik Üniversitesi ve Güzel Sanatlar Akademisi'nin öğretim üyelerinden oluşmaktadır (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Daha önceki planlardan alınan bazı kısımlar ve Avrupa kentleri örnek alınarak yapılan seçkilerle 1950'ler İstanbul için Boysan'ın (2011) belirttiği gibi "*hız ve pragmatizm*"e dayalı imar anlayışının hakim olduğu bir dönemdir. Bu dönem aynı zamanda Birinci Boğaz Köprüsü fikrinin ortaya atıldığı dönemdir ve bunun için analizler yaptırılmaya başlanmıştır. 1954 yılında Müşavir Heyeti'nin planları hakkında fikirleri alınmak üzere İngiliz Sir Abercrombie İstanbul'a davet edilmiş ve incelemeler yaptıktan sonra Valiliğe bir rapor sunmuştur. Bu raporun Boğaz Köprüsü ile ilgili değerlendirmeleri dikkat çekmektedir. Abercrombie, raporunda:

“Boğaz Köprüsü üzerine asıl meselenin bu köprünün İstanbul'un eşsiz manzarası ile ve bilhassa Sarayburnu ve civarındaki camilerin silüetiyle nasıl bağdaşacağı olduğu bununla beraber modern bir memleketin böyle bir tehlikeyi göze almaktan çekinmemesi icabettiği” fikrini belirtmiştir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972).

Bu fikirler artık Prost dönemindeki duyarlılığın yok olduğunun, “modern” bir kente dönüşmek için bazı fedakarlıkların yapılması gerektiği fikrinin hakim görüş olmaya başladığının göstergesidir. Daha sonraki planlamalarda da bu duyarsızlık devam etmiş, kentin en çok planlandığı dönemlerde en plansız gelişmesi ya da genişlemesi başlamıştır.

1956 yılında Adnan Menderes'in İstanbul için imar operasyonlarını başlatması bu gelişmeye daha da hız katmıştır. Bu dönemde ayrıca İstanbul'un imarı için çalışan üç ayrı büronun (İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü, Prof.Högg'ün Bürosu ve Piccinato'nun İller Bankası Bürosu) olması bir yandan kentin imarının hızla yapılmasına olanak sağlarken diğer yandan da parçalı bir planlama ve uygulama anlayışının olduğunu

göstermektedir. Tarihi Yarımada'da hala sadece abidelerin tarihi eser sayıldığı, geri kalan binaların “köhne” yapılar topluluğu olarak kabul edilip hemen yenilenmesi gerektiği anlayışının hakim olduğu bu dönemde Adnan Menderes önderliğindeki Demokrat Parti, tek parti yönetiminin Batıyı örnek alan modernleşme politikalarını Osmanlı-İslam kimliği üzerinden devam ettirmiştir (Boysan, 2011; Şentürk, 2011). Menderes 1956'da yaptığı bir açıklamada

“Dünyanın göz bebeği İstanbul'un böyle mi olması gerekir? Trafik, bu eski dar sokaklarda neredeyse tıkalı ve çöplüğe batmış antikalar gibi gözüküyor ve kaybolan güzel camilerimizi tekrar gün ışığına çıkartmalı. Bu sadece belediyenin değil, aynı zamanda, devletin yüce görevidir... İstanbul için ne yaptık? Beyoğlu bölgesinde birkaç geniş cadde, Taksim Gezisi, orada burada birkaç heykel ve birkaç cadde. Cumhuriyet neslinden biri olarak kendimi İstanbul'a borçlu addediyorum. Yapılacak ilk şey, İstanbul Beyoğlu'na karşı... Camilerimizi, çeşmelerimizi, sanat eserlerimizi, inşa edeceğimiz büyük caddelerin pencerelerinde mücevherler gibi göstermeliyiz. Bunlar, değerli taşlar gibi parlamalı... Trafik, su gibi akmalı...” demiştir (Şentürk, 2011).

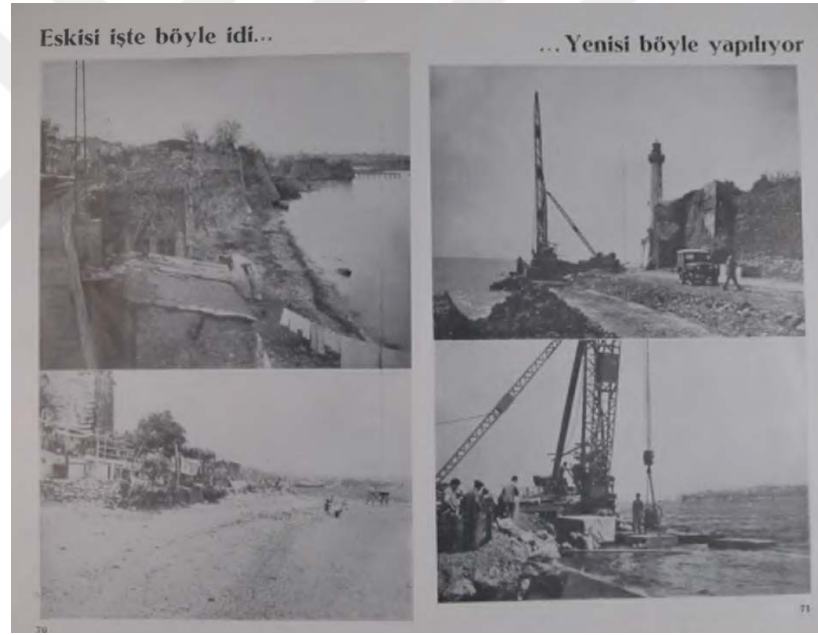
Bu açıklama İstanbul'un sadece belediyenin kontrolü altında olmadığını, merkezi hükümetin de her zaman İstanbul'u müdahale edebileceği bir yer olarak gördüğünün göstergesidir. Bu görüş, Osmanlı İmparatorluğu döneminde sultanların payitahta karşı olan tavırlarının, yerel yönetimler kurulsun bile, Cumhuriyet'in merkezi yönetimi tarafından devam ettirildiğini ve iktidarın her zaman kendini ideolojisi çerçevesinde İstanbul'u dönüştürmeye yetkin gördüğünü de ortaya koymaktadır. Ayrıca kentsel koruma açısından halen aynı prensiplerin geçerli olduğu, anıtsal yapıların tarihi eser olarak kabul edildiği ve bunların çevrelerinin açılıp ortaya çıkarılması gerektiği anlayışının sürdüğü görülmektedir.

Menderes döneminde de İnönü dönemi imar faaliyetlerinin gösterildiği *Güzelleşen İstanbul* gibi 1950-57 arasındaki değişimleri göstermek için ilkinden daha kapsamlı olan “*İstanbul'un Kitabı*” yayınlanmıştır. *İstanbul'un Kitabı*'nda Menderes, kentin ikinci Fatih'i ve “*İstanbul'daki ızdıraba, avereliğe, dağınıklığa ve derbederliğe karşı bir medeniyet zaferi kazanmış*” olarak anlatılmaktadır. Bu kitaba göre “*ışıkta, sudan, renkten ve cenab-ı hakkın bütün lütuflarından örülmüş olan İstanbul*”da “*o muhteşem Süleymaniye derme çatma evlerin muhasarası altındaydı; Yeni Camiyi çerden çöpten dükkanlar perde arkasına almıştı; o güzelim Beyazıt Meydanı birbirinden şekilsiz salaş*

binaların hücumuna uğramış” ve “eciş bücüş sokaklarla” çevrelenmişken Menderes operasyonlarıyla kent “mimari bir zevkle, bir sanat anlayışı ile sarılmakta; elmas traş edilmekte ve parlamakta”ydı (İstanbul'un Kitabı, 1957). Bu dönemde de tepelere kurulmuş olan camiler ve kentin surları Osmanlı mirasına atıfta bulunarak meydana çıkarılmış, kent silueti için daha önceki dönemlerden farklı bir koruma anlayışına gidilmemiştir. Kent içerisindeki meydanlardan anıtsal camilere doğru perspektiflerin açılması ve bu camilerin siluetlerinin bu sayede görünür kılınması amaçlanmıştır. Ayrıca Divanyolu Caddesi boyunca “bulunan büyük sanat eserlerinin denizden ve şehrin diğer semtlerinden muhteşem görüşününü kapatmamak için civardaki binalara kat ilavesi” yapılmaması kararlaştırılmış, yine yükseklik sınırlamaları silueti korumak için kullanılan yöntem olmuştur (İstanbul'un Kitabı, 1957). Bu gibi kararlar alınmasına rağmen, Menderes Dönemi sahil surlarının önünde Sirkeci-Florya sahil yolunun açılmasıyla hem kent silueti hem de kent formu için alınmış olumsuz kararlardan birine de imza atmıştır. İstanbul'un Kitabı'ndaki önemli gelişmelerden biri olarak sahil surlarının önemli değere sahip olduğu düşünülen kısımları restore edilmiştir (İstanbul'un Kitabı, 1957). Ancak bu esnada Sirkeci-Florya sahil yolu deniz doldurularak inşa edilmiştir (Şekil 4.10). Surların denizle olan ilişkisi koparılarak kent-kıyı ilişkisi yok edildiği gibi bu yol sahil surlarının karakteristik özelliklerini yitirmelerine neden olmuştur. Dolgu alanların ve yolların kent formunun korunması açısından yarattığı olumsuzluklar için ilk büyük çaplı müdahaleyi Sirkeci-Florya deniz yolu yaratmıştır. Bu müdahale ile kıyı-kent ilişkisi kesintiye uğradığı gibi suyun yansıma özelliği nedeniyle daha geniş bir alanda algılanan siluet de bu yol nedeniyle bu özelliğini yitirmeye başlamıştır. Kentte yapılan büyük çaplı yıkımlarla dolgu alan inşasını ilişkilendiren Erkal (2011), Menderes Dönemi'nde yapılan Vatan, Millet Caddeleri ile Barbaros Bulvarı gibi hatlardaki büyük yıkımların molozlarının bir sonucu olarak denizin doldurularak bu yolun inşa edildiğini ileri sürmektedir. Aynı dönemde Sirkeci-Florya yolunun yanı sıra Haliç Sahil Yolu'nun (Eminönü-Fener arası) da açılması kent silüetinde de önemli bir yere sahip olan kent-deniz ilişkisinin kopması açısından önem taşımaktadır. Kıyı çizgisinin mülkiyet sorunları açısından kent içindeki mekanlara göre daha kolay bir uygulama alanı yaratması, bir görünüm sorunu olarak ele alınmaması ve denizin mülkiyetsizliği daha sonraki yıllarda da kent-kıyı ilişkisinin çok daha büyük değişiklikler yaşamasına neden olacaktır. Özellikle 1980'lerden sonra gelişecek olan kıyı alanlarının doldurularak park-yol yapılması ve kent içerisindeki yeşil alanlar azalırken bu

dolgu zeminlerde yeşil alanlar yaratılması gibi müdahaleler için de bu yol olumsuz bir örnek yaratmıştır (Erkal, 2011).

Menderes dönemi genel hatlarıyla incelenecek olursa eski payitahtın yeniden önem kazandığı bir dönem olarak yorumlanabilir. Adnan Menderes bu dönemin en önemli müdahalelerinin bizzat yürütücüsü olarak yaptığı imar operasyonları ile İstanbul'un kurucusu Constantine'e eş değer gösterilerek Time dergisinin 1958 Şubat ayı kapağında "The impatient builder" olarak yer almıştır (TIME, 1958). Tarihi Yarımada içerisinde bunlar olurken kent iki milyona yaklaşan nüfusuyla hızla büyümekte ve gecekondular alanları plansızca yayılmaktadır. Tarihi Yarımada'nın dışında Dolmabahçe Sarayı'nın silueti göz önünde bulundurulmayarak Hilton Oteli'nin 1951-55 yılları arasında yapılması daha sonra hızla artacak olan çok katlı ve büyük kitleli binaların yapımını başlatmıştır.



Şekil 4.10: Menderes Döneminde Sirkeci-Florya Sahil Yolunun Açılması, İstanbul'un Kitabı, 1957.

Menderes'in imar operasyonları devam ederken plansız gelişmeyle ilgili eleştiriler artınca hazırlanan Hans Högg'ün Plan Önerileri (1957-60) ve Luigi Piccinato'nun hazırladığı Geçit Devri Nazım Planı (1958-60) bu dönemin planlama çalışmalarını oluşturmuştur. Piccinato'nun planı İstanbul için sanayiye desantralize ederek buna bağlı olan yoğunluğu azaltmayı, İstanbul'u üretim kenti olarak değil ticaret, tüketim, kültür ve yönetim kenti olarak planlamayı ve bunu kentin yükünü çevresine dağıtarak bölgesel bir planlama ile

yapmayı hedeflemektedir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Sanayinin kentten uzaklaştırılmak istemesi uzun vadede İstanbul'un yoğunluğu için iyi bir plan olarak belirse de Haliç kıyılarındaki sanayi alanların ve buna bağlı konut alanlarının dönüşümü fiziksel, sosyal ve estetik olarak da kent mekanında değişimi beraberinde getirmiştir. Buna rağmen Piccinato'nun planı koruma anlayışı konusunda yenilikler içermektedir. Korunması gerekenin sadece anıtlardan ibaret olmadığını, anıtın genel karakteristiğini sağlayan atmosferinin de çevresiyle birlikte korunması gerektiğini belirtmesi Tarihi Yarımada ve İstanbul için Osmanlı İmparatorluğundan beri alınan kararlardan farklılık göstermektedir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Ayrıca bu plan, tarihi mahallelerin imarı söz konusu olduğunda yıkıp yeniden inşa etmek yerine en az müdahale ile tamir edilmesi gerektiğini belirterek konut dokusunun da korunmasıyla ilgili fikirler içermektedir. Ancak Piccinato'nun planı hemen uygulanacak bir plan değildir, o sadece kentin geleceğe dönük planlaması için fikirler ortaya koymuştur, bu nedenle de bu plandaki fikirler doğrudan kent mekanında uygulanmamıştır.

Kentteki hızlı nüfus artışı, yapılan planların yetersiz kalması nedeniyle hızla artan gecekondular ve plansız kentleşme nedeniyle İstanbul bu dönemde büyük bir değişim yaşamıştır. Bu dönemin eleştirileri de Mimar Kemalettin'in inkilere benzer nitelik taşımakla beraber yürütülen projelerin ölçeği dolayısıyla daha kapsamlı bir hal almıştır. Bu eleştirilerden biri 1960 yılında Mimarlar Odası'nın yayınladığı "*Yurdumuzda İmar Çabaları*" adlı bildiridir. Bildiride önce Prost, kentin ana sorunlarını doğru kavramamakla ve bu nedenle yetersiz öngörülerde bulunmakla eleştirilirken Menderes dönemi de Cumhuriyet'in yetiştirdiği yeni beyinlerden ve uzmanlardan yeterince ve doğru şekilde yararlanmamakla, "kent" in ne demek olduğunun anlaşılmayıp daha önceki dönemlerdeki gibi yapı ve yol üzerinden planlanmanın yapılmasıyla eleştirilmektedir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Mimarlar Odası tarafından Müşavirler Heyeti'nin çalışmaları "*Bir esasa dayanmaksızın muayyen yerlerde kat miktarını arttırmakla tesadüfi ağırlık merkezleri yaratılıyor, müstakbel sirkülasyon zorluklarının meydana gelmesine önayak olunuyordu. Bu arada belki de dünyanın en güzel silueti barbarca feda ediliyordu. Boğaz köylerinin gene gayesiz olarak yayılıp soysuzlaşmasına da bu devirde izin verildi. Her köy planının ayrı ayrı ele alınmasına karar verilmesi, bu heyetin koordinasyon ve nazım plan anlayışından ne kadar yoksun olduğunu gösterir*" diyerek

eleştirilmiş, heyetin yaptıkları kentin esas sorunlarını anlamak yerine yolları düzeltmek, kat yüksekliklerini artırmak gibi şekilci uygulamalar olarak tarif edilmiştir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Sahil yolunun açılmasını da “*Sirkeci’yle Florya arasında, şehirlerarası sür’at yolu karakterini haiz bir yol açıldı. Deniz şehri İstanbul’un denizle ilgisi kesildi. En güzel bir tabiata, en büyük bir saygısızlıkla kıyıldı, beton kalıplarla döşenildi koylar dolduruldu, burunlar kazıldı. Bu sahilin ruhunu teşkil eden gazinolar ahşap evler, plajlar, balıkçı rıhtımları yıkıldı, tarihi surlar tahrip edildi ve bu caddeye «turistik» adı takıldı*” sözleriyle anlatan bildiri, kentin en önemli sorununu ise “*Şehrin asırlar boyunca meydana gelmiş bir an’anesi, bir şahsiyeti ve yaşama şekli mevcuttur. İstanbul’u dünyanın en güzel ve şöhretli şehirlerinden yapan işte bu verilerin toplamıydı. İmar adı altında yapılan faaliyette bu verilere bir def’a bile genel bir bakışa lüzum hissedilmedi, genel bir plan hazırlanmaksızın icraata geçildi. Şehrin tabii ve tarihi zenginliği en barbar şekilde düşüncesizce harcandı*” diyerek bütüncül bir bakış açısının ve planın eksikliği olarak tanımlanmıştır (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972).

1960 Darbesi ardından askeri yönetim başlarken yürürlüğe giren 1961 Anayasası beraberinde Devlet Planlama Teşkilatı’nın kurulmasına da zemin hazırlamıştır ve İstanbul planları da ekonomiye dayalı bölgesel planlar olarak değişmeye başlamıştır (Tekeli, 2013). Ancak hemen darbeden sonra 1961 yılının Ocak ayında doğrudan silueti korumak ile ilgili olan “**40 Rakım İmar Planı**” İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanmıştır (Tekeli, 2013). Bu sayede Prost Planıyla gündeme gelen Tarihi Yarımada’da 40 rakım üzerindeki alanlardaki yapıların 3 katı (12,5m³⁴) geçmeyecek şekilde yapılması kararı yasallaşmıştır. Siluetin korunmasıyla ilgili bu karar yapı yükseklik sınırını 3 m kadar artırmasına rağmen düzenlemeye kentin topografik özelliklerini de ekleyerek daha gelişmiş bir uygulama anlayışı sağlamıştır. 1960’lar İstanbul ile ilgili pek çok planın yapıldığı bir dönem olmuştur. 1963 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı ile planlamaya ülke çapında hedefler konarak, başka büyük kentlerin de yaratılması gerekçesiyle İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa’yı kapsayan Doğu Marmara Bölgesini içererek yapılmıştır (Özler, 2007). Yeni merkezler yaratılması İstanbul için hem nüfusu hem de kentin genişlemesini dengeleyecek bir

³⁴ Prost Planı 3 kat/9,5 m ilkesi çerçevesinde gelişirken 40 Rakım imar planında yükseklik 12,5 m olarak belirlenmiştir.

çözüm olarak doğru bir karar olarak düşünülebilir. Ancak bu merkezlerin yaratılması için gerekli çalışmaların yapılmaması İstanbul'un halen Türkiye'nin tüm yükünü omuzlayan kenti olarak kalmasına sebep olmuştur.

1964 yılına gelindiğinde ise Tarihi Yarımada'nın ilk ayrıcalıklı planı olan **1/5000 Ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı** yapılmıştır. Planda “*Suriçi İstanbul*”, “*şehrimizin, tarih, kültür ve turizm değerlerini toplu olarak sinesinde barındıran, klasik silueti ile şehrimizi dünyaya İstanbul olarak tanıtan bölgesi... Tarihi Yarımada'nın kendisidir*” diyerek tanımlanmıştır (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Bu tanımlamayla birlikte kentin silueti daha sonraki pek çok planda da yer alacak şekilde Tarihi Yarımada'nın ayrılmaz bir parçası olarak koruma literatürüne eklenmiştir. Suriçi İmar Planı, Tarihi Yarımada için turizm merkezi rolünü uygun görürken kentin bütünlüğünün de bu döneme kadar kente zarar veren “*yangınlar ve yangından sonra birbirine paralel kadastro yolları ve sıra yapılar, genel plansızlık, Yarımada'nın tarihi hüviyeti ile bağdaşmayan ve milyonlarca lira istimlâki icabettiren ve bu gün içinde tatbik kabiliyeti kalmamış olan imar planları, sık sık değişen talimatname hükümleri, çatı katları, gabari tanzimleri ve yapı sanayi düzensizliği*” nedenleriyle bozulduğunu belirtmektedir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Plan, Vatan Caddesi'nin çevresinde ve buradaki tepelerle yamaçlardaki alanlarda kentin anıtlarının silüetlerinin görünebilirliği ve sağladığı perspektif nedeniyle bu görünümünün korunarak imara izin verileceğini belirtmekte ve silüetlere içeriden bir bakış sağlamaktadır. Ayrıca 1961 yılı “40 Rakım İmar Planı” kararlarının Tarihi Yarımada için geçerli olduğunu belirterek topografyaya uygun olarak yükseklik sınırlamalarını belirlemektedir (Duranay, Gürsel, & Ural, 1972). Bu yükseklik sınırlamaları Tarihi Yarımada'nın yapı yoğunluğuna bağlı olarak bölgelere (*zone*) ayrılması sonucu belirlenmiş olup planın uygulanması için de bir Eski Eserler Şube Müdürlüğü kurulmuştur (Tekeli, 2013). Ancak bölgelere göre kat yükseklikleri planı hazırlanamadığı için 1964'te bir de “**İstanbul Kat Nizamları Planı**” hazırlanarak İstanbul'daki birçok alanın yapı yükseklikleri artırılmıştır. Tekeli (2013), bu planı yap-sat'çı sermayenin isteklerine uygun olarak geliştirilen bir plan olarak tanımlamaktadır. Bu sayede Tarihi Yarımada içerisinde ve çevresinde imarlı alanlardaki az katlı evler, yık-yap-sat formülüyle yıkılıp yeniden yapılmakta ve apartmanlaşma hızla artmaktadır. 1966 yılındaki **İmar Talimatnamesi** imarlı alanlarda yapılara bir kat daha çıkılmasına izin

vererek yapı yüksekliklerinin gittikçe artmasına neden olmuş ve İstanbul'un geleneksel konut dokusu hızla değişmeye başlamıştır.

Bu esnada İstanbul ve diğer metropol kentlerin nazım planı hazırlanması gündeme gelmiş ve bu plan hazırlanana kadar kentteki sanayi alanları ile ilgili önlemler almak için 1965 yılında **İstanbul Sanayi Nazım Planı** yapılmıştır. Haliç ve Boğaziçi'nde sanayinin yayılmasını durduran bu plan daha sonraki yıllarda sanayinin buradan çıkarılmasına ön ayak olacaktır. 1966'da Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosunun kurulmasıyla 1971'de tamamlanacak olan planın çalışmaları başlamıştır. Aynı zamanda boğaz köprüsü için tartışmaların hız kazandığı bu dönemde köprü için etütler de yapılmaya başlanmıştır (Tekeli, 2013). Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu çalışmalarını sürdürürken İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nün de varlığı devam etmektedir. Ve bu müdürlük 1968'de yapılmış olan **Mecidiyeköy, Gayrettepe, Yıldız Posta Caddesi Planı** ile var olan 2 katlı konut dokusunu kat yüksekliklerini artırarak 3, 4, 5 kata kadar çıkarmayı amaçlamıştır. Bakanlık tarafından 1970 yılında bu plan onaylanırken yükseklikler 5, 8 ve 12 kata kadar çıkarılınca apartmanlaşmanın önü açılmış daha sonradan yapılmaya başlanacak olan gökdelenler için zemin hazırlanmıştır (Tekeli, 2013). Bu da çoklu karar mekanizmalarının parçalı kararlarının İstanbul için büyük sorunlar doğurduğuna örnek teşkil etmektedir. Tarihi Yarımada içerisindeki kat yükseklikleri sınırlı tutulsa da çeşitli bakı noktalarından yarımada'nın silüetini etkileyebilen bu çevre alanların kat yüksekliklerinin artırılması silüeti bozan uygulamalardandır.

1971 yılında **1/25000 Ölçekli Büyük İstanbul Nazım Plan Önerisi** çalışmaları tamamlanmıştır. Kentin nüfus artışını mekan üzerinde dengeleyebilmek için Mecidiyeköy ve Zeytinburnu'nun "ikinci derece yönetici merkezler" olarak belirlendiği bu plan, yeni yerleşim alanlarını cazip kılarak Tarihi Yarımada'daki nüfus yoğunluğunu kontrol etmeyi ve burayı tarihi merkez olarak korumayı hedeflemektedir (Tekeli, 2013). Ancak bu planla ilgili analizler ve çalışmalar yeterli bulunmadığı için onaylanamamıştır. 1972'de kabul edilen **1605 sayılı İmar Kanunu**, İmar ve İskan Bakanlığı'na "*belediyelerin onayını almadan plan yapma ve yaptırma*" yetkisini vermiştir (Tekeli, 2013). Bu yetki ile günümüzde de halen devam eden merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasındaki tutarsızlık yasal çerçeveye dayandırılmıştır. 1973 yılında Boğaziçi

Köprüsünün açılmasıyla yeni çevre yolları kentin bu doğrultuda genişlemesine neden olmuştur. Yine aynı yıl **1710 sayılı Eski Eserler Kanunu**, Venedik Tüzüğü (1964) ile koruma literatürüne eklenen kentsel ve kırsal yerleşmelerin Türkiye'deki koruma faaliyetlerine "sit" kavramı olarak eklenmesini sağlamış, bu sayede sadece tekil binalar değil, alanların bir bütün olarak korunması yasallaşmıştır.

