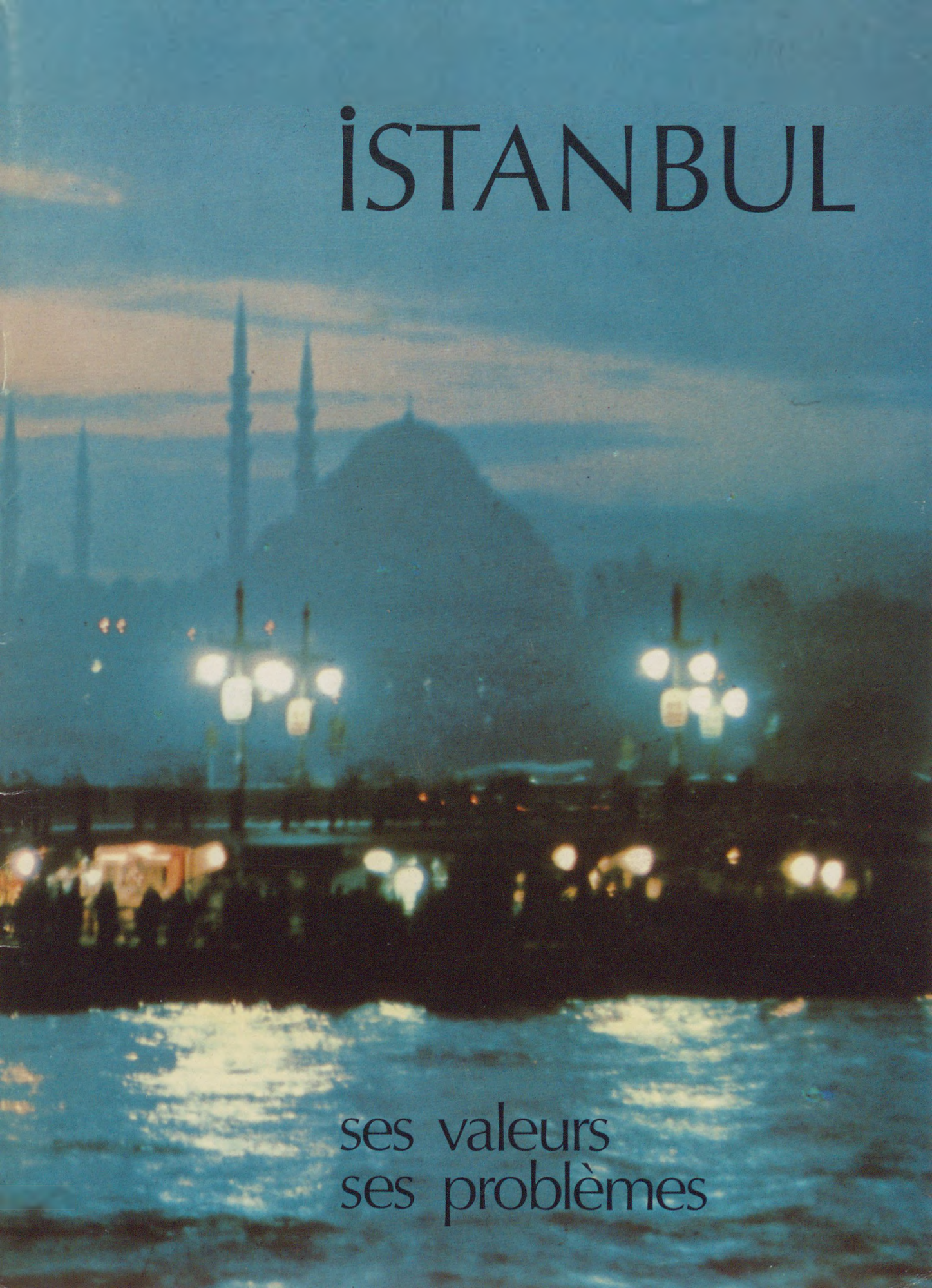


İSTANBUL

A nighttime photograph of the Hagia Sophia in Istanbul, Turkey. The building's large central dome and several minarets are silhouetted against a dark, twilight sky. The structure is illuminated from below, with warm lights reflecting on the water in the foreground. The water shows ripples and reflections of the lights. The overall color palette is dominated by deep blues and blacks, with warm yellow and orange highlights from the lights.

ses valeurs
ses problèmes



Réalisation :

Çelik Gülersoy, Avocat, Directeur Général du
Touring et Automobile Club de Turquie.

Comité de Rédaction et de traduction :
Prof. Nurullah Berk

Arch. Osman Taneri, Arhan Apak.

Une publication du Touring et Automobile Club de Turquie
présentée au Conseil de l'Europe à l'occasion de ses travaux
sur Istanbul, en Septembre 1976.

SOMMAIRE — CONTAINS

MESSAGE DU MAIRE D'ISTANBUL	Ahmet İSVAN	2
BYZANCE - CONSTANTINOPLE - ISTANBUL	Feridun DİRİMTEKİN	4
FUTURE OF THE WOODEN HOUSES IN THE HISTORIC PENINSULA	Prof. NeziH ELDEM	7
PROTECTION OF THE HISTORICAL HERITAGE OF ISTANBUL	Turgut CANSEVER	11
LES PROBLEMES ESSENTIELS DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE HISTORIQUE	Prof Doğan KUBAN	16
TRANSPORT PUBLICS A' ISTANBUL	Prof. Kemal KUTLU	19
URBANISATION A' ISTANBUL	Atillâ YÜCEL	23
ISTANBUL IN FOUR PAINTINGS	Çelik GÜLERSOY	29

Photos et dia - positives :

Ara Güler : Couverture et p. 2, 3, 17, 19, 23, 40, Şemsi Güner : p. 11, 14, 27, Yılmaz Dinç : p. 10, Gültekin Çizgen : p. 13, 15, 21, Dessins : Y. Altıntaş

Documents historiques :

Archive de Çelik Gülersoy. p. 4, 6, 22, 29, 33, 35, 36, 38.
Imprimé par ERLER

Message du Maire d'Istanbul

Différents facteurs doivent présider dans la planification, le développement ainsi que dans l'administration de la ville d'Istanbul. Cette ville présente d'incomparables beautés naturelles, abrite les oeuvres des civilisations antiques ainsi que les monuments de l'architecture turque. Les préserver, les conserver constitue donc un devoir national en même temps qu'une responsabilité devant l'humanité entière. Le monde ne possède ni un second Bosphore, ni une Corne d'or, une St. Sophie, une Mosquée Bleue et une Süleymaniye, ni aussi les murailles anciennes de Byzance. Ajoutons les vieux quartiers aux maisons de bois de l'Istanbul turque qui symbolisent de nos jours l'ancienne vie ottomane, les maisons au bord de l'eau du Bosphore, les innombrables fon-

taines ainsi que les stèles funéraires, vieilles de milliers d'années, stèles qui sont autant d'oeuvres d'art.

Istanbul, en même temps qu'abritant ces incomparables richesses est aujourd'hui le centre le plus actif d'urbanisation et de développement contemporains. De ce fait la population de la ville augmente dans un rythme accéléré. Une pression s'exerce sur des zones d'urbanisation et d'industrialisation qu'il est urgent de sauvegarder.

Il est à noter que malgré toutes les mesures prises en vue d'endiguer cette pression, des ateliers viennent s'adosser aux murailles antiques, des "médrese"s sont utilisés comme dépôts et les côteaux du Bosphore se voient couvrir par endroits de bidonvilles. Tous nos

efforts ne peuvent que freiner partiellement cet état de choses néfaste pour la ville et s'avèrent insuffisants pour une solution rationnelle. Deux solutions se présentent en vue de sauvegarder les richesses naturelles et historiques d'Istanbul. La première réside en la conscience nationale et internationale de la nécessité de la sauvegarde de l'environnement historique. C'est à dire la conscience, de la part du monde civilisé, du grand problème que pose la conservation d'Istanbul. Une campagne doit s'amorcer pour la conservation des monuments anciens d'architecture, pour la pérennité leur valeur non seulement en qualité de musées mais aussi en celui d'éléments de culture et de civilisation.

La seconde solution serait de fixer les zones

d'extension et d'y aménager des quartiers industriels ainsi que des possibilités d'installation. L'administration d'une cité ne doit pas se baser sur des mesures disciplinaires sévères en négligeant les besoins immédiats de sa population. Précisons que la stratégie de planification du développement urbain d'Istanbul est un prolongement de la sauvegarde de l'environnement historique et architectural. Les probabilités de solution pour la sauvegarde des richesses naturelles et architecturales d'Istanbul, richesses qui présentent un intérêt et une valeur internationaux; ne pourraient trouver un aboutissement certain qu'à condition de s'assurer la collaboration légale et matérielle des gouvernements turc et étrangers.

AHMET İSVAN

BYZANCE CONSTANTINOPLÉ İSTANBUL

Feridun DİRİMTEKİN



Les connaissances sur la première fondation de la ville d'Istanbul restent dans le cadre des mythes. Selon celles-ci, la première habitation dans la région se trouvait autour de Nymphe Temple de Semistra, situé sur une colline et aux environs des embouchures des ruisseaux, Barbyses (le ruisseau Ali Bey), dans la Corne d'Or.

Un des plus anciens historiens Byzantins, Hésychius (1), a noté que Barbisyus, roi de la région de Sarayburnu, construisit une ville en cet endroit. Selon lui, Kérassa, de naissance divine, élevée par Semistra, étant une très belle fille, fut violée par le dieu de la mer, Poseidon, et eut un enfant nommé Byzas, en s'inspirant du nom du cours d'eau, Bysiye, en Thrace. Quand il grandit, Byzas devint le roi de cette région, et après la mort de Barbisyus, épousa sa fille Phidelia, entoura la ville située à la pointe du Sérail par une muraille et lui donna le nom de Byzantion. On sait que depuis l'année 1500 a. J.C. la Thrace et les deux côtés du Bosphore furent habités par les Thraciens. C'est pourquoi les villes anciennes Byzies (Vize), Bysanthe (Tekirdağ), Selymbria (Silivri), DAKIBYZIA (Eski Hisar) ont été nommées par eux.

Jusqu'à l'arrivée des Grecs, en 682 a. J.C. dans cette région, la ville, Byzantion reste la même. Les Grecs de Mégaride colonisèrent d'abord Chalcedoine d'Achias (Kadıköy). Mais, quand ils arrivèrent devant Byzantion, rencontrèrent les guerriers Thraciens. Enfin, à la suite d'un accord, le dieu des Thraciens s'unissant avec le Zeus des Grecs prit le nom Zeuxippe. Les Grecs, en s'installant dans la ville, s'associèrent avec les Thraciens.

Perliane (23-95), historien romain, nous parle d'une ville, Bysligos, qui se trouvait à la pointe du Sérail. Les murailles construites par Byzas commençaient de la tour Kemdenaryon, sur la côte de Sirkeci. Elles continuaient vers le sud, passant à l'ouest et sud-est de la place de Saint-Sophie, arrivaient à la lanterne d'Ahirkapı sur la côte de Marmara et, de là, suivant la côte, parvenaient au coin de Kemdenaryon. De la manière dont elle se présentait, la ville contenait une petite côte. L'Acropole de la ville était sur la colline là où se trouve le palais de Topkapı. Le palais et les temples importants se trouvaient également en cet endroit. L'une des portes de la ville était du côté du continent, à Sultanahmet, aux en-

virus de l'actuel arrêt du bus, et l'autre du côté de la mer.

L'Empereur Septime Sévère, après avoir battu son rival au trône, Persenius Niger, conquiert après un long siège Byzantion, qui s'était rangé aux côtés de son adversaire. Il fit démolir une partie des maisons et des murailles de la ville et, en punition, accorda la ville à Marmara Ereğlisi. Mais peu après, il décida de reconstruire Byzantion en raison de son importance géopolitique et sur la demande de son propre fils Caracalla, le futur empereur.

Selon l'historien byzantin Sonafas, il fit gagner à la ville un grand espace d'expansion vers l'ouest par la construction des murailles commençant à la porte Perama (Balıkpazarı) près du pont Galata, continuant vers le sud et passant à l'est de l'actuelle mosquée de Nuri-Osmaniye, prolongeant jusqu'à la mosquée de Sokullu Mehmet Paşa et de là se tournant vers l'est pour se joindre aux anciennes murailles de Byzance. (2).

