

Ao8



Acknowledgments

Sincere thanks go to many people who contributed to this book in various ways. Special gratitudes go to Bahadır Algin, founder and owner of Birsen Publishers in Istanbul, Turkey and Halim Ozkaya, managing director of Birsen for being sponsors of the First Edition of this book; to Gioacchino Onorati, founder and editor of Aracne Editrice S.r.l. and Mario Scagnetti, editorial director of Aracne in Rome, Italy for their interest, support and enthusiasm in publishing the Second Edition of this book; to Kirkor Sahakoglu, graphic designer for the design and layout of the book; to Melis Cankara, architect for meticulously drawing the maps in the book; to Bilge Büyük, Bülent Çetin, Onur Ercan, Ece Karakoç, Ayça Yaraner for being part of the node study team on the many urban spaces in Istanbul. It would not have been possible without the tremendous efforts of many into the pre-design, design and production steps of this book. Special thanks to all of them.

Teşekkürler

Bu kitabın ortaya çıkmasında birçok kişinin desteği bulunmakta ve teşekkürü hak etmektedir. İlk baskının hazırlanması ve yayınlanmasında sponsor olan Birsen Yayınevi'ne, bu yayınevinin kurucu sahibi olan Bahadır Algin'a, direktörlüğünü gerçekleştiren Halim Özkaya'ya; ikinci baskının Roma'da yayınlanması için ilgi ve desteklerini sunan Aracne Editrice'nin kurucusu ve editörü Gioacchino Onorati ve yürütücü editörü Mario Scagnetti'ye; kitabın grafik tasarımını gerçekleştiren Kirkor Sahakoğlu'na; kitaptaki haritaları titizlikle çizen mimar Melis Cankara'ya; alan çalışması ekibinde yer alıp, İstanbul'un birçok alanında çalışmaya katılan Bilge Büyük, Bülent Çetin, Onur Ercan, Ece Karakoç, Ayça Yaraner'e sonsuz teşekkürlerle. Kitabın tasarım öncesi, tasarım ve üretim aşamalarında rol alan çok sayıda kişinin katkıları olmadan bu yayın gerçekleşemezdi. Hepsine teşekkürlerle.

Photographs/sketches

All photographs and node sketches in this book are courtesy of authors and S+ ARCHITECTURE.

Fotoğraflar/eskizler

Kitaptaki tüm fotoğraflar ve alan eskizleri yazarlara ve S+ ARCHITECTURE'a aittir.

Project on front cover

RE-COLLAGE / Istanbul by Erin Soygeniş, Final project for B. Arch. degree at Cornell University, College of Architecture, Art and Planning, Department of Architecture, 2017

Ön kapaktaki proje

RE-COLLAGE / İstanbul, Erin Soygeniş, Bitirme projesi, Cornell Üniversitesi, Mimarlık, Sanat ve Planlama Okulu, Mimarlık Bölümü, 2017

Book design

Kitap tasarım

Kirkor Sahakoglu

Sema Soygeniş
Murat Soygeniş

İSTANBUL

AN URBAN COMMENTARY
BİR KENT YORUMU

2nd Edition





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXIX
Gioacchino Onorati editore S.r.l. — unipersonale

www.gioacchinoonoratieditore.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

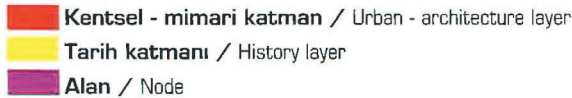
ISBN 978-88-255-2432-1

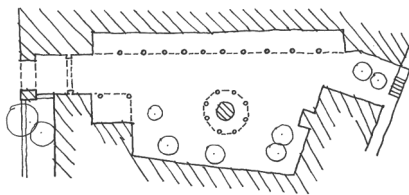
*No part of this book may be reproduced
by print, photoprint, microfilm, microfiche, or any other means,
without publisher's authorization.*

