

Özet

Makalede önce, liman-kent ilişkisinin, Antik Çağ'da en yoğun biçimde izlenebildiği İyonya ve Karya kıyı yerleşimleri ele alınmıştır. Bunların, uygun doğa koşulları sayesinde limanın yanına kurulduğu, böylece oluşan "liman-ticaret-din-kent" dörtlüsünün de sosyokültürel yapıyı biçimlendirdiği gözlenmektedir. Bununla bağlantılı olarak, İyonya bölgesinde, kesişen deniz ve kara ticaretinin, göçlerin, kolonileşmenin artzamanlı ve birbirleriyle bağlantılı olduğu; bunun da çevredeki uygarlıklarla teması sağladığı ve yeni düşünce biçimlerini doğurduğu saptanmaktadır. Daha sonra, liman-kent birlikteliğinin yarattığı ızgara (Hippodamos) kent dokusunun Miletos'da ortaya çıkış nedenleri, topografya, Doğu etkileri, kentin yeniden kurulma zorunluluğu, doğa filozoflarının etkilediği düşünce ortamının uygunluğu ve politikada eşitlik kavramı özetlenmiştir.

Sonuç bölümünde, İyonya ve Karya liman kentlerindeki mimari kurgunun kentsel ve yapısal boyutlarına, Miletos örneğinde dikkat çekilerek, coğrafi konumun yanı sıra düşüncenin, inançların ve siyasal ortamın, kentin oluşumuna katkıları vurgulanmıştır.

Summary

At the beginning of the article, we explore the "harbour-city" connection of the Ionian and Carian coastal urbanisation at its highest point in Antiquity. The suitable conditions of the environment caused a settling next to the harbour. We therefore examine the socio-cultural structure by the elements of "harbour + trade + religion + city" which resulted in this urbanisation. In relation with these remarks, we examine the interlacing of sea trade with land trade, the migration and colonisation of this particular period. Further on, we examine the "harbour-city" juxtaposition which resulted in the grid plan of Hippodamos in Miletos. We also explore the topography; the influences of the Eastern world; the necessity of reconstructing the city; the new ideas which were contributed by the "nature philosophers" and the political conception of equality.

The conclusion part consists of the appraisal of the accumulated facts. By focusing on the example of Miletos, we investigated the architectural structure and formation of the Ionian and Carian harbour cities. We emphasize that, in addition to the advantages of a geographical location, political and religious beliefs also have a strong influence on the establishing of a city.

Anahtar Kelimeler :

Bati Anadolu, Liman, Kent Dokusu, Hippodamos, Izzgara Planı

Keywords :

Western Anatolia, Harbour, Urban Fabric, Hippodamos, Grid Plan

Milestos'tan İstanbul'a Liman Kentlerinde Mimari Kimliğin Oluşumu

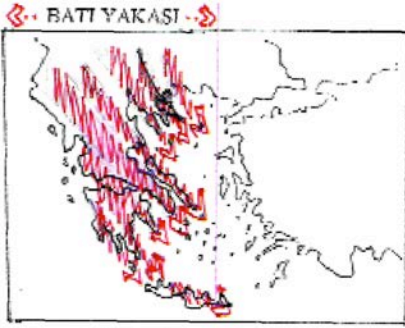
Doç. Dr. Kayahan Türkantoz
MSGSÜ Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

İstanbul ve Hamburg kentlerinde liman kurgularının farklılığı bu çalışmanın kaynağını oluşturmaktadır. İstanbul'un doğal limanı kentin ayrılmaz bir bütünüdür. Hamburg'da ise yapay olan liman kentten kopuktur (Bruttomesso 1991; Hall 1992, 30-45; Daidalos 20, 1986). Liman kentleri üzerine yapılmış olan araştırmalar incelendiğinde, tümünün konuya arkeoloji, mimarlık tarihi veya sosyal antropoloji açılarından yaklaştığı gözlenmektedir (Lehmann-Hartleben 1923; Mumford 1975; Hoepfner-Schwandner 1994). Liman-kent ilişkisinin mimarlığın kentsel ve yapısal boyutları ölçüt alınarak irdelenmemiş olması, doktora çalışmamın temasını belirledi (Türkantoz 2000). İstanbul'daki liman-kent ilişkisini kavramak için, araştırmalar doğal limanların yoğun olduğu Akdeniz'e yöneltildi. Batı Akdeniz'in belli başlı limanları incelendiğinde, burada da liman-kent ilişkisinin olmadığı görüldü; Akdeniz limanları da son elli yılda yapay limanlara dönüştü (Demangeon 1991, 19-24; Archithese 1992; Bona 1988, 39-47; Bobbio 1988, 48-55; Poleggi 1988, 24-30; Maillinger 1992, 42-45; Barselona /Expo '92; Martorell 1991, 29-31; De Sola-Morales 1991, 160-167; Buchanan 1991, 20-25). Bu kentler daha

önce doğal limanlara sahip iken de liman-kent ilişkisi oluşmamıştı. Örneğin Cenova, Marsilya, Barselona limanlarında bu husus gözlenmekteydi; bu kentler her zaman limana kapalıydı.

Sonuçta, liman-kent ilişkisinin oluşması için doğal limanın varlığının tek başına yeterli olmadığı anlaşılmaktaydı. Doğal liman-kent kurgusunun yoğun olduğu Akdeniz, geniş bir zaman dilimi içinde incelendiğinde bu liman-kent kurgusunun ilk izlerine Ege havzasında rastlandı.

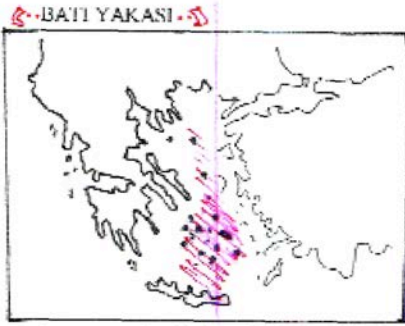
Söz konusu çalışmada öncelikle Ege havzasının batı yakasındaki yerleşimler ile Girit ve Batı Ege adalarındaki liman kentlerinin büyük bir çoğunluğunun, coğrafi koşullarının olumsuzluklarından ötürü (Şekil 1) savunması imkânsız olan limanın oldukça gerisinde, yüksek bir tepenin üzerinde ya da yamacında kurulduğu saptandı (Şekil 2). Bu da liman-kent ilişkisinde kopukluk meydana getirmiş, kentin zamanla içine kapalı bir yerleşim olmasına hazırlamıştı. Ticaret merkezi olan agora kentin ortasına, dini merkez ise akropolise yerleşmişti. Söz konusu oluşum şu şekilde



Dağların kıyıya olan konumu
(K. Türkantoz)



Koyların geniş ve korunaksız olması
(K. Türkantoz)



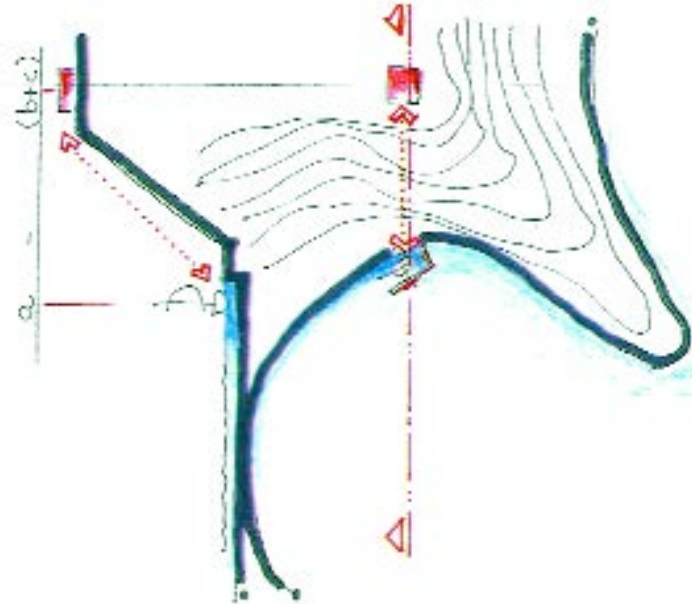
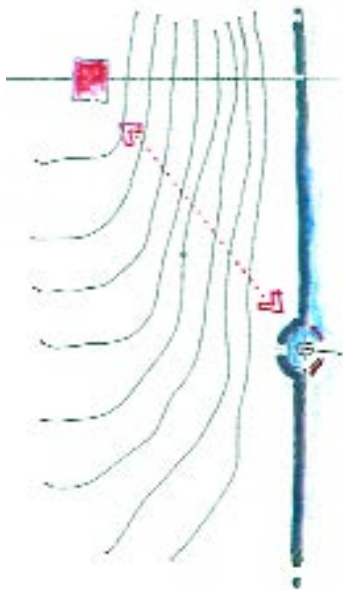
Adaların Kıyıdan Uzak ve Dağınık Konumu
(K. Türkantoz)

