

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**HALIÇ SİLÜETİNİN OLUŞUM-DEĞİŞİM SÜRECİ VE
KENTSEL İMGE YÖNÜNDEN ELE ALINMASI**

Şehir Plancısı Eser YÜCETÜRK

F.B.E Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Şehir Planlama Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

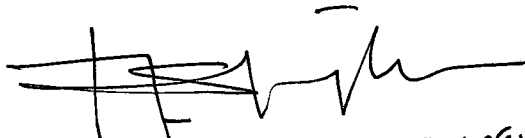
106268

106268

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zekiye YENEN


Prof. Dr. Zekiye YENEN


Prof. Dr. Mahir SÖZEN


Prof. Dr. Münyan ŞEREFHAMİOĞLU
SÖZEN

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMENTASYON MERKEZİ**

İSTANBUL, 2001

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
HARİTA LİSTESİ.....	iv
RESİM LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	vii
ÖNSÖZ.....	viii
ÖZET	ix
ABSTRACT	x
1 GİRİŞ	1
1.1 Amaç	1
1.2 Kapsam	1
1.3 Yöntem	2
2. HALİÇ'İN OLUŞUMU VE TARİHSEL GELİŞİMİ	5
2.1 Haliç'in Coğrafi Konumu ve Oluşumu	5
2.2 Haliç'in Tarihsel Gelişimi	7
3. HALİÇ SİLÜETİNİN OLUŞUMUNU ETKİLEYEN UNSURLAR.....	15
3.1 Topografyanın Siluete Etkisi	15
3.2 Tarihi Haritalar ve Gravürlerin Değerlendirilmesi	18
3.2.1 Tarihi Haritalar	18
3.2.2 Gravürler	33
3.3 Surlar	44
3.3.1 Kara Surları	44
3.3.2 Deniz Surları	46
3.4 Haliç'in Liman İşlevi	50
3.4.1 Tersane	55
3.4.2 İskeleler	58
3.4.3 Köprüler	66
3.4.4 Şirket-i Hayriye	71
3.5 Mezarlıklar	73
4. HALİÇ'TE SİLÜETİ ETKİLEYEN UNSURLAR	76
4.1 Tarih Boyunca Silueti Oluşturan Yapılar	76
4.1.1 Birinci Dönem (M.Ö. 657 – M.S. 1453)	76
4.1.1.1 İlkçağlarda Haliç	76
4.1.1.2 Roma Döneminde Haliç	79
4.1.1.3 Bizans Döneminde Haliç	82

	Sayfa
4.1.2	İkinci Dönem (1453 - 1663)88
4.1.2.1	Dini Yapılar89
4.1.2.2	Kamu Yapıları96
4.1.3	Üçüncü Dönem (1663 - 1839)100
4.1.3.1	Dini Yapılar101
4.1.3.2	Kamu Yapıları104
4.1.3.3	Sivil Yapılar105
4.1.4	Dördüncü Dönem (1839 - 1923)108
4.1.4.1	Dini Yapılar110
4.1.4.2	Kamu Yapıları111
4.1.4.3	Ulaşım113
4.1.5	Beşinci Dönem (1923 - 2000)115
4.2	Planların Siluete Etkisi123
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER134
KAYNAKLAR.....	148
ÖZGEÇMİŞ	152

HARİTA LİSTESİ

Sayfa

Harita 3.1	Haliç coğrafi mekanının topografik analizi	16
Harita 3.2	1422 yılı İstanbul kenti - Christoforo Buodelmonte	21
Harita 3.3	1493 yılı İstanbul kenti - Hartman Schedel	22
Harita 3.4	1550 yılı İstanbul kenti - Sebastian Münster	22
Harita 3.5	1558 yılı İstanbul kenti - G.A. Vavassore	23
Harita 3.6	1556-1574 yılı İstanbul kenti - yaparı bilinmiyor	23
Harita 3.7	1566-1574 yılı İstanbul kenti - Giovanni Francesco Camocio	24
Harita 3.8	Onaltıncı yüzyıl İstanbul kenti - Giovanni Francesco Camocio	24
Harita 3.9	Onaltıncı yüzyıl sonu İstanbul kenti - Salomon Schweigger	25
Harita 3.10	1662 yılı İstanbul kenti	25
Harita 3.11	1535 yılı İstanbul haritası - Matrakçı Nasuh	26
Harita 3.12	1521 yılı İstanbul haritası - Piri Reis	27
Harita 3.13	1584 yılı İstanbul haritası - Lokman Çelebi	27
Harita 3.14	1730 yılı İstanbul haritası - J.B. Homann	28
Harita 3.15	1734 yılı İstanbul haritası - Dimitrie Cantemir	28
Harita 3.16	1770 yılı İstanbul haritası - T. C. Lotter	29
Harita 3.17	1776 yılında yapılan ilk kent planı - F. Kauffer	29
Harita 3.18	1836 yılı İstanbul haritası - F. Von Moltke	30
Harita 3.19	1863 yılı İstanbul haritası - C. Stolpe	30
Harita 3.20	1880 yılı İstanbul haritası - J. Bartelemou	31
Harita 3.21	1885 yılı İstanbul haritası	31
Harita 3.22	1913-1919 İstanbul haritası	32
Harita 3.23	Surlar	49
Harita 3.24	Osmanlı dönemi öncesi limanlar	53
Harita 3.25	Tersane-i Amire	58
Harita 3.26	Osmanlı dönemi öncesi Haliç'teki iskeleler	60
Harita 3.27	Osmanlı döneminde Haliç'teki iskeleler	65
Harita 3.28	Haliç mezarlıkları	75
Harita 4.1	Bizantion kent surları	78
Harita 4.2	İlkçağda kent planı	78
Harita 4.3	Roma dönemi kent planı	80
Harita 4.4	Bizans dönemi kent planı	83
Harita 4.5	Bizans dönemi ulaşım sistemi ve yapılar	87
Harita 4.6	Tepe noktaları ve külliyeleler	91
Harita 4.7	Külliyeleler ve kiliseden dönüştürülen camiiler	93
Harita 4.8	İkinci dönem camileri	94
Harita 4.9	15. Yüzyılın ortalarında Galata bölgesi planı	98
Harita 4.10	1453-1616 yılları arası kent planı	99
Harita 4.11	Üçüncü Dönem Camileri	103
Harita 4.12	Ondokuzuncu yüzyıl sonu tramvay hatları	114
Harita 4.13	Haliç'te mevcut yapılar	122
Harita 4.14	1937 Prost Planı	127
Harita 4.15	1980 İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı	130
Harita 4.16	1995 İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı	133

RESİM LİSTESİ

	Sayfa
Resim 3.1 Onyedinci yüzyıl başı Haliç'in güney silueti - W. Dilich	36
Resim 3.2 Sarayburnu bölgesi görünüşü - Pierre Gilles.....	36
Resim 3.3 1853 yılı Eyüp İskelesi görünümü	37
Resim 3.4 Kağıthane Bölgesi - Thomas Allom	37
Resim 3.5 Kasımpaşa Bölgesinden kent görünümü - Thomas Allom	38
Resim 3.6 Haliç'teki ilk köprü - W. H. Bartlett	38
Resim 3.7 Eyüp sırtlarından İstanbul görünüşü -W. H. Bartlett.....	39
Resim 3.8 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü - Thomas Allom	39
Resim 3.9 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü - Schranz ve Sebatier.....	40
Resim 3.10 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü.....	40
Resim 3.11 Topkapı Sarayı onsekizinci yüzyıl görünüşü - Velazques.....	41
Resim 3.12 Topkapı Sarayı onsekizinci yüzyıl görünüşü - Hilair.....	41
Resim 3.13 Onsekizinci yüzyıl sonunda Aynalıkavak Kasrı - Melling.....	42
Resim 3.14 Onsekizinci yüzyıl sonunda Sadabat Sarayı - L'Espinasse	42
Resim 3.15 Onsekizinci yüzyılda Karaağaç Sarayı - Melling	43
Resim 3.16 Onsekizinci yüzyılda Aynalıkavak Sarayı - Gouffier.....	43
Resim 3.17 Ondokuzuncu yüzyıl başı Beyhan Sultan Sarayı ve Eyüp semti - Melling.....	44

ŞEKİL LİSTESİ

	sayfa
Şekil 3.1 Haliç coğrafi mekanının topografik silueti	17



ÇİZELGE LİSTESİ

	sayfa
Çizelge 4.1 İkinci Dönem Camii Listesi	95
Çizelge 4.2 Üçüncü Dönem Camii Listesi	102



ÖNSÖZ

“Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci ve Kentsel İmge Yönünden Ele Alınması” konulu yüksek lisans tezimde, değerli bilgi ve düşünceleri ile çalışmalarına yön veren sayın hocam Prof. Dr. Zekiye YENEN’e, çalışmamın tüm aşamalarında değerli düşünce ve yardımlarıyla bana destek olan sevgili arkadaşım Şehir Plancısı Melda HOROZ’a, mesai arkadaşlarıma ve bu çalışmaya zaman ayırmam hususunda derin hoşgörülerini esirgemeyen İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü yöneticilerime ve yaşamımın her döneminde olduğu gibi bu aşamasında da bana maddi ve manevi destek veren sevgili aileme teşekkürlerimi saygılarımla sunarım.



ÖZET

Haliç ilkçağlardan başlayan, Roma Dönemi ve Bizans Dönemin ile gelişen, Osmanlı'dan günümüze kadar ulaşan çok zengin ve değerli bir geçmişe sahiptir. Bulundurduğu anıtsal mimari yapılar ve geleneksel doku ile çok önemli bir tarihi merkez konumundadır.

Çalışmanın amacı Haliç coğrafi mekanının gelişim biçimini, genel özelliklerini ve Haliç silueti oluşum sürecini irdelemek; ilkçağlardan 21. yüzyıl başına kadar olan dönem arasında iki bin yıl boyunca bir çok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Haliç siluetini etkileyen unsurları, silueti oluşturan etkenleri ortaya koymaktır.

Bu amaçla Haliç siluetinin oluşumunu etkileyen unsurlar genel olarak irdelenmiş, Haliç'te silueti oluşturan etkenler ise belirlenen kırılma noktaları ışığında beş ayrı dönemde değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmede, ölçek, boyut, mimari tarz, renk, doku ve işlev açısından önemli ve siluete hakim yapılar çalışma kapsamında irdelenmiştir.

Haliç ve çevresi; mimari, tarihsel, estetik ve sanat özelliği bulunan ve birarada bulunmaları sebebiyle teker teker taşıdıkları kıymetten daha fazla önemi olan, kültürel ve doğal çevre elemanlarının birlikte bulunduğu bir bölgedir.

Ülkemizin ve insanlığın geçmişinde önemli bir rolü olan Haliç'in korunarak gelecek nesillere ulaştırılması için yapılması öngörülenler iki başlık altında değerlendirilmiştir:

- Haliç coğrafi mekanında bölgenin tarihi kimliği ile uyumlu bir işlevsel dönüşüm sağlamak, (bölge bütününe iki boyutlu yaklaşım)
- Haliç coğrafi mekanını üçüncü boyutta inceleyerek yeni yapılanma koşulları getirmek, (bölge bütününe üç boyutlu yaklaşım)

Bu çalışma sonucunda Haliç coğrafi mekanının barınma fonksiyonunu yitirmeden, metropoliten alan ölçeğinde bir kültür-turizm ve bunlara bağlı olarak tarihi ticaret merkezi olarak planlanması ve tarih boyunca üstlendiği işlevleri sürdürebilmesinin gerekliliği saptanmış; yapılacak planlamanın üçüncü boyuttaki etkisinin önemi ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Haliç coğrafi mekanı, siluet, oluşum, değişim

ABSTRACT

Haliç's rich and valuable history, beginning at the ancient times, growing through the Roman and Byzantium periods, has reached today through the Ottoman period. Monumental buildings and traditional urban pattern in the area make Haliç an important historical center.

The aim of this study is research the progress of Haliç's geographical area and formation process of the silhoutte with its general features; to bring up the elements and the factors which had affected this silhoutte of Haliç, a place which has been hosting many civilizations for 2000 years, from the ancient times to the beginning of the 21st century.

With this aim, the elements of Haliç silhoutte are examined and the factors forming this silhoutte are considered in five different periods of time through determined break points. The dominating buildings of the silhoutte which are important in scale, dimension, architectural style, colour, texture and function are also examined in this study.

The natural environment and cultural elements of Haliç, which take their real value from being together, have architectural, historical, aesthetic and artistic quality.

Haliç has an important role in the past of humanity and our country. Things which are predicted for the preservation of Haliç as a heritage, for the future, are gathered under two main titles:

- To provide a functional transformation harmonious with the historical identity of the region in the Haliç geographical area (two dimensional approach to the whole region).
- Studying the Haliç geographical area in third dimension in order to bring up new building conditions (three dimensional approach to the whole region).

As a result, it has been pointed out the importance of the effect of planning in the third dimension and that it is important to plan the geographical area of Haliç as a cultural-touristic and a historical commercial center in scale of metropolitan area and it is necessary sustaining its historical functions.

Key Words: Haliç geographical area, silhoutte, formation, changing

1. GİRİŞ

1.1 Amaç

Çalışmanın amacı Haliç coğrafi mekanının gelişim biçimini, genel özelliklerini ortaya koymak ve Haliç silueti oluşum sürecini irdelemektir. Bu amaç doğrultusunda ilkçağlardan 21. yüzyıl başına kadar olan dönem arasında iki bin yıl boyunca bir çok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Haliç siluetini

- etkileyen unsurlar,
- silueti oluşturan etkenler incelenmektedir.

1.2 Kapsam

"Haliç Siluetinin Oluşum Süreci ve Kentsel İmge Yönünden Ele Alınması" olarak belirlenen tez çalışması beş bölümde değerlendirilmiştir.

Birinci bölümde çalışmanın amacı, kapsamı ve çalışmada izlenen yöntem ortaya konmaktadır.

İkinci bölümde Haliç coğrafi mekanının oluşumu, jeomorfolojik yapısı ve tarihsel gelişimi incelenmiştir.

Üçüncü bölümde Haliç siluetini etkileyen unsurlar, genel bir çerçeveden bakılarak, üç farklı yönde ele alınmıştır. Bunlar:

1. Çalışma alanının doğal yapısı ve topografik özellikleri, "Topografyanın Siluete Etkisi" adlı konu ile,
2. Haliç siluetinin oluşum ve değişim sürecinin incelenmesinde tarihi belge niteliği taşıyan harita ve gravürler, "Tarihi Haritalar ve Gravürlerin Değerlendirilmesi" adlı konu ile,
3. Haliç siluetinin oluşumunu etkileyen fiziksel öğeler surlar, liman işlevi, mezarlıklar adlı konular ile tez kapsamında incelenmiştir.

Dördüncü bölümde Haliç'te silueti oluşturan etkenler belirlenen kırılma noktaları ışığında beş ayrı dönemde değerlendirilmiştir. Bu bölümde ölçek, boyut, mimari tarz, renk, doku ve işlev açısından önemli ve siluete hakim yapılar çalışma kapsamında irdelenmiştir.

Beşinci bölümde yapılan incelemelerden ortaya çıkan sonuç ve öneriler yer almaktadır.

1.3 Yöntem

İlkçağlardan 21. yüzyıl başına kadar olan dönemde Haliç silüetinin oluşum ve değişim süreci incelemesinde kullanılan yöntem, tarihsel bir araştırmanın getirisi olarak genelden özele doğru bir yaklaşım kullanılmasını gerektirmiştir.

Tez kapsamında belirlenen bu yaklaşım çerçevesinde İstanbul kentine ait tarihsel bilgi, belge ve dökümanlar literatür kaynaklarında taranmış, kentin tarihsel süreç içindeki gelişimine dair toplanan bilgiler değerlendirilerek, konu hakkında bilgilenme süreci yaşanmıştır. Çalışma süreci içinde İstanbul kent tarihi kapsamında elde edilen bilgi birikimi araştırmacı tarafından aşağıda açıklanan yöntem ile belirlenen ‘çalışma alanı’ sınırlarına indirgenmiştir.

Çalışma Sınırlarının Belirlenmesinde Kullanılan Yöntem

* Haliç çevresini kapsayan bir topografik çalışma yapılmıştır. Bu topografik çalışmada toplanan verilerin sadece tarihi yarımada ve Galata bölgesinin bir kısmı ile sınırlı kaldığı saptanmıştır. Tez kapsamında irdelenecek olan Haliç coğrafi mekanı bütününe içerir topografya çalışması netcad ve autucad bilgisayar programları kullanılarak halihazır haritalar üzerinde araştırmacı tarafından üretilmiştir.

* Haliç coğrafi mekanı bütününe yönelik hazırlanan topografik harita üzerinde Haliç’in güney ve kuzey bölgelerinde tepe noktaları belirlenmiştir. Belirlenen bu tepe noktalarının birleştirilmesi ile Haliç’in silüetini oluşturan bölge haritalara yansıtılmıştır. Sınırları oluşturulan bu alan, tez kapsamında ‘çalışma alanı’ olarak tanımlanmakta ve Haliç silüetini oluşturmaktadır.

Bilgi Toplama Aşamasında Kullanılan Yöntem

Çalışma alanı sınırları içinde, tezin amacı doğrultusunda konu geniş kapsamlı ve ayrıntılı bir bilgi birikimini gerekli kılmıştır. Bu nedenle;

- tarihsel süreç içindeki fiziksel gelişimi ortaya koyan tarihi haritalar ve gravürler,
- içeriğinde Haliç’e yer veren seyahatnameler,
- tarihsel sürecin yansıtıldığı inceleme ve araştırmalar,
- bilimsel konferanslarda sunulan bildiriler,
- haliç coğrafi mekanı ile ilgili tarihsel ve mekansal yaklaşım yapan tezler,
- makaleler, dergiler, ansiklopediler
- imar planları ve raporları,

Çalışma kapsamında irdelenmiştir. Bu irdeleme sonucunda elde edilen bilgiler Tarihi Yarımada, Beyoğlu ve Eyüp ile sınırlı kaldığından araştırmada çalışma alanı bütününe içeren bilgi ve doküman edinilmesinde sorun yaşanmıştır.

Bilgi Derleme Aşamasında Kullanılan Yöntem

Tez kapsamında Haliç siluetini etkileyen unsurlar, genel bir çerçeveden bakılarak çalışma alanı kapsamında değerlendirilmiş ve üç farklı yönde ele alınmıştır. Bunlar:

- Çalışma alanının doğal yapısı ve topografik özellikleri,
- Haliç siluetinin oluşum ve değişim sürecinin incelenmesinde tarihi belge niteliği taşıyan harita ve gravürlerin değerlendirilmesi,
- Haliç siluetinin oluşumunu etkileyen fiziksel öğeler surlar, liman işlevi, mezarlıklar adlı konular ile tez kapsamında incelenmiştir.

Çalışma alanı sınırları içinde Haliç siluetinin oluşum ve değişim süreci incelemesinde süreç içinde edinilen tarihsel bilgi birikimleri doğrultusunda dört farklı kırılma noktası araştırmacı tarafından belirlenmiştir. Bu kırılma noktaları;

- İstanbul'un Osmanlı devleti tarafından fethi,
- Külliye yapımının tamamlanması,
- Tanzimat fermanının ilanı,
- Cumhuriyetin ilanı şeklindedir.

Belirlenen bu kırılma noktaları arasındaki seneler çalışma kapsamında, Haliç siluetinin oluşum ve değişiminin incelendiği dönemleri oluşturmuştur. Bu dönemler;

- M.Ö.657 – M.S. 1453 yılları arasını kapsayan dönem: Çalışmanın I. dönemini oluşturan bu zaman aralığı üç ayrı başlık altında incelenmiştir:
 - İlkçağlarda Haliç
 - Roma döneminde Haliç
 - Bizans döneminde Haliç
- 1453 – 1663 yılları arasını kapsayan dönem: Çalışmanın II. dönemini oluşturan bu zaman aralığı, Haliç siluetinin değişiminde önemli bir dönüşüm olan İstanbul'un fethi ile başlamakta siluete hakim sultan camilerinin tamamlandığı süreci kapsamaktadır.
- 1663-1839 yılları arasını kapsayan dönem: Çalışmanın III. dönemini oluşturan bu zaman aralığı, siluete hakim sultan camilerinin tamamlandığı ve Lale devrini içine alan süreci kapsamaktadır.

- 1839-1923 yılları arasını kapsayan dönem: çalışmanın IV. dönemini oluşturan bu zaman aralığı, Tanzimat Fermanı ile siyasal, ekonomik ve fiziksel değişimin başladığı süreci kapsamaktadır.
- 1923-2000 yılları arasını kapsayan dönem: çalışmanın V. dönemini oluşturan bu zaman aralığı, Cumhuriyetin ilanı ile başlamakta ve siluetin yapılan planlarla etkilendiği süreci kapsamaktadır. Bu dönem üç ayrı başlık altında incelenmiştir.
 - 1923-1950 yıllarını kapsayan dönem
 - 1950-1980 yıllarını kapsayan dönem
 - 1980-2000 yıllarını kapsayan dönem

yukarıda açıklanan bu dönemler doğrultusunda Haliç siluetinin oluşum ve değişiminde etkin olan yapılar bulundukları dönemler içinde irdelenmiştir;

Bu araştırmanın konusu ‘Haliç siluetinin oluşum ve değişim süreci’ olarak tanımlandığından, çalışmanın amacı doğrultusunda çalışma alanı sınırlarında kalan ve siluete hakim olan yapılar

- kamu yapıları
- dini yapılar
- sivil yapılar

şeklinde sınıflandırılmıştır.

Çalışma kapsamında araştırmacı tarafından oluşturulan bu sınıflandırma, Haliç silüetine hakim olmayan ve birey üzerinde görsel olarak boyutları, gabarileri yönüyle etkili olmayan yapılara değinilmemiştir. Çalışmanın amacı doğrultusunda, tez konusu bütününde önemli olan siluette gabari ve boyutları etkin yapılardır; ancak her dönemin sosyal, ekonomik, siyasal ve fiziksel özelliklerinin siluete farklı yansımaları sonucu bu sınıflandırma çalışma bütününde farklılaşmıştır.

Harita Yöntemi

- Araştırmacı tarafından siluetin oluşum ve değişim süreci incelemesinde çalışmayı görsel anlamda destekleyen haritalar hazırlanmıştır. Bu haritalar bilgisayar ortamında Coğrafi Bilgi Sistemleri (GIS) ve autocad programları kullanılarak yapılmıştır.
- Araştırmacı tarafından çalışma sınırların belirlenmesinde kullanılan topografik analiz çalışması Haliç coğrafi mekanı bütününde tarihi haritalardan ve halihazır haritalardan faydalanılarak Netcad ve Autocad bilgisayar programlarında sayısal ortama aktarılmıştır. 10 metrede bir arazi yapısı gösteren eğim analizi paftası hazırlanmış, bu eğim çizgileri çalışma kapsamında hazırlanan tüm haritalarda altlık olarak kullanılmıştır.

2. HALIÇ'İN OLUŞUMU VE TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1 Haliç'in Coğrafi Konumu ve Oluşumu

Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde doğal bir oluşum olan Haliç, İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayırmaktadır. Denizin kendisine ulaşan akarsu yatağının bir bölümünü istila etmesiyle meydana gelen yapının jeomorfolojik adı olan Arapça Haliç sözcüğü, İstanbul Haliç'inin kent açısından taşıdığı önemden dolayı Osmanlı döneminden itibaren özel isim haline gelmiş, birçok semti kapsayan bir bölgenin adı olmuştur.

Haliç; Alibeyköy ve Kâğıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan bir akarsu ağzının, jeolojinin Buzul çağı adı verilen döneminin sonunda sular altında kalmasıyla meydana gelmiştir. Haliç bu oluşum şekliyle fiziki coğrafyada "ria" terimiyle ifade edilen derin körfez (deniz istilâsına uğramış vadi) tipinin en güzel örneklerinden biridir.

İstanbul Boğazı'nın Trakya toprakları içine girintisi durumunda olan Haliç tarihin en erken çağından itibaren Barbisos (Kağıthane) ve Kidaros (Alibeyköy) dereleri tarafından beslenmiştir. Bu iki derenin arasında Silivri Tepesi denilen bir yükseklik bulunmaktadır.

Haliç ve Boğaziçi'nin oluşumu aynı zaman sürecinde gerçekleşmiştir; ikinci ve üçüncü zamanlarda meydana gelen tektonik olaylar sonucunda Boğaziçi gibi Haliç yatağı da kırılmış ve bir akarsu vadisine dönüşmüştür. Dördüncü zamanda son buzul çağı sonrasında denizlerin yükselmesi sonucu sular derin vadiyi istila etmiş ve İstanbul Haliç'i meydana gelmiştir. Bir akarsu gibi menderes çizen, girintileri, çıkıntıları, küçük koyları ve burunları bulunan, güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda uzanan Haliç'in ağzı ile Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin bitimi (denize dökülüşü) arasında yaklaşık 8km. mesafe vardır. Genişliği; Eyüp hizasında 200m., Cıbalı-Kasımpaşa arasında 700 metredir. Derinliği; Eyüp önlerinde birkaç metre, Unkapanı-Azapkapı arasında 40 metre, Eminönü-Karaköy arasında 60 metredir. Yapılan tespitlere göre Haliç'in dibi "V" şeklindedir. (Eyice, 1994a:501-502) Deniz dibi araştırmaları, Haliç'in dibindeki kayalık zeminin 40-50 metre kalınlığında bir kum, çamur ve gri balçık tabakasıyla kaplı olduğunu göstermiştir. Bu tabakanın büyük kısmı, yüzyıllar boyunca moloz ve çöplerin dökülmesiyle şekil değişimine uğrayan kıyı çizgileri boyunca görülmekte ve alüvyon tortularından oluşmaktadır. Kıyıdaki değişimin diğer bir sebebi de, Bizans zamanından 19. yüzyıla kadar inşaat arsası yaratmak için deniz doldurma faaliyetidir. Kıyıya yakın alanda daha çok görülen ve bazı büyük tarihi yapıları tehdit eden kayma ve

çöküntülerin nedeni de deniz dolgularıdır. Bu sebeple kent topografyası ve kıyı çizgisi önemli bir değişime uğramıştır.

Haliç'in Osmanlı öncesindeki adı antik Yunan mitolojisini esas alan efsanelere dayanmaktadır. Efsaneye göre, Olimpos tanrısı Zeus'un, tanrılardan birinin kızı olan İo'yla olan ilişkisinden bir kızı olmuştur. İlkçağ müelliflerinden Miletoslu Hesykios'a göre iki derenin (Barbisos-Kağıthane, Kidaros-Alibeyköy dereleri) Haliç'e döküldüğü yerdeki tepenin (Silivritepe) üstünde, Byzantion'un efsanevî kurucusu Byzas'ın annesi olarak kabul edilen Keroessa doğmuştur. Bu sebeple İo'nun kızı olan Keroessa'nın adı Haliç'in eski adı Keras'ın esası olmuştur. Semestra adlı bir su perisi tarafından büyütülen Keroessa denizler tanrısı Poseidon'dan olan oğlu Byzas'ın kurduğu kent Yunanca da yer belirtmek amacıyla kullanılan 'ion' takısını alarak Bizantion'a dönüşmüş ve Byzas'ın adı Roma İmparatorluğu'nun parçalanmasından sonra Doğu Roma'nın resmi adı olmuştur. Çok tanrılı döneme ait olan bu efsane kentin kurucusunu Zeus'un torunu ve Poseidon'un oğlu olarak görmektedir. İstanbul'da ilk yerleşme bu efsanede belirtildiği gibi etrafı verimli topraklarla çevrili olan, her türlü deniz ürününün bol olarak elde edilebildiği, denizcilere güvenilir bir sığınak sağlayan Haliç'in yukarı ucunda olmuştur.

Haliç eski yazarlar tarafından Keras (boynuz) olarak adlandırılmıştır. Batılılar daha sonra bunu Khrysokeras'a (altın boynuz) çevirmiş olduklarından Haliç'in bütün Batı dillerindeki yaygın adı bu olmuştur. Bazı Roma çağı yazarlarına göre Altınboynuz Haliç'in değil İstanbul Yarımadası'nın adıdır.

Milâttan önce 2. yüzyılda yaşayan dünya tarihçileri Polybios ile Strabon Haliç'i İstanbul Boğazı'nın arazi içine uzanan bir koyu, bir kolu olarak belirtirler ve girinti, çıkıntıları ile bir geyik boynuzuna benzediği için bu adı aldığını yazmışlardır.

Arap müellifleri Haliç'i Haliçü'l-Kustantîniyye veya kısaca Haliç olarak adlandırmışlardır. Haliç sözcüğü, söz konusu bu oluşumun Arapça'daki karşılığıdır ve buradan tek başına özel bir isme dönüşmüştür. Osmanlı kaynaklarında da Haliç-i Kostantîniyye, Haliç-i İstanbul ve Haliç şeklinde geçmektedir.

Oluşumundan itibaren İlkçağın Haliç'i sakin tertemiz denizi ve girintili, çıkıntılı yamaçları ormanlar ile kaplı, küçük koylar ile bezenmiş sakin bir kanal görünümündedir.

2.2 Haliç'in Tarihsel Gelişimi

- *İlkçağlarda Haliç*

Doğuya doğru uzanan bir yarımada üzerinde kurulan, İstanbul kentinin gelişimi, 3000 yıllık geçmişi içinde hep batıya doğru ötelenen sınırları çerçevesinde gerçekleşmiştir. Güney ve kuzeyde deniz ve Haliç savunmayı kolaylaştırdığından, genelde batıdan gelecek tehditlere karşı pekiştirilen surlar kentin güvenliğini sağlamıştır.

Antik Yunan topluluklarının, Ege kıyılarındaki yerleşmelerinin nüfus artışına olanak tanımayan coğrafi yapısı ve tarımsal alanlarının kıtlığı, bazı siyasal nedenlerle kent nüfusu büyüklüklerinin belirli bir sınırdan tutulma gayretleri Yunan kentlerinden dış göçleri başlatmıştır. M.Ö. 7. yüzyılda Ege kıyılarından, İyonya'ya, Anadolu ve Trakya kıyılarını izleyerek Marmara ve Karadeniz'e uzanan kolonizasyon yolları üzerinde öncelikle M.Ö. 660'da Megeralı Kolonistler tarafından kurulan ilk yerleşim sonrası, Kadıköy'de Kurbağalıdere civarında Yunan-Finike yerleşmesi Chaledon (Chalcedan, Khalkaidan) ve Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde Byzantion, Üsküdar'ın Marmara'ya bakan dik yamaçlarında Chryspolis ve Galata'da Sykae Antikçağ yerleşmeleri kurulmuştur. Günümüzde yapılan araştırma ve kazılarda, yukarıda belirtilen ilk yerleşimler dışında Kadıköy Bölgesinde M.Ö. 4000'li yıllar ile, Sultanahmet yöresindeki kazılarda M.Ö. 2000'li yıllara uzanan yerleşmelerin bulunduğu anlaşılmaktadır. (Kuban, 1996)

Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşme, Megeralı Bizas'ın M.Ö. 7. yüzyılda bugünkü Sarayburnu bölgesinde kurduğu yerleşmedir. Ayrıca Haliç'in bazı elverişli koylarında yerleşmelerin bulunduğu bugünkü Alibeyköy'de M.Ö. 2. yüzyıla, Küçükköy'de ise milattan önce 4. yüzyıla ait kalıntılardan anlaşılmaktadır.

Ticaretin, başlıca ekonomik faaliyet olduğu koloni hayatında konum ve topografik koşullar nedeni ile Byzantion, Chaledon'a oranla daha fazla önem kazanmıştır. Koloni kentinin deniz ticaret yolu üzerindeki yeri sağlamlaştıktan sonra, üç tarafı su ile çevrili olması nedeniyle savunma kolaylığı kentin önemini giderek arttırmış ve M.Ö. 5. yüzyılda Byzantion kendi parasını diğer Grek (Yunan) kentlerine kabul ettiren bağımsız bir kent olarak ortaya çıkmıştır. (Mantran, 2001)

Haliç'in kuzey yakasında Sarayburnu'nun karşısında Sykae olarak bilinen Cenova sömürgesi olan Galata yerleşimi bulunmaktadır.

• ***Roma ve Bizans Döneminde Haliç***

M.S. 196 yılında yerleşme, Romalı Septimus Severus tarafından işgal edilerek imar edilmiştir. Kente yeni bir Agora, Hipodrom, bir Tiyatro ve Anfitiyatro yaptırılmış, liman Haliç ağzına doğru genişletilmiştir. Roma şehrinde, eski Yunan kalıntılarına (Zeus, Afrodite, Artemis, Poseidon, Demeter Mabetleri, Akrepol) yeni Roma tesislerinin ilavesi ile şehrin büyüklüğünü iki katına (160 ha.) çıkarılmış ve tahrip olan surlar 400 m. batıda yeniden kurulmuştur. (Kuban, 1996)

M.S. 323-324 yıllarında şehir Kral Maximilus tarafından zaptedilmiş, iki yıl sonra Kral Konstantin şehre hakim olarak, şehri Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline getirmiştir. Bu şekilde Konstantinopolis adını alan kent, artık ticaret gelirleri ile yaşayan koloni kenti olmaktan çıkmış, ülkede elde edilen gelirlerin toplandığı merkez niteliği yanında büyük bir dünya devletinin başşehri olma iddiası ile yeniden inşa edilmeye başlanmış ve ticari, kültürel, sosyal açılardan hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. (İnciyan, 1969)

Kral II. Teodosius Hunlara karşı şehri korumak için, Konstantin Surlarının 1,5 km. batısında M.S.413'de yeni surları yaptırmıştır. Bu dönemde Konstantin Surları yıkılmayıp, iki sur arası bölge, kenti besleyen bağ, bahçe, bostan ve ordunun yerleştiği yarı askeri bölge niteliği taşımıştır.

Bizans döneminde kentin genel strüktürünü; birinci tepenin merkezinden batıya yönelen Haliç'e paralel tepeler çizgisini birbirine bağlayan ve üzerindeki forumlar çevresindeki anıtsal yoğunlaşmayla kentin kaburgasını oluşturan anayol (Mese=Divanyolu) şekillendirmiştir. Haliç'in genel silüeti bu yol sistemi ile topoğrafyanın ortak etkileri sonucunda ortaya çıkmıştır. (Kuban, 1996)

Kent formunda; Konstantin Heykeli bulunan ve günümüze dek gelen "Çemberlitaş" kolonu, Konstantin forumu olarak adlandırılan büyük meydanın ortasında bulunmakta, bu meydandan portikli yollarla Beyazıt'ta bulunan diğer forum Tauri'ye ulaşılmaktadır. Aksaray'a inen yol burada ikiye ayrılıp, birisi kuzeye Edirnekapı'ya doğru düzgün bir eksen oluştururken, diğeri Cerrahpaşa yönüne çevrilerek ikiye ayrılmakta ve Yedikule'ye doğru uzanmaktadır.

Zanaatkarlar, tüccarlar ve toptan satıcılar loncalar halinde kentin belirli bölgelerinde toplu olarak yerleşmişlerdir. (Esnaf ve zanaatkarlar, Çarşıkapı çevresinde) Loncalarda dokumacılık, lüks eşya ve gemi yapımı yoğunluktadır.

13. yüzyılda Haçlı Seferlerine kadar kentin ticari aktiviteleri büyüyerek sürmüştür. Haçlı Seferleri sırasında kentin nüfusundaki düşüş nedeni ile İtalyan Kolonilerinden istenen yardım ve yeni imtiyazlarla, yeni kentsel oluşumlar ortaya çıkmıştır. İlk gelen kolonilerden Venedikliler 9. ve 14. yüzyılda Eminönü civarında Odunpazarı ve Balıkpazarı mevkiine, 10. ve 13. yüzyılda gelen Amolfiller Eminönü'ne, 11. yüzyıl sonlarında gelen Pisalılar Bahçekapı çevresine, Cenevizliler ise Bahçekapı'nın doğusuna (Bugünkü Gülhane Parkı'nın bulunduğu alan) yerleşmişlerdir. (İncicyan, 1969)

Bu dönemlerde Haliç'in kuzey yakasında günümüzde Azapkapı – Kasımpaşa olarak bilinen bölge zeytin ağaçları ve yeşil alanlarla kaplıdır.

Kent formunda su ihtiyacı; Yerebatan Sarnıcı, Binbirdirek Sarnıcı, Magnaura Sarayı ve İmrahor Camii Sarnıçlarından karşılanmakta olup, su Bayrampaşa Deresinden, Bozdoğan Kemer ve su kanalları ile sarnıçlara ulaşmaktadır. (Kuban, 1996)

• *Osmanlı Döneminde Haliç*

1453'de yerleşmenin Fatih Sultan Mehmet tarafından fethi ile yeni bir imparatorluk merkezinin doğuşu başlamıştır. 1453 yılında Osmanlılar tarafından fethedildiğinde yerleşme güçsüz, nüfusu azalmış ve başkent olamayacak kadar harap bir görünümündedir. Teodosius forumunun Haliç'e bakan yönünde bir Saray ve Eski Altın Kapı'nın olduğu yerde de bir iç kale inşa edilmiştir. Yerleşme 1457 yılında da Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur.

İstanbul fethedildiğinde çeşitli kaynaklara göre 50-60 bin kişiyi geçmeyen kent nüfusu, 15.yüzyıl sonlarında 100.000 dolayına ulaşmış ve 1520-1535 arasında 400.000 kişilik nüfus ile dünyanın en büyük kenti haline gelmiştir. Bu nüfusun %75'i sur içinde, %15'i Galata ve Eyüp'te, %10'u Üsküdar ve Boğaziçi'nde bulunmakta ve Hristiyan nüfus, toplam nüfusun %30'undan daha az bir oranı oluşturmaktadır. Kentin gelişebilmesi için, yeterli bir nüfusun sağlanması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bunun için değişik dönemlerde farklı bölgelerden Türk, Ermeni, Rum, Yahudi nüfusu İstanbul'un çeşitli yerlerinde iskan edilmiştir. (Kuban, 1996)

Bu dönemde kentin genel makroformunda izlenen gelişmeler şu şekilde sıralanabilir:

- Bizans döneminde kentin gerçek silüetinin oluşmasında etkili olan yol ağı, tören işlevi ortadan kalktığı için anlamsızlaşmış ve önemini yitirmiştir.
- 1463-1470 arasında inşa edilen, Türk Forumu özelliği taşıyan dönemin ilk örneği olan, Fatih Külliyesi yapılmıştır.

- Beyazıt, Süleymaniye, Sultanahmet Külliyelerinin ve Edirnekapı ile Şehzadebaşı Camilerinin yapımı ile; kentin Bizans'taki en yüksek anıt çizgisi daha da yükselerek kentin 19. yüzyıla kadar değişmeyecek karakterini yansıtan silüetine Osmanlı Dönemi ve Türk kültürü damgası vurulmuştur.
- Roma ve Bizans Dönemlerinde anıtsal idari işlevli yapılarla çevrili kent meydanı kavramı, Türk toplumunun din bağlamında tanımlanmaya çalışılan sosyal sistemi yansıtarak, insanların toplanacağı camiler çevresinde oluşmaya başlamıştır.
- Topkapı Sarayı yapılarak, İmparatorluk merkezi oluşturulmuştur.
- Kentin ticari işlevleri gelişimini devam ettirilirken Bizans dönemi faaliyetleri geliştirilmiş yeni fonksiyon alanları ortaya çıkmıştır. Örneğin Bizans Dönemi limanları Sirkeci'den başlayarak günümüzde Unkapanı olarak bilinen bölgeye kadar ihtisaslaşarak genişlemiştir.
- Unkapanı, Yağkapanı, Odunpazarı, Yemişkapanı, Balat ve Fener İskeleleri ayrı tüketim mallarının boşaltıldığı iskeleler olarak uzmanlaşmış, Fatih Döneminde kurulan Tersane ve yan sanayi, Haliç'te çeşitli el sanatları atölyelerinin oluşumu ve gelişimini sağlamıştır.
- Bizans döneminin ticaret bölgesi, limanın değişmezliğine bağlı olarak aynı yerde kalmış, Fatih Sultan Mehmet'in yaptırdığı İç Bedesten ve Yeni Bedesten ile sınırlarını genişletmiştir. Ayasofya civarında Tüfekhane, Unkapanı'nda Baruthane, Yeniçerilere dağıtılan kumaşları dikmek için devlet terzileri de Ahırkapı ve Bedestenlere yerleştirilmiştir. Beyazıt ve Çarşıkapı'da dokuma atölyeleri kurulmuş, Saray ve çevresi tüketimine dönük ipekli dokumacılık ile askeri gereksinimleri karşılamaya dönük bölgeler olmuştur.
- İstanbul'un Osmanlı Dönemindeki ticari hayatında önemli yere sahip ve günümüze kadar bu etkilerini sürdüren hanların yapımı Fatih Sultan Mehmet Külliyesinin yapımı ile başlamış, 20. yüzyıl başlarına kadar sürmüştür. 15. yüzyıla kadar sadece barınma (insan, hayvan, yük) amaçlı kullanılan hanlar zamanla üretimin yapıldığı yerlere dönüşmüştür. (Ör: Simkeşhane Hanı) Eminönü Meydanı'nda bulunan hanlar genelde yağ, bal, un, tahıl ve pamuk gibi ürünlerin gümrüklenmesi için kullanılmıştır.
- 17. yüzyılda nüfusun yerleşim alanları; Ermenilerin Samatya'ya, Rumların Marmara Kıyıları ile Galata'ya, Türklerin ise Eyüp Tophane ve Üsküdar'a yerleştirilmesi şeklindedir. Zamanla yarımada dışına doğru Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy, Piripaşa, Söğütözü'ne doğru yerleşim alanları yayılmıştır. Latin'ler Sirkeci ve Haliç Kıyılarından

Galatasaray ve Beyoğlu'na; Rumlar Galata, Kasımpaşa, Tophane ve Patrikhane'nin bulunduğu Fener civarına; Ermeniler Samatya ve Kumkapı Sahilleri arasında kalan kısımlara; Yahudiler ise Bahçekapı ve Balat Bölgelerine yerleşmeye devam etmişlerdir. 18. yüzyılda Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da gecekondü türü yapılaşmanın ilk örnekleri ortaya çıkmış ve Boğaziçi'nde yeni yerleşimler oluşmuş ve yoğunluğu artmaya başlamıştır. İstanbul limanının bulunduğu yer tarih boyunca çarşılar da hizmet vermiştir. Kent nüfusu artıp önceleri boş olan semtlerde yeni mahalleler oluşunca bu ticaret bölgesi Beyazıt'tan-Aksaray'a ve Beyazıt'tan-Saraçhane'ye kadar uzanmıştır. (Ortaylı, 1987)

- 19. yüzyılda Topkapı Sarayı sahile kadar setler ve kasırlarla inmekte, Sarayburnu'nda büyük sahil sarayı ile yukarı platodaki harem arasında büyük bahçeler bulunmaktadır. Yerleşmenin Haliç'ten görünen silüetine bugünde hakim olan külliyyelerin arasını boyutsuz ve homojen bir doku olan mahalleler doldurmaktadır.

Genel makroform içinde; Tarihi Yarımada yönetim ve kültür merkezi ile geleneksel ticaret merkezi, Galata dış ticaret merkezi, Üsküdar kendi kendine yeten bir çevre yerleşimi iken, 19. yüzyıl başlarında ortaya çıkan isyanların getirdiği göç hareketliliği, nüfus artışı ve yeni ulaşım olanakları bu üçlü yapının bütünleşmesini sağlamıştır.

Kıyıları arası ulaşımında 1829'da ilk buharlı geminin alınması, 1838'de tersanelerde buharlı gemi yapımı başlaması ve 1840'larda Şirketi-Hayriye'nin Kabataş-Üsküdar arası düzenli seferlere başlaması, 1838'de Unkapanı ile Azapkapı arasında Haliç'de ilk köprüünün yapılması, 1846'da Karaköy Köprüsünün yapımı, 1869'da atlı tramvay ve 1913'de elektrikli tramvay'ın ortaya çıkışı kentin ticari ve iskan bölgelerindeki gelişimi ve bütünleşmeyi hızlandırıcı etkiler yaratmıştır. Sirkeci-Edirne ve Haydarpaşa-İzmit arasında düzenli tren seferlerinin kurulması kentin çevre yerleşimlerle etkileşimini arttırmıştır. (Müller-Wiener, 1998)

Bu dönemde çıkan büyük yangınlar ve binalar arasındaki dar sokak sistemi varolan sorunları arttırmış, mevcut sistemlerin gereksinimleri karşılayamaması; döneme özgü batı hayranlığı nedeni ile çözümlerin batıda aranmasına sebep olmuştur. Bu dönemde çıkarılan yeni yasalar ve oluşturulan kurumlarla bu sorunlar giderilmeye çalışılmıştır.

