

34804

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TOPHANE-DOLMABAĞÇE KIYI BANDI ÖRNEĞİNDE
KENT İNSANI-DENİZ İLİŞKİLERİNİ DÜZENLEME
AÇISINDAN BİR DENEME**

34804

Mimar Gülsüm BARIŞ

**F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof. Aydın KUNT

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANİZASYON MERKEZİ**

İSTANBUL, 1994

İÇİNDEKİLER

RESİM LİSTESİ	iii
TEŞEKKÜR	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
1. BÖLÜM : GİRİŞ	
1.1. Konunun Amacı ve Kapsamı	1
1.2. Çalışmanın Yöntemi	3
2. BÖLÜM : Kentleşme Hareketinde Metropolitan Kent	
2.1. Büyük Kent Olgusu	4
2.2. Bölgesel Gelişme ve Metropolitan Bölge Planları	6
3. BÖLÜM : İstanbul'un Bizans'tan Günümüze Metropol Oluşumu ve Sorunları	8
3.1. 7.yy.-18.yy. Arası İstanbul'un Kullanımı	9
3.1.1. Bizans Çağında Kentin Genel Görünüşü	10
3.1.2. İstanbul'da Fatih Çağı, 16. ve 17. Yüzyıllar	11
3.1.3. 18.Yüzyılda İstanbul	19
3.2. İstanbul'un Planlamasının Geçmişi ve Günümüzdeki Sorunları (Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak)	24
3.3. İstanbul Metropolünün Geleceğe Yönelik Planlama İlkeleri	38
3.3.1. İstanbul Bölgesi Kavramı İçinde Bir Dünya Kenti	40
4. BÖLÜM : TOPHANE-DOLMABAĞÇE Kıyı Bölgesinde Değerlendirme	42
4.1. Bölgenin Tarihsel Gelişimi	44
4.1.1. Tophane-Salıpazarı	44
4.1.2. Özet Olarak Tophane-Salıpazarı	51
4.1.3. Fındıklı-Dolmabahçe	52
4.1.4. Özet Olarak Fındıklı-Dolmabahçe	59

4.2. Tarihsel Gelişiminin Değerlendirmesi	61
4.3. Bölgenin Mevcut Durumu	64
4.3.1. Tophane-Salıpazarı	65
4.3.2. Fındıklı-Dolmabahçe	73
4. 4. Haritalar ve Değerlendirme	80
5. BÖLÜM : SONUÇ ve ÖNERİLER	86
KAYNAKLAR	96
ÖZGEÇMİŞ	



RESİM LİSTESİ

R.III.1.1.	Fetihten önce Beyoğlu ve Haliç, E.Mamboury (İstanbul Zamanlar ve Mekanlar Sf.101 Resim.68) . . .	9
R.III.1.1.1.	Galata ve Pera, 1556-1574 (İstanbul Zamanlar ve Mekanlar Sf.102 Resim.69)	10
R.III.1.2.1.	Galata Sırtlarından Topkapı Sarayına Bakış, 1680 (19.YY. Beyoğlu'su Sf.70 Resim.73)	16
R.III.1.3.1.	Taksim Kışlası, 1900 (İstanbul Zamanlar ve Mekanlar Sf.109 Resim.78)	21
R.III.1.3.2.	Galata Kulesi, 19.yy. (İstanbul Zamanlar ve Mekanlar Sf.113 Resim. 82 b)	23
R.III.1.3.3.	Galata Kuledibi, 1900 (İstanbul Zamanlar ve Mekanlar Sf.113 Resim. 82 c)	23
R.III.2.1.	Unkapanı Köprüsü, 19.yy (Tarihi İstanbul, Sf.93)	24
R.III.2.2.	Sarayburnu Demiryolu ve Sahilyolu (İstanbul Dergisi Sf.87)	26
R.III.2.3.	Sahil Yolu 1950'ler (İstanbul Dergisi Sf.50)	28
R.III.2.4.	Sahil Yolu 1960'lar (İstanbul Dergisi Sf.50)	28
R.III.2.5.	Boğaziçi Köprüsü (İstanbul Dergisi Sf.65)	32
R.III.3.1.1.	Kuşbakışı İstanbul (İstanbul Dergisi Sf.70)	41
R.IV.1.	Tophane Meydanı 19.yy (Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul Sf.195 Resim.188)	43
R.IV.1.1.1.	Tophane-Sahpazarı 19.yy. ortaları (19.YY. Beyoğlu'su Sf.58 Resim.55)	45
R.IV.1.1.2.	Tophane Çeşmesi Bartlett (Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul Sf.183 Resim. 171)	47
R.IV.1.1.3.	Tophane Çeşmesi Allom (Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul Sf.183 Resim. 172)	47

R.IV.1.1.4.Tophane Meydanı 19.yy. ort. (İst. Ansk. Sf.45)	49
R.IV.1.1.5.Nusretiye Camii ve Tophane 1900 (Kartpostal 1900)	49
R.IV.1.1.6.II.Hamit Çeşmesi Maçka (İst Ansk.Sf.43)	50
R.IV.1.3.1.Fındıklı'dan Dolmabahçe 1900 (Kartpostal 1900)	52
R.IV.1.3.2.Fındıklı Hamamının Giriş ve Soğukluk Katının Caddeden Görünüşü 1945 (Behçet Ünsal, Sf.52 R.31.a)	53
R.IV.1.3.3.Molla Çelebi Camii'nin Son Cemaat Revakının İnşaatı 1958 (Behçet Ünsal, Sf.53 R.31.b)	54
R.IV.1.3.4.Kabataş Limanı Kitabesi (İst. Ansk. Sf.193)	56
R.IV.1.3.5.Denizden Dolmabahçe 1900 (Kartpostal 1900)	57
R.IV.1.3.6.Dolmabahçe Tiyatrosu 19.yy. (İst.Dergisi Sf.135 Dolm. Tiyatrosu)	58
R.IV.1.3.7.Emin Ağa Sebili (19.yy. Beyoğlu'su Sf.78 R.83)	59
R.IV.2.1. 1950'lerin İmarındaki Yeni Yolların Krokisi (İstanbul'un Kitabı Sf.101-102)	62
R.IV.2.2. 1950'lerin İmar Operasyonlarında Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı (Behçet Ünsal, Sf. 43)	63
R.IV.3.1.1.Denizden Tophane-Sahpazarı Silueti (Fotograf 1993)	66
R.IV.3.1.2.Denizden Sahpazarı Silueti (Fotograf 1993)	66
R.IV.3.1.3.Tophane-Sahpazarı Kıyı Bandı 1/1000 Halihazır Planı	68
R.IV.3.2.1.Denizden Fındıklı-Dolmabahçe Silueti (Fotograf 1993)	74
R.IV.3.2.2.Fındıklı-Dolmabahçe Kıyı Bandı 1/1000 Halihazır Planı	79

R.IV.4.1.	Beyoğlu, Necip, Şehremaneti İstanbul Rehberi 1/5000	81
R.IV.4.2.	Beyoğlu, 1992 Halihazır Planı, 1/5000	82
R.IV.4.3.	Tophane-Salıpazarı, Pervetich, 1/1000	83
R.IV.4.4.	Fındıklı-Dolmabahçe, Pervetich, 1/1000	84
R.IV.4.5.	Tophane-Dolmabahçe, Pervetich, 1/2000	85
R.V.1.	Tophane-Salıpazarı Bölgesinde Yapılan öğrenci Çalışmaları	88
R.V.2.	Tophane-Salıpazarı Bölgesinde Yapılan öğrenci Çalışmaları	89
R.V.3.	19.yy. Sonu Ayaspaşa (Mimarlara mektup Ekim 1992)	90
R.V.4.	Kabataş Dolmabahçe Sırtlarının Bize Kalan ve Miras Bıraktığımız Görünüşleri	91
R.V.5.	Beyoğlu I.Etap Revizyon Nazım İmar Planı 05.1992, 1/5000	92
R.V.6.	Beyoğlu I.Etap Revizyon Nazım İmar Planı Genel Hükümler	93
R.V.7.	Beyoğlu I.Etap Revizyon Nazım İmar Planı Genel Hükümler	94
R.V.8.	Kabataş İskele Meydanı Düzenleme Projesi (İstanbul Büyük Şehir Belediyesi)	95

TEŐEKKÖR

Bu tezin oluŐumundaki destek ve teŐviklerinden dolayı, sayın Hocam Prof.Dr. Aydın Kunt'a, fotoŐrafların çekimi ve metnin yazılmasındaki katkılarından dolayı, sevgili eŐim Y.Mimar Murat Altunel'e teşekkür ederim.



ÖZET

İstanbul, belli bir büyüklüğü aşmış, nüfusu 1 milyonu geçmiş bir Metropol'dür. Türkiye'nin en büyük metropolü durumundaki kentin, tarihi varlıkları yıpranmakta, çevre kirliliği, kalabalık, trafik gibi büyük problemlerin altında ezilmektedir.

Kentin coğrafi konumunun bileşenleri, iki iç deniz ile Boğaziçi de gündene güne kirlenmektedir. İstanbul'u doğal yapısının bilinci ile koruyup yaşatabilmek için, kent insanının da bilinçlendirilmesi gerekir.

Tezin amacı, Tophane-Dolmabahçe kıyı bandı örneğinde kent insanının deniz ile ilişkilerini ortaya koymak ve öneriler sunmaktır.

Araştırma, Kentleşme Süreci'nin, Metropol kavramının ve Metropolitan Bölge Planlarının tanımı ile başlar (II.Bölüm Kentleşme Hareketinde Metropolitan Kent); konumuz olan İstanbul Metropolü'nün, Osmanlı Fethi'nden, 19.yüzyıla kadar, hangi idarelerce ne şekilde yönetildiği ve kullanıldığının anlatıldığı, tarihçe bölümü ile devam eder. (III.1. 7.yüzyıl - 19.yüzyıl Arası İstanbul'un Kullanımı)

İstanbul'un geçmiş dönemlerde, kent planlaması ile ilgili uygulamaları ve oluşturduğu sorunlar III.2.Bölümünde (İstanbul Planlamasının Geçmişi ve Günümüzdeki Sorunları) işlenmiştir. Bu bölüme ek olarak İstanbul Metropolü'nün geleceğe yönelik planlama ilkelerine, III.3. bölümünde değinilmiştir.

IV.Bölüm, Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandının, tarihsel gelişiminde, metropol ölçeğinde ve kent insanı-deniz ilişkilerinin ifadesinde, yapılan değerlendirmesidir. Bu değerlendirmede önce, 15.yüzyıldan 20.yüzyıla uzanan dönemde, Tophane-Salıpazarı ve Fındıklı-Dolmabahçe olarak, iki bölümde, kentsel yapının gelişimi anlatılmıştır. Daha sonra bu tarihsel gelişimin değerlendirmesi yapılmıştır. Buna göre; tarihte tipik bir Osmanlı Doğu Akdeniz Kenti olan, dar sokaklar ve içe kapalı mahallelerden oluşan İstanbul, imar operasyonlarında açılan geniş bulvarlar ile açık bir kent haline gelir. Mahalleler kendilerine özgü karakterlerini yitirerek, büyük bir Türk Kentinin birbirine benzer semtlerine dönüşürler. Kozmopolit Doğu Akdeniz Kenti yerini Ulusal bir Metropol'e bırakır.

Bölgenin mevcut durumunun anlatıldığı IV.3.Bölümünde, Metropol'ün sorunlarına değinildikten sonra İstanbul için denizin öneminden sözedilmiştir. Bölge ölçeğinde mevcut durum, 1/1000 Halihazır Planlar ve Fotoğraflar yardımı ile ifade edilmiştir.

Bu araştırma sonucunda;

Bölgede kent insanının deniz ile ilişkisinin kurulduğu iki nokta; Kabataş İskelesi ve Fındıklı-Dolmabahçe arasındaki park olarak belirlenmiş, Salıpazarı ve Tophane için öneri sunulmuştur. Bölgenin denizden bakıldığındaki silueti ve Karaköy'ü Beşiktaş'a bağlayan yoğun trafiği ile Meclisi Mebusan Caddesi'nin, bu kıyı bandını ezen ve yoran unsurlar oldukları öne sürülmüş, bu durumun Boğaz Kıyıları boyunca tekrarlandığı vurgulanmıştır.

SUMMARY

Istanbul is the biggest metropolis of turkey which is passed over largeness and one million population. But it has got a lot of problems which are pollution of the environment, overcrowded, traffic and destroying of the historical places.

Components of geographical position of Istanbul that are two inland sea and the Bosphorus, are become dirty day by day. People must be rendered conscious about natural structure for saving and keeping alive it.

The aim of this thesis, produces and suggests relationships between people and the sea for example a coast of Istanbul (Tophane-Dolmabahçe).

This study begins introduction of urbanization process, concept of metropolis and regional plans of metropolis and it goes on history from conquest of Istanbul to 19th century (chapter III.).

Also in chapter III., it's explained that planning of Istanbul's past and problems in nowadays and planning principles of Istanbul in future.

In chapter IV., it's told that relationships between metropolis people with the sea in the historical development of Tophane-Dolmabahçe coast. Firstly in this phase, development of metropolis structure is told from 15 th to 20 th century in two part that is Tophane-Sahpazarı and Fındıklı-Dolmabahçe. Then this historical development is discussed.

According to this, Istanbul which is being a typical Ottoman east Mediterranean metropolis in the history and formed by narrow streets and autistic quarters, is become an open metropolis with opening wide boulevard in the operation of public improvements.

The quarters are become similar regions one another of a big Turkish metropolis because they are lost original characters. As a result of this, mixed east Mediterranean metropolis is changed a national metropolis.

In chapter IV., problems of the metropolis are explained after it's told that important of the sea for Istanbul. And then, it's shown that existing situation with photographs and the present time plans (1/1000) in the region scale.

As a result of this study, there are two regions that are being relationships between people and the sea in this area. It's determined a public garden between Kabataş Iskelesi and Fındıklı-Dolmabahçe and then it's suggested for Sahpazarı and Tophane.

I. BÖLÜM

GİRİŞ

I.1. KONUNUN AMACI ve KAPSAMI

Gerek tarihsel ve kültürel birikimleri, gerekse doğal güzellikleri nedeniyle İstanbul kentinden, tarihin her döneminde övgü ve hayranlıkla söz edilmiştir. Örneğin Bizans devrinde, sadece günümüzün tarihi yarımadası sınırlarındaki surlarla çevrili hali ve Osmanlıların fethinden sonraki Boğaz yerleşimleriyle genişlemiş şekli ile, İstanbul, o dönemlerde, Avrupalı gezginlerce yazılarında (seyahatnameler) ve resimlerinde (gravürler) övgü ve hayranlıkla yer almıştır.

Bunlardan asırlarca sonra, günümüzde, dünyanın dört bir tarafından İstanbul hakkında pek çok eleştiri (iyi veya kötü) gelmektedir. Dünyada tarih zenginliği ve doğal güzelliğine sahip kuşkusuz başka yerler de vardır. "Überal ist Babylon" adlı eserin yazarı Wolf Schneider, kitabın bir sayfasında, doğal güzelliği açısından dünyada sözetmeye değer pek çok şehir bulunduğunu, bunlardan yalnızca iki tanesinin, Rio de Janeiro ve İstanbul'un hepsinden daha ilginç olduğunu; bir başka sayfasında ise dünyada tarihi değerler bakımından zengin pek çok şehir bulunduğunu fakat iki tanesinin, Roma ve İstanbul'un erişilmez tarihi zenginliklere sahip olduğunu yazmaktadır.

(ÖZDEŞ, İstanbul 4, 1993, s.66)

Gerçekten de İstanbul, iki farklı kıtayı birleştiren mistik konumu, iki iç denizin birleştiği güzelim Boğaziçi ile eşsiz bir doğal güzelliğe sahiptir. Tarih boyunca çeşitli kültürlerle yuva olmuş, bunların oluşturduğu yoğun bir tarihsel ve kültürel birikimin de sahibi olmuştur. Üç büyük din ile Bizans ve Osmanlı gibi iki büyük uygarlığın izlerini taşımaktadır. Tarih boyunca

önemini korumuş olan bu kent, günümüzde Türkiye'nin en büyük kenti ve metropolüdür.

İstanbul her dünya kenti gibi, kültür, spor, hizmet, endüstri, ticaret, turizm gibi etkinliklerin yoğun biçimde yaşandığı bir kenttir. Türkiye'nin en büyük üniversiteleri ve hastaneleri bu kenttedir. Her alanda çok yoğun ve dolu olan bu kentin gündün güne büyümesi, sınırlarını genişletmesi kaçınılmaz olmuş, doğal kaynakları tükenirken, aşırı kalabalık şehri yaşanması güç bir hale getirmiştir. Günümüzde İstanbul sağlıklı bir Metropol durumundadır.

İstanbul'un sorunlarının çözümü için yerel yönetimlerin yeterli gelemeyeceği gözönüne alınarak, bir Meclis Araştırması Önergesi sunulmuştur. Sorunların belirlenmesi ve çözüm yollarının bulunması için verilen bu Meclis Araştırması Önergesi kabul edilmiştir. Buna göre, çeşitli siyasal partilere mensup 12 milletvekilince oluşturulan komisyon 3 ay süreyle çalışarak İstanbul'un sorunlarını belirleyecek ve çözüm yollarını araştıracaktır. Milletvekilleri İstanbul ile ilgili şu saptamalarda bulunmuşlardır :

Önlenemeyen iç göç, gecekondulaşma, kaçak yapılaşma, doğanın tahribi ve hızlı betonlaşma, denetim yetersizliği, trafik, korsan taşımacılık, elektrik kesintileri, hiç su alamayan 2 milyon insan, yetersiz altyapı, sanayinin yarattığı hızlı kirlenme, orman katliamı, denizlerin kirliliği, sağlık sorunları, okul sayısının azlığı, otopark yetersizliği, işportacılar ve güvenliğin bir türlü sağlanamaması. (YAPI 132, 1992, s.16)

Bu tez çalışmasında amaç; bilimsel çevrelerce, çeşitli toplantı ve seminerlerde tartışılan İstanbul Sorunları ve Çözüm Önerilerini irdeleyerek, belirlenen bir pilot bölge ölçeğinde, bazı kişisel yorum ve öneriler getirmektir.

I.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Belirlenen bölge, Tophane-Dolmabahçe arası Kıyı Bandı'dır. Bölgenin İstanbul Metropol bütünündeki önemini belirlemek üzere; öncelikle tarih içindeki gelişimini araştırmak ve günümüzdeki fonksiyonuna yeni bir yaklaşım getirmek için, İnsan-Su ilişkisini temel alan bir çalışma yapılacaktır.

Çalışmaya ilk olarak kentleşme sürecinin tanımı ve Anakent kavramının ne olduğunu araştırmakla başlanmıştır. İkinci olarak, İstanbul Metropolünün 7. yüzyıldan başlamak üzere, günümüze kadar hangi yönetimlerle ne şekilde kullanıldığı, planlama sorunlarının neler olduğu, çeşitli makalelerle desteklenerek açıklanmıştır. İstanbul'un günümüzdeki sorunlarının "Dünya Şehircilik Günü dolayısıyla düzenlenen, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları Kollokyumu Sonuç Değerlendirmesi" ile değerlendirilerek II. Bölüm sonuçlandırılmıştır. Böylece İstanbul'un Metropol oluşumu ve sorunlarının tartışılması konusu III. Bölümde irdelenmiştir.

IV. Bölüm, seçilen bölge ile ilgilidir. TOPHANE-DOLMABAHÇE KIYI BÖLGESİ, çeşitli kaynaklardan araştırılmış, tarihi eserleri saptanmış, bunlarla ilgili mimari ve tarihi veriler biraraya getirilmiştir. Bölge ile ilgili geçmiş ve günümüze ait haritalar elde edilerek, tarih içindeki gelişimi ortaya konmuştur. Çeşitli öğrenci grupları ve Belediye tarafından bölgede geliştirilen projelerden örnekler verilmiştir. Bu bölümde ayrıca, Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandının mevcut durumu, fotoğraf ve tesbit paftaları (1/1000 halihazır paftalar üzerine işlenmiş mevcut durum tesbitleri) ile ortaya konmuş ve eldeki bu verilere dayanarak, kıyı bandının, kent insanı-deniz ilişkileri açısından bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Sonuç bölümünde ise son bölümdeki değerlendirme çalışması açılarak çözüm ve öneriler sunulmuştur.

II. BÖLÜM

KENTLEŞME HAREKETİNDE METROPOLİTEN KENT

II.1. BÜYÜK KENT OLGUSU

Belli büyüklükleri aşmış, örneğin nüfusu 1 milyonu geçmiş kentlere Metropolitan Kent kısaca Anakent adı verilmektedir. Eğer bir anakentin nüfusu 1 milyona yaklaşmış, özekteki bu kente, yörekent uzaklığı içinde bulunan yerleşmeler hızlı bir gelişme süreci içine girmiş, çevredeki yerleşmelerin kentleşme hızı, özeğin kentleşme hızına yaklaşmış ve onu geçmiş ise özekteki kent ile (metropolis ya da metropole) çevresindeki yerleşmelerin oluşturduğu bütüne Metropolitan Bölge adı verilmektedir. Bu kentsel bütünlerin gelişmesinin, kentleşmenin başlıca özelliği olmasına da Metropolitanleşme (anakentleşme) Hareketi adı verilmektedir. (KELEŞ, 1990, s.19)

Gelişmiş batı ülkelerinde, kent özeğinin oturma ve yerleşme özeği için çekici olmaktan çıkması sonucunda önemli bir yörekentleşme (Banliyöleşme) devinimi başlamıştır. Elektriğin, hızlı ulaşım araçlarının, otomobilin, iletişim araçlarındaki gelişmenin ve atom enerjisinden yararlanmanın bu desantrilizasyon, özekten kaçış devinimi üzerinde önemli etkisi olmuştur. Bugün New York, Londra, Tokyo, Los Angeles ve Paris gibi kentlerde, kent özeğinden kaçış 20. yy. kentleşmesinin belirgin özelliği haline gelmiştir. New York Metropolitan Bölgesi içinde 1400'ü aşkın yerel yönetim biçiminin bulunduğu saptanmıştır. Gelişmiş ülkelerde Metropolitanleşme, varlıklı sınıfların, kent özeğinin gürültüsünden, pisliğinden, yeni ve temiz semtlere kaçma isteklerinden doğmaktadır. Sanayi kuruluşları da, kent çevresinin, kent özeğinin verimli ve rahat çalışmayı engelleyen kalabalığına ve sıkışıklığına yeğ tutmaktadırlar.

Gelişmekte olan ülkelerde ise, kent sınırlarına yakın ve hatta kent sınırları dışındaki yerler, kente gelen köylü kitlelerin kamu yönetimlerince, fazla

direnmele karşılaşmaksızın ucuz toprak bulabildikleri ve gecekondu yapmayı başarabildikleri yerler olduğundan hızlı bir gelişme içine girmektedir. 150km. uzunluğundaki İstanbul Metropoliten bölgesi içinde, yakın zamanlara değin 33 belediye ve 156 köy vardı. Bu gelişmeye Asya, Afrika ve Latin Amerika'nın kentlerinde de rastlanmaktadır.

Kentleşmenin büyük kentlere yönelmesi, az gelişmiş ülkelerde başlıca iki biçimde olmaktadır. Birincisi, ülkede bir kentin öteki kentler aleyhine ölçüsüz derecede büyük bir gelişme süreci içine girerek ülkenin Tek Büyük Kenti (primate city) durumuna gelmesidir. En büyük bir ya da birkaç kentle, çok sayıda küçük kent ve kasabanın oluşturduğu bu yerleşme yapısı günümüzün az gelişmiş ülkelerinin çoğunda görülen yapıdır. Ürdün ve Suriye'de toplam nüfusun dörtte biri, Irak ve Lübnan'da % 40'ı Kuveyt'te ve İsrail'de % 70'i, Türkiye'de % 29'u, nüfusu 100 binden fazla kentlere toplanmıştır. Kahire, İstanbul, Tahran, Caracas, Santiago, Karachi, Dakar, Tek Büyük Kent örnekleridir. Mark Jefferson, bütün kentlere genelleştirdiği bu gözleme, Tek Büyük Kent Yasası adını vermektedir.

Metropolitenleşmenin ikinci bir biçimi ise. kentlerin büyüklükleri ile büyüklük sıraları arasında belirli bir ilişkinin varlığına dayanan yerleşme yapısıdır. Buna göre, bir kentin nüfusu, en büyük kentin nüfusunun bu kentin büyüklük sırasına bölünmesinden elde edilen rakamdır. Bu kuralın gerçekleşmesi demek, ikinci büyük kentin nüfusunun en büyük kentin yarısı, üçüncüsünün ise üçte biri olması anlamına gelir. Bu ikinci dağılım, en büyük kent yasasının gerektirdiğinden daha dengeli bir dağılım sağlar. Birinci tip daha çok özekçilikle yönetilen ülkelerde, ikinci tip ise, daha çok yerinden yönetim geleneğinin güçlü olduğu ülkelerde göze çarpar.

Nüfusu ve ekonomik etkinlikleri ülke yüzeyine dengeli bir biçimde yaymak isteyen hükümetler, yerleşme yapılarını En Büyük Kent Yasası'nın egemenliğinden çıkarıp, Sıra Büyüklük kuralının (Rant-Size Rule) etkisi altında almaya çalışırlar. Bunda başarı gösteren ülkelere, İsrail, Hollanda, Çin ve Sovyetler Birliği örnek gösterilebilir. (KELEŞ, 1990, s.19-20)

II.2. BÖLGESEL GELİŞME ve METROPOLİTEN BÖLGE PLANLARI

20.yy. bir kentleşme çağıdır. Kentleşmeden kalkınma amacıyla yararlanmaya çalışan ülkelerin sayısı hergün biraz daha artarken kent ve kentleşme sorunlarının boyutları büyümektedir. Ekonomik ve toplumsal gelişmelerine planlar yardımıyla yön vermek isteyen ülkeler, kentleşme ve yerleşme sorunlarına kalkınma planlarında özel bir yer ayırmaktadırlar.

20.yy.'ın tanık olduğu hızlı kentleşmenin, kentleri artık kendi sınırları dışına taşıyarak, kent planlaması anlayışında yol açtığı değişikliklerin başında, kentlerin çevreleri ve bölgeleriyle birlikte ele alınmaları geliyor. İngiliz kent plancısı Sir Patrick Abercrambre ilk baskısı 1933 yılında yapılan kitabına, kent planlamasından geniş kapsamlı bir isim **Town and Country Planning** koymak gereğini bundan dolayı duymuştur.

Bölgesel gelişme kuramı, bölgelerin gelişmesinde rol oynayan etmenlerle bunların etkileşim sürecine iki açıdan bakar. Bu yaklaşımlardan ilki **Bölge İçinden**, ikincisi **Bölge Dışından** yaklaşımdır. Birincisinde, bir bölgenin kendi içindeki gelişmesinin nedeni ve oluşu açıklanırken, ikincisinde ekonomik gelişmenin mekan içindeki yayılımı üzerinde durulur. Bu ikinci yaklaşım, bölgeler arasındaki gelişme dengesizliklerinin oluşumunu da açıklamaya yardım eder. (KELEŞ, 1990, s.205)

Bölge planları, hazırlandıkları amaçlar gözönünde tutularak türlü adlar alır.

- 1- Geri kalmış bölgeler için hazırlanan planlar,
- 2- Anakent planları,
- 3- Kaynakları zengin bölgeler için hazırlanan planlar,
- 4- Özel bölgeler için hazırlanan planlar.

Metropoliten Bölge Planı çok hızlı gelişen kimi büyük kentlerin ve **Anakent Bölgelerinin** büyüme sorunlarının çözümüne, yerleşimin düzenli bir biçimde gerçekleşmesine yönelmiş bir plan türüdür. İstanbul, New York, Tokyo, Londra, Moskova, Calcutta ve Toronto için hazırlanmış planlar bu tür planlardır. Bu planlar adını taşıdıkları kentlerin yalnız belediye sınırları

içini değil, onlarla ekonomik, toplumsal ve toprak yönünden bağlılık gösteren bütünlük sunan geniş bir bölgeyi kapsar. Anakent, bölgeleri için plan yapmak o ölçüde yaygınlaşmıştır ki, bugün artık Bölge Planlaması denildiğinde, kent plancıları tersi belirtilmedikçe Anakent Planları'nı kastetmektedirler. Kimi büyük sanayi kuruluşlarının belli özeklerde kurulmasına karar verilmesi, hızlı nüfus artışı ve onun doğuracağı sorunlarla bölgeyi etkileyeceği için; bu bölge için bir plan hazırlama gereksinmesini doğurabilmektedir. Karabük ve Ereğli'deki kuruluşların Zonguldak ve çevresi için, İskenderun'da kurulmakta olan demir çelik sanayinin Çukurova Bölgesi için bir plan hazırlamayı gerektirmesi gibi. (KELEŞ, 1990, s.210, 211)



III. BÖLÜM

İSTANBUL'UN BİZANS'TAN GÜNÜMÜZE METROPOL OLUŞUMU ve SORUNLARI

İstanbul'un, coğrafi konumu ve doğal özellikleri açısından tarihin her dönemi, insanların yerleşim için tercih ettikleri bir şehir olduğu söylenebilir. Tarihten, İstanbul'un dünyanın en güzel kentlerinden biri olduğunu öğreniyoruz.

Kentin, çeşitli yönetimler tarafından bazı tahrip ve imar hareketleri ile günümüze artık bir Metropol olarak geldiği görülmektedir. Her dönemde olduğu gibi İstanbul'un sorunları tartışılmakta ve çözüm yolları hakkında fikirler öne sürülmektedir. İstanbul kentinin bir Metropol olarak sorunlarının saptanmasında, önceliği, kentin günümüze ne gibi kullanım ve planlamalarla geldiğinin araştırılması alır. Tezin bu bölümünde tartışılacak konu, İstanbul'un Bizans'tan günümüze kadar hangi yönetimlerce, nasıl kullanıldığını, ne şekilde planlandığını, tarihsel bir süreç içerisinde gözden geçirmektir. Bunun için tarihi bir araştırma yapmaktan çok, halen birçok tartışmanın, seminerin, kollokyumun konusu olan makaleler irdelenmiş, bunların arasından, bir tarihsel süreci tamamlayacak şekilde bir derleme yapılmıştır.

Bu derleme, tezin İstanbul'un Bizanstan günümüze Metropol oluşumu ve Sorunları bölümünü oluşturmuştur. Bu bölüm üç ayrı makalenin derlenmesi ile oluşan üç bölümden meydana gelmiştir. İlk bölüm (III.1), 7.yüzyıldan 18. yüzyıla kadar, İstanbul'un hangi yönetimler altında, nasıl kullanıldığını anlatan, İstanbul Dergisi'nin Ocak 1993 tarihli 4. sayısından alınan, Doğan Kuban'ın 1969 yılında İstanbul Nazım Planı için hazırladığı Rapor'un Tarih Bölümünden kısaltılarak oluşturulmuş makalesinin özetidir.