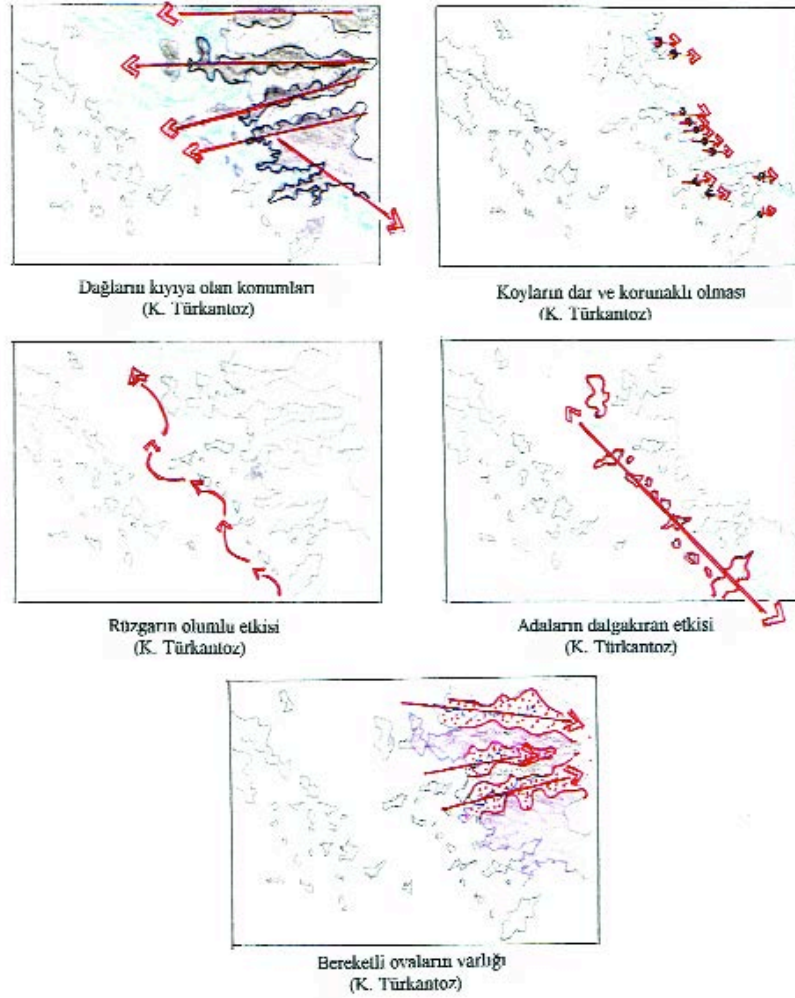


Ovaların yetersizliği
(K. Türkantoz)

Şekil: 1
Ege'nin batı yakasında coğrafi özellikler
(K. Türkantoz)

Şekil: 2
Ege'nin batı yakasında liman kent-
lerinde liman-kent ilişkisi
(K. Türkantoz)





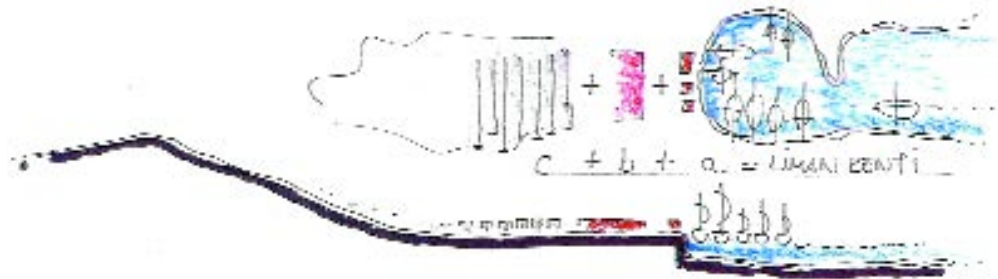
Şekil: 3
Ege'nin doğu yakasında
coğrafi özellikler
(K. Türkantoz)

Şekil: 4
Ege'nin doğu yakasında
liman kentlerinde
liman-kent ilişkisi
(K. Türkantoz)

formüle edilebilir: liman / ticaret / din /
kent = kopukluk / içe kapalılık.

Ege havzasının doğu yakasındaki yerleşimler ise, coğrafi koşullarının sunduğu avantajlar sayesinde, limanın yanına kurulabilmişti (Şekil 3). Limanların korunaklı konumları, başka bir anlatımla,

denizden ve karadan gelecek saldırılara karşı savunmaya elverişli koyların varlığı, bunların hemen gerisinde kentin yerleşmesine imkân vermişti (Şekil 4). Limanın arkasına öncelikle kentin ticaret merkezi olan agora ile kült merkezleri olan tapınaklar yerleşmişti. Böylelikle söz konusu bölgede, Ege'nin batı yakasında



görülmeden yeni bir liman kenti kurgusu oluşmuş, liman-ticaret-din-kent dörtlüsü doğmuştu. Formüle edecek olursak: liman – ticaret – din – kent = birliktelik-açıklık.

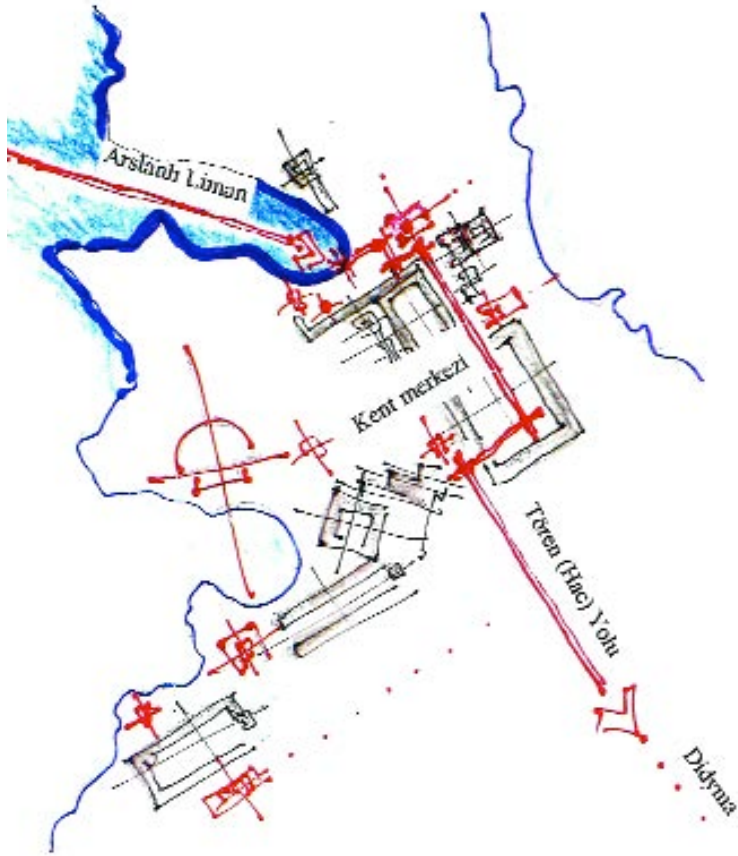
Ege'nin doğu yakasında liman kentlerindeki bu kurgu sosyokültürel yapıyı doğrudan etkilemişti. Ticaret yaşamın maddi boyutuna, din ise metafizik boyutuna hizmet eder. İnsan yaşamındaki bu iki önemli boyutun birbirinden soyutlanmayıp uyum içinde olması İyonya ve Karya liman kentlerinde görülmekteydi. Bu liman kentlerindeki ticaret ve din birlikteliği, tezin kurgusunu oluşturan ilk önemli saptamayıdı.

Liman-tapınak birlikteliğinin kökleri yöredeki liman kentlerinde, Arkaik dönemin "kutsal limanlarına" kadar iner. Kutsal liman geleneğinin kökeninde büyük olasılıkla Anadolu'nun yerli gelenekleri yatmaktaydı. Ticaretin yanı sıra dinsel hayatta önemli yerleri olan bu kutsal limanlara verilebilecek en çarpıcı örnekler Miletos ile Ephesos'dur. Antik Çağ'da Yunan ve Roma yerleşmelerinde genellikle kentin her yerinden görülebilen, çevreye egemen yüksek noktalara konumlandırılan tapınaklar bu kentlerde limanla bütünleşmişti.