Mekansal gelişimde; saraylar, köşkler ve askeri binaların 19. yüzyıldaki yer seçimlerinden, kentin kuzeye doğru bir gelişim içinde olduğu görülmektedir.

Bu dönemde padişahların yarımada içinden çıkıp, Boğaziçi'nde oturmayı tercih ettiği, Yıldız, İhlamur Kasırları, Beylerbeyi ve Dolmabahçe Sarayları yaptırılmıştır.

Beyoğlu Yakası; yabancıların ve gayri-müslim Osmanlı toplumunun ve levantenlerin yaşadığı ve ticaretlerini sürdürdüğü bir semt olarak gelişimini sürdürmüş ve bu alanlarda kagir apartman olgusu ortaya çıkmaya başlamıştır. Ulaşım olanaklarına bağlı olarak demiryolu boyunca ve Boğaz boyunca vapur iskeleleri etrafında sayfiye ağırlıklı yerleşmeler oluşmaya başlamış, daha sonra bu alanlar iskan bölgeleri halini almıştır.

Bu dönemde; İstanbul'un diğer şehirler ve diğer ülkelerle ilişkileri çoğunlukla denizyolu ve demiryolu ile sağlanmaktadır. Tanzimat dönemi ile getirilmeye çalışılan batılılaşma hareketleri sonucunda, Tanzimat Fermanı ile azınlıklara verilen imtiyaz ve ayrıcalıklara paralel olarak; yeni limanlar, istasyon, banka, antrepo, otel, posta idaresi, finans kurumları, yazıhane, türü fonksiyonlar ve yapılara ve bürokratik örgütlenme için yeni devlet dairelerine ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda 1895'de Galata, 1902'de Sirkeci, 1904'de Haydarpaşa limanları yapılmıştır.

Bu dönemde kentin fiziksel yapısında önemli bir değişim yaratan yangınlardır. 19.yüzyıl boyunca çıkan yangınlar, kentin ahşap mimarisini yok etmeye başlamış ve yerlerini kagir binalara bırakmıştır. Zamanla, çıkan yangınlar yol dokusunu da değiştirmiş; Aksaray, Kumkapı, Unkapanı, Fener, Balat, Samatya semtlerindeki geleneksel yol dokusu yerini, batı özentisi ile yapılan dik kavşaklı ızgara yol sistemine bırakmış, yeşil alanlar azalmış, konut alanları artan yerleşme yoğunluğu ile küçük parçalara ayrılmıştır. Sultanahmet ve Beyazıt çevresinde yeni öğretim kurumları, yeni yönetim binaları ve meydanlar ortaya çıkmıştır. (Çelik, 1986)

- ***Cumhuriyet Döneminde Haliç***

1913'te İstanbul'un nüfusu 1 milyon 213 bin iken, Ankara'nın başkent olması ve yönetim birimlerinin Ankara'ya taşınması sebebiyle 1920'de İstanbul'un nüfusu 690.000'e düşmüştür.

İstanbul'un bugünkü görünüm ve yapısına, yaşamına yapılan planların olumlu yada olumsuz etkileri olmuştur. Bugünkü kentle, yaşanan mekan ve olguların bir kesimini, bu planların yarattığı açıktır.

Cumhuriyet Döneminin ilk planlama çalışmaları 1933 Elgötz planıyla başlamıştır. Bu planda önerilerin bazıları, eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezi, İstiklal Caddesi'nin ticaret, Topkapı ve Kurbağalıdere'nin ağır sanayi, Beyazıt'ın yönetim, Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgeleri olması; eski yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı,

Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılması şeklindedir. Bu önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir.

1936'da Prost, İstanbul'un yapısında önemli izler bırakan ve günümüzde hala geçerli bazı ilke ve uygulamaları gerçekleştiren planlar hazırlamıştır. Prost İstanbul'u genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirecek bir plan hazırlayamamıştır. Örneğin planda nüfus büyüme sınırını 800.000 olarak öngörülmüştür. Ancak güzel bir kent yaratma ve koruma konularında önemli katkıları olmuştur. Hala geçerli olan ilkelerin bazıları şunlardır: Galata Köprüsü'nün Haliç içine doğru kaydırılarak yenilenmesi ve 2 ucunda düzenli alanlar yaratılması; Sarayburnu'nun depo ve yük garından arındırılarak temizlenmesi; Sultanahmet içerisinde arkeolojik ve turistik sahaların korunup geliştirilmesi, Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla denizden 40m. yükseklikten geçen bir düzlem üzerinde 9.50 m.den daha yüksek yapılanmaya izin verilmemesi şartı getirilmiştir. Bu koşul günümüze kadar Tarihi Yarımada'nın siluetinin korunmasını sağlamıştır. (Kuban, 1996)

Bu kalıcı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi konularda önemli yanılgıları da olmuştur. Planda belirtilen "Çarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, umumi teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve geniş otomobil durak yerleri bırakılacaktır." notlarıyla Tarihi Yarımada'ya biçilen kimliğin yine bir kent merkezi olduğu anlaşılmaktadır.

1950'li yıllarda kentleşmenin hızlanması, büyük kentlere göçle yeni bir dönem başlamıştır.

1963'ten itibaren planlı kalkınma döneminde dengeli kentleşmeyi gerçekleştirmek, dengeli yatırımları sağlamak, plan ilkesi olarak kabul edilmiştir. 1970'li yıllarda İstanbul'un geleneksel merkezinde tarihi doku içindeki dar sokakların, motorlu taşıt trafiğinin getirdiği yüklü taşımaya elverişli olmaması, otopark yetersizliği yeni kurulan firmalar için önemli bir sorun olmuştur.

Eminönü Bölgesinde özellikle Sirkeci Garı'nın yapılması, Büyük Dördüncü Vakıf Hanı ve Büyük Postane gibi yapılar bölgenin karakterini değiştirmiştir. Eminönü'nün 19. yüzyıl fizyonomisi asıl Cumhuriyet'in onuncu yılından sonra değişmeye başlamıştır. 1955-1956 yılında; Unkapanı-Eminönü yolu açılırken Balıkpazarı yok olmuştur. Yemiş İskelesinden Unkapanı'na kadar eski doku bir ölçüde 1986'ya kadar korunmuştur. (Suher, 1994)

1984-1989 yıllarında Haliç uygulamasında, Yemiş İskelesi ve çevresi tamamen ortadan kaldırılmış, Zindan Han, Ahi Çelebi Cami, Değirmen Hanı ve küçük bir sur parçası dışında bütün kıyı temizlenmiştir.

Fatih ise; 1908 Çırçır yangınından sonra 31 Mayıs 1918'deki Cibali yangınında büyük ölçüde tahrip olmuştur.

I. Dünya Savaşı'ndan önce ortogonal sistemde bir yol dokusuyla planlanan semtte ahşap yapılar giderek küçük ölçekli iki-üç katlı apartman ve evlerle yer değiştirmiştir.

Saraçhane'den geçen Atatürk Bulvarı ve Fatih Medreselerinin temelleri ortaya çıkarak, Edirnekapi'ya kadar uzanan büyük bulvar açılana kadar, yangın yerleri dışında, Fatih'de eski sokak dokusunu koruyan mahalleler vardı. 1954-1960 yıllarında yapı yoğunluğu artmaya başlayınca, çok katlı beton apartmanlar giderek çoğalmış, semt sakinleri yeni nüfus karşısında azınlıkta kalmış ve çoğu aile Fatih'i terk etmiştir. Böylece Fatih'in tarihi dokusu ve sivil mimarisinin hemen hemen hiç bir izi kalmadığı gibi, sosyal dokusu da tamamen değişmiştir.

Günümüzde, Haliç toptan ticaret, perakende ticaret, kamu hizmetleri, büro hizmetleri, eğitim hizmetlerinin ve imalat fonksiyonunun yoğunluk kazandığı bir bölgedir. Bunların yanı sıra bölge sahip olduğu tarihi ve arkeolojik kalıntılar ve değerler nedeniyle turizm merkezi niteliğindedir. Haliç coğrafi mekanı; merkezi konumda bulunması, ulaşım kolaylıkları, tarihten gelen altyapı ve merkezi fonksiyonların burada yoğunluk kazanmış olması nedeniyle; İstanbul içinde halen önemi tartışılmayacak bir merkezdir.

Haliç coğrafi mekanında perakende ve toptan ticaret fonksiyonunun yanında küçük sanayi ve imalathanelerde mevcuttur. Kent içinde olmaması gerekli sanayiler ve toptan ticaret metropoliten alan çevresine yapılan yatırımlarla dışa çekilmeye çalışılmaktadır.

Haliç coğrafi mekanı M.Ö. 7. yüzyıla dayanan geçmişiyle birçok kültürü yansıtmaktadır. Gerek anıtsal yapıları, gerekse geleneksel doku ve farklı mimari özellikleri ile korunması gerekli bir bölgedir.

3. HALİÇ SİLÜETİNİN OLUŞUMUNU ETKİLEYEN UNSURLAR

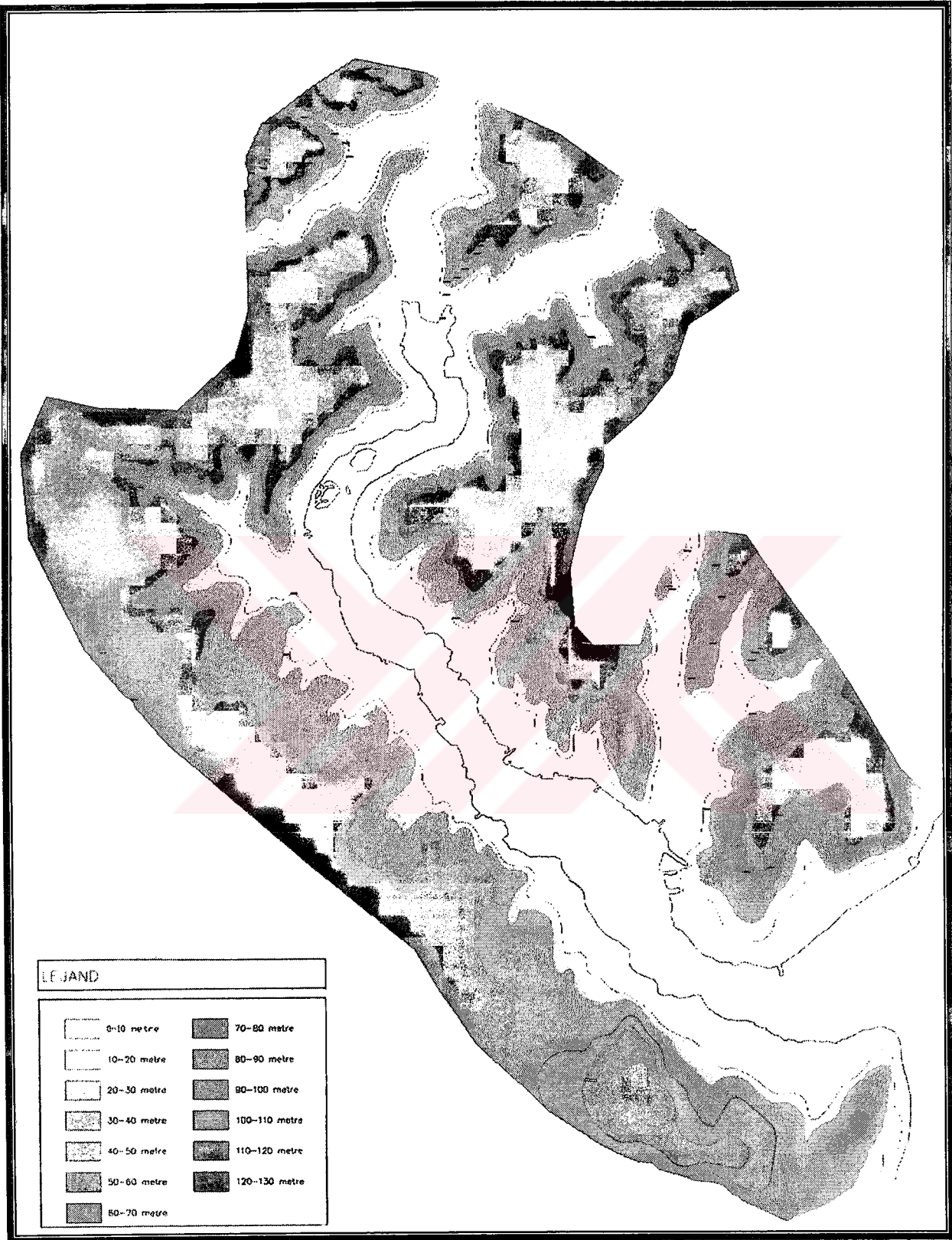
3.1 Topografyanın Silüete Etkisi

Çatalca Yarımadası'nın güneydoğusunda, Boğaziçi girişinde doğal bir liman olan Haliç İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayırmaktadır. Yaklaşık 7.5 km. uzunluğundaki Haliç bir menderes şeklinde kuzeybatı-güneydoğu istikametinde uzanmaktadır. Haliç'e paralel uzanan tepeler vadilerle birbirinden ayrılmakta ve her iki yakada tepelere uzanan sırtlar eşsiz topografyayı oluşturmaktadır.

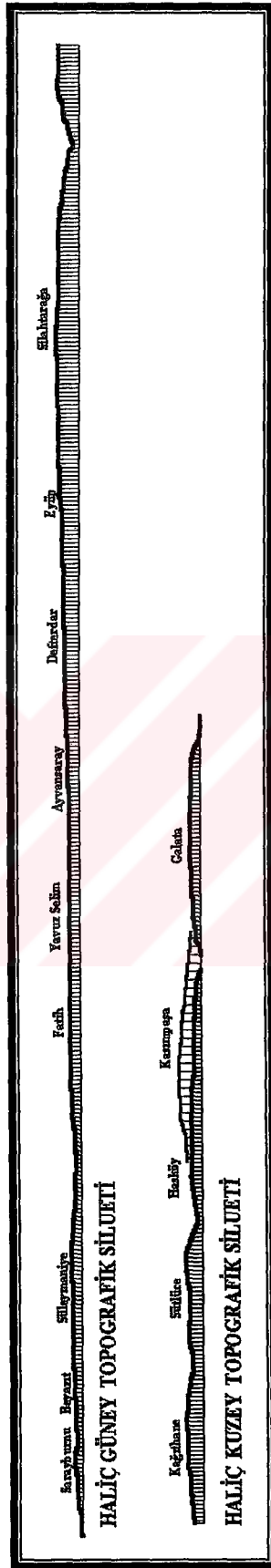
Haliç'in Beyoğlu kesimindeki yamaçları 50-100 metre yükseklikte tepeler oluşturmaktadır. Güneyinde İstanbul Yarımadası'nda yer alan tepeler daha az eğimlidir. Bu tepeler arasında küçük vadiler yer almaktadır. Haliç bölgesindeki önemli yükseltiler; Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölgede 40 metre, Beyazıt-Süleymaniye bölgesinde 50-60 metre, Fatih Camii ve Edirnekapi aksında 60m., Eyüp Kağıthane, Kasımpaşa bölgesinde 100-110 metre, Galata bölgesinde 70 metre'dir.

Haliç boyunca uzanan tepe, yamaç ve vadilerden oluşan topografik yapı silüeti oluşturan doğal bir kompozisyonudur. Haliç'e tarihi boyunca yerleşen tüm medeniyetler topografik yapıdan faydalanmış ve kültürel yapının somut görünümü olan tapınaklar, manastırlar, kiliseler ve külliyele kent imajı vurgulanmıştır.

Tez kapsamında çalışma sınırların belirlenmesinde kullanılan topografik analiz çalışması Haliç coğrafi mekanı bütününde tarihi haritalardan ve halihazır haritalardan faydalanılarak Netcad ve Autocad bilgisayar programlarında sayısal ortama aktarılmıştır. 10 metrede bir arazi yapısı gösteren eğim analizi paftası hazırlanmış, bu eğim çizgileri çalışma kapsamında hazırlanan tüm haritalarda altlık olarak kullanılmıştır. (Harita 3.1)



Harita 3.1 Haliç coğrafi mekanının topografik analizi - halihazır haritalar ve tarihi haritalardan yararlanılarak tez kapsamında sayısal ortamda Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Haziran 2000



Şekil 3.1 Haliç coğrafi mekanının topografik silueti - tez kapsamında sayısal ortamda Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Haziran 2000

3.2 Tarihi Haritalar ve Gravürlerin Değerlendirilmesi

Yazılı kaynakların dışında Haliç silüetindeki değişim sürecini anlatan en doğru kaynak tarihi haritalar ve gravürlerdir. Topografik özellikleri, doğal zenginlikleri, anıtsal yapıları, köşkleri, kasırları, sarayları ile Haliç birçok gravüre konu olmuş, tarih boyunca gelişimi haritalar ile gösterilmiştir. Bu bağlamda tez kapsamında gravürler ve tarihi haritalar ana kaynak olarak kullanılmıştır. Bu bölümde Cumhuriyet dönemine kadar yapılmış haritaların ve gravürlerin Haliç silüetindeki etkisi değerlendirilmektedir.

3.2.1 Tarihi Haritalar

Harita, evrendeki belli bir parçanın, bir bölgenin belli bir ölçekte küçültülerek çizgilerle ve biçimlerle gösterilmesi şeklinde açıklanabilir. Haritacılığın çağdaş anlamda gelişmesi Yeniçağın başında Rönesans ile birlikte olmuştur. İstanbul haritalarının yapımı da Rönesans'tan sonra yoğunluk kazanmıştır. İstanbul konulu ilk haritalar üçüncü boyutta görüntülerle desteklenmiş manzara haritaları şeklindedir. Tez kapsamında bu bölümde kronolojik sıraya göre Haliç silüetinin değişim süreci incelenmiştir.

Fetihten önce, Floransalı papaz Cristoforo Buondelmonti'nin Suriçi, Galata ve Anadolu Yakası'nı gösteren resmi kendi döneminin üslubu içinde İstanbul'un ilk haritasıdır. (Harita 3.2) Buondelmonti'nin 1420 yılında İstanbul'u ziyaretinde çizdiği bu harita Hasköy sırtlarında yel değirmenlerini, surları ve kentin önemli anıtsal yapılarını göstermektedir. (Kayra, 1990a)

15. yüzyılda İstanbul, ölçüye dayanmayan, görsel, bir tür minyatür tekniği ile yapılmış planlar ve başlıca anıtlarıyla anlatılmıştır. Fetihten sonraki ilk İstanbul resmi, Fatih döneminde yapılmış ve Vavassore'nin yaptığı plan-resmidir. Vasvassore planı (ya da kuş bakışı kent görüntüsü) 15. yüzyılın sonundaki İstanbul'u en iyi anlatan resimdir. Bu panoramalar temelde yapı formları konusunda doğru fikirler vermekten çok, kentin ve yapıların biçimlerini genel özellikleri ile göreceli mekansal ilişkileri içinde göstermektedir. Vasvassore planında Topkapı Sarayı, Eski Saray, Fatih Cami ve Bizans Dönemi bazı yapı kalıntılarının mevcut olduğu görülmektedir. Kaynaklar bu resimdeki Topkapı Sarayı biçiminin yanlış anlatıldığını yazmaktadırlar. (Harita 3.5) 1493 yılında yayınlanan Hermann Schedel'in İstanbul'u kuşbakışı görüntüsü yapı formları konusunda doğru fikir vermemekte ancak kentin ve yapıların temel biçimlerini ve mekansal ilişkilerini anlatmaktadır. (Harita 3.3) Sebastian Münster'ın 1550 tarihli ve yapısı belli olmayan Venedik'te basılmış olan 1566-1574 tarihli

İstanbul haritası 16. yüzyıl İstanbul kenti hakkında bilgi veren en önemli kaynaklardandır. (Harita 3.4, Harita 3.6)

16. yüzyılda Osmanlı haritacılarınca yapılan haritalar da bulunmaktadır. Matrakçı Nasuh'un 1535 tarihli haritası bunların en önemlisidir. Bu haritada Galata Kulesi ve surları, Sarayburnu'ndaki Yeni Saray, Beyazıt Meydanı'ndaki Eski Saray, Ayasofya, Hipodrom, İbrahimpaşa Sarayı, Beyazıt, Fatih ve Sultan Selim Külliyesi yer almaktadır. Dönemin yerleşim planı ve anıtsal yapılarını anlatan en önemli kaynaktır. (Harita 3.11)

1521 yılında yapılmış olan Piri Reis'in haritasında İstanbul ve Galata surları, Haliç boyunca yerleşme sınırları, Yeni Saray, Eski Saray ayrıntılı olarak görülmektedir. (Harita 3.12)

1584 yılında yapılmış olan Lokman Çelebi'nin haritasında Haliç'in güney yakasında yerleşme sınırları, Yeni Saray, Tekfur Sarayı, Ayasofya, Tekfur Sarayı, Bozdoğan Kemerleri (Valens Su Kemeri), surlar ve külliye; Haliç'in kuzey yakasında ise tersane, Galata surları, Galata Kulesi, Kurşunlu Mahzan, Kılıç Ali Paşa Camii ayrıntılı olarak görülmektedir. (Harita 3.13)

17. ve 18. yüzyılda İstanbul ve Galata surlarını gösteren birçok harita yapılmıştır. 18. yüzyılda Haliç'in her iki yakasını gösteren üçüncü boyutta hiçbir görüntünün olmadığı haritalar yapılmıştır, ancak sur dışı alanlarda özellikle topografyanın perspektif gösterimi devam etmektedir. Almanya'nın kraliyet coğrafyacısı J. B. Homann'ın 1730 yılında, Dimitrie Cantemir'in 1734 yılında, T. C. Lotter'in 1770 yılında yaptığı haritalar bunlara örnektir. (Harita 3.14, Harita 3.15, Harita 3.16)

Kentin ilk bilimsel haritası Fransız inşaat mühendisi François Kauffer tarafından 18. yüzyılda hazırlanmıştır. Bu tarihten itibaren yarı harita yarı kuşbakışı resimler, modern haritacılık tekniklerine göre yapılmaya başlanmış, perspektif görüntülerden tamamen arınılmıştır. (Harita 3.17) François Kauffer tarafından 1776 yılında yapılan harita 1840 yılına kadar yapılan haritalara temel oluşturmuştur.

Kauffer'in 1776 yılındaki haritasından sonra ölçekli ilk harita F. Von Moltke'nin 1836-1837 tarihli haritasıdır. Planda Sarayburnu'ndaki saraylar, Yeni Cami, Haliç üzerindeki köprüler ve bu dönemde Haliç çevresinin yerleşme sınırları görülmektedir. (Harita 3.18)

19. yüzyılın ikinci yarısında imar yönetmeliklerinin uygulamaya girmesiyle İstanbul'un ölçekli haritaları çoğalmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında yapılan İstanbul haritaları içinde C. Stolpe'nin haritası kentsel dokuyu anlatan en gelişmiş haritadır. Bu haritada anıtsal yapılar, köprüler, 1871 yılında yapımına başlayan demiryolu görülmektedir. (Harita 3.19)

İstanbul'un büyük ölçekli haritalarının ilk örneği olan E. H. Ayverdi'nin 1958 yılında yayınladığı 1875-1882 tarihlerinde kentsel dokuyu anlatan harita, Tarihi Yarımada olarak bilinen suriçindeki yerleşmeyi anlatan en ayrıntılı örneklerden biridir.

19. yüzyıl sonlarında yapılan haritalar Haliç ve çevresinin gelişme sınırlarını gösteren diğeri önemli örneklerdir. (Harita 3.20, Harita 3.21)

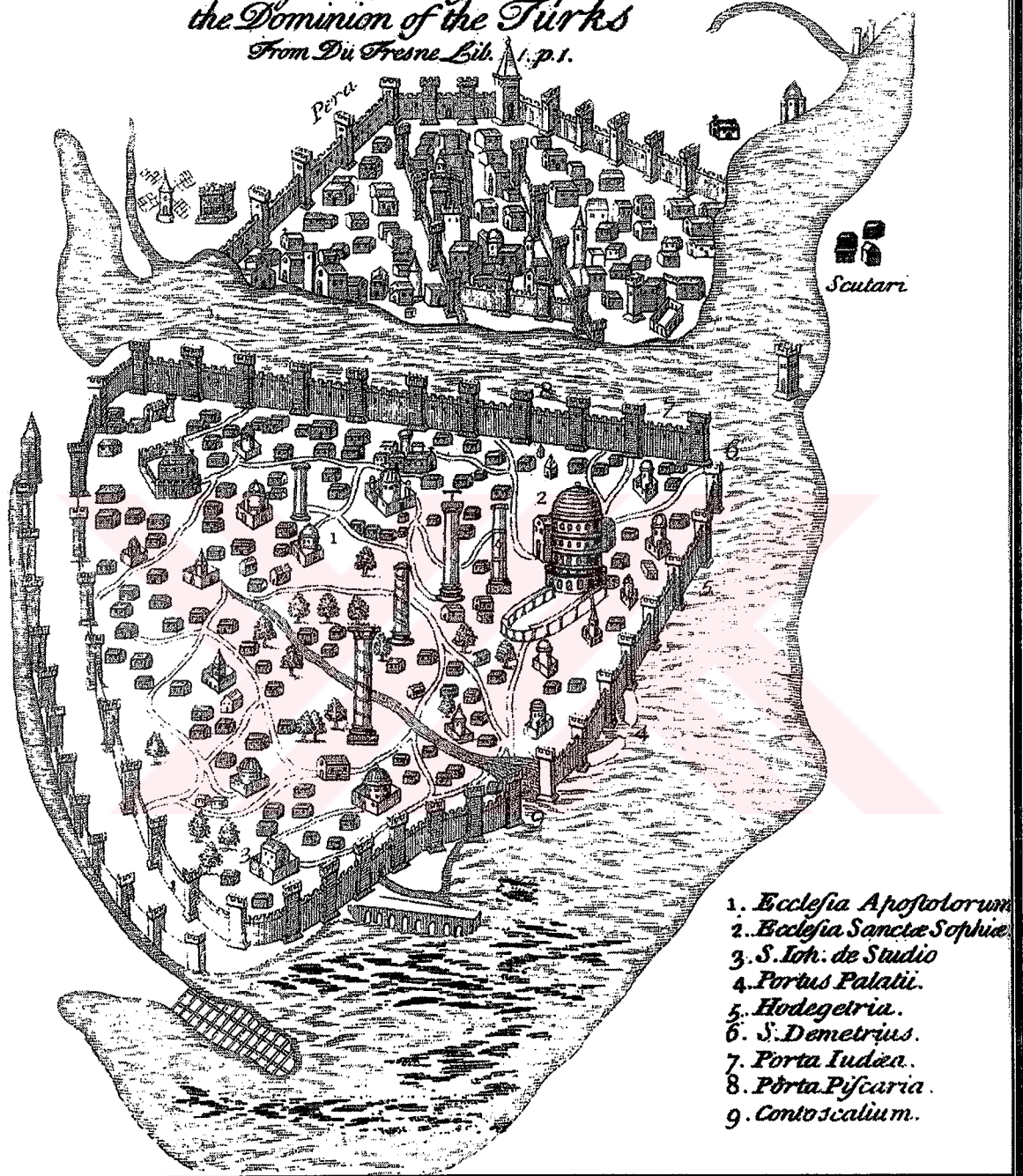
İstanbul'un kent planlamasına temel oluşturacak harita Halil Edhem Eldem'in Fransızlar ile ortak çalıştığı nirengiye dayalı sistemle yapılan haritadır. Bu harita 1913 yılına ait İstanbul kenti hakkında detaylı bilgi vermektedir. (Harita 3.22)

İstanbul'un II. Dünya Savaşı öncesi kentsel dokusu ve gelişim alanlarını gösteren ayrıntılı harita Jacques Pervitich tarafından Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi adına hazırlanan haritadır. Bu harita yapı kullanımı, yol dokusu konularında detaylı bilgi vermektedir.

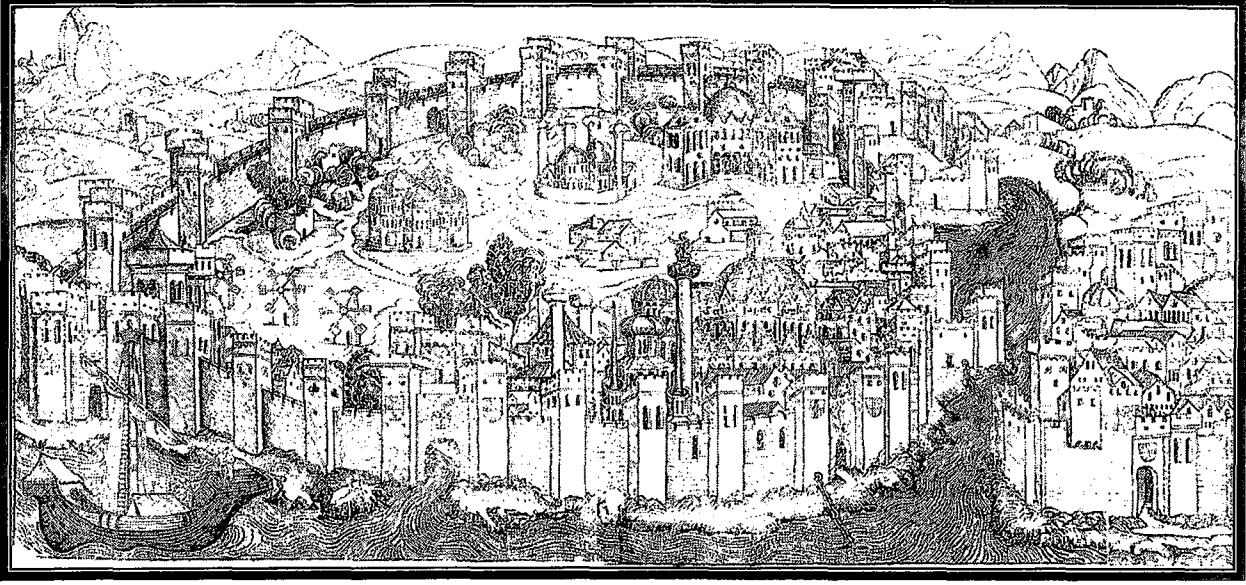
Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra İstanbul kentinin imar sistemli bir şekilde ele alınmış ve şehir uzmanları (H. Prost, Jansen...) getirtilerek genel ve bölgesel çeşitli imar planları hazırlanmıştır. Bu tarihten itibaren fizik mekanı gösteren haritalarla ilgili bilgi aktarımı planların siluete etkisi başlığı altında bölüm 4.2'de anlatılmaktadır.

*The DELINEATION of CONSTANTINOPLE as it
stood in the Year 1422 before it fell under
the Dominion of the Turks*
From Du Fresne Lib. 1. p. 1.

CONSTANTINOPOLIS



Harita 3.2 1422 yılı İstanbul kenti - Christoforo Buodelmonte (Kayra, 1990a:61)



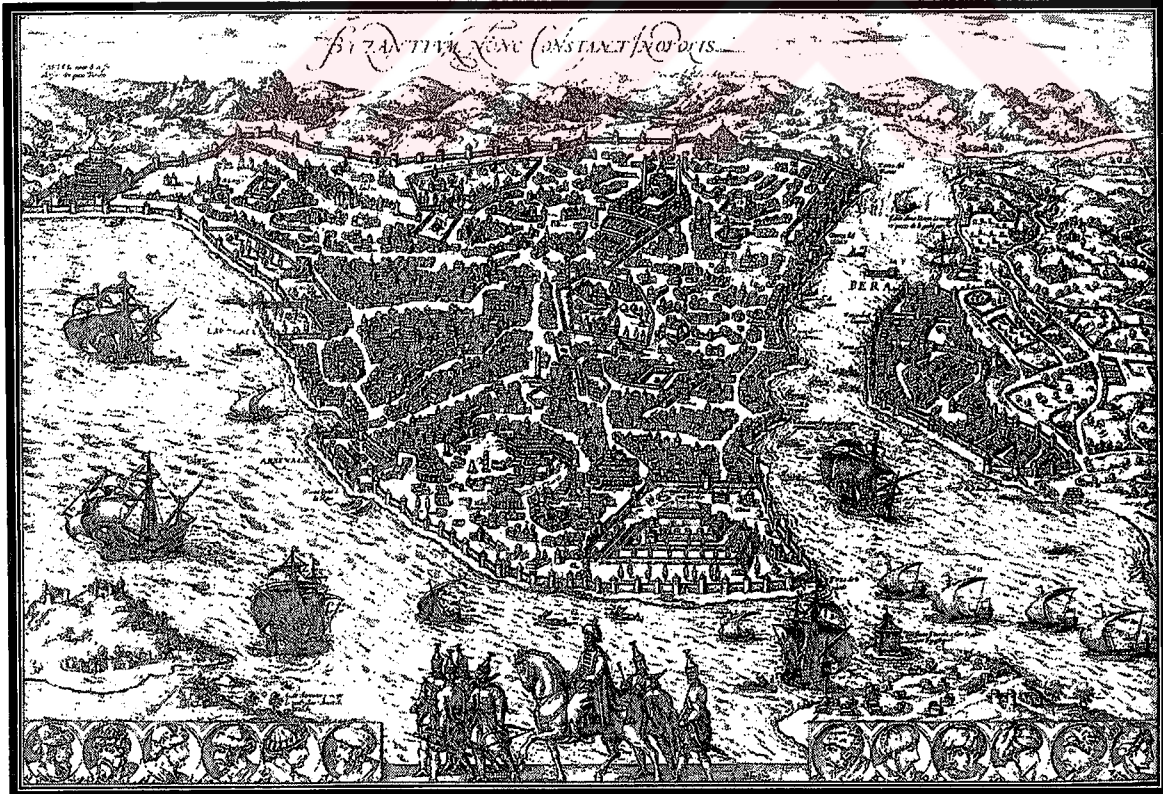
Harita 3.3 1493 yılı İstanbul kenti - Hartman Schedel (Kayra, 1990a: 65)



Harita 3.4 1550 yılı İstanbul kenti - Sebastian Münster (Gravürlerle Türkiye, 1996:10)



Harita 3.5 1558 yılı İstanbul kenti - G.A. Vavassore (Kayra, 1990a:71)



Harita 3.6 1556-1574 yılı İstanbul kenti - yapanı bilinmiyor (Kayra, 1990a:72-73)



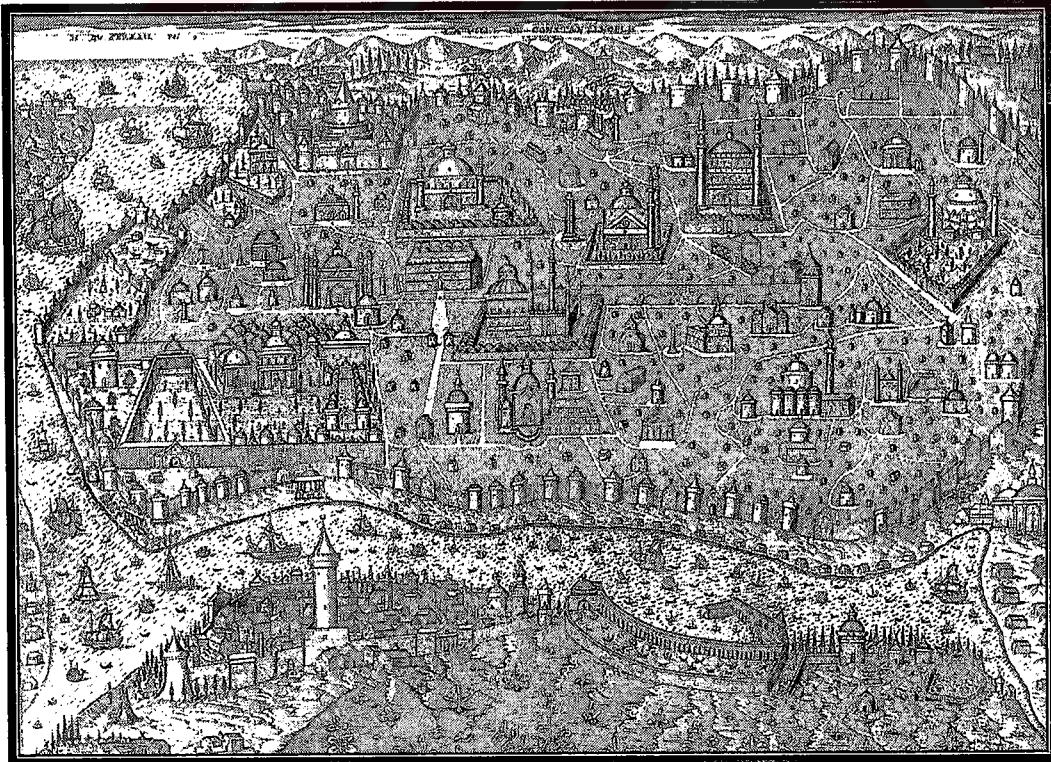
Harita 3.7 1566-1574 yılı İstanbul kenti - Giovanni Francesco Camocio
(Gravürlerle Türkiye, 1996:4)



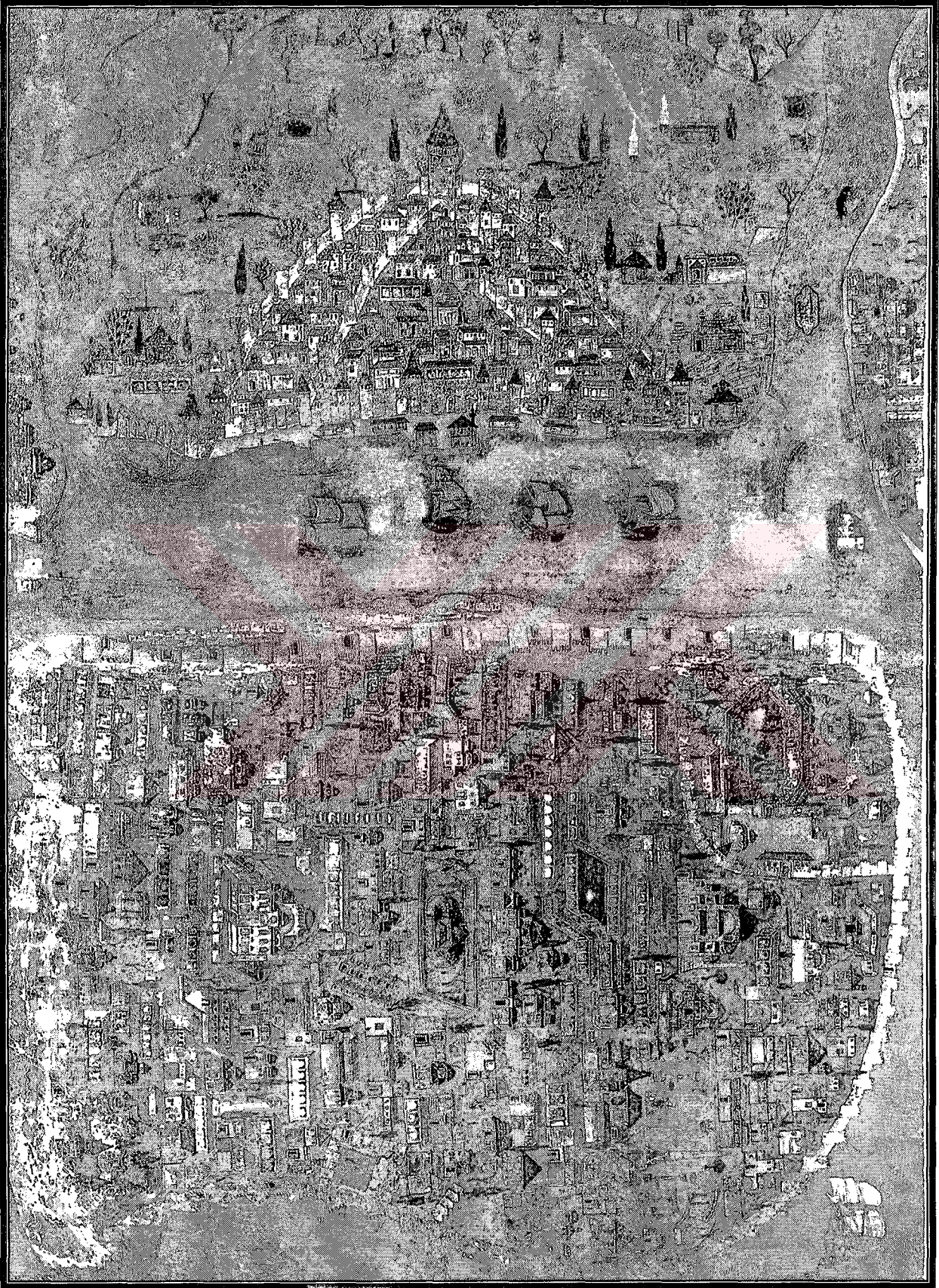
Harita 3.8 Onaltıncı yüzyıl İstanbul kenti - Giovanni Francesco Camocio
(Gravürlerle Türkiye 1996:5)



Harita 3.9 Onaltıncı yüzyıl sonu İstanbul kenti - Salomon Schweigger
(Gravürlerle Türkiye, 1996:12)



Harita 3.10 1662 yılı İstanbul kenti (Gravürlerle Türkiye,1996:2)



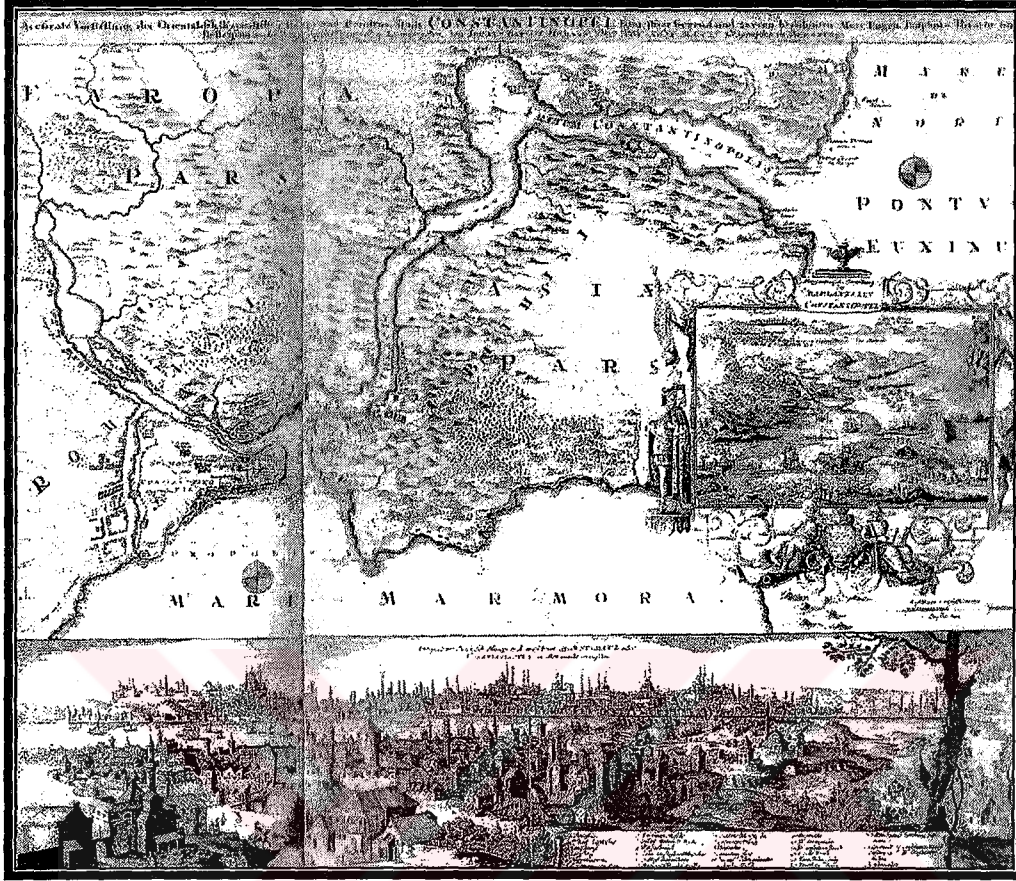
Harita 3.11 1535 yılı İstanbul haritası - Matrakçı Nasuh (Kayra, 1990a:69)



Harita 3.12 1521 yılı İstanbul haritası - Piri Reis (Kayra, 1990a:67)



Harita 3.13 1584 yılı İstanbul haritası - Lokman Çelebi (Kayra, 1990a:74)



Harita 3.14 1730 yılı İstanbul haritası - J.B. Homann (Kayra, 1990a:82-83)



Harita 3.15 1734 yılı İstanbul haritası - Dimitrie Cantemir (Kayra, 1990a:84-85)