1971'de hazırlanan Büyük İstanbul İmar Planı **1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı** olarak 1980 yılında onaylanabilmiştir. Bu planda Tarihi Yarımada ile Galata tarafında Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının güneyinde kalan alan kentin "ana merkezi" olarak kabul edilmiş ve bu merkezin Zincirlikuyu'dan Maslak yönüne doğru uzaması öngörülmüştür (Tekeli, 2013). Bu da genişleyen kentle birlikte merkezin de gelişmekte olduğunun göstergesidir. Bu planla birlikte Tarihi Yarımada'ya turizm fonksiyonu verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu dönemde ayrıca ikinci köprü de gündemde olan tartışmalardan biri olmuştur.

Silueti koruma çalışmaları sadece Tarihi Yarımada ile sınırlı kalmamıştır. Boğaziçi de hem doğal güzellikleri hem de kentsel ve kültürel dokusu ve peyzajı ile siluetinin korunması gerektiği düşünülen alanlardan biri olmuştur. 1978 yılında **1/50000 Ölçekli Boğaziçi Doğal Tarihi Sit Alanı Nazım Planı** yapılarak Boğaziçi rekreasyon, turizm ve konut alanı olarak ayrılmıştır. Boğaziçi'nde bulunan sanayi yapılarının başka yerlere taşınması öngörülmüş ve yeşil alanların korunması için önlemler alınmıştır. Aynı zamanda bu plan Boğaziçi siluetinin korunması için sahil şeridi, öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgelerini belirleyerek buralardaki yapıların kat yükseklikleri ile ilgili düzenlemelerin yapılması sağlanmıştır. Bu plan 1980 askeri darbesinden sonra çokça gündemde kalıp 1983 yılında çıkarılan **2960 sayılı Boğaziçi Kanunu** ile yasallaşmıştır (Tekeli, 2013). Boğaziçi ile ilgili alınan kararlar İstanbul ve Türkiye genelinde öncü niteliğe sahip olsa da hem planın hazırlanma aşaması hem de uygulanmasıyla ilgili eleştiriler gündeme gelmiştir. Planın 3 ay gibi kısa bir sürede hazırlanması yeterli topografik etütlerin ve siluet çalışmalarının detaylı bir şekilde yapılacağı bir zaman dilimini kapsamamaktadır (Aksoy, 2009). Aynı zamanda plan, görünümleri korumak ve yeni yapılan binaları düzenlemek amacıyla yapılmış gibi gözükse de sahil şeridi, öngörünüm, geri görünüm ve etkilenme bölgeleri sınırları çizilir

ve yeni yapıların kat yükseklikleri belirlenirken topografyanın göz ardı edilmesi Boğaziçi silüetini bozacak uygulamalara yol açmıştır (Salman & Kuban, 2006). Geri görünüm ve etkilenme bölgelerinin öngörünüm ve sahil şeridinin görünümünde etkili olduğu ve bu görünümün arkasında bir fon oluşturduğu bilinmesine rağmen geri görünüm ve etkilenme bölgelerindeki yamaçların yükseklikleri dikkate alınmadan çok daha yüksek katlı yapılaşmaya izin verilmesi Boğaziçi'nin görsel bütünlüğünün olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Aksoy, 2009). Boğaziçi'nin görünümünü korumak amaçlı alınan bu kararların varlığı olumlu ve öncü gelişmelerdir. Ancak kararların uygulanabilirliğinin ve bütüncül bir bakış açısının varlığının da sağlanması gerekmektedir. Örneğin, Boğaziçi'nde sahil şeridinin ve öngörünüm bölgesinin İBB'nin yetki alanı olmasına rağmen geri görünüm ve etkilenme alanlarının ilçe belediyelerinin kararlarına bağlı olması bir yetki karmaşası yarattığı gibi bütüncül bir korumanın sağlanamamasına da neden olmaktadır (Salman & Kuban, 2006).

Boğaziçi ile ilgili bu gelişmeler olurken tarihi çevrenin korunmasının sit alanları kavramıyla gelişmesiyle birlikte 1977 yılında Anıtlar Yüksek Kurulu Süleymaniye ve çevresini sit alanı olarak ilan etmiştir. Ancak 1971'de hazırlanıp 1980'de onaylanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında buranın merkezi iş alanları içerisinde yer alması yine alınan çoklu kararların koruma alanında sorun yaratmasına örnek olmaktadır. Bu tutarsızlığı ortadan kaldırmak için 1980 yılında **1/500 Ölçekli Süleymaniye Koruma İmar Planı** hazırlanmış ve 1981'de kabul edilmiştir.

1980 darbesi öncesi planlanmaya başlanan ancak uygulanması darbe sonrasına kalan girişimlerden biri de Haliç'in sanayiden temizlenmesidir. 1975-77 yılları arasında Boğaziçi Üniversitesi tarafından yürütülen çalışma, 1983'te Kültür ve Turizm Bakanlığı, Nazım Plan Bürosu ve İstanbul Belediyesi'nin ortak hazırladığı bir plana dönüştürülmüş ve 1984 yılında onaylanmıştır (Tekeli, 2013).

1980 ve sonrası

1980 Darbesi Türkiye'de tekrar yönetimin askeriye'nin eline geçmesine neden olmuş ve politik, ekonomik, kültürel, sosyal ve toplumsal hayatta kırılmalar yaşanmıştır. Darbe sonrası İstanbul'da görülen değişimler ise kente düzen vermek, darbe öncesinde oluşan

sorunları ortadan kaldırmak ve kentin güzelleştirilmesine tekrar önem vermek olarak tanımlanabilir. Kenti çirkinleştiren gecekondu, ruhsatsız binalar darbe sonrasında hemen yıkılmaya başlamış, ruhsatsız bina yapımı engellenmeye çalışılmıştır. Ayrıca kentin estetik nitelikleri ön plana çıkmış, görünümü bozduğu düşünülen bina çıkıntıları yıkılmış, tabela ve reklamlar düzenlenmeye çalışılmış, Boğaz'daki binaların boyaları ve temizliği denetlenmiş, otobüs durakları düzenlenmiş, dağınık ve düzensiz görüntüyü önlemek için seyyar satıcılara düzenlemeler uygulanmıştır (Şentürk, 2011).

1980 sonrası dönem İstanbul için “dünya kenti” olma hedefinin konulduğu ve kentteki dönüşümlerin bu hedefe ulaşmak için düzenlendiği bir dönemdir. 1982 yılındaki **Turizm Teşvik Kanunu**, Bakanlığa “*kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri*” için plan yapma yetkisini vererek merkezi yönetimin turizm alanı ilan edilen yerlerdeki yetkisini artırmıştır (Bakanlar Kurulu, 1982). 1984'te kabul edilen **Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki 3030 sayılı Kanun** ile hem projelere dayanan belediyecilik başlamış hem de büyükşehir belediyesi başkanlarına verilen yetkiler artırılmıştır. Şentürk (2011), bu yetkilerin İstanbul'un ekonomik kaynakları ile birleşince büyükşehir belediyesi başkanının çok güçlü bir konuma geldiğini ifade etmektedir. Ancak Turizm Teşvik Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Boğaziçi Kanunu gibi düzenlemeler belediyelerin buralardaki yetkisini sınırlandırarak merkezi yönetimin söz sahibi olmasını sağlamıştır (Şentürk, 2011). Ayrıca yine bu dönemde nazım plan bürolarının kapatılmasıyla daha küçük ölçekli planlar yapılması hedeflenmiş, merkezi ve yerel yönetimler arasındaki yetki hiyerarşisiyle İstanbul'un bütüncül planlamasının yapımı zorlaşmıştır.

1984 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla birlikte kentte büyükşehir belediye başkanlarının projelerinin büyük dönüşümler yaptığı bir döneme girilmiştir. “Dünya kenti” olma hedefi konulan ve küresel ekonomiye eklemlendirilmek istenen İstanbul için bu dönem hala gecekondu ve konut sıkıntısının, trafik sorunun ve altyapı sorunlarının devam ettiği bir dönemdir. Dalan da Menderes'ten çok farklı olmayan açıklamalarında İstanbul'u kirlenen bir yüzüğe benzeterek onu parlatıp “*dünya insanlarına*” sunmak amacından olduklarından bahsetmektedir (Şentürk, 2011). 1984-1989 döneminin en bilinen müdahalesi 1980

öncesi dönemde planlanmaya başlanan Haliç'in sanayiden arındırılması projesidir. Buradaki sanayi alanları istimlak edilerek yeşil alana dönüştürülmüş ve Haliç'in temizlenmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemde kent silüetiyle ilgili kararlara rastlanmamasına rağmen İstanbul'un 1985 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girmesiyle birlikte kültürel/kentsel miras alanında büyük bir gelişme yaşanmıştır. İstanbul'un Tarihi Alanları adı altında Sultanahmet Kentsel Arkeolojik Sit Alanı, Süleymaniye Koruma Alanı, Zeyrek Koruma Alanı ve Kara Surları Koruma Alanı dünya mirası olarak kabul edilmiştir. Bu dönemin tarihi eserlerle ilgili çalışmaları da Süleymaniye ve çevresine odaklanmış, *Süleymaniye SİT Alanı ve Kamulaştırma Planı* yapılmıştır. Bu plana göre bölgede 314 ahşap yapı dış görünüşleri korunarak restore edilmeye karar verilmiş ve buradaki iş yerleri başka noktalara taşınmıştır (Şentürk, 2011).

1984-1989 dönemine kadar konutla ilgili herhangi bir politika uygulanmadığı için gecekondular hala kentin en büyük sorunlarından birini teşkil etmektedir. Bu soruna çözüm getirmek ve konut politikaları geliştirebilmek için bu dönemde TOKİ kurulmuş ve 1980'lerin sonuna doğru toplu konutlar ve kooperatifler yaygınlaşmıştır. Ancak bunlar 1990'ların ortasına kadar dar gelirli ailelerin yararlanabildiği hale gelememiş, genelde orta sınıf bu konutlardan yararlanmış, gecekondular sorunu tamamen çözülememiştir (Şentürk, 2011). Gecekonduların bu dönemde yatayda büyümesi engellenip kentin genişlemesi kontrol altına alınmaya çalışılsa da artan nüfus gecekonduların kat sayılarının artmasına ve apartmanlaşmalarına yol açmıştır (Şentürk, 2011).

1984-1989 döneminde Tarihi Yarımada silüetiyle ilgili kararlar alınmış olmasa da Yarımada'nın çevresinde Beşiktaş-Taksim arasında yapılan Gökkafe (Süzer Plaza) ve Park Otel gibi gökdelenler inşa edilmiş ve günümüze kadar tartışmalı şekilde gelmişlerdir. 1982'de çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu'nun önünü açtığı, yeşil alan olarak görünen araziye otel izninin çıkmasıyla Gökkafe Otel 34 kat için izin alabilmiştir (Y.Y., 2016). Yine aynı dönemlerde 33 kat olacağı konuşulan Park Otel'in de yapımına başlanmıştır (İnce, 2014).

1989-1994 yılları arasında Nurettin Sözen'in büyükşehir belediye başkanı olmasıyla birlikte kentsel değişimler açısından bir önceki dönemden daha durgun bir döneme

girilmiş, altyapı çalışmaları önem kazanmıştır. Sözen, kentten sanayinin tamamen çıkarılmasına karşı olmakla birlikte kente sadece ticaret fonksiyonu verilmesini doğru bulmamış ve İstanbul için sanayi, ticaret, kültür ve tarihten oluşan çoklu bir fonksiyon öngörmüştür (Şentürk, 2011). Ancak ona göre sanayi kent çeperinde yer almalıdır ve Tarihi Yarımada'nın da turizm ve ticaret işlevini sağlayabilmesi için bu dönem, sanayinin yarımadadan uzaklaştırılmasına devam edilmiştir. 1989-1994 dönemi İstanbul için doğanın ve siluetin korunmasının söylemlerle sıkça yer aldığı bir dönem olarak önem taşımaktadır. Kentin doğasının korunması sonradan yapılan yeşil alanlarla ölçülmeye çalışılmış, sahil dolguları yapılarak bu alanlar yeşil alan olarak kullanılmak için tasarlanmıştır. Kent mekanındaki doğal yeşil alanların giderek azalmasına rağmen denizin doldurulup yeni mekanlar yaratılarak yeşil alan kazanılmaya çalışılması "koruma" açısından çelişkili bir durumdur. Ancak 1989-1994 döneminde, kent siluetiyle ilgili önemli müdahalelere yer verilmiştir. Tarihi silueti bozdukları gerekçesiyle Gökkafes ve Park Otel yıkılmak istenmiş, iki inşaatın da bir süre mühürlü kalması sağlanmıştır. Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında, sarayın denizden görünümünü etkileyecek şekilde konumlandırılan iki yapı da bu dönemdeki siluet tartışmalarının odağını oluşturmuştur. 1993 yılında Beyoğlu, kentsel sit alanı ilan edilince Park Otel'in yanındaki Alman Konsolosluğunun yüksekliğine indirilmesi kararı alınmış ve otelin iki bloğundan toplam 17 katı yıkılmıştır (İnce, 2014). Gökkafes için aynı kararın çıkması sağlanmamış olsa da kent mekanında Prost'un yükseklik istimlaklarından sonra siluetin korunması için ilk kez bu kadar büyük bir müdahale gerçekleştirilmiştir. Bu başarıya rağmen bu tür örnekler tekil ve istisnai durumlar olarak ortaya çıkmaktadır. Boğaziçi'nin ve kentin siluetinin korunması için bu kadar çaba sarf edilen bir dönemde Sözen, gökdelenlerin yapımını hem tarihi silueti bozduğu hem de genel olarak alt yapı yetersizliği nedeniyle kent içerisinde yaratacağı sorunlar nedeniyle eleştirmiştir. Ancak Tarihi Yarımada'dan çıkarılan sanayi yapıları kent içerisindeki diğer alanlarda yerleşmeye başladıkça buralarda yüksek binaların yapımı engellenememiş ve Şentürk'ün (2011) belirttiği gibi sermaye baskısı kent silueti ve doğanın korunması gibi konularda üstün çıkan güç olmuştur.

1994 yılının Şubat ayında **1/50000 Ölçekli İstanbul Büyükşehir Nazım Plan Raporu** hazırlanmıştır. Bu plan, İstanbul için "dünya kenti" olma rolünü devam ettirmekte 2010 yılını hedeflemektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Bu hedef doğrultusunda İstanbul için yeni bir dünya kimliği geliştirmek ama aynı zamanda kendi kimliğini de

“titizlikle” korumak ilkesi belirlenerek, planlamalara kent kimliği konusu da eklenmiştir. İstanbul’un tarihi ve kültürel değerlerinin yoğun olduğu alanlar turizm için değerlendirilmek üzere korunmalıdır ilkesi benimsenmiştir. Burada “eski kent kimliğinin” korunması hedeflenmiş, bunun için de üzerindeki baskının Yenikapı-Ferhatpaşa aksına kaydırılması önerilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Ayrıca sanayinin kentten uzaklaştırılması için Çorlu, İzmit ve Kocaeli bölgelerinde tampon sanayi bölgelerinin kurulması amaçlanmış, metropoliten bölgenin bütün Marmara Bölgesi olarak algılanması ve nüfusun bu alana yayılması düşünülmüştür (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Bu plan Tarihi Yarımada, Galata-Pera ve Boğaziçi’nin tarihi, kültürel ve doğal özelliklerinden dolayı korunması gerektiğini belirtirken, dünya kenti rolüne uygun olarak kentin gelişebilmesi için prestij alanların oluşturulması gerektiğini öne sürmektedir. Bu prestij alanlar için de Zeytinburnu ve Zincirlikuyu-Maslak hattı merkezi iş alanları olarak belirlenmiştir. “*Merkezi iş alanlarının dışından başlayarak battıya doğru ve E-5’in üzerinde, TEM’in altında kalan alan*” da İstanbul’un ihtiyacı olan yüksek yapılanma için uygun bir alan olarak belirlenmiştir. Buraların yüksek yapılanma için uygun olarak belirlenmesiyle İstanbul’un merkezi, Boğaz kıyıları ve kuzeydeki orman ve su alanlarının korunmasının sağlanacağı belirtilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Ancak bugün hızla değişen kent silüetinde etkisi olan gökdelenlerin prestij alanı olarak belirlenen Zincirlikuyu-Maslak hattında ve Zeytinburnu’nda olması dikkat çekicidir.

1994-1997 dönemi de bir önceki dönemle benzerlik gösteren bir tutumla silüetin ön planda olduğu kararların alınmasını sağlamıştır. Son nazım planın üniversiteler ve meslek kuruluşlarının de katılımıyla yeniden düzenlenmesi sonucunda **1/50000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu** Kasım 1995’te yayınlanmıştır. Bu plan 1994 planı ile benzer hedefleri taşımakla birlikte kentin tarihi-kültürel kimliğini daha ön plana çıkararak ve bu kimlikle özdeşleşmiş bir dünya kenti yaratmayı amaçlayan bir plandır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Geleneksel kent dokusunun korunmasına önem veren bu plan metropoliten alandaki gelişmelerin bu kent dokusunu etkilememesini hedeflemektedir. Kent mekanı üzerinden yaşam kalitesini artırmayı hedefleyen yeni plan, imar planları arasındaki uyumsuzlukları gidermeyi, plansız gelişmiş alanlar için acilen nazım imar planlarının yapılmasını ve yoğun yapılaşmış yerler için sıhhileştirme çalışmalarını ve yeşil alanların artırılmasını öngörmektedir (İstanbul Büyükşehir

Belediyesi, 2000). Tek merkezli büyümeyi İstanbul'un tarihi kimliği için en büyük tehdit olarak görerek daha küçük alt merkezlerin geliştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu plan kent silüetiyle ilgili planlama ilkeleri içerdiği için de önemlidir. *“İstanbul'un önemli kimlik belirleyicileri olan tarihi kültürel dokusu, peyzajı, röperleri ve silüeti dinamik koruma prensipleri ile korunmalıdır”* denilerek hem silüetin korunması planlama ilkelerinden biri haline gelmiş hem de kent kimliği-silüet ilişkisi kurulmuştur (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Bunun dışında Tarihi Yarımada için tarihi, ticaret ve turizm merkezi fonksiyonları belirlenmiş olup buradaki merkezi iş alanlarının daha fazla genişlemesinin önlenmesi hedeflenmiştir. Bu plan metropoliten merkez alanın alt bölgelerini,

“Tarihi sur içindeki Eminönü Bölgesi ve Eminönü'nün Fatih-Aksaray ucuna sarkan alt bölgesini kapsayan alan ile Beyoğlu ve Galata bölgesini kapsayan ‘tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları’, Şişli ve Şişli'nin Beşiktaş ucuna sarkan alt bölge ile Maslak-Levent aksı ‘sıhhileştirilecek hizmet alanları’, sur dışında Topkapı, Maltepe, Rami sanayi bölgelerinin ‘sanayi dönüşümlü hizmet alanları’, Ferhatpaşa bölgesi ‘gelişme alanları’, ‘prestij hizmet alanları’”

olarak belirlemiş ve alt ölçekli planlar hazırlanarak bu alanlarda silüet ve peyzaj çalışmaları yapılması gerektiğini vurgulamıştır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2000). Kent içerisinde doğal, kentsel ve arkeolojik sit alanlarının belirlenmesi ve korunması için çalışmalar yapılması da bu plan dahilinde yer bulmuştur. Bu plan “kent görünümü (silüet)” başlığı altında kent içerisinde çeşitli noktalardan görülen silüetleri belirlemiştir. Bu görünümler:

- Salacak kıyılarından Sarayburnu ve Tarihi Yarımada görünümü
- Eyüp sırtlarından Haliç'in görünümü
- Beyoğlu'ndan Marmara Denizi manzarasına açık alanlar
- Boğaziçi kıyıları ve tepelerinden karşı kıyıların görünümü
- Çamlıca tepesinden İstanbul'un ve Boğaziçi'nin görünümü
- Adalar'ın Anadolu Yakası, Bostancı-Maltepe sahil yolundan ve Dragos'tan görünümü,
- Kabataş'tan karşı kıyının görünümü
- Cihangir'den Boğaz'ın ve karşı yakanın görünümü
- Kuzey Haliç'ten ve Beyoğlu'ndan Tarihi Yarımada'nın görünümü
- Yıldız, Maçka sırtlarından Boğaziçi, Marmara, Tarihi Yarımada'nın görünümü
- Küçükyalı-Tuzla aksının kuzeyinde kalan tepelerin yamaçlarından Marmara Denizine bakış
- Çekmece Göllerinin E-5 karayolundan merkez yönüne yaklaşırken denizle birlikte görünümü

- Marmara Denizinden Tarihi Yarımada'nın görünümü
- Boğaziçi Karlıtepe'den Boğaz kıyıları ve Tarihi Yarımada'nın görünümü ve bu kapsamda saptanacak diğer alanların silüet ve peyzaj değerlerini korumayı

hedefleyerek oldukça kapsamlı bir kent silüeti listesi oluşturmuştur. 24 yıl öncesinde bu kadar kapsamlı ve çeşitli bir silüet ve bakı noktaları tarifinden sonra günümüzdeki planların yetersizliği ve silüetin yeterince korunamamış olması uygulama eksikliklerinin göstergesidir. Bu nazım plana Bayındırlık ve İskan Bakanlığın katkısının olmaması da dikkat çekicidir.

1995 Nazım planının silüetle ilgili bu kadar geniş bir kapsama sahip olması Recep Tayyip Erdoğan'ın Büyükşehir Belediye Başkanlığı dönemindeki yüksek binalara karşı olan olumsuz tavrıyla da paralellik göstermektedir. Nurettin Sözen'in ardından gökdelenlere karşı söylemleriyle bilinen Tayyip Erdoğan, Gökkafe's inşaatının mühürlenmesini sağlayıp inşaatı önlemeye çalışmıştır. Ancak merkezi yönetimin girişimleriyle İstanbul Valiliği ilçe sınırlarını değiştirip Gökkafe's in bulunduğu alan Beyoğlu Belediyesi'nden Şişli'ye geçince ve Şişli Belediye Başkanı'nın da bu binaya karşı bir girişimi olmayınca gökdelenin tamamlanması önlenememiştir (Y.Y., 2016). Bu girişimler kent mekanından kazanılan bireysel rantlara karşı olduğu kadar Erdoğan'ın söylemlerinde öne çıkan insan ölçeği, komşuluk hakkı gibi değerlerle de ilişkilendirilmiştir. Erdoğan, Sözen'in altyapı eksikliklerine dayandığı gökdelen karşıtı tavırlarına insan ölçeği, insanın toprakla ilişkisinin önemi gibi değerlere atıfta bulunan söylemleri de eklemiştir (Şentürk, 2011). Bu dönemde yapılan uygulamaların kentteki nüfus artışını dengelemek, mekanla uyumlu bir nüfusa ulaşmak ve var olan yapıları ve kent mekanını sıhileştirmek amaçlarını taşıdığı görülmektedir (Şentürk, 2011). Ancak söylemler bu çerçevede gelişmiş olsa bile kentteki uygulamalar bunlarla çelişmektedir. Kentin konut ihtiyacını karşılamak için kurulan kooperatif (KİPTAŞ İkitelli ve Pendik) ya da TOKİ evlerinin söylemle çelişen çok katlı yapıları dikkat çekicidir (Şentürk, 2011).

Nazım plandan birkaç ay önce Temmuz 1995'te Tarihi Yarımada kentsel-tarihi ve kentsel-arkeolojik sit alanları ilan edilmiştir. Türkiye'nin koruma tarihine kıyasla Tarihi Yarımada için alınan sit kararlarının bu kadar geç olması şaşırtıcıdır. 1994-1997 döneminde ayrıca Tarihi Yarımada'daki ahşap konut dokusunun rehabilitasyonu için de

çalışmalar başlatılmıştır³⁵. Avrupa Birliği ile ortak yürütülen rehabilitasyon projesi olarak başlayan Fener-Balat-Ayvansaray'daki ahşap konutların restore edilmesi projesi daha sonraki yıllarda yenileme projesine dönüştürülerek tamamlanmıştır. Bu projeler Tarihi Yarımada'ya karşı yeniden artan bir ilgi olduğunun göstergesidir.

1998-2004 döneminde Ali Müfit Gürtuna'nın belediye başkanlığıyla birlikte İstanbul için "vizyon projeler" dönemi başlamış ve 2023 yılı hedef alınmıştır (Şentürk, 2011). Yaşanan krizler, belediyelerin yetki ve gelirlerinin azaltılması, 1999 depremi gibi nedenlerle bu vizyon projeleri istenilen hızda gerçekleşemese de bir sonraki dönemde yapılacak pek çok projenin bu hedeflerle önü açılmıştır. 1999 depremi kentsel dönüşüm projelerini meşrulaştırmak için depremin bir tehlike olarak ileri sürülmesine ve sonraki dönemdeki pek çok projeye kentin hızla değişmesine neden olmuştur (Şentürk, 2011). 1998-2004 döneminde silüetle ilgili alınmış kararlar bulunmamasına rağmen vizyon projeler hedefi ve kentin çehresini değiştirmeyi amaçlaması kent silüetinin ve tarihi dokunun korunmasının bir önceki dönem kadar ön planda olmadığına göstergesidir. Bu dönemde ayrıca UNESCO'nun Dünya Miras Komitesinin Yıllık Toplantılarında İstanbul ile ilgili endişelerin başladığı görülmekte ve İstanbul "Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi" dışında kalabilmek için önlemler almaya çağrılmaktadır. Önce Zeyrek'teki konut dokusunun zarar görmesiyle başlayan bu tehditler, 1999 Depremi ardından kara surlarının tahrip olmasıyla devam etmiştir (UNESCO World Heritage Committee, 2003).

