



Kent Planlamada Omurga Kavramı ve Tarihi Yarımada Örneği

*

Eda Ekinci
Yıldız Teknik Üniversitesi

Esin Özlem Aktuğlu Aktan
Yıldız Teknik Üniversitesi

Öz

Geçmişten günümüze insanoğlu mikro ve makro ölçekte evrenden ilham alma eğilimi göstermektedir. Kuşkusuz, bu eğilim arkasında haklı sebepler taşır. Evrende ve canlıların yaşayışlarında en işlevsel, iktisadi ve estetik çözümlerin örneklerini görebilmekteyiz (Arslan, 2014). Biyolojik anlamda omurga ile kent omurgası arasında da yapısal ve işlevsel olarak benzerlikler bulunmaktadır. Çalışmanın amacı kentsel omurganın mekânsal karşılıklarının araştırılması, bileşenleriyle temel yapıtaşlarının ortaya konulması, kentsel omurganın kent makroformu kapsamında ele alınmasıdır. Üzerinde yeterli sayıda yapılmış çalışma bulundurmayan kavramın kent üzerinde yansımalarının gösterilmesi adına, bir başlangıç çalışması oluşturmak hedeflenmiştir.

Kent yapısında, yaşayanların gereksinim duydukları fonksiyonlara göre meydana gelmiş işlevler ve bu işlevlerin alanları vardır. Bu alanlar; çalışma alanları, barınma alanları, boş zamanları değerlendirme alanları, ulaşım alanları ve kentsel hizmet alanlarıdır (Hamamcıoğlu, 2009). Çalışmanın kapsamı, işlevler arasındaki ilişkilerle omurga eksenli kentlerin karakteristiğinin ortaya konulmasıdır. Omurga eksenli kentler özellikle erişim bağlamında referanslar sunabilmektedir. Yerleşmelerin omurga üzerinde kurulmasının önemi kentsel omurganın erişilebilirliği artırma/azaltma etkisi ile birlikte yorumlanmıştır. Kentin bölgeleri arasındaki ilişkiler ve erişim kapsamında bakıldığında omurga eksenli bir yerleşimin önemli hale geldiği durumlardan bahsedilmiştir. İlk bölümde konunun kavramsal çerçevesi üzerinde durulmuştur. Çalışma ile bahsedilen kavramın mekânsal bir çözümlemede kullanımına dair örnekleme Tarihi Yarımada üzerinden gösterilmiştir.

Çalışmada biyolojik omurga ile kent omurgası arasındaki benzerlik değerlendirilerek “kent omurgası” kavramının kavramsal tablosunun oluşturulması hedeflenmiştir. Omurga kavramının mekânsal çıkarımları ışığında Tarihi Yarımada’ya yönelik bir benzeşim yöntemi uygulanmıştır. Çalışma alanı seçiminde, alanın köklü ve eski bir yerleşme olması, kavramın tarihsel gelişimini de örnekleyebilecek potansiyelde olması etkili olmuştur. Tarihsel süreçlerden gelen veriler ışığında kentsel omurga kavramının kent üzerindeki yansımaları, harita ve gravürler incelenerek yorumlanmıştır. Sözü edilen incelemeler Tarihi Yarımada için Roma Dönemi’nden Osmanlı Geç Dönemi’ne kadar zaman aralığını kapsamaktadır.

Anahtar Kelimeler: omurga, kent omurgası, kent formu, erişilebilirlik, Tarihi Yarımada.



The Concept of Backbone in Urban Planning and the Case of the Historical Peninsula

*

Eda Ekinci

Yıldız Teknik University

Esin Özlem Aktuğlu Aktan

Yıldız Teknik University

Abstract

From past to present, mankind tends to be inspired by the universe in both micro and macro scales. Undoubtedly, this tendency is justifiable. We can see examples of the most functional, economic and aesthetic solutions in the universe and in the lives of the living (Arslan, 2014). So there are structural and functional similarities between the backbones of biological creatures and the backbones of cities. The purpose of this study is the exploration of the spatial equivalents of urban backbones and the presentation of its basic building blocks with its components and tackling of the urban backbone within the context of the urban macro-form. The aim was to create an initial study to show the reflection of the concept within the cities, which does not have enough examples in the scientific literature.

In the city structure, there are functions and areas that these functions cluster, which is realized in accordance with the functions that the residents needed. These areas are; work areas, housing areas, recreation areas, transportation areas and urban service areas (Hamamcıoğlu, 2009). The scope of the study is to reveal the characteristics of backbone based cities with their relation to these functions. Backbone-based cities are particularly able to provide references in the context of access. The importance of establishing settlements over the backbone has been interpreted with the effect of increasing / decreasing the accessibility of the urban backbone. In the context of the relations and access between different areas of the city, situations in which spine-based settlements become important have been mentioned. The first chapter focuses on the conceptual framework of the subject. The sampling of the use of the concept mentioned in the study in a spatial analysis is shown on the Historical Peninsula.

In the study, it was aimed to construct the conceptual tabulation of the concept of "urban backbone" by evaluating the similarities between the biological backbone and the urban backbone. An analogy to the Historical Peninsula was applied in the light of spatial implications of the backbone concept. The area was selected as the study area because of the fact that it was a rooted and old settlement which has the potential to exemplify the historical development of the concept. In the light of the historical process, the reflections of the urban backbone concept over the city were interpreted by examining maps and engravings. The mentioned examinations cover the time interval between the Roman period and the Late Ottoman Period for the Historical Peninsula.

Keywords: backbone, urban backbone, urban form, accessibility, Historical Peninsula.

Giriş

Doğadan öğrenilecek çok şey vardır. Araştırma ve çalışmalarda doğa ile ilişki kurmak ve doğayı yol gösterici olarak kullanmak geçerli bir yöntemdir. Sonuca ulaşmada kaynak oluşturur. Planlamada da kente dair konularda da araştırma yaparken doğa, canlılar veya insan ile ilişki kurmak oldukça geçerlidir.

Bu çalışmada amaç canlılara dair bir kavram olan “omurga” ile planlamanın kavramı olan “kent omurgası” tanımını, biyoloji üzerinden planlamadaki karşılıklarını eşleştirerek benzeşim sağlamaktır. Bazen tanımlamada kullanılan kelimelerin kavramın temel anlamındaki işlevleri ile örtüştüğü görülmektedir. Kentle ilgili önemli bir kavram olan kentin omurgası (belkemiği) bazı kentlerin kurulum sürecinde var olduğu bazılarının ise gelişiminin “kent formunun” omurga merkezli olduğu söylenebilir. Kent formu ile kent omurgası ilişkilendirildiğinde de öncelikle “erişilebilirlik” (ulaşım) kavramından bahsedilebilir. Omurga aşağıda da anlatıldığı üzere genel olarak ulaşımın konularını içermektedir.

Omurga kavramının biyolojik anlamına bakıldığında, tanımların kendisinde mekânsal anlamdaki omurgaya dair işlevsel çıkarımlarda bulunulabilir. Biyolojik anlamda omurganın tanımlarında geçen işlevler ile kent omurgasının işlevleri örtüşmektedir. Bu benzerlik kentsel omurganın mekânsal karşılıklarının araştırılması, bileşenleriyle temel yapıtaşlarının ortaya konulması adına değerlendirilebilir. Bu yazıda, omurganın biyolojik anlamlarından hareketle kent omurgasına dair mekânsal çıkarımlarda bulunulmuştur. Başlangıçta tek omurga eksenli bir yerleşim olan Tarihi Yarımada'nın gelişiminin, bu kavramlar çerçevesinde incelenmesi hedeflenmiştir. Tarihi Yarımada'nın mekânsal dinamiklerinin yapıtaşlarını oluşturan “omurga eksenli gelişiminin” izleri günümüzde de takip edilebilmektedir. Omurga eksenli zaman içinde kaymış olmakla birlikte varlığını sürdürmesi açısından ve Tarihi Yarımada'nın biçimiyle ilişkilendirildiğinde uygun bir yer seçim olduğunu göstermektedir.