D'autre part, il décora et rendit florissante la ville en faisant construire un théâtre (Gynecion), le bain de Zeuxippe, une partie de l'actuel hippodrome, la place rectangulaire de Tetrastyle entourée de portiques, à l'ouest de la place de Saint-Sophie ou se trouve actuellement l'Hôpital de la Croix-Rouge et le bâtiment de la commission départementale (3).

Au moment où l'empereur Constantin le Grand décida de transférer, sous l'influence de l'invasion des troupes de l'est, la capitale de l'Empire de Rome à l'est, il pensa d'abord à Siye (Erenköy) située sur la côte du détroit des Dardanelles, il choisit ensuite le nom de Byzantion. La nouvelle capitale dont la construction dura de 353 à 336 a. J.C., et porta le nom de l'Empereur Constantin qui l'appela en même temps Nouvelle Rome. Il transforma la place actuelle de Çemberlitaş en un Forum, l'entoura d'un portique, érigea au milieu d'elle une colonne élevée portant sa statue en forme de dieu du Soleil. (Actuellement Yanık Sütun). Pour trouver une étendue d'élargissement à la ville, il construisit une muraille du côté de l'église St. Vierge de Rhaldios, à l'est de la porte de Samatya, traversant la petite mosquée "Porte de Jésus" se prolongeant vers le nord, passant par l'est de la citerne Mocius et par l'ouest de l'église Havarion, prenant fin dans la région de Fener sur le côté de la Corne d'Or, à la porte Petra.

L'Empereur Constantin le Grand décora la place de St. Sophie dont il nomma Augusteon en souvenir de sa mère Helena, en l'entourant d'une portique, y érigea sa statue et celle de sa mère. Il fit construire le palais impérial au sud-est de cette place, décora la ville en achevant l'hippodrome et en faisant construire plusieurs bâtiments. (5)

L'empereur Constantin le Grand fit construire un grand aqueduc et des conduites d'eau, de

la région de Vize et Pınarhisar, nommée Bulgarie à l'époque, jusqu'à Istanbul, pour assurer l'eau nécessaire à la ville (6).

A cette époque, dans la région de la Haute-Ayansaray existait la ville Blancherna, entourée d'une muraille (7). Le premier bâtiment de St. Sophia que l'empereur Constantine fit construire, brûla, par suite d'une négligence, pendant le règne de l'empereur Arcadius.

La ville s'était encore élargie à l'époque de l'empereur Theodosius II (408 - 450). Antemius préfet de la ville lors de l'enfance de l'empereur, construisit les murailles qui existent encore aujourd'hui, commençant au bord de la côte aux environs de Yedikule, se dirigeant vers le nord après avoir traversé Ahır Kapı et s'alignant avec les murailles de la vallée de Blancherna.

Ainsi la ville retrouva une grande étendue d'expansion. A l'époque de l'empire Byzantin la ville ne put s'élargir de manière à dépasser les murailles. L'empereur Théodosius, en 412, fit reconstruire, en plus vaste, le bâtiment incendié de St. Sophie.

Le Sénat, le bain Aya Irini, St. Sophie et plusieurs autres constructions publiques brûlèrent pendant la révolution Nika, éclatée à l'époque de l'empereur Justinianus (8). Après avoir étouffé la révolte, l'empereur fit reconstruire tous ces bâtiments ainsi que St. Sophie. Il fit placer sa propre statue équestre sur une haute colonne recouverte de plaques en bronze, en se servant du cheval de la statue érigée par l'Empereur Theodosius sur la place Augusteon. A l'époque de l'Empereur Justinien, Istanbul, atteignit son ère la plus brillante. La population de la ville s'estimait alors aux environs de 700.000 habitants.

Toutes les places de la ville étaient entourées de portiques, et surtout le Forum Tauri, place actuelle de Beyazit, était décorée de belles statues dues aux artistes renommés de l'époque. L'empereur Justinien fit construire le palais cérémonial de l'empire au sud de l'hippodrome, sur les versants de la mer de Marmara. De nouveaux palais, églises et salons furent construites aux alentours. Le centre de la ville, sous les règnes de l'empereur Theopafilos et de l'empereur macédonien Basil 1er, se trouvait dans cette région. Mais les invasions des Avars, ébranlèrent l'empire. Au cours de la période antérieure aux croisades, les frontières de la dynastie des Seldjoukides de Konya se prolongèrent jusqu'au détroit de la mer Noire, Bien que la ville ne fut endommagée par les premières croisades, elle fut conquise par l'armée de la quatrième croisade (9). Les pillages et les incendies mirent la ville en ruines. Après que la ville fut sauvée des Latins et reprise par les Byzantins, les finances de l'empire ne pouvant plus suffire à l'entretien des grands palais, les empereurs se retirèrent dans les petits palais, qu'ils construisirent dans la région

de Blacherna auprès des murailles. Le grand palais situé au sud de L'hippodrome, fut délaissé. Des palais, déjà détruits par des tremblements de terre s'effondrèrent progressivement. A partir de la moitié du 14^{ème} siècle, ils devinrent des dépôts de pierres pour les nouvelles constructions et des ruines hantées par les pauvres. Les ressources de l'empire diminuant de plus en plus, il s'effondra après la fondation de l'empire Ottoman. Les étrangers se virent accorder plusieurs privilèges. Dans la capitale s'étaient fondées des colonies, régions privilégiées, exploitées par Venise, Gêne et les autres républiques italiennes. Les constructions et l'entretien s'avèrent impossibles et la ville diminua en superficie.

Seules les régions s'étendant jusqu'à Beyazit et vers les côtes restèrent habitées. Au centre de la ville se trouvaient des champs cultivés, des vignes, des jardins ainsi que des groupes dispersés d'habitations. L'écrivain français Bertrand de la Broquière qui visita Istanbul en 1432, se demandait dans son livre "Le voyageur d'Outre-mer": "Cette ville est-elle formée

par un assemblage de villages?". A cette époque Constantinople n'était plus que la ruine d'une ville, dont les monuments décorant les places, les églises, les palais magnifiques éblouissaient le monde entier au Moyen-Age. On estime que la population de la ville ne dépassait pas 80.000 habitants à cette époque. C'est pourquoi, le sultan Mehmet le Conquérant, après avoir pénétré dans la ville le 29 mai 1453, voyant s'élever devant lui, le palais, s'était souvenu d'un vieux poème persan qui disait: "L'Araignée tisse sa toile dans le palais de l'Empereur et les hiboux jouent la "Nevbet" (10).

(1) HESYCHIUS 3, 1, PASCHULION PYRON. U. I. 329

(2) HERODIYAN (111, VI)

(3) ZOSIME (11, XXX)

(5) HESYCHIUS 41

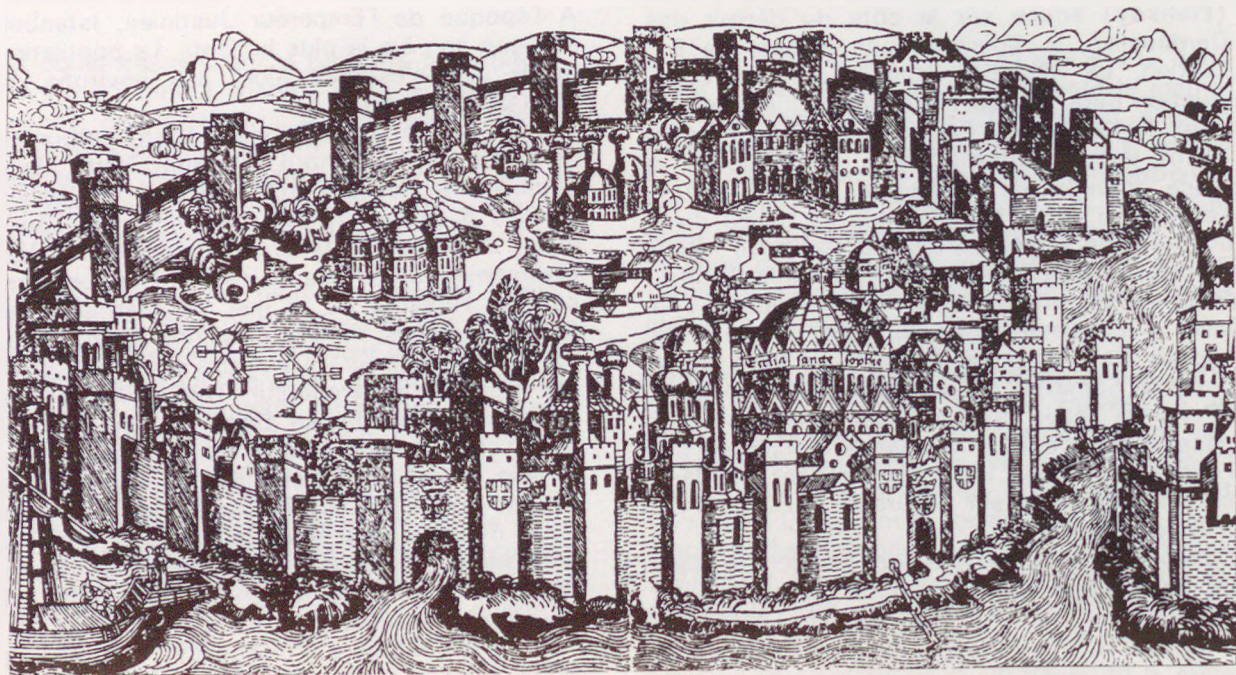
(6) Feridun Dirimtekin, Cah. Archéologique X. 1959 p. 217 - 243

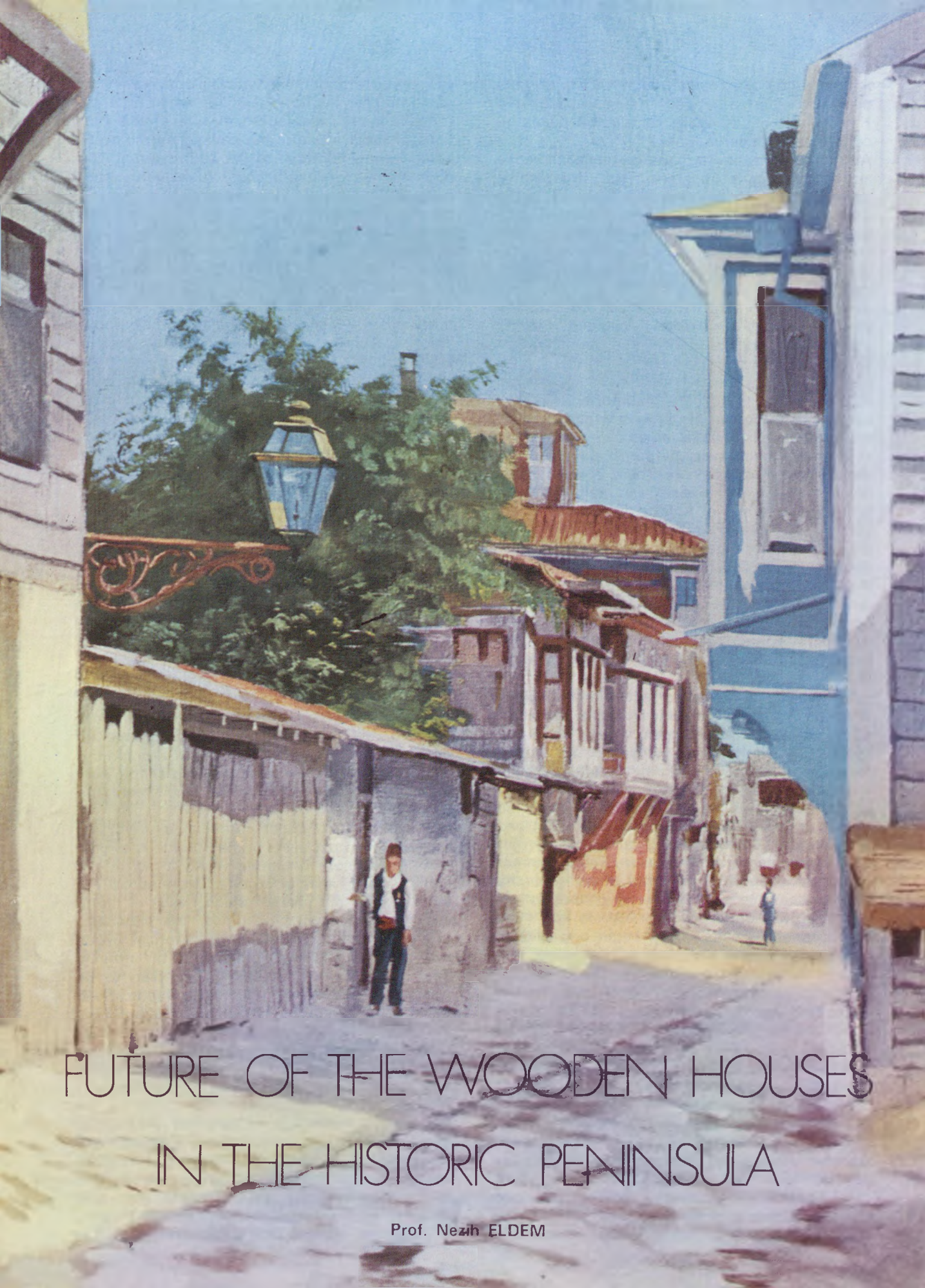
(7) Notitia Urbis Constantinopolitanae p. 240 - 241

(8) Théophanus 60 - 24, Baschion chs. op 1913

(9) De la Villehardouin : Conquête de Constantinople, 11, 31 (249)

(10) Nevbet — instrument de musique Persan.