2004-2017 dönemi İstanbul'da mega projelerin arttığı ve kentin hızla değiştiği bir dönemdir. Kendisinden önceki dönemin projelerini sahiplenen, Gürtuna'nın 2023 hedefini devam ettiren İBB Başkanı Kadir Topbaş, İstanbul'un "*lokomotif bir şehir*" olduğunu ve ekonomik açıdan İstanbul durursa Türkiye'nin çok büyük sorunlar yaşayacağını dile getirmiştir (Şentürk, 2011). Bu anlayış 1960'lardan itibaren yapılan planlarla amaçlanan İstanbul'un yükünü azaltmak, yeni cazibe merkezleri oluşturmak hedefinin gerçekleştirilemediğini gösterdiği gibi bunun aksi bir görüşün benimsendiğini de göz önüne sermektedir. Sanayinin İstanbul'dan desantralize edilmesi hedefine

³⁵ 1996 yılında Habitat II toplantısı kapsamında Fener-Balat Rehabilitasyon Projesinin yapılması kararı alınmıştır. 1998 yılında proje Avrupa Birliği- Akdeniz Ülkeleri Ortaklığı Programına alınmış ve 2000 yılında finans anlaşması imzalanmıştır. Proje ilk etapta Fatih Belediyesi-Avrupa Birliği işbirliği ile koruma-yenileme hedefiyle başlayıp başarılı olmasına rağmen ikinci etabında kamu-özel sektör ortaklığıyla Fener-Balat Yenileme Projesine dönüşmüştür. 2006 yılında bölge yenileme alanı ilan edilmiştir (Ahunbay, 2016).

neredeşye ulaşılmış, İstanbul için artık ‐tarih, turizm, kültür ve finans‐ merkezi olma rolleri belirlenmiştir. Tarihi eserlerin ortaya çıkarılması Tanzimat’tan beri süre gelen bir amaç olarak halen devam etmiş ve bu eserler turizm amaçlı kullanılmıştır (şentürk, 2011). 2005 yılında çıkarılan bazı yasalar ve belediyelerin yetkilerinin artırılması ile yerel yönetimlerin kentsel dönüşüm adı ile kent mekanına yapacağı müdahalelerin yolu açılmıştır. **Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun** ve 5393 sayılı **Belediye Kanunu**’nun kentsel dönüşüm alanları ile ilgili olan 73. Maddesi³⁶ ile belediyeler kentsel dönüşüm için yetkilendirilmiş ve dönüşümler bu dönemde hız kazanmıştır (TMMOB şehir Plancıları Odası, 2005; arkitera, 2005). Tarihi Yarımada’da çöküntü bölgeleri olarak adlandırılan alanlar ve deprem tehlikesi olan bölgeler kentsel dönüşüm alanları olarak ilan edilmiştir. şentürk (2011), bu bölgelerin genellikle ‐tarihi eserler etrafında, sahilde ve kara surlarının çevresindeki yerlerde‐ olduğuna dikkat çekmekte ve Fatih Belediyesi Başkanı’nın sözleriyle amaçlananın ‐Tarihi Yarımada’yı korumak‐, ‐salaş görüntüyü ortadan kaldırmak‐, ‐Tarihi Yarımada’yı hayalet şehir olmaktan kurtarmak‐, ‐kentsel dönüşümü gerçekleştirebilmek‐ olduğunu belirtmektedir. Burada hedeflenen Tarihi Yarımada’yı korumak gibi gösterilse de yapılan yıkımlar kentin geleneksel dokusunun tamamen kaybedilmesine yol açacaktır.

2004-2017 döneminde mega projelerin³⁷ sayısı ve leği arttıca kent siluetiyle ilgili tartışmalar da daha çok gündeme gelmeye başlamış ve bu tartışmalar uluslararası düzeye

³⁶ ‐Belediye, belediye meclisi kararıyla; konut alanları, sanayi alanları, ticaret alanları, teknoloji parkları, kamu hizmeti alanları, rekreasyon alanları ve her türlü sosyal donatı alanları oluşturmak, eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amaçıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir. Bir alanın kentsel dönüşüm ve gelişim alanı olarak ilan edilebilmesi için yukarıda sayılan hususlardan birinin veya birkaçının gerçekleşmesi ve bu alanın belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde bulunması şarttır‐ (TBMM, 2005).

³⁷ Bu dönemde ortaya çıkan ve İstanbul’un tarihiyle ilgili sahip olduğumuz bilgilerin değişmesini sağlayan gelişmelerden biri Marmaray Tp Geçit projesi esnasında gerçekleştirilen Yenikapı Kazılarıdır. 1998 yılından beri gündemde olan Asya ve Avrupa kıtalarını denizin altından geçecek raylı sistemle birleştirmek amaçıyla tasarlanan Marmaray Tp Geçit projesinin onaylanmasıyla birlikte Yenikapı Transfer Noktasının yapımı esnasında ortaya çıkan arkeolojik alan kent tarihiyle ilgili ortaya çıkan en önemli buluntuların gün yüzüne çıkmasına olanak vermiştir. Yenikapı’da 2004-2013 yılları arasında süren yaklaşık 12 m kalınlığında bir dolgu alanda gerçekleşen arkeolojik kurtarma kazıları, 36 adet gemi batığı ve sayısız organik ve inorganik eser ile Osmanlı, Bizans, Roma ve Neolitik Dönemlerine ait buluntularla kentin en önemli arkeolojik alanlarından birini ortaya çıkarmıştır (Pekin, 2007). Var olduğu düşünülen ancak yeri hakkında kesin verilere sahip olunmayan Theodosius Limanı bu kazılar sonucunda ortaya çıkmıştır. Ayrıca yine bu kazılarda bulunan 8500 yıl öncesine ait neolitik mimari, küçük buluntular, mezarlar ve insanlara

de taşınmıştır. Kent silueti ile ilgili tartışmalar 2005 yılında Haliç Metro Köprüsünün yapılması kararı ile gündemdeki yerini korumuştur. Teklif edilen projenin Süleymaniye'nin ve Tarihi Yarımada'nın bütününün silüetine zarar verecek nitelikte olması tartışmaları başlatmıştır. Bu yıl aynı zamanda ikinci bölümde de bahsedildiği gibi UNESCO'nun önemli görünüm ve görsel bütünlük ilkeleri ile ilgili aldığı kararların ve bu yöndeki uygulamaların arttığı yıldır. 2006 yılında düzenlenen 30. Dünya Miras Komitesi'nde Haliç Metro Köprüsü, Haydarpaşa'da yapılması gündeme gelen Dubai Kuleleri ve Galataport projeleri ve Tarihi Yarımada'nın içindeki Four Seasons Otel'in yeni yapılarının görsel bütünlüğü tehdit etmesi endişeleri belirtilerek İstanbul'un Tehdit Altındaki Dünya Mirası Listesi'ne girmesinin önlenmesi için yeni düzenlemeler ve raporlar talep edilmiştir (UNESCO World Heritage Committee, 2006). Tarihi Yarımada'daki dünya miras alanlarından sorumlu bir Alan Yönetim Başkanlığı'nın kurulması ve İstanbul'un Tarihi Alanları Alan Yönetim Planının yapılması da bu istekler arasındadır. Bu yönetim planı yukarıda bahsedilen görsel bütünlüğü etkileyen projeler için de bir etkilenme bölgesi³⁸ tanımlamalıdır (y.b., 2008). Bu taleplerin ardından İstanbul'un Tarihi Alanları'nın yönetimden sorumlu olmak amacıyla dünya miras alanı için Alan Yönetim Başkanlığı kurulmuştur.

2006-2007 yılları arasındaki gelişmeler üzerine İstanbul'un Tarihi Alanları için küçük çaplı bir görsel etki değerlendirmesi hazırlayan Astrid Debold-Kritter (2008), geleneksel görünümlerin, işaret öğelerinin (*landmark*), anıtların ve kentin silüetinin yüksek katlı binaların gelişmesi nedeniyle tehlike altında olduğunu belirtmiş ve bu gelişimin de kamusal alanda ve silüette hakim olmaya başlayan küresel sermayeden kaynaklandığını belirtmiştir. Bu çalışma esnasında kent silüetinin seyredilebileceği bakı noktaları için topografik incelemeler yaparken Melling gibi kentin ünlü panoramalarını yapan

ait ayak izleri kentin bilinen tarihini neolitik döneme götürdüğü gibi “Akdeniz limanları arasında en önemli nesnel referanslardan biri” haline gelmesini de sağlamıştır (Erkal, 2011). Ancak Marmaray projesinin gerçekleştirilebilmesi için kazılar zamana karşı bir hız ve çabayla gerçekleştirilmiş ve bulunan arkeolojik eserler buradan taşınarak İstanbul Arkeoloji Müzesi depolarına kaldırılmıştır. 2013 yılında Marmaray açılmış ve Yenikapı İstasyonu'nun yanına kazılardan çıkarılan eserlerin sergileneceği bir Arkeopark ve müze yapılacağı belirtilse de bu proje daha gerçekleşmemiştir.

³⁸ İngilizce'de *buffer zone* olarak kullanılan bu terim, Türkiye'de sit alanları için etkileşim alanı, Dünya Miras Alanları için tampon bölge olarak kullanılmaktadır. Bir alanın çevresindeki belirli bir alanı da koruma sınırlarına dahil ederek alanın bütününe çevresiyle olan ilişkisini ve alanın bütünlüğünü korumak için kullanılan bir yönetim aracı olarak düşünülebilir (ICCROM, 2009).

ressamların seçtiği noktalar üzerinden gitmesi, tarihi referanslar ve halk tarafından kolay erişilebilirlik ilkeleri çerçevesinde Galata Kulesi, Eyüp, Çamlıca, Karaköy, Adalar Vapuru, Cihangir Camisi gibi noktaları önermesi de dikkat çekicidir (Debold-Kritter, 2008).

Görsel bütünlük ve silüetle ilgili bu tartışmalar ve gelişmeler devam ederken 2009 yılında **1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Raporu** hazırlanmıştır. Planda İstanbul'un doğal ve tarihi güzelliklerinin gelişme baskısı ve plansız gelişmeye maruz kalması nedeniyle "*kısmen maskelenmiş kısmen de yok olduğu*" belirtilmiş ve planlı yaklaşımlarla hak ettiği konuma gelmesinin amaçlandığı belirtilmiştir (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009). Doğal ve yapay çevre arasındaki dengenin sağlanması ve sürdürülebilirlik esaslarını hedefleyen bu plan kent silüeti ile ilgili kararlar açısından da önem taşımaktadır. Çevre Düzeni Planında Tarihi Yarımada, Haliç ve Boğaziçi başta olmak üzere bütüncül bir silüet planı hazırlanması ve bu plana kadar da silüetin korunmasına yönelik çalışmaların yapılması gerekliliği vurgulanmıştır. Plan, "*...silüet ana planı hazırlanıncaya kadar ise silüete ilişkin yapılacak bölgesel çalışmalar neticesinde İstanbul'un özgün silüetini oluşturan alanlar ile silüeti etkileme potansiyeline sahip çeper alanlarda silüetteki değişimi kontrol etmek amacıyla imar planlarında verilen yapılaşma haklarının (yükseklik, TAKS ve KAKS gibi yapı kütle oranları) yeniden ele alınması*" gerektiğini belirtmektedir (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009). Ayrıca bu plan 1995 Nazım Planı'ndaki kent silüet noktalarını ve alanlarını öncelikli alanlar olarak belirlemiş ve bunlara 3 görünüm daha eklemiştir:

- Yıldız, Maçka sırtlarından Tarihi Yarımada'nın ve Boğaziçi'nin görünümü
- Kabataş ve Cihangir'den Boğaziçi ve Üsküdar'ın görünümü
- Karadeniz'den kıyıların görünümü (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü , 2009).

Kentin çeşitli bakı noktaları ve seyir alanlarından görünümleri belirlenmiş ve bu kararlar alınmış olmasına rağmen 20014-2017 döneminin kent silüetini olumsuz yönde etkileyen mega projelerinin sayıca çokluğu nedeniyle bu mega projeleri ayrıntılı bir şekilde incelemek gerektiğinden ilerleyen paragraflarda bu projeler tek tek ele alınacaktır.

Kent silüetine etki eden mega projelerden birini 2009 yılında İBB Meclisi tarafından ruhsat verilen Zeytinburnu'ndaki 16/9 kuleleri oluşturmaktadır. Galata sırtlarından

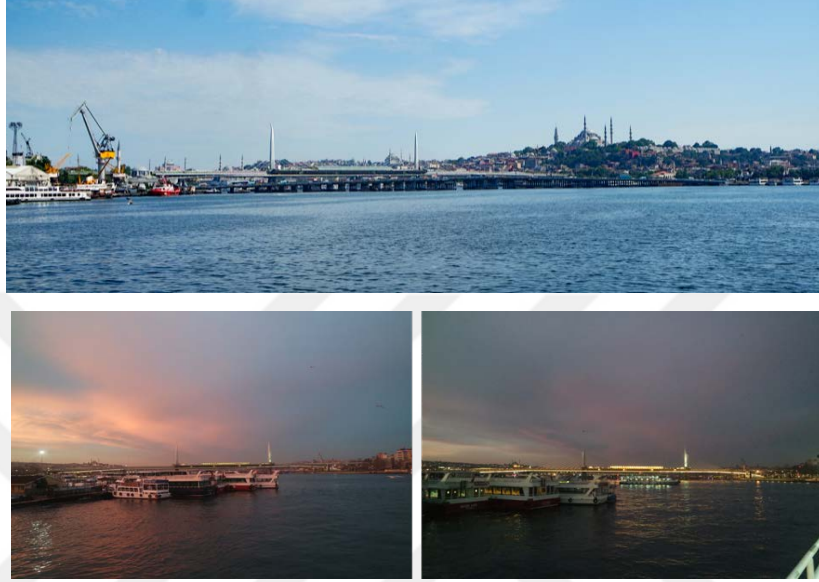
bakıldığında Sultanahmet Caminin minareleri arasından görülebilecek yüksekliğe sahip üç kulesiyle Dünya Miras Alanının tampon bölgesinde denize 200 m uzaklıkta bulunan kuleler İBB Meclisi'nin bu alanı turizm alanına dönüştürmesiyle yüksekliklerini artırabilmişlerdir (Y.Y., 2016) (Şekil 4.11). 16/9 kulelerinin Dünya Miras Alanı üzerindeki etkisini göstermek için yapılan çalışmalar da kent silüetini koruma çabaları ile ilgili eksiklikleri göz önüne sermektedir. Dünya Miras Komitesi toplantılarında bu konuyla ilişkili endişeler kararlara yansımış olmasına rağmen kulelerle ilgili herhangi bir önlem alınamamış ya da değişiklik yapılamamıştır. 2013 yılında Prof. Dr. Cevat Geray ve Oktay Ekinci *“İstanbul’un Dünya Mirası Alanları ile ‘Sur Dışındaki On Altı Dokuz Projesi Arasında Etki Değerlendirmesi Ön Raporu”* adlı raporu tamamlamışlardır. Raporunda kulelerin Kara Surları Koruma Alanına yakınlığı *“Sur Tecrit Bandının dışında fakat sınırında”* olarak belirtilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Ayrıca Dünya Miras Alanı dışında yer aldığı ve sadece silüete etkisi olduğu kararı verilmiş, ardından da *“silüet kavramının doğru tanımlanmaması nedeniyle Dünya Miras Alanı’na etkisinin ‘olumsuzluğu göz ardı edilebilir’ olduğu”* sonucuna varılmıştır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Bu rapor, kentsel korumanın fiziksel boyutuna önem verildiğinin ve görsel ilişkilerin halen koruma açısından göz ardı edilebilir olarak kabul edildiğinin göstergesidir. Ayrıca raporda belirtildiği gibi silüet kavramı doğru tanımlanmadıkça ve bileşenleri belirlenmedikçe yükseklik sınırlamaları konmuş olsa bile bu tür sorunlar oluşmaya devam edecektir.



Şekil 4.11: Tarihi Yarımada silüetinin arkasından görülen 16/9 kuleleri.

Silüetteki olumsuz etkisiyle gündeme gelen bir diğer proje de 2009 yılında yapımına başlanan Haliç Metro Köprüsü'dür (Şekil 4.12). Köprüyle ilgili olarak 2010'da Brezilya'da yapılan 34. Dünya Miras Komitesi toplantısında "*Dünya Miras Alanının Üstün Evrensel Değeri, Süleymaniye ve Tarihi Yarımada'nın genel silüeti üzerinde geri dönülemez etkiler bırakacak olması nedeniyle miras etki değerlendirilmesi yapılması*" kararı alınmıştır (World Heritage Committee, 2010). Michael Kloos ve ekibi tarafından hazırlanan "Haliç Metro Köprüsü Miras Etki Değerlendirmesi Raporu" sonucunda köprünün tasarımıyla ilgili pylon boyutlarının, köprü ayak genişliklerinin, istasyon örtüsü vb. azaltılması gibi değişiklikler yapılmış ve köprü bu değişikliklere uygun olarak inşa edilmiştir (Kloos, Korus, Tebart, & Wachten, 2011). Ancak bu değişiklikler de yeterli olmamış 36. DMK toplantısı kararlarında köprünün yapılan iyileştirmelere rağmen hala Tarihi Yarımada silüeti üzerinde negatif etkilerinin olduğunun belirtilmesi üzerine Prof. Dr. Enzo Siviero'nun köprünün rengi ve aydınlatılması için ek bir çalışma yapması gerekmiş ve köprü bu sayede en az görünür olacak şekilde inşa edilmeye çalışılmıştır (World Heritage Committee, 2012; İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Ancak bu çalışmalar ve düzenlemelere rağmen köprünün tasarımı değiştirildiğinde bile "*Tarihi Yarımada'nın görünümü ve dünya miras alanının Üstün Evrensel Değeri açısından negatif etkilerinin devam ettiği*" belirtilmiştir (World Heritage Committee, 2013). Bu kararlara rağmen köprü 2014 yılında kullanıma açılmıştır. Köprü üzerinde kenti seyretmek için bir bakı noktası düzenlenmiş olması da

dikkat çekicidir. Boğaziçi Köprüsü³⁹ ve Haliç Metro Köprüleri önce kent silüetini olumsuz etkiledikleri gerekçesiyle tartışmalara neden olurken yapımları tamamlandıktan sonra onlara birer bakı noktası rolü üstlendirilmiş ve kent mekanı içinde meşrulaştırılmaya çalışılmışlardır.



Şekil 4.12: Haliç Metro Köprüsünün miras etki değerlendirmeleri sonrası uygulanan hali (Aslan,2018)

2004-2017 döneminde İstanbul'un 2010 yılı Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi ve bununla ilişkili olarak geliştirilen projeler de önem taşımaktadır. Bu kapsamda geliştirilen ve bir kısmı uygulanan projelerle “küresel kent” hedefine ulaşmak amaçlanmıştır. Projeler, kentin çokkültürlü mirasını öne çıkarma, İstanbul'un çok yönlü bir “merkez” olmasını vurgulama ve bir marka kent yaratma ekseninde şekillenirken geleneksel şenlikler, kültür merkezleri projeleri, kentsel dönüşüm projeleri, cadde, sokak ve meydan iyileştirmeleri, restorasyon ve tasarım projeleri gibi geniş bir kapsama sahiptir. Avrupa Kültür Başkenti projeleri kapsamında yapılan aydınlatma tasarım ve uygulama çalışmaları ise silüetin gece algılanmasını etkilediği için önem taşımaktadır. Bu proje kapsamında “*kara-deniz surları, Eminönü- Üsküdar tarihi ve stratejik arteri, Ayasofya Müzesi, Sultanahmet, Beyazıt ve Yeni Cami, Anadolu ve Rumeli Hisarları*” gibi alanlarda aydınlatma çalışmaları yapılmıştır (Mutlu, 2010). Bu proje 24 saat yaşayan kent söylemi

³⁹ Boğaziçi Köprüsü ileride anlatılacak olan 2012 yılı İBB Meclis Kararlarında bir bakı noktası olarak belirlenmiştir.

üzerinden gece yaşanabilirliğin artması amacıyla tasarlanmış olmasına rağmen aydınlatma çalışmaları gece kent silueti algılanmasını etkilemesi yönüyle önemlidir.

Bu gelişmeler yaşanırken 2011-2014 yılları arasında gündemde olan bir diğer proje de Zincirlikuyu-Çamlıca Teleferik Projesidir. Mecidiköy-Zincirlikuyu-Altunizade-Çamlıca güzergahında Boğaziçi siluetini olumsuz etkileyecek olan teleferik projesi 2014 yılında ihale aşamasına gelmiş ve İBB'nin 2016 yılındaki projeleri arasına alınmıştır. Ancak aynı yıl İBB İmar ve Bayındırlık Komisyonu'nun aynı güzergah için alternatif ulaşım araçlarının olması sebebiyle iptal ettiği proje gerçekleşmeyerek kent silueti için olumlu bir karar verilmiştir (Mega Projeler İstanbul, t.y.).

Dünya Miras Alanları için Üstün Evrensel Değerin belirlenmesi koşuluyla birlikte 2011 yılında yapılan UNESCO Dünya Miras Komitesi Paris Toplantısında İstanbul'un Tarihi Alanları için geriye dönük olarak hazırlanan Üstün Evrensel Değer beyanı ile özgünlük ve bütünlük tanımları kabul edilmiştir. Bu tanımlarda İstanbul'un Üstün Evrensel Değerinin bir bölümü *“Asya ve Avrupa'nın buluşmasını yansıtan mimari şaheserlerin eşsiz birleşiminde ve Bizans ve Osmanlı mimarlarının yaratıcı dehalari tarafından oluşturulan benzersiz siluetinde yatmaktadır”* ifadesiyle belirtilmiş ve kentin silueti miras değerinin bir parçası olarak kabul edilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2011, s. 16). İstanbul'un kubbeler ve minareler siluetinin Ayasofya, Fatih Külliyesi, Topkapı Sarayı, Süleymaniye ve Şehzade Camileri, Sultanahmet Camisi ve Yeni Caminin kubbe ve minareleriyle oluştuğu belirlenmiştir. Yine 2011 yılında Alan Yönetim Başkanlığı tarafından **İstanbul Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı** hazırlanmıştır. Plan, İstanbul'un Tarihi Alanları adı altında Dünya Miras Alanları Listesi'ne alınan dört farklı alan üzerinden değil, bütün Tarihi Yarımada'yı kapsayacak şekilde yapılmıştır ve bütüncül planlama anlayışı açısından olumlu bir gelişme olarak görülmektedir. Planın içinde doğrudan ifade edilmese de Tarihi Yarımada'nın Haliç'ten ve Marmara'dan görünen silüetlerinin çeşitli elemanları (Eyüp Bölgesi, kara ve deniz surları, Valens Su Kemerleri, sivil mimari unsurları) olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Yarımada'nın silüetinin çeşitli planlarla korunduğu belirtilmiş ve Prost Dönemi'nde uygulanmaya başlayan +40 kotu yükseklik sınırlamalarından bahsedilmiştir. Yönetim planı dahilinde dünya miras alanı ile ilgili tasarlanan çeşitli projelerden de bahsedilmiştir. Tarihi Yarımada Bütünleşik

Bilgi Sistemi Geliştirilmesi kapsamında “Üç Boyutlu Şehir ve Arazi Modelinin Oluşturulması ve Yersel Fotogrametri ile Siluet Çalışmaları Yapılması Projesi”; Alanın Öneminin ve Değerinin Algılanması Proje Paketi kapsamında “Tarihi Yarımada’nın Siluet Etkisini, Yapı Yoğunluğu ve Bina Kalitesini İzleme ve Değerlendirme Projesi” (IV-PP19), “Tarihi Yarımada’da Kültür Varlıklarının Algılanmasının Arttırılması/Yerin Ruhunun Kavranması Projesi” (IV-PP20) ve “Tarihi Yarımada’nın Algılanabilirliğinin Geliştirilmesi için ‘Bilgi Tasarımı’ Projesi” (IV-PP21) siluet ve siluet algısıyla ilgili projeleri oluşturmaktadır ve bu alandaki olumlu niyetlerdir. Bu projeler “Alan’ın imajı, karakteri, ayırt ediciliği ve estetik kalitesinin tanınması, korunması ve geliştirilmesi” hedefi çerçevesinde oluşturulmuştur ve kentin karakteristik özellikleri ve kent kimliği açısından siluetin önemine dikkat çekmektedirler (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2011). Ancak 7 yıl sonra hazırlanan 2018 Alan Yönetim Planı gözden geçirildiğinde bu projelerin kentin algılanmasıyla ilgili projeler dahilinden çıkarılarak IV-PP19 planının Koruma ve Planlama kapsamına; IV-PP20 ve IV-PP21 planlarının da Eğitim, Bilinçlendirme ve Katılım teması kapsamına alınmış olduğu belirlenmiş ve bu projelerle ilgili yapılanlar ya da yapılacaklar hakkında bilgiye ulaşılamamıştır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Projelerin “algılanabilirlik” kapsamından çıkarılması kent siluetinin korunması açısından olumsuz bir gelişmedir; kent siluetini olumsuz etkileyen yapılar kente eklendikçe siluet tartışmaları artmasına rağmen, kentin ve siluetin algılanabilirliğinin ayrı bir başlık altında değerlendirilmemesi bu konunun göz önünden kaldırılmaya çalışıldığına işaret etmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi Tarihi Yarımada ile kent sakinlerinin ve ziyaretçilerinin etkileşimi arttığı sürece hem siluetin ve kentsel mirasın korunması hem de kentin gelişiminin sürdürülebilir bir şekilde devamlılığı sağlanabilir.