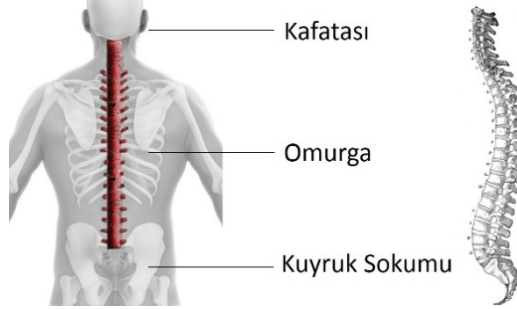
Omurga Kavramı

Omurga Kavramı çeşitli sözlüklerde şu şekilde tanımlanmıştır;

- sırt boyunca uzanarak vücuda destek sağlayan, kemikten, kıkırdaktan veya her ikisinden oluşan, içinde omuriliği barındıran kemik

yapı veya bir şeyin varlığı ile ilgili en önemli bölümü, temel, belkemiği, esas anlamlarındadır,¹

- hayvanların sırt bölgesinde bulunan ve eğe kemikleri ile etraf iskeletini taşıyan sütundur,²
- sırt bölgede, eğe kemikleri ile etraf iskeletini taşıyan ve omurlardan meydana gelen sütundur,³
- kafatasından kuyruk sokumuna kadar uzanan bir kemik eksen oluşturan 31 omurun bütünüdür,⁴ (Şekil 1)
- iskelet eksenini oluşturan omur dizisi ve omuriliği korumaktadır,⁵
- omurga iskeletin aksıdır; kafatası ve uzuvlar duyusal uzantılarıdır.⁶



Şekil 1. "Omurga imgesi" (Ekinci tarafından düzenlenmiştir)

Sözlük anlamlarından hareketle omurganın taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi kurma, destek sağlama ve eksen oluşturma olmak üzere beş temel işlevi mekânsal planlamada (kent planlamada) anlamsal karşılıkları çalışma kapsamında Ekinci tarafından (Tablo 1) aşağıdaki içerikle ilişkilendirilmiştir:

- **Taşıyıcılık** işlevinin mekân üzerindeki karşılığı "konum" ile ilişkilendirilmiştir. Omurga, konumu itibariyle ağırlık merkezinde bulunduğu mekânda taşıyıcılık görevini üstlenebilecektir. Mekânsal anlamda da sütun kelimesi ve omurlardan meydana gelmesi formuna dair ön bilgi oluşturmaktadır.

¹ Büyük Türkçe Sözlük, TDK

² Biyoloji Terimleri Sözlüğü, TDK, 1998

³ Zooloji Terimleri Sözlüğü, TDK, 1963

⁴ Hemşirelik Terimleri Sözlüğü, TDK

⁵ The Free Dictionary, [backbone](#)

⁶ The Free Dictionary, [spine](#)

- Omurganın **bağlayıcılık** işlevi mekân üzerinde “sınırlılık”, “ölçek” ve “kavranabilirlik” kavramlarıyla beraber yorumlanabilecek bir işlevdir. En az iki ögeyi, ya da yapıyı ya da işlevi bağlamak sınırlarını bildiğimiz, kavrayabildiğimiz ve ölçeklendirebildiğimiz kentsel yüzeylerden bahsettiğimiz sonucunu gösterir.

- **Hiyerarşi** kurma işlevi, omurları ard arda sıralayan omurganın aynı şekilde çeşitli kentsel işlevleri bir düzen içerisinde sıralaması, bir kompozisyon oluşturması ve mekânın gereksinimlerine göre zaman-mekân bağlamında derecelendirmesi anlamına gelmektedir.

- **Destek sağlama** işlevi, kentlerin en yoğun alanları olan kent omurgalarının ekonomik, sosyal, kültürel, dini ve sosyo-ekonomik anlamda kentlinin maddi manevi değerlerini koruma ve sürdürmesini kapsamaktadır.

- **Eksen oluşturma** işlevi, omurganın kent makroformunu şekillendiren temel öge olmasıyla mekânda karşılığını bulur. Vücuda şeklini veren iskelet sisteminin temel ögesi olan omurga, kent makroformunun da belirleyicisidir. İskelet sisteminin başgövde-kol ve bacak bölgelendirme kurgusu içinde gövde bölgelendirmesini omurlar ile sağlamaktadır. Kent omurgasının bir eksen oluşturan geometrisi, kent makroformunun okunabilirliğini artırıcıdır.

Bu bağlamda “omurga” kavramını mekânsal anlamda tanımlarken “kentsel omurga” hakkında özel bir tanım yapmak yerine, Tablo 1’de tanımsal içeriği ve mekânsal ilişkisi ortaya koyulmuştur.

Tablo 1. Omurganın biyolojik işlevlerinin kentsel mekânda benzeşimi, (Ekinci tarafından üretilmiştir)

Biyolojik İşlevler	Mekânsal İşlevler	Mekânsal İşlevin Anlamı	
İskeleti taşımak	Taşıyıcılık	-Konum	E
Kuyruk sokumu ve boyun omurları arasında bağlayıcılık	Bağlayıcılık	-Sınırlılık -Ölçek -Kavranabilirlik	R
Omurları ard arda bir düzen içerisinde sıralamak	Hiyerarşi kurmak	-Kompozisyon -Derecelendirme	İ
Sırt boyunca uzanarak vücuda destek sağlamak	Destek sağlamak	-İletişim -Ekonomi -Toplumsal değerler	Ş
Kafatasından kuyruk sokumuna kadar bir eksen oluşturmak	Eksen oluşturmak	-Makroform -Okunabilirlik	M

Bir canlı omurgasının işlevleriyle kent omurgasının işlevlerinin benzeşmesi, çalışma boyunca üzerinde durulan konudur. Planlama literatüründe kentsel omurga, yaya ve taşıt dolaşımını; perakende ticaret, kamu kullanımları, turizm odakları, iş alanları ve eğitim kurumları gibi çeşitli kentsel etkinlikleri ve demiryolu istasyonları, havaalanları, otobüs terminalleri gibi kent girişlerini birleştiren, bu sistemlerin bir arada çalışmasını sağlayan toplayıcı / dağıtıcı ögeler olarak tanımlanmaktadır (Büyükcivelek, 2012, ss. 238-9). Omurgalar destek verdikleri sistemlerin en önemli parçalarını barındırırlar. Bu önemli parçalar kendi sistemlerinin en üst kademesinde yer alırken omurga boyunca ayrılan diğer yollar ile daha alt kademe işlevlere erişim sağlanır ve sonuçta düzenli, okunabilir ve işlevsel bir kentsel sistem oluşturulur (Büyükcivelek, 2012, s. 239). Kavram genel anlamda ulaşım / erişim sistemleriyle ilişkilendirilmiştir. Taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi kurma, destek sağlamak ve eksen oluşturmak işlevlerinin kent üzerindeki somut karşılıkları çalışmada da “erişim” ve “sosyal hizmet ve donatı alanlarına erişim” ile bağdaştırılmıştır.

Lynch'e göre kentsel omurgalar fiziksel yapıları ve etkinlik özellikleriyle diğer kentsel imgelerle birlikte anılmalarının yanında kentsel, ortak bir imge oluşumuna da katkıda bulunurlar. Ayrıca yolların başlangıç ve bitiş noktalarındaki imge ve etkinliklerin, caddelerin görelî genişliğinin, blok uzunluklarının ve yapıların ön cephe ölçülerinin insanların kenti ölçeklendirmesinde önemlidir. Sürekliliği olan ve tanımlanabilen yollar, işlevsel bir gerekliliktir. İnsanlar her zaman bu özelliğe güvenmektedir (Lynch, 2010, s. 55). Lynch'in bazı kentlerin üzerine yaptığı çalışmalarda, gözlemcilerin hemen hepsinin ortak olarak vurgulandığı kentsel öğelerin (meydanlar, düğüm noktaları, ışınsal eksenler, ana caddeler, yollar) kentsel omurgalar üzerinde yer almasıdır. Gündelik yaşamın şekillendiği, toplumsal ve iktisadi etkinliklerin belli bir kademelenme sonucunda kentsel omurgalarda yoğunlaşması, farklı kentsel sistemlerin de omurgalar üzerinde birleşmesi omurgalar üzerinden farklı açılımlar kazanması ve kent içine yayılması kentsel imge oluşum sürecinde omurgaların oynadığı rolün önemine işaret etmektedir (Büyükcivelek, 2012, s. 239; Lynch, 2010, s. 57).

Yol ağının bir sistem içerisinde kurgulandığı dönemlerden itibaren kent omurgasının varlığından söz edilebilir.

Erken dönem Yunan kentleri eklenerek büyümeleri sonucu dağınık bir yapıya sahiptir. Kentler dağlık bölgelerde kuruldukları için dar ve dolam-

baçlı sokaklar eğime uygun olarak biçimlendirilmiştir. Bu biçimlenme sonucu sokak genişlikleri ve insan boyutları da belli bir standarda sahip değildir. Agora ve tapınak gibi kamu yapıları sınırlı sayıda ve topoğrafyaya uygun olarak, görsel etkiyi vurgulayacak biçimde tekil yapılar olarak tasarlanmıştır. Yunan kentlerinde düzenli planlama özellikle kurdukları koloni şehirlerde görülmektedir (Akbaş, 2001). Yunan klasik döneminde kamu yapıları ise belediye toplantı salonları, stoa ve gymnasium gibi yapılarıdır (Müller ve Vogel, 2012, ss.153-169).