İkinci bölüm (III.2), yine aynı derginin, Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak adlı, Prof. Turgut Cansever'in makalesinin özetidir. Makalede

İstanbul planlamasının geçmişine kısaca değindikten sonra, günümüzde planlamanın sorunları ele alınmaktadır.

Üçüncü bölümde (III.3), Dünya Şehircilik günü dolasıyla düzenlenen M.S.Ü Rektörlüğü Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komitesi, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları Kollokyumu'nun Sonuç Değerlendirmesi ve Prof. Mehmet Çubuk'un planlamanın ilkelerine değindiği Sonuç Bildirisinden oluşan makalesinin anlatımı yer almaktadır.

Böylece, makalelerin derlenmesi ile oluşan bölümde, tarih sürecinde (Bizans'tan günümüze) İstanbul Metropolü tanıtılmış ve İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları Kollokyumu Sonuç Değerlendirmesi ile Metropol İstanbul'un bugünkü durumu değerlendirilmiştir.

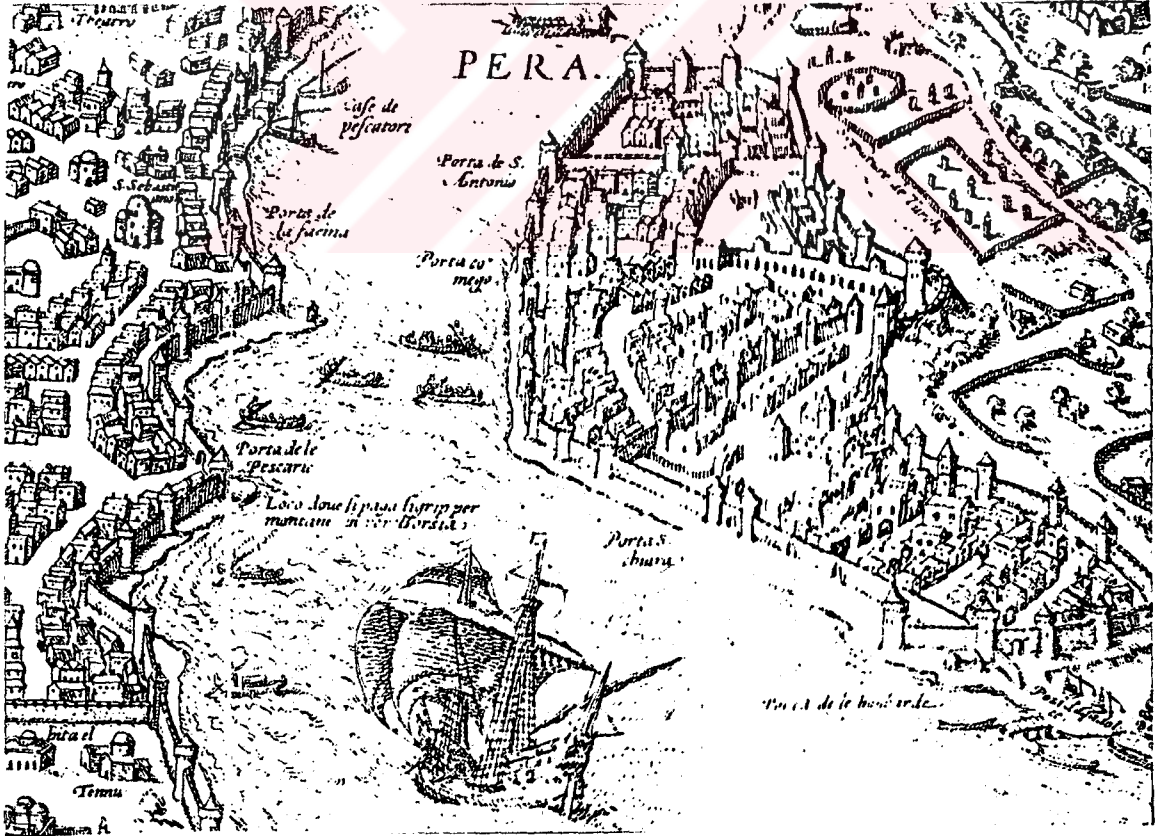
III.1. 7.YÜZYIL 18.YÜZYIL ARASI İSTANBUL'UN KULLANIMI VE PLANLANMASI



R.III.1.1. Fetihden önce Beyoğlu ve Haliç, E. Mamboury

III.1.1. BİZANS ÇAĞINDA KENTİN GENEL GÖRÜNÜŞÜ :

Konstantinopolis’de Marmara’dan bakıldığı zaman Ayasofya ile boy ölçüşen büyük kubbeli yapılar yoktur. Ayasofya, onun yakınında Marmara Sahiline doğru inen imparator sarayları kompleksi ve Marmara’ya açılan galerileriyle Hipodrom ve daha ileride belki Teodosyus Forumunun yapıları bulunmaktadır. Büyük surlarla çevrili ve önlerinde mendirekleri olan limanların ağızlarını ve rıhtımlarını süsleyen heykeller Marmara’dan görünüşü Osmanlı çağına göre daha hareketli yapmış olmalıdır. Yüksek kotlara yerleşen ağır büyük yapılarla, Konstantinopolis’in, Akdeniz kıyılarında bazı kentlere benzediği düşünülmüştür. Fakat Haliç yönünde Osmanlı çağıyla kıyaslanabilecek bir görünüşü olmamıştır. Haliç’e paralel tepeler hattına oturan bugünkü büyük kubbeli yapılarla kıyaslanacak tek yapı Havariyyum Kilisesi’dir. Bozdoğan Kemeride, iki tepeli birleşen kütleleriyle kentin her iki yönündeki silüetine özel bir not katmaktadır.



R.III.1.1.1. Galata ve Pera, 1556-1574

III.1.2. İSTANBUL'DA FATİH ÇAĞI, 16. ve 17. YÜZYILLAR :

Fetihle ele geçirilen kent hemen başkent olamayacak kadar bakımsız ve haraptır. Surlar, son Bizans imparatorları sarayı, kentin işgali sırasında tahrip edilmiştir. Kentin gelişebilmesi için ilk sorun yeterli bir nüfus sağlanmasıdır. Nüfusun, 1453'ten önce iyimser bir tahminle, 40-50 bin'e düşmüş olduğu kabul edilmektedir. Şimdiye kadar yapılan araştırmalara göre Fatih'in Saltanatı sırasında İstanbul'a Anadolu ve Rumeli'nin muhtelif yerlerinden gelen, Türkler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler yerleştirilmiştir. Böylece hemen fetihden sonra İstanbul da, Anadolu'nun bir çok Osmanlı çağı kentinde görüldüğü gibi, sur dışında yayılmış bir kent olma sürecine girmiştir.

Bu noktada İstanbul için karakteristik bir ikilemi belirtilecek olursa: Ortaçağdan öteye büyük kent gelişmesini etkileyen en önemli fiziksel faktörlerden biri kent surları olmuştur. Avrupa'da sur dışına yayılmaya başlayan Londra gibi kentler azdır. İstanbul her iki özelliğe birden sahip bir kentti. Bir yanda Bizans surları batı yönde şehrin gelişmesini sınırlamakta devam etmiş, öte yanda Haliç, Boğaz kıyıları ve Galata surlarının çevresi ve Anadolu yakasında Üsküdar ve ona komşu kıyılar, yeni mahalleler olarak gittikçe büyümüşlerdir. Surlar dışında yaşayanlarla beraber bütün kent nüfusunun, Fatih devri sonlarında 120 bini bulduğunu kabul edilebilir. Buna göre Fatih'den sonraki 25 yıl içinde kente, nüfus artışını da düşünerek, 50-60 bin kişinin göç ettiğini kabul etmek gerekir. Mecburi iskana ait uygulamaların çok olduğu o çağ için bu sayı aşırı değildir.

İskan bölgelerinin idari bakımdan dört kadılığa ayrılması Fatih döneminde olmuştur. Suriçi İstanbul Kadılığı, Eyüp, Haliç'in güneyini ve kentin batısında kalan bölgeleri içine alan Haslar Kadılığı (bu bölge Çatalca'ya kadar uzanmaktaydı), Galata Kadılığı ve Üsküdar Kadılığı. İstanbul Kadılığı dışında kalan bölgelerin üçüne 'Bilad-i Selase'adı verilmiştir.

Haliç yakalarında yoğunlaşan nüfusunun ticari merkezi eski yerinde kalmıştır. Fatih döneminde bugünkü İç Bedesten yapılır. Sonradan yine aynı civara yapılan Yeni Bedesten'in inşasına kadar, bu yapı çarşının

merkezi olmuştur. Genelde kumaş ticareti yapılan Bedesten'in etrafında, çarşının tek katlı ve ahşap olan dükkanları yayılmaktadır. Bu ticaret bölgesinin dışında olanlarla birlikte sur içinde dükkan sayısı 3667'ye varıyor. Ev sayısı ile karşılaştırılacak olursa dükkan oranı çoktur. Bunların bugün de olduğu gibi, büyük çarşıdan, Mercan'dan (Yeni çarşıdan) Haliç Surlarına ve oradan sur dışında Haliç boyunca uzanmış olduğu anlaşılmaktadır. Bizans çağının Unkapanı, Odun Pazarı, Balık Pazarı gibi depolama yerleri Türk döneminde de aynı işleri görmüşlerdir. Gümrük Kapanı da, eski limandadır. Saraç ve demirciler çarşısı Fatih Külliyesi yolunda kurulmuştur.

Haliç yakasının bu canlılığına karşılık Marmara Limanları yeniden canlanmamıştır. Yalnız Kadırga Limanı'nda (Eski Sophien limanı) bir tersane kurulduğuna ilişkin 1462 tarihli bir kayıt vardır.

Bütün bu yapılaşmanın ortasında İstanbul'a 15. yüzyıl ortasında İslami bir yüz kazandıran dini yapılar ve onlarla beraber yapılan mektep, medrese, hamam gibi vakıf yapıların sayısı Ayverdi'nin verdiği listeye göre 300'ü bulmuştur. Bunlar da konut alanları gibi Haliç sırtlarında yoğunlaşıyorlar. Kendi içinde ve çevresinde yarattığı mekansal özellikleri, kent silüetine kattığı ağırlık ve işlevsel karakterleriyle İstanbul'un bir Türk kenti olarak kimlik kazanması, ilk olarak Fatih Külliyesinin yapımı ile başlamıştır. Yapının Konstantin'in Martiryon'unun yerinde oluşu anlamlıdır. Konstantinopolis'in kurucusunun kilise ve mezarının yerini İstanbul'un kurucusunun camisi ve mezarı almıştır.

Padişah sarayının, yani idari merkezin, bir kentin ortasında bulunması oldukça emniyetsiz bir durumdur. Üstelik başkent in en büyük camisi Ayasofya olarak belirlenmiştir. Bu nedenlerle Fatih'in 1462'den sonra, şimdiki Topkapı Sarayı'nı ilk kurulan kentin Akropolü üzerinde, Haliç, Boğaziçi, Üsküdar ve Marmara'ya hakim en güzel sit'e yaptırmaya başlamıştır. Onun döneminde en ünlüsü 1472'de biten Çinili Köşk ve Fatih Köşkü gibi muhtelif yapılar yapılmıştır. Saray surunun dış kapısı olan Bab-ı Hümayun 1478'de tamamlanmıştır. Bundan sonra Beyazıt'taki saray, Eski Saray (Saray-ı Atik) bu da Yeni Saray (Saray-ı Cedid) olarak adlandırılacaktır.

Böylece Fatih çağında kentin idari, ticari bölgeleri, Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine veya yanına kurulmuştur. Büyük yol akslarının değişmemesi topoğrafyanın doğal sonucudur. Surlar dışında gelişme eğilimi bu çağda henüz sınırlıdır. En önemli sur dışı yerleşimi Eyüp'tür. Anadolu'dan gelen Türklerin yerleştikleri Üsküdar'da Rum Mehmet Paşa'nın 1470'de büyücek bir cami yaptırdığı görülmektedir. Ayverdi burada Fatih vakfiyesinden bahsedilen üç mahallenin varlığına işaret eder. Boğaziçi'nde ilk toplu Türk mahalleleri ise Anadolu ve Rumeli Hisarı içinde veya yanındaki mahallelerdir. Yapılan bir mescidin varlığına bakarak Baltalimanı'nda bir yeni mahalle kurulduğu söylenebilir. Rumeli kıyısında, küçük Rum köyleri bulunmaktadır.

15. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış cami ve mescitlerin, kent içindeki dağılışı ile nüfusun yerleşmesi arasında bir ilişki olduğu düşünülecek olursa bugünkü bilgilerimize göre, nüfusun üçte birinden fazlasının, şehrin her çağda, en kalabalık olan bölgesine, yani Haliç'e bakan sırtlara yerleştiği görülür. Bu bölgede en büyük yoğunlaşmanın Fatih imareti çevresinde olduğu yapılan mescitlerin üçte birinin bu bölgede olmasından anlaşılmaktadır. Buna karşılık Marmara sahiline yerleşen Müslüman nüfus daha azdır; yeni yerleşen nüfusun %10-15'i arasında olmalıdır. Bu kıyılarda çokluk Rumlar ve Ermeniler iskan edilmiştir. Artan nüfusun diğer üçte biri Bizans'ın son zamanlarında tamamen boşalmış olan bölgeye, yani Aksaray'a, sur kapıları ve özellikle Topkapı civarına ve Kocamustafapaşa'ya yerleşmiştir. Haliç kıyılarına yerleşenler bu nüfusun %10'una yaklaşmaktadır. Özellikle Eyüp ve Balata yerleşildiği görülüyor. Galata'ya yerleşen Müslüman sayısı artmış ve Galata surları dışında yapılan mescitlere bakılacak olursa, II. Beyazıt'ın Galatasaray'ında Acemioğlan ocağını açmasından sonra Kasımpaşa'ya bakan sırtlarda bir iki yeni mahalle kurulmuştur.

16. yüzyıl başında kent yapısını etkileyen ve kent silüetine yeni bir not daha ekleyen Bayazıt külliyesi yapılmıştı. Fatih külliyesinden sonra, eski Forum Tauri üzerine bu külliyenin inşasıyla Konstantinopolis ile İstanbul'u ayıran en büyük strüktürel özelliklerden biri belirgin olarak ortaya çıkmış oluyordu. Konstantinopolis'in anıtsal aksı, Beyazıt'tan sonra Marmara

sahiline paralel olarak, büyük Forumlar dizisinden geçiyordu. Türklerin İstanbul'unun anıtsal gelişmesi Beyazıt Edirnekapı yolu üzerinde Haliç'e paralel bir aks yaratmıştır. Nitekim 16. yüzyıl ortasında önce Şehzade külliyesi, bir süre sonra topografik ve boyutsal nedenlerle, bu aksın biraz dışında kalan Süleymaniye külliyesi bu yeni strüktürü kesinleştiriyorlardı. Bu noktada Hristiyan Konstantinopolis ile Müslüman İstanbul arasındaki toplumsal bir farkı hatırlatmak gerekirse, bu İslam kentinde Forum'un olmamasıdır. Yani, fiziksel olarak tanımlanmış açık kent mekanı yoktur. Sosyal "intercourse" (cami), kentin çevresindedir. Bir bakıma büyük külliyeler eski kentin formlarının yerini almıştır. Genellikle İslam kentinde meydan olmaması sorunu çok işlenmiştir. Fakat Fatih camisi ve avlusu, Beyazıt külliyesi ve çevresi, Süleymaniye ve Şehzade külliyelerinin kapladıkları alanlarla, daha küçük camilerin bahçe ve avlularının alanları toplanacak olursa, bunların toplam olarak Eski Konstantinopolis içindeki Forum alanlarına yaklaştıkları söylenebilir.

Kentin ticaret bölgesi 16. yüzyılda yine Sirkeci ve Unkapanı olmak üzere daha da gelişmiştir. Çarşı yeni ve eski Bedesten etrafında loncaların faaliyetlerine göre ayrılmış çeşitli çarşılarından meydana gelmektedir. Fatih çevresindeki Saraçhane'den başka yeni çarşı ve pazar yerleri meydana çıktığı görülüyor. Kentin ağırlıklı ticaret yolu yine deniz olmakla birlikte, İstanbul artık karayolu ile de beslenmeye başlamıştır. Edirnekapı ve Topkapı Trakya'dan gelen malların giriş noktalarıdır. Nitekim kara gümrüğü de Edirnekapı yakınında kurulacaktır. Bu yeni ulaşım sistemi ile bunların kente giriş noktalarında pazar yerleri, hanlar gibi yeni ticaret merkezleri de ortaya çıkmıştır.

Bayrampaşa vadisi sırtlarının Aksaray'a kadar dolmaya başlaması bu çağda başlamıştır. Tarihi bilinen mescit ve camilerin %21'inin eskiden çok boş olan bu bölgede Topkapı çevresine Kocamustafapaşa'da yerleştiğini görülmektedir. Marmara kıyıları ve 15. yüzyıl oranlarını korumaktadır. Kanuni'nin saltanatı sonunda kent nüfusunun 500 bine yaklaştığı tahmin edilmektedir. Buna o sıralarda büyük bir gelişme gösteren, Haliç, Boğaz sahilleri ve Üsküdar da dahildir.

Beşiktaş Boğazın Rumeli sahilinde en büyük mahalledir. Rumeliden Anadoluya geçen trafiğin başlangıç iskelesi burasıdır. Sefere çıkan donanma da burada toplanır. Genellikle Kaptanpaşaların sahil sarayları burada bulunmaktaydı. Barbaros'un türbesi ve Sinan Paşa'nın camisi de bu nedenle burada inşa edilmiştir. O çağda ve daha sonra buradaki yerleşmelerin şehiriçi gibi yoğun değil, fakat bağlar, bahçeler içinde, Evliya'nın 17. yüzyıl için anlattığı şekilde olduğunu düşünmek gerekir. Ünlü Beşiktaş saraylarının ilk çekirdeği bu sahilde II. Selim tarafından yaptırılan bir Kasır olmalıdır. Boğazın her iki yakasında da bazı köyler etrafında iskanın yoğunlaştığı anlaşılıyor. Bunu teşvik eden nedenlerden birisi Padişahların ve Devlet büyüklerinin bu sahillerde yaptırdıkları saray ve kasırlar ve büyük bahçeler olmuştur.

Genel olarak Boğaz bu yüzyılda şehrin yaşantısının bir parçası sayılamaz. Beşiktaş, yeni gelişmelerin Boğaz yönünde, şehirle sıkı ilişkisi olan son noktasıdır. Fakat Boğaza işleyen vakıf peremerler veya kayıklar olduğunu gösteren kayıtlar vardır. Bu Boğaz ulaşımının başlangıcı sayılabilir. İstanbul'la Üsküdar arasında düzgün kayak seferi yapılmaya başladığını 1565 tarihli bir belgeden öğreniyoruz.

Kentin en önemli sorunları artan nüfusun beslenmesi ve suyunun sağlanmasıdır. Bu özellik kentin tarihi boyunca aynı kalmıştır. Kente gelen nüfusu sınırlamak, hatta geri dönmek için çareler düşünülüyor. Kanuni döneminin en önemli başarılarından biri su gereksinimini karşılamak için yapılan çalışmalardır. Fatih, II. Beyazıt ve I. Selim zamanında sadece Halkalı suları bulunmaktaydı. Genellikle İstanbul'da Kırkçeşme sularının Kanuni döneminde getirilmiş olduğu fikri bilim çevrelerine egemendir. Fakat Osman Ergin'in belirttiği gibi, Fatih'in vakfiyelerinden birinde Kırkçeşme adının bulunması Kanuni döneminde getirilen ve Cevamii Şerife suları adı verilen tesislerden önce Kırkçeşme sularının varlığını gösteren bir kayıt olması Evliya'nın ilk Kırkçeşme sularının Bizans çağından kalmış fakat Kanuni çağında bunların harap olmuş olduğunu yazmasına bakarak, Kırkçeşme su yollarının eski tesislerden yararlanmış olduğu kabul edilebilir.

16.yüzyıl İstanbul'u o sırada gelen gezginlerin anlattıkları gibi, dış görünüşüyle dünyanın en anıtsal yerleşmelerinden biridir. Avrupa ve Akdeniz ülkelerindeki en kalabalık kent de olabilir. Kentin henüz sağlam olan surları, Yedikule, ayrı bir şehir olarak yine surlar içinde Galata, büyük bir liman, her yönden kentin görünüşüne egemen boy boy binlerce kubbe minare bütün yabancıları kuvvetle etkilemiştir. Melchior Lorichs ve Dilich'in panoromaları bu güçlü siluetin karakterini özellikle belirtmek üzere çizilmiş sayılabilir. Buna karşılık mühim bir gözlemci olan Stephan Gerlach (1573-78) Michail Heberer (1588) ve nihayet 1614-15 arasında İstanbul'dan geçen ünlü seyyah Pietro Della Valle'nin belirttikleri gibi kentiçi Batılı gözlemciler için hayal kırıcıdır. Kentte bir tek düz yol Ayasofya-Beyazıt yoludur. Bütün yollar eğri, bükürü, dar ve pistir. Yolların darlığı hakkındaki bu gözlemleri yerli kaynaklar da doğrulamaktadır.

17. yüzyılda Haliç'te yerleşme alanları büyür ve Eyüp gelişerek surlara yaklaşır. Karşı yakada Kasımpaşa, Hasköy, Piri Paşa, Sötlüce semtleri kıyıları boyunca birbirlerine ulaşırlar.



R.III.1.2.1. Galata Sırtlarından Topkapı Sarayı'na Bakış, 1680

Yedikule dışında Türklerin oturduğu büyük bir dış mahalle ortaya çıkar. Galata surlarından öteye Türkler yerleşmeye başlamış, Tünel ile

Galatasaray'ın Marmara yakasına doğru olan gelişme hızlanmıştır. Fransız sefareti buraya 1581 yılında yapılmıştır. 1628'de yine Fransızlar "St. Louis des Français" kilisesini inşa etme iznini almışlardır. Bizanslıların Sirkeci ve Haliç sahillerine yerleşme müsadese verdiği Latinler, Türkler geldikten sonra faaliyet merkezlerini Galatasaray'a taşımışlardı. Bunlar 17.yüzyılda Beyoğlu'nda Bugünkü Tünel-Galatasaray çizgisinin çevresinde yerleşme alanlarını genişletmeye başladılar. Bu henüz bostan ve mezarlıklar arasında bir yerleşmedir.

Boğaz kıyılarında Tophane'yi Evliya 100 mahalleli ve 7 camili büyük bir semt olarak tanıtır. Bu sahilde Fındıklı'ya kadar boydan boya yalılar vardır. Tophaneden sonra salı günleri pazar kurulduğu için Salıpazarı adını alan semtte Cihangir'le Fındıklı arasında büyük bir çarşı alanı bulunmaktadır.

Dördüncü Mehmet çağında Beşiktaş sarayı giderek büyür. Boğaziçinin diğer köylerinde Padişahlara ve Devlet büyüklerine ait bahçe ve yalılar artmıştır. Bu yüzyılda bizim 'Boğaziçi Uygarlığı' diye nitelenen bir konutsal yerleşme düzeni -ki bu 19. yüzyılda da devam etmiş sayılabilir- kurulmaya başlanmıştır. Büyük ve zengin ailelerin yazlıkları şeklinde ortaya çıkan yalılar, su ile konut arasındaki ilişki bakımından eşsiz bir çevre yaratmaya koyulmuşlardır.

İstanbul'un sur içini bırakarak denizin kıyıları boyunca bu şekilde genişlemeye başlaması deniz ulaşımının önemini arttırmıştır. 1680 tarihli bir belgede, limanda 1444 kayık ve pereme olduğu görülüyor. Evliya 15 bin kayıkçı ve peremeci olduğunu yazar. Devlet kayık seferlerini elinden geldiği kadar kontrol etmeye uğraşmıştır. Bizans çağında kent denizle çevrili fakat günlük eylemleri karada geçen bir yaşantıya sahiptir. Galata ve Üsküdar denizle bağlantılı olsa da 17. yüzyıldan sonra denizyolu kent yaşamının önemli bir parçası haline gelmiştir.

İstanbul'un özgün bir çevre olarak biçimlendiği bu yüzyılda kentin işlevsel bölünmesi aşağı yukarı ortaya çıkmıştı. Fatih'ten sonra Bizanslı halk çokluk Rumeli kentlerine sürülmüş, buna karşılık Adalardan ve Anadolu'dan Rumlar getirilip yerleştirilmiştir. Galata'da Rumlar çoğunlukta idi. Kasımpaşa

Tophane ve Hasköy'de büyük Rum gurupları bulunmaktadır. Bunun dışında İstanbul'un özellikle deniz kenarındaki bütün semtlerinde Rum mahallelerine tesadüf etmek olasıdır. Kentteki ticaret merkezi Tophane'de yerleşmiştir.

Kentin ticaret ve sanayi bölgelerinin yerleştiği alanlar, bunların kendi içlerindeki işlevsel bölünmeleri de kesinleşmiş sayılabilir. Fetihden sonra Karayolu ticaretine de açılmakla beraber İstanbul ticaretini besleyen temelde denizyoludur. Kentin ilk kuruluşunda aynı işi gören Haliç, bu ticaret ve sanayi alanlarının yerleşim bölgesidir. Şehrin liman tesisleri ve iskeleleri İstanbul yakasından Sirkeci-Unkapanı-Balat arasında, Galata'da Mumhane ve Azapkapı arasındadır. Haliç sahilleri derin olduğu için gemiler sahile kadar yanaşır ve yükleme boşaltma bakımından bu limanın önemli bir avantajı olurdu. İstanbul yakasında en önemli iskele hem iç hem de dış ticaret için kullanılan Eminönü iskelesi idi. Deniz gümrüğü de burada idi. Kıyı boyunca yayılmış diğer iskelelerin Cumhuriyete kadar değişmeden kalan işlevleri vardır. Eminönü yakınındaki Hasır iskelesine Mısır'dan hasır gelmekteydi. Günümüzde de aynı yerde hasır satan dükkanlar vardır. Unkapanı iskelesi, güney Rusya, Balkanlar ve Trakya'dan gelen unun depolandığı yerdir.

Mantran İstanbul'un bir ithalat limanı olduğunu ve hemen hemen hiçbir şey ihrac etmediğini anlatır. Bu ithalatın İmparatorluk içinden olanı İstanbul tarafında, dışardan olanı ise Galata tarafındadır. Galata aynı zamanda İran üzerinden gelen transit eşyasının da toplandığı ve Avrupa'ya gönderildiği yerdir. Bu yüzyılda Avrupa'nın gittikçe gelişen ticari hayatında İstanbul ikinci derecede bir merkezdir.

Limanın yeri tarih boyunca iç çarşıların yerini de saptamıştır. Haliç kıyılarını Ayasofya-Beyazıt aksına bağlayan çarşı bölgesi günümüze kadar değişmemiştir.

İstanbul'u 17.yüzyılın ikinci yarısında kente gelen Batılı gözlemcilerden Joseph Grelot, Yarımada'ya ve Galata'ya yayılan kentin bütününün, sık ve küçük boyutlu konut yapılarıyla büyük külliyeler arasındaki kontrastını ifade eden ilgi çekici bir perspektifle tanıtıyor. Gerçekten de bu kontrast kentin en önemli özelliklerindedir. Bu yüzyılda surlar içindeki kenti, İstanbul'a

1678'de gelen Cornelis de Bruyn, bahçeler, serviler, tepeler, renk renk evler, köşkler ve kubbelerle tanımlıyor. İstanbul evlerinin renk renk boyalı olması ilgi çekicidir. O yüzyılda hıms inşaat sisteminin ve özellikle Batı Anadolu'da karakteristik olan renkli badananın İstanbul'da da yaygın olduğunu göstermektedir. Le Bruyn şehir içinin dar, eğri sokaklardan meydana geldiğini ve araba yolunun olmadığını belirtiyor. Yollar atlı veya yayaların trafiğine uygun bir ölçü taşıyordu. Herhelde yüzyıl boyunca çıkan sayısız yangınları ve mütemediyen az veya çok değişen yol sınırlarının devamlı bir yol bakımına olanak vermediği söylenebilir. İstanbul'un içinde arabanın taşıt olarak çok az kullanılması da karakteristiktir. Halk çok az arabaya biniyordu. Hatta yük taşıma arabadan çok hayvan ve insan sırtında yapılmaktaydı. Aynı yıllarda Londra'nın ulaşım sisteminde arabanın oynadığı rol düşünülecek olursa, İstanbul yol dokusunun Avrupa'nın büyük kentlerinden farkını doğuran nedenlerden biri belirtilmiş olur.

III.1.3. 18.YÜZYILDA İSTANBUL :

18.yy'ın genel gelişmesini karakterize eden eğilim şehrin Boğaziçi ve Haliç ile organik bütünleşmesidir. Bunun sebebi, ilki 1716'da Cibali'de başlayan ve çeşitli tarihlerde de tekrarlanan yangınlar olarak gösteriliyor. Cibali yangınında 20.000 evin, 1727'de Balat Kapısı'ndan başlayan yangında da şehrin 1/8 inin de yandığı tahmin edilmektedir. Bu büyük felaketler halkı kent içinden uzaklaştırmış olmalıdır. 18.yy.da yapılan çeşmelerin semtlere dağılımına göre (tüm çeşmelerin %20 si Kadıköy ve Üsküdar'da, %22 si Boğaziçi'nde, %14 ü Haliç kıyılarında -Eyüp ve Kasımpaşa'da-, %9'u Galata ve Beyoğlu'da yapılmıştır) nüfusun bu oranlardaki kısmının bu bölgelere doğru yoğunlaştığını gösterebilir. Bununla birlikte, 1680'de 1444 olan kayık sayısının 18.yy. sonunda 3996'yı bulması kentin denize döndüğünü de gösterir. Ayrıca, bu yüzyılda şehrin nüfusunun hızla artmaya devam ettiği, kente yapılan göçleri durdurmak üzere çıkarılmış fermanlar ve belgelerden anlaşılıyor. Böylece göçlerin durdurulmak istenmesi mesken sıkıntısının bir göstergesidir.