Ist edition: İstanbul 2006
IInd edition: Rome 2019

CONTENTS İÇİNDEKİLER

Introduction Giriş	7
Başlarken Setting Out	12
Kentler Cities	17
Mekan ve Algı Space and Perception	21
Kentsel Mekanlar Urban Spaces	26
Promönat 1: Sirkeci Tren İstasyonu – Ayasofya Meydanı Promenade 1: Sirkeci Station – Ayasofya Square	32
Promönat 2: Ayasofya Meydanı – Beyazıt Meydanı Promenade 2: Ayasofya Square – Beyazıt Square	46
Promönat 3: Bab-ı Hümayun – Küçük Ayasofya – Hipodrom Promenade 3: Bab-i Hümayun – Kucuk Ayasofya – Hippodrome	62
Promönat 4: Hipodrom – Kadirga - Kumkapı Promenade 4: Hippodrome – Kadirga - Kumkapi	80
Promönat 5: Fener – Balat Promenade 5: Fener - Balat	90
Promönat 6: Balat – Fener Promenade 6: Balat - Fener	100
Promönat 7: Kariye – Ayvansaray Promenade 7: Kariye - Ayvansaray	114
Promönat 8: Yedikule Promenade 8: Yedikule	126
Promönat 9: Eminönü – Nuruosmaniye Cami Promenade 9: Eminonu – Nuruosmaniye Mosque	136
Promönat 10: Nuruosmaniye Cami – Eminönü Promenade 10: Nuruosmaniye Mosque - Eminonu	150
Promönat 11: Kalenderhane Cami – Süleymaniye Camii – Şehzade Cami Promenade 11: Kalenderhane Mosque – Suleymaniye Mosque – Sehzade Mosque	160
Promönat 12: Zeyrek Promenade 12: Zeyrek	172
Promönat 13: İstiklal Caddesi Promenade 13: Istiklal Street	184
Promönat 14: Boğaziçi Promenade 14: The Bosphorus	202
Bitirirken In Conclusion	248
Notlar Notes	249
Kaynaklar Bibliography	250
Authors Yazarlar	253





Introduction

'İstanbul: An Urban Commentary', which focuses on the Historic Peninsula and proposes that urban spaces be experienced through the eyes of a 'flâneur', seems even more meaningful today than when it was first published in 2006. This new edition of the book prompted us to ask: What kinds of architectural and urban transformations have occurred in the city of İstanbul in the past 13 years? This book was written with the aim of highlighting the social and urban history of the city as a means of promoting perceptions of its rich architectural layers within the context of historical developments. Today, we can see that many promenades have lost their unique characteristics as the result of urban transformation projects and hence they have shed much of the meaning that they held back in 2006. This new introduction has been added to emphasize the importance of urban spaces - in particular, promenades - in İstanbul and other cities that have been subjected to radical transformations and/or speculative development.

Transportation is crucial for getting around urban environments and it is a common problem for rapidly growing modern cities. Unfortunately, however, highways are often introduced as a key part of major transportation systems. The transportation system in İstanbul, which has expanded as the result of suburban developments on the European and Asian sides of the city prompted by population growth, is just one example of the many urban developments that have taken place. The city's highway and railway systems, both above and below ground, have been very influential in the transformation of the urban environment as visible and invisible aspects of transportation. In 2013, the Marmaray rail project was launched, connecting districts on the European and Asian sides of İstanbul via a tunnel under the Bosphorus Strait. The underground rail network, which has been integrated with tunnels and main transportation hubs, has been held up as a means of connecting remote areas of the city and hence as a solution to the megacity's traffic problems.

The opening of the Eurasia Tunnel in 2016 offered rapid highway transportation between the two continents. In the same year, a third bridge, which was named after Yavuz Sultan Selim and spans the Bosphorus to the north of the city, was completed. Because it also connects the two sides of the city, the bridge serves as an alternative route for large and heavy vehicles and thus it has been presented as yet another solution to the city's transportation problems. The bridge spanning the Gulf of İzmit, which was named after Osman Gazi, was completed in 2016 as well, and it offers a more direct route to the industrial zone located to the east of İstanbul. Yet another bridge that will open up routes between İstanbul and Anatolia is the Çanakkale 1915 Bridge, which will connect Gelibolu and Lapseki. Construction on the bridge started in 2017 and the projected date of completion is 2023. Although the new bridges and highways that have been integrated into the existing system of transportation were hailed as a solution to İstanbul's traffic problem, in fact they have created yet more congestion in the dense fabric of the city.

In the past 13 years, various large-scale megaprojects have been developed and launched. Among those, the 'Kanal İstanbul' has been the most controversial, as it proposes the construction of an artificial waterway as an alternative to the Bosphorus Strait, which connects the Marmara Sea and the Black Sea. It has been argued that the proposed channel would decrease the large amount of sea traffic on the strait. Another project, the first phase of which has already been completed, is the İstanbul Airport. It will be the megacity's third airport and have a projected annual passenger capacity of 150 million when it goes into full operation.