FUTURE OF THE WOODEN HOUSES
IN THE HISTORIC PENINSULA

Prof. Nezih ELDEM

A brief study of a residential district in this old peninsula situated between the sea, the Golden Horn and the city walls of Istanbul leads to certain basic observations:

An organic street pattern integrating each house and its garden is apparent. The introspective daily life of the house, intimately closed to the street, the dimension and the lay-out of the streets, the space left due to the height of the overhangs are all elements organized with regard to the pedestrian. All streets of the residential quarter are alike and all lead one to a cultural core formed by the local mosque, the primary school; the "tekke"; religious meeting place of sects, the library, the fountain, the shops and the coffee-house. With this characteristic pattern of residential quarters shaped by the houses with their roof forms and overhangs and the green of gardens which exceeds the garden walls and continues along the street; every room, even every person finds an opportunity for self-expression. There is a self-sufficient integrity of organic and self-sufficient units and a sense of solidarity and social security in the healthy relationships between families of different income groups.

Also major central groupings can be found in the city: the monumental complexes of important buildings. They are situated in the neighbourhood of great mosques, groups of tombs, schools, hospitals, libraries, guest houses, fountains and other institutions of cultural or social life.

The houses are conceived as shelters for mortals and the material used for the construction has consequently been wood, while the monumental complexes symbolise the overall eternal existence of culture, art and science. They are expressed by the monumental and geometrical discipline of stone constructions with different sized cupolas covered with lead and interconnected by long horizontal or perpendicular lines. Even the main streets connecting these important centres which give the city its characteristic silhouette do not follow a straight line and vary very little in size from the secondary roads. They begin and end at small squares. For the man in the street, the widest dimensions are the big courts of the buildings forming the large complexes and the open meeting spaces between them.

Either the pattern of architectural space or the composition created by the grouping of the buildings gives shape to an irrational physical form which is, far from a phenomenal accidental formation, an expression of a style of life, of a conception of the world and of a system of values.

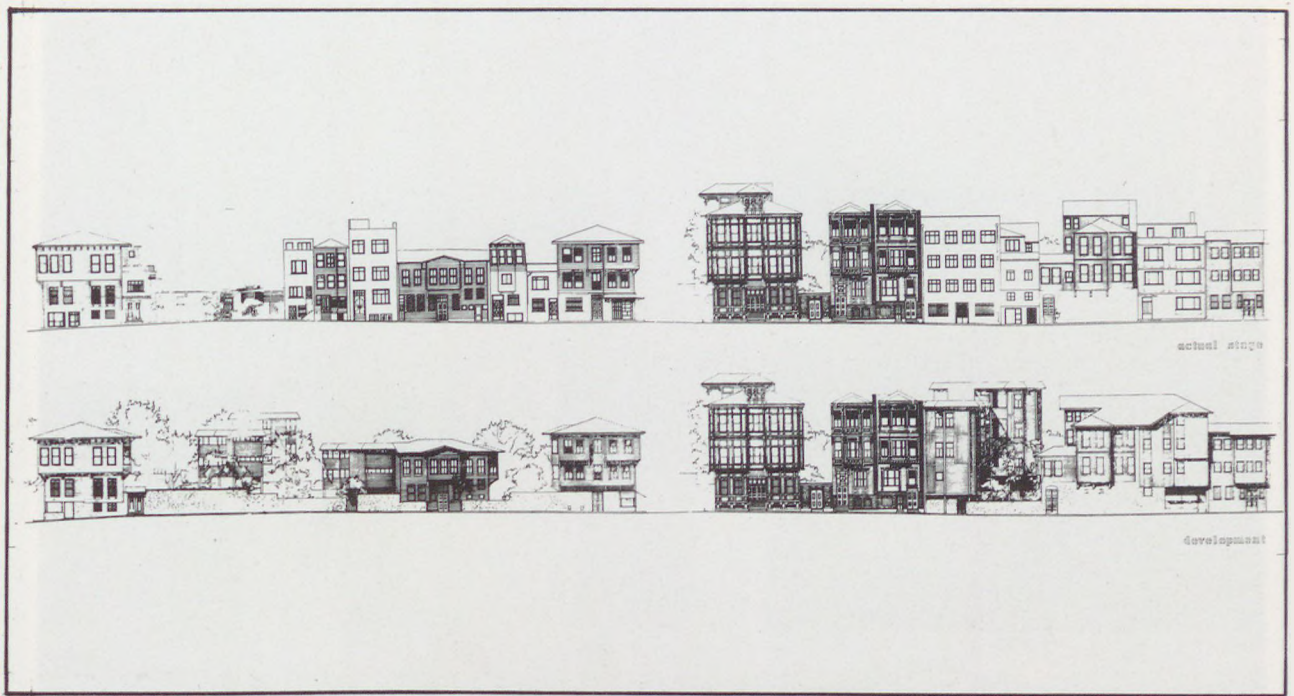
On the other hand, despite this "irrational" physical form, it must be underlined that there is a constant, logical and realistic harmony achieved between form and content, between order and activity, and finally between aims and

programmes and the physical "outputs". It is easy to imagine how this settlement pattern remains insufficient before the irreversible process of rapid urbanization caused by the technological development of the 20th century. The phenomenon of insufficiency is relevant especially to those main streets connecting the important centres of the city. Consequently the historical settlement pattern had begun to disappear by the end of the 19th century due to the first urban developments as well as to the great fires which destroyed entire residential districts. The rapid urbanization of the last thirty years which quadrupled the urban population in Turkey, with all its problems including real estate speculation, has finally led to an almost complete destruction of the old pattern whilst giving rise to the formation of new blocks of flats thereby shaping a new high density settlement pattern. The situation is aggravated by numerous attempts to improve the neighbourhoods of historical monuments by clearance.

As the basic characteristics of the urban spatial pattern have disappeared it can be said that efforts to conserve the characteristic silhouette of the old peninsula of Istanbul have achieved very little. From the beginning the incompatibility between such a delicate order of values and the constraints of the technological era has caused the sacrifice of historical and cultural values as the price of modernization and progress. Also due to the feeling that architectural "value" was reduced simply to historic monuments, and consequently, to those reconstructural urban operations depriving monumental buildings of their residential environments, which originally gave them size and shape, only a few seedy streets have remained from the old districts.

However in Turkey today, despite the errors of the past, the specialists whose task it is to give mankind a more habitable world agree in the great majority that in order to propose correct solutions for the problems and needs of life in continuously developing cities, the phenomenon of integral conservation of historical values has to be considered as a part of an intrinsic system of urban activities. It has also to be recognized that every country is handicapped by specific obstacles in achieving a solution. Particularly in developing countries, one must consider the economical resources which remain very limited compared with the qualitative and the quantitative dimensions of the conservation field.

The unique integration of different civilizations which leads to the incomparable historical formation of the townscape of Istanbul is actually challenged by the pressure of socio-economic and demographical forces and the measures taken remain unavailing due to lack of support of adequate and continuous economical resour-



ces. So it is not yet possible to relate the realization of coherent conservation and rehabilitation projects being in accordance with the overall development choices and strategies of city planning policies. But one must also affirm that the efforts used for conservation problems are becoming, far from the cultural sensibility of the academic circles, the area of work of interested officials and local authorities such as the ministries and the municipality.

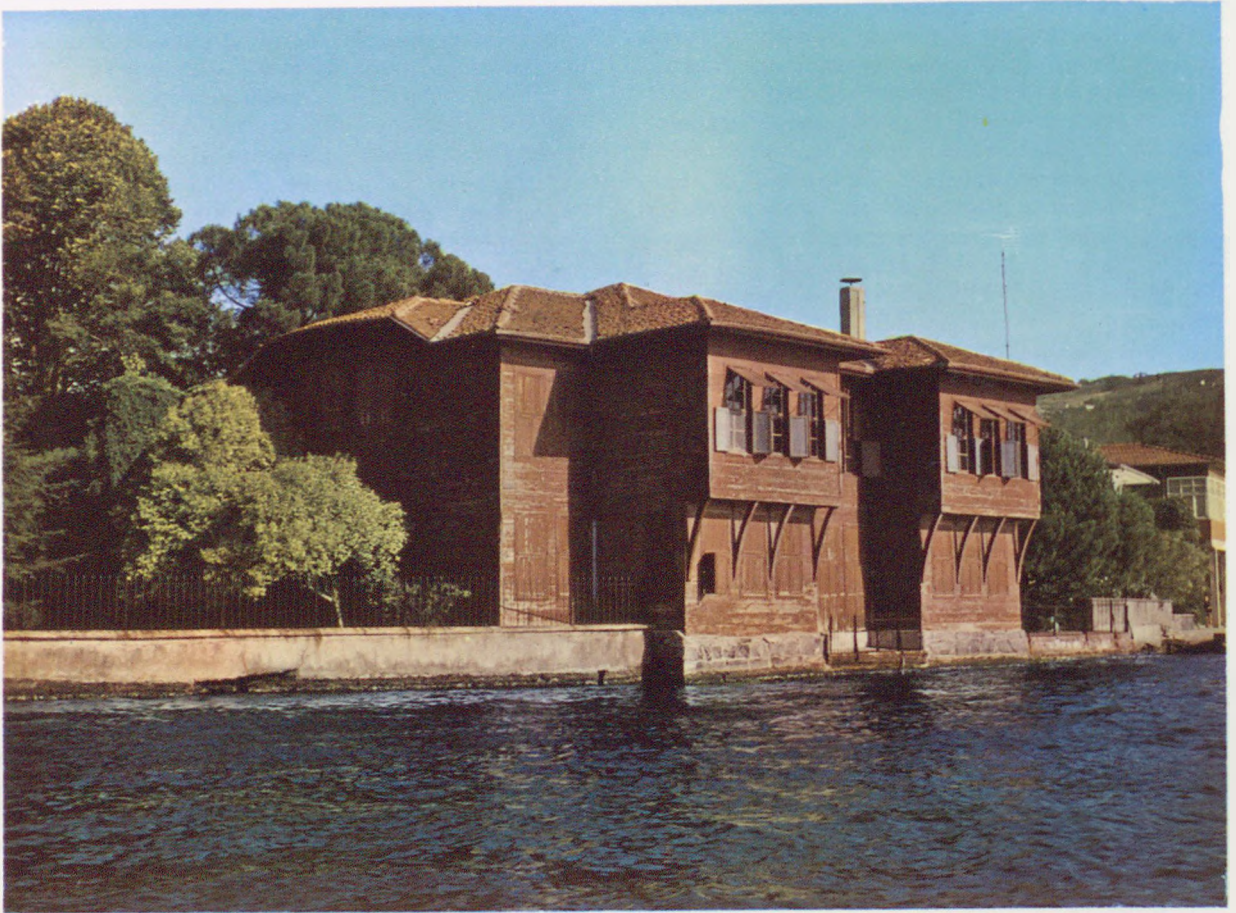
With the exception of some general large scale measures such as the decision for the preservation of the Bosphorus, or they very smallest ones concerning the restoration of isolated monuments and houses, one can generally mention the propositions for the conservation and rehabilitation of the most important historic quarters of Istanbul e.g. the projects of Süleymaniye, Zeyrek, Ayasofya and others.