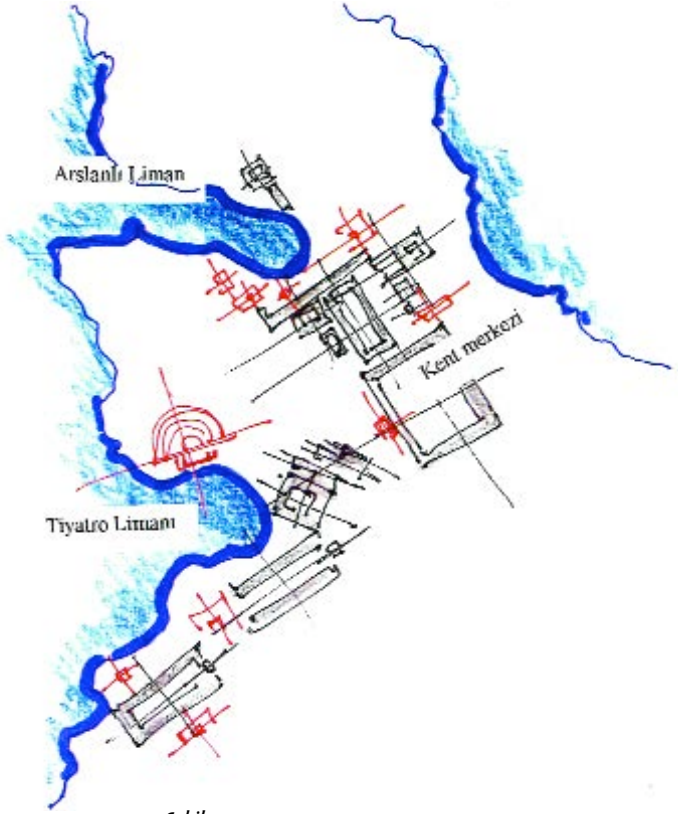
Arkaik dönemde Kalabak Tepe'nin üzerinde yer alan Miletos'un en önemli dinsel merkezi Athena Tapınağı idi. Söz konusu tapınak, tepenin kuzeyinde, adını taşıyan limanın önünde yer almaktaydı (Şekil 5). Bu kentte Klasik dönemden itibaren Athena Limanı'nın yerini alan Arslanlı Liman da, Dydima'daki Apollon Kutsal Merkezi'ne giden "hac yolunun" ilk durağıydı (Şekil 6). Miletos'un kült merkezleri, kentin Arslanlı Liman'ın gerisindeki (güneyindeki) düzlükte yer almıştı. Kentin deniz seviyesinde olan



Şekil:5
Miletos / Antik Çağ'da
Athena tapınağı - Athena
Limanı ilişkisi
(Kleiner 1968; yorum:
K. Türkantoz)



Şekil:6
Miletos / Arslanlı
Liman'dan Didyma'ya
hareket eden hac yolu
(Kleiner 1968, harita
1/2000; yorum:
K. Türkantoz)



Şekil:7
Miletos / Liman-ticaret-din-kent
birlikteliği
(Kleiner 1968, harita 1/2000; yorum:
K. Türkantoz)

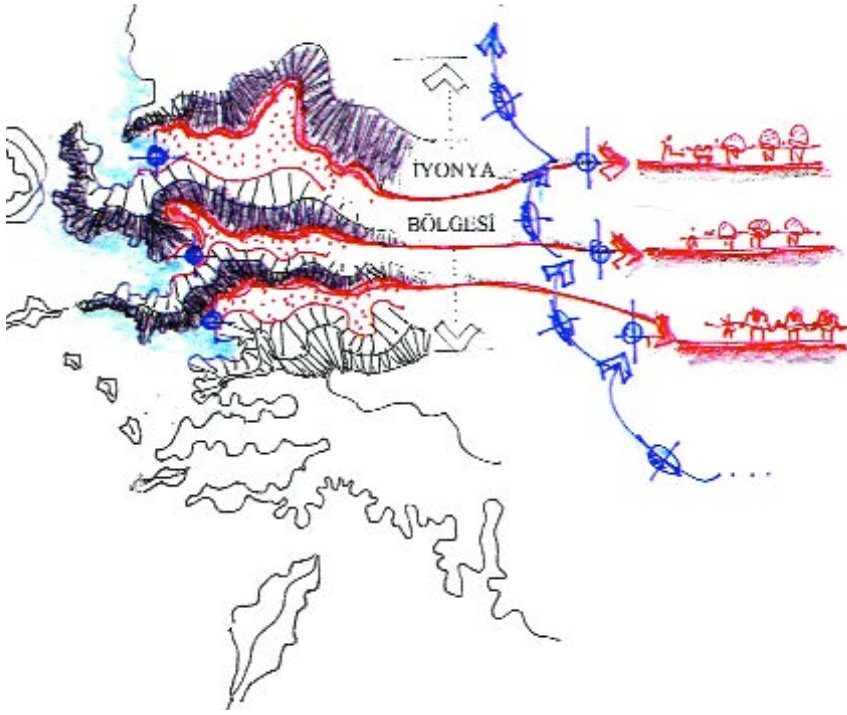
Şekil:8
Ephesos / Arkaik Çağ'da Artemision -
Koressos Limanı ilişkisi
(Müller 1997; yorum: K. Türkantoz)
hareket eden hac yolu
(Kleiner 1968, harita 1/2000; yorum:
K. Türkantoz)



Dydima yolcularının toplanma ve ayin yeri olan Delphinion yer alır. Ephesos'da ise Arkaik dönemde Artemis Kutsal Merkezi'nin (Artemision) Koressos Limanı'nın gerisine yerleştirildiği dikkati çeker (Şekil 8).

Benzer durumlar Ege'nin batı yakasında saptanamamaktadır. Buna karşılık Akdeniz'deki Hellenistik dönemin görkemli limanı İskenderiye'de, limanın ve ünlü fenerin (Pharos) koruyucusu olan İsis Pharia Tapınağı liman girişine inşa edilmişti. Anadolu ile Mısır arasında saptanan bu paralellik, Yunan kültürünün bu yörelerdeki bütün nüfuzuna rağmen Doğu geleneğinden kaynaklanan, dinin toplum hayatındaki ağırlığından ileri gelmekteydi.

Batı Anadolu'da ve Mısır kıyılarında Antik Çağ'da gözlenen "liman-ticaret-dinsel hayat" birlikteliği Hıristiyanlığın Akdeniz dünyasına egemen olmasıyla zayıflasa da tümüyle yok olmamıştı. İyonya ve Karya kıyı kentlerinde liman çevresindeki tapınaklar M.S. 4. yüzyılın sonlarında çoğunlukla kiliseye çevrilmiş, bazıları yıkılarak yerlerine kiliseler yapılmıştır. Bunlara örnek olarak Knidos'un tapınaktan bozma kiliseleri (Özgümiş 1994), Miletos'da Nympheion (Anıtsal Çeşme) ile Güney Agorası'nın arasında yer alan Asklepieion'dan (Asklepieios Tapınağı'ndan) dönüştürülmüş Piskoposluk Kilisesi (Kleiner 1968, 42-43, 135-137), aynı kentte Güney Agorası'nın batısında yine tapınak üzerine oturan Başmelek Mikail Kilisesi (Kleiner 1968, 137-139), Ephesos'da limanın yakınında Panaghia (Meryem Ana) Kilisesi verilebilir. Sonuçta, Bizans döneminde eski önemlerini yitirerek yaşamlarını sürdüren bu kentlerde kiliseler liman çevresinde varlıklarını sürdürmekteydi. Ne

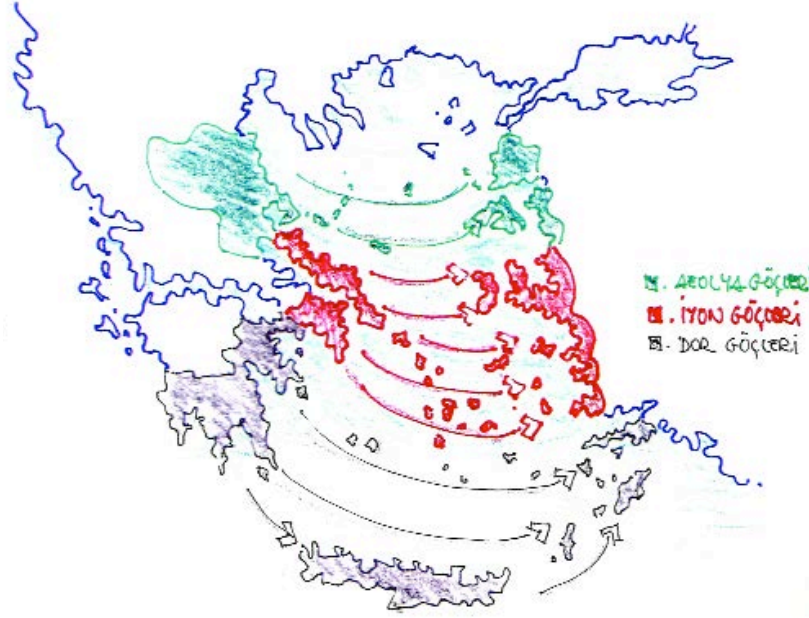


Şekil:9
Antik Çağ'da İyonya'da deniz ve kara ticareti yollarının kesişimi (K. Türkantoz)

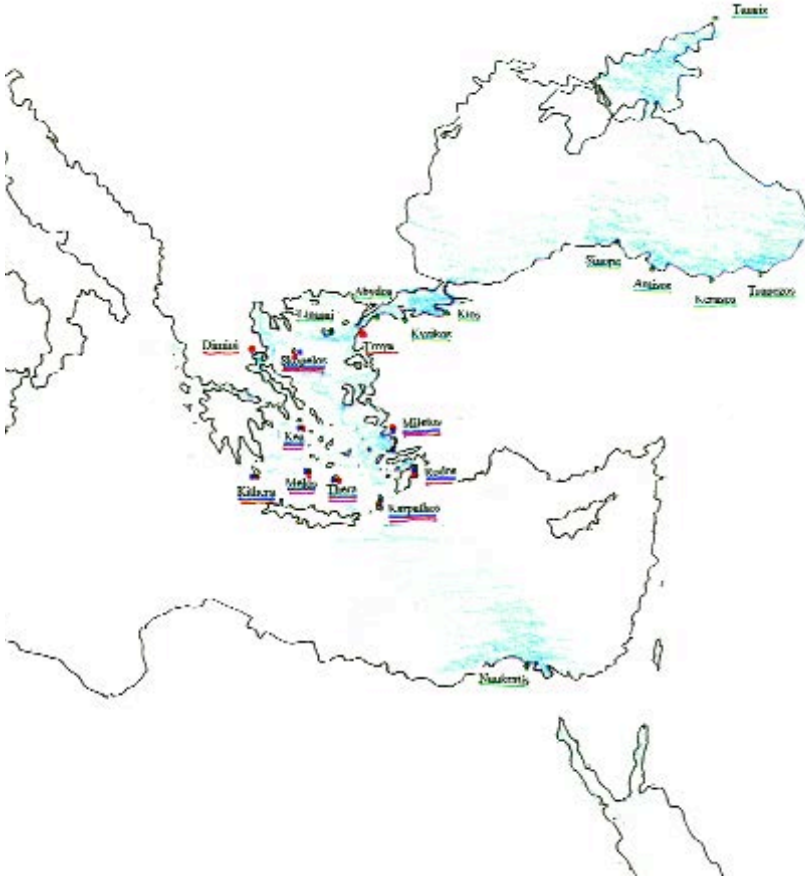
Şekil:10
Mikenlerin doğuya (Ege Adaları ve Batı Anadolu'ya) göçleri (K. Türkantoz)

var ki pagan dönemden farklı olarak, söz konusu yapılarla liman arasında doğrudan bir kutsallık ilişkisi artık söz konusu değildi.

Tez ile ilgili diğer bir önemli saptama ise, İyonya ve Karya liman kentlerinde, özellikle ve deniz ve kara ticaretinin kesiştiği İyonya'da, ticaretin (Şekil 9), göçlerin (Şekil 10) ve kolonileşmenin (Şekil 11) birbiriyle bağlantılı ve ard zamanlı olmalarıydı. Tarım toplumundaki insanın durağanlığına karşılık, deniz ve kara ticaretiyle birlikte hareketli, atılgan, yeniliğe açık bir insan tipi gelişmişti. Harekete ve yeniliğe açık bu insan tipi, deniz ve kara ticaretinin gelişmesiyle birlikte ekonomik güç ve siyasal özerklik elde etmiştir. Böylelikle kendi kendisini yönetme, maliyeye ve adalete ilişkin hususlarda örgütlenme, sahip olduğu toprağı denetleme ve savunma, yeni koloniler kurma becerisini kazanmıştır (Braudel 1996, 335).



Yukarıda özetlenen gelişmeler, İyonların yakın ve uzak çevrelerindeki farklı uygarlıklarla -mimari, bilim, teknik, inanç ve düşünce boyutlarında- temas geçmelerini sağlamıştı. Antik Çağ'da uygarlıklar arasında gözlenen bu tür

**Şekil-11**

Minos (mavi ve kırmızı),
Miken (kırmızı) ve İyon
(yeşil) kolonileri (K.
Türkantoz)

etkileşimlerde, insan trafiğini arttıran kült merkezlerinin önemli bir payı olmuş (Braudel 1996, 46), İyonya ve Karya liman kentleri farklı kültürlerin “aynı kapta kaynadığı” ve yeni sentezlerin üretildiği merkezler haline gelmişlerdi. Sonuçta, İyonya ve Karya liman kentlerinde, özellikle de uygarlık etkileşimlerinin çok yönlü ve yoğun olduğu İyonya’da, düşünce ortamında yeni yaklaşımlar filizlenmişti. Bu yeni yaklaşımlar arasında, Miletos ekolünü oluşturan “doğa filozoflarının” fikirleri, mimarinin kentsel boyutunu etkilemesi açısından diğerlerinden daha önemliydi. Doğayı, dinsel önyargılardan bağımsız olarak gözlemlemeye dayanan ve akılcı bir yaklaşımla onu çözümlenmeyi amaçlayan “doğa felsefesi” kuşkusuz kentsel çevreye

ilişkin yeni algılama biçimlerini de beraberinde getirmişti. Çalışmanın diğer bir önemli boyutu, liman-kent birlikteliğinin doğurduğu Hippodamos kent planının ilk olarak Miletos’da ortaya çıkma nedenlerini sorgulamaktı. Arkaik dönemde, ne Batı Anadolu’da ne de Ege Adaları ve Yunanistan’da bu tür bir dokuya rastlandı.

Miletoslu Hippodamos tarafından M.Ö. 478’de ilk defa kendi kentinde uygulanan ızgara planının ortaya çıkış nedenleri olarak şunlar saptanabilmektedir: Topografya verileri, Doğu uygarlıklarının etkileri, kentin yeniden kurulma zorunluluğu, düşünce ortamının uygunluğu ve politikada eşitlik kavramı, ayrıca Hippodamos’un çok yönlü kişiliği.

Yukarıda sayılan nedenler arasında en önemlisinin “düşünce ortamının uygunluğu ve politikada eşitlik kavramı” olduğu söylenebilir. Eğer geometri bilgisi, topografik uygunluk ve kentin yeniden kurulması gibi etkenler böylesi bir dokunun ortaya çıkması için yeterli olsaydı, M.Ö. 2.000-3.000 yıllarında Mezopotamya ve Mısır’da Miletos’dan çok önce benzer kent tasarımları yaratılırdı. Rasyonel dokulu yerleşimleri Mısır’da toplumun en alt katmanını oluşturan ve ancak kendi aralarında eşit olan işçi yerleşimlerinde görmekteyiz. Bu yerleşimlere örnek olarak Tel el-Kahun ve Tel el-Amarna’daki işçi konutları verilebilir (Kato 1980, 122). Aynı şekilde nekropollerdeki mastabalar da, yüksek bürokrasinin, saray mensuplarının ve ileri gelen rahiplerin “ölüm ötesi evleri” olarak bir “sınıf içi” eşitliğini yansıtmaktaydılar. Nekropolün tümüne baktığımızda, krallara ait piramit mezar komplekslerinin, devasa boyutları ve tamamen farklı biçimleriyle, tıpkı toplum düzeninde “tek, tanrısal ve

tartışılmaz” firavun gibi, çevrelerindeki dokudan kesin çizgilerle ayrıldığını görürüz. Bunun yanında sade vatandaşların mezarları basit bir çukurdan ya da beşik tonozlu ufak hücrelerden ibarettir (*Lange-Hirmer 1967, 58-59*).

Ancak demokrasi eğilimi de tek başına yeterli olmamıştı. Bunun en iyi kanıtı, demokrasi oluşumunun merkezi Atina’da, kent yerle bir edildikten sonra eski organik dokunun aynen sürdürülmesiydi (*Wycherley 1993, 16*).

Yukarıda saydığımız bütün bu etkenlerin bir arada bulunması halinde söz konusu kent düzeni ortaya çıkabilmişti. Bu da ancak İyonya’da mümkün olmuştu.

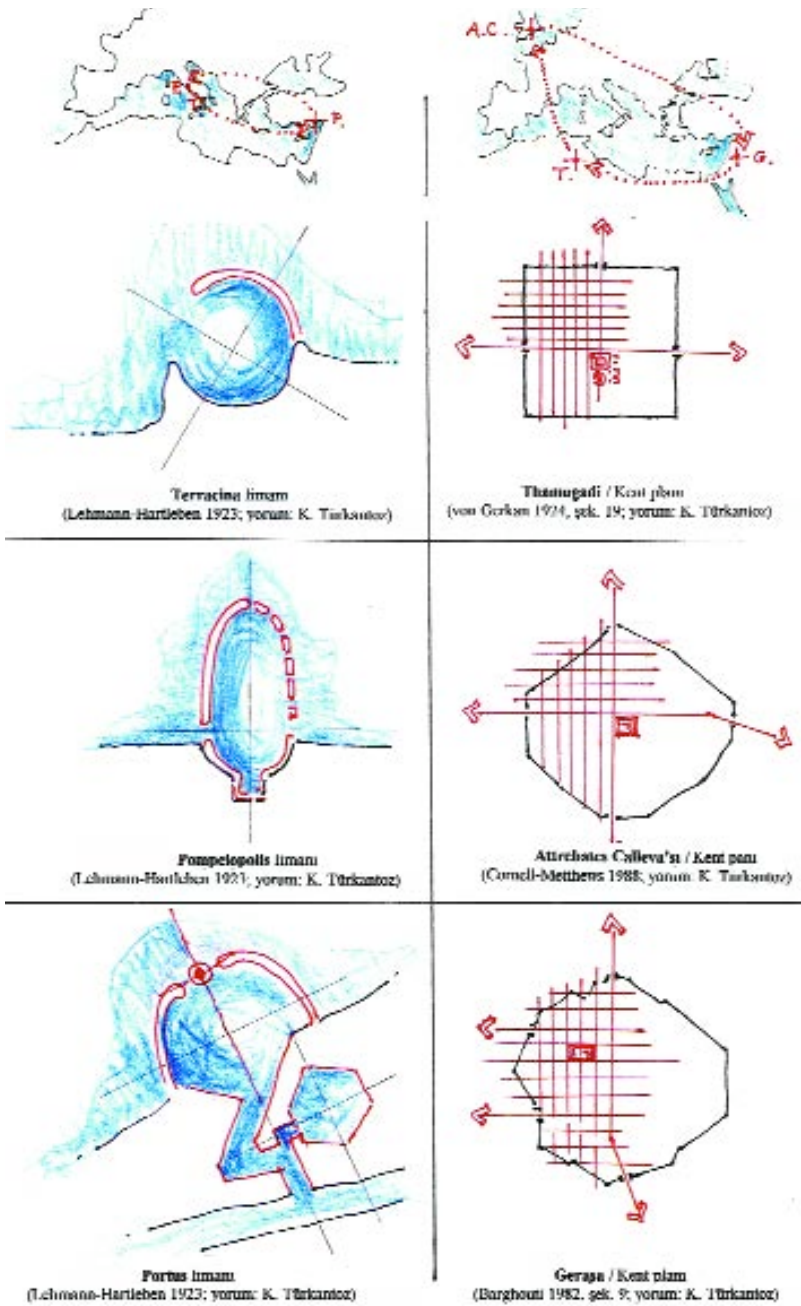
Batı Anadolu ve Ege’nin karşı yakasında, Klasik dönemde altın çağını yaşayan Yunan Uygarlığı Büyük İskender’in fetihleriyle anayurdundan Doğu’ya doğru geniş bir alana yayıldı. Ege kökenli bu uygarlık çok farklı coğrafyalarda ve iklimlerde yerel uygarlıklarla karışarak yaşamaya başladı. Miletos’da biçimlenen ızgara kent planının Helenistik dönemde Doğu Akdeniz ve Mısır kıyılarından çöllerle iç kesimlere doğru yayıldığı gözlemlendi. Miletos’da ve onu izleyen Priene, Ephesos, Latmos Herakleia’sı, Rodos, Kos, Knidos gibi komşu kentlerde olduğu gibi, bu kent kurgusunun gerisinde onu besleyen “felsefi altyapı” giderek yerini yerel geleneklerle yoğrulmuş, Doğu ağırlıklı düşünce biçimlerine bırakmıştı; tıpkı dini düşünce-inançta Olympos tanrılarının, Doğu tanrılarıyla karışması sonucunda Ra-Helios, Hermes-Ptah, İsis-Aphrodite türünden yeni melez kültürlerin ortaya çıkışı gibi.

Aslında Büyük İskender’in Doğu ve Batı dünyalarını yeni bir sentezde birleştirme

rüyası da bundan farklı değildi. Ancak Miletos kökenli ızgara kent planı artık özgün ortamından ve onu yaratan düşünce dünyasından uzakta, sadece bir “biçim” olarak uygulanmaya başladı (*Sauvaget 1941*).

M.Ö. 1. yüzyıldan itibaren İtalya’dan Doğu’ya doğru genişleyen Roma Devleti önce Anadolu’yu, sonra M.Ö. 30’da Mısır’ı (Ptolemaios Devleti’ni) bünyesine katarak Helenistik dünyanın en önemli iki kesimine sahip oldu. Buna paralel olarak Roma yönetici sınıfı ve aydın kesimi Eski Yunan Uygarlığını, felsefesi, mimarisi ve sanatıyla benimsemişti. Roma Devleti’nin Yunan Uygarlığını sahiplenmesi kent kurgusunda da geçerli olmuştu. Bu bağlamda ızgara kent planı imparatorluğun merkezi olan İtalya’dan doğu sınırı Fırat Nehri’ne ve batı sınırı Britanya’ya kadar yayılmıştı. Doğudan Damascus (*Şam*), Batıdan ise Silchester örnek olarak verilebilir (*Barghouti 1982, 209-229*); *Boon 1957*).

Farklı coğrafya, iklim ve kültür ortamlarını hiçe sayarak adeta kalıp gibi uygulanan Hippodamos kent planı bir “şablona” dönüşme sürecine girmişti. Özellikle Eski Yunan Felsefesinin özünü yitirip yerini Doğu kökenli, gizemci-mistik ağırlıklı Yeni Eflatunculuğa terk ettiği Geç Antik Çağ’da, ızgara kent planı, sadece “imparatorluğun otoritesini ve askeri üstünlüğünü” simgeleyen bir “biçime” indirgenmişti. Aynı şekilde Roma Çağı’nda yeni tasarlanan limanlarda da fonksiyondan çok biçime önem verildiği, imparatorluğun gücünü simgeleyen büyük boyutlu ve geometrik planlı tasarımların tercih edildiği dikkati çeker (*Lehmann-Hartleben 1923, 67, 195-197, 204-205*) Kent planındaki bu değişime paralel olarak, limanlar da şekil değiştirip kalıplara dönüşmeye başladı. İçeriğinden

**Şekil:12**

Roma Dönemi'nde liman ve kent tasarımında biçimsel yaklaşımlar

soyutlanan -özünü yitiren her öğede, olduğu gibi- ızgara kent planı ve limanlar da ortaya çıkış nedenlerini yitirdikten sonra sadece bir "biçim" olarak kaldı (Şekil 12).

Başta değinilen, Batı Anadolu kıyılarının ayrıcalıklı konumundan ötürü Antik

Çağ'da özellikle İyonya'da ortaya çıkan liman-ticaret-din-kent birlikteliği Orta Çağ'a kadar yaşatılmıştı. Ancak Hıristiyanlığı Roma İmparatorluğu'nda yasallaştıran I. Konstantinus'un yeni başkenti Konstantinopolis'te artık bu kuruya rastlanmaz. Kentin önemli kiliseleri tarihi yarımadanın sırtını oluşturan tepeler üzerindeydi ve liman bölgesinden soyutlanmışlardı. İlk bakışta Marmara kıyısında bulunan ve bir istisna gibi görünen Küçük Ayasofya'nın (*Aziz Sergios ve Bakkhos Kilisesi*), yakınındaki Kadırga Limanı ve ticaret bölgesiyle hiçbir bağlantısı yoktu. Bu kilise sadece Büyük Saray kompleksine bağlı bir dini yapıydı.

Ephesos'da da benzer bir durumla karşılaşılr: Bizans döneminin en önemli dini yapısı olan, İncil yazarı Aziz İoannes'in gömülü olduğu anıtsal bazilika kentin doğusunda, kalenin güneyindeki platformda inşa edilmişti. Yine Bizans döneminde Ephesos'un çok önemli bir ziyaret yeri olan Yedi Uyuyanlar Makamı da kentin doğusunda, sırtını denize dönmüş bir yamaçtaydı (Türkantöz 2004, 1183-1219).

Hıristiyan dininin, özellikle mistik eğilimlerin ağır bastığı Doğu Hıristiyanlığı'nın, paraya ve dolayısıyla ticarete karşı takındığı olumsuz tavır, yukarıdaki örneklerin oluşumunda ana belirleyici oldu. Bizanslıların ticareti küçümsemeleri ve mecbur olmadıkça "bu süfli meslekle" uğraşmamaları bu bağlamda dikkat çekicidir (Ducellier 1976, 99-105). Dinsel hayatın, hatta tümünden kent hayatının limandan soyutlanması Protestan püritanizminin egemen olduğu Kuzey Avrupa liman kentlerinde de gözlenir. Hamburg liman kenti buna çok iyi bir örnek teşkil eder (Prange 1990).

İslâm dünyasında ise liman ve ticaret bölgelerinin dinsel hayattan kopmadıklarını görürüz. Bu birlikteliğin

temelinde kuşkusuz, gençliğinde bizzat kervan ticaretiyle uğraşmış olan İslâm Peygamberi'nin, meşru yollardan olmak kaydıyla ticari kazanca olumlu bakması, hatta teşvik etmesi yatmaktaydı (*Gölpınarlı [tarihsiz], 170, 172*). İsfahan, Halep, Kahire, Şam, Konya, Bursa, Edirne gibi önemli kara ticareti kentlerinde gözlenen çarşı-cami içiçeliği ticaret-din birlikteliğinin, mimarinin kentsel boyutuna yansıdığı en iyi örnekleri teşkil eder (*Browne 1976, 260-261; Sauvaget 1941; Özdeş 1998, 24-43, 47-71*).

Konumuz açısından asıl ilginç olan İslâm dünyasının liman kentleridir. Anadolu'dan iki ilginç örnek İyonya bölgesindeki Miletos (*Balat*) ve Ephesos'dur (*Ayasluğ*). Türklerin denizcilikle ilk kez ciddi biçimde uğraşmaları Beylikler döneminde (*14. yüzyılda*) Batı Anadolu kıyılarına yerleşmeleriyle başlar. Mentешеoğulları'na başkentlik etmiş olan Balat'ta Arslanlı Liman'ın eksenindeki düz alan kent merkezi olma özelliğini sürdürmekteydi. Körfez bu dönemde Büyük Menderes'in taşıdığı alüvyonlarla dolmuştur ama hala nehrin ağzından sallarla yükleme yapılmaktaydı. Mentешеoğulları döneminin bütün dini yapıları da bu çevrede yer alır: İlyas Bey Camii ve Külliyesi, Merdivenli Cami, Dört Direkli Cami, Humey Tepe'deki Tekke (*Kleiner 1968, 142-152*). Aydınöğulları'nın başkenti olan Ayasluğ'da (*antik Ephesos*) da aynı durum gözlenir. İsa Bey Camii ve diğer ufak boyutlu dinsel yapılar, çoktan dolmuş bulunan Koressos Limanı'nın (*Artemision'un*) önündeki düzlükte yoğunlaşmıştı. Dahası, İsa Bey Camii'nde tasarımına en çok özenilen ve Anadolu Türk mimarisine önemli yenilikler getiren anıtsal batı cephesi Koressos Limanı'nın bulunduğu yöne bakmaktaydı ve bir dizi dükkânın üzerinde yükselmekteydi (*Sönmez 1995, 347-351*). Sonuçta her iki kentte de,

alüvyonlar nedeniyle fonksiyonunu yitirmiş olan antik limanların belirlediği ana ticaret bölgesi Beylikler döneminde canlılığını korumuş, böylece Antik Çağ'ın bu ünlü limanları en azından 15. yüzyıla kadar birer anı ya da "gölge" düzeyinde yaşamlarını sürdürebilmişlerdi.

Ticaret-din birlikteliği Yeni Çağ'da İslâm dünyasının en önemli limanı olan İstanbul'da da karşımıza çıkar: Valide (*Yeni*), Mahmud Paşa, Ahi Çelebi, Rüstem Paşa, Atik Ali Paşa (*Çemberlitaş*), Nuruosmaniye camileri limana yakın ticaret bölgesi ile iç içe inşa edilmişlerdir. Üsküdar limanının gerisindeki çarşıda Mihrimah Sultan, Yeni Valide, Kara Davud Paşa ve Şemsi Paşa camileri; Galata-Perşembepazarı'nda günümüze ulaşmayan Valide (*Galata Yeni*), Yeraltı (*Kurşunlu Mahzen*), Arap ve Kemankeş Mustafa Paşa camileri limanla birlikte yer alırlar (*Şekil 13*).

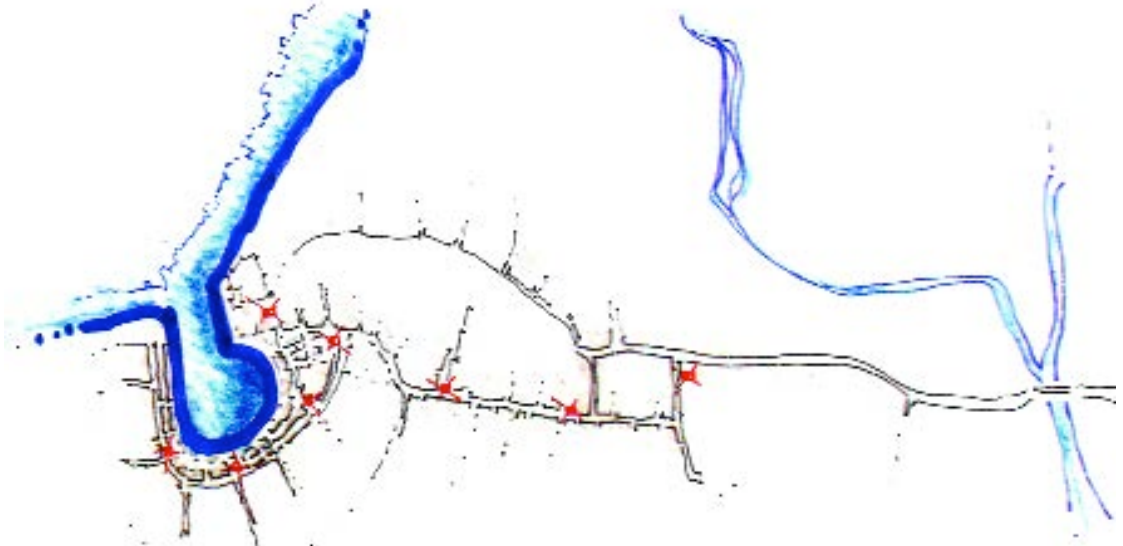
Osmanlı dünyasının İstanbul'dan sonra en önemli limanlarından İzmir'de bu olgu daha da belirgin olarak kente damgasını vurmuştu. İstanbul'dan farklı olarak, İzmir'in bütün önemli camileri çarşı bölgesindeydi (*Kestane Pazarı, Şadırvanaltı, Hisar camileri*) (*Erdal 1996, 113*) (*Şekil 14*). Çevrelerindeki yoğun ticaret bölgesinden ve gürültülü ortamdan dolayı bu camilerin çoğu, dükkân veya mahzen-depo olarak kullanılan birimlerin üzerine oturtularak yükseltilmişti. Osmanlıcada "fevkâni" olarak nitelendirilen bu tür yapılarda cami, bir yandan çevresindeki gürültülü ve hareketli ortamdan soyutlanmakta, diğer taraftan ibadet mekânının altında kalan hacim, camiye gelir getiren ticaret birimleri olarak değerlendirilmekteydi (*Sourdel-Thomine – Spuler 1973, 252-253; Hoag 1976, 148-150; Öney 1989, 12-13*).

Bütün bu saptamalardan hareketle, gerek



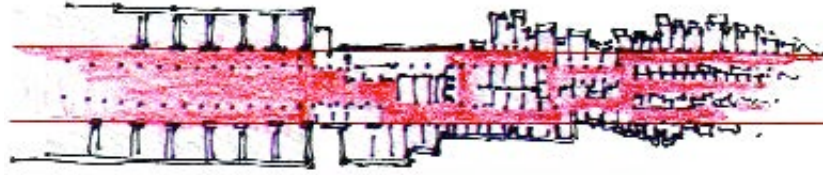
Şekil:13
İstanbul / Camilerin
liman bölgesinde
dağılımı (Özdeş 1998;
yorum: K. Türkantoz)

Şekil:14
İzmir / Camilerin liman
bölgesinde dağılımı
(Erkal 1996; yorum:
K. Türkantoz)



doğal veriler gerekse de toplumsal veriler açısından Antik Çağ'da İyonya ve Karya liman kentlerinin İstanbul'un "arketipleri" olduğu sonucuna varılabilir. Antik Çağ'dan sonra, Bizans ve Osmanlı dönemleri İstanbul'unda da deniz ve kara ticareti yollarının kesişmesi ve her iki imparatorluğun çeşitli yörelerinden başkente nüfus akışı sonucunda oluşan heterojen demografik yapı çevre uygarlıklarından birçok etkiyi beraberinde taşımıştır. Ancak İstanbul'da, Antik İyonya ve Karya kentlerindeki kolonileşmenin yerini büyük imparatorlukların başkenti olma özelliği almaktadır. İstanbul'da ızgara kent planı gibi, mimarının kentsel boyutuna ilişkin yeni fikirler oluşmamış, buna karşılık, Bizans ve Osmanlı mimarları, ürettikleri mekânlarda (*mimarının yapısal boyutunda*) Antik Çağ'dan çok farklı ve özgün çözümler üretmişlerdir.

Miletos'da M.Ö. 478'de Hippodamos tarafından uygulanan ızgara kent planının sürekliliği Erken İslâm döneminin sonuna kadar izlenebilmektedir. Izgara kent planıyla eşzamanlı olarak Ege havzasında, özellikle Batı Anadolu kıyılarında biçimlenen, Batılıların deyimiyle "klasik uygarlık", Geç Antik Çağ'ın mirasına sahip çıkan Erken İslâm uygarlığı bünyesinde -en azından bazı yönleriyle- 13. yüzyılın ortalarına kadar yaşamını sürdürmüştür (*Brown 1995, 185-192*). Örneğin Suriye-Lübnan sınırında Emevîlerin inşa ettiği bir saray kenti olan Anjar, ızgara planı ve mimari özelliklerinden ötürü, araştırmacılar tarafından başta bir geç Roma kenti zannedilmiştir (*Chebab 1988*). Öte yandan, Abbasi Devleti'nin 1258'de Moğol saldırıları sonucunda ortadan kalkmasıyla, Antik Çağ'dan devralınan birçok kültür ögesi gibi, geometrik dokulu kent tasarımı da, Yakın Doğu'da yerini organik dokulu kent tasarımına bırakır (*Şekil 15*).



Antik Çağ'a ait bir direkli caddenin organik çarşıya dönüşümü
(Sauvaget 1941, yorum: K. Türkantoz)

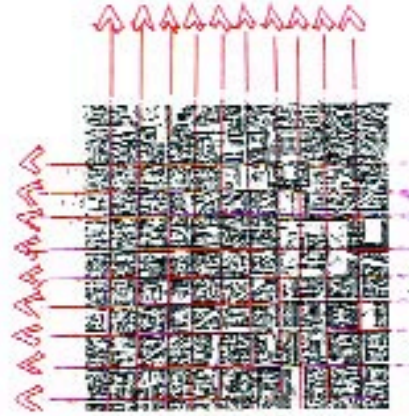


Kentin bir kesiminde organik doku içinde geometrik doku izleri
(Sauvaget 1941, yorum: K. Türkantoz)

Avrupa'da ise, Batı Roma'nın çöküşüyle başlayan Orta Çağ boyunca Yunan-Roma uygarlığının birçok ögesiyle birlikte, ızgara kent planı da etkisini yitirmiş, feodal düzenin ve skolastik düşüncenin biçimlendirdiği korunaklı ve organik dokulu kentler kurulmuştur (*Matthew 1988*). Orta Çağ'ın kapanması ve Rönesans'ın devreye girmesiyle Yunan-Roma uygarlığı yalnız dış görünüşüyle değil, onu yaratan düşünce akımlarıyla birlikte yeniden değerlendirilir. Rönesans'tan itibaren organik dokulu Orta Çağ kentlerinin merkezleri, geometrik biçimler doğrultusunda yeniden düzenlenir. Bu örnekler arasında ızgara kent planını aynen sürdürenler olduğu gibi, kent

Şekil:15
Halep / XII. yy.dan itibaren geometrik dokunun organik dokuya dönüşümü

Şekil:16
Rönesans İtalyası'ndan geometrik kent dokusu örnekleri



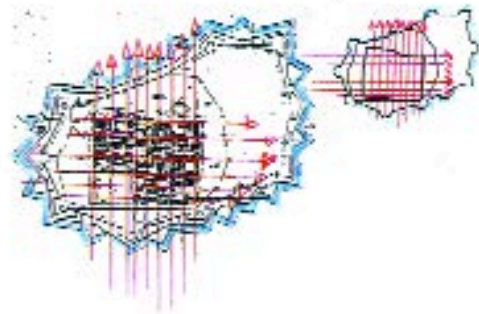
Torino / Kent planından ayrıntı
(Kato 1980, şek. 38; yorum: K. Türkantöz)



Torino / Kent planı
(Kato 1980, şek. 51; yorum: K. Türkantöz)



Floransa / Kent planı
(Kato 1980, şek. 9; yorum: K. Türkantöz)



Floransa / Kent planı
(Kato 1980, şek. 8; yorum: K. Türkantöz)



Gramscicela / Kent planı
(Kato 1980, şek. 50; yorum: K. Türkantöz)



Ayvalık / Kent planı
(Kato 1980, şek. 46; yorum: K. Türkantöz)



Kapalıçarşı-liman bağlantısı
(Müller-Wiener 1977; yorum: K. Türkantoz)



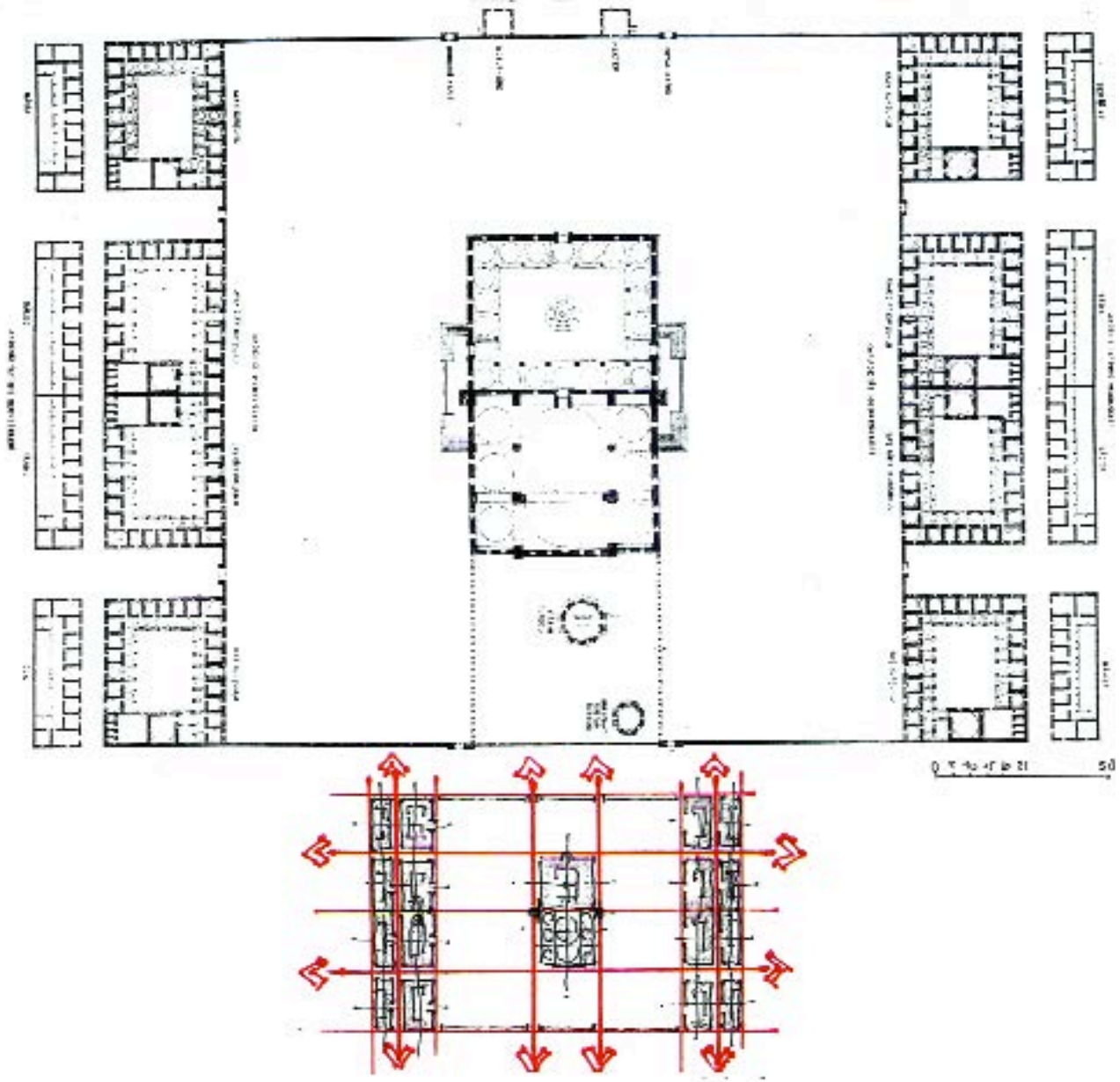
Kapalıçarşı'nın yerleşim planı
(Cezar 1983; yorum: K. Türkantoz)

merkezlerinde daire, elips ya da çokgen planlı meydanlara odaklananlar da bulunmaktadır (Kato 1980, 6-8) (Şekil 16).

Dikkatimizi tekrar Doğu'ya yöneltecek olursak, Abbasîlerin çöküşüyle Yakın Doğu'da ortadan kalkan geometrik kent tasarımının, Türk mimarisinin ne Selçuklu ne de Osmanlı dönemlerinde devam ettiği gözlenir. Ancak II. Mehmed'in (Fatih) saltanat döneminde (1453-1481) gerçekleştirilen iki önemli uygulama Kapalıçarşı'nın Fatih Dönemi'ne ait olan

çekirdeği ve Fatih Külliyesi (Vogt-Göknil 1965, 51; Ayverdi 1973, 356-406; Ayverdi 1974, 557-576; Hoag 1976, 321-325; Müller-Wiener 1977, 405-411; Cezar 1983, 91-107; Goodwin 1992, 121-131; Müller-Wiener 2001, 405-411) geometrik ve aksiyal tasarımlarıyla istisna oluştururlar (Şekil 17). Fatih'in, Rönesans Avrupa'sındaki gelişmelere açık kişiliği ve Osmanlı düzenine getirdiği merkezileşme bu uygulamanın ortaya çıkış nedenleri olarak değerlendirilebilir (Babinger 1954, 550-618). Bu arada, Fatih Külliyesi'nin yerleşim düzeninde gözlenen

Şekil:17
İstanbul / Kapalıçarşı



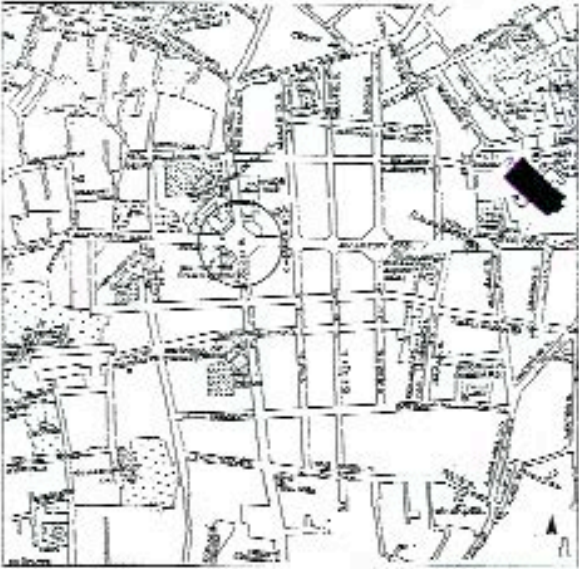
Şekil:18
İstanbul / Fatih
Külliyesi'nin yerleşim
planı (Ayverdi 1973;
yorum: K. Türkantoz)

katı simetri ve geometrik doku, bazı araştırmacılarca Rönesans İtalya'sından bir etki olarak yorumlanmış ve "Filarete" olarak tanınan Antonio Averlino ve Aristotele Fioravanti adlı İtalyan mimarlara mal edilmiştir (Restle 1981; Raby 1987, 190; Necipoğlu 1991, 14-15; Necipoğlu 2005, 86-88) (Şekil 18).

Fatih Dönemi'nden sonra Osmanlı mimarisinin kentsel boyutundan silinen rasyonel ve geometrik kent tasarımı, Batılılaşma döneminde, İstanbul başta olmak üzere, kentlerin yeniden kurgulanan semtlerinde tekrar karşımıza çıkar. Tıpkı Pers tahribatından sonra yeniden kurulmak zorunda olan Miletos gibi, 19. yüzyılda



1850'lerde Aksaray'ın planı
(Çelik 1996, şek. 25, yorum: K. Türkantöz)



1870'lerde Aksaray'ın planı
(Çelik 1996, şek. 26; yorum: K. Türkantöz)



İstanbul'un yangınlardan sonra yeniden tasarlanan mahallelerinin de geometrik dokusu, çevrede yangının henüz yok edemediği organik dokuyla çarpıcı bir tezat oluşturur (Çelik 1996, 41-67, 92-94; Kuban 1996, 376-393; Akın 1998, 153-169) (Şekil 19). Günümüz İstanbul'unda, özellikle Tarihi Yarımada, Eyüp, Galata, Üsküdar gibi

geleneksel dokunun yer yer yaşayabildiği kesimlerde kent planlaması ölçeğinde bu sorun güncelliğini korumaktadır.

KAYNAKÇA

- Akın, N. 1998. *Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*. İstanbul.
- Ayverdi, E. H. 1973. *Osmanlı Mi'mârîsinde Fâtih Devri, III*, İstanbul.
- Ayverdi, E. H. 1974. *Osmanlı Mi'mârîsinde Fâtih Devri, IV*, İstanbul.
- Barghouti, A. N. 1982. Urbanization of Paletine and Jordan in Hellenistic and Roman Times. *Studies in the History and Archeology of Jordan*, I, Amman: 209-229.
- Bobbio, R. A. 1988. Eine Zukunft für den Hafen?. *Werk. Bauen+Wohnen* 9: 48-55.
- Bona, E. D. 1988. Einzelfaelle der Moderne. *Werk. Bauen+Wohnen* 9: 39-47.
- Boon, G. C. 1957. *Roman Silchester*, London.
- Braudel, F. 1996. *Uygarıkların Grameri* (çev. M. A. Kılıçbay) Ankara.
- Brown, P. 1995. La Toge et la Mitre. *Le Monde de l'Antiquité Tardive* (çev. C. Monatte) Paris.
- Browne, K. 1976. Life Line I. Bazaar route: Friday Mosque to the Maidan. *AA. May* No:951: 260-261.
- Bruttomesso, R. 1991. *Waterfront. una nuova frontiera urbana* Venezia.
- Buchanan, P. 1991. Monumente für eine klassizistisch-konstruktivistische Stadt. *Barcelona Architektur und Staedtebau zur Olympiade 1992*: 20-25.
- Cezar, M. 1983. *Tipik Yapıları İle Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*. İstanbul.
- Chebab, H. 1988. Ancar'daki Emevî Sarayları/Prenslerin Yazlık İkametgâhları. *Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi* 3: 85-91.
- Çelik, Z. 1996. 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti. *Değişen İstanbul* (çev. S. Deringil) İstanbul.
- Demangeon, A. 1991. France, Port of Cherbourg. *European Docklands. Past, Present and Future*: 19-24.
- De Sola-Morales. 1991. Moll de la Futsa. *Barcelona Architektur und Staedtebau zur Olympiade 1992*: 160-167.
- Ducellier, A. 1976. *Le Drame de Byzance*, Paris.
- Erdal, A. 1996. *İzmir Kızlarağası Hamı ile Çevresini Tanıtma ve Sevdirme Amacına Yönelik Bir Araştırma* İzmir.
- Goodwin, G. 1992. *A History of Otoman Architecture*, London.
- Gölpınarlı [tarihsiz]. *Hz. Muhammed ve Hadisleri*. İstanbul.
- Hall, P. 1992. Arre portuali: Nuovi approdi del progetto. *Casabelle*, 589: 30-45.
- Hoag, J. 1976. *Islamische Architektur* Stuttgart.
- Hoepfner, W.- E. L. Schwandner. 1994. Haus und Stadt klassischen Griechenland. Neubearbeitung. *Wohnen in den klassischen Polis I*, München.
- Kato, A. 1980. *Plazas of Southern Europe* Tokyo.
- Kleiner, G. 1968. *Die Ruinen von Milet* Berlin.
- Kuban, D. 1996. *Istanbul. An Urban History. Byzantion Konstantinopolis İstanbul* İstanbul.
- Lange, K.- M. Hirmer, K. 1967. *Ägypten* München.
- Lehmann-Hartleben, K. 1923. *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres* Leipzig.
- Maillinger, R. 1992. Colombo 92 in Genua. *Baumeister* 8: 42-45.
- Martorell, J. 1991. La Nova Icaria. *Barcelona Architektur und Staedtebau zur Olympiade 1992*: 29-31.
- Matthew, D. 1988. *Ortaçağ Avrupası (Atlas of Medieval Europe)* (çev. M. A. Kılıçbay) İstanbul.
- Mumford, L. 1975. *The City in History* London.
- Müller-Wiener, W. 1977. *Bildexikon zur Topographie Istanbul* Tübingen.
- Necipoglu, G. 1991. *Architecture, Ceremonial and Power. The Topkapı Palace in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*. Cambridge – London.
- Necipoglu, G. 2005. *The Age of Sinan. Architectural Culture in the Otoman Empire* London.
- Öney, G. 1989. *Beylikler Devri Sanatı. XIV-XV. Yüzyıl (1300-1453)* Ankara.
- Özdeş, G. 1998. *Türk Çarşıları* Ankara.
- Özgümüş, F. 1994. *Anadolu'da Kiliseye Çevrilmiş Yunan ve Roma Tapınakları* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, basılmamış doktora tezi
- Poleggi, E. 1988. Der urbane Ort und seine Architektur. *Werk. Bauen+Wohnen*, 9: 24-30.
- Prange, C. 1990. *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte- A Journey through Hamburg's History* Hamburg.
- Raby, J. 1987. *El Gran Turco: Mehmed the Conqueror as a Patron of the Arts of Christendom* PhD thesis, Oxford University.
- Restle, M. 1981. Bauplanung und Baugesinnung unter Mehmed II Fatih *Pantheon*, 39: 361-367.
- Sauvaget, J. 1941. *Alep. Essai sur le développement d'une grande ville syrienne, des origines au milieu du XIXè siècle*, Paris
- Sourdel, J.- B. Thomine Spuler. 1973. *Die Kunst des Islam*, Berlin.
- Sönmez, Z. 1995. *Başlangıcından 16. Yüzyıla Kadar, Anadolu Türk-İslam Mimarisinde Sanatçılar* Ankara.
- Türkantoz, K. 2004. *Anadolu'da Eshab-ı Khef (Yedi Uyurlar) Kültüne Bağlanan Ziyaret Merkezlerinin Mimari Kimliği. Uluslararası Türk Dünyası İnanç Merkezleri Sempozyumu (Mersin):1183-1219*.
- Vogt-Göknil, U. 1965. *Turquie Ottomane* (çev. M.-C. Thiebaud) Fribourg.
- Wycherley, R.E. 1993. *Antik Çağ'da Kentler Nasıl Kuruldu?*, (N. Nirven-N. Başgelen) İstanbul.