

D o s s i e r E d i t o r i a l

Urban Structure of Istanbul

Afife BATUR

Istanbul Technical University, Faculty of Architecture Istanbul TURKEY

Every city has its own history and geography; but it is rare for a city whose geography is as fundamental to its history as is Istanbul's. It is this integration that confers on Istanbul such a unique position in the history of notable metropolises of the world.

Istanbul covers three large sections of land, separated by the sea: In the East lies Bithynia, in the West, Galata and the Historical Peninsula. The Historical Peninsula on which the city is built benefited from a remarkable economic and political potential thanks to its commanding position on the entrance to the Bosphorus Straits and Haliç (Golden Horn), the huge natural estuary harbour in the North. Its history bears witness to how this potential was successfully exploited.

The Bosphorus itself is a significant geographical location where two continents and two seas meet. It connects the Black Sea / *Pontus Euxinus* to the Sea of Marmara / *Propontis* and is the Black Sea's only outlet. The Bosphorus, called "Stenon" by the Byzantines, is referred to as the "*Halic-i Bahri Rum*" (=Greek Sea Gulf), "*Halic-i Bahr-i Siyah*" (=Black Sea Gulf), "*Halic-i Konstantiniye*" (=Constantine's Gulf) in Ottoman sources. It is 55 kilometers long and around 1.5 kilometers wide. The narrowest point is between the Rumeli and Anadolu Fortresses and spans a mere 698 meters. It divides Europe and Asia physically and unites them culturally.

It is this geographical distinction that makes Istanbul one of the most vital crossroads in the world. Istanbul's geological past is a series of glaciers, vast upheavals caused by melted water and violent seismic activity.

The Bosphorus shores are no more than an ancient valley now under water. The drop in the levels of the Black Sea and the Aegean - of nearly 120 meters compared to today's levels - during the *Würm* Ice Age (some 18-20 thousand years ago) turned the Sea of Marmara temporarily into a lake and the Bosphorus, a land bridge. It is now known that this land bridge was used as a principal crossing point during the migrations from Asia and perhaps even Africa to Europe.

Current information indicates that Istanbul's settlements were during first the Palaeolithic Era. The Yarımburgaz cave north of Küçük Çekmece Lake has yielded evidence of hunter and fisher communities. Remains from the Calcholithic and

Neolithic Eras (between 5000-3000 years ago) are more abundant: There are archaeological finds from Sarayburnu, the bottom of the Golden Horn and Kadıköy Fikirtepe from this period. It is also known that the Thracians and Phrygians settled in what is now Kadıköy as well as around the Bosphorus and today's Istanbul.

Istanbul's urban history is traditionally assumed to have started with colonisation during the 8th century BC. Following the first settlements in the heights of Kadıköy/*Khalkedon*, Kalamış and Üsküdar, Byzantium, founded by the Megaran Greeks in 658 BC, formed the core of today's city. Situated on the first hill on the eastern side of the historical peninsula, Byzantium's economy flourished with trade and the control of trade. Earlier colonies, such as Khalkedon, known to the oracles as "Land of the Blind" and others, would eventually become the suburbs of *Constantinopolis*.

Byzantium was a small site but one that had cleverly exploited the geography for its urban and economical development. Even the currents helped Byzantium. Naval traffic in and out of Byzantium was much easier than in Khalkedon while the fish simply schooled into the Golden Horn.

Unfortunately there isn't sufficient archaeological data to help with the reconstruction of Byzantium. A comparison of mythological descriptions and ancient texts along with a topographical study is one method of making an educated guess. An acropolis may have stood on the Sarayburnu cape, while terraces on the banks leading to the sea shore would have housed temples, a gymnasium and a stadium. Public buildings stood in the Strategion district. A large number of monuments are mentioned in ancient texts, dedicated to Zeus, Athena, Apollo-Helios and Aphrodite in the Acropolis. Poseidon's temple was closer to the sea while to the northwest of the Acropolis stood a theatre.

This strategic position unavoidably placed Byzantium in the centre of numerous wars and attacks as well as political and economic alliances. No matter how dire the circumstances, however, fishing and trade always brought in the necessary income.

The historical development that makes Istanbul a world city began with the Romans. The most significant milestone in this period that started with the city becoming a tax-paying city state of the Roman Empire after 146 BC was the conquest of the city by Septimius Severus. The power struggle between Pescennius Niger and Septimius Severus ended after a three-year siege of Byzantium - which had regrettably supported Pescennius -; lacking magnanimity in his hour of victory, Septimius Severus punished the city by putting the residents to the sword. He then started to rebuild the city.

The contributions made to the city by Severus are also unfortunately unsupported by available data. The city walls were repaired and extended, the Zeuksippos Baths were built, the porticoes of the Acropolis were renovated and the Mese, the road that leads from the Agora to the main gate, was built. This road marks the beginning of the artery that formed the backbone of the peninsular urban structure.