The projects mentioned above are performed by our design group in the faculty of architecture of the I.T.U.. These student projects are experiences which focus on the problem of the architectural possibilities for the conservation of historical districts of Istanbul by bringing sanitation to groups of old wooden houses and integrating them to the reconstruction process of the city. First I must admit that these student projects take place in the academic curriculum of a school and many assumptions have been made in the place of real data and operational contexts. They are modest attempts at searching for physical alternatives to evaluate the potential possibilities

that the existing spatial and morphological pattern to be conserved possesses in order to obtain a content of activities by the participation of the users.

In Istanbul, the university with its 28,000 students is located in the historical peninsula in the proximity of important historical buildings and districts. In other parts of the city exists the problem of housing the masses of students coming from all parts of the country and abroad. In the historical peninsula, areas in which wooden houses and the historical street pattern still remain partly conserved are within walking distance of the university buildings. These streets actually form the close neighbourhood of the large Süleymaniye complex containing important institutions like museums and libraries.

The steps of the design process have been: the surveillance of houses and streets, analysis of surveys, observation reports and graphical data, removal of worthless units and the designing of residential units for students, each catering for an average of 20-30 with the addition of new annexes and integrated extensions to the existing wooden houses. In some cases the aim has been to create a familiar home atmosphere by giving the responsibility of maintenance to the existing owners and the administration to students and thereby creating at the same time an opportunity for self-responsibility and a sense of autonomy for each unit. Other considerations such as the difficulty encountered by the problem of having more than



The Yalı of Sadullah Paşa. Çengelköy - Bosphorus. 18. Century

one functional task in one old wooden house as well as the problem of common sanitary units and fire protection measures, emergency staircases, water supply, heating and other installations, has led us towards this general functional solution.

Another similar investigation has been made in the old quarter of Zeyrek which is slightly further from the university than the previously mentioned area. It is in the proximity of an important traffic artery containing important historical buildings (Byzantine churches and cisterns) and is another example of an old quarter of wooden houses. As in the Süleymaniye project, by means of similar spatial arrangements the reanimation of the old quarter is to be obtained by adopting a suitable density of built-up areas, by the sanitation of existing houses and the addition of new parts, annexes and extensions. A group of houses, pensions, hostels and student residences have been designed with the addition of common services for social purposes. These constitute an entirely contemporary functional structure in accordance with modern standards of living and reflecting the pattern of space of the traditional

Turkish quarter with the relationship of the house, the court, the garden and the street. Working in the same way on other similar projects, it has been observed that the old Ottoman wooden house of Istanbul contains opportunities for residential student as well as touristic purposes. This has also been proved by the location of the main conserved districts, by the compatibility of the spatial and structural particularities of wooden houses and by the reciprocal utilization and even constraint for the university to sustain the city life efficiently and for the city to maintain its educational centres with all its cultural and architectural facilities.



This text is abstracted from a paper prepared by the author for the European Regional Conference of Fulbright Commissions' Multi-National Workshop on Planning, Conflict and Participation in the Inner City, Rome: June 1975. The whole text published in French appeared in the Bulletin of the Building Research Centre, Faculty of Architecture, Technical University of Istanbul, March 1976.



PROTECTION OF THE HISTORICAL HERITAGE OF İSTANBUL

Turgut CANSEVER M.A. (Arch.)

During the last five centuries, the population of Istanbul was approximately 500,000 people but at the end of the 19th century it had risen to 870,000 and by the beginning of this century it was 1,000,000. This population growth resulted in the destruction of the architectural peculiarities of historical Galata leaving, in its place eclectic architecture. At the end of World War I the movement of the government to Ankara brought about a decrease in the population to 650,000. However the rapid population growth, which has continued for the last thirty years, and the domestic migration have today made Istanbul a huge metropolis of 4,000,000 people. The last population wave and the irregular building policies have caused the demolition of the orderly historical land use; and the city planning directed towards incorrect goals has also caused on a large scale the destruction of the cultural values of the architecture of Istanbul, especially that of the wooden dwellings and the historical quarters.

It is calculated that at the end of the century the population of Istanbul will reach 7,000,000 people. The historical districts of the Istanbul Metropolis, where it has been decided that an international trade centre will be developed to serve a wide area, will only be able to shelter one tenth of the population.

Reorganization of the surroundings of the great monuments of the historical city which had been formed in an irregular, uneven way; and protection and restoration of the present historical districts will be the two unavoidable basic aims of the conservation programme.

Even if these two aims are realized, it is understood from the above information that the historical districts will still be left as small islands in the middle of new city areas.

It is necessary for the new city areas to rid themselves of their international uniformity and to be built according to conclusions formed from the historical and traditional research. Only in this way can the historical architectural relics be protected and valued as a direct and effective source for the future.

Taking this last point into consideration and with the condition of being handled as a separate working area the two tasks summarized as

- a) protection, restoration and renovation of the present values

- b) reorganization of the ruined surroundings of historical monuments, must use two approaches defined as limited- controlling, developing and regulating.

Within this framework the protected areas of the historical city will be organized as

- 1) Bosphorus (Bosphorus villages, isolated houses and waterside residences, excursion spots and woods)
- 2) Historical Peninsula a) Wooden houses and mansions, quarters, 19th century buildings, the inn district, Topkapi Palace and the ar-

cheological area, wall lines of land and shore b) Great monuments c) Surroundings of monumental buildings d) Quarters that are going to be reorganized

- 3) Golden Horn

- 4) Üsküdar and isolated settlements

- 5) Green areas of the surroundings of the historical city, in five main sections.

Bosphorus has come under protection by the decision of the High Assembly of Estate, Old Monuments and Remains. The proposal was prepared in 1974 and accepted officially at the beginning of 1975. Also according to this decision the Municipality of Istanbul and assemblies concerned will remove their industrial and storage foundations from the Bosphorus. Building forms will be controlled by the peculiarities and dimensions of historical local architecture. Analytic studies are being made concerning the restoration and renovation work for Yenikapı, Küçükayasofya, Sokullu Mehmet Paşa, Zeyrek, Süleymaniye, Sofular, Eyüp, Soğukkuyu, Akbıyık quarters of the Istanbul peninsula, and also the restoration problem of Golden Horn.

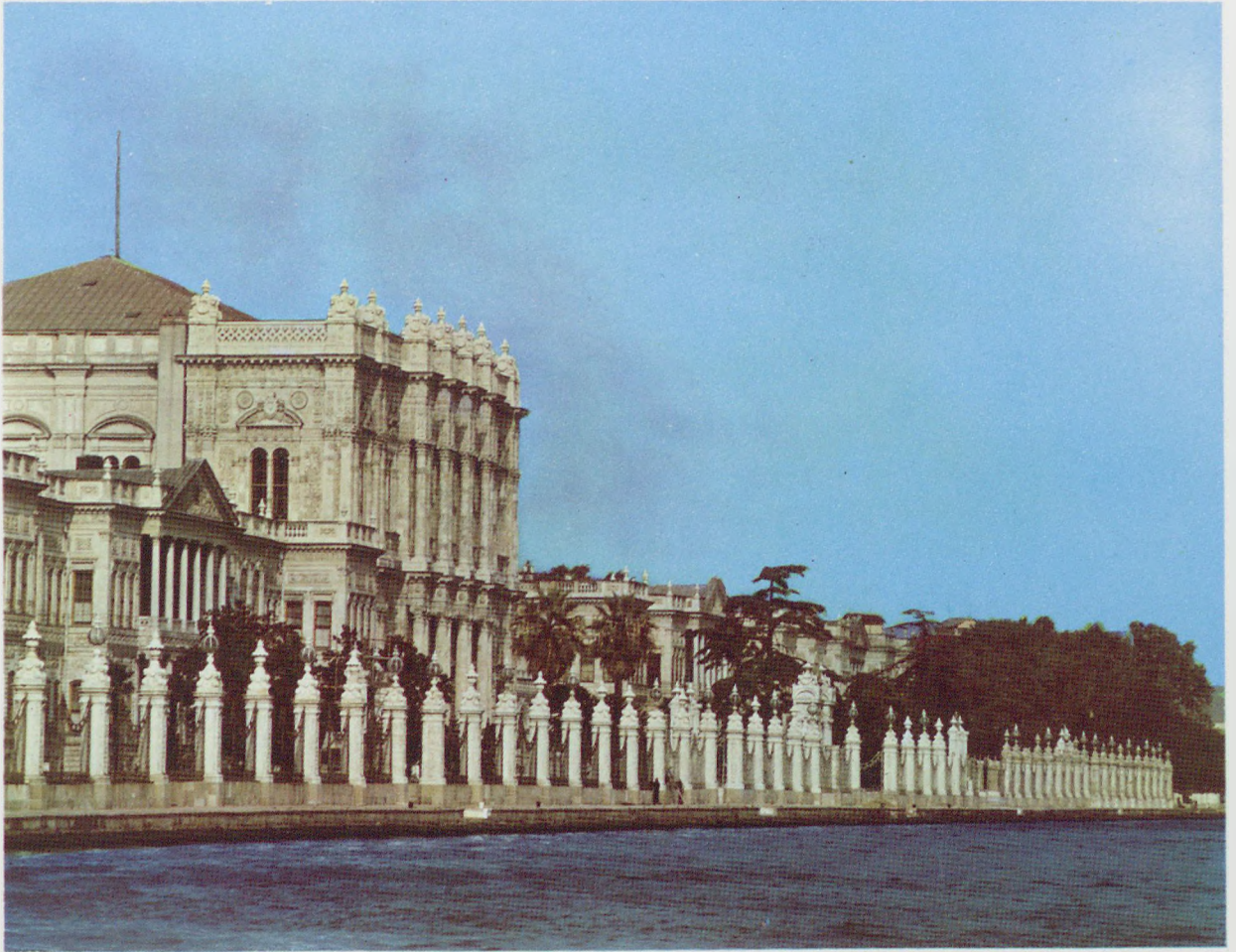
In addition to land use and the water and air cleaning problems of Golden Horn, there is also work going on for the protection and restoration of historical architecture, the protection plan for historical remains of Galata and eclectic architectural monuments belonging to the 19th century; and protection plans for Üsküdar - Adalar (Islands).

On the Istanbul peninsula, the inn district, water lines, the archeological area, Kumkapı, Gedikpaşa, Balat and Ayvansaray districts will become the subject for the work of many scientific assemblies during the period of 1976-1977. It is suggested that in the Fatih-Edirnekapı, Ak-saray-Topkapı, districts the building density should not be increased; buildings affecting the architectural monuments and their surrounding in a negative way should not be renewed; and that within a programme of 10-20 years these districts should conform to their historical characters and the peculiarities of the architectural monuments.

The success of the protection and restoration operations mentioned above, depends upon the cooperation and perseverance of those who live in these districts, in the solution of their problems.

The old inhabitants of the historical city no longer live in these districts due to the changing cultural and, comfort demands which are caused by the wide population movement mentioned above. Mainly the development of the population living in there and also their demands concerning the environment resulted in its degeneration.

In order to apply the basic decisions made concerning the reversal of the historical peninsula to a structure of university life and the use of the Golden Horn as a recreational and cultural



Dolmabahçe Palace

centre; it is necessary to develop new city sections around new centres in the metropolis, and for the population and land use restraints facing the historical districts to be passed to new districts.

The support of underground systems such as land and sea transportation are being tried as part of the strategy for the new centres (x). It is suggested that the architectural regularity of the new city areas depending on the historical investigation within this strategy of development should be started and applied in this way.

Thus, the architectural values, that we shall protect during the first term will be the foundation stones in the building of a metropolis of which the historical districts will be restored within twenty years and the new districts will be united with the historical culture.

(*) In order to start the protection and restoration operations the housing demands of the population must be answered. Whatever standards of technicality or comfort the housing demands appear in, they must be answered at the highest cultural level.