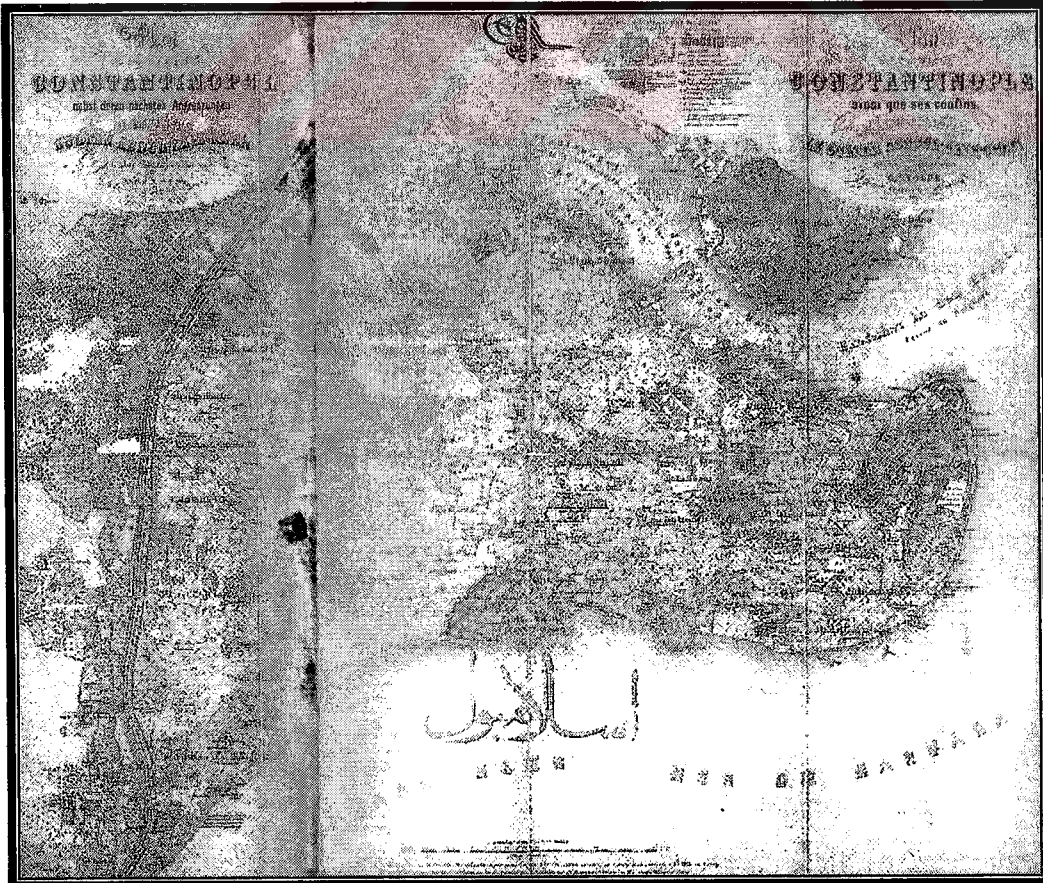
Harita 3.16 1770 yılı İstanbul haritası - T. C. Lotter (Kayra, 1990a:88-89)



Harita 3.17 1776 yılında yapılan ilk kent planı - F. Kauffer
(Kuban, 1996:332)



Harita 3.18 1836 yılı İstanbul haritası - F. Von Moltke (Kayra, 1990a:110)



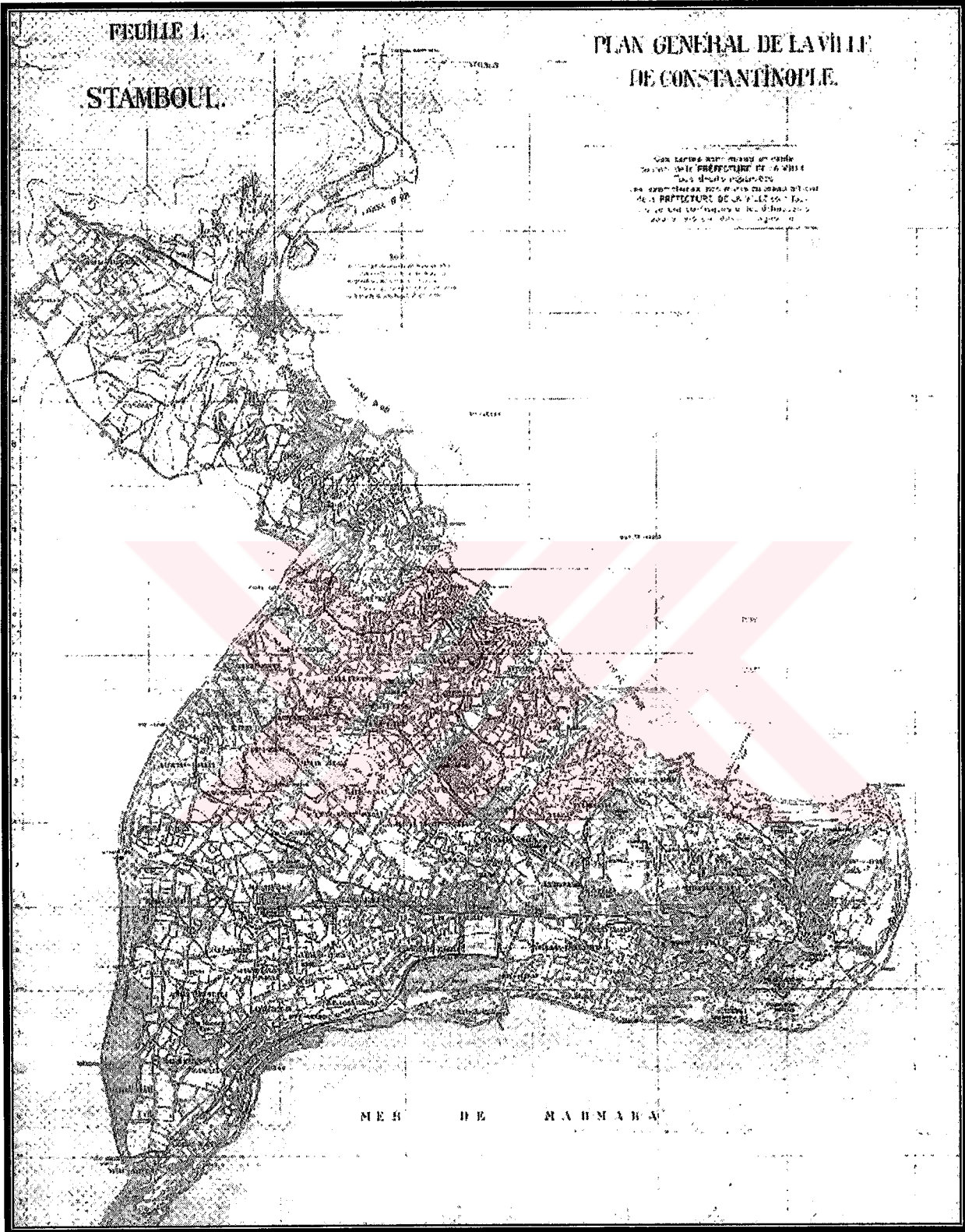
Harita 3.19 1863 yılı İstanbul haritası - C. Stolpe (Kayra, 1990a:116-117)



Harita 3.20 1880 yılı İstanbul haritası - J. Bartelemou (Kayra, 1990a:124)



Harita 3.21 1885 yılı İstanbul haritası (Kayra, 1990a:126)



Harita 3.22 1913-1919 İstanbul haritası (Kayra, 1990a:148)

3.2.2 Gravürler

Gravür, ‘Metal, taş yada ahşap levha üzerine kazınarak yapılan bir resim ya da desenin kağıt üzerine mürekkeple basılmasıyla oluşturulan sanat yapısıdır. (Sözen, Tanyeli, 1986) Bu tekniğin 15. yüzyılda Almanya’da ortaya çıktığı ve 19. yüzyıl ortalarında fotoğraf makinesinin yaygınlaşmasına değin kullanıldığı bilinmektedir.

Sanatçıların İstanbul’dan hazırladıkları desenler, Avrupa’da, çeşitli gravür ve litografi atölyelerinde levhalara geçirililerek çoğaltılmıştır. Deseni hazırlayanla bunu kağıda basacak levhaya geçirenler genellikle farklı kişilerdir. Bir tek sanatçı tarafından çizilen desenin, birden fazla gravürcü tarafından hazırlanan çok sayıda baskısı olabilir. Gravürün sol alt köşesinde deseni yapan sanatçı, sağ alt köşesinde ise gravürcünün adı bulunmaktadır. (Arslan, 1992)

Türk kültüründe resmin minyatürle sınırlı kalması nedeniyle, 19. yüzyıl ortalarına kadar, İstanbul’un kent yaşamına dair görsel kaynak, Batılı sanatçıların resimleri ve seyahatnamelerinde yer alan gravürler olmuştur.

İstanbul gravürleri çoğunlukla seyahatnamelerde mevcuttur. Seyahatnamelerdeki mimari ve kent anlatımları gravürlerle desteklenmiştir.

İstanbul gravürlerinde üç farklı nitelik söz konusudur. Bunlardan birincisi; fiziksel ortamı ya da yapıları ve anıtları doğru olarak belirlemek amacıyla yapılmış, belgesel değer taşıyan gravürlerdir. İkincisi; gezi kitaplarını ya da tarihleri resimlemek için yapılmış genellikle kenti ve yapıları genel bir imge olarak saptayan ve ayrıntılara önem vermeyen gravürlerdir. Üçüncüsü; resim eskiz ve illüstrasyon niteliği taşır. Bu tür gravürler mevcut olmayan fiziksel mekanı canlandırabilmek açısından önemlidir.

İstanbul gezgin ve sanatçıların yüzyıllar boyunca ilgisini çeken bir kent olmuştur. Bunda kentin Asya ve Afrika’ya giden yollar üzerinde bulunması, diğer doğu kentlerine oranla Avrupa’ya daha yakın bulunması ve Osmanlı egemenliğine geçmeden önce Hristiyanlığın ilk ve en önemli merkezlerinden biri olması rol oynamaktadır.

16.yüzyılda İstanbul’a ilişkin resimlerin sayısında artış gözlenmektedir. İstanbul’un en eski ve gerçekçi bir tavırla çizilen ilk panoraması İstanbul’da üç yıl kalan (1556-1559) Danimarkalı ressam Melchior Loricks’e aittir. Bu dönemde geniş bakış açısıyla ve harita gibi kuşbakışı çizilen gravürlerde, kentin tipik anıtsal yapıları vurgulanmış, bu amaçla gerektiğinde yapıların oranları değiştirilmiştir. Yapılar sert geometrik çizgilerle verilmiş, konturlar ve yüzeyleri yumuşatacak ışık-gölge uygulamalarından kaçınılmıştır. Bu yüzyılda İstanbul panoramaları

veren yabancı gezginler arasında Salomon Schweigger, Michael Heberer, Giuseppe Rosaccio vardır.

17. yüzyılda genellikle Tarihi Yarımada, Galata, Haliç ve Boğaz girişi resimlenmiş ve kent görünümüleri yanısıra, çeşitli meslek grupları ve halkın giysilerini konu alan gravürler de yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu tür resimlerde figürler, genellikle, bir İstanbul manzarası önüne yerleştirilmiştir. 17.yüzyılın başında yapılan ilk İstanbul panoraması Wilhelm Dilich'e aittir. (Resim 3.1) Bu panorama Galata surları dışındaki bölgeden İstanbul'un bütün görüntüsünü verir. Fakat İstanbul'un kubbeli yapıların büyük kütleleriyle egemen oldukları dingin silueti yerine kuleler gibi algılanan minareler ormanı vardır.

17. yüzyıl ortalarında geniş açılı ve kuşbakışı gravürlerin hazırlanması sürerken bunun yanında tek yapılar ya da birkaç yapıdan oluşan küçük gruplar ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde De Montconys, John Covel ve Cornelius de Bruyn İstanbul panoramaları veren gezginlerdendir. Bu dönemin en önemli İstanbul görüntüsü Guillaume-Joseph Grelot'un Fenerbahçe'ye kadar kent yerleşmesinin tüm sınırlarını içine alan İstanbul panoramasıdır. Topkapı Sarayı'nın Haliç'e bakan cephesi ayrıntılı ve oldukça doğru profille verilmiştir. (Resim 3.2, Resim 3.11, Resim 3.12) Ayrıca Yeni Cami'nin dış avlusunun özgün duvarlarıyla birlikte gösteren gravürü de kent topografyası için önemli bir belgedir. Jean-Baptiste Van Mour, bu dönemde insanlar, törenler ve elbiselerle ilgilenmiştir. Bütün Lale Devri'ni İstanbul'da geçiren Van Mour, Patrona Halil İsyanı'na tanık olmuş ve Patrona'nın bir de resmini yapmıştır. (Arslan, 1992)

İstanbul kentinin denizden görüntüsünün dünyanın en görkemli kent panoraması olması sebebi ile 18. yüzyıldan sonra giderek artan İstanbul gravürlerinin başında kent silüetleri gelmektedir. 18. yüzyılda İstanbul'u konu alan gravürlerinde artış gözlenmektedir. Bu dönem genel olarak; panoramik görüntülere ilginin devam ettiği, eskisi kadar belli olmasa da kentin anıtsal yapılarının boyut olarak farklı gösterilmesi eğiliminin sürdüğü, geometrik hatların yumuşadığı, konturların ışık-gölge uygulamalarıyla eritmeye başlandığı ve mimari çizimlerdeki ayrıntılardaki titizliğin sürdürüldüğü bir özellik taşımaktadır. Bu dönemde, Baron de Gudenus, Luigi Mayer, Cosimo Comidas de Corbignano, Jean-Baptiste Hilair, l'Eswpinasse, Barbier, Moreau, Antoine-laurent Castellan İstanbul panoramaları mevcuttur.

18. yüzyılda yapılan gravürler, Haliç silüetindeki değişim sürecini anlatan en önemli kaynaklardır. Lale devrinden sonra yapılan sahil sarayların, köşk ve kasırların yerleri, biçimleri bu dönemde yapılan gravürler ile anlatılmaktadır. (Resim 3.13, Resim 3.15) Onsekizinci yüzyıl sonu ve ondokuzuncu yüzyıl başında yapılmış ve Haliç silüetine farklı bir

anlam kazandıran kışla yapıları da bu dönemde gravürlerde yer almaya başlamıştır.

İstanbul'un bilinçli bir programla, özellikle eşsiz topografyasının tüm verileriyle tanıtan III. Selim'in mimarı Alman Antoine-Ignace Melling'dir. Melling'in resimlerinin büyük bir bölümü yerleşmenin coğrafi ve mimari boyutları arasındaki ilişkileri gösterir ve kentin bir çok uç noktasından bütün panoramaları verir. Bunların içinde Eyüp'ten Haliç ve İstanbul silüetini ve Galata'yı gösteren panoramalar İstanbul'un doğru ve öğretici görüntüleridir. Melling genel silüet dışında hiçbir yapıyı tek başına resimlememiştir. (Resim 3.13, Resim 3.15) Haliç'teki sahil saraylarını gösteren 15 numaralı resim onsekizinci yüzyıl Haliç görünümü hakkında bilgi veren en güvenilir kaynaklardan biridir. Bu gravürde sol başta görülen yapı Karaağaç Sahilsarayı, sağ başta görülen yapı ise Beyhan Sultan Sarayı'dır. Aynı gravürde Eyüp bölgesinde yer alan ve sahil boyunca uzanan sahil sarayları ve Mihrişah Valide Sultan İmareti görülmektedir. (Arslan, 1992)

1838 yılında II. Mahmut tarafından yaptırılan Galata Köprüsü, Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan ilk köprü olması sebebi ile bir çok gravüre konu olmuş ve yapıldığı dönem hakkında bilgi vermiştir. (Resim 3.6)

19. yüzyılda topografik manzara türü önem kazanmaya başlamıştır. Kentin etnik zenginliğinin göstergesi olan kıyafet resimlerinin önemi bu dönemde de sürmüştür. William H. Bartlett'in resimleri önemli bir kent tarihi kaynağımızdır ve resimlerinde günlük yaşamı, mimari atmosferi ile birlikte anlatır. (Resim 3.6, Resim 3.7) Thomas Allom; İstanbul'u ve topografyasını büyük anıtlarla odaklayarak anlatır. Eugène Flandin; geniş planlı panoramalarında temel imgeyi doğru vermekle yetinmiş, yakın planda ayrıntılara dikkat etmiştir. Azapkapı'da ilk Unkapanı Köprüsü'nün başlangıcını ve tersanenin Azaplar Kapısı'nı gösteren resim, Sokullu Mehmet Paşa Cami ile buradaki tersane duvarının nasıl birleştiklerini gösteren tek belgedir. (Resim 3.5)

I. Abdülhamid'in saltanatından (1774-1789) Tanzimat'a (1838) kadar geçen yarım yüzyıl İstanbul gravürlerinin altın dönemidir. Bu ilginin yoğunlaşmasında Osmanlı'nın Batı'ya açılmasının büyük rolü vardır.

19. yüzyıl başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşam ve geleneklerini yansıtmayı ana yaklaşım olarak ele alan gravürler mevcuttur. Kentin en önemli mesire yeri olan Kağıthane'nin bu dönemdeki görüntüsü gravürlere konu olmuştur. (Resim 3.4)

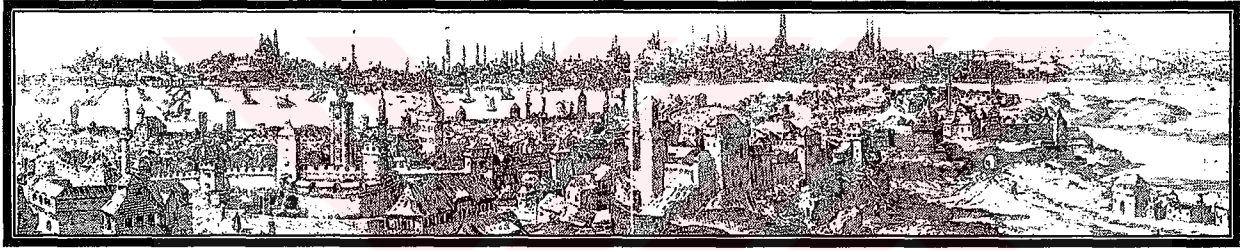
Haliç'in her iki yakasında da silüete hakim noktalarda mezarlıklar yer almaktadır. İstanbul'da mezarlıklar yaşamdan soyutlanmamış, kent sınırları içinde yer almaktadır. Bu mekanlar ve

Haliç'in görünümü bir çok gravüre konu olmuştur. (Resim 3.7, Resim 3.9)

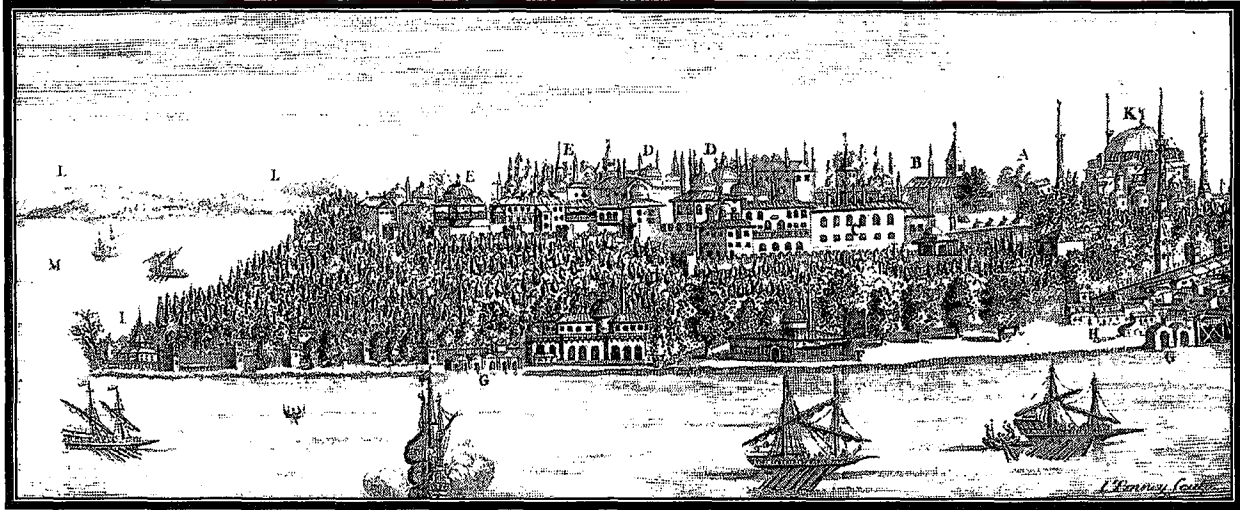
19. yüzyılın ortalarında yapılan bir grup gravürün daha çok illüstrasyon niteliğinde olduğu kabul edilebilir. Gosselin, Sebatier, Joubert, Camille Rogier gibi sanatçıların yapıtları bu kategoriye sokulabilir. Tek anıt üzerine önemli bir belgeleme çalışması Ayasofya'yı 1847-1849 arasında restore eden Fossati kardeşlerden Ghaspare Fossati'nin albümüdür. J. B. Hobhouse ve E. Raczyński bu dönemin diğer önemli sanatçılarıdır. (Kayra, 1990c)

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'u fotoğrafla saptamak olanakları çıkmışsa da daha uzun bir süre sayısız ressam bu eşsiz kentin cazibesine kapılarak resimler yapmışlardır.

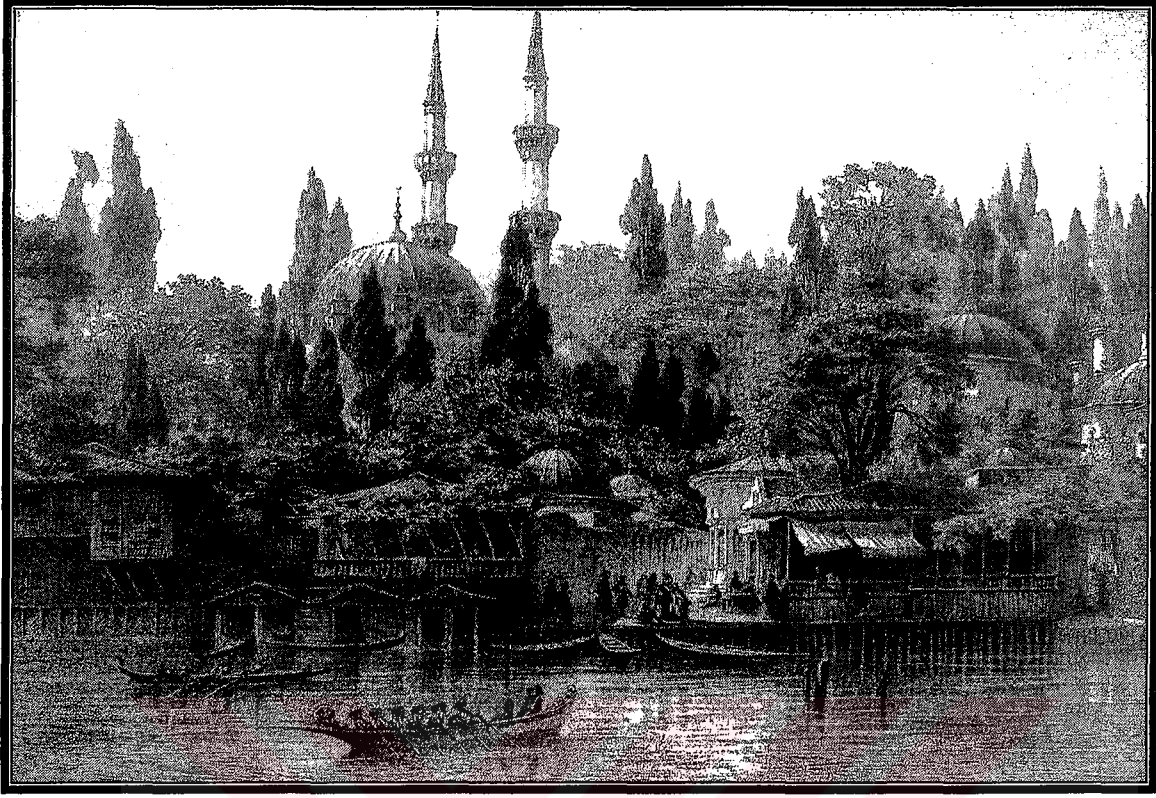
Tarih boyunca İstanbul kenti konulu yapılan gravürler kentin değişim sürecini görsel olarak belgeleyen en önemli yapıtlardır.



Resim 3.1 Onyedinci yüzyıl başı Haliç'in güney silueti - W. Dilich
(Gravürlerle Türkiye, 1996:22)



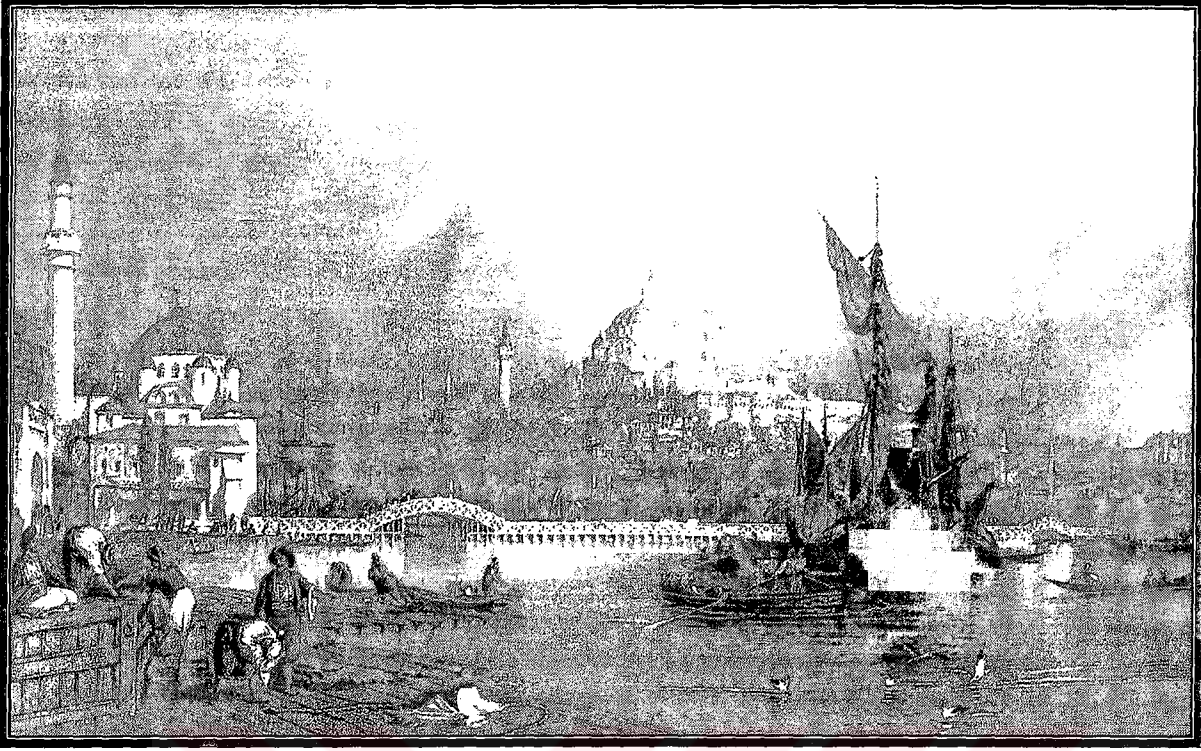
Resim 3.2 Sarayburnu bölgesi görünüşü - Pierre Gilles (Gravürlerle Türkiye, 1996:200)



Resim 3.3 1853 yılı Eyüp Şekesi görünümü (Gravürlerle Türkiye, 1996:158)



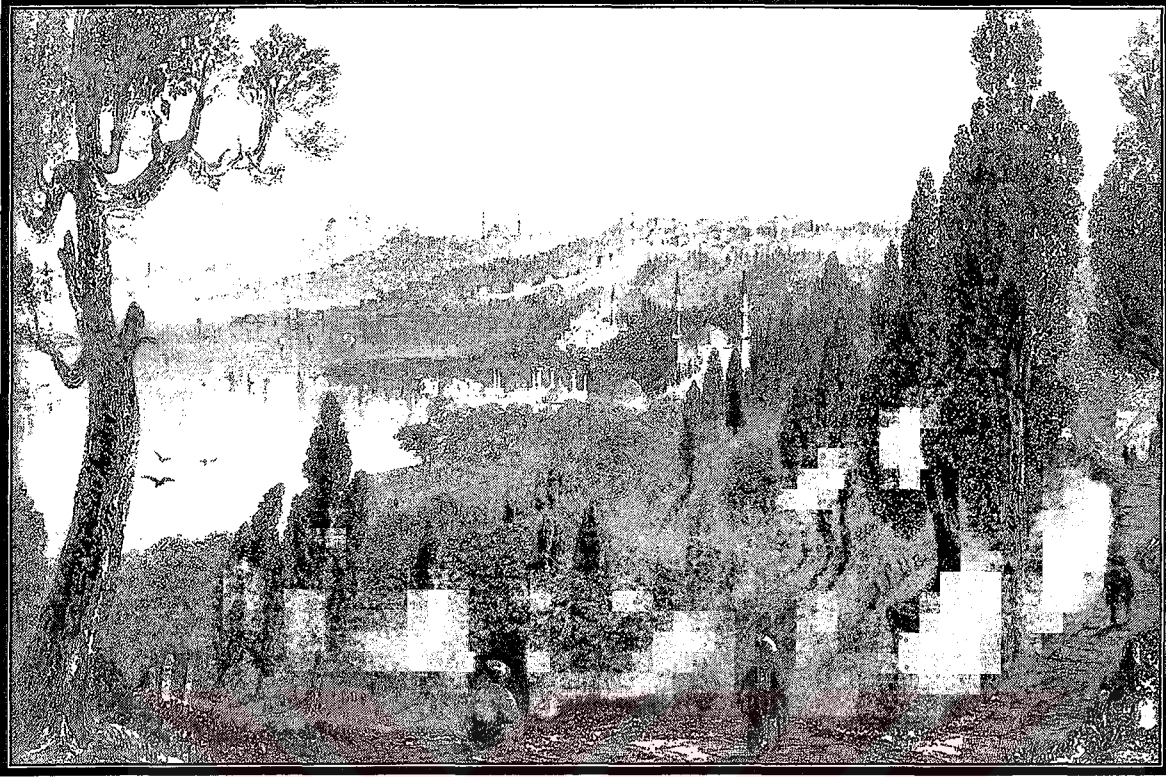
Resim 3.4 Kağıthane Bölgesi - Thomas Allom (Gravürlerle Türkiye, 1996:179)



Resim 3.5 Kasımpaşa Bölgesinden kent görünümü - Thomas Allom
(Gravürlerle Türkiye, 1996:101)



Resim 3.6 Haliç'teki ilk köprü - W. H. Bartlett (Gravürlerle Türkiye, 1996:173)



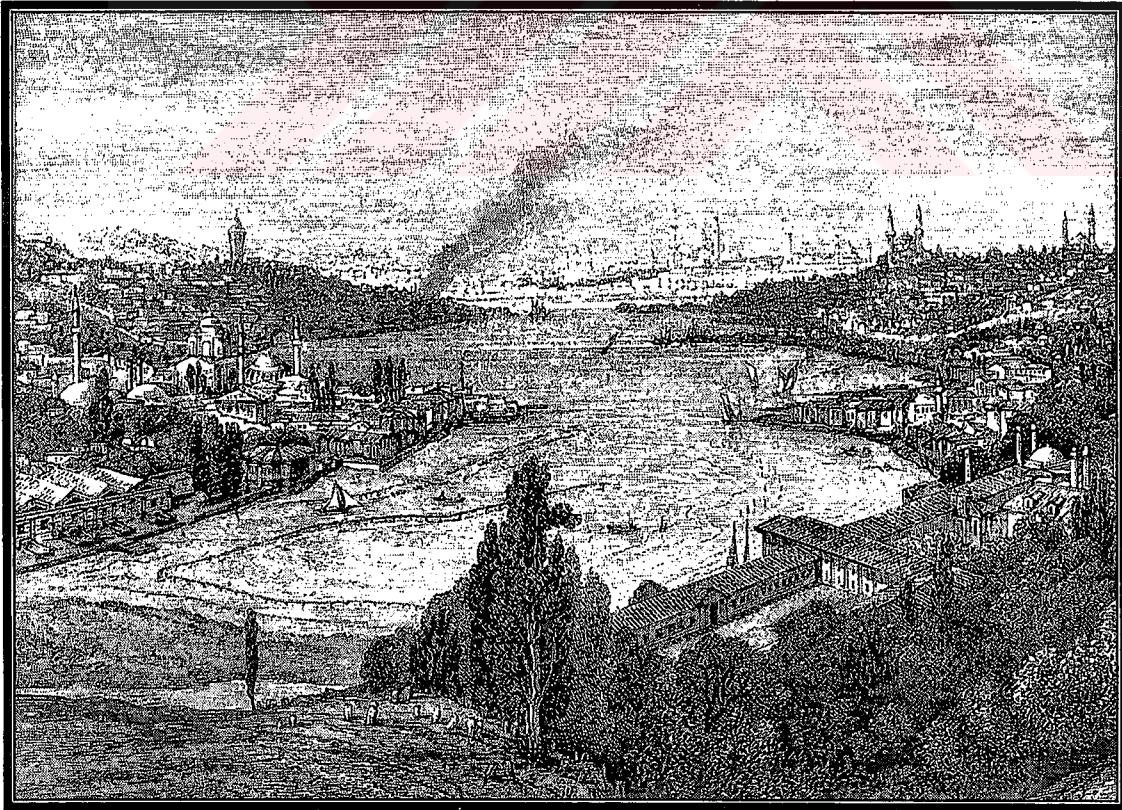
Resim 3.7 Eyüp sırtlarından İstanbul görünüşü - W. H. Bartlett
(Arslan, 1992:40)



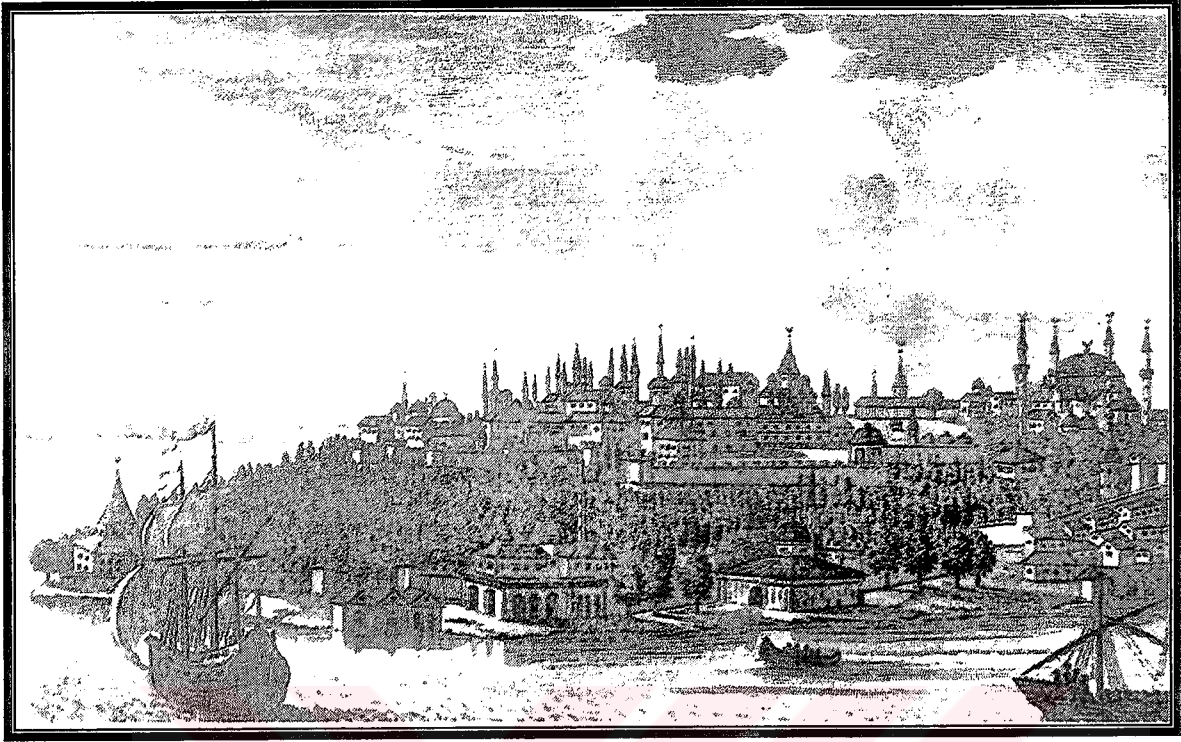
Resim 3.8 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü - Thomas Allom
(Arslan, 1992:42)



Resim 3.9 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü - Schranz ve Sebatier
(Arslan, 1992:42)



Resim 3.10 Eyüp bölgesinden İstanbul görünüşü (Gravürlerle Türkiye, 1996:73)



Resim 3.11 Topkapı Sarayı onsekizinci yüzyıl görünüşü - Velazques
(Arslan, 1992:74)



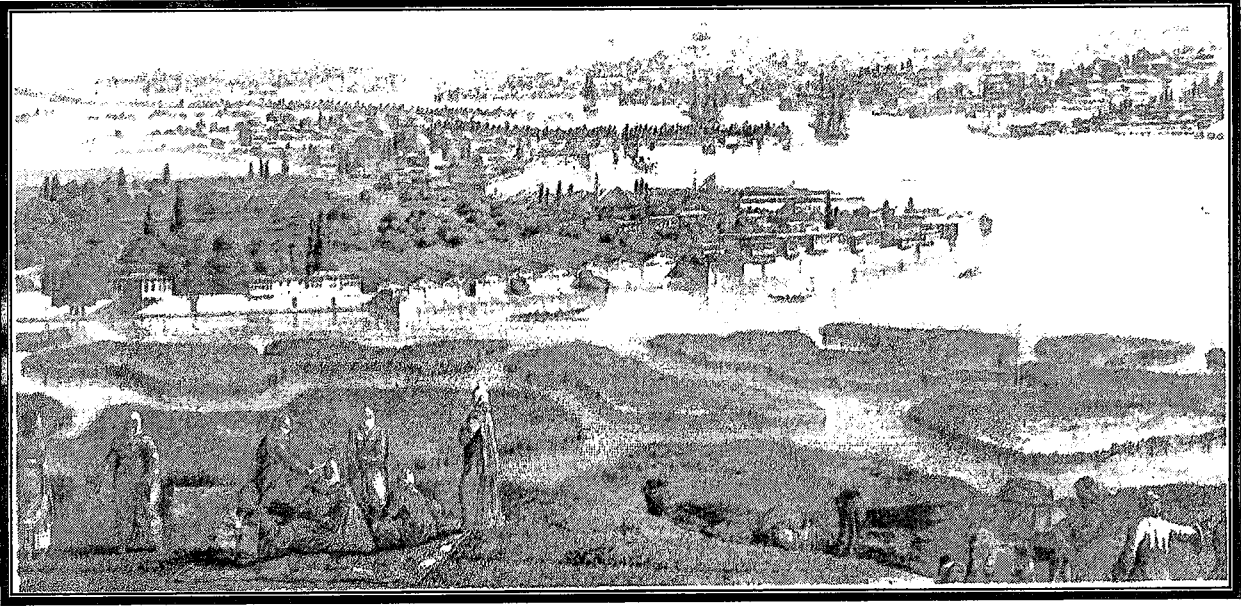
Resim 3.12 Topkapı Sarayı onsekizinci yüzyıl görünüşü - Hilair
(Arslan, 1992:75)



Resim 3.13 Onsekizinci yüzyıl sonunda Aynalıkavak Kasrı - Melling
(Arslan, 1992:107)



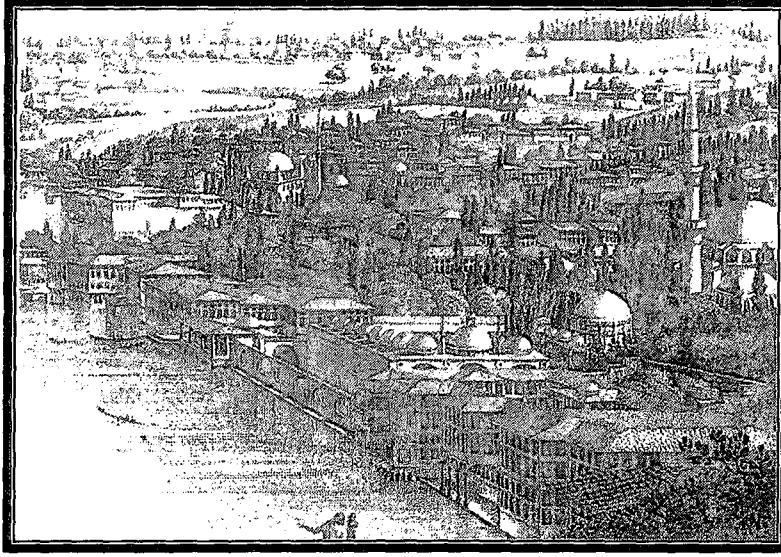
Resim 3.14 Onsekizinci yüzyıl sonunda Sadabat Sarayı - L'Espinasse
(Arslan, 1992:111)



Resim 3.15 Onsekizinci yüzyılda Karaağaç Sarayı - Melling
(Arslan,1992:104)



Resim 3.16 Onsekizinci yüzyılda Aynalıkavak Sarayı - Gouffier
(Arslan,1992:105)



Resim 3.17 Ondokuzuncu yüzyıl başında Beyhan Sultan Sarayı ve Eyüp semti - Melling (Arslan, 1992:105)

3.3 Surlar

Kentin gelişim süreci boyunca bir savunma sistemi olarak yapılan surlar çeşitli zamanlarda inşa edilmiş, onarılmış ve yenilenmiştir. Haliç'in silüetine çeşitli dönemlerde hakim olan surlar; Bizantion Kenti Surları, Septimus Severus Surları, Constantinus Surları , Teodosius Surları, Topkapı Sarayını çeviren Sur-i Sultani ve Galata Surları'dır.

3.3.1 Kara surları

- *İlkçağlarda kent surları*

Bizantion Kenti Surları, trakyalı ilkel toplulukların yaşamış oldukları bugünkü Sarayburnu tepesine yerleşen Megaralı Dorların Akropolis ve çevresinde inşa edilmiştir. Söz konusu bu surlardan günümüze hiçbir iz kalmamıştır, ancak bazı kazı bulguları bu surların yeri ve büyüklüğü hakkında bilgi vermektedir. Bizantion Kenti Surları, Sarayburnu'nun batısından Osmanlı Dönemi'nde yapılan Yalı Köşkü'nün güneyinden başlamakta, Babıali ile Zeynep Sultan Cami ile Sıbyan Mektebi civarından geçip Ayasofya Meydanı'ndan, Divanyolu'nun başladığı noktadan doğuya kıvrılmakta, Ahırkapı Feneri'nin kuzeyinde, Değirmenkapı denilen bölgede denize kadar uzanmaktadır. (Ahunbay, 1994: 75) Bu sur sistemi büyük taş bloklarından yapılmış ve birbirine madeni kenetlerle bağlanmıştır. 1 x 2,5 metre büyüklüğünde taş bloklardan yapılmış bu sur sistemi üzerinde 7 burç vardır. Kentin deniz tarafındaki surları kara surlarına göre daha alçaktır. (Dirimtekin, 1956: 2)

Kenti M.Ö. 479'da fetheden Pausanios'un kenti yeniden yapılandırma çalışmasında surlar da yenilenmiştir. Kaynaklar Pausanios'u Bizans'ın kurucularından biri olarak göstermektedirler. Kentin ve surlarının diğer bir mimarında Leon'dur. Makedonyalı II. Filip MÖ. 340 yılında kenti kuşattığında Bizantion'un savunmasına kumanda eden Leon, surları sağlamlaştırarak tamir ettirmiştir.

Roma Döneminde Kent Surları

- ***Septimus Severus Surları***

Roma İmparatoru Septimus Severus MS. 196'da surları ve belli başlı yapıları yıkarak kenti ele geçirmiştir. Fetihten sonra Septimus Severus kenti yeniden inşa faaliyetine başlamıştır. Bu kapsamda surları yeniden inşa ettirmiştir. Bu sur, Yeni Cami bölgesinden başlayıp Nur-u Osmaniye Cami'nin batısından ve Sokullu Mehmet Paşa Cami'nin doğusundan geçerek Bizantion Surları ile birleşmektedir. F. Dirimtekin, H. Kazankaya gibi araştırmacılar, Severus'un inşa ettirdiği varsayılan surların Bizantion Kenti'ne ait ikinci bir sur sistemi olduğunu yazmaktadırlar.