All these developments point to a city that is experiencing rapid population growth and urban sprawl. With a population of nearly 15 million, the city is expanding in all directions as a result of the construction of new suburban neighbourhoods. In addition to the drafting of new plans intended to address this issue of population growth, projects targeting urban renewal and regeneration continue to be implemented as a means of dealing with the constant threat of earthquakes. However, urban regeneration projects often lead to an increase in the urban population and hence they have an adverse effect on services and transportation, while also negatively impacting green areas.

Urban transformation studies have indicated that the main threats for rapidly growing and developing cities, as in the case of İstanbul, are urban environments created as the result of globalization, urban sprawl driven by a growing population and the spread of highway networks that dominate the urban environment. All these developments lead to a reduction in green spaces and a worsening of air pollution. In addition, inadequate services and increases in travel time caused by congestion are points of concern regarding the supposed advantages of urban life. One of the main outcomes of such rapid transformations, especially in historic cities like İstanbul, is the loss of local characteristics.

Inevitably, transformations occur because of city dynamics. The primary subject of this book - promenades - is meaningful in the sense that while it narrates the story of the layering of the city of İstanbul over time, it also seeks to provide the reader with a perceptual experience that is rooted in the context of history and particular urban spaces. Perhaps even more importantly, the book traces the contours of how people, nature and urban spaces are interconnected. Through 'İstanbul: An Urban Commentary', our aim has been to document and remind readers of those connections, and in the process make it possible for them to feel and experience the city of İstanbul and its urban spaces as a whole.

İstanbul, 2019

Giriş

İstanbul Tarihi Yarımada'ya odaklanan, kent mekanlarını 'flanör' gözüyle, birbirini takip eden deneyimler olarak algılamayı öngören 'İstanbul: Bir Kent Yorumu' kitabı, bugün ilk yayınlandığı güne göre belki daha fazla anlamlandı. Kitabın ilk baskısının yayınlandığı 2006 yılından günümüze değin geçen 13 yıl içinde İstanbul nelere tanık oldu, hangi nitelikte kentsel ve mimari değişimler yaşandı? Kitabın kurgusunda kent ve mimarlık tarihi, promönatların anlatıldığı bölümlerin arasına serpiştirilmiş, her promönatta yer alan zengin ve çeşitli mimari katmanların İstanbul'un tarihsel gelişimi bağlamında algılanması amaçlanmıştı. Bugün bu rotaların bir kısmının değişikliğe uğradığını görmekteyiz. Bu nedenle bu mekanların 2006 yılındaki anlamı da yitirilmiş olabilir. Kitap bu baskısına hazırlanırken kitaba eklenen giriş yazısı bu süreç içinde kentin kaçınılmaz ve/veya spekülatif değişimini ortaya koyarak, İstanbul veya benzer kentler için hala anlamını koruyan kent mekanlarının - promönatların - önemini vurgulamayı amaçlamaktadır.

Modernleşen, kalabalıklaşan ve hızlı gelişen kentlerin ortak sorunları arasında ulaşım büyük önem taşımaktadır. Ulaşım ağı içinde, ne yazık ki, karayolu ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır. Hızla yayılan ve nüfusu artan İstanbul'un Avrupa ve Asya kıtalarına yayılan bölgelerini daha fazla bütünleştirip, bağlamak amacını taşıyan ulaşımdaki gelişmeler ilk göze çarpan örnekler arasındadır. İstanbul'da karayolu ve metro sistemi, yer üstü ve altında, bir başka deyişle görünen ve görünmeyen ve hızla yayılan ulaşım sistemleri olup, kentin değişimini büyük ölçüde etkilemiştir. 2013 yılında Marmaray Tüneli'nin açılması ile İstanbul Boğazı

altından Avrupa ve Asya yakası, Marmaray banliyö tren hattı ile bağlanmıştır. Tüneller ve ana istasyonlarla entegre edilen ve gelişen metro ağı yayılmakta, kentin en uzak noktaları arasında bağlantı güçlendirilmeye çalışılmakta, büyük kentlerin önemli sorunlarından birisi olan trafik problemine çözüm amaçlanmaktadır.