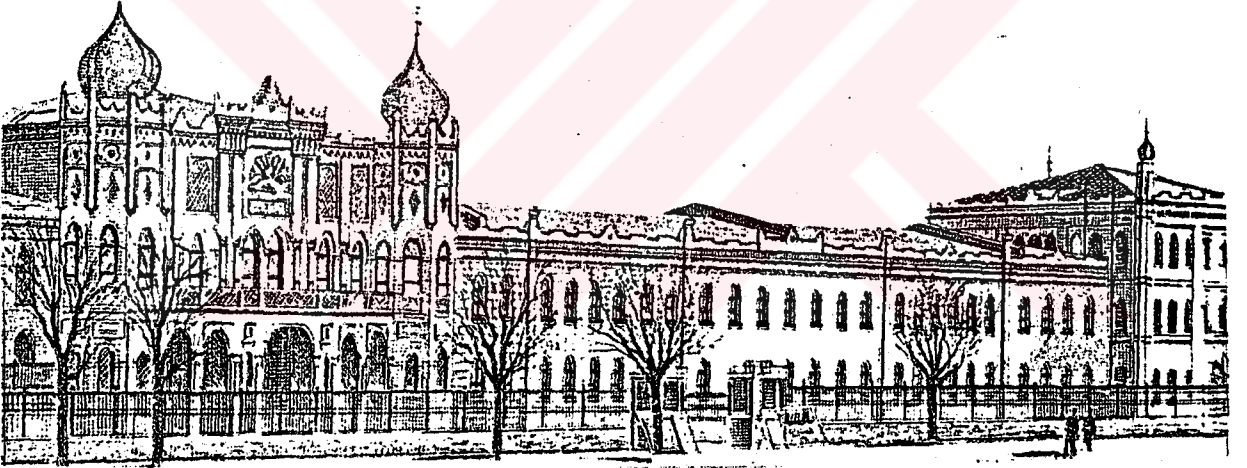
18. yy. seyyahlarının gezi notları, özellikle Boğaz'ın kent içinde kazandığı önemi açık olarak göstermektedir. Lale Devri bugün ancak çok soluk anılarını görebildiğimiz bir İstanbul yaratmıştı. İmparatorluk göreceli bir barış dönemine girmişti. Osmanlı dünyasına batıyla şimdiye kadar olmayan bir etkileşimin havası egemen olmaya başlıyordu. Yüzyılın bu ilk çeyreğinde büyük imar hareketi Kağıthane'de eski Sadabad'ın (1721-22) temelini atılmasıyla başlıyordu. Kağıthane Deresi'nin mecrası değiştirilmiş, Baruthane'ye kadar uzanan mermer rıhtımlar yapılmış ve bu yeni kanal çevresine bahçeler, havuzlar, küçük köprüler arasında kasırlar yerleştirilmiştir. Haliç'in iki yakasına da saray mensuplarına ve diğer devlet erkanına ait başka köşkler inşa edilmiştir. Saray mensuplarının Salıpazarı'ndaki Emnabad'dan başlayarak Bebek'teki Hümayunabad'a kadar saraylar Boğaz kıyılarına sıralanmıştır.

Kent içine yeni bir görüntü getiren iki büyük anıt Nuruosmaniye ve Laleli Külliyesi'dir. Sultan camilerinin Anadolu yakasına yönelmesi de yine bu çağlardadır.

18. yy. ın diğer iki karakteristik gelişmesinin de kent tarihi ve görüntüsü açısından önemi büyüktür. Birincisi, Lale Devri'nden bu yana Türk bahçesine, Fransız Saray Bahçeleri'den esinlenen bir mimari düzen kavramına girmesidir. İkincisi, Avrupa mimari ve dekoratif etkilerinin köklü olarak ülkeye girmiş olmasıdır. İstanbul'un batılılaşmaya başlaması önce ne fikir alanında ne de günlük yaşantıda olmuştur. Batının ilk etkileri yapı alanında ortaya çıkar. Bu bahçelerin düzenlenmesi, çeşmelerin rokoko motifleriyle süslenmesi, Nuruosmaniye gibi büyük yapılara giren Barok etkiler, Avrupa'dan getirilen mühendisler, batı mimarisinden esinlenen büyük askeri kışlalar, ve yüzyılın sonunda III. Selim tarafından kurulan kışlaların yakınında ve Kuzguncuk üzerinde Kadıköy'de muntazam bir grid sistemine göre kesişen yollarıyla, iki mahallenin meydana gelmesi Batılılaşmanın artık geri dönmeyecek ilk fiziksel görüntüleridir. Batıdan gelen her yeni biçimin Türk toplumunca yorumlanması 18. yüzyılı Osmanlı tarihinin en ilgi çeken çağlarından biri yapmaktadır.

Boğaz'da yeni mahalleler, özellikle I. Abdülhamit'in saltanatında artar. Kentin bu yüzyılda gelişmekte olan bir diğer bölgesi Galata Surları'nın dışında Beyoğlu'dur.

18.yy.'da İstanbul başka bir boyutta 19.yy.'ın kozmopolit mimari çevresine hazırlanıyor. Bunu yeni yapılan büyük askeri yapılar getiriyor. Bunların içinde I. Abdülhamit zamanında Kalyoncu Kışlası gibi 3 katlı, masif bir yapı (1782) ve III. Selim'in Halıcıoğlu'nda yaptırdığı iki katlı azametli Humbarhane Kışlası, yine III. Selim'in Tophane ve Selimiye'deki büyük kışlaları, Halil Paşa'nın Taksim'de 1780'de yaptırdığı Topçu Kışlası ve şehrin daha uzak yerlerine, örneğin Kuleli'ye, Ayazağa'ya yaptırılan kışlalar kentin gelecekteki fizyonomisini etkileyecek gelişmeleri hazırlıyorlar. Çünkü, bu yapıların büyük bir kısmı eski Hasbahçeleri, Sarayları yıkarak onların yerine yapılmışlar, 19.yy.'da da yerlerini daha değişik stillerde başka kışlalara bırakmışlardır.



R. III. 1. 3. 1. Taksim Kışlası 1900

19.yy başında Eski Kent surlarla çevrili olmaya devam etmektedir. Topkapı Sarayı sahile kadar setler ve kasırlarla inmekte, Sarayburnu'nda büyük Sahilsarayı ile yukarı platodaki Harem arasında büyük bahçeler bulunmaktadır. Saray surlarının dışında birkaç köşk vardır. Şehrin Marmara'dan görünen silüetini bugünde hakim olan büyük camilerin arasını, boyutsuz ve homojen bir doku olarak mahalleler dolduruyor. Bu görünüş, Eminönü'nden itibaren Haliç sahilinde sıralanan bu çağda kısmen kagir yapılarla dolu bir sahil hattı ve onun arkasında çarşının hanlar bölgesi

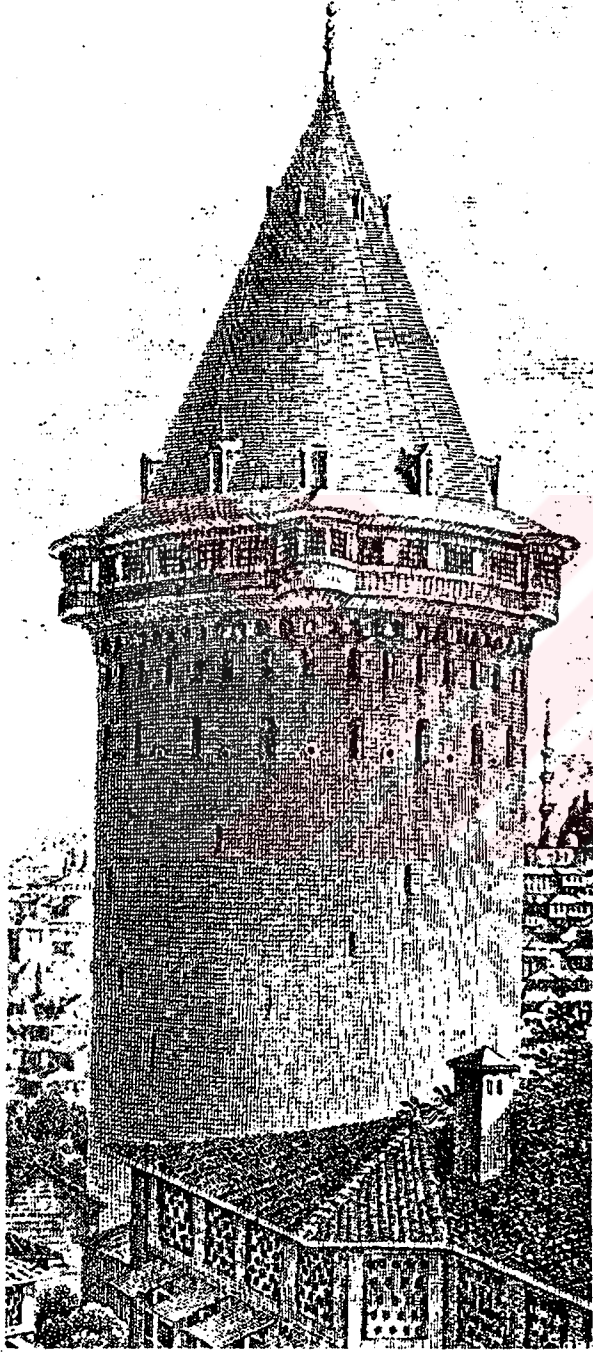
gelmektedir. Galata ise İstanbul tarafıyla tıpkı bugünkü gibi bir kontrast yaparak daha sık, daha yüksek kagir yapılarla değişik bir karakter göstermektedir. Haliç'in içine girildiği zamanda bu yoğun yerleşme karakteri azalmakta, Ayvansaray ve Kasımpaşa'ya kadar uzanmaktadır. İstanbul yakasında surlar dışına çıkıldığı zaman yerleşme çizgisi sadece kıyıda kalmakta fakat, Eyüp'e geldiği zaman tekrar yukarılara doğru çıkmaktadır. Hasköy'den itibaren gittikçe yoğunluk azalmakta, Aynalıkavak Kasrı'nı içine alan Hasbahçe, Baruthane ve Kağıthane Deresi'ne doğru sadece sahiller işgal edilmiş bulunmaktadır.

Galata'nın Boğaz tarafı da tıpkı Kasımpaşa gibi, çevrelerinden büyük ölçüleriyle ayrılan Topçu Kışlaları ve Tophane gibi yapılarla bir ölçü değişmesi gerekmekte ve arka sırtlarda Fındıklı'dan Sıraselviler'e, Cihangir'e ve onun arkasındaki yabancı sefaretlerin büyük bahçeli yapılarına kadar uzanmaktadır. Beyoğlu tarafında kent Taksim'deki Maksim'e kadar uzanmamıştır. Beşiktaş'ta Vişnezade'ye çıkan yollar, tepeler, bahçeler ve mezarlıklarla doludur. Artık kentleşmiş olan Fındıklı'ya kadar uzanan bölümün dışında Boğaziçi'nde lineer bir yerleşme vardır. Birbirini bir zincirin halkaları gibi izleyerek bütün Boğaz kıyıları boyunca Karadeniz'e doğru giden bu sahilsaraylar, kasırlar, yalılar dizisi sarayın ve onun yakın çevresi mensuplarının yazın kullandığı bir sayfiye idi. Tek ulaşım denizdir. Yalıların arkasında kendi bahçeleri vardır.

Eski resimlerde görülen İstanbul evi de sonraki yüzyılların evine benzemez. İster Boğaz kıyılarında, ister Üsküdar'da ya da Atmeydanı'nda, evler sağır ve kagir zemin kat duvarları üzerinden taşan ahşap birinci ve ikinci kattan oluşur. Bu mimari bütün Anadolu'da gelişmiş yaygın bir geleneğin ifadesidir. Bu 18. yy.'da sadece büyük sultan saraylarının, denize kadar açık zemin katlara sahip oldukları görülüyor.

Ne var ki Boğaz'ın bu güzelliği ve İstanbul'un görkemli silüetinin yanısıra, suriçi yine sıkışık ve bakımsızdır. Hiçbir ülke ya da belediye bir yüzyıl içinde yangınlar dolayısıyla birkaç kez yok olan ve değişen bir kente bakamazdı. 17.yy.'dan bu yana yapıları kagire çevirmek için çareler düşünülmüşse de hiçbiri gerçekleştirilememiştir. Bu durumu 1666

yangınından sonra tamamen kagire çevrilebilen Londra ile karşılaştırınca, Osmanlı bürokrasisine ve toplumuna egemen olan akıl almaz durağanlık daha iyi anlaşılmaktadır.



R.III.1.3.2. Galata Kulesi 19.yy.



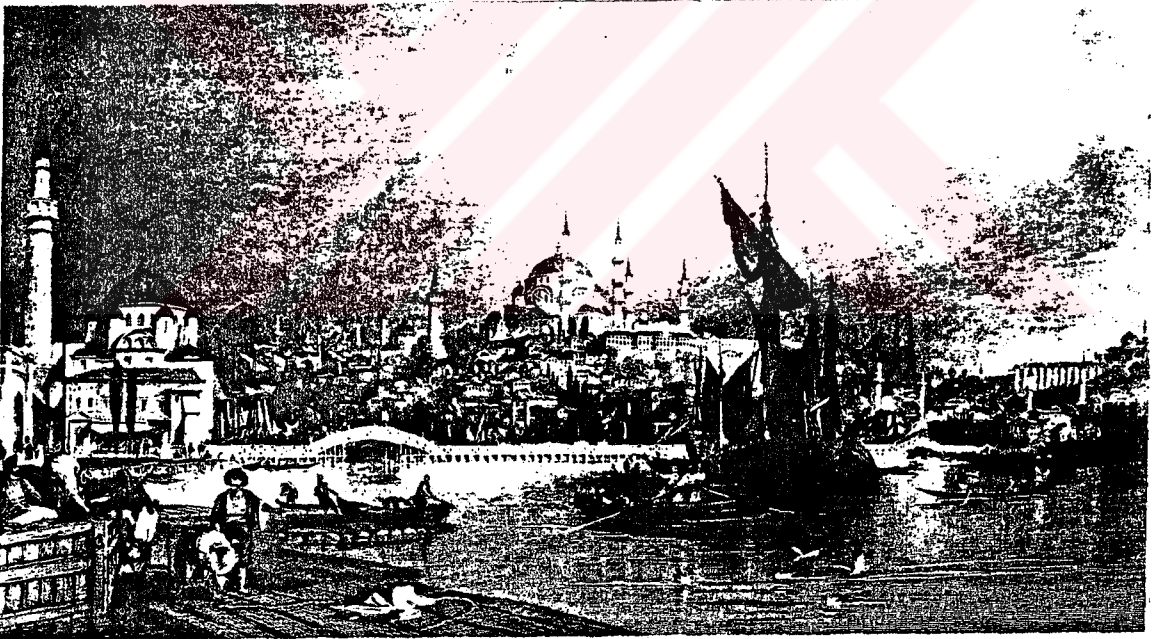
R.III.1.3.3. Galata Kuledibi 1900

III.2. İSTANBUL'UN PLANLAMASININ GEÇMİŞİ ve GÜNÜMÜZDEKİ SORUNLARI

ÜLKE ÖLÇEĞİNDE İSTANBUL'U PLANLAMAK (Prof.T.CANSEVER
İSTANBUL 4, 1993, s.48-59)

18. asır sonunda İstanbul'un, durağan ve değişen yapılarının birbirini tamamladığı çok merkezli ve insan ölçeğinde bir yapısı vardı. 19.yüzyıl, merkezi kararların etkenliğinin arttığı; buna karşın, meslek kuruluşlarının, halkın ve mahalli bilginin, dolayısıyla katılımın sınırlandığı bir dönemdir.

1830'larda, İstanbul'un iki önemli fonksiyona sahip şehrini, Paris, Londra, Viyana gibi yekpare bir yapıya dönüştürmek amacıyla, Unkapanı Köprüsü inşa edilmiştir. Daha sonra tamamı bir yayalar cenneti olan İstanbul Divanyolu-Beyazıt aksında, bir arabanın, özellikle Padişahın arabasının



R.III.2.1.Unkapanı Köprüsü, 19.yy.

geçebileceği bir yol açabilmek için, Osmanlı Veziri Azamı Fazıl Ahmet Paşa Külliye'sinin, han, medrese gibi unsurlarının, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Medrese'sinin bir bölümü yıkılmıştır. Bu, şehirde araçların insanlara göre öncelik kazanmasının ilk örneğini oluşturan bir uygulamadır.

Bütün 19. asır bir ölçek değişmesi dönemidir. İnsan ölçeği yerine büyük kışlalar, zenginlerin, hatta orta halli İstanbulluların bile, sadelikten uzak, gösterişli konak ve yalılar inşa ettirdiği, gerçekliğin, sadeliğin yerini gösterişçiliğe bıraktığı bir dönemdir. Rami-Maltepe, kısmen şehrin dışında da olsa Davutpaşa, Selimiye gibi büyük kışlalar bu ölçek değişmesinin ilk örnekleridir. Yüzyılın ikinci yarısında, bunları takip eden diğer örnekler, Paris ve Batı Avrupa Kraliyet Saraylarına hayranlığın İstanbul'daki ürünleridir;

Galata'nın bütün ahşap mahallelerinin yokedilip, kagir iri yapıların inşası, Taksim-Galatasaray aksının oluşturulması, Sultanahmet'te Ayasofya Camisini deniz tarafından kubbe hizasına kadar kapatan Adliye Nezareti, Beyazıt'ta Fatih'in inşa ettirdiği eski Sarayın yıkılıp, yerine Harbiye Nezaretinin (bugünkü Hukuk Fakültesi) inşası ve Dolmabahçe'de 17. asrın mimari şaheserlerinden ve Osmanlı dünyasının İstanbul'daki en önemli mimari eserlerinden Çinili Köşkün ve diğer Saray Yapılarının yıkılarak yerine dev ölçekli gösterişli Dolmabahçe Sarayı'nın inşa edilmesi, buna ek olarak; Beylerbeyi Sarayı, Çırağan Sarayı, Fındıklı, Ortaköy, Arnavutköy Sahil Saraylarının gerçekleştirilmesi, gibi...

Bu büyük ölçekli yapılara ilgi, bunlara hakim olan barok, rokoko, neogotik, eklektik üsluba yeni bir Türk-Osmanlı Rönesansı, klasizmini gerçekleştirmek için karşı çıkan Kemalettin ve Vedat Beylerin eserlerinde, Büyük Postahane ve Vakıf Han projelerinde devam etmiştir.

Bu dönemde büyük ölçekli eserler, kent içindeki konumları ve bundan doğacak sorunlar dikkate alınmaksızın, sadece etkileyici olması için inşa edilmiştir. Hatta gösteriş ve özen sadece tek cephede uygulanarak, diğer cepheler sade ve tekdüze olarak bırakılan binalar yapılmaya başlanmıştır. Buna örnek olarak Sirkeci'deki 4. Vakıf Han Binası gösterilebilir.

İstanbul'un gözle izlenebilen güzelliği, denizin ortasından bakıldığında, dört bir tarafıyla görülebilir ve hissedilebilir olması iken; kentleşmedeki bu ölçek ve stil değişimi, kentin güzelliğini bu tek yüzlü iri binaların arkasında gizlemeye başlamış; bu durum Galata ve Beyoğlu'ndaki mimarilerle devam

etmiştir. Bu durum gerçek bütünlüğe sahip bir kent anlayışının kaybolduğunu ve bu anlayışın kent imajının oluşmasına bir katkısı bulunmadığını göstermektedir.



R.III.2.2. Sarayburnu Demiryolu ve Sahilyolu

Bu yangının bir önemli örneği de demiryolunun Sirkeci'ye getirilmesidir. Sarayın surlarının, bahçelerinin, eşsiz güzellikteki Incili Köşk gibi mimari şaheser olan köşkların yıkılarak, demiryolunun Sirkeci'ye kadar uzatılması, asırlarca bir cennet olarak gelişmiş Haliç'in bir sanayi sahası, bir kirlilik ve çirkinlik abidesi haline gelmesine sebep olmuştur. Demiryolu asırlarca denizle içiçe yaşamış olan Tarihi İstanbul Yarımadası'nın denizle arasına girerek, şehrin bu istisnai güzelliğini yok ederken, Sirkeci'de Sepetçiler Kasrı ve Cebeciler Kasrının parçası buldukları insanlık tarihinin en güzel ürünlerinden birisi olan Topkapı Sarayını parçalamış ve Cebeciler Kasrının da yokolmasına sebep olmuştur.

Böyle bir ortamda İstanbul'un planlaması için asır başında davet edilen yabancılar, ancak bazı yol açma projeleri, liman teklifi gibi ve kentin genel gelişmesi ile ilgisi olmayan, sınırlı ve kentin sosyal-iktisadi hayatına ve mimari-kültürel yapısına katkıda bulunmayan projeler üretmişlerdir. Şehri bütünü ile olmasa bile şekillendirmeye yönelik ilk düşünce geliştirenler 1937'de aynı zamanda İstanbul'a davet edilen Martin Wagner ile Henri Prost olmuştur.

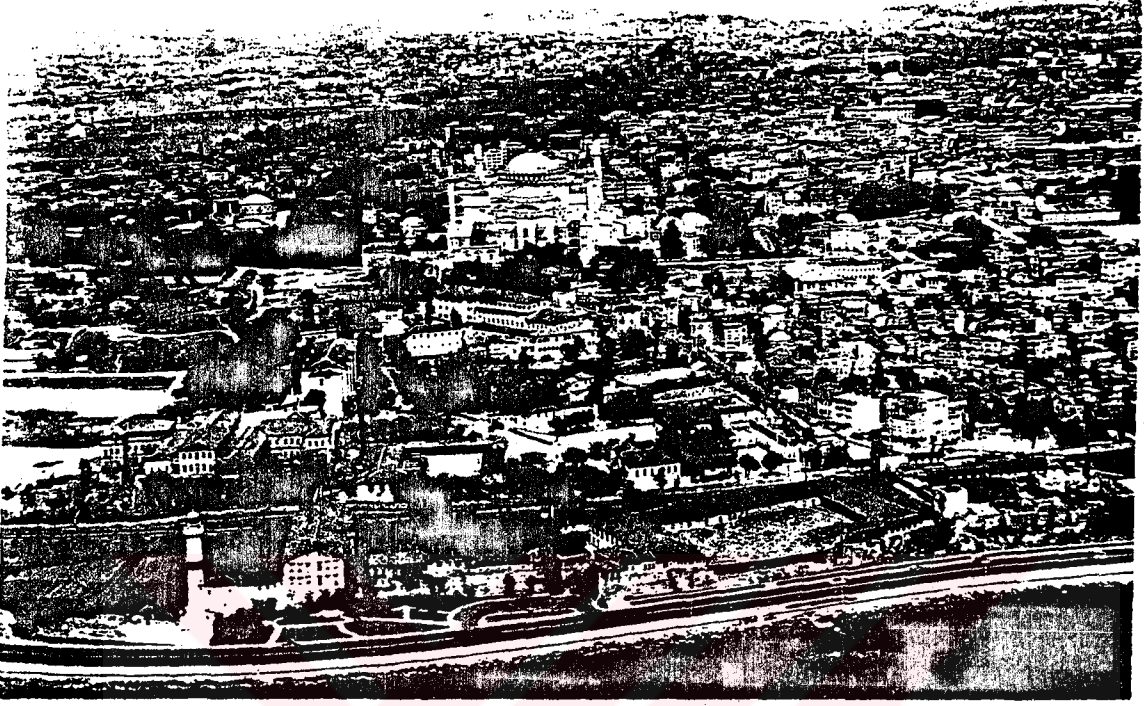
M. Wagner'in İstanbul Belediyesi Planlama Arşivi Kütüphanesinde 1960'lı yıllarda mevcut bulunan yaklaşık 15 raporu arasında, inşaat yapma ve ruhsat verme hakları açısından Batı Avrupa hukukunda gelişen uygulamaları hakkındaki raporu hala özel bir önem taşımaktadır.

H. Prost 1937'den 1952-1953'e kadar İstanbul planlamasında uzun bir dönem etkili olmuştur. Prost'un çalışmaları;

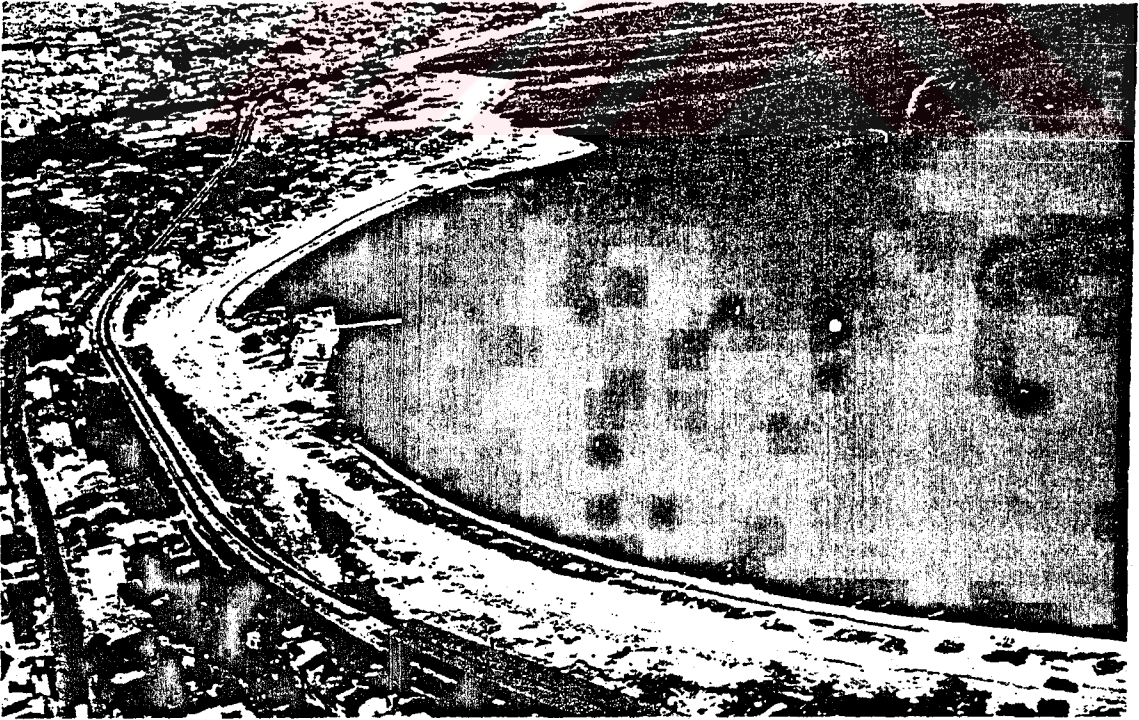
- a) Tarihi Yarımada nazım planı ve şehrin gelişme yönü ile ilgili öneriler,
- b) Boğaziçi için planlar,
- c) Haliç sanayi bölgesi kararları,
- d) Yenikapı limanı, İstanbul silüetini korumak amacıyla hazırlanan 40 rakımı kararları ile Sultanahmet arkeolojik koruma alanı, bu planlara dayalı olarak pek çok yol açma, meydan düzenleme projesini kapsar.

Bu uzun dönemde yapılan uygulamalar dışında Prost Planlarının 1957-60 yıllarında Menderes'in İstanbul'daki icraatına da hem genel yaklaşım hem de

proje olarak yol gösterdiği, hatta 1983'ten sonra Bedrettin Dalan'ın icraatını da etkilediği görülmektedir.



R.III.2.3. Sahil Yolu 1950'ler



R.III.2.4. Sahil yolu 1960'lar

Daha geçen yüzyıl başında başlayıp, bu yüzyıl başında sıra ev ve apartmanlarla yoğunlaşan Beyoğlu, Taksim-Harbiye aksında müstakil apartman blokları ile oluşturulurken, Taksim Gezisi İki Nolu Park kararı ve düzenlemesi, Prost'un kazandırdığı projelerdir.

Prost'un tek başına İstanbul Yarımadası için bir master plan hazırlamasının eksikliği söz konusu iken hazırladığı raporların şehrin gelişme yönü ile ilgili konularda doğru tezlerde bulunduğu ortadadır. 1950'lerde Emlak Kredi Bankası eliyle Mecidiyeköy'de inşa edilen ev grubunun ve hemen bunu takiben Levent yerleşmesinin şehrin kuzeye doğru büyümesine sebep olacağı, bu durumda da Boğaziği'nin korunmasının imkansızlaşacağını belirterek itiraz etmesi buna örnek olarak verilebilir. Prost'un Haliç'in bir bölümünü sanayi alanı olarak planlamış olmasını, Rumeli yakasında İstanbul sivil mimari yapıtlarının en istisna örneklerini yıkarak sahil yolu açılmasını, Boğaziği yamağlarının üzerinde villalar inşa edilecek şekilde gelişmesini öngören planları, İstanbul'un bütünüyle gelişmesini düzenleyecek bir genel çerçeve oluşturmadığını ortaya koyar.

Boğaz sahil yollarının açılması sırasındaki yıkıma S.Hakkı Eldem'in, Eminönü Meydanı için yapılan düzenlemeye Prof.Egli'nin muhalefet etmesi, Prost planlarının halkın yapı faaliyeti açısından ayrıntıyı kısıtlaması, 1950'lerin ilk yıllarında H. Prost'un planlama yaklaşımının yetersizliği konusunda gcl bir kanaatin oluşmasına yol açmıştır. Bu durum yeni bir planlama yaklaşımı ihtiyacını doğurmuştur.

1951'de İstanbul Kalkınma Kongresi'nde, bu eleştirilerin birkaçı gündeme gelmiş ve İstanbul limanı sorununun tartışılmasına olanak tanınmış; aynı zamanda Prost'un İstanbul'daki çalışmasının da sona erdiğine işaret edilmiştir.

H. Prost'un ayrılmasını takiben K. Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, M. Ali Handan, Cevat Erbel'den oluşan ve o tarihlerde profesörler kurulu olarak isimlendirilen, İller Bankasının adına Mithat Yenen'in de katıldığı bir heyet Belediye'de görevlendirilmiştir. Bu heyet yelerinin H. Prost'un kentin kuzeyde Boğaziği'ne doğru gelişmesini önlemek amacıyla karşı çıktığı Levent

Projesi'nin müellifleridir. Bu kurula İstanbul Yarımadası için Prost'un hazırladığı planın şehrin bütününe kapsamadığı şeklindeki eleştirilerden hareket ederek İstanbul'un nazım planının eksik kısımlarını tamamlamak amacı ile üç temel karar ve proje geliştirmişlerdir:

- a) Beyoğlu nazım planı,
- b) Rami yöresinde sanayi bölgesi,
- c) Haliç sanayi bölgesinin bütün Haliç'e yayılmasını öngören plan tadili.

1952 yılına kadar çalışmış olan kurul, Beyoğlu Yarımadasına Prost'un yapmış olduğu çalışmaların benzerlerini uygulamanın haricinde, şehrin modernleşmesi için gerçekleştirilmesi öngörülen üç gökdelenin özelliklerini ve yerini belirlemişler ve şehrin kuzeye doğru büyümesini yasallaştırmışlardır.

Topkapı, Rami, Surdışı, sanayi bölgesinin ise tarihi yarımadaya çok yakın bir yörede kurulmasının Rami-Kazlıçeşme yörelerinde başlamış olan gecekonduların yerleşmelerinin sosyo-ekonomik düzeyinin bu sanayi bölgesinin bütün çevresinde oluşacağı da hesaba katılmadığı için kısa bir sürede Haliç sanayi alanları ile Topkapı sanayi bölgesi arasında kalan yarımada özelliği kuzeybatı yöresi Fatih, Edirnekapı, Ayvansaray, Unkapanı arasındaki yöre sosyo-ekonomik açıdan hızla yapı değiştirerek bir çöküntü bölgesi haline gelmiştir.