Tarihi Yarımada siluetini ilgilendiren bir diğer plan da 2011 yılının Aralık ayında onaylanan **1/5000 (Fatih İlçesi) Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı**’dır. Bu plan ulaşım ağında Yenikapı-Taksim Metro ağını ve Yenikapı Feribot İskelesi’ni vurgulayarak Tarihi Yarımada’da var olan taşıt trafiğini daha da artıracığı için eleştirilmiş, fakat bu eleştiriler dikkate alınmadan Yenikapı Dolgu Alanı ve Haliç Metro Köprüsü projeleri onaylanmış ve uygulanmıştır. Planın silüetle ilgili kararları ise kat

yüksekliklerini artırmasından dolayı silüetin korunması açısından olumsuzdur. Nazım İmar Planı, “eski eserlerin orijinal yüksekliklerinin korunması şartıyla

- +50 rakım sınırları üstünde kalan alanlarda bina yüksekliği Hmaks: 9,50 m’yi,
- +40 rakım sınırları üstünde kalan alanlarda bina yüksekliği Hmaks: 12,50 m’yi geçemeyeceği,
- Marmara ve Haliç sahilindeki ilk sıra adalarda anıt eser ve sivil mimarlık örneği bulunmaması halinde Hmaks: 9,50 m’nin aşamayacağı,
- Kara Surları İç Koruma Alanı içerisinde yer alan konut alanlarında ise Surların silüetinin korunması amacıyla Hmaks: 6,50 m’nin aşamayacağı öngörülmüştür.
- Genel ilke olarak Tarihi Yarımada’da Hmaks: 15,50 m’den yüksek irtifada yapılaşmanın olmayacağı”

ilkelerini belirlemiştir⁴⁰ (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Ancak Şekil 4.13 ve Şekil 4.14 incelendiğinde Tarihi Yarımada içerisinde izin verilen yapı yüksekliklerinin yıllar içerisinde hazırlanan planlarla artırıldığı görülmektedir. 1936-51 yılları arasında uygulanan Prost Planı’na göre +40m kotunda bina yükseklikleri 9,5 m (3 kat) iken 1961 yılında bu yükseklikler 12,5 m (4 kat) ye çıkmıştır. 2011 yılına ait plan ise +40m kotunda yine 12,5 m yüksekliğini korurken topografik yüksekliklere +50m kotunu da ekleyerek bu alanlarda 9,5 m yüksekliğinde yapılara izin vermiş ve Tarihi Yarımada’da kat yüksekliklerinin bir kez daha artırılmasına yol açmıştır. Bir önceki bölümde seyahatnameler üzerinden incelen silüet için, tepelere yerleşmiş anıtsal yapıların yamaçlardaki çok daha küçük ölçekli konut dokusuyla oluşturduğu tezatın ve amfiteatr şeklindeki görünümün Tarihi Yarımada silüetinin en önemli özelliklerinden biri olduğu sonucuna varılmıştır. Ancak 2011 yılında yükseklikleri artıran bu plan, hem tepelerle yamaçlarla arasındaki ilişkiyi göz ardı etmekte hem de zaten yükseklikleri korunan anıtsal yapılara daha yakın yüksekliklerde yapıların inşasına olanak vererek onların silüetteki etkisinin azalmasına neden olacak bir yaklaşımı benimsemektedir. Yapılar için uygulanan yükseklik sınırları Tanzimat Dönemi’nden itibaren silüetin korunması için alınan önlemlerin başında gelmektedir. Ancak bu önlemler tarihsel süreç içinde incelendiğinde sürekli olarak Tarihi Yarımada içinde kat yüksekliklerinin artırıldığı sonucuna ulaşılmış ve bunun silüeti korumaktan çok onu olumsuz etkileyen gelişmelerden biri olduğu ortaya çıkmıştır.

⁴⁰ Bu ilkeler 04.10.2012’de onaylanan **Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı** tarafından da kabul edilmiştir.

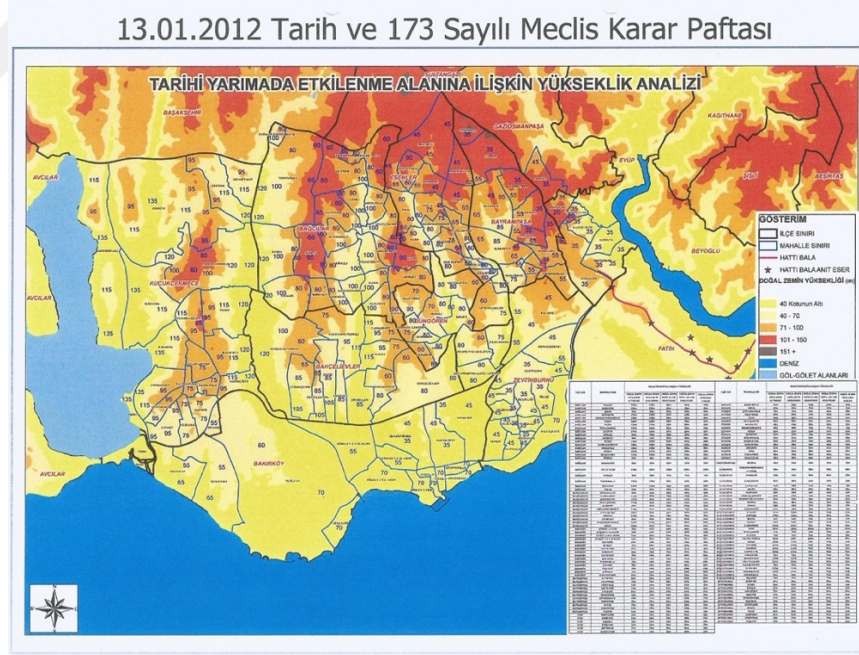
Tarihi Yarımada'da Hatt-ı Bala⁴¹ olarak adlandırılan, tepelerdeki anıtsal yapıların silüetleriyle oluşan doruk çizgisi odak olarak alınıp yarımadanın “batı ve kuzeybatı yönlerinden etkilenme potansiyeline sahip çeper bölgeler Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa, Eyüp, Gaziosmanpaşa, Güngören, Küçükçekmece ve Zeytinburnu ilçeleri” olarak belirlenmiş ve buralarda topografyaya göre “maksimum saçak kotu yüksekliklerinin” belirlenmesi için hesaplamalar yapılmıştır (Şekil 4.16) (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2015). Boğaz Köprüsü, Boğaz vapur güzergahı, Fethi Paşa Korusu, Salacak, Harem, Kadıköy Meydanı ve Fenerbahçe bu çalışma için 75 m kotunun altında kalan önemli seyir ve kullanım alanları olarak seçilmiş, fotoğraflama ve üç boyutlu bilgisayar analizi yöntemleri ile çevre ilçeler için uygun yükseklik sınırları geliştirilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2012). Bu çalışmaların sonucu İBB Belediye Meclisinin 13.01.2012 tarih ve 173 sayılı “Tarihi Kent Merkezi Görünümünü (Silüetini) Etkileyen Alanlarda Olumsuz Yapılaşma Koşullarının Engellenmesine Yönelik 1/5.000 Ölçekli NİP Plan Notu İlavesi Teklifi” ve 12.09.2012 tarih ve 1823 sayılı “Uygulama Hükümleri” ile onaylanmıştır⁴².

⁴¹ İBB Meclisi'nin çalışmasında Hatt-ı Bala tanımlanmamış olmasına rağmen burada Tarihi Yarımada silüetini oluşturan yapıların dış çizgilerinin ufuk düzlemi üzerindeki temsili olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Ancak hatt-ı bala, Güvenç'in belirttiği gibi eski dilde haritacılıkta kullanılan topografya üzerinde suyun ayrıldığı sırt çizgisi (crest line) anlamına gelen bir ifadedir (Arlı, Uğur, & Ardıç, 2010). “Tepelerin en yüksek noktalarından geçtiği itibar edilen çizgi” anlamına geldiği için silüet hattını tanımlamak amacıyla kullanıldığı düşünülse de İBB Meclis Kararları dışında diğer kaynaklarda silüet hattı için hatt-ı bala'nın kullanıldığına rastlanmamıştır (lüggat, t.y.).

⁴² Meclis kararlarına <https://www.ibb.istanbul/CouncilDecision/RefIdIndex?refId=36897> ve <https://www.ibb.istanbul/CouncilDecision/RefIdIndex?refId=38608> adreslerinden ulaşılabilmektedir.



Şekil 4.15: Tarihi Yarımada silueti olarak belirlenen Hatt-ı Bala çizgisini gösteren pafta (İBB'nin Ekim 2012 tarihli "Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Siluetinin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu" sunumundan alınmıştır).



Şekil 4.16: İBB Meclisi'nin "Tarihi Kent Merkezi Görünümünü (Siluetini) Etkileyen Alanlarda Olumsuz Yapılaşma Koşullarının Engellenmesine Yönelik 1/5.000 Ölçekli NİP Plan Notu İlavesi Teklifi" kapsamında belirlediği yükseklik sınırlarını gösteren pafta (İBB'nin Ekim 2012 tarihli "Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Siluetinin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu" sunumundan alınmıştır).

Bu çalışmanın yapılmış olması olumlu olarak nitelendirilse de plana dönüşmemiş olması ve sadece Hatt-1 Bala'yı korumak için düzenlemelerin yapılmış olması, Çevre Düzeni Planında belirtilen kentin diğer silüetleri için çalışmaların ve önlemlerin olmaması İstanbul için büyük bir eksikliklerdir. Aynı zamanda Hatt-1 Bala olarak adlandırılan Tarihi Yarımada silüet hattının korunması için yapılan çalışmada seçilen bakı noktaları yetersizdir. Vapur güzergahının seyir alanlarından biri olarak seçilmesi en olumlu gelişmelerden sayılırken bununla ilgili düzenlemelerin de göz önünde bulundurulması gerekir. İstanbul'un denizle kurduğu ilişki nedeniyle vapur keyifli ve kolay bir yolculuk sağladığı gibi silüetin teması için günümüzde en ulaşılabilir seyir alanlarından birini oluşturmaktadır. Ancak vapur tasarımlarının bu nitelikleri ön plana çıkararak sağladığı açık alanlarla seyretmeyi mümkün kılacak şekilde olması gerekmektedir. Bir gazete haberine göre kentlilerle yapılan görüşmelerde vapur kullanma sebeplerinin “*ulaşım kolaylığı, Boğaz manzarası ve İstanbul silüetini seyretme*” gibi olanaklar olduğu belirtilmiştir (Marmara Haber, 2018). Vapur güzergahı dışında silüet hattının korunması için seçilen bakı noktalarından bir diğeri Boğaziçi Köprüsü'dür (İBB, 2012). Köprü, yoğunluğundan dolayı bir kullanım alanı olarak seçilmiş olsa bile sadece taşıt trafiğine açık olduğu için köprü boyunca durmak mümkün değildir ve anlık bir görünüm sağlamaktadır. Silüetin temasının seyahatnamelerle ilgili bölümde belirtildiği gibi “bir yere keyifle bakmak”, bunun için ritüeller geliştirmek gibi daha uzun süreli bir etkinlik olması gerekmektedir. Boğaz Köprüsü'nün çok sık kullanılan bir alan olması onun doğru bir bakı noktası olacağı anlamına gelmemektedir. Yükseklik olarak deniz seviyesinin çok üstünde olması, Tarihi Yarımada'ya olan uzaklığı ve durup da seyretmeye imkan vermemesi nedeniyle Tarihi Yarımada silüetinin algılanması ve teması için doğru bir nokta değildir (Şekil 4.17). İstanbul'un gelişen silüeti söz konusu olduğunda Boğaziçi Köprüsü de tarihi kentin silüetine eklemlenen yapılardan biridir ve günümüzde çok daha geniş bir alana yayılan İstanbul silüeti için yüksek bir bakı noktası sağladığı kabul edilebilir ancak Tarihi Yarımada özelinde yapılan bir çalışma için bakı noktası olarak seçilmesi çok anlamlı değildir. Silüeti korumak için önlemler almak gerektiği kadar kent silüetinin nereden seyrettirildiği, hangi alanlara kent sakinlerinin ve turistlerin erişimi olduğu konusu da önem taşımaktadır. Sadece taşıtla ulaşılabilen bir köprü'nün Tarihi Yarımada için bir bakı noktası olması temaya olanak vermemektedir. Aynı zamanda Galata Kulesi ve Kız Kulesi gibi iki önemli bakı noktasının bu çalışma dışında tutulmuş

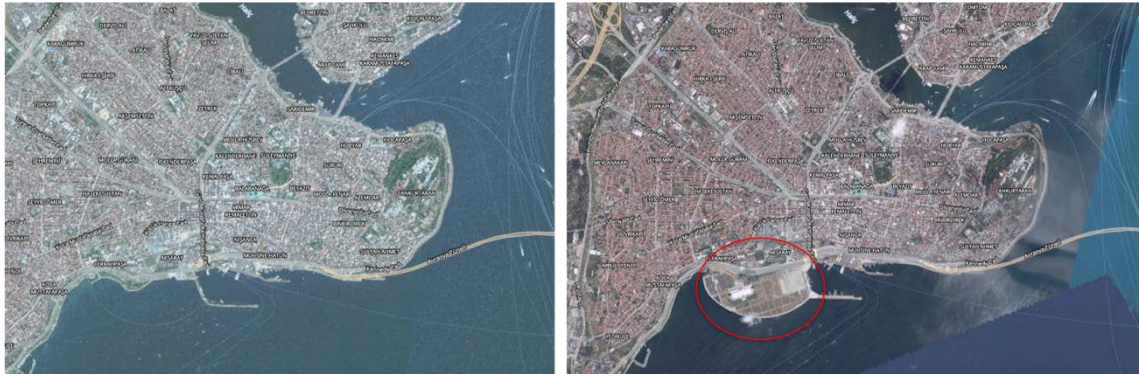
olması da en önemli eksikliklerden biridir. Özellikle Galata Kulesi, önemli bir turistik mekan olduğu gibi yüzyıllardır kentin en önemli bakı noktalarından birini oluşturmaktadır. Kentin ne çok ziyaret edilen bakı noktalarından biri Tarihi Yarımada silüetinin korunması için yapılan bir çalışmada kapsam dışında tutulmuştur. Galata Kulesi haricinde Haliç'in iki tarafından da herhangi bir seyir alanı belirlenmemiş olması dikkat çekicidir. Pera'nın yüksek noktaları, Haliç kıyıları ve Eyüp'ün tepeleri Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nden beri Tarihi Yarımada silüetinin seyredildiği önemli alanları oluşturmaktadır. Bu gibi eksiklikler analizlerin sadece günümüz koşullarında ve hızla yapıldığı, aceleye getirildiği sonuçlarına ulaşılmasına neden olmaktadır. Ayrıca, silüetin sadece bir çizgi olarak ele alınması ve sadece yapı yükseklik düzenlemeleriyle korunmaya çalışılması Tanzimat Dönemi'nden beri uygulanmaya çalışılan ama başarılı olamadığı ortada olan bir yöntemdir. Bu Meclis Kararları sadece Tarihi Yarımada'nın çevresindeki belirli ilçelerde yapılacak olan binaların yüksekliğini kısıtlamak üzerine kurgulanmıştır. Tarihi Yarımada içerisinde silüeti korumakla ilgili herhangi bir önlem içermemektedir. Kentsel mekan ve kent silüeti sadece yapılardan oluşmamaktadır. Onun algılanmasını etkileyen renkler, gündüz-gece farklılıkları, mevsimsel değişimler gibi ambiyans öğeleri de bu çalışmanın dışında tutulmuştur. Silüetin oluşumu ve gelişimi tarihi bir çerçevede içinde incelenmediği sürece kent için kapsamlı bir silüet tanımı yapılamayacak ve alınan önlemler ya eksik ya da başarısız olacaktır.



Şekil 4.17: Boğaziçi Köprüsü'nden Tarihi Yarımada'nın görünümü (*Avrasya Maratonu nedeniyle köprü trafiğe kapatıldığında fotoğraf çekimi yapılabilmıştır*) (Aslan, 2018)

Kent silüeti için düşeyde olumsuz bir etkisi görülmesine bile yatayda büyük bir etki yaratan bir diğer proje de Yenikapı Dolgu Alanıdır. Seyahatnamelerle ilgili bölümde silüetteki

etkisi nedeniyle kent formu ve kıyı-deniz ilişkisi önemli bir bileşen olarak tespit edilmiştir. Ancak Tarihi Yarımada'nın formu Yenikapı Dolgu Alanı Projesi ile büyük ölçüde değişmiştir (Şekil 4.18). 2012'de ihalesi yapılan proje, koruma kurullarının ve meslek odalarının olumsuz görüş belirtmelerine rağmen projenin denize yapılacağı (deniz bu noktada yine mülkiyetsizliği nedeniyle hemen karaya dönüştürülebilen bir alan olmuştur) belirtilmiş ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından denizin Koruma Kurulu'nun yetki alanı dışında kalması nedeniyle onaylanmış ve 2014 yılında tamamlanarak kullanıma açılmıştır (Mega Projeler İstanbul, t.y). Bu proje ile bir kez daha kent-kıyı ilişkisi engellenmiş ve kentin “kanatlarını açmış uçan bir kartala benzeyen üçgen şekli” tamamen değişmiştir. Ayrıca daha önce belirtildiği gibi Sirkeci-Florya sahil yoluyla denizle ilişkisi kesilen kent, Yenikapı Dolgu Alanı ile denizden daha da uzaklaşmıştır. Siluetin denizin yansımasıyla oluşan mekana yayılan etkisi artık Marmara kıyılarında gözlemlenememektedir. Ayrıca denizin mülkiyetsizliğinden faydalanarak yaratılan bu alanın mülkiyet hakları konusunda da yasal çelişkiler mevcuttur. 1985 yılında kabul edilen Dünya Miras Alanı'yla kurduğu ilişki belirli olmadığı gibi bu alan ne dünya miras alanı sınırları içerisinde ne de tampon bölgededir. İleriki yıllarda dolgu alan üzerinde yapılacak herhangi bir proje hem Tarihi Yarımada'nın hem de Dünya Miras Alanı olan İstanbul'un Tarihi Alanlarının özgünlüğünü ve görsel bütünlüğünü bozacak potansiyele sahiptir.



Şekil 4.18: Yenikapı Dolgu alanıyla birlikte Tarihi Yarımada'nın 2006 (solda) ve 2017 (sağda) yıllarındaki değişen formu

İstanbul'un bütünüyle ilgili, 2023 hedefleri doğrultusunda yapılmış son plan İstanbul Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan ve 30.12.2014 tarihinde onaylanan **2014-2023 İstanbul Bölge Planı**'dır. Bu plan İstanbul'un kalkınması için ulusal düzeyde

yürütülecek plan ve stratejiler ile yereldeki faaliyetler arasında koordinasyonu sağlamak amacıyla hazırlanmış, “*Yaratıcı ve Özgür İnsanlarıyla, Yenilik ve Kültür Kenti; Özgün İstanbul*” vizyonunu benimsemiştir (Karataş & Güleç, 2014). İnsanı odak noktasına koyması ve katılımcı süreçler sonucu tasarlanmış olması nedeniyle İstanbul planlamaları açısından olumlu bir gelişmedir. Kültürel mirasın korunması konusunda değerlendirildiğinde ise İstanbul belleğinin korunması gerektiği hedefiyle “*somut ve somut olmayan kültürel mirasın tarihi kentsel peyzaj yaklaşımıyla korunması*” ve “*İstanbul’a aidiyet ve kentlilik bilinci*” hedefleri kapsayıcılığı ve belleğe yapılan vurgu ile olumlu gelişmeler olarak nitelendirilebilir (Karataş & Güleç, 2014). Tarihi Yarımada silueti kent belleğini oluşturan unsurlardan biri olarak kabul edilmiş, tarihi kentsel peyzaj yaklaşımı yardımıyla İstanbul belleğini korumak amacıyla da siluetin korunması ve silueti olumsuz etkileyen yapıların önüne geçilmesi hedefi konmuştur (Karataş & Güleç, 2014).

Tarihi Yarımada ve silütle ilgili kararlar içeren son plan ise Alan Yönetim Başkanlığı’nın hazırladığı 2018 yılı **İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı**’dır. Siluet Ana Planı’nın ayrı bir bölüm olarak anlatıldığı bu planda İBB Meclis kararlarından bahsedilmiş ve Siluet Ana Planının hazırlandığı belirtilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Ancak bu plandan kastedilen 2012 yılında İBB Meclisi tarafından alınan çevre ilçelerdeki yükseklik kısıtlamalarını düzenleyen kararlardır. Bunun yanı sıra 2011’de hazırlanan Yönetim Planında da yer alan “*Tarihi Yarımada’nın Siluet Etkisini, Yapı Yoğunluğu ve Bina Kalitesini İzleme ve Değerlendirme Projesi*” 2018 versiyonunda da yer almaktadır. Bu proje silueti daha kapsamlı ele alıp sadece yükseklik sınırlamaları üzerinden değil,

“Tarihi Yarımada’da, tarihi çevrenin ve kültür varlıklarının algılanmalarını olumsuz etkileyen cephe eklentilerini, reklam panolarını, peyzaj düzenlemelerini, kent mobilyalarını ve aydınlatma elemanlarını denetlemek, olumlu uygulamaları desteklemek- Tarihi Yarımada’da yeni yapılanmalar, yeni cephe, reklam, peyzaj, kent mobilyaları, aydınlatma vb. unsurların tasarımı için tasarım rehberi geliştirmek”

gibi küçük çaplı ama daha kapsamlı bir açıdan ele almaktadır (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Bu projeye ilgili hedefler belirlenmiş ancak henüz sadece İBB Kentsel Tasarım Müdürlüğü tarafından Kentsel Tasarım Rehberi için çalıştayların devam ettiği

belirtilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018).

Siluet koruma çalışmalarında bu tür görsel kirlilikle ilgili önlemlere de ihtiyaç vardır. Radyo vericileri, büyük boyutlu reklam panoları, neon aydınlatmalar, vb. gibi uygulamalar kent silüetlerini olumsuz etkileyen unsurlardır ve silüetler sadece yapıların yükseklikleri sınırlandırılarak korumaya çalışıldığında bahsedilen bu diğer unsurlar düzenlemelerin kapsamı dışında kalarak silüetin korunamamasına neden olmaktadır. Tablo 2.2’de gösterildiği gibi görsel kirlilik ve diğer altyapı projeleri çerçevesinde değerlendirilen radyo vericileri UNESCO tarafından dünya miras alanlarının görsel bütünlüğünü bozan unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Örneğin, Tarihi Yarımada dışında yer almasına rağmen Çamlıca tepesindeki radyo vericileri Boğaziçi silüetinde olumsuz bir etkiye sahiptir. Boğaziçi silüeti tepelerde yer alan koruları ve yeşil alanlarıyla kendine özgü peyzajını ortaya koymaktadır ancak radyo vericileri düzensiz görünümleri ile görsel kirliliğe neden oldukları gibi tepelerin görsel bütünlüğünü de bozmaktadır. Bu noktada Çamlıca tepesindeki radyo vericilerinin temizlenmesi amacıyla hazırlanan bir mega projeden de bahsetmek gerekmektedir. Çamlıca Tepesi Televizyon Kulesi ve Entegre Tesisleri Projesi şu an var olan radyo-televizyon kulelerinin hem Çamlıca Tepesinin hem de yeni inşa edilen Çamlıca Camii’nin görünümünü olumsuz etkiledikleri gerekçesiyle Küçük Çamlıca Tepesi’ne yapılacak olan bir televizyon kulesiyle bu sorunu çözmek amacıyla ortaya konulmuştur. 2011 yılında proje için bir yarışmanın yapılması ardından da 2014’te ihaleye çıkmasıyla proje kabul edilmiş ve 2016’da inşaatına başlanmıştır (Mega Projeler İstanbul, t.y.). Ancak 388,5 m yüksekliğe sahip olan kule hem ölçek olarak hem de daha önceki tv kulelerine göre daha kütleli yapıyla silüeti olumsuz etkileyen yapılardan biri olmuştur. Boğaziçi tepelerinin silüetini etkilemesinin yanı sıra Tarihi Yarımada’ya Marmara sahillerinden deniz yoluyla yaklaşırken de Sultanahmet Cami’nin minareleri arasından görülmektedir. Bu durum silüeti korumak amaçlı yapılan mega projelerdeki ölçek sorunun anlaşılması açısından önemlidir. Görsel kirliliğe neden olmasına rağmen eski radyo vericileri daha küçük ölçekli ve şeffaf yapıları sayesinde silüeti en son yapılan televizyon kulesi kadar büyük çapta etkilememektedir. Ölçeği, malzemesi ve tasarımı nedeniyle Boğaziçi silüetine tamamıyla yabancı bir yapı olan Çamlıca Tv Kulesi kentin silüetine başkalaşarak eklenen yapılardan birini oluşturmaktadır ve Boğaziçi’nin görsel bütünlüğünü olumsuz etkilemektedir (Şekil 4.19). Ayrıca proje tamamlandığında kulenin üst katlarında iki

restoran ve bir seyir terası olacağı belirtilmiştir (Sabah, 2017). Bu durum köprülerle ilgili olanla benzerlik taşımaktadır. Silueti olumsuz etkileyen Haliç Metro Köprüsü üzerinde silueti seyrettirecek bir bakı noktasının yapılması gibi bu kulede de aynı yöntemin uygulanması planlanmaktadır. Ayrıca Boğaz Köprüsü'nün yapılmasının tartışıldığı ilk yıllarda bunun bir “köprü tuzağı” yaratacağını ve daha fazlasının yapılacağını belirtilmesi gibi televizyon kulesiyle ilgili haberler de bir “kule tuzağına” düşüleceğini göstermektedir. Yapılan kulenin İstanbul için yetersiz kalacağı düşünüldüğü ve bu nedenle Adalara ve Büyükçekmece'ye de birer kule yapılmasının planlandığı belirtilmiştir (yapı, 2018). Bütün bunlar kent mekanı için alınan kararların ne kadar düşünülerek ve doğru analizler yapılarak alınması gerektiğini göstermektedir. Böyle büyük çaplı altyapı projelerinin birinin tamamlanması diğerlerine kapı açtığı gibi ilk yapılan çokça tartışılmış olsa bile bir şekilde meşrulaştırılarak devamında benzerlerinin de kolayca kente eklenmesine neden olmaktadır.