Bizans Döneminde Kent Surları

- ***Constantinus Surları***

Bizans İmparatorluğu'na 1000 yıldan fazla başkentlik yapacak olan Konstantinopolis'in kurucusu I. Constantinus, hükümdarlık yaptığı dönem içinde kentte büyük bir imar faaliyeti gerçekleştirmiş, Septimus Severus Suru'nun batısında kara surlarını yaptırmıştır. Bu surlar eskisinden 2.5 km. batıda inşa edilmiştir. Constantinus Surları, Atatürk Köprüsü'nün batısından Cibali'nin bulunduğu noktadan başlamakta Sultan Selim Cami'nin doğusundan güneye inerek Fatih Cami'nin batısından geçmektedir. Daha sonra Menderes Bulvarına inerek Davudpaşa Cami'nin batısından Etyemez'de Marmara Denizi'ne ulaşmaktadır. Söz konusu bu surlar kara surlarıdır, deniz surları hakkında çelişkili görüşler vardır. Araştırmacılara göre deniz surları, Bizantion'un kara surlarının iki ucunun birleştirilmesi ile oluşması gerekmektedir. Kentin, Marmara Denizi ve Haliç kıyıları boyunca korunmasız bırakılmış olması o dönemin şartlarına göre imkansızdır, ancak bu konuda kesin bir bilgi yoktur. (Kuban, 1996: 31)

Constantinus Surları'nın yedi kapısı bulunmaktadır. Surların yapılmasında 40.000 Got askeri çalıştırılmış tamamlanmasından sonra kapıların korunması onlara verilmiştir.

- ***Teodosius Surları***

II. Teodosios'un hükümdarlığının ilk yıllarında İstanbul'u günümüzde de batıdan kuşatan ve ayakta duran kara surlarının inşasına başlanmıştır. Bu surlar, Tekfursarayı bölgesinde bulunan 14. bölge surlarıyla birleştirilmiştir. Haliç sahili ile Tekfur Sarayı - Anemas Zindanı olarak bilinen alan arasını kapatmak için sahile doğru uzanan Pteron Surları yapılmıştır. Marmara ve Haliç kıyılarındaki surlar burçlarla donatılmış tek sıralı bir savunma duvarından oluşmasına karşılık kara surlarında üçlü bir engelleme tasarlanmıştır. Bir esas duvar, ön sur ve hendek ile kent savunması güçlendirilmeye çalışılmıştır. Esas sur, yaklaşık 4.80 metre genişlikte, 11-14 metre yükseklikte ve 50-75 metre aralıklarla yerleştirilmiş burçlarla donatılmıştır. Ön sur, yaklaşık 3.85 metre genişliğinde ve burçlarla desteklenmiştir. İki esas sur burcu arasına bir ön sur burcu rastlamaktadır. Esas sur ile ön sur arasında yaklaşık 13.5 metre mesafe vardır. ön sur ile hendek çukuru arasında da yaklaşık 14 metrelik bir alan bulunmaktadır. Hendeğin genişliği ise 17.5 metredir. (Dirimtekin, 1959)

Kara surları üzerindeki kapılar, anayolların şehir dışına çıkış noktalarında düzenlenmiştir. Kara surlarının isimleri Marmara tarafından başlayarak sırasıyla şöyledir: Altın Kapı-Yıldızlı Kapı, Belgrad Kapısı, Silivri Kapı, Kalagru Kapısı, Mevlevihane Kapısı, Top Kapısı, Sulukule Kapısı, Edirne Kapısı, Eğri Kapı, ve Blahernai Kapısı'dır. Bunların bir bölümü Yunanistan ve Tuna boylarına uzanan askeri yollar üzerinde, diğerleri ise şehre yakın yerleşmelere uzanmaktadır.

Osmanlı Dönemi kent surları

- ***Sur-ı Sultani***

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra savunması kolay, kentin her yönüne hakim birinci tepesi üzerine Topkapı Sarayı inşa edilmiştir. Topkapı Sarayı'nın inşası sırasında deniz surları karadan bir surla birleştirilerek Sur-ı Sultani oluşturulmuştur. (İstanbul Ansiklopedisi, 1994:71) Sarayı kara tarafından çeviren bu surlar, yuvarlak, üçgen kuleler ve kapılarla donatılmıştır. Sarayın giriş kapısı olan Bab-ı Hümayun'un üzerindeki kitabeye göre sahil surunu kara tarafından kapatan duvar 1478 yılında tamamlanmıştır.

3.3.2 Deniz Surları

İstanbul'un kara surları dışında Haliç ve Marmara kıyılarını çeviren deniz surları da mevcuttur. Deniz surları kara surlarına oranla daha alçak ve tek bir sur duvarından oluşmaktadır. Marmara Surları Haliç silüetine hakim olmadığı için çalışmada

değerlendirilmemiş Haliç kıyılarında bulunan surların siluete etkileri anlatılmıştır.

• *Haliç Surları*

II. Teodosius'un 439'da inşa ettirdiği kara surlarını Haliç'e bağlamak için Pteron Suru yapılmıştır. Kara surları tamamlandıktan sonra, Constantinus zamanında inşa edilmiş olan deniz surlarını Haliç ve Marmara kıyılarında tamamlamak zorunluluğu doğmuştur.

Haliç surlarının, kara surlarının kuzey ucunu oluşturan Pteron Suru'nun bitiminden, Sarayburnu'ndaki Ayia Barbara Kapısına (Topkapı) kadar olan uzunluğunu Feridun Dirimtekin 5420 metre olarak hesaplamıştır. Bu surlarda 123 burç olduğu saptanmıştır. II. Süleyman'ın emriyle 1563 yılında yaptırdığı ölçümde Haliç surlarının üzerinde 172 burcun bulunduğu, 32'si kapalı olmak üzere 44 kapının yer aldığı belirtilmekte, uzunluk 16869 arşın olarak verilmektedir. Buondelmonti'ye göre ise Haliç surlarında 14 kapı ve 110 burç bulunmaktadır. Evliya Çelebi ise Ayvansaray ile Çıfıtkapı arasında 6500 adım saymıştır.

Haliç deniz surlarının isimleri Teodosius kara surları tarafından başlayarak sırasıyla şöyledir: (Harita 3.23)

- | | |
|--|--|
| 1. Xyloporta Kapısı-Dideban Kapısı | 12. Agisma Kapısı-Ayazma Kapısı |
| 2. Kliomene Kapısı-Ayvansaray Kapısı | 13. Drangariu Kapısı-Odun Kapısı |
| 3. Kinegion Kapısı-Küngoş Kapısı | 14. Zindan (Yemiş) Kapısı |
| 4. Basilique Kapısı-Balat Kapısı | 15. Perema Kapısı-Balıkpazarı Kapısı |
| 5. Faros Kapısı-Fener Kapısı | 16. San Marco Kapısı-Yeni Cami Kapısı |
| 6. Petri Kapısı | 17. Hikanatissa Kapısı |
| 7. Yeni Aya Kapısı (Osmanlı dönemi) | 18. Neorion (Bahçe) Kapısı |
| 8. Dekriokratis Kapısı-Aya kapısı | 19. Veteris-Bonu Kapısı |
| 9. İspigas Kapısı-Cibali Kapısı | 20. Yalı Köşkü Kapısı (Osmanlı dönemi) |
| 10. Tüfenkhane Kapısı (Osmanlı dönemi) | 21. Eugenios Kapısı |
| 11. Platea Kapısı-Unkapanı Kapısı | 22. Uğrak Kapısı (Osmanlı dönemi) |

• *Galata Surları*

Haliç ve boğaz tarafından deniz ile sınırlı Galata bölgesi denizden ve karadan gelecek tehlikelere karşı denizden ve Beyoğlu yönünde Azapkapı, Şişhane, Kule Tophane arasında bir hendekle çevrilmiştir. Surların çevresi 2800 metre civarındadır ve yaklaşık 27 hektarlık bir alana yayılmıştır. Galata'nın sınırları gittikçe genişlediğinden ana sur içinde bölme surlar (duvarlar) oluşmuş ve bu sayede oluşan 5 mahallede yeni savunma alanları oluşmuştur.

Duvarlar çoğunlukla kist kaya ile kaplanmış, 30 metrede bir kuleler konmuştur. Bir kısmı fetihten hemen sonra Fatih tarafından yıktırılan bu surlar 19. Yüzyıl ortalarına kadar az tahribatla gelmiş, ancak 1864 yılında 6. Daire tarafından çoğunluğu yıkılmıştır ve bu sayede kazanılan 10 dönüm alana evler yapılmıştır. Günümüzde sadece Galata Kulesi çevresinde birkaç kilise bahçesinde ve çok seyrek de olsa mahalle aralarında bu surun kalıntılarına rastlanmaktadır. (Arseven, 1989)

Galata Surları'nın deniz tarafındaki sur kapıları batıdan doğuya doğru şu şekilde sıralanmaktadır: (Harita 3.23)

23. Azap Kapısı

24. Kürkcü Kapısı

25. Yağkapanı Kapısı

26. Balıkpazarı Kapısı

27. Karaköy Kapısı

28. Kurşunlu Mahzen Kapısı

29. Yeni Kapı

30. Mumhane Kapısı

31. Kireç Kapısı

32. Eğri Kapı



Harita 3.23 Surlar - haritadaki kırmızı işaretler Osmanlı Dönemi'nde açılan sur kapılarını ifade etmektedir - Dirimtekin, Kuban, Janin, Kazankaya kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yücetürk, Ocak 2001,

3.4 Haliç'in Liman İşlevi

Haliç tüm kaynakların belirttiği üzere dünyanın en güvenli ve doğal limanı özelliğini tarih boyunca taşımış; konumu, oluşumu, doğal yapısı açısından tüm dünyanın faydalandığı doğal bir liman olmuştur. Haliç tarihi gelişimi boyunca bölgenin iklim koşullarının gemicilik ve liman işlevi açısından uygun olması sebebi ile önemli bir liman ve yük aktarma yeridir.

Haliç'in jeolojik oluşumunun yanında bölgenin iklim koşulları da Haliç'i gemicilik ve liman faaliyetleri açısından özellikli yapmaktadır. Haliç, güney ve kuzey rüzgarlarına karşı korunaklı bir liman, pek sık görünmeyen doğu rüzgarlarından ise sadece Eminönü-Sirkeci kesiminin etkilendiği bir liman görünümündedir. Boğaz'da ve Marmara'da deniz ulaşımı doğa şartları sebebi ile zorluklarla doludur; Avrupa kıyısında olduğu kadar, Asya kıyısındaki liman ve sığınaklar da emniyetsizdir. Akdeniz'den Karadeniz'e kadar tek gerçek doğal liman teknelerin kuzeyden veya güneyden gelen fırtınalara karşı bir sığınak bulabileceği Haliç'tir. Bu durum tarihin bütün dönemlerinde, öncelikli bir şekilde ortaya çıkan bir yarar olmuştur. Kuzey ve güney yakadaki topografik oluşum arasına yerleşmiş olan ve her türden tehlikeli rüzgarın dışlandığı bir yer olarak, Haliç güvenli bir demirlemenin bütün avantajlarını sunmaktadır. (Mantran, 1990: 25)

- ***Osmanlı Öncesi Dönemde Liman İşlevi***

M.Ö. 657 yılında kurulan Bizantion kenti önemli bir su yolu (Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantı yolu) üzerinde bulunması nedeni ile liman işlevi açısından önem kazanmış kentin gelişimi limana bağlı ticaretle sağlanmıştır. Akdeniz ile Karadeniz arasındaki su yolu üzerinde önemli bir doğal liman olan Haliç, transit ulaşımdan elde edilen gelir (geçen gemilerden alınan vergi), deniz ticaretiyle gelen malın depolama ve aktarma yeri olarak gelişimini sürdürmüştür.

6. yüzyılda İmparator Iustinianos'un (527-565) yaptırdığı dini tesisleri anlatan 'Yapılar' kitabının yazarı Prokopios, bu eserinde, Haliç'in gemicilere rahat ve zahmetsiz bir sığınak sağladığını belirtmekte, boydan boya her tarafında demirlemenin mümkün olduğunu ve böylece şehre büyük ölçüde hizmet sağladığını yazmaktadır. Bu bakımdan Haliç, 6. yüzyılda Akdeniz'in başlıca doğal limanlarının başında gelmektedir. ((Müller Wiener,1998: 162)

İlkçağlarda kentin limanlarının biçimleri, konumları ve surlarla ilişkileri hakkında kaynaklarda çok az bilgi vardır.

Yunan kentleriyle ticari bağları olan Bizantion Kenti'nin iki limanı vardır. (Nerion ve Prosforion limanları) Limanlar, mendirekler ve saldırı sırasında gerilen zincirlerle korunmaktadırlar. Ana liman olan Nerion'un girişi dalgakıranlarla ve kulelerle çevrelenmiştir. Kaynaklar bugünkü Sirkeci bölgesinin Nerion Limanı'na denk düştüğünü yazmaktadırlar.

Dionysios Byzantios'un 'Boğazdan Geçiş' adlı yazısında kentin üç limanından söz edilmektedir. Rüzgara karşı iyi korunan ve iki tarafından kapalı bir liman sistemi söz konusudur. Aynı kaynak tüm kenti çevreleyen surların içinde kalan, mendireklerle çevrelenmiş bir liman havuzunu tarif etmektedir. (Müller Wiener,1998)

Cassius Dio'nun III. yüzyıl başlarındaki tarifine göre, girişleri zincirlerle kapatılabilen ve iki tarafa yapılmış mendireklerin üzerindeki kulelerle emniyete alınmış kapalı limanları anlatmaktadır. Bu durum büyük kapalı limanın eski limanın içine kurulan bir mendirek veya ahşap iskeleyle iki havuza bölünmesi şeklinde açıklanmaktadır. (Kuban, 1996: 18-22)

Roma Dönemi'nde Bizantion kenti limanlarının (Nerion ve Prosforion limanları) işlevinde değişiklik olmamış kentin ticari ulaşım merkezi olmaya devam etmişlerdir.

İlk Yunan kentiyle birlikte kurulan Nerion Limanı Septimus Severus tarafından genişletilmiş Constantinopolis döneminde hem ticari liman hem de tersane işlevi görmüştür. Kaynaklara göre bu liman Neorion Kapısı'na denk düşmektedir. Bu liman çevresinde 16. yüzyıla kadar Yahudi cemaati yaşamaktadır. (Osmanlı Dönemi'nde bu kapı Yahudi Kapısı -Çıfıt Kapı- olarak bilinmektedir.)

Prosforion limanı çevresinde 8. yüzyıla kadar büyük bir hayvan pazarı bulunmaktadır. Bu Pazar 5. Constantinus (741-775) döneminde kent içindeki Tauri Forumu'na (bugünkü Beyazıt meydanı) taşınmıştır. Bu liman çevresinde mal nakliyatı için kullanılan ambarlar mevcuttur. Prosforion limanı, imparatorlukların çevresine rıhtımlar inşa ettirdikleri ticari bir limandır. (Müller Wiener,1998)

Bizans döneminde gemilerle yapılan ticarete bağımlı olan kentin geliri, Nerion ve Prosforion limanları (bugünkü Sirkeci Bölgesi) ile Zeugma (bugünkü Unkapanı Bölgesi) arasındaki kıyı şeridinde yoğunlaşmıştır. Kentin ekonomisinin merkezi bu bölgedir. Zeugma'da, varlığı 14. yüzyıla kadar belgelenen Heptaskalon adında birkaç iskeleli bir gemi yanaşma yeri vardır. Böylece Haliç kentin asıl limanı haline gelmiş ve 19. yüzyıl sonlarına kadar öyle kalmıştır. Bu liman düşmanın denizden saldırısına karşı güney kıyısındaki limanlara göre daha iyi

korunabilmektedir.*

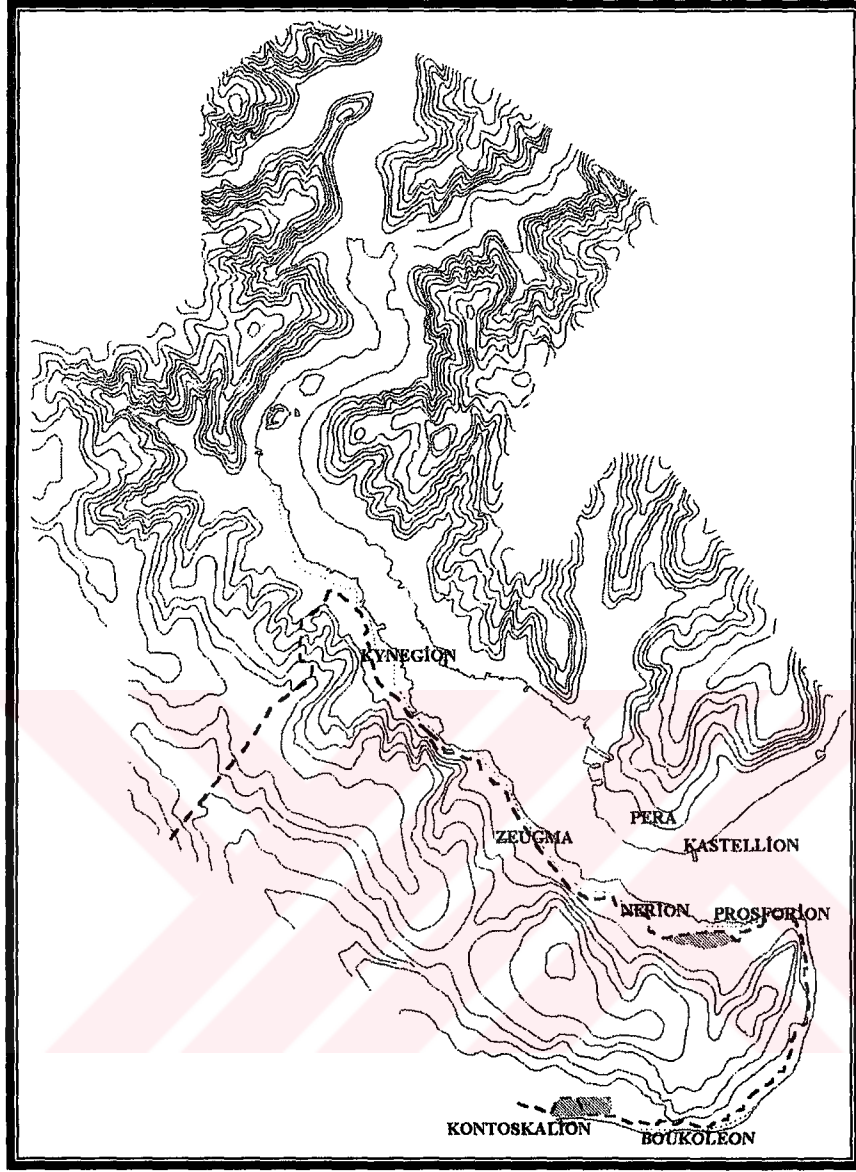
Liman bölgesiyle aynı yerde olan (Nerion Limanı) kentin tersanesi Bizans döneminde günümüzde Kasımpaşa bölgesi olarak bilinen koyda (Osmanlı döneminde Tersane-i Amire'nin bulunduğu bölge) kurulmuştur. Bu konu 3.4.1. bölümde anlatılmaktadır.

Haliç'in kuzey kıyısında bulunan tersanenin dışında günlük hayatta gemilerin yüklenip boşaltılması, malların depolanması ve gemi mürettebatının iâşesi gibi sıradan liman faaliyetlerinin yapıldığı tesisler güney kıyıda yer almaktadır. (Nerion ve Prosforion Limanları -bugünkü Sirkeci Bölgesi- ile Zeugma -bugünkü Unkapanı Bölgesi- arasındaki kıyı şeridi)

Nerion limanı, 12. yüzyıl sonlarına ait belgelere göre ticaret gemilerinin resmi ölçümlerinin yapıldığı, tahıl alım satımı gibi faaliyetleri olan gemilerin yanaşma yerlerinin bulunduğu bir özellik taşımaktadır. Ayrıca bu liman yakınında yürüttüğü faaliyetlerin çeşitliliğine göre hiç de küçük olmayan bir dairenin varlığı söz konusudur. Bu dairenin görevleri arasında, limandaki faaliyetlerin gözetimi ve zamanın geçerli deniz hukuku hükümlerine uyulmasını da vardır. Bunun dışında komisyoncuların, avukatların, esnafın, gemicilik ve deniz ticaretiyle ilgili başka kuruluş ve kişilerinde bu dairenin yakınlarında ticarethanelerinin olduğu varsayılmaktadır. Ayrıca, uzak ülkelerle ticareti, özellikle de kentte gıda maddelerinin dağıtımını elinde tutan tüccarların dükkan ve yazıhaneleri de burada bulunmaktadır. (Kuban, 1996)

Bizans'ın son döneminde Haliç, savaş çıktığında girişi kapatılabilen ve kıyılarından çeşitli ticari ulaşım için yararlanılan, geniş bir ticaret limanı haline gelmiştir. Ayrıca kentin güney kıyısında donanma için çevresi tahkim edilmiş bir liman olan Kontoskalion mevcuttur. (Harita 3.24)

* Haliç'in girişi, Akra (bugünkü Sarayburnu)'nun hemen batısındaki bir kule olan Kentenarion ile onun karşısındaki bir tahkimat (daha sonraki Kastellion ton Galatu) arasına gerilen ağır bir demir zincirle kapatılabilmektedir. Ağır tahta kalaslar üzerinde yüzen bu tür liman engelleri Bizantion dahil ilkçağdan beri bilinmektedir. Bu da bölgenin savunmasında önemli bir engel teşkil etmektedir.



Harita 3.24 Osmanlı dönemi öncesi limanlar – Kuban, Mantran, Janin kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Kasım 2000

- **Osmanlı Döneminde Liman İşlevi**

Konstantinopolis'in Mayıs 1453'te fethiyle kent tarihinde açılan yeni dönem, kent yaşamının diğer tüm alanlarında olduğu gibi limanda ve liman işlevinde de değişimlere yol açmıştır.

Osmanlı Dönemi'nde Haliç hızla ve daha farklı biçimde gelişmiş, kıyıları da buna göre değişik bir görünüm kazanmıştır. Bölge kısa süre içinde devletin büyük bir savaş ve ticaret limanı haline almış ve kıyılarda buna göre çeşitli tesisler kurulmuştur. O dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun devlet tersanesi Gelibolu'dadır. Fetihten sonra Marmara kıyısındaki Bizans deniz sığınağı Kadirga limanı adıyla kısa bir süre kullanılmıştır. Daha sonraki dönemlerde rüzgârlardan daha emin bir yer olan Haliç tercih edilerek o çağlarda henüz içine gemilerin girebildiği Kasımpaşa deresi ağzındaki sahada yeni tersane tesisleri kurulmasına

başlanmıştır. (Eyice, 1994a: 266) Bu konu 3.4.1. bölümde ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Bu dönemde kentin liman işlevi Haliç'in güneyinde bugünkü Sirkeci Bölgesi ile Unkapanı Bölgesi arasında ve Haliç'in kuzeyinde Galata olarak bilinen bölgede yoğunlaşmaktadır.

Kente deniz yoluyla gelen mallar türlerine göre farklı yerlere indirilmektedirler. Kentin ihtiyacı için gelen erzak bugünkü Sirkeci İle Unkapanı arasındaki kıyı bölgesine aktarılmaktadır. Bu kıyı şeridinde yer alan Odunkapı'da inşaat kerestesi için büyük depolama yerleri, Unkapanı'nda tahıl ambarları yer almaktadır. Avrupa'dan gelen ithal mallar ise Haliç'in kuzey yakasında Galata'da boşaltılmaktadır. (Ortaylı, 1987)

İstanbul'a gelen malların denetim ve gözetiminden gümrük emini sorumludur. Kentte iki gümrük yeri bulunmaktadır. Bunlardan biri Haliç'in güney yakasında bugünkü Eminönü meydanında, eski deniz surlarının önündedir. Kentin ikinci gümrük binası Haliç'in kuzey yakasında 1863 yılında çıkan yangınla ağır hasara uğrayan Kurşunlu Mahzen denilen binadadır. (Kuban, 1996)

Kaynaklarda Osmanlı döneminde kente getirilen malların miktarları ve nereden geldikleri hakkında kesin bilgiler yoktur. Ancak Bizans döneminde olduğu gibi liman ticaretinin ağırlıklı gıda maddelerinden (tahıl, tuz, yağ, pirinç, meyva ve sebze) oluştuğu bilinmektedir. Bizans döneminden itibaren en önemli nakliyatı tahıl ticareti oluşturmaktadır. 17. yüzyılda kent nüfusunun artmasıyla Unkapanı'ndaki tahıl depolarının ihtiyacı karşılamaması üzerine tersane bölgesinde mahzenler inşa ettirilmiştir. Gümrük binalarında, gümrüğe bağlı mallar için uygun genişlikte ek depo yapıları bulunmaktadır. Bunların dışında inşaat kerestesi, kiremit ve çömlek gibi diğer mallar açık havada depolanmaktadır. (Mantran, 1990)

Kentin ticaretinde yaşanan en büyük dezavantaj mal aktaran gemilerin dönüş yolunda yeterince yük bulamamasıdır. 17. yüzyıl sonlarında ticaret malları farklılık göstermeye başlamıştır. Yünlü kumaşlar , pamuk, balmumu, deri ve pamuk ticareti önem kazanmıştır. 16. Yüzyıl ortalarında yaptırılan günümüzde Kurşunlu Han olarak bilinen yapı bu dönemde ambar olarak kullanılmaktadır.

18. yüzyılda ve 19. yüzyıl başlarında tersane ve liman koşulları önceki dönemlerle aynı özelliği göstermiştir. Bu durum 1830'lu yıllarda başlayan vapur seferleri ile değişmiştir. 1846 yılında kentte kesin bir liman tüzüğü yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten itibaren limanla ilgili düzenlemeler yazılı bir belge ile yasallaşmıştır. Deniz ulaşımındaki gelişim sonucu Haliç'te bulunan limanlar daha büyük olan yeni gemiler (buharlı gemiler v.b.) için yetersiz kalmaktadır. 1850'li yıllarda eski liman tesislerinin yenilenmesi ve genişletilmesi

çalışmalarına başlanmıştır.

Haliç'in güney kıyısındaki limanlar belirli mal türlerine ayrılmış ihtiyaçları karşılamakta, uzak mesafe ticareti kuzeyde Galata önündeki kıyı kesiminde yoğunlaşmaktadır; ancak Haliç doğal yapı özelliklerinden dolayı tersanenin bulunduğu bölge (Kasımpaşa Koyu) dışında tüm gemiler tarafından demirleme yeri olarak kullanıma açıktır. Bu durum 1836 yılında Azapkapı ile Unkapanı arasına kurulan ilk köprü ile değişmiştir. 1845 yılında Karaköy ile Eminönü arasında ikinci köprünün (günümüzde Galata Köprüsü olarak bilinen bağlantı) yapımıyla liman bölgesi daralmıştır. (Müller Wiener,1998)

3.4.1 Tersane

İlkçağlarda kentin tersanesi liman bölgesiyle aynı yerdedir. (bugünkü Sirkeci Bölgesi) Nerion Limanı Constantinopolis kenti dönemine kadar tersanenin bulunduğu yerdir. Constantinopolis'in kuruluşundan sonra Nerion Limanı batısında bulunan tersane tesisleri Haliç'in kuzey yakasındaki bugünkü kasımpaşa koyuna taşınmıştır. Korunaklı ve ilkçağlarda daha geniş olan Kasımpaşa koyu; konut ve ticaret alanlarının dışında, büyük bir donanmanın inşası ve barınması için en uygun yerdir. Bugünkü Kasımpaşa semtinin önündeki koyda, Osmanlı döneminde Tersane-i Amire'nin kurulduğu bölgedeki donanma tersanesi yüzyıllar boyunca kenti himaye eden imparatorlukların en büyük ve en önemli gemi tersanesi olmuştur. (Müller Wiener,1998)

Liman ve Liman çevresinin güvenliği kenti himaye eden imparatorluk donanmasına aittir. İmparatorluk donanması gemilerinin demirlediği yerler sayılarına, güncel görevlerine ve gemilerdeki bu görevlere göre değişen faaliyetlere bağlıdır. Gemilerin bir kısmının saray yakınlarında, yani Boukoleon limanında, çoğunluğu ise donanma tersanesinde demirlemektedir. Tersanene çevresinde, tersane için üretim yapan küçük yan işletmelerin varlığı bilinmemektedir; ancak çevrede gemi mürettebatı ve donanma askerleri için barınaklar ve donanmayla ilgili tesislerin bulunduğu varsayılmaktadır.

Osmanlı döneminde de iyi bir donanmaya sahip olmanın önemi kavranmış ve gemi ustaları, marangozlar kentte tutulmaya çalışılmıştır. O dönemde yeni gemi inşa etme imkanları sınırlıdır; bu iş için kullanılan yerler; İstanbul'da Haliç'in kuzey yakasında Galata'nın batısındaki küçük tersane (Kasımpaşa Koyu) ve Kontoskalion'daki eski Bizans donanma tersanesi (Kadırga Limanı) ile Karadeniz Gelibolu'daki tersanelerdir. (Kuban, 1996)

I.Selim'in (1512-16) emri ile donanmayı büyütmek için büyük bir tersane

başlanmıştır. Böylece 1513-14 kışında, o zamanlar karaya çok daha derin bir girinti yapan Galata'nın batısındaki koyda yeni donanma tersanesinin, daha sonraki adıyla *Tersane-i Amire* 'nin inşasına başlanmıştır. 1513 yılında ilk dört göz tamamlanmış, 1514 baharında 50, yaz sonuna kadar 100 göz hazırlanmıştır. Bu gözler tıpkı ilkçağdaki tekne yapım evleri gibi kıyıda bitişik nizamda, dış duvarları kalın, buna karşılık çatıları hafif ve kiremit yapılarıdır. (enleri 5, 5-7 metre, boyları 20, 40 metre) 1522 yılında göz sayısı 114'e çıkmış ve yüzyıl ortalarında bu sayı 125'i bulmuştur. 1571 İnebahtı Savaşı'na kadar bu sayı sabit kalmıştır. (Müller Wiener,1998)

Gözler arka arkaya iki kadirga alabilen ve aynı zamanda depoların da bulunduğu bir yapıdadır. Tüm kompleksin merkezinde, mescidiyle birlikte inşa edilen Divanhane, yani kapudanpaşanın makamı mevcuttur.

Tersanenin yeni gemi yapımı faaliyetleri güncel ihtiyaçlara ve Osmanlı Devleti'nin askeri hedeflerine göre belirlenmektedir. Tersane Galata'daki hayatı ve liman semtlerindeki faaliyetleri etkilemektedir.

1539'daki büyük yangın, tersanenin bazı kısımlarını ve batısındaki ünlü banyol adlı hapishaneyi tahrip etmiştir. Ancak tüm kompleks kısa sürede onarılarak 1547'de yüksek taş duvarlarla çevrilmiştir. İşçilerin oturduğu semtler ve küçük yan sanayi ile bağlantılar bu duvardaki 6 kapıdan sağlanmaktadır. Bir başka yüksek duvar, asıl tersane bölgesinin batısında bulunan ve Beylik Zindanı adıyla anılan Banyol'u çevirmektedir. Kadırgalarda kürekçilik yapan savaş esirleriyle kürek cezasına çaptırılan mahkumlar bu hapishanede tutulmaktadır. Yeni inşa edilen binalar için, padişahın tersane ve komşu bahçelerinin bazı kısımlarından yararlanılmıştır. (söz konusu bahçe, Sultan I. Ahmet'in tarafından 1613'te başlatılan imar çalışmalarından önce de kıyısında küçük çardakların bulunduğu, daha sonraki zamanların Aynalı Kavak Kasrının büyük bahçesidir.) (Müller Wiener,1998: 45)

Halil Paşanın görev döneminde (1636-41) gözlerin sayısı 154'e çıkmıştır. Bunlara ayrıca kadirga ve başardalar için üç büyük göz eklenmiştir. 1647'de ilk kez büyük kalyon inşa edilmiştir. Yeni büyük gemi yapım faaliyetleri sebebi ile 1676'da göz sayısı 110'a düşmüştür.

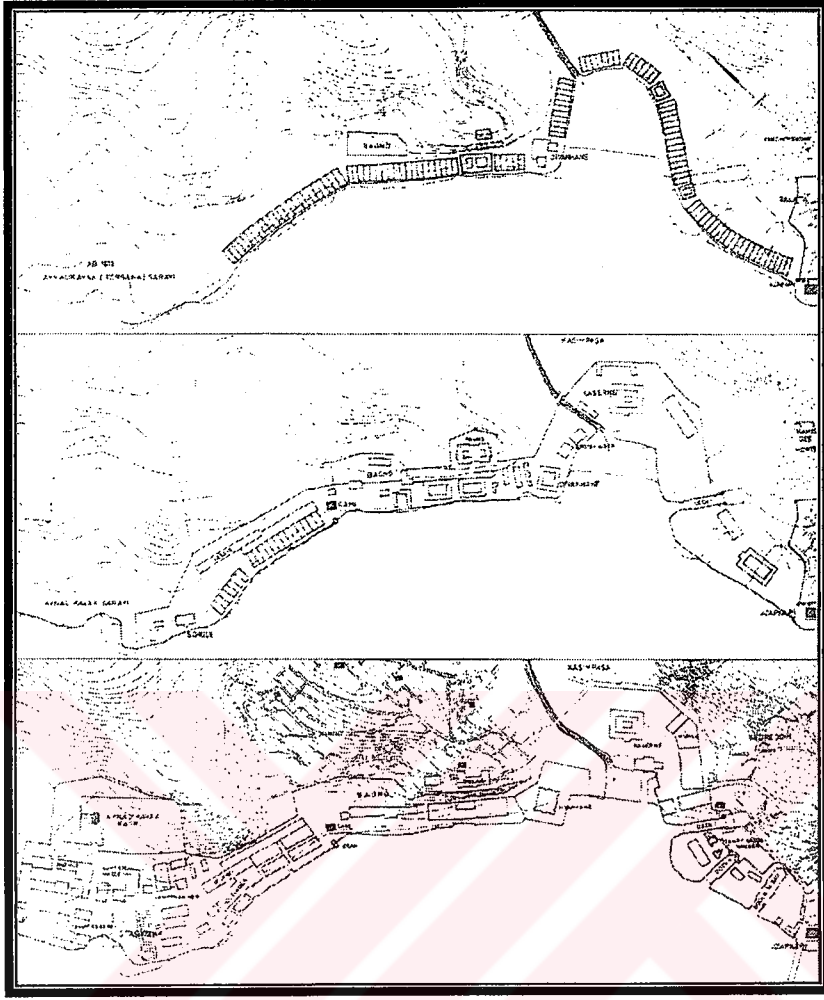
1707'de Sadrazam Çorlulu Ali Paşa tersanenin merkezine bir cami, daha sonraki adıyla Kışla Camii'ni yaptırmıştır. Aynı dönemde Hasköy'de yeni bir çıpa dökümhanesi (lengerhane) kurulmuştur.

17. yüzyılın ikinci yarısında kadirganın yanına artık eski tersane gözlerine sığmayan, yüksek bordalı ve birden çok güverteli bir yelkenli gemi olan kalyon eklenmiştir. Kalyon ve

kadırgaların yapımının uzun, ömürlerinin kısa olması tersanenin gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir. (Harita 3.25)

1770’de Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa, yaklaşık 40 metre yüksekliğinde bir kollu vinç, Aynalı Kavak Kasrı yöresinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler yaptırmıştır. Galata’nın liman semtlerinden toplanan mürettebat yerine, bu sefer Ege ve Pontus’un kıyı bölgelerinden insanlar getirilmiş, bunların eskisi gibi Galata veya Kasımpaşa’da bekar odalarında oturmalarına izin verilmemiştir. Bu kişiler tersanenin doğusunda bulunan donanma askerleri için yaptırılan yeni kışlaya (Kalyoncular Kışlası) yerleştirilmişlerdir. Bunun dışında 1773’de bir matematik okulu (mekteb-i riyazziye), 1776’da bir mühendis okulu (hendese okulu) yaptırılmıştır. (Wiener Müller, 1998: 52)

Dok inşaatı: Dok inşaatını yapılan bir ihale sonucunda İsveç’liler yapmışlardır. Yapılan anlaşmaya göre; tersanenin doğu ucundaki bir arsa su geçirmez duvarlarla çevrilecek ve dok bu duvarların içinde kalan alanda inşa edilecektir. Toplam 85 metre boyundaki ve dipte azami 16 metre enindeki dokun duvar malzemesi İstinye’deki taş ocaklarından getirilmiş ve zemine 0.75 metre kalınlığında taş döşenmiştir. Hafif kıvrımlı yan duvarlar eski doklarda görüldüğü gibi birkaç basamak halinde teraslanmıştır. (Müller Wiener,1998)



Harita 3.1 Tersane-i Amire'nin 1600 yılı, 1800 yılı ve 19. Yüzyılın ikinci yarısındaki rekonstrüksiyonu (Wiener Müller, 1998)

3.4.2 İskeleler

Surlar, dar kıyı şeridinde açılan kapılar ve bunların önündeki iskeleler Haliç doğal limanının en önemli özelliği olmuşlardır.

Kentin ilkçağlardan itibaren ana limanı olan Nerion ve Prosforion limanları dışında Orta Bizans Döneminden itibaren Haliç'in tamamı kentin limanı sayılmaktadır, ancak ticarethaneler ve asıl liman işlevleri, yani gemilerin yüklenmesi, boşaltılması, malların depolanması için sadece belirli kıyı şeritleri kullanılmaktadır. (bugünkü Sirkeci ile Unkapanı arasındaki kıyı şeridi) Bu konu 3.4. bölümde ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Osmanlı Dönemi'ne kadar kıyı boyunca surların üzerinde bulunan her kapıda aynı adla bir de iskele mevcuttur. Nerion Limanı yakınında bulunan Nerion Kapısı, Haliç'in kuzey ve güney yakaları arasındaki bağlantının bir ucunu oluşturmuştur. Kentin asıl liman bölgesini oluşturan Nerion Limanı (Sirkeci) ile Zeugma (Unkapanı) arasındaki kıyı şeridinde dört kapı ve buna

bağlı dört iskele yer almaktadır: İtalyan belgelerinde “Porta Perama” olarak adlandırılan Osmanlı döneminin Balıkpazarı Kapı’sı 19. yüzyıla kadar işlevini sürdürmüştür. Adını Bizans döneminde yakınında bulunan Ayios İoannes Kilisesi’nden almış olan Zindan Kapı ve iskelesi, kereste nakliyatı ve depolaması için kullanılan Drungari İskelesi (Odun Kapısı), Ayazma Kapı ve İskelesi Haliç’in güney yakasındaki asıl ticaret bölgesini oluşturmaktadırlar. (Müller Wiener,1998)

Ayia Teodosia Kapısı (Aya Kapı) adını, bu bölgede günümüzde Gül Camii olarak bilinen Ayia Teodosia Kilisesi’nden almıştır. Bundan sonraki kapı, Petrion mahallesine hizmet eden Petri Kapısı’dır. Bu mahalle Petrion Kalesi ile 230-237 yılları arasında inşa edilmiş olan Ayia Eufemia Kilisesi ile ünlüdür. Batıya doğru kıyısında bir fener bulunan kapıya “Porta Fanari” (Fener Kapısı) denmekte ve Haliç kıyısındaki bu mahallede Rumlar oturmaktadır. İoannes Prodromos Kapısı (Balat Kapısı) adını yakınında bulunan İoannes Prodromos Manastırı’ndan almıştır. Blahernai Sarayı’nın bulunduğu mahallede yer alan Kynegion Kapısı ve iskelesini güney kıyı şeridinin son kapısı olan Koilimene Kapısı (Küçük Ayvansaray Kapısı) takip etmektedir. (Harita 3.26)

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Perama İskelesi | 12. Koilimene (K. Ayvansaray) İskelesi |
| 2. Zindankapı İskelesi | 13. Azapkapısı İskelesi |
| 3. Odunkapı (Drungari) İskelesi | 14. Kürkçükapı İskelesi |
| 4. Ayazma Kapı İskelesi | 15. Yağkapanı İskelesi |
| 5. Unkapanı (Platea) İskelesi | 16. Balıkpazarı İskelesi |
| 6. Cibali (Puteas) İskelesi | 17. Karaköy İskelesi |
| 7. Ayakapı İskelesi | 18. Kurşunlu Mahzen İskelesi |
| 8. Petri Kapısı İskelesi | 19. Yenikapı İskelesi |
| 9. Fener İskelesi | 20. Mumhane İskelesi |
| 10. Balat İskelesi | 21. Kireçkapı İskelesi |
| 11. Kynegion İskelesi | 22. Eğrikapı İskelesi |



Harita 3.26 Osmanlı Dönemi öncesi Haliç'teki iskeleler – Kuban, Müller Wiener, Janin kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Kasım 2000

Osmanlı döneminde, Bizans döneminde olduğu gibi her iskelenin belirli bir işlevi vardır. İstanbul ile Pera arasındaki 11-12 kilometre uzunluğundaki kullanılabilir kıyı şeritlerinde, belirli limanlardan gelen gemiler veya belirli mal grupları için değişmez iskeleler mevcuttur. Her iskele burada ticareti yapılan mala, komşu bir mahalleye veya eskiden de olduğu gibi en yakın sur kapısına göre adlandırılmaktadır. İskelelerin ise, burada boşaltılan malların işleyen ticaret veya zanaat kollarıyla eski ve sabit ilişkileri vardır; ayrıca çoğu iskelenin yakınında bir veya birkaç kahvehane yada belirli meslek gruplarının toplanma yerleri bulunmaktadır. (Mazak, 1998)

İskele tesislerinin yapım şekli ve donanımları zaman içerisinde değişmiştir. 19. yüzyıla kadar bunlar çoğunlukla kütüklerden oluşan ve zemine çakılmış kazıklar üzerinde suya birkaç metre uzanan basit ahşap konstrüksiyonlardır. Küçük iskeleler çoğunlukla yanlarında birkaç taş bulunan basit toprak setlerden oluşmaktadır.

Tesisler bakımı vakıf mülklerinden olan iskeleler hariç devlete aittir. Liman içinde sefer yapan vapurlar için öngörölmüş iskeleler Şirket-i Hayriye'nin kuruluş evresinde inşa edilmiştir.

Yarımadanın ucunda (Sarayburnu) 18. yüzyıl sonlarına doğru inşa edilen ve 1863'te yanan Top Kapısı Sahi Sarayı'nın (yazlık saray) önündeki deniz surunun dış kısmında, bostan kapının yanında, birkaç eski topun durduğu, bir batarya bulunmaktadır. (Mantran, 1990)

Sepetçiler Köşkü ile 1850'de yıkılan Yalı Köşkü'nü ve yanındaki iskeleyi (Yalı Köşkü İskelesi) içine alan kıyı şeridinde, buradaki kayıkhanelerle birlikte, eskiden saray kompleksine aittir. Yalı Köşkü 1850'de köşkün yanındaki boş alana kurulan makine fabrikasının genişletilmesi için yıkılmıştır.

1872-73 yılında deniz surları yıkılarak ilk gar binası inşası yapılmıştır. Bu bina yerini 3.12.1890 yılında yapılan günümüzdeki gar binasına bırakmıştır. Bu genişletme ve yeni rıhtım boyunca birkaç etap halinde büyük ambarlar inşa edilmesi, daha önce çoğunlukla yakın sefer yapan küçük gemiler tarafından kullanılan, Yalı Köşkü'nden Sirkeci ve Gümrük İskeleleri boyunca uzanan kıyı şeridinin biçimi değişmiştir. (1956-58 yıllarındaki sahil yolu yapımında bu biçim tekrar değişime uğramıştır.)

Üsküdar İskelesi; Bursa'dan gelen gemilerin yanaşma yeri olarak kullanılmaktadır.

Bahçekapı İskelesi; sura tutturulmuş demir halkalarıyla, yıkımından sonra 20. yüzyıla kadar

kent içinde toplu idamların yapıldığı yerlerden biridir. Bu iskelenin yakınında Yeni Cami'nin batısında bulunan gümrük yapıları, 1911'de rıhtım tesislerinin genişletilmesinden sonra yıkılmıştır. Ayrıca 1936'da Prost'un yeni kent planı uygulaması sırasında Yeni Camii önündeki tüm yapılar yıkılmıştır. Hasır ve Limon İskeleleri çevrelerindeki yapılarla birlikte yok olmuştur. (Müller Wiener, 1998)

Balıkpazarı İskelesi; Ortaköy ve Beşiktaş'a giden kayıkların kalktığı; ayrıca toplu idamların gerçekleştiği bir yerdir.

Yemiş İskelesi; eski Zindan Kapı'nın önünde bulunan bu iskele yakınında meyve gümrüğü ve manavlar yer almaktadır. Vapur seferlerinin başlaması sırasındaki imar faaliyetlerinde ortadan kalkmıştır.