LES PROBLÈMES ESSENTIELS DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE HISTORIQUE

Prof. Doğan Kuban

A cette période de son histoire dans laquelle la préoccupation actuelle réside dans les efforts déployés pour pouvoir répondre, au point culminant de l'incapacité de toute planification et contrôle, et sous la forte pression de l'industrialisation et de l'urbanisation, aux besoins croissants d'une population qui dépasse quatre millions d'habitants, on peut se permettre de dire que c'est un miracle qu'une ville comme Istanbul ait conservé une certaine partie de son patrimoine historique hérité de son passé de capitale des empires romain, byzantin et ottoman, et par conséquent centre des cultures pagane, chrétienne et musulmane.

On doit aussi correctement définir la différenciation existant entre la Turquie et les autres pays européens en ce qui concerne la conservation du patrimoine et la préservation du milieu historique. Car il faut accepter qu'il est toujours plus facile pour les pays européens de préserver leur physionomie urbaine qui, dans une grande mesure s'est formée au XIX^{me} siècle et qui, par conséquent, est contemporaine des phénomènes liés à l'industrialisation. Les mêmes processus historiques ont abouti, d'une part au développement de l'industrie et de l'autre à la formation de cette "physionomie": Paris en est un exemple avec ses boulevards haussmanniens et sa Tour Eiffel. Il est toujours plus facile de conserver ces éléments dans une intégrité historique des développements industriels et de formation morphologique urbaine, même si, arrivé à une stade avancée de cette même industrialisation, on se rend compte que le développement industriel commence à nuire à cette morphologie urbaine.

Or la situation est complètement différente en Turquie. L'environnement urbain que nous visons à préserver est un ensemble créé entièrement par des structures socioéconomiques de la période préindustrielle et par une technologie artisanale. Les ruelles formées pour les piétons seuls, la construction dont le matériel de base reste le bois, le manque des infrastructures comme l'alimentation en eau, gaz et électricité

et des canalisations restent encore les marques de la période préindustrielle. A l'Occident, l'infrastructure urbaine s'est développée parallèlement à l'industrialisation. L'habitant de Paris ou d'Amsterdam ne s'est jamais senti au centre d'une crise soudaine de manque d'eau, d'électricité, de gaz, de communication téléphonique, ou de la construction de rues, du métro, etc. Les européens ne connaissent pas une croissance en quadruple de leurs population urbaines réalisée dans quelques décades et à l'échelle de quelques nouveaux millions d'habitants.

Ainsi, le problème de la préservation et de la conservation du patrimoine historique d'Istanbul couvre des dimensions qui restent généralement inconnues à l'homme de l'Occident. Car ce problème est qualitativement et quantitativement différent d'une conception européenne de la conservation; et il requiert, par ce fait même et par son échelle différente, une intervention différente et plus dense, conforme à cette échelle.

A ce fait, il faudra ajouter la situation culturelle qui permet de mieux comprendre le problème dans toutes ses dimensions. Les vieilles maisons que nous essayons de conserver en Turquie sont généralement considérées comme des constructions médiocres, périmées, inconfortables, et cette considération est valable même pour l'opinion publique la plus conservatrice. Ainsi le statut social que semble permettre tout bien de consommation moderne implique leur destruction. La maison moderne est le symbole même de la modernisation et de l'occidentalisation; donc élément de statut social. Or à l'Occident il n'était pas nécessaire de nier le passé pour se sentir moderne. Cette propriété culturelle de la mentalité populaire reste un obstacle de plus que dresse l'opinion publique à toute intervention de conservation. Il résulte de cette analyse que la plus grande difficulté pour la préservation du patrimoine historique à l'échelle urbaine réside dans le manque du temps nécessaire qui découle d'un

Il est encore temps, au Bosphore, à garder le tissu vert...





retard de départ. La réalisation de l'appui législatif nécessaire ne date que de deux années; l'organisation qui aurait permis la détermination exacte des valeurs à préserver reste toujours insuffisante; quant aux fonds financiers, on peut dire qu'ils sont, vu l'ampleur du problème et la richesse du patrimoine historique, réellement insignifiants. Une plus grande entente entre les intellectuels, administrateurs, le peuple et les techniciens quant à l'acceptation de la nécessité de conserver commence à se développer; mais cette acceptation reste actuellement peu efficace, comparée à la forte pression des préoccupations d'ordre économique.

Les conséquences que ces conditions négatives posent au problème de la préservation et conservation du patrimoine historique peuvent être résumées comme suit:

En dehors de certaines zones urbaines très limitées ou de bâtiments isolés, le tissu urbain historique et les meilleurs exemples de l'architecture anonyme ont disparu. Les quartiers formés à la fin du XIX^{me} et aux débuts du XX^{me} siècles par une architecture en maçonnerie, se situant surtout à Galata et à Pera en restent une exception.

La Corne d'Or est devenue une zone d'industrie intense; ses eaux polluées presque abandonnées de leur riche faune et flore anciennes, commencent à menacer la santé de la cité.

La verdure, qui constituait en élément inséparable du tissu urbain historique a fortement diminué dans et aux environs de la ville.

Le Bosphore qui est pourtant l'un des plus beaux sites naturels et villégiatures urbaines du monde, est sujet à une forte spéculation foncière dont résulte une construction dense nuisant à son caractère vert et à la formation unique de sa topographie

Quelles peuvent être alors les valeurs actuellement existantes que nous proposons de préserver, et les mesures de protection que l'on pourrait prendre:

Les murailles byzantines, les restes archéologiques et églises byzantines, les grandes constructions de l'époque ottomane: mosquées, palais, etc; bref, les monuments historiques avec leur proche entourage.

La silhouette de la partie historique de la péninsule comprise entre ses murailles, préservée par l'adoption de certaines décisions urbanistiques des années 1930-40.

Le contrôle du proche entourage des monuments majeurs quant au plan et dimensions volumétriques; cette mesure devrait viser une intégration à l'échelle urbaine le bâtiment considéré et son environnement.

La sauvegarde par la conservation du tissu urbain des quartiers, rues et bâtiments anonymes entourant les constructions monumentales.

L'arrêt de l'envahissement de la Corne d'Or par les industries qui devra être suivi de leur transfert aux zones industrielles adéquates. La planification du Bosphore permettant la préservation de ses richesses naturelles et historiques et le contrôle stricte des nouvelles constructions.

Les recherches à entreprendre ainsi que les propositions mettant à jour les mesures à prendre pour la réalisation de ce programme ont été définies par un rapport datant de 1968 (x), soumis à cette date au Bureau du Plan Générateur d'Istanbul qui, par la suite a contribué au développement des priorités et délimitation des zones de conservation, surtout sur la péninsule, Üsküdar et Galata. Mais les plans détaillés n'ont pas pu être jusqu'aujourd'hui préparés, et par conséquent leur approbation par le Conseil Supérieur des Monuments qui aurait permis une conservation efficace non encore réalisée.

Le Bosphore a pu être déclaré par la loi -qui constitue peut-être la déclaration de site de la plus grande envergure du monde-comme site naturel et historique. Mais par contre, on peut y attendre encore certaines difficultés d'application jusqu'à la complète réalisation des plans d'application détaillés.

Une campagne de sauvegarde a été lancée pour la Corne d'Or.

Les projets pour la protection de l'architecture anonyme, de la conservation et réhabilitation des rues et quartiers restent actuellement au stade de propositions et rencontrent d'importants problèmes de financement pour leur réalisation. Bien qu'il y ait un certain nombre d'immeubles restaurés, ce nombre est assez limité et encore plus dans la partie historique de la péninsule.

Depuis 1975 on assiste à une croissance accélérée des efforts déployés afin de créer une opinion publique favorable à l'idée de préservation de son patrimoine historique. Et l'on peut observer une attitude plutôt positive des administrateurs, intellectuels et également du peuple qui commence à se rendre compte de ses valeurs propres.

Mais les dimensions du problème, l'importance et le nombre des richesses architecturales historiques ainsi que les limites des ressources financières empêche toute solution intégrale à une échelle nationale. Si des priorités culturelles existent, la ville d'Istanbul, possédant une histoire de 2500 ans pourra alors espérer, en qualité de ville universelle et pour permettre la sauvegarde intégrale de cette universalité, l'intérêt et l'action déployés à l'échelle mondiale.

(*) Le rapport en question, préparé par l'auteur a connu une diffusion limitée. L'article intéressant les mesures de conservation a paru dans le Bulletin de l'Institut d'Urbanisme de la Faculté d'Architecture de l'ITU (no. 1, 1971).



TRANSPORTS PUBLICS A İSTANBUL

Prof. Kemal KUTLU
de l'Université Technique
d'Istanbul.

Istanbul, la plus grande ville de Turquie, possédant toutes les particularités et caractéristiques au point de vue de ses sites géographiques, naturels et de ses monuments historiques, joua, au cours de son histoire de 2500

années, un très grand rôle international et jouit d'un constant développement. Son dynamisme alla sans cesse augmentant, son industrie touristique prit de l'ampleur. La ville devint une source intéressante de revenus pour le touris-

me intérieur et extérieur.

Malgré certaines insuffisances au point de vue de l'éclairage, de l'eau potable et des transports, sa population augmenta progressivement, au point qu'aujourd'hui cette ville abrite les 8% (3 millions d'habitants) de la population générale de la Turquie. Quant à sa région, elle compte 12% (4 millions) des usagers du pays. La densité de sa production industrielle atteint un apport d'environ 35% sur la totalité de la production turque et les impôts sur le revenu versés par la ville se porte au taux de 45% sur l'ensemble des revenus. Ces chiffres démontrent d'une façon éloquente, le travail fourni par la population d'Istanbul ainsi que le rôle important qu'il joue dans l'économie du pays. Il va sans dire que le rendement de cette capacité de travail est conditionné à l'organisation, pour les citadins, de conditions de vie régulières répondant aux besoins aussi bien sanitaires que psychologiques.

Cette vie doit être avant tout, exempte de facteurs susceptible de troubler, ou de perturber le moral des habitants d'une cité. Les facilités, pour les citadins, de se rendre à leur travail et à en venir sont d'une importance primordiale pour le bon fonctionnement de l'effort quotidien ainsi que pour la qualité de la production. Il est donc nécessaire que les moyens de transport dont dispose la cité puissent répondre aux exigences de sécurité, de confort et de fréquence et que les problèmes qui en dépendent soient résolus le plus économiquement possible. Car il faut avouer que la ville d'Istanbul est aujourd'hui loin de répondre aux conditions désirées au point de vue des transports publics et de l'organisation du trafic

Istanbul, dans son développement actuel, se divise en trois zones bien définies, soit dans les rives nord de la mer de Marmara, soit sur celles faisant vis-à-vis au Bosphore et à la Corne d'Or. La région intitulée Istanbul proprement dite, région historique de la ville ainsi que celle dénommée Beyoğlu -jouissant d'un développement continu- se trouvent sur le continent européen alors que la rive orientale du Bosphore -rive anatolienne- se situe sur le continent asiatique. La ville d'Istanbul, qui relie ces deux continents, voit s'ouvrir devant elle de nouvelles perspectives de développement après habitants de la région anatolienne englobent les rives européenne et asiatique du Bosphore. Les habitants de la région anatolienne englobent les 22,4% de la population générale de la ville, qui atteint aujourd'hui le chiffre de 3 millions de citadins et de 4 millions en comptant les usagers dépendant des municipalités de la banlieue de ses alentours.

Il est à presumer que la population à l'intérieur des limites de la ville atteindra en 1985 le chiffre de 4.190.000 et de 6.000.000 dans son environnement.

En sa qualité de grande métropole, Istanbul est en communication directe avec ses environs immédiats ainsi qu'avec les différentes régions de la Turquie. Istanbul est, en outre, un grand centre culturel, touristique, industriel, commercial et d'affaires.

Transports publics

Les moyens de transports en commun dont la ville d'Istanbul dispose actuellement sont variés, sans pourtant être coordonnés d'une façon rationnelle au point de vue de leur caractère, de leur conditions techniques et économiques ainsi que des facilités qu'ils accordent aux usagers. Ces moyens et les proportions de leurs usagers sont répartis comme suit:

— a) **Système de transports routiers :**

Autobus et trolleybus municipaux (I.E.T.T.) 26%, autobus privés 3%, minibus privés 25%, taxis collectifs privés 24%, soit 78% de la masse des usagers.