Şekil 4.19: Beşiktaş Vapur İskelesi'nden Çamlıca Camii ve Çamlıca Radyo Televizyon Kulesinin Görünümü (Aslan, 2019)

Bu noktada kentin özellikle 1980 sonra dönemde gelişen alanlarına eklenen gökdelenlerden de bahsetmek gerekmektedir. Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında Taksim'e doğru olan bölgede yoğunlaşan otel yapılarıyla başlayan bu gelişme Zincirlikuyu-Maslak hattında devam etmiş ve bugün bütün kente yayılarak İstanbul'un değişen siluetini yaratmıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün kent mekanına eklenmesinin diğer köprülerin inşasının önünü açması gibi Hilton Otel, Gökkafe ve Park Otel örnekleriyle

başlayan gökdelenler de bugün İstanbul'da 161⁴³ adede ulaşmışlardır. Daha önce belirtildiği gibi kente eklendikleri sırada silueti bozdukları gerekçesiyle eleştirilen Haliç Metro Köprüsü, Çamlıca Tv Kulesi gibi yapılar tamamlandıktan sonra birer seyir alanı rolü üstlenerek kente yeni bakı noktalarının eklenmesine de neden olmaktadır. Bu durum gökdelenler için de benzer bir şekilde işlemektedir. Uzun yıllar boyunca İstanbul'un en yüksek gökdeleni unvanına sahip olan Sapphire, bugün en üst katının bir seyir terasına çevrildiği ve İstanbul manzarasının izlendiği bir alan olarak işletilmektedir (Şekil 4.20). Yapımı esnasında tepki çeken yapıları bir bakı noktasına dönüştürmek de bu yapıların kent mekanındaki yerini meşrulaştırmak için en çok kullanılan yöntemlerden birini oluşturmaktadır⁴⁴.



Şekil 4.20: Sapphire'in seyir terasından İstanbul'un görünümü

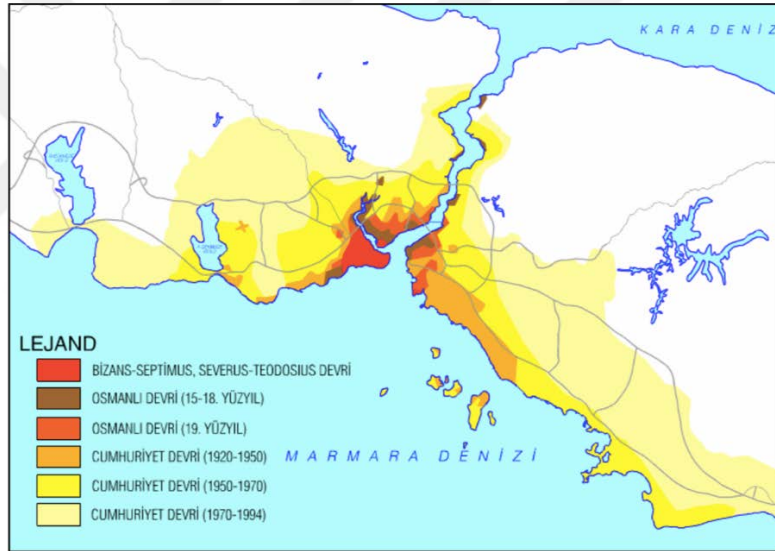
4.2. Kentin Dinamik Yapısı ve Gelişen Siluet

Kentler dinamik yapıları gereği sürekli gelişmekte ve değişmektedirler. Seyahatnameler üzerinden incelenen kent siluetinde kesintisiz olarak takip edilebildiği için kentin tarihi merkezini oluşturan Tarihi Yarımada'nın silüetine odaklanılmıştır. Ancak planlamalar üzerinden incelendiğinde görüldüğü gibi kent sürekli bir mekansal gelişme yaşamaktadır. Bizans İmparatorluğu Döneminde Suriçi ve Galata'dan oluşan kent, Osmanlı İmparatorluğu döneminde önce Dersaadet ve Bilad-ı Selase olarak adlandırılan parçalı yapıyla gelişmeye başlamıştır. 18. yüzyıldan itibaren Boğaziçi kıyılarının da gelişmeye başlamasıyla kent mekansal olarak büyümüştür. Cumhuriyet Dönemi'nde özellikle

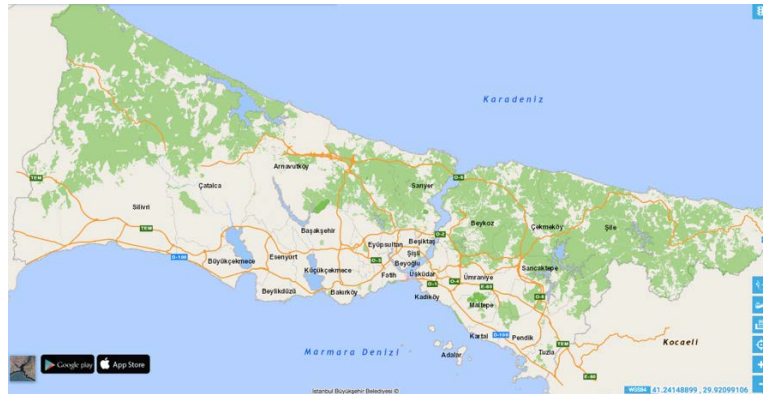
⁴³ Emporis adlı araştırma şirketinin 2019 verilerine göre.

⁴⁴ Bu noktada Eiffel Kulesi örneğini hatırlatmak gerekmektedir. Yapıldığı zaman Paris'in görünümünü bozduğu gerekçesiyle eleştirilen ve yıkılması istenen Eiffel Kulesi, bütün eleştirilerine rağmen Fransız yazar Guy de Maupassant'ın sürekli ziyaret ettiği bir mekan olmuştur. Maupassant ise bunun nedenini Eiffel Kulesini göremediği tek yerin onun tepesi olmasıyla açıklamıştır.

1950'lerden sonra artan nüfusuyla birlikte hızlı bir büyüme ve plansız genişleme göstermiştir. Bugün İstanbul 5461 km²'lik bir alanda toplam 39 ilçeye sahiptir ve gelişmeye devam etmektedir (Şekil 4.22). Kültürel mirası ve tarihi birikimleriyle ön plana çıkan kentlerde olduğu gibi İstanbul'da da tarihi olanı korumak ve aynı zamanda da günümüz dünyasına uygun koşulları geliştirmek konusunda zorluklar yaşanmaktadır. Kentlerin bir "müze" olmadığı, onların tarihin belirli bir döneminde dondurulup saklanamayacağı açık olduğu gibi 8000 yıllık bir geçmişin de yok sayılamayacağı ortadadır. Bu nedenle kentin gelişiminin geçmişten beslenerek sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde şimdiki ve geleceği şekillendirmesi gerekmektedir. İstanbul'un silueti de kentin bu dinamik yapısından ve sürekli gelişmesinden etkilenmektedir. Hatta siluetin görünürlüğü ve İstanbul'un kent belleğinin ve kimliğinin önemli bir parçasını oluşturması İstanbul özelinde siluet tartışmalarını daha da ayrıcalıklı bir noktaya taşımaktadır.



Şekil 4.21: İstanbul'un tarihi dönemlere göre mekansal gelişimi (2009 Çevre Düzeni Planından alınmıştır.)



Şekil 4.22: İstanbul'un 2019 yılındaki sınırları

İstanbul silueti denilince uzun yıllar boyunca akla Tarihi Yarımada'nın silueti gelmiş olsa bile kentin özellikle 1950'lerden itibaren yaşadığı hızlı değişim kent silüetine de yansımaktadır. Artık “kubbeler ve minareler” silüetine köprüler, kuleler ve gökdelenler de eklenmektedir (Şekil 4.23, 4.24). Kent silüetleri kentlerin geçirdikleri kümülatif sürecin sonucunda oluştuğu gibi bu sürecin fiziksel göstergesi olarak da rol almaktadırlar. Bir kente baktığımızda onun geçirdiği gelişimsel evreleri silüet üzerinden okuma şansına sahip olduğumuz için kent silüetleri kentin geçmişinin ve bugününün yansıtıcısıdır. Kent kimliğinin önemli bir parçası olan silüetler kent imgesinin yaratılmasına yardımcı oldukları gibi kentliler için de aidiyet hissinin oluşmasını sağlarlar. Bu nedenle var olan görünümünün korunması önemli bir adımı oluştururken kentin dinamik yapısından dolayı gelişen silüetinin de bütüncül bir planlama mekanizmasıyla iyi yönetilerek oluşturulması gerekmektedir. Bu noktada önemli olan var olan silüetin korunmasını amaçlarken yeni yapıların kente nasıl, nereden ve ne tür ilişkiler çerçevesinde ekleneneceğini tasarlamaktır. Bu nedenle kent silüetinin korunmasının aslında tasarım meselesiyle birlikte düşünülmesi gerektiği görülmektedir ve yeni yapıların kentteki konumlanmaları için tasarım kriterlerinin oluşturulması da silüetin korunmasının bir parçası olacaktır.



Şekil 4.23: (üstte) İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı evraklarında kullanılan İstanbul simgesi (altta) 2014-2023 İstanbul Bölge Planı'nda kullanılan İstanbul simgesi



Şekil 4.24: Tarihi Yarımada ve Zincirlikuyu-Maslak hattı görünümü (İDO Bursa-Yenikapı-Kadıköy Deniz otobüsünden çekilmiştir) (Aslan, 2018)

4.3. Mevcut Durum ve Değerlendirme

İncelenen planlar, İstanbul Tarihi Alanları Başkanlığı ve İBB İmar Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonucunda “Siluet Ana Planı” olarak adlandırılan çalışmanın 2012 yılında İBB Meclisi tarafından Tarihi Yarımada'nın çevresindeki ilçeler için alınan yükseklik sınırları kararı olduğu sonucuna varılmıştır. İBB'de Şehir Planlama bölümünün İmar Müdürlüğü biriminde “Siluet Şefliği” olarak adlandırılan bir birimin olduğu ve meclis kararlarındaki yüksekliklere göre yeni yapılan binalar için bu birimin ruhsat izni çıkardığı anlaşılmıştır⁴⁵. Kent silüetinin korunmasının birçok bileşenden oluşan bir süreç olduğu düşünülürse yükseklik sınırlamaları bunun bir bölümünü oluşturmaktadır. Ancak bunun ruhsat alıp-alamama onayına indirgenmiş olması hem silüet algısında hem de koruma uygulamalarında sorunlar olduğunun göstergesidir.

2018 yılında hazırlanan Alan Yönetim Planı'nda silüet ana planının varlığı koruma-planlama hedef ve stratejileri açısından güçlü bir yön olarak belirtilmiştir (İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı, 2018). Ancak görüldüğü üzere Silüet Ana Planı tamamlanmamış, sadece plan tamamlana kadar Tarihi Yarımada'nın Hatt-ı Bala olarak adlandırılan yapılarının dış çizgilerinden oluşan görünümü korumak için yükseklik sınırlamaları getirilmiştir. 1995 Nazım Planı ve 2009 Çevre Düzeni Planı'nda belirtilen kentin Tarihi Yarımada dışındaki diğer alanlarının görünümleri bu çalışmalar dışında tutulmuştur ve şu an da bu alanlarla ilgili herhangi bir çalışmaya başlanmamıştır. Planlama süreçlerinin ve kararlarının karışıklığı, birden çok karar mekanizmasının böyle geniş kent alanları söz konusu olduğunda söz sahibi olması, yetki hiyerarşilerinin alınan kararların üstünde uygulamalara yol açması ve en önemlisi, halen kapsamlı bir silüet çalışması ve değerlendirmesinin var olmaması kent silüetinin korunamaması konusundaki en büyük eksikliklerdir.

İçerisinde Dünya Miras Alanı olarak belirlenen İstanbul'un Tarihi Alanlarını da bulduran Tarihi Yarımada'nın silüeti 16/9 kuleleri, Haliç Metro Köprüsü, ahşap konut dokusunun hızla yok olması, artan niteliksiz yapı stoğu, yeşil alanların azalması ve kent

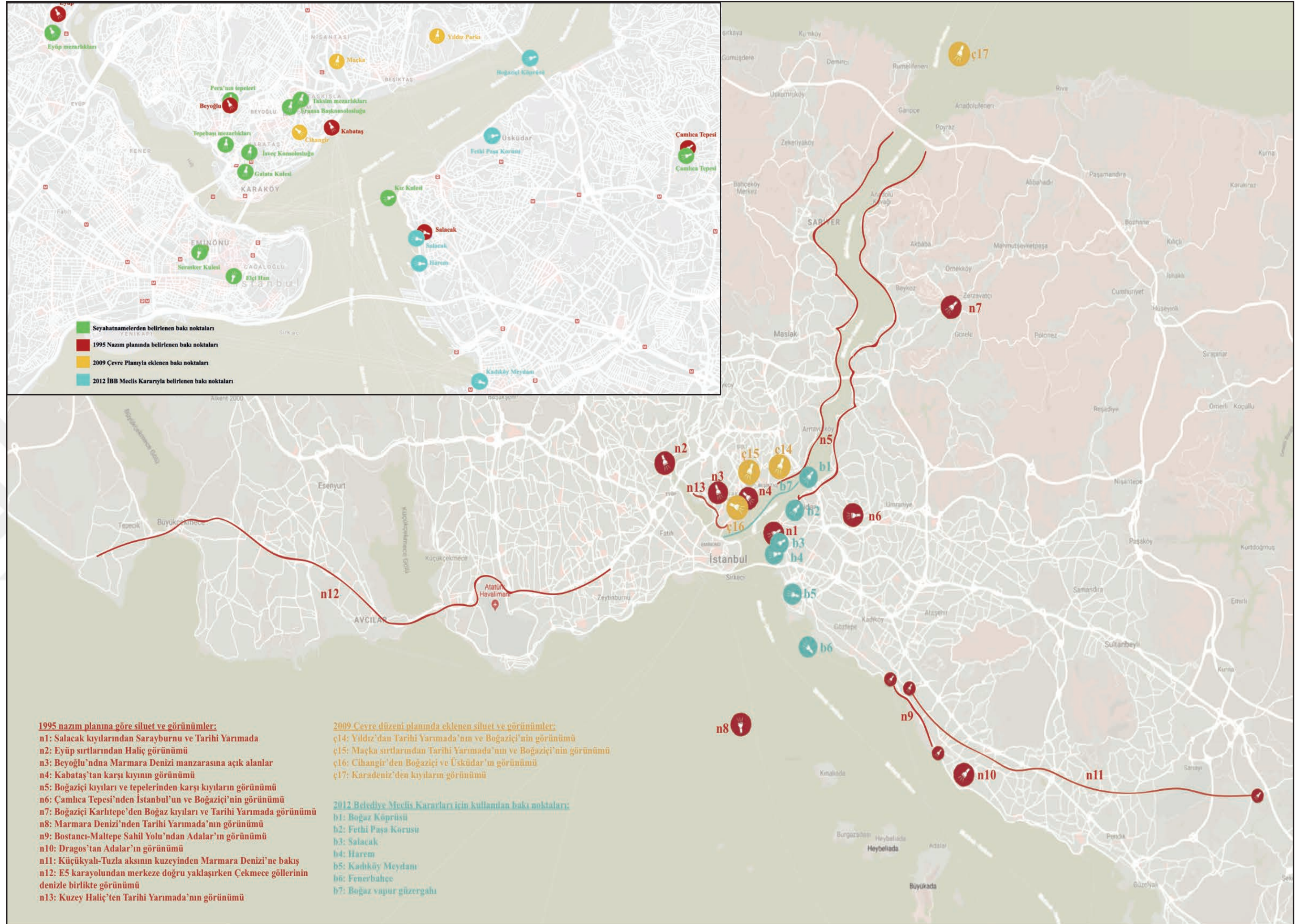
⁴⁵ 31 Temmuz 2018 tarihinde İBB Silüet Şefi S.Genç ile yapılan röportaj sonucunda.

estetığının uzun bir süre kent içindeki uygulamalarda göz ardı edilmesiyle bugün korunamamakta ve gerekli önlemler alınmazsa hızla miras değerini kaybedecek bir durumdadır. Seyahatnamelerde Tarihi Yarımada silueti için öne çıkan en çok tekrar eden dört tema günümüz koşullarıyla karşılaştırıldığında kentle ilgili büyük değişiklikler ön plana çıkmaktadır. Seyahatnamelerde incelenen dönemde kente yaklaşmak için biri Marmara Denizi'nden diğeri Karadeniz'den olmak üzere iki tür deniz güzergahına ve bir de karadan kente yaklaşmaya rastlanırken bugün kente hava yolu, deniz yolu, demir yolu ve kara yolu olmak üzere çok farklı ulaşım araçlarıyla yaklaşılmaktadır. Marmara Denizi üzerinden kente yaklaşmak İDO'nun Yenikapı, Pendik, Bostancı ve Kadıköy İskelelerine yanaşan deniz otobüsleri ve feribotlarıyla sağlanmaktadır. Bunlar haricinde kente yaklaşmak genel olarak otoyollar üzerinden sağlanmakta ve önceden kentle ilgili ilk algıyı yaratan unsur kentin siluetiyken günümüzde bu algı kente giriş akslarını oluşturan yollar üzerinden sağlanmaktadır. Kent siluetinde etkili olan fiziksel unsurlar incelendiğinde ise kent mekanın dönüşümünde söz sahibi olanların merkezi ve yerel yönetimler ile büyük sermaye sahipleri oldukları gözlemlenmektedir. Gelişen teknolojiyle birlikte ölçek, malzeme, yapım yöntemi gibi özellikler değiştiğçe kentin önceden sahip olduğu yerleşim geleneklerinin de değiştiği görülmektedir. Örneğin, Tarihi Yarımada silueti tepelere konumlandırılmış anıtsal camiler ve yamaçlardaki küçük ölçekli konutlar ve yeşil alanlar ile şekillenirken Boğaziçi siluetinin kıyılarına kurulmuş yerleşimler ve tepeleri kaplayan korular ve yeşil alanlarla şekillendiği bilinmektedir. Ancak günümüzdeki kentsel müdahaleler bu yerleşim geleneklerini göz ardı ettiği için Boğaziçi tepelerindeki yeşil alanlar yapılaşmaya açıldığı gibi Tarihi Yarımada'nın yerleşim geleneğini taklit eden, tepelere anıtsal camilerin ve alt yapıyla ilgili tesislerin yerleştirildiği bir “*yeni arayış*” yaratmaktadır (Kafadar, 2012). Bunun dışında kent, dinamik yapısı gereği artan nüfusla birlikte mekânsal olarak hızla genişlediği için yeni oluşan alanlarda tarihi alanlarla hiçbir iletişim kurmayan, serbest bir yapılaşma oluşmaktadır. Bu da yeninin tarihi olana nasıl ekleneneceği sorununu doğurmakta ancak bu konuyla ilgili hiçbir çalışma yapılmadığı gibi herhangi bir endişe de dile getirilmemektedir. Ayrıca planlamalar ve mega projeler kapsamında bahsedildiği gibi kentin kıyıyla ve denizle olan ilişkisi büyük ölçüde değişmiştir. Kentin yeşil alanları hızla yok olduğu gibi yapılan dolgu alanlar üzerinde yapay yeşil alanlar yaratılarak kentin özgün dokusu da değiştirilmeye başlanmıştır. Bu değişimlerin hepsi kent siluetini

etkilerken kent kimliği açısından sorunlara yol açmakta ve kent belleğinde de büyük kayıplar yaratmaktadır. Tarihi Yarımada'nın silüetini oluşturan fiziksel öğelerin korunması için gerekli önlemler alınmadığı gibi ambiyans öğeleri ve kentin seyredilmesi ile ilgili kriterler de planlamaların kapsamı dışında kalmıştır. Prost Planı'na kadar kent silüetine içeriden ve dışarıdan bakışı sağlayacak seyir alanlarının yaratılması ve kentin ambiyans öğelerinin korunması için önlemler alındığı görülmektedir. Ancak özellikle 1950'lerden sonraki dönemlerde kentin "seyirlik" değerinin hızla kaybedildiği ve kentlilerle kent silüeti arasında kurulan bu görsel ilişkinin azaldığı fark edilmektedir. Kent silüetinin günlük, mevsimlik değişimler ile güneş ışığı ve aydınlatmalarla farklı görünüm sunan değişken bir yapısı vardır ve bunlar ambiyans öğelerini oluşturmaktadır. Bu ambiyans öğeleri ancak kent silüetinin seyredilmesi olanağına sahip olduğunda fark edilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu boyunca ve Cumhuriyet'in ilk otuz yılına kadar kent içindeki yeşil alanların, tepelerin, koruların, sahillerin sayıca çokluğu silüetin seyredilmesini sağlayacak alanları yaratmıştır. Ancak hızlı ve plansız kentleşme hem silüetiyle ön plana çıkan seyirlik alanın niteliklerini değiştirmeye başlamış hem de seyir alanlarının hızla yapılaşmasına neden olmuş, görüntü koridorlarının daralması kent silüetinin sağladığı farklı perspektiflerden olan görünümün algılanmasını engellemeye başlamıştır. Bu nedenle görülen fiziksel öğelerin ambiyans öğeleri ile ilişkisi kurulamadığı gibi temaşa da önemsenen bir konu olmaktan çıkmıştır. Ayrıca kentin ulaşım ve trafik odaklı dönüşümü kent içindeki hızı artırdığı için silüete "keyifle ve hoşnutlukla bakılacak" bir zaman ve durum yaratılamamasına neden olmuştur. Bu noktada silüetin algılanması, günlük hayatta kent deneyiminin bir parçası olmaktan çıktığı için ambiyans öğelerinin kentle ilişkisi fark edilememiş ve kenti seyretmek "İstanbul metropolünün" unutulmuş ya da unutulmaya yüz tutmuş bir değeri haline gelmiştir.

Planlama çalışmaları dahilinde günümüze kadar İstanbul'da belirlenmiş görünüm Şekil 4.25'te belirtilmiştir. 1995 yılına ait İstanbul Metropolen Alan Alt Bölge Nazım Planı'nda belirlenen seyir alanları ve güzergahlar kırmızıyla gösterilirken 2009 Çevre Planı ile bu görünümlere eklenenler de sarıyla belirtilmiştir. Ayrıca 2012 yılında İBB Meclis'i tarafından Hatt-ı Bala olarak adlandırılan Tarihi Yarımada silüet hattının korunması için belirlenen bakı noktaları mavi ile gösterilmiştir. Haritanın solunda detay

olarak da seyahatnamelerden belirlenen bakı noktaları (yeşil renk ile gösterilenler) ile günümüzde korunması gerekli olarak belirlenen bakı noktaları bir arada gösterilmiştir. Detay harita incelendiğinde kentin mekansal gelişmesine paralel olarak bakı noktalarının da bu alanlara doğru genişlediği görülmektedir. Genel harita incelendiğinde ise görünümlerin kentin özel konumu nedeniyle denizle ilişkili noktalar ve kıyı şeridi boyunca dağılım gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Bu durum kıyı çizgisinin ve kentin denizle kurduğu ilişkinin bir görünüm meselesi olarak da ele alınması ve şu ana kadar var olan planlama anlayışlarının ve kentsel müdahale yöntemlerinin bu çerçevede tekrar düzenlenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. İstanbul'un genelinde bu görünümlerin ve seyir alanları/bakı noktalarının belirlenmiş olması olumlu bir gelişmedir. Ancak hem görünümler hem de bu görünümlerin seyredildiği alanlarla ilgili daha tanımlı ve detaylı bir çalışma gerekmekte ve kentsel korumanın kapsamı bu görünümleri de içine alarak genişlemelidir.



Şekil 4.25: Planlama çalışmalarıyla belirlenmiş olan İstanbul'un korunması gereken görünümünü ve bakı noktalarını, seyir alanlarını ve güzergahlarını gösteren harita (Aslan, 2019)

4.4. Kent Silüetinin Korunması ve Geliştirilmesine Yönelik Öneriler

Kentler dinamik yapıları gereği sürekli gelişmekte ve değişmektedirler. Kent silüetleri de bu dinamik yapıya göre yıllar içerisinde gelişebilir. Özellikle kültürel ve kentsel mirasıyla ön planda olan tarihi kentler için bu gelişimin başkalaşım şeklinde bir değişimle değil de var olana eklenme biçiminde gerçekleşmesi gerekmektedir. Silüetleriyle kentsel mirasını ortaya koyan her tarihi kent gibi İstanbul'da da bu gelişimin iyi yönetilmesi gerekmektedir. Tarihi Yarımada'nın silüeti yüzyıllar süren kümülatif bir sürecin birikimidir ve miras değeri nedeniyle sadece geçmiş ve bugün için önemli olmakla kalmayıp geleceğe de aktarılması gerekmektedir.