Haliç sanayi bölgesinin genişletilmesi de aynı şekilde yarımada kuzey yamaçlarında Süleymaniye Hanlar Bölgesi hayat düzeyinin çökmesini hızlandırmıştır. Haliç'in sanayi bölgesine dönüştürülmesi ile Süleymaniye, Saraçhane, Şehzadebaşı, Beyazıt-Soğanağa bölgelerinin kültürlü sakinleri bu yöreleri terk etmeye başlayınca, bu yörede boş kalan yapılar, depolama, sanayi fonksiyonlarına ve fakir, İstanbul'a yeni gelmiş, henüz gecekondusunu inşa edemeyenlerin şehirde ilk barınakları haline dönüşmeye başlamıştır.

Bu grubun çalışmaları 1957'de Menderes'in İstanbul ile bizzat ilgilenmesiyle sona ermiştir. Gruptan Cevat Erbel ve genç arkadaşları, Menderes icraatı

içinde yer alırken, S.H.Eldem ile E.Onat da Menderes'in danıştığı kişiler arasında yer almışlardır.

1957-60 dönemi Başbakan Menderes'in İstanbul ile yoğun şekilde ilgilendiği ve geniş ölçekli yatırımların yapıldığı bir dönemdir. Bu dönemde Karayolları Teşkilatı, Henri Prost'un İstanbul Yarımadası Nazım Planındaki yolların uygulanması ile görevlendirilir ve Belediye İmar Müdürlüğünde kurulmuş bir büroda Nazım Plandaki yolları, yerinde hiçbir inceleme yapmadan çizim masasında 10 defa büyülterek, karayolları yetkililerinin de fikir ve onaylarını alarak imar planı haline getirilmiştir. Vatan ve Millet Caddeleri, Kemeraltı Caddesi, Karaköy-Azapkapı yolu, Eminönü, Unkapanı, Zincirlikuyu, Beşiktaş yolları, Beyazıt-Aksaray arası ve Saraçhanebaşı-Fatih arası, orta refüj ağaçları kesilerek yolların seviyeleri değiştirilip, çevre yapıları (özellikle üçbeş asırlık abideler, yüzlerce anıt ve sivil mimari eser) yıkılarak oluşturulmuştur.

Bu dönemde İstanbul'da Cevat Erbel'in bürosunda hazırlanan bir imar uygulama planında, her parselde inşa edilecek her yapının cumba ölçüleri, cumbanın komşu mesafeleri, aydınlık ölçüleri arka çizgileri, arka balkon ölçüleri tayin edilerek hazırladıkları bu plana göre yapılmasını sağlayarak şehre düzen kazandırmak istenmiştir.

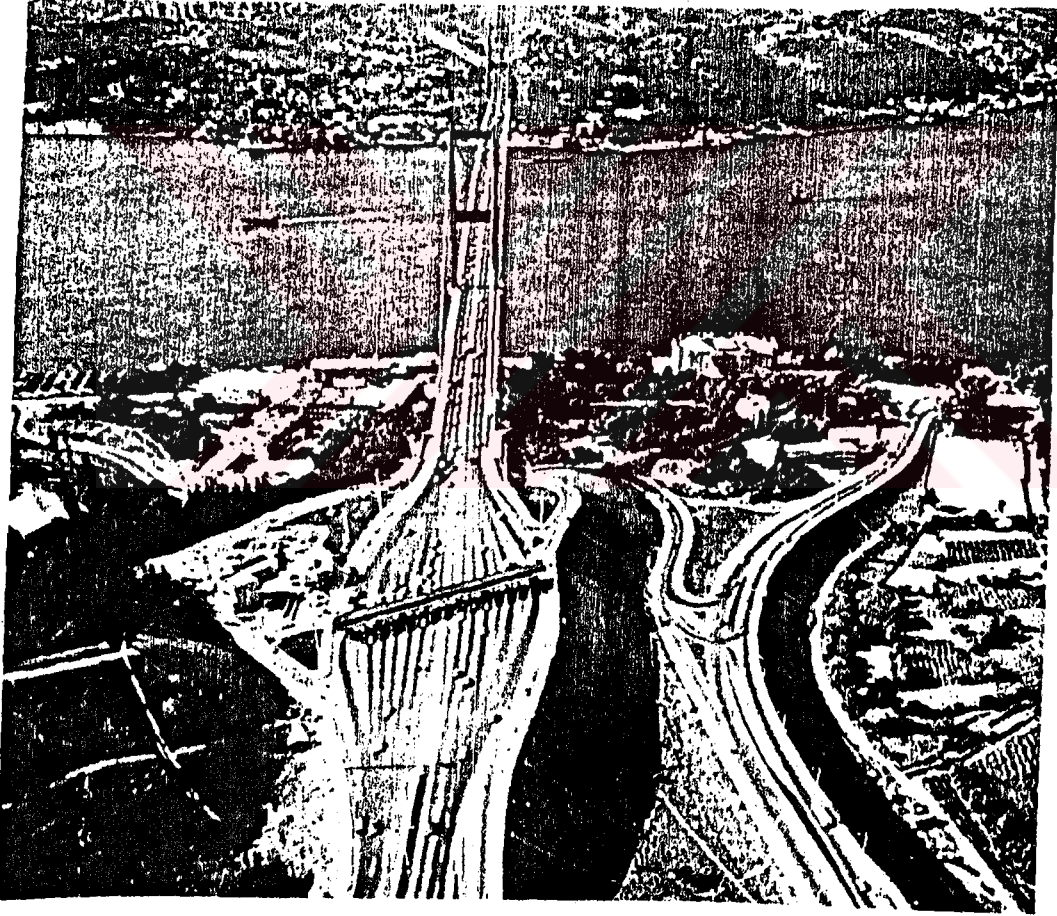
1957 yılında Prof. L. Piccinato'nun danışmanlığı altında, İller Bankası tarafından finanse edilen Nazım Plan Bürosu kurulmuş, Harbiye K-Han'da geniş bir kadro ile yine Cevat Erbel ve İller Bankası adına Mithat Yenen'in yönetimi altında çalışmaya başlamıştır.

Şehrin kuzeye doğru gelişmesinin sakıncalarını farkederek Piccinato, şehrin doğu-batı yönünde çizgisel gelişmesini önermiştir.

Bu dönemde gündemde olan önemli bir sorun Köprü'nün yeri, üzerine yükleneceği fonksiyonlar ve metropolde yaratacağı tesirler olmuştur. Cevat Erbel ve Mithat Yenen, metropolde doğu-batı nüfus oranı %28-%72 iken köprü'nün fizibilitesini teminat altına almak için, doğuda yaşayan nüfusun arttırılması yönünde bir stratejiyi savunmuşlardır. Köprü ile ilgili olarak,

karar mercilerinin içine düştüğü bir çelişki ise Prof. Piccinato'nun köprünün kuzeye doğru gelişmeyi engellemeye yardım edeceği düşüncesine karşılık, köprü fizibilite raporu (De Lew and Cather Grubu) köprünün bir şehirçi ulaşım sistemi olarak, kuzeye doğru gelişmeyi hızlandıracağı görüşünü savunmuştur.

Ashında pahalı ulaşım yatırımı olan köprünün esas itibariyle uluslararası bölgeler ve şehirlerarası ulaşım için kullanılması ve metropoliten İstanbul'un gelişmesinin batıda, Avrupa yakasında ve bölgesel yerleşmenin ise doğuda, İzmit, Adapazarı ve Ereğli yöresinde gerçekleşmesi ile Boğaziçi'nin, İzmit Körfezinin kurtarılabilceği görüşü belki de daha gerçekçidir. Bunun doğruluğunu maalesef günümüzde Boğaziçi'nin, tahrip edilmesi, ikinci ve üçüncü köprü ve İstanbul ulaşım sisteminin perişan hali ortaya koymaktadır.



R.III.2.5. Boğaziçi Köprüsü

Bu dönemde Marmara Bölge Planlama Çalışmalarının da ilk temelleri atılmıştır. 1957'de beşeri coğrafyacıların, Prof. Besim Darkot'un Türkiye

nüfus sorunlarıyla ilgili çalışmalarından hareket ederek, İstanbul'un nüfus artışı için ilk olarak bir nüfus projeksiyonu gerçekleştirilmiştir. Buna göre gecekonduların hızla artışı, sanayinin çevre kirlenmesine yolaçması, kent planlamasının mevcut sosyo-ekonomik yapı ve oluşumlar incelenmeden ve bu yolla yapılacak planlamanın ülkede nüfus ve ekonomik faaliyetlerin, hizmetlerin dengeli dağılımını sağlayacak bir planlamanın bölgesel sonuçları ile uyumlu hale getirilmesi ihtiyacı gündeme gelmiştir. Böylece Marmara Bölge Planlama Çalışmaları için ilk adımları, İstanbul Üniversitesinden sağlanan destek ve Ankara'da kurulan İmar İskan Bakanlığında Esat Turak ve Aydın Germen'in çabaları ve Prof. Turgut Cansever'in İstanbul Belediyesine bölge planlama için yaptığı girişimin sonuçlanması ile atılmış olur. Marmara Bölge Planlama Çalışmalarının, nüfusu hızla artan İstanbul'un meselelerinin çözümüne yönelik olarak düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

Daha 1957-60 yılları arasında genel nüfus hareketleri analizleri, arazi kullanış, şehirselleşme stratejileri koruma, konut, liman, şehir merkezi organizasyonu konularında yapılmış ilk genel araştırmalar bölge planlama çalışmalarına ışık tutmuşlardır.

Ülke ölçeğinde yapılan makro analizler sonucunda Marmara Bölgesi ve İstanbul Metropolünün ülkede üstlenebileceği diğer bölge ve metropollerle bölüşebileceği hizmet, yatırım ve fonksiyonlar tahlil edilmiştir. Bunun sonucunda bölge içinde İstanbul'un üstlenebileceği fonksiyonlar, bu fonksiyonların yerleşmesine uygun arazinin tespiti, bu yerleşmelerin ihtiyacı olan su vesair alt yapının en iktisadi şekilde temin yolları, projenin çeşitli çalışma alanlarını oluşturmuşlardır. Bu da, Doğu Marmara Bölge Planlaması çalışmasının, ülkemizdeki kapsamlı, bütünü gözeten ilk planlama çalışması olduğunu göstermektedir.

Marmara Bölge Planlamasının, İstanbul'un geleceği ile ilgili olarak ortaya koyduğu veriler ve kararların, şehrin büyüme ölçüsü ve hızı, yükleneceği fonksiyonlar açısından esasların, İstanbul'un meselelerini çözmek için bilinmesi gerekli dış etkenleri oluşturduğu, şehrin kendi iç yapısı ve oluşum sürecinden kaynaklanan etkenlerin ayrıca tahlil edilmesi ve bu iki yaklaşımın bütünleştirilmesi ile de İstanbul için şehir master planının oluşturulması

gereğinden yola çıkılarak 1962 yılında İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

1961 yılında 1:25000 ölçekli geçiş dönemi imar planı, hızla nüfusu artan şehrin en az 2-3 yıl içinde yönlendirilmesi zaruretine dayanılarak hazırlanır. Plan, İstanbul'da gecekonduların oluşumunu ve şehirde konut ihtiyacına bağlı olarak ortaya çıkacak arsa spekülasyonlarını engellemek amacıyla, Topkapı-Küçükçekmece kuzeyinde 2.5 milyon kişiyi barındıracak şehir alanları açmayı, bu yörede şehirleşmeyi düzenlemeyi, şehrin kuzeyine Boğaziçi'ne yönelik gelişme eğilimini engelleyerek, Boğaziçi tabiatının korunmasını E-5 kuzeyinde yer alacak yeni yerleşme alanlarında küçük ve temiz sanayi için parklar tesis edilerek Haliç'in sanayi bölgesi olmaktan kurtarılmasını amaçlamıştır. Bu geçiş devresi planı, Orman Fakültesi, Orman Bakanlığı ve Ankara Ziraat Fakültesi uzman ve hocalarıyla oluşturulan bir çalışma grubunca ele alınmıştır. Bununla birlikte, tarihin mimari mirasının korunması için Planlama Müdürlüğü içinde kurulan bir birim ile bu çalışma başlatılmıştır.

Ancak, 1961'de hazırlanmış olan İstanbul için geçiş dönemi planları ile plan raporları, 1963'ten sonra Belediye yetkililerinin emriyle yakılmıştır. Bu seneden sonra 1974'e kadar İstanbul'da planlama çalışmaları, mevzi imar planları şeklinde devam etmiş ve 1957-60 yılları arasında hazırlanmış olan Piccinato Planı aynı yaklaşım çerçevesinde genişletilerek, tanzim edilerek yarı resmi bir nazım plan düzeyine getirilmiştir.

Yine 1960'ta kurulan DPT'nin fiziki planlama ile sosyal ekonomik planlamanın bütünleştirilmesi yönündeki çalışmaları da 1963'den sonra devam ettirilmemiştir. 1964'ten sonra da bölge planlama çalışmaları da durdurulmuş, sanayinin gelişiminin planlar gözönünde bulundurulması, İl İmar Müdürlüğü tarafından düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. 1964-67 yılları arasındaki dönemde DAMOC tarafından İstanbul su-pissu projesi hazırlanmıştır.

Dünya Bankası'nın, dünyada 10 adet büyük şehrin ekonomik, sosyal ve fiziksel gelişmesini sağlamak üzere oluşturduğu programa İstanbul'u da dahil etmesi ile, 1974 yılında İSTANBUL METROPOL ALANI, planlama ve gelişme sorunlarını ele alacak bir çalışma başlatılmıştır. İlk 5-6 ay Prof. Wilhelm

Moltke tarafından yönetilen çalışmanın başına daha sonra Prof. T. Cansever getirilmiştir.

İstanbul Metropolitan Alan Planlamasının temel yaklaşımları şunlardır:

- a) Metropol planlamasını Marmara Bölgesi ile ele almak,
- b) Şehrin bütünlüğü, yani şehri oluşturan bütün sosyal, ekonomik, fiziki özellikler ile belirli bir hiyerarşik düzen içinde inceleyerek ele almak,
- c) Planlamayı, 1961 İstanbul Geçiş Dönemi Planı dışında, bütün ülke şehir planlamasında geçerli olan kısıtlayıcı ve teferruatçı planlama yanığı sından arındırarak stratejik ölçekli politikalar, stratejiler bütünlüğünden oluşacak şekilde ele almak,
- d) Bütün çözüm alternatiflerinin ve çeşitli sektör planlarının, uygulama programlarının ve işletme maliyetleri ile çözümlerin bütünlük içinde geçerliliğinin soruşturulması ve tespit edilmesi,
- e) Planın uygulanabilmesi için kaynak temini yollarının incelenmesi, uygun alternatifleri değerlendirmek,
- f) Şehirde yatırımları ve hizmetleri gerçekleştiren bütün sektörlerin idari-hukuki sorunlarının, planlama, yatırım ve hizmetlerin koordinasyonunu sağlayacak planlama idaresinin, idari ve hukuki yapısının oluşturulması; bu amaçla gerekli yasaları vesair yasaları hazırlamak, iyileştirmek,
- g) Planlamayı ve uygulama mahalli idare organlarının, Vilayet ve Belediye'nin işbirliği ile ve murakabesi altında yürütmek,
- h) Planı donuk, statik bir yapı olarak değil, doğal bir süreç olarak ele almak.

Bu çerçeve içinde;

- a) İller Bankası Bürosu'nun 1963-70 yılları arasında Piccinato'nun bir süre danışmanlığından da yararlanarak geliştirdiği master plan da dahil olmak üzere metropolde olabilecek çeşitli arazi kullanma, ulaşım alternatiflerini geliştirmek; arazi kullanış-ulaşım model çalışması ile arazi kullanış-arazi stratejilerini belirlemek üzere yapılan çalışmadan çok önemli sonuçlar elde edilmiştir.
- b) İstanbul trafik mühendisliği projesi de arazi kullanış, ulaşım model çalışmasına ek olarak İstanbul trafik sisteminin ana yapısı ile trafik planlamasının amaç, politika ve stratejilerinin belirlenmesinden hareket

ederek, tarihi yarımada ve Beyoğlu'nda kavşak, yol, durak, hız kontrolü, trafik ışıkları, park planları, trafik işletme ve kontrol idaresinin işleyişi ile ilgili esaslar trafik yasasına ait ön taslaklar geliştirilmiştir.

- c) İstanbul'da, gıda maddesi temini, toptan ve parakende imkanlarını geliştirmek ve Haliç'te şehrin neredeyse merkezindeki sebze ve meyve halinin naklinin sağlanması,
- d) İstanbul mimarlık mirasının korunması, şehir ve turizm hayatının geliştirilmesi için gerekli tedbir oluşturulmuştur.
- e) Şehirde nüfusun düzenli bir şekilde barındırılması için konut ve iskan bölgelerinin planlama esaslarını ortaya koymak üzere ele alınan ve Prof. Wilhelm Moltke (Harvard Çevre Tasarım Bölge Başkanı) tarafından yönetilen pilot proje ile bütün dünya konut araştırma merkezlerinin bulguları ve yerel anket ve tespitlerinden yararlanılarak konut tasarım esaslarının komşuluk ünitesi veya mahalle ölçeğinde vasıta ve yaya trafiğinin ayrılması, çocuk oyun alanları ve yaya trafiği ilişkisi incelenmiş ve çözümler getirilmiştir. Bu konuda özellikle konut ve komşuluk ünitesi veya mahalle ölçeğinde alternatiflerin maliyet analizi yapılarak yatırım ve işletme döneminde sağlanacak tasarruflar ve israftan kaçınmak için edinilebilecek tedbirler belirlenmiştir. Özellikle ikamet ile ilgili bu maliyet ve işletme giderleri analizlerinin sonuç ve tavsiyelerin İstanbul için olduğu kadar bütün ülke konut sorununa ışık tutacak önemdedir.
- f) Su, pisu, altyapı projeleri, çevre kirlenme sorunları için ise DAMOC projesinin revizyonu (Comp-Tekser Konsorsiyumu tarafından) ele alınmış. Ayrıca İSKİ yasa tasarısı hazırlanmıştır.
- g) İstanbul merkez fonksiyonlarının yapısı ve yaşama esasları, İstanbul limanı ve Marmara Bölgesi serbest liman bölgeleri konuları ile ilgili ilk çalışmalar yürütülmüştür.
- h) İstanbul elektrik-tünel-otobüs işletmelerinin verimli çalışmasını sağlamak üzere hazırlanan projelerin koordinasyonu ve uygulaması için gerekli çalışmalar yapılmıştır.
- ı) İstanbul'da bulunması zaruri olmayan sanayinin bölgede müsait atıl alt yapısı olan yörelere veya Tekel Fabrikaları gibi çeşitli Orta ve Doğu Anadolu illerine nakledilmesi yoluyla da İstanbul'a yeniden nüfus

çekilmesinin önlenmesi, bu meyanda deri sanayinin İstanbul dışına nakli de bu dönemde karara bağlanarak uygulamaya geçilmiştir.

1974 yılında başlatılan çalışma sonuçları 1975 yılı Ekim ayında Bakanlar Kurulu kararları haline dönüştürülmüş ve uygulamaya geçilmesi için gerekli işlemler tamamlanmıştır. Ancak 1975-80 yılları arasında Büyük İstanbul Metropol Planlaması adeta hiçbir şey üretememiştir.

1975-80 yılları arasında 1974-75'de gerçekleştirilen esaslar içinde ele alınan projeleri uygulamaya geçirmek için şu projeler ele alınmıştır. İstanbul Konut ve Yeni Yerleşmeler Projesi (Halkalı-İkitelli). İstanbul'da Madeni Eşya Sanatkarları Federasyonu, ayakkabıcılar, deri, konfeksiyon, esnaf dernekleri ile yapılan müzakereler sonunda İstanbul yakası ve Haliç'te ve o tarihte yaklaşık ikiyüzbin işçi çalıştıran ve mekan sınırlılığı sebebiyle gelişmesini, genişmesini gerçekleştiremeyen sektörlerin, yeni şehirler ile bütünleşmiş sanayi bölgelerine nakli hususundaki mutabakat ve protokoller; Çarşıkapı, Eminönü, Sirkeci, Taksim, Mecidiyeköy alanlarına uzanan şehir merkezinin yoğunlaşma sürecini durdurmak, bu yöredeki yoğunlaşmanın sebep olacağı yaşama-çalışma şartlarının, trafik düzeninin bozulması ve ekonomik kayıpları önlemek amacıyla yeni şehir merkezleri oluşturmak ve bunun için bir başlangıç olacak Ataköy Şehir Merkezi, Fuar, Dünya Ticaret Merkezi hazırlanması.

Ayrıca Avrupa Konseyi ve UNESCO ile yapılan temaslar sonunda her iki kurul tarafından İstanbul'un (Venedik gibi) kurtarılması için uluslararası bir kampanya başlatılması kararlaştırılmış ve bu yönde harekete geçilmiştir.

İstanbul Yenikapı-Florya arasında kıyı şeridi düzenlemesi, İstanbul turizmini geliştirmek için proje, İstanbul katı atık projesi, İstanbul kanalizasyon ve pisu projesi revizyon projeleri tamamlanmıştır.

Ancak tüm bu projeler arasında hiçbirinin uygulamaya geçilmesine 1980 yılına kadar imkan olmamış ve bu dönemden sonra da İstanbul'da, tutarlı bir planlama çalışması yapılmamıştır.

III.3. İSTANBUL METROPOLÜNÜN GELECEĞE YÖNELİK PLANLAMA İLKELERİ

GELECEĞİNİ ARAYAN METROPOL (Prof.M.ÇUBUK, İSTANBUL 4,
1993, s.62-65)

İstanbul, Merkezi Avrupa'nın çeperinde yer alan, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan, çok önemli tarihi, coğrafi ve jeopolitik özellikler taşıyan, aynı zamanda çeşitli kültürlerin bir birikim yeri olan çok eski bir metropoldür.

Geçmişte tüm ticaret ve ulaşım yollarını denetlemiş, koordine etmiş ve organizasyon sağlamış bir "kent" olarak İstanbul, duraksama sonrası bekleme döneminde, geleceğini arayan bir "metropol" durumuna gelmiştir.

Günümüzde ise mevcut yapısı, işlevleri, konumu ve kapasitesinin belirlediği uluslararası metropol niteliği ile de, Türkiye'nin dünya ile, Avrupa ile ve diğer bölgelerle bağlantısında, çok önemli bir "stratejik" nokta oluşturmaktadır. Dolayısıyla İstanbul, bu bağlamda ele alınarak incelenmeyi ve bu süreçte cesaretli atılımlar yapılmayı gerekli kılmaktadır.

Dünya ve bölge ekonomileriyle bütünleşmesi kaçınılmaz olan Türkiye ise, bugün mevcut kapasitesi ile dünyadaki değişimler ve globalleşme çerçevesinde önemli roller üstlenmek ve tüm kozlarını iyi oynamak ve mutlak yeniden yapılaşma sürecini gerçekleştirmek zorunluluğu ile karşı karşıya bulunmaktadır.

İstanbul'un sorunlarının tartışılmasında ve geleceğinin araştırılmasında en önemli husus, yeni bakış açılarının getirilmesi ve herşeyden önce kentin metropolitenleşme sürecine egemen olacak "yeni çözüm yollarının, dinamiklerinin ve araçlarının" bulunması olmaktadır. Bu da bizi "İstanbul Metropolü'nde; bölgesel, metropoliten ve kentsel ölçeklerde sorunların çözümü için "yeni kuramsal sistemler ve organizasyonlar" yaratılmasına götürülmektedir. İşte bu "yeni kuramsal ve organizasyonlar" çerçevesinde kadrolaşma olanakları ve bağımsız bütçe gerçekleştirilmesi koşulları yaratılmalı, İstanbul'a bir "Dünya Kenti" olarak bakılmalı ve kentsel gelişme

bir rekabet çerçevesinde ve eko-sistemik bütünde ve sürdürülebilir kalkınma içinde ele alınmalıdır. Ayrıca, metropoliten büyüme sürecinde ekonomi yeniden yapılanarak istihdam yaratılmalı, metropoliten alternatifler ortaya konularak kentsel ulaşım, bölgesi içinde bir sisteme ve otonom bir iradeye kavuşturulmalıdır. Sorunların tartışılması ve çözüm yollarının araştırılmasında ise sivil demokratik örgütlerin rolleri daha da arttırılmalı, kentteki denetimsiz gelir denetlenerek, kentsel gelişmenin yönlendirilmesine aktarılmalıdır. Ancak böylece yeni düzenlemeler ve organizasyonlarla;

- İyi düzenlenmiş metropoliten kent yönetimi,
- Kaynakların etkin kullanımı,
- Arsa spekülasyonunu önleyici yasal önlemlerle birlikte,
- Özel sektör ve kamu ortaklığı kurularak ve ilçe belediyeleri arasında eşgüdüm sağlanarak İstanbul'un kentsel gelişme sürecine egemen olunabilecektir.

Böylece bir kuramsallaşmanın yapısı ve sistem içinde, merkezi yönetimin desteği ve katkısı da sağlanarak kentin geleceğine dönük kendi kararlarını üretebilen ve diğer uluslararası metropollerle ilişkiyi (öncelikle bölgesel ve kıta bölgesi içinde) geliştirilebilecek ve diğer metropollere etkileyebilecek bir yapı sağlamalıdır. Bunun için gereken yapılmalı, uluslararası sermaye ilişkileri-haberleşme-bankacılık-uluslararası sermaye piyasası oluşturulmalı, sanayi parkları ve serbest bölgeler yapılmalı, özellikle kentin yeniden yapılaşma süreci içinde yaşam kalitesi yükseltilmeli, kentsel hizmetler iyileştirilmeli ve de geliştirilmelidir.

İstanbul metropolü kuşkusuz büyümesine devam edecektir. Büyümenin durdurulması çözümlerinin de, ülke genelinde ele alınması, planlamanın ülkesel ve bölgesel ölçeklerde gerçekleştirilmesi ve böylece ülke bütününde denge metropolleri, dengeli kentler sistemi ve gelişme aksları yaratılmasına bağlı kalmaktadır. Bu ise yeniden ülkesel "şehirçilik sistemi"nin oluşturulması anlamına gelmektedir. Bu noktaya gelmek için çağdaş düzeyde, ülke düzenleme politikaları ve araçları geliştirilmeli, yeni şehirçilik sistemi içinde kentlerin kendi imajlarını, kendi yaratıcılıklarının işlevinde ve devletin ciddi desteği ve katkısıyla ortaya konması sağlanmalıdır.

III.3.1. İSTANBUL BÖLGESİ KAVRAMI İÇİNDE BİR DÜNYA KENTİ: İSTANBUL

İstanbul'un makro ölçekte bugünkü gelişimi önceden öngörülmeven biçimde, kentin doğu ve batı yönlerinde devamlılık gösteren yapışmış kentler sistemi (konürbativ gelişme) oluşturan bir gelişme olarak gözlenmektedir. Böyle bir gelişmeye kesin olarak müdahale etmek gerekmektedir. Yaklaşık üçyüz kilometrelik bir yaygınlıkta Tekirdağ-Eskişehir arasında yayılan ve oluşan bu konürbativ gelişme bandı ele alınarak incelenmeli, İstanbul bir "İstanbul Bölgesi" kavramı içinde, ana stratejik kararlara kavuşturulmalıdır. İstanbul'un kentsel gelişmesinde İstanbul bölgesi kavramı içinde, ana stratejik çizgi içinde bir gerçekleşme sağlanması ise aşağıdaki hususlara bağlı olmaktadır:

- İstanbul metropolünü oluşturan kentsel bütünü gelişmesinde; metropoliten ve bölgesel ve ulusal denge ve uluslararası ilişkiler rolü öncelikli olmalıdır,
- İstanbul kent bütününde kentsel fiziksel büyüme kontrol edilmeli gelişme hızı yavaşlatılmalı ve giderek durdurulmalıdır,
- Kentsel merkezde desantralizasyona gidilmelidir,
- Düzensiz gelişen banliyölerde kentsel bütün ile ilişkili restrüktürizasyon planlaması yapılmalıdır,
- İstanbul kent bütününde gelişmeler yeni yerleşmelere kaydırılmalıdır,
- Kent bütününde gelişmede "linear ve polycentrique" gelişme niteliği kazandırılmalıdır,
- Kentsel merkezlerde, eskime bölgelerinde iyileştirilme ve koruma programları yaratılmalı, yenileştirme operasyonları geliştirilmelidir,
- Kent bütününde iş olanakları ve alanları yaratılmalıdır,
- İstanbul kent bütününde linear gelişmeyi destekleyen ulaşım sistemi ve alt yapı esas olmalıdır,
- İstanbul'un öncelik niteliği olan kimlik belirleyicileri; peyzaj, röperler ve silüetler hassasiyetle korunmalıdır,
- Dolayısıyla; İstanbul'da tarihi ve metropoliten alan coğrafyası, doğal topğrafya önemsenmeli, doğal peyzaj kesin olarak korunmalıdır. Kentsel bütünde yaratılacak yeni imajların, mimari mirasa ve peyzaja uyumu

sağlanmalıdır. Kent bütününde "görsel röper noktalar ağı" oluşturulmalı ve değere konmalıdır,

- İstanbul'un kimlik ifadesinde çok önemli yeri olan Boğaziçi, Haliç ve tarihi Suriçi özellikleri ve birbirleriyle ilişkileri nedeniyle "bütünleşmiş sit alanları" olarak ilan edilmeli, ele alınmalı, özel rolleri ve statüleri belirlenmelidir,
- Bütün bunların gerçekleşmesinde, İstanbul'un kentsel geliştirme araştırmalarını, planlama çalışmalarını yapacak, arşivleyecek, döküman hazırlayacak olan ve herhangi bir siyasi kesinliğe uğramaksızın, Başbakanlığa bağlı statüde bir birim olarak "İstanbul Bölgesi Kentsel Araştırma-Geliştirme ve Planlama Enstitüsü" yaratılmalıdır.



R.III.3.1.1. Kuşbakışı İstanbul

IV. BÖLÜM

TOPHANE-DOLMABAĞÇE KIYI BÖLGESİNDE DEĞERLENDİRME

Tarihin, Milattan 657 yıl önce kurulduğunu bildirdiği İstanbul, sonraki yüzyıllar içinde önemi artarak elden ele geçmiş, bir yandan imar edilip diğer yandan tahrip edilmiş ve Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi olmuştur. Daha sonra gittikçe büyüyerek, mamur bir hale gelmiş, ancak 1203'de Haçlıların istilası ile tahrip olmuş ve sonunda 1453'de Osmanlıların eline geçmiştir. (İstanbul Milli Eğitim Basımevi, 1949, s.12)

Fatih, fetihten sonra kentin imarına önem vermiş, Kanuni Döneminde de, İstanbul dünyanın en mamur ve medeni şehirlerinden biri olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun Duraklama Devrinde, İstanbul da görkemli görüntüsünü kaybetmeye, doğası ve eserleri tahrip olmaya başlamıştır.

