

Bir Kara ve Kıyı Kenti Düğümü Olan Pertev Paşa Külliyesi'nin Yeniden Görünür Kılınması İçin Eleştirel Bir Yaklaşım**

Zuleyha Kübra ÇAPIN^{1*}, Elif Yeşim KÖSTEN²

Öz

Anadolu coğrafyasının stratejik geçiş noktalarından birinde konumlanan ve birçok ticari yolun hem kıyıda hem de karadan yaklaşarak düğümlendiği İzmit kenti, 16. Yüzyılda İpek Yolu'nun en önemli duraklarından biri durumundadır. Evliya Çelebi'nin seyahatnamelerinde bahsettiği Osmanlı Döneminde Mimar Sinan tarafından yapılan Pertev Paşa Külliyesi'ne odaklanan çalışma, külliyenin tarihsel bağlamı ve günümüz kentinde bu odak noktasının nasıl algılandığı ve dokudaki güncel rolü üzerinde durmaktadır. Kervan yolu üzerinde bir menzil külliyesi olan Pertev Paşa Külliyesinin, günümüzde Yeni Cuma Camii adıyla tekil bir ibadet yapısına dönüşümünü, kentsel planlama kararları üzerinden kronolojik olarak incelemeyi hedefleyen çalışmada, yapıldığı dönemde bünyesinde barındırdığı parçalar ve onlar arasındaki mekânsal ilişkiyi de görünür kılacaktır.

Günümüzde sadece bir işaret ögesi olmaya devam eden cami yapısı, külliye bünyesindeki yapıların farklı zamanlarda tek tek zarar görmesi, güncel planlama kararlarında ve kent pratiğinde bu kimlik kaybının önemsenmemesi sonucunda, harabe niteliğinde izler olarak kentte yer almaktadır. Külliyenin ismi olan ve kimliğin en önemli girdilerinden bir olarak tanımlayabileceğimiz "Pertev Paşa Cami ve külliyesi" isminin de "Yeni Cuma Camii" olarak çevrilmesi kent bağlamındaki yerinin kaybolmasındaki en önemli unsur oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, ülkemizde sıklıkla rastlanan kentsel kimlik kaybının giderilmesi adına, kentlere kendi bağamlarından uzak kimlikler giydirilmesi ve tepeden inen popüler tasarım hamleleri ile kentin hafızasının tamamen silinmesi yerine, Anadolu gibi çok katmanlı ve biricik kimlik değerlerini barındıran kentleri, çoklu ve çapraz okumalarla doğru analiz edebilmenin önemini vurgulamaktır. Aynı zamanda, külliyenin tarihsel önemini açığa çıkararak ve dolayısıyla kompleksin kentsel dokunun karmaşık dokusu içindeki mevcut rolünü kavrayarak, bu kültürel düğümün korunması ve yeniden canlandırılmasıyla ilgili alınacak kentsel tasarım kararlarına ve potansiyel müdahalelere de yön verecek öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Gündelik Yaşam, Kentsel Algı, Pertev Paşa Külliyesi, Yeni Cuma Camii

¹ Kocaeli Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, Kocaeli, Türkiye (ORCID NO: 0009-0003-7265-2120)

*İlgili Yazar/Corresponding author: zkubracapin@gmail.com

² Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Kocaeli, Türkiye (ORCID NO: 0000-0003-3070-6015)

**Bu çalışma Doç. Dr. Elif Yeşim ÖZGEN KÖSTEN danışmanlığında "İzmit'te 14. ve 16. Yüzyıllara Ait Kentsel Düğümlere İlişkin Farkındalığın Gündelik Yaşam Üzerinden Ölçülmesi" başlıklı yüksek lisans tezi esas alınarak hazırlanmıştır. (Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli, Türkiye)

A Critical Approach to Make the Pertev Pasha Social Complex, a Node of Land and Coastal City, Visible Again

Abstract

The city of Izmit, located at one of the strategic transition points of the Anatolian geography and where many commercial routes approach from both the coast and land, was one of the most important stops of the Silk Road in the 16th century. Focusing on the Pertev Pasha Complex built by Mimar Sinan during the Ottoman Period, which Evliya Çelebi mentioned in his travelogues, the study focuses on the historical context of the complex and how this focal point is perceived in today's city and its current role in the texture. The study aims to examine chronologically, through urban planning decisions, the transformation of the Pertev Pasha Social Complex, which was a range complex on the caravan route, into a singular worship structure called the Yeni Cuma Mosque today, and will also make visible the parts it contained at the time it was built and the spatial relationship between them.

The mosque structure, which continues to be just a landmark today, is located in the city as traces of ruins, as a result of the buildings within the social complex being damaged one by one at different times and this loss of identity being ignored in current planning decisions and urban practice. The translation of the name "Pertev Pasha Mosque and Social Complex", which is the name of the social complex and which we can define as one of the most important elements of identity, as "New Friday Mosque", constitutes the most important factor in the loss of its place in the urban context.

The aim of this study is to emphasize the importance of being able to analyze cities like Anatolia, which have multi-layered and unique identity values, with multiple and transversal readings in order to eliminate the loss of urban identity, which is frequently encountered in our country, instead of dressing cities with identities far from their own contexts and completely erasing the memory of the city with popular design moves from the top. At the same time, by revealing the historical significance of the complex and thus understanding its current role within the complex fabric of the urban fabric, it offers suggestions that will guide urban design decisions and potential interventions to be taken regarding the preservation and revitalization of this cultural node.

Keywords: Daily Life, Urban Perception, Pertev Pasha Social Complex, Yeni Cuma Mosque

1. Giriş

Tarih öncesi çağlara kadar uzanan bir geçmişi olan İzmit, eski adıyla Nicomedia, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı devirlerini kapsayan dönemlerde Bithynia bölgesinde sürekli yerleşim görmüştür ve zengin bir arkeolojik mirasa sahiptir (Çalık Ross, 2007, s. 12). Cumhuriyetin ilanından sonra yeniden şekillenen kent merkezi, planlı ve plansız gelişmelere sahne olmuş, sanayileşme, hızlı kentleşme ve küreselleşme nedeniyle nüfustaki hızlı artış ve kentsel alanların gelişigüzel genişlemesi, kentin tarihi çekirdeği üzerinde önemli bir baskı yaratmış ve kentteki hem yer altı hem de yer üstü kültürel mirasın önemli bir bölümünü tehlikeye atmıştır (Tapan, 1998, s. 199-204). Kent tarihine ışık tutan yapıların çoğu modern gelişme nedeniyle özgün amacını yitirmiştir. Bu durum aynı zamanda hem sosyal hem de mekânsal yabancılaşmaya bağlı zorlukları da ortaya çıkarmaktadır (Zeyrek, 2005, s. 9). Bu nedenle İzmit'in tarihi kent merkezinin, tarihi ve kültürel mirasının korunması, kentlide tarih ve çevre bilincinin

arttırılması ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik strateji ve politikalar oluşturmanın giderek artan bir gereklilik olduğu görülmektedir.

Bu bilimsel araştırmada incelemenin odak noktasını, kentin diğer tarihi katmanlarına göre izlerinin daha rahat okunabildiği Osmanlı döneminde önemli bir kervan durağı da olan Pertev Paşa Külliyesinin bulunduğu alan oluşturmaktadır. Seçilen düğüm noktası belirli kriterlere göre karakterize edilmiştir: birincisi, alt katmanlarında Roma şehrinin varlığına işaret eden kalıntıların bulunması; ikincisi, Osmanlı döneminde Müslüman toplulukların ve genel sosyal yaşamın çekirdeğini oluşturan cami merkezli bir merkezin varlığı ve üçüncüsü, çağdaş günlük yaşam pratiklerinin birçoğunun bu belirlenmiş düğüm noktasının etrafında şekillenmesi ancak vatandaşların bu alanın tarihsel değerlerine ilişkin algılarının sınırlı olmasıdır.

İncelenen dönem, Osmanlı İmparatorluğu için önemli bir eşik olan ve imparatorluğun en geniş sınırlara ulaşması ile dikkat çeken 16. yüzyıldır. Bu dönem, Karadeniz, Marmara Denizi ve İzmit Körfezi'nin bir iç denize dönüşmesine ve savunma önlemlerine olan ihtiyacın ortadan kalkmasına, dolayısıyla sur içinde korunan bir yerleşimin varlığına ihtiyaç duyulmamasına ve merkezin kıyıya kaymasına zemin hazırlamıştır (Özgen Kösten, 2015, s. 7). Kanuni Sultan Süleyman döneminde İpek Yolunun yeniden önem kazanması, kervan yolları boyunca menzil külliyelerinin inşasını gerektirmiştir. Bu hayati yol üzerinde önemli bir kavşak olan İzmit, Mimar Sinan'ın bu güzergâh üzerinde ustalıklı tasarladığı Pertev Paşa Külliyesi, samanlı dağlarının eteklerinde bulunan bir tepenin üstünde kurulan Helen, Roma, Bizans ve erken Osmanlı dönemlerinde yaşamın geçtiği iç kalenin sınırlarını aşarak, kıyıya paralel bir şekilde konumlanan ve lineer bir şekilde büyüyen yeni yerleşim dokusunun merkezi oluşmuştur (Özgen Kösten, 2015, s. 7). Seyahatnamelerde de öne çıkan bu mimari kompleks, zamanının kentsel dokusunu şekillendirmede önemli bir rol oynamıştır. Külliye'nin ayrılmaz bir parçası olan Pertev Paşa Camii, günümüzde şehir merkezinde bir odak noktası olmaya ve tarihi sürekliliği bünyesinde barındırarak bu kültürel düğüm noktasının kalıcı önemini bir kanıtı olarak varlığını devam ettirmekte ancak külliye'nin bütünü okunamadan yalnızca bir tekil yapı olarak bulunmaktadır.

Bu makalenin temel amacı, İzmit'teki Pertev Paşa Külliyesi'nin özgün önemini araştırmak, tarihsel önemini ortaya çıkarmak ve kentsel dokudaki mevcut rolünü kavramaktır. Çalışma, külliye'nin köklerini keşfederek ve çağdaş etkisini anlayarak, bu kültürel düğüm noktasının mevcut kentsel çevrenin dinamik bağlamında kalıcı önemine ışık tutmaktadır.

2. Külliye'nin Oluşumu ve Odak Noktası Olarak Külliyeler

İslam medeniyetinin ilk aşamalarında camiler dini, eğitimsel ve toplumsal ihtiyaçların karşılandığı önemli merkezler olarak hizmet vermiş ve toplumun etrafında geliştiği odak noktası olmuştur. Müslüman toplumlar geliştikçe ihtiyaçlar karmaşıklaşmış ve medreseler, hanlar ve zaviyeler gibi daha uzmanlaşmış mimari yapılar bağımsız varlıklar olarak ortaya çıkmış ve camiye karmaşık bir şekilde bağlı kalmayı sürdürmüş ve destekleyici hizmetler sağlamak üzere cami etrafında konumlandırılmıştır. Bu bütünlük, Osmanlı döneminde birleşik bir kentsel birime dönüşerek Osmanlı külliyesi olarak ortaya çıkmıştır (Hakky, 1992, s. 37).

Esasen bu tür merkezlerin inşası Osmanlı'nın Selçuklulardan devraldığı köklü bir gelenektir (Ahunbay, 1989, s. 133). Osmanlı döneminde külliye olarak şekillenen bu türden kapsamlı kompleks yapılaşmanın, Selçuklular döneminde de yaygın olduğu ve aktif olarak uygulandığı görülmektedir. Selçuklular, camilerini stratejik olarak medreseler,

türbeler, hanlar ve hastanelerle çevrelemişlerdir. Ayrıca kompleksi yaşatabilmek çoğu kez bir vakıf aracılığı ile mümkün olduğu için Selçuklular, mali açıdan bütünleşmiş bir kompleks ve her şeyi kapsayan bir hizmet merkezi konseptinin tohumlarını etkili bir şekilde atmıştır (Hakky, 1992, s. 52).

Cami ve medresenin birleştirilmesi veya birbirine yakınlığı eski bir gelenek iken, cami, medrese ve hastane, imaret, hamam gibi kamu binalarının külliye veya birleşik bir bölgede birleştirilmesi, şehir içinde özerk bir "şehir" oluşturulması, İslam kültürü alanında Osmanlılarla birlikte ortaya çıkan yeni bir mimari anlayış olmuştur (Vögt-Göknıl, 1987, s. 168). Dolayısıyla İslam toplulukları, toplumsal etkileşimleri destekleyen bir sosyal kompleks geçmişine sahip olmalarına rağmen, Anadolu şehirlerinde planlı külliye fikri ancak Osmanlı döneminde ortaya çıkmıştır (Kuban, 1968, s. 71).

Külliyeler; genellikle bir cami etrafında toplanmış ve medrese, aşevi, misafirhane (tabhane), hastahane (timarhane, darüşşifa), hamam ve kervansaray gibi dini, kültürel veya sosyal yardım kuruluşlarını ve bu kuruluşların çalışanları için yapılacak konutların yanı sıra su yolu, kanalizasyon gibi beledi tesisler ve bu tesislere devamlı bir gelir sağlamak amacıyla inşa edilmiş olan han ve çarşılar, fırın, değirmen, mum imalathanesi, boyahane, salhane, başhane, bayram ve pazar yerleri gibi bir grup yapıdan oluşmaktadır. Bu nedenle külliyeler, çoğu zaman yeni bir şehrin veya mevcut bir şehrin içinde büyüme ve yerleşmenin istendiği gelişen bir semtin çekirdeğini oluşturmaktadır (Barkan, 1963, s. 239).

Külliye'nin konumuna bağlı olarak iki tür külliye ayırt edilebilmektedir: Şehir içi külliyesi ve menzil külliyesi. İkisi arasında net bir ayırım çizgisi çizmek zordur (Hakky, 1992, s. 62). Ancak inşa edildikleri yerde ihtiyaçların farklılaşması, mimari programlarını da farklılaştırmaktadır. Şehir içi külliyelerinde en yaygın kurgu medrese, okul ve camiden oluşan programdır. Dini eğitim, bu kentsel sosyal komplekslerin sağladığı temel hizmetlerden biri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca bu külliyelerin içinde darüşşifa (hastane), tekke, tabhane (misafirhane), çeşme, türbe, hamam, dükkân gibi unsurlara da rastlamak mümkündür (Ahunbay, 1989, s. 135).