Çardak iskelesi; yelkenli gemiler için kullanılmaktadır. Yakınında 19. yüzyıla kadar bir yeniçeri koluğu ve kahvehanesi mevcuttur. 1826'da yeniçerilerin dağıtılmasından sonra burası ihtisab ağasının makam binası olmuştur. Hasköy ve Eyüp yolcularının kullandığı birkaç küçük iskelede bu bölgede bulunmaktadır. İskelelerin arasında Soğancılar ve Ahi Çelebi Camii vardır. Bunlar arasındaki sokaklarda kentin yağ depoları mevcuttur.

Odun İskelesi; çevresinde odun ve kereste depoları mevcuttur. 1539, 1554, 1653, 1693, 1762, 1782, 1818 yıllarında yangınlar geçirmiştir.

Ayazmakapı İskelesi; Odun İskelesi'nin hemen yanında yer almaktadır ve çevresinde odun depoları mevcuttur.

Unkapanı İskelesi; kent için önemli tahıl depolarının yer aldığı, sonraki yıllarda köprü ağızı olan bir konumdadır.

Liman işleyişi açısından önemli iskeleler Unkapanı İskelesi ile son bulmaktadır. Diğer iskeleler ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına hizmet etmektedir.

Unkapanı iskelesinin devamında yer alan Tüfekhane, Balıkhane, Cibalikapı, Ayakapı, Yenikapı iskeleleri yolcu taşımacılığına hizmet etmektedirler.

Bu kıyı şeridinin önemli iskelelerinden biride Balat iskelesidir; diğer yolcu taşımacılığına hizmet eden iskelelere göre daha büyüktür. Görünümü, 1890'da yörenin atık su kanalının temizlenmesi sırasında çıkarılan kanal dibi çamuru ve 1894 depremi ile yıkılan deniz suru molozları ile oldukça değişmiştir.

Deniz suru kapısıyla bağlantılı son yanaşma yeri ise Ayvansaray İskelesi'dir. 17. yüzyılda

iskelenin yanında bir cam fabrikası mevcuttur. Ayrıca iskele çevresinde yelkenli gemilerin bakım ve onarım işleriyle uğraşan, 1872'de Haliç Şirketi için küçük bir buharlı gemi inşa eden gemi yapım işletmesi mevcuttur. Bostancıbaşı defterlerine göre devamındaki kıyı şeridinde 19. yüzyılın ilk yarısına kadar birçok yalı bulunmaktadır.

Ayvansaray İskeleyi'nin devamında Balçık iskeleyi yer almaktadır. Bu iskelede Feshane genişletilirken ortadan kalkmıştır. Feshane; Unkapanı ve Ayvansaray'daki değirmenlerden sonra 19. yüzyıl sonlarından itibaren yukarı Haliç'te gelişen sanayinin ilk büyük kompleksidir. Ancak limanla hiçbir bağlantısı yoktur.

Haliç'in güney kıyısındaki iskelelerin sonuncuları Eyüp iskeleyi ve 19. yüzyılda yalılarla dolu bölgedeki küçük bir iskeleyi.

Haliç vapurları Kağıthaneye kadar gitmekte ve Haliç'in kuzey kıyısı boyunca dönüş yolculuklarında Karaağaç (18. yüzyılda padişahların yazlık saraylarının bulunduğu yer) ve Sütlüce iskelelerine yanaşmaktadırlar.

Sütlüce ve Karaağaç İskeleyi arasında ise 3. Selim döneminde fırkata yapımı için tezgahlar kurulmuştur. Bu bölgede ayrıca 17. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar birçok küçük kiremit imalathanesi bulunmaktadır. Sütlüce'de 3. Selim döneminde, uzun cephesi ve üzerinde yükselen cami kubbesiyle, küçük yapılarla bezeli kıyı görünümüne egemen büyük Humbaracıyan Kışlası inşa edilmiştir. Kışlanın ve Piripaşa'nın İskeleyi sadece yolcu taşımacılığında kullanılmaktadırlar.

Sütlüce ve Piripaşa iskeleyi arasında 20.yüzyıla kadar sadece evler ve atölyelerle birkaç kayıkthane mevcuttur.

Piripaşa ve Hasköy iskeleyi arasında; 1708'de 3. Ahmet döneminde kurulan ve 3. Selim döneminde bugünkü şekliyle inşa edilen Lengerhane - Osmanlı donanmasının çıpa dökümhanesi - mevcuttur. Bu yapının hemen yanında uzun ve dar bir arsa üzerinde Şirket-i Hayriye'nin tersanesi kurulmuştur.

Kasımpaşa iskeleyi; 16. yüzyılda tersanenin merkez kuşağı olan, 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyılda dokların yapımından itibaren önemli bir rol oynayan bir arazinin üzerindedir. 1873'de yolcu çokluğu sebebi ile genişletilmiştir. Kışla 1780'lerde tersanenin yakınında yaptırılmıştır.

Galata; batısında yer alan tersane sebebi ile, ortaçağdan itibaren kürek, yelken ve başka gemi gereçlerinin imalatının yapıldığı, küçük yelkenlilerin veya küçük teknelerin elden geçirildiği,

kalafatlandığı ve gemi donatımıyla uğraşan atölyelerin yer aldığı bir bölgedir.

Kürekçikapı İskelesi; adını kürek imalathanelerinden almıştır. Bu bölgede çok sayıda kereste ve inşaat malzemesi deposu mevcuttur.

Yağkapanı İskelesi; güney kıyıdan gelen kayıklar için en önemli iskelelerden biridir. 17. yüzyıla kadar Galata gümrüğü ve daha sonra Pera-Galata hapishanesi ve surların arkasında değerli ihraç mallarının depolandığı büyük han bulunmaktadır. Ayrıca, İtalyan yada Fransız limanlarından gelen gemilerin bir çoğu buraya yanaşmaktadır.

Balıkpazarından Karaköy'e uzanan kıyı şeridinde yerleşik ticarethaneler mevcuttur. Bu bölgede 17. yüzyılda birçok meyhane bulunmaktadır. 1660 yangınından sonra yeniden inşa sırasında bu bölgelere yeni binalar yapılmıştır. Bunların çok azı 20. yüzyıla kadar gelebilmiştir, ancak meyhaneler yerinde kalmıştır. Bu kıyı şeridi 16. yüzyıldan itibaren en önemli uzak ülke ticareti bölgesidir. 18. yüzyıla kadar bu bölge ve doğusundaki kıyı şeridi, tüm limanın en yoğun kullanılan rıhtımlarından biri olmuştur. 19. yüzyılda birkaç büyük han, ayrıca Sultan Ahmet Camii'nin vakıf mülklerinden, daha çok yolcu taşımacılığına hizmet eden ve en hareketli iskelelerden Karaköy İskelesi de burada bulunmaktadır. Yöre halkının uzun süre şikayetlerinin ardından 1848'de iskele, 1849'da ise kıyı şeridinin gümrük önündeki bir kısmı yenilenmiştir. Bundan sonra günümüze kadar pek çok yeni düzenleme yapılmıştır. 1910-11'de yeni köprünün inşasıyla devam eden düzenlemeler, özellikle de 1957 ve 1986'da büyük bina bloklarının yıkılmasına yol açmıştır. Buna karşılık 1909-10 tarihli Viyana Bankalar Birliği binası yerinde kalmıştır. Rıhtım tesislerinin inşasından sonra, önceleri geçici olarak kurulan depoların ardından bugünde varolan geniş gümrük hangarları yapılmıştır. 1910-14 arasında da deniz doldurularak kazanılan arazi üzerinde iki büyük idare binası inşa edilmiştir. (merkez rıhtım hanı ile çinili rıhtım hanı) (Müller Wiener,1998)

Karaköy İskelesinin devamında yer alan Mumhane, Kireçkapı, Eğrikapı İskeleleri günümüzde ortadan kalkmıştır. (Harita 3.27)

Oluşumundan itibaren Haliç tarih boyunca önemini kaybetmemiş ve doğal bir liman olma özelliğini korumuştur. Tarih boyunca ulaşım önemli ölçüde deniz yolu ile sağlanmış ve tüm bu iskeleler kentin gelişiminde büyük rol oynamışlardır.

- | | | |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1. Yalı Köşkü İskelesi | 14. Balıkhane İskelesi | 28. Kasımpaşa İskelesi |
| 2. Sirkeci İskelesi | 15. Cıbalıkapı İskelesi | 29. Meyit İskelesi |
| 3. Meydan ve Vezir İskelesi | 16. Ayakapı İskelesi | 30. Azapkapı İskelesi |
| 4. Bahçekapı İskelesi | 17. Yenikapı İskelesi | 31. Funda İskelesi |
| 5. Üsküdar İskelesi | 18. Balat İskelesi | 32. Kürekçikapı İskelesi |
| 6. Gümrük İskelesi | 19. Ayvansaray İskelesi | 33. Yağkapanı İskelesi |
| 7. Balıkpazarı İskelesi | 20. Defterdar İskelesi | 34. Balıkpazarı İskelesi |
| 8. Hasır İskelesi | 21. Balçık İskelesi | 35. Karaköy İskelesi |
| 9. Limon İskelesi | 22. Eyüp İskelesi | 36. Mumhane İskelesi |
| 10. Yemiş İskelesi | 23. Kâğıthane İskelesi | 37. Kireçkapı İskelesi |
| 11. Odun İskelesi | 24. Karaağaç İskelesi | 38. Eğrikapı İskelesi |
| 12. Bokluk İskelesi | 25. Sötlüce İskelesi | |
| 13. Unkapanı İskelesi | 26. Piripaşa İskelesi | |
| | 27. Hasköy İskelesi | |



Harita 3.27 Osmanlı döneminde Halic'teki iskeleler - Kuban, Müller Wiener, Janin kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Halic odaklı olarak üretilmiştir, Yücetürk, Kasım 2000

Haliç'in zamanla alüvyonlar, ve çevredeki fabrika atıkları yüzünden kirlenmesi, sığlaşması ve yukarı kesimlerinde adacıklar oluşması Osmanlı döneminden itibaren hizmet veren iskelelerin olumsuz etkilenmesine sebep olmuştur. Osmanlı döneminde Kağıthane Deresi'nin ağzına kadar gidebilen vapurlar Haliç'in çamur ve atıklarla dolması sebebi ile Haliç'in yukarı kesimlerine (Kağıthane, Silahtarağa) hizmet verememeye başlamıştır. 1980'li yıllarda yapılan peyzaj düzenlemesi sırasında Haliç kıyılarındaki birçok bina ile birlikte birçok iskele de yıkılmıştır. (Yemiş, Cibali, Halıcıoğlu) günümüzde Haliç boyunca hizmet veren iskeleler Eyüp, Sötlüce, Ayvansaray, Balat, Fener, Kasımpaşa İskeleleri ile kentin birçok noktasına hizmet veren Eminönü ve Karaköy İskeleleri'dir.

Deniz ulaşımındaki gelişme, kayak ile ulaşımında kullanılan iskele yapılarının farklılaşmasına sebep olmuş, özellikle Galata ve Sirkeçide yeni vapurlara hizmet edecek iskeler yapılmış, bu değişim süreci Haliç silüetini farklılaştırmıştır.

3.4.3 Köprüler

Haliç'te yapılan ilk köprü hakkında tarihi kaynaklar çelişkili bilgiler vermektedirler. Tarihçiler ve araştırmacılar Haliç üzerindeki ilk köprünün hangi dönemde, nerede ve hangi sistem kullanılarak yapıldığını kesin ve net bir şekilde söyleyememektedirler; ancak bir kısım araştırmacı yapılan köprünün gemilerin gidiş-gelişine engel olmaması için Haliç'in yukarı kısmında yapılmış olabileceğini söylemektedirler.

Kaynaklar Haliç'in iki yakası arasında Bizans döneminde bir köprünün olduğunu göstermektedir; ancak bu konudaki bilgiler kesin değildir. Kaynakların bir kısmına göre Haliç'teki ilk köprü İmparator İustinianos tarafından 6. yüzyılda yaptırılan Kallinikos Köprüsüdür. Diğer kısmı ise İustinianos döneminden önce de başka bir köprünün varlığından söz etmektedirler. (Müller Wiener,1998)

Bizans çağında Eyüp ile Sötlüce arasında bir köprünün olabileceğini; 16. yüzyılın ilk yarısında Pierre Gilles'in ve 17. yüzyılda Evliya Çelebi'nin ayak kalıntılarını gördüklerini yazdıkları köprünün adı geçen bu köprü olduğu öne sürölmektedir. Eyüp ve Sötlüce arası Haliç'in en dar kısımlarından biridir (yaklaşık 220 metre); ancak Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin ağızları daha dar ve bu bölgede köprü kurulması Haliç'in diğer bölgelerine göre daha zahmetsiz olduğu öne sürölmektedir.

Haliç Köprüleri üzerine bir araştırma yapan Galip Alnar Haliç üzerinde iki ayrı köprünün varlığını kabul etmektedir. Alnar'a göre ilk köprünün uzunluğu 350 metre, derinliği 4 metre

ve Ayvansaray-Piripaşa arasındadır; dönemin teknolojisine göre kazıklar üzerinde yapılan bu köprü ahşap bir konstrüksiyona sahiptir. Almar'ın görüşüne göre diğer köprü Eyüp ile Söğütçe arasındadır. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde kalıntılarını gördüğünü yazdığı köprünün bu köprü olduğu öne sürülmektedir.

1203 yılında Bizans'ı kuşatan Haçlılar Haliç'in yukarı kesiminde taş bir köprünün varlığından söz etmektedirler. Bu konudaki bilgiler, bu sefere katılan Fransız şövalyelerinden Geoffroy de Villehardouin ile Robert de Clari'nin hatıratlarında bulunmaktadır. (Mantran, 2001)

Bizans döneminde varlığından söz edilen tüm bu köprülerin yeri ve tekniği tarihin çözüm bekleyen konularındandır.

II. Mehmed 1453 yılında Bizans'ı kuşatırken Haliç'in yukarısında ordunun ikmalini kolaylaştırmak için geçici bir köprü kurdurmuştur. Bu köprünün tekniği, yeri ve biçimi hakkında çeşitli görüşler vardır. Köprünün orduda kullanılan tombaz köprülerin bir benzeri olduğu ve fiçılar üzerine yerleştirilen ahşap bir döşemeden meydana geldiği yazılmaktadır. Galip Alnar'a göre bu köprünün yan yana bağlanmış kadirgalar üzerinde kurulmuştur. XV. yüzyılın ilk yarısına ait, fethin arkasından yapıldığı anlaşılan bir minyatürde; Galata sırtlarından indirilen kadirgalardan başka Haliç üzerinde yan yana bağlanmış fiçılardan kurulmuş bir köprüde gösterilmiştir söz konusu bu minyatürün aslı Paris'te Bibliotheque Nationale'de bulunmaktadır. (Eyice, 1994)

Fatih Sultan Mehmed'in Haliç üzerine kurduğu askeri amaçlı köprü uzun ömürlü olmamış ve İstanbul'un iki yakasını birleştirme fikri uzun süre gündeme gelmemiştir. İki yaka arasındaki ulaşım fetih öncesi dönemdeki gibi kayıklarla sağlanmıştır. II. Beyazıt döneminde (1481-1512) Osmanlı Devleti'nin genişleme ve gelişme eğilimi, İstanbul'un nüfus yoğunluğu Haliç kıyılarını da etkilemiş ve bir köprü yaptırma ihtiyacı doğmuştur. Sultan II. Beyazıt, insan ve eşya naklini gerçekleştirecek Haliç Köprüsü için girişimlerde bulunmuştur. Bu dönemde ünlü İtalyan sanatçısı Leonardo da Vinci de köprü yapımına talip olmuş ve bu konu ile ilgili taslak biçiminde birkaç proje yapmıştır. Paris'te Institut de France Kitaplığı'nda saklanan krokiye göre köprünün genişliği 40 arşın, su üzerinden yüksekliği 70 arşın, uzunluğu 600 arşındır. Ancak ünlü sanatçının bu girişimi sonuçsuz kalmıştır. (Evren, 1998)

Leonardo Da Vinci'den sonra ünlü sanatçı Mikelanj da 1504-1506 yıllarında Haliç üzerinde yapılacak köprü için girişimde bulunmuştur. Mikelanj 1 Nisan 1519 yılında Gondi Bankası temsilcisi Tomasso da Zolfo tarafında İstanbul'a davet edilmiştir; fakat bu girişimde sonuçlanmamıştır.

Haliç üzerinde yukarıda anlatılan eski köprüler ve ilk köprü planları; Haliç'in yukarı kısmında işlevlerine uygun ulaşım bağlantılarıdır. Dönemin koşullarına göre yapılan ve yapılması tasarlanan tüm bu köprülerin nerede, hangi dönemde ve nasıl bir teknik kullanılarak yapıldığı tarihin çözüm bekleyen konularındandır.

Haliç üzerinde iki yakayı bağlayan ilk gerçek köprü, II. Mahmud döneminde Tersane'de yaptırılan ve 1836 yılında tamamlanan Hayratiye Köprüsü'dür. Sonraki dönemlerde Cısr-i Atik olarak da adlandırılan bu köprü Azapkapı ile Unkapanı arasında kurulmuştur. H. Von Moltke'nin 5 Eylül 1836 tarihli raporu ve köprü'nün eski resimlerine göre; köprü'nün kıyıya yakın kısmının dibe sıkıca çakılmış direkler, kazıklar üzerinde durduğunu, orta kısımların ise büyük ahşap dubaların üzerinde yüzdüğünü ve bunların ihtiyaç halinde çekilerek yerlerinden çıkarılabildiğini göstermektedir. 40 metre su derinliği ve donanmaya ait gemilerin geçiş yapması zorunluluğu sebebi ile Haliç üzerine yapılan diğer köprülerde de aynı sistemin gerçekleştiği bilinmektedir. Bu köprü'nün yapı elemanları Tersane'de imal edilmiş; uç kısımlarına küçük gemilerin geçişi için yaklaşık 12-15 metre eninde ve üstleri geniş kemerlerle örtülü aralıklar öngörülmüştür. Kaynaklar 1852 yılında dubaların yenilendiğini ve bunların Tersane'de imal edildiğini; 1853 yılında ise üst kaplamanın yenilendiğini yazmaktadır. (Müller Wiener,1998)

1871-1872'de Azapkapı-Unkapanı arasında aynı yere yeni bir köprü inşa edilmiştir. Yeni köprü; 380 metre uzunluğunda 18 metre enindedir; 52 metre uzunluğunda kablolu bucurgatlar yardımı ile açılabilen bir orta kısmı vardır ve 26 duba tarafından taşınmaktadır. 9 Eylül 1872'de açılan bu köprü 1872 Kasım'ında zırhlı bir firkateynin, 1875'te bir savaş gemisinin çarpması sonucu hasar görmüştür. Ancak daha sonraki yıllarda uğradığı bir çok hasara rağmen 1912 yılına kadar kullanılmıştır. 1912 yılında yerini yapı elemanları imal edilip bu bölgeye taşınan eski Galata Köprüsü'ne bırakmıştır. Söz konusu bu köprüde 1936'ya kadar hizmet vermiş ve bir fırtına da hasara uğradıktan sonra 1936-1939 yıllarında 25 metre enindeki yenisi ile değiştirilmiştir. Prof. Pigeaud tarafından tasarlanan ve bir Türk-Alman şirketler grubu tarafından yapılan bu köprü; her biri dört tonoz çapayla tutulan 24 duba üzerinde yükselmekte ve orta kısmı römorkörler yardımı ile çıkarılarak 76,5 metre enindeki bir geçiş yolu açılabilir. Adı geçen bu köprü'nün dubaları ve taşıyıcı konstrüksiyonu çelikten yapılmıştır. Köprü 29 Ekim 1939'da Atatürk Köprüsü adıyla açılmıştır; ancak kent içi ulaşım da önemli rol üstlenmesi Atatürk Bulvarı'nın yapımından sonra olmuştur.

1863 yılında, Haliç üzerinde Ayvansaray ile Piripaşa arasında Cezayirlioğlu Mıgırdıç adında

bir sarraf tarafından ahşap kazıklar üzerinde bir köprü yaptırılmıştır. Yahudi köprüsü denilen bu yapı, üstünden geçenlerden para alınmak sureti ile kazanç amacı ile inşa edilmiştir. Fakat iki kıyı arasında kayıkla taşımacılık yapan sandalcılar tarafından işlerine zara verdiği için yakılmış ve bir daha yapılmamıştır. Haliç üzerinde özel teşebbüs tarafından yapılan ilk ve son köprüdür.

Haliç üzerindeki ikinci köprü olarak, 1845'te günümüzde Galata Köprüsü olarak bilinen köprü yapılmıştır. Bu köprü tarih boyunca çeşitli adlar almış (Yeni Köprü, Ateşmehmedpaşa Köprüsü, Valide Köprüsü, Karaköy Köprüsü) ve Azapkapı-Unkapanı arasındaki eski köprü gibi çeşitli zamanlarda yenilenmiştir. Haliç üzerindeki diğer köprüler gibi bu köprüde ortası açılabilen ve kenarlarında küçük gemileri için geçiş yeri bırakılmış şekilde yapılmıştır; ancak bu köprü yanlardaki geçiş yerleri nedeni ile araba yolu bu bölümde belirgin bir kubbe oluşturmuştur. Bu köprüdeki ilk büyük onarım çalışması 1853 ilkbaharında yapılmış, bazı dubaları değiştirilmiş ve kaplaması yenilenmiştir. (Evren, 1998)

Eski resim ve gravürler bu köprünün 1862-1863 yıllarında önemli tadilatlar geçirdiğini göstermektedir. Yapılan bu tadilat sonucu araba yolundaki tümsek -araba trafiğinin artması, o yıllarda olmayan fakat yapılması planlanan tramvay hattı sebebi ile- ortadan kaldırılmıştır. Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından sonra bu köprünün her iki tarafı da Boğaz ve Haliç vapurlarının yanaşma yerleri olarak kullanılmıştır; bu amaç doğrultusunda kullanılmak üzere - yolcuların inip binmesi için- köprünün kenarına yeni eklemeler yapılmıştır.

1869 yılında köprünün demir bir köprü ile değiştirilmesi planlanmıştır; ve bu konuda bir Fransız şirkete görev verilmiştir. Ancak 1872 yılında bitmiş parçalar, Unkapanı-Azapkapı köprüsünün yapımında kullanılmıştır. 1875 yılında projeye tekrar başlanmış fakat bazı olumsuzluklar sebebi ile köprünün tamamlanması gecikmiştir. 1879 yılından itibaren yeni köprü yapımı hızlanmıştır. Yapılan yeni köprü de dubalıdır, yüzer demir elemanı vardır ve demir kemerlerden oluşan ayrılabilir orta kısmı ise yaklaşık 45 metre genişliğinde bir geçiş alanı bırakmaktadır. Yapılan bu yeni köprüde büyük gemilerin geçişi sırasında hasar görmekte ve onarım geçirmektedir. Ayrıca bu köprü de, diğeri gibi, şehir vapurları için yanaşma yeri olmaya devam etmiştir. Bu köprüde geçirdiği tadilatlar, yoğun kullanım ve özenli olmayan bakım koşulları yüzünden yıpranmıştır. Bu durum 1890'lı yıllarda yeni bir köprünün yapımı için planlar yapılmasını zorunlu kılmıştır. Yapılması planlanan yeni köprü için bir çok şirket öneri getirmiştir, ve 1907 yılında Alman MAN şirketi ile yeni köprünün yapımı için bir sözleşme imzalanmıştır. Ancak ülkenin yaşadığı siyasal olaylar sebebi ile inşaat için gerekli ön çalışma 1910 yılında başlamıştır. Yeni köprünün konstrüksiyon sistemi,

Haliç üzerindeki diğer örneklerinden farklıdır. Eski köprünün enine dizili dubaları ve araba yolu ile aynı doğrultudaki taşıyıcı konstrüksiyonu yerini yükün daha iyi dengelenmesi için boyuna dizilen çift duba sistemine bırakmıştır. Ancak bu sistem iç ve dış liman bölgeleri arasındaki su hareketini güçleştirdiğinden ve Haliç'teki kirlenme sebebi ile olumsuz sonuçlar yaratmıştır. Bu köprüdeki orta kısım farklı bir sistem ile açılmaktadır; sisteme eklenen pervaneli elektrik motoru sayesinde kablolu bucurgatlara ihtiyaç kalmadan geçişler daha rahat yapılabilir. Ayrıca köprü yapılan sözleşmeye göre iki katlı tasarlanmıştır; alt katta bekçiler, polis karokolu ve yolcular için yerler ayrılmıştır ve maliyetin karşılanması düşüncesi ile lokantalar, kahvehaneler öngörülmüştür. Köprünün açılır kapaklarının altında giriş ve çıkış için iki kapı düşünülmüştür, estetik bakımdan da dökme demirden korkulukların Yeni Cami'deki şebekelere uygun olarak XVI. yüzyıl motiflerine göre yapılmasına özen gösterilmiştir. Köprüden geçenlerden para alınması için özel jetonlar basılmıştır. Ayrıca köprünün iki ucunda geniş saçaklı, Türk neo-klasik üslubunda altı köşeli küçük kontrol kulübeli vardır. 1930'lu yıllarda geçiş parası kaldırılmış ve köprünün her iki başındaki küçük kulübeler de sökülüştür. (Müller Wiener, 1998)

İstanbul'un yakın tarihine kadar birçok olaya sahne olan, Karaköy'deki ucunda bulunan Kadıköy'e sefer yapan şehir hatları vapurları, altındaki çeşitli satış yerleri, kahvehaneleri ile uzun yıllar İstanbul halkının hatıralarında yer alan bu köprü 1990 yılına kadar hizmetini sürdürmüştür. Seksen yıla yakın bir süre şehrin simgesi haline gelen bu köprünün ne olacağı konusunda 28 Mayıs 1990'da İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Eski Galata Köprüsü Sempozyumu adıyla bir toplantı düzenlenmiştir. Bu toplantı sonucunda söz konusu köprünün STFA firması tarafından yapımına başlanmış olan ve 1 Nisan 1991 yılında açılışı düşünülen köprüye yer açmak üzere sökülüştür. Birkaç sene içinde elden geçirilerek tamir edilen köprü Sötlüce - Ayvansaray arasına yeniden kurulmuştur.

Karaköy-Eminönü arasında iken 1912 yılında Azapkapı- Unkapanı arasına kurulan köprünün 1936 yılında hasar görmesi nedeni ile bu bölgede yeni bir köprü yapılması kararı alınmıştır ve bir Fransız firmasına ihale edilmiştir. Ayrıca bir asma köprü yapılması konusundaki öneri İstanbul silüetine zarar vereceği düşüncesi ile reddedilmiştir. Fransız Ponts et Chaussées şirketinin hazırladığı tasarıda Gazi (Atatürk) Köprüsü olarak adlandırılan bu köprü 477 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğindedir. Dünyadaki dubalı köprülerin 1940'larda en büyük ve en mükemmeli olan Gazi (Atatürk) Köprüsü günümüzde de hizmet vermektedir.

İstanbul'da yeni Boğaz Köprüsü ve ona bağlı olarak çevre yolları yapıldığında Haliç'in yukarı kesiminde yeni bir köprü daha yapılması gerekli görülmüş ve bunun için Halıcıoğlu ile

Ayvansaray arasında büyük bir köprü inşa edilmiştir. Yolların kotları yüksekte olduğundan her iki ucunda da köprünün başlarının viyadük sistemi ile beton ayaklar üzerine oturtulması gerekli olmuştur. Fakat son yıllarda bu geniş köprüde şehrin yoğun trafiğini karşılamaması nedeni ile genişletilmesi ve dolayısıyla iki ucundaki bağlantı kesimlerinde istimlaklar yapılmasına karar verilmiştir. Şehrin tarihi karakterini ve eski eserlerinin durumunu göz önünde tutanların karşı çıkmasına rağmen bu konudaki çalışmalar 1995 yılında başlamış ve 1996 yılında tamamlanmıştır.

Bunlardan biri 1851-1852'de Hasköy ile Ayvansaray arasına kurulmuş ve birkaç yıl sonra ortadan kalmıştır. Bu köprü, Cezayirli Mıgırdıç'ın emri ile bir tersane teknisyeni tarafından, 1 milyon kuruş maliyetle, sabit uç kısımları olan dubalı bir köprü olarak kurulmuştur. Söz konusu bu köprünün boyu 380 metre, eni 8,5 metredir; yaklaşık 6,5 metre eninde bir araba yolu vardır ve yaklaşık 1 metre genişliğindeki yaya yolları demir korkuluklarla araba yolundan ayrılmıştır. (Müller Wiener, 1998)

3.4.4 Şirket-i Hayriye

İstanbul'un kent içi ulaşımında 19. yüzyıla kadar temel ve en yaygın ulaşım sistemi deniz ulaşımıdır. Üç ayrı kıyıyı birbirine bağlayan (Suriçi , Galata ve Üsküdar) deniz yollarında her türlü statüye hizmet eden çeşitli toplu taşıma araçları kullanılmıştır. Yönetim ve ticaret fonksiyonlarını barındıran suriçi ile Galata ve Üsküdar'ın bağlantısının sadece deniz araçlarıyla sağlanması bu ulaşım sisteminin önemini arttırmıştır.

Osmanlı Dönemi'nde vapur işletilmeye başlayınca kadar kentin en yaygın kullanılan toplu taşıma aracı kayıklar olmuştur. Kayık seferleri her türlü sosyal statüye hizmet etmekte, boyu ve kürek sayısı sahibinin sosyal statüsünün göstermektedir. (Mazak, 1998)

Padişahlar, vezirler ve paşaların saraylarını, köşklerini, yalılarını Boğaz kıyılarına taşıması, hızlı nüfus artışıyla ile yerleşim sınırlarının Boğaz kıyılarına yayılmaya başlaması, deniz ulaşımına talebi arttırmıştır.

Deniz ulaşımının giderek daha fazla önem kazanması, talebin artışı, yolcu ihtiyacının yeteri kadar sağlanamaması daha verimli çözüm önerilerini başlatmış ve Buharlı gemilerin çalışması gündeme gelmiştir. Kente ilk buharlı gemi 20 Mayıs 1828 tarihinde gelmiş, bu tarihten itibaren buharlı gemilerin sayıları artmış, gemilerin bir kısmı donanma, bir kısmı da Tersane-i Amire bünyesinde yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmıştır.

İlk düzenli vapur işletmesi 1851 yılında Şirket-i Hayriye ile yapılmaya başlanmıştır.

İngiltere’den gelen 6 vapur ile sefere başlayan şirkete , ilk etapta Eminönü ve Boğaz Köyleri arasında sefer yapma hakkı tanınmıştır. (Tutel, 1997)

Şirketin 1888 Nizamnamesi’ne göre Haliç bağlantılı hatlar:

1. Üsküdar-Eminönü
2. Boğaz Köyleri-Eminönü
3. Eminönü-Haliç Köyleri
4. Eminönü-Yeşilköy
5. Eminönü-Adalar

Şirket-i Hayriye’nin Haliç kıyılarındaki vapur iskeleleri:

- Haliç’in güney yakasındaki iskeleler;

Sirkeci , Eminönü , Yağkapanı , Unkapanı , Ayakkapı , Balat , Ayvansaray , Eyüp

- Haliç’in kuzey yakasındaki iskeleler;

Karaköy , Kasımpaşa , Hasköy , Halıcıoğlu , Kağıthane’dir.

19. yüzyıla kadar kayıklarla sağlanan deniz ulaşımında kayık iskeleleri suya uzanan ahşap köprüler şeklindedir. İskele binaları ve yanaşma yerlerinin düzenli yapılması buharlı vapurların kullanılmasından sonra gerçekleşmiştir. Vapurların ilk kalkış ve varış noktası olan Eminönü bölgesi’nde 19. yüzyılda iskele yeri olarak Galata Köprüsü’nün yan tarafı kullanılmaktadır. 1872 yılında mevcut alanın yetersizliği sebebi ile iskele genişletilmiştir. Bu konu bölüm 3.4.2.’de ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Haliç’e hizmet veren deniz araçlarının gelişmesi, boyutlarının farklılaşması Haliç’in silüetinin de farklılaşmasına sebep olmuştur.

3.5 Mezarlıklar

Mezarlıklar, Haliç'in gelişim süreci boyunca silüete hakim olmuştur. Bu bölümde kentin kurulduğu ilk dönemden itibaren mezarlıkların Haliç silüetindeki konumları incelenmiştir.

- ***Osmanlı Dönemi Öncesi Mezarlıklar***

İlkçağlarda mezarlıklar konusunda bilinenler sınırlıdır. Ancak bu dönemlerde ölülerin şehir surları dışında gömüldükleri bilinmektedir. Bizantion kentinin mezarlıkları sur dışında batıda ve Haliç boyunca kıyıdadır. İlk Megara kentinin mezarlıkları büyük olasılıkla surların güneyi ile batısındadır. Kentin gelişmesi ile bu mezarlığın üzerine yapı yapılma olasılığı yüksektir. Yapılan kazı çalışmalarında bazı mezarlar ve mezar taşları bugünkü Çemberlitaş ve Beyazıt bölgelerinden Trakya'ya uzanan güzergahta bulunmuştur.

324 yılında I. Constantinus tarafından yeniden inşa edilerek Konstantinopolis diye anılmaya başlayan yerleşimin yeni mezarlığı Constantinus surunun dışında Altımermer denilen bölgede kurulmuştur. 381 yılında açıklanan bir ferman ile şehir surları içine gömülmek imparatorluk ailesi üyelerinin ayrıcalığı haline gelmiştir. Altınmermer denilen bölgedeki mezarlık Bizans İmparatorluğunun sonuna kadar kentin başlıca mezarlığı olma niteliğini sürdürmüştür. (Kuban, 1996)

Konstantinopolis'in ikinci büyük mezarlığı Haliç'in kuzey yakasında Galata bölgesindedir. Bugünkü Cihangir, Ayaspaşa, ve Taksim semtlerini kapsayan tepenin üzeri bu alanda bulunan bazı kazı buluntularından Roma döneminde'n başlayarak Bizans dönemi boyunca mezarlık olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

6. Leon döneminde (886-912) ölülerin şehir surları içine gömülmelerine izin verilmesi ile, kilise ve manastırların yeni mezarlıklar ortaya çıkmıştır.

- ***Osmanlı Dönemi ve Sonrası Mezarlıklar***

Osmanlı döneminde mezarlıklar Avrupalıların İstanbul'da en çok ilgilendikleri mekanlar olmuştur. Batı'da sınırları belirlenmiş, düzenli ve bakımlı olan mezarlıklar törensel yerlerdir. Osmanlı dönemi mezarlıkları ise yaşamdan soyutlanmamış, kentin içine kadar girmiş insanların kullandıkları mekanlardır.

İstanbul mezarlıkları, mezar taşları ile Osmanlı sanatının şeklini yansıtmaları açısından ayrı bir özellik göstermektedirler. Mezar taşları, kitabelerinin içerdikleri ile tarihin akışı içinde etnik yapıyı belirlemeleri nedeniyle önem kazanmaktadır. Ancak bu konuyla ilgili makamların

mezarlıklara ilgi göstermemesi, arsa temin etmek, yol açmak gibi amaçlar doğrultusunda mezarlıkların çoğu ortadan kalkmış, ve tahrip olmuştur. Haliç'in kuzey silüetine hakim günümüzdeki Tepebaşı sırtlarından Kasımpaşa'ya, Haliç kıyılarına kadar uzanan Galata mezarlığı, Fındıklı mezarlığı, Abbas Ağa Mezarlığı'nın yüzde 95'e yakın bölümü yok edilmiştir. Bu durumdan Hristiyan mezarlıkları, Müslüman mezarlıklarına orna daha az zarar görmüşlerdir. Taksim'den Harbiye'ye uzanan mezarlık ve Ayaspaşa, Gümüşsuyu'ndan Fındıklı'ya uzanan büyük mezarlığın Hristiyanlara ait bölümleri 1852 yılında Ferköy'deki yeni mezarlık alanına taşınmıştır. (Çoruhlu, 1994)

Mezarlıklar ve mezar taşlarının, arsa temin etmek, otopark yapmak, yol açmak, değerli taşları yurt dışına kaçırmak gibi amaçlar doğrultusunda günümüzde de tahrip ve yok edilmektedir.

Haliç'in güney yakasında silüete hakim bir alanda bulunan Eyüp Mezarlığı, fetihten sonra defin yapılan en eski ve en büyük İslam mezarlıklarındandır. Eyüp mezarlığı, Eski İstanbul'un surları dışında, Haliç'in güneyinde Eyüp semtinde Müslümanların İstanbul'u kuşattıkları ilk seferlerden birinde şehit olan Hz. Peygamberin sahabesi Ebu Eyyub el-Ensari'nin gömülü bulunduğu yerde türbesinin ve camisinin yapılmasından sonra kurulmuştur.

Haliç'in kuzey yakasında ise 19. yüzyılın ortalarından itibaren gömü yapılmayan günümüzdeki Tepebaşımndan Kasımpaşa'ya kadar uzanan Galata mezarlığı 19. yüzyılın sonlarına kadar bu bölgenin en büyük mezarlık alanı olmuştur.

Bu büyük mezarlık alanları dışında, İstanbul'un fethinden sonra çeşitli dönemlerde inşa edilen külliye, cami ve tekke gibi yapıların hazirelerinde önemli kişilerin türbeleri, mezarları mevcuttur ve bunlar sanat ve tarih hazineleridir.

İstanbul müslüman mezarlıklarının bir bölümü şehitlik olarak düzenlenmiştir. Bunların çalışma alanı sınırları içine girenleri Edirnekapı Şehitliği, sakızağacı Şehitliği'dir.

Haliç'in silüetine günümüzde de hakim olan mezarlıklar şu şekildedir: Kulaksız Mezarlığı, Feriköy Mezarlığı, Sötlüce Mezarlığı, Hasköy Mezarlığı, Yahudi ve Ermeni Mezarlıkları, Eyüp Sultan Mezarlığı, Surdibi Mezarlığı, Edirnekapı Şehitliği, Sakızağacı Şehitliği'dir. (Harita 3.28)

Haliç yamaçları üzerinde ulu selvi ağaçları arasında beyaz taş ve mermer sütunlardan oluşan mezarlıklar oluşumlarından itibaren Haliç silüetine farklı bir anlam katmışlardır.



Harita 3.28 Haliç mezarlıkları- İstanbul Şehir Rehberi, halihazır haritalardan yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Ocak 2001

4. HALİÇ'TE SİLÜETİ OLUŞTURAN ETKENLER

4.1 Tarih Boyunca Silueti Oluşturan Yapılar

İstanbul ilkçağlardan itibaren tüm medeniyetlerin eşsiz güzelliğine hayran kaldığı, bereketli topraklarından faydalandığı, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan coğrafi konumu, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan su yolu ile dünyanın en özellikli şehirlerinden biridir. Bu şehir, uzun geçmişinin önemli kalıntılarını korumakta ve olağanüstü topografyasıyla Bizantion'un, Konstantinopolis'in ve İstanbul'un tarihi imgelerini yansıtmaktadır. Surları, anıtları, sarayları, kiliseleri, ve camileriyle iki deniz arasına yerleşmiş olan İstanbul bütün dünyanın hayranlığını kazanmış bir kenttir. İstanbul'u tanımlayan ve ona karakter kazandıran en önemli bileşen, eş olmayan topografyasıdır. Bu genel topografik oluşum İstanbul'u bir kıyı ve yamaç kenti biçiminde geliştirmiştir. Gelişim süreci boyunca kentin fiziksel imgesi kıyılar, yamaçlar ve tepelerin yapılarla zenginleşen silüetleriyle oluşmuştur. Bu bölümde Haliç'in silüetindeki değişim süreci beş ayrı dönemde ele alınmıştır.

4.1.1 Birinci Dönem (M.Ö. 657-M.S. 1453)

İstanbul kentinin Osmanlı İmparatorluğu başkenti olmadan önce binyıllık Pagan ve binyıllık da Hristiyan yaşamı olmuştur. Kent ilkçağlardan itibaren farklı medeniyetlerin yaşam ve kültürlerini barındırmıştır. Kaynaklar milattan önce birinci binyılda Traklar, Frigler, ve Bitinyalılar olarak bilinen halkların boğazda yerleştiklerini yazmaktadırlar. Asya ile Avrupa arasında en yakın geçit bölgesi olan Boğaz ve Sarayburnu Yarımadasının prehistorik çağlardan itibaren çeşitli medeniyetlerin yerleşim bölgeleri olduğu bilinmektedir. Kaynaklar M.Ö. 12. yüzyıldan itibaren Balkanlarda yerleşmiş olan Trako-Frik kavimlerinin Anadolu'ya geçerek boğazda yerleştiklerini yazmaktadırlar. Sarayburnu'nda kurulan ilk kasabanın Lygos adını taşıdığı konusunda bilgiler vardır. Ancak bu yerleşmenin Sarayburnu'nda ne kadar saha işgal ettiği hakkında bir bilgi yoktur. (Kuban, 1996)

4.1.1.1 İlkçağlarda Haliç

M.Ö. 657 yılında; İstanbul kenti günümüzde Sarayburnu olarak adlandırılan alanda Megaralı Byzas tarafından kurulmuştur. Bizantion*; bir yarımada olarak kabul edilen yerleşme alanının

* Kentin ilk adı kurucusu olan Byzas'ın adından dolayı II. yüzyıla kadar "Byzantion" olarak kullanılmıştır.

burnunda kurulmuş küçük bir kenttir. Kurulan bu kentin boyutları ve biçimi kesin olarak bilinmemektedir. Bu konuda yapılan araştırmalara göre kentin tahmini ilk sınırları günümüzde Topkapı Sarayı olarak adlandırılan alanın bir bölümünü içine alarak bugünkü Babıali'ye bakan platoya denk düşmektedir.