19. yy. başındaki Osmanlı devletinin batılılaşma sürecinde, bir takım imar hareketleri ile şehrin mevcut dokusunda bazı değişimler olmuştur. Bu dönemde, büyük devlet daireleri, saraylar ve süslemeli camiler inşa edilmiştir. Ancak konut bölgeleri yangın, deprem gibi doğal afetlerden zarar görmüş, bu durum şehri kısmen bakımlı, kısmen de yıkık-dökük bir hale getirmiştir. Batılılaşma etkisinde olduğu halde şehirde gerçek anlamda bir belediye kurulamadığı ve herhangi bir planlama fikri oluşturulmadığı için, İstanbul plansız ve düzensiz bir gelişme süreci yaşamıştır. II. Abdülhamit devrinde şehir, yolsuz, kanalizasyonsuz, elektriksiz, belediyesiz bir Ortaçağ beldesi durumuna gelmiştir.

1908 devrimi, savaşlar ve büyük yangınlar yüzünden, 1923'de Cumhuriyet ilan edildiği zaman şehir bakımsız bir durumdadır. (İstanbul Milli Eğitim Basımevi, 1949, s.12)

Nüfusu artmaya devam eden şehir, düzensiz ve altyapısız gelişmesine Cumhuriyet devrinde de devam etmiş, şehir yönetimleri bu durumu önlemede genellikle yetersiz kalmıştır. Bakımsızlık ve tahribatlara, 1957-58 yıllarındaki

imar çalışmalarının yıkımları da eklenince, pek çok bölgenin sosyal ve kültürel yapısında köklü değişiklikler meydana gelmiştir.

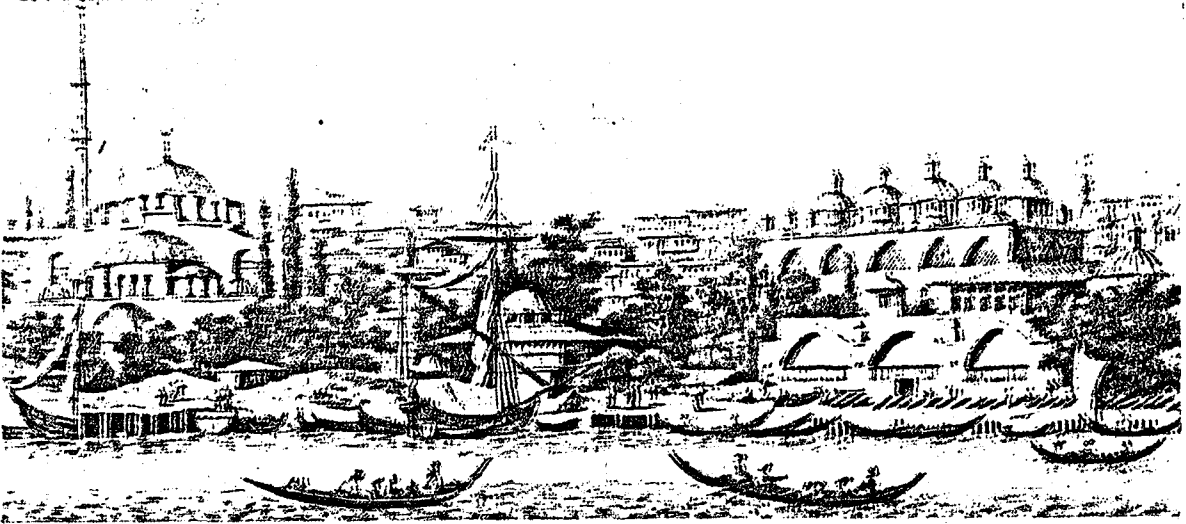
Bu tezde ele alınan bölge de (Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı) tarih içinde dönüşüm ve değişim süreçlerini yaşamış bir bölgedir. Bu noktada, şehircilikte değişim ve dönüşüm süreçlerinin ne şekilde değerlendirildiğine değinecek olursak;

Kentlerin yapılaşmış alanlardaki dönüşümleri konu alan süreçler **Yeniden Üretim (urban regeneration) süreçleridir**. Kent makroformları, merkezler, konut bölgeleri, sosyal donanım, altyapı ve kentsel çevrenin kalitesi yeniden üretim süreçlerinin ilgilenmek durumunda kaldığı kent bileşenleridir.

(GÜNAY, Mimarlık Ekim 1992, s.13)

Günümüzde batı kentlerde terkedilen sanayi bölgesi, liman ve antrepolar da önemli yeniden üretim alanları olmuşlardır. Ülkemizde kent makroformları uzun dönem yoğun kalmış, bunun sonucunda yapılaşmış olanlarda sürekli dönüşüm ve değişim süreçleri yaşanmıştır. (GÜNAY, Mimarlık, 10/1992, s.13)

Tophane Dolmabahçe kıyı bandı, hem söz edilen dönüşümün irdelenmesi, hem de İstanbul gibi denizle coğrafi olarak bütünleşik, ancak sosyal olarak hiç de barışık olmayan bir şehirde, deniz-insan ilişkisinin ele alınması açısından kayda değer bir bölge olarak seçilmiştir.



R.IV.1. Tophane Meydanı 19. yy.

IV.1. BÖLGENİN TARİHİ GELİŞİMİ

Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı günümüzde Beyoğlu ilçesi sınırları içinde, ilçenin Boğaziçi sahilinde bulunmaktadır.

Fetihten önce Konstantinopolis'in sur dışında, Haliç kıyılarında limanla ilişkili dağınık yerleşmeler olduğu çeşitli kaynaklarca ifade ediliyor. Galata'nın bulunduğu yerde o zamanlar "Sykae" olarak adlandırılan küçük bir yerleşme bulunmaktadır. Milet'li Hesychnus'un dediğine göre Galata'ya orada bulunan incir bahçelerinden dolayı bu ad verilmişti. Daha sonra Galata denilmeye başlanan bölge, İmparator Honorius devinde yazılmış İstanbul topografyasına göre eski Konstantinopolis'in 14 muntakasından 13.'sü idi. Procopius'un dediğine göre, Galata surlarla çevrilmiş ve burçlarla korunmuş bir bölge idi. Buraya daha sonra Cenovalılar yerleşir. Fetihle birlikte Cenovalılar teslim olmuş ve Galata savaşız alınmıştır. (INCICYAN, s. 106 - 107-108)

M.S 4. yüzyıl'da Pera adıyla anılan yamaçların önünde çevresi duvarlarla çevrili küçük bir iskele olarak biçimlenen Galata, Bizans'ın son dönemlerinde bir ticaret limanı haline gelmiştir. (ATALIK vd., 1986, s.5). Bizans devrinde buradan Boğaz'a doğru kıyı bölgesinde ancak bazı balıkçı yerleşmeleri olduğu, bunların şehirden bağımsız köyler olduğu söylenebilir. Tophane ve Fındıklı o devirde varolan, Metopon ve Argyropolis (gümüş şehir) adları ile anılan yerlerdi. (AĞAT, s.7)

Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı'nın tarihi gelişimi; Tophane'den başlayarak Tophane-Sahpazarı ve Fındıklı-Kabataş olmak üzere iki bölümde ele alınarak, fetihten sonra günümüze kadar ne şekilde geldikleri tartışılacaktır.

IV.1.1. TOPHANE-SALİPAZARI :

Tophane'ye adını veren Top Dökümhanesi Fetih'ten sonra Fatih tarafından yaptırılmıştır. II. Beyazıt bu imalathaneyi büyütmüş, Kanuni ise eski

binaları yıktırarak yerine beş kubbeli büyük bir top imalathanesi inşa ettirmiştir. 16.yy. ortalarında Tophane meydanı, büyük çınar ağaçlarının gölgesinde topların ve güllerin adeta sergilendiği bir meydandır. Sahilden yaklaşık yüz adım içerde olan top imalathanesinin önünde ahşap bir iskele vardır. Çavuşbaşı iskelesi adı verilen bu iskele 17.yüzyılda Haliç'in ve Boğaz'ın en büyük iskelesidir. (Kömürciyan, s.39, 248)



R.IV.1.1.1. Tophane-Salıpazarı 19.yy. ortaları

Tophane III. Selim zamanında 1792-93 yıllarında, büyük değişikliğe uğramış, meydanı süsleyen çınar ağaçlarının büyük bir kısmı padişahın emriyle kesilerek ve toplar kadirler olarak genişletilmiş, Nizam-ı Cedid askerlerinin talim yeri haline getirilmiştir. Daha önceden varolan kışla binaları yıktırılarak, Kapıkulu ordusunun teknik sınıfı olan Topçular ve top arabaları için yeni bir plan anlayışı ile ahşap Top Arabacıları Kışlası inşa edilmiştir. Top Arabacıları Kışlası II. Mahmut devrinde de önemini korumuş, ancak 1823'te çıkan yangında kışla binaları ile III. Selim'in yaptırmış olduğu mescit yanmış. II. Mahmut, kışlayı yeniden yaptırırken top dökümhanesini de esaslı bir şekilde onarttırmış ve Nusretiye caminin inşasını da başlatmıştır. (KÖMÜRÇİYAN, s.247) Top Arabacıları Kışlası Abdülaziz ve Abdülhamit dönemlerinde, tamirler ile elden geçirilmiştir. (CEZAR, s.76)

Sanayi Kışlası adıyla anılan yapı uzun yıllar Sanat Okulu olarak kullanılmıştır. 19. yüzyıldan kalma, askeri mimari örneği olan binanın, arsası

eğimli olduğu için teraslı yapısı, yerine uygun bir mimarisi vardı. İki katlı ve iki bloktan ibaret, set üstünde uzunlama bir yapı olan Sanayi Kışlası, açıklıkları yarım yuvarlak kemerli, ışıklı bir bina idi. İki blok ortasında ince minareli bir de cami vardı. Set altında caddede dükkanlar sıralanmıştı. Cadde altındaki atelyeleri sahile kadar uzuyordu. Bina Sanat Okulu idaresinde iken, 1958'de yol genişletme çalışmaları sırasında yıktırılmıştı. Arkasındaki dik arazi yıllardır boştur. (ÜNSAL, s.48)

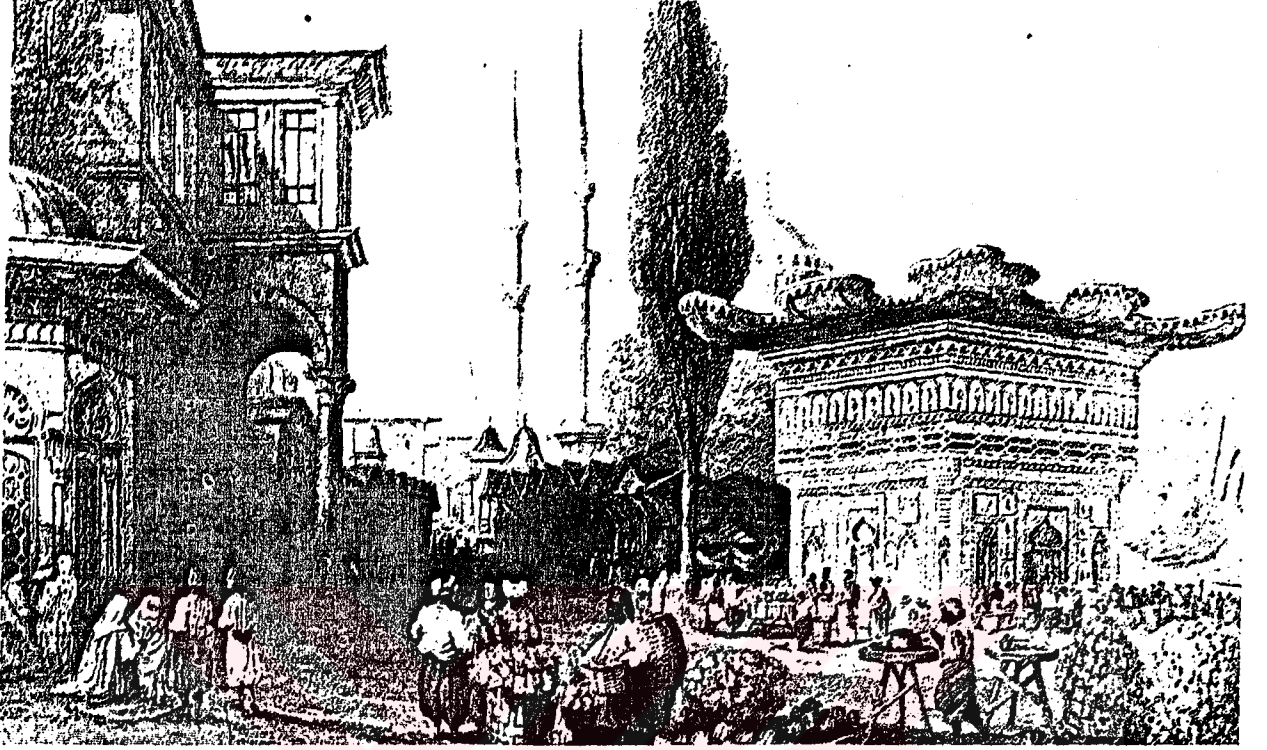
Abdülaziz zamanında, 1864 yangınında yanan Topçu Başı binası arsası ile Topçu Mektebi arsası birleştirilerek Müşirlik Dairesi yapılmıştı. Bir kışla girişini andıran esas holü ve plan şekliyle içi tipik bir Türk yapısıydı. Dıştan Avrupa izlenimi taşıyan mimarisi ise o devirdeki akımlara uymuştu. Müşirlik Dairesi iki katlı bir bina idi. Zemin katında dükkanlar sıralanmıştı. Bir ara İnzibat Kumandanlığı olmuş ve bu dükkanlar depo olarak kullanılmıştı. Sonunda Sanat Okulu idaresindeyken, 1958 yılı yol çalışmaları sırasında yıktırılmıştır.

1855'de Abdülmecid Tophane Kasrı olarak bilinen Mecidiye Kasrı binasını inşa ettirmiş. Binanın bahçesi o zamanlar denize kadar uzanmış ve padişah buraya denizden gelir, Nusretiye Camii'nde kıldığı cuma namazından sonra burada dinlenirmiş. Mecidiye Kasrı olarak da bilinen bina Tophane yolu inşaatında 0.50m. toprağa gömülmüştür. (ÜNSAL, s.49) Bir süre Malul Gaziler Yurdu olarak kullanılan bina 1987'de Mimar Sinan Üniversitesi'ne devredilmiştir. (CEZAR, s.77)

Tophane'ye Türk Sanatı'nın güzel bir örneği olan Kılıç Ali Paşa Camii, Hamamı, Medrese ve Sebili 1580 yıllarında Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Incicyan'ın verdiği bilgilere göre, Kılıç Ali Paşa Camii'nin, Hamamı'nın ve diğer müstemilatının arsası ve Tophane Meydanı'nın büyük bir kısmı önceleri bir körfezdir. Kılıç Ali Paşa, tersaneden getirttiği Hıristiyan mahkumları çalıştırarak bu bölgeyi doldurtmuştur. (KÖMÜRÇİYAN, s.248-249)

Kılıç Ali Paşa Cami ve Türbesi, duvarlarla çevrili avlu içerisinde; hamam avlunun batısındaki sokağın karşı tarafında; medrese hamamın güneyinde yer

alır. Hamam, caminin kible ekseni doğrultusunda, medrese ile türbe, doğu-batı ekseni üzerinde kurulmuştur. Cami avlusuna beş kapıdan girilir. 1958



R.IV.1.1.2. Tophane Çeşmesi, Bartlett



R.IV.1.1.3. Tophane Çeşmesi, Allom

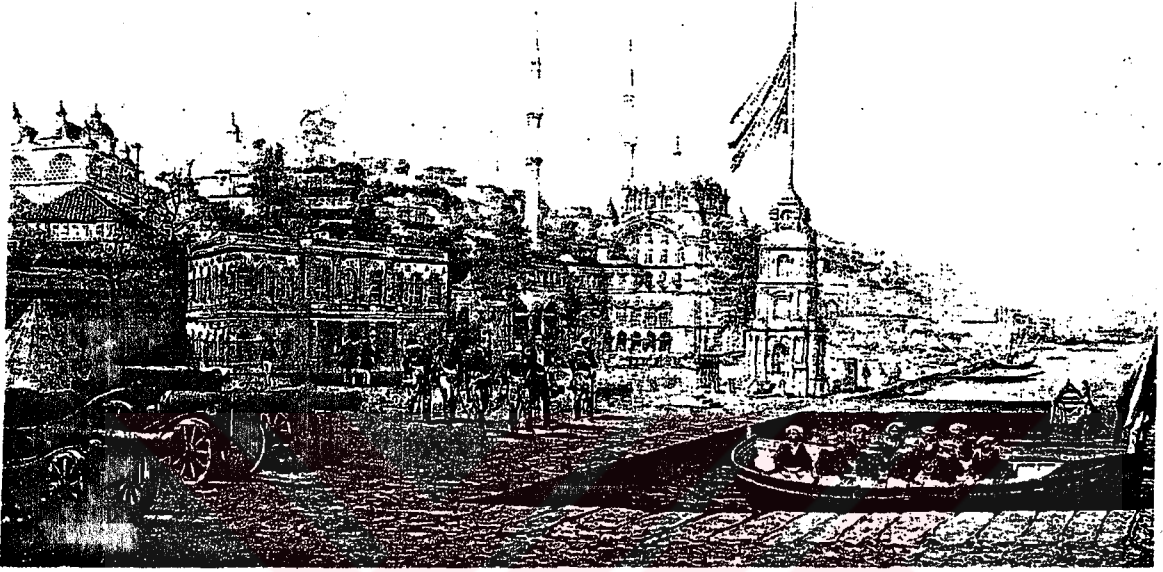
yılında Kemeraltı ve Meclisi Mebusan caddeleri genişletilip Tophane alanı yeniden düzenlenirken avlunun kuzey duvarı yıktırılarak daha geride yeniden yapılmıştır. Eski duvarın iç yüzünde abdest alma muslukları, dışında dükkanlar vardı. Yeni duvarın iç tarafına aslına uygun olarak üstü saçaklı bir abdest alma yeri yapılmış, fakat dükkanlar yenilenmemiştir. Bu yüzden şimdi caminin önünde ağır bir duvar kitlesi bulunmakta ve bir sağır duvar caminin görünümünü olumsuz etkilemektedir. (KURAN, s.209)

Tophane meydanının en önemli eseri ve sembolü olan ve şehre gelen pek çok gezginin beğeni ve hayranlığını kazanan, III. Ahmet'in 1729'da Bahçeköy'den getirttiği su ile yapımına başladığı ve I. Mahmut tarafından 1732'de tamamlattırılan Tophane Çeşmesi'dir. Eski gravürlerden anlaşıldığına göre geniş saçaklı ve kubbeli inşa edilen çeşme, 1825-30 yıllarında çatısız şeklini almıştır. 1957 yılında yapılan restorasyon ile Melling'in yapmış olduğu gravüre uygun olarak onarılmıştır. (AĞAT, s.13) Lale Devri'nin dekorasyon anlayışında Barok'a uzanan çizgi üzerinde önemli bir halka oluşturan çeşme, meydan çeşmelerinin en güzellerinden biridir. (CEZAR, s.75)

Kente Tophane İskelesi'nden giren Avrupalılar karşılarında ilk olarak Tophane Çeşmesi ile Nusretiye Camii'ni görürler. Nusretiye Camii bu döneme ait hemen bütün seyahatnamelerde anlatılır. (ARSLAN, s. 70) Nusretiye Camii'nin yerinde önceleri III. Selim tarafından Arabacı Kışlası için yaptırılmış bir camii bulunmaktadır. Dolmabahçe'ye kadar olan sahada büyük zarar veren 1823 yangınında bu camii ve kışla da yandığından, II. Mahmut aynı yıl bugünkü caminin inşasını başlatmıştır. Nusretiye ismi yeniçerilerin kaldırılmasına teşekkür olarak konmuştur. Abdülmecit ve Abdülaziz devirlerinde Kadir Alayı bu camide yapılmış. (AĞAT, s.14)

Nusretiye Camii, 1825 tarihinde II. Mahmut tarafından Kirkor Amira Balyan'a inşa ettirilmiştir. (ARSLAN, s.70) 1848 yılında cami avlusuna bir şadırvan yapılmış, ertesi yıl şadırvan ve kubbe onarılmış ve kubbe kurşunla kaplanmıştır. 1908 yılına kadar cami ve diğer müstemilatı çeşitli onarımlar görmüştür. (TUĞLACI, s.47)

Selimiye Camii gibi tek kubbeli, merkezi plan şemasında inşa edilen Nusretiye Camii, yabancı elemanların dini bir yapıda belirgin bir şekilde uygulandığı önemli bir örnektir. Yapıda barok profiller, hareketli şerefeler ve cephelerde ampir özellikler kullanılmıştır.

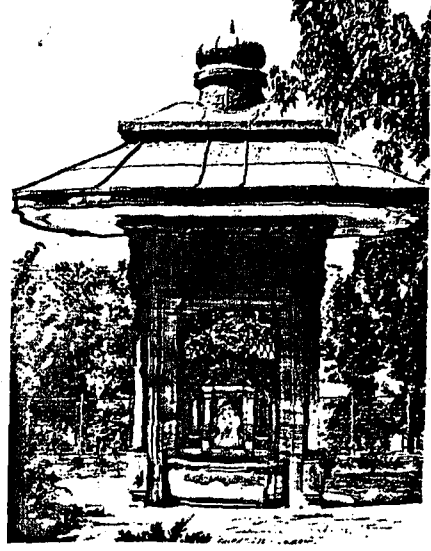


R.IV.1.1.4. Tophane Meydanı 19.yy. ortaları



R.IV.1.1.5. Nusretiye Camii ve Tophane 1900

Nusretiye Camii, hem bir kışla camii hem de bağımsız bir camii niteliği taşır. (ARSLAN, s.70) II. Abdülhamit 1901'de Nusretiye Camii'nin köşesine iki yüzlü, saçaklı, güzel bir mermer çeşme yaptırmış, (Hamit II. Çeşmesi) (ÜNSAL, s.49) 1958 yılındaki yol genişletme çalışmaları sırasında buradan kaldırılarak Maçka'ya nakledilmiştir. (AĞAT, s.14) önce stat karşısında Dolmabahçe Parkı'nın köşesine monte edilirken, oradan da sökülerek Maçka Silahhanesi -İ.T.Ü. Eski Maden Fakültesi- karşı köşesindeki yere oturtulmuştur. (ÜNSAL, s.49)



R.IV.1.1.6. II. Hamit Çeşmesi Maçka

Nusretiye Camii ve Sebili'nin önüne Salıpazarı yolunun 1958'de indirilen seviyesi dolayısıyla basamak ilave edilmiş, şadırvan avlusundaki musluklar ve tuvaletler kaldırılmış, cami avlusu donatılmış, anıt alçak bir parapetle çevrelenmiş ve yol camiye teğet geçirilmiştir. Antrepo binalarının yüksekliği Salıpazarı'ndan perspektif olarak caminin kubbesini geçmektedir. Açmalar yüzünden sebilin dolu yan duvarının ortaya çıkması, şadırvan avlusundaki değişiklik eserin mimarisine bir başkalık getirmiştir. (ÜNSAL, s.49)

Nusretiye Camii'nin bitişiğinde, caddenin biraz gerisinde 1740 tarihli Çivici Limanı Mescidi bulunmaktadır. Çavuşbaşı Mescidi de denilen yapı, ilk olarak namazgah iken üzerine bir çatı inşa edilmiş ve zamanla bu mescid yanmış; Elhac Mehmet Efendi kagirden üst katı olan mescidi ve mektebi yaptırmıştı. Bir iki basamaklı ufak bir taşlıktan merdivenle mescide çıkılıyordu. Bu küçük avluda eseri yaptıran Mahmut Çavuş'un güzel bir mezarı vardı. Bu eser, liman binalarının otoparkı için ayrılan cep yüzünden, 1957'de yıkılmıştır. (ÜNSAL, s.50)

Salıpazarı denen bölgede, 16. yüzyılda şimdiki Nusretiye Camii'nin yerinde bulunan Mehmet Ağa Camii'nin yakınında, her salı günü muhtelif yerlerden

gelen pekçok insan tarafından çeşitli eşya satılan Salıpaazarı vardır. Daha ileride Canfeda İskelesi vardır ki ona yanındaki Canfeda Tekkesi'nden dolayı bu ad verilmiştir. (İNCİCYAN, s.113) Bu pazar yeri daha sonra Emnabad Sarayı'nın inşasından sonra Tophane'ye nakledilmiştir. (AĞAT, s.12)

Bugünkü Salıpaazarı yokuşunun başında Eski Salıpaazarı Camii de denilen Süheyl Bey Camii bulunmaktaydı. Caminin altında bir de çeşmesi vardı. Çeşmeye Abdülaziz Çeşmesi de denirdi. Cami çokgen planlı bir mescitti. Cepheleri, kesmetaş şeritleri arasında pres tuğla kuşaklar ile renkli bir görünüşe sahipti. Sade bir mimarisi vardı. Yine böyle bir yol genişletilmesinde (1873'de) yıkılmış ve Abdülaziz tarafından yeniden yapılmıştı. 1957 yılında Salıpaazarı yolunun tesviyesinde yıktırılmıştır. Vakıflar arsasına lokanta yaptırmıştır. (ÜNSAL, s. 50) (KURAN, s.317)

IV.1.2. ÖZET OLARAK TOPHANE-SALİPAZARI BÖLGESİ :

Osmanlı Devrinin ilk zamanlarında, özellikle topçu askerleri ve imalat işçilerinin oluşturduğu bir topluma sahip olan Tophane sonraları şehre yakınlığından dolayı ilgi çekmiş ve sarayın önde gelenleri tarafından burada güzel yalılar yaptırılmıştır. (AĞAT, s.73) Evliya Çelebi'ye göre, Tophane'de 70 Müslüman, 20 Rum, 7 Ermeni mahallesi, birkaç da Yahudi evi vardır. Bu semtte Terekeci Yalısı, Valide Karındaşı Yalısı, Güğümbaşı Yalısı, Melek Ahmet Paşa Yalısı, Deniz Uğrusu Yalısı, Ebusaid Yalısı, son derece güzel binalardı. (Kömürçiyen, s.248)

1831 tarihine kadar olan planlar incelendiğinde, büyük blok binaların sadece Tophane'de bulunduğu, ondan biraz daha küçük binaların da Dolmabahçe'de yer aldığı görülür. Büyük blok binaların dışında kalan küçük yapıların özellikleri, ya bir yol kenarına sıralanmış olmaları, ya da dağınık konutlar manzarası göstermeleridir. Konutların, planlarda dağınık şekilde gösterilmeleri ile yazılı kaynaklardaki; buraların bahçelik olduğuna ilişkin bilgiler, birbiriyle uyumaktadır. Buna göre o devirde, buradaki dağınık ve seyrek konutlar, geniş bahçeler içinde yer alan evler durumundaydı. Salıpaazarı'nın dar kıyı şeridinde seyrek binalar vardı.

Ancak günümüzde bu yapılaşmadan hiç bir iz kalmamıştır. (CEZAR, s.77)

IV.1.3. FINDIKLI-DOLMABAĞÇE :

Bizanslılar zamanında, Argyropolis (Gümüş şehir) olarak bilinen Fındıklı o devirde dini bakımdan önemli bir yerdir. Anlatıldığına göre, Bizanslılara Hıristiyanlığı tanımlayan havari Aziz Andre orada bir mabet inşa etmiş ve Stachys'i Bizans'ın ilk piskoposu olarak orada takyis etmiştir.

Fındıklı, fetihten sonra hızla rağbet görmüş ve çok nüfuslu güzel bir Türk mahallesi olmuştur. Eremya Çelebi'nin belirttiğine göre, şehrin en yakın sayfiyesi olan Fındıklı'da güzel bahçeler, mesireler vardı. (Kömürçiyen, s.251) 17. yüzyılda, Fındıklı'da bulunan gezinti yerleri şunlardı: Deniz kenarında büyük bir gezinti yeri olan Çizmeci Tekkesi, Ayazpaşa Havuzlu Mesiresi, yeniçerilerin Samsun Köpekleri'nin beslendiği Samsunhane Mesiresi, içinde Ali Kuşçu'nun rasat çıkarmak için kazdırdığı bir kuyu bulunan Müneccim Kuyusu Mesiresi ve çimenlik ve iyi sulu Pelidcik Ayazması. (Ağat, s.16)



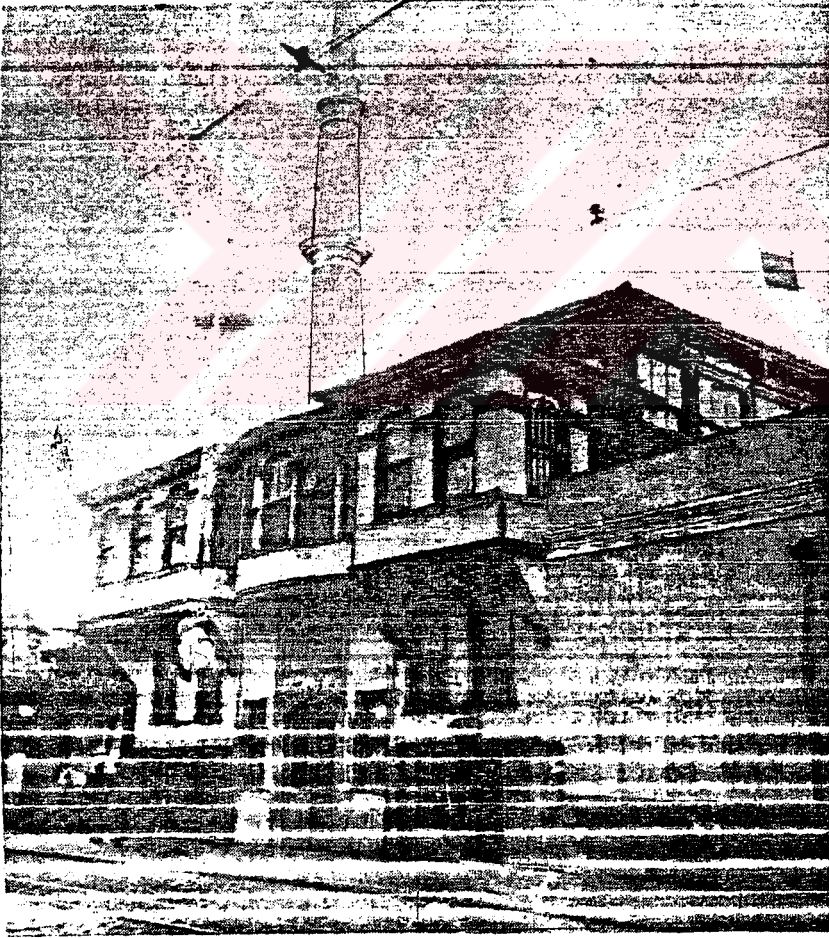
Palatium Fındıklı - Samsun

R.IV.1.3.1. Fındıklı'dan Dolmabağçe 1900

Fındıklı, Evliya Çelebi'ye göre de mamur bir semtti; yiyecek üzerine çeşitli dükkanlar bulunmaktaydı. Genellikle halk, tüccar, manav ve topçu idi.

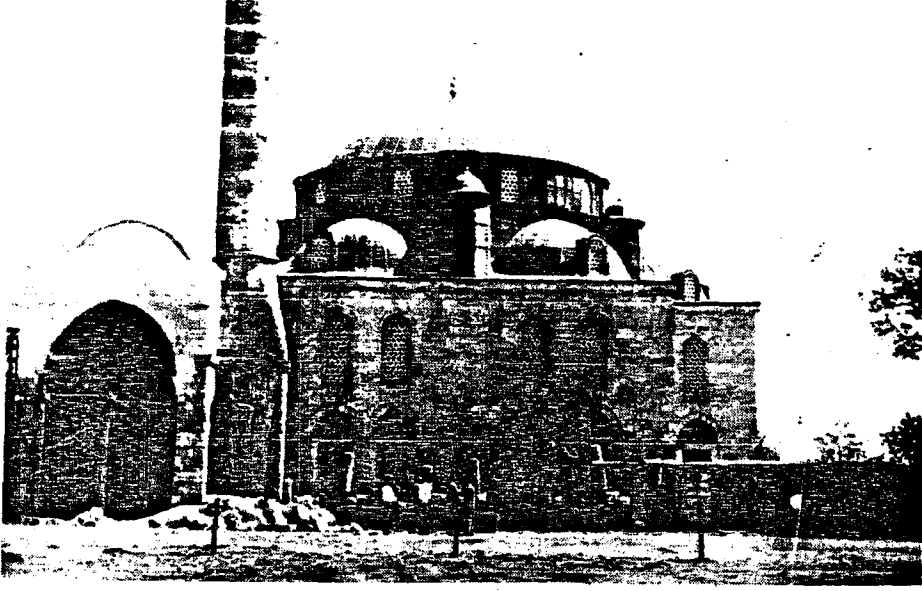
(Ağat, s.16) Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiye göre Tophane'de Fındıklı kasabasında 800 dükkan vardı. Bedestan yok fakat kıymetli her türlü eşya mevcuttu. (Kömürçüyan, s.251). Bu haliyle Fındıklı küçük esnafın gezinti yeri idi. (İncüyan, s.113)

Fındıklı'nın en önemli eseri, Mimar Sinan'ın bir yapısı olan Fındıklı Molla Çelebi Camii'dir. Cami, mektep ve çift hamamla birlikte küçük bir külliye olarak planlanmış olan yapı, bir 16. yüzyıl eseridir. Molla Çelebi takma adıyla anılan İstanbul Kadısı ve Anadolu Kazaskeri Mehmet Vusuli Efendi tarafından yaptırılmıştır. Mektep eski bir tarihte ortadan kalkmıştır. (Kuran, s.113) Çift hamam ile cami arasında bir sokak bulunuyordu. Hamam, Ayasofya hamamı planının daha küçük bir örneği şeklinde idi. 1957 yılında yol genişletilirken istimlak edilmiştir. (Ünsal, s.51)



R.IV.1.3.2. Fındıklı Hamam'ının Giriş ve Soğukluk Katının Cadde Görünüşü

1945



R.IV.1.3.3. Molla Çelebi Camii'nin Son Cemaat Revak İnşaatı 1958

Mihrap tarafında bir yarım kubbesi bulunan Molla Çelebi Camii, ana mekanın büyük kısmı tek kubbe ile örtülmüş bir yapıdır. 6 ayağa oturtulan kubbenin taşıyıcılarının iki tanesi 6 köşeli paye, dördü de duvar çıkıntıları şeklindedir. (Cezar, s.74)

Caminin son cemaat yeri 1822'de harap olduğunda, ahşaptan düz atkılı olarak onarılmış, 1957-58 imar çalışmalarında orjinaline uygun olarak restore edilmiştir. Caminin minaresi de orjinal stilde olup, aynı restorasyonda onarılmıştır.

1787'de Sadrazam Koca Yusuf Paşa, Molla Çelebi Camii'nin önüne bir sebil yaptırmış, 1957-58 imar çalışmaları sırasında, Kabataş set duvarının önüne taşıtılmış ve bir çaycıya kiralanmıştır. (Ünsal, s.52)

Emnabad Sahilsarayı, kısmen Salıpazarı'ndan, kısmen de başka bir yalıdan yer alınarak 1725'te Damat İbrahim Paşa tarafından yaptırılmıştı. 19. yüzyılda Emnabad'ın yerine Çifte Sultan Sarayları denilen, iki büyük yalı inşa edildi. Cemile Sultan ve Adile Sultan yalıları olarak bilinen yalılardan, 1909 Çırağan yangınından sonra Meclisi Mebusan olarak kullanılan Cemile Sultan yalısı ile

lise olarak kullanılmış olan Adile Sultan yalıdır. Bu yalılar halen Mimar Sinan Üniversitesi binaları olarak kullanılmaktadır. (Ağat, s.16)

Bugünkü M.S.Ü. binalarının bulunduğu bölgede, 16.yüzyıla ait, Arap Ahmet Paşa adına yaptırılmış, ancak günümüze ulaşmamış bazı binalar vardı.

Arap Ahmet Paşa, Rodos ve Kocaeli Sancak Beylikleri'nden sonra Cezayir Beylerbeyliği'ne, 1574 yılında da Kıbrıs Beylerbeyliği'ne atanır ve bu görevde iken ölür. Naaşı İstanbul'a getirilerek Fındıklı'da gömülür. Türbesini, hanımı Perizat Hatun, Mimar Sinan'a yaptırır. (Kuran, katalog no.161)

Arap Ahmet Paşa Türbesi, sekizgen plan üzerinde, küfeki taşından yapılmış, klasik bir Osmanlı türbesidir. 1957'de imar çalışmalarında istimlak edildiğinde bakımsız bir durumdadır. (Ünsal, s.50)

Arap Ahmet Paşa Kütüphanesi, koyu nefli taş cephe, iki katlı ve tonozlu bir yapıdır ve M.S.Ü.'nün Seramik Bölümü olarak kullanılmış, 1957'de yıktırılmıştır. (Ünsal, s.50)

Hatuniye Tekkesi ve Mescidi M.S.Ü. bahçesi girişi bitişiğinde, cadde üzerinde idi. Asıl adı Perizat Hatun Mescidi olan bina, kagir yapı ve ahşap çatılı bir mescitti; Tekkesi de ahşaptı. İlk olarak Arap Ahmet Paşa'nın hanımı Perizat Hatun tarafından inşa ettirilmiş, daha sonra yeniden yaptırılmıştı. (Ünsal, s.50)

Arap Ahmet Paşa Türbesi ile cadde arasında bir hazire (etrafı duvarla çevrili, cami ya da türbe avlusundaki mezarlık, Hatire) vardı. Parmaklıkları bir duvarla çevriliydi ve duvar yüzünde çeşmesi vardı. Kitabesi ve suyu olmayan bir hazire idi. 1957'de yol genişletilirken yıktırılmıştır. (Ünsal, s.50)

Fetihten sonra bir Türk mahallesi olarak gelişme gösteren Fındıklı'nın sahil kesiminden çok iç kısımlarında dini eserlere rastlanmaktadır. Bunların en önemlileri arasında, Kazancı Camii (karşısında Köprülüzade Hafız Ahmet Paşa'nın 1732-33 tarihli çeşmesi), Selime Hatun Camii (Kazancı camii gibi

mescit olarak yapıp, camiye sonradan çevrilmiş, günümüze ulaşamamış) vs. sayılabilir. (Cezar, s.78)

Sahilde Çizmeciler Tekkesi bir tarikat tekkesi değil, zanaat erbabının mesleki dayanışma toplantıları için kullandıkları türden tekkelereydi. Kabataş'ta bulunmaktaydı. (Cezar, s.77)

Kabataş'taki en önemli ibadet yapısı, vapur iskelesi karşısında set üstündeki Ömer Avni Camii'dir. Bir 17. yüzyıl eseridir. Set üstünde bulunan bir önemli yapı da meydan çeşmelerinin en güzellerinden biri olan Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi'dir. (Cezar, s.79) Klasik stilde olan çeşme 1732 tarihlidir. Özelliği iki cepheli oluşudur. Bu özelliği set üstündeki orjinal yerinden dolayıdır. 1939 yılında caddeden çeşmeye doğru çıkan merdivenler, anıtsal merdivenler haline getirilmiş ve etrafı yeşillendirilmiştir. 1957'de set duvarı geriye alınınca çeşme de bugünkü yerine taşınmıştır. Çeşme yeniden monte edilirken kaidesine basamaklar ilave edilmiş, orjinalinde olmayan bir beton saçak yapılmıştır. (Ünsal, s.54)

Kabataş iskelesinin yanında küçük bir liman vardı. 1957'de otopark yapılmak üzere doldurtulan limanın, dalgakıran duvarının ortasında dikili olan kitabe ortada kalmıştır. Kitabede yazılı olan tarih 1267 H. (1853) yılıdır.

Kabataş set duvarının civarında olup günümüze ulaşamamış bazı eserler vardır ki, bunların çoğu 1957-58 imar çalışmaları sırasında yok edilmiştir. Bunlardan



R.IV.1.3.4. Kabataş Limanı
Kitabesi

Esat Mehmet Efendi Çeşmesi klasik kemerli, kesme taştan güzel bir duvar çeşmesiydi ve set duvarındaydı. Arapça kitabesinde 1613 tarihi yazılı olan çeşme, süslemesiz olduğu için değersiz sayılıp, 1957'de kaldırılmıştır. Aynı yıllarda yok olan bir diğer çeşme Saadettin Efendi Çeşmesi'dir. 1629 tarihli çeşme set merdivenlerinin alt başındaydı. Cadde seviyesine göre gömülü

kalmış olan çeşmenin son istinat duvarına gömülü kaldığı sanılmaktadır. Yine set merdivenlerinin sahanlığında bulunan Silahtar Yahya Efendi Çeşmesi, 1788 tarihli barok özelliği taşıyan, üç cepheli mermer bir çeşmeydi. (Ünsal, s.55, 57)

Kabataş settinin sonunda bir Hazire vardı. Dolmabahçe Camii karşısında güzel mezar taşları ve ağaçlarıyla semtin özgün köşelerinden biriydi. 1938 yılında Prost, mezar taşlarını kaldırtıp orayı yeşil bir bant olarak korumuş, 1957 yılı imar çalışmalarında set duvarı geri alınırken burası da yok olmuştur. (Ünsal, s.57)

Kabataş'ın 17. yüzyılda en önemli özelliği Karabali Bahçesi denilen mesire yeridir. Bu mesireyi Beşiktaş Bahçesi'ne, I. Ahmet'in Sadrazamı Nasuh Paşa tarafından deniz doldurtularak elde edilen Dolmabahçe Mesiresi bağlar. (Batur, s.77) Doldurtulmadan önce körfez olan meydan, Dolmabahçe Sarayı ve Camii'nin inşasından önce Galata halkının ilgi gösterdiği bir eğlence yeri idi.

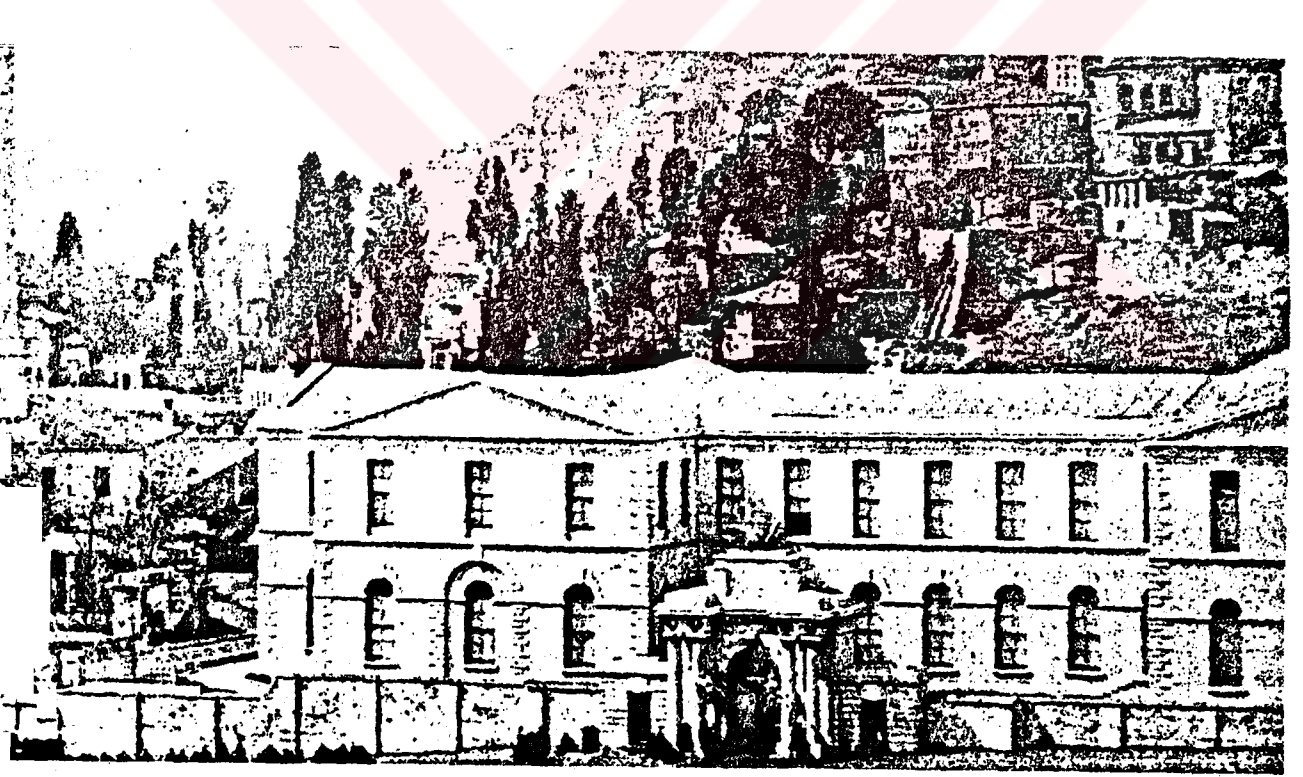


R.IV.1.3.5. Denizden Dolmabahçe 1900

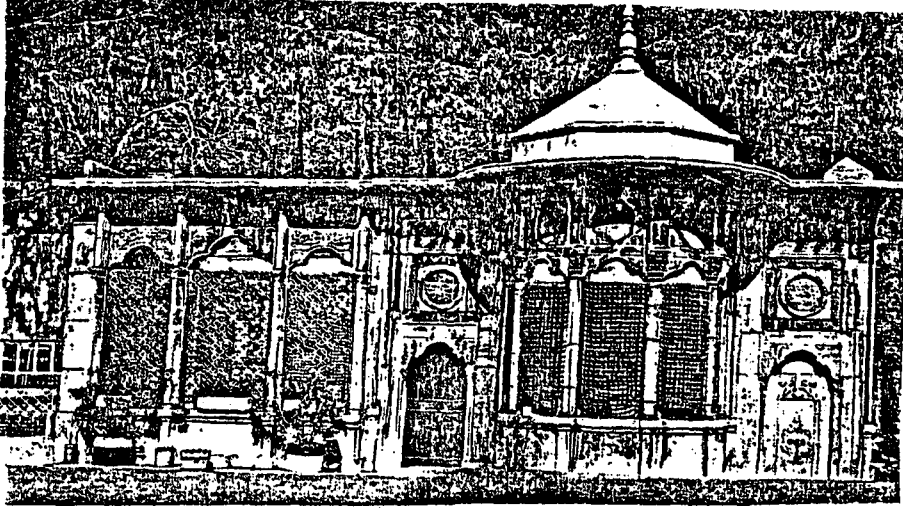
Bugünkü Dolmabahçe Sarayı, 1842-1853 yılları arasında Abdülmecit tarafından yaptırılmıştı. (Kömürçiyen, s.252) 1852-53 yıllarında inşası biten Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Camii ampir ve barok özellikler taşıyan bir eserdir. Kare planda olup yüksek tek kubbeli, kubbe yanlarında yelpaze şeklinde pencerelidir. (IST. Camileri, s.20) Çift minareli caminin önünde

hünkar mahfili vardır. Caminin dış avlusu saat kulesine kadar uzuyordu. Duvarın yarım yuvarlak kemerli ve parmaklıklı pencereleri vardı. Avlu kapısının yanında bir çeşme ve köşesinde de muvakkithane (namaz saatlerinin saptanmasında kullanılan cihazların bulunduğu, camiden ayrı bir bölüm) bulunuyordu. 1937 imarında duvar yıkılarak cami açığa çıkarılmış, avlunun yerine şimdiki iskele meydanı yapılmıştır. Muvakkithanenin yeri değiştirilerek deniz kıyısına alınmış, avlu kapısının kitabesi caminin mihrap duvarı önüne yerleştirilmiştir.

Dolmabahçe Camii'nin karşı köşesinde, Gümüşsuyu'na çıkan yolun başında Dolmabahçe Tiyatrosu bulunuyordu. Abdülaziz döneminde inşa edilmiş, ampir stilde bir binaydı. 1937 imarında, tütün deposu olarak kullanılırken yıktırılmıştı. (Ünsal, s.57)



R.IV.1.3.6. Dolmabahçe Tiyatrosu 19.yy.



R.IV.1.3.7. Emin Ağa Sebili

Emin Ağa Sebili de Dolmabahçe Camii'nin karşı köşesinde bulunuyordu. Gümüşsuyu'na çıkan yolun kavşağı nedeniyle 1957'de yerinden sökülmüş, 1964 yılında aynı yerde geri çekilerek monte edilmiştir. Bu çalışmalar sırasında, sebilin yakınında bulunan, aynı devrin eseri olan Sıbyan Mektebi ve tekke ortadan kaldırılmıştır. Lale Devri'nden baroğa geçiş dönemi özelliklerini taşıyan sebil günümüzde çay ocağı olarak kullanılmaktadır. (Ünsal, s.57, Cezar, s. 81)

IV.1.4. ÖZET OLARAK FINDIKLI DOLMABAĞÇE BÖLGESİ :

Fetihten sonra Fındıklı, sayfiye yeri olarak biçimlenmiş bir Türk mahallesidir. 17.yy.'da semtin genel yapısı, deniz kıyısında ve yamaçlara doğru oluşmuş gezinti yerleri ve yiyecek maddesi dükkanların bulunduğu bir özellik göstermesidir.

Fındıklı Tophane'nin devamı olup, aradaki Salıpazarı ayırıcı bir sınırdır. Fındıklı bir ticaret merkezi olarak geliştikten sonra, İstanbul'a yakınlığından dolayı padişah ve devlet mensuplarının değerli yapılar yaparak geliştirdikleri bir bölge olmuştur.

En önemli yapıları; Çivici Limanı Mescidi ile derya beylerinden Süheyl Bey'in yaptırdığı Salıpazarı Camii, Hatuniye Mescidi, Çeşme ve Tekkesi, Molla Çelebi tarafından yaptırılan Fındıklı Camii, Mektep ve Hamamı, bu caminin

önüne Koca Yusuf Paşa'nın yaptırdığı sebil, Hatuniye Tekkesinin yanına Sadrazam Bıyıklı Ali Paşa'nın yaptırdığı mektep ve çeşmedir. Fındıklı 18.yy başında Damat İbrahim Paşa tarafından, Emnabad adındaki sahil sarayının yaptırılmasından sonra daha çok gelişmiştir. Bu sahil saray yerine daha sonra II.Mahmut'un kardeşleri Adile Sultan ve Cemile Sultan adına iki yalı yaptırılmıştır. 1909'da Cemile Sultan Yalısı, Meclis-i Mebusan olarak kullanılmıştır. Günümüzde ise her iki yalı da M.S.Ü. Binaları olarak kullanılmaktadır.

Kabataş, Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki mahallelerden oluşur. Bu semt adını Köse Kethüda adıyla tanınan, Mustafa Necip Çelebi'nin buradaki yalısını onarttığı sırada rastlayıp, çevresini yontturarak iskele haline getirdiği bir taştan almıştır. Bu iskele uzun süre Kara-Bali İskelesi adını almıştır.

Eskiden Fındıklı'ya dahil olan Kabataş, bağlık bahçelik bir bölgedir (ünlü Kara-Bali bahçeleri). Daha sonra bazı cami ve mescitlerle gelişen semtin en önemli yapısı, Hekimoğlu Ali Paşa'nın yaptırdığı çeşmedir.

Kara-Bali bahçeleri Kabataştan, Dolmabahçe ve Beşiktaş'a kadar uzanmaktadır. Dolmabahçe 1614 yılında I. Ahmet'in emri ile deniz doldürularak oluşturulmuş ve padişah bahçeleri arasına alınmıştır. Evliya Çelebiye göre bu doldurma işlemine II. Osman zamanında da devam edilerek, cirit oyununa uygun boyuta getirilmiştir. Dolmabahçe Sarayı ve Camii inşasına kadar burası Galata halkının ilgi gösterdiği bir eğlence yeridir. Dolmabahçe bölgesinin Lale Devrinden Baroğa geçiş özelliği taşıyan önemli bir yapısı, Dolmabahçe Camii'nin karşı köşesine yaptırılmış olan Eminağa Sebili'dir. Günümüze ulaşmış olan sebil, çay ocağı olarak kullanılmaktadır.

IV.2. TARİHSEL GELİŞİMİN DEĞERLENDİRMESİ

IV.1. Bölümü, İstanbul'un fethinden, 1950'lere kadar, 5 yüzyıllık bir yelpazede, bölgenin kentsel yapısındaki değişimleri ele almıştır. Tarihi eserlerin, bölgeye özellik kazandıran mimari yapıların, cami ve çeşme gibi 250 yıllık varlıkların, günümüze ne şekilde geldiğine değinilmiştir.

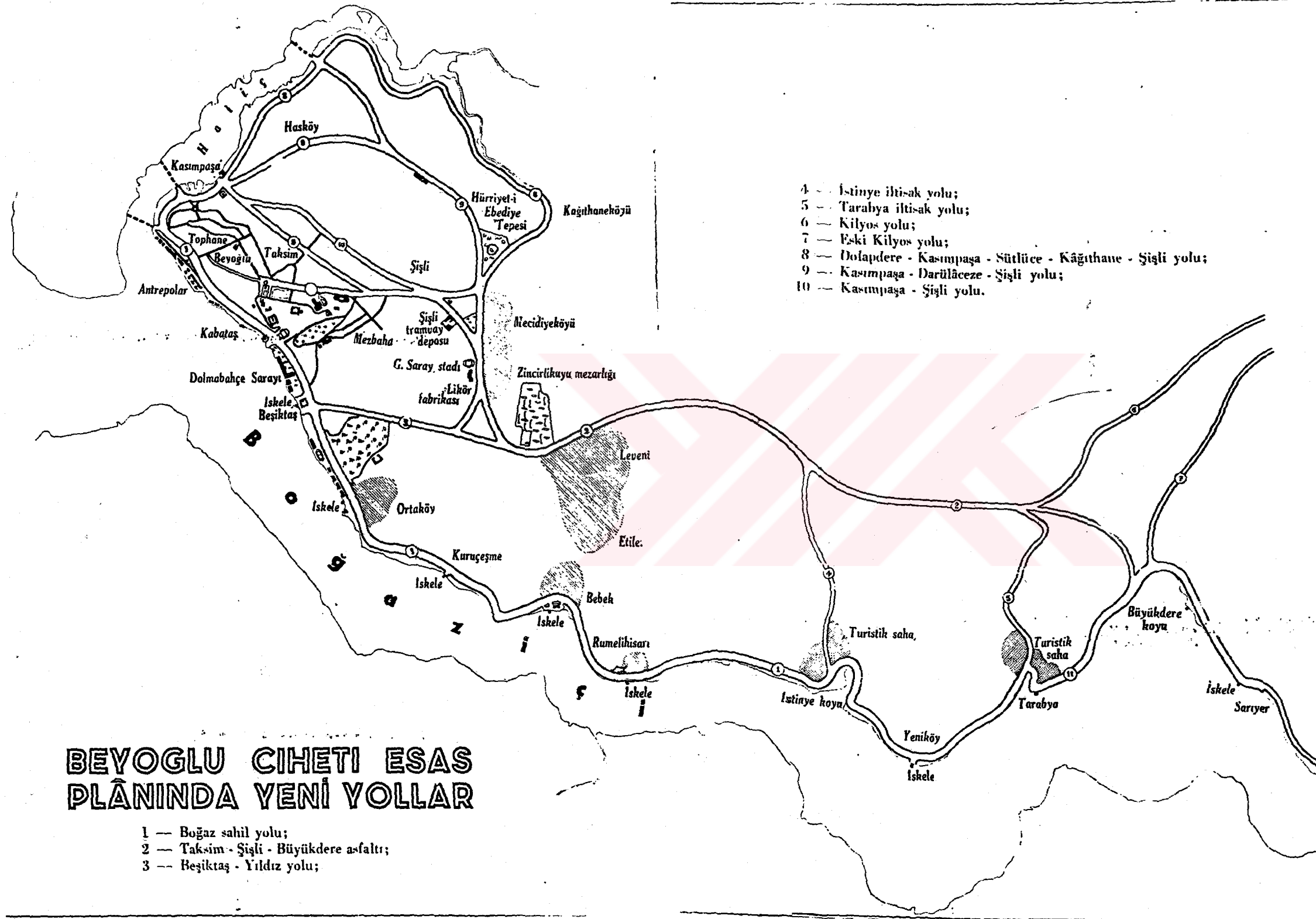
Bu geniş zaman diliminde bölge, Bizans'tan Osmanlı İmparatorluğuna ve Cumhuriyet Dönemine; savaşlar, yangınlar ve depremler nedeniyle büyük değişimlere uğramıştır. Bu, etnik yapının da farklılaşmasını getirirken, tarihin kaçınılmaz dönüşümü, bölgeyi İstanbul metropolü ile birlikte günümüze ulaştırmıştır.

İstanbul'un kentsel yapısındaki değişimi, çoğunlukla Cumhuriyet Dönemi ortaya konan imar operasyonları etkilemiştir.

1950'lerin imarı ile, 1923'e hatta 1950'lere kadar kozmopolit bir Doğu Akdeniz-Osmanlı kenti olan İstanbul, homojen bir metropol haline gelir. 1950'li yılların imar operasyonları İstanbul'u odak noktası haline getirmekte kalmayıp, son Osmanlı kentinin Türkleşmesi sürecini de tamamlar. (BOYSAN, İstanbul, S.84)

1950'lerde Avrupa'da ve dünyada önesürülen, ancak tarihi şehirlerin gösterdiği direnç nedeniyle sadece şehir dışında uygulanabilen teoriler İstanbul için ciddiye alınır. 1956'dan sonra şehircilikte en radikal ve pervasız CIAM Düşüncelerinin uygulandığı bir pilot bölge haline gelir. (BOYSAN, İstanbul, S.85)

Yeni yapılan yollar, yüzyıllardır yaşayan mahalleleri ortadan kaldırır, binlerce insanı yerlerinden eder ve aynı zamanda bütün İstanbul'u herkese açar. Tarihinde ilk kez İstanbul, açık bir kent haline gelir. Büyük bulvarlar dışı oldukça kapalı mahallelerin kapılarını ardına kadar açar. Mahalleler kendine özgü karakterini yitirir ve yavaş yavaş büyük bir Türk Kentinin birbirine benzer semtlerine dönüşürler. Kozmopolit bir Doğu Akdeniz Kenti yerini Ulusal bir Metropol'e bırakır. (BOYSAN, İstanbul, s.89)



R.IV.2.1. 1950'lerin İmarındaki Yeni Yolların Krokisi

R.IV.2.1. No'lu krokide Beyoğlu yakasındaki, 1950'li yılların imar operasyonlarında düzenlenen yeni yollar görülüyor.

R.IV.2.2. No'lu kroki ise Karaköy-Beşiktaş Yolunun açılması döneminde, Tophane-Dolmabaçe Kıyı Bandındaki eski eserlerin konumlarını göstermektedir. Krokide kesik çizgilerle gösterilen, yeni yolun doğrultusudur. Bu doğruludaki eski eserlerin imar sonrası durumları, IV.1. Bölümünde anlatılmıştır.

B E Ş İ K T A Ş Y O L U K R O K İ S İ



R.IV.2.2. 1950'lerin İmar Operasyonlarında Tophane-Dolmabaçe Kıyı Bandı

IV.3. BÖLGENİN MEVCUT DURUMU

21. Yüzyıla girmek üzere olduğumuz şu günlerde, İstanbul Metropolünde, toplum yaşamından, çevre bileşenlerine kadar herşey hızla değişmekte, bazı yargılar ve kararlar yenilenirken çevre ve doğa hızla eskimektedir. İnsan yaşamını tehdit eden kirlenme, kent yaşamını gündend güne dayanılmaz hale sokarken, tüm fonksiyonların işleminde gerekli olan enerji türleri de tükenmektedir. Hatta bu koşullarda çalışan, okuyan, ev geçindiren insanların sosyal ve psikolojik güçleri de tükenmektedir.

Bu durum hızla kendini tüketen bir metropolün ifadesi olmakla beraber, herşeye alışabilme doğasına sahip olan Türk insanının, İstanbul Metropolünde yaşamayı özellikle istemesi hiç yadırganmamaktadır. Belki de nüfusun bu denli artışının sebebi böylece açıklanabilir.

Burada, Megapol İstanbul'un güzellikleri ön plana çıkarılmak istense de, herşey olumsuzluk ve umutsuzluklarda kilitlenmektedir. Yine de yapılması gereken, korumak ve kurtarılmak istenen her değere destek vermek olmalıdır. Pekçok değer var sahip çıkılması gereken, Megapolün içinden geçen deniz gibi... Ama nedense hep kirletiliyor, yıpratılıyor. Tarihte, geçmişte bu kentin denizleri mavidir, temizdir. İnsanlar içiçe yaşarlar denizle, su ile ... Günümüzde ise insanlar, günlük yaşamlarındaki hareketlilikten, kent ise binaların oluşturduğu dev duvarlarından denize sırt çevirmiş durumdadır. Günlük yaşam tamamen denizin haricinde geçer. Yine de tek kullanımı denizin, ulaşımıdır.

İstanbul kent ulaşımının %84.8'i karayolu taşıtları ile, %6.8'i raylı taşıma ile gerçekleşirken, %8.4'ü denizyolu taşımasıdır. (BAYKAL, 1992, s.48) Bu gösteriyor ki, sadece ulaşım da bile olsa, deniz, tam anlamıyla yaşamımıza girmemiştir.

Boğaziçi ülkeler arası ulaşım da bir bulvar gibi kullanılırken, geçiş yapan gemilerce kirletilmesi de üzücü bir durumdur.

İstanbul'u çevreleyen, Karadeniz, Boğaziçi ve Marmara Denizi'ndeki balık çeşidi de gitgide azalmış, iskelelerin civarı çöp deryasına dönmüştür.