— b) **Système de transports ferroviaires:**

Chemins de fer de banlieu Haydarpaşa-Sirkeci (D.D.Y.) et tunnel (municipalité I.E.T.T.) additionnent les 9% des voyageurs citadins.

— c) **Communications maritimes :**

Lignes maritimes de la ville pour le Bosphore, la Corne d'or et la Marmara et embarcations motorisées collectives, 13% du total des usagers.

Les déplacements à l'intérieur de la ville sont assurés par des moyens officiels et privés. Quant à la contribution des moyens ferroviaires et maritimes, ils s'avèrent insuffisants. Leur amélioration, surtout l'augmentation de nombre de véhicules est de toute urgence.

La crise actuelle des transports à l'intérieur de la ville, le peu de sécurité qu'ils présentent ainsi que les embouteillages constants proviennent du fait de la non coordination de ces transports. Depuis l'année de 1965 à nos jours, le nombre de minibus et de taxis collectifs appartenants à l'exploitation privée a été fixé à 3125 pour les premiers et 15.934 pour les seconds. Quant aux autobus et trolleybus municipaux, qui assument la plus lourde charge des transports publics, aucune démarche ne fut faite pour augmenter le nombre de ces véhicules, ce qui entraîne la crise actuelle du trafic citadin. Ainsi, à Istanbul, le problème des transports en commun garde, comme on le voit, toute son acuité.

Le problème du trafic :

Les transports publics à l'usage des citadins sont insuffisants et assez mal organisés; les véhicules, de types différents, appartiennent à des entreprises étrangères les unes aux autres et agissent toutes pour leur propre compte. Par ailleurs, le nombre de voitures appartenant à des particuliers a considérablement augmenté au cours de ces dernières années. Il est aisé comme on le voit d'établir les raisons principales de la crise du trafic qui sévit actuellement dans la ville d'Istanbul. Cette crise s'impose



comme l'un des plus importants problèmes demandant une solution dans le plus bref délai. Le nombre de voitures inscrites à la direction du trafic depuis 1960 à nos jours est ainsi reparti:

1960	36641
1965	63339
1970	108308
1975	199841

Ce qui fait qu'entre 1965 et 1975, en l'espace de dix années, le nombre de voitures atteint une augmentation trois fois plus importante; 25 000 nouvelles voitures viennent chaque année s'ajouter à celles en circulation dans les limites de la ville. D'autre part, on n'enregistre aucune amélioration dans l'organisation générale du trafic, les voies restent les mêmes, ce qui provoque journellement embouteillages, pertes de vitesse, longues attentes et maintes autres perturbations, sans compter les grandes pertes économiques qu'elles occasionnent. Il est inutile d'ajouter que ces perturbations influent grandement sur le moral des citoyens.

Conclusion

Les transports publics d'une cité sont étroitement liés à la régularité de son trafic. La solution de l'un entraîne celle de l'autre. Quant au problème du trafic qui s'impose actuellement à Istanbul, il nécessite des investissements qui dépassent de beaucoup la capacité écono-

mique de la ville. Voici donc les mesures qui s'imposent:

Les moyens de transports ferroviaires et maritimes doivent se perfectionner au long des rives qui se sont tout particulièrement développés au cours de ces dernières années. Le perfectionnement des moyens précités pourrait être au profit des moyens de communication routiers. Il serait nécessaire de créer de nouvelles lignes maritimes comme aussi d'améliorer le fonctionnement des trains de banlieue. La construction d'une ligne métropolitaine s'impose comme une mesure à prendre au plus vite.

— Le système de communication dans les limites de la ville doit être amélioré comme suit: les moyens de transport de capacité secondaire, comme les minibus et les taxis collectifs (dolmus) doivent être utilisés dans les quartiers relativement peu fréquentés, laissant la place aux autobus pour les grandes artères. Par ailleurs le nombre d'autobus actuellement en service doit être augmenté de 1500 nouvelles voitures.

— De nouveaux croisements doivent être aménagés aussi que de nombreux parkings, de nouvelles voies doivent être percées et les anciennes élargies.

Ces mesures, comme on le voit, nécessitent d'importants investissements.





URBANISATION À ISTANBUL

Atilâ YÜCEL
Architecte

Introduction

La place unique que la ville d'Istanbul occupa dans un certain contexte historique commença par le fait qu'elle devint la capitale de la plus grande organisation politique du monde païen.

La genèse et la "métamorphose" du monde polythéiste au monde chrétien a été gérée par ce centre et la ville ainsi été la capitale de la

première grand Empire de Civilisation chrétienne. Et dès le début de l'ère moderne, elle nous apparaît comme l'une des plus grandes villes du monde musulman. Dans tout le bassin méditerranéen, qui pourtant est le berceau de toute la civilisation moderne, il n'existe aucune autre ville qui fut souveraine durant une si longue période sur la politique et la culture de cette même civilisation. Et il n'existe qu'un nombre

infiniment restreint de villes qui conservent, aussi intensément les vestiges matériels les plus originaux et les mémoires spirituelles les plus fortes des richesses culturelles formées dans une aussi longue période. On pourrait supposer que cette accumulation aussi dense et pluridimensionnelle soit due à un fait exceptionnel, allant phénoménalement de pair avec les caractéristiques physiques et culturelles propres à son unicité historique.

Le transfert de la capitale de l'Empire Romain à l'Est suivie par le développement d'une empire chrétien qui s'est donné le nom de Byzance montre que la ville possédait dès son emplacement, des propriétés de site adéquates pour une telle destinée fonctionnelle. La culture byzantine était par essence l'union d'une base hellénistique avec une dogme chrétien. Ces deux composantes étaient d'origine méditerranéenne-est. Cette origine et situation géographiquement définies ont influencé toute l'histoire, de la ville dès l'époque byzantine à nos jours. A l'époque byzantine, les composantes orientales ont déterminé un "juste-milieu" entre l'Europe et l'Islam, en même temps que la ville était le centre par lequel l'antagonisme entre les deux mondes chrétien et musulman était contrôlé. Le même contexte nécessita dès la conquête de la ville par les Turcs, l'ouverture de cette empire islamique -l'Empire Ottoman- à l'Europe, et Istanbul ottoman prit, au moins pour une certaine période, la place politique, administrative et économique du Constantinople impérial -romain-.

Certes, Istanbul ne possède actuellement aucune de ces fonctions; et la culture qu'il produit ne vise qu'un contexte essentiellement national. Mais si l'on considère la culture non par le moment de sa production, mais par le long processus de sa formation, la production intense des civilisations que possède Istanbul peut définir, par une "média" culturelle liée à l'histoire, une nouvelle fonction à l'échelle mondiale. A la beauté unique du site s'ajoutent les monuments d'une haute valeur artistique et culturelle, ils se situent essentiellement dans le noyau historique entouré par la plus forte ligne de murailles de l'époque romaine tardive. Aux importants vestiges de l'art byzantin -y compris un chef-d'oeuvre comme la Ste. Sophie- s'ajoutent les productions de l'évolution stylistique la plus forte de la traduction constructive de coupôles monumentales de l'époque ottomane. Une formation morphologique urbaine islamique assimila la structure existante et cette synthèse produit une production unique dans les mêmes limites que l'ancienne ville byzantine. Pourtant dès cette même époque la ville commença à dépasser les frontières en s'étendant tant bien sur les côtes que vers les collines. Cette formation spatiale parvint jusqu'à nos jours, avec tous les facteurs de la dualité Orient-Occident qu'elle contenait. Et

bien que la civilisation technologique ne cessa de ravager à partir du 19^{me} siècle une bonne partie de cette formation phénoménale, elle ne réussit jamais à anéantir tout l'héritage physique de vingt sept siècles de genèse culturelle. Aussi on se croit permis d'avancer que la conservation de ce même héritage puisse contribuer à la formation d'un milieu capable d'influencer et d'encourager la création de nouvelles valeurs culturelles.

Propriétés générales de la structure urbaine historique

L'histoire de la formation urbaine d'Istanbul est l'histoire de transformations successives. Bien que depuis l'époque de Constantin le "squelette" initial de la ville n'ait changée qu'assez peu, l'image physique des diverses époques n'a point persisté à l'exception de quelques constructions monumentales. Constantinople a succédé à Byzantion et Istanbul à Constantinople. Le même processus a continué durant toute la phase ottomane: parallèlement aux additions que chaque époque apporta à la précédente, les phénomènes de successions et de remplacements furent d'ordre courant. A la suite de chaque incendie, une structure différente s'est formée à la place de la précédente; comme une grande mosquée s'était érigée sur l'emplacement d'un forum romain. Mais dans ce perpétuel processus, les directions principales et l'emplacement des monuments majeurs sont restés invariables, et chaque nouvelle formation s'est développée organiquement dans leur proche entourage. Jusqu'au 19^{me} siècle, les lignes essentielles de cette formation sont restées les mêmes:

La répartition des unités fonctionnelles de la ville en reste un exemple: de Byzance à nos jours, le centre administratif n'a pas quitté son emplacement au voisinage de la Première Colline. Les zones de commerce qui commencèrent à se développer à partir du port -qui de son côté peut être considéré comme stable- et continuèrent à avancer par ces mêmes artères qui suivent les deux directions invariables du péninsule historique: La première, parallèle à la Corne d'Or et la seconde, parallèle aux côtes de Marmara; toutes les deux passant par les collines et commençant de la première. Ces deux tracés ont défini, jusqu'à une date assez récente, la localisation des activités tertiaires de la ville. En même temps que le commerce, les divers édifices publics, des forums et gymnases romains aux complexes monumentaux liées aux grandes mosquées ottomanes couronnèrent ces collines traversées par les deux artères principales de la ville.

Ces caractères fonctionnels valables pour la péninsule historique se révèlent insuffisants à expliquer la formation des quartiers qui débordèrent, dès la conquête ottomane, les murailles byzantines. Certaines de ces formations se développèrent à partir des restes de cités auto-



Mosquée Bleue

nomes déjà existantes: Galata, Chalcédon et Chrisopolis. Elles ont conservé une bonne partie de ce caractère autonome -au moins spatialement- en continuant à exister comme localités séparées du centre. La mer a joué un rôle en même temps de liaison et d'élément séparateur. Le rôle de liaison de la mer influença le développement des systèmes de communications et de transports de la ville: En dehors des deux artères principales, il n'y eût, jusqu'à des dates très proches, d'artères secondaires définissant des axes précis. Les systèmes routier entre les artères et dans les quartiers est un tissu organique de ruelles étroites, sans continuité géométrique, certaines se terminant en culs de sac. Ainsi, l'éloignement des côtes qui est due à la croissance de la population urbaine ainsi que l'importance de la communication routière qui en découle définissent une organisation complètement différente.

Dans ce même système dont quelques traces subsistent encore dans certains quartiers ou ruelles du centre, les grands espaces publics ouverts sont restés inconnus à l'urbanisme ottoman. La conception introspective du monde de la pensée orientale couvrit les forums ou stoa byzantins par les coupôles gigantesques des grandes mosquées qui repuèrent, plus qu'un rôle de pratique religieuse, une fonction de lieu de réunions publiques, et, avec leur emplacement parallèle à leur dimension, celle d'éléments symboliques constitutifs de la morphologie urbaine.

Comme les espaces ouverts, les rues et places bordées d'arbres furent inconnues à Istanbul. Pourtant, Istanbul ottoman a toujours été une ville verte. Mais ce vert fut dans les cours et jardins des maisons, ainsi que dans le proche entourage de la ville: dans les cimetières des zones boisées environnent les côtes, les vallées des rivières, prairies, potagers etc.

Ce tableau a été gravement bouleversé avec l'apport technologique et toutes ses conséquences y compris la croissance démographique. Les antécédents de ces changements commencent par l'adoption de la grille orthogonale pour l'aménagement de certains quartiers nouveaux ou pour certaines opérations de reconstructions après les incendies du siècle dernier. Ou bien encore, on peut citer certains schémas formels inspirés de l'Occident. Mais ce processus suivit un développement très lent et ne pénétra que difficilement les vieux quartiers de la péninsule ou la paisible vie des villages du Bosphore. Peut-être à Galata, avec l'expansion rapide des nouveaux quartiers et de la vie de commerce occidentalisée de la Péra levantine, on a pu observer assez tôt un changement morphologique radical. Mais le tissu séculaire des quartiers du centre conserva ses particularités essentielles jusqu'aux développements récents des systèmes de transports, l'expansion des petites industries ou des établissements

de commerce en gros, et aussi des opérations et législations urbanistiques plus récentes. Les maisons que ces quartiers renferment actuellement sont les modestes survivants des riches "konak"s des siècles antérieurs. Leur âge dépasse rarement 100 ans; aussi la majorité est loin d'avoir intrinsèquement des propriétés stylistiques authentiques. Même les plus riches "yalı"s qui continuent à orner les bords du Bosphore n'échappent à ce jugement. Le matériel employé -le bois-, aidant les brusqueries des structures économiques et de la "modernisation", la bonne et meilleure partie de ces constructions a disparu. Mais même les spécimens mineurs qui subsistent sont en état d'être considérés comme les documents historiques d'une architecture authentique de haute valeur artistique, et comme le reflêt d'une culture unique. Encore, l'importance de ces maisons réside, en même temps et plus que dans leur valeur artistique intrinsèque, dans leur relation avec le voisinage: Ceci est particulièrement important pour les quartiers qui entourent les grands complexes monumentaux: La grande coupôle surmontant l'espace central de la mosquée est suivie d'une série de coupôles plus petites à la suite desquelles s'agrippent les dimensions et formes modestes des maisons avec le vert de jardins. Les monuments étant généralement placés sur les points culminants du site -collines- la structuration volumétrique liée à la topographie donne naissance à cette silhouette authentique qui reste, même aujourd'hui, l'image et l'extériorisation la plus signifiante de cette structure historique.

Principes et méthodes de la Conservation

Dans l'état où l'on est actuellement, la silhouette reste le premier objectif de toute conservation. Mais ceci est surtout valable pour la péninsule historique, les caractéristiques historiques de la silhouette étant complètement disparu à Galata et en grande partie à Üsküdar. Quant'au Bosphore, sa conservation, liée à la préservation du site naturel, est, plus que tout autre domaine, celui de l'urbanisme. Les problèmes de conservation liés à la silhouette montrent qu'ils pourront varier pour les différentes parties de la ville. Mais ils devront être intégraux et uniformes pour toute la péninsule historique qui renferme encore la majorité des monuments, les valeurs de site et de silhouette, avec une certaine traction du tissu routier et de la volumétrie originaux.

Pour la péninsule, la première mesure de sauvegarde des valeurs existantes est d'arrêter toute accumulation fonctionnelle à l'exception de l'habitat et des établissements culturels et de contrôler la densité en volumes bâtis. La seconde étape de la conservation devra partir des complexes monumentaux et de leur proche environnement de quartiers historiques qui, avec leur formation et rapports, définissent les dimensions perceptibles -relatives- des monu-





ments en question.

La reconstitution du tissu original étant impossible à instaurer, on a ainsi envisagé de restaurer et de conserver sa charpente substantielle détinie par les groupes monumentaux majeurs avec leur voisinage proche. Ces ensembles forment dans le plan de conservation les zones d'interventions spéciales dans lesquelles on pourra préciser en détails les degrés et modalités de conservation convenables. Ainsi on prévoit trois formes et degrés de conservation respectifs pour trois catégories de zones: celle de conservation stricte, celle de conservation des rapports du voisinage avec le groupe monumental du centre et celle enfin plus directement liée à la silhouette urbaine et aux relations dimensionnelles avec les monuments.

La sanitation et la réanimation fonctionnelle et infrastructurale sont les outils nécessaires à toute intervention conservatrice. Les restrictions et contrôle de l'utilisation des rues par les véhicules à moteur, les problèmes et systèmes de parking en sont les autres. Autre objectif important à petite échelle sera de conserver l'élément vert des cours et jardins. Quant' aux intérieurs des maisons, il semble possible et opportun d'y opérer certaines modifications -même radicales-, ou encore de les intégrer certains additions ou annexes.

Dans les cas mêmes où tout le voisinage des monuments aît été anvhahi par une formation nouvelle, il faudra se garder de commettre cette erreur de vouloir mettre en valeur le monument en démolissant tout son environnement proche, ce qui reviendrait -pour le cas courant des mosquées- à ouvrir une seconde place publique là où il en existe déjà une.

En dehors de la péninsule et des ensembles liés aux groupes monumentaux, il existe, -surtout à Galata et Beyoğlu- bon nombre de constructions du siècle passé en ciment, maçonnerie etc. dont la conservation s'avère plus facile et économiquement réalisable.

Contexte Général des opérations de conservation et assainissement: Problèmes de la planification urbaine / Organismes et initiatives

Tout projet d'intervention débouche sur celui plus général d'élaboration des plans d'urbanisme. Les remèdes des maux qui ont détruit les valeurs du passé doivent viser les maux mêmes. Pour assurer la conservation intégrale de la ville on devra résoudre les problèmes causés par

l'urbanisation rapide, par la population en continue explosion, par les conséquences des changements économiques, sociaux et culturels qui influencent les mouvements et processus des formations actuelles. Aussi, les outils les plus efficaces pour assurer une possibilité d'application pour les plans de conservation et les projets d'assainissement sont d'ordre urbanistique général dont:

Organisation des communications et transports dans la ville: voies et systèmes de transports, restrictions, taxes etc.

Organisation et nouvelle localisation des industries -surtout du Centre et la Corne d'Or, Réorganisation de la répartition des établissements de commerce,

Solutions pour le logement des catégories de bas revenu: problèmes d'expansion urbaine, création des centres secondaires etc.

Toutes ces mesures pourraient alléger le poids des zones à conserver du centre pour lesquels on continue à élaborer, outre les plans de conservation généraux -du centre aussi bien que du Bosphore- certaines recherches et projets spécifiques: Les projets de conservation pour les quartiers de Süleymaniye, Zeyrek, Küçükayasofya et Kumkapı -y compris le Parc Archéologique- projets de recherches détaillées pour Galata, réorganisation du Hanlar Bölgesi, celle de l'assainissement de la Corne d'Or suivie d'une étude de morphologie urbaine à Eyüp et d'autres études et projets à petite échelle.

NOTES :

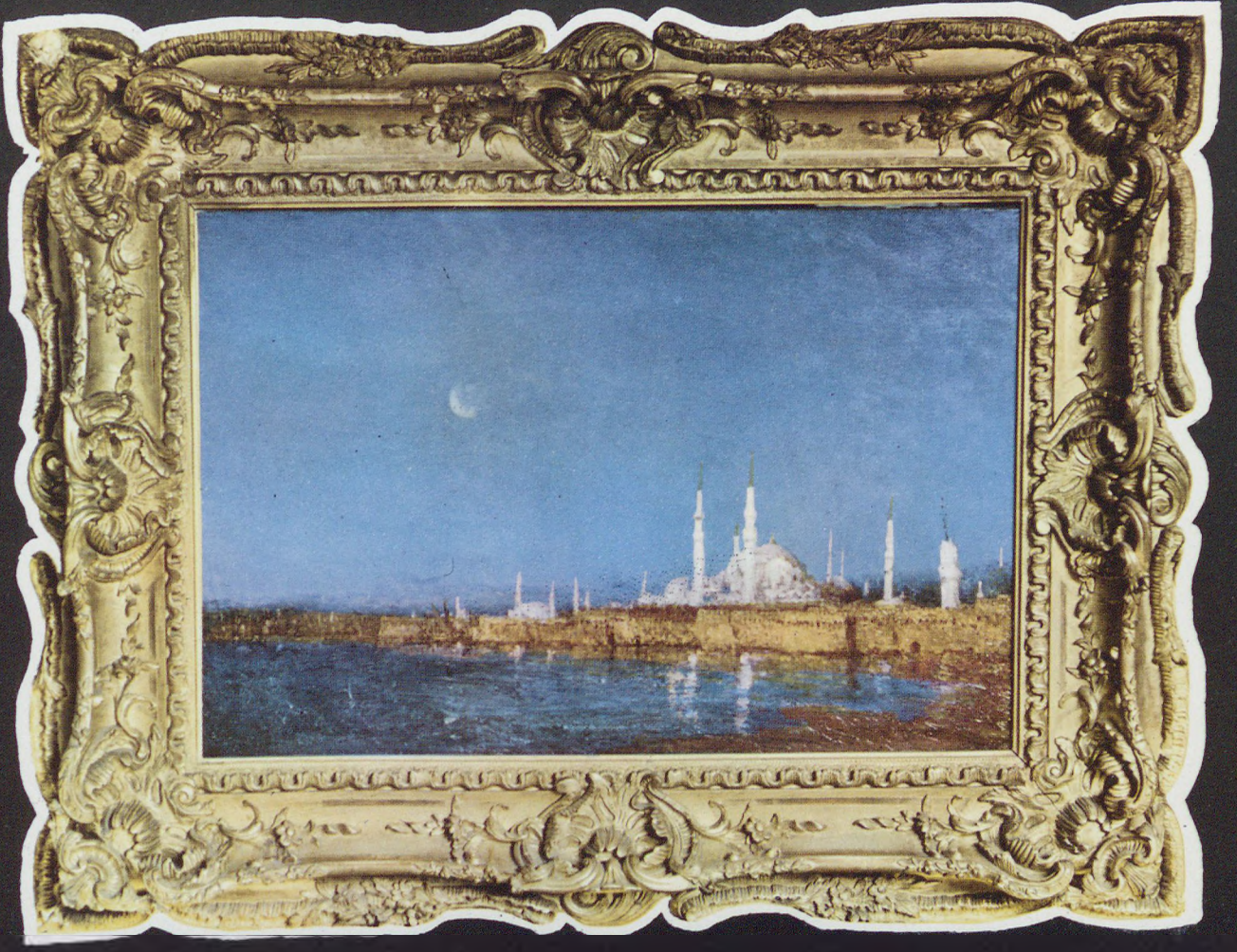
Ce texte s'est fortement inspiré du rapport Kuban, préparé pour le Bureau du Plan Générateur de la Grande Istanbul. Outre le rapport (texte intégral polycopié - diffusion restreinte), les textes consultés pour la présente rédaction sont les suivants :

Doğan KUBAN, «Istanbul'un tarihi yapısının genel özellikleri», **İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehirçilik Enstitüsü Dergisi** 1971/1.

Nezih ELDEM, «L'organisation de l'espace et l'avenir des vieilles maisons en bois dans la péninsule historique d'Istanbul», **İTÜYAK Bülteni**, no. 2, Mars 1976.

Gönül TANKUT, «Urban Transformation in the Eighteen Century Ottoman City», **Journal of the METU Faculty of Architecture**, Fall 1975, pp. 255-259.

MUNICIPALITE D'ISTANBUL, «Note d'information sur la situation actuelle à Istanbul», rapport introductif soumis au Conseil d'Europe, Avril 1976 (non publié).



İSTANBUL IN FOUR PAINTINGS

Çelik GÜLERSOY

Istanbul is like a magical mirror that has taken its colours according to the different adventures that it has passed through and to the character of the rule that has dominated it for many periods. Perhaps it is more correct to see this capital of three empires and the most important and big city of a republic as an antique canvas on which four pictures of different periods are depicted.

Each period, by putting paint on the landscape of the previous one has drawn a new, completely different horizon and silhouette according to its own taste.

However, the previous picture had always been so strong, so typical and so full of character that the new one could not completely cover it, or make it altogether forgotten, or does not prevent the reflection of the old colours, such as gold, antique red and platinum blue, on different parts of the canvas.

Therefore, a foreigner coming to this city in the last quarter of the 20th century, does not see a picture in front of him, but a mosaic formed during nearly 2000 years: A peculiar, huge and magnificent picture on which stones with Egyptian hieroglyphics, churches and chapels, great mosques, modern skyscrapers and primitive concrete rooms were depicted on top of or next to each other.

Secunda Roma and Byzantium

The great Constantine, while searching for a new capital, saw in wonder these coasts where two continents near each other, and was fascinated. He found a limited and unimposing settlement and the city that he started to form naturally had the marks of Roman influence. The new capital, that became a reality from the 9th century onwards, showed eastern characteristics when compared with Rome itself and the hellenistic classical cities. However, at least it partially continued its western Roman appearance and structure until 1453: Although within the walls the places in between the settlement areas were fields and vegetable



gardens, the city had a monumental appearance at certain points. The centre opened into squares of wide dimensions, in the middle of which always arose a monument, a statue or a column. Striking buildings surrounded the squares and imposing streets joined them to each other. Augusteum at the very edge of the peninsula was the same: On one side Hagia Sophia with the Senate behind it, on the other side the Hippodrome entrance arose, opposite a street, with double storeyed porticoes and galleries on both sides, went towards the Forum of Constantine with its famous column (The Burnt Column), and the Arch of Triumph of Theodosius faced this boulevard that went as far as today's Beyazit Square. Squares and streets were covered with marble and the buildings were imposing in accordance with Roman style.

However, it should be admitted that the physical and general appearance of the city was not so extraordinary. When looked at from the Golden Horn or Marmara direction, the city did not have a monumental, breath taking silhouette and view. The most beautiful picture could be found only by the shores and slopes of the Marmara. Here, on the shore, the walls were expanding like a chain, above them the terraced buildings of the imperial palace were standing in sets and at the top arose the great dome of St. Sophia. However, with the exception of St. Sophia they all formed a view not unlike that of an Italian ordinary city.

Where the Bosphorus is concerned, both sides of this waterway, which was pierced from the middle and divided into two like a piece of lace by the caprice of nature, were empty except for a few monasteries and fishing villages.

1453 - 1923

The Ottoman settlement that had continued for five centuries, brought two new characteristics to the new capital and stamped its own mark upon the city :

a) The old geometrical order was abandoned due to the relaxed traditions of the nomadic settlement and to the wide moderation, allowing a disorganized, undisciplined and poetical freedom to become dominant in the city. After four centuries, the engravings, cut by two Englishmen towards the middle of the 19th century, show that all the forums and boulevards of Rome and Byzantium had become a world of wooden houses. As a title-deed and land survey discipline was not enforced throughout four centuries, the topography of the city was changing frequently and the streets were taking different directions, while a whole quarter of the city was rebuilt after being burnt and flattened due to continuous fires.

b) However, an unexpected compensation of the undisciplined planning gave the city an unbelievable beauty.

First, extraordinary monuments, imposing



temples crowned the notable hills and thin spear like minarets, designed by Turks and seen for the first time in history, depicted separate silhouettes on the horizon during the morning pinkness, which became unusual during the ruby blueness of noon, and again different during the fiery colours of evening.

Then, the world of wooden houses was like a Chinese theatre, where they confront the spectators with their faces painted in all the pastel colours you can think of and with their clothes adorned with tinsel, discs and spangles. Moss, terra-cotta, magnolia, orange...

The ships, that took one month to reach Istanbul from Europe and which travelled against thousands of difficulties and endured hard waves with the swells and the creakings of the wood of the ships' sides, were full of wonder, bewilderment and cries of admiration when they saw the peninsula, port and the first houses of the Bosphorus after passing the Princes Islands.

There is enough world literature, that is so rich and wide and full in its explanations of this peerless beauty, to fill a library.

As an example of these explanations written by many of mankind's famous artists, let us take only two by chance from the thousands of them: a Frenchman and an Englishman, who never met each other, one being a statesman and the other an ordinary seaman. The eternal lines written by these two authors are so valuable as epigrams written on the skies of Istanbul with golden brushes.

20 May 1833

At five o'clock, I was standing on the deck of the ship when the captain lowered a boat into the sea. I boarded the boat with him, and now we are sailing before the wind, along the Istanbul was which are touched by the sea, towards the mouth of the Bosphorus. We are nearing the palace walls after a half an hour advance through many anchored ships. These walls, that are the continuation of the city walls, are at the bottom of the hill where Istanbul rises, and form the angle separating the Marmara Sea from the Bosphorus and the Golden Horn. At the same time these walls can also be accepted as the domestic and the biggest boat station of Istanbul. God and human beings, nature and art have both placed and created the most wonderful sight that the human eye can see in the whole world. Losing control of myself, I screamed. Now, I completely forgot the bay of Naples and its magic. Wanting to compare this grand and graceful community with another sight would be like swearing at the creation of the world.

*Alphonse de Lamartine :
Voyage en Orient
Paris MDCCCXXXV, I, p. 239*

After visiting all the remarkable spots on this part of the Bosphorus, we returned by water in a light and graceful caique to Pera. I shall not attempt to describe the succession of fairy lakes of bright azure which this strait forms; their sloping banks covered with the red dwellings of the Turks, and the dark grey houses of the Rayahs; the gardens of gloomy cypresses, contrasted with the glowing flowers of the Judas-tree, now in full blossom; the kiosks, the domes and minarets of the mosques; the villages, the creeks and harbours, the quays crowded with shipping of all nations and of all descriptions, the gliding caiques; the flocks of sea-birds, which, flying close upon the bosom of the water in myriads, make a whizzing kind of sound with their wings, and which, from their eternal motion, have been named by the French "les ames damnées"; then come the towers and turrets of the Castles of Darius on either hand, then the Peak of Bugerloo, and then Scutari breaks upon the enraptured sight, Leander's Tower, the Seraglio Point, Olympus, islands, mountains, sea, cities.

But I must pause, lest I should appear to enthusiastic. Go, reader, and see! If you have a soul, you will feel as I do; if you have an eye capable of appreciating the beauties of nature and of art, you will see as I have seen, and you will confess that I have not overcharged the picture.

*Capt. Charles Colville Frankland
(Royal Navy): Travels to and
from Constantinople
I. London 1830, p. 153-154*

Primarily, it should be noticed that this picture of the city, which only took its last form in the 18th century, did not have the strength and structure to endure the principles of living brought by our age. The most beautiful parts of the city were separated for the use of the rich and powerful minority. This minority was not frozen like the aristocracy of the West. All the settlement rights could change hands without being left to the next generation, as the high levels were always left opened for the lower ones due to an anarchic social structure. However, when the resulting number of all the waterside residences lined up along the water of the Bosphorus is calculated, it shows the number of the city population who could have had any use for the cool Black Sea wind, the green and wuthering forests reaching down to the sea, the phosphorescent lights playing on the ceilings during the morning and the faded-rose colour moon dissolving into the navy blue water. All the old sources write that the roads extend behind the waterside residences as a narrow strip, without seeing the sea.

A typical house in old Istanbul, with his own garden





Istanbul of 1930's



On the other hand, the form and structure of the city were not in a suitable condition to answer the unavoidable technicalities and needs of even the 19th century, let alone the 20th century: There was neither street nor boulevard left in the city. It is known that in the palace weddings event the crowd, caused by bearers passing to show the trousseau to the public, could not fit in the narrow roads, and, providing that they would be rebuilt in the same way again, many eaves were being cut down and even some houses were pulled apart temporarily.

Therefore this Ottoman Istanbul would irremediably change due to social and technical reasons. But only change, not destruction was necessary.

1923 - 1947

The fall of the Ottoman Empire also caused the collapse of Ottoman Istanbul. Collapse of the Abdülhamit despotism and the founding of the 1908 Constitutional Government made some changes in the old wealths and privileges. The families of the banished or dismissed viziers could not continue to stay at their old abodes. They gave their great waterside residences and mansions to be demolished when they could not face their tax debts. At the end of World War I, when control of the Arab and Balkan lands was lost, large families whose source of income was left in those lands, rid themselves of their large estates and were not able to repair them. Anyhow, wood was the weakest of materials. Strangely growing fires, during the years of invasion, erased many extraordinary buildings and palaces made of gilded wood

When the Republic came to the city, the situation concerning the richness of the buildings was similar to when Byzantium was taken over by Mehmet the Conqueror.

The removal of the capital to Ankara and the limited possibilities of the New Republic's finances were handicaps to the city being rebuilt or to regaining its former richness.

Also, the poor economy, that had stayed at the same level for 40-50 years, was preventing any great change from starting in the city.

These years of the 1930s and 1940s, which are familiar to our generation, are the Istanbul of my childhood. The city, with its population of 700,000, was completely peaceful and quite impoverished, but was an old beauty still covered by its former rich landscape. The roads were still mostly narrow. There were almost no private cars, at the most they numbered 2000. The people were the natives of the city that had been the precipitate of the centuries, having certain manners and customs. On the

Bosphorus, the settlement along the shore was preserving its linear form, and all the slopes continued to be covered with green. The main form of transportation was the tram. This Istanbul talks in the following lines:

*Trams were passing; yellowish-grey, red,
From its narrow and empty roads.*

People going in and out, without haste.

Grey painted, eaved, faded.

From Bomonti, Novotni stops.

Sometimes a boat reached the Bridge,

From the Islands, from Kadıköy.

Holding my mother's hand we went

(where we used to buy toy cocks that could eat food)

With its huge buildings, to Sultanhamam.

1947 Onwards

Although Turkey did not take part in World War II, it was affected by it and as a result of the development that came after the war, Istanbul experienced a change as if it had been ruined during the war and was again reconstructed. The war ended in 1945, and I do not take into consideration 1946; but the development, that started a year later, still continues and we now live in the conditions caused by this epilogue, of which the main facts are as follows:

1) From the villages, which had lived through poverty-stricken years in the war; the majority of the people; both the poor and the rich, that is the village masters and town notables, started to migrate to the big cities, especially Istanbul. The reason for the destitute villagers' migration was obvious: The first 20 years of the Republic had not given anything to the villages and still there were no roads, factories and hospitals. However, these facilities existed in Istanbul, and the village family could utilize them even if they settled on the outskirts of the city. The village master and the town notable had gold which provided him with a better living in Istanbul. Anybody, who visits Istanbul's once occupied graveyards, can be astonished by the great number of small-town originated family names.

2) The Industrial development began due to the change of power, that brought the liberals to the fore instead of the bureaucrats, and to the foreign aid injected into the economy. As no physical planning policies were made, the factories were built in the most convenient places, that is: along the main roads and at the water sources. Thus, 60 percent of the industry has gathered in Istanbul during 20 years. This fact stimulated and accelerated the migration from the villages. The city's population rose to 4,000,000 from 700,000 and every year it increases by about 250,000.

As the newcomers settled, in a primitive fashion, in the green areas around Istanbul, this source of industry and migration brought ex-





cessive land speculation: The old type of city house within a garden quickly disappeared. Each square metre of land gained value, and aesthetics together with health were sacrificed for economy.

While new building plans were confirmed, permission was given for the whole area of the land instead of the area of the demolished building. As in old Istanbul each house possessed a garden there was no need for parks, so green areas were not built for public use. When the centre of the city became concrete and stone, a greenless mass was formed as there were not any big public parks.

So, today's Istanbul is made up of two types of settlement:

1) The world of mostly single storeyed concrete rooms called *gecekondu* (meaning 'built over night') on the outskirts of the city. About 1,000,000 people live there and this mass is extending towards the Bosphorus.

2) Labyrinths of new 6-8 storeyed concrete apartment buildings which are constructed inside the city along the greenless narrow streets which had formed according to the heights of two storeyed wooden houses and pedestrian traffic. This fact is the reason which creates traffic jams due to its inability to answer the growing motorized traffic.

Narrow quarters, consisting of only stone buildings, do not contain any alternatives on both

sides and also do not permit a way for traffic to pass with the exception of one arterial road.

The building regulations protect today to a certain degree only two districts against these two big developments which caused a wall-like pressure on the history, nature, art and aesthetics in Istanbul:

1) The edge of the historical peninsula, the Topkapı Palace - St. Sophia district. Here, building is limited to three storeys, and no permission for high buildings is given in the close surroundings of the great monuments.

2) With the new decision of the High Council of Old Monuments, the building on the Bosphorus is limited to three storeys. Although this decision causes a lot of arguments, from the legal point of view, the restriction can only be applied to building contractors who legally ask for permission. Illegal building sites, which do not obey any formalities and are spread around the municipality borders, accept no restrictions. The slopes of the Bosphorus in *Istinye* and *Tarabya* are rapidly losing their green landscape and becoming ugly. If nothing is done quickly against this development, only a few spots will remain as an inheritance of the history and nature in Istanbul.

The last quarter of the 20th century paints the most eye-disturbing picture on the canvas of Istanbul.





Kişisel Arşivlerde İstanbul Belleği
Taha Toros Arşivi



001584325010