Bu çalışma kapsamında İstanbul silüetinin korunması ve geliştirilmesi için iki aşamalı bir yöntem önerilmektedir. Bu yöntemde göre ilk aşama var olan görünümü korumak, ikinci aşama ise yeni yapıların bu görünüme nasıl ekleneceğini belirlemektir. Var olan görünümün korunması için ilk etap kentteki önemli görünümün ve bu görünümün seyredileceği alanların belirlenmesidir. Bunun için görünümün ve seyir alanlarının ayrıntılı tanımlamaları gerekmektedir. Hangi bakı noktalarından, seyir teraslarından veya güzergahlardan hangi bakış açıları ve perspektiflerle görünümün algılandığının belirlenmesi hem var olanı korumak hem de yeni yapıların bu görünümle kuracağı ilişkiyi düzenlemek açısından en önemli adımı oluşturmaktadır. Görünüm ve seyir alanları belirlendikten sonraki etabı bu görümlere dair detaylı analizlerin yapılması oluşturmaktadır. Bu analizler görünümü oluşturan alanın fiziksel bileşenleri, ambiyans öğeleri ve bu öğelerin birbirleriyle kurdukları mekânsal ve görsel ilişkilerden oluşmalıdır. Örnek olarak Tarihi Yarımada için bu çalışma kapsamında seyahatnameler üzerinden belirlenen fiziksel bileşenleri:

- Kentin konumu, formu, topografyası
- Yerleşim gelenekleri
- Anıtsal ve sivil mimari yapıları (işaret öğeleri (*landmark*), konut dokusu ve bunların birbiriyle kurduğu ilişkiler)
- Deniz-kent ilişkisi
- Kentin doğal peyzajı, flora ve faunası
- Kentin çevresiyle kurduğu ilişki

oluşturmaktadır. Fiziksel bileşenlerden sonra ambiyans öğelerinin analizi gerekmektedir. Silüet algısının şekillenmesinde önemli bir role sahip olan ambiyans öğelerini renkler,

günlük ve mevsimsel değişiklikler, gün ışığı ve aydınlatmaya bağlı değişimler ve var ise törenler, festivaller gibi kent silüetinde ve mekanında etkili olan toplumsal/sosyal olaylar oluşturmaktadır. Seyahatnamelerde ortaya çıkan Tarihi Yarımada silüetinin ambiyans öğeleri ise:

- yapıların renkleri, koruların ve mezarlıkların koyu yeşili, denizin ve gökyüzünün berrak maviliği, kubbelerin gümüş rengi ve minarelerin altın sarısı alemleri başta olmak üzere kentin geniş renk skalası
- güneş ışığının denizdeki ve kentteki etkisinden dolayı yarattığı ışıltı-parıltı
- kentin gece görünümü
- Osmanlı imparatorluk törenlerinde kullanılan güzergahın silüetle kurduğu ilişkidir.

Fiziksel bileşenler ile ambiyans öğelerinin birbirleriyle kurduğu görsel ilişki ise bu aşamanın son basamağını oluşturmaktadır. Bu görsel ilişki yer ile gök arasındaki üç boyutlu ilişkiler baz alınarak yükseklik, genişlik, derinlik, doluluk-boşluk oranları ile perspektiflerden oluşmalıdır. Yapıların, yeşil alanların ve kenti oluşturan unsurların önünde, yanında, arkasında ve çevresinde yarattıkları gökyüzü boşlukları (*sky space*) dikkate alınarak kentsel peyzajın önemli bir unsuru olarak korunmalıdır (Turner & Holden, 2016). Silüetin fiziksel bileşenleri, ambiyans öğeleri ve bunlar arasındaki ilişkinin analizinin ardından görünümünün miras değerinin ifade edilmesi neden korunmaları gerektiği sorusuna cevap vereceği için önem taşımaktadır. Silüetin miras değerinin belirlenmesi için Veldpaus ve Roders'ın çalışmasına dayanarak aşağıdaki değerlerin göz önünde bulundurulması gerektiği düşünölmektedir:

Geleneksel değerler:

- Eskilik değeri (*age value*)
- Tarihi değeri (*historic value*)
- Estetik değeri (*aesthetic value*)
- Bilimsel değeri (*scientific value*)

Toplum ile ilgili değerler:

- Sosyal değeri (*social value*)
- Ekolojik değeri (*ecological value*)

Kümülatif değerler:

- Politik değeri (*political value*)
- Ekonomik değeri (*economic value*) (Veldpaus & Roders, 2014).

Bu etaplar tamamlandıktan sonra hangi kent görünümünün nelerden oluştuğu ve niçin korunması gerektiğinin analizi tamamlanmış olacaktır. Bundan sonraki aşamayı ise kent silüetine yeni yapı eklemeleri olacağı zaman önceden bir değerlendirmenin yapılması oluşturmaktadır. Yeni yapının konumun, tasarımının ve var olan silüetle kurduğu mekânsal ve görsel ilişkinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla ICOMOS ve UNESCO'nun Dünya Miras Alanları için sıklıkla kullandığı çevre etki değerlendirmesi ve miras etki değerlendirmesi araçlarından yararlanılabilir.

Tarihi Yarımada silüetinin 1100 ve 1913 yılları arasında yazılmış seyahatnameler üzerinden incelenmesi ve silüetin korunması amacıyla alınan kararlar ve yapılan planlar sonucu geliştirilen bu fikirler silüetin korunmasına ve nasıl gelişeceğinin tasarlanmasına yardımcı bir araç olmayı hedeflemektedir. Ancak bu çalışmanın Tarihi Yarımada odaklı olduğu ve yabancı gezginlerin anlatılarına dayandığı unutulmamalıdır. İstanbul'un silüeti için bütüncül bir koruma anlayışının ve planının geliştirilmesi gerekmektedir ve bu amaca hizmet edeceği düşünülen bazı öneriler şunlardır:

1. Tarihi Yarımada'nın yanı sıra İstanbul'un gelişen silüetini oluşturan görünümünün tanımı yapılmalı ve silüeti oluşturan öğeler belirlenmelidir. Bu tez çalışması gibi silüetin tarihi gelişiminin ve silüet algısının incelenebildiği diğer kaynaklar da araştırılıp tarihi referanslara dayanan çalışmalar yapılmalıdır. Tez kapsamında incelenen seyahatnameler kent silüetine 1100 ile 1913 yılları arasında sadece dışarıdan bakan yabancı gezginler üzerinden bir değerlendirme yapılmasına olanak vermektedir. Bunun yanı sıra hem geçmişte hem günümüzde kent silüeti ve yerel kent kullanıcıları açısından silüetin incelendiği çalışmalar yapılmalıdır.
2. İstanbul silüetini korumak amacıyla bütüncül bir plan yapılmalı ve görsel bütünlüğün ve kentsel mirasın korunması da bu planın kapsamı dahilinde yer almalıdır.
3. Silüet Ana Planı, Tarihi Yarımada dışında 1995 ve 2009 Planlarında belirlenen önemli görünümüleri de kapsayacak şekilde tamamlanmalıdır.
4. Silüet Ana Planı sadece Tarihi Yarımada'nın çevre ilçelerindeki bina yüksekliklerini sınırlandıracak uygulamalarla kısıtlı olmamalı görsel bütünlüğü korumak adına kapsayıcı bir yöntem içermelidir.

5. Tarihi Yarımada ve İstanbul geneli için yürürlükte olan yasaların ve yerel ve merkezi yönetimler arasındaki sınırların ve hiyerarşilerin çatışmalara neden olmaması için yasal düzenlemeler geliştirilmeli ve ortak hareket edilmelidir. Silueti bozduğu düşünülen yapılar için yasal önlemlerin alınması ve uygulanması gerekmektedir.
6. İstanbul genelinde geleneksel konut ve sokak dokusunun, yüksekliklerinin, cephe özelliklerinin korunması ve mekanın görsel niteliklerinin iyileştirilmesi için hazırlanan “Kentsel Tasarım Rehberi” tamamlanmalıdır.
7. Siluetin korunması için yapılacak çalışmalarda fotoğraflar, 3 boyutlu modeller kullanılacağı gibi, görünüm için belirlenen seyir alanlarına düzenlenecek saha gezileri de büyük önem taşımaktadır. TEMAŞANIN kenti seyrederek kentle bire bir deneyim kurarak sağlanabileceği ve siluetin seyirlik değerinin ancak bu şekilde anlaşılacağı unutulmamalıdır.
8. Günümüz koşullarında siluetteki etkisi hiç gündeme gelmeyen ambiyans öğelerinin bugünkü durumu kent kullanıcılarının deneyimleri üzerinden incelenmeli ve ambiyans öğeleri ile ilgili önlemler alınmalıdır.
9. Kentin gece görünümünün de temaşaya olanak sağlaması açısından Aydınlatma Ana Planı yapılmalı ve bu plan yapılması önerilen Siluet Ana Planı’yla uyum içinde uygulanmalıdır.
10. İstanbul silueti ile kentliler arasında bir bağ kurulmadığı sürece siluetin korunmasının sağlanamayacağı unutulmamalı, siluetin seyredilmesi için erişilebilir bakı noktaları, seyir alanları ve güzergahları sağlanmalı, var olanlar korunmalı ve kent silueti kent deneyiminin bir parçası haline getirilmelidir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. SONUÇ

Kentlerin geçirdiği tarihsel süreçlerin görsel bir manifestosu olarak karşımıza çıkan kent silüetleri, kentlerle ilgili genel bir bilgi verdikleri ve o kent için öne çıkan değerleri yansıttıkları için kentsel miras açısından önemlidirler. Kent görünümünün ve İstanbul silüetinin incelendiği bu çalışma önemli görünümlerin kentsel miras açısından değerinin vurgulanması, silüet kavramının mevcut kapsamından daha geniş bir çerçevede ele alınması ve kent silüetlerinin korunmasına yönelik öneriler sunulması çerçevesinde şekillenmiştir. Bu çalışmada kent görünümünün kavramsal ve tarihsel gelişimi, günümüzde geçerli olan evrensel koruma ilkeleri kapsamında görünümlerin korunmasıyla ilgili öne çıkan konular ve sorunlar ile İstanbul silüetinin gelişimi ve silüetin korunması için yapılan çalışmalar incelenmiş ve bunun için öneriler sunulmuştur.

Kent silüetleri kentlerin kurulmasıyla birlikte gelişim gösteren unsurlardan biridir. Silüetlerin her kent için ayırt edici bir niteliğe sahip olması onları kentsel miras açısından önemli bir bileşen haline getirmekte ve silüetler kentsel kimliğin ifade biçimlerinden biri haline almaktadır. Tarihsel süreç içerisinde kentte önemli bir role sahip aktörlerin varlığını temsilen öne çıkan dini, siyasi, ekonomik ya da sosyal yapılarla oluşmaya başlayan kent silüetleri küreselleşmeyle birlikte kentler için bir rekabet alanı haline almıştır. Küreselleşme tektipleşmeyi beraberinde getirirken tarihsel kentlerin ayırt edici ve *unique* silüetleri onların kentsel mirası açısından da ayırt edici bir özellik olarak öne çıkmıştır. Günümüzde görsel bütünlük ilkesi çerçevesinde değerlendirilen silüetler, kent görünümleri ile birlikte geniş bir kapsamda incelendiğinde görsel ilişkilerin ön plana çıktığı, peyzaj ve pitoreskin gelişmeye başladığı 17.yüzyılın sonlarından itibaren kentsel literatürde yer bulmaya başlamıştır. Doğanın algılanmasındaki değişimle birlikte peyzaj hem doğal hem de kentsel alanlarda önemli bir tasarım öğesi olarak gelişmeye başlamıştır. Pitoreskin, güzel ve yüce kavramlarıyla birlikte kentsel mekan içinde gelişmeye başlamasıyla da görünümler kent mekanı için önemli bir ilke olarak görülmüştür. Bu esnada anıtların korunmasıyla ilgili çalışmalar başlarken zaman içerisinde korumanın kapsamı anıt gruplarının, sitlerin ve kentlerin korunmasına doğru evrilerek kent görünümünün de korunmasının gündeme gelmesini sağlamıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa kentlerindeki yıkımın yarattığı etki, kentlerin eski

hallerine uygun olarak yeniden yapılmasını gerekli kılarken kolektif bellekte önemli bir yere sahip olan kent silüetleri *townscape* (kent görünümü) hareketiyle birlikte öne çıkmıştır.

Kent silüetleri evrensel koruma literatüründe ve Dünya Miras Alanları özelinde incelendiğinde ise görsel bütünlük ilkesinin öne çıktığı görülmektedir. Görünümlerin korunmasıyla ilgili ilkelere 1931 Atina Tüzüğü'yle birlikte rastlanmaya başlamış olmasına rağmen 1970'lerden itibaren korumanın kapsamına kentsel mirasın da dahil edilmesi ve özellikle 2000'lerden itibaren görsel bütünlüğün önemli bir koruma ilkesi olarak ele alınmasıyla birlikte görünüm önemli bir bileşen haline gelmişlerdir. 1999 Burra Tüzüğü'yle korunması gereken "yer" in tanımının görünümü de kapsayacak şekilde genişletilmesi, 2005 Uygulama Rehberi'nde önemli görünümün korunması için Dünya Miras alanlarının çevresinde tampon bölgelerin oluşturulması gerekliliğinin getirilmesi ve Viyana Memorandumuyla kent görünümünün, çatı görünümünün ve ana görsel koridorların kent peyzajının ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmesiyle kent görünümü ve görsel ilişkiler kentsel ve kültürel mirasın önemli bir parçası olarak koruma literatüründe öne çıkmışlardır. 2005'ten itibaren görsel bütünlük ile ilgili yapılan çalışmalar artmış, miras etki değerlendirmesi gibi araçlarla kent görünümünün ve silüetlerin korunması için yöntemler geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu tez kapsamında UNESCO Dünya Miras Alanlarına dair kararlar incelendiğinde önemli görünüm olarak kabul edilen alanlarla ilgili birçok farklı ifadenin kullanıldığı görülmüştür. Bu kararlarda önemli görünüm (17), silüet (20), kentsel ufuk çizgisi (27), panorama (23) ve vista (19) başta olmak üzere bunları tarif etmek için geniş bir terminolojiden yararlanıldığı ortaya çıkmıştır. Önemli görünümlere sahip 106 alan, konumları ve yerleşimleri doğrultusunda incelendiğinde ise 79 alanın deniz ya da nehir gibi bir su kenarında yer alması önemli görünümler ve su arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Su, hem bir çerçeve görevi görürken hem de sağladığı mesafe sayesinde görünümlerin algılanmasını olumlu yönde etkilemektedir. Bu sayede bütüncül olarak algılanması sağlanan alanlar görsel ilişkiler açısından avantajlı bir duruma sahip olmaktadır. Bu alanlara dair Koruma Durumu Raporları (*state of conservation*) incelendiğinde ise 1993'ten 2018'e kadar 304 raporda görsel bütünlüğün tehdit edilmesi önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu raporlar doğrultusunda görsel bütünlüğün

- Altyapı ile ilgili projeler
- Yeni yapılar ile ilgili projeler
- Görsel kirlilik
- Restorasyonlarda ortaya çıkan değişiklikler

doğrultusunda tehdit edildiği ve bu durumlar için önlemler alınmasının talep edildiği belirlenmiştir. Günümüzde genel olarak kent görünümünün gökdelenler ya da diğer yüksek yapılar tarafından değiştiği kanısı hakimken altyapı projelerinin tehdit olarak görülme sayısının (185) yeni yapılardan (170) daha fazla olması bu kanının yanlışlığını göstermektedir. Gökdelenler serbest piyasanın, kapitalist ekonominin ya da özel sektörün bir simgesi olarak algılanıp, sermayenin kent mekanını dönüştürücü gücü olarak karşımıza çıkarken, alt yapı projeleri de devletler eliyle yaptırılan, kentlerin küresel dünyada rekabet edebilme kapasitesinin bir dışavurumu olarak kentte yer bulmaktadırlar. İncelenen raporlar iki türe ait projelerin de kent mekanını dönüştürücü etkisini ortaya çıkarırken sanılanın aksine değişimde özel sektör kadar devletler ve yönetimlerin de büyük bir etkisi olduğunu göstermektedir.

Siluet, evrensel koruma standartları çerçevesinde incelendikten sonra tezin bir sonraki bölümünde İstanbul silüetine odaklanılmıştır. 1100 ile 1913 yılları arasında İstanbul'a gelen yabancı gezginlerin seyahatnameleri üzerinden analiz edilen siluet, kentin belirlenen dönemlerdeki mekansal gelişimiyle paralel olarak Tarihi Yarımada odağında incelenmiştir. Seyahatnameleri incelenen gezginlerin cinsiyetleri, milliyetleri, meslekleri ve kente geliş nedenleri değişiklik göstermektedir. İncelenen 71 seyahatnameye bağlı olarak Tarihi Yarımada silüetinde etkili olan ve tekrar eden üç temaya rastlanmıştır:

- Kente yaklaşmak
- Silueti oluşturan fiziksel bileşenler
- Siluetin algılanmasında etkili soyut öğeler ve bir temaşa mekanı olarak İstanbul.

Kente yaklaşmak 1100-1913 yılları arasında Marmara Denizi, Karadeniz ve kara yolu olmak üzere üç farklı rotadan sağlanmaktadır. Ancak incelenen seyahatnamelerde en çok kullanılan rotanın Marmara Denizi üzerinden kente yaklaşmak olduğu belirlenmiştir. Gezginlerin geldikleri ülkelere ve dönemin ulaşım araçlarına bağlı olarak ortaya çıkan bu durum, kent silüetiyle ilgili geniş kapsamlı betimlemelerin sayısının çokluğuna da olanak vermektedir. Denizden İstanbul silüetini seyretmek önemli bir beklenti olarak karşımıza

çıkarken karadan gelenlerin de benzer bir beklenti içinde olması İstanbul'un silüetinin farklı bakı noktalarından da benzer bir heyecanla seyredildiğini ve bu sayede çok derinlikli, çok perspektifli ve çok katmanlı bir silüet algısının var olduğunu göstermektedir. İstanbul silüetinde etkili olan fiziksel öğeler seyahatnameler üzerinden incelendiğinde ise kentin mimari yapılarının yanı sıra silüette etkili olan diğer pek çok öğenin varlığı dikkat çekmektedir. Kentin konumu ve kendine özgü formu silüetin şekillenmesinde etkili öğelerin başında geldiği anlaşılmaktadır. Kentin konumu, onun diğer kentlere göre ayrıcalıklı bir durumda yer almasını sağlarken Marmara Denizi, Karadeniz ve Haliç'in varlığına bağlı olarak hem karadan hem de denizden silüetin algılanabilirliğine elverişli bir ortam yaratmaktadır. Stratejik konumunun yanı sıra Tarihi Yarımada, kendine özgü formuyla da silüetinin özgün bir biçimde şekillenmesini sağlamış ve yine çok perspektifli silüet algısının yaratılmasında rol oynadığı tespit edilmiştir. Kentin topografyasına bağlı olarak gelişen yerleşimi ve mimari yapıları silüetinin en belirgin öğelerini oluşturduğu görülmektedir. Tarihi Yarımada'nın engebeli yapısı Bizans ve daha sonra Osmanlı mimari eserleriyle geliştirilen, tepelerde anıtsal yapılar, yamaçlarda da konut dokusu ve doğal unsurlarla pekiştirilen bir silüetin yaratılmasını sağlamıştır. Kara ve deniz surları, Valens su kemeri, Ayasofya, Topkapı Sarayı, Fatih, Yavuz Selim, Süleymaniye, Beyazıt ve Sultanahmet Camileri Tarihi Yarımada silüetinde en çok bahsedilen anıtsal yapıları oluşturmaktadır. Yeni Cami ise bu bahsedilen camiler gibi kentin tepelerine inşa edilmek yerine, 17. yüzyılda başlayan kıyılara anıtsal yapı inşa etme akımıyla birlikte limana çok yakın bir konumda deniz kıyısına konumlandırılarak farklı bir aksta olmasına rağmen limanla, denizle ve daha sonra yapılacak olan Galata Köprüsü ile kurduğu ilişki sayesinde silüette önemli bir yapı olarak yerini almıştır. Tarihi Yarımada'nın mimari yapıları incelendiğinde Bizans Dönemi'nde Marmara Denizi kıyılarına doğru konumlandırılan yapılarla şekillenen silüetin, Osmanlı Dönemi'nde Haliç'e doğru gelişmeye başladığı görülmektedir. Bu durum da kentin gelişimine paralel olarak silüetin de dinamik bir yapıya sahip olduğunun ilk göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Anıtsal yapıların yanı sıra yamaçlara sıralanmış az katlı ve renkli ahşap konut dokusu kentin topografik yapısının bir amfiteatra benzetilmesine neden olmuş ve onun karakteristik yapısının oluşmasında rol oynadığı anlaşılmıştır. Sokakların çok dar ve düzensiz olması bu evler kümesinin bir arada algılanmasını pekiştirdiği için de tepelere konumlandırılan anıtsal camiler "şehir tacı"

olarak nitelendirilmiş ve Tarihi Yarımada ile ilgili genellikle akıllarda canlanan “kubbeler ve minareler silüetinin” oluşmasını sağlamıştır. Kentin flora ve faunasını oluşturan doğal nitelikleri özellikle 16. ve 18. yüzyıllar arasında yapılı ve doğal çevrenin bir bütün olarak algılanmasını sağlayarak onun kültürel peyzaj özellikleri ile anlatılmasını sağlamıştır. Kentte bu dönemler arasında büyük yer kaplayan korular, ormanlar, bahçeler ve mezarlıklar sağladıkları yeşil alanlar ile hem kent kullanıcıları için kentin seyredilmesine de olanak veren rekreasyon alanları yaratmış hem de kentin mimari yapıları ile bir bütün halinde algılanarak pitoresk bir görünüm sağlamışlardır. 19. yüzyılla birlikte artan nüfusa ve yapılaşmaya bağlı olarak bu alanlar hızla kaybedilmeye başlamış olsa da Topkapı Sarayı’nın bahçeleri ve Eyüp’ün mezarlıkları gibi alanlar kentteki yeşil dokunun bir kısmının korunmasını sağlamışlardır. Tarihi Yarımada’nın silüetinde etkili olan bir diğer unsur ise kentin denizle kurduğu ilişki olduğu tespit edilmiştir. İncelenen dönem boyunca deniz yoluyla ulaşımın ve ticaretin yaygın olması kentteki deniz trafiğinin yoğunluğuna neden olmuş ve kentin yelkenliler ve gemiler yığını arkasından görülmesini sağlamıştır. Ayrıca Tarihi Yarımada’dan Galata, Üsküdar ve Boğaziçi’ne ulaşımın çoğu zaman kayıkla sağlanmış olması ve kayıkların sayıca çokluğu onların da kent silüetini etkileyen öğelerden biri olmasını sağlamıştır. Denizin kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olması ve kent mekanının bir parçası olarak kullanılması Tarihi Yarımada silüetinin bütüncül algılanmasını da etkilemiştir. Yeryüzü ile gökyüzü arasındaki arayüz, İstanbul özelinde deniz ile gökyüzü arası olarak tanımlanabilmekte ve deniz kent mekanının olduğundan geniş olarak algılanmasını sağlamaktadır. Ayrıca suyun yansıtma özelliği bu genişliği artırdığı gibi silüetin de görsel ve estetik bir nitelik olarak algılanmasına ortam oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu sayede kubbeler, minareler gibi düşey elemanların gökyüzüne uzanmasıyla genişleyen silüet için deniz ve üzerine düşen yansımalar da aynı etkiyi su yüzeyinde sağlamaktadır.

Seyahatnameler üzerinden incelenen kent silüeti için bu fiziksel öğelerin yanı sıra silüetin algılanmasının ve bu algıyı etkileyen ambiyans öğelerinin de önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Böhme’nin kentlerin atmosferleriyle ilgili ortaya koyduğu estetik teorisini destekler nitelikte, öznel deneyimlere dayanan, kentlerin algılanmasını etkileyen ambiyans öğelerinin varlığının seyyahların anlatımı üzerinden incelenen dönemlerde İstanbul silüeti için de geçerliliği tespit edilmiştir. Silüette etkili olan fiziksel unsurları

oluşturan doğal niteliklerin ve mimari yapıların renklerinin yanı sıra gün içinde değişen ışığa bağlı olarak gündeğümü, günbatımı saatlerinde ya da güneşli günlerde kentte oluşan ışıltı, parıltı gibi etkenlerin yazarların siluet algısı üzerinde etkili olduğu tespit edilmiştir. Konutların rengarenk boyanması, anıtsal kagir yapıların genellikle beyaz rengi, kubbelerin ve minare alemlerinin parlak gümüş ve altın renkleri, ağaçların yeşili, gökyüzü ve denizin mavisi kent siluetinin bunlardan yola çıkarak rengarenk anlatılmasını sağlamıştır. Ayrıca denizin üzerinde güneşe bağlı oluşan ışıltılar kent mekanındaki gümüş kubbeler ve altın minarelerle birleşerek İstanbul'un ışıltılı bir kent olarak anlatılmasını sağlamıştır. Siluet algısını etkileyen bir diğere ambiyans unsuru ise gece karanlığında ortaya çıkan aydınlatmalardır. Tahminen 17.yüzyılla birlikte yaygınlaşan mahyalar, gece boyunca karanlığa gömülen kentin yılda bir ay boyunca Ramazan ayında süslenen camiler ile ışıltılı bir görünüm kazanmasını sağlamaktadır. Ramazan süslemeleri dışında diğere şenlik ve kutlamalarda da mahyaların kullanılmaya başlamasıyla Tarihi Yarımada'nın tepelerine konumlandırılan selatin camileri, saraylar, konaklar ve gemilerin süslenerek kent siluetinin gece algılanması da olanaklı kıldığı seyahatnamelerde izlenebilmiştir. 19. yüzyıldan itibaren kentin gece aydınlatılmasıyla bu durum eski etkisini kaybetmeye başlasa da kent siluetinin algılanmasındaki önemini incelenen dönemler içerisinde korumaktadır.

