

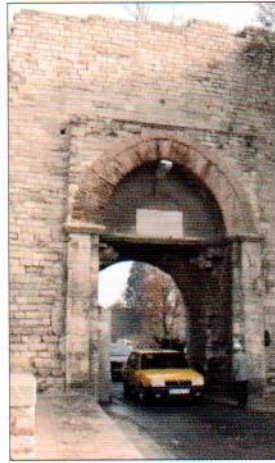
İSTANBUL KARASURLARI BANDINDA KORUMA İLKELERİ

Prof.Dr. Nuran Zeren Gülersoy

İstanbul Surları kentsel gelişim bağlamında bugüne kadar yapılmış olan planlama çalışmalarında ya da plan raporlarında nasıl ele alınmış; kısaca hatırlatmaya ve daha çok örneklerle ve resimlerle uygulama sonuçlarını tartışmaya açmaya çalışacağım. İstanbul surlarının çeşitli bölümleri tarihsel süreç içinde pek çok kez yıkılmış ve yeniden yapılmış. Dün ve bugün konunun uzmanları olan hocalarımız bunları ayrıntılarıyla anlattılar, yarın da anlatmaya devam edecekler.



Hendek, dış sur, iç sur



Yedikule



Haliç'ten Zeytinburnu'na kadar uzanan surlar

Surlara üst kottan baktığımızda 3 bölümden oluştuğunu daha iyi görebiliyoruz. Benim göstereceğim

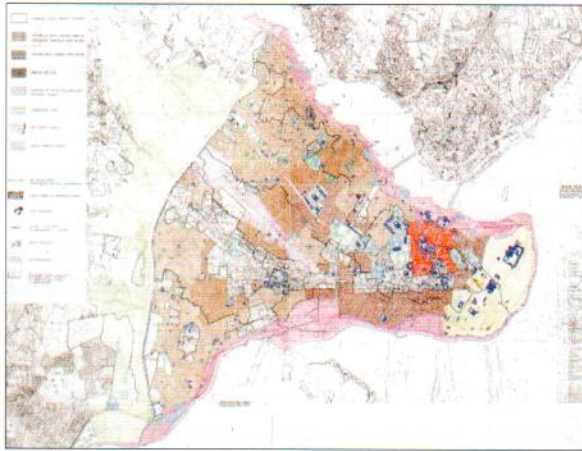
resimler daha çok surların kentle bütünleşmesi ya da kent içindeki ulaşım, yeşil alan ve yapılaşma ilişkileri ile ilgili. Aslında yerleşmelerin surların ne kadar yakınına kadar geldiğini hatta yapıştığını pek çok resimde görebiliyoruz. Haliç Surları, Kara Surları tamamlandıktan sonra inşa edilmiş. Aslında bu sempozyumun konusu kara surları olarak belirtilmiş; ama ben Haliç Surlarını ve Marmara Surlarını bir kent plancısı olarak kentle ilişkileri yönünden pek birbirinden ve kara surlarından ayırarak değerlendiremiyorum. Surların, uzunluğu 22 km.dir. Haliç Surları 5,5 km., Kara Surları 7,5 km., Marmara Surları 9 km. dir.

Haliç'ten Zeytinburnu'na kadar uzanan surları, Topkapı ile Yedikule'nin güneyi arasındaki surları ve Marmara surlarını resimlerle izliyoruz. Bu resimlerde de Surların kentle ne kadar iç içe olduğunu, ya da yerleşmelerin ve ulaşım yollarının surlara ne kadar yaklaştığını görüyoruz. Tarihsel süreç içinde oluşan çeşitli depremlerle ve deniz dalgaları ile de surlar yer yer yıpranmış ve yıkılmalar olmuş. Doğal yıkımlar dışında surlar özellikle 1871 ve 1872 de Marmara kıyısından demir yolunun geçirilmesi sırasında 8 yerinden yıkılarak kesilmiş ve tahrip edilmiş. 1950'li yıllarda sahil yolunun açılması da yine kente ulaşım sağlanması bağlamında Marmara surlarının çok büyük ölçüde tahribine yol açmış. İstanbul Surları boyunca kente girişi sağlayan ana kapı ve yan kapılar, duvarda kemer altlarında 5 metre genişliğinde geçitler halinde yer alıyorlar. Bu geçitler 2 arabanın geçebileceği genişlikte olmadığı, dar olduğu için yolun genişletilmesi ve surun yıkılarak kapının genişletilmesi çoğu zaman, özellikle planlama ve ulaşım çalışmaları sırasında, o yörede yaşayanların istekleri doğrultusunda gündeme geliyor. Hatta zaman zaman surların taşınması bile söz konusu olabiliyor. Surların pek çok yerinde sur, konut, ulaşım ve koruma ilişkisi ve çelişkisi görülebiliyor.

İstanbul'un bugüne kadar yapılmış planlama çalışmalarında İstanbul surlarına nasıl yaklaşılmış, kısaca özetlemeye çalışacağım. İstanbul'un gelişimi ile ilgili önemli plan olan 1936 Prost Planı'nda "surların dış kısmında 500 metre genişliğindeki alana, iç kısımda ise mevcut mahallelerin gelişimine uygun olarak yapılacak düzenlemeye göre tespit edilecek genişlikteki alana bina yapımı yasaklanacaktır" diyor. Surlar konusunda en kesin koruma kararları bu planda alınmış görünüyorsa da örneğin Haliç Surları için, "buradaki ticari ve sanayi bölgesi sıhhileştirilecek ve surların ulaşımına zarar vermeyecek şekilde özellik gösteren kısımları korunacaktır" diyor. Deniz surları için "deniz surlarında da arkeolojik yönden değerli olanlar ve buldukları bölgelerde özellik gösteren surlar korunacaktır" diyor. Prost planında da aslında ulaşım konusu, surların korunması bağlamında değerlendirildiğinde korumadan daha ön plana çıkıyor.



Prost Planı, (1936)



Sur İçi Nazım İmar Planı (1964)

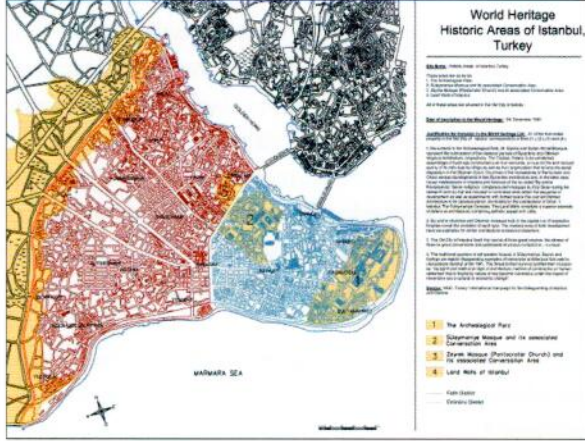
1964 yılındaki Sur İçi Nazım İmar Planına baktığımızda da "sur tecrit sahası" diye bir tanım getirildiğini görüyoruz. Plan Açıklamasında, "surlara paralel yeşil sur tecrit sahasının temini eskiden beri düşünülen

bir husus olmuş ve ilk evvel Prost'un nazım planında surlara paralel 500 metrelik tecrit sahası şeklinde planlanmıştır" cümlesi yer alıyor. 1964 Planında, "modern şehircilik planlama çalışmalarında tarihi şehir parçalarının yeşil bir bantla ayrılması prensip haline gelmiş bulunmaktadır" diyor. Planda sur arka bandının yeşil olarak ayrıldığını görüyoruz. Sur içi Nazım İmar Planında "asırlardan beri bilim, sanat, kültür ve ticaret merkezi halinde bulunan İstanbul Yarımadası'nın çevresindeki tarihi surlarla beraber yeni gelişmelerden yeşil bir saha ile ayrılıp korunması zaruridir ve bu şerit içinde mezar alanlarının bulunması bölgenin hususiyetini bir kat daha artırmaktadır. İstanbul Yarımadası mezarlıklarının da bulunduğu bir yeşil tecrit sahayla beraber bir birleşik bütün teşkil etmektedir" diyor. "Muhafazası zaruri olan bu sahanın içine muhtelif tesislerle giren gecekondular, fabrika gibi yabancı ve zararlı unsurlar bulunmaktadır. İstanbul Yarımadasının bütünlüğünü temin eden bu yeşil bandı parçalamaya başlayan yabancı ve zararlı unsurların gelişmesini önlemek ve zamanla tamamen temizlenmesini temin etmek, bugün sorumluluğu hissedilmesi gereken önemli bir husustur" cümleleri ile koruma konuları vurgulanıyor 1964 Sur içi Nazım İmar Planı raporunda. Ayrıca sur tecrit sahası için Henry Post'un Nazım Planında belirlediği sınırların aynen geçerli olduğu söyleniyor.

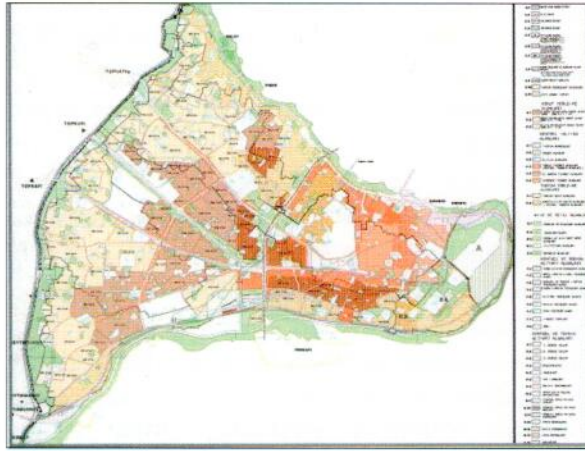
Yukarıdaki birinci resimde bugün üzerinde tartıştığımız dünya mimari miras listesinde Tarihi Yarımada içinde yer alan koruma alanı sınırlarını görüyoruz. İçteki sur sınırları Tarihi Yarımada yönünde daha belirgin ama dışarıdaki surlar harita bitti-bitti şeklinde. Bu sınırların çok kesin olmadığı ve kesinleştirilmesi gerektiği UNESCO tarafından 2006 yılında hazırlanmış olan yeni raporda da vurgulanıyor. Kara surlarının dünya mirasındaki yeri ve önemi UNESCO Dünya Miras Listesine alınma kriterinde (1985) şu cümleyle belirtiliyor: "Strategically located on the Bosphorus Peninsula between the Balkans and Anatolia, the Black Sea and Mediterranean, İstanbul has been associated major political, religious and artistic events for more than two thousand years." Ve surlar 1985 yılında tarihi Yarımada içindeki Süleymaniye, Zeyrek gibi tarihi yerleşme alanları ile birlikte UNESCO Dünya Miras Listesine alınıyor.

Daha sonra çeşitli zamanlarda çeşitli mevzii planlar yapılıyor. Bunlardan biri, 1987 yılında sur koruma bandında İstanbul Kara Surlarını ve Hendeklerini Koruma ve Çevre Düzenleme Projesi başlıklı bir proje

Taç Vakfı tarafından İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden benim de içinde olduğum bir grupla birlikte yürütüldü. Ancak daha sonra bu projenin tam olarak onaylanıp onaylanmadığı ve uygulamaya konup konmadığı konusunda benim çok kesin bilgim olmadı; daha sonra araştırdığımda kurulda da belediyede de projelere ya da bu projelerle ilgili bir bilgiye rastlayamadım.



İstanbul Dünya Mimari Miras Listesine Alınan Alanlar (1985)



Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı (1990)

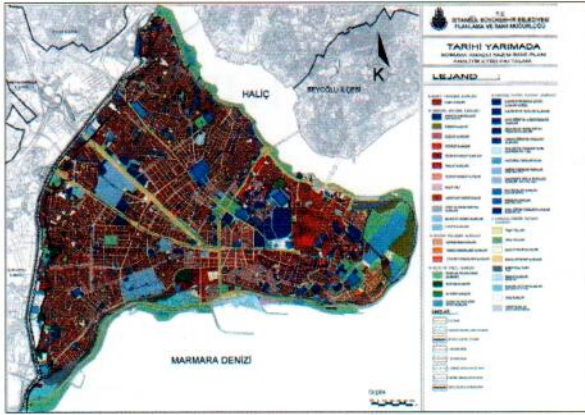
Yukarıda ikinci resimde 1990 tarihli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı yer alıyor. Bu plana baktığımız zaman gene sur çevresindeki yeşil bandı izleyebiliyoruz. Bunlar tabii planda yeşil görünüyor. Ama mevcut durumla, mevcut durum analizleri ile karşılaştırıldığında aslında bu yeşil bandın içinde pek çok yapının var olduğunu görüyoruz. Bu plan, Prof.Gündüz Özdeş hocamızın yaptığı plan. Planda "Tarihi Yarımada'nın eşsiz tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak gelecekteki gelişmesinin tarihi ve kültürel yönden var olan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenerek bu eşsiz yerin İstanbul, Türkiye ve hatta Dünya insanının yararına sunulması"

temel amaç olarak belirlenmiş. Bu planda surlarla ilgili genel yaklaşım, surların ve çevrelerinin öncelikle yerleşik nüfusun spor ve yeşil alan gereksinimleri gözetilmek suretiyle kültür, turizm ve rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi şeklinde tanımlanmış. Bu planın geçirdiği aşamaları hepimiz biliyoruz. Daha sonra yine hepimizin izlediği bir süreçle 1995 yılında Tarihi Yarımada bütün olarak sit ilan edildi.

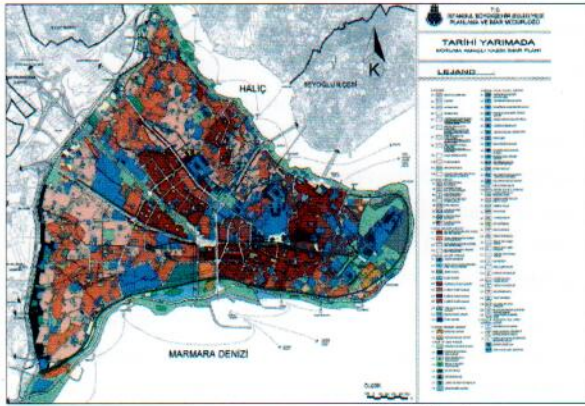
Yukarıda birinci Resimde İBB Planlama ve İmar Müdürlüğü'nün yaptığı son planlama çalışmasının ana litik etüt paftalarından biri görülüyor. Bu plan mevcut durumu, daha doğrusu mevcut arazi kullanımını gösteriyor. İkinci resimde planın kendisi, koruma amaçlı nazım imar planı yer alıyor. Prost planında sur tecrit sahası olarak belirlenmiş olan alanların çok büyük bir kısmının yapılaşmış olduğunu bu plan bir ölçüde kabul ediyor ve "Marmara, Haliç ve Kara Surları bölgesinde Tarihi Yarımada da Haliç Marmara ve kara surlarında su hendeklerinin kayıp kısımları ihya edilebilirliği ölçüsünde tamamlanarak canlandırılacaktır" deniyor. "Marmara ve Haliç surlarına bitişik kültür ve tabiat varlıkları, yeraltı ve yerüstü envanterinde yer alan tescilli yapılar dışındaki yapılanmalar kaldırılacak boşalan alanlar yeşil alan olarak değerlendirilecektir. Kara surları plan onama sınırı dışında yer alan su hendekleri arkeolojik çalışmayla temizlenecek peyzaj düzenlemesi yapılarak surlarla bir bütün olarak korunacaktır" deniyor ve "sura bitişik alanlardaki 1875 tarihli haritada yer alan günümüze kadar mevcudiyetini devam ettiren bostan alanları aynen korunacaktır. Haliç, Marmara ve Kara Surlarının kültürel amaçlı kullanılması esastır. Sur duvarları, burçları kapıları su hendekleriyle ilgili koruma kurulu görüşü alınarak kültürel fonksiyonlara kavuşturulacak çevresindeki yeşil alan, arkeolojik sergileme, park alanları, sergi, seyir terasları tema parkları gibi fonksiyonlarla bütünleştirilecektir. Kara surları iç koruma alanı içerisinde kalan hiçbir yapının irtifası 6,5 metreyi geçemez" deniyor.

Şimdi bir dizi resim göstereceğim. Bu resimlerde bu ilkelerin uygulanmasında karşılaşılabilecek güçlükleri tartışmaya açmaya çalışacağım.

Özellikle kaybolmuş olan eski eserlerin belgelere dayanarak özellikle de özgün yerlerinde değil/başka yerde yapılmalarının ne kadar koruma ilkeleri bağlamında doğru bulunacağını belki bir kere daha konuşma fırsatımız olacak. Surun yakın çevresindeki yeşil bant, surların hemen hemen üstüne yerleşmiş bulunan konutlar. Yeni ve eski ayırımını çok net olarak görüyoruz. Surlarla iç içe girmiş, hatta surun içinde



Tarihi Yarımada Analitik Etüt Paftası (arazi kullanımı) (İBB)

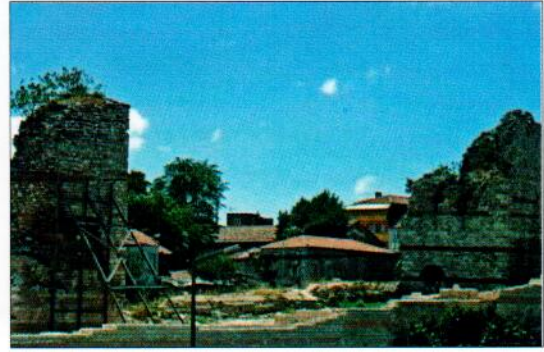


Tarihi Yarımada Koruma Planı (İBB)

yerleşmeler. Resimde Belgrat kapının yakınında yapılmış bir çevre düzenleme örneği görüyoruz. Bu heykelin ne ifade ettiğini çok iyi bilmiyorum ama buraya ne kadar uyduğu da tartışılabilir. Son planın kararları içinde aslında bostanların korunması diye de bir karar var. Doğrusu benim çok fazla benimseyemediğim bir karar. Bu alan yeşil alan olarak korunabilir. Değişik yeşil fonksiyonlarına çevrilebilir ama surların bu kadar dibinde hala bostan ve marul yetiştirme fikri bilmiyorum ne kadar doğru ve bu konu restorasyon uzmanları tarafından nasıl değerlendiriliyor. Şehir plancısı olarak ben burada marul tarlasının artık kabul edilebilir bir fonksiyon olduğunu düşünmüyorum. Bir diğer örnek de yolda kaldığı için taşınan ve pek alakası olmayan bir yere yeşil içine yeniden inşa edilen bir mescit. Bunun da gerçekten burada yeniden yapılmasının kültürel değer, ya da kültürel koruma bağlamında bir anlamı var mı? Ben bunu da koruma konusunda çalışan bir şehir plancısı ve mimar olarak doğrusu anlamlı bulmuyorum.



Yerleşmeler ve surlar



Yerleşmeler ve onarılan surlar



Belgrat kapı

URBAN CONSERVATION AND PLANNING PRINCIPLES OF LAND WALLS AND THEIR ENVIRONMENT

Prof.Dr. Nuran Zeren Gülersoy

In this speech, it is tried to summarize how Istanbul Walls are taken into consideration within the context of urban development in the planning studies and plan reports since now. Land Walls, Golden Horn Walls and Marmara Walls cannot be evaluated independent from each other and Land Walls regarding their relation to the city. Therein history, various parts of Istanbul Walls have been demolished and reconstructed several times. The Walls are in concurring with historical settlements and transportation system. They have been deteriorated and demolished also because of various earthquakes and sea waves with in the history. In addition to natural effects, the Walls have been cut in eight parts through demolition especially in 1871 and 1872 during the construction of railway through Marmara shores.

In the 1950s, the opening of coastal boulevard in order to provide accessibility to city resulted in the major destruction of Marmara Walls. In some cases, the removal of the some parts of walls also became probable within the context of the relation between the walls, residences, transportation and the relation and contradiction of conservation decisions. In the 1936 Prost Plan which was important for the development of Istanbul, it was stated that "it is forbidden to construct buildings in the 500 meter-wide area outside of the Walls which will be identified according to the arrangement appropriate for the development of existing districts". The most concrete conservation principles about the walls were stated in this plan, however, the transportation issue was prior to conservation regarding the conservation of Walls also in the Prost Plan. It was stated in the 1964 dated Inner Wall Development Plan that "the separation of historical city parts with green bands has become a principle in modern city planning practices". It is seen in the plan that back of the walls are arranged as green areas. Moreover, the borders for "buffer zones"

are identified and protected as in Henri Prost's Development Plan.

The Walls were included in the UNESCO World Heritage List in 1985 with other Historical Areas of Istanbul as Süleymaniye and Zeyrek. Afterwards, various local plans were conducted. One of them, Conservation and Environmental Planning Project for Istanbul Land Walls was prepared in the wall protection zone by Taç Foundation in cooperation with a group from Istanbul Technical University Faculty of Architecture in 1987; however, it was not realized.

Lots of buildings are seen in the green band when this area is compared with the current analysis in the 1990 dated Historical Peninsula Conservation Development Plan of Prof. Gündüz Özdeş.

The general approach for walls in this plan was in a way to use the culture, tourism and recreation potential in the walls and environs bearing in mind the needs of existing population for sports and green areas. After that plan, in 1995, Historical Peninsula was declared "conservation site" as a whole.

In the last Conservation Development Plan prepared for Historical Peninsula, it is agreed that most of the areas that once arranged as buffer zone, in the Prost Plan were built up. The lost parts of water ditches of Golden Horn, Marmara and Land Walls were decided to be completed as far as possible and revitalized in Marmara, Golden Horn and Land Walls region and also in Historical Peninsula. Through that plan, the removal of buildings adjacent to Marmara and Golden Horn Walls was proposed except for the ones registered in the inventory of cultural and natural assets. The area created through the removal was proposed to be used as green areas. The height of the buildings in the inner wall protection zone was limited to 6,5 meters.