Helenistik Dönem’le birlikte kütüphaneler, müzeler, işlevli yapılar, büyük sunaklar yeni yapı tipleridir. Helenistik Dönem’de kent planlamasında mekân oluşturan eğilimler daha çok gelişmiş, geç dönemde ise ana eksenler ve ağırlıklı yapıları perspektif olarak yüceltip kent görünümüne sokmuştur. Düzenli sistem (ızgara planlı kent sistemi), kolonileşme sırasında batı bölgelerinde başlayıp, Etrüsk- Roma bölgesine, Helenistik Dönem boyunca da Doğu’ya yayılmıştır (Müller ve Vogel, 2012, ss.153-169). Düzenli sistem MÖ 8.yy.da Arkaik Dönem’de başlamış klasik dönemde şekillenmiş ve Helenistik Dönem’deki oluşumlar ile birlikte gelişimini tamamlamıştır. Kent omurgası kavramının gelişimi düzenli sistemin gelişimi ile paralellik gösterir. Düzenli sistemin olgunluğa eriştiği Helenistik Dönem kent omurgası kavramının okunabilirlik açısından başlangıcı kabul edilebilir. Ancak kent omurgası Helenistik Dönem ve ızgara kent planlama ile sınırlı değildir. Helenistik Dönem’de sütunlu caddeler, ortaçağ Venedik’te ana su yolu Canal Grande (Büyük Kanal), Barok Dönem’de bulvarlar olarak günümüze kadar örnekleri çoğaltılabilecek, farklı toplumlarda ve farklı dönemlerde çeşitlilik gösteren bir kavramdır.

Tarihi Yarımada, üzerinde Helenistik Dönem öncesi de yerleşimin bulunduğu, kent omurgasının kronolojik değişimini Osmanlı Geç Dönemi’ne kadar örnekleyebilecek bir kenttir. Tarihi Yarımada kent omurgası okunabilir olarak kurgulanmış, Osmanlı Dönemi’nde yeni bir kültüre ekonomik, sosyal, kültürel, dini ve sosyo-ekonomik anlamda yine destek sağlamaya devam etmiştir. Osmanlı Dönemi, kent omurgasını yaşam biçimi çerçevesinde yeniden ve aynı rota üzerinde kurgulamış ve kent omurgasının sürdürülebilirliği adına çalışma için bir örnek oluşturmuştur. Tarihi Yarımada kent omurgası Tablo 1’de belirtilen bir kent omurgasının taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi kurma, destek sağlama ve eksen oluşturma işlevlerini karşılayan bir erişim ögesidir.

Kentsel omurga, kentsel mekân organizasyonu için hem üzerinde taşıdıklarına erişim (hizmet ve donatı alanları), hem de kendi başlangıç ve

bitişine, etrafına erişim açısından değerlendirilebilecek iki yönlü bir kavramdır. Kent omurgası, Tarihi Yarımada özelinde de incelendiği üzere, başlangıç-bitiş ve etrafında bir bölgelendirme oluşturabilmektedir. Bölgeler arasındaki kent içi erişimin kurgusunda da kentsel omurga yönlendirici olmaktadır. Ancak çalışma kapsamında kentin omurgasına erişim üzerinde yoğunlaşmıştır.

Kentin Omurgasına Erişim

Erişilebilirlik, farklı şekillerde ele alınıp uygulandığından literatürde çeşitli şekillerde tanımlanmıştır. Bu tanımlamalardan en yaygın kabul görenleri;

- etkileşim açısından olanakların potansiyeli,
- belirli bir ulaştırma sistemi kullanılarak bir arazi kullanım aktivitesine ulaşabilme kolaylığı,
- bireylerin farklı aktivitelere katılabilme özgürlüğü,
- ulaşım/razi kullanım sisteminin sağladığı fayda,
- insanların ve ticari unsurların istenilen tesislere, ürünlere ve aktivitelere ulaşabilme kolaylığıdır (Özuysal, 2010; Hansen, 1959; Burns, 1979; Ben-Akiva ve Lerman, 1979; Bhat vd., 2001).

Bir başka tanıma göre, erişilebilirlik, zaman-mekân uzayında bulunan servis, faaliyet ya da aktiviteler ile etkileşimin ya da bunlara erişimin kalitesidir. Bir kentte herhangi bir bölgede yaşayanların, o kentte bulunan aktivitelere erişimi değişik şekillerde ölçülebilmektedir. En genel tanımı gereği erişilebilirliğin iki boyutu vardır. Birinci boyut erişilebilirliğin ulaşım kısmı ile ilgili iken, ikinci boyut erişilebilirliğin arazi kullanım kısmı (erişilen servis, faaliyet ya da aktivitelerin mekândaki dağılımı ve yoğunluğu) ile ilgilidir (Şenbil, 2012, s. 118).

Başka bir tanımda erişilebilirlik, belli bir yere / varış noktasına ulaşabilme / erişebilme kolaylığı ve rahatlığıdır. Erişilebilirlikte uzaklık bir et-kendir ve dört kıstasa göre ölçülür. Bunlar,

1. Fiziksel ölçüm (*sokak boyunda olduğu gibi*)
2. Süre ölçümü-zaman (*yolculuk türünün bir fonksiyonu olması gibi*)
3. Ekonomik ölçüm (*başlangıç, varış arasındaki maliyet gibi*)
4. Algısal ölçüm (*yolculuğun psikolojik boyutu gibi*) (Aydemir vd., 2004, s. 145).

Yarım saatlik erişme süresi ve 2 km uzunluk sağlıklı ve yetişkin bir yaya için kabul edilebilir bir ölçüdür. Araçla erişimde ise ulaşım araçlarının kendi hızlarına göre değişen erişilebilirlik mesafesi göz önünde bulundurulur. Eğer işe gidişte iki farklı araç kullanılacak veya bir miktar yaya yürünecekse toplam süre erişilebilirlik süresi olarak alınmalıdır (Aydemir vd., 2004, s. 145).

Erişilebilirlik 'zaman-maliyet-uzaklık' arasındaki ilişki bağlamında değerlendirildiğinde; başka bir deyişle, en az çaba (maliyet) ile en kısa zamanda mesafeyi aşıp en fazla yararı sağlamak olarak ele alındığında kent merkezine kadar gelen doğrusal bir yolun geçtiği alanlarda erişilebilirliğin artacağı açıktır (Aktan, 2006).

Birtakım kentsel hizmet alanlarının omurganın taşıyıcılık ve bağlayıcılık işlevleri gereği omurga üzerinde yeterli yaya erişim olanaklarını sağlaması ideal bir kent omurgasını oluşturacaktır.

Kentsel hizmet alanları kentsel arazi kullanım literatüründe beş temel işlev alanından biridir. Bunlar; çalışma alanları, barınma alanları, boş zamanları değerlendirme alanları, ulaşım alanları ve kentsel hizmet alanlarıdır. Kamusal amaçlı kentsel hizmet-donatı alanları yönetim, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel, yeşil alan, dini ve teknik altyapı olmak üzere imar yönetmeliğinde işlevsel açıdan ayrılmaktadır. Var olan ulaşım arterinin maksimum hizmet verebileceği kapasite ve yoğunluk oranlarının belirlenmesi, ulaşım ağının iflas etmemesi adına erişilebilirlik ile ilgili bir saptamadır. Kentsel hizmet alanları ile sunulan hizmetin kalitesi kadar bu donatılara erişim olanakları ve niteliği de önemlidir. Ticaret, finans, kentsel donatı alanları gibi hizmet işlevlerine sahip metropoliten kentlerde küreselleşme ile birlikte ülke sınırlarını aşan ve doğrudan gerçekleşen yoğun ilişkiler, kent içinde de erişilebilirliğin güçlü olduğu ulaşım ağı kurgusunu gerektirmektedir (Hamamcıoğlu ve Yenen, 2011).

Bahsedilen ulaşım ağı kurgusunu sağlayabilecek omurga eksenli bir yerleşimin özellikleri şunlardır:

- Kentin bölgeleri arasındaki ilişkilerin önemli olduğu durumlar omurga üzerinde yerleşimlerin de önemli hale geldiği durumları oluşturur. Sözelimi, kentin yerleştiği / gelişebileceği alan geniş, kentin nüfus ve işlevsel büyüklüğü giderek artacaksa omurga, üzerindeki kentsel gelişmeyi yönlendirici olacaktır.

- Ana aksa dik ikincil akslarla yerleşme alanlarının ayrılarak gelişmenin yönlendirmesinin gerektiği durumlarda daha önemli hale gelir (Aydemir vd., 2004, s.128).

- Omurga hattı boyunca hat dışında ikincil bir çekim merkezi yaratacak diğer yapı değerlerinin bulunmadığı durumlarda,
- Topoğrafik zorlamaların bahsedilen formu gerektirmesi durumunda, omurga üzerinde yerleşim önemli hale gelmektedir (Süel, 1977, s. 61).
- Doğrusal bir aks söz konusu olduğu için sınırlandırılmadığı durumlar erişim mesafesi bağlamında zayıf bir yön olacaktır.

Tarihi Yarımada'da Kent Omurgası

İstanbul'da kuzeyde Haliç, doğuda İstanbul Boğazı ve güneyde Marmara Denizi ile çevrili kısmı Tarihi Yarımada'yı oluşturmaktadır. İstanbul Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan stratejik konumu nedeniyle tarihi boyunca kentte hüküm süren uygarlıklar için daima bir dünya kenti olmuştur. Bu özellikleri ile kent, Bizans, Roma ve Osmanlı gibi büyük imparatorluklara başkentlik yapmıştır. Bu görkemli geçmişi ile farklı dinleri, kültürleri, toplulukları ve bunların ürünü olan yapıtları benzersiz bir coğrafyada bir araya getiren İstanbul Tarihi Yarımada ile UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer almaktadır.