Menzil külliyelerinin programları ise kent içi külliyelerden daha farklıdır. Osmanlı devleti, ülke topraklarında bölgeler arası uzun mesafeli ticaretin geliştirilmesine önem verdiği için, gezginlerin ve tüccarların ihtiyaçların karşılanması amacıyla menzil külliyesi şemsiyesi altında kervansaray ve bazı yapı komplekslerinin inşasına özel önem vermiştir. Menzil külliyesi planlamalarında öncelikli olarak konaklama ve ticari faaliyetlere öncelik vermektedir. Bu külliyeler tipik olarak camileri, kervansarayları, imaretleri ve hamamları birleştirirken, medrese, hastane ve türbe gibi unsurları mimari programlarından çıkarmaktadır (Ahunbay, 1989, s. 135). Bu külliyelerde gezginin ihtiyaçları ve konforu en önemli fonksiyon olduğu için dini ve eğitim amaçlı binaların bu yerleşimlerde küçük bir rolü bulunmaktadır (Özer, 1987, s. 204).

Bazı külliyeler ise şehir içi ve menzil külliyesi unsurlarını bir arada bulundurmaktadır. Bu tür külliyeler genellikle şehrin kenarında bulunmaktadır (Ahunbay, 1989, s. 135). İzmit özelinde baktığımızda yapıldığı dönemde kentin en büyük camisi olarak kabul edilen Pertev Paşa Camii, menzil külliyesine bağlı bir camiden ziyade şehir içi külliyesi karakteristiğine sahip bir camii olduğu görülmektedir (Müderrişoğlu, 1993, s. 693).

Osmanlı şehir manzarasındaki mimari unsurların tasarımı ve düzenlenmesi, sosyal dokusunun ve kentsel gelişiminin karmaşık dokusunu yansıtmaktadır. Bununla birlikte çok sayıda kentin topografik planları incelendiğinde, anıtsal yapılar etrafında şekillenen bir gelişim modeline sahip olduğu görülmektedir. Vakıf kurumlarıyla birlikte oluşturulan

külliyeler, Osmanlı döneminde Türk şehirlerinin fiziksel özelliklerinin şekillenmesinde etkin rol almakla birlikte, bu kompleksler, kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olan, kent görünümünde baskın düzenli bütünler olarak görülmektedir (Yenen, 1999, s. 440). Bu kapsamlı kompleksler, tüm toplumun farklı ihtiyaçlarını karşılayan merkezi bir mekân görevi görmüştür (Hakky, 1992, s. 84).

Çoğu durumda, bir şehrin merkezi birçok yolun kesiştiği ve bir düğüm noktası oluşturan bir alandır (Lynch, 1960, s. 53). Kuban, Osmanlı dönemindeki İstanbul'un kent yapısını "farklı büyüklükteki düğümlerden oluşan düzensiz bir ağ" olarak nitelendirirken; büyük düğümler olarak cami, medrese, türbe ve çeşmelerden oluşan külliyele ifade etmektedir (Kuban, 2000; Aktaran Özel, 2004, s. 63). Bu büyük düğümler, yerleşim alanlarının geliştiği merkezi bir nokta olarak hareket ederek, kent ölçeğinde semtlerin merkezi olarak hizmet vermektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun yayılma stratejisine uygun olarak hem yeni hem de mevcut şehirlerde yerleşim için belirlenen muhtemel mahalleler, ilgili bölgelerdeki imaret siteleri-külliyele etrafında geliştirilmiştir (Yenen, 1999, s. 441).

Burelli (1987, s. 42), cami veya külliye avlusunun, inananlar için bir buluşma yeri rolünü üstlendiğini belirtmektedir. Norberg schulz kule³ veya kubbe benzeri mimari yapıların yerleşim bölgesi içerisinde bir odak noktası görevi gördüğünden bahsetmektedir (Norberg-Schulz, 1985, s. 35).

Kuban (1968), sosyal etkileşimi aktif olarak teşvik eden ilerici yapılar ve sosyal merkezler olarak külliyelelerin, yalnızca ibadet yerleri, eğitim merkezleri veya ihtiyaç sahiplerine destek sağlama işlevleri nedeniyle değil, aynı zamanda çevrelerinde ek toplanma alanlarının gelişimini tetiklemeleri nedeniyle sosyal katalizör görevi gördüğünü ifade etmektedir (Kuban, 1968, s. 71). Özellikle 15. ve 16. yüzyıllarda kentlerin sosyal ve ekonomik dinamikleri ile mekânsal büyümeleri üzerinde önemli etkilerde bulunmuşlardır (Aktüre, 1985, s. 31).

Özellikle Mimar Sinan'ın külliyeleleri şehrin organik yapısını dönüştürerek ona yeni değerler katmıştır. Bu önemli yapılar ölçek, malzeme, biçim ve ifade farklılıkları nedeniyle şehrin geri kalanından ayrılmaktadır. Le Corbusier'in sınıflandırmasına göre bu yapılar "ön plan" yapıları kategorisine girmektedir ve bu dinamik unsurlar, hâkim homojen şehir manzarasıyla çarpıcı bir kontrast oluşturmaktadır (Kortan, 1987, s. 144). Özel'in ifadesiyle bu tür bir çıkarım ancak şehre denizden yaklaşan kişiler için geçerli olabilmektedir (Özel, 2004, s. 70). Dolayısıyla İzmit gibi bir liman kentine denizden yaklaşanlar Pertev Paşa Külliyesini şehir manzarası içinde uzaktan dahi ayırt edebileceklerdir (Şekil 1). Nitekim Erdoğan (1942, s. 235), külliyeleinin camisinden bahsederken şu ifadeleri kullanmaktadır: "*İzmit limanına giren yerli ve yabancı gemilerin ilk gözüne ilişen caminin kurşunlu kubbesi bir nur topu gibi uzaktan parlamakta ve minaresinin aleml kasabanın her tarafına bir kudsi pertev salmaktadır.*"

³ Norberg-Schulz, kule formundaki yapılardan bahsederken İslam mimarisindeki minareleri de örnek olarak göstermektedir.



Şekil 1. İllüstrasyon: Claude Charles de Peyssonel, Nicomedia (İzmit) 1745, Restorasyon ve Renklendirme Onur Şahna (Yavuz Ulugün Arşivi)

3. Külliyelerin Yer Seçimi ve Bağlantılı Oldukları Yol Ağı

Külliye'nin şehrin topoğrafyası ve coğrafyası içinde nasıl konumlanacağı kararı en önemli kararı oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişiminin ilk yıllarında, arazilerin sınırsız olması nedeniyle şehirler külliyelerin etrafında serbestçe büyümüştür. Külliyelerin kurulması için öncelikle boş alanlar tercih edilmiş, bu alanların bulunmadığı durumlarda istimlak, yıkım ve yerel halkın rahatsızlığını en aza indirmek için daha az nüfuslu alanlar aranmıştır (Aslanoğlu, 1987, s. 192-196).

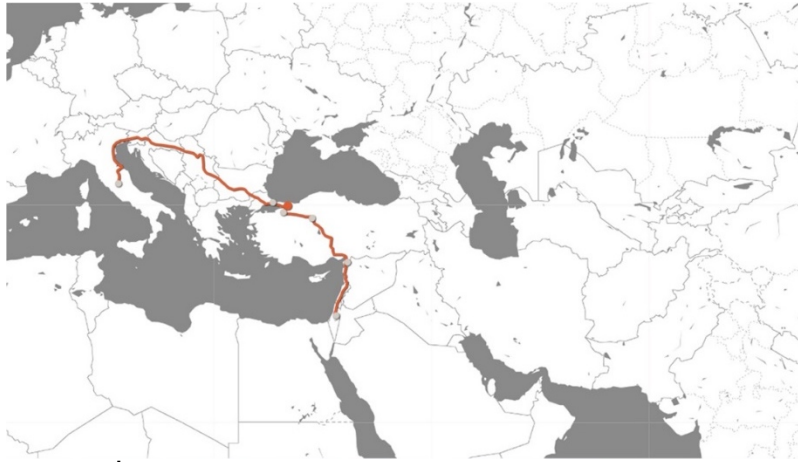
Aslanoğlu (1987) külliye'leri, coğrafi konumlarına göre; yüksek arazilerde konumlanan tepedeki külliye yapıları, kıyıya yakınlığı ile karakterize edilen deniz kenarındaki külliye yapıları, eğimli arazilerle sorunsuz bir şekilde bütünleşen yamaca oturan külliye yapıları ve yoğun yapılaşmalı bölgede yer alan külliye yapıları olarak kategorize etmiştir (Aslanoğlu, 1987, s. 192).

Stratejik olarak yüksek noktalara konumlandırılan Selatin külliye'leri, bir yandan doğal hakimiyetten yararlanan (Kortan, 1987, s. 141) diğer yandan prestijli lokasyonlar tercih edilerek şehrin silüetini zenginleştiren, böylece hem siyasi gücü hem de dikkatli bir coğrafi düşünceyi yansıtan külliye'lerdir (Aslanoğlu, 1987, s. 192). Bazı külliye'ler ise doğrudan deniz kıyısına konumlandırılarak, yer seçiminde şehrin coğrafi özelliklerinin bilinçli olarak dikkate alındığı gösterilmiştir (Kortan, 1987, s. 141).

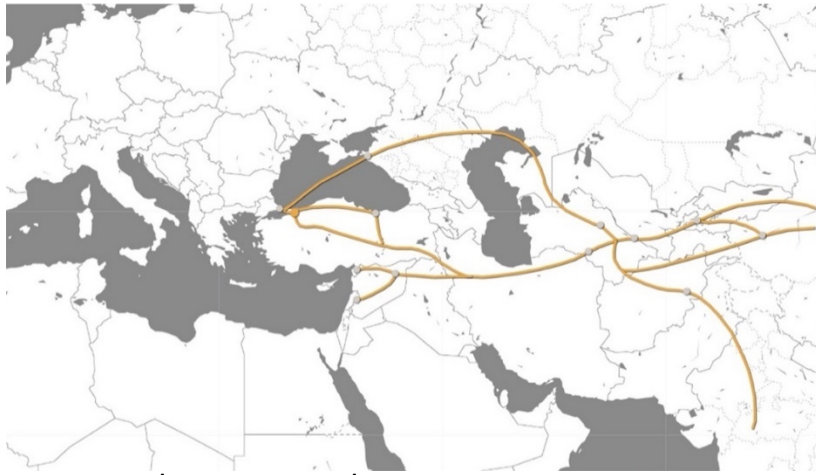
Külliye'lerin şehir içindeki konumu büyüklüğünü de önemli ölçüde etkilemiştir. Kentlerin stratejik noktalarında büyük külliye'ler inşa edilmiştir (Hakky, 1992, s. 84). Nüfusu yaklaşık 100 ile 500 arasında değişen mahalleler için mescitler, daha büyük nüfusa sahip semtler veya bucaklar için küçük külliye'ler, şehrin tamamı için ise büyük külliye'ler fiziksel, sosyal ve işlevsel odak olarak görev görmüşlerdir (Özgen Kösten, 2015, s. 4). Devletin dini, eğitimsel ve kültürel otoritesinin temsili olarak hizmet eden külliye'lerin büyüklüğüne katkıda bulunan bir diğer faktör ise sembolik önemleri olmuştur. Anıtsal ve etkileyici bir mimariye sahip olmak işlevlerinin bir parçasıdır (Hakky, 1992, s. 62).

16. yüzyılda ortaya çıkan menzil külliye'leri ise, İstanbul (Üsküdar)'dan Anadolu ve Rumeli'ye giden sefer, kervan ve hac yolları üzerinde geçit yeri, tepe, akarsu kenarı, köprübaşı, yolların kavşak noktaları, deniz kenarı veya limanlar olacak şekilde stratejik olarak konumlandırılmıştır (Müderrişoğlu, 1993, s. 35). Bu tür kritik noktaların Anadolu'nun tarihi coğrafyasındaki önemi Osmanlı İmparatorluğu'ndan önce de bilinmektedir. Dolayısıyla Osmanlı döneminde menzil olarak seçilen yerler veya menzile yakın bir konum, doğası gereği Antik dönem ve Bizans dönemi içerisinde de benzer önem taşıdığı ve bir çeşit menzil noktası görevi gördüğü olasıdır (Müderrişoğlu, 1993, s. 69).

Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu'daki yol ağı Güney, Kuzey ve Orta yollar olmak üzere üç ana doğrultuda gelişmiştir. Bu dönemler arasında dikkate değer değişiklik, Bizans döneminde Roma yollarının başlangıç noktasının Efes'ten İzmit'e ve daha sonra İstanbul'a taşınması olmuştur (Şekil 2) (Şekil 3). Osmanlı döneminde Anadolu Sağ Kol Güzergahı olarak bilinen bu rota Hac Yolu olarak adlandırılmıştır (Şekil 4) (Şekil 5) (Tütengil, 1961, s. 15). Bu güzergâh aynı zamanda ordunun kullandığı güzergahla da birkaç nokta dışında benzerlik göstermektedir. Askeri, ticari, ulak ve hac gibi birden fazla amaca hizmet eden bu yol üzerinde menzilhaneler, menzil külliyesi gibi yapı faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.