Bu bölümde yapılacak çalışma; Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandında izlediğimiz değişimin, günümüze yansıyan sonuçları için, kent insanı-deniz ilişkilerini ifade etmek açısından bir değerlendirmesidir.

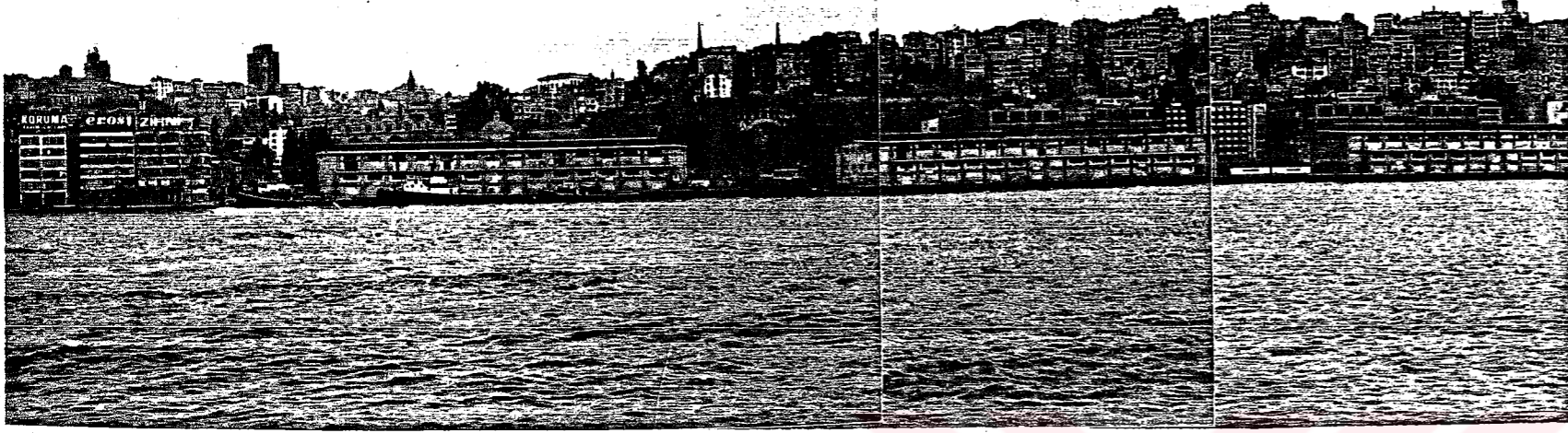
Bölge Tophane-Salıpazarı ve Fındıklı-Dolmabahçe olarak iki bölümde incelenmiştir. Bölümlerde, mevcut durum kısaca anlatıldıktan sonra, tesbit paftaları olan 1/1000 ölçekli halihazır planlar sunulacaktır. Planlar üzerine, takip eden sayfalardaki fotoğrafların bakış yönleri ve numaraları işaretlenmiştir. Fotoğraf sayfaları, mevcut durumun ifadesi için görsel bir yöntem olarak tercih edilmiştir.

IV.3.1. TOPHANE-SALIPAZARI :

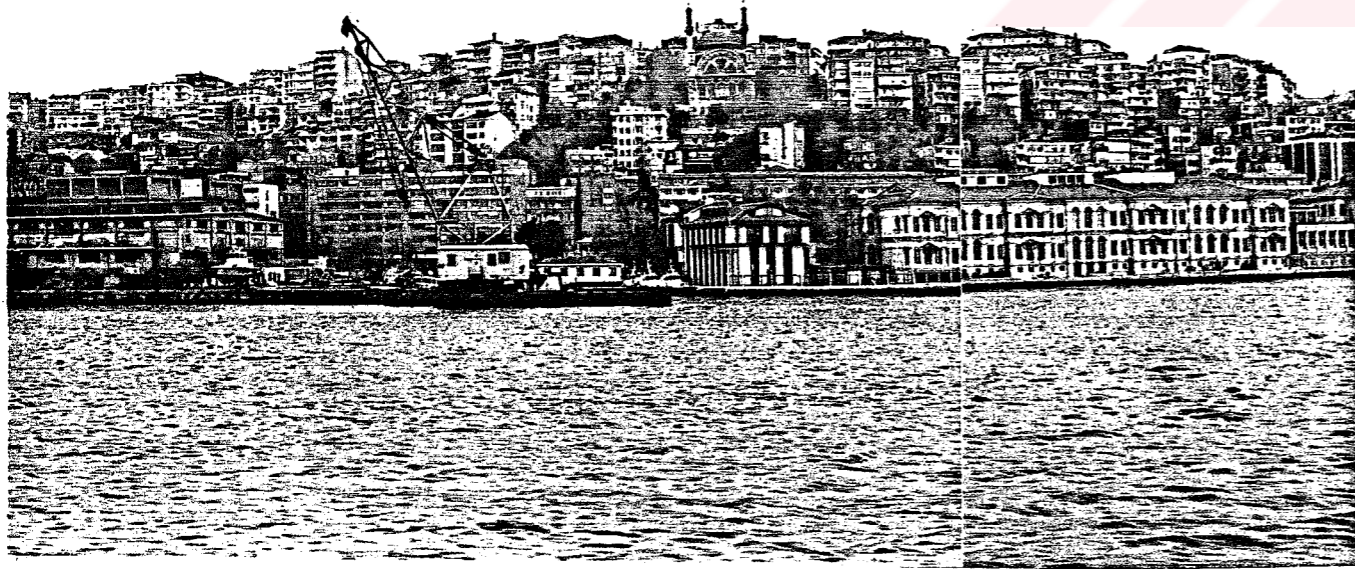
Tophane İskelesi ve Meydanı tarih içinde gösterişi ve hareketliliği ile surdışı yerleşimlerinin en ünlü kent mekanı olmuştur. Daha önceki bölümlerde ayrıntılı olarak anlatılan Tophane bölgesi, günümüzde aynı potansiyele sahip değildir. Meydanın hemen yanında kurulan Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve Salıpazarı Yük Limanı Tesisleri ile eski Tophane İskelesinden eser kalmamış, ezici büyüklükteki binalar meydanı gölgelemiş ve denizle ilişkisini tamamen kesmiştir.

Mevcut Salıpazarı rıhtımında, rıhtıma paralel olarak yerleştirilmiş 4 adet iki katlı transit ambarı ile 3 adet beş katlı antrepo bulunmaktadır. Yolcu Limanı işlevini gören Galata Yolcu Rıhtımı, Salıpazarının devamı olup, 520m. uzunluğundadır ve orta büyüklükte 5 gemi yanaşabilmektedir.

Salıpazarı Limanı bir yandan Denizcilik İşletmeleri, bir yandan büyük holdinglerin yönetim büroları, diğer taraftan kültür ve eğitim tesisleri ile komşudur. Eskinin Tophane-Salıpazarı'nın önünden geçen Meclisi Mebusan Caddesi, İstanbul'un deniz kenarından geçen önemli ulaşım alterlerindedir. Günümüzdeki yoğun trafiği, Salıpazarı Liman Tesislerinin çalışmasını imkansız



R.IV.3.1.1. Denizden Tophane-Salıpazarı Silüeti



R.IV.3.1.2. Denizden Salıpazarı Silüeti

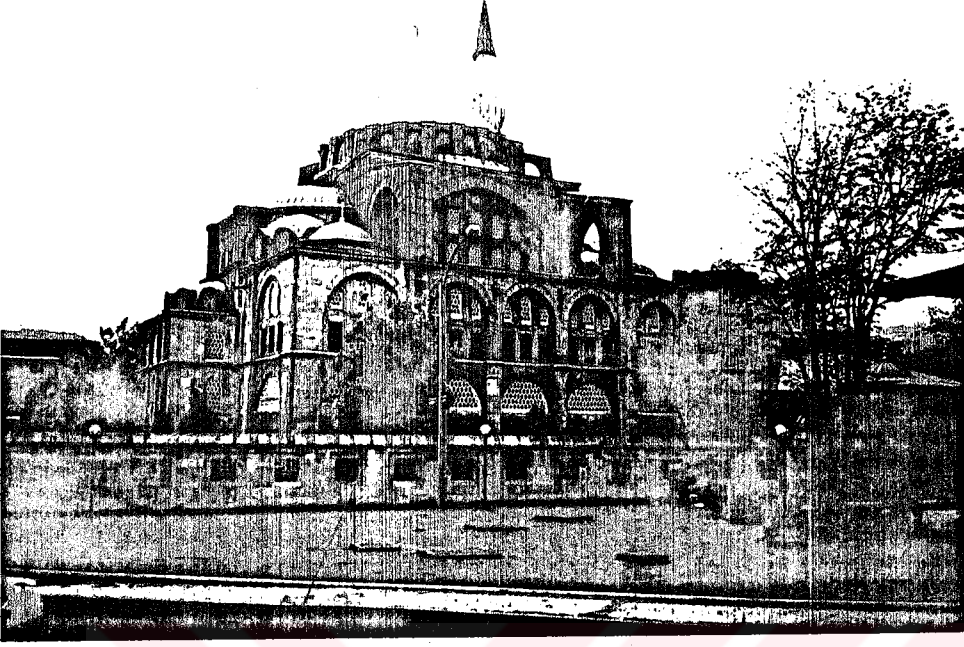
hale soktuğu gibi bölgedeki tarihi eserlerin oluşturmuş olduğu kent mekanını da parçalamıştır. Yine de tarihin izlerini günümüze taşıyan, Tophane Çeşmesi, Nusretiye Camii, Kılıç Ali Paşa Camii ve Mecidiye Kasrı ile eski Top Dökümhanesi'nin yaşıyor olması kentin tarihinden aldığı bir ödüdür.

Tophane Meydanının deniz ile arasında Denizcilik Bankasının dükkanları bulunmaktadır. Bu dükkanlar tek katlı L şeklinde uzun bir blok içerisindeki bölümlerden oluşur. Tarihi eserlerin etrafını sarmış bir görüntüsü olan dükkanların önündeki dar yol, Tarihi Meydanı kuşatmış gibidir. Ancak dükkanların oluşturduğu nostaljik hava, nargilelerin tütürüldüğü Türk Kahvesi ile ortamı geçmişteki Salıpazarı'na taşımaya çalışmakta pek de başarılı olamamıştır.

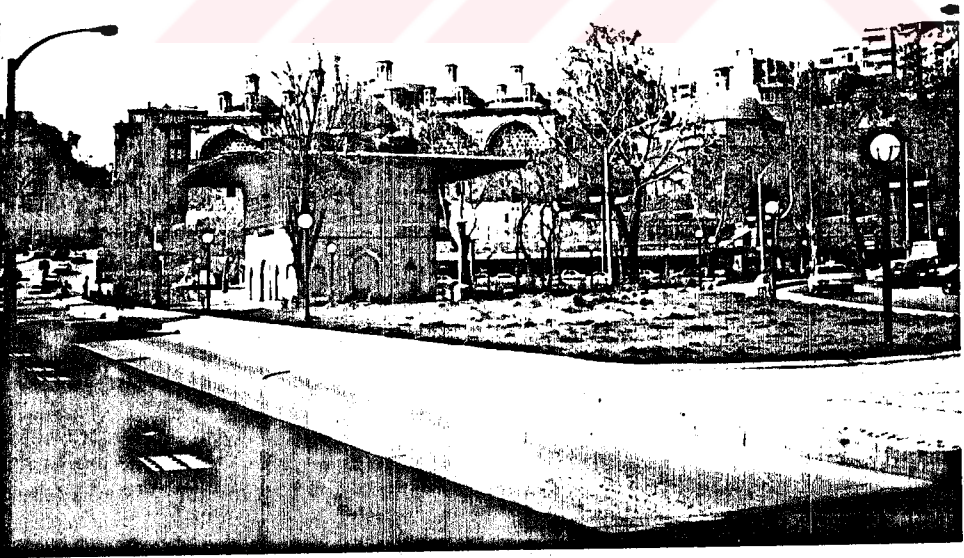
Meydandaki Top Dökümhanesi Binası Askeri Müze olarak hizmet verirken, Nusretiye Camii'nin restorasyonu ise sürmektedir.



F1. Nusretiye Camii Restorasyonu



F2. Kılıç Ali Paşa Camii



F3. Tophane Meydanı Çeşmesi



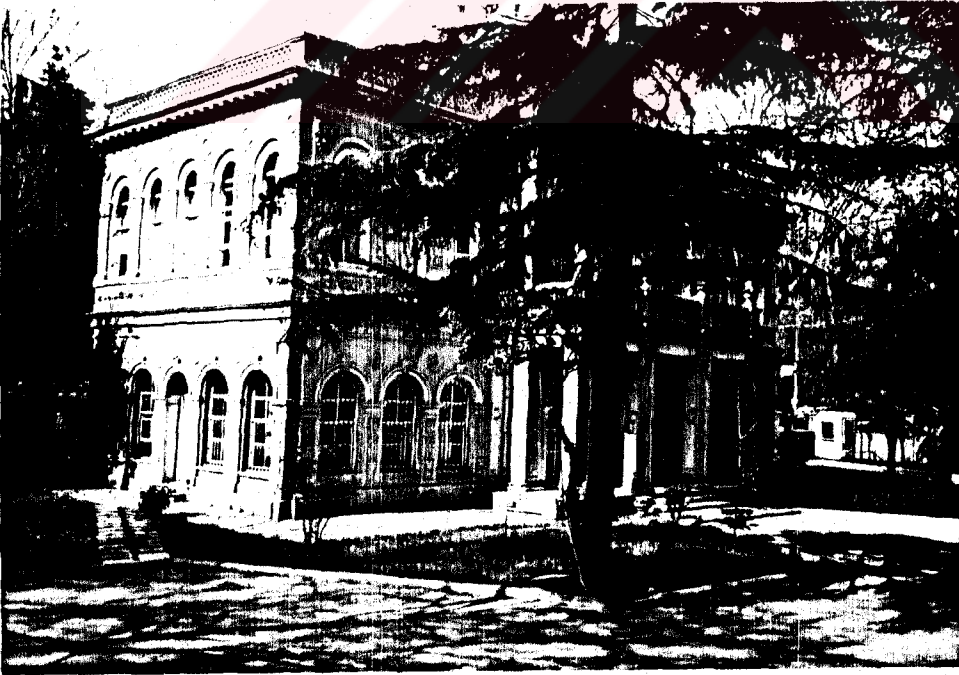
F4. Nusretiye Camii ile Kılıç Ali Paşa Camii Arası Panoramik Görünüş



F5. Tophane Meydanı'nın Askeri Müze Önünden Görünüşü



F6. Denizcilik Bankası Dükkanlarının Önünden Çeşmeye Bakış



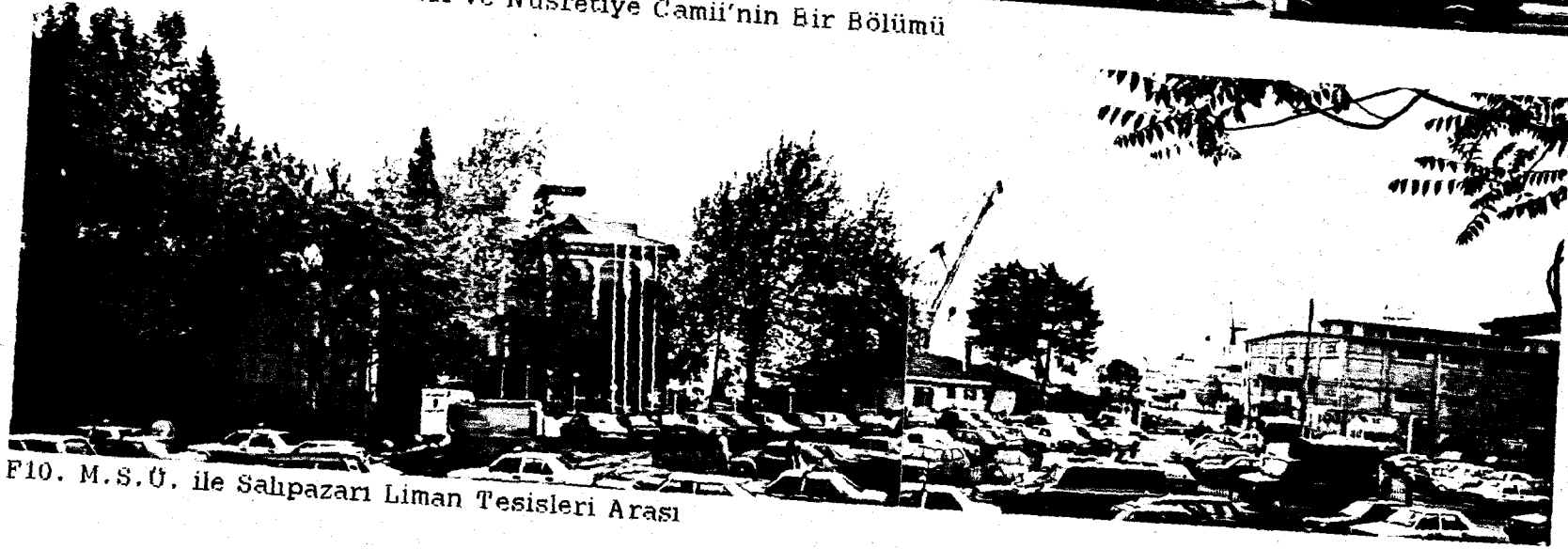
F7. M.S.Ü. Tarihi Mecidiye Kasrı Binası



F8. Meclisi Mebusan Caddesi'nden Fındıklı Yönüne Perspektif



F9. Salıpazarı Liman Tesisleri ve Nusretiye Camii'nin Bir Bölümü



F10. M.S.Ü. ile Salıpazarı Liman Tesisleri Arası

IV.3.2. FINDIKLI-DOLMABAĞÇE :

Fındıklı Semtinin sembolü, Mimar Sinan Üniversitesi Binalarıdır. Bu eğitim yapıları Boğazın en güzel kıyılarından birinde, denizle içiçe olmanın keyfini çıkarmaktan başka, tarihin izlerini de taşımaktadır.

Fındıklı'nın diğer önemli yapısı, bir 16.yüzyıl eseri olan Molla Çelebi Camii'dir. 450 yıllık bir geçmişe sahip olan caminin, bir mektep ve çifte hamam ile birlikte oluşturduğu külliye'nin zamanımıza ulaşabilmiş tek yapısıdır ve etrafını çevreleyen parkın içinde adeta tek başına kalmış gibidir.

Mimar Sinan Üniversitesi'nden başlayarak Dolmabahçe Camii'ne kadar devam eden park, tarihi yapıların adeta sergilendiği bir müze gibidir. Deniz kenarındaki bu yeşil bant, öğrenci çalışması olan heykellerle de zenginleştirilmiştir.

Bölgenin deniz ile ilişkisini ulaşım aracılığı ile kurduğu nokta, Kabataş İskelesidir. Bu iskeleden Deniz Otobüsü, Yalova-Çınarcık Arabalı Vapur ve şehir içi vapur seferleri yapılır. Kabataş bölgesi, kıyıda ki yeşil bandın kesildiği, araçların ve insanların yoğunlaştığı bir mekan haline gelir. İskele ile Meclisi Mebusan Caddesi arasında kalan bölüm otopark olarak kullanılmakta, Dolmabahçe tarafındaki en uç noktasında ise bir benzin istasyonu bulunmaktadır.



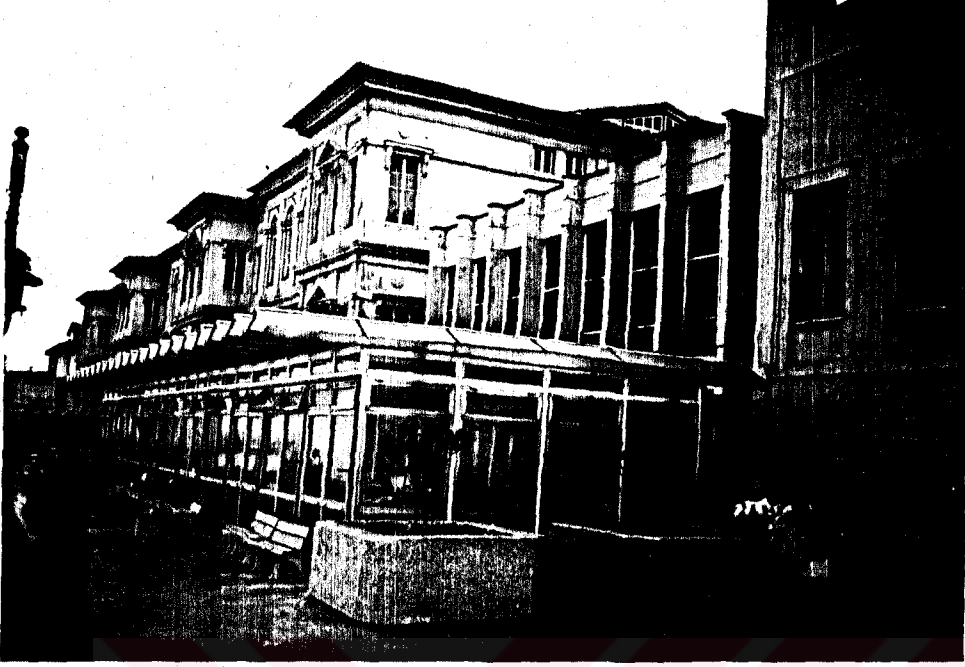
Fl. Kabataş İskelesinin Deniz Kenarından Görünüşü



F4. Caddeden M.S.Ü.'ye Doğru Perspektif



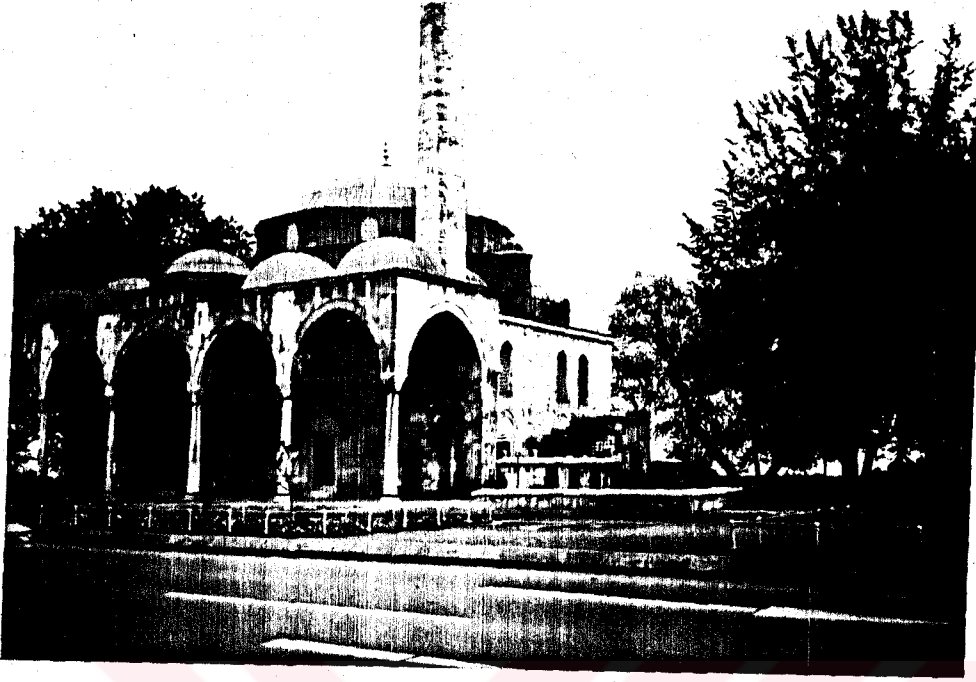
F5. Tarihi Zevki Kadın Çeşmesi ve Mektebi (M.S.Ü. Binası)



F6. M. S. Ü. Deniz Cephesi



F7. Deniz Kenarından Molla Çelebi Camii



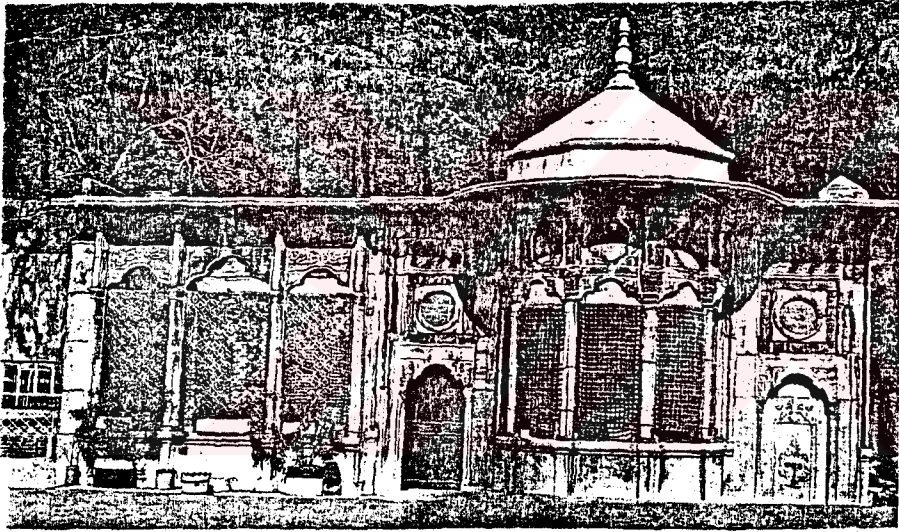
F8. Caddeden Molla Çelebi Camii



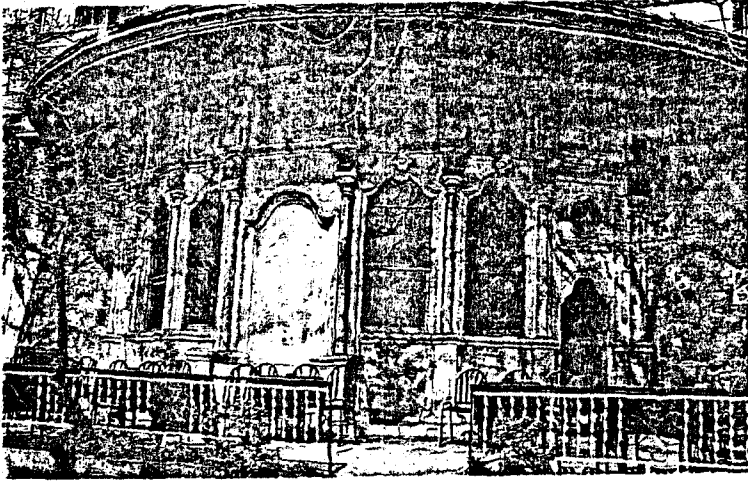
F9. Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi



F10. Denizden Dolmabahçe Camii



F11. Emin Ağa Sebili



F12. Koca Yusuf Paşa Sebili

IV.4. HARİTALAR ve DEĞERLENDİRME

Birinci Dünya Savaşı sona ererken, İstanbul Şehremaneti (Belediyesi) tarafından yaptırılan ve Mühendis Necip Bey imzasını taşıyan İstanbul Rehberi'nde, 76 yıl öncesinin Beyoğlu'su oldukça ayrıntılı biçimde görülebilmektedir. 1/5000 ölçekli orjinalden alınan Tophane-Dolmabaçe Kıyı Bandı'nın fotokopisi sayfa 81'de sunulmuştur. Yine aynı ölçekte, Beyoğlu Bölgesi'nin 1992 tarihli Halihazır Planının orjinalinden alınan fotokopi sayfa 82'de yer almaktadır. Bu iki plan, aradan geçen zaman dilimindeki değişiminin karşılaştırılması açısından önem taşımaktadır.

IV.3. Bölümünde yer alan 1/1000 ölçekli Halihazır Planların (R.III.1.3. ve R.III.2.2.), 1927 tarihli Pervetitch Haritaları ile karşılaştırma yapabilmek için, sayfa 83-84'te bulunan fotokopiler oluşturulmuştur. Bunlar orjinal Pervetitch'lerin fotokopilerinin birleştirilmesi ile meydana getirilmiş, Tophane-Salıpazarı (Sayfa 83) ve Fındıklı-Dolmabahçe (Sayfa 84) Bölgeleridir. Bu haritalar IV.1.Bölümünde anlatılan, Bölgenin Tarihsel Gelişimini izlemeye yardımcı olabilecek planlardır.

Araştırmanın özellikle Tarihsel Gelişim Bölümü'nün hazırlanmasında çalışmaya ışık tutan en önemli kaynak, Fransızca olarak yapılmış bu planlar olmuştur. Çalışmaya yardımcı olan bir diğer harita ise, yine 1927 tarihli 1/2000 ölçekli Pervetitch Haritalarıdır. Galata-Pera orjinal paftasından alınan fotokopi, Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandını kapsamaktadır. Bu pafta sayfa 85'te yer almaktadır.

Peşpeşe yerleştirilen bu haritalar, kıyı bandının değişimini gösteren görsel malzemeler olarak tezin en önemli kaynaklarıdır.

KAYNAKLAR

- AMICIS, Edmondo de., "İstanbul", Kùltür ve Turizm Bakanlığı Yayınları: 382, Ankara, 1986.
- ARSLAN, Necla., "Gravür ve Seyahatnamelerde Anıtsal Yapılarıyla İstanbul", M.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi,
- ATALIK, Gündüz ve d., "T.D.İ. İstanbul-Salıpazarı Yolcu Limanı Tesisleri Projesi", İ.T.Ü. Mimarlık Fakùltesi, 1986.
- BATUR, Enis., "İstanbul için Şehrengiz", Yapı Kredi yayınları, İstanbul, 1991.
- BAYKAL, Reşat., "İstanbul'da Denizyolu Ulaşımı", İstanbul Dergisi 2, İstanbul, 1992.
- BEHÇET, Ünsal., "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı", Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri II, Desa yayıncılık, İstanbul, 1969.
- BOYSAN, Burak., "Politik Hummanın Silinmeyen İzleri", İstanbul Dergisi 4, İstanbul, 1993.
- BİLGİÇ, Berrin., "Tasarımda Yardımcı Bir Araç Olarak Mimarlıkta Görsel Değerlendirme", Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü., İstanbul, 1989.
- CANSEVER, Turgut., "Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak", İstanbul Dergisi 4, İstanbul, 1993.
- CEZAR, Mustafa., "19.yy. Beyoğlu'su", Ak Yayınları Kùltür ve Sanat Kitapları: 55, İstanbul, 1991.

V. BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandı'nda yapılan araştırmada, daha çok görsel malzemelerden faydalanılmıştır. IV.3 ve IV.4 Bölümlerinde sunulan bu görsel malzemeler, harita ve fotoğraflardır. Daha önceki IV.1 Bölümünün anlatımında da, gravürler ve eski dönemlere ait fotoğraflar kullanılmıştır.

Eldeki bu veriler, bölgenin deniz ile ilişkisinin sürekliliğini, Kabataş İskelesi ve Fındıklı Parkı olmak üzere iki noktada sağladığını, diğer yerlerde binaların oluşturduğu duvarların kıyı bandını denizden kopardığını, göstermiştir. Özellikle, deniz ile kentin koptuğu nokta artık işlevini yitirmiş olduğu halde varlığını devam ettiren Salıpazarı Liman Tesisleri ve Antrepoların olduğu bölgedir.