Şekil 2. Tarihi Yarımada 1200 civarı, (Berger, 2017)

Tarihi Yarımada'nın özellikle Roma Dönemi'ndeki (Şekil 2) hali ile sürdürülmüş, belirli arazi kullanışlar etrafında şekillenmiş net bir kent omurgası bulunmaktadır. Donatı hizmetlerine erişimin ve kent içi ulaşımın yönlendiricisi çalışmada "kent omurgası" olarak adlandırılan Mese aksı

(Şekil 3) olmuştur. Roma Dönemi Konstantinopolis'inin omurgası Mese (ya da Augustaion ile Constantinus Forumu arasındaki Regia) idi (Kuban, 2000, s. 70). Kentin bütün tarihi boyunca omurgasını oluşturan Mese, Roma ve Bizans döneminde (Osmanlı Dönemi'nin Divanyolu) Trakya'dan Bizantium'a gelen eski Via Egnatia'nın sonradan kent içinde kalan bölümüdür. Konstantinopolis'in ve İstanbul'un kent içi imgesinin onun çevresinde şekillendiği bilinmektedir. Yarımada'nın ortasından geçen yaklaşık 25 m genişliğindeki bu yol, kent yaşamında da işlevsel açıdan omurga görevi gördüğü aşikârdır (Bergstein, 2010, s. 2; Kuban, 1994, s. 404). Mese hem Marmara Denizi hem de Haliç'in kıyılarından eşit mesafededir. Bu yüzden yol ağına orta anlamında Mese denir. Yol sistemi ölçeğin bütünlüğünü sağlamaya yardımcı olmaktadır (Yenen, 2016, s. 25).

Tarihi Yarımada kent omurgası Roma Dönemi'nden Osmanlı Geç Dönemi'ne kadar incelendiğinde bir kent omurgasının yapıtaşları ve kent üzerindeki somut hali belirginleşecektir. Tarihi Yarımada, belirtilen dönem aralığında kent omurgasını örneklemekle birlikte, belirtilen dönem sonrasında da kent omurgasının sürdürülebilirliğinin kent için önemi üzerinde durulmuştur.

MS 4.-15. yy. Roma / Bizans Dönemi'nde Kent Omurgası

Kentin ağırlık merkezine ve ortasına yol ağı sistemi inşa edilen dönemde Tarihi Yarımada'da da kent omurgası kurulmuştur. Roma ve Bizans Dönemi'nin Mese'si, forumlarıyla, revaklarıyla, çarşılarıyla, dükkânlarıyla ve sarnıçlarıyla birlikte kentin omurgasını oluşturmaktadır.

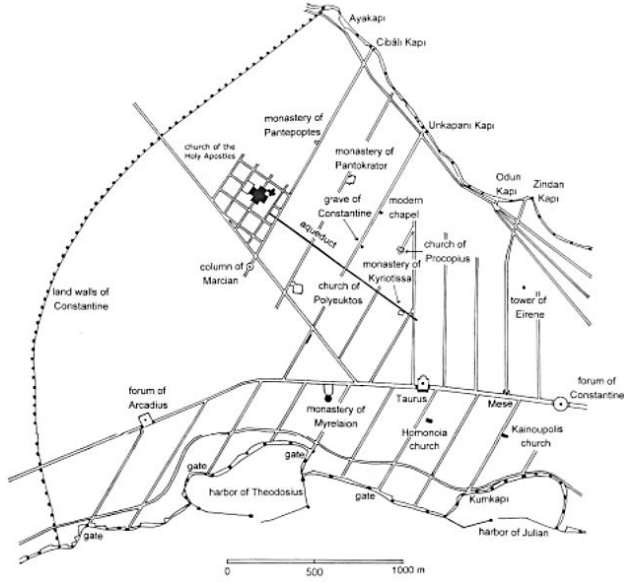
Tarihi Yarımada'da şehir silüetinde etkileyici anıtsal yapılar 40 m yüksekliğindeki ilk tepe olan platonun üstünde kurulmuştur. Mese, Tauri Forumu'nda iki kola bölünür ve güney kolu Altın Kapı'ya doğru devam eder. Lykos Vadisi'nin sırtı, Forum Bovis aracılığıyla ve Arcadius Forumu Marmara Denizi'ne bakan yedinci tepededir. Mese'nin kuzey kolu tepeye bağlayan sırtını izlemektedir (Yenen, 2016, s. 28). Doğu-batı istikametinde yaklaşık 2 km. uzayan Mese, Milion'dan başlamakta ve Kapitol'den ikiye ayrılarak biri surlardaki Altınkapı'ya diğeri Edirnekapı'ya ulaşmaktaydı. Bu yol üzerinde, imparatorluğun yeni başkentinin kurucusu adına yapılan meydanın (Forum Constantini) ortasına dikilen porfir sütunu (Çemberlitaş Sütunu) bulunmaktaydı. Yeni başkent kuruluşturken sırasında yeni resmî din olan Hıristiyanlığın mabedi olan kiliseler de yapıldı. V. yüzyılda İstanbul'da yaklaşık 300 sokak ve 4000 ev bulunmaktadır. Zengin evleri

Roma başkentinin bu anayolu, ortada büyük taş döşeli yaya ve araba yoludur. Yolun altında kanalizasyon kalıntıları bulunmuştur. Mese'nin iki tarafında yoldan bir-iki basamakla çıkılan iki katlı revaklar vardır (embo-los) ve revakların arkasında dükkânlar sıralanmaktadır. Revaklar arasında değişik mesleklere mensup ticaret erbabının dükkânları ya da böl- geleri vardır. Çarşı gibi çalışan bu revaklara halk "agora" demektedir (Kuban, 1994, s. 404). Aks, zengin sanat eserleri ve bezemeler ile kentin ihtişamını artırarak gücün simgesel anlamını taşımaktadır (Akın, 2012).

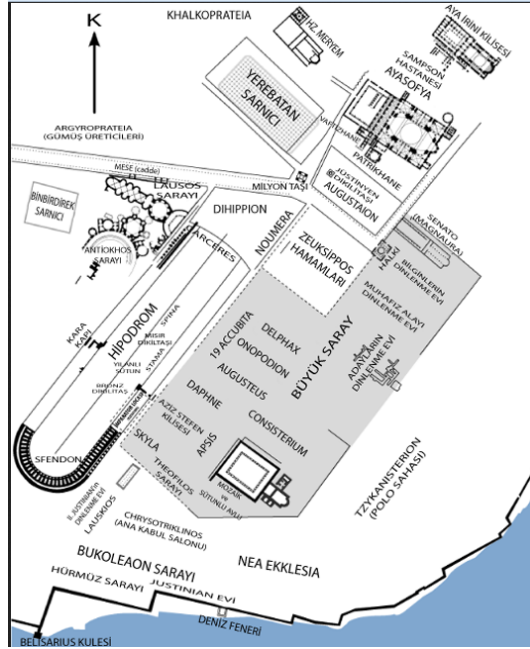
Bağlayıcılık

Kentsel mekân organizasyonu bağlamında Mese, kentin beyni görevindeki yönetim alanı ile omurga imgesinde kuyruk sokumuna karşılık gelen sınır kapıları (askeri alan) arasında bağlayıcı bir ulaşım aksı görevindedir. (Şekil 4) Hem Marmara Denizi hem de Haliç kıyılarından eşit mesafede olan Mese yol sistemi ölçeğin bütünlüğünü sağlaması-kavranması sebebiyle de bir bağlayıcıdır.

Cadde 3. yüzyılın başlarında genişletilmeye ve uzatılmaya başlanır. Yeni Constantinus Forumu'ndan başlanarak büyütülür ve Philadelphion'da çatallaşır. Yollardan biri Kserolophos- Eksakionion'a uzanır, diğeri ise Havariyyun Kilisesi'ni kente bağlar. Bu uzun caddelerin izlediği yollar yer yer farklı adlar taşır. 5. yy'da Theodosius döneminde kent genişletilirken ve Mese'nin bu iki hattı Porto Aurea ve Kharsios Kapısı'na kadar uzatılır. 406 yılındaki büyük yangında Mese'nin yer yer zarar görmesi yapı yönetmeliklerindeki kuralların katılaşmasına yol açar. (Müller, 2007, ss. 269-270) Bu geniş ve düzenli ana caddelere karşılık Bizans'ın arka sokakları, yani *vici*'ler, bir 5. Yüzyıl kaynağı olan *Notitia Urbis Constantinopolitanae*'ye göre "dar, karanlık ve çarpık" sokaklardı (Çelik, 1986, s. 17; Janin, 1964, ss. 44-45). Ayrıca, aynen Osmanlı döneminde olduğu gibi, yangınlar sık sık bütün mahalleyi yok edebiliyordu (Çelik, 1986, s. 17). Sonraki yüzyıllarda da güvenlik yönetmeliğine rağmen Mese'nin Hipodrom ve Constantinus Forumu (Şekil 5-6) arasındaki doğu bölümleri çıkan yangınlarda harap olmuş ve kısmen yıkılmıştır. 13.yy'da Latin işgalinin ardından kentin merkezinin büyük bölümü ile birlikte Mese de yanar (Müller, 2007, ss. 269-270).