Şekil 2. İzmit'ten Geçen Roma Hac Yolu Güzergahı (Çapın, 2021)



Şekil 3. İzmit'ten Geçen İpek Yolu Güzergahı (Çapın, 2021)



Şekil 4. İzmit'ten Geçen Selçuklu Ticaret Yolu Güzergahı (Çapın, 2021)



Şekil 5. İzmit'ten Geçen Osmanlı Hac Yolu Güzergahı (Çapın, 2021)

4. Menzil Güzergahında Bir Külliye: İzmit Pertev Paşa Külliyesi

Bithynia bölgesinde yer alan İzmit şehri tarih boyunca Anadolu coğrafyasında doğu ve batı bölgelerini birbirine bağlayan önemli bir kavşak noktası olarak (Fıratlı, 1971, s. 1) ve yüzyıllar boyunca Anadolu'nun kilit kapılarından biri olarak önemli bir rol oynamıştır (Öztüre, 1981, s. 34). Diocletianus'un Nikomedia'yı⁴ Doğu'nun başkenti olarak belirlemesi, bu şehri çeşitli illere bağlayan yolların önemini artırmıştır. 330 yılında Konstantinopolis'in kurulmasıyla, Nikomedia'ya giden yolların artık dünyanın yeni merkezi olan İstanbul'a kadar uzanması nedeniyle buradan geçen yolların önemi daha da artmıştır (Ramsay, 1960, s. 77).

Menzil Külliyesi stratejik olarak ya antik kentlerin çeperinde ya da yeni oluşturulan yerleşimlerin çekirdeğinde bulunmaktadır. Özellikle nehir kenarları, köprübaşı ve deniz kıyısına yakın yerlerde külliye inşa etmek, şehrin yeniden yapılanma veya gelişme için ayrılan sınırlarını belirlenmesini sağlamıştır (Müderrişoğlu, 1993, s. 71). Osmanlı şehirlerinin büyümesi sıklıkla önceden belirlenmiş bir plan olmadan mevcut yerleşim yerlerinin üzerine ya da bitişine doğru genişleyerek gerçekleşmiştir (Ahunbay, 1989, s.

⁴ Antik dönemdeki adı "Nikomedia" olan İzmit, Bithynia, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde kesintisiz yerleşimiyle derin bir tarihi öneme sahiptir (Çalık Ross, 2007, s. 11)

131). İzmit'teki Osmanlı yerleşiminin de stratejik olarak eski kent dokusunun hemen yakınında kurulduğu görülmektedir (Müderrişoğlu, 1993, s. 70).

Hem ana yollar boyunca, derbent adıyla tanımlanan stratejik noktalarda hem de ilk yerleşimin kökeninin antik çağa kadar uzanan alanlarda inşa edilen menzil külliyesi aynı zamanda daha önce yerleşim görmemiş ancak ana yol güzergahı üzerinde güvenli bir alanda ve gelecekte bölgesel merkez olma potansiyeli taşıyan mevkilerde de görülmektedir. Antik çağlardan bu yana deniz ve kara güzergahlarının düğüm noktası olması yanında, bulunduğu coğrafyanın iklimsel ve topografik zenginlikleri, barındırdığı orman alanlarının gemi yapımı için uygun malzemeyi barındırmasından ve dolayısıyla geçmişten bugüne bünyesinde tersane programını barındırması, kıyısına yerleştiği iç denizin hem tersane ile olan ilişkisi hem de bereket ve bolluğu, stratejik olarak bu kenti önemli kılmıştır. Antik dönemde hem Helen hem de Roma uygarlığının Anadolu'daki tek başkenti olan Nicomedia, (Çalık Ross, 2007, s. 12) Osmanlı döneminde de önemini koruyarak bu dokuya örnek teşkil etmektedir. 16. yüzyılın sonlarında İzmit önemli bir kavşak haline geldiğinden yeniden değerlendirilmek üzere seçilmiş ve şehrin en büyük külliyesi olan Pertev Paşa Külliyesi (1579) inşa edilmiştir (Müderrişoğlu, 1993, s. 166).

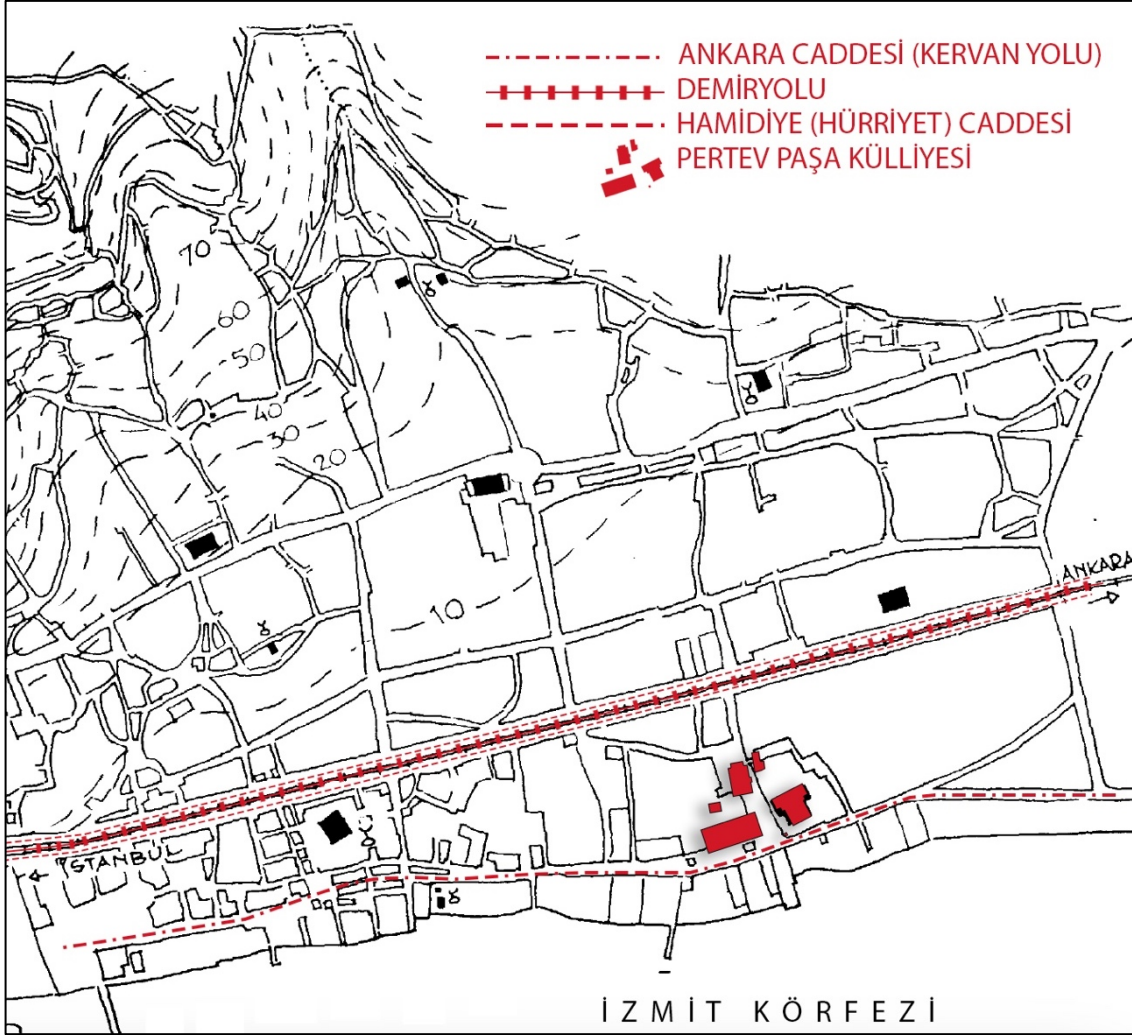
Osmanlı devletinin yükselme dönemi olan 15. yüzyıldan itibaren Batı Anadolu şehirlerinin savunma ihtiyacının azalmasıyla birlikte sur dışına taşma eğilimi başlamış, kent surlarının ötesine yayılma eğilimi, özellikle Orta ve Batı Anadolu'da kentsel görünümü etkileyen önemli bir faktör olmuştur (Kuban, 1968, s. 65).

Helen, roma ve 14. Yüzyıl Osmanlı döneminde şehrin surlarla çevrili iç kalesi içine yerleşen kent, bir Roma kilisesinin dönüştürülerek fetih camisi haline getirilen Orhan cami çevresinde bulunan, hamam ve medresenin etrafında gelişmiştir (Kaya, 2008, s. 19). 16. yüzyılda İzmit körfezini bir iç deniz haline gelmesi ile birlikte kentin tepede konumlandığı dokusu, yavaş yavaş kıyıya doğru büyüyerek gelişmiştir. Deniz ile ilişkilenen ilk külliye 1576 yılında Fevziye cami ve çevresindeki medrese, hamam ve bunları çevreleyen ticaret dokusudur. Ardından eski roma yolunun izinin devam ettiği aynı güzergahta ipek yolunun çeperinde 1579 yılında yine sahile yakın bir bölgede şehrin en büyük camisi Pertev Paşa Camii ve Külliyesinin inşa edilmesi, başlangıçta iç surlarla çevrili olan eski merkezin kıyı çevresine doğru kaymasına neden olmuştur. Bu bölgede camilerin çarşı ile bütünleşmesi ikincil bir merkezin ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır (Özgen Kösten, 2015, s. 7).

Pertev Paşa Külliyesi'nin banisi başlangıçta bir köle olan, sonrasında ikinci vezirlik konumuna kadar yükselen ve ülke genelinde önemli yapılar yaptıran Pertev Mehmed Paşa'dır (Erdoğan, 1942, s. 233). Paşa'nın İzmit'teki cami, imaret, hamam, kervansaray, sıbyan mektebi ve çeşmeden oluşan mimari kompleksi, mimarlık tarihi çerçevesinde etkileyici bir yapıttır, yapının önemi konusunda bir diğer husus ise bu kompleksin mimarının Mimar Sinan olmasıdır (Ülgen, 1942, s. 242). Paşa'nın 980 (1572) yılında vefatının ardından caminin temeli atılmış ve inşaatı 987 (1579) yılında tamamlanmıştır. Pertev Paşa ölmeden evvel kethüdası Sinan Ađa'yı yapım işinin hem mütevellisi hem de bina emini olarak görevlendirmiş, ayrıca inşa işinin başına da Mimar Koca Sinan'ı atamıştır (Erdoğan, 1942, s. 235). Camii ve hamamın Sinan'a atfedildiği Tezkiretü'l Ebniye ve Tuhfetü'l Mimârîn adlı eserlerinde belgelenmiştir. Bu eserler dikkate alınarak tüm kaynaklarda Külliye, Sinan'ın eseri olarak kabul edilmektedir (Gündoğdu & Işık, 2015, s. 1589).

Yapıldığı tarihte şehir surlarının ötesinde bulunan (Müderrişoğlu, 1993), günümüzde Yeni Cuma Mahallesi olarak bilinen bölgede, Yeni Cuma Cami sokağının iki yanında düzenlenmiş olan ve eski Bağdat yolu güzergahı üzerinde yer alan bu mimari kompleks,

İzmit şehrinin doğu yakasındaki sahil, demiryolu ve konutlar arasında oldukça geniş bir alana yayılmaktadır (Ülgen, 1942, s. 242) (Şekil 6) (Şekil 7).



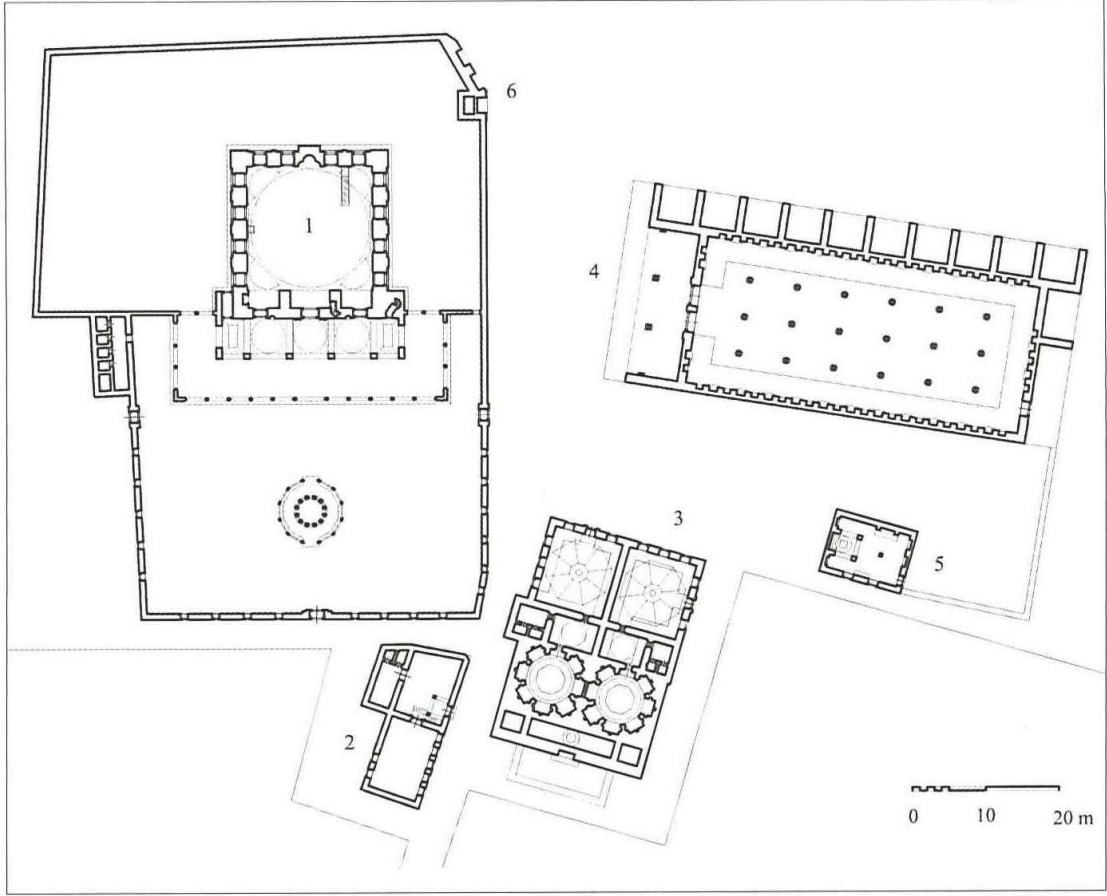
Şekil 6. Eski kentsel dokuda külliye bütünlüğünü gösteren 1930'lu yıllara ait harita (Çapın, 2024)

Külliyenin doğusunda yer alan cami, dış duvarla çevrili büyük bir avlunun ortasında yer almaktadır, kalan yapılar ise külliye batısında yer almaktadır (Şekil 8) (Şekil 9) (Şekil 10) (Müderrişoğlu, 1993, s. 96). Cami, diğer külliye elemanlarından ayrı tutulduğu için bu alanda öne çıkmaktadır (Müderrişoğlu, 1993, s. 692). Döneminde kentin en büyük camisi olarak kabul edilen yapı, bir menzil külliye camisinden çok, şehir içi külliyesinin niteliklerine daha uygun özellikler taşımaktadır (Müderrişoğlu, 1993, s. 693).