Bizantion'a ait ikinci yerleşme sınırları ise Bizantionlu dünya tarihçisi Dionisios'un tarif ettiği sınırlardır. Bu sınır, birinci tepe ve ikinci tepenin bir kısmı ile aralarındaki vadiden oluşmaktadır. (Harita 4.1)

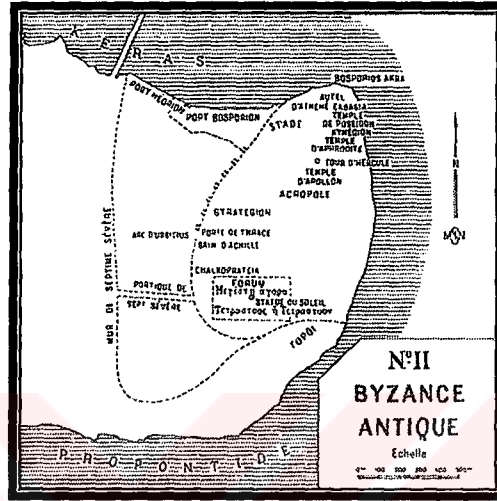
Byzantionlu yazarlar olan Dion Cassius ve Hesikios'un tariflerine göre; birinci tepede bulunan Akropolis ile deniz arasında üstünde tapınakların ve yapıların bulunduğu teraslar ve düzlükler vardır. Strategion olarak adlandırılan bölgede ve Akropolis ile Neorion arasında, birinci tepenin kuzeybatı bölgesinde kamu yapıları bulunmaktadır. Stadyum denilen bölgenin Marmara Denizi'ne bakan tarafında silüete hakim bir noktada bir tiyatro bulunmaktadır. Kentte bulunan diğer önemli yapılar ise hamamlardır. Ahilleus hamamı bunların en ünlüsüdür. Kentin su sistemi konusunda kaynaklar kesin bilgi vermemektedir. Ancak Valens Su Kemeri olarak bilinen su kemerinin kente su getirmek ve hamamlar için kullanıldığı bilinmektedir. (Kuban, 1996)

İlkçağ yazarlarının tarif ve tasvirlerine göre Haliç'in yamaçları ve tepeleri mabed ve sunakların mermer kitleleri ile kaplıdır. Byzantionlu dünya tarihçisi Dionysios'un manzum eserinde, İlkçağ'da Haliç'in iki kıyısında bulunan önemli yapıların adları ve tasvirleri vardır. Milattan sonra 2. yüzyıla ait bu kaynak sayesinde Haliç'in iki kıyısının bazı tabii özellikleriyle çeşitli yerlerinin eski adlarını öğrenmek mümkün olmaktadır. (Eyice, 1994b)

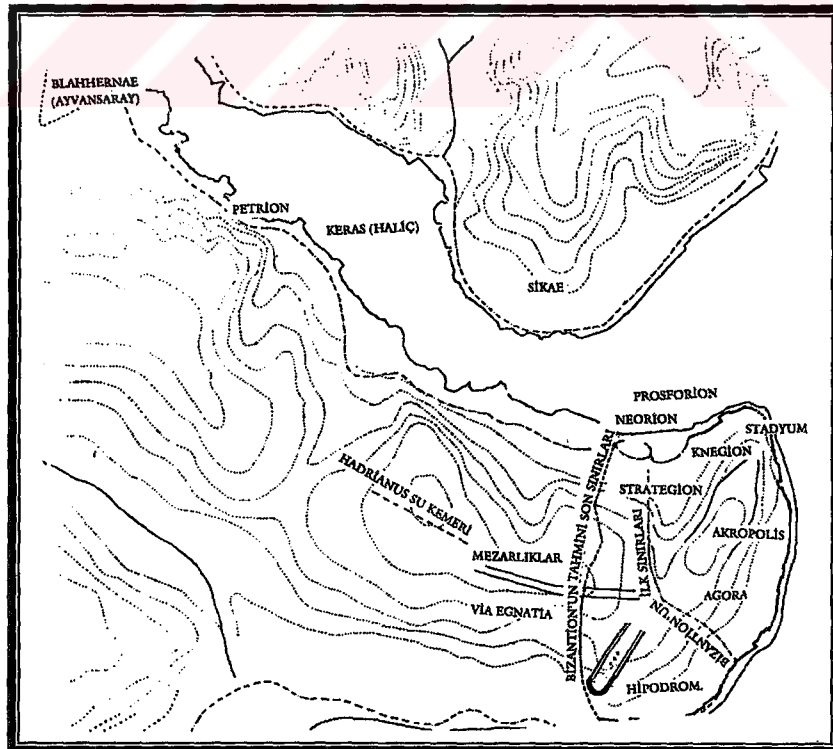
Bu kaynak Persler'in Byzantion önlerine geldiklerinde tahrip ettikleri Eminönü'ne hakim bir tepede Hera Mabedi ve Hades Mabedi'nin bulunduğunu yazmaktadır. Süleymaniye yamacı ise Skiros kayalıkları olarak adlandırılmış ve eteklerinde Atena Mabedi yapılmıştır. Unkapanı'na inen vadinin ucunda Melias denilen koy ise balığın en bol olduğu yer olarak tanıtılmıştır. Bu bölgede bir Zeus mabedi yükselmektedir. Fener'e doğru, denize dik inen bir burundan sonra gelen Hippenidas ve Peraikos denilen koylar da balık bakımından zengindir. Blakhernai'nin ilerisinde Ayvansaray'da ise rüzgarlardan emin bir kıyı olan bölge iki akarsuyun Haliç'e döküldükleri ve çamurlarını getirdikleri bataklık bir bölgedir. Daha sonraki dönemlerde bu bölgede Eyüp hizasında yassı adacıklar oluşmuştur. (Harita 4.2)

Haliç'in kuzey kıyısında Hasköy sırtlarında Nisaios adına yapılmış bir sunağın eteklerinde balıkçılık bakımından çok verimli bir sahil şeridi uzanmaktadır; Kasımpaşa Deresi de bu

bölgeden Haliç'e dökülmektedir. Bugün Piyalepaşa bulvarının uzandığı vadiden akan bu derenin Haliç kıyısındaki yerleşim bölgesine dönüşmüş yatağı da bir cadde ile örtüldüğünden artık görülememektedir. Daha güneydeki bölgeye ise burada sık ormanlık içinde yaban domuzunun çok olmasından dolayı "khoiros"tan (domuz) Khoiragria adı verilmiştir. Burası bugünün Şişhane Tepebaşı sırtlarıdır. Haliç girişinin Boğaziçi'ne kavuştuğu yerdeki tepe Sykai (İncirlik) olarak adlandırılmıştır. (Eyice, 1994b)



Harita 4.1 Bizantion kent surları (Janin, 1964)



Harita 4.2 İlkçağda kent planı (Kuban, 1996:20)

4.1.1.2 Roma Döneminde Haliç

Milattan sonra 193 yılında Roma İmparatoru Septimius Severus Bizantion kentini ele geçirmiş; kent surlarını, Yunan dönemine ait yapıları yıkmıştır.

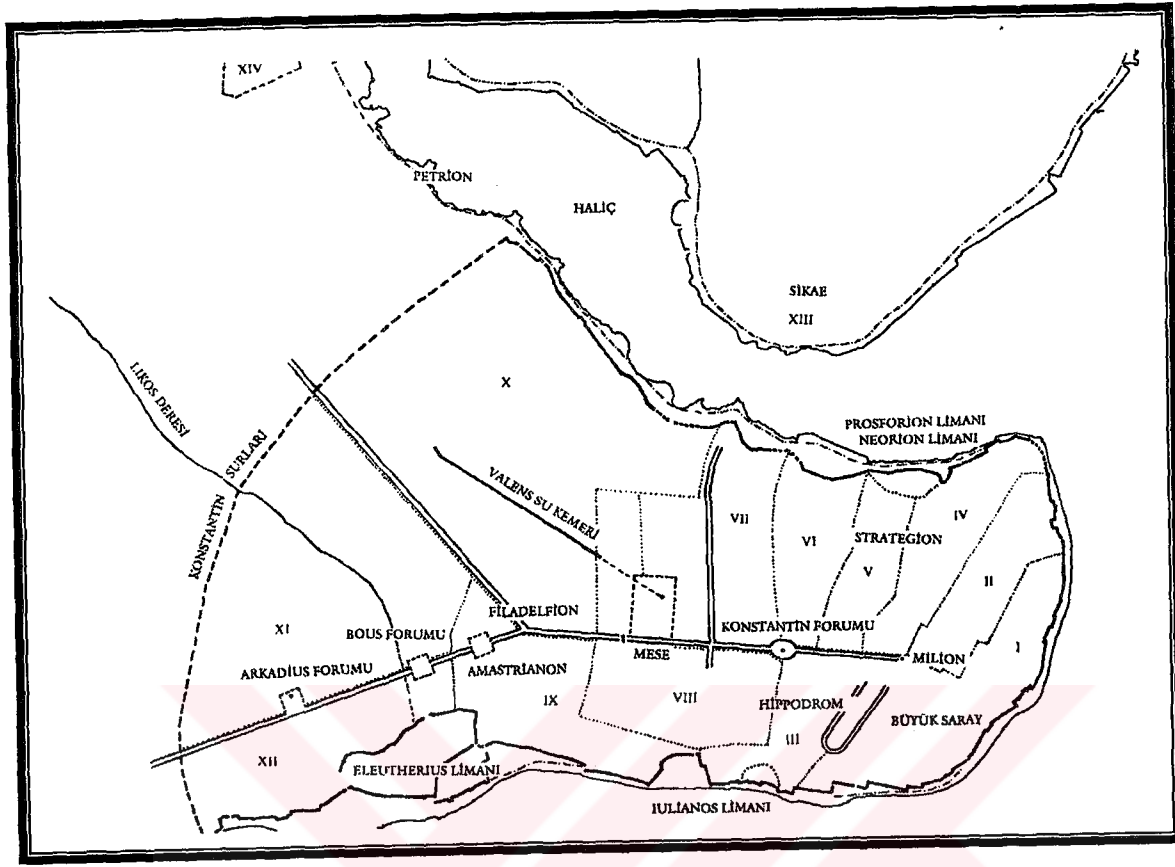
Septimius Severus dönemi hakkında kaynaklarda kesin veri ve bilgiler yoktur. Bu dönemde dünya tarihçileri Dion Cassius ve Hesikios'a göre kentin içinde Agora'dan ana kapıya uzanan yeni bir yol (Mese=Divanyolu) açılmıştır. Bu yol ve uzantıları yüzyıllar boyunca kentin belkemiğini oluşturmuştur. Bu dönemde yapılan en önemli yapı Hipodrom'dur. Severus döneminde birinci tepenin (Akropolis) Haliç'e bakan yamacında Kneqion denilen anfiteatro; Zeuksippos Hamamları inşa edilmiş, limanlar kenti onarılmış ve yeni tapınaklar yaptırılmıştır. (Mantran, 2001)

324 yılında Roma İmparatoru I. Constantinus yerleşim sınırlarını genişleterek kenti Doğu Roma'nın başkenti yapmıştır. Bu dönemde yerleşim sınırları, birinci, ikinci, üçüncü tepeler ile dördüncü tepenin bir kısmını içine almaktadır. Constantinus yeni başkente çoğunluğu Balkanlar'dan olan çok sayıda insan yerleştirmiştir. Kentin nüfusu sürekli artmış ve 5. yüzyılda yaklaşık üçyüzbine ulaşmıştır. (Kuban, 1996)

Constantinus döneminde surlar dışında Türklerin sonradan altımermer dedikleri eski Altın kapı önünde Got askerleri için anıt kolon dikilmiştir. Kaynaklar Haliç boyunca surların dışında limanla ilişkili olarak dağınık yerleşmeler olduğunu yazmaktadırlar. Bunların içinde en önemlileri Blakema (Ayvansaray) adı verilen mahalle ve Haliç'in kuzeyinde Galata'nın olduğu yerde 'Sykae' olarak adlandırılan küçük yerleşmedir.

Roma Döneminde kente yeni bir kapitol, senato, pretorya, Kutlu Yol, Million ve forumlar yapılmıştır.

Haliç tüm kaynakların belirttiği üzere dünyanın en güvenli ve doğal limanı özelliğini tarih boyunca taşımıştır; konumu, oluşumu, doğal yapısı açısından tarih boyunca tüm dünyanın faydalandığı doğal bir liman olmuştur. Roma Döneminde de diğer kentlerle ticari bağları olan Bizantion'un iki limanı (Neorion, Prosforion) vardır. Ana liman olan Neorion'un girişi dalgakıranlar ve kulelerle çevrelenmiştir. Haliç'in liman işlevi 3.4. bölümde ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.



Harita 4.3 Roma Dönemi kent planı (Kuban, 1996:33)

Kamu Yapıları

Constantinus forumu; kent sakinleri için bir buluşma yeri, anıtsal ve simgesel bir alandır. Forum, Bizantion kentinin nekropolisi (mezarlık) üzerine inşa edilmiştir. Forumun boyutları kesin olarak bilinmemektedir, ortasında Constantinus'un anıtsal sütunu bulunmaktadır. Günümüze ulaşan bu sütun bugün Çemberlitaş olarak bilinmektedir. Constantinus forumunun bulunduğu alan kentin yönetim merkezidir. Kaynaklar bu forumda bir senato binası olduğunu yazmaktadırlar.

Constantinopolis'in en önemli tören alanlarından biri olan Augustaion, Ayasofya meydanı olarak günümüze ulaşmıştır. Etrafı revaklarla çevrili olan Augustaion'un; kuzeyinde Ayasofya, batısında Constantinus forumu, güneydoğusunda Büyük Saray bulunmaktadır. Augustaion'da senato ve meydanın ortasında Constantinus'un annesi Augusta Helena'nın bir sütun üzerinde heykeli bulunmaktadır. Augustaion'un batısında meydanın ortasında Million Taşı denilen anıt vardır.

Tauri ve Teodosius forumları bugünkü İstanbul Üniversitesi ve Beyazıt Külliyesi alanına denk gelmektedir. Bu meydanın ortasında 386 yılında yaptırılan I. Teodosius Sütünü bulunmaktadır. Kent surlarının inşasından sonra (Constantinus Surları) bu alan Haliç, Marmara ve Boğaz'a manzarası ile kentin en önemli bölgesi olmuştur. Kaynaklar Teodosius forumunun yapılmadan önce bu alanda bir saray olduğunu ve meydanın en yüksek noktasında önemli yapılar bulunduğunu yazmaktadırlar. 2. Mehmet'in Topkapı Sarayı'ndan önce ilk sarayını (Eski Saray) burada yaptırması alanın geçmişindeki işlevinin sürdürülmesi anlamını taşımaktadır. (Ortaylı, 1987)

Revaklar-Helenistik kentlere özgü temel bir kentsel yapı tipi olan direkli yollar; kentsel görünümün biçimlenmesini önemli ölçüde etkilemişlerdir. Bunların en önemlisi eski Agora ile Augusteum adını alan Constantinus sütununa (Çemberlitaş) bağlanan revaktır. Üst katları heykellerle süslü olan bu revakların ikişer katlı oldukları, ikinci katlara merdivenlerle çıkıldığı ve üzerinde gezildiği ve portikler altında dükkanlar bulunduğu bilinmektedir. Bu yollar önemli yapılarla çevrili forumlarla birlikte kentsel görüntüsünün ana öğelerini oluşturmuştur. (Kuban, 1999)

Büyük Saray; Constantinus tarafından yaptırılan ve yüzyıllar boyunca genişletilen bu kompleks yapının konumu yarımada'nın Marmara Sahiline uzanan yamacın üzerindedir. Constantinopolis'in* kuruluşu sırasında yapımına başlanan ve gelecek yüzyıllarda genişletilen Büyük Saray, kentin Marmara Denizine bakan yamaçlarında büyük bir alanı kaplayan teraslar üzerine yaptırılan yapılardan oluşmaktadır. Bu büyük yapı kompleksi kentin anıtsal görünümüne büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. Constantinus döneminin işlevsel dağılımı düşünülürse bu yapının Haliç silüetinde de önemli bir yer aldığı sonucuna varılabilir.

Dini Yapılar

Constantinus dönemi, Hıristiyanlığın devlet eliyle yerleştirilmeye başlandığı fakat kentin Pagan geçmişinde yok olmadığı dinsel açıdan bir geçiş dönemidir. Uzun bir Pagan geçmişine sahip olan Roma'da Hıristiyan dinini topluma kabul ettirmede kiliseler simgesel ve işlevsel bir araç olarak kullanılmıştır.

* 330 yılında I. Constantinus'un kenti tamamen ele geçirmesinden sonra kente "Constantinopolis" adı verilir. Bu terim "Constantin Kenti" anlamına gelmektedir.

Bugünkü Ayasofya'nın yerindeki atriumlu bir bazilika* olan Ayasofya Kilisesi, bugünkü Fatih Külliyesi'nin yerinde Constantinus'un mezarınıda içeren Havariun Kilisesi ve Aya İrini Kilisesi Roma döneminde yapılan siluete hakim yapılardır. (Harita 4.3)

4.1.1.3 Bizans Döneminde Haliç

İstanbul kenti 395-1453 yılları arasında Bizans İmparatorluğu'na 10 asır başkent olmuştur.

395'ten itibaren İstanbul Doğu Roma Devleti'nin başkenti olmuş ve II. Teodosyus zamanında gittikçe baskısını arttıran barbar akınlarına karşı, yeni yerleşme alanlarını ve Blakerna'yı içine alan ve bugüne kadar gelen, iç surların inşasına 413'de başlanmış, 439'da tamamlanmıştır. Surların yapılması ile Haliç büyük bir Hristiyan merkezi olan şehrin kuzeyini boydan boya sınırlayan geniş ve emin büyük bir liman durumuna girmiştir. Şehrin Haliç tarafı surları IX. yüzyılda yeniden yapılmış veya önemli ölçüde tamir görmüştür. Kapıları ve önlerinde iskeleleri olan surlar, aralıklarla kale şeklinde burçlarla takviye edilmiştir. Sur ile deniz arasında çok dar bir kıyı şeridi uzanmaktadır. Kaynaklar, bu şeridin üzerinde gemi tezgahları, tamir ve kalafat yerlerinin bulunduğunu belirtmektedirler. (Kuban, 1996)

Bizans döneminde, Constantinus dönemindeki kent sınırları ile kentin yeni sur çizgisi arasında kalan bölge ikinci derecede, kentin günlük hayatının kenarında bir kuşak olarak kalmış ve kentin diğer bölgeleri için karakteristik olan anıtsal simgeler yer almamıştır.

Bizans döneminde kentin genel strüktürünü; birinci tepenin merkezinden batıya yönelen Haliç'e paralel tepeler çizgisini birbirine bağlayan ve üzerindeki forumlar çevresindeki anıtsal yoğunlaşmayla kentin kaburgasını oluşturan anayol (Mese=Divanyolu) şekillendirmiştir. Haliç'in genel silueti bu yol sistemi ile topoğrafyanın ortak etkileri sonucunda ortaya çıkmıştır. (Harita 4.4)

* Roma Döneminde inşa edilen ve bazilika olarak adlandırılan Roma mabetleri yargı kurulunun toplandığı ve toplumsal faaliyetlerde kullanılan yapı; yapıya verilen bazilika adı bu yargı kurulunun kralın otoritesini, yani "basileus" u temsil etmektedir.

Günümüzde Yenıcamı'nın bulunduğu yerde Yahudiler yaşamaktadır. Bu sonuncu cemaat buradaki varlığını Türk döneminin ortalarına kadar sürdürmüştür. (Eyice, 1994b)

Kentin anıtsal aksı olan Mese (bugünkü Divan Yolu) Constantinopolis'in en önemli tören alanlarından biri olan Augustaion'dan başlamaktadır. Bizans döneminin en görkemli çağı olan Jüstinyen döneminde, mermer döşeli bu meydanın etrafında iki katlı bir portik ve ortasında İmparatorun atlı heykeli vardır. Jüstinyen'in eski Ayasofya'nın yerine yaptırdığı büyük tapınak doğrudan bu meydana bağlanmaktadır. Meydanın kuzeyinde ve Ayasofya'nın batısında kentin patrikhanesi, Hanlar, doğusunda Senato binası, Megnaura sarayı ve güneyinde de iki ünlü sarayla hamam kompleksleri bulunmaktadır. Meydanın güney batısında Hipodrom uzanmaktadır. Bu forumdan batıya, Çemberlitaş yönüne doğru, bir diğer küçük meydana (Million meydanı) çıkılmakta, bugünkü Yerebatan Sarayı üzerine oturan büyük bir bazilika bu meydana açılmaktadır. Konstantin Forumu ve Beyazıt'ta Büyük Teodosyus zamanında gelişmiş olan 'Tauri' Forumları aynı nitelikte kent meydanlarıdır. Konstantin forumu dairesel, iki katlı portiklerle çevrili ve ortasında Konstantin'in kolonu bulunan bir meydandır. Bu üç büyük forumun en önemlisi, şehrin idari merkezi olan Augustaion'dur. Kentin ana meydanları Ayasofya meydanını Yedikule'ye bağlayan anıtsal aks üzerinde sıralanmıştır. Forumlarla ve iki taraflı portiklerle süslü bu anıtsal yol, kentin günlük yaşantısında, Haliç yamaçlarındaki yoğun iskân ve ticaret bölgesiyle Marmara yamaçlarındaki iskân bölgeleri arasında bir sınır meydana getirmekte ve temsili bir nitelik taşımaktadır. (Mantran, 2001)

Bu dönemde kent yapısındaki en önemli işlevsel ve fiziksel değişiklik sarayın kentin batısına (Blahernai – Ayvansaray Bölgesi) savunması kolay bir bölgeye taşınmasıdır. Haliç'e ve çevresindeki kırsal alana panoramik bir manzarası olan saray kompleksinden günümüze kalan tek örnek Porfirogennetos Sarayı'dır. (Tekfur Sarayı) Ayvansaray ile Edirnekapı arasında surlara bitişik olarak kurulan ve Ayvansaray'da bir iskelesi bulunan Blakhernai Sarayı 12. yüzyıldan itibaren imparatorların makamı olmuştur. Deniz yoluyla geldiklerinde imparatorların kayığının yanaştığı bir iskele ile buradaki kapı Basilike Pule (imparator kapısı) olarak adlandırılmıştır. Bu kapı arkasındaki mahalle Bizans'ın son döneminde devlet ileri gelenlerinin konakları ile saraylarının bulunduğu en itibarlı bölgedir. Günümüzde bu bölge Balat semti olarak bilinmektedir. (Deleon, 1997)

Bizans döneminde Haliç kıyıları önemli bir iç liman olma özelliğini devam ettirmektedir. Byzantion ve Constantinopolis'in Prosforion ve Neorion limanları (Sirkeci ve Bahçekapı bölgesi) Bizans'ında esas limanlarıdır. Neorion Bizans askerî tersanelerinin de bulunduğu yerdir. Kentin Haliç'e bakan sur kapıları boyunca, çeşitli malların indirildiği iskeleler vardır.

Neorion limanından Blakerna'ya (Ayvansaray) kadar surla deniz arasında depolar, dükkânlar ve iskeleler mevcuttur.

Bizans döneminde Haliç kıyılarındaki mahalleler, sur kapıları, iskeleler, kilise ve manastırlarla adlandırılmıştır. Sirkeci'de bulunan Evgenios Kapısı ve Khalkedonisia İskeleyi büyük dini törenlerde kullanılmıştır. Bu kapı üzerindeki Kentenarios burcu, Haliç'in girişini engelleyen zincirin bir ucunun bağlandığı yerdir. Diğer ucu ise Karaköy'de Kastellion denilen hisara bağlanmıştır. Bu hisarın mahzeni 18. yüzyılda Yeraltı Camii'ne dönüştürülmüştür. Haliç'i kapatan zincir, bu doğal limanın girişinde 1453'e kadar kullanılmıştır.

Bizantion ve Konstantinopolis sur içinde gelişmiş bir kenttir. Bizans döneminde sur dışında iki mahalle veya kent civarında köyler mevcuttur. Söz konusu bu sur dışı yerleşmeler kentin organik parçaları değildir. Günümüzde Galata'nın bulunduğu yerde, Azapkapı ile Karaköy arasında Sykae adı verilen yerleşmenin etrafı Konstantin devrinde bir duvarla çevrilmiştir. Jüstinyen zamanında bu dış mahalle gelişimini sürdürmüştür. Galata 13. yüzyılda Cenovalılara verildikten sonra gelişerek önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş ve bundan sonra da, Konstantinopolis'in başka ülkelerle ticaret bağlantılarında önemli yer edinmiştir. 14. yüzyıl başında surları genişletip güçlendirerek bağımsız bir kent olmuştur. (Arseven, 1989)

Bizans döneminde siluet Haliç'e paralel tepeler üzerine oturan Ayasofya ve Havariun Kiliseleri ile bu iki tepeyi birleştiren Valens Su Kemer (Bozdoğan Kemer) ile farklı bir görüntü sergilemektedir.

Dini Yapılar

6. yüzyılda İmparator Justinianos'un (527-565) yaptırdığı dini tesisleri anlatan “Yapılar” kitabının yazarı Prokopios'a göre, Haliç'in iki kıyısında Justinianos'un yaptırdığı tesisler arasında Aziz Laurentios adlı harap kilise ile Blakhernai (Ayvansaray) bölgesinde Meryem adına inşa edilen bir kilise bulunmaktadır. Bu kıyıda yükselen uzun ve muhteşem bir yapıdır. Aynı bölgede bir kilise daha inşa ettirilmiştir.

Haliç'in yukarı ucunda, Eyüp'de, Justinianos, azizlerden Kosmas ve Damianos adlarına daha önce yapılmış kiliseyi ihya ettirilmiş ve bu bölge aziz Kosmas'dan dolayı Kosmidion olarak anılmıştır. Haliç'in kuzey kıyısında etrafında mermer sütunlu geniş bir avlu bulunan Anthimos Kilisesi mevcuttur. Aynı kıyıda Galata'da; Hagia Eirene (Aya İrini) adına muhteşem bir kilise daha yaptırılmıştır. Bu kilisenin yerine daha sonra Latinler San

Domenico-San Paolo Kilisesini yaptırmışlardır. Bu yapı fetihten sonra Arap Camii adı verilerek camiye dönüştürülmüştür.

Beşinci ve üçüncü tepeler dik yamaçlar oluşturarak Haliç'e inmektedirler; dördüncü tepeden Haliç'e inen kıyı düzlük halindedir. Bu bölgede Petri Kapısı ile Fener arasındaki düzlükte korunmasındaki güçlük sebebi ile iç taraftan ikinci bir duvarla çevrilerek bir iç kale oluşturulmuştur. Petrion denilen bu hisarın içine 17. yüzyıldan itibaren Ortodoks Patrikhanesi yerleştirilmiştir.

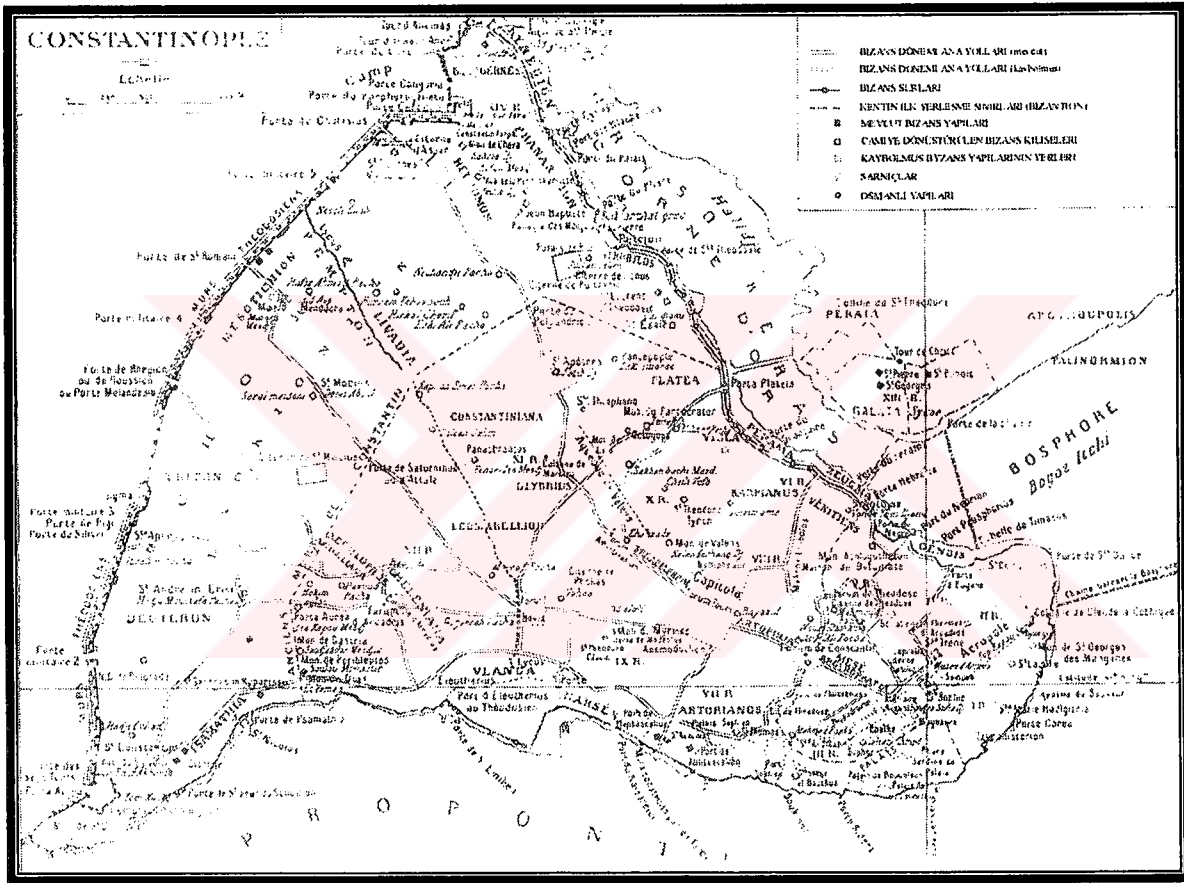
Günümüzde Unkapanı olarak bilinen semtin güneyinde 12. yüzyılda yapılan ve Bizans'ın en büyük ve en önemli manastırlarından olan İsa Pantokratöros'un kilisesi, Zeyrek Kilise Cami olarak günümüzde de ayakta durmaktadır. Bu manastırın altındaki büyük sarnıçlardan birtanesi ise Atatürk Bulvarı kenarında yer almaktadır. Dördüncü tepe yakınlarında Pantepoptes manastırının kilisesi (Eski İmaret Camii) yaptırılmıştır. Haliç'in silüete hakim dördüncü tepesi üzerinde (günümüzdeki Fatih Camii) , Bizans'ın Ayasofya'dan sonra ikinci büyük mabedi olan On İki Havari (Hagioi Apostoloi) Kilisesi bulunmaktadır. Bunlardan başka güneyde Haliç kıyısındaki düzlüklerde de dini tesisler kurulmuştur. Cibali'de eski Theodosia (Evphemia) Kilisesi olan Gül Cami ve Haliç'in üzerinde gösterişli bir noktada yükselen diğer bir manastır Çarşamba ile Haliç arasındaki yamaçta konumlanmış Pammakaristos manastırındır, ve günümüzde Fethiye Cami olarak bilinmektedir.

Karagümrük ile Balat arasındaki vadi Bizans çağında manastırların yoğun olarak toplandığı diğer bir bölgedir. Buradaki manastırların kalıntıları olan eserler Karagümrük'te Kasım Ağa, Odalar (Kemankeş Mustafa Paşa) ve Kefeli mescidleridir. Bu bölgenin en önemli manastırı surlara yakın bir yamaçta yer seçtirilmiş olan Khora Manastırı'dır; günümüzde Kariye Cami olmuştur. 6. yüzyıldan itibaren Bizans'ın kutsal ziyaret yerlerinin başında gelen Blakhernai Meryem Kilisesi ve Ayazması 1434'te yanmıştır, ve yerine yapılan kilise ortadokslarca saygı gören bir mekan olmuştur. Haliç'in kıyısında surların yanında 9. yüzyılda yapılan Aya Tekla Kilisesi olduğu sanılan Atik Mustafa Paşa Camii bulunmaktadır.

Bu dönemde Haliç'in kuzey kıyısında, Hasköy'ün yukarısında Panteleimon Manastırı mevcuttur. Eminönü'nde olduğu gibi Haliç'in yukarı kesiminde de gemilerin donatıldığı bir bölge vardır. Bizans döneminde Zeytinlik denilen yüksek bir yerde bir cüzzamhane yapılmıştır. Galata'nın Kasımpaşa'ya inen yamacında veya Kasımpaşa tepesinde olduğu söylenen cüzzamhanenin kesin yeri tesbit edilememiştir.

Bizans devrinde Haliç'in güney kıyısının iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölge olmasına karşılık, kuzey kıyıda etrafı surlarla çevrili ayrı bir şehir olan ve 14. yüzyıldan itibaren Cenovalıların bir sömürgesi olan Galata dışında belirli bir mekan yoktur.

Bizans Döneminde Haliç kıyısında ve arkadaki yüksekliklerde birçok manastır sıralanmaktadır. Özellikle Haliç'e hakim burunlar ve tepelerin yüksek noktaları görkemli yapıların yer aldığı noktalar olmuştur. Bu yapıların bazıları günümüze kadar korunmuştur. (Harita 4.5)



Harita 4.5 Bizans dönemi ulaşım sistemi ve yapılar (Janin,1964)

4.1.2 İkinci Dönem (1453-1663)

1453 – 1663 yılları arasını kapsayan bu dönem; Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethiyle başlamaktadır. İstanbul'un fethi; İslam dünyasında yüzyıllar boyunca istenmiş dini ve siyasi bir amaçtır.

Bu dönemde kentin gelişimi, işlevsel yapısı ve ulaşım topografyadan kaynaklanan çizgilerin doğrultusunda olmuştur.

Fethedildiğinde yerleşme, kentsel niteliklerini yitirmiş 13. yüzyıldaki Latin yağmasından son derece olumsuz etkilenmiş bir görünümdeydi.

Fatih Sultan Mehmet kenti yeni bir başkente dönüştürmek, Türk kenti kavramını yerleştirmek ve kenti toplumsal, fiziksel açıdan iyileştirmek amacıyla yeni bir faaliyet dönemi başlatmıştır. Bu faaliyetler sırasında kenti yeniden yapılandırmak için nüfus artışı sağlanmıştır. Kaçan eski kent sakinlerinin yeniden dönmeleri için özel kolaylıklar, vergi bağışıklıkları ve yeni yerleşme alanları oluşturulmuştur. Nüfusun artırılması için bir yandan çeşitli özendirme yöntemleri kullanılırken, öte yandan Anadolu ve Rumeli'deki yerleşmelerden kente zorunlu göç başlatılmıştır. Karadeniz'den, Rumeli'den getirilen müslüman nüfus kentin çeşitli bölgelerine yerleştirilmiştir. Bunlara kentin eski sakinlerinin terk ettikleri evler, köşkler, konaklar verilmiştir. Fethedilen yeni topraklardan zanaatkarlar, zengin tüccarlar, seçkin aileler kente getirilmiştir. Kurulmakta olan kent, Konstantinopolis'ten geriye kalmış eski Rum, Venedikli, Cenevizli, Pisalı, Yahudi, Ermeni nüfusa ek olarak Sırbistan'dan, Mora'dan, Foça'dan, Argos'tan, Taşoz'dan, Amasra'dan, Trabzon'dan vb. getirilen nüfusla doldurulmuştur . (Işın, 1996)

Fatih Sultan Mehmet'in hükümdarlık döneminin sonlarında sur içi kentte 182, Eyüp'te 8, Kasımpaşa'da 2 , Galata'da 61 mahalle bulunmaktadı. Kaynaklar her mahalledeki ev sayısının yaklaşık 42 olduğunu, (bunların yüzde 15-20'si iki katlı evlerden oluşmaktadır.) tek katlı evlerde 4-5 kişi, iki katlı evlerde 8 kişinin yaşadığını yazmaktadır. Buna göre Haliç ve çevresindeki yaklaşık 10.626 ev bulunmaktadır. Buna göre bölgedeki yaklaşık nüfus 53.000'dir. (Kuban, 1996)

1478 ile 1489 arasındaki 11 yılda hristiyan ve yahudi hanelerindeki artış yeniden iskan politikasının başarılı olduğunu göstermektedir. 1478 yılında 5162 olan hristiyan hane sayısı 1489'a gelindiğinde 5462'ye aynı zaman diliminde yahudi hane sayısı ise 1467'den 2491'e ulaşmıştır. İstanbul kadısı Muhiddin'in 1477'de yaptırdığı sayıma göre, kentte 8951

müslüman hane bulunmaktadır.(Ayverdi, 1958)

16. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi ve askeri alanda en güçlü olduğu dönemdir.

Bu dönemde getirilen nüfus ile kentin gelişimi camii odaklı mahalle sistemi ile sağlanmıştır. Kentin toplumsal içeriği cami ile külliye, çarşı ve saray kavramlarından oluşmaktadır. Kentin yeniden imarında ticaret ve konut alanlarındaki varolan yerleşme kalıpları (Bizans devri) korunmuş, camii-külliye (vakıf kurumu, imaret sistemi) kavramı yeni gelişme alanlarının (konut ve ticaret alanları) oluşmasında araç olarak kullanılmıştır.*

Fetihden sonra İstanbul'un yeniden inşasında temel hedef, kente İslam kenti görünümü kazandırmaktır.1453 yılından itibaren Haliç silüetinde kentin yeni hakimlerine göre değişim göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü, yeniden imar ve gelişim sürecinde yaptırılan camiler, külliyeler, saraylar ve kamu yapıları ile vurgulanmaya çalışılmıştır. Fetihden sonra kentin yerleşim dokusu - silüeti İslam dini ve yeni toplum yapısının getirisi olan farklı kültürel anlayışla değişim göstermiştir. Bizans dönemindeki büyük meydanları birbirine bağlayan geniş ana arterler; düzensiz, dar yol dokusuna dönüşmüş; kiliselerin yerini camiler almıştır. Türk Döneminde Kentin gelişimi, Topografyadan kaynaklanan çizgileri izleyerek oluşmuştur.

4.1.2.1 Dini Yapılar

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethiyle Türklerin en önemli dini ve siyasi amacı gerçekleşmiştir. Kenti toplumsal ve fiziksel açıdan iyileştirmek, Türk kenti kavramını yerleştirmek ve yeni başkent yapmak için başlatılan faaliyet döneminde dini yapılar önemli bir araç olmuştur. Yeni gelişme alanları, odak noktaları olarak yaptırılan külliyelerle belirlenmiştir. Sultanların yapıları için seçtikleri yerler fethin simgesel anlamını göstermektedir.

* Vakıf kurumu; adil olmayan bir servet dağılışının rahatsızlığını yumuşatan , dinsel bir görev olan hayır işleme, gelirini paylaşma yükümlülüğünü yerine getiren ekonomik sorunlara çare bulan bir sistem, bu yönüyle de dinsel olmaktan çok kentin sosyal ve ekonomik yapısına ilişkin bir kurumdur.

İmarat sistemi; vakıf yoluyla kurulup yönetilen yapılar bütünüdür. Bazı vakıflar, tek bir cami veya mescidin inşasını öngörürken, bazıları, kutsal yapıyı temizlik, doyum, eğitim, sağlık, ticaret yapıları gibi sosyal içerikli yapılarla birlikte inşaa ettirerek kent yaşamını açmışlar, dinsel ve sosyal yönden gün boyu kullanılan bütünlükler, külliyeler oluşturmuşlardır. İmarat sisteminin bütünü, karşılıksız yararlanılan; ibadet, eğitim, kültür, sağlık, doyum yapıları ve çeşmeler ile ücret karşılığı yararlanılan barınma, konaklama, temizlik, ticarethane yapılarını mekanda belirli bir düzen içinde organize eder. (Yenen, 1988)

Haliç'in Güney Silueti

Fetihten sonra Türk kenti imajını yerleştirmek için başlatılan faaliyet dönemi Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi ile başlamış, 17 kilisenin camiye dönüştürülmesi ile devam etmiştir. Ayasofya, İstanbul'da İmparatorluk camisine dönüştürülen ilk kilisedir. Bundan sonra yapılan cami ve külliye, Bizans döneminde de kullanılan Mese yolu ve tepelerin üzerinde konumlanmıştır. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü ve kente katmaya çalıştığı anlam silüete yansımıştır. (Çelik, 1986)

Bu politikanın devamı olarak şehrin, ikinci tepesinin üzerinde Bizansın en büyük forumu olan Tauri forumunda II.Bayezit tarafından Bayezit Külliyesi yapılmıştır. Kaynaklar külliye'nin yapımında Eski saray ile bağlantı kurulmuş olabileceğini yazmaktadırlar. (Eski İslam Geleneğinde saray-büyük cami ilişkisi vardır.) Külliye'nin yapımıyla Bayezid Meydanı şehrin merkezi olmuş ve ticaret alanının gelişimine ivme kazandırmıştır. (Ortaylı, 1987)

1557 yılında üçüncü tepe üzerine inşa ettirilen Süleymaniye Külliyesi, İmparatorluğun simgesel yapısı, konumu ile kent silüetinin en egemen ögesidir. Kent silüetini oluşturan en önemli yapılardan biri olan külliye, eğitim merkezi olması, imareti, hastanesi, çarşı bölgesine yakınlığı ve simgesel yönü ile kent yaşamının odaklarından biri olmuştur.

Dördüncü tepede Havariyun Kilisesinin üzerine yapılan Fatih Külliyesi kente Osmanlı simgesini vuran sembolik bir adımdır (İmparator Konstantin'in kilisesinin yerini yeni hükümdar 2. Mehmet'in camii almıştır.) Fatih Külliyesi İstanbul tarihi içinde hem bir kentsel kompleks hem de toplumsal, kültürel bir kompleks olarak önemli bir rol oynamış, sonraki hükümdarlara da örnek olmuştur. Külliye'nin kent merkezinden uzak bir yerde inşa edilmesi kentin bu bölgesinin gelişmesine aracı olmuştur. Mese'nin devamı olan Edirnekapı-Eyüp'e giden yol üzerinde yapılan Külliye çevresinde yeni mahallelerin kurulmasını sağlamıştır. Fatih Külliyesinde gerçekleşen boyutlarda bir Külliye büyük kalabalıkların burada toplanmasına olanak vermiş ve yoğun bir toplumsal yaşamın odak noktası olmuştur. (Belge, 1994)

Kentin beşinci tepesine Kanuni Sultan Süleyman tarafından Sultan 1. Selim Külliyesi yapılmıştır. İstanbul'un yedi tepesinden birinin ve en hakiminin üstünde olan Sultan 1. Selim Külliyesi , Haliç sahil yolu ile Edirnekapı aksı arasında yer almaktadır.

Topkapı Sarayı ve Ayasofya'nın güneyinde 1617 yılında yaptırılan Sultanahmet Cami, Haliç silüetini oluşturan önemli simgelerden biri olmuştur. Külliye; darülhadis, medrese, darüşşifa, tabhane, imaret, sebil, arasta, hamam ve sultanın türbesinden oluşmaktadır.

Sultan Ahmet ve Yeni Cami Külliyelerinin yapımı suriçindeki kentin görünümünü kısmen tamamlamıştır.

1464 yılında yaptırılan Mahmut Paşa Camii ve Hamamı Eminönü ilçesinde, Nur-u Osmaniye Cami'nin kuzeydoğusunda , Kapalıçarşı'nın doğusundadır. Fetih sonrasında ilk büyük vezir külliyesi olan Mahmut Paşa Külliyesi Fatih Külliyesinden sonra 15. yüzyılın en görkemli yapı grubudur. Bir kaç kez sadrazamlığa getirilen Mahmut Paşa büyük bir cami, medrese, hamam, han, sıbyan mektebi, imaret, darüttalim, türbe, mahkeme, kervansaray, saray binası, çeşmeden oluşan oldukça büyük bir kompleks kuran ilk devlet adamıdır. Yapıldığı dönemde sultaninkinden sonra en zengin vakfiyeleri olan büyük bir sosyal kompleks olarak hizmet vermiştir.

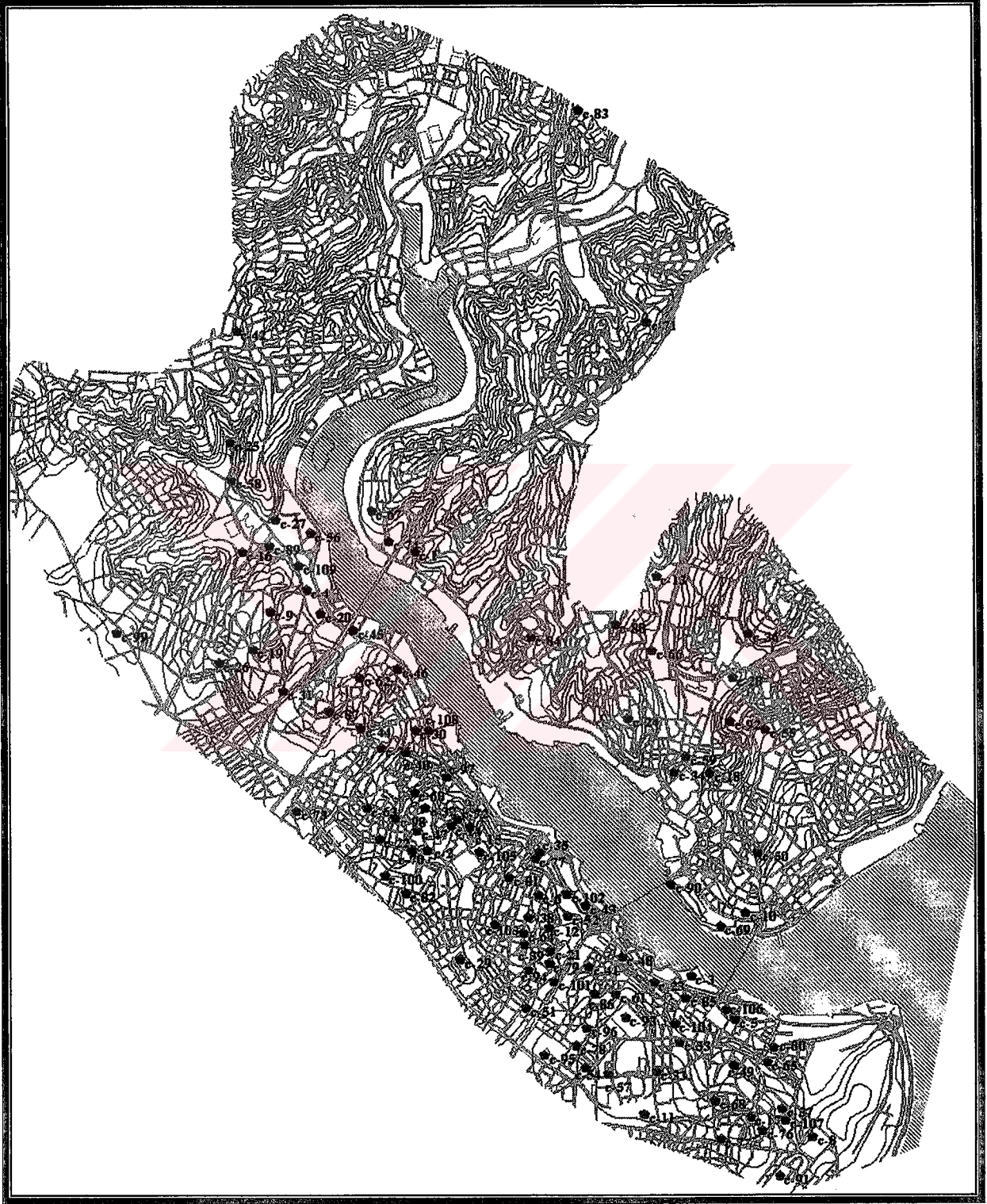
Atik Ali Paşa'nın Çemberlitaş'taki külliyesi, 2. Mahmut türbesinden Çarşıkapı'ya uzanan Divanyolu üzerindedir. Külliye'nin inşa edildiği alan, Bizans döneminde I. Konstantinus tarafından yaptırılan dikilitaşın bulunduğu Konstantinus Forumu'nun sınırları içindedir. Külliye 1509 yılında Atik Ali Paşa tarafından yaptırılmıştır. Yapı 15. yüzyıl klasik dönem öncesi Osmanlı mimarisinin nadir örneklerindendir.