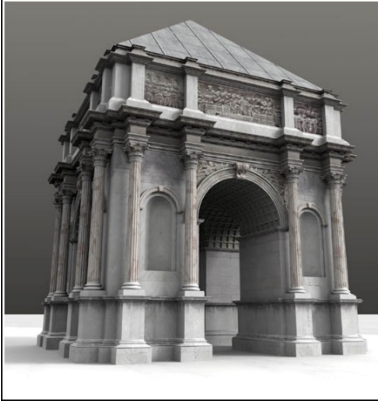
Şekil 5. Konstantinopol'de sokaklar – Omurga ve murlar (Berger, 2000)



Şekil 6. Konstantinopol'ün törenselsel ve yönetimsel kalbinin haritası - Beyin (Çplakidas / Gökhan (2008, 2010)

Hiyerarşi

Theodosian Altın Kapı'sından Milion'a ve Hipodrum'a yaklaşık 5,5 km uzanan ihtişamlı zafer-merasim yolu yaklaşık 100 yılda oluşmuştur, Milion ile Kapitol arasında kesintisiz revaklar bulunduğu düşünülmektedir (Mango, 2000, s. 180). Basilika Stoa, Hipodrom, saray kapısı, Million (Şekil 7) gibi gösterişli yapı ve meydanların bulunduğu bir konumda başlayan Mese, bu sebeple, kentin en önemli sosyal ve politik olaylarının geçtiği yerdir (Kuban, 1994, s. 404). Konut yerleşimi, iş alanları (limanlar ekseninde gelişmiş ticaret), yönetim alanları arasında oluşan kompozisyonda bir hiyerarşi oluşmasında ve bu hiyerarşinin sürdürülebilirliğinde etkilidir. Kendi içinde bir derecelendirme vardır.



Şekil 7. Million Taşı – Mese'nin başlangıcı (Berger, 2008)



Şekil 8. Konstantin Forumu ve Çemberli Taş (Berger, 2011)

Yönetim merkezi (Şekil 6) tepe alanda yer alan kentte, yönetim ile kent içi arasındaki etkileşim Doğu Roma başkentinin anayolu Mese ile sağlamaktadır. Hiyerarşik olarak sıralanmış forumlar ve anıtlar Mese omurgasının omurlarını oluşturmaktadır. (Şekil 4)

Destek Sağlama

Toplanma mekânları olan forumlar, forumlar etrafındaki kamu yapıları, Mese üzerindeki dükkânlar ve yapılan ticari faaliyetler Mese omurgasının ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda kente destek sağlayan bir eleman olduğunu göstermektedir.

Eksen Oluşturma

Mese Severius Dönemi'nde kentin genişlemesi için mevcut sur duvarlarının yıkılmasından sonra kurulmuştur. Severian Duvarları'nın içinde, şehrin

iskeletinin başlangıcı olan iki kentsel yer işareti kurulmuştur: Forum Tetrastoon ve Tetrastoon'u yeni duvarlara bağlayan ana yol olan Embolos. Portiklerle çevrili olan bu büyük arter, Mese'nin ilk bölümü haline gelmiştir. MS 330'da İmparator Konstantine Roma İmparatorluğu'nun koltuğunu Roma'dan Bizans'a taşıdığı anda forumların gruplar halinde kümelendiği "sıkıştırılmış" Roma formunun aksine, portik yollar, yeni başkentin dağılık forumlarını birbirine bağlamaktadır (Barkul ve Tönük, 2011). Kent girişinden yönetim alanına kadar uzanan Mese aksı, kentin ağırlık merkezi üzerinde okunabilir, düzenli bir eksen oluşturur.

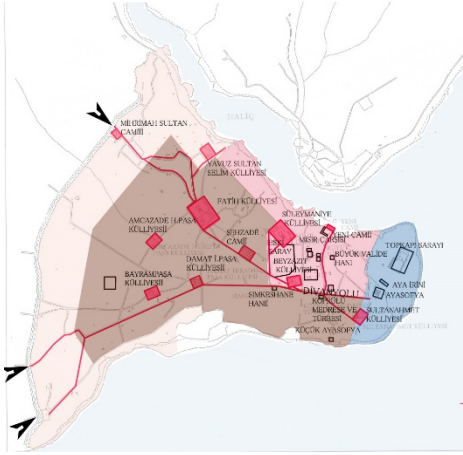
Osmanlı Dönemi'nde Kent Omurgası

İstanbul'un Fethi ile Osmanlı hâkimiyetine giren kentte yeni bir imparatorluk, yeni bir kültür, yeni bir yaşam biçimi ile kentsel yapılar da form ve işlev değişiklikleri yaşamıştır. Mese, Osmanlı'ya ulaşana kadar büyük ölçüde daralmış ve tahrip olmuştur. Fiilen ortadan kalkmıştır ve yeniden inşa olmak durumundadır. Kent omurgasının omurları olan forumlar yerini, Osmanlı toplumunun gündelik yaşamında büyük ölçüde yer kaplayan külliyelere bırakmıştır.

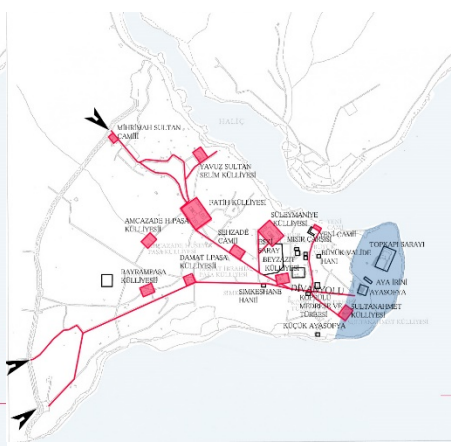
Eski forumlarda inşa edilen külliyeler, kentsel alanı zenginleştirmenin yanında kentsel alanlardır. Kalabalıkların toplandığı ve birçok sosyal etkinlik için önemli rolü olan Osmanlı Dönemi'ndeki dev dini kompleksler, Roma forumlarının bir eşanlamlısı olarak kabul edilebilir. Divanyolu'daki meydanlar; ana yolun (Divanyolu) başında yer alan Sultanahmet Meydanı, Bizans Hipodrom'u üzerinde kurulmuştur. Sultanahmet'ten sonra Divanyolu'nun ikinci meydanı Çemberlitaş'tır. Beyazıt Meydanı Divanyolu'nun üçüncü meydanıdır (Barkul ve Tönük, 2011).

Fetihten sonra kentin yeniden imarı için gerekli hazineyi ani bir saldırıya karşı koruyabilmek için Yedikule Hisarı inşa edilir. Bizans Dönemi'nden kentsel gelişme kapsamında en önemli fark kentin sur dışına doğru yayılmasıdır. Kentin belli başlı bölgeleri tarihsel konumlarını fetihten sonra da korumuştur. Erken dönemin konut alanları ve anıtsal yapıları Ayasofya ile Edirnekapı (Harisius) arasında yarımada sırtlarında yoğunlaşmıştır. Yönetim merkezi Topkapı Sarayı'na taşınmıştır. Mese'nin bu değişikliğin ardından Divanyolu adını aldığı tahmin edilmektedir (Kuban, 2004, ss. 208-211). Divanyolu, Mese'nin Sultanahmet ile Beyazıt Meydanları arasında kalan kısmının adıdır (Augustaion'dan yaklaşık olarak Forum Tauri'ye kadar olan kısım).

Artık Eski Saray adını alan binada ikamet eden padişah, Yeni Saray'ı (Topkapı Sarayı) çalışma mekânı olarak kullanmaktadır. Devlet işlerinin en önemlisi ise, Topkapı Sarayı'nda Kubbealtı'nda başlangıçta her gün toplanan Divan-ı Hümayun'dur. Toplantı dağıldıktan sonra vezirler arabalarına binerek saraydan ayrılırlar ve gösterişli bir şekilde Beyazıt, Aksaray, Fatih istikametine doğru konaklarına, evlerine giderler. İşte bu yüzden yolun Sultanahmet ile Beyazıt arasında kalan bölümüne zamanla Divanyolu denilir. Mese'nin güzergâhının devamı olan ve Mese gibi çeşitli yangınlara uğrayan Divanyolu, daha dardır (Tekeli, 1994, s. 72).