Seyahatnameler üzerinden incelenen kent silueti için elde edilen bir diğere sonuç ise siluetin algılanmasının önemi ve kentin bu sayede bir temaşa mekanına dönüştüğüdür. İstanbul'a gelen gezginler kente yaklaşımdan itibaren silueti ve kenti seyredebilecekleri alanlara giderek buradan kenti izlemeyi önemli bir etkinlik olarak anlatmaktadırlar. Seyahatnamelere göre konutlardan, kulelerden ya da kentin yüksek yerlerinde bulunan açık alanlardan kenti seyretmenin hem kentliler hem de ziyaretçiler için önemli olduğu tespit edilmiştir. Bu tez kapsamında incelenen seyahatnamelere bağlı olarak Eyüp Mezarlığı, Serasker Kulesi, Elçi Han, Galata Kulesi, İsveç ve Fransız Elçilik Sarayları, Tepebaşı ve Pera mezarlıkları, Pera'nın tepeleri, Kız Kulesi ve Çamlıca-Bulgurlu Tepesi en çok ziyaret edilen seyir alanları olarak belirlenmiştir. Bu alanlardan kentin deneyimlenmesi kent kullanıcılarının kente kurduğu ilişkiyi belirlerken, siluetin bu alanlardan bütüncül algılanmasının da insanların zihinlerinde bu kente özgü bir imgenin oluşmasına olanak sağladığı düşünölmektedir. Ayrıca bu bakı noktalarından ya da seyir

teraslarından kent silueti algılanırken kentin çevresindeki Boğaziçi, Üsküdar, Kadıköy, Eyüp, Galata, Adalar ve Asya'nın dağları ya da Uludağ ile birlikte bir "bütünlük" ve etkileşim içerisinde anlatılması dikkat çekicidir. Bu tez kapsamında seyahatnameler üzerinden incelenen siluet, fiziksel bileşenleri ve ambiyans unsurları ile birlikte İstanbul'u bir temaşa mekanına dönüştürerek onun görsel ve estetik niteliklerinin ön plana çıkmasını sağlamaktadır.

Siluetin bileşenleri ve siluet algısı seyahatnameler üzerinden incelendikten sonra kent siluetinin korunması için yapılan çalışmalar tezin son bölümünün odağını oluşturmuştur. 1100-1913 yılları arasında Tarihi Yarımada odaklı anlatılan kent siluetinin, İstanbul'un günümüze kadar olan gelişimine paralel olarak daha geniş bir mekana yayılarak, yeni yapıların da eklenmesiyle birlikte geliştiği tespit edilmektedir. Bu dinamik yapı da siluetin korunması ile ilgili kapsamlı çalışmalara ihtiyaç duyulduğunu göstermiştir.

Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Tanzimat Fermanı'yla birlikte alınmaya başlayan kent mekanıyla ilgili birçok planlama kararının silueti de etkileyecek niteliğe sahip olduğu görülmüştür. Avrupa kentlerinin örnek alınması, yangınlar, gelişen koşullara ve nüfusa uygun bir kent mekanı yaratma amacıyla alınan yollar ve binalar ile ilgili genişlik ve yükseklik sınırlamaları siluetle bağdaştırılabilecek ilk kararları oluşturmaktadır. Ebniye ve Turuk Nizamnameleri ile 19. yüzyıl boyunca yapılar ve yollarla ilgili kısıtlayıcı kurallar konulmasına rağmen bu kuralların İstanbul'da özellikle Tarihi Yarımada içerisinde kat yüksekliklerinin dramatik olarak artmasına neden olduğu tespit edilmiştir. Anıtların korunmasının yine bu dönemde gündeme gelmesiyle Ayasofya ve Süleymaniye gibi önemli anıtsal camilerin kendilerine bitişik olan konutlardan ve dükkanlardan temizlenmesi ve bunun camilerin temaşasının engellenmemesi amacıyla yapılması da bu dönemde alınan kararlardan bazılarıdır. Ayrıca 19. yüzyılın sonlarına doğru başlayan İstanbul'un planlanmasıyla ilgili çalışmalarda da siluete etki edecek düzenlemeler bulunmasına rağmen bu planların çoğunun uygulanamadığı tespit edilmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra da planlama çalışmaları devam etmiş ancak kent mekanına uygulanabilen ilk plan Henry Prost'un planı olmuştur. 1936-1951 yılları arasında uygulanan Prost planlarının, bu çalışmada incelenen seyahatnamelerde ifade edilen siluete ait unsurların korunmasına duyarlı bir tavır geliştirdiği ve onlara özenli bir

yaklaşım sergilemiş olduğu anlaşılmaktadır. Buna rağmen kent içerisinde gerçekleşen yıkımlar geleneksel dokunun tahrip edilmesine de neden olmuştur. Ancak Prost'un Tarihi Yarımada için getirdiği +40 kotundaki yapılar için yükseklik kısıtlamaları, bunları geçen yapılar için belirlenen istimlak uygulamaları; kente yaklaşılan noktalar ve buralardan görülen kent silüetiyle ilgili düzenlemeler; ayrıca Boğaziçi'nin pitoresk yapısını korumak için öngördüğü yapıların yükseklikleri ve renkleriyle ilgili düzenlemelerin İstanbul silüetinin korunması için alınmış ilk kapsamlı önlemleri oluşturduğu tespit edilmiştir.

İstanbul'un 19. yüzyılda başlayan mekansal gelişiminin 1950'lerle birlikte artan nüfusun etkisiyle hız kazandığı, kent mekanının ve silüetinin hızlı değişiminin de bu dönemde başladığı anlaşılmaktadır. Kentin tarihi merkezlerinin dışına doğru büyüdüğü; modern yaşamın gerekliliklerine uygun altyapı projelerinin göz önüne çıktığı, köprülerin ve gökdelenlerin kent silüetine eklenmeye başladığı bu dönemde seyahatnamelerde anlatılan kent silüeti ile ilgili unsurların takibinin zorlaştığı, ambiyans öğeleri ile kent silüetinin temasının eskisi kadar görünür olmadığı tespit edilmiştir. Menderes'in imar operasyonları ile başlayan bu dönem, 1960'larda İstanbul'un çok çeşitli kentsel planlarının yapılmasıyla devam etmiştir. Kentin denizle kurduğu ilişkiyi değiştiren, kıyıya ulaşımı engelleyen Sirkeci-Florya Sahil Yolu da bu dönemde yapılan uygulamalardan biridir. Ayrıca kat adetleri ile ilgili yapılan planlarla hem Tarihi Yarımada'nın içinde hem de İstanbul'un diğer yeni gelişen alanlarında bina yüksekliklerinin artırılmasına izin verilmiş ve sonraki yıllarda silüet tartışmalarının en büyük konusu olan gökdelenlerin yapımı için zemin hazırlanmıştır. 1960'lar İstanbul'un en çok kentsel planının üretildiği fakat en plansız gelişmesinin gerçekleştiği, artan göç nedeniyle konut sıkıntısının ve gecekonduların yapımının arttığı bir dönem olmuştur. Ancak 1964 yılında Tarihi Yarımada'nın ilk ayrıcalıklı planı olan 1/5000 Ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı'nda Suriçi İstanbul'unun silüeti Tarihi Yarımada'nın ayrılmaz bir parçası olarak koruma literatürüne eklenmiş ve daha sonra yapılacak bütün planlarda bu şekilde yer almıştır.

1980'lere gelindiğinde ise İstanbul için "küresel kent" rolünün gündeme gelmesiyle kentin gelişimi ve dönüşümü hız kazanmıştır. Haliç'ten sanayinin temizlenmesi, konut sorununa toplu konutlar ve kooperatiflerle çözüm bulunmaya çalışılması, turizmin ön

plana çıkması 1980'lerin ortasından itibaren görülen gelişmelerdir. Bu dönem Gökkafes ve Park Otel gibi siluet tartışmalarının en önemli örneklerini oluşturan iki yapının da inşaatının başladığı dönemdir. Ancak bu dönemde silueti bozacak yapıların inşasına izin verdiği kadar korumayla ilgili önemli kararların alınmasını da sağlayarak çelişkili bir yaklaşımın sergilendiği görülmektedir. 1983 yılında çıkarılan Boğaziçi Kanunu belirlenen öngörünüm ve geri görünüm alanlarıyla İstanbul'un tarihi yarımada dışındaki önemli bir görünümünün korunmasıyla ilgili öncü kararlardan birini oluşturmaktadır. Ayrıca 1985 yılında İstanbul'un Tarihi Alanları'nın UNESCO Dünya Miras Alanı olarak kabul edilmesiyle birlikte kentsel mirasın korunmasıyla ilgili en önemli adımlardan bir diğeri atılmıştır. 1990'ların siluetin ve yeşil alanların korunmasının ön planda olduğu bir dönem olduğu görülmektedir. Gökkafes inşaatının mühürlenmesi ve Park Otel'in 17 katının silueti bozduğu gerekçesiyle yıkılması, siluetin korunmasıyla ilgili olarak alınan en önemli kararlardan birini oluşturmaktadır. Ayrıca 1995 yılında kabul edilen 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı da korunması gereken görünümleri ve bakı noktalarını belirlemesi açısından büyük önem taşımaktadır. İstanbul'un kentsel kimliğinin önemli bir parçası olarak kabul edilen silueti bu sayede korunmaya çalışılmıştır. Bu kararlar siluetin korunması için olumlu gelişmeleri oluştursa da aynı dönemde alınan pek çok kararın birbiriyle uyum içinde olmamasının ya da uygulanamamasının siluet tartışmalarının devam etmesine neden olduğu tespit edilmiştir. 2004'ten itibaren başlayan dönem ise İstanbul için mega projeler dönemi olmuş ve kent silueti yeni yapılan büyük ölçekli projelerle baskı altına alınmış, buna bağlı olarak önemli bir değişim yaşamaya başlamıştır. Haliç Metro Köprüsü, 16/9 Kuleleri, Yenikapı Dolgu Alanı gibi kentin hem formunu hem de görünümünü değiştiren projeler, İstanbul'un Dünya Miras Alanı olması sebebiyle de siluet tartışmalarının uluslararası düzeye taşınmasına ve Dünya Miras Alanı statüsünün tehdit altına girmesine neden olmuştur. 2009 yılında hazırlanan İstanbul Çevre Düzeni Planı ile 1995 yılında belirlenen korunması gerekli görünümler ve bakı noktalarına üç yeni görünüm daha eklenmesi olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmiştir. Ancak bu görünümlerin korunması için önlemler alınmadığı ya da herhangi bir çalışma başlatılmadığı tespit edilmiştir. 2011 yılında hazırlanan Fatih İlçesi 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın +40 kotuna bağlı olarak geliştirilen yükseklik sınırlamalarını değiştirerek Tarihi Yarımada içerisinde yapı yüksekliklerin daha da artmasına neden olduğu görülmüştür. Mega projelerle birlikte

artan siluet tartışmaları siluet master planının yapılacağı ile ilgili haberleri gündeme getirmiş ve yine 2011 yılında İBB Meclisi'nin Tarihi Yarımada'da Hatt-ı Bala olarak adlandırılan, anıtsal yapıların tepe noktalarının dış çizgileriyle oluşan siluet hattının korunmasına yönelik bir çalışma yaptığı belirlenmiştir. Çalışmaya göre, Tarihi Yarımada siluetinin görüldüğü, günümüzde en çok kullanılan bakı noktalarından topografyaya bağlı olarak yapı yükseklikleri ile ilgili düzenlemeler yapıldığı ve Tarihi Yarımada'ya komşu ilçelerdeki yapılar için kat yükseklikleri sınırları getirildiği anlaşılmaktadır. Bu çalışma olumlu bir adım olarak görülse de plana dönüşmemiş olması, seçilen bakı noktalarının yetersizliği, sadece kat yükseklikleri doğrultusunda kararlar verilmesi ve bunun sadece yeni binalar için ruhsat alımı esnasında uygulanan bir kural olması gibi özelliklerden dolayı bütüncül bir koruma yöntemi niteliği taşımadığı görüşü oluşmuştur. Bu çalışmanın ardından silüetle ilgili başka herhangi bir çalışmaya devam edilmemesi de silüetin korunmasıyla ilgili eksikliklerin devam ettiğinin bir göstergesi olarak kabul edilmiştir.

Tez kapsamında İstanbul'un mekansal gelişiminin kentin silüetine de etki ettiği ve kentin dinamik yapısından dolayı silüetinin de yeni eklenen yapılarla geliştiği sonucuna ulaşılmıştır. Tarihi Yarımada, kentin tarihsel merkezini oluşturması ve Dünya Miras Alanı statüsünden dolayı uluslararası toplumun yaptırım gücü nedeniyle daha ön planda olduğu için genellikle silüetle ilgili tartışmaların odağında yer almaktadır. Ancak Tarihi Yarımada'nın farklı bakı noktalarından algılanan görünümü kentin bu dinamik gelişiminden etkilenmektedir. Bu nedenle kent için bütüncül bir silüet çalışmasının yapılmasının gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. 1980 sonrası hızla gelişen ve kente sürekli eklenen altyapı projeleri ve yeni yapılarla kent silüeti değişmektedir. Bu değişimin var olanı yok sayan ve ondan başkalaşan bir şekilde oluşmaması için kentin yüzyıllar içinde gelişen karakteristik silüetine yeni yapıların nasıl ekleneneceğiyle ilgili çalışmaların yapılması gerekmektedir. Bu çalışmada kentin silüetinin korunması için alınacak önlemlerin bu nedenle iki aşamalı olması önerilmiştir. Buna göre kentteki önemli görünüm ve görünümün seyredilebileceği alanlar belirlendikten sonra bu görünümü oluşturan somut ve soyut unsurlar ve onların miras değeri belirlenmeli ve korunmalıdır. Görünümün korunması kadar bakı noktalarının da korunması gerekmektedir; İstanbul'un silüetinin seyredildiği alanlar için düzenlemeler yapılmalı ve kent deneyiminin görsel ilişkilerin ve kentsel mirasın korunmasındaki rolü ön plana

çıkarılmalıdır. 1950'lerden itibaren kentin yaşadığı hızlı dönüşüm siluetin seyredildiği alanların da değişmesine ya da yok olmasına neden olmuştur. Ancak aynı zamanda kentin mekansal genişlemesine paralel olarak yeni seyir alanları da ortaya çıkmaktadır. Hem var olanların hem de yeni oluşların korunması, geliştirilmesi ve düzenlenmesi siluetin algılanmasında seyreden ve seyredilen ilişkisinin güçlenmesi açısından önem taşımaktadır. Siluetin korunmasıyla ilgili alınabilecek doğrudan önlemlerden birini bu ilişkinin korunması oluşturmaktadır. Bir diğer doğrudan önlem ise İstanbul'un binlerce yıllık geçmişine ve kentin özgün kimliğine saygı gösterirken günümüz koşullarında gelişiminin sürdürülmesinin sağlanmasıdır. Bu, çok bileşenli bir katılımcı kitlesini gerektirmektedir; yönetimde söz sahibi olan otoritelerin ve sermaye sahiplerinin kenti dönüştürecek büyük güçlerinin farkında olup kentin geçmişine, bugününe ve geleceğine saygılı yaklaşımlarından başlayarak kent kullanıcılarının kentsel miras açısından bilinçlenmesine kadar uzanan geniş bir kitleyi ve süreci kapsamaktadır. Bu nedenle hem kentlilerin kent mekanını daha özgür ve konforlu bir şekilde kullanımını sağlayacak önlemler hem de karar mekanizmaları için katılımcı pratiklerin geliştirildiği yöntemlere ihtiyaç vardır.

Siluet kavramı görsel ilişkiler ve kentsel deneyimle birlikte bütüncül bir şekilde incelendiğinde ve buna uygun koruma prensipleri düzenlendiğinde kent siluetlerinin sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde günümüz şartlarına uygun olarak gelişmesi ve geleceğe aktarılması sağlanabilecektir.

KAYNAKÇA

- Ahunbay, Z. (2016). Kentsel Korumada Temel İlkeler ve Fener-Balat. *Neoliberal Kent Politikaları ve Fener-Balat-Ayvansaray Bir Koruma Mücadelesinin Öyküsü*, 3-15.
- Aitchison, M. (2012). Townscape: Scope, scale and extent. *The Journal of Architecture*, 17(5), 621-642.
- Akarsu, T. (2009). *Tarihi Yarımada Siluetinin Kent Kimliğine Etkilerinin Salacak-Harem-Haydarpaşa Bölgesinde İrdelenmesi*. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Aksoy, F. (2009). *Kent Siluetinin Değerlendirilmesi: Boğaziçi Yerleşkesi Örneğinde İrdelenmesi*. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Alexander, Z. Ç. (2014). The Beauty of Metropolis. *Grey Room*, 56, 116-138.
- Allom, T., & Walsh, R. (1838). *Constantniople and the Scenery of the Seven Churches of Asia Minor illustrated*. Fisher Son & co: London.
- Altınışik, I. U. (2016). Tarihi İstanbul Silueti Kavramı ve Kamusal Görünürlük Sorunu. *Mimarlık*, 387.
- Altenmueller-Lewis, U., & Mindrup, M. (2009). The City Crown by Bruno Taut. *Journal of Architectural Education*, 120-134.
- Amicis, E. D. (1878). *Constantinople*. G. P. Putnam's Sons: London.
- Angel, A. (1993). Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı. *Planlama (TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayınları), İstanbul Özel Sayısı*, 1-4, 6-9.
- Arlı, A., Uğur, Y., & Ardiç, N. (2010). Murat Güvenç ile İstanbul'un Son Yüzyılı Üzerine. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 8(16), 401-433.
- Atasoy, N. (2007). *Introduction to the Catalogue of Ottoman Gardens*. 29 Kasım 2018, tarihinde Introduction to Ottoman Gardens: <http://www.doaks.org/resources/middle-east-garden-traditions/introduction/introduction-to-ottoman-gardens/view> adresinden alındı
- Atmospheric Spaces. (t. y.). *About*. 8 Aralık 2018 tarihinde Atmospheric Spaces: <https://atmosphericspaces.wordpress.com/about-2/> adresinden alındı
- Attoe, W. (1981). *Skylines: Understanding and Molding Urban Silhouettes*. John Wiley&Sons: New Jersey.

- Auldjo, J. (1835). *Journal Of A Visit To Constantinople, And Some Of The Greek Islands, In The Spring And Summer Of 1833*. Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, Paternoster-Row: London.
- Böhme, G. (2017). *The Aesthetics of Atmospheres*. Routledge: NY.
- Bacon, E. N. (1982). *Design of Cities*. Thames & Hudson: London.
- Bakanlar Kurulu. (1982, 3 12). *Turizmi Teşvik Kanunu*. 1 Mart 2019 tarihinde mevzuat: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2634.pdf> adresinden alındı
- Bilsel, C. (2010). Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-51): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlamaları (1936-1951)*, 102-143.
- Bilsel, C. (2011). İmparatorluktan Cumhuriyet'e İstanbul'u Modernleştirme Projesi ve Prost Planı. *Betonart, İstanbul Yıkarak Yapmak, Kış*, 43-48.
- Bilsel, C., & Pinon, P. (2010). *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)*. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü: İstanbul.
- Boysan, B. (2011). Genişliğin Azameti, Sağlamlığın Heybeti, Hendesenin Güzelliği, Tarifiğin Hakimiyeti. *Betonart, İstanbul Yıkarak Yapmak, Kış*, 49-51.
- Busbecq, O. G. (2011). *Türk Mektupları, Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- Cerasi, M. M. (1999). *Osmanlı Kenti: Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*. YKY: İstanbul.
- Chateaubriand. (1947). *Paris-Kudüs Yolculuğu (Cilt II)*. Milli Eğitim Basımevi: Ankara.
- Christmast, H. (2012). *İstanbul ve Ege Yollarında, İzmir, Efes, Bergama, Salihli, Alaşehir, Denizli, Akhisar 1851*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Clavijo, R. G. (1859). *Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour, at Samarcand, A.D. 1403-6*. (Çev.: C. Markham) The Hakluyt Society: London.
- Comment, B. (1999). *The Panorama*. Reaktion Books: London.
- Corbusier, L. (2009). *Şark Seyahati: İstanbul 1911*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- Council of Europe. (1975). *European Charter of Architectural Heritage*. ICOMOS: Amsterdam.

- Council of Europe, Treaty Office. (2000). *European Landscape Convention*. Council of Europe: Florence.
- Craven, E. L. (1786). *A Journey through the Crimea to Constantinople in a Series of Letters*. G.G.J. & J.Robinson, Pater-Noster Row: London.
- Crawford, F. (1895). *Constantinople*. NY.
- Cullen, G. (1961). *Concise Townscape*. Routledge: London.
- Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. Architectural Press: Oxford, London.
- Çelen, D. (2016). *Kentsel Korumada Silüet Kavramı ve Silüetin Önemi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Çelik, Z. (2016). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul* (2. Baskı). Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.
- Debold-Kritter, A. (2008). Istanbul - Risks in the Historic Urban Topography? Visual Impact Assessment Study of Istanbul. *Heritage at Risk, ICOMOS World Report 2006/7 on Monuments and Sites in Danger*, 159-164.
- Denel, S. (1982). *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları: Ankara.
- Denver, A. (1943). *Güzelleşen İstanbul*. İstanbul Belediyesi: İstanbul.
- Deviren, S. (2009). Siluet. *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar*, 300-301.
- Duranay, N., Gürsel, E., & Ural, S. (1972). Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlamaları. *Mimarlık*, 10(7), 67-108.
- Elliot, C. (1839). *Three Great Empires of Austria, Russia and Turkey in two volumes* (Cilt I). Lea&Blanchard: Philadelphia.
- Erder, C. (1975). *Tarihi Çevre Bilinci*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi: Ankara.
- Ergin, O. N. (1995). *Mecelle-i Umur-ı Belediyeye* (Cilt II). İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları: İstanbul.
- Erkal, N. (2011). Dolgu Zeminin Arkeolojisi: İstanbul Kıyısının Katmanlılığı Üzerine. *Arredamento*(2249), 81-86.
- Erkaya, Ş. (2012). *İstanbul'un Kentsel Peyzaj Değişimlerinin Siluet Kapsamında Değerlendirilmesi*. Yıldız Teknik Üniversitesi. Şehir ve Bölge Planlama Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.

- Europa Nostra. (2003). *Sky Space around London's Parks*. 20 Kasım 2018 tarihinde Europa Nostra: <http://www.europeanheritageawards.eu/winners/sky-space-around-londons-parks/> adresinden alındı
- Fontmagne, B. D. (2007). *Kırım Savaşı Sonrasında İstanbul Günleri*. İstiklal Kitabevi: İstanbul.
- Fresne-Canaye, P. d. (2009). *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Gassner, G. (2013). *Unfinished and unfinishable: London's skylines*. The London School of Economics and Political Science Yayınlanmamış Doktora Tezi: Londra.
- Gautier, T. (1905). *Constantinople*. University Press, John Wilson and Son: Cambridge, USA.
- Grelot, J. (1998). *İstanbul Seyahatnamesi*. Pera Turizm ve Ticaret A.Ş: İstanbul.
- Guidoni, E. (1987). Sinan's Construction of the Urban Panorama. *Journal of the Islamic Environmental Design Research Center*, 20-41.
- Gyllius, P. (1729). *The Antiquities of Constantinople*. London.
- Harries, S. (2010, 06 24). *Pevsner and Picturesque*. 9 Kasım 2018 tarihinde Nikolaus Pevsner – Bringer of Riches: <https://susieharries.wordpress.com/2010/06/24/pevsner-and-the-picturesque/> adresinden alındı
- Hasol, D. (2005). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. Yapı Yayın: İstanbul.
- Hasol, D. (2010). İstanbul'un Düşmanları. *Mimarlık*, 356.
- Heberer, M. (2010). *Osmanlı'da Bir Köle Brettenli Michael Heberer'in Anıları 1585-1588*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Hichens, R. (1913). *The Near East Dalmatia, Greece and Constantinople*. Hodder And Stoughton: London.
- Hoenkamp-Mazgon, M. (2002). *İstanbul'da Hollanda Sarayı: 1612'den beri Elçilik Binası ve Sakinleri*. Yapı Kredi Yayınları: İstanbul.
- Hornby, L. E. (1863). *Constantinople during the Crimean War*. Richard Bentley: London.
- Howard, G. W. (1978). *Türk Sularında Seyahat*. Tercüman 100 Temel Eser: İstanbul.
- Hussey, C. (1967). *The Picturesque Studies in a Point of View*. Archon Books: London.