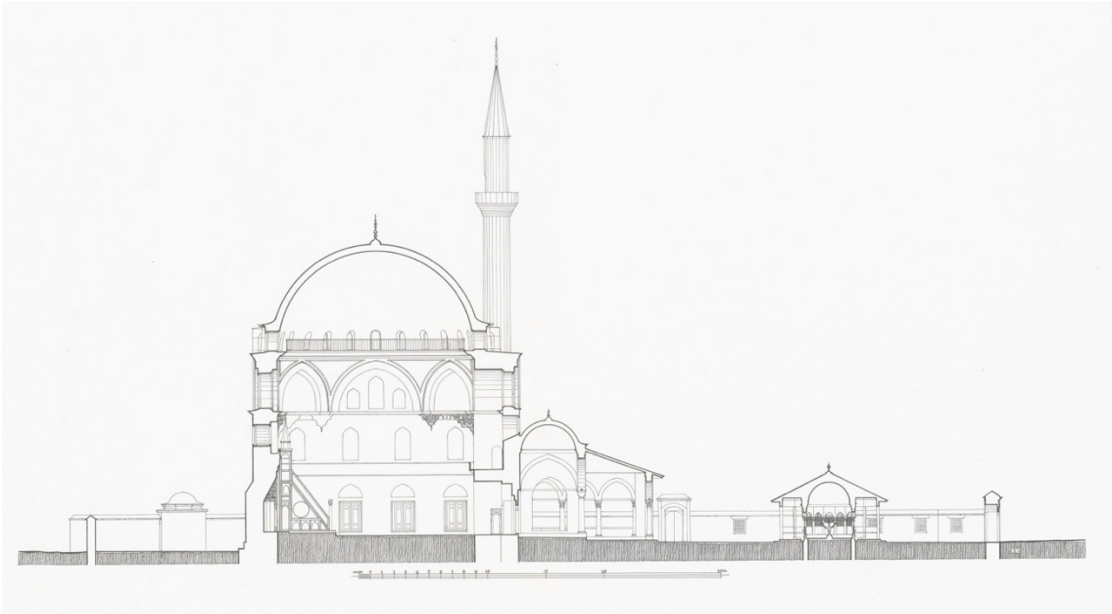


Şekil 7. Günümüz kent dokusunda eski külliye bütünlüğünü gösteren harita (Çapın, 2024)

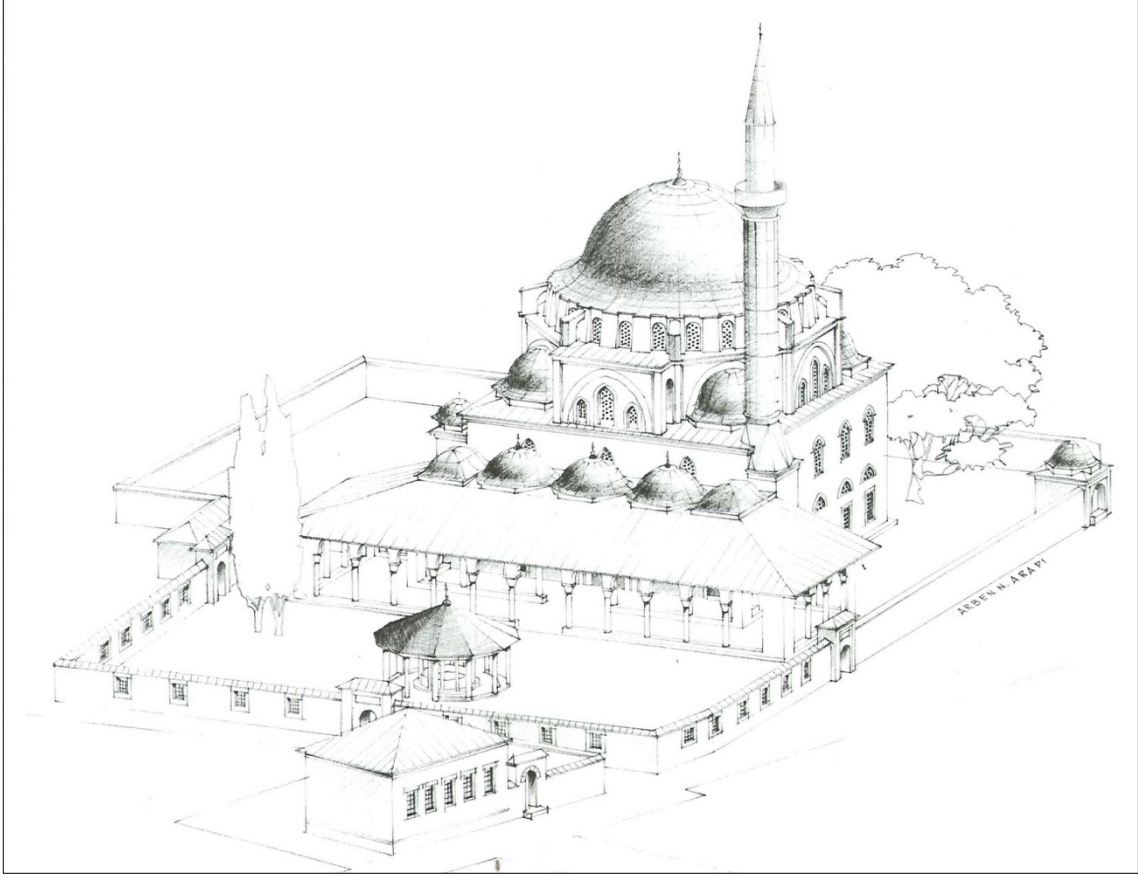
Müdürrisoğlu (1993) incelediği 16. Yüzyıla ait menzil külliyelerini tasarım farklılıklarına göre cami odaklı, arasta odaklı ve odaksız olarak sınıflandırmaktadır (Müdürrisoğlu, 1993, s. 81). Pertev Paşa Külliyesi de herhangi bir yapının baskın olmadığı odaksız grupta yer almaktadır. Kompleks içerisinde yapıların açıldığı veya bir kapıyla yönlendirildiği ortak bir alan bulunmaktadır. Küçük bir meydana benzeyen bu alan odak noktası görevi görüyor gibi görünmektedir. Bu alanın hem gezginlerin hem de yerel halkın dolaşım alanı olarak hizmet verdiği düşünülmektedir. Meydanın ana yola ek olarak külliyein güneyinde bulunan körfezle tam olmasa da bir tür bağlantısı olması da mümkün gözükmektedir. Ancak caminin şehrin Cuma camisi olarak kullanılması ve tasarımda biricik öge olarak bırakılması külliyein cami odaklı olarak tasarlanmış olabileceğini de düşündürmektedir (Müdürrisoğlu, 1993, s. 97).



Şekil 8. İzmit Pertev Paşa Eserleri Vaziyet Planı, 1938, Üreten: Ali Sami Ülgen
1: Camii, 2: Sıbyan Mektebi, 3: Çifte Hamam, 4: Kervansaray, 5: İmaret, 6: Çeşme (Halûk Doğanbey Arşivi)



Şekil 9. Pertev Paşa Camii Kesiti, Üreten: Ali Sami Ülgen (Halûk Doğanbey Arşivi)



Şekil 10. Pertev Paşa Camii Aksonometrik Çizim (Necipoğlu, 2005, s. 396)

5. Ulaşımın Ağının ve Kentsel Planlamanın Evrimi: Külliye Tekil Yapıya Dönüşüm

19.yüzyıl ile birlikte küresel ticaretin yayılma aşında olan kentler, modernleşen ulaşım sistemine uyum sorunu yaşamaya başlamıştır. Yeni siyasi ve ticari merkezlerin artan önemi ve talepleri sonucunda Osmanlı karayolu ağlarının bu talepleri karşılayacak şekilde uyarlanmasını gerektirmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryolu ağlarının kurulmasıyla, İzmit kentinin de içinde bulunduğu Osmanlı kentlerinde önemli bir dönüşüm meydana gelmiştir. Bununla beraber ulak sisteminin yerini posta teşkilatının alması, zamanla vakıf sisteminin bozulması ve azalan ekonomik etkisi sonucunda kervan ve ulak yollarının önemi azalmış ve bunlar boyunca yer alan menzil külliyesi de önemini kaybetmeye başlamıştır. Yol ağlarındaki değişiklikler ve doğal etkenler nedeniyle ihmal edilen pek çok külliye 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında tahrip olmuştur (Müderrişoğlu, 1993, s. 24,39,74). Camilerin ise sürekli kamusal kullanım nedeniyle diğer külliye yapılarına göre daha iyi korunmuş olduğu ve günümüzde de amacına uygun olarak hizmet etmeye devam ettiği görülmektedir (Müderrişoğlu, 1993, s. 252).

19. yüzyılın başlarında buharlı gemilerle yapılan deniz yolu ticaretinin önem kazanması, daha hacimli eşyaların daha az maliyetle ve taciz ve yağmadan korunarak taşınması, deniz ticaretinin kara ticaretinin önüne geçmesini sağlamış ve sonuçta geleneksel kervan ticaretinin çöküşüne yol açmıştır (Rossabi, 2014, s. 201). Deniz taşımacılığındaki dönüşümün ardından demiryollarının ortaya çıkması ve daha sonra otomobil

kullanımının başlaması geleneksel rotalardan geçen kervan yollarının terk edilmesine sebep olmuştur (Çetin, 2014, s. 340).

Demiryolları ve buharlı gemilere dayalı bir deniz ulaşım ağı kurulmaya başlanması sonucunda, şehirler demiryolu istasyonları, limanlar, rıhtımlar gibi yeni altyapı yatırımlarına başlamıştır (Tekeli, 1980). 1873 yılında Haydarpaşa-İzmit demiryolunun hizmete açılması İzmit'te kıyı odaklı kentsel mekânda bir dönüşümün başlangıcı olmuştur (Özgen Kösten, 2015, s. 9) (Şekil 11).

Uzun mesafeli ticaretin dönüşümüyle dış ilişkilerin kervanlar aracılığıyla kurulduğu dönemde han ve kervansarayların üstlendiği işlevler yeni kent merkezinde otel, istasyon ve antrepo gibi yeni kurumlara dönüşmüştür (Şekil 12) (Tekeli, 1980). Bu durum külliyeyle ait yapıların kullanılmayıp âtil duruma düşmesine neden olmuştur.

Nüfusun artmasına koşut olarak büyüyen kentlerde artık kent içi ulaşımın yaya olarak sağlanamaması, araba, tramvay gibi araçların kullanılmasını gerektirmiş, bu dönüşüm sonucunda kentin sokak ve caddelerinin genişletilmesi ve düzenlenmesi gerekmiştir (Tekeli, 1998). Bu süreçte "ilmühaber ve nizamnameler" adı altında yapı malzemeleri, bina yükseklikleri, oranları, mülkiyet düzenlemeleri ve yol iyileştirme tedbirleri gibi unsurları kapsayan kentsel gelişim sürecini şekillendiren bir dizi yasal düzenleme devreye girmiştir (Özcan, 2006, s. 171).



Şekil 11. Demiryolunun Kent İçinden Geçişi (URL-2)



Şekil 12. Kıyıda Pertev Paşa Camii, solda antrepolar (URL-2)

19. yüzyılın ikinci yarısında at arabalarının ortaya çıkışı (Şekil 13) (Şekil 14), caddelerin ve yolların yeniden düzenlenmesini gerektirmiş, ortasından demiryolu geçen İzmit'in ana caddesi olan Hamidiye Caddesi de 1888 yılında (Kaya, 2008, s. 62) Mutasarrıf Selim Sırrı Paşa tarafından düzenlenerek demiryolunun her iki tarafındaki toprak yolu şose yola dönüştürülmüş ve birer sıra çınar ağacı diktilmiştir (Şekil 15) (Öztüre, 1981, s. 122).

İşgal yıllarında meydana gelen tahribat, bölge zeminin deprem hassasiyeti ile birleştiğinde, antik yapıların korunmasında zorluk teşkil etmektedir. Ancak külliye de bulunan cami ve çeşme yapıları, büyük oranda vakfın bağımsız olarak yaptığı küçük çaplı onarımlar sayesinde Cumhuriyet dönemine kadar ayakta kalmayı başarmıştır (Şekil 16) (Şekil 17) (Şahin Allahverdi, 2019, s. 820).



(a) Pertev Paşa Camii Güney Cephesi (Ali Saim Ülgen Arşivi),
(b) Pertev Paşa Camii Güney Cephesi, (Çapın Arşivi, 2024)

İzmit'in ilk imar planları olarak kabul edilen istikamet planları, 1921-1922 yıllarında Mösyö Merlo tarafından hazırlanmıştır (Öztüre, 1981, s. 144). Ancak belediye arşivinde bulunan paftalar arasında kentin merkezini oluşturan ve Fevziye ve Pertev Paşa camileri arasındaki bölgenin yer alması Kaya (2008, s. 73) tarafından belirtilmiş ve bu sebeple o dönemki yapılan düzenlemelere erişilememiş ancak caminin doğusunu gösteren istikamet paftasına ulaşılabilmiştir (Şekil 18). Yine tarihine ulaşamayan bir fotoğrafta Pertev Paşa Külliyesine doğudan ulaşan bir yolun varlığı dikkat çekmektedir (Şekil 19). Muhtemelen bu yol öncesinde kervan yolu olarak kullanılan ve daha sonrasında istikamet paftasında belirtildiği gibi Ankara caddesi olarak düzenlenen cadde ile aynı güzergahı göstermektedir.