Şekil 9. Osmanlı Döneminde kentin omurgası (Kuban, 2000, s. 274 ve Yollu 2006 kaynakları yorumlanarak Ekinci tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 10. Osmanlı Döneminde biyolojik omurga-kent omurgası benzeşimi (Kuban, 2000, s. 274 ve Yollu 2006 kaynakları yorumlanarak Ekinci tarafından düzenlenmiştir)

Haliç liman bölgesiyle ordu ve kervanların geçtiği Divanyolu çerçevesinde şehir organik bütünlüğünü koruyabilmiştir. Fâtih Külliyesi⁷ ve yanında Sultanpazarı'nın inşasından önce İstanbul'un iki ticarî merkezi bedesten ve

⁷ Külliyeler;

- Eğitim, sağlık, sosyal güvenlik, barınma, konaklama ve ticaret işlevlerini üstlenerek, mahalle üst mekânsal örgütlenmelerin 'donatı alanı',
- Saray ile halk arasında iletişim odağı,
- Kentin etrafında geliştiği odak ve çekim merkezi olarak arazi kullanışı biçimlendirme,
- Gündelik hayatın kamu düzenini, saray adına kontrol altında tutan birim görevi üstlenmektedir (Akın, 2012, s. 49; Eldem, 1996, s. 145).

Büyük Çarşı ile aşağıda Tahtakale ve liman bölgesidir. Divanyolu'nun iki yanında belli başlı külliye ve hanlarla Büyük Çarşı yer alır. Haliç liman bölgesiyle bu cadde arasındaki bölge han ve kapanlarla dolu ticaret bölgesidir. Bugün de bu karakterini korur. Böylece Divanyolu, liman ve iki aradaki bölge İstanbul'un ticaret hayatının merkezi olarak bir bütünlük gösterir (Tekeli, 1994, s. 73).

Liman, ticaret bölgesi ve idari bölge eski yerlerini korumuştur. Ana caddeler rotalarını topoğrafik bir gereklilik olarak devam ettirmiştir. Ticaret, kültür ve idari faaliyet binaları eski Mese rotası üzerinde toplanmıştır (Barkul ve Tönük, 2011).

Taşıyıcılık

Osmanlı Dönemi'nde Mese hattı, konumu ve topoğrafik zorlamalara rağmen ana aks olarak önemini korumuştur. Cadde, sultanların geçit gösterilerinin yapıldığı yer olarak da işlev görür, ancak birkaç yapı dışında bu cadede başka önemli yapılar inşa edilmemiştir. 16.yy'ın sonundan itibaren buraya vezirlerin vakıfları olarak mezar kompleksleri yapılır. Bunlar arasında At Meydanı ve Beyazıt Alanı arasında kalan yerde çeşitli türbeler vardır. Daha batıda, Fatih Camii'ne giden yolda külliye vardır. Bizans Dönemi'nde olduğunun aksine yangınlar, caddenin akış yönü nedeniyle eskisi kadar etkilemez (Müller, 2007, s. 270).

Roma forumları ve anıtlarının yerini külliye, hamamlar, çeşmeler gibi yeni yapılar almıştır ve artık kentin omurlarını bu yapılar konumları gereği teşkil etmektedir. Omurga, omurların ve etrafındaki kent içi işlevlerin taşıyıcısı durumundadır (Şekil 9-10). Dönemin başlıca yapılarının çoğu Mese rotası boyunca inşa edilmiştir.

Kuzeydeki liman ve Divanyolu arası ticaret bölgesi Roma/Bizans döneminde olduğu gibi merkezi ticaret bölgesidir. II. Mehmed, bugün Kapalıçarşı'nın olduğu kısmı inşa ettirir. Makron Embolon, Uzun Çarşı adıyla varlığını sürdürür.

Bağlayıcılık

Osmanlı Döneminde başkenti Anadolu'ya bağlayan yolların önemi artmıştır. Kervan yollarının Üsküdar'a ulaştığı noktada yeni çarşılar, hanlar ve kervansaraylar yapılmıştır ve bu da daha fazla Türk'ün buraya yerleşmesini sağlamıştır. 16.yy'da Tauri Forumu'nun bulunduğu yere Beyazıt Külliyesi yapılmıştır. Liman ile Beyazıt arasındaki ticaret merkezi Fatih Bedesteni'dir. Edirnekapi'dan Beyazıt'a kadar ulaşan ana cadde boyunca açık pazarlar ve hanlar bulunmaktadır ama bu bölge hiçbir zaman liman bölgesi kadar önemli bir ticaret merkezi olmamıştır. Kanuni Dönemi'nde Şehzade ve Süleymaniye

Külliyeleri gibi büyük külliyelerin yapılmasından sonra kentin anıtsal çerçevesi şekillenmeye başlamıştır. Külliyeler farklı fonksiyonları bir arada bulundurmasıyla yeni odaklar oluşturur. 18.yy'a kadar organik bir doku ve dar sokaklar görülmektedir. Kentin tek ana caddesi Ayasofya'dan Beyazıt'a uzanan Divanyolu' dur (Kuban, 2004, ss. 210-306).

18. yy' a gelindiğinde kentin sur içi ile sınırlı görünümünün yerini Haliç ve Boğaziçi kıyılarında yoğunlaşan bir kıyı kenti görünümüne almaya başlamıştır. Damat İbrahim Paşa döneminde yaptırılan Şehzadebaşı Caddesi Osmanlı dönemindeki ilk revaklı yol örneği olarak kabul edilmektedir. Divanyolu üzerine de pek çok donatı yapısı inşa edilir ve bunlar eski Mese boyunca kentsel mekânı canlı tutan yapılardır. Ancak Romalılar'ın ve Bizanslılar'ın Mese'si olan bu ana caddenin 18. yy'da sadece bir bölümü Divanyolu adını taşımaktadır (Kuban, 2004, ss. 346-379). (Şekil 9-10)

Hiyerarşi

Roma Dönemi'nde kentin mekânsal kurgusunda bulunan hiyerarşi ve düzenin sürdürülmesine yönelik politikalar Osmanlı Dönemi'nde de görülmektedir. Hiyerarşi, Osmanlı Dönemi'nde padişahların komplekslerini, bu tesislere ayrılmış vakıfların topoğrafya ve düzenlemelerini dikkate alarak tepenin üstünde konumlandırmada kendini göstermektedir. Silueti oluşturan binalar arasındaki hiyerarşiyi yansıtan düzenlemelere dikkat edilmiştir. Hiyerarşide bir sonraki aşama da kent merkezindeki tesisler ve kutsal alanlar, çeşmeler, ilkokullar ve benzeri mahalle hizmetlerini içeren düzenlemede de daha düşük bir seviye vardır (Yenen, 2016, s. 31). Kompleksler arasında sultanınkilerden başlayarak mahalle komplekslerine kadar bir hiyerarşi söz konusudur.

Kentsel mekânı biçimlendiren temel öğeler; saray, liman, mahalle, cami ve külliyeler olarak ifade etmek mümkündür. Saray; askeri, idari, mali ve dini yapıların temsil mekânı olarak "kentin beyni" olma işlevini görmekte ve yakın çevresindeki işlev alanları konusunda belirleyici olmaktadır (Akın, 2012, s. 48).

Kent sınırının doruk noktalarında genellikle büyük mimari eserler yer alır. Boğaz'dan gelinirken dikkat çeken İstanbul silüetinin çarpıcılığı bu eserlerin İstanbul'un coğrafyasına çok iyi uydurulmuş olmasından kaynaklanır (Tuncel, 2001, s. 240).

Günümüzde Divanyolu Ayasofya'dan Forum Bovis (Aksaray) ile aynı rotayı korumuştur. Ama o noktadan sonra iki yola (Vatan ve Millet Bulvarları)

ayrılmış ve surlara ulaşmıştır. İmparatorluk Sarayı'nı Topkapı'dan Dolmabahçe'ye taşıdıktan sonra Divanyolu ve Tarihi Yarımada yönetsel önemini kaybetmiştir. Kentin omurgası ve gelişimi saçaklanmaya başlamıştır.

Destek Sağlama

Tarihi Yarımada, Haliç liman bölgesiyle ordu ve kervanların geçtiği Divanyolu çerçevesinde organik bütünlüğünü koruyabilmiştir. Fâtih Külliyesi ve yanında Sultanpazarı'nın inşasından önce İstanbul'un iki ticarî merkezi be-desten ve Büyük Çarşı ile aşağıda Tahtakale ve liman bölgesidir. Divanyolu'nun iki yanında belli başlı külliyeler ve hanlarla Büyük Çarşı yer alır. Haliç liman bölgesiyle bu cadde arasındaki bölge han ve kapanlarla dolu ticaret bölgesidir. Bugün de bu karakterini korur. Böylece Divanyolu liman ve iki aradaki bölge İstanbul'un ticaret hayatının merkezi olarak bir bütünlük gösterir (Tuncel, 2001, s. 239). Kentin omurgası boyunca gerçekleşen ticari faaliyetler, kentin omurları olan külliyelerin üstlendiği eğitim, sağlık, sosyal güvenlik, barınma gibi hizmetler kentsel donatıların yoğunlaştığı kent omurgasının kente destek sağlayan yönleridir. Kent omurgası, kentlinin iletişim odağı durumundadır. Divanyolu, kamu ve özel iletişim araçlarının bütün yükünü taşımaktadır (Tekeli, 1994, s.73).