Bu dönemde tekkeleri, ileri gelen bilgin ve saray mensubuna ait türbe ve kabristanlarla Eyüp yerleşmesi ideolojik ve sembolik anlamını devam ettirmiştir. Sokullu Mehmet Paşa ve Pertev Paşa gibi 16. yüzyıl devlet adamları, anıtsal türbelerini Eyüp Sultan Külliyesi çevresine yaptırmışlardır. 1560 yılında Mahmut Paşa tarafından Mimar Sinan'a yaptırılan Zal Mamut Paşa külliyesi bölgenin manevi sembolizminin vurgulanması açısından önemlidir. (Haskan, 1996)

Sadrazam Rüstem Paşa tarafından Tahtakale semtinde yaptırılan altında dükkanların bulunduğu ve bir teras üzerine inşa edilen cami ile liman yeni bir görünüm kazanmıştır. 1560 yılında yaptırılan Rüstem Paşa Camii Kanuni Dönemi'nin silüete hakim önemli yapılarından biri olmuştur.

Fethin simgesel anlamını gösteren Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesinden sonra Zeyrek'te bulunan Pantokrator Manastırı, Kariye (Hora) Kilisesi, Kalenderhane Cami, Aya Theodosia Kilisesi (Gül Camii), Sent Mari Kilisesi (Fenari İsa Cami), Pamaharistos Kilisesi (Fethiye

Azapkapı bölgesinde 1577 yılında Mimar Sinan tarafından yapılan Sokullu Mehmet Paşa Camii Bugünkü Unkapanı Köprüsünün ayağında Haliç'in kuzey silüetine hakim bir noktadadır. (Harita 4.8, Çizelge 4.1)



Harita 4.8 İkinci dönem camileri – İstanbul Şehir Rehberi, halihazır haritalar, Öz kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Ocak 2001

Çizelge 4.1 İkinci Dönem Camii Listesi

KOD	YAPI ADI	KOD	YAPI ADI	KOD	YAPI ADI
c-1	Abdül Selam Camii	c-38	Hacı Ferhat Camii	c-75	Molla Aşkî Camii
c-2	Acemoğlu Camii	c-39	Hacı Hasan Camii	c-76	Molla Ferani Camii
c-3	Ahi Çelebi Camii	c-40	Hacı İsa Camii	c-77	Molla Hüsref Camii
c-4	A. Cezri Kasım Camii	c-41	Hacı Kadın Camii	c-78	Molla Hüsrev Camii
c-5	Arpacılar Camii	c-42	Hamit Paşa Camii	c-79	Molla Zeyrek Camii
c-6	Aşık Paşa Camii	c-43	Haraççı Kara Ahmet Camii	c-80	Mustafa Paşa Camii
c-7	Atik Ali Paşa Camii	c-44	Hatice Sultan Camii	c-81	Müftü Ali Camii
c-8	Ayasofya Camii	c-45	H. Sultan Yavedut Camii	c-82	Nişancı Mehmet Paşa Camii
c-9	Baba Haydar Camii	c-46	Hazreti Cabir Camii	c-83	Nişantaşlar Camii
c-10	Bereketzade Camii	c-47	Hirami Ahmet Paşa Camii	c-84	Piri Camii
c-11	Beyazıt Camii	c-48	Hoca İç Mihraplı Camii	c-85	Rüstem Paşa Camii
c-12	B. Alaaddin Camii	c-49	Hoca Kasım Günen Camii	c-86	Sarı Beyazıt Camii
c-13	B. Piyale Paşa Camii	c-50	Hocayat Zade Camii	c-87	Savaklar Ahmet Paşa Camii
c-14	Cafer Camii	c-51	Hüsanbey Tezgahcılar Camii	c-88	Sinan Paşa Camii
c-15	Cafer Subaşı Camii	c-52	İbni Salih Paşa Camii	c-89	Sofular Camii
c-16	Cedid Ali Paşa Camii	c-53	İbrahim Paşa Camii	c-90	Sokullu Mehmet Paşa Camii
c-17	Cezeri Kasım Paşa Camii	c-54	Kalenderhane Camii	c-91	Sultanahmet Camii
c-18	Çatma Mescit Camii	c-55	Kamer Hatun Camii	c-92	Sururi Camii
c-19	Davutağa Camii	c-56	Kaptan Camii	c-93	Süleymaniye Camii
c-20	Defterdar Mahmut Camii	c-57	Kaptan Paşa Camii	c-94	Şah Süleyman Camii
c-21	Demir Kasap Camii	c-58	Kasım Çavuş Camii	c-95	Şehzade Camii
c-22	Derviş Ali Camii	c-59	Kasımpaşa Büyük Camii	c-96	Şemsettin Camii
c-23	Eminönü Kantarcılar Camii	c-60	Katip Muslihittin Yazıcı Camii	c-97	Tahta Minare Camii
c-24	Emir Osman Camii	c-61	Katip Şemsettin Camii	c-98	Tercuman Yunus Camii
c-25	Evlice Baba Camii	c-62	Kazasker Firuzağa Camii	c-99	Topçubaşı Esatağa Camii
c-26	Eyüp Mescidi	c-63	Kefevi Camii	c-100	Üçbaş Hamza Camii
c-27	Eyüp Sultan Camii	c-64	Kilise Camii	c-101	Ümmü Gülsüm Camii
c-28	Eyyuhum Ahmet Camii	c-65	Koca Paşa Camii	c-102	Üsküplü Şakir Ağa Camii
c-29	Fatih Camii	c-66	Küçük Piyale Camii	c-103	Yarhisar Camii
c-30	Ferruh Kethuda Camii	c-67	Mahmut Ağa Camii	c-104	Yavaşca Şahin Paşa Camii
c-31	Fethi Çelebi Camii	c-68	Mahmut Paşa Camii	c-105	Yavuz Selim Camii
c-32	Fethiye Camii	c-69	Makbul İbrahim Paşa Camii	c-106	Yeni Camii
c-33	Fuat Paşa Camii	c-70	Mehmet Ağa Camii	c-107	Yerebatan Camii
c-34	Gazi Hasanpaşa Camii	c-71	Mekez Camii	c-108	Y. Sucaaddin Ambarlı Camii
c-35	Gül Camii	c-72	Mesneviyhane Camii	c-109	Zal Mahmut Paşa Camii
c-36	Hacı Ahmet Camii	c-73	Mihribah Sultan Camii		
c-37	Hacı Beşin Ağa Camii	c-74	Mihrican Valide Camii		

4.1.2.2 Kamu Yapıları

Fetihten sonra, kentin yeniden imarında gelişme alanlarında olduğu gibi yönetim, ticaret ve liman bölgelerinde de cami ve imaret sistemi sosyal – ekonomik canlandırmada araç olarak kullanılmıştır. Ancak kentin mekan organizasyonu (yönetim merkezi, ticaret ve liman bölgesi, konut alanları) Bizans Dönemiyle aynı özellikleri devam ettirmiştir. (Ortaylı, 1987)

İstanbul’da bütün geleneksel kentlerde olduğu gibi 19. yüzyıla kadar saray ve sadrazamlık yapılarının dışında, yönetim merkezinde kurumlaşan yapılar bulunmamaktadır.

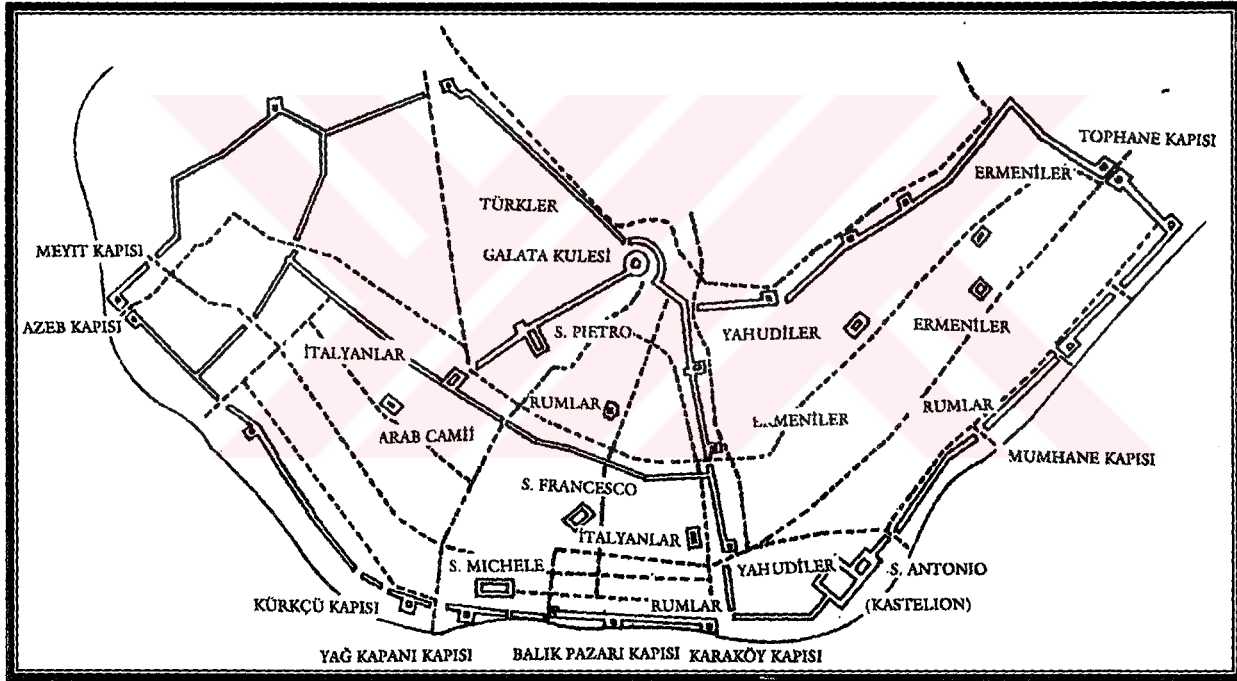
İlk imparatorluk sarayı, Eski Saray, kentin merkezinde, Bizans döneminin önemli meydanlarından Tauri Forumu’nun kuzeyinde inşa edilmiştir. (Bugünkü İstanbul Üniversitesi’nin bulunduğu alan) Haliç’e, Boğaz’a ve Marmara Denizi’ne manzarası olan bu alan Bizans döneminden itibaren yönetim merkezi - saray bölgesi olarak hizmet vermiştir. Osmanlı Dönemi’ndeki kentsel gelişmede en önemli olgu Topkapı Sarayı’nın inşa edilmesidir. II. Mehmet 1455 yılında Tauri Formu’ndaki Eski Saray olarak bilinen bölgeye yerleştikten sonra Roma ve Bizans dönemleri Akropol’ünün bulunduğu alanda Topkapı Sarayı’nın inşasına başlanmıştır. Saray günümüze kadar Haliç silüetindeki yerini korumuştur. Saray yüzyıllar boyunca eklenen yapılarla gelişimini sürdürmüş Osmanlı İmparatorluk tarihinin simgesel ve fiziksel en büyük saray kompleksi olmuştur. Bu dönemde yapılmış Topkapı Sarayı’nın Haliç silüetine hakim en önemli yapısı Yalı Köşkü’dür. Topkapı Sarayı’nın sahil bölümünde, Sarayburnu’nun Haliç’e bakan tarafında yer alan Yalı Köşkü 2. Beyazıt tarafından yaptırılan bir köşkün yerine 1592 yılında yaptırılmıştır. Bu köşk Topkapı Sarayı’nın sur dışında, deniz kıyısında yapılan ilk köşküdür. Yapılış amacı padişahların limana gelen gemileri izleyebilmeleri olmasına rağmen 19. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı donanmasının denize açılma törenlerinin yapıldığı bir mekan olmuştur. Topkapı Sarayı’nın sahil bölümünde, Sarayburnu’nun Haliç’e bakan yönünde yer alan 16. yüzyıl sonlarında 3. Murat tarafından yaptırılan ve 1643 yılında genişletilerek yeniden inşa edilen diğer bir yapı Sepetçiler Köşkü’dür. I. Mahmut devrinde (1730-1754) önemli bir onarım geçiren köşk bugünkü durumunu 19. yüzyıl başlarında almıştır. Topkapı Sarayı’nın sahil bölümünde sarayın deniz tarafındaki ana kapılarından Toplu Kapı’nın yanında, Haliç’e, limana ve Boğaza manzarası olan bir noktaya inşa edilen diğer bir yapıda Mermer Köşkü’dür. Köşk, 1518 yılında yaptırılmış, 17. yüzyıl sonlarında genişletilerek yeniden inşa edilmiştir. (Eldem, 1993)

Kentin Bizans dönemindeki ticaret ve liman bölgeleri korunmuş, yeni imar politikası doğrultusunda yaptırılan cami, imaret ve çarşılar ile ekonomik bir canlanma sağlanmaya

çalışılmıştır. Osmanlı Dönemi'nin limanı bugünkü Eminönü bölgesidir. Limandaki boşaltma işlemlerinde mekan düzeyinde bir tür uzmanlaşma mevcuttur. Yemişpazarı iskelesi, Unkapanı, Yağkapanı, Odunpazarı, Balat iskeleleri farklı tüketim maddelerinin boşaltıldığı iskelelerdir. İstanbul'a Kırım, Tuna ve Karadeniz'den gelen bal, yağ un gibi maddeler Haliç içindeki bu iskelelerde boşaltılmaktadır, gelen erzakın depolanması ve işlenmesiyle sorumlu olan esnaf bu iskelelerin çevresinde faaliyet göstermiştir. Bugünkü tahtakale semtinin bulunduğu bölge, Osmanlı Dönemi'nin depolama, alış-veriş gibi limana bağımlı faaliyetlerin en çok yoğunlaştığı yerdir. Mısır ve uzak adalardan gelen gemiler mallarını liman bölgesine aktarmaktadırlar. Limanın yakınında bulunan Mısır Çarşısı (Bizans Döneminde Mısır Çarşısı'nın yerinde Makron Envalos denilen bir kapalı çarşı bulunmaktadır) uzak ülkelerden gelen bu malların depo edildiği, satışının yapıldığı bir ticaret bölgesidir. (Ortaylı, 1987) Kaynaklar ticaret bölgesinin yanında kahvehanelerin olduğunu belirtmektedir, buradan günümüzde de bu çevrede yer alan kahvehanelerin bir rastlantı olmadığı sonucuna varılabilir. Mısır Çarşısı ile Unkapanı arasında balık pazarı, sebze pazarı, odun pazarı ve hapishane (Baba Cafer Zindanı) bulunmaktadır. Bu bölgelerdeki kentsel doku Bizans Dönemiyle aynı özellikleri göstermektedir. Unkapanı ise Dobruca ve Karadeniz'den gelen buğday ve unun boşaltıldığı ve ekmekçi esnafının faaliyet gösterdiği yerdir. Liman (bugünkü Sirkeci) ve iskelelerde içlerinde büyük tartılar olan ve kapan adı verilen depolar vardır. Söz konusu bu alanlar ahşap çatılı bir tür toptancı hali görünümündedir. Liman ile Beyazıt Camii'nin arasında kalan bölge belirli malların satıldığı ve loncaların altındaki sokaklarla çevrili Fatih Bedesteni'dir. Bu bölge 1532 tarihli Matrakçı Nasuh'un haritasında görülmektedir. (Bkn. Bölüm 3.2) Bu bölgenin dışında Balkanlarla yapılmaya başlanan kara ticareti ile Fatih Camii çevresinde yeni pazar alanları (Sultan pazarı, Saraçhane pazarı gibi) oluşmaya başlamıştır. Balkanlardan gelen mallar Edirne Kapısı'ndan (eski Harisius Kapısı) kente girmekte ve bu pazarlarda satılmaktadır. Bu nedenle 16. yüzyılda kapının yanında bir gümrük yapısı (Kara Gümrüğü) inşa edilmiştir. Kentin ihtiyaçları doğrultusunda bugünkü Beyazıt semtinde yapım tarihi 1470'li yıllar olan Sandal Bedesteni yapılmıştır. Bu dönemde temel ticaret yapıları bedestenler, hanlar, kervansaraylar ve çarşıları oluşturan sokaklar boyunca sıralanmış dükkanlardan oluşmaktadır. (Işın, 1996)

16. ve 17. yüzyıllarda İstanbul yerleşim bölgeleri genellikle ticaret bölgesi çevresinde şekillendiği bilinmektedir. Haliç doğal limanı, ticari açıdan Akdeniz ve Balkanlar'ın en önemli ekonomik merkezidir. 15 yüzyılda Haliç'in güney kıyıları boyunca yoğun bir nüfus potansiyeli mevcuttur. Ticari amaçlı iskelelerin güney kıyıda oluşturdıkları ve Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanan depo zinciri bu bölgeyi canlandırırken, kuzey kıyıda da başta Galata

olmak üzere başka bir ticari kuşak meydana gelmiştir. Galata bölgesinin liman ve pazar kesimi Yağkapanı Kapısı ile Balıkpazarı Kapısı arasındaki bölgedir. Bölgede yaptırılan Galata Bedesteni, bir liman semti özelliği taşıyan Galata'nın antrepoları ile iç kesimi arasındaki ticari bağlantıyı sağlamıştır. Bölgenin diğer bir önemli pazarı ise bugünkü Karaköy bölgesindedir. 1341 yılında Cenevizliler tarafından yaptırılan Galata Kulesi Haliç silüetine yüzyıllar boyunca hakim olmuş ve bölgenin simgesi olmuştur. Galata semtinin tarihsel gelişimindeki siyasi rolü, 16. yüzyıldan itibaren bölgeye yerleşen yabancı elçiliklerin faaliyetleriyle artmıştır. İlk kurulan elçilik 1535 yılında inşaa edilen ve İstanbul tarihinde 'Fransız Sarayı' adıyla bilinen Fransız elçiliğidir. Galata, topoğrafik açıdan mekan organizasyonunu rasyonel biçimde çözmüş bir yerleşim birimidir. Limandan Pera sırtlarına doğru taraça tipi yerleşim özelliğindedir. Bu ana eksen doğrultusundaki ulaşım ağı merdivenli sokaklarla, liman bölgesi ile bağlantı sur kapıları aracılığı ile sağlanmıştır. (Eyice, 1994b)



Harita 4.9 15. yüzyılın ortalarında Galata bölgesi planı (Kuban, 1996:217)

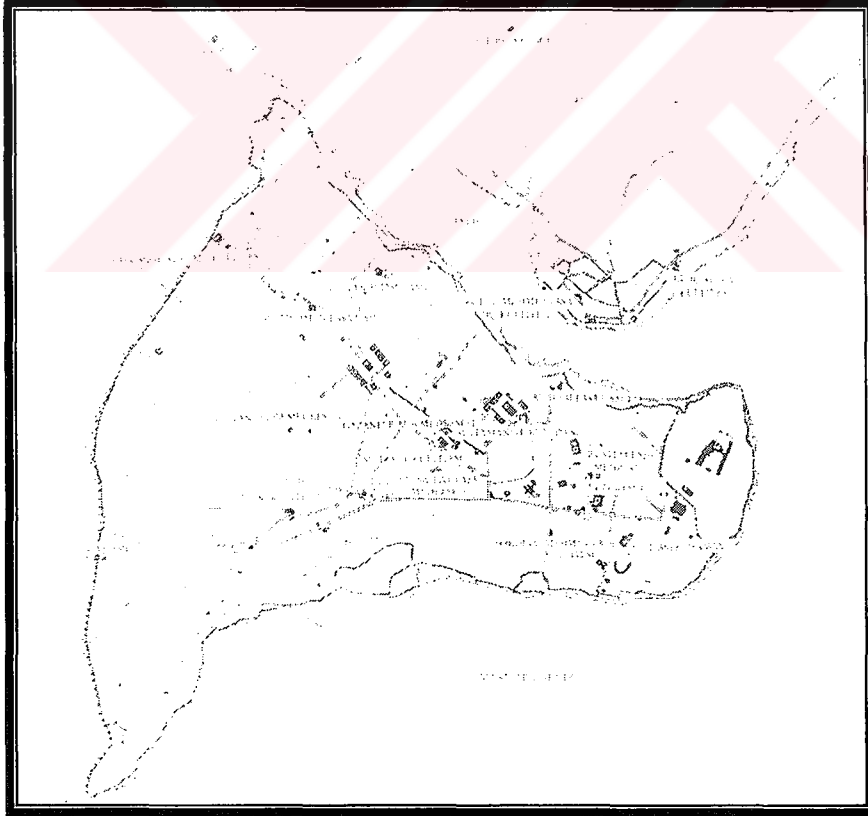
Galata'nın batısında yer alan Kasımpaşa semti ise, kurulan tersanenin canlandığı bir yerleşim bölgesidir. 2. Mehmet'in Aynalı Kavak'ta yaptırdığı tersane ihtiyacı karşılamadığından, Yavuz Sultan Selim döneminde büyük bir tersane inşasına başlanmış, Kanuni Sultan Süleyman döneminde tamamlanmıştır. Tersanenin bünyesinde Baruthane Kulesi, yetmiş kaptan mahseni, kürekhane, yedi adet kurşunlu mahsen, Divanhane-i Cedid, Bambul Zindanı, Cirit Meydanı Kasrı, Şah Kulu ve Meyit kapısı bulunmaktadır. Osmanlı

donanmasının teknik ihtiyaçlarını karşılamak için yapılan tersane bölgede yaptırılan camilerle birlikte toplumsal bir çevrenin oluşmasını sağlamıştır. (Bkz. Bölüm 3.4.1.)

Bu dönemde kentin gelişimi sadece dini, ticari ve siyasi açıdan olmamıştır, yeşil alanlarında işlevselliği bilinmektedir. Kasımpaşa semtinin batısında yer alan Kağıthane semtinde 2. Beyazıt tarafından yaptırılan Baruthane ile askeri bir tesis etrafında gelişme başlamıştır. Kanuni tarafından yeniden yaptırılan Baruthane yapısı Cebehane Ocağı'na mensup 200 neferin istihdam edildiği bir askeri tesistir.

Haliç'in güney kıyısında sur dışında yer alan Eyüp yerleşmesi, dini bir merkez olup bostancı, balıkçı, kayıkçı gibi alt gelir gruplarının yařadėı sakin bir semt görünümündedir.

İstanbul'un geleneksel kent özelliklerini gösteren mekan organizasyonu artan nüfus ve yeni gelişme alanları ile Haliç silueti gelişimini sürdürmüştür. Bu dönemde Haliç'in güney siluetinde hakim fonksiyon kllyelerken kuzey silueti tersane, askeri yapılar, kuleler ile farklı bir görüntü çizmektedir.



Harita 4.10 1453-1616 yılları arası kent planı (Kuban, 1996:251)

4.1.3 Üçüncü Dönem (1663-1839)

Bu dönem, Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama ve gerileme dönemlerini içine almaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda duraklama ve bunalımın ilk belirtileri 17. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmaya başlamıştır. 1683 Viyana yenilgilerini belgeleyen Karlofça (1699) ve Pasarofça (1718) anlaşmalarını askeri bozgunlar ve toprak kayıpları izlemiştir. 17. yüzyıl boyunca süren ayaklanmalar, devletin toplumsal düzenini ve ekonomisini zayıflatmıştır.

Avrupa'nın rönesansla başlayan bilim ve teknikteki gelişimi batının teknolojik, ekonomik ve ticari üstünlüğünü belirlemiştir. Bu süreçte batılı ülkelerin ticaret kolonilerini barındıran, onlara kapitülasyonlar tanımış olan Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'daki kapitalist gelişmeden en erken ve en fazla etkilenen ülke olmuştur. Bu gelişmelere ayak uyduramayan Osmanlı İmparatorluğu ekonomik ve siyasal yönden zayıflamıştır. Yeniden eski gücüne kavuşmak için siyasi ve sosyal alanda yenilik çabalarına girmiştir.

Yapılan yenililikler siyasi veya sosyal alanda köklü değişimleri sağlayamamış, birtakım sembolik göstergelerle Osmanlı İmparatorluğu'nun eski gücünün devam ettiği izlenimi verilmeye çalışılmıştır.

Tez kapsamında üçüncü dönem olarak belirlenen dönemde yer alan Lale devrinde (1718 - 1730), Haliç'in silüetini değiştirecek Batı'dan etkilenen imar hareketleri gerçekleştirilmiş, mimaride Avrupa modasının benimsenmesine doğru adımlar atılmıştır. Birçok yabancı sanatçı ve mimar İstanbul'a davet edilmiştir. Bu devirde imar faaliyetleri dinsel ve anıtsal yapılardan görkemli saraylara, köşklere, kasırlara ve yalılara kaymıştır. Haliç'in iki yakasında köşk, kasır, saray, bahçe inşaatları birbirini izlemiştir. Büyük alanlara yayılan bu saray ve köşkler 1720-1730 yılları arasında önemli bir inşaat etkinliği yaratmıştır. Bu gelişmeler sosyal yaşamdaki yeni eğilimlerin göstergesidir. Saray çevresinde eğlence gündelik hayatın bir parçası halini almıştır. (Kuban, 1996)

Lale Devri 1730'da çıkan Patrona Halil isyanı ile sona ermiştir. Haliç'te yapılan birçok yalı bu isyanda tahrip edilmiştir. Bu önemli sivil mimari hareketin günümüze kalmış örnekleri birkaç çeşme, Topkapı Sarayı'ndaki birkaç oda ve III. Ahmet Kitaplığı'dır. (Eldem, 1973)

Lale Devrinden sonra anıtsal yapıların yapılmasına devam edilmiştir. I. Mahmut ve izleyen sultanların saltanatlarında yabancı mimarlar İstanbul'a çağırılmış ve imar etkinliklerinde görevlendirilmişlerdir. Yabancı mimarların barok ve rokoko üslubunda ele aldıkları yapılar ile Osmanlı başkenti yeni bir görünüm kazanmıştır. Bu üslup farklılaşmasının sebebi bu

dönemde yapılan binaların farklı işlevleridir. Mimari üslupta, Avrupa üslubu taklit edilmemiş, Osmanlı baroku adıyla bilinen yeni bir tarz doğmuştur. (Eldem, 1996) Anıtsal eserlerde işlevsellikten çok biçimsel yaklaşımlar ağırlık kazanmış, yapının görkemi ile imparatorluğun gücünün sembolize edilmesi öne çıkmıştır.

Bu dönemde birbuçuk yüzyıl süren yoğun yapım etkinliklerinin ardından suriçindeki yerleşme anıtsal yapı açısından doyum noktasına ulaşmış, yeni yapılar için elverişli boş alanlar kalmamıştır. Bu nedenle, dönemin önemli gelişmesi sur dışındaki mahalle ve bölgelerinde olmuştur. Anıtsal boyutlardaki yeni inşaatların bir önceki döneme oranla azaldığı bu dönemde nüfus artmaya devam etmiştir. Bunun paralelinde 17. yüzyılda yerleşme alanları giderek büyümüş, kentin yerleşim bölgeleri Boğaz ve Haliç kıyıları ve Üsküdar'a kadar genişlemiştir. Dönemin surdışı yerleşmeleri olarak adlandırılan Kasımpaşa, Piripaşa, Hasköy, Sütlüce semtleri sürekli bir yerleşme alanı olacak şekilde birleşmiştir. Çalışmamızın konusu olan Haliç'in kuzey ve güney yakalarında surların dışında önemli yerleşme alanları oluşmuştur. Haliç'in suriçi kentle sınırlı görünümü yerini kıyılarda yoğunlaşan birbiriyle bağlantılı yerleşmeler bütününe kaydırmıştır. Söz konusu bu yerleşmeler kıyıya paralel doğrusal bir yerleşme düzeni oluşturmaktadırlar, yerleşmelerin arkasında kalan tepeler boş ve yeşillikler ile doludur.

Bu dönemde yapılan saraylar, köşkler, yalılar ve kışlalarla Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü vurgulanmış, İstanbul batılı bir görünüme bürünmüştür. Bu doğrultuda inşa edilen yeni işlev ve farklı mimarideki yapılar Haliç silüetine de farklı bir anlam kazandırmıştır.

4.1.3.1 Dini Yapılar

Bu dönemde gerçekleşen siyasal ve ekonomik değişim sonucu anıtsal boyutlardaki yeni külliye inşaatları bir önceki döneme oranla azalmıştır.

Bu dönemde yaptırılan anıtsal boyutlardaki tek yapı Kapalıçarşı'nın doğusunda Nur-u Osmaniye Külliyesi'dir. Bugün kent merkezine özgün barok yorumu iç avluları, kapıları, çeşme ve sebili ile büyük bir karakter kazandıran Nur-u Osmaniye Külliyesi sultan ve çevresindekilerin yeniliklere açık tutumlarını vurgulayan büyük bir imar etkinliğidir. Bu dönemde yapılan dini yapılar Boğaz kıyısına kaymış ve camiler boğaz kıyılarını süsleyen simgesel öğeler olmuştur. (Kuban, 1999)

Haliç'in yukarı yakasında Hasköy'de yeni askeri teşkilattaki Humbaracılar ve Lağımcılar için inşa edilen kışlanın ortasında III. Selim'in annesi Valide Mihrişah Sultan'ın 1803'de yaptırdığı

Humbarahane Camii vardır. Haliç'in bu kıyısındaki büyük camilerden biri, günümüzde Camialtı Tersanesi olarak adlandırılan tesisin içindeki ibadethanedir. Kalyoncular Kışlası'nın iç avlusunda Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa'nın yaptırdığı ibadethaneler, bu kıyının başlıca önemli kubbeli camileridir. (Harita 4.11, Çizelge 4.2)

Çizelge 4.2 Üçüncü Dönem Camii Listesi

KOD	YAPI ADI	KOD	YAPI ADI
c-1	A.Başı Ahmet Paşa Camii	c-13	Kaşgari Murtaza Efendi Camii
c-2	Ahmet Çavuşoğlu Camii	c-14	Kepençi Camii
c-4	Arakiyeci Cafer Camii	c-15	Nuri Osmaniye Camii
c-5	Çorlulu Ali Paşa Camii	c-16	Nusretiye Camii
c-6	Çorlulu Ali Paşa Camii	c-17	Okçu Musa Camii
c-7	Gedik Abdi Camii	c-18	Sadabat Camii
c-8	Hacı Ali Camii	c-19	Seferikoz Camii
c-9	Haraki Hüseyin Çelebi Camii	c-20	Sirkeci Mescidi
c-10	Hidayet Camii	c-21	Turşucu Hüseyin Camii
c-11	İsmail Ağa Camii	c-22	Yıldız Tabya Camii
c-12	Kadirilan Tekke Camii	c-23	Zeynep Sultan Camii



Harita 4.11 Üçüncü Dönem Camileri - İstanbul Şehir Rehberi, halihazır haritalar, Öz kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüctürk, Ocak 2001

4.1.3.2 Kamu Yapıları

Biçimi, büyüklüğü ve işlev alanlarının belirleyici niteliği ile Haliç bu dönemde de kentin ticaret merkezi olmaya devam etmiştir. Ticaret yoğunluğunun artmasıyla Beyazıt Meydanı ile Sirkeci Bölgesi arasındaki ticaret bölgesi Fatih'e ve hatta Edirnekapi'ya kadar uzanmıştır. Haliç'in kuzey yakasında ise mevcut ticaret bölgesi (Galata) denize paralel bir şerit üzerinde genişlemiştir. Bu dönemde Haliç silüetindeki önemli bir farklılaşma ticaret yapılarının kagir olarak inşa edilmeye başlanmasıdır. Kaynaklar bunun sebebi olarak 17. yüzyıldaki büyük yangınları göstermektedirler. 18. yüzyılda ahşap dükkanlardan oluşan labirent şeklindeki büyük çarşıların yerini kagir hanlar almışlardır. Bu dönemin silüete hakim en önemli ticaret yapısı örnekleri Sadrazam Köprülü Mehmet Paşa'nın Vezir Hanı ile Yeni Cami ile birlikte inşa edilen Mısır Çarşısı'dır. Tüccarların konakladığı büyük ticaret hanlarının depoları ve ahırları vardır.

Galata 17.yüzyıl sonlarında başlayan hızlı gelişmesini bu dönemde de sürdürmüştür. Avrupa'ya açılmada bir köprü görevi gören Galata'da gayrimüslim sayısı hızla artmıştır. Avrupa'lı tüccarlara tanınan imtiyazlar ve vergi muafiyetleri, yeni hammadde ve pazar arayışlarında Osmanlı'ya yönelmelerine sebep olmuştur. 1774'de Karadeniz'in Osmanlı dışındaki ülkelerin ticaret gemilerine de açılmasıyla azınlık gemicileri ve tüccarları ayrıcalıklı öneme sahip olmuştur. Tüm gelişmelerin yanısıra Suriçi'nde yerleşmelerine onay verilmeyen Batılı ülke sefaretlerinin de burada yer seçmesi Galata'nın siyasi ve ekonomik önemini arttırmıştır. (Arseven, 1989)

Askeri Yapılar

Bu dönemde, Osmanlı dönemi imar sistemi içinde askeri yapılar önem kazanmıştır. Askeri alanda başlayan yenilik hareketlerine paralel olarak 18. yüzyıl sonundan itibaren kışla binalarının yapımına hız verilmiştir. Boyut ve konum olarak kent dokusu içinde belirginleşmeye başlayan bu yapılar, Haliç silüetine farklı bir anlam katmıştır.

Haliç'in kuzey yakasında Kasımpaşa semtinde Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa tarafından 1783 yılında yaptırılan Kalyoncu Kışlası Osmanlı donanmasının gemilerinin inşa edildiği tersanenin yanında yaptırılmıştır. Bu yapı günümüzde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Kuzey Deniz Saha Komutanlığı tarafından kullanılmaktadır.

Haliç'in kuzey yakasında silüete hakim diğer bir askeri yapı Humbaracılar Kışlası'dır. Yapı III. Selim tarafından 1792 yılında inşa edilmiştir. Medreselerin dışında ilk okul olan

Mühendishane-i Berr-i Hümayun ilk kez bu yapıda faaliyete geçmiş, kışlının yakınındaki okul binasının inşaaı 1795 yılında tamamlandıktan sonra buradan kendi yapısına taşınmıştır. Kışla II. Mahmut döneminde yenilenmiştir; günümüzde Askeri Levazım Okulu sınırları içindedir. (Kuban, 1996)

Haliç'in kuzey silüetinin diğer önemli yapı grubu tersane'dir. Bu yapının tarihsel süreç içindeki değişimi 3.4.1. bölümde ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Haliç'in güney yakasında 1828 yılında inşa edilen Rami Kışlası silüete hakim bir tepede yer almaktadır.

Bu dönemde yapılan kışlalar kentte benzeri görünmemiş görkemli, batı stili binalardır ve ordunun, askeri bürokrasinin önemini vurgulamaktadırlar.

4.1.3.3 Sivil Yapılar

Bu dönemde Haliç silüetini farklılaştıran ve yerleşme sınırlarını geliştiren en önemli etken Haliç kıyıları boyunca yaptırılan saray, köşk ve kasırlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişim süreci boyunca saray, sultanın konutu ve kentin yönetim merkezi olarak kullanılmaktadır. Bu büyük yapı komplekslerinin dışında sultanın belirli sürelerle ikamet ettiği yapılar da mevcuttur. Osmanlı padişahları III. Ahmet döneminden (1703-1730) itibaren Topkapı Sarayı dışındaki yapılarda daha uzun süre yaşamaya başlamışlardır. 18. yüzyıl başlarında Haliç kıyıları ve Kağıthane bu amaç için kullanılmıştır. Osmanlı saray mimarisi çerçevesinde, deniz kenarında inşa edilen saraylar (sahilsaray) 18. yüzyıl sonlarında, III. Selim döneminden (1789-1807) itibaren yaygınlaşmaya başlamıştır; 16. yüzyıldan 18. yüzyılın sonlarına kadar deniz kenarına inşa edilen köşk ve kasırlara rastlanmaktadır. * (Eldem, 1973)

Topkapı Sarayı 15. yüzyıl ortasından 19. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı padişahlarının ikamet ve yönetim merkezi olmuş, çeşitli dönemlerde eklenen yapılarla gelişimini sürdürmüştür. Topkapı Sarayı'nın bu dönemde yapılan silüete hakim en önemli yapıları Bağdat ve Revan Köşkleri'dir. Topkapı Sarayı'nın sahil bölümünde, Sarayburnu'nun Haliç'e bakan kıyısında III. Ahmet tarafından 1709 yılında yazlık bir köşk yaptırılmıştır. Bu yapı 3. Ahmet ve I. Mahmut döneminde genişletilerek Avrupalıların 'yazlık harem' adını verdikleri

* Saray niteliğinde, sultana ait, fakat küçük boyutlu yapı ya da yapılardan oluşan kompleksler, köşk ve kasır olarak adlandırılmıştır.

Topkapı Sahil Sarayı meydana getirilmiştir. Padişah ve haremının ilkbahar ve yaz aylarında kullandıkları Topkapı Sahil Sarayı harem, selamlık, haremağası daireleri ve mutfaklarıyla bağımsız bir saray kompleksi özelliği taşımaktadır. Saray, 1862 yılında çıkan büyük yangın sonucu tamamen ortadan kalkmıştır. (Bkz. Bölüm 3.2)

Haliç'in kuzey yakasında bulunan Kağıthane bölgesi 16. Yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı Sarayı'nın av, eğlence ve oyunları için en gözde yerlerinden biri olmuştur. Bu bölgede Lale devri olarak bilinen 3. Ahmet'in saltanat yıllarında kapsamlı bir yapım faaliyetine gidilmiştir. Kağıthane Deresi'nin yatağı temizlenerek bu bölgede Sadabat, Hüsrevabad, Şevkabad, Kasrı Neşat gibi birçok ahşap köşk inşa edilmiş, köşkların etrafında bahçeler oluşturulmuştur. 18. yüzyıldan itibaren Osmanlı saray çevresinin en büyük toplu yerleşimi olarak bilinen Kağıthane Deresi çevresi bu özelliğini 19. yüzyıl sonuna kadar sürdürmüştür. Bu bölgedeki imar faaliyetleri dört dönemde yoğunlaşmaktadır. 1730 yılındaki Patrona Halil ayaklanmasında bu bölge önemli bir yıkıma sahne olmuştur. Sadabat Sarayı, 1743 yılında I. Mahmut tarafından onarılmış ve çevresi yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. 18. yüzyıl sonunda tekrar harap duruma gelen saray ve çevresi 2. Mahmut devrinde (1809-1814) yenilenmiştir. Bu faaliyet sırasında harap durumda olan Karaağaç Sarayı enkazının önemli bir bölümü Sadabat Sarayı'nın inşası için kullanılmıştır. Sadabat Sarayı 1862-1863 yıllarında Abdülaziz tarafından yıktırılarak tekrar yaptırılmıştır. Bu saray çevresinde bulunan çeşitli dönemlere ait yapılarla 1841 yılında 2. Abdülhamit tarafından yıktırılmıştır. (Arslan, 1992)

18. yüzyılın ilk çeyreğindeki Kağıthane Deresi'nin yatağı değiştirilerek yeni bir kanal yapılmış ve bu kanal çevresinde ve üzerinde bahçeler içinde kasırlar inşa edilmiş, sahil boyunca Baruthane'ye kadar mermer rıhtımlar yapılmıştır. Alibeyköy bölgesinde Hüsrevabad adı verilen bir kasrı hümayun inşa edilmiştir. Haliç'in iki yakası köşk ve sahilsaraylarla dolmuş Haliç'in silueti farklı bir anlam kazanmıştır. Eyüp semtindeki Valide Sultan Köşkü, Kağıthane Deresi ağzındaki Karaağaç Kasrı, Kasımpaşa semtindeki Tersane Bahçesi ve Kasrı bu dönemin silüete hakim önemli yapılarıdır.

Haliç'in kuzey yakasında Kağıthane yakınlarında inşa edilen Karaağaç Sahilsarayı Haliç kıyılarında yer alan çok sayıdaki padişahlık konutları arasında en büyük ve önemlilerinden biridir. Sarayın arkasında ağaçlıklı, geniş bir bahçe vardır, köşklar bu bahçenin Haliç yönündeki yüksek duvarı üzerine inşa edilmiştir. (Arslan, 1992)

Tersane yapı grubu içinde Tersane Has Bahçesi olarak bilinen bölgede ilk köşk Yavuz Sultan Selim döneminde yapılmıştır. Aynı bölgede Aynalıkavak Sarayı'nın yapımına I. Ahmet döneminde 1613'te inşa edilen bir köşkle başlanmıştır. 3. Ahmet tarafından genişletilen Tersane Has Bahçesi'ndeki saray 18. yüzyıl boyunca tersaneyi ziyarete gelen padişahlar tarafından kullanılmıştır. 3. Selim döneminde tersanenin genişletilme zorunluluğu sonucu sarayın büyük bir bölümü yıkılarak tersane sahasına dahil edilmiştir. Saraydan günümüze ulaşan tek yapı Has Oda Kasrı'dır. 3. Ahmet döneminde inşa edilen Has Oda Kasrı bugünkü görünümünü 1792-1850 yılları arasındaki onarımlar sonrasında almıştır.

Haliç'in güney yakasında Eyüp semtinde de bu dönemde sahilsarayları ve köşkleri yoğun olarak yapılmıştır. Bunların en önemlileri Beyhan Sultan ve Esma Sultan saraylarıdır. 18. yüzyıl sonu 19. yüzyıl başında yapıldığı varsayılan Beyhan Sultan Sarayı, Eyüp'te Mihrişah Valide Sultan İmareti'nin yanında yapılmıştır. 18. yüzyılın başında inşa edilen Esma Sultan Sarayı Zal Mahmut Paşa Camii yakınında yapılmıştır. Sarayın ne zaman yıkıldığı bilinmemekle beraber kaynaklar yapının 1850 yılından sonra saray olarak kullanılmadığını yazmaktadırlar. (Kuban, 1996)

Haliç'in yukarı kıyısındaki yalıların ve sahilsaraylarının sahiplerinin adlarını veren listeler bostancıbaşı defterlerinde bulunmaktadır. Bu listeler, padişah saltanat kayığı ile Haliç'te veya Boğaziçi'nde seyahat ederken bilgi almak için sorduğu ve bostancıbaşının doğru cevap verebilmesi için hazırlanmış, gerçeğe uygunluğunda en ufak bir şüphe olmayan belgelerdir. Dolayısıyla 1814-1815 tarihleri arasında yazıldığı tesbit edilen bu defterler günümüze o dönem hakkında bilgi vermektedir. Haliç kıyılarının küçük bir bölümüne ait olan bu belge sahildeki yerleşimin çeşitliliği ve renkliliği hakkında fikir vermektedir.

Bu dönemde Haliç'in güney yakasında Eyüp semtinde silüete hakim yapılar arasında Abdullah Paşa Yalısı, Alemdar Mustafa Paşa Yalısı, Ayşe Sultan Sarayı, Bahariye Kasrı Hümayunu, Fatma Sultan Sarayı, Hamid Molla Konağı, Hançerli Sultan Yalısı, Hanım Sultan Yalısı, Hatice Sultan Yalısı, Hibetullah Sultan Sahilsarayı, Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa Sarayı, Kara Mustafa Paşa Yalısı, Kaya Sultan Yalısı, Mustafa Efendi Yalısı, Saliha Sultan Yalısı, Valide Sultan Yalısı, Yahya Bey Yalısı, Zeynep Sultan Sahilsarayı en önemlileridir. 1815 bostancıbaşı defterlerine göre Bahariye Kasrı Hümayunu Haliç'in güney kıyısındaki son önemli yapıdır. Kaynaklar bu bölgeden sonra Alibeyköy'e kadar olan bölgenin boş ve yeşil alanlarla kaplı olduğunu yazmaktadırlar. (Haskan, 1996)

Bu dönemde yerleşim sınırlarının surlar dışında kıyıya paralel olarak gelişmesiyle Haliç, suriçi kente yakın olması ve doğal yapısı gibi özellikleriyle kıyı konutu (yalı) için elverişli bir alandır. Haliç kıyıların çamur oluşu inşaat koşullarını zorlaştırdığı ve bu arazilerin değerli olması nedeni ile kıyıların konut alanı olarak kullanılması güçlü devlet ve saray mensuplarının gerçekleştirebildiği bir yapı etkinliği olarak başlamıştır.