2016 yılında Avrasya Tüneli'nin hizmete girmesi ile iki kıta arasındaki karayolu hızlı geçişi sağlanmıştır. İstanbul Boğazı'nın kuzeyinden iki kıtayı birbirine bağlayan Yavuz Sultan Selim Köprüsü olarak adlandırılan Üçüncü Boğaz Köprüsü'nün 2016 yılında açılması ile ağır taşıt geçişinin şehir merkezinden uzak bir hat boyunca gerçekleşmesi ile kent içi trafik yoğunluğuna bir alternatif oluşturulması hedeflenmiştir. Osmangazi Köprüsü olarak adlandırılan İzmit Körfez Köprüsü'nün İstanbul'un doğusunda yer alan sanayi bölgesine yönelik trafik yükünü hafifletmesi ve İstanbul'dan diğer bölgelere yapılan yolculuk süresini azaltması hedeflenmiş ve köprü 2016 yılında kullanıma açılmıştır. İstanbul'un Anadolu ile karayolu bağlantısını güçlendirecek olan bir diğer köprü Çanakkale 1915 Köprüsü olarak adlandırılan Gelibolu'yu Lapseki'ye bağlayan köprüdür. İnşaata 2017 yılında başlamış ve köprünün 2023 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır. Kentin mevcut dokusuna entegre olan köprü ve yeni taşıt yolları, trafiği bir yönüyle rahatlatırken mevcut doku arasında sıkışmalara da yol açmaktadır.

Ulaşımındaki gelişmeler bu şekilde sürerken İstanbul'un kentsel gelişimini etkileyecek dev boyutta 'mega' projeler de son 13 yıl içinde gerçekleşmekte ve konuşulmaktadır. Bu projeler arasında üzerinde en çok tartışılıp konuşululardan birisi olan 'Kanal İstanbul', Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlayacak olan bir su yolu projesi olup, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini hafifletmesi hedeflenmektedir. Önemli bir diğer proje, 2018 yılında ilk etabı tamamlanmış ve kullanıma açılmış olan İstanbul Havalimanı projesidir. Bu proje megakentin üçüncü havalimanı olup, bütün etapları tamamlandığında yılda 150 milyon yolcu kapasitesine erişecek nitelikte planlanmıştır.

Bu değişimler, ulaşım ağları ile yayılan ve nüfusu artan bir İstanbul'a işaret etmektedir. Nüfusu 15 milyonu bulan İstanbul, bu ulaşım ağları paralelinde her yönde büyümekte, yeni konut alanları ve semtler, çeperlerde yerlerini almaktadır. Artan nüfusun barındırılması, konut gereksiniminin ve gereken hizmetlerin sağlanması ele alınan konular arasında yer alırken, depreme karşı önlem olarak başlatılmış olan mevcut konut stoğunun iyileştirilmesi, sağlamlaştırılması amacıyla oluşturulan kentsel dönüşüm projeleri, birçok bölgede tek yapı ölçeğinde gerçekleşmektedir. Kentsel dönüşüm mevcut konut nüfusunun artmasına buna karşılık, servis, ulaşım ve yeşil alanın ters orantılı olarak azalmasına sebep olmaktadır.

Kentsel değişim konusundaki araştırmalara bakıldığında, büyüyen ve hızlı gelişen kentler için tehditin, İstanbul'da olduğu gibi, globalleşmenin tektipleştirdiği çevrelerin ortaya çıkması, nüfus artışı sorununun beraberinde getirdiği, kentlerin yayılması, yayılan bu çevrelerde karayoluna dayalı ulaşımın artması, ulaşım ağlarının kentleri istila etmesi konuları olduğu görülmektedir. Tüm bu gelişmeler yeşil alanın azalmasına, hava kirliliği gibi yaşamsal tehditlere yol açmaktadır. Kentliye sunulan servislerin yetersiz kalması, ulaşım için harcanan zamanın giderek artması gibi sorunlar, kent yaşamının insana sunduğu olanakların sorgulanmasını gündeme getirmektedir. Bu hızlı değişimin İstanbul gibi tarihi kentlerde beraberinde getirdiği önemli sonuçlardan birisi de kentin yerel özelliklerini yitirmesidir.