- Iamandi, C. (1997). The Charters of Athens of 1931 and 1933: Coincidence, Controversy and Convergence. *Conservation and Management of Archaeological Sites*, 2, 17-28.
- İBB. (2012). *Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Silueti'nin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu*, İstanbul.
- İBB Şehir Planlama Müdürlüğü . (2009). *1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*, İBB.
- ICOMOS. (1987). *Tarihi Kentlerin Ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü*. ICOMOS: Washington.
- ICOMOS. (1994). *Nara Özgünlük Belgesi*. ICOMOS, UNESCO, ICCROM: Nara.
- ICOMOS. (2000). *Charter for Places of Cultural Significance*. ICOMOS: Geelong, Australia.
- ICOMOS. (2005). *Xi'an Declaration on the Conservation of The Setting of Heritage Structures, Sites And Area*. ICOMOS: Xi'an.
- ICOMOS. (2008). *Québec Declaration On The Preservation Of The Spirit Of Place*. ICOMOS: Québec.
- ICOMOS. (2011). *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties*. ICOMOS: Paris.
- İnce, E. (2014, Aralık 29). *Kentin Direnişi: Park Otel'in 17 Katı Yıkıldı*. 1 Mart 2019 tarihinde bianet: <https://m.bianet.org/bianet/kent/161151-kentin-direnisi-park-otel-in-17-kati-yikildi> adresinden alındı
- İstanbul 2010 Geleneksel Sanatlar Yönetmenliği. (2010). *Göklere Yazı Yazma Sanatı Mahya*. İstanbul 2010 Kültür Başkenti Yayınları: İstanbul.
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı. (2011). *İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı*. Kültür ve Turizm Bakanlığı & İBB: İstanbul.
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı. (2012). *Kent Kimliğini Oluşturan Tarihi Yarımada Siluetinin Korunmasına Yönelik Çalışma Özet Raporu*. Sunum, İstanbul.
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı. (2015). *İstanbul'un Tarihi Alanları İlerleme Raporu*. İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı: İstanbul.
- İstanbul Alan Yönetim Başkanlığı. (2018). *İstanbul Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı*. Kültür ve Turizm Bakanlığı & İBB: İstanbul.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2000). 1/50000 Ölçekli İstanbul Büyükşehir Nazım Plan Raporu, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, 249-264.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2000). 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Bölge Nazım Plan Raporu, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, 265-297.
- İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü. (1957). *İstanbul'un Kitabı*. İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü: İstanbul.
- Üster, C. (2000). *İmparatorluktan Cumhuriyet'e İstanbul: National Geographic Fotoğraflarıyla*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- Kafadar, C. (2012). Efsunlu Şehirden Tarihi Yarımada'ya: İstanbul Nedir, Neresidir, Neye Yarar? *Tarih Vakfı Perşembe Konuşmaları*. İstanbul.
- Kara, İ. (2010). Mahya, Eyle Ramazan-ı Şerif'i İhya, *Göklere Yazı Yazma Sanatı Mahya*, 15-45.
- Karataş, A., & Güleç, B. Ö. (2014). *2014-2023 İstanbul Bölge Planı*. İstanbul Kalkınma Ajansı: İstanbul.
- Karateke, H. (2017). *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüzyılında Merasimler*. Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.
- Kloos, M., Korus, C., Tebart, P., & Wachten, K. (2011). *Independent Assessment of the Visual Impact of the Golden Horn Metro Crossing Bridge on the World Heritage property "Historic Areas of Istanbul"*. Institute for Urban Design and Regional Planning RWTH Aachen University: Aachen.
- Kostof, S. (2009). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History* (7th Edition), Bulfinch: New York.
- Kozaman, S. (2007). *Boğaziçi'nde Siluet ve Siluetin Belirlenmesinde Fotogrametri*. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul.
- Kuban, D. (1970). İstanbul'un Tarihi Yapısı. *Mimarlık*, 8(5), 26-48.
- Kuban, D. (2010a). Anadolu-Türk Mimarisinde Anıtsallık Üzerine. *Türk ve İslam Sanatı Üzerine Denemeler* (3. Baskı), 225-234.
- Kuban, D. (2010b). Osmanlı Mimarisinin Kimliği. *Türk ve İslam Sanatı Üzerinde Denemeler*, 91-100.
- luggat. (t.y.). *hatt-ı bala*. Mart 2019 tarihinde luggat: <https://www.luggat.com/hatt-%C4%B1%20bala/1/1> adresinden alındı

- Larkham, P. J. (1996). *Conservation and the City*. Routledge: London.
- Letts, M. (1926). *Pero Tafur: Travels and Adventures 1435-1439*. George Routledge & Sons: London.
- Lewis, W. (1962). *Levantine Adventurer: The Travels and Missions of the Chevalier d'Arvieux, 1653-97*. Harcourt, Brace & World, Inc.: NY.
- Loti, P. (1877). *Aziyade*. (Çev: W. Needham)
- Lubenau, R. (2016). *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi, Osmanlı Ülkesinde 1587-1589* (2. Baskı, 1. cilt). Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Lynch, K. (2016). *Kent İmgesi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- Müller-Wiener, W. (1998). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Müller-Wiener, W. (2002). *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*. Yapı Kredi Kültür ve Sanat Yayınları: İstanbul.
- MacFarlane, C. (1829). *Constantinople in 1828: A Residence of Sixteen Months in the Turkish Capital and Provinces: with an Account of the Present State of the Naval and Military Power, and of the Resources of the Ottoman Empire*. Saunders and Otley: London.
- Madran, E. (1996). Cumhuriyetin İlk Otuz Yılında (1920-1950) Koruma Alanının Örgütlenmesi. *ODTÜ MFD*, 16(1-2), 59-97.
- Madran, E. (2002). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kültür Valrıklarının Korunmasına İlişkin Tutumlar ve Düzenlemeler: 1800-1950*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları: Ankara.
- Magdalino, P. (2000). The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries. *Dumbarton Oaks Papers*, 54, 209-226.
- Majeska, G. (1984). *Russian Travelers to Constantinople in the Fourteenth and Fifteenth Centuries*. Dumbarton Oaks Research Library and Collection: Washington.
- Marmara Haber. (2018, Ağustos 17). *Şehir Hatları Vapurları 7 buçuk ayda Marmara Bölgesi'nin nüfusu kadar yolcu taşıdı*. Mart 2019 tarihinde Marmara Haber: <http://www.marmarahaber.net/haber/ozel-sehir-hatlari-vapurlari-7-bucuk-ayda-marmara-bolgesinin-nufusu-kadar-yolcu-tasidi-479094.html> adresinden alındı

- Mazlum, D. (2011). *1766 İstanbul Depremi Belgeler Işığında Yapı Onarımları*. İstanbul Araştırmaları Enstitüsü: İstanbul.
- Mega Projeler İstanbul. (t.y.). *Yenikapı Dolgu Alanı*. Mart 2019 tarihinde Mega Projeler İstanbul: <http://megaprojeleristanbul.com/#yenikapi-dolgu-alani> adresinden alındı
- Mega Projeler İstanbul. (t.y.). *Çamlıca Tepesi TV Radyo Kulesi*. Mart 2019 tarihinde Mega Projeler İstanbul: <http://megaprojeleristanbul.com/#camlica-tepesi-tv-radyo-kulesi> adresinden alındı
- Mega Projeler İstanbul. (t.y.). *Mecidiyeköy-Çamlıca Teleferik Projesi*. Mart 2019 tarihinde Mega Projeler İstanbul: <http://megaprojeleristanbul.com/#mecidiyekoy-camllica-teleferik-projesi> adresinden alındı
- Millingen, A. v. (1906). *Constantinople*. A&C Black: London.
- Moltke, H. v. (1999). *Moltke'nin Türkiye Mektupları* (3. Basım). Remzi Kitabevi: İstanbul.
- Monk, C. (1851). *The Golden Horn and sketches in Asia Minor, Egypt, Syria and the Hauraan* (Cilt I). Richard Bently: London.
- Montagu, L. M. (1893). *Letters and Works of Lady Montagu*. Swan Sonnenschein & Co.: London.
- Moughtin, C., Oc, T., & Tiesdell, S. (1999). *Urban Design Ornament and Decoration* (2nd Edition). Architectural Press: MA.
- Mutlu, B. (2010). *İstanbul'un Seyirlik Gösteri Kentine Dönüşümü: İmgeler ve Söylemler Üzerinden Kent Pazarlaması*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Necipoğlu, G. (1991). *Architecture, Ceremonial and Power: The Topkapı Palace in the 15th and 16th Centuries*. MIT Press: MA.
- Necipoğlu, G. (1996). Dynastic Imprints of the Cityscape: The Collective Message of Imperial funerary Mosques Complexes in Istanbul. *İslam Dünyasında Mezarlıklar ve Defin Gelenekleri'nden ayırılım*, 23-37.
- Necipoğlu, G. (2013). *Sinan Çağı: Osmanlı İmparatorluğunda Mimari Kültür*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları: İstanbul.
- Necipoğlu, G. (2015, Şubat). Bir İmparatorluk Anıtının Öyküsü: Bizans'tan Sonra Ayasofya. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 254, 63-75.

- Necipoğlu, G. (2017). Sinan Çağında Mimarlık Kültürü ve Adab: Günümüze Yönelik Yorumlar. H. A. Uğurlu (Dü.) içinde, *Osmanlı Mimarlık Kültürü* (s. 19-66).
- Nerval, G. d. (2012). *Doğu'da Seyahat*. Yapı Kredi Kültür ve Sanat Yayınları: İstanbul.
- Nicolay, N. d. (2014). *Muhteşem Süleyman'ın İmparatorluğunda*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- O'Donnell, P. M. (2008). *Urban Cultural Landscapes & The Spirit of Place*. ICOMOS: Quebec.
- Oettermann, S. (1997). *The Panorama History of A Mass Medium*. Zone Books: NY.
- Olivier, A. (2016). *18. Yüzyılda Türkiye ve İstanbul*. Köprü Kitapları: İstanbul.
- Özler, Ş. (2007). *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları (1934-1995)*. TMMOB Mimarlar Odası İBB Şubesi Yayınları: İstanbul
- Pardoe, M. J. (1840). *The Beauties of the Bosphorus*. Virtue and Co: London.
- Pekin, A. K. (2007). *Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları*. Vehbi Koç Vakfı Yayınları: İstanbul.
- Pinon, P. (2010a). Arkeoloji Parkı, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlamaları (1936-1951)*, 289-298.
- Pinon, P. (2010b). At Meydanı ya da "Büyük Cumhuriyet Meydanı" ve Adalet Sarayı, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlamaları (1936-1951)*, 280-282.
- Pinon, P. (2010c). Henri Prost'un Şehirciliği ve İstanbul'un Dönüşümleri, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlamaları (1936-1951)*, 73-91.
- Price, U. (1842). *On the Picturesque: With an Essay on the Origin of Taste*. Coldwell, Lloyd and Co: Edinburgh.
- Raby, J. (1987). Mehmed the Conqueror and the Equestrian Statue of the Augustaion. *Illinois Classical Studies, XII(2)*, 305-315.
- Raczynski, E. (1980). *1814'de İstanbul ve Çanakkale'ye Seyahat*. Tercüman 1001 Temel Eser, Kervan Kitapçılık: İstanbul.
- Sabah. (2017, Ocak 20). *Çamlıca Kulesi'ne restoran yapılacak*. Mart 2019 tarihinde Sabah: <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/01/20/camllica-kulesine-restorant-yapilacak> adresinden alındı

- Salman, Y., & Kuban, D. (2006). Boğaziçi Tarihi Sit Alanının Yok Oluş Süreci. *İTÜ Dergisi*, 104-114.
- Sauvegarde des monuments d'art et des sites pittoresques. (1917). *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei*, April, 80-81.
- Schild, R. G. (2015). *19. Yüzyılda Beyoğlu'nda Bir Kalkınma Aracı Olarak Yapısal Dönüşüm*. İTÜ Mimarlık Tarihi, Yayınlanmamış Doktora Tezi: İstanbul.
- Schweigge, S. (2004). *Sultanlar Kentine yolculuk 1578-1581*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Seetzen, U. J. (2017). *İstanbul Günlükleri 12 Aralık 1802-22 Haziran 1803*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Slade, A. (1833). *Records of Travels in Turkey, Greece & and of a Cruise in the Black Sea with the Capitan Pasha in Years 1829, 1830 and 1831*. Saunder and Otley: London.
- Smith, A. (1851). *A Month in Constantinople* (3rd Edition). David Bogue: London.
- Spreiregen, P. (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. McGraw-Hill: New York.
- Sutherland, C. (1790). *A Tour Up The Straits, From Gibraltar To Constantinople. With The Leading Events In The Present War Between The Austrians, Russians, And The Turks, To The Commencement Of The Year 1789*. J.Johnson: London.
- Şentürk, M. (2011). *Kentsel Müdahaleler Açısından İstanbul*. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi: İstanbul.
- Şevkin, E. (2017). *Transformation of the İstanbul Skyline Since the 1950s*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Türel, İ. (2015). Night Time Illumination in Istanbul, *Cities of Light: Two Centuries of Urban Illumination*, 1-9.
- Tanyeli, U. (2009). Kıyaslayarak Görmek ve Görmemek (1923-2009), *Türkiye'nin Görsellik Tarihine Giriş*, 123-134.
- TDK. (t.y.). *Güncel Türkçe Sözlük*. 4 Mart 2019 tarihinde Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c7e345cb983f1.05834127 adresinden alındı
- Tekeli, İ. (1994). Haritalar. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3), 556-560.
- Tekeli, İ. (2013). *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları: İstanbul.

- Tekeli, İ. (t. y.). *İstanbul Son Yıllardaki Dönüşümünü Nasıl Yaşıyor?* Mart 2019 tarihinde academia:
https://www.academia.edu/27912349/%C4%B0stanbul_Son_Y%C4%B1llardaki_D%C3%B6n%C3%BC%C5%9F%C3%BCm%C3%BCn%C3%BC_Nas%C4%B1l_Ya%C5%9F%C4%B1yor_adresinden_alındı
- Tekeli, İ., & İlkin, S. (1997). *Mimar Kemalettin'in Yazdıkları*. Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları: Ankara.
- Tengüz, R. H. (2013). *Bayram Hediyesi Bedayi-i Asar-ı Osmaniyye*. İBB Kültür A.Ş. Yayınları: İstanbul.
- The City of Paris is to put forward its rooftops for UNESCO World Heritage status*. (t. y.). 15 Kasım 2018 tarihinde Paris Property Group:
<https://parispropertygroup.com/blog/2014/city-paris-put-rooftops-unesco-world-heritage-status/> adresinden alındı
- The Municipal Art Society of New York. (2017). *The Accidental skyline*. The Municipal Art Society of New York: New York.
- Thevenot, J. D. (1687). *Travels into the Levant*. Printed by H. Clark, for H. Faithorne, J. Adamson, C. Skegnes, and T. Newborough: London.
- Thompson, C. (2011). *Travel Writing*. Routledge: New York.
- TIME. (1958). *TIME The Weekly Newsmagazine*: California.
- Titmarsh, M. (1846). *Notes of a Journey from Cornhill to Grand Cairo*. Chapman and Hall: London.
- Tott, B. d. (1786). *Visits of the Baron de Tott containing the state of Turkish Empire and the Crimea during the late war with Russia* (Cilt I). G.G.J & J. Robinson: London.
- Tugnutt, A., & Robertson, M. (1987). *Making Townscape A Contextual Approach to Building An Urban Setting*. Mitchell: London.
- Tuncer, F. (1996). *İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri*. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi: İstanbul.
- Turner, T., & Holden, R. (2016). *Skyspace Landscape Architecture. A discussion draft*.
- Turner, W. (1820). *Journal of a Tour in the Levant in 3 Volumes* (Cilt III). John Murray: London.
- TursunBey. (1973). *Fatih'in Tarihi*. Tercüman 1001 Temel Eser: İstanbul.

- Uluengin, M. B., & Turan, Ö. (2005). İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyetin Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamamın İlk Yüzyılı. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* , 3(6), 353-436.
- UNESCO . (1972). *Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage*. UNESCO World Heritage Center: Paris.
- UNESCO. (t.y.). *The organization's history*. 10 Kasım 2018 tarihinde UNESCO: <http://www.unesco.org/new/en/unesco/about-us/who-we-are/history> adresinden alındı
- UNESCO. (1962). *Records of the General Conference, Resolutions of the Twelfth Session*. UNESCO: Paris.
- UNESCO. (1976). *Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas*. UNESCO: Nairobi.
- UNESCO. (2005). *Vienna Memorandum "World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape"*. UNESCO: Vienna.
- UNESCO. (2011). *Records of the General Conference, Resolutions of 36th Session, Volume 1*. UNESCO: Paris.
- UNESCO. (2013). *International World Heritage Expert Meeting on Visual Integrity*. UNESCO World Heritage Center: Agra, India. (<https://whc.unesco.org/uploads/events/documents/event-992-12.pdf>).
- UNESCO WHC. (t.y). *Cultural Landscapes*. 7 Mart 2019 tarihinde World Heritage Center: <https://whc.unesco.org/en/culturallandscape/> adresinden alındı
- UNESCO World Heritage Center. (2008). *World Heritage Information Kit*: Paris, France.
- UNESCO World Heritage Committee. (2003). *World Heritage 27 COM Decisions*. UNESCO World Heritage Center: Paris.
- UNESCO World Heritage Committee. (2006). *Decisions Adopted at the 30th Session of the World Heritage Committee*. UNESCO World Heritage Center: Vilnius.
- Veldpaus, L., & Roders, A. P. (2014). Learning from a Legacy: Venice to Valletta. *Change over Time*, 4(2), 244-263.
- Veldpaus, L., Roders, A. P., & Colenbrander, B. J. (2013). Urban Heritage: Putting the Past into the Future. *The Historic Environment*, 4(1), 3-18.
- Veliçkov, K. (2017). *İstanbul'dan Hatıralar 1870-1890*. Kitap Yayınevi: İstanbul.

- Vere, A. d. (1850). *Picturesque Sketches of Greece and Turkey* (Cilt II). Richard Bentley: London.
- Villehardouin, G. d. (1908). *Memoirs or Chronicle of The Fourth Crusade and The Conquest*. J.M.Dent: London.
- Vin, J. v. (1980). *Travellers to Greece and Constantinople Ancient Monuments and Old Traditions in Medieval Travellers' Tales*. Nederlands Historisch-Archaeologisch Instituut te Istanbul: Istanbul.
- Werner, C. A. (2011). *Padişahın Huzurunda Elçilik Günlüğü 1616-1618*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Wittman, W. (1803). *Travels in Turkey, Asia Minor, Syria, Across the Desert into Egypt During the Years 1799, 1800, 1801*. Richard Phillips: London.
- World Heritage Committee. (2010). *34th Session of the World Heritage Committee Decisions*. World Heritage Center: Brasilia.
- World Heritage Committee. (2013). *37th UNESCO World Heritage Committee Decisions*. UNESCO World Heritage Center: Phnom Penh.
- Y.Y. (2008, Mayıs 16). *Dünya Miras Listesi ve İstanbul'un Korunması*. 4 Mart 2019 tarihinde Mimarizm: http://www.mimarizm.com/haberler/dunya-miras-listesi-ve-istanbul-un-korunmasi_116172 adresinden alındı
- Y.Y. (2016, Şubat 29). *İstanbul'un Sırtındaki Hançerler*. 1 Mart 2019 tarihinde Mimdap: <http://www.mimdap.org/?p=183397> adresinden alındı
- Y.Y. (2018, Temmuz 20). *Adalar ve Büyükçekmece'ye TV-Radyo Kulesi Yapılacak*. Mart 2019 tarihinde Yapı: http://www.yapi.com.tr/haberler/adalar-ve-buyukcekmeceye-tv-radyo-kulesi-yapilacak_166916.html adresinden alındı

EKLER

Ek-1 : Gezginlere Ait Bilgiler

Gezgin	Milliyeti	Geldiği Yıl	Mesleği
Fulcher of Charrtes	Fransız	1100	Din adamı / asker
Bartolf of Nangis	Fransız	1100	Tarihçi
Benjamin of Tudela	İspanyol Yahudi	1165	Gezgin
Villehardouin	Fransız	1204	Şövalye / tarihçi
Stephen of Novgorod	Rus	1348	Din adamı
Schiltberger	Alman	1396	Asker
Clavijo	İspanyol	1403	Elçi
Deacon Zosima	Rus	1419	Din adamı
Pero Tafur	İspanyol	1437	Hacı
Giovanni Maria Angiolello	İtalyan	1470	Asker
Tursun Bey	Türk	15.yy	Tarihçi
Derviş Ş. Mehmed Karamani	Türk	15.yy	Din adamı
Bedrettin el Gazzi	Arap	1530	Din adamı
Nicolas de Nicolay	Fransız	1551	Ressam / haritacı (elçilik heyetinde)
Busbecq	Flemenk	1555	Elçi
Fresne-Canaye	Fransız	1573	Gezgin (elçilik heyetinde)
Stephan Gerlach	Alman	1573	Din adamı (elçilik heyetinde)
Schweigger	Alman	1578	Din adamı (elçilik heyetinde)
Michael Heberer	Alman	1585	Köle
Reinhold Lebanau	Alman	1587	Eczacı (elçilik heyetinde)
Baron Wratistlaw	Alman	1591	Gezgin (elçilik heyetinde)
Polonyalı Simeon	Polonyalı Ermeni	1608	Din adamı
Crailsheimli Adam Werner	Alman	1616	Katip (elçilik heyetinde)

Chevalier D'arvieux	Fransız	1653	Asker / şövalye
Thevenot	Fransız	1655	Gezgin
Jean Chardin	Fransız	1672	Kuyumcu/gezgin
Antoine Galland	Fransız	1672	Katip (elçilik heyetinde)
Josephus Grelot	Fransız	1681	Ressam
Lady Montagu	İngiliz	1717	Gezgin
A.de la Motraye	Fransız	1723	Gezgin (elçilik heyetinde)
Baron de Tott	Fransız	1755	Katip (elçilik heyetinde)
Elizabeth Lady Craven	İngiliz	1786	Gezgin
Captain Sutherland	İngiliz	1789	Denizci
Pouqueville	Fransız	1789	Doktor / diplomat / savaş esiri
A. Olivier	Fransız	1792	Doğa bilimci
William Wittman	İngiliz	1799	Cerrah
Ulrich Jasper Seetzen	Alman	1802	Gezgin / doğa bilimci
Chateaubriand	Fransız	1806	Edebiyatçı
Cockerell	İngiliz	1810	Mimar
William Turner	İngiliz	1813	Diplomat / yazar (elçilik heyetinde)
Edward Raczynski	Polonyalı	1814	Politikacı
Charles Pertusier	Fransız	1815	Subay
Forbin	Fransız	1817	Din adamı
Charles Macfarlane	İngiliz	1828	Yazar
Adolphus Slade	İngiliz	1830	Asker
John Auldjo	İngiliz	1833	Yazar / jeolog / sanatçı
Julia Pardoe	İngiliz	1836	Gezgin / yazar
T. Allom & Robert Walsh	İngiliz	1837	Mimar / gezgin & din adamı (elçilik heyetinde)
C.B.Elliot	İngiliz	1839	Yazar
H. von Moltke	Alman	1839	Asker

Gerard de Nerval	Fransız	1843	Edebiyatçı
M.A. Titmarsh	İngiliz	1846	Edebiyatçı
C.J. Monk	İngiliz	1848	Gezgin
Albert Smith	İngiliz	1849	Edebiyatçı
Aubrey de Vere	İngiliz	1850	Edebiyatçı
Henry Christmast	İngiliz	1851	Din adamı
G. W. Frederick Howard	İngiliz	1853	Devlet adamı
Theophile Gautier	Fransız	1853	Edebiyatçı
Lady Hornby	İngiliz	1855	Diplomatın eşi
Baronne D. de Fontmagne	Fransız	1855	Diplomatın kuzeni
Konstantin Veliçkov	Bulgar	1870	Edebiyatçı
Pierre Loti	Fransız	1876	Edebiyatçı
E. Amicis	İtalyan	1878	Edebiyatçı
A. van Millingen	İngiliz	1879	Akademisyen
Dorina L. Neave	İngiliz	1881	Edebiyatçı
Muhammed es-Sunusi	Cezayirli	1882	Din adamı
F. Marion Crawford	Amerikalı	1895	Edebiyatçı
J. Ewing Ritchie	İngiliz	1897	Gazeteci / yazar
Aubrey Herbert	İngiliz	1904	Asker / diplomat / gezgin
Le Corbusier	Fransız	1911	Mimar
Robert Hichens	İngiliz	1913	Denizci

۸۲
فرمان پانای حکم که بوندہ اقدم قرعے رستا بنوہ صهارکین طین سنگن و لپو و سنگن کند مرتن ارشودہ میرھا لولو و کاناہ
بنا تیبون و کسندہ کرسندہ یقیم طریح عام لولو لولو لولو و لالوہ غیری و فی ہرہ لولو کسندہ یقیم حکم کسندہ
ورکنن لیری عالمبا رولہ لولو شریفہ معایر بعضیجا بندہ لولو کاناہ لولو رعد لولو لولو و تونسنہ فاندہ لولو لولو
بر چارطاق لولون لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
نعلبہ و کاناہ لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
و عولہ لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
و عولہ لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
ارقمہ یقیم و عولہ لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
و لولو
کرندہ لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو
و لولو
شیر لولو
ولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو لولو

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı: Ecem Aslan

Doğum Yeri ve Tarihi: Bursa, 18.05.1992

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi: Koç Üniversitesi, Psikoloji – Arkeoloji ve Sanat Tarihi

Yüksek Lisans Öğrenimi: Kadir Has Üniversitesi, Kültür Varlıklarını Koruma Programı

İletişim

Telefon: 05363029303

E-posta Adresi: ecasl@ku.edu.tr