Eksen Oluşturma

Merkezi, ışınsal, kümeli, ızgara tipi mekân organizasyonu örneklerinin gözlemlenebileceği Tarihi Yarımada Suriçi yerleşimi üst ölçekte ele alındığında kentin geçmişten gelen ulaşım sistemi ile bu sistemin belirli noktalarında konumlanan önemli yapılar (külliye ve camiler) çizgisel bir organizasyona sahiptir. Beyazıt – Edirnekapı aksı, Divanyolu üzerindeki külliyelerin dizilimi çizgisel organizasyonun bir örneğidir (Yollu, 2006). Kent omurgası, bir eksen boyunca okunabilir bir makroform oluşturmuştur.

Sonuç

Biyolojik anlamda omurga ile kentsel omurga arasında işlevsel benzerlikler vardır. “Bağlayıcılık”, “taşıyıcılık”, “hiyerarşi kurma”, “destek sağlama” ve “eksen oluşturma” temel işlevleri her iki omurga için de geçerlidir. Kent omurgası kentte taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi kurma, destek sağlama ve eksen oluşturma işlevlerini üstlenmektedir. Kentsel omurganın taşıyıcılık, bağlayıcılık, hiyerarşi kurma işlevlerinin paralelinde kentte erişimi üstlendiği gösterilmiştir. Bahsedilen erişim hem kent içi-dışı erişim hem de “kent omurgasına erişim” olarak değerlendirilebilecek iki yönlü bir erişimdir.

Kent omurgasına ve sosyal ve teknik altyapı alanlarına erişim ekseninde bakıldığında belirli işlevlerin yerleşiminin kent omurgası üzerinde gerçekleşmesi kent omurgasının zaman- maliyet- uzaklık çerçevesinde erişilebilirliği artırıcı bir etkisi olduğunu göstermektedir. Kent yönetim alanı kentin beyni, kente giriş kapıları da kuyruk sokumu kabul edildiğinde kent omurgası, iki alanı birbirine bağlar. Kapılardan gelen insanları belirli hizmetlere eşit ulaştıran omurga sistemi, kentin ağırlık merkezindedir.

Tarihi Yarımada, özellikle Roma dönemindeki hali ile sürdürülmüş, belirli arazi kullanışlar etrafında şekillenmiş bir kent omurgasına sahiptir. Yarımada'nın Roma döneminde şekillenen kurgusu bugünün temelini oluşturmaktadır. Donatı hizmetlerine erişimin ve kent içi ulaşımın yönlendiricisi çalışmada "kent omurgası" olarak adlandırılan aks olmuştur. Tarihi Yarımada Roma Dönemi'nde yapılan "Mese" adıyla bilinen kent omurgasını Osmanlı Geç Dönemi'ne kadar korumuştur. Osmanlı Dönemi'nde bir kısmı "Divanyolu" adını alacak aksta Mese-forum, Mese-külliyeye ilişkisi omurga-omur ilişkisi gibidir.

Kentsel hizmet-donatı alanları, forumlar, külliyeler etrafında, Mese üzerinde kümelenmiştir. Doğrusal bir aks boyunca hizmet alanlarının toplanması, aksın konumunun ağırlık merkezinde olduğu bir durumda erişimi artırıcıdır. Ancak kentsel hizmet alanlarına erişimin artması, kent omurgasının hizmet ettiği alanla ve omurga uzunluğuyla orantılıdır. Omurga uzunluğu arttıkça bazı işlevlerden uzaklaşma başlayacaktır.

Tarihi Yarımada, Osmanlı Geç Dönemi'ne kadar erişim ve omurga işlevleri bağlamında tam anlamıyla bir kent omurgasına sahiptir. Kent omurgası, kentte organik bütünlüğün korunmasında önemli bir etken olmuştur. Forum sınırları üzerinde inşa edilen külliyeler, Mese aksı üzerinde inşa edilen Divanyolu ve eski Mese aksının devamı, tarihi katmanlaşma ve süreklilik oluşturarak büyük bir zenginlik sunmuştur.

Üzerinde kültürel sürekliliğin ve köklü bir geçmişin yapıtlarını taşıyan Tarihi Yarımada "kentin omurgasına erişim" kapsamında konuya bakmak adına farklı bir açıdan Yarımada'yı değerlendiren bir örnek olmuştur.



Extended Abstract

The Concept of Backbone in Urban Planning and the Case of the Historical Peninsula

*

Eda Ekinci
Yıldız Teknik University

Esin Özlem Aktuğlu Aktan
Yıldız Teknik University

From past to present, mankind tends to be inspired by the universe in both micro and macro scales. Undoubtedly, this tendency is justifiable. We can see examples of the most functional, economic and aesthetic solutions in the universe and in the lives of the living (Arslan, 2014). So there are structural and functional similarities between the backbones of biological creatures and the backbones of cities. The purpose of this study is the exploration of the spatial equivalents of urban backbones and the presentation of its basic building blocks with its components and tackling of the urban backbone within the context of the urban macro-form. The aim was to create an initial study to show the reflection of the concept within the cities, which does not have enough examples in the scientific literature.

The meanings of the biological concept of the backbone in various dictionaries and, the equivalent of the backbone of a city in the literature are defined in this study. Based on the lexical meanings, the five common, basic functions covered by the backbone and, the backbone of a city are identified. The functions identified are: acting as a carrier, connectivity, building a hierarchy, provision of support and, formation of an axis. The similarities between the biological functions on a living being and, the functions of the backbone of a city on the location are tabulated. The backbone of a city that covers all of these five basic functions is considered as an “access” factor.

The scope of the study is to reveal the characteristics of backbone based cities with their relation to these functions (work areas, housing areas, recreation areas, transportation areas and urban service areas).

The conceptual section interprets the place of the concept of the backbone of a city in the history of city planning and, its introduction to the planning literature within the scope of the study.

After the discussion of the conceptual framework of the subject, "the access to the backbone of a city" is discussed and, the meanings of the concept of access/ accessibility in the planning literature are mentioned. The importance of the establishment of settlements on the backbone is construed with the impact of the backbone of a city on the increase/ decrease of the accessibility to social services and facilities. Based on the view of the relationships between the regions of a city and, the accessibility thereto, the properties of a settlement with the axis of backbone that could provide the design of transportation network, where level of accessibility is high.

The sampling about the use of the concept of the backbone of a city in a locational analysis is based on the Historical Peninsula. The Historical Peninsula is a city, where the settlement existed before the Hellenistic Period, and which could provide samples for the chronologic changes of the city's backbone until the Late Ottoman Period. What leads the access to the social facilities and the urban transportation was the "Mese" axis as it was called in the Roman/ Byzantine Period. A likeness is created so that the Mese axis and forms refer to the relationship between backbone and vertebra, the management area to the brain of the city and, the city's doors to the tail end.

How the Mese axis provides the said five basic functions of the backbone of a city is separately discussed for each of these five basic functions. The Mese axis acts as the carrier of the access-facilities network due to its location between the border gates, management area and ports. It also holds the position of a connecting transportation axis between the management area, which is the brain of the city, and the border gates (military area), which refers to a tail end in the image of a backbone. The Mese road system, which is in the equal distance from both the Sea of Marmora and, the coasts of the Golden Horn, is a connector also due to the its function to provide the integrity of the scale. It has also an impact on the formation and maintenance of a hierarchy in the composition created in the residential settlements, business areas (trade) and management areas. The forums, which are the gathering locations, the public buildings around the forms, the stores on the Mese axis and, the commercial activities carried out thereon indicate that the Mese axis is a factor that supports the city in the fields of economy, society and culture. The axis that connects the distributed forums to one another creates a readable, regular axis on the center of gravity of the city.

The urban structures were changed in terms of forms and functions with a new empire, a new culture and a new life style in the city that fell under domination of the Ottomans upon the conquest of Constantinople. The forums, which are the vertebrae of the backbone of city, was replaced by the Islamic-Ottoman Social Complexes (Külliyeler). The part of the Mese axis between the Sultanahmet Square and, the Beyazıt Square was named as "Divanyolu". The Roman forums and monuments were replaced by new structures such as külliyes, bathhouses and fountains etc., which formed the vertebrae of the city. The backbone acts as the carrier of the vertebrae and the functions within the city. Most of the buildings in this period was constructed along with the Mese axis. The axis maintained its function as a connector in the same route and, the roads that connected the capital to Anatolia increased in importance. This hierarchy was also revealed, although it was in a lower level, in the Ottoman Period, in the Sultans placing their complexes on top of a mountain considering the topography and arrangements of the respective foundations, in the arrangements that reflects the hierarchy between the buildings that forms the silhouette and, the arrangements including the facilities and religious sanctuaries, elementary school and similar neighborhood services in the city center (Yenen, 2016, p. 31). The commercial activities carried out along with the city's backbone, the services such as education, health, social security and accommodation assumed by külliyes that are the vertebrae of the city are the part of the city's backbone, where the urban facilities are concentrated, supporting the city. The city's backbone acts as a communication focus of the city dwellers. The city's backbone formed a macroform readable along with an axis.

Consequently, the Historical Peninsula had a complete backbone of the city until the Late Ottoman Period in terms of the access and backbone functions. The city's backbone was an important factor to maintain the organic integrity in the city. The külliyes constructed on the forum borders, Divanyolu constructed on the Mese axis and, the continuance of the former Mese axis formed historical layers and continuity, providing a great richness.