Kentlerin dinamiği yadsınamaz bir gerçektir, değişim kaçınılmazdır. Bu kitabın konusu olan promönatlar, kentliye, İstanbul kentinin çağlar içindeki katmanlaşma hikayesini sunarken, bu hikayeyi tarih ve mekan boyutunda deneyimleme olanağı sunmayı amaçladığı için anlamlıdır. Belki daha da önemlisi, insan, doğa ve mekanla ilgili verdiği ipuçlarıdır. 'İstanbul: Bir Kent Yorumu' bunu belgelemeyi ve hatırlatmayı amaçlıyor. İstanbul'u, kent mekanını hissederek, deneyimleyerek yaşamaya faydası olabilir düşüncesiyle...





Başlarken

Kentler insanların belli bir düzen içinde birlikte yaşadıkları, iletişim, uyum ve karşılıklar içinde birlikteliklerini sürdürdükleri mekanlardan oluşur. Kentlerin zenginliği, içlerinde barındırdıkları farklılıklar ve çeşitliliğin çokluğu, bu ilişkiler ağının derinliği ile ölçülebilir. Tarih içinde kentleri oluşturan kültür katmanları birikimi belki de en somut olarak insan yapımı çevrede, mimarlıkta kalıcılığını sağlayabiliyor. Geçmiş, onu oluşturan gelenekler, inanç sistemleri, değerler mekanda aldıkları biçimlerde algılanıyor ve insan yaşantısının bir parçası halinde devamlılığını sürdürüyor. Günlük yaşam içinde yüzyıllar önce yapılmış bir yapının yanından geçiyor, ona dokunabiliyor, içinde çeşitli eylemler gerçekleştirebiliyoruz. Bir dönemin sosyal yaşantısı, yöredeki demografik değişimle farklılaşabiliyor. Fiziksel izlerin sosyal doku ile birlikte varlığı kentin özgün ve canlı devamlılığı

Setting Out

Cities may be defined as places where people can live together in an order characterised by effective communication, harmony and exchange. A city's wealth can be measured by the diversity it displays and the complexity of its network of relationships. The most concrete manifestation of the accumulation of the cultural layers that have created the cities in the course of their historical development is to be found in the durability of the architectural component of the human environment. The past can be perceived in the forms created by the various traditions, belief systems and value judgments, and still survives as part of community existence. In our daily life, we pass by buildings that were built many centuries ago, we can feel their texture and perform various activities within them. The social life of a period may alter in accordance with the demographic changes taking place in the region. Although physical remains combine with the social fabric to form an essential condition for the living continuity of the city,

için gerekli olsa da, o yaşantının fiziksel çevredeki izleri daha uzun süre zamana karşı direnebiliyorlar. Sosyal doku değişiminin ardından fiziksel dokunun da yok oluşu kentlerin kimliklerinin, kültür ve tarihinin etkisini kaybetmesini hızlandırmaktadır.

Farklı kültürlerle ev sahipliği yapmış İstanbul şehri yaşadığı çarpıcı değişimlerle tarihteki sosyal ve kültürel çeşitliliğini önemli ölçüde yitirmiş olmakla birlikte, hala mekansal olarak bir zamanlar sahip olduğu kültürel çeşitliliği yansıtmaktadır. İstanbul tarih boyunca sahip olduğu doğal güzellikleri ve üzerinde yaşayan kültürlerin oluşturdukları mekanlarla, kültürel ve sosyal zenginliği ile öne çıkmış bir yerleşme olmuştur. Asya ve Avrupa kıtaları üzerinde yer alması gibi stratejik bir özelliğin yanı sıra, Boğaziçi ve Marmara kıyılarıyla, deniz ile içiçe yaşayan bir şehir özelliği taşımış, topoğrafyasının oluşturduğu doğal mekansal özellikleri ile farklı bir konuma sahip olmuştur. Bir bölümünün günümüze kadar ayakta kaldığı şehir surları, Roma, Bizans ve

the traces of the way of life preserved in the physical environment are much more durable. The disappearance of the physical fabric as a result of changes in the social fabric hastens the loss of urban identities and of cultural and historical traditions.

Despite the sweeping changes that have robbed a city that has played host to so many different cultures of much of its old social and cultural diversity, İstanbul still reflects in its public spaces something of the wealth of the cultural diversity it once possessed. The natural beauty that has been such a striking feature of the city of İstanbul throughout its history, and the spaces formed by living cultures that grew up upon it, have created a city of cultural and social richness. Besides the strategic importance of its location on two continents, it occupies an exceptional site on the shores of the Bosphorus and the Marmara, with natural features created by a topography in which sea and city are inextricably intertwined. The city walls, fragments of which are still standing today, a historical fabric reflecting Roman,