Haliç'in yukarı kısmında (Eyüp, Hasköy, Kağıthane)) kıyı boyunca, kazıklar üzerinde duran yalılar yer almaktadır. Kazıklar üstüne oturmuş evler Haliç silüetine bu dönemde hakim olmuş önemli yapılardır. Eminönü-Unkapanı arasında, Eyüp'te kıyıların ahşap kazıklar çakılıp, bunların arkadan yatay kalasların bağlanarak sağlamlaştırılmaktadır. Kıyıda yapılar arasında düzensiz aralıklarla suyun içine uzanan ahşap iskeleler bulunmaktadır ve 19. yüzyıla kadar en önemli ulaşım aracı olan kayıklar bu iskelelere yanaşmaktadır. (Eyice, 1994b)

4.1.4 Dördüncü Dönem (1839-1923)

İstanbul, 19. yüzyıl başlarına kadar iki büyük imparatorluğun başkenti olmakla kazandığı kimliğini korumuştur. 19. yüzyıldan sonra Osmanlı'nın geleneksel toplum yapısı, batıda sanayi devrimiyle ortaya çıkan dinamizme daha fazla direnememiş, Tanzimat döneminde yaşanan değişikliklerle derinden sarsılmaya başlamıştır. 19. yüzyıl, İstanbul'da şehrin durağan ve değişen yapılarının birbirini tamamladığı, çok merkezli ve insan ölçeğindeki yapısının değiştiği, şehrin yönetimine meslek kuruluşlarının ve halkın katılımının sınırlandığı, merkezi kararların etkinliğinin arttığı bir dönem olmuştur. Divanyolu-Beyazıt aksındaki han, medrese, külliye gibi yapıların yıkılarak araba yolunun açılması da şehirde araçların insanlara göre öncelik kazanmasının ilk örneğini oluşturmaktadır. Böylece Bizans ve Osmanlı'nın ikibin yıldır kullandıkları kentsel mekanlar cazibesini yitirmiş, sosyo-ekonomik değişim olgusunun ortaya çıkardığı bu ortam Bizans ve Osmanlı uygarlıklarının oluşturduğu İstanbul kimliğini ciddi şekilde tahrip etmiştir. (Kuban, 1996)

Bu dönemdeki kentin gelişim yönünü incelemekte kullanılan en önemli kaynak haritalardır. 19. Yüzyıl başından itibaren yapılan haritalar kent ve Haliç'in bu dönemdeki durumunu gösteren en güvenilir kaynaklardır. (Bkz. Bölüm 3.2.) 2. Mahmut döneminin son yıllarında ilk planlı imar etkinliği Moltke tarafından önerilmiştir. Moltke'nin önerileri 20. yüzyılın ortalarına kadar yapılan İstanbul sur içi iyileştirme planlarının ana ilkelerini oluşturmaktadır. (Bkz. Bölüm 4.2.)

19. yüzyılın ilk yarısı ve Tanzimat yönetsel reformların yapıldığı çağdır. Tanzimat talepler yaratmış ve kentin fiziksel yapısını değiştirmeye başlamıştır. 1839 Tanzimat Fermanı ile başlayan bu dönemde eşitlik, özgürlük, insan hakları kavramları ilk defa Osmanlı siyasal hayatına girmiştir. 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması; İstanbul'da girilen kentsel büyüme modelleri ve planlama çalışmalarını etkilemiş batının ekonomik denetimi için gerekli kurumlar hazırlanmıştır. 19. yüzyıl başlarına kadar teknoloji, bilim ve eğitim alanlarında sınırlı kalan yenilik hareketleri, bu tarihten itibaren fikri alanda da etkili olmaya başlamıştır.

Avrupa'da özellikle İngiltere ve Fransa'da gelişen sanayi hareketlerine ayak uyduramayan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sanayileşme batının lehine sonuçlar vermiştir. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu hammaddesini ihraç eden, mamül maddesini ithal eden bir çevre ülkesi konumuna gelmiştir.

1840'lı yıllardan itibaren geleneksel Osmanlı sisteminin yerini Avrupa'dan esinlenen kanun ve nizamnameler almaya başlamıştır. 1855 yılında Avrupa kentlerinden esinlenerek şehremaneti kurulmuş ve İstanbul 14 belediye dairesine ayrılmıştır. Bu doğrultuda Yeni kent tasarımının ana ilkeleri; Batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir kent imajını geliştirmek, ulaşım ağını modernleştirmek, İmparatorluğun geçmişteki gücünü ön plana çıkarmak, yangınlar ile bozulan kenti yeniden imar etmek ve buna çözüm bulmak olmuştur.

Bu amaçları gerçekleştirmek için yangınlar önemli fırsatlar yaratmışlardır. Yangınlarda tahribata uğrayan alanlar bir plan uyarınca yeniden düzenlenecektir. 1882 Ebniyye Nizamnamesine göre üstündeki binalardan en az 10'u yok olan herhangi bir alan tarla kabul edilecek, yeniden planlanacak ve parsellenecektir. Kent planlamasında görmek istenen geometri bu şekilde canlandırılarak kent dokusuna ve kanunlara geçirilmiştir. Böylelikle Osmanlı'nın mekandaki organik doku sistemi, yerini, hiçbir kıvrım ve kesişmeye yer vermeyen geometrik bir dokuya bırakmıştır. Mahallenin işlevsel öğelerle biçimlenmiş organik dokusu, yeni tasarım ilkeleriyle (geometrik formlarla) mekanda dağılmaya başlamıştır. Böylelikle büyük yangınlar, kent dokusundaki değişiklikleri belirleyen ana etken olmuşlardır. 1856 Aksaray yangını ve 1865 Hocapaşa yangını sur içi bölgenin önemli yangınlarıdır. (Çelik, 1986)

Yeni oluşturulan mahalleler, Avrupa planlama ilkelerinin güçlü bir göstergesi olarak görünmüştür. Yangın sonrası planlanmalarda göz önüne alınan bir diğer unsur ise, anıtsal yapılar ile ilgili olmuştur. Külliyelerin çevrelerindeki yaya külliyeleerle bitişik ahşap evler

yıkılarak bu anıtların çevrelerinin temizlenmesi önerilmiştir. Bu fikir o yıllarda Avrupa'da geçerli olan kentsel korumacılık kavramından, özellikle Haussman'dan örnek alınmıştır. Bu kurallar en katı şekilde uygulanmasada, Divanyolu'nun açılması sırasında tarihi değeri olan yapıların korunması hedeflenmiştir. Ancak Divanyolu'nun açılması sırasında Atik Ali Paşa Külliyesi'nin Divanyolu'na taşmaması için medresenin bir bölümü kesilmiştir. 1865-1869 arasındaki dört yıl, 19. yüzyılda İstanbul'un en yoğun kent planlaması dönemidir.

Padişah saraylarının Boğaz kıyılarına taşınması ile kentin gelişim yönü Galata'nın kuzeyine yayılmıştır. Bu gelişme ile birlikte devlet ileri gelenlerinin konakları Beyoğlu sırtlarında yapılmaya başlanmıştır. Bununla birlikte Galata ile Beyoğlu bölgesinde yaşayan Hristiyan azınlıkların bazı mahalleleri ise bir Avrupa şehri yaşantısı içinde İstanbul'dan farklı gelişen bölgeler olmuşlardır. (Ortaylı, 1970)

Pera'da Cadde-i Kebir çevresinde Osmanlı İmparatorluğu'na Tanzimat reformları ile ithal edilmiş değer yargıları, modalar ve sosyal kalıpların tam ifadesini görmek mümkündür. Bu oluşumda birbirleriyle anıtsallık bakımından yarışan yabancı sefaretlerin büyük payı vardır.

Geleneksel Osmanlı şehrinin karakteristiğini oluşturan imaret ve mahalle sistemi 19. yüzyılda imparatorluktaki siyasi ve sosyal dönüşümlerden etkilenmiştir. O zamana kadar vakıflar aracılığıyla imaret sitesinde karşılanan sosyal hizmetlerin bir bölümü batılılaşma çabaları sonucunda açılan modern kurumlarla karşılanmaya başlanmıştır. Böylece imaret sistemi çökmüştür. Ekonomik değişimler sonucunda mahallenin kurucu öğelerinden bir diğeri olan çarşı geleneği bozulmuştur. Yeni kent tasarım ilkeleri mahallenin organik bütünlüğünü bozmuştur. Sosyal yapıda ise, dinin gündelik hayatın belirleyicisi olmaktan çıkmasıyla ve eğlencenin gündelik hayatın içine girmesiyle mahallenin sosyal bütünlüğü bozulmuştur.

4.1.4.1 Dini Yapılar

Yeni kent modelinin amaçlarından biriside batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir kent imajı yaratmaktır. Bu amaç doğrultusunda, batıyı taklit eden Osmanlı sarayı ve yakın çevresi Avrupa'dan alınan yeni bir üslubu benimsemiştir. Geleneksel külliye-cami geleneği bozulmuş, camilerin işlevi, gösteriş amacıyla sınırlı kalmıştır.

Bu dönemde yapılan cami sayısının tüm dönemler içinde en az orana sahip olması, yerleşimlerin gelişmesinde hiç rolü olmayışının göstergesidir.

Suriçinin doyumluğa ulaşmasıyla kentin surdışı ve kıyılardaki gelişmesi, daha da yayılmış, özellikle Boğaziçi'ndeki yerleşmeler gelişmiştir. Bu dönemde yapılan camiler Boğaz

kıyılarında yer seçtirilmiş gösteriş amaçlı yapılardır. (Ortaköy Camii, Dolmabahçe Camii gibi)

Eyüp'ün Alibeyköy'e doğru olan sahilinde, Sultan Abdülaziz döneminde Maçka'daki Mevlevi Tekkesi'nin istimlak edilmesi üzerine kurulan (1874-1877) Mevlevihane Haliç sahilindeki önemli tesislerden biridir. Burada birçok binadan meydana gelmiş, büyük bir yalı halinde bir harem dairesine sahip muhteşem bir Mevlevihane bulunmaktadır. Bahariye Mevlevihanesi olarak bilinen bu kuruluşun binaları tekkeler kapatıldıktan sonra (1925) yıkılmış, bazıları yanmış, mermer avlu girişleri satılmış ve sonunda arazisi üzerinde atölye ve fabrikalar inşa edilmişken Büyükşehir ve Eyüp belediyeleri tarafından 1985-1986 yıllarında burası temizlenerek yeşil saha haline getirilmiştir. İstanbul'un son Mevlevi çelebisinin hatıralarında düğününün yapıldığını anlattığı bu dergahın bugün varlığını gösteren son işaret Alibeyköy'e giden yolun karşı tarafında olan ve Dedeler Kabristanı denilen mezarlıktır. (Haskan, 1996)

İstanbul'un Haliç sahilinin kozmopolit karakterinin işareti olan diğer bir unsur da Fener'deki Bulgar Kilisesidir.

4.1.4.2 Kamu Yapıları

İstanbul kentinde, modern sanayinin gelişmesi Türk pazarını Avrupa'ya açan ve geleneksel Türk ekonomisinin çöküşünü hazırlayan 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret anlaşması sonrasında başlamıştır.

Bu dönemde ilk Türk sanayi fuarı, 1863 yılında Atmeydanı (Sultanahmet Meydanı) olarak bilinen bölgede açılmıştır.

Sanayi alanları Haliç boyunca sultanların sarayları için seçtikleri alanlarda gelişmiştir. 19. yüzyıl boyunca imparatorluk sahilsarayları, köşk ve kasırları yıkılarak yerlerine askeri kurumlar, fabrikalar ve demiryolu terminalleri yapılmıştır. Bu faaliyetler imparatorluk arazilerinin kamulaştırılması anlamı taşımaktadır. Bu dönemden itibaren Haliç silüetide farklı bir anlam kazanmıştır, Lale Devri ile başlayan imar faaliyetleri sonucu ortaya çıkan bahçeler içinde sahilsaraylar, köşkler, yalılar, yerini fabrikalara ve kışla yapılarına bırakmıştır.

Haliç kıyılarında yoğunluklu olarak dokuma ve gıda endüstrileri kurulmuştur. 1828 yılında Eyüp semtinde Riştehane (yün imalathanesi) ve iplikhane (donanmaya Halat imal eden fabrika), 1833 yılında eski bir sahilsarayın üzerine Feshane inşa edilmiştir. Eyüp yakınında Defterdar'da Beyhan Sultan Sahilsarayı'nın yerinde yapılan Feshane'de festen başka dokuma

işleri de yapılmaktadır. 1866'da yangın geçiren Feshane-i Amire tamir edilmiş, 1894'te de genişletilmiştir. 1986'da bir kısmı yıkılan eski Feshane'den yalnız dokuma atölyesi bölümü bir sanat merkezine dönüştürülmüştür. II. Mahmut döneminden Abdülaziz dönemine kadar Haliç kuzey yakasında bulunan Tersane tesislerinin çevresinde Tersane ile ilgili imalathaneler kurulmuştur. Tersanede ilk buharlı gemi fabrikası II. Mahmut döneminde inşa edilmiş ve ilk buharlı gemi Eser-i Hayr 1837 yılında yapılmıştır.

19. yüzyılın ortalarından başlayarak Haliç'in iki yakasındaki endüstri alanlarında gözlenen denetimsiz büyüme, kentin geleneksel çehresini büyük ölçüde değiştirmiştir. 20. yüzyılın başlarında Unkapanı ve Odun Kapısı arasındaki imalathane ve fabrika bacaları cami minareleri ile yarışır hale gelmiştir. (Kuban, 1970:350)

19. yüzyılın başından itibaren Haliç boyunca sanayi tesisleri yapılmış, Haliç'in denize yakın yamaçlarında ve kıyılarındaki konut alanları bu niteliklerini yitirmişlerdir.

Tanzimat dönemi ile başlayan sanayileşme hareketi ile, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde sanayi alanları aşağıdaki şekilde gelişmiştir:

Haliç'in güney yakasında;

- Eminönü, Matbaa Sanayi
- Eyüp, Halat Fabrikası (Ritehane, İplikhane) ve Feshane

Haliç'in kuzey yakasında;

- Kasımpaşa, Tersane ve Askeri Malzeme Sanayi
- Söğütözü, Küçük ölçekli İmalathaneler ve Mezbaha

Bu dönemde yaşanan diğer bir önemli değişim Sultan Sarayı'nın (Topkapı Sarayı) kent içinde yer değiştirmesi olmuştur. Bu değişim Sarayburnu bölgesinin fiziksel ve işlevsel değişimine neden olmuştur. Beşiktaş ve Dolmabahçe Sarayları'nın yaptırılmasından sonra Topkapı Sarayı'nın sultan konutu statüsü sona ermiştir.

Sarayburnu bölgesinde Haliç kıyısında yer alan Yalı Köşkü'nün yerine Amerikalı bir mühendis tarafından buharlı makine üreten bir fabrika yaptırılmıştır. Bu yapı demiryolu inşaatı sırasında Tersane bölgesine taşınmıştır.

I. Abdülhamit döneminde Haliç'in güney silüetini ve karakterini değiştiren en önemli yapılar Sirkeci Garı, Dördüncü Vakıf Hanı ve Büyük Postane diye bilinen yapılardır.

Pera'nın batısında Taksim ve Maçka'nın sırtlarında yeni yerleşime açılan bölgelerde de neo-klasik üslup yaygınlaşmıştır. Bu yeni imajı Osmanlı ordusunun batı düzenine göre yeniden yapılanmasının simgesi haline gelen büyük kışlalar getirmişti. Taksim'deki iki kışla, Gümüşsuyu ve Maçka kışlaları, 1860'larda abdülaziz devrinde inşa edilmiştir.

1839 Tanzimatın ilan edilmesi ile sivil bir eğitim sistemi gelişmiştir. Yeni askeri okullar açılmış, sultanlar özel bütçelerini kullanarak liseler yaptırmışlardır. Bu anlamda yaptırılan ilk askeri okul Mekteb-i Ulum-i Harbiye (Askeri Bilimler Okulu) ve 2. Beyazıt'ın içoğlanların eğitimi için kurulan Galata Sarayı'ndaki okulun yerine kurulan Galatasaray'dır. Tanzimat'ın ilanından sonra üniversite yapılması planlanmış ancak ilk üniversite 1870 yılında gerçekleşmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da yabancı okullarda açılmaktadır. Fener ile Çarşamba arasındaki yamaçta bütün Haliç'e hakim kırmızı renkteki heybetli bina 1881 yılında inşa edilen Rum Lisesi'dir. (Kuban, 1996)

4.1.4.3 Ulaşım

Bu dönemde yeni kent modeli yaratmanın amaçlarından biriside ulaşım ağının gelişmesi ve modernleşmesidir. Bu süreç Haliç silüetini değiştiren en önemli oluşum olmuştur. Yaptırılan köprüler, teknolojik gelişmenin bir sonucu olan buharlı gemilerin hizmete girmesi ile farklılaşan liman yapısı, demiryolu ve atlı tramvaylar Haliç silüetinin farklılaşmasında önemli dört etkindir.

1838 yılında açılan ilk Unkapanı yaya köprüsü Azapkapı'yı Unkapanı'na bağlayan 600 metre uzunluğunda, 10 metre genişliğindeki Unkapanı Yaya Köprüsü 1838 yılında yaptırılmıştır. 1845 yılında Abdülmecit'in annesinin yaptırdığı 500 metre uzunluğundaki Karaköy (Valide Sultan) Köprüsü Haliç silüetine farklı bir anlam katmıştır. 1838 yılından itibaren Haliç üzerine yaptırılan köprülerin silüete etkileri bölüm 3.4.3.'te ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Topkapı Sahilsarayı'nın büyük bir yangınla tahrip olmasından sonra uygarlık simgesi olarak görülen demiryolu bugünkü Sirkeci bölgesine saray bahçesinden geçerek ulaştırılmıştır. 1874 yılında açılan Edirne-İstanbul demiryolu saray surlarının özellikle Sirkeci bölgesindeki bölümünün, bazı köşk ve kasırların (İncili Köşk gibi) yıkılmasına neden olmuştur. Osmanlı sultanlarının ikametgahı ve en önemli anıtı olan Topkapı Sarayı'nın bir bölümünün demiryolu için kullanılması hükümdarın devletin geleceği için sanayi simgelerini kabul etme kararlılığını göstermektedir. (Eyice, 2001)

Suriçinin doygunluğa ulaşmasıyla Boğaz kıyılarında gelişen yerleşimler deniz ulaşımının önemini arttırmış ve bu ulaşım sisteminin gelişimini sağlamıştır. 1851 yılında işletmeye başlayan Şirket-i Hayriye ve seferleri boğaz gelişmesine önemli katkıda bulunmuştur. Teknolojik gelişmenin bir ürünü olan buharlı gemilerin hizmete girmesiyle Haliç kıyılarında bulunan limanlarda yenilenmiştir. Depolama tesisleri ile birlikte yapılan Galata Limanı kentin ilk modern limanıdır. 1895 yılında tamamlanan ilk bölümünde 758 metre uzunluğunda bir rıhtım vardır. Galata limanına göre daha küçük olan Sirkeci rıhtımı 1900 yılında tamamlanmıştır. Bu konu bölüm 3.4.3.'te ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Deniz ulaşımındaki gelişmelere ve Şirket-i Hayriye'nin düzenli seferlere başlamasına rağmen karayolu ulaşımına duyulan ihtiyaç sonucu 1860'lı yıllar boyunca bir tramvay sistemi kurulması girişimleri sürmüştür. 1864, 1869, 1881 ve 1907 yıllarında yayınlanan nizamnamelere göre çeşitli hatlar önerilmiş ve 1869 yılında İstanbul Tramvay Şirketi kurulmuştur. 1869 nizamnamesinde dört hat öngörülmektedir. Bunlar Unkapanı-Azapkapı-Tophane-Beşiktaş-Ortaköy, Eminönü-Babıali-Beyazıt-Aksaray, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapı bağlantılarıdır. 1864 ve 1881 nizamnamelerinde önerilen Eminönü-Eyüp bağlantısı hiçbir zaman gerçekleştirilmemiştir. (Harita 4.12)



Harita 4.12 19. yüzyıl sonu tramvay hatları – Çelik, Müller Wiener kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yüçetürk, Ocak 2001

4.1.5 Beşinci Dönem (1923-2000)

Cumhuriyet döneminde Haliç'in mekansal yapısını ve silüetini değiştiren faaliyetler üç ayrı dönemde incelenmiştir:

- 1923-1950 yıllarını kapsayan dönem
- 1950-1980 yıllarını kapsayan dönem
- 1980-2000 yıllarını kapsayan dönem

1923-1950 Dönemi

Cumhuriyetin ilanının ilk yılları kentin büyük bir siyasal dönüşüm yaşadığı, savaş içinden geçtiği, başkentlik işlevini yitirdiği ve bunun sonucu nüfusunun yarı yarıya azaldığı yıllar olmuştur. Bu dönemde İstanbul bir çözülme süreci yaşamış, 20. yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu 1927'de 690.000'e düşmüş, 1935'te 740.000'e ve 1945'te 900.000'e varabilmiştir. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artış hızı diğer kentlerin altındadır.

Cumhuriyet döneminde, yönetim kadrosu tarafından benimsenen batı kültürü, kent kimliğine ve hayatına hakim olma eğilimini göstermiştir.

Cumhuriyet Dönemi İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, iki önemli belirleyici daha ortaya çıkarmıştır. Bunlar başkent in Ankara'ya taşınması ve bir çok kent planlarının yapılmasıdır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un gelişiminde belirleyici olan en önemli etken, ülke ekonomisinde 1950'lerde ortaya çıkan dönüşümün, eski bir ticaret ve sanayi merkezi olarak İstanbul'a başka yerlerden daha önce ve daha şiddetli biçimde yansmasıdır.

Cumhuriyet'ten sonra 1923-1950 yıllarını kapsayan ilk dönem, ülke fiziksel yapısında önemli atılım kararlarını içermektedir.

Cumhuriyet'ten sonra şehrin planlı olarak büyümesinin gerekliliği daha iyi anlaşılmış ve bu doğrultuda planlar yapılmıştır. Haliç'in bugünkü görünüm ve yapısına, yapılan bu planların olumlu yada olumsuz etkileri olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümünü, mekan ve olguların bir bölümünü, yapılan planlar ortaya çıkarmıştır.

1930'lu yılların ilk yarısı Cumhuriyetin Osmanlı döneminden kalma tüm kent yönetimi ve imar yasalarının değiştiği yıllar olmuştur. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunları, 1933 yılında çıkarılan Ebniye Kanununun yerine geçmek için çıkarılan "Yapı ve Yollar Kanunu" ve 1934 yılında çıkarılan " Belediyeler ve

İstimlak Kanunu” yeni bir kentsel yönetim çerçevesi oluşturmuştur. Cumhuriyet yönetimi için kentin imarı çağdaş bir görüntü kazanması olduğu kadar sağlıklı bir yaşam oluşturması da demektir. Bu çerçeve İstanbul’da ki birikimden çok Ankara’nın modern bir başkent olarak kurulması için harcanan gayretlerin getirdiği bir deney birikimini yansıtmaktadır. 1580 ve 1593 sayılı yasaya göre belli bir büyüklüğün üstündeki belediyelerin plan yapması ya da yaptırması zorunluluğu getirilmiştir. Bu yasaların plan yapılmasını zorunlu hale getirmesinden sonra İstanbul belediyesi de Ankara örneğini izleyerek tanınmış şehirciler arasında sınırlı bir yarışma açılarak plan yaptırma yolunu seçmiştir. (Tekeli, 1993: 30)

Cumhuriyet Döneminin ilk planlama çalışmaları 1933 Elgötz planıyla başlamıştır. Bu planda önerilerin bazıları, eski İstanbul ve Beyoğlu’nun Haliç’e bakan yamaçlarının iş merkezi, İstiklal Caddesinin ticaret, Beyazıt’ın yönetim, Sultanahmet ve Taksim’in kültür bölgeleri olması; eski yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılması şeklindedir. Bu önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir.

1937’de önce Prost tarafından yapılan nazım planda, şehrin 19. yüzyılda gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya çalışılmış ve tarihi çekirdeğin bazı sınırlandırılmalarına tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır. Prost İstanbul’u genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirecek bir plan hazırlayamamıştır. Örneğin nüfus büyüme sınırını 800.000 olarak öngörülmüştür. Ancak güzel bir kent yaratma ve koruma konularında önemli katkıları olmuştur. Hala geçerli olan ilkelerin bazıları şunlardır: Galata Köprüsü’nün Haliç içine doğru kaydırılarak yenilenmesi ve 2 ucunda düzenli alanlar yaratılması; Sarayburnu’nun depo ve yük garından arındırılarak temizlenmesi; Sultanahmet içerisinde arkeolojik ve turistik sahaların korunup geliştirilmesi, Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla denizden 40m. yükseklikten geçen bir düzlem üzerinde 9.50 m.den daha yüksek yapılanmaya izin verilmemesi şartı getirilmiştir. Bu koşul günümüze kadar Tarihi Yarımada’nın silüetinin korunmasını sağlamıştır.

Bu planda sanayi için bir alan ayrılmamış, ancak raporlarda sanayinin surlardan 500 metrelik bir tecrit sahasından sonra kurulabileceğinin belirtilmesi üzerine 1937’den 1954’e kadar surlar ve tecrit sahası dışında sanayi yerleşmiştir. 1937’de tamamlanan planda “Haliç boyunca uzanan sanayi, yolun güney dilimidir” şeklinde bir ifade vardır. Buradan Haliç çevresindeki sanayinin Haliç kenarında yerleşebileceği ifadesi çıkmaktadır. (Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu, 1980)

Bu kalıcı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi konularda önemli yanılgıları da olmuştur. Planda belirtilen "Çarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, umumi teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve geniş otomobil durak yerleri bırakılacaktır." notlarıyla Tarihi Yarımada'ya biçilen kimliğin yine bir kent merkezi olduğu anlaşılmaktadır. 1939 yılında Lütü Kırdar'ın vali ve belediye başkanı atanmasından sonra prost'un planı uygulanmaya başlamıştır. Bu konu bölüm 4.2.'de ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

1950'li yıllarda kentleşmenin hızlanması, büyük kentlere göçle yeni bir dönem başlamıştır.

1950-1980 Dönemi

1950'li yıllardan itibaren yaşanan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında büyük değişimler olmuş, açık ekonomiye geçiş hızlandırılmış, özel sektör yatırımları harekete geçmiş, ulaşım ve haberleşmenin gelişimi ile İstanbul büyük bir nüfus çekim merkezi olmuştur. Bu dönemde İstanbul, kurumların ihtisaslaştığı, merkezi iş alanını doğduğu ve sanayinin kent dışına taşınmaya başladığı bir metropolleşme sürecine girmiştir.

Artan sanayileşme ile birlikte o zamana değin görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bu dönemde 1950-60 yılları arası çok partili rejim denemeleri açısından da bir ilktir. CHP'nin ideolojisine karşı çıkan Demokrat Parti için, Cumhuriyetin başkenti Ankara'ya karşı, Osmanlı başkenti İstanbul imar hareketlerinin yoğunlaşacağı yer seçilmiştir. (Kuban, 1996) Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir, bu yönüyle ulaşım ağırlıklıdır. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlâk Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde tezahür eden bu uygulamalar bilimsel çalışmalarla rasyonelliği irdelenmiş bir programdan çok, sezgilerin ve olanakların biçimlendirdiği şekilde dayatılmıştır. (Yenen, 2001)

1960'da İstanbul'da kentsel nüfus 1.680.000'e ulaşmıştır. Kentleşmiş alanlar, belediye sınırlarını aşmış, yeni belediyeler hızla oluşmaya başlamıştır. Sanayi alanları çevresinde oluşan ilk yapılanmalar, giderek her sektörden, düşük gelirli halk tabakasının yerleşme alanları haline gelmiştir.

İstanbul, her dönemde göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiş, Kağıthane ve

Zeytinburnu'nda, ilk gecekondu mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Zeytinburnu'nun ardından Eyüp-Rami bölgesinin yakınlarında, şehre ikinci büyük gecekondu mahallesi olan Taşlıtarla ortaya çıkmıştır. İlk kez 1950'lerde Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesiyle oluşan Taşlıtarla, daha sonra Anadolu'dan gelen göç akınlarıyla da büyümüştür. 1950'lerin üçüncü büyük gecekondu alanı Kağıthane çevresinde gelişmiştir. (Özdeş, 1988)

1950 ve öncesinde sanayi geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmektedir. Sanayileşme hareketinin ilk defa bir plana bağlanması, 1954 senesinde yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı ile olmuştur. Bu planda Haliç'in Beyoğlu sahilleri birinci sınıf gayri sıhhi müesseseler ile antrepolara tahsis edilmiş, Kasımpaşa ve Kağıthane Deresi arası ile Kağıthane Atış poligonu arası ise birinci sınıf sanayilere ayrılmıştır.

1955-1959 arasında mevzii planlar ve sanayi planları ile sanayi bölgeleri belirtilmiştir. 1957'de Bakanlar Kurulu'nun kararı ile, İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

1961'de Belediye, İstanbul planlaması için geniş ölçüde faaliyete girişmiş 1963'te Milli Güvenlik Kurulu, sanayi potansiyelini rasyonel bir işletme ve gelişme zeminine oturtabilmek için İstanbul Nazım Planı'nın yapılmasını ve sanayi bölgelerinin tesbitini istemiştir. Bunun üzerine 7.5.1965'de (İstanbul Sanayi Nazım Planı ve Uygulama Mevzuatı Raporu) hazırlanmış ve kabul edilmiştir. 1966 Sanayi Nazım Planı olarak geçen bu planda kabul edilmiş sanayi alanları toplam 1140 hektardır. Bu planla, İstinye ve Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir. (Suher, 1994)

1960'larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekanın biçimlenişini değiştiren ikinci olgu da, imarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma olmuştur. Önce boş alanlar, daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur.

1970'lerde İstanbul büyük bir nüfus yığılmasını etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kentiçi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

1970'de, 1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanları yeterli olmadığı ve gelişmelerin planlama sınırları dışındaki bölgelere kaydığı görülmüştür. Bu tarihte, küçük sanayi siteleri halinde bir araya gelmeye başlamıştır.

1970'lerin bir başka olgusu olan otomobil üretiminin başlaması ise giderek özel oto sahipliğinin artmasını ve neticede Boğaziçi Köprüsü'nün yapımını getirmiş ve sonunda da, şehrin iki yakası arasındaki nüfus dengesini etkilemiştir.

1970 yılında kentleşmiş kesimlerde yerleşme sayısı 61'e yükselmiştir. Organize sanayi, önceki sanayi alanlarının yoğunlaşması ve uzantıları şeklinde devam etmiş, mevcut işyerleri yenilenme ve yükselme yoluyla yoğunluklarını artırmış, bu durum, başta Tarihi Yarımada olmak üzere eski kent dokusunun yaşadığı alanlardaki tarihi ve kültürel kimliği oldukça tahrip etmiştir.

20.7.1969'da bir kararname ile kurulan İstanbul Nazım Plan Bürosunun, 1973, 1978, 1980 yıllarında yaptığı planlar İmar ve İskan Bakanlığı'na sunulmuştur. Plan Bakanlık tarafından 1980 yılında onaylanabilmiştir.

İstanbul'un doğal tarihi ve kültürel kimliğinin korunması, günümüz insanın en büyük tarihi sorumluluğudur.

1980-2000 Dönemi

1980'li yıllar Türkiye'de her alanda kökten bir dönüşümün yaşandığı yıllar olmuştur. Bu dönüşüm öncelikle ekonomik ve siyasal yapıda meydana gelmiş, daha sonra toplumsal yapıyı etkileyerek fizik mekana yansımıştır. 12 Eylül 1980 askeri müdahalesi yapılmadan önce ülke için radikal kararların alındığı 24 Ocak ekonomi paketi açıklanmıştır. 1970'li yılların sonunda uygulanan, ekonomi politikaları, sosyal katmanlar arasındaki gerilimi arttırmış, dünya ekonomik krizinin etkileri ile birlikte, ülkede sorunlar üst üste gelerek Türkiye'yi 1980 askeri müdahalesine hazırlamışlardır. (Özdeş, 1988)

24 Ocak ekonomi paketinin en önemli özelliği, 1960 yılından 1980'e kadar uygulanan karma ekonomik düzenden serbest piyasa ekonomisine geçilmesidir. Diğer bir özelliği ise; devletin 1960'dan sonra çok önemli rol oynadığı üretim alanından çekilmesi, devlet müdahaleciliği ve girişimciliğini enerji, ulaştırma gibi alt yapı yatırımlarına yönelterek, özel sektörün farklı yatırım alanlarına yönelmesini sağlayacak girişimlerde bulunmasıdır. Bir başka önemi; yabancı sermayeyi teşvik etmesidir.

1980 sonrasında İstanbul metropoliten alanında planlı herhangi bir gelişim olmamıştır. Metropoliten alanın kentsel gelişimini 1980 sonrasında, kaçak, plansız, yasa dışı uygulamalar ve otonom kararlarla (Turizm Teşvik Yasası, 2. Boğaz Köprüsü vb.) parçacıl mekansal gelişmeler desteklemiştir.

İstanbul metropoliten alanının 1980 sonrası kent mekansal gelişimini olumsuz olarak etkileyen yasa dışı gelişmeleri destekleyen pek çok yasa çıkmış ve özellikle 1983 seçimlerinden sonra İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın uygulamaları ile kent gelişigüzel gelişme göstermiştir. 1980 sonrası dönemde İstanbul kentsel rantından pay almak isteyen sadece küçük gruplar ya da küçük sermaye olmamış, kentsel rantlarla ilgilenmeyen büyük sermaye sahipleri de kentsel rantlardan yararlanma uğraşı içine girmişlerdir.

29.7.1980'de onanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nda "planlı sanayi alanları içinde büyük ve küçük sanayi alanları için 5.6.1966 tasdik tarihli sanayi alanları Nazım Planı'nın ve 1966'dan sonra onanan sanayi alanları hükümlerinin geçerli olduğu" belirtilmiştir. Bu durum Haliç'teki sanayi alanlarının gelişmesine izin veren bir tutumdur.

Eski İstanbul nüfusunun yasadışı ve eski yerleşimlerin bulunduğu bölgeler, bu yeni ve dinamik yapı içinde yıkılıp yoğunlaşarak göreceli olarak daha yavaş büyürken, çevre alanlar, altyapı ve planları olmadan hızla gelişmiştir. Yatırım kararları, şehirlerin gelişme yönünü, hızını ve nüfusun dağılımını önemli ölçüde etkilemiştir.

Bu dönemde Eminönü-Sirkeci bölgesi ağırlıklı olarak imalat ve toptan ticaretin yapıldığı, Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya giden malın pazarlandığı, dağıtımının yapıldığı ve depolandığı bir merkez konumundadır. Beyoğlu-İstiklal Caddesi, özellikle 1960'ların sonlarından itibaren 1980'lere dek giderek cazibesini, niteliğini, pek çok özelliğini kaybetmiştir. 1980'lerin başında bir kültür yozlaşmasının içine girmiştir. Bu kültürel yozlaşma kullanıcılara ve dolayısıyla mekana yansiyarak, çevrenin harabe görünüm almasına giderek az sayıda kalmış olsa da nitelikli mallar satan veya kaliteli servis veren dükkanların caddeyi terk etmesine, kapanmasına ve bölgenin karanlık bir görünüme dönüşmesine neden olmuştur. İstiklal Caddesi; 1980'li yılların sonlarına doğru imaj değiştirme yenilenme süreci içine girerek mekansal yapısını iyileştirmiştir. İmaj değişikliği ilk olarak Tepebaşı ve Tarlabası yollarının genişletilmesi, İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması ve Taksim-Tünel arasında tramvayın yeniden işletmeye açılması ile bu yenilenme başlamıştır. Beş yıldızlı otellerin, yabancı marka zincir mağazalarının burada yer almasıyla Beyoğlu eski canlı, cazibeli günlerine kavuşmaya başlamıştır. Bu yenilenme sürecini açılan kitap evleri ve 1980'li yılların ortalarında moda olan müzik marketleri ile yenilen sinema ve tiyatro binaları ve bunlara ek olarak pastane ve lokantalar eklenince, özellikle genç nüfus ve turistlerin yoğun olarak kullandığı canlı-yaşayan bir mekan haline gelmiştir. Önceki dönemlerde kentin prestij mekanı olan Beyoğlu 1980 sonrasında özellikle 1990'lı yıllarda alış-veriş mekanı olmanın

ötesinde sinema, tiyatro, konser salonları, kitap evleri, müzik marketler ile bir kültür, lokanta,kahve, cafe, barları ile eğlence mekanı olarak önem kazanmıştır.

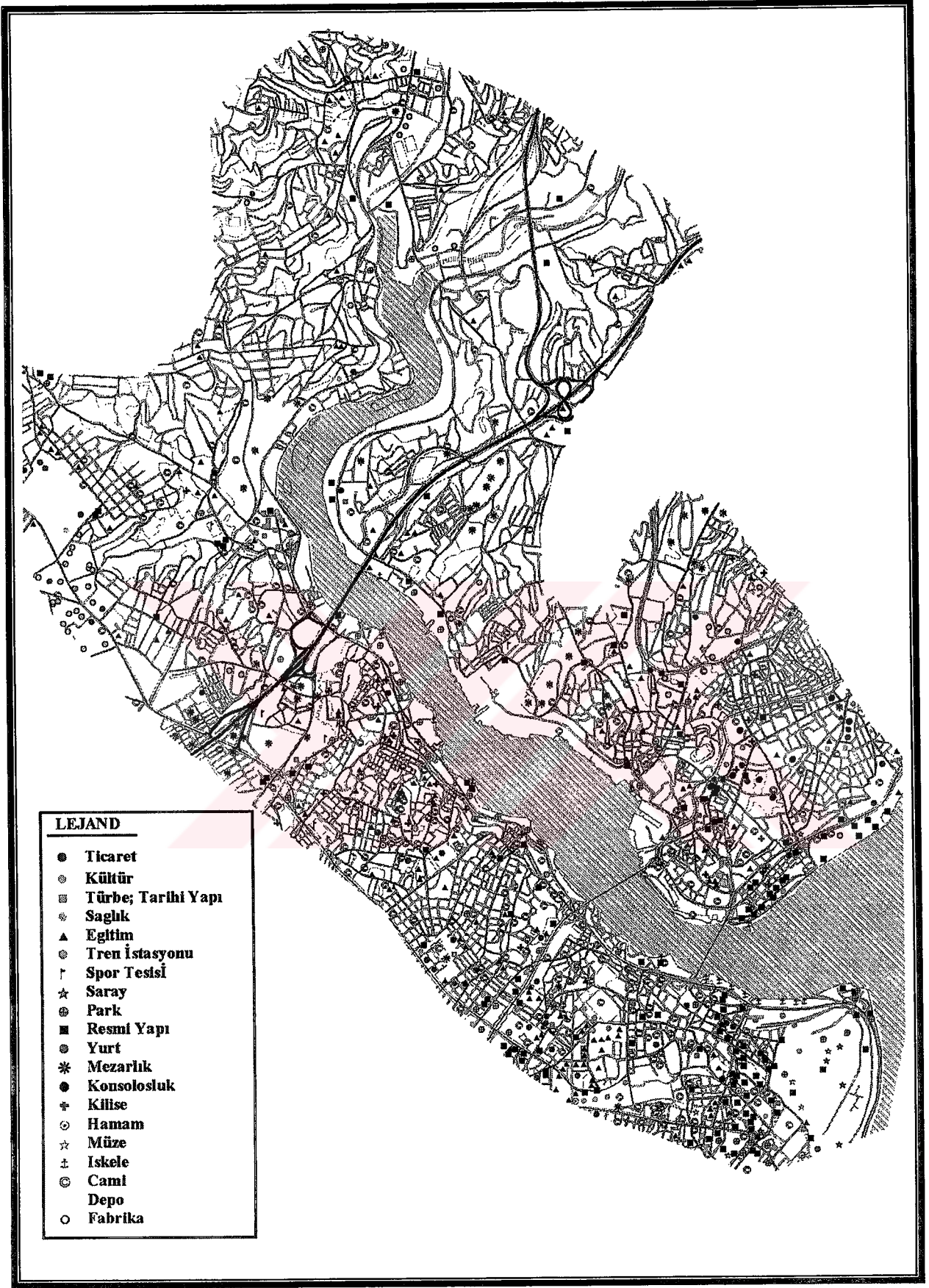
1980'lerde başlatılan imar hareketleri ile Haliç'i olumsuz yönde etkileyen sanayi fonksiyonundan arındırmayı hedeflenmiştir. Günümüzdeki Haliç kıyısı mekansal yapısında bu planın büyük etkisi vardır. Bu dönemde Haliç kıyısındaki sanayi tesisleri desantralize edilerek kıyıda park alanları düzenlenmiştir.

1994 ve 1995 yıllarında hazırlanan İstanbul metropoliten alanı nazım planlarında Haliç ve çevresinin sanayi işlevinden arındırılması ve bölgenin eski kimliği ile bütünleşen işlevlerin yer verilmesi ile hükümler yer almaktadır.

Haliç'in iki kıyısı boyunca uzanmakta olan yeşil alanlar, kuzey yakada Hasköy-Kasımpaşa arasında kıyıdaki tersane fonksiyonundan dolayı kesintiye uğramaktadır. Bu fonksiyon, bu bölge arkasındaki konut alanlarının kıyıyla bağlantısını koparmış durumdadır. Tersane fonksiyonundan dolayı kıyı kamuya açık değildir.

Galata ve Unkapanı köprüleri arasında her iki yakada da ticaret ve depolama merkezleri yer almaktadır. Kıyıda kamuya açık alanlar yoktur. Perşembe Pazarı ülke çapında ticari eşya ve inşaat malzemesi satış alanıdır. Toptan ve perakende ticaret merkezi bir aradadır.

Eminönü Unkapanı arasında hal binaları, depolar ve ticaret sarayı yer almaktadır. Bunların arkasında tarihi ticaret merkezi ise hala eski işlevini sürdürmektedir.



Harita 4.13 Haliç'te mevcut yapılar - İstanbul Şehir Rehberi, halihazır haritalar, İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü kaynaklarından yararlanılarak tez kapsamında Haliç odaklı olarak üretilmiştir, Yücetürk, Şubat 2001

4.2 Planların Siluete Etkisi

Kentin planlı gelişme dönemi, Cumhuriyetin ilanından önce Osmanlı döneminde II. Mahmut (1808-1839) ile başlamıştır. Bu dönüm noktasından önceki gelişim ise belirli kuralların çerçevesinde gerçekleşmiştir. İstanbul'un gerçek anlamda planlı döneme geçişi 1830'lu yıllardır. II. Mahmut döneminde başlatılan harita çalışmaları belirli ölçülerde önerileri de içeren planlara dönüştürülmüştür. 1837 yılında yapılan Alman Helmuth von Moltke planı bu anlamda yapılan ilk çalışmadır.

Moltke'nin planı 1839 yılında bir ilmuhaber haline getirilmiştir. Kentin makroformunu etkileyen askeri tesislerin planlama ve uygulaması bu devirde olmuştur. Bu ilmühabere göre, İstanbul'da yeni yapılacak binalar kagir olacaktır. Geniş meydanlar bırakılıp geometrik form ve kurallara ağırlık verilecektir. Yapılacak yollar, 8 – 9,6 - 12 -16 metre genişlikte olmak üzere dört kademeye ayrılmıştır. (Suher, 1994)

Osmanlı Devleti zamanında İstanbul'daki toplumsal ihtiyaçlar vakıf yoluyla karşılandığından devlet bünyesinde kentsel sorunlara eğilmek üzere bir örgütlenmeye gerek duyulmamıştır. Osmanlı toplumunda 19. yüzyıla kadar hizmetlerin bir bütün olarak mekanla ilişkisi ve arazi kullanımının düzenlenmesi vakıflar yoluyla gerçekleştirilmiştir.

1826 yılında, İstanbul kadılığı kaldırılarak yerine İhtisap Nezareti kurulmuştur. Şehreminilik kurumu 1832 tarihine kadar devam etmiş ve bu tarihte görevi Ebniye-i Hassa Müdüriyeti'ne devredilmiştir. 1848 yılında kentin planlama çalışmalarına yönelik "Ebniye Nizamnamesi" çıkarılmıştır. Bu nizamnamede kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yol genişlikleri, inşaatların denetimi ve bina yükseklikleri üzerine kurallar getirilmiştir. Bu dönemde, şehirdeki büyük yangınlardan sonra uygulanacak imar hareketlerini düzenlemek için mevzii plan yaptırılmaya başlanmıştır. Bir çeşit imar komisyonu olan, "İslahat-ı Turuk" komisyonu kurulmuştur. 1882 yılında çıkartılan Osmanlılar'ın ilk imar kanunu olan "Ebniya Kanunnamesi" ile, belediyelerin yapacakları imar uygulamalarının plan ve haritalara dayandırılması öngörülmektedir. (Tekeli, 1993b)

1855 tarihinde İhtisas Nazırlığı kaldırılarak şehremaