

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

Αρχαίος μύθος Αυτοκρατορική πόλη MegaCity



ΓΑΤΣΙΝΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

Αρχαίος μύθος Αυτοκρατορική πόλη MegaCity

Γάτσινος Στυλιανός

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Γεωργία Μαρίνου

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ
Φεβρουάριος 2021

Περιεχόμενα

Εισαγωγή·	10
Βυζάντιο, η αποικία των Μεγαρέων στο σταυροδρόμι των ηπείρων και των	
θαλασσών.	12
Η γέννηση ενός νέου πυρήνα εξουσίας στην καρδιά του πλούτου και της	
πνευματικότητας·	14
A- Κωνσταντινούπολη Istanbul, η πρωτεύουσα.	18
B- Ιστορική Ανατροπή, δυτικότροπος εκσυγχρονισμός·	35
1. Τεχνολογική Ανάπτυξη.	35
2. Μετάθεση του διοικητικού κέντρου.	38
3. Πρώτες Ρυθμιστικές Παρεμβάσεις.	39
4. Πληθυσμιακή συρροή.	42
Γ- Σύγχρονος σχεδιασμός και μετεξέλιξη.	47
Επιλεγόμενα·	56
Βιβλιογραφία	60
Κατάλογος Εικόνων	62

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με τα στοιχείαⁱ του Ο.Η.Ε σε 29 χρόνια από σήμερα το 68% του παγκόσμιου πληθυσμού θα ζει σε αστικά κέντρα. Η Κωνσταντινούπολη είναι ήδη μία από τις 15 Megacities παγκοσμίως με πληθυσμό 15.519.267 (2019)ⁱⁱ, έχει όμως και μία ιδιαιτερότητα: είναι μια ιστορική πόλη μεταξύ Ανατολής και Δύσης, η οποία διατηρεί ακόμα το ιστορικό της ανάγλυφο, χερσαίο και υδάτινο.

Ιδρύθηκε το 330 μ.Χ από τον Ρωμαίο Αυτοκράτορα Κωνσταντίνο Α', στο σημείο που συναντά η Ασία την Ευρώπη, στη θέση του Βυζαντίου (αρχαία Ελληνική αποικία των Μεγαρέων), και αποτέλεσε το κέντρο δύο μεγάλων αυτοκρατοριών, της Βυζαντινής και της Οθωμανικής. Σήμερα, φέρει τον τίτλο της Αιώνιας Πόλης μαζί με την Αθήνα και την Ρώμη, ως πόλη σταθμός στην παγκόσμια ιστορία, ενώ η σημασία της εντοπίζεται ήδη από την προϊστορία και καταγράφεται στην μυθολογία και στην προφορική παράδοση.

Οι πανάρχαιοι μύθοι, που διαδραματίζονται στην ευρύτερη περιοχή, όπως ο μύθος της Ευρώπης (εικ.1), που έδωσε το όνομα του στην γηραιά Ήπειρο, διέπουν την ιστορία ιστορία του δυτικού πολιτισμού. Το ίδιο το φυσικό ανάγλυφο και η θέση της Κωνσταντινούπολης στα στενά των Δαρδανελίων, αποτέλεσαν τον χώρο μέσα στον οποίο

γεννήθηκαν πολλές από αυτές τις διαχρονικές ιστορίες. Στο μύθο του Φροΐξου και της Έλλης (εικ.2), τα δύο αδέρφια από τον Ορχομενό δραπετεύουν πριν τους θυσιάσει ο πατέρας τους, ιππεύοντας ένα χρυσόμαλλο κριό που είχε στείλει η νύμφη Νεφέλη για να τους βοηθήσει. Στην πορεία όμως του ταξιδιού με προορισμό το πλούσιο βασίλειο της μυθικής Κολχίδος, η Έλλη πέφτει στο πέλαγος το οποίο έκτοτε ονομάζεται Ελλήσποντος. Αργότερα, κατά την Αργοναυτική εκστρατεία (εικ.3,4,5), ο Ιάσοντας με τους αργοναύτες διασχίζουν τον Ελλήσποντο και το Βόσπορο-συμπληγάδες πέτρες- αναζητώντας το ίδιο το χρυσόμαλλο δέρας, που ο Φροΐξος είχε δωρίσει στον βασιλιά Αιήτη. Τέλος, εκτός από τους μύθους στα στενά των Δαρδανελίων εξελίσσεται και ο Τρωικός πόλεμος, ο οποίος αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για τα έπη του Ομήρου.

Η Κωνσταντινούπολη με την υπέρλαμπρη ιστορία της αποτέλεσε αρχικά την κοιλίδα των μύθων που χαρακτήρισαν την Ευρώπη ενώ αργότερα, τη στιγμή που η Δύση διένυε τα χρόνια του Μεσαίωνα, η Κωνσταντινούπολη αποτέλεσε αυτοκρατορική πρωτεύουσα στην Ανατολή. Ο στόχος αυτής της εργασίας είναι μέσω της συγκριτικής θεώρησης των αστικών παρεμβάσεων που έχουν γίνει ανά τους αιώνες, να ερευνήσει τον υπέρμετρα δυναμικό τρόπο που εξελίσσεται μια τέτοια πόλη, τις σχέσεις που δημιουργεί με την ιστορική της παρακαταθήκη, την πολιτιστική της ταυτότητα, και πως αυτές μεταφράζονται στο littoral της.

i United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, "World Urbanization Prospects: The 2018 Revision" (New York: United Nations, 2019).

ii "Istanbul Metro Area Population 1950-2021," analysis website, macro trends, accessed January 25, 2021, www.macro trends.net

Εικ. 1: Η αρπαγή της Ευρώπης, αττικό ερυθρόμορφο αγγείο, περι το 380 π.Χ .



Εικ. 2: Ο Φροίξος και η Έλλη, ρωμαϊκό φρέσκο, Πομπηία, 1ος αιώνας μ.Χ.



Εικ. 3,4: Τα έπη των Αργοναυτών, Παρίσι , 1519 μ.Χ.



Αριστερά, οι αργοναύτες διασχίζουν τις συμπληγάδες πέτρες. Δεξιά, ο Ιάσωνας σκοτώνει τον δράκο και παίρνει το χρυσόμαλλο δέρας.

Εικ. 5: Τα έπη των Αργοναυτών, Παρίσι , 1519 μ.Χ. Η κατασκευή του πλοίου και η εκκίνηση της εκστρατείας.





Χάρτης 1: Οι πρώτες εγκαταστάσεις στην περιοχή του Βυζαντίου.

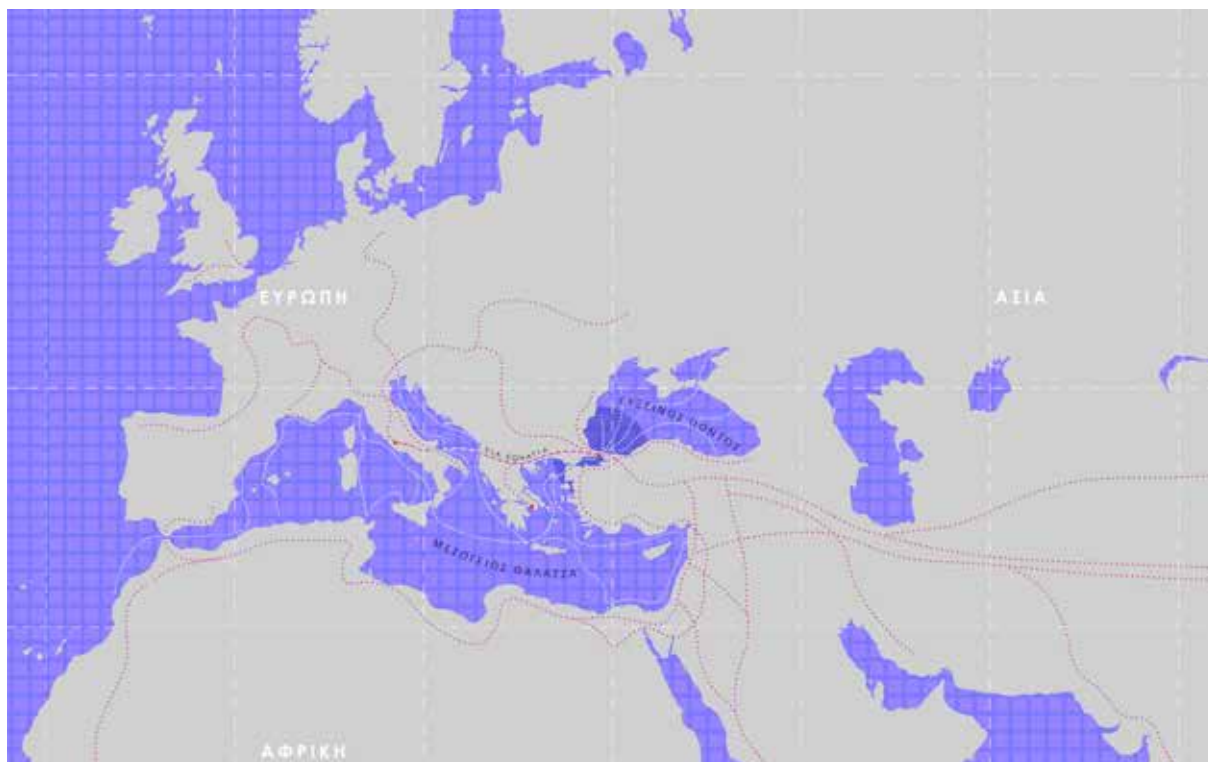
Βυζάντιο, η αποικία των Μεγαρέων στο σταυροδρόμι των ηπείρων και των θαλασσών

Η μοναδικότητα και η σημασία της Κωνσταντινούπολης είχε ήδη αρχίσει να φαίνεται πολύ πριν την ίδρυση της. Αιώνες νωρίτερα, στο παράκτιο όριο του Βοσπόρου, της Προποντίδας και του Ελλησπόντου εγκαταστάθηκαν άλλοτε ειρηνικά και άλλοτε όχι οι διάφοροι λαοί. Στην περιοχή κατά την Νεολιθική περίοδο κατοικούσαν Θράκες. Λίγους αιώνες αργότερα εκεί (στο σημερινό Μοδα) έχτισαν οι Φοίνικες εμπορικό σταθμό, έπειτα οι Μεγαρείς τη Χαλκηδόνα και μετά ξανά

οι Μεγαρείς το αρχαίο Βυζάντιο. Τη δεύτερη φορά ακολουθώντας τον χρησμό του Μαντείου των Δελφών «αντίκρυ στην πολιτεία των τυφλών»ⁱ, ίδρυσαν την νέα οχυρή πόλη στην απέναντι πλευρά του Βοσπόρου, στη χερσόνησο του Κερατίου.

Η κομβική θέση της αποικίας ανάμεσα στην Μεσόγειο θάλασσα και τον Εύξεινο Πόντο την ανέδειξε σύντομα σε σταθμό ενώς από τους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους, ο οποίος συνέδεε τις αποικίες του Πόντου με την Μεσόγειο. Παράλληλα, ο Βόσπορος αποτελούσε τον μόνο πέρασμα, μέσω

ⁱ Α. Πασαδαίος, *Η πόλη του Βοσπόρου* (Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις αρχαιολογικής εταιρείας, αρ.96) Αθήνα, 1981



Χάρτης 2: Οι θαλάσσιοι και χερσαίοι εμπορικοί δρόμοι της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου.

του οποίου οι χερσαίοι δρόμοι της Ευρώπης συνδέονταν με εκείνους της Ανατολής και κυρίως τον πανάρχαιο δρόμο του Μεταξιού. Ο Θουκυδίδης αναφέρει: «[...] (II, 97, 1-2), ο κυριότερος και πιο πολυσύχναστος από τους αρχαίους δρόμους ήταν η «κάτω οδός» που ερχόταν από το Βυζάντιο και αφού διέσχιζε την Ανατολική Μακεδονία οδηγούσε στη Θέρμη. Από τη Θέρμη διακλαδιζόταν σε δύο αρτηρίες, από τις οποίες η μία οδηγούσε στη νότια Ελλάδα και η άλλη διασχίζοντας τη Μακεδονία και την Ιλλυρία [...] έφθανε στο Δυρράχιο, εξασφαλίζοντας την επικοινωνία ανάμεσα στα παράλια της Αδριατικής και της Μαύρης θάλασσας. Το δρόμο αυτόν ακολου-

θησαν τα στρατεύματα του Δαρείου και του Ξέρξη στις εκστρατείες των Περσών κατά της Ελλάδας, στις αρχές του 5^{ου} αιώνα π.Χ. Τον ίδιο δρόμο ακολούθησε και ο Μέγας Αλέξανδρος στην εκστρατεία του από την Ευρώπη προς την Ασία.»ⁱ. Την σημασία αυτών των δρόμων φαίνεται να αντιλήφθηκαν και οι Μεγαρείς όταν εκκίνησαν για να ιδρύσουν την νέα αποικία.

Η θέση της νέας Μεγαρικής πόλης εκεί που συναντά η Ευρώπη την Ασία και σε κομβικό σημείο σε σχέση με τους εμπορικούς

ⁱ Π. Τσατσοπούλου, Αρχαία Εγγατία (Πολιτιστική πύλη Οδυσσεύς), accessed November 18, 2020, odysseus.culture.gr

δρόμους, της προσέδιδε μεν πλούτο αλλά ταυτόχρονα την καθιστούσε και ευάλωτη στην πολιορκία. Για να αποφύγουν αυτόν τον κίνδυνο οι κάτοικοι της αποικίας ανέγειραν μεγάλα οχυρωματικά και αμυντικά έργα. Σύμφωνα με τον Α. Πασαδαίοⁱ, τα τείχη της ακρόπολης του αρχαίου Βυζαντίου που κατασκευάστηκαν τότε ήταν τόσο ισχυρά ώστε μαζί με εκείνα της Ρόδου να καταγραφούν στις πηγές ως τα ισχυρότερα του αρχαίου κόσμου, μετά των πολύχρυσων Μυκηνών. Προστατευμένη από πολιορκίες, η πόλη άκμασε από το εμπόριο τόσο το θαλάσσιο όσο και το ηπειρωτικό.

Η γέννηση ενός νέου πυρήνα εξουσίας στην καρδιά του πλούτου και της πνευματικότητας

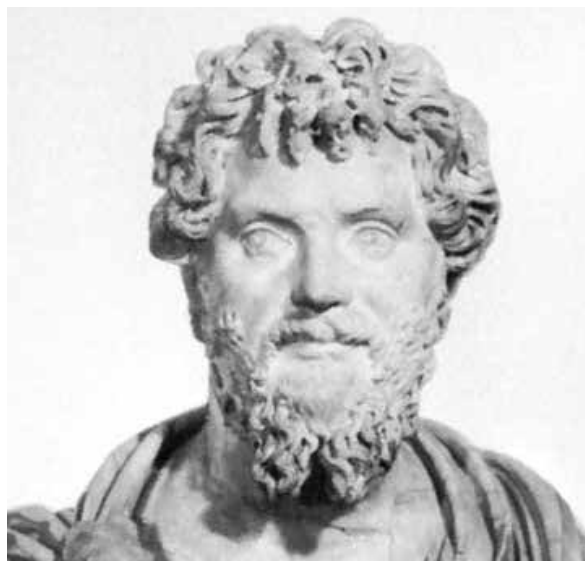
Κλείνοντας το κεφάλαιο που έθεσε το ιστορικό και πνευματικό υπόβαθρο, περνάμε στην εποχή που τέθηκαν τα πρώτα θεμέλια της αυτοκρατορικής πόλης. Η ισχυρή γεωπολιτική θέση της Μεγαρικής αποικίας του Βυζαντίου, διαδόθηκε γρήγορα στο γνωστό τότε κόσμο. Το 120 π.Χ. οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν την νία Εγνατία, την πρώτη οδό έξω από την Ιταλική χερσόνησο η οποία ένωνε την Ρώμη με την Θεσσαλονίκη και το Βυζάντιο μέσω του Δυρραχίου. Η νέα οδός ταυτίστηκε σε μεγάλο βαθμό με την Μέση οδό του Θουκυδίδη, και είχε ως σκοπό να βελτιώσει την ασφάλεια του σημαντικού αυτού δρόμου, μέσω του οποίου ιδέες και εμπορεύματα από τα βάθη της Ασίας έφταναν στην Ευρώπη.

ⁱ Α. Πασαδαίος, *Η πόλη του Βοσπόρου* (Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις αρχαιολογικής εταιρείας, αρ.96) Αθήνα 1981

Για την Ρώμη μάλιστα, εκτός από την ισχυρή γεωπολιτική θέση, τα στενά των Δαρδανελίων ήταν και ιδιαίτερα επιφορτισμένα συναισθηματικά καθώς σύμφωνα με τον μύθο, μετά την πολιορκία της Τροίας ξεκίνησε από εκεί ο Αινείας, σύμμαχος των Τρώων και πρόγονος του Ρέμου και του Ρωμύλου για να εγκατασταθεί στο σημερινό Λάτιο.

Αργότερα, το 75 μ.Χ. το Βυζάντιο προσαρτήθηκε στην Ρωμαϊκή αυτοκρατορία και αποτέλεσε κατά τον Α. Πασαδαίοⁱⁱ «Των Ρωμαίων μέγα φυλακτήριον και ορμητήριο προς τους εκ Πόντου και της Ασίας βαρβάρους». Πριν όμως συμβεί αυτό, σε μια διαμάχη για την εξουσία μεταξύ του Περσίνιου Νίγυρα και του Σεπτιμίου Σεβήρου, η πόλη τάσσεται υπέρ του πρώτου και έπειτα από τρία έτη αντίστασης κατακτάται και τιμωρείται αυστηρά από τον δεύτερο (χάνει τα

ⁱⁱ Α. Πασαδαίος, *Η πόλη του Βοσπόρου* (Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις αρχαιολογικής εταιρείας, αρ.96) Αθήνα, 1981

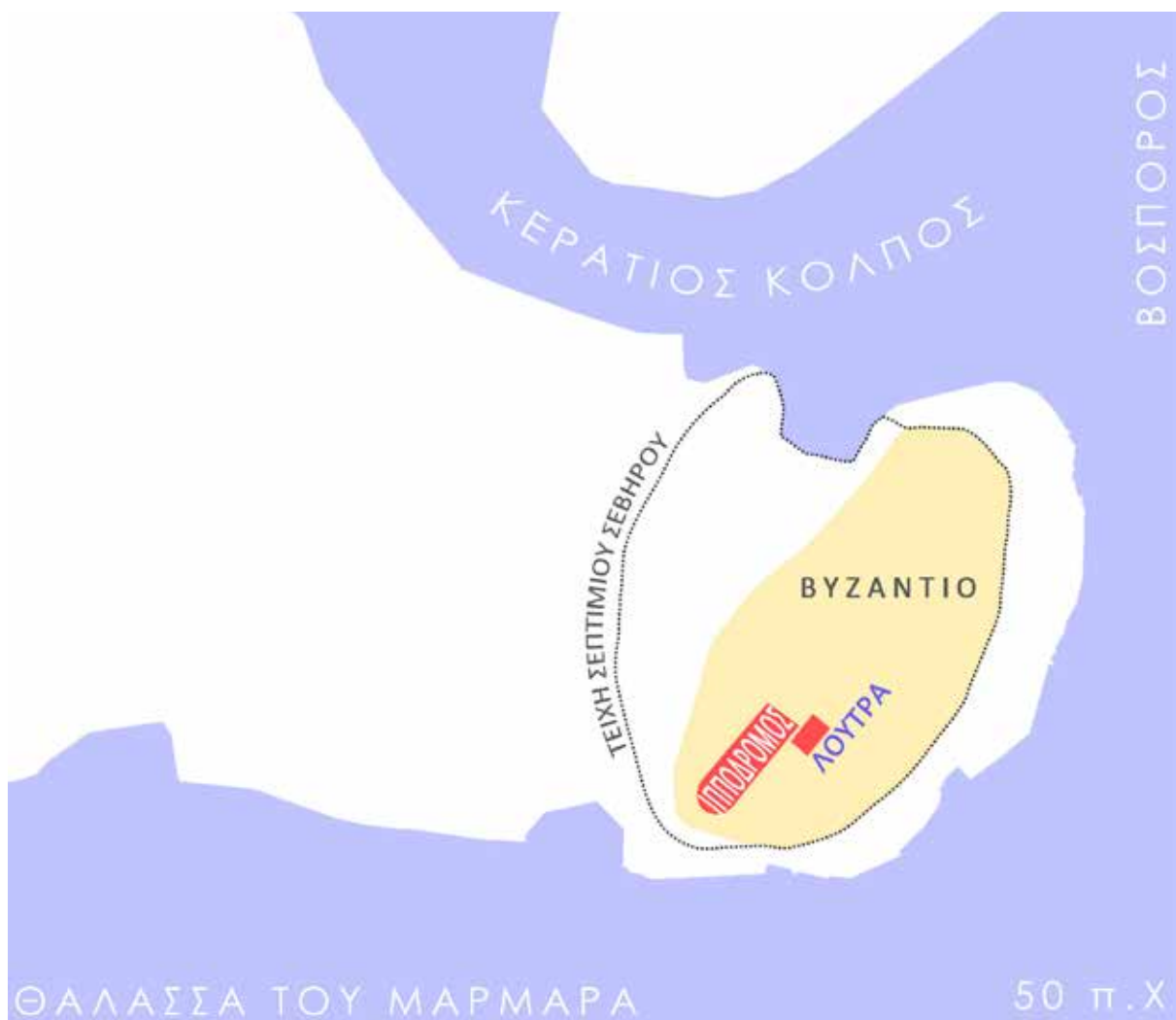


Εικ. 6: Ο Σεπτίμιος Σεβήρος.

προνόμια, την ανεξαρτησία της, την φρουρά της, ενώ τα τείχη της και τα δημόσια κτήρια της καταστρέφονται). Αναρωτιέται κανείς για την προσωπικότητα του Ρωμαίου αυτοκράτορα που ανασύνταξε την πόλη.

Ο ίδιος ο Σεπτίμιος Σεβήρος με γνώση της σημασίας της και της στρατηγικής της θέσης μετά την πολιορκία, την ανοικοδόμη-

σε κατά τα ρωμαϊκά πρότυπα. Ο αυτοκράτορας, στην πόλη η οποία του αντιστάθηκε σθεναρά, ανέγειρε νέα δημόσια κτήρια. Στο πολεοδομικό της κέντρο έκτισε μια μεγαλοπρεπή πλατεία, την «Τετράστω Στοά», και τη στωική λεωφόρο που οδηγούσε σε αυτήν από τη νέα πύλη της Θράκης. Στα νοτιοδυτικά της πλατείας έκτισε θερμές γνωστές με το



Χάρτης 3: Το Βυζάντιο την εποχή του Σεπτίμιου Σεβήρου.

όνομα του, τις οποίες διακόσμησε με αρχαία ελληνικά αγάλματα, ενώ οχύρωσε ξανά το Βυζάντιο με νέα τείχη αυξάνοντας την έκταση της πόλης. Το σπουδαιότερο όμως έργο του Σεπτίμιου Σεβήρου ήταν ο μεγαλοπρεπής ιππόδρομος (εικ.7) ανάλογος μόνο του Circus Maximus της Ρώμης, ο όποιος για να κατασκευασθεί έπρεπε να κτιστούν πελώριοι πεσσοί και θόλοι στις απότομες πλαγιές της περιοχής οι οποίοι σώζονται έως σήμερα (εικ.8). Τέλος, ο Σεπτίμιος Σεβήρος έκτισε Θέατρο στην θέση που βρίσκεται σήμερα η στήλη των Γότθων, ενώ αποκατέστησε και αναστήλωσε όλα τα δημόσια κτήρια και τους

ναούς που είχαν πολιορκηθεί.

Ο αυτοκράτορας, αναγκάστηκε να γυρίσει στην Δύση πριν ολοκληρώσει το έργο του, το οποίο συνέχισε ο γιος του Καρακάλλας, αποδίδοντας στην πόλη πάλι τα προνόμιά της και την αυτονομία της. Έτσι λοιπόν, εκτός από μέγα φυλακτήριον και ορμητήριον, το Βυζάντιο απολάμβανε ιδιαίτερα προνόμια και φιλόδοξες προοπτικές σε σχέση με άλλες ρωμαϊκές επαρχίες, ενώ η σημασία του, τόσο στρατηγική όσο και εμπορική, ήταν ήδη γνωστή κατά τους χρόνους της Ρωμαϊκής Δημοκρατίας (Res Publica) αλλά και νωρίτερα.



Εικ.7: Onofrio Panvinio, Ο ιππόδρομος της Κωνσταντινούπολης περί το 1600 μ.Χ



Εικ.8: Η σφενδόνη του ιπποδρόμου.

Μία ακόμα σημαντική άποψη, που συνέβαλε στην διαμόρφωση του χαρακτήρα της περιοχής, είναι η σχέση της με την Ιωνία και το πνεύμα. Αφενός, η διαφωτισμένη από τον αρχαίο κόσμο Ιωνία επηρέασε την βυζαντινή σκέψη και αφετέρου η περιοχή βρέθηκε εκείνη την εποχή στο κέντρο του Χριστιανικού κόσμου. Η νέα τότε θρησκεία, η οποία αργότερα αποτέλεσε την κύρια θρησκεία της Βυζαντινής αυτοκρατορίας, είχε για λίκνο την περιοχή αυτή. Παρόλο που αρχικά πολεμήθηκε από τους Ρωμαίους αυτοκράτορες, διαδόθηκε γρήγορα μέσα στην αυτοκρατορία βρίσκοντας μεγάλο ποίμνιο στην Μικρά Ασία. Σύμφωνα, μάλιστα με τον

ευαγγελιστή Ιωάννη οι «λυχνίες» (Αποκάλυψη / 1-11) τις χριστιανοσύνης ήταν επτά: η Έφεσος, η Σμύρνη, η Πέργαμος, η Θυάτειρα, οι Σάρδεις, η Φιλαδέλφεια και η Λαοδικεία και ήταν όλες πόλεις της Μικράς Ασίας.

Συμπεραίνοντας, αιώνες πριν την ίδρυση της Νέας Ρώμης οι διεργασίες, οι οποίες κατέστησαν την ευρύτερη περιοχή του Βοσπόρου πρώτα σε γέφυρα μεταξύ ανατολής και δύσης και έπειτα σε αυτοκρατορική πόλη, έχουν ήδη ξεκινήσει από την προφορική παράδοση, τους μύθους, τα έπη, τις πρώτες εποικήσεις, το Μεγαρικό Βυζάντιο και την Ρωμαϊκή αυτοκρατορία.

Α- Κωνσταντινούπολη Istanbul, η πρωτεύουσα

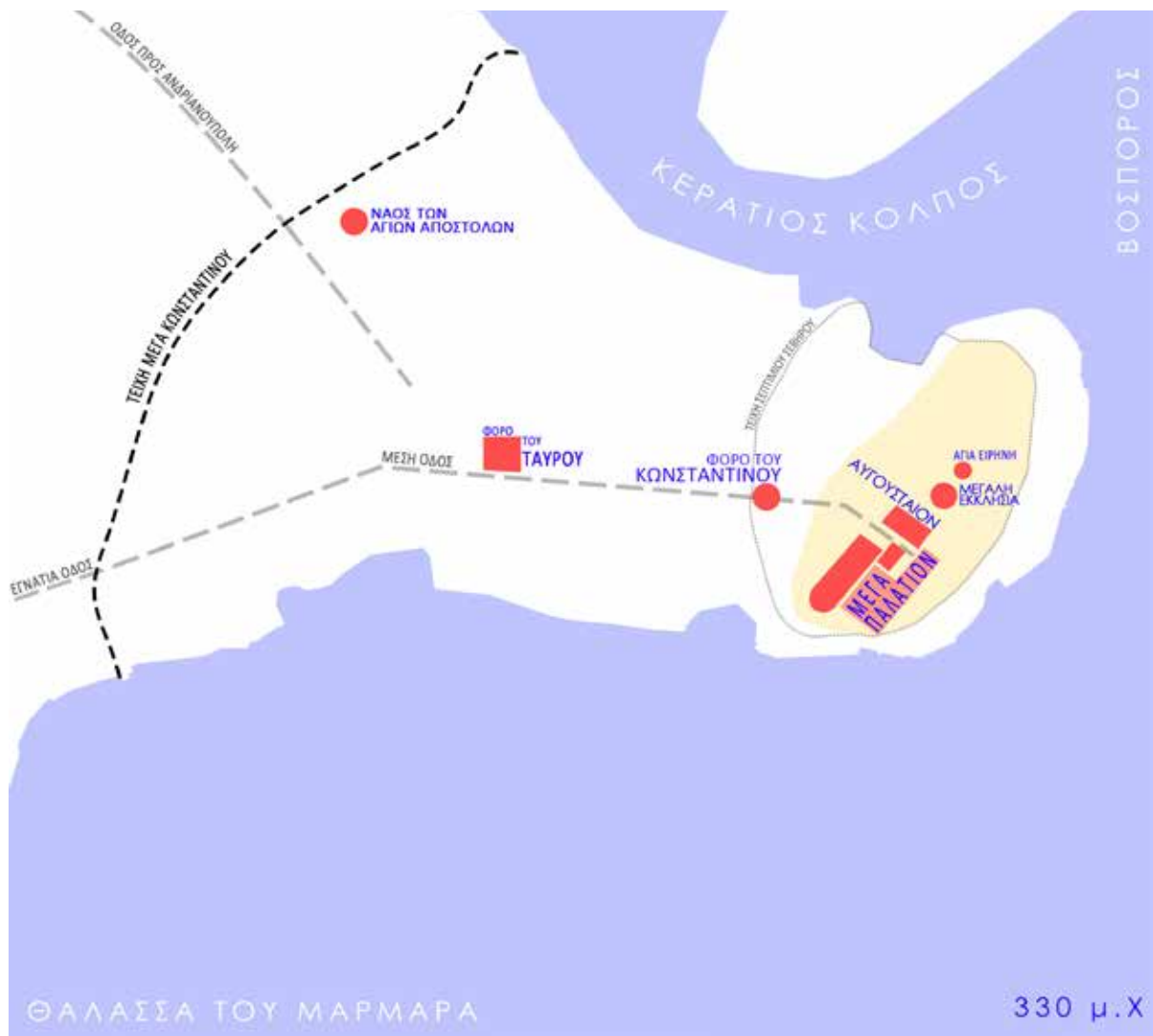


Εικ.9: Η στήλη του Κωνσταντίνου / Çemberlitas

Στις 11 Μαΐου του 330 μ.Χ. εγκαινιάστηκε από τον Μ. Κωνσταντίνο η Νέα Ρώμη, γνωστή στην συνέχεια ως Κωνσταντινούπολη, σημαίνοντας την αρχή της πρώτης ευρωπαϊκής αυτοκρατορίας που συνόψιζε: Τρωική γενεαλογίαⁱ, Κλασσική παιδεία, Ρωμαϊκό δίκαιο και Χριστιανική θρησκεία.

Η νέα πόλη, μοιραζόταν με την Ρώμη ένα κοινό χαρακτηριστικό, ήταν επτάλοφη. Στο πολεοδομικό της κέντρο ένας διαμήκης άξονας, η Μέση οδός, συνέδεε τα κέντρα της πόλης μεταξύ τους: το Αυγουσταίον το οποίο μάλλον πήρε την θέση της Τετραστώου Στοάς, το φόρουμ του Κωνσταντίνου από το οποίο σώζεται μόνο η στήλη του (εικ.9), και το φόρο του Ταύρου δυτικότερα. Όσον αφορά την οχύρωση, νέα χερσαία τείχη κατασκευάστηκαν τότε στα δυτικά της πόλης τριπλασιάζοντας την επιφάνειά της. Επιπλέον, ο Μ. Κωνσταντίνος προκειμένου να στηρίξει την νέα θρησκεία, κατασκεύασε τον πρώτο ναό της Αγίας Ειρήνης, τον ναό των Αγίων Αποστόλων και μάλλον θεμελίωσε και την Μεγάλη Εκκλησία στην θέση που σήμερα βρίσκεται η Αγία Σοφία. Τέλος, την αρχιτεκτονική εικόνα της πόλης του Κωνσταντίνου συμπληρώνει η πρώτη φάση του Μεγάλου Παλατίου, όπου εγκαταστάθηκε μόνιμα η αυτοκρατορική έδρα.

ⁱ Η Τρωική γενεαλογία, η καταγωγή από τον Αινεία δηλαδή, είναι ένα κοινό χαρακτηριστικό των Ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών και της αριστοκρατίας από την εποχή της Ρωμαϊκής εξουσίας και ύστερα.



Χάρτης 4: Η νέα Ρώμη.

Από τον θρόνο πέρασαν περίπου εκατό αυτοκράτορες, ο καθένας από τους οποίους άφησε λίγο ή πολύ τον αντίκτυπό του. Κάποιοι από αυτούς έμειναν στην ιστορία ως «Μεγάλοι», «Σοφοί» ή ακόμα και «Άγιοι» και είναι αυτοί που κατά την διάρκεια της βασιλείας τους η αυτοκρατορία γνώρισε μεγάλη άνθηση. Στους 11 αιώνες της ιστορίας της,

η λάμψη της Κωνσταντινούπολης ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Ο συμβολικός κόσμος των βυζαντινών ψηφιδωτών (εικ.10) και της ζωγραφικής (εικ.11), η βυζαντινή μουσική αλλά και οι επιστήμες, όπως η Θεολογία, και η Ιατρική έφτασαν κατά την βυζαντινή περίοδο στο απόγειό τους.

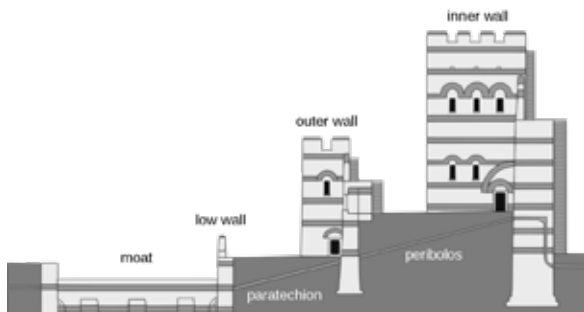


Εικ.10: Η Αγία Θεοδώρα, βυζαντινό ψηφιδωτό, 6ος αιώνας μ.Χ

Εικ.11: Άγιος Πέτρος και Παύλος, αγιογραφία σε ξύλο, τέλη 15ου Αιώνα.



Στο πλαίσιο αυτής της ακμáis αυτοκρατορίας διαμορφώθηκε σταδιακά και η αυτοκρατορική πόλη. Κατά την Βασιλεία του Μεγάλου Θεοδοσίου, κατασκευάστηκε στην Πόλη ο ομώνυμος λιμένας (γνωστός αργότερα ως λιμένας του Ελευθερίου). Το νέο λιμάνι ήταν το μεγαλύτερο μετά τον Κεράτιο κόλπο, βρισκόταν στην νότια πλευρά της Πόλης, στην Θάλασσα του Μαρμαρά και αποτέλεσε λιμάνι τροφοδοσίας για την πρωτεύουσα. Αργότερα ο εγγονός του Θεοδοσίου, Θεοδόσιος Β΄, επένδυσε στην άμυνα και τα γράμματα. Στην χερσαία πλευρά της πόλης κα-



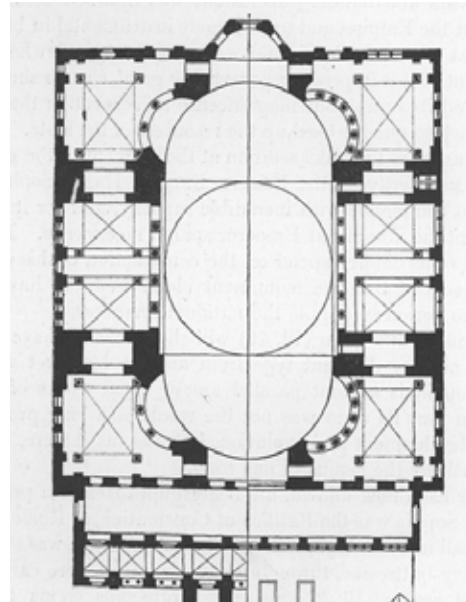
Εικ.12: Τα θεοδοσιανά τείχη

τασκεύασε νέα απόρθητα τείχη (εικ.12), τα οποία διατηρούνται σήμερα σε μεγάλο βαθμό, ενώ δίπλα στο παλάτι οργάνωσε το 425 μ.Χ το πρώτο πανεπιστήμιο της Ευρώπης, το πανδιδακτήριο της Μαγναύρας.



Χάρτης 5: Η Κωνσταντινούπολη στα τέλη του 5ου αιώνα μ.Χ

Στο απόγειο της ακμής κατά την βασιλεία του Μεγάλου Ιουστινιανού, τεράστιες τρουλαίες οικοδομές οι οποίες κατακτούσαν συνεχώς νέα ύψη και ανοίγματα κατασκευάσθηκαν στην Κωνσταντινούπολη. Ανάμεσα τους, το αριστούργημα της Βυζαντινής αρχιτεκτονικής και σύμβολο της Χριστιανοσύνης, ο ναός της Αγίας του Θεού Σοφίας (εικ.13,14). Στο κέντρο του, ένας μεγάλος τρούλος ($\Delta=31\mu$) στηρίχθηκε σε τέσσερα τόξα και στην συνέχεια σε τέσσερις πεσσούς, επιτρέποντας την δημιουργία ενιαίου ελεύθερου χώρου και μεγάλων ανοιγμάτων στα τύμπανα. Ακόμα, την ίδια περίοδο ανοι-



Εικ.13: Ο ναός της Αγίας του Θεού Σοφίας.

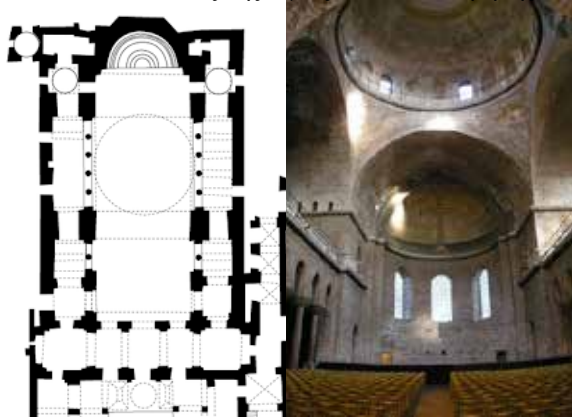
Εικ.14: Ο εσωτερικό χώρος του ναού της Αγίας Σοφίας.



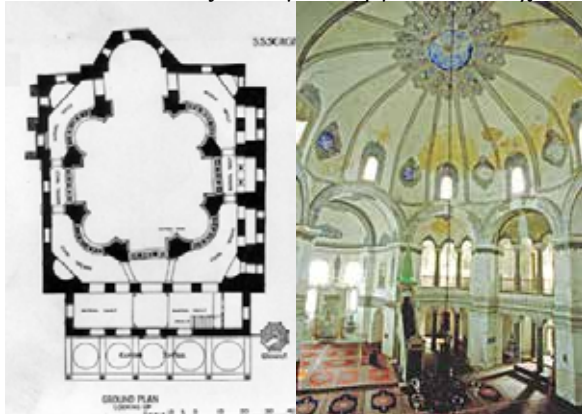
κοδομήθηκαν στην πόλη και άλλες καινοτόμες κατασκευές όπως ο Άγιος Σέργιος και Βάκχος (εικ. 17,18) και ο νέος ναός της Αγίας Ειρήνης (εικ. 15,16), οι οποίες επιβιώνουν μέχρι σήμερα. Τέλος, στο υπάρχον πολύπλοκο σύστημα ύδρευσης, που αποτελούνταν από υδραγωγεία όπως του Ουάλεντος και μεγάλες ανοιχτές κινστέρνες αποθήκευσης νερού όπως του Μωκίου, του Αέτιου και του Άσπαρος, ο Ιουστινιανός ήρθε να προσθέσει μεγάλες υπόγειες κινστέρνες όπως η Βασιλική (εικ. 19).

Μετά την ύφεση που ακολούθησε την δυναστεία του Ιουστινιανού, ήρθαν πάλι χρόνοι ανθηροί με νέες σημαντικές κατασκευές που σώζονται έως σήμερα. Κατά την μεσοβυζαντινή περίοδο, οι τέχνες και τα γράμματα συνέχισαν να αναπτύσσονται και να παράγουν αξιόλογες δημιουργίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η ναοδομία κατά την δυναστεία των Κομνηνών (1081-1185 μ.Χ.), κατά την οποία ενώ δεν κατασκευάζονταν πια βασιλικές, ο διάκοσμος των ναών, τόσο ο εξωτερικός με την γλυπτική αντιμετώπιση των όψεων (εικ.20) όσο και ο εσωτερικός με τα

Εικ.15,16: Ο ναός της Αγίας του Θεού Ειρήνης.

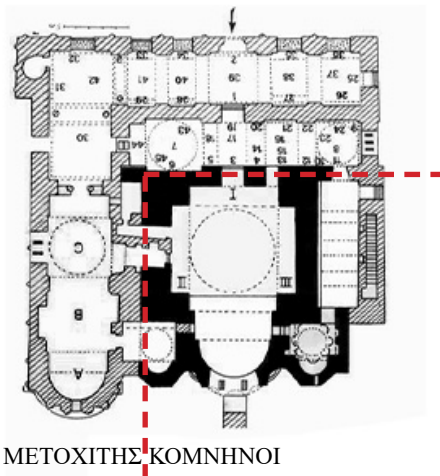


Εικ.17,18: Ο ναός του Αγίου Σέργιου και Βάκχου.



Εικ.19: Βαρκάδα στην Βασιλική Κινστέρνα.

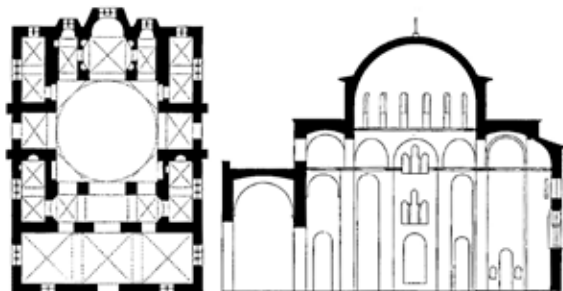




Εικ.20,21: Μονή της Χώρας, κάτοψη και όψη.

ψηφιδωτά (εικ.24), έφτασε εκείνη την εποχή στο απόγειό του. Ομοίως κατά την Παλαιολόγια περίοδο (υστεροβυζαντινή) έχουμε αξιόλογη καλλιτεχνική δημιουργία με ναούς και ψηφιδωτά (Μονή της χώρας, του Θεόδωρου Μετοχίτη). Εκείνη την περίοδο μάλιστα, στην περιοχή Πέραν διαμορφώθηκε σταδιακά από τους Λατίνους, οι οποίοι κατοικούσαν εκεί το φρούριο και ο Πύργος του Γαλατά (εικ.23), όπως σώζεται σήμερα.

Εικ.22: Μονή Δαφνίου, κάτοψη και τομή.



Εικ.23: Ο πύργος του Γαλατά.

Η αυτοκρατορία της Κωνσταντινούπολης αποτέλεσε την υπερδύναμη του τότε δυτικού κόσμου. Παρά την ύφεση και την φθορά που υπέστη σε διάφορες περιόδους (εικονομαχία, σταυροφορίες), με το πέρασμα των αιώνων και τη συνεχή παρουσία της έδρας της Βυζαντινής εξουσίας στην Πόλη, σε

ένα περιβάλλον που λειτούργησε ως φυτώριο για τις τέχνες και το πολιτισμό, η Κωνσταντινούπολη αποτυπώθηκε στην κοινή μνήμη ως η κατεξοχήν αυτοκρατορική πόλη. Τον τίτλο αυτόν τον διατήρησε μέχρι το τέλος, και τον ασπάστηκαν και οι υπόλοιπες μεγάλες δυνάμεις της εποχής.



Εικ.24: Κομνήνιο ψηφιδωτό, Μονή Δαφνίου.

Στις 29 Μαΐου του 1453 γύρισε η σελίδα της ιστορίας και της αρχιτεκτονικής εικόνας της πόλης. Στους αιώνες που ακολούθησαν, παρόλο που η Βυζαντινή αυτοκρατορία έπαψε να υφίσταται, η Κωνσταντινούπολη διατήρησε τον αυτοκρατορικό της χαρακτήρα. Γνωστή έκτοτε ως «Istanbul», αποτέλεσε μέρος και πρωτεύουσα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας για πέντε σχεδόν αιώνες στην διάρκεια των οποίων συνέχισε να ακμάζει.

Οι πρώτες παρεμβάσεις που έγιναν στην πόλη μετά την Οθωμανική κατάκτηση,

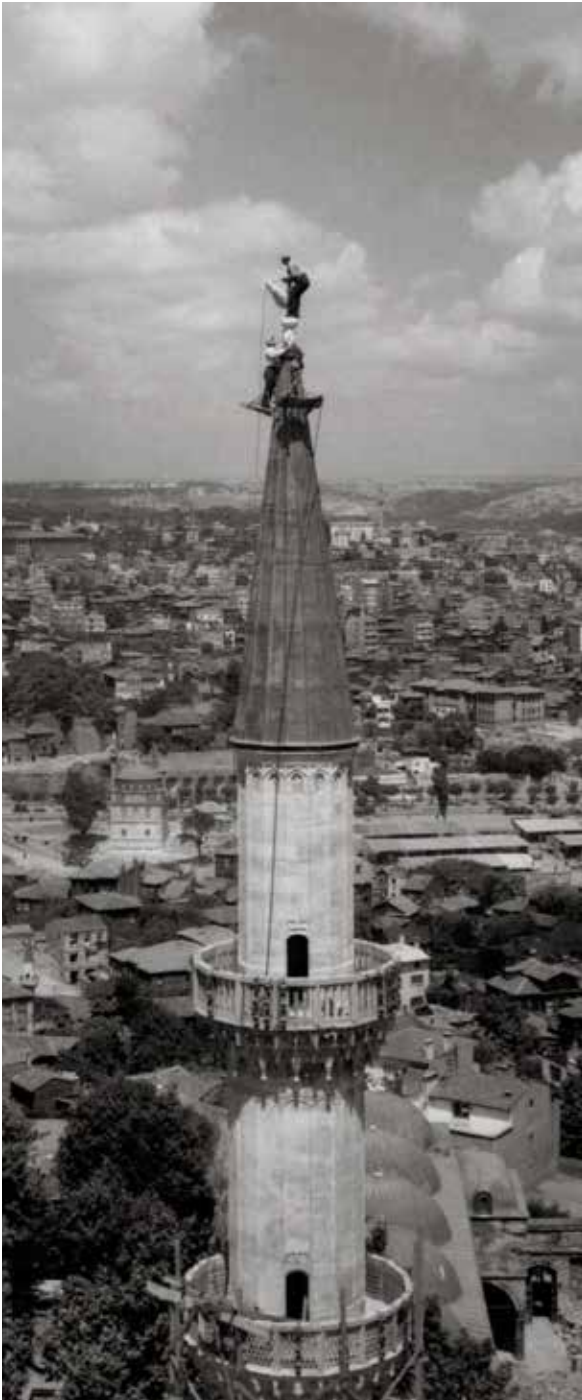
αφορούσαν τα κέντρα εξουσίας. Πριν απ' όλα, τρεις ημέρες μετά την άλωση, ο Σουλτάνος μπήκε μέσα στον ναό της Αγίας Σοφίας και αμέσως τον μετέτρεψε σε αυτοκρατορικό τέμενος. Αργότερα, μεταξύ του 1463-70 κατεδάφισε τον ναό των Αγίων Αποστόλων, μαυσωλείο των Βυζαντινών αυτοκρατόρων και στην θέση του έκτισε το τέμενος του Πορθητή, γνωστό σήμερα ως Φατίχ (εικ.26). Τέλος, στον πρώτο λόφο της Χερσονήσου, εκεί όπου έδρευε η βυζαντινή εξουσία και βορειοανατολικά της Αγίας Σοφίας, κατασκεύασε



Εικ.25: Το Top Kappi.



Εικ.26: Το τέμενος Fatih, περί το 1850.



Εικ. 27: Επίσκευή Μιναρέ.

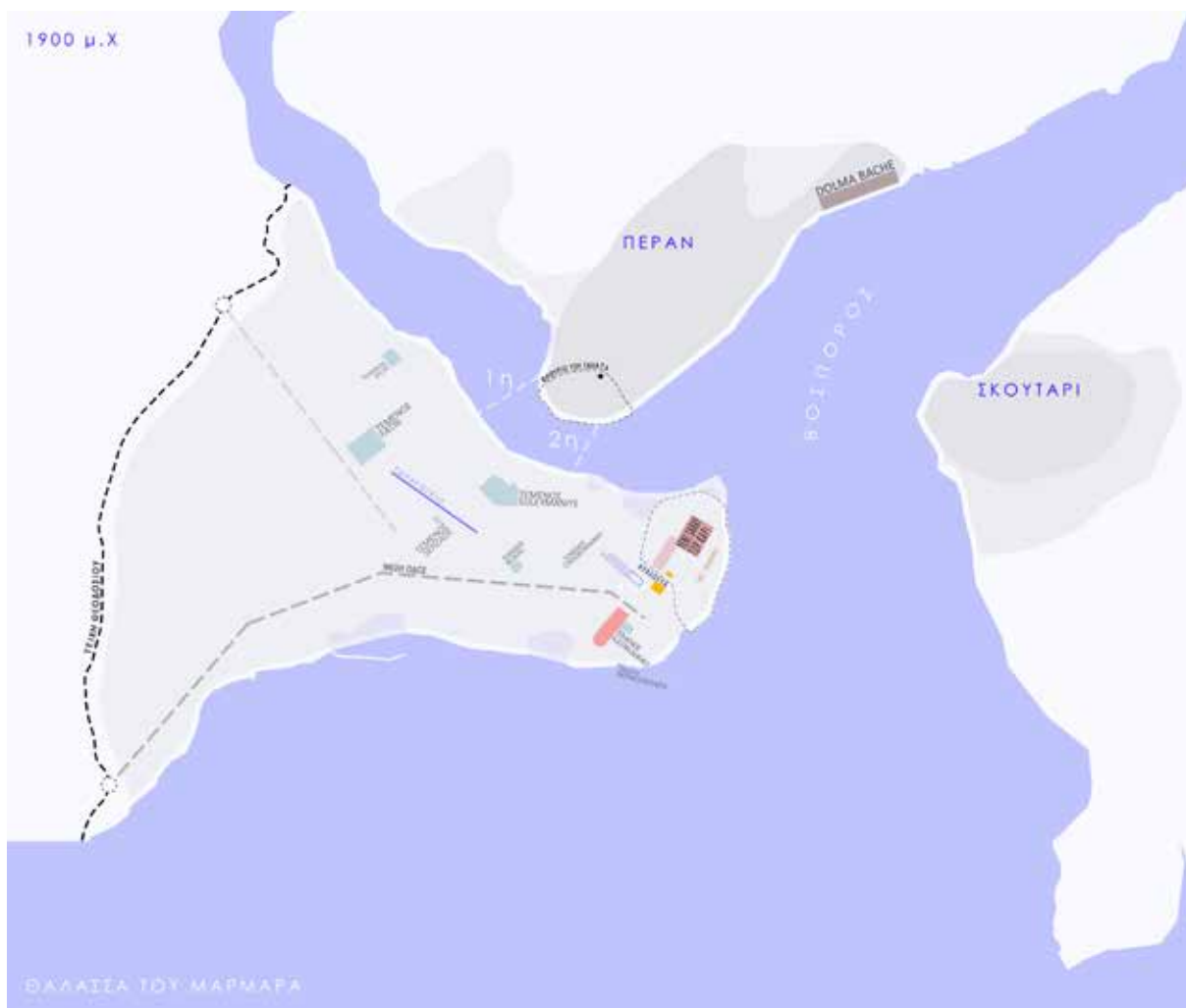
ο ίδιος το Yeni Seray (Top Kapri, εικ 25.), το οθωμανικό παλάτι.

Περίπου έναν αιώνα αργότερα, επί Σουλεϊμάν Α' του Μεγαλοπρεπούς (1520-1566 μ.Χ) η Οθωμανική αυτοκρατορία έφτασε στο απόγειο της ακμής της. Στους λόφους του Κερατίου κόλπου, κατασκευάστηκαν τα νέα κοσμικά και θρησκευτικά κέντρα εξουσίας, ο ρωμαϊκός ιστός έδωσε την θέση του σταδιακά στις τούρκικες γειτονιές, ενώ οι χριστιανικοί ναοί της πόλης άλλοτε κατεδαφίστηκαν και άλλοτε αναπροσαρμόστηκαν στην νέα λατρεία (Ayasofya, Zeyrek Camii, Ayairini, Kucuk Ayasofya).

Μέσα σε αυτή την οικοδομική δραστηριότητα, η βυζαντινή Κωνσταντινούπολη έδωσε σταδιακά την θέση της στην Istanbul. Στην εικόνα της Οθωμανικής πλέον πόλης, επικράτησαν τα επηρεασμένα από την βυζαντινή ναοδομία τεμένη, σε συνδυασμό με τα νέα δυναμικά για την κορυφογραμμή της Πόλης στοιχεία, τους Μιναρέδες (εικ.27). Ο κύριος χώρος λατρείας και αυτοκρατο-



Εικ. 28: Το εσωτερικό του Süleymaniye.

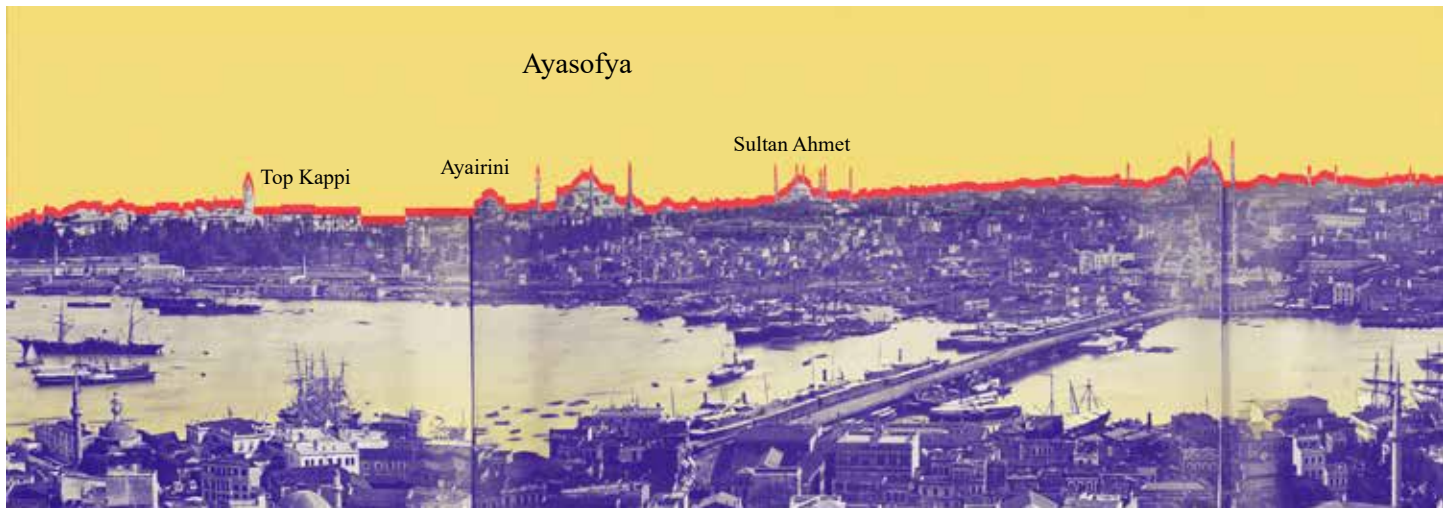


Χάρτης 6: Istanbul η οθωμανική πρωτεύουσα.

ρικό τέμενος ήταν η Ayasofya, ενώ εξίσου σημαντικά ήταν και το Fatih, το Şehzade το Süleymaniye (εικ.28) και το Sultan Ahmet, τα οποία κατασκευάστηκαν στους λόφους της πόλης (εικ.30).

Μέσα στην εξέλιξη της πόλης, τρία βασικά χαρακτηριστικά της Κωνσταντινούπολης επιβίωσαν. Πρώτα απ'όλα, η Istanbul

διατήρησε μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα τα εδαφικά της όρια, στην χερσόνησο, στο Γαλατά και το Σκούταρι. Ο λόγος που η πόλη διατηρούσε αυτό το μέγεθος μέχρι εκείνη την εποχή ήταν διπλός. Αρχικά, για μία κοινωνία που μετακινούνταν, είτε με τα πόδια είτε με ζωήλατα οχήματα, η πόλη είχε επεκταθεί στα μέγιστα χερσαία όριά της ήδη από την Βυ-

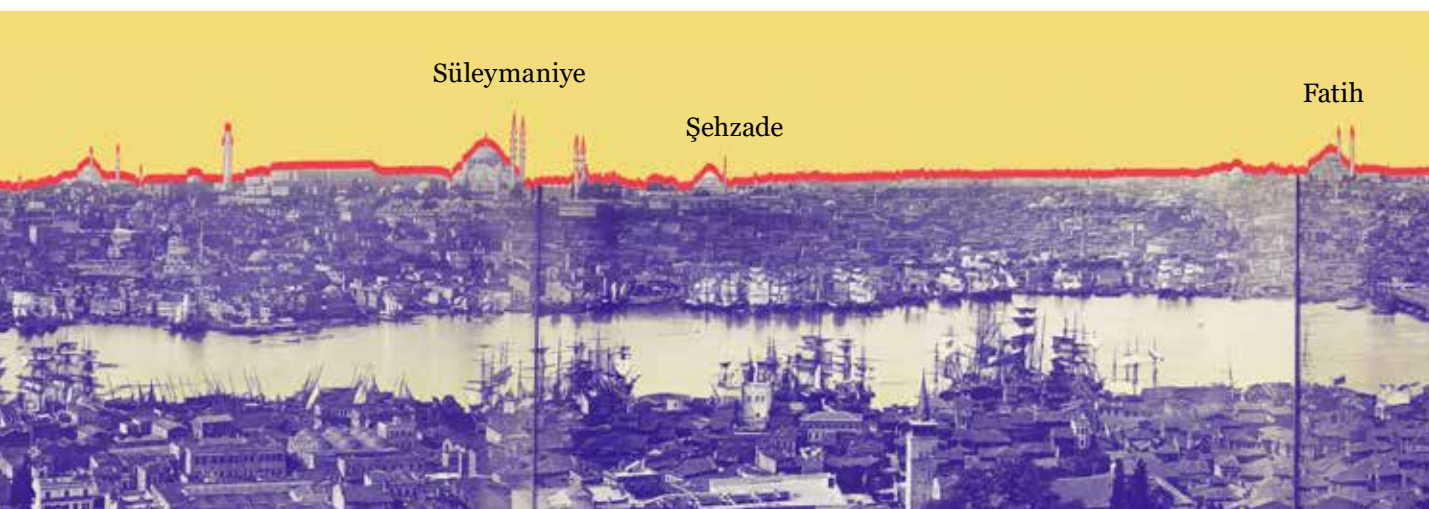


ζαντινή εποχή. Επιπλέον, η θάλασσα καθιστούσε δύσκολη την καθημερινή συγκοινωνία μεταξύ των ακτών. Ακόμα, όσον αφορά στις χαράξεις, η κεντρική αρτηρία της Μέσης πάνω στην οποία βρίσκονταν τα ρωμαϊκά φόρουμ, με την Χρυσή πύλη (Yedi Kulle) στην μία της άκρη και το κέντρο της πόλης στην άλλη, παρέμενε ο κεντρικός άξονας της πόλης.

Εκτός τώρα από το εδαφικά μεγέθη, η πόλη διατήρησε και τα αριθμητικά. Παρόλο που τα δημογραφικά στοιχεία δεν είναι επαρκή για να παρέχουν μια σίγουρη εικόνα πριν το 19^ο αιώνα, αν παρατηρήσει κανείς τις γειτονιές και τα χαρτογραφικά τεκμήρια αντιλαμβάνεται ότι ο πληθυσμός της Istanbul μπορεί μεν να αυξήθηκε, αλλά δεν ξεπέρασε ποτέ την φέρουσα ικανότητα που είχε ο ιστός κατά την Βυζαντινή εποχή. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο διατηρήθηκε και η πολυπολιτισμική ταυτότητα. Στην Istanbul των Οθωμανών κατοικούσε ανέκαθεν πληθώρα ανθρώπων με



Εικ.29: Οδός Gülmüşsuyu Sulak Çeşme, 1950.



Εικ.30: Πανόραμα της Ιστορικής χερσονήσου, 1870



Εικ.31: Soguk cesme-sokak, 1950.

διαφορετική καταγωγή οι οποίοι αποτελούσαν σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού, και συμμετείχαν ενεργά στον κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό γίγνεσθαι. Αυτή η ιδιότητα της πόλης είναι απόρροια της γεωπολιτικής της θέσης και της εμπορικής της δραστηριότητας ήδη από την εποχή του Μεγαρικού Βυζαντίου.

Τέλος, μέσα σε αυτό το πολυπολιτισμικό περιβάλλον, το Κέρας, ο Βόσπορος και η Προποντίδα, τα ίδια δηλαδή τα φυσικά στοιχεία που προσέλκυσαν τους Μεγαρείς, συνέχισαν να εμπεριέχουν τις δραστηριότητες της πόλης και να αποτελούν τον περιαστικό χώρο κατοίκησης και παραθερισμού, όπως ακριβώς και κατά τα βυζαντινά χρόνια.



Εικ.32: Χάρτης της Κωνσταντινούπολης περί το 1420.

Η Κωνσταντινούπολη, μέσα στην εξέλιξη της, κατά την Οθωμανική περίοδο, διατήρησε σημαντικά στοιχεία της βυζαντινής της ταυτότητας. Ο νέος ιστός κράτησε στοιχεία από την παλιά συγκρότησή του, πολλά από τα οποία μπορεί κανείς να τα εντοπίσει ακόμα και σήμερα, μέσα στην Istanbul.

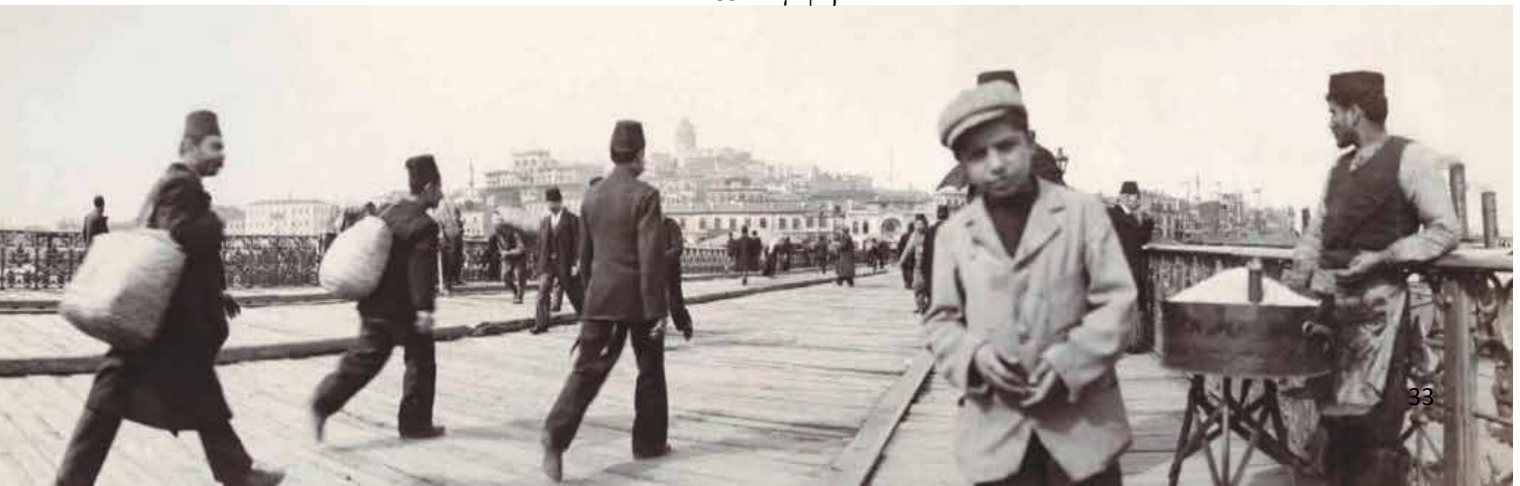
Ωστόσο, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και έπειτα, ξεκίνησε μια σειρά παρεμβάσεων που άλλαξαν τον χαρακτήρα της. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η γεφύρωση του Κερατίου κόλπου. Το 1845 κατασκευάστηκε η πρώτη ξύλινη γέφυρα, ενώ το 1875 κατασκευάστηκε από αγγλική Εταιρεία μια νέα γέφυρα (εικ.33), η οποία χρησιμοποιήθηκε έως το 1912. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι και ο Ιουστινιανός είχε καταφέρει να γεφυρώσει τον κόλπο βορειότερα, ενώ ο Σουλτάνος Bayezid Β' περί το 1500 είχε ζητήσει από τον Leonardo Da Vinci να σχεδιάσει μία γέφυρα που εν τέλει δεν υλοποιήθηκε.

Από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, λοιπόν, και αφού είχε καθιερωθεί η σύνδεση του Γαλατά με την Ιστορική Χερσόνησο, διάφο-

ρες διοικητικές δομές εγκαταστάθηκαν στο Πέραν και η πόλη άρχισε να επεκτείνεται προς τα εκεί. Το 1856 κατασκευάστηκε το Dolmabahçe (εικ. 34,35), η νέα κατοικία του Σουλτάνου στην προκυμαία της συνοικίας Beşiktaş, αλλάζοντας για πρώτη φορά το κέντρο εξουσίας μετά από 2.500 χρόνια. Γύρω από το νέο παλάτι συγκεντρώθηκε σταδιακά όλος ο οικονομικός κόσμος της Τουρκίας. Μεγάλες εταιρείες, τράπεζες (εικ. 36) και, πρεσβείες διατηρούσαν εκείνη την περίοδο στην περιοχή αυτή τα γραφεία τους. Τα κτήρια που κατασκευάστηκαν όπως και το νέο παλάτι παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και διαμορφώνουν έκτοτε τον χαρακτήρα του Πέραν. Η αρχιτεκτονική τους είναι σαφώς επηρεασμένη από το Ευρωπαϊκό νεομπαρόκ και τον νεοκλασικισμό με έντονα οθωμανικά στοιχεία σε μια εκλεκτική έκφραση.

Παρόλα αυτά, οι μεγαλύτερες αλλαγές επήλθαν μαζί με την έλευση του 20^{ου} αιώνα, και όπως θα δούμε στην συνέχεια, ήταν εκείνες που οδήγησαν στην ανατροπή της ιστορικής συνέχειας της πόλης.

Εικ.33: Η γέφυρα του Γαλατά





Εικ.34: Το εσωτερικό του Dolmabahçe.



Εικ.36: Η Οθωμανική τράπεζα στο Πέραν.



Εικ.37: Ο Σταθμός του Sirkeci.



Εικ.35: Όψη του Dolmabahçe από την θάλασσα.

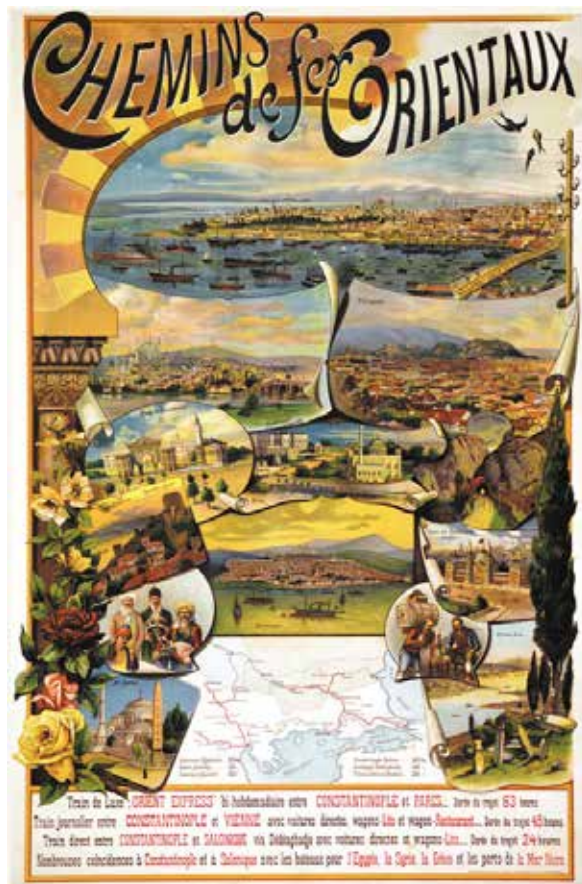
Β- Ιστορική Ανατροπή. Δυτικότροπος εκσυγχρονισμός

1 - Τεχνολογική Ανάπτυξη.

Στο όνομα της δυτικότροπης τεχνολογικής προόδου, το 1870 η οθωμανική σιδηροδρομική εταιρεία «Chemins de fer Orientaux» (εικ.38) ανέλαβε να κατασκευάσει την γραμμή Istanbul-Βιέννη. Η νέα υποδομή έγινε διάσημη φιλοξενώντας μεταξύ του 1889 και του 1937 το «Orient Express». Καθημερινά δρομολόγια συνέδεσαν χωρικά και πνευματικά το Παρίσι με την Κωνσταντινούπολη. Πρόκειται ούτε λίγο ούτε πολύ για το όνειρο κάθε περιηγητή της εποχής.

Η νέα γραμμή συνέβαλε στην αναζωπύρωση του Οριενταλισμού. Ανάμεσα στους πολυάριθμους επιβάτες και η συγγραφέας Agatha Christie. Το βιβλίο της μάλιστα «Έγκλημα στο Orient Express» (1934), η ιστορία του οποίου διαδραματίζεται μέσα στο ίδιο το τρένο, έκανε παγκόσμια επιτυχία και ανήγαγε το τρένο αυτό σε θρύλο. Αμέσως μετά την κατασκευή, η Κωνσταντινούπολη αναδείχθηκε σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό και στάση στο ταξίδι για την Εγγύς Ανατολή. Μην ξεχνάμε ότι για να φτάσει κανείς στην Βαγδάτη και στην Μεδίνα (όπου κατέληγε το τρένο) έπρεπε πρώτα να διασχίσει τον Βόσπορο εν πλω, και να επιβιβαστεί ξανά στο τρένο στον σταθμό Haydarpaşa στην ανατολική όχθη.

Ο νέος αυτός δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ Ανατολής και Δύσης άφησε το αποτύπωμα του στην αρχιτεκτονική εικόνα της πόλης. Ταυτόχρονα, με την κατασκευή της



Εικ.38: Αφίσα της «Chemins de fer Orientaux».



Εικ.39: Η Είσοδος του Pera Palace στην περιοχή Taksim.



Χάρτης 7: Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής στην ιστορική Χερσόνησο.

γραμμής δημιουργήθηκαν και οι πρώτες μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, όπως το Pera Palace (εικ.39), οι οποίες συγκεντρώθηκαν και αυτές στην συνοικία του Πέραν, γύρω από την περιοχή Taksim. Η αρχιτεκτονική

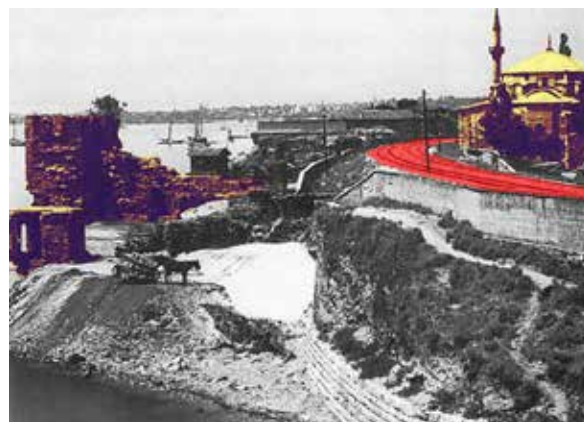
τους, επηρεασμένη από την Γαλλική πρωτεύουσα, η οποία βρισκόταν στην άλλη άκρη της γραμμής, ήρθε και αυτή να προστεθεί στην συνοικία του Πέραν και να καθορίσει το χαρακτήρα της.

Όσον αφορά τώρα την ιστορική χερσόνησο, πριν την κατασκευή της γραμμής, στην νότια πλευρά της διατηρούνταν ανενεργά τα παραθαλάσσια βυζαντινά τείχη, οι πύργοι και τρία λιμάνια: Το λιμάνι του Ελευθερίου (ως Langa Bostani), Το Kardiga Limanı και το Παλάτι του Βουκολέοντα^ι. Η σιδηροδρομική γραμμή ακολούθησε αυτό το παράκτιο μέτωπο της θάλασσας του Μαρμαρά έως και την είσοδο του Κερατίου (Sirkeci), όπου κατασκευάστηκε και ο νέος τερματικός σταθμός μέσα στην πόλη. Η χάραξη διέσχισε πολλά μνημεία και σημεία της οχύρωσης (χάρτης 7), αλλοιώνοντας την αναγνωσιμότητά τους και αποκόπτοντας την πόλη από την θάλασσα. Συγκεκριμένα, ξεκινώντας από τα δυτικά, η γραμμή διέσχισε εγκάρσια τα θεοδοσιανά τείχη δίπλα ακριβώς από την Χρυσή Πύλη (Γεντί Κουλέ). Από εκεί και έως τον τερματικό σταθμό του Sirkeci, η χάραξη βρέθηκε τότε στην μέσα και τότε στην έξω πλευρά των παραθαλάσσιων βυζαντινών οχυρώσεων (εικ. 41) με αποτέλεσμα να διασταυρώνεται πολύ συχνά με αυτά. Επιπλέον, το τρένο διέσχισε τα δύο λιμάνια Ελευθέρου και Kardiga και το παλάτι του Βουκολέοντα, ενώ λίγο πριν στραφεί προς τον Βόσπορο και τον Κεράτιο διέσχισε τους κήπους και την Οχύρωση του Τορ Καρρί.

Η κατασκευή του σιδηρόδρομου, ήταν η πρώτη παρέμβαση δυτικότροπου εκσυγ-

^ι Η πρώτη φάση του έργου αποδίδεται στο Θεοδόσιο Β' (408-450) το ονομάζουμε και λιμάνι γιατί εκεί γινόταν η επιβίβαση και η αποβίβαση του Βασιλιά. Υπήρχε μια μνημειώδης μαρμάρινη κλίμακα που οδηγούσε στο αυτοκρατορικό πλοίο. Το όνομα του προέκυψε από τα δύο αγάλματα στην προκυμαία του λιμανιού, ένα ταύρο (βους) και ένα λιοντάρι (λέων).

χρονισμού, και είχε ως αποτέλεσμα να αλλάξουν οι ισορροπίες μεταξύ φυσικού και αστικού τοπίου καταστρέφοντας και αλλοιώνοντας παράλληλα πολλά μνημεία της πόλης. Αυτή η πρώτη ανατροπή σηματοδοτεί την αρχή του τέλους της ιστορικής συνέχειας του ιστού, μόλις 150 χρόνια από σήμερα.



Εικ.40: Η Σιδηροδρομική γραμμή, ανάμεσα στους Βυζαντινούς πύργους και τον ναό του Αγίου Σέργιου και Βάκχου.



Εικ.41: Άποψη των παραθαλάσσιων Οχυρώσεων και του παλατιού του Βουκολέοντα.

2 - Μετάθεση του διοικητικού κέντρου.

Η δεύτερη ανατροπή συντελέστηκε στο πλαίσιο των ιστορικών γεγονότων που ακολούθησαν. Κατά τους Βαλκανικούς πολέμους (1912-13), η Οθωμανική αυτοκρατορία έχασε μεγάλο μέρος από τις κτήσεις της και συρρικνώθηκε γύρω από την Αδριανούπολη και την Κωνσταντινούπολη στην ανατολική Θράκη, και στην Μικρά Ασία στην Ανατολή. Έπειτα, στα πλαίσια του εθνικού κινήματος κατά της μοναρχίας, το οποίο κορυφώθηκε το 1923, το σουλτανάτο μετά από 5 αιώνες έδωσε στην θέση του στην νέα διακυβέρνηση η οποία έδρευε στην Άγκυρα. Την ίδια χρονιά, υπογράφηκε η συνθήκη της Λωζάνης μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, με τις γνωστές πληθυσμιακές μετακινήσεις μεταξύ των δύο κρατών. Στο πλαίσιο αυτό, η Κωνσταντινούπολη απώλεσε μεγάλο μέρος του Ελληνικού πληθυσμού που αποτελούσε ποσοστιαία ση-

μαντικό παράγοντα στην οικονομία και την καθημερινότητα της πόλης.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, η σύγχρονη Τουρκία είχε στρέψει το βλέμμα της προς το νέο διοικητικό κέντρο/πρωτεύουσα, την Άγκυρα, αφήνοντας επί μακρόν την Κωνσταντινούπολη σε δεύτερη μοίρα. Έτσι όπως είχαν διαμορφωθεί οι συνθήκες, με την οθωμανική αυτοκρατορία να χάνει μεγάλο μέρος από τα εδάφη της στους Βαλκανικούς πολέμους, η Istanbul ήταν τώρα στην δυτική άκρη της Τουρκίας και μάλιστα μαζί με την Αδριανούπολη ήταν οι μόνες στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Στα 23 λοιπόν πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα η Istanbul μετά από 16 αιώνες συνεχούς αυτοκρατορικής ζωής, έπαψε να είναι διοικητικό κέντρο και απώλεσε την πολυπολιτισμική της ταυτότητα.

Χάρτης 8: Η μεταφορά του διοικητικού κέντρου στο γεωγραφικό κέντρο της Δημοκρατίας της Τουρκίας



3 - Πρώτες Ρυθμιστικές Παρεμβάσεις.

Μετά την νέα τροχιά του σιδηρόδρομου και την νέα τροχιά της ιστορίας, ήρθε μία ακόμη ανατροπή για την ταυτότητα και την αρχιτεκτονική εικόνα της πόλης. Από την δεκαετία του '30 και ύστερα, ξεκινάει η μεταμόρφωσή της μέσω του αστικού σχεδιασμού, σε πολλαπλά επίπεδα. Το 1933, ο τότε κυβερνήτης κηρύττει πολεοδομικό διαγωνισμό καλώντας τέσσερεις αλλοδαπούς πολεοδόμους (Henri Prost, Jacques Henri Lambert,

Donat Alfred Agache, and Hermann Ehlgötz) με σκοπό τον εκμοντερνισμό της λειτουργίας της σύμφωνα με τα δυτικά πρότυπα. Η νικητήρια πρόταση (Hermann Ehlgötz) δεν υλοποιήθηκε. Ωστόσο, το 1936 ο Henri Prost ανακλήθηκε στην Κωνσταντινούπολη για να προετοιμάσει ένα νέο masterplan (εικ.42) το οποίο εφαρμόστηκε σε μεγάλο βαθμό τα επόμενα 15 χρόνια.



Εικ.42: Το masterplan του Prost.

Το σχέδιο του H.Prost σχετίζεται άμεσα με τις τάσεις που επικρατούσαν εκείνη την εποχή σε όλη την Ευρώπη. Στόχος ήταν ο εκμοντερνισμός της πόλης για την είσοδο του αυτοκινήτου στην καθημερινή ζωή, με παράλληλες παρεμβάσεις εξυγίανσης και



Εικ.43: Ο αυτοκινητόδρομος Ατατούρκ και το αρχαιολογικό πάρκο.



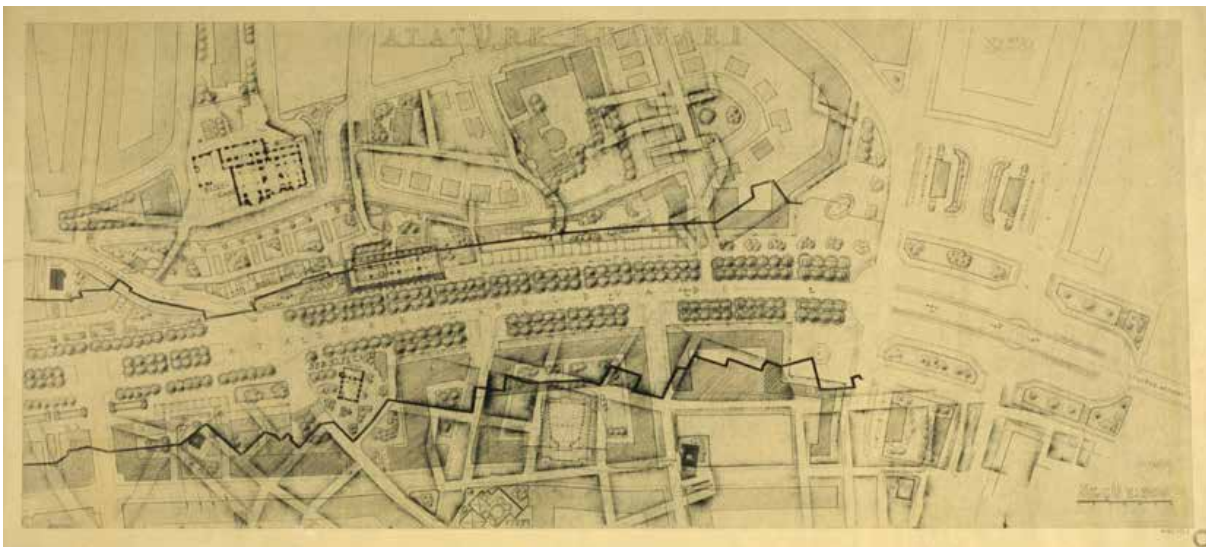
Εικ.44: Σκίτσο Henry Prost.

ωραιοποίησης. Η πλειοψηφία των χαράξεων, των δρόμων και του δημόσιου χώρου, που συναντάει κανείς σήμερα στο κέντρο της Κωνσταντινούπολης, σχεδιάστηκαν και χαράχτηκαν εκείνη την περίοδο. Μεγάλα βουλεβάρτα (εικ.45) αλλά και μικρότεροι δρόμοι διανοίχτηκαν στον ασφυκτικό ιστορικό ιστό εξασφαλίζοντας την γρήγορη μετακίνηση, τον επαρκή αερισμό και ηλιασμό και την πυροπροστασία.

Δύο στοιχεία, οι δρόμοι και τα μνημεία, ξεχωρίζουν στο σχέδιο του H.Prost (εικ.43) και είναι αυτά που έφεραν τις μεγαλύτερες ανατροπές. Όσον αφορά τους δρόμους, η μεγαλύτερη αλλοίωση ήρθε με την χάραξη της λεωφόρου Ατατούρκ (εικ.46). Ο νέος πλατύς αυτοκινητόδρομος ουσιαστικά διέσχισε εγκάρσια την ιστορική χερσόνησο, χωρίζοντάς την στα δύο και καταστρέφοντας τις ανέγγιχτες έως τότε γειτονιές. Το δεύτερο στοιχείο αφορά τα μνημεία. Στη διαχείρισή τους, ο H.Prost ακολουθεί πάλι τις τάσεις που



Εικ.45: Η διάνοιξη της λεωφ. Ατατούρκ στον ιστορικό ιστό.



Εικ.46: Σχέδιο του H.Prost για την χάραξη της λεωφόρου Ατατούρκ, και τον εξορθολογισμό του παρακείμενου σε αυτή ιστορικού ιστού.

υπάρχουν εκείνη την περίοδο στην υπόλοιπη Ευρώπη. Τα μνημεία έπρεπε να στέκουν αυτόνομα, ανεξάρτητα και περιοπτα σε απόσταση από τον υπόλοιπο ιστό. Νέες χαράξεις, φυγές και κατεδαφίσεις (εικ.44) είχαν ως στόχο, συν τοις άλλοις, να τα αναδείξουν ως εκθέματα. Τέλος, στο πλαίσιο ανάδειξης των μνημείων, το γενικό masterplan πρότεινε και τη δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου δια της κατεδάφισης όλων των κτισμάτων ανατολικά της νοητής γραμμής Top Kapı – Ayasofya – Ιππόδρομος - Kucuk Ayasofya. Μια αντίστοιχη λογική ακολούθησε την ίδια περίπου περίοδο, η άλλη αιώνια πόλη, η Αθήνα, κατά την ανασκαφή της αρχαίας αγοράς με την κατεδάφιση της συνοικίας Βρυσάκι.

Εκτός του γενικού σχεδίου το οποίο αποτέλεσε σημείο αναφοράς για την χωροταξική οργάνωση της πόλης, ο H.Prost, στα χρόνια που διέμεινε στην Κωνσταντινούπολη, παρήγαγε μια σειρά από πιο εξειδικευμέ-

νες προτάσεις. Σε μία από αυτές, εκείνη του Yenikari, στη θέση του βυζαντινού λιμένα του Θεοδοσίου ο H.Prost προτείνει την υπογειοποίηση της γραμμής του τρένου για τη δημιουργία της μνημειακής κατάληξης του κεντρικού άξονα Ατατούρκ σε μια Esplanade με καζίνο, μαρίνα ελλιμενισμού, λούνα πάρκ και λιμένα υδροπλάνων που θα συνδέουν την πόλη με την υπόλοιπη Τουρκία.

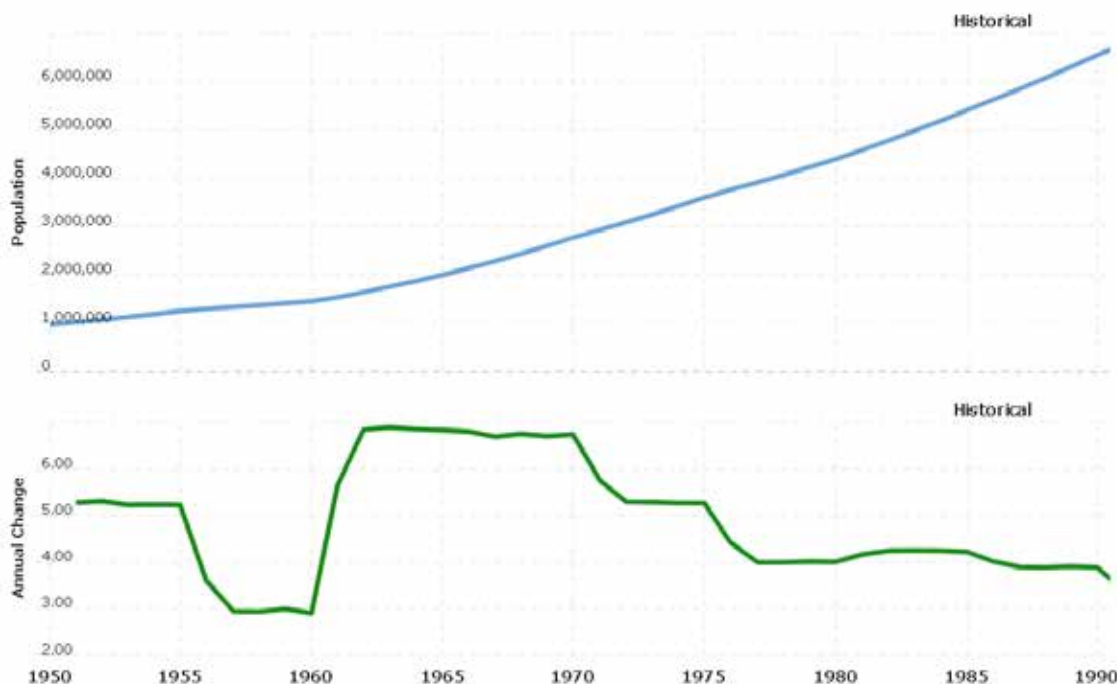
Στο σχέδιο του H.Prost, οι προτάσεις του ήταν αναμφίβολα προοδευτικές και μοντέρνες στην ουσία τους, όμως η πολιτική υλοποίησης υπέστη πολλές φορές κριτική. Οι παρεμβάσεις του εξασφάλισαν ένα σύγχρονο τρόπο ζωής, ωστόσο θυσιάστηκαν πολλές από τις γειτονιές του ιστορικού ιστού προκειμένου το αυτοκίνητο να διασχίσει την πόλη και να αναδειχθούν τα μνημεία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο Οθωμανικός ιστός να αντικατασταθεί σταδιακά από μια Ευρωπαϊκή πολεοδομία.

4 - Πληθυσμιακή συρροή

Το 1950 ο Η.Prost αποχώρησε από την Κωνσταντινούπολη. Παρ'όλα αυτά, το σχέδιό του δεν σταμάτησε να υλοποιείται. Την περίοδο 1951-56 το σχέδιο αναθεωρήθηκε από Τούρκους ειδικούς και αποτέλεσε έκτοτε οδηγό ανάπτυξης της πόλης έως και το 1980.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί μια ακόμα σημαντική πτυχή αυτής της παρέμβασης. Το σχέδιο του Η.Prost στην Κωνσταντινούπολη, όπως και τα σχέδια Κλεάνθη και Schaubert στην Αθήνα, έφεραν ανατροπές και αλλοίωση στην ιστορία των πόλεων, αντίθετα με την Ρώμη που διαφύλαξε μεθοδικά μέχρι σήμερα το ιστορικό της κέντρο αναλλοίωτο.

Η τέταρτη ανατροπή, είχε δημογραφικό περιεχόμενο και κύρια αιτία την εκβιομηχάνιση. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την καθιέρωση του αεροπλάνου ως κύριου μεταφορικού μέσου, έχουμε τις πρώτες αεροφωτογραφίες αλλά και τα πρώτα ακριβή δημογραφικά στοιχεία με βάση τα οποία μπορούμε να παρακολουθήσουμε τον τρόπο εξέλιξης της Istanbul. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τουλάχιστον από το 1950 και μετά, ο πληθυσμός της Istanbul αυξάνεται σταθερά. Ωστόσο, ο ρυθμός μεταβολής αυξάνεται διαρκώς και παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις οι οποίες είναι άμεσα συσχετι-



Εικ.47: Γράφημα / Ο πληθυσμός της Κωνσταντινούπολης και η ποσοστιαία ετήσια αλλαγή του, την περίοδο 1950-1990.



Εικ.48: Τα παραθαλάσσια βυζαντινά μνημεία και τμήματα της οχύρωσης, σε επαφή με το υγρό στοιχείο πριν την κατασκευή του νέου δρόμου.

σμένες με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό της μεταπολεμικής περιόδου.

Στα παράλια του Κερατίου κόλπου, ήδη από το 1922 εμφανίστηκαν στους χάρτες οι πρώτες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, ενώ το 1946 εμφανίστηκαν στις αεροφωτογραφίες οι πρώτες ουσιαστικές εδαφικές επεκτάσεις. Για πρώτη φορά βλέπουμε τον ιστό, στο Πέραν και στο Σκούταρι να έχει εκείνη την εποχή μεγαλύτερη πληθυσμιακή πυκνωση σε σχέση με τον ιστορικό ιστό εντός των τειχών.

Την ίδια περίοδο με την καθιέρωση των αερομεταφορών, εκτός της σιδηροδρομικής γραμμής, στο παράκτιο μέτωπο της Προποντίδας κατασκευάσθηκε αυτοκινητόδρομος (εικ.49) από τον σταθμό Sirkeci έως το αερο-



Εικ.49: Η νέα υποδομή του αυτοκινητόδρομου, παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή στο παραθαλάσσιο μέτωπο του ιστορικού ιστού.



Χάρτης 8: Οι παρεμβάσεις στο littoral της πόλης κατά τον 20^ο αιώνα.

δρόμιο Atatürk. Η κατασκευή του νέου δρόμου απαίτησε νέο χώρο ο οποίος εξασφαλίστηκε δια της επιχωμάτωσης του παράκτιου μετώπου, πράγμα που έθεσε ένα ακόμη όριο προς την θάλασσα. Ωστόσο, το πλέον σημαντικό γεγονός είναι ότι αυτή η νέα υποδομή αποτέλεσε την πρώτη παρέμβαση στο littoral της πόλης, η οποία οδήγησε στην αλλοίωση του ιστορικού χαρακτήρα. Τα ελάχιστα βυζαντινά υπολείμματα (τείχη, παλάτι Βουκολέοντα) (εικ.48) που είχαν επιζήσει από τον σιδηρόδρομο και θύμιζαν ακόμα την εικόνα της βυζαντινής πόλης, έχασαν την επαφή τους με

το υγρό στοιχείο και επομένως ένα πολύτιμο μέρος από την αναγνωσιμότητά τους.

Στην συνέχεια ακολούθησε η σημαντικότερη αύξηση του ρυθμού μεταβολής του πληθυσμού, τη δεκαετία του 1960. Εκείνη την εποχή, η ανάπτυξη της βιομηχανίας (εικ.51) επιταχύνθηκε δημιουργώντας στην Τουρκία ένα τεράστιο κύμα εσωτερικής μετανάστευσης, το οποίο κάλυψε τις ανάγκες για εργατικό δυναμικό στην Πόλη. Συγκεκριμένα, ο πληθυσμός αριθμούσε 1,4εκ.¹ το 1960, ενώ μόλις δέκα χρόνια αργότερα, το 1970, ο

πληθυσμός είχε φτάσει 2,7εκ. (+92%)ⁱ. Η μαζική αυτή μετανάστευση δεν άφησε τον ιστό της πόλης ανέγγιχτο. Σταδιακά, η πόλη επεκτάθηκε. Στην ιστορική χερσόνησο, τα θεοδοσιανά τείχη έπαψαν πια να την ορίζουν, ενώ στην ανατολική όχθη του Βοσπόρου οι μικροί οικισμοί ανάμεσα στους κόλπους συνδέθηκαν και απλώθηκαν προς τα παράλια της θάλασσας του Μαρμαρά. Επιπλέον, το 1973 εγκαινιάστηκε και η πρώτη γέφυρα του Βοσπόρου (εικ.50). Η νέα σύνδεση, όπως και η γέφυρα του Γαλατά, διευκόλυνε την επικοινωνία και μείωσε τους χρόνους μετακίνησης επιτρέποντας στην πόλη να πληθύνει ακόμη περισσότερο και να επεκταθεί προς την Βιθυνία τα προσεχή χρόνια.

i “Istanbul Metro Area Population 1950-2021,” analysis website, macro trends, accessed January 25, 2021, www.macro trends.net

Το 1980 ο πληθυσμός έφτασε 4,4 εκ.(+62% από το 1970) και η ανάγκη για νέες υποδομές αυξήθηκε. Στις αρχές της δεκαετίας, υλοποιήθηκε επέκταση του λιμανιού Haydarpaşa στην ανατολική όχθη του Βοσπόρου με δύο νέες προβλήτες, ενώ γύρω στο 1985 στην νότια πλευρά της χερσονήσου στο



Εικ.50: Η κατασκευή της πρώτης γέφυρας του Βοσπόρου.



Εικ.51: Το εργοστάσιο αυτοκινήτων της αμερικάνικης εταιρείας Ford στην είσοδο του Κεράτιου κόλπου.



Εικ. 52: Η κατάληξη της λεωφ. Ατατούρκ στην πλευρά της Προποντίδας και το νέο παράκτιο πάρκο.

Yeni-karî, δημιουργήθηκε ένας νέος εμπορικός λιμενοβραχίονας. Τα δύο νέα λιμάνια σε συνδυασμό με την κατάληψη των ακτών από τη βιομηχανία και τη μεγάλη αύξηση του πληθυσμού φαίνεται να δημιούργησαν την ανάγκη για νέο δημόσιο χώρο στην ιστορική χερσόνησο. Το παράκτιο μέτωπο επιχωματώθηκε τότε στα τέλη της δεκαετίας, για δεύτερη φορά, για να δημιουργήσει ένα νέο παραθαλάσσιο πάρκο (εικ.52) στην περιοχή του Βουκολέοντα.

Συμπερασματικά, μια σειρά από ιστορικά γεγονότα, που ξεκίνησαν λίγο πριν τον 20^ο αιώνα και σχετίζονταν άμεσα με τον τρόπο που αναπτύχθηκε η πόλη, συντέλε-

σαν στην ανατροπή της ιστορικής συνέχειας της Istanbul. Ο χαρακτήρας της πόλης και η πολιτιστική της παρακαταθήκη, που είχαν διαμορφωθεί από τις δύο μεγάλες αυτοκρατορίες και επιβίωναν μέχρι πρόσφατα, αλλοιώθηκαν ξαφνικά μέσα στον 20^ο αιώνα, στο όνομα της προόδου και της ανάπτυξης κατά τα δυτικά πρότυπα. Το 1990 ο πληθυσμός άγγιξε τα 6,5 εκ.ⁱ (+54% από το 1980) και το 2000 τα 8,7 εκ.ⁱ (+33%). Η τεράστια αύξηση του πληθυσμού που ξεκίνησε τότε και συνεχίζεται έως σήμερα, επέφερε νέες ανατροπές στον χαρακτήρα της πόλης.

i “Istanbul Metro Area Population 1950-2021,” analysis website, macro trends, accessed January 25, 2021, www.macro trends.net



Εικ.53: Η κορυφογραμμή της πόλης. από τον Κεράτιο κόλπο, 1845, Ιβάν Αϊβαζόφσκι.

Γ- Σύγχρονος σχεδιασμός και μετεξέλιξη.

Η είσοδος στην νέα χιλιετία γύρισε νέα σελίδα για την αρχιτεκτονική εικόνα της πόλης. Την ίδια ώρα που ο πληθυσμός της Ρώμης το 2000 φτάνει τα 3.7εκ.ⁱ και της Αθήνας μόλις τα 3,1εκ.ⁱⁱ, η Κωνσταντινούπολη βρίσκεται στην τροχιά της Μεγαλούπολης. Από αυτό το σημείο και έπειτα, συζητάμε για Mega-city και για παγκόσμιο οικονομικό κέντρο. Η νέα αυτή πραγματικότητα θα θέσει νέες προτεραιότητες και θα αλλάξει άρδην την εικόνα της πόλης.

Στη «σιλουέτα» της Istanbul, μέχρι και το γύρισμα της χιλιετίας, παρά την ποικιλία

των κτηρίων, ο ιστός παρέμενε συνεκτικός. Πολυάριθμοι τρούλοι και μιναρέδες προέβαλλαν σε αντίθεση με τον ιστό, ο οποίος παρέμενε χαμηλός και ομογενής. Το αποτέλεσμα δεν ήταν τυχαίο, αλλά πήγαζε από μία ενότητα κοινωνίας και παραγωγής. Τα κτίσματα που προέβαλλαν κάποτε, όπως οι Αγ. Απόστολοι, ο ιππόδρομος και οι Βλαχέρνες, καθώς και αυτά που προβάλλουν έως σήμερα με μελετημένη ιεράρχηση (εικ. 53), όπως η Αγία Σοφία και η Αγία Ειρήνη, σηματοδοτούσαν και σηματοδοτούν κέντρα εξουσίας, κοσμικά και πνευματικά. Ακριβώς για αυτό τον λόγο, ο ρόλος τους στο τοπίο της πόλης ήταν αδιαμφισβήτητος. Το ίδιο συνέβαινε και κατά την περίοδο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Είτε πρόκειται για τον πύργο του Γαλατά, είτε για την AyaSoyfa, το Fatih και το

i "Rome, Italy Metro Area Population 1950-2021," analysis website, macrorends, accessed January 25, 2021, www.macrorends.net

ii "Athens, Greece Metro Area Population 1950-2021," analysis website, macrorends, accessed January 25, 2021, www.macrorends.net



Εικ.54,55: Τα Γυαλιά του Βοσπόρου, βυζαντινές και αργότερα Οθωμανικές θερινές κατοικίες.

Süleymaniye, είτε ακόμα για το Top Kapri, τα κέντρα εξουσίας κατείχαν πάντοτε μια θέση στο τοπίο.

Σε ήπια συνέχεια βρέθηκε και η νέα αρχιτεκτονική του 19^{ου} αιώνα, όπως το Dolmabahçe και γενικότερα η συνοικία γύρω από την πλατεία Taksim, η οποία χαρακτηρίστηκε από το Οθωμανικό μπαρόκ και τον νεοκλασικισμό. Μέχρι τότε, τα ύψη των νέων κτηρίων παρέμεναν παρόμοια και ο χαρακτηρισμός της ιστορικής πόλης άτρωτος.

Από την αλλαγή της χιλιετίας όμως και έπειτα, αυτή η ιεράρχηση άρχισε ουσιαστικά να διαταράσσεται. Η αλλοτινή «mega-structure» σύνθεση τρούλων και μιναρέδων, η οποία σηματοδοτούσε το Skyline της Istanbul, και σε συνδυασμό με τον Βόσπορο και το Κεράτιο κόλπο συναποτελούσε τα χαρακτηριστικά της πόλης, σήμερα ξεθωριάζει.



Εικ.56: Η επέκταση της Πόλης στα παράλια του Βοσπόρου, φωτογραφία από τον I.S.S.

Μια συστοιχία γυάλινων πύργων, που γαζώνουν τον ουρανό στο φόντο της ιστορικής πόλης, καταστρέφουν την μοναδική της ταυτότητα.

Μαζί με την εδαφική εξάπλωση (εικ.56) της Πόλης από το 1989, όταν κατασκευάστηκε το πρώτο κτήριο με ύψος μεγαλύτερο από 100μ, μέχρι και το 2017, κατασκευάστηκαν στον ιστό της πόλης πάνω από 100 παρόμοια κτίσματα. Σήμερα, σε διάφορες περιοχές σκορπισμένες μέσα στην σύγχρονη Κωνσταντινούπολη ξεπηδούν γυάλινοι πύργοι που διαμορφώνουν οικονομικά κέντρα ίδια με αυτά που συναντάει κανείς στην Σαγκάη στο Χονγκ Κονγκ, στο Νέο Δελχί, το Λονδίνο (εικ. 57). Στους άλλοτε πράσινους λόφους του Βοσπόρου στους πρόποδες των οποίων βρίσκονται ακόμα τα Γυαλιά (εικ. 54,55), βυζαντινές και έπειτα οθωμανικές εξοχικές κατοικίες, κατασκευάζονται υπερμεγέθη κτήρια κάθε χρήσης αλλά και νέες οικιστικές ζώνες που περιορίζουν σημαντικά τους ελεύθερους πράσινους λόφους. Στους νέους συγκοινωνιακούς κόμβους και πλάι στους κεντρικούς

αυτοκινητοδρόμους στοιβάζονται εμπορικά κέντρα, γραφεία και κατοικίες δημιουργώντας πανύψηλους πύργους. Αυτοί, παρότι έχουν χωροθετηθεί έξω από τα όρια της ιστορικής πόλης δεν παύουν να αποτελούν μια νέα πραγματικότητα (εικ. 58) για το αστικό τοπίο, μέσα στο οποίο βρίσκεται η αλλοτινή βασιλεύουσα, επηρεάζοντας το φυσικό περιβάλλον και καταστρατηγώντας κάθε απαιτούμενη έννοια περί «buffer zone».



Εικ.57: Η κορυφογραμμή του Λονδίνου.



Εικ.58: Σε πρώτο επίπεδο το Dolmabahçe και στο φόντο η καθ' ύψος ανάπτυξη της πόλης.

Ακολουθώντας τώρα την εξέλιξη της πόλης μέσα στη νέα χιλιετία, ο πληθυσμός συνέχισε να αυξάνεται, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνεχής ζήτηση για νέες υποδομές. Το 2004 ξεκινάει η κατασκευή του Marmaray tunnel. Πρόκειται για την διηπειρωτική γραμμή μετρό που θα συνδέσει το Σκούταρι, το Sirkeci και το Yenikapi (πρώην Λιμένα Ελευθερίου) διασχίζοντας το ιστορικό κέντρο. Η νέα αυτή χάραξη κρίθηκε απαραίτητη για να μειώσει τους χρόνους της αστικής συγκοινωνίας σε μια πόλη που εκείνη την περίοδο είχε αρχίσει να εξαπλώνεται και να εξελίσσεται σε διεθνές οικονομικό κέντρο. Στην ιστορική χερσόνησο επιλέχθηκε, ως σημείο κατασκευής του συγκοινωνιακού

κόμβου, το Langa Bostani, ο χώρος δηλαδή που καταλάμβανε το λιμάνι του Ελευθερίου.

Παρενθετικά σημειώνω, ότι η Κωνσταντινούπολη σε αντίθεση με την Αθήναⁱ και τη Θεσσαλονίκη (εικ.59) χειρίστηκε το ζήτημα του μετρό με περισσότερη προσοχή. Αποφεύχθηκε σε έναν βαθμό η δημιουργία πολλών σταθμών και κατ'επέκταση η διάτρηση του ιστού μέσα στον ιστορικό τομέα και υποστηρίχτηκε ουσιαστικά η μετακίνηση από μέσα μεταφοράς με μικρότερο χωρικό

ⁱ Τα ιστορικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά φιλοξενούν έξι σταθμούς μετρό από τους οποίους διέρχονται τρεις γραμμές μετρό. Ένα μεγάλο τμήμα της γραμμής Πειραιάς-Κηφισιά μάλιστα, κατασκευάστηκε όπως και η γραμμή Istanbul-Βιέννη πάνω στα Μακρά τείχη αποδεικνύοντας ότι οι δύο πόλεις είχαν μάλλον παράλληλο βίο.



Χάρτης 9: Οι τρεις γραμμές τρένου που διέρχονται από την ιστορική χερσόνησο.



Εικ.59: Πλοίο του 7ου αιώνα μ.Χ. όπως βρέθηκε στον λιμένα του Ελευθερίου.

αποτύπωμα όπως το τραμ, το Füniküler και τα λεωφορεία. Στην ιστορική χερσόνησο της Κωνσταντινούπολης συναντάει κανείς, παρά το μεγάλο μέγεθός της, μόλις πέντε σταθμούς μετρό προσεκτικά χωροθετημένους, από τους οποίους διέρχονται τρεις γραμμές. Μια αντίστοιχη αντιμετώπιση έχει δείξει και η Ρώμη, στην οποία το δίκτυο του μετρό κινείται στην περιφέρεια, προστατεύοντας τον ιστορικό ιστό από αντίστοιχες υποδομές.

Κατά την διάρκεια κατασκευής της νέας γραμμής μετρό, πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι του Ελευθερίου μία τεράστια αρχαιολογική ανασκαφή, η οποία έφερε στο φως το βυζαντινό λιμάνι, την παλαιότερη εγκα-

τάσταση στην πόλη και 22 ναυάγια πλοίων (εικ.60) συμπεριλαμβανομένου και της μόνης Βυζαντινής γαλέρας που έχει βρεθεί. Αν και μιλάμε για μία σπουδαία ανακάλυψη ικανή να ρίξει φως έως και το 6.500 π.Χ. δεν προτάθηκε η *in situ* ανάδειξη των ευρημάτων ούτε ακυρώθηκε η δημιουργία του κόμβου για να σωθούν τα ευρήματα. Αντ'αυτού, την ώρα που η παγκόσμια κοινότητα μιλούσε για την μεγαλύτερη στιγμή της ενάλιας αρχαιότητας, κηρύχθηκε διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με στόχο την κατασκευή του συγκοινωνιακού κόμβου και παράλληλα την ανάδειξη του αρχαιολογικού πλούτου μέσα σε μουσεία.

Στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό έλαβαν μέρος πολλά γραφεία, τόσο τουρκικά όσο και ξένα, με μεγάλα ονόματα της αρχιτεκτονικής και πολύ αξιόλογες αρχιτεκτονικές ιδέες. Η πλειοψηφία των προτάσεων προσπάθησαν να αναδείξουν σε κάποιο βαθμό το Βυζαντινό λιμάνι και την οχύρωση και να αποκαταστήσουν την σύνδεση με την θάλασσα μέσω της δημιουργίας ελεύθερου πράσινου χώρου. Όλες οι προτάσεις, ακόμα και εκείνη της σύ-

Εικ.60: Η βυζαντινή Θεσσαλονίκη όπως βρέθηκε κατά την κατασκευή του μετρό.



μπραξης Eisenman-Aytac Arch (εικ. 61) που νίκησε τον διαγωνισμό, περιείχαν σημαντικές αρχιτεκτονικές λύσεις και κτήρια με ένα λεξιλόγιο το οποίο όμως δεν σχετίζεται με την ταυτότητα της αυτοκρατορικής πόλης, αλλά με τις παγκόσμιες τάσεις της σύγχρονης αρχιτεκτονικής των Megacity.

Στο βωμό της αρχιτεκτονικής πρωτοπορίας θυσιάστηκε ο τομέας των αρχιτεκτονικών αξιών που διέπουν τους ιστορικούς ιστούς. Η Κωνσταντινούπολη είχε το μεγαλείο της αιώνιας πόλης στην συνέχεια της Αθήνας και της Ρώμης. Και οι τρεις αποτελούν μνημεία της παγκόσμιας ιστορίας, ενώ η κάθε μία ξεχωριστά διατηρεί τον δικό της χαρακτήρα, ο οποίος διαμορφώθηκε σε βάθος χιλιετιών και επιβίωσε διόλου τυχαία ως τις μέρες μας. Ελλοχεύει ο κίνδυνος εξαλειψής της ιστορικής ταυτότητας των πόλεων στην υπηρεσία του κατοίκου-πολίτη και του πολίτη της διεθνούς κοινότητας (εικ.62,63). Η νικητήρια πρόταση του διαγωνισμού δεν υλοποιήθηκε, επομένως η πόλη δεν συνδέθηκε με την θάλασσα και δεν διαμόρφωσε τον αναγκαίο για τον ιστό ελεύθερο χώρο. Αντ' αυτού, κατασκευάστηκε μόνο ο συγκοινωνιακός κόμβος του μετρό.

Αργότερα, με την σταδιακή μετατροπή της πόλης σε MegaCity, δύο νέα έργα εμφανίστηκαν στο παράκτιο μέτωπο. Το πρώτο άρχισε να υλοποιείται το 2011 και ονομάστηκε Eurasia Tunnel (εικ.65). Πρόκειται για έναν νέο αυτοκινητόδρομο που διαμοίρασε το βάρος των υφιστάμενων δύο γεφυρών που υπάρχουν βορειότερα και ανακούφισε το ιστορικό κέντρο από την αυξημένη κίνηση.



Εικ.61: Yenikapi archeological museum and Archeo-Park. Eisenman Architects.



Εικ.62: Yenikapi Archaeo-Park MVRDV.



Εικ.63: Το ΚΠΙΣΝ, έργο του Renzo Piano, στην άλλη αιώνια πόλη, την Αθήνα.

Η δυτική είσοδος της νέας σήραγγας στην ευρωπαϊκή πλευρά μαζί με τις υποδομές υποστήριξης κατασκευάστηκαν στα παράλια της ιστορικής χερσονήσου αποκόπτοντας πλήρως την πόλη από την θάλασσα.

Η παρεμβατική ορμή δεν σταμάτησε εκεί. Ένα ακόμη έργο κατασκευάζεται στην παράκτια ιστορική ζώνη. Το Yenikapı Etnlik Alanı (εικ.64) όπως ονομάζεται, ήταν η μεγάλη παρέμβαση του 2013 στο παράκτιο μέτωπο και στην γραμμή του Littoral. Πρόκειται για ένα νέο τεράστιο δημόσιο χώρο, ο οποίος καταλαμβάνει μια εκτεταμένη τεχνητή χερσόνησο με διαστάσεις $\approx 600 \times 1000$ μ, που κατασκευάστηκε και αυτή στο παράλιο μέτωπο. Ο χώρος χρησιμοποιείται κυρίως για

μεγάλης κλίμακας συγκεντρώσεις, ενώ φιλοξενεί κέντρο δεξιώσεων και μερικές αθλητικές εγκαταστάσεις.



Εικ.64: Το Yenikapı Etnlik Alanı.



Χάρτης 10: Οι μεγάλες αλλαγές στο littoral της πόλης την τελευταία δεκαετία.



Εικ.65: Ο αυτοκινητόδρομος «Eurasia», στο σημείο του λιμένα του Ελευθερίου.