Savaş sonrası (Şekil 20) bir ulus devlet olma arzusunda olan Türkiye, Cumhuriyet'in ilk yıllarında savaşın harap ettiği Batı Anadolu şehirlerinin yeniden inşası ve başkent ilan edilen Ankara'da modern şehir planlamasına yönelmiştir. 1930'lardan sonra, Anadolu'daki şehirlerin ve İzmit'in de içerisinde yer aldığı devlet teşebbüslerinin

kurulduğu önemli yerleşim yerlerinin Ankara'da geliştirilen çağdaş modele uygun olarak modernizasyonunu sağlamak amacıyla kentsel planlama çalışmaları yapılmıştır (Tekeli, 1998, s. 112).

İzmit imar planının hazırlanması görevi 1934 yılında Hermann Jansen'e verilmiş ve plan 1939 yılında İzmit Belediye Meclisi'nden onay almıştır (Şekil 21) (Avdan, 2009, s. 92). Jansen ve Cuda'nın İzmit'e yönelik kentsel planlama çalışmasında, şehrin doğal ve tarihi güzelliklerinin korunmasına odaklanılmıştır. Çalışmada, estetik açıdan en güzel kamu binası olarak kabul edilen Yeni Cuma Camii'nin çevresinin, bütünlüğünü bozan yapılardan arındırılması, Ankara Caddesi'nin caminin batısından geçerek kuzeye uzatılması, ileride yapılacak binaların caminin çevresini rahatsız etmemesi için cami ile deniz arasında açık alan bırakılması önerilmiştir. Ayrıca, Yeni Cuma Camii'nin şehir manzarasındaki önemini korumak için, sahildeki kat sayısının iki ile sınırlandırılması önerilmektedir (Avdan, 2009, s. 97-100). Planda Yeni Cuma Camii'nin önündeki alan çocuk meydanı olarak tasarlanmış ve bu meydan ile cami avlusu arasından bir sokak geçirilmiştir, camii etrafı yeşil alanla çevrilmiş ancak külliye ait diğer yapılara dair bir öneride bulunulmamış, üstelik kalıntıların izleri planda dahi gösterilmemiş, yok sayılmıştır.



(a)



(b)

Şekil 14. (a) Pertev Paşa Camii güneybatı cephesi (Yavuz Ulugün Arşivi)
(b) Pertev Paşa Camii güneybatı cephesi, (Çapın Arşivi, 2024)



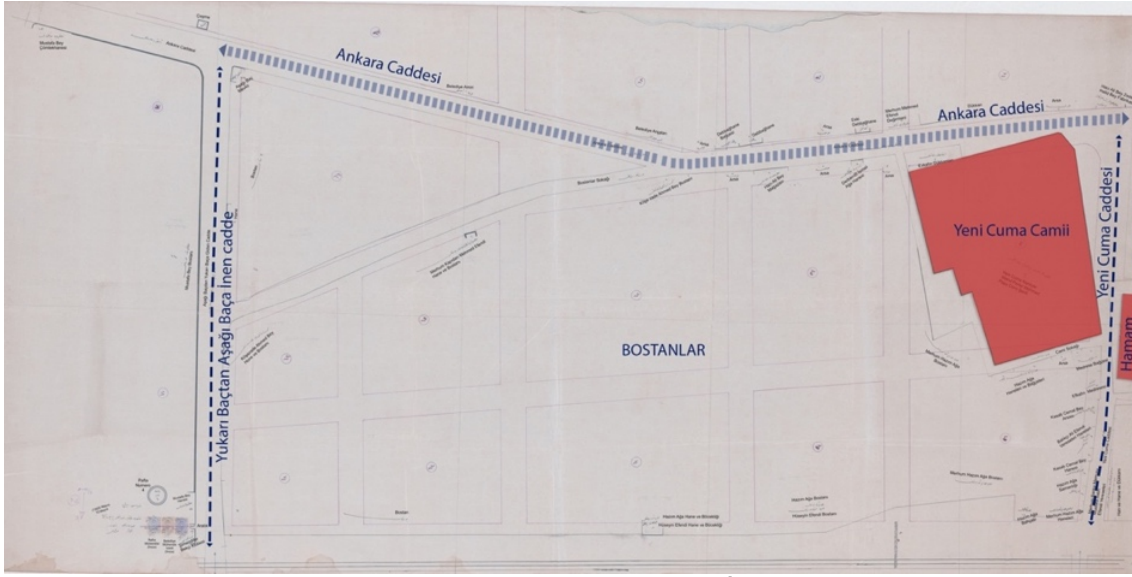
Şekil 15. 19. y.y. Hamidiye Caddesi düzenlemesi (URL-2)



(a) (b)
Şekil 16. (a)Pertev Paşa Camii, tarih belirsiz (Yavuz Ulugün Arşivi),
(b) Pertev Paşa Camii, (Çapın Arşivi, 2024)



(a) (b)
Şekil 17. (a) Pertev Paşa Külliyesi Çeşme (Ali Saim Ülgen Arşivi),
(b) Pertev Paşa Külliyesi Çeşme, (Çapın Arşivi, 2024)



Şekil 18. Yeni Cuma Camii ve çevresini gösteren belediye İstikamet paftası, ilk çizim 1898, kopyalama 1926 (Yavuz Ulugün Arşivi)



Şekil 19. Külliye'ye giden eski toprak yol, Bağdat Yolu (URL-2)



Şekil 20. 1920 işgal yılları (URL-2)

Yeni kentsel tasarımın odak noktası demiryolunun güneyindeki kıyı şeridinin boşaltılması ve yeniden düzenlenmesi etrafında şekillenmektedir. Demiryolunun kentin içinden, üstelik ana güzergahı üzerinden geçmesi eleştirilmiş ancak kent planında buna yönelik bir öneride bulunulmamıştır (Avdan, 2009, s. 99)

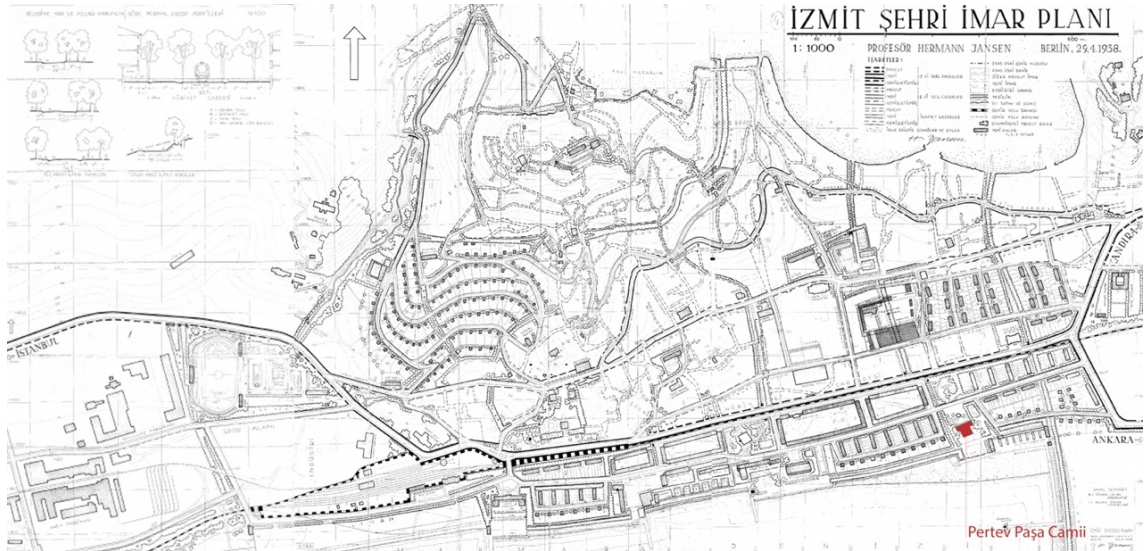
Trafik sorununu çözmek ve İstanbul-Ankara geçişini minimum maliyetle kolaylaştırmak için, demiryolunun kuzeyinde yer alan Hürriyet Caddesi'nin (Eski Hamidiye Caddesi) kuzey tarafının genişletilerek şehir içinden geçen bir transit cadde olarak düzenlenmesi önerilmektedir (Avdan, 2009, s. 98).

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde özel araç sahipliğinin ve hareketliliğin artması, kentsel planlama konularının şehir ölçeğinde ele alınmasını yetersiz hale getirmesi, bölgesel düzeyde düzenlemelere ve ulusal düzeyde kentleşme stratejilerine ihtiyaç duyurmuştur (Tekeli, 2011, s. 315). Savaş öncesinde büyük ölçüde iç pazara bağlı olan ülke ekonomisi, özellikle tarımda modernleşme yoluyla dışa açılma sürecine girmiştir. Tarımdaki teknolojik gelişmeler verimliliği artırmış ancak aynı zamanda kırsal nüfusun azalmasına da yol açmıştır. Bu dönüşüm, hızlı nüfus artışıyla birlikte hızlı bir kentleşme sürecini de beraberinde getirmiştir (Tekeli, 1998, s. 116). Ulusal kalkınma ve kentleşme politikaları açısından plansız dönem olarak nitelendirilen bu dönemde, demiryoluna

dayalı altyapı yatırımlarına odaklanan bir stratejiden, karayoluna dayalı altyapıyı öne çıkaran bir stratejiye geçiş yapılmıştır (Tekeli, 2009, s. 195).

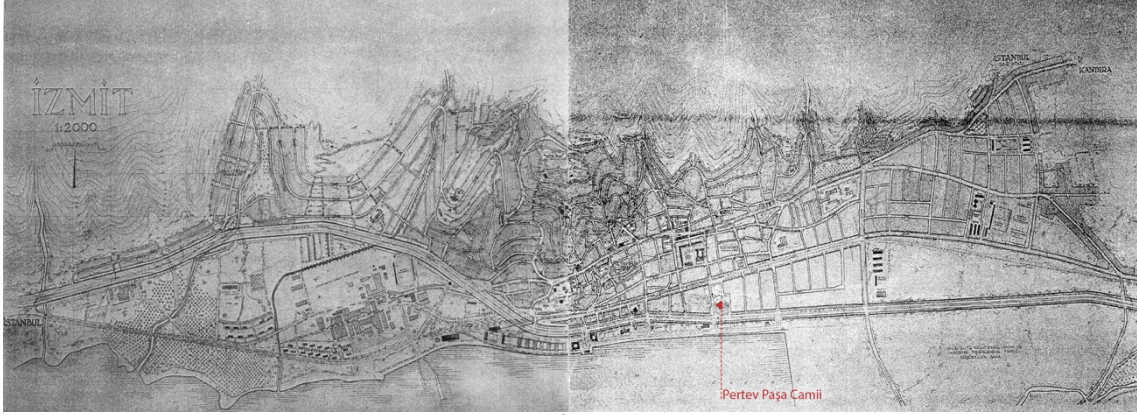
1948 yılında düzenlenen bir yarışma için Kemal Ahmet Aru ve Gündüz Özdeş'in öncülüğünde hazırlanan İzmit imar planı (Şekil 22) kentin gelişimi için kapsamlı bir gerekçeden yoksun bulunmaktadır. Sanayi alanı seçimleri belirlenmiş ancak gerekçelendirilmemiştir. Planlama yaklaşımı, İzmit'e bir ticaret kenti özelliği kazandırma çabası içermektedir. Plan, kentte bina temelli yapı tarzlarına öncelik vermekte ancak kentin kimliğini tanımlamakta yetersiz kalmaktadır.

İstanbul-Ankara şehirlerarası otoyolunun şehrin içinden geçmesi Jansen tarafından önemle irdelenirken, Kemal Ahmet Aru tarafından hazırlanan 1/2000 Plan Raporu'nda kentin ulaşım sorununa değinilmemiştir. Jansen tarafından İstanbul-Ankara geçişi için önerilen Ankara Caddesi genişletilmiş ve yeniden yönlendirilmiştir. Cadde, Yeni Cuma Camii'nin hemen güneyinden, Halkevi ile Fevziye Camii arasından geçen iki yönlü bir cadde olarak düzenlenmiştir. Aru'nun planında daha sonra yapılan değişikliklerle bu ulaşım aksı deniz kenarına taşınmış ve bugünkü haliyle uygulanmaya başlanmıştır (Avdan, 2009, s. 104-113).



Şekil 21. Herman Jansen İmar Planı (Avdan, 2009)

Planda, çevredeki binaların cami ve benzeri tarihi eserler üzerindeki etkisi göz önünde bulundurularak, camilerin etkilerinin bozulmasını önlemek için etraflarında açık alanlar oluşturan çevre düzenlenmeleri önerilmiştir (Şekil 23) (Aru, 1953, s. 210). Şehirdeki mevcut parklar ve yeşil alanlar korunarak, eski gümrük binası ile Yeni Cuma Camisi arasında sahil boyunca şerit park oluşturulması düşünülmüştür (Aru, 1953, s. 212).



Şekil 22. Kemal Aru İmar Planı (Aru, 1953)

1950'li yıllarda kentler, hızlanan sanayileşme, yeniden tanımlanan sanayi stratejileri, nüfus artışı, kentsel sınırların belediye sınırlarının ötesine yayılması ve kent içi ulaşım araçlarının sayı ve çeşitliliğindeki artış nedeniyle önemli değişiklikler yaşamıştır. Artan araç sayısı ile beraber yaşanan trafik sorunlarını azaltmak için yol genişletmelere, bulvar oluşturmalara ve meydan düzenlemelerine gidilmiştir. Bu ulaşım yoğunluğundan özellikle etkilenen tarihi kent merkezlerindeki yolların genişletilmesi buradaki bina katsayılarının artmasına, nüfus artışına, araba sayısında artışa, trafik sıkışıklığına ve dolayısıyla çevresel bozulmalara yol açmıştır. Sanayileşme ve kentsel nüfus artışının şekillendirdiği bu dönem, kentsel ulaşım ağına önemli yatırımlara sahne olmuştur. Konut tedarikleri ve ortaya çıkan ulaşım zorluklarına verilen yanıtlar, şehir makro formlarının şekillendirilmesinde önemli rol oynamıştır. Kentsel ulaşımaya yönelik resmi ve gayri resmi çözümler getirilmiştir (Osman, 1998, s. 146). Bu dönemde İller Bankası, İzmir'in de içinde bulunduğu büyük şehirlere yönelik planlama yarışmaları yoluyla şehir planlamasının bilimsel içeriğinin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır (Tekeli, 1998, s. 126).



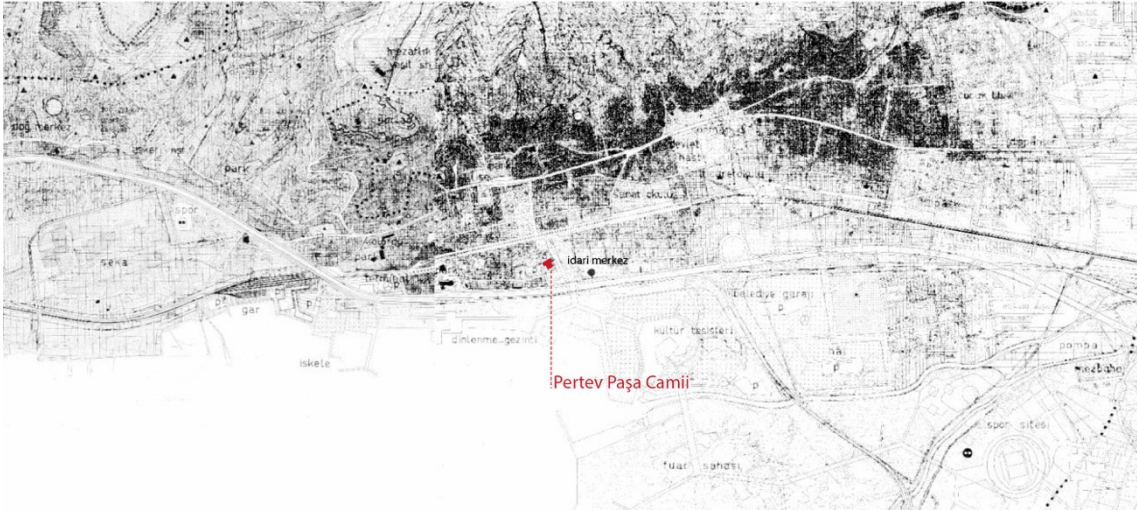
Şekil 23. 1955 Camii Kuzey Yönünde Park Düzenlemesi (Yavuz Uluğün Arşivi)

Sökmen'in İzmir Çevre Düzeni ve Nazım Planı'nın eki olan "İzmit Çevre Düzeni ve Nazım Planı Raporu", İller Bankası'nın açtığı yarışma sonrasında 1972 yılında Kalkınma ve İskân Bakanlığı'ndan onay almıştır (Şekil 24) (Avdan, 2009, s. 118). Sökmen'in planı,

İzmit'in "sanayi kenti" rolünün altını çizirken, aynı zamanda endüstriyel gelişmeyi kısıtlayacak koşulların oluşturulmasını da hedeflemektedir (Avdan, 2009, s. 154).

Şehir içinden geçen demiryolu için üç potansiyel güzergâh araştırılmış, uygulanan seçim, demiryolunu D-100 karayolu ile kıyı bölgesi arasına yerleştiren kıyı güzergahı olmuştur (Avdan, 2009, s. 116). Jansen Planında deniz kenarında, Aru Planında Saat Kulesi'nin üst kısmında önerilen idari merkez Sökmen Planında ise yine deniz kenarında, Yeni Cuma Camii'nin yakınında önerilmiştir. İzmit kent merkezinde sadece bir idari merkez olmaktan ziyade sembolik bir odak noktası olmayı hedefleyen bir idari merkez tasarımı önerilmektedir. Tarihi Yeni Cuma Camii yakınında tasarlanan merkez ile, şehrin geçmişinden geleceğe sürekliliğini temsil etmek amaçlanmaktadır. Bu kentsel kompleks, ulaşım sırasında şehrin imgesini geliştirmek için otoyol boyunca stratejik olarak yerleştirilmiş önemli idari işlevleri ve rekreasyon alanlarını kapsamaktadır. Raporda ana hatlarıyla belirtilen idari merkez, Belediye tarafından kaldırılması planlanan Tekel ve Hal binalarının (bugünkü park ve Belsa Plaza) işgal ettiği alanları ve Yeni Cuma Camii'nin batı bölgesini kapsamaktadır (Avdan, 2009, s. 130).

Pertev Paşa Camii'nin güneydoğusunda yapılması planlanan Hükümet Konağı projesi, 1973 yılında Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü tarafından yarışmaya tabi tutulmuştur (Erol, 2014, s. 148). Cami, Hükümet Konağı ve inkişaf bloklarını kapsayacak şekilde stratejik bir konuma sahip olan öneride (Şekil 25) (Şekil 26) Hükümet Meydanı, birleşik ve etkili bir kentsel odak noktası yaratmayı amaçlamaktadır. Hükümet Konağı ve meydan, anıtsal tarihi caminin karşısında temsili bir kimliği güçlü bir şekilde simgeleyen sağlam bir bütünlük oluşturacak şekilde tasarlanmıştır. Amaç, bu iki yapı arasında oluşan önemli boşluk aracılığıyla anlamlı bir kentsel odak noktası oluşturmaktır. Bir geçiş şehri olarak nitelendirilen kentteki yerleşik odak noktası, devlet karayolundan algılanabilecek şekilde tasarlanmıştır. Jürinin bu görüşlerine istinaden, birinci olarak seçilen bu öneri 1976 yılında uygulanmıştır (Anonim, 1973, s. 154). Ancak yapı çeşitli eleştirilere maruz kalmış, ihtiyaca cevap verememesi gerekçesiyle yıkılmıştır (Erol, 2014, s. 151). Yıkım sonrası boş kalan alan bir süre otopark olarak kullanılmıştır (Şekil 27).



Şekil 24. Polat Sökmen İmar Planı (Özgen Kösten, 2015)

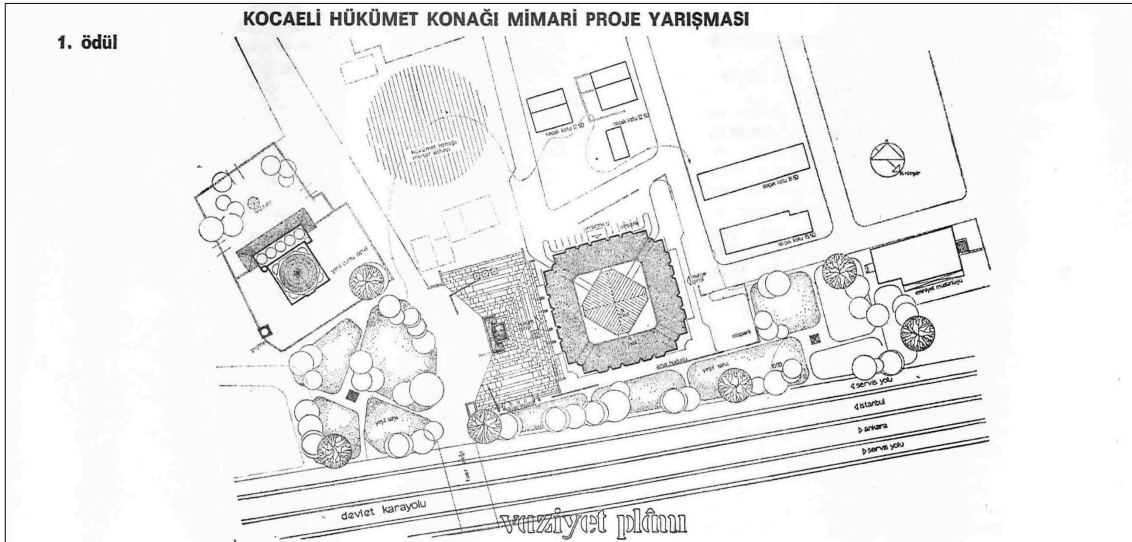
İmar planlarında caminin denize bakan cephesinin rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi, Hükümet Konağı'nın yapılmasıyla birlikte caminin kuzeyinde bir meydan oluşturulması, daha sonra Tekel binasındaki yangının ardından bu alanın da parka dönüştürülmesi, çifte hamamın kalıntısının bulunduğu alanın da park olarak

düzenlenmesi, Camii'nin üç tarafının açık kamusal alanlarla çevrelenmesini sağlamıştır (Erol & Mehtap, 2015, s. 208).

1995 yılına kadar şehir merkezinden geçen demiryolu güzergahı ile ilgili endişeleri gidermeye yönelik çabalar sonucu demiryolu sahile yönlendirilmiş, ancak kıyı şeridi ile şehir arasına yeniden bir bariyer yerleştirilmiş, deniz kenarında bulunan külliye ile olan bağlantısının kopmasına sebep olmuştur (Avdan, 2009, s. 152).

Tasarım odaklı bir perspektiften bakıldığında, 2000li yıllarda Pertev Paşa Cami ile D-100 karayolu arasında, caminin sit alanı içerisinde yer alan Uğur Mumcu Parkı'nda yapılan üst geçit Camii'nin silüetini bozduğu gibi, caminin sahilden görünürlüğünü de engelleyerek çevredeki mevcut yapılarla uyumunu bozmaktadır (Şekil 28) (Şekil 29). İmar planları ve Kıyı Kanunu'na uygun olmamasına rağmen üst geçit projesine devam edilmiştir. Kocaeli Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, projeye ilk etapta kent kimliğiyle ve tarihi Pertev Mehmet Paşa Camii ile uyumsuzluğunu gerekçe göstererek karşı çıkmış, ancak potansiyel finansal etkilerden ve yaya erişilebilirliğinin iyileştirilmesinden etkilenen daha sonraki kararlar projeyi uygun bulmuştur (Avdan, 2009, s. 101).

1975-2015 yıllarını kapsayan dönemde caminin güneyinde bulunan İzmit Hükümet binası (Eski vilayet) kaldırılarak bu alanda bir meydan fikri oluşturulmuştur (URL-1). Yeniden tasarlanan bu alan, çevresinde bir tramvay istasyonu ile yan yana, alt kotunda otopark yer alan bir kent meydanı olarak şekillenmiştir (Şekil 30). Bu çağdaş kentsel müdahalelere rağmen, kentin önemli hafıza noktalarından olan Pertev Paşa Külliyesi'nin geçmişle kurduğu izlerin bugüne aktarılmasındaki yetersizlik bir tasarım problemi olarak görülmektedir. Algısal olarak hem bir düğüm hem de bir işaret noktası olarak tanımlayabileceğimiz külliye geçmişle kurulan kentsel hafızayı oluşturan ilişkiler anlamında önemli bir konumdadır. Bu anlamda yeni tasarlanan kent meydanı, külliye ile hemen yanından geçen ve dava edilen, kazanılmış olmakla birlikte hala duran üst geçit gibi kentsel müdahaleler külliye ile algısını zedelemektedir.



Şekil 25. Hükümet Konağı Yarışma Önerisi (1.Ödül) (Anonim, 1973)



Şekil 26. 1970'li yıllar Hükümet Konağı İnşaatı Öncesi (URL-2)



Şekil 27. 2015 Sonrası Alanın Otopark Olarak Kullanılması (URL-4)

Cumhuriyet dönemi ve sonrasında gerçekleştirilen tüm bu çevre düzenlemeleri Pertev Paşa Külliyesinin tasarımında önemli değişikliklere yol açmıştır. Çifte hamam ve kervansarayın kalıntılarının tamamen veya kapsamlı bir şekilde kaldırıldığı dikkat çekmektedir. Ayrıca sıbyan mektebi ile bugünkü hamam kalıntıları arasında Yeni Cuma veya Pertev Paşa olarak bilinen bir cadde açılmıştır (Şekil 31) (Şekil 32). Bu cadde, sosyal kompleksi fiilen iki bölüme ayırmıştır (Yücel, 1981; Aktaran Müderrisoğlu, 1993). Aynı şekilde kervansaray ile imaret arasında bir başka yolun, Tahsin Marmara Sokağının açılması da bu bölgede külliye zarar vermiştir (Müderrisoğlu, 1993, s. 693) (Şekil 31).



Şekil 28. Üst Geçit Hava Fotoğrafı (URL-3)



Şekil 29. Caminin silüetini ve algısını bozan üst geçit, (Çapın Arşivi, 2024)

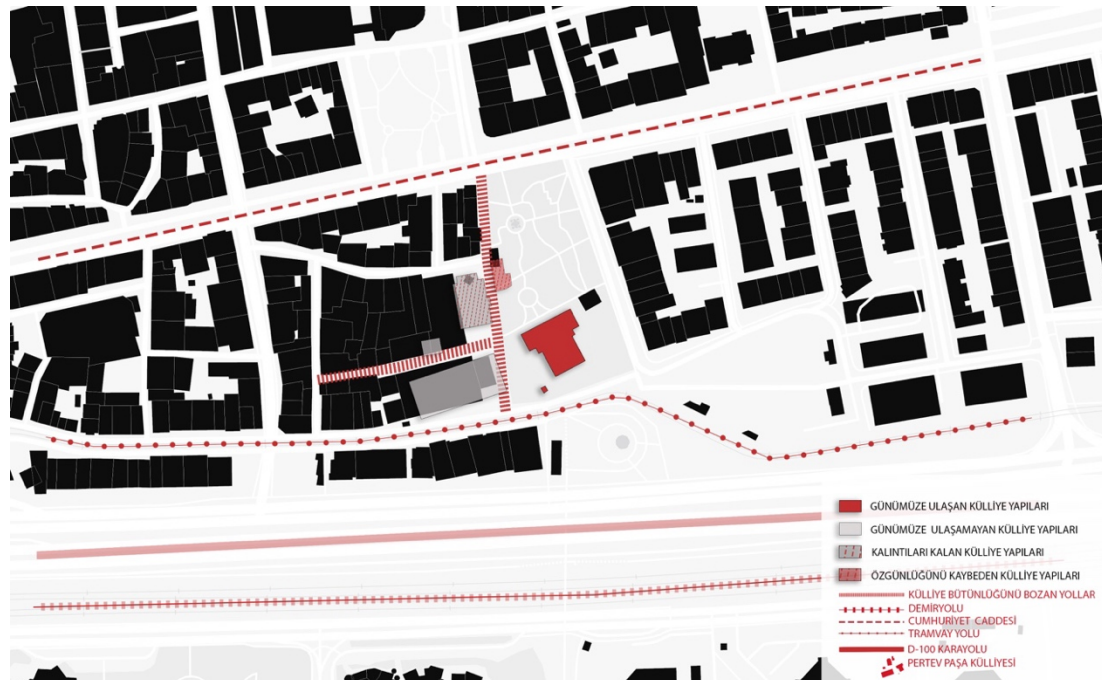


Şekil 30. Kent meydanı (URL-5)

İzmit'in en doğusunda, bir zamanlar sahil yapısı olarak yer alan yapı grubu (Erdoğan, 1942, s. 235), 1950'den günümüze D-100 karayolu inşaatı, dolgu alanları ve diğer müdahaleler sebebiyle şu an otoyollar ve pek çok yapı tarafından çevrelenmiş durumdadır (Kishalı, Bayraktar, & Şener, 2019, s. 112).

Çifte hamamın bulunduğu kısım günümüzde park olarak düzenlenmiş (Müderrişoğlu, 1993), hamamın bir kısmı günümüze kadar harabe olarak ulaşmayı başarmıştır (Ülgen, 1942, s. 242), park içerisinde kalan hamam kalıntılarının gündelik yaşamda ne kadar algılandığı bir problem teşkil etmektedir. Hamam, 1922 yılına kadar harap halde gelebilmiş sonrasında yapılan çevre düzenlemesi ile tamamen yıkılmıştır, özgün yapıdan geriye sadece birkaç duvar kalıntısı kalmıştır (Şekil 33) (Müderrişoğlu, 1993, s. 703).

Sıbyan mektebinde özgün niteliğini kaybetmesine neden olacak değişiklikler yaşanmış, günümüzde farklı bir işlevde kullanılmaktadır, kervansarayın bulunduğu bölgede ise yüksek katlı modern bir yapı yer almaktadır (Şekil 34) (Sönmez, 2010, s. 33). 1908 yılında vakıf yönetimi tarafınca evkaf nezaretine yıkıldığı ve yeniden inşası talep edilen Sıbyan mektebi, uzun süren bürokratik işlemler sonrası tamirat görmüş (Şahin Allahverdi, 2019, s. 819), özgün planını 1959-60 yıllarında yapılan onarımla yitirmiştir (Reyhanlı, 1974, s. 351), günümüzde kız kuran kursu olarak kullanılmaktadır (Şekil 35) (Sönmez, 2010, s. 34).





(a)



(b)

Şekil 32. (a) Pertev Paşa Caddesi Eski Hali (Ali Saim Ülgen Arşivi),
(b) Pertev Paşa Caddesi, (Çapın Arşivi, 2024)



(a)



(b)

Şekil 33. (a) Çifte Hamam Kalıntıları, 1958 (Halûk Doğanbey Arşivi)
(b) Çifte Hamam Kalıntıları, (Çapın Arşivi, 2024)



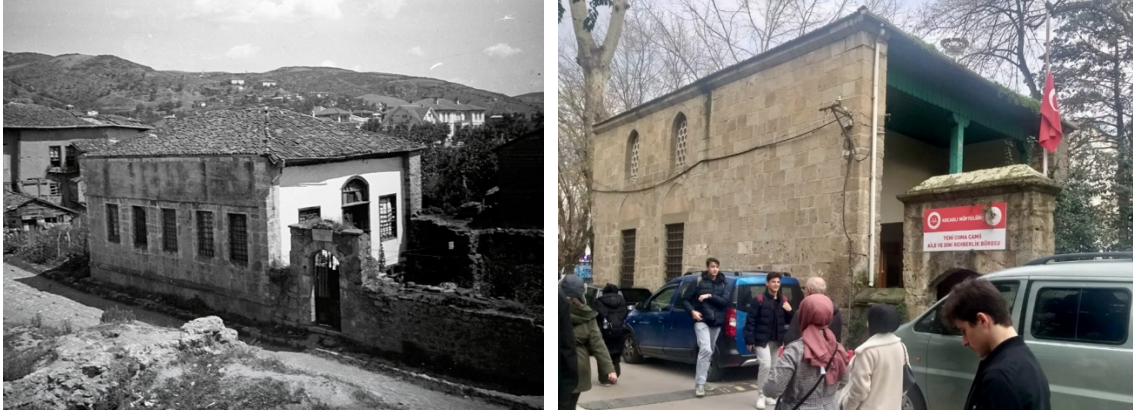
(a)



(b)

Şekil 34. Kervansaraya ait dükkanlardan biri⁵, 1958 (Halûk Doğanbey Arşivi)
(b) Kervansarayın yerine yapılan çok katlı yapı, (Çapın Arşivi, 2024)

⁵ Dükkan tabelasında şöyle yazmaktadır: Her seherde besmele ile açılır dükkanımız, Hazreti Davud'dur pirimiz üstadımız.



Şekil 35. (a) Sıbyan Mektebi (Ali Saim Ülgen Arşivi), (b) Sıbyan Mektebi, (Çapın Arşivi, 2024)

Dikdörtgen bir plana sahip olan imaret, 1945 yılından önce askeri depo olarak kullanılmış, 1948 yılında marangozhane olarak kullanılmıştır (Reyhanlı, 1974, s. 351-352). 1958 yılında Vakıflar Genel Müdürlüğüne gönderilmek üzere hazırlanan raporda imaretin külliyein özgünlüğünü en iyi muhafaza etmiş ve en sağlam yapısı olduğu bildirilmektedir. Aynı raporda kervansarayın harap durumda olduğu, güneydoğu duvarında sokağa bakan cephede sıra dükkanlardan çok az yapı kalıntıları kaldığı ifade edilmiştir. Günümüzde kagir yapıdan geriye herhangi bir kalıntı bulunmamakta, yerinde modern yüksek katlı bir apartman bulunmaktadır (Müderrişoğlu, 1993).

İncelenen raporda İzmit Belediyesi tarafından yapılacak çevre düzenleme çalışmaları sebebiyle Sıbyan mektebinin yıkılması öngörülmüştür. Raporda “*Gerek mektep binası gerekse hamam, kervansaray, dükkanlar devrinin san’at ve mimari anlayışı ile içtimai düşünce ve ihtiyaçlarını gösteren bir manzumedir kaldırılması talep edilen mektep ve külliye dahil diğer binalardan herhangi birinin pek az dahi kalmış olan bakiyenin ortadan kalkması eserin bütünlüğüne hanel getireceğinden yıkılmaması ve bilakis mümkün olduğu takdirde yeniden ihya olabilecekleri eldeki dokümanlara göre ihya ve diğer parçaların tanzim maksadı ile yapılacak park ortasına halile muhafazası lazım geldiği kanaatinde bulunduğumuzu saygı ile arz ederiz.*” Şeklinde bir ibare yer almasına rağmen maalesef günümüze yalnızca Camii ve çeşme özgün halinde ulaşabilmiştir.

6. Değerlendirme ve Sonuç

Külliye inşaa edildikleri dönemde, kentsel mekânlar olarak genişleyerek çevredeki mimari ve kent dokusuyla yakın bağlantı kurarak kent merkezini temsil etmekte ve kent yaşamının odak noktaları olarak hizmet vermektedirler.

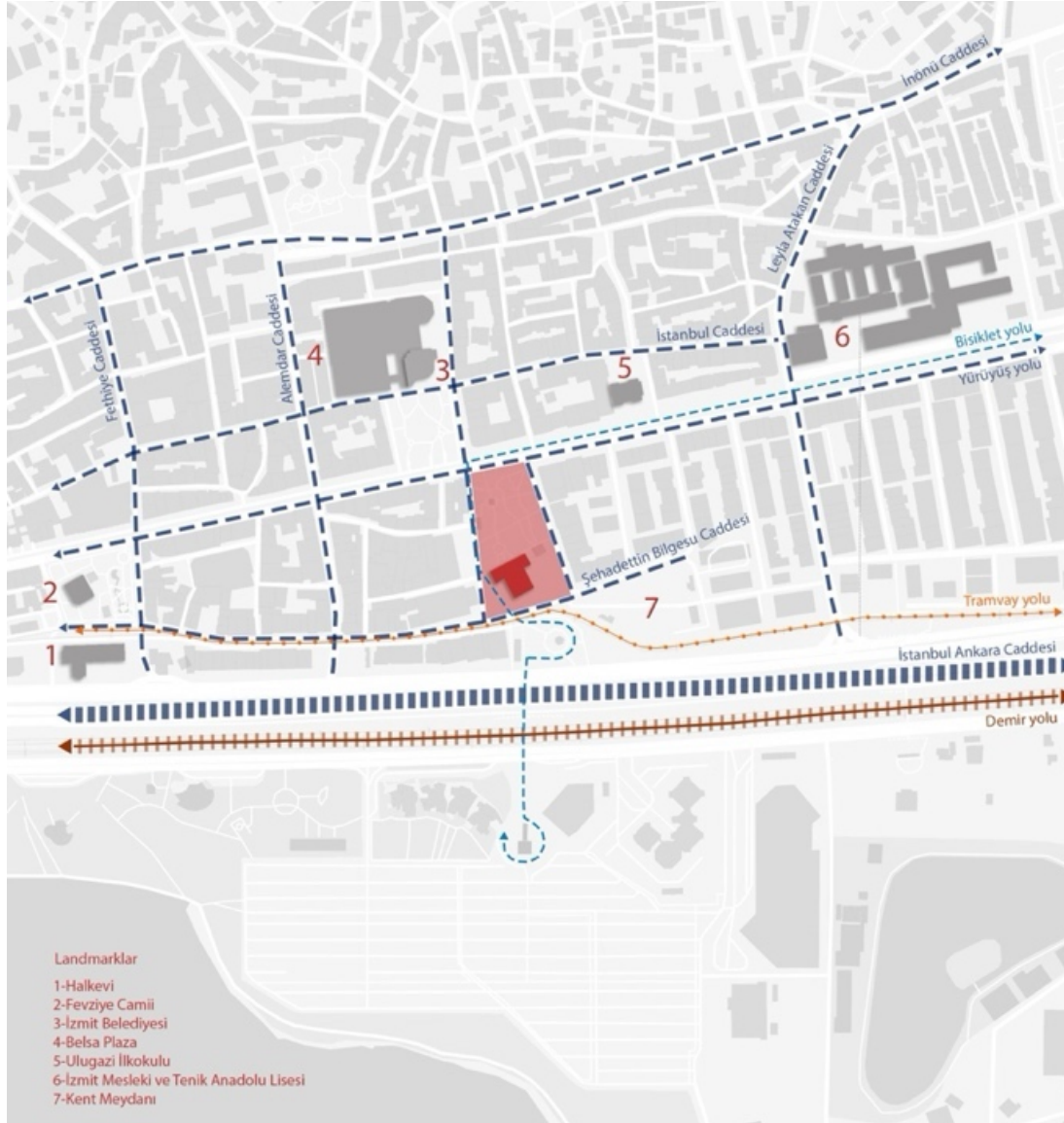
Medreseler, kütüphaneler, hastaneler, aşevleri, hanlar, hamamlar, atölyeler ve büyük camileri kapsayan sosyal yapıları birleştiren bu kompleksler gün boyunca hem dini hem de sosyal amaçlara hizmet etmiştir. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşu ve büyümesi sırasında sosyal bir katalizör görevi görerek, sosyal uyum ve topluluk birliğinin güçlendirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Çağdaş bir bağlamda, kendisini çevreleyen yerleşim alanlarının gelişimine katkıda bulunan, topluluk yaşamı ve büyümesi için bir odak noktası olarak hizmet veren öncü bir sosyal merkez olarak ortaya çıkmıştır (Yenen, 1999, s. 441).

16. yüzyılda odak noktası görevini gören Pertev Paşa Külliyesi her ne kadar tarihi varlığını sürdüren Sinan eseri camisiyle günümüzde odak noktası olarak görülmeye

devam etse de (Şekil 36), yapı kompleksine bağlı diğer yapıların artık mevcut olmayışı ya da özgün mimari özelliğini kaybederek farklı işlevlerde kullanılması, kıyı alanında yapılan dolgu çalışması, D-100 karayolu, demiryolu ve üst geçidin kıyı ile bağlantıyı koparması gibi sebeplerden ötürü, her ne kadar gündelik yaşamın merkezinde yer alsa da bugün eski varlığındaki önemini görememekte ve kentli tarafından orijinal kimliğiyle algılanamamaktadır.

Günümüzde külliyyeden bağımsız olarak tekil yapı şeklinde varlığını sürdüren Pertev Paşa Camii, Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde Mahkeme Camii adıyla anılmış (Ulugün, 2009, s. 37), halk tarafından ise zamanla Yeni Cuma Camii adıyla anılmıştır. Söz konusu yapı İslam topluluklarında önemli bir an olan Cuma namazlarının kılındığı Cuma camisi olarak nitelendirildiği için bu isimle anıldığı tahmin edilmektedir. Bir gazete haberine göre Camii, Cumhuriyetin ilk yıllarında bakımsız kalmış ve geçici olarak askerlerin giyim deposu olarak hizmet vermiştir. Daha sonra kapılarını yeniden ibadete açıp Cuma namazlarının burada yeniden başlaması sebebiyle Yeni Cuma Camii adını almıştır (Gündoğdu & Işık, 2015, s. 1588). Bu durum külliyyeye dair bir isim hafızası kaybını da göstermektedir, bellekte ismi dahi değişen yapı grubunun bugün mevcut varlığıyla algılanması mümkün gözükmemektedir.

Günümüzde Yeni Cuma Camii olarak yeniden adlandırılan yapı, cuma namazı sırasındaki cemaat toplantılarının özünü temsil eden bir odak noktası ve kent içerisinde önemli bir işaret ögesi olmakla birlikte, sosyal bir merkez olan külliye bünyesini koruyamamıştır. Kültürel miras niteliği taşıyan tarihi eserlerin, bağlamları ile korunarak geleceğe aktarılması yanında, modern kent yaşantısına karşılık verecek güncel programlarla, yeniden işlevlendirilmesinin çok önemli olduğu düşünülmektedir. Külliyyenin önemini yeniden canlandırmak ve şehir dokusunun merkezi bir düğümü olarak algılanabilmesi için stratejik kararlar verilmesi, kentsel ve mimari ölçekte parça bütün ilişkisinin görünür kılınması gerekmektedir. Özellikle bu tür yaya odaklı ulaşım ağlarına bağlı olan tarihi kent merkezlerinin, geniş araç yollarına imkân sağlayabilmek adına bilinçsizce tahrip edilmesinin önüne geçilerek, yaya odaklı tasarımlar geliştirilmelidir. İzmit gibi tüm tarihi katmanların üst üste geldiği kentlerde, yayanın merkeze alınarak hem kenti doğru hızda algılamak hem de kentin tüm katmanlarının parça bütün arasındaki ilişkiyi doğru kurabileceği bir kent algısı ortamı yaratmak gerekmektedir. Günümüzde eleştirilen yanlış planlama kararları göz önünde bulundurularak tarihi kent merkezlerinin görünürlüğünü arttırmak adına, kent merkezlerinin raylı ulaşım araçları ve yaya yolları ile tasarlanması ve bir deprem bölgesi olan İzmit yerleşiminin yüksek katlı yapılaşmasının önünü kesecek kararlar alınması beklenmektedir.



Şekil 36. Bir odak noktası olarak Pertev Paşa Camii'nin (Yeni Cuma) gündelik yaşamda çevresinde bulunan önemli landmarklar ve yollar (Çapın, 2024)

Tarihi Pertev Paşa Külliyesinin parçalarını oluşturan, hamam, sıbyan mektebi ve çeşmenin restore edilmesi; kervansaray yapısının üzerinde bulunan çok katlı yapının ekonomik ömrü dolduğunda yıkılarak, kentin geçmişte olduğu kadar günümüzde de önemli bir düğümünü oluşturan külliye'nin bir bütün olarak, yaya ölçeğinde yeniden algılanır kılınması hem ulusal hem de uluslararası ölçekte geçmiş bilgisinin aktarılması adına çok önemlidir.

Mevcut külliye'nin hem geçmişle kurduğu ilişkileri hem de bugün görünürlüğünü arttırmak ve camii ve diğer öğeler arasında daha güçlü bir bağlantı kurmak adına külliye ve parçaları arasındaki alanın yayalaştırılması ve külliye bütünlüğünün farkındalığının sağlanması, bu bağlamda eksik ya da görünür olmayan parçaların restorasyonu veya rekonstrüksiyonu gerçekleştirilip yeniden programlanırken Mimar Sinan eseri olan bu külliye'nin kente bir bellek yapısı olarak kazandırılması önemli görülmektedir.



Şekil 37. Pertev Paşa Camii ve kent meydanı (Çapın Arşivi, 2024)

Caminin güneyinden geçen tramvay ağı alanın düğüm olma özelliğine katkı sağlaması açısından olumlu bulunurken, yeni örgütlenen meydan ve külliye ilişkisi zayıf bulunmakta ve camii önündeki boşluğun toplayıcı özelliğinin bulunmadığı görülmektedir (Şekil 37). Bu bağlamda Yeni Cuma Camii'nin çevresi ile olan ilişkisinin yeniden sorgulanması, külliye ve çevresinin yaya ulaşım aksları üzerinden yeniden kurgulanması, toplayıcı meydanlar, düğümler ve düğüm niteliğindeki toplanma alanlarının örgütlenmesi önemlidir.

Kent belleğindeki izlerinin açığa çıkarılması ve kentin tarihi düğümlerinin izlerinin algılanabilmesi adına Pertev Paşa Külliyesi, Fevziye Camii ve bütünlüğündeki yapılar ve iç kalede bulunan eski kent arasındaki ilişkinin yol ağı üzerinden görünür kılınması, külliyenin İzmit'in eski kıyı kenti dokusunun bir parçası olduğunun fark edilmesi, bu eski kıyı izinin okunabilmesi adına burada birtakım kentsel tasarım hamlelerinin yapılması kentin okunabilirliğini en azından kentsel iz üzerinden sağlamak adına önemli görülmektedir.

Ülkemizin sahip olduğu tarihi değerlerin farkındalığı konusundaki bilinçsiz yaklaşımlar, zaman içinde sahip olduğumuz tüm kültürel değerlerin yok olmasına neden olurken, bağlamından uzak, parçacıl, günün popüler fragmanter tasarım eylemlerine yenik düşen "yeni/modern tasarımlara" yenik düşmektedir. Oysaki, sahip olunan sosyal ve kültürel değerlerin açıkça görülebildiği bu tarihi dokular, geçmiş ve gelecek arasındaki en önemli bilgi köprüleri olmaktadır.

Pertev Paşa Külliyesi'nin bir bütün olarak korunmaması, kültürel mirasın ve tarihi hafızanın yanlış ve eksik bir şekilde, özümsemmeden geçmişle anlamlı bağlar kurulmamasına neden olmakla birlikte, geleceğe dönük doğru tasarımlar yapılmasının önüne geçmektedir. Bu bağlamda çok disiplinli ortamlarda yapılan araştırmalar sonucunda, planlama ve diğer disiplinler arasındaki koordinasyonun iyileştirilmesi ve bütünsel, nitelikli, sürdürülebilir kentsel stratejiler geliştirilmesi gerekmektedir.

Katkı Oranı:

Yazarlar çalışmaya eşit katkıda bulduklarını beyan etmektedirler.

Çıkar Çatışması Beyanı:

Çalışmanın tüm yazarları bu çalışmada, sonuçları veya yorumları etkileyebilecek herhangi bir maddi veya diğer asli çıkar çatışması olmadığını beyan etmektedirler.

Kaynaklar

- Ahunbay, Z. (1989). Mimar Sinan'ın Şehirci Yönü. *Vakıf Haftası Dergisi*, 6(1989), 131-139.
- Aktüre, S. (1985). Anadolu kentinde Türkleşme-İslamlaşım süreci, mekansal yapı değişim ve "İslam mimari mirası". *İslam Mimari Mirasını Koruma Konferansı*, (s. 22-26). İstanbul.
- Anonim. (1973). Kocaeli Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması. *Arkitekt*, 3(351), 151-157.
- Aru, K. A. (1953). İzmit Şehri İmar Planı. *Arkitekt*, 1953(09-12), 208-216.
- Aslanoğlu, İ. (1987). Siting of Sinan's Külliyes in Istanbul. *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1(2), 192-197.
- Avdan, F. (2009). Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Sürecinde Planlama Deneyimi: 1930-1980 İzmit Planları (Yüksek Lisans Tezi). Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 249032.
- Barkan, Ö. L. (1963). Osmanlı İmparatorluğunda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Çalışmalar. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23(1-2), 239-296.
- Burelli, R. (1987). Vision and Representation of Urban Space. *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1(2), 42-47.
- Çalık Ross, A. (2007). *Antik İzmit Nikomedia*. İstanbul: Delta.
- Çetin, E. (2014). Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar. *Journal of History School*, 7(7), 321-343.
- Erdoğan, A. (1942). Kanunî Süleyman Devri Vezirlerinden Pertev Paşa'nın Hayatı ve Eserleri. *Vakıflar Dergisi*, 2(1942), 233-240.
- Erol, Ö. S. (2014). Tarihsel Süreçte İzmit Hükümet (Vilayet) Konakları ve İktidarın Temsiliyetindeki Değişim. *Tarih ve Uygarlık İstanbul Dergisi*, 0(6), 143-165.
- Erol, Ö. S., & Mehtap, Ö. (2015). Kolektif Belleğin Kamusal Alandaki İzleri: İzmit Fevziye, Yenicuma ve Çocuk Parkı. *Tarih ve Uygarlık İstanbul Dergisi*(7), 183-212.
- Fıratlı, N. (1971). *İzmit Şehri ve Eski Eserleri Rehberi*. İstanbul: Millî Eğitim.
- Gündoğdu, H., & Işık, R. (2015). İzmit Pertev Paşa Külliyesi'nin klasik Osmanlı mimarisindeki yeri ve önemi. *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli tarihi sempozyumu bildirileri* (s. 1587-1607). Kocaeli: Kocaeli Belediyesi.

- Hakky, R. (1992). The Ottoman Külliye Between the 14th and 17th Centuries: Its Urban Setting and Spatial Composition. (Doktora Tezi). Virginia Polytechnic Institute and State University.
- Kaya, Ş. (2008). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmit kenti. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 227570.
- Kishalı, E., Bayraktar, N., & Şener, M. (2019). Kocaeli Tarihi Cami Örnekleri Üzerinden Planlı Koruma Kapsamında Hasarsız Test Uygulamaları: Çoban Mustafa Paşa Cami, Fevziye Cami Ve Pertev Paşa Cami. *METU JFA*, 36(1), 107-136.
- Kocaeli Tarihi, Feyzullah Yavuz Ulugün Arşivi
- Kortan, E. (1987). The Role of Sinan's Work within the Urban Context. *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1(2), s. 140-145.
- Kuban, D. (1968). Anadolu - Türk Şehri: Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler. *Vakıflar Dergisi*, 7(1968), 53-73.
- Kuban, D. (2000). *İstanbul, bir kent tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Lynch, K. (1960). *Image of the City*. Cambridge: MIT.
- Müderrişoğlu, M. F. (1993). 16. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen menzil külliyesi. (Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 26674.
- Necipoglu, G. (2005). *The Age of Sinan: Architectural Culture in the Ottoman Empire*. New Jersey: Princeton University.
- Norberg-Schulz, C. (1985). *The concept of dwelling : on the way to figurative architecture*. New York: Electa.
- Osmay, S. (1998). 1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü. Y. Sey içinde, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı.
- Özcan, K. (2006). Tanzimatın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839–1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7(2), 149-180.
- Özel, M. K. (2004). Dini mimaride merkez kavramı (Tapınma mekanına 'Merkez' kimliği kazandıran dini öğeler). (Doktora Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 78386.
- Özer, F. (1987). The Complexes built by Sinan. *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1(2), 198-205.
- Özgen Kösten, E. Y. (2015). Kentsel Kimliğin Değişen Görüntüleri: Eski Kent, Yeni Merkez-izmit. *NWSA-Social Sciences*, 10(1), 1-19.

- Öztüre, A. (1981). *Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi*. İstanbul: Çeltüt.
- Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun tarihî coğrafyası*. Ankara: Milli Eğitim.
- Reyhanlı, T. (1974). Osmanlılarda Külliye Mimarisinin Gelişmesi. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Rossabi, M. (2014). The "Decline" of the Central Asian Caravan Trade. M. Rossabi içinde, *From Yuan to Modern China and Mongolia: The Writings of Morris Rossabi*. The Netherlands: Brill.
- Salt Araştırma, Ali Saim Ülgen Arşivi
- Salt Araştırma, Halûk Doğanbey Arşivi
- Sönmez, N. Ü. (2010). Mimar Sinan yapısı menzil külliyelerinden; İzmit Pertev Paşa Külliyesi. (Yüksek Lisans Tezi). Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 273159.
- Şahin Allahverdi, R. (2019). İzmit Pertev Paşa Külliyesi Vakfı ve Külliye'nin Geçirdiği Tamiratlar. *Uluslararası Orhan Gazi ve Kocaeli Kültürü Sempozyumu V* (s. 813-826). Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.
- Tütengil, C. O. (1961). *İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*. İstanbul: İstanbul.
- Tapan, M. (1998). Cumhuriyet Döneminde Doğal ve Kültür Varlıklarını Koruyamamanın Korunması. Y. Sey (Dü.) içinde, *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Tekeli, İ. (1980). Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri. T. Gök içinde, *Türkiye'de İmar Planlaması*. Ankara: O.D.T.Ü. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. Y. Sey içinde, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizim, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Tekeli, İ. (2011). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Ulugün, Y. (2009). *Seyahatnamelerde Kocaeli ve Çevresi*. İzmit: İzmit Rotary Kulübü.
- Ülgen, A. S. (1942). Pertev Mehmed Paşa'nın Eserleri Hakkında Mimarî İzahat. *Vakıflar Dergisi*, 2(1942), s. 241-243.
- Vögt-Göknül, U. (1987). Spatial Order in Sinan's Külliyesi. *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1(2), 168-173.

Yenen, Z. (1999). Osmanlı Dönemi Türk Kentinde Planlama Kültürü. *Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla Eyüpsultan Sempozyumu III : Tebliğler*. İstanbul.

Zeyrek, H. T. (2005). *Nikomedia (İÖ 264/263-İS 358) Arkeolojik Açıdan Genel Bir Değerlendirme*. İstanbul: Ege.

İnternet Kaynakları

URL-1. *Hükümet Konağı Tarihçesi*. T.C. Kocaeli Valiliği: <http://www.kocaeli.gov.tr/hukümet-konagi-tarihcesi> Erişim Tarihi: 12.12.2023

URL-2. *İzmit*. Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi: <http://www.eskiturkiye.net/tag/izmit/> Erişim Tarihi: 12.12.2023

URL-3. <https://www.ntv.com.tr/galeri/sanat/pertev-mehmet-pasa-camiinin-restorasyonunda-sona-gelindi,OJTTqOuJgUSvUN0u4uxqnw/KbvnSxjVbU2LZIU2BotVFA> Erişim Tarihi: 14.12.2023

URL-4. <https://www.metropoltv.net/eski-vilayet-otoparki-ucretli-oluyor/> Erişim Tarihi: 13.12.2023

URL-5. <https://www.ozgurkocaeli.com.tr/makale/13918201/cemalettin-ozturk/izmit-kent-meydani-toren-alani-yapilmali> Erişim Tarihi: 13.12.2023