Salıpazarı Limanı, bugünkü ihtiyaca göre hem donanım hem de alan olarak yetersiz kalmıştır. Diğer taraftan İstanbul kent içi ulaşımının güncel tıkanıklıklarına bağlı olarak da limanın işlevini sürdürmesi mümkün olamamıştır. Bu nedenle T.D.İ. Genel Müdürlüğü bölgenin uluslararası standartlarda Yolcu Limanı Kompleksine dönüştürülmesi için İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesine bir avan proje ve rapor hazırlatmıştır.

Bu fikir bölgenin mevcut yapılanmasını hafifletmek ve rıhtım potansiyelini değerlendirmek açısından uygun bir yaklaşım olarak görülebilir. Salıpazarı Bölgesi için yapılacak bu uygulamada, tarihi Tophane Meydanı da gözönüne alınarak birlikte düşünölmeleri, kıyı bandı için daha olumlu bir çözüm olabilir.

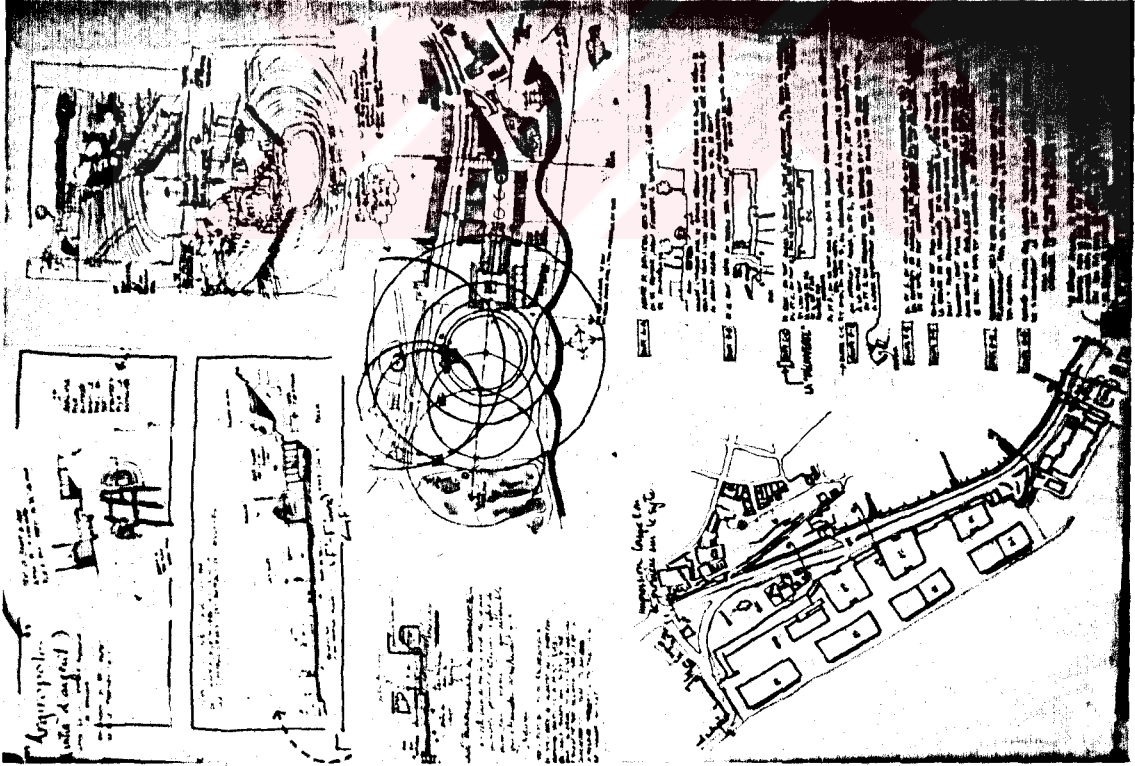
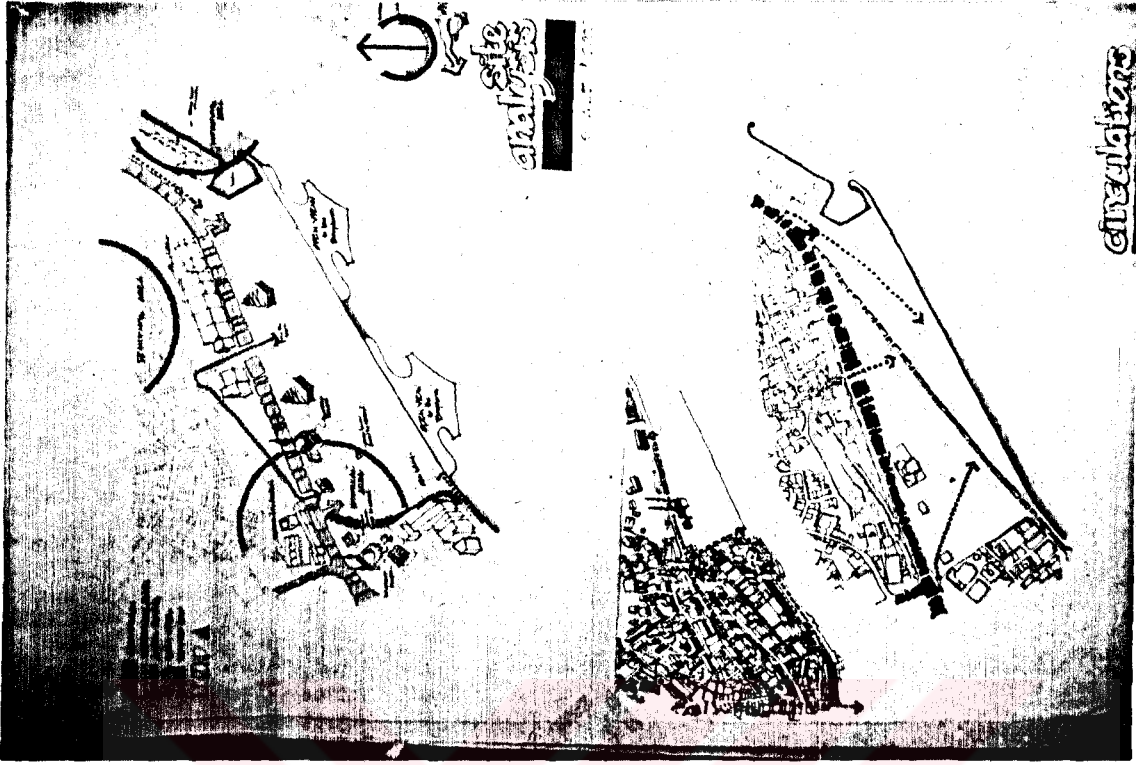
Bölgenin yine aynı bölümünde, Y.Ü. Mimarlık öğrencilerinin yapmış oldukları fikir projeleri bulunmaktadır. Bu bölge Mimarlık Fakültelerinin

Proje Derslerinde çeşitli öneriler getirdikleri bir alandır. Devam eden sayfalarda bu çalışmalardan bazı örnekler sunulmuştur.

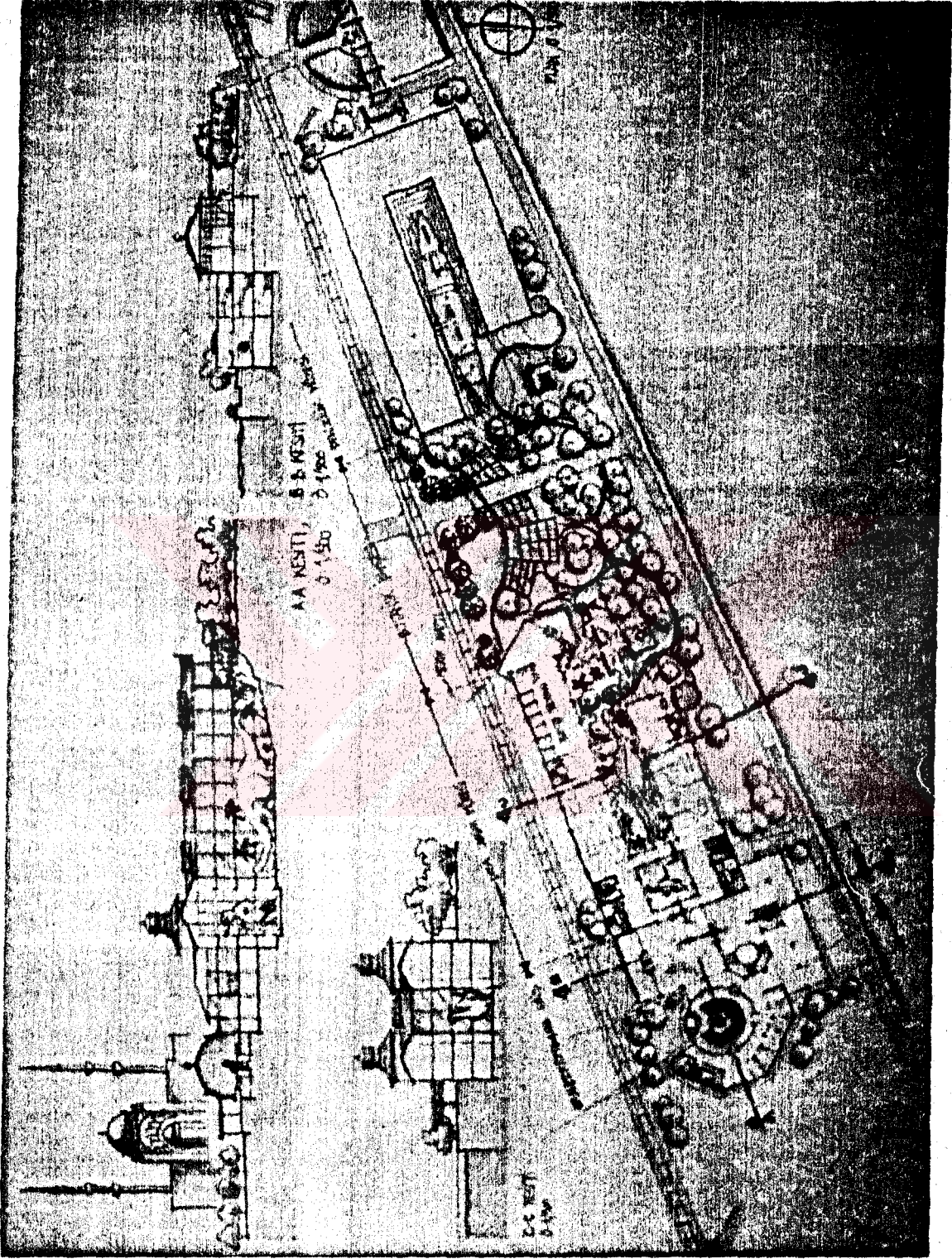
Tophane-Dolmabahçe Kıyı Bandında mimari ve çevre projesi geliştirilen bir diğer bölge de Kabataş Vapur İskelesi Meydanı'dır. Bu çalışmalara örnek olarak da, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'ne hazırlanmış olan bir İskele Meydanı Düzenleme Projesi ileriki sayfalarda yer almaktadır.

Ayrıca Kıyı Bandının arka yamaçları son zamanların oldukça tartışmalı kent alanıdır. Ayaspaşa Sırtları'nda inşaatı gerçekleştirilen Park Otelinin katları yükseldikçe daha da tepki almış, İ. T. Ü. Mimarlık Fakültesi öğretim üyelerinin hazırladıkları rapora göre; kent silüetine olumsuz etkileri ve aşırı yapı yoğunluğunun oluşturduğu görünüşün bütüncül planlama anlayışı ve şehircilikle bağdaşmadığı vurgulanmıştır. Park Otelinin inşaatı normal inşaatların tam tersine yukarıdan aşağıya sökülerek devam etmektedir.

Kıyı Bandının silüetini etkileyen yapılaşma için, en son hazırlanan Revizyon Nazım İmar Planı ve Genel Hükümleri ve bölgenin silüeti ile ilgili, yayınlanmış fotoğraflara devam eden sayfalarda yer verilmiştir.



R. V. 1. Tophane-Salpaazarı Bölgesinde Yapılan Öğrenci Çalışmaları



R. V. 2. Tophane-Salıpazarı Bölgesinde Yapılan Öğrenci Çalışmaları

olmuyor.

Çünkü, hakkında hemen herkesin olumsuz görüş bildirdiği, kınadığı ve hatta lanetlediği dev birleşik binası, bunca hukuka aykırı

"temizlenmiş" olarak girmektedir.

Danışık Çarın, fütür çar ve demokrasi savaşçılarına kutu

Mimarlar Odası

İstanbul Büyükşehir Şubesi



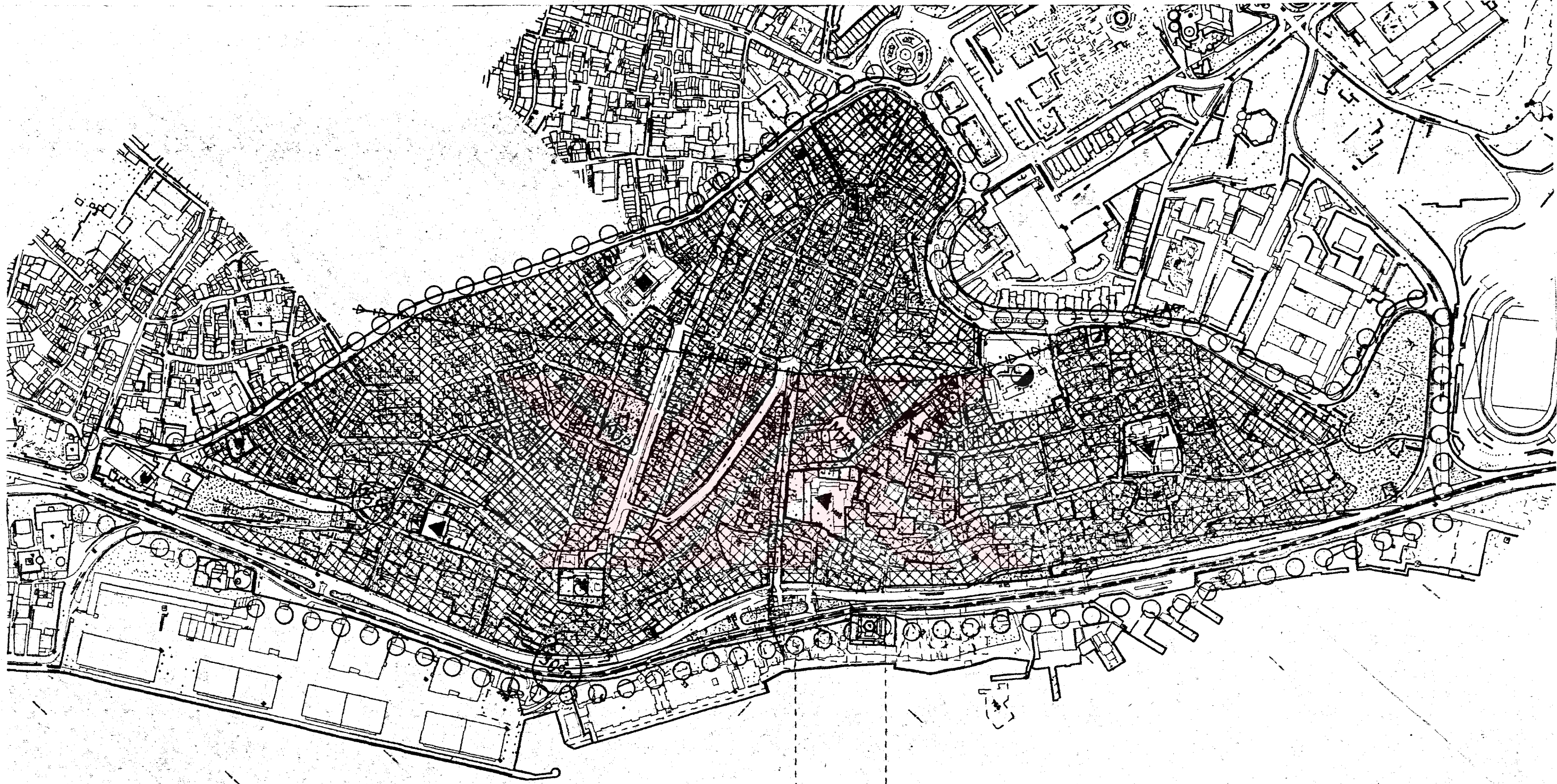
R. V. 3. 19. Yüzyıl Sonu Ayaspaşa



REYE (Miras bıraktığımız)



R.V.4. Kabataş-Dolmabahçe Sırtlarının Bize Kalan ve Miras Bıraktığımız
Görünüşleri



R. V. 5. Beyoğlu I. Etap Revizyon Nazım İmar Planı 05/1992, 1.5000

BEYOĞLU I. ETAP REVİZYON NAZIM İMAR PLANI ÖLÇEK: 1/5000

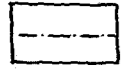
KAZASI : BEYOĞLU
DOSYA NO : 6/506
EVRAK NO : 1537
SAYI NO : 447
İst. B.S. Bİ. BAŞKANLIĞI T.T: 29.5.1992

LEJAND

1 SINIRLAR



1.1. Nazım İmar Planı Onama Sınırı.



1.2. Turizm Merkezleri Nazım İmar Planı Onama Sınırı

2 ÇALIŞMA ALANLARI



2.1. Merkezi İş Alanı

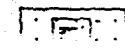
3 SOSYAL ALTYAPI ALANLARI



3.1. İlköğretim Tesisi



3.2. Ortaöğretim Tesisi



3.3. Sağlık Tesisi

GENEL HÜKÜMLER

Bu plana aykırı olmayan hususlarda yürürlükteki 1/1000 ve 1/500 ölçekli uygulama imar planlarına göre uygulama yapılacaktır.

~~1. Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları Yapılarak onamadan uygulama yapılamaz.~~

2. Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarının hazırlanmasında aşağıda belirtilen hususlara uyulacaktır.

2.1. Planlama alanı içerisindeki G.E.E. ve A.Y. Kurulu kararları ve K. ve T.V.K. Kurulunca tescilli taşınmaz kültür varlıkları ile tescilli olmamakla beraber eski eser özelliği gösteren yapılar korunacaktır.

2.2. Çok zorunlu haller dışında sokak ve caddeler genişletilmeyecek, mevcut istikametler korunacaktır. Cihangir Cad. desini Defterdar Yokuşu ile Siraselviler Caddesine bağlayan plan yolu geçirilirken tescilli yapıların mümkün olduğunca korunmasına özen gösterilecektir.

2.3. Tescilli eski eserlerin çoğunlukta bulunduğu sokak veya caddeler belirlenerek bu yerlerde yapılacak yeni inşaatlarda, cephe uyumunun sağlanması açısından, ilgili K. ve T.V.K. Kurulundan görüş alınması hükme bağlanacaktır.

2.4. Onanlı uygulama imar planları ile parsellere verilen yapılaşma şartları (T.A.K.S., K.A.K.S. ve H yönünden aşılma- yazaktır. (Tescilli eski eserlerin ve yol istikametlerinin korunmasından ortaya çıkacak zorunlu artışlar hariç)

2.5. ~~Park Otel Turizm Merkezi için K.A.K.S. 7.00 dir. Diğer hususlarda bu planın genel hükümleri (2.11 maddesi hariç) geçerli olacaktır. Uygulamanın plan şartlarında hazırlanacak, Turizm Bakanlığı ile ilgili K. ve T.V.K. Kurulunun onayı alındıktan sonra Büyük Şehir Belediye Başkanlığına onaylanacak olan projeye göre yapılması hükme bağlanacaktır. Park Otel Turizm Merkezinde Ağaç Çırpığı sokak açılacaktır.~~

2.6. Merkezi İş alanında yönetim, ticaret, turizm, (otel, motel, pansiyon, günübirlik kullanımlar) kültür, eğlence, ve konut kullanımlarına yer verilecektir.

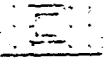




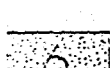
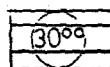
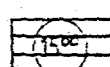
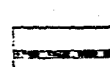
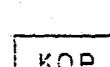
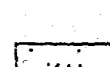

~~2.7. Yanık bölgeleri içinde yer alan tescilli eski eser yapılar da konut, kültür, konaklama ve buna hizmet eden tesisler dışında kullanımlara yer verilmeyecektir.~~

2.8. Çevre düzeni ve sağlığı açısından olumsuz etki yaratacak kullanımlara (gayri sıhhi müesseseler) yer verilmeyecektir.

2.9. Onanlı planlardaki günübirlik alanlar (gazino, kırkahvesi vb.) onanlı planlardaki yapılaşma şartları ve kullanım kararları ile korunacaktır.

2.10. İnşaat emsali verilen yerlerde tesisat katı, sığınak ve kapalı otopark alanları dışındaki tüm kullanma alanları (bodrum katlar dahil) inşaat emsali (K.A.K.S.) dahil edilecektir.

2.11. Teknik gereklilikten kaynaklanan yükseklikler (Asansör, merdiven kulesi, tesisat katı v.b.) verilen yükseklik (H) dışında tutulacaktır.

	3.3. Sağlık Tesisleri	2.11 Teknik gereklilikten kaynaklanan yükseltilen, asansör, merdiven, kaldırım, tesisat katı vb. yerleri yükseltmek için çalışılacaktır.
	3.4. Yönetim Merkezleri	2.12 Birden fazla bodrum katı yapılabilmesi ilgili K ve T.V.K. Kurulunun iznine tabi olacaktır. Bodrum katları iskan edilmeyecek, ortak mahaller için kullanılacaktır. Ancak eğimden dolayı zemin altına bodrum katları olduğunda birinci bodrum kat iskan edilebilecek, ikinci bodrum kat ortak mahaller için kullanılacaktır. Planlama alanında ikiden fazla bodrum yapılabilmesi için ilgili K ve T.V.K. Kurulunun onayının alınması ve otopark olarak kullanılacağı hükme bağlanacaktır.
	3.5. Dini Tesisler	2.13 Binayı kullananların otopark ihtiyacının, otopark giriş çıkışı kesinlikle mümkün olmayan parseller bazında parsel bünyesinde karşılanması esastır. İmar durumu elverişli olan yapı adalarında, binaların arka bahçelerinde ve ada içlerinde parsellerin %35'i birleştirilerek suretiyle ada içi otoparkları düzenlenecektir. Parsellerde inşaat uygulanması yapılabilmemesi için bu alanların kamu eline geçmesi şart olacaktır. Kamu eline geçtikten sonra da zemin altı otopark, üstü park, çocuk bahçesi vb. açık alan olarak düzenlenecektir.
	3.6. Kültürel Tesisler	2.14 Onanlı uygulama imar planlarındaki sosyal donatı alanları bu planda korunmuş olup ötece nedeniyle gösterilemeyenler koruma amaçlı imar planlarında gösterilecektir.
	3.7. Parklar	2.15 Parsellerde inşaat uygulamasına geçmeden plan raporunun yeraltı yapısına ilişkin bölümünde belirtilen önerilere uyulması şart olacaktır.
	3.8. Çocuk Bahçeleri	2.16 İlgili kuruluşlardan (K ve T.V.K. Kurulu, T.E.K., İ.S.K.İ., Ulaşım Koordinasyon Md.lüğü vb.) görüş alınacaktır. 2.17 İ.S.K.İ Genel Müdürlüğünün, 10 Nisan 1992 gün ve S-579-4960 sayılı yazısı uyarınca; 2.17.1 Vadi tabanlarında 6 mt. si kanalizasyon tesislerine ayrılmak üzere 10 mt. genişliğinde yol plantanacaktır. 2.17.2 Planlama alanında İ.S.K.İ. ye ait her türlü içmesuyu ve kanalizasyon tesisleri aynen korunacaktır. Yeri değişecek mevcut içmesuyu ve kanalizasyon tesisleri bulunması halinde bedellerinin karşılanması ve inşaat safhasına başlamadan önce İ.S.K.İ. ye müracaat edilmesi şart koşulmaktadır. 2.17.3 Proje ve inşaat ruhsatı safhalarında İ.S.K.İ. den görüş alınması hükme bağlanacaktır.
4 TEKNİK ALTYAPI ALANLARI		
	4.1. 1. Derece Kenfiçi Yollar	3- Koruma amaçlı uygulama imar planları hazırlandıktan sonra ilgili K ve T.V.K. Kurulunun onayı alınarak yürürlükteki mevzuat uyarınca onanacaktır.
	4.2. 2. ve 3. Derece Kenfiçi Yollar	4- Koruma amaçlı uygulama imar planları onandıktan sonra da bölgede yapı yoğunluğu ve yükseklik artışı getirecek plan değişikliği önerileri kabul edilmeyecektir. 5- Koruma amaçlı imar planlarında, plandaki yapılaşma haklarını (T.A.K.S., X.A.K.S. ve yükseklik yönünden) aşmamak şartıyla blok değişiklik önerileri incelenebilir. Ancak bu gibi durumlarda uygulama avan projeye göre yapılacaktır. Ve avan proje ilgili K ve T.V.K. Kurulunun onayı (Turizm merkezlerinde Turizm Bakanlığının da onayı alındıktan sonra) Büyük Şehir Belediye Başkanlığınca onanacaktır. 6- Bu plan raporuyla birlikte uygulanır.
	4.3. Tramvay Hattı	2.7- Plan tasdik hududu içinde hazırlanacak 1/1000 ölçekli planlarda belirlenecek konut alanlarında yer alan tescilli eski eser yapılarda konut, kültür, konaklama ve buna hizmet eden tesisler dışında kullanılmaları yer verilmeyecektir.
	4.4. Kapalı Otoparklar	2.13- 1/1000 ölçekli Uygulama İmar planlarının hazırlanması sırasında mevcut teşekül ve parselasyon durumu ile arazinin eğimi gözönünde tutularak uygun görülen durumlarda parsellerin 0.35'inin bilabedeli terk edilmesi şartı ile zemin altına otopark, zemin üstünün yeşil alan ve çocuk bahçesi olarak düzenlenmesine dikkat edilecektir.
	4.5. Kentsel Hizmet Alanı (İ.S.K.İ.)	3- Park Otel Turizm Merkezi için K.A.K.S. = 6.00'dür. "Kapalı otopark, tesisat katı, sığınak, imar yönetmeliğinin gerektirdiği hallerde müştemilat alanları dışındaki kullanım alanları (bodrum katları dahil) inşaat emsali (K.A.K.S.'a) dahil edilecektir." "Park Otel Turizm Merkezi alanında yapılacak binaların en üst katu, bitişigindeki Alman Konsolosluğu'nun çatı katına geçemez." Diğer binalarda bu planın genel hükümleri geçerli olacaktır.
	4.6. Pis su Ana Kolektörleri	4- Bu plan; bu planın notlarına aykırı olmayan plan raporu ile birlikte uygulanacaktır. 5- Park Otel Turizm Merkezinde busenlar dahilinde, hazırlanacak 1/1000 ölçekli uygulama imar planı Turizm Bakanlığı ve ilgili K ve T.V.K. Kurulunun onayı alınmadan önce Büyük Şehir Belediye Başkanlığınca onanacaktır.

ÇAKMAKLI, Tuncer., "Tarihi Yarımada Kıyı Şeridi ve Bölge Tasarımı", Yapı Dergisi 117, İstanbul, 1991.

ÇEÇEN, Kazım., "İstanbul'da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri", İ. T. Ü. Bilim ve Teknoloji Tarihi Araştırma Merkezi:1, İ. T. Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, 1984.

ÇUBUK, Mehmet., "Geleceğini Arayan Metropol", İstanbul Dergisi 4, İstanbul, 1993.

DÖKMECİ, Vedia-ÇIRACI, Hale., "Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu", Turing, İstanbul, 1989.

ELDEM, Ethem., "Galata'nın Etnik Yapısı", İstanbul Dergisi 1, İstanbul, 1992.

GÜLERSOY, Çelik., "İstanbul II, Tophane, Fındıklı, Kabataş", Turing, İstanbul.

GÜNAY, Baykan., "Kentlerin Yeniden Üretilmesi Süreçleri Üzerine", Mimarlık Dergisi 249, Ankara, 1992.

HAMDİ, Ahmet., "İstanbul Limanı", Akşam Matbaası, İstanbul, 1929.

INCICYAN, P.G., "18. yy. da İstanbul", İstanbul, 1976.

İSTANBUL MİLLİ EĞİTİM BASİMEVİ., "Cumhuriyet Devrinde İstanbul", 1949.

İSTANBUL BELEDİYE MATBAASI., "Yenileşen İstanbul", İstanbul, 1947.

İSTANBUL BELEDİYE MATBAASI., "İstanbul Yolları", İstanbul, 1945.

İSTANBUL VİLAYETİ NEŞRİYAT ve TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ., "İstanbul'un Kitabı", İstanbul.

İSTANBUL 1973 İL YILLIĞI.

KAYRA, Cahit ve ÜYEPAZARI, Erol., "II. Mahmut'un İstanbul'u", İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı.

KAYRA, Cahit., "İstanbul Mekanlar ve Zamanlar", İstanbul.

KELEŞ, Ruşen., "Kentleşme Politikası", İmge Kitabevi Yayınları:13, Ankara, 1990.

KÖMÜRCİYAN, Eremya Çelebi., "İstanbul Tarihi, 17. Asırda İstanbul", Eren Yayıncılık, İstanbul, 1988.

KUBAN, Doğan., " Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine", İstanbul Dergisi 4, İstanbul, 1993.

KURAN, Abdullah., "Mimar Sinan", Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul.

ÖZ, Tahsin., "İstanbul Camileri", İstanbul, 1987.

ROBERTSON, James., "Photographer of Istanbul", The British Council and Julie Lawson, 1991.

ŞAHİN, Murat., "İstanbul Metropolündeki Otellerin Çevre İlişkileri ve Etkileşimleri Üzerine, Otel Yoğunlaşma Bölgelerinde Bir Analiz", Yüksek Lisans Tezi, Y.Ü., İstanbul, 1990.

TANIŞIK, İbrahim Hilmi., "İstanbul Çeşmeleri II", Maarif Matbaası, İstanbul, 1945.

TARİHİ İSTANBUL, Yeni İstanbul Yayınları, 1958.

TUĞLACI, Pars., "The Balian Family".

ZİYAOĞLU, Rakım., "Yorumlu İstanbul Kütüğü", Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul, 1985.

ÖZGEÇMİŞ

Gülsüm Barış, 09.09.1968 tarihinde Devrek'te doğmuştur. İlk ve Orta Eğitimini Düzce'de tamamlamıştır.

Yüksek öğrenimine I. T. Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünde 1985 yılında başlamış 1989 tarihinde Mimar ünvanını alarak mezun olmuştur.

1990 yılından itibaren Mimarlık Mesleğinde Faal olarak çalışmaktadır. Aynı yıl Başladığı Y. T. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programında yüksek lisans eğitimine devam etmektedir.