Εικ.66: Φωτορεαλιστική απεικόνιση του νέου αεροδρομίου και της Istanbul Airport City

Φτάνοντας τώρα στην τελευταία δεκαετία, ίσως μπορέσουμε να καταλάβουμε την κατεύθυνση προς την οποία οδεύει η εξέλιξη της πόλης σήμερα. Το 2010 ο πληθυσμός έφτασε στα 12.εκⁱ και η πόλη άρχισε να μετατρέπεται σταδιακά σε παγκόσμιο κέντρο. Τα έργα αυτής της δεκαετίας ξεπερνούν κάθε προσδοκία και προοικονομούν ότι η πόλη θα ακολουθήσει αυξητικές τάσεις τα προσεχή χρόνια. Στις αερομεταφορές, το 2017, ο κύριος αερολιμένας της πόλης, Ατατούρκ, σύμφωνα με το Airports Council International (ACI) φιλοξένησε 64 εκατομμύρια επιβάτεςⁱⁱ διεκδικώντας υψηλή θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Στην συνέχεια όμως, στα βόρεια της πόλης κοντά στην ακτή του Εύξεινου Πόντου, κατασκευάστηκε το νέο Αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης (IST) (εικ. 66), ικανό να φιλοξενήσει έως και 200 εκ. επιβάτες, αποδίδοντας πάλι στην πόλη τον τίτλο του διεθνούς κέντρου. Εν μέσω πανδημίας μάλιστα, σύμφωνα με τον διεθνή τύπο το αεροδρόμιο αυτό φιλοξένησε το 6% των παγκόσμιων πτήσεων.

Ολοκληρώνοντας, έχει ενδιαφέρον να προσπαθήσουμε να προβλέψουμε την εξέλιξη της πόλης στο μέλλον. Στην έκθεση των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο World

Urbanization Prospectsⁱⁱⁱ η Istanbul αναμένεται να φτάσει τα 17 εκ. έως το 2030. Η προοπτική αυτή αποτυπώνεται και στα έργα που σχεδιάζονται για το μέλλον, όπως το Istanbul Airport City Project^{iv} (εικ. 66). Πρόκειται στην ουσία για μία πόλη στην καρδιά του νέου αεροδρομίου με ξενοδοχεία, γραφεία, νοσοκομεία, πανεπιστήμια και σχολεία, η οποία θα φιλοξενήσει μεσοπρόθεσμα έως βραχυπρόθεσμα ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Η Κωνσταντινούπολη, από τις αρχές του νέου αιώνα εξελίχτηκε σε σύγχρονη Μεγαλούπολη. Στο πλαίσιο αυτό, νέες υποδομές δημιουργήθηκαν και άλλες επεκτάθηκαν, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι τεράστιες ανάγκες, με αποτέλεσμα η αρχιτεκτονική εικόνα της Istanbul σήμερα να απομακρύνεται από την ιστορία της και να κινείται παράλληλα με σύγχρονες πόλεις και MegaCities, οι οποίες διανύουν τον πρώτο αιώνα της ιστορίας τους.

iii United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, “World Urbanization Prospects: The 2018 Revision.”

iv “Istanbul Airport City,” Official Airport Webpage, Istanbul Airport, accessed January 25, 2021, www.istairport.com/en.

i “Istanbul Metro Area Population 1950-2021,” analysis website, macro trends, accessed January 25, 2021, www.macro trends.net

ii “Passenger Traffic 2017 FINAL (Annual),” Airports council international (ACI), January 8, 2019, <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/passengers/2016-final-summary/>.

ΕΠΙΛΕΓΟΜΕΝΑ

Η ταυτότητα της πόλης επιβίωνε, παρά τις εξελίξεις, άθικτη, μέχρι και πριν 150 χρόνια. Όμως, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, ξεκίνησε μια σειρά παρεμβάσεων που ανέτρεψε την ιστορική και πολιτιστική της συνέχεια. Η αλλοίωση ξεκίνησε πρώτα με τον σιδηρόδρομο και τα βουλευάρτα, και συνεχίστηκε από την εκβιομηχάνιση και την πληθυσμιακή έκρηξη έως και τις μέρες μας. Ως εκ τού-

του, σήμερα κάνουμε λόγο για αλλοίωση του φυσικού τοπίου, όχι μόνο του χερσαίου αναγλύφου αλλά και των υδάτινων ορίων. Μέσα στον 20^ο αιώνα, οι τοπικές και παγκόσμιες κοινότητες σταδιακά έθεσαν προϋποθέσεις για να προφυλάξουν τους ιστορικούς πυρήνες ως μνημεία της παγκόσμιας κληρονομιάς (UNESCO, 1985). Ωστόσο, δεν είχαν επιτυχία. Η Κωνσταντινούπολη, σε αντίθεση με

Εικ.67: Κωνσταντινούπολη, Άποψη της πόλης από το Πέραν.





Εικ.68: Κωνσταντινούπολη, Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς από το 1985.

την Αθήνα και κυρίως την Ρώμη, δοκιμάζεται ξανά μέσα στον κυκλώνα της παγκοσμιοποίησης. Το φαινόμενο megacity που ακολουθεί, και που με περιφάνεια ακολουθούν και πολλές ακόμα πόλεις του κόσμου, οδηγεί σε μία ατέρμονη προσπάθεια συντήρησης και επέκτασης των υποδομών προκειμένου να εξυπηρετηθεί η γιγάντωση της. Πρόκειται στην ουσία για έναν φαύλο κύκλο που εκπορεύεται από τις δομές αυτές.

Στην Κωνσταντινούπολη συγκεκριμένα, όλες αυτές οι παρεμβάσεις των τελευταίων δεκαετιών οδηγούν συμπερασματικά στο εξής αποτέλεσμα: η ανάπτυξη και η εξέλιξη μιας megacity έχει ως ζητούμενο την άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση του μεγάλου πληθυσμού, ενώ όλα τα υπόλοιπα ζητήματα

συμπεριλαμβανομένου της ιστορικής συνέχειας της πόλης φαίνονται να τοποθετούνται σε δεύτερη μοίρα. Η σύγχρονη Κωνσταντινούπολη, μνημείο της παγκόσμιας κληρονομιάς, κυνηγάει ξανά την παγκόσμια πρωτιά, αυτήν την φορά όμως, όχι δια της μοναδικής πολιτιστικής της παρακαταθήκης αλλά μέσα στις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας, θυσιάζοντας κομμάτι κομμάτι τον αμύθητο ιστορικό και πνευματικό της πλούτο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Χ.Μπούρας. *Ιστορία της Αρχιτεκτονικής (δεύτερος τόμος). Αρχιτεκτονική στο Βυζάντιο, το Ισλάμ και την δυτική Ευρώπη κατά τον Μεσαίωνα* (Εκδόσεις Συμμετρία), Αθήνα 1999.

Α. Πασαδαίος. *Η πόλη του Βοσπόρου* (Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις αρχαιολογικής εταιρίας, Αρ.96). Αθήνα 1981.

J.R Furneaux. *A Concise History of Western Architecture* (Harcourt Brace Jovanovich) 1980

R.Krautheimer. *Παλαιοχριστιανική και βυζαντινή αρχιτεκτονική* (Μορφωτικό ίδρυμα εθνικής τραπέζης, 3η εκδ) Αθήνα, 2012.

C.Mango. *Η αυτοκρατορία της Νέας Ρώμης* (Μορφωτικό ίδρυμα εθνικής τραπέζης), Αθήνα 2017.

N.Tuzcu. 'IUBD'. Arts an culture database. Istanbul Urban Database (IUBD). Ημερομηνία πρόσβασης 27 Ιανουάριος 2020. <http://www.istanbulurbandatabase.com>.

D.Peyceré. 'HENRI PROST ET LE PLAN DIRECTEUR D'ISTANBUL 1936-1951'. Arts an culture database. CITE De L'architecture & Du Patrimoine. Ημερομηνία πρόσβασης 27 Ιανουάριος 2021. expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/oo-OUVERTURE.html.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. "World Urbanization Prospects: The 2018 Revision." New York: United Nations, 2019.

ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- A.Θ.Νεζερίτης. *Βυζαντινή εκκλησιαστική αρχιτεκτονική, (BYZANTINAI MEΛΕΤΑΙ)*
- A.Πασπάτης, *Βυζαντιναί μελέται. Τοπογραφικά και ιστορικά μετά πλείστων εικόνων*, Κωνσταντινούπολη 1877
- R.Guilland, *Études topographiques de Constantinople byzantine*, vols 1, 2, Berlin – Amsterdam 1969
- R.Janin, *Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique*, 2, Paris 1964
- P.Magdalino, *Constantinople médiévale: études sur l'évolution des structures urbaines*, Paris 1996
- T.F.Mathews, *The Early Churches of Constantinople. Architecture and Liturgy*, University Park, Pennsylvania – London 1971
- G. Ostrogorsky. *History of the Byzantine State*, Οξφόρδη 1968.
- W.Müller-Wiener, *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls, Byzantion – Konstantinupolis – Istanbul bis zum Beginn d. 17. Jhs.*, Tübingen 1977
- N.Oikonomides, *Byzantium from Ninth Century to the Fourth Crusade, Studies, Texts, Monuments*, Hampshire, Vermont 1992, Variorum Reprints VIII

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

1. <https://artsandculture.google.com/asset/red-figure-kalyx-krater-unknown/ewF3LyC3N-Q6IA>
2. https://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient_greek/mythology/lexicon/metamorphoseis/page_139.html
3. https://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ175762908
4. https://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ175762908
5. https://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ175762908
6. <https://www.britannica.com/biography/Septimius-Severus>
7. <https://www.thebyzantinelegacy.com/hippodrome>
8. <http://www.eskiistanbul.net/3441/sfendon-adolphe-saum-1865-1870>
9. <http://www.eskiistanbul.net/6033/cemberlitas>
10. <https://artsandculture.google.com/asset/dwHWTwAAGYG1nw>
11. https://artsandculture.google.com/asset/the-embracing-of-peter-and-paul/sAFa1hc7K_BicA
12. https://en.wikipedia.org/wiki/Walls_of_Constantinople#/media/File:Walls_of_Teodosio_II_scheme_en.svg
13. <https://www.pinterest.at/pin/769763761286180539/>
14. <http://www.eskiistanbul.net/3262/ayasofya-ic-sebah-joallier-fotografi#lg=0&slide=0>
15. <https://gr.pinterest.com/pin/556757572664039192/>
16. <https://islamansiklopedisi.org.tr/kucuk-ayasofya-kulliyesi>
17. <http://www.kalinti-istanbul.com/item/aya-irini/>
18. <https://istanbul-tourist-information.com/en/experiences-in-istanbul/museums-in-istanbul/hagia-irene-museum-aya-irini/>
19. <http://www.eskiistanbul.net/2915/yerebatan-sarnici-asil-samanci-apollon-studyosu-fotografi>
20. <https://choratouaxoritou.gr/?p=106005>
21. <https://2istanbul.com/culture/chora-museum-complete-guide-mosaics-frescoes-and-history/>
22. <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.gtp.gr%2FTDirectoryDetails.asp%3FID%3D14829%26Ing%3D1&psig=AOvVaw0IAAxaRW7BFsvraaMYWzta&ust=1612697701463000&source=images&cd=vfe&ved=0CAMQjB1qFwoTCOjPg5-V1e4CFQAAAAAdAAAAABAD>
23. <http://www.eskiistanbul.net/7203/galata-kulesi-ernest-de-caranza-fotografi-1854>
24. <https://gr.pravoslavie.ru/123715.html>
25. <http://www.eskiistanbul.net/7282/topkapi-sarayi-bagdat-kosku-icinden-gorunum-guillaume-berggren-fotografi>
26. <http://www.eskiistanbul.net/7270/fatih-camii-james-robertson-fotografi-1850ler>
27. <https://artsandculture.google.com/asset/s%C3%BCleyman-the-magnificent-melchior-lorck/sAGxCH2IA2LRSA>
28. <http://www.eskiistanbul.net/6613/suleymaniye-camii-ic-gorunumu>
29. <http://www.eskiistanbul.net/6529/gumussuyu-sulak-cesme-sokak-1950>
30. <http://www.eskiistanbul.net/6403/beyazit-kulesi-nden-panoramik-gorunum-guillaume-berggren-1870>
31. <http://www.eskiistanbul.net/398/sogukcesme-sokak>
32. <https://www.nationalgeographic.com/history/2020/11/why-istanbul-byzantine-heritage-hidden-plain-sight/>
33. <http://www.eskiistanbul.net/3611/dolmabahce-sarayi-basile-kargopoulos-fotografi-1875>
34. <http://www.eskiistanbul.net/7226/dolmabahce-sarayi-ve-dolmabahce-sahili-19-yuzuil>
35. https://en.wikipedia.org/wiki/Ottoman_Bank
36. <http://www.eskiistanbul.net/7311/7300-galata-kulesi-nden-fatih-yonu-ve-hayratiye-koprusu>
37. https://en.wikipedia.org/wiki/Chemins_de_fer_Orientaux

38. <https://harpasworld.wordpress.com/2013/02/10/pera-palas-oteli-pera-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CE%BC%CF%8D%CE%B8%CE%BF/>
39. <http://www.eskiistanbul.net/2379/sirkeci-gari-sebah-joaillier-fotografi-1883>
40. <https://arachne.dainst.org/entity/2011065/image/2011065?fl=20&q=kucuk%20aya&resultIndex=20>
41. <http://www.eskiistanbul.net/arama/SURLARI>
42. <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/02-CHAPITRE-02-DOCUMENTS-01ZOOM-PRES.html>
43. <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/02-CHAPITRE-02-DOCUMENTS-01ZOOM-PRES.html>
44. <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/02-CHAPITRE-02-DOCUMENTS-01ZOOM-PRES.html>
45. <http://www.eskiistanbul.net/2298/bozdogan-kemeri>
46. <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/02-CHAPITRE-02-DOCUMENTS-01ZOOM-PRES.html>
47. <https://www.macrotrends.net/cities/22691/istanbul/population>
48. <http://www.eskiistanbul.net/4213/havadan-tarihi-yarimada-15-nisan-1922>
49. <http://www.eskiistanbul.net/3947/havadan-tarihi-yarimada-1963>
50. <http://www.eskiistanbul.net/3879/bogaz-koprusu-anadolu-yakasi-gorunumu>
51. <http://www.eskiistanbul.net/1470/eski-istanbul-tophanedeki-ford-fabrikasi>
52. <http://www.eskiistanbul.net/1531/yenikapi-tren-koprusu-istasyonu-ve-sahilde-baslatilan-kismi-dolgu-calismalihellip-seneler-sonra-marmaray-bina-kompleks-insai-icin-ayrilacak-olan-alandan-simdilik-dogu-bloku-ulkelerine-otobusler-hareket-etmekte-akin-kurtoglu-arsivi-1991->
53. <https://gr.pinterest.com/pin/458804280760168147/>
54. <http://www.eskiistanbul.net/5312/kibrisli-mustafa-pasa-yalisi-kandilli>
55. <http://www.eskiistanbul.net/4003/amcazade-huseyin-pasa-yalisi-1938>
56. <https://earthobservatory.nasa.gov/images/91014/bridging-the-bosphorus>
57. <https://www.dezeen.com/2018/01/03/city-london-skyline-13-new-skyscrapers-2026-uk/>
58. <https://www.flickr.com/photos/bmorlok/7653851478/>
59. <https://nauticalarch.org/projects/yenikapi-byzantine-shipwrecks-project/>
60. https://www.ethnos.gr/ellada/122225_metro-thessalonikis-nea-prosfygi-sto-ste-kata-tis-apospasis-ton-arhaion-sti-benizeloy
61. <https://eisenmanarchitects.com/Yenikapi-Archaeological-Museum-and-Archeo-park-2012-current>
62. <https://www.mvrdv.nl/projects/24/yenikapi-archaeo-park>
63. https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.gazzetta.gr%2Fplus%2Fkoinwnia%2Farticle%2F1456266%2Fkoronoios-ekleise-parko-stayros-niarhos&psig=AOvVawOG7ZZCjQGY8NddDEBmoM-f&ust=1612702707393000&source=images&cd=vfe&ved=0CAIQjRxqFwoTCKDw0_Sn1e4CFQAAAAAdAAAAABAj
64. <http://www.egilim.com.tr/tr/projeler/yenikapi-rekreasyon-ve-etkinlik-cadiri-yapimi>
65. <https://www.hurriyetdailynews.com/istanbuls-eurasia-tunnel-set-to-open-on-dec-20-in-official-ceremony-107493>
66. <https://www.tayagrup.com/tr/realstate>
67. https://en.wikipedia.org/wiki/Ivan_Aivazovsky
68. <https://www.flickr.com/photos/bmorlok/7653851478/>