The most noteworthy building of the Severus era is the *Hippodrome*. Its construction lasted well into the reign of Constantine; despite the loss of its buildings, it still is the most central historical location in the city today. The most vital metamorphosis was undertaken by Emperor Constantine I when he took the decision to make Byzantium the capital of the Empire.

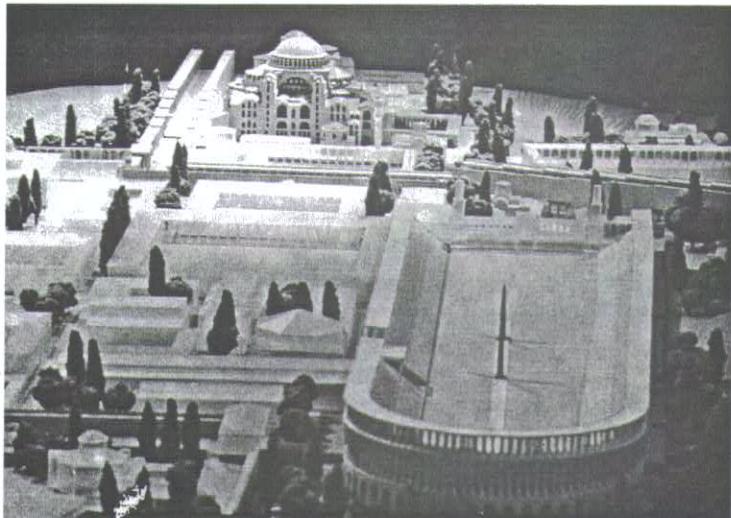


Figure 1: Constanipolis Hippodrome and Hagia Sophia

In fact, the idea of either moving the capital to the East or creating a second Eastern capital had been considered for some time. Weakened by barbarian attacks, the Empire had to maintain its hold on the East. This was the richest and most fertile region of the Roman Empire. To this end, Diocletianus (285-305) had already founded three imperial settlements, decorated with monumental buildings, in Nikomedia (Izmit), Thessalonica (Salonica) and Antiokhedia. Constantine I, well aware of the potential offered by its geography, selected this humble colonial town instead. His astuteness was to be amply rewarded by history.

Constantinopolis was designated the second city after Rome in 324 and consecrated as the capital in 330 AD, it was redesigned and rebuilt as an imperial Roman city. Constantine set upon a construction programme that leveraged the topography of the Historical Peninsula and met the requirements of Roman imperial culture. City walls were moved to the West. The Strategion and Tetrastoon, the two main squares of the city were left undisturbed. The transport axis defined by the arterial road extended westwards, starting under the Mese Arch (the *Million* below the *Augusteon*). This axis, now renamed the *Via Egnatia*, *Via Triumfalnis*, designed wide and smooth to carry horse-drawn carriages went to the two main forums, the *Forum Constantini* and *Forum Tauri*. It divided into two at the *Filadelfion* to the northwest and southwest. The southwest road, hugging the Marmara shore, reached the Golden Gate / *Porta Aurea* where emperors were met on ceremonial days. The northern branch went parallel to the shores of the Golden Horn and reached the Konstantinus Mausoleion. Harmonising with the topography of the city and hugging the crests of the hills, this axis formed the infrastructure of Istanbul's famous Golden Horn silhouette.

Constantine also constructed the forum known as the Antique Necropolis. In the middle of this oval, marble-paved forum stood his sculpture on top of a 50-meter high porphyry column brought from the Temple of Apollo in Rome. The Emperor was titled *Helios sol invictus* on this sculpture.

Government and trade were placed in the ancient town centre. Having finished the construction of the Hippodrome, Constantine started on the grand palace on the banks of the hill overlooking the sea.

These roads connecting forums were of a magnificence befitting this world city: double-decked, porticoed and decorated with sculptures. Byzantium, not even a thousand years old, had become Constantine's Golden Triangle, the Queen of cities. It now naturally bore the name of its creator.

The cleverly planned urban structure, dictated by its topography, proved its functionality over centuries. Radical change would only start nearing the 20th Century.

The Edict of Milan of 313 AD, liberating religious practices, specifically Christianity, brought two further developments to the city. Construction of temples to the new faith added another layer to the process that had begun with the Romanisation of the city in Severus's time. The city had become the centre of Eastern Christianity by the 8th Century. The construction of palaces and such major churches as the Hagia Sophia and the Hagia Irini conferred an air of holiness on Constantinople.

By the time of Ottoman conquest, Constantinople was no longer the wonderfully built, affluent city it had once been, but despite the ravages of past wars, it was still large and splendid. The backbone had remained unaffected, but the ceremonial avenue and roads were no longer as wide and well kept as they had been in Roman times. The sacking of Constantinople by the Latins in 1204 and the subsequent decline of the Byzantine Empire had deteriorated the economy; naturally reflected also in the fortunes of the city.