The Historical Peninsula that carries the cultural continuity and the deep-rooted history has become a good sample to assess the Peninsula for the discussion of this subject in terms of the "access to the backbone of the city".

Kaynakça/References

Akbaş, A., (2001). *Anadolu'daki Roma dönemi sütunlu caddeleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Akın, O. (2012). İstanbul kentinin değişim öyküsü. *Mimarist*, yıl 12, no: 45, 46-59.
- Aktan, E., (2006). *Kent biçimi-ulaşım etkileşimine ilişkin tarihsel ve güncel yaklaşımlar ve İstanbul örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Arslan, G. (2014). Geleceğin mimarisi ve şehirleri. Taşçı H., Yeşil, H. (Ed.) *Geleceğin Şehri Sempozyum Bildirileri*. ss. 113-125, 24-25 Aralık 2014, İstanbul.
- Aydemir, Ş., Aydemir, S., Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A., Sancar, C., Özyaba ve M., Türk, Y.(2004). *Kentsel alanların planlaması ve tasarımı*. Trabzon, Akademi.
- Barkul, Ö ve Tönük, S. (2011). Historical development of the city skeleton: on the "Mese" – *The imperial road and the squares at Historical Peninsula of Istanbul*. academia.edu, 01.04.2017 tarihinde http://www.academia.edu/3693110/A_survey_on_the_messe_road adresinden erişildi.
- Ben-Akiva, M., & Lerman, S. R. (1979). Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. In *behavioural travel modelling*. (Hensher, D. A. & Sopher, P. R. (Eds.)) (654-679). Andover: Croom Helm.
- Berger, A. (2000). Streets and public spaces in Constantinople. *Dumbarton Oaks Papers*, Vol. 54, pp. 161–172. Trustees for Harvard University. www.jstor.org/stable/1291837 adresinden erişildi.
- Berger, A. (2008). *Milion*. 26.03.2017 tarihinde <http://byzantium1200.com/milion.html> adresinden erişildi.
- Berger, A. (2011). *Forum Constantine*. 26.03.2017 tarihinde <http://byzantium1200.com/forum-c.html> adresinden erişildi.
- Berger, A. (2017). *The Byzantium 1200 model*. 26.03.2017 tarihinde <http://byzantium1200.com> adresinden erişildi.
- Bergstein, D. (2010). *The Mese: main street of Constantinople*. 28.03.2017 tarihinde, <https://arha318.files.wordpress.com/2010/01/the-mese-main-street-of-constantinople.pdf> adresinden erişildi.
- Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q., Srour, I., & Weston, L. (2001). *Assessment of accessibility measure (Research Report No. 7-4938)*. Texas: Texas Department of Transportation. Texas, U.S.A.
- Biyoloji Terimleri Sözlüğü, TDK. (1998). *Omurga*. 25.02.2017 tarihinde http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori1=veritbn&kelimesec=242708 adresinden erişildi.
- Burns, L. D. (1979). *Transportation, temporal and spatial components of accessibility*. Toronto: Lexington Books.
- Büyükcivelek, B. (2012). (der. Melih Ersoy). Kentsel omurga / kent omurgası. *Kentsel Planlama - Ansiklopedik Sözlük*, ss. 238-240. İstanbul, Ninova.
- Büyük Türkçe Sözlük, TDK. *Omurga*. 25.02.2017 tarihinde http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5975a7325b63b6.22312843 adresinden erişildi.
- Cplakidas ve Gökhan (2008 / 2010). *Constantinople imperial district tr*. 26.03.2017 tarihinde https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Constantinople_imperial_district_tr.png adresinden erişildi.

- Çelik, Z. (1986). 19. Yüzyılda Osmanlı başkenti - değişen İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Demirkent, I. (2001). İstanbul. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, Cilt no. 23, ss. 205-212.
- Eldem, E. (1996). *Osmanlı dönemi İstanbul'u. Dünya kenti İstanbul*. Habitat II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Hamamcıoğlu, C. ve Yenen, Z., (2011). Kentsel hizmet alanlarının yerseçiminin değerlendirilmesinde izlenebilecek analiz yöntemi. *Sigma - Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 3(2), ss. 355-374.
- Hamamcıoğlu, C., (2009). *Ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yerseçimine etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada örneğinde değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hansen, W.G.(1959). How accessibility shapes land-use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25, ss. 73-76.
- Hemşirelik Terimleri Sözlüğü, TDK. *Omurga*. 25.02.2017 tarihinde http://www.tdk.org.tr/index.php?option=com_hemsirelik&view=hemsirelik&kategori=yazimay&kelimesec=6146 adresinden erişildi.
- Janin, R. (1964). *Constantinople Byzantine*. Paris.
- Kuban, D. (2004). *İstanbul, bir kent tarihi*. İstanbul:Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kuban, D. (1994). *Mese. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi (editör İlhan Tekeli)*. İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını.
- Mango, C. (2000). The triumphal way of Constantinople and the Golden Gate. *Dumbarton Oaks Papers*, Vol. 54, pp. 173-188. Dumbarton Oaks, Trustees for Harvard University, <http://www.jstor.org/stable/1291838> adresinden erişildi.
- Müller, W. (2007). *İstanbul'un tarihsel topoğrafyası*. İstanbul. Yapı Kredi Yayınları.
- Müller, W., Vogel, G. (2012). *Mimarlık atlası, Mezopotamya'dan Bizans'a mimarlık tarihi*. İstanbul: YEM Yayın, Cilt no.1, ss. 153-169.
- Özuysal, M. (2010). *Şehrsel yerleşimlerde erişilebilirlik ölçütünün modellenmesi ve kullanımı: ulaşım türü üzerindeki etkisinin incelenmesi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Süel, A. (1977). *Kentsel yapı oluşumu, İzmir üzerine bir uygulama*. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Şenbil, M. (2012). Erişebilirlik. *Kentsel Planlama - Ansiklopedik Sözlük (der. Melih Ersoy)*. ss. 118-119. İstanbul: Ninova.
- Tekeli, İ. (editör) (1994) Divanyolu. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını.
- Tekeli, İ. (1994). The development of the Istanbul Metropolitan Area. *Urban Administration and Planning, IULA-EMME*. İstanbul: Kent Basımevi.
- The Free Dictionary. *Backbone*. 30.03.2017 tarihinde <http://www.thefreedictionary.com/backbone> adresinden erişildi.
- The Free Dictionary. *Spine*. 30.03.2017 tarihinde <http://medical-dictionary.thefreedictionary.com/spine>, adresinden erişildi

- Tuncel, M. (2001). Bugünkü İstanbul. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA), Cilt no. 23, ss. 239-243.* Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Yenen, Z.(2016). Historic cultural landscape of Istanbul. *World Heritage - Special Issue in Turkey, No.80, June 2016. London, ss. 24-31.*
- Yollu, D. (2006). *Mekân organizasyonu ve biçim kavramlarının Tarihi Yarımada örneğinde incelenmesi.* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Zooloji Terimleri Sözlüğü, TDK. (1963). *Omurga.* 25.02.2017 tarihinde http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori1=ve-ritbn&kelimesec=242708 adresinden erişildi.

Eda Ekinci,

1992 yılında İstanbul'da doğdu. 2014 yılında İstanbul Kültür Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. 2015 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama anabilim dalı, Kentsel Mekân Organizasyonu ve Tasarım programında yüksek lisans yapmaya başladı. Hala Yıldız Teknik Üniversitesi'nde yüksek lisans öğrencisidir.

- She was born in 1992 in Istanbul. In 2014, she graduated from Istanbul Kültür University Faculty of Architecture, Architecture Department. In 2015, she started to her graduate study from Yıldız Technical University, City and Regional Planning Department, Urban Spatial Organization and Design program. She is still a graduate student at Yıldız Technical University.

E-mail: eda__ekinci@hotmail.com

Esin Özlem Aktuğlu Aktan,

1992 yılında DEÜ Şehir ve Bölge Planlama (Bölümünü) lisansı, 1995 yılında da DEÜ Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programını bitirdim. 1996 yılında İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde başlayan doktora ve akademisyenlik hayatına 1999 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi'nde devam ettim, halen doçent olarak Şehircilik Anabilim dalında çalışmaktayım. İlgi alanlarım; kent biçimi, kentsel morfoloji, kentsel tasarım, kentsel ulaşım, kentsel ütopya ve tasarım-grafik eleman/ilke ve ifade biçimleridir.

- I graduated from Dokuz Eylül University City and Regional Planning Department in 1992. I received my Master's degree in Dokuz Eylül University Urban Design program in 1995. I started my PhD study and academic work in İzmir Institute of Technology in 1996 and received my PhD from Yıldız Technical University. I continue my academic work in Yıldız Technical University as Associate Professor in City Planning Division. My areas of interest are urban form, urban morphology, urban design, urban transportation, urban utopias and graphical design of principles, elements and forms of expression.

E-mail: esinaktan@hotmail.com