Figure 2: Constantiople 8th Century
(W. Müller Wiener 2002)



Figure 3: Panoramic view of Constantiople 1520
Vavassore

The Ottoman times added a different texture to the city with the conversion of the forums and construction of the sultans' complexes, while keeping the original backbone intact.

Public constructions took on a huge importance during the 15th and 16th Centuries, with mosques dedicated to sultans and ministers, school complexes, bathhouses and fountains, caravanserais, shopping centres, and especially, the Grand Bazaar. Despite the somewhat different look, the city was still important, grand, and beautiful.

The philosophies and aesthetic senses of the Ottoman rulers and architects were unsurprisingly different from those of the Roman and Byzantines. The common ground, however, was the attention paid to the geography of the city. This was a precious inheritance that had to be preserved and bequeathed to future generations. There was a historical intuition and this unique geography continued to inspire emperors, sultans and, most vitally, architects.

Free of the ravages of war from 1453 onwards, the city, now named Konstantiniyye, continued to be ornamented with buildings throughout the 16th, 17th and 18th Centuries. It never failed to fascinate explorers, painters, diplomats and litterateurs. Hundreds, perhaps even thousands of paintings and etchings were made. Notes and articles were written on the city. It took on the mantle of Oriental mysteries.

The opening up of the Empire to the West in the 18th Century began and was managed here. The first milestone of this westernisation expanded beyond the city walls. There always had been settlements from immemorial time north of the Golden Horn, in Kadıköy and on the Bosphorus. But historically Constantinople/Konstantiniyye was limited to the historical peninsula.

The opposite shore of the Golden Horn, that is Galata (and later Pera), was a largely commercial cosmopolitan harbour settlement. It served mainly as a Genoese (and to a minor extent, Pisan and Venetian) colonies and trade stations.

The Genoese history of Galata began in the 12th Century and lasted until the end of the 15th. With its population and urban functions, this was always a part of town that sustained relations with Europe. It is therefore doubly significant that the westernisation of the Ottoman Empire started with the spread of the city to this district.

The Tulip Era, the age of cultural and artistic explosion, the first phase of westernisation, started at Sa'dabad, on the Kağıthane River north of the Golden Horn. The Tulip Era also brought with it the exploration and appreciation of Istanbul's natural beauties and resources.

The development of settlements on the Bosphorus shores also started at that time but accelerated in the following century. Both shores housed royal gardens and hunting parks. The enjoyment of the outdoors that had begun with the Sa'dabad turned into a series of palaces on the shores; family life, held to be supremely private up to that time, went on public display, highlighted with imperial ceremonies.

This relaxation fashioned a different social and spatial system, just another evocative of Venice. Modern urban works, especially public transport, did force a certain degree of change in the make up of the city. Thanks largely to the limitations on the public purse and the population level, still under a million, radical alterations like those of today were avoided.



Figure 4: Galata Peninsula 16th Century
Matrakci Nasuh



Figure 5: View of Golden Horn 18th Century
Tarnawsky

The bridges connecting the historical peninsula to Galata signalled a shift away from the ancient backbone. The north-south connection was a new development. In actual fact, while the ancient city sported the grid system reminiscent of Rome's *cardo* and *decumanus* scheme with its *Macron Embolon*, the bridge over the

Golden Horn was an entirely new artery. The bridges connecting the historical peninsula to Üsküdar (1836) and to Karaköy (1845) placed the future development of the city firmly in the north. The construction of the *Grand Rue de Pera* and its expansion northwards towards Taksim set the axis that prevails on to our times.

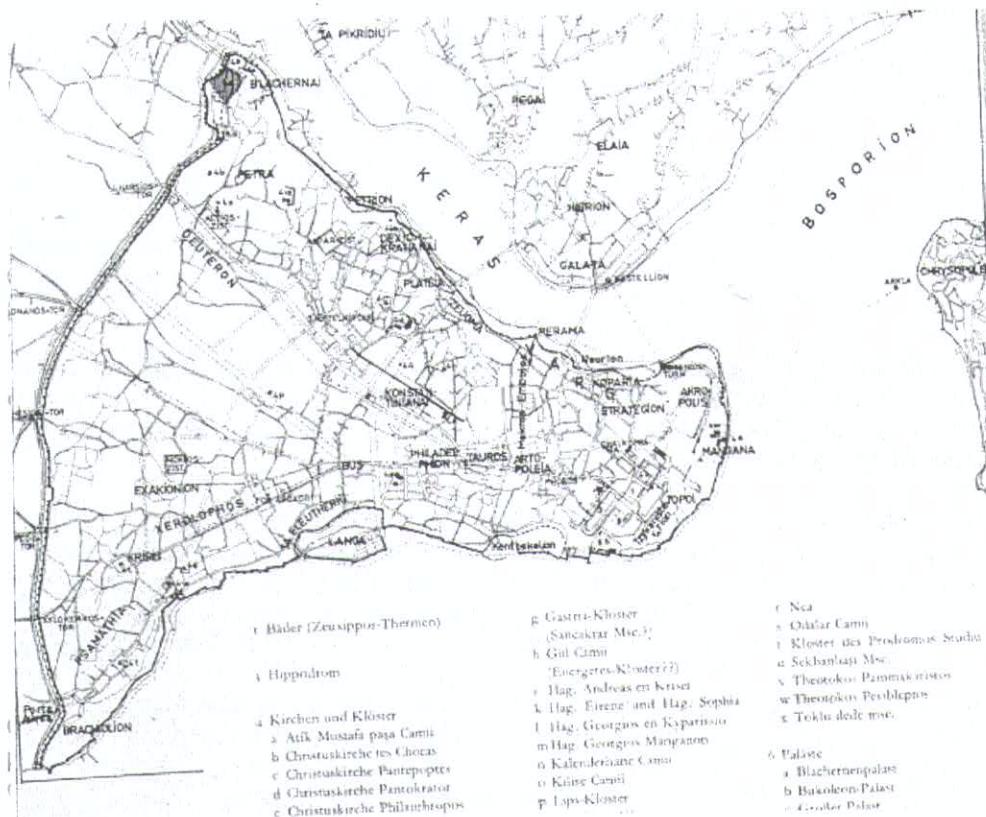


Figure 6: Istanbul Map by Moltke 19th Century (Istanbul University Rare Book's Archive)

Tunnel, one of the most significant enterprises that reinforce this axis, started as a underground train in 1875, one of the first of such undertakings.

There were a huge number of projects that signalled the expansion of the city on new axes; plans are kept in archives to this day, silent witnesses to a utopian Istanbul.

Some of these projects never went to completion: A rail tunnel between Sarayburnu and Üsküdar, connecting to an orbital rather like the modern one or a grandiose Hamidiye Bridge that would have connected the Asian and European shores.

The railway that entered the heart of the city, following the city walls along the Marmara shore and breaking open the Sultan's palace walls was a radical change. This venture that opened the southern shores to urbanisation was entirely in line with Moltke's plans that foresaw the expansion of the city out of the city walls, along an East-West axis.

This urban structure described above survived until the middle of the 20th Century with occasional restorations. Local construction plans devised, following major fires that Istanbul was accustomed to due to the proliferation of wooden buildings, which transformed the urban texture by introducing right angle grid plus alien to totally Ottoman concept of mahalle neighbourhood. Twentieth century planners focused on the south-north axis along the Yenikapı-Unkapı direction.

The most ambitious urban plan devised by H. Prost also designated the south-north connection. The reconstruction of the Yenikapı –Şişhane as a wide new artery was part of the master plan. The wide boulevard that necessitated large-scale demolitions in Tarlabası in the 1980s was an inevitable extension of this axis.

The urban migrations that started in the 1950s revealed new axes that planning was unable to accomplish. New roads, ostensibly constructed as elements of a major public works drive, but in reality part of no larger urban scheme, only served to illustrate this uncontrolled expansion. Istanbul now continues to spread on this extraordinary geography as an unchecked stain with its more than ten million population. Attempts to pull this expansion back into planned borders have all failed. Turkish academia prefers instead to concentrate on analytical projects and research methods.

References:

A very rich selection of literature on Istanbul's urban structure exists; we will only indicate a few here, some that cover a general treatment of the subject, while others are new sources.

- Afife Batur Ed., **Dünya Kenti İstanbul / Istanbul – Word City**, İstanbul , 1996
Akin , N. ,**19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, İstanbul, 1998
Cerasi, M. **İstanbul**, İstanbul 1999
Dagron, G.,**Naissance d'une Capitale**, Paris 1974
Eyice, S.,“**İstanbul”** , **İslam Ansiklopedisi**, İstanbul 1967
Kuban, D.,**İstanbul / Bir Kent Tarihi, Bizantium, Konstantinopolis**, İstanbul,
İstanbul 1996
Mantran, R.,**Histoire d'Istanbul**, Paris 1996
W.Müller – Wiener,**Bildlexicon zur Topographie Istanbuls,**
- Byzantion – Konstantinopolis – Istanbul zum Beginn des 17. Jahrhunderts,
Tübingen 1977

İstanbul' un kentsel kuruluşu

Her kentin kendine özgü bir tarihi ve coğrafyası vardır. Ancak, tarihi İstanbul'unki kadar özellikli ve coğrafyası ile bu denli bütünsüz kentler enderdir. Tarih ve coğrafyasının bu birlikteliği İstanbul'a dünya şehircilik tarihinde özgül bir konum kazandırıyor.

İstanbul denizle ayrılmış üç büyük kara parçasının üzerinde yer alıyor: Anadolu'nun uzantısı olan Doğu parçası (Bitinya) ile Batıda Galata ve Tarihi Yarımada.

Kentin üzerinde kurulduğu Tarihi Yarımada, Boğaz geçişini kontrol eden pozisyonu ile ve kuzeyinde büyük ve korunaklı limanı Haliç ile son derece önemli ekonomik ve siyasi bir potansiyel barındırıyordu. Tarihi, bu potansiyelin değerlendirilişinin öyküsüdür.

Boğaziçi ise iki kit'a ve iki denizin buluştuğu daha da özellikli bir coğrafi noktadır. Karadeniz / *Pontus Euxinus* ile Marmara Denizini /*Propontis* biribirini bağlar. Ve Karadeniz havzasının tek kapısıdır.

Bizans döneminde "Stenon" diye adlandırılan Boğaz, Osmanlı kaynaklarında "Halic-i Bahri Rum", "Halic-i Bahr-i Siyah", "Halic-i Konstantiniye", vd. olarak anılagelmiştir. Uzunluğu 55 km., genişliği 1,5 km dolayındadır. En dar yeri Rumeli ve Anadolu Hisarları arasındadır ve 698 m.dir.

Avrupa ve Asya'yı fiziksel olarak ayırr, kültürel olarak buluşturur.

İstanbul'u dünyanın en önemli kavşaklarından biri yapan bu coğrafya ayrıcalığıdır.

İstanbul'un jectojik geçmişi, buzullar, eriyen suların yarattığı büyük dalgalanmalar ve şiddetli sismik hareketlerle doludur.

Boğaz kıyıları, aslında sular altında kalmış eski bir vadidir. 18-20 bin yıl önceki *Würm Buzul* döneminde Karadeniz ve Ege Denizi'nin su seviyelerinin bugüne göre 120 m.kadar alçalmasıyla Marmara Denizi bir göle dönüştü; İstanbul Boğazı da yürünerken geçilebilen bir vadi oldu. Bu kara bağlantısının Asya'dan ve belki de Afrika'dan Avrupa'ya önemli bir göç yolu olarak kullanıldığı biliniyor.

İstanbul'un yerleşim tarihi, bugünkü bilgilerimize göre Paleolitik Çağ'a kadar uzanmaktadır. Küçük Çekmece Gölü'nün kuzeyindeki Yarımburgaz Mağarasında Orta Paleolitik Çağ'a ait aletler ve avcılık ve balıkçılıkla yaşayan insan yerleşimleri veya kullanımılarını gösteren izler bulunmuştur. Kalkolitik ve Neolitik döneme, 5 000 ila 3 000 yıllarına ait izler daha çoktur. Sarayburnu'nda, Haliç'in dip kesiminde, Kadıköy Fikirtepe'de bu erken döneme ilişkin arkeolojik buluntular elde edilmiştir. 1000 yılında ise Traklar ve Friglerin Kadıköy'de, Boğaz'da ve İstanbul çevresinde yerleşikleri biliniyor.

İstanbul'un kentsel tarihi ise genel olarak M.Ö. 8. yüzyıldaki kolonizasyon hareketleri ile başlatılır. Kadıköy /Khalkedon, Kalamış bölgesinde ve Üsküdar tepelerinde bulunan ilk yerleşmelerden sonra M.Ö. 658 yılında Megaralı Greklerin kurduğu tarihi Byzantion, bugünkü kentin çekirdeğidir. Tarihi yarımadadan Doğu ucundaki birinci tepe üzerinde yerleşen Byzantion'un genelde ticarete ve ticaretin kontrolüne dayanan ekonomisi hızla gelişti. Önceki koloniler, kahinlerin "Körler Ülkesi" dediği Khalkedon ve diğer koloniler, sonraları Konstantinopolis'in dış mahalleleri olacaktı.

Byzantion, küçük bir site idi. Ama coğrafayı hem yerleşim hem de ekonomik gelişmesi için iyi değerlendirmiştir. Boğaz'daki deniz suyu akıntıları bile Byzantion'a yarıyordu. Gemilerle Byzantona gelmek ve çıkmak Kalkhedon'a göre daha kolaydı, balık akımları da zaten Haliç'e doğruydu.

Byzantion yerleşmesinin rökonstrüksiyonu için yeterli arkeolojik veri yoktur. Ancak mitolojik betimlemeler ve antik metinlerin karşılıklı okunması ile topografik veriler birleştirilerek olası bir yerleşme modeli kurulabilir: Sarayburnu üzerinden kademelenererek denize inen burnun üzerinde Akropol'ü vardı. Çeşitli kotlarda teraslar yapılarak tapınaklar, gimnazyon, stadion vs. inşa edilmiştir. Strategion bölgesinde kamu yapıları bulunuyordu. Antik metinlerde çok sayıda anıtın adı geçiyor. Akropolis'te Zeus, Athena, Apollo-Helios ve Afrodites'e adanmış tapınaklar yapılmıştı. Denize yakın bir Poseidon Tapınağı ve Akropolis'in kuzey batısında bir tiyatro vardı.

Byzantion, stratejik konumundan ötürü bölge tarihinde kaçınılmaz olarak birçok savaş ve saldırısı ile siyasi/ekonomik örgütlenmelerin içinde yeraldı. Ama balıkçılık ve kara/deniz ticaretinin sağladığı ekonomik rant, kenti hep ayakta tuttu.

İstanbul'u dünya kenti yapan tarihi gelişme Roma egemenliği ile başladı. M.Ö.146'dan sonra Roma Cumhuriyeti'ne bağlı (vergi veren) bir kent devleti olarak başlayan döneminde en önemli olay, Septimus Severus'un kenti savaşarak almıştır. Pescennius Niger ile Septimus Severus arasındaki iktidar çekişmesinde Pescennius Niger'den yana olan Byzantion'u üç yıl süren bir kuşatmadan sonra ele geçirip halkın kıyımla cezalandırdı.

Ardından Septimus Severus, kenti yeniden inşa etmeye girişti.

Severus dönemi yapımları da verilerin yetersizliğinden ötürü tartışılmıştır. Surlar onarıldı veya genişletildi. Zeuksippos Hamamları inşa edildi. Agoranın portikoları yenilendi.

Agora'dan ana kapı *Trakeion'a* uzanan *Mese* açıldı. Bu yol, tarihi Yarımada'nın kentsel strüktürüne omurgasını oluşturacak arterin başlangıcı idi.

Severus döneminin en önemli yapısı *Hippodrom* oldu. Yapımı Konstantin dönemine kadar süren Hipodrom, yapıları yok olsa da kentin günümüze de kalan en önemli tarihsel mekanı oldu.

Ama asıl ve büyük dönüşüm, İmparator I.Konstantinus tarafından gerçekleştirildi. Konstantinus, İmparatorluğun merkezini buraya taşımaya ve Byzantium'u başkent yapmaya kara verdi.

Aslında imparatorluk başkentini Doğu'ya taşıma veya Roma'dan başka bir yönetim merkezi gereksinmesi uzun zamandan beri düşünülen bir konu idi. Barbar saldırıyla sarsılan imparatorluk Doğu'yı elinde tutmamayı. Burası imparatorluğun en zengin ve bereketli bölgeleriydi. Diocletianus (285-305) bu amaçla Nikomedia (İzmit), Thessalonike (Selanik) ve Antiokhedia'da anıtsal yapılarla donatılmış üç imparatorluk ikametgahı kurmuştu. Ama I. Konstantinus, Byzantium'u, bu mütevazı koloni kentini seçti. Coğrafyasının potansiyelini kavradığını sezdiren bu seçimden doğru ve zekice olduğu tarihiyle kanıtlandı.

Konstantinopolis, 324'te Roma'dan sonra ikinci kent seçildi. 330'da da İmparatorluğun başkenti olarak kutsandı. Ve bir Roma imparatorluk kenti vizyonu içinde tasarlandı ve kurulup biçimlendirildi.

Konstantinus, Roma imparatorluk kültürünün gereksinimlerini karşılayan ve aynı zamanda Tarihi Yarımada'nın topografyasını da değerlendiren bir imar faaliyeti başlattı.

Kent surları iyice batıya kaydırıldı. Konstantinus, antik kentin ana meydanlarını Strategion ve Tetrastoon'u olduğu gibi bıraktı. Kentin omurgasını belirleyen ulaşım ekseni *Mese Zafer Takının* / *Augusteon* altındaki *Million*'da başlıyor ve batıya uzanıyordu. Atlı araba ile yapılan törenler için düzgün, geniş ve arkadlı olarak düzenlenen bu eksen, *Via Egnatia*, *Via Triumfalnis* adını alarak *Forum Constantini*'ye oradan *Forum Tauri*'ye gidiyordu. Batıda *Filadelfion*'da kuzeybatı ve güneybatı olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Güneybatıdaki Marmara kıyısına paralel uzanarak imparatorların karşılaşan törenle girdikleri Altın Kapı'ya / *Porta Aurea* ulaşıyordu. Kuzeydeki ise Haliç'e paralel olarak Konstantinus Mausoleon'unu varıyordu. Bu aks, kentin topografik yapısını, tepelerin sırt çizgilerini izleyerek değerlendiren ve tarih boyunca İstanbul'un ünlü Haliç siluetinin alt yapısını oluşturan bir düzenleme idi.

Konstantinus, Antik Nekropolis alanında adını taşıyan forumu yaptırdı. Oval planlı, mermer döşeli bu forumun ortasında Roma Apollon Tapınağından getirilen 50 m. yüksekliğindeki porfir sütunun üzerinde Constantinus'un heykeli vardı. Bu heykelde İmparator, *Helios sol invictus* olarak betimlenmişti. Yönetim ve ticaret antik kentin içindedi. Hipodromu tamamlayan Constantinus, tepenin açık denize bakan yamaçlarında Büyük Saray'ın ilk yapılarını inşa etti.

Bir forumdan öbürüne açılan yollar, bu dünya kentine yaraşır bir ihtişam içindeydi: iki katlı, portikli ve heykellerle bezeli. Kuruluşundan bin yıl geçmeden Byzantium, Konstantinus'un Altın Üçgeni olmuştu ve de kentlerin kraliçesi. Kent, doğal olarak kurucusunun adını taşıyordu.

Topografyasının yönlendirdiği ve zekice tasarlanmış bu kentsel strüktür ve işlevsel yerleşim yüzyıllar boyu fazla değişimmeyecekti. Radikal değişim ancak 20 yüzyıla doğru başlayacaktı.

Milano Fermanı (1313) ile Hıristiyanlığın yasal statü edinmesi kentte, iki süreli beraberinde getirdi. Severus'la başlayan Romalılışma yanında yeni inancın gereksindiği kilise, manastır vb.'in inşasıyla Hıristiyanlaşma da başladı. 8.yüzyıldan sonra kent, artık, Doğu Hıristiyanlığının merkezi olmuştu. Ayasofya, Aya Irene ve benzeri büyük kiliselerin ve sarayların yapımı Konstantinopolis'e kutsallık kattı.

Osmانlıların eline geçtiğinde Constantinopolis, bayındır ve zengin değildi ama yıkımlara rağmen hala büyük önemi ve görkemli bir kentti. Kentin omurgası değişmemiştir. Ama tören yolu ve caddeler, Roma dönemindeki gibi geniş ve düzenli değildi artık. Büyük yıkıma yol

açan 1204 Latin istilası, ardından gerileme ve zayıflama sürecine giren Bizans İmparatorluğu'nun bozulan ekonomisi, kente yansımıştı.

Osmanlı döneminde kentin omurgası pek değişmedi ama Forum alanlarının dönüştürülmesi ve büyük sultan külliyesinin yapımı kente farklı bir doku getirdi.

15 ve 16 yüzyıllarda büyük bir bayındırma dönemi yaşandı. Sultan camileri, vezir camileri, medreseler, hamam ve çeşmeler, kervansaray ve çarşılardır ve özellikle Kapalıçarşı. Farklılığına karşın kent, yine önemli, görkemli ve bir başka biçimde yine güzeldi.

Osmanlı yöneticilerinin ve mimarlarının dünya görüşleri ve estetik ölçülerini, doğal olarak Roma ve Bizans döneminden kilerden farklı idi. Ortak olan yanları, kentin coğrafyasına gösterdikleri dikkat idi. Korunan ve aktarılan bir mirastır bu Tarihi bir sevgi vardi. Ve bu eşsiz coğrafya, imparatorlara, sultانلara ve tabii mimarlara esin kaynağı oluyordu.

1453'ten sonra artık hiç savaş yıkımı ile karşılaşmamış olan kent, bu kez Konstantiniyye olarak 16;17; ve 18. yüzyıllarda eklenen yapılarla oya gibi işlenip bezendi. Sürekli olarak dünya gezginlerinin, ressam, diplomat veya edebiyatçıların ilgisini çekti. Yüzlerce belki de binlerce resmi, gravürü yapıldı. Üzerine notlar, yazılar yazıldı. Giderek Doğu Dünyasının, Doğu gizeminin en farklı mekanı oldu.

İmparatorluğun 18. yüzyılda Batıya açılma girişimi de burada başlatıldı ve buradan yönetildi.

Batıya açılma kentin sınırlarının Tarihi Yarımada'nın dışına açılması olarak yansındı.

Elbet, ilk yerleşmelerden başlayarak Haliç'in kuzeyi, Kadıköy ve hatta Boğaz kıyılarında da iskan alanları vardı. Ama Konstantinopolis/Konstantiniyye, kavramsal olarak Tarihi Yarımada ile sınırlı tutuluyordu.

Karşı sahil, Galata / Pera, ticaret ve denizcilik ağırlıklı kozmopolit bir liman yerleşmesiydi. Bir ölçüde Piza ve Venedik ama asıl Cenova'nın bir tür kolonisi veya ticareti istasyonu olarak yaşıyordu.

Galatanın *Cenovesi* geçmişi 12. yüzyılda başladı. 15. yüzyıl sonuna kadar sürdü. Kentsel işlevler ve nüfus yapısı nedeniyle Galata/Pera, hep Avrupa ile ilişkili sağlayan bölge oldu. Bu nedenle Batı'ya açılmanın bu bölgeye doğru bir açılımıyla başlaması anlaşılmıştır.

Batı'ya açılmanın ilk evresi ve parlak bir kültür ve sanat dönemi olan ünlü Lale Devri, 18. yüzyıl başında Haliç'in kuzeyindeki Kağıthane Deresi'ndeki Sa'dabad' da yaşandı. Lale Devriyle birlikte İstanbul'un doğal güzelliklerinin ve olanaklarının farkına varıldı.

Boğazın gelişmesi ve yerlesime açılması da aynı yüzyıl sonunda başladı ama asıl 19. yüzyılda oldu. Boğazın her iki yakasında çok sayıda büyük hasbahçelere dönüşmüş eski Bizans kraliyet bahçeleri ve av alanları vardı. Sa'dabad ile başlayan doğaya açılma, o zamana dek mahrem sayılan yaşamı ve yaşam mekanlarını sergileyebilecek biçimde *imperial* ceremonilerle bezenmiş olarak Boğaziçinde saray dizilerine dönüştü..

Sarayın başladığı bu açılım, Tarihi Yarımada' daki farklı bir toplumsal ve mekansal düzen yarattı. Venedik'i çağrıştıran bir mekansal resim oluştu.

Modern kent donanımı, özellikle ulaşım, daha 19. yüzyıldada kent yapısını değiştirecek olacaktı. Ama ekonomik olanakların kısıtlı ve nüfusun bir milyondan az oluşu, günümüzdekine benzer büyük ve radikal değişimler getirmeden.

Tarihi Yarımada'yı Galata'ya bağlayan köprüler antik omurganın kentsel belirleyiciliğinin değişmeye başladığını işaret ediyordu. Kuzey-güney bağlantısı yeni bir gelişmeydi. Aslında antik kente de Roma *cardo* ve *decumanus* şemasını düşündüren ve Mese'yi dik kesen bir aks *Macron Embolon* veya akslar vardı. Ama Haliç'i aşan köprü yeni bir arterdi.

Tarihi Yarımada'yı Unkapı'na (1836) ve Karaköy'e bağlayan köprü (1845) ile, gelişmenin kuzeye doğru olacağını sezdiriyordu. *Grand Rue de Pera*'nın teşekkül edişi ve Taksim üzerinden kuzeye uzanışı, bugün de gelişmesini sürdürün bir aksı başlatıyordu.

Bu aksı güçlendiren dönemin önemli girişimlerinden biri olan Tünel, küçük bir metro olarak 1875'te işletmeye açıldı.

Kentin yeni akslara açılacağının haberini veren çok sayıda proje vardı. Günümüzdeki aksları öngören projeler, bir İstanbul ütopyaları serisi olarak arvişlerimizdedir.

Sarayburnu ile Üsküdar arasını denizaltında bir demiryolu geçisi ile bağlayan ve bugünkü çevre yolunu anımsatan bir güzergah içeren projeler veya görkemli bir Hamidiye köprüsü ile Asya ve Avrupa yakasını bağlamayı öneren projeler tasarı olarak kaldı. Ama Marmara Surlarını izleyen ve Sultan'ın Sarayının duvarlarını yıkarak kente ulaşan demiryolu radikal bir değişiklikti. Güney sahilini açan bu girişim, Moltke'nin Haliç sahilini Doğu-Batu yönünde açan arter önerisiyle suru dışlayan kent kavramını öne çıkariyordu.

Betimlenen bu kentsel yapı, 20.yüzyılın ortalarına kadar ama yer doku yenilemeleriyle birlikte varoldu. İstanbul'un ahşap yapılar yüzünden alışık olduğu büyük yangınlar, sonrasında, yanın alanlarını yeniden düzenleyen mevzii imar planlarında dikacılı parselasyonla kentsel doku değiştirildi.

20.yüzyıldaki imar planları özellikle Yenikapı-Unkapanı doğrultusundaki güney-kuzey bağlantısını öne çıkariyordu.

Istanbul için en önemli planlama girişimi olan H .Prost'un Nazım Planı da güney-kuzey bağlantısını öngöryordu. Yenikapı -Şişhane bağlantısı'nın geniş bir arter olarak düzenlenmesi, bu planın kararları arasında sayılır. 1980'lerdeki Tarlabası yıkımlarına yol açan geniş bulvar da bu aksın kaçınılmaz uzantısı idi.

1950'li yılların sonundan başlayarak İstanbul'a yönelen büyük nüfus hareketleri, planlamanın ardından yetişmediği yeni aksları gündeme getirdi. İmar hamlesi adı altında plan dışı olarak gerçekleştirilen yeni yol açmalar, kontrollsüz bir büyümeyenin göstergeleri oldu. Nüfusu 10 milyonu geçen İstanbul, o olağanüstü coğrafyanın üzerinde gittikçe yayılan bir leke olarak büyümeye devam ediyor. Büyümeyi plan sınırlarına çekme girişimleri hala sonuçsuz. Bu ortamda Türkiye *accademia'sı*, analitik projeler ve araştırma teknikleri üzerinde yoğunlaşmayı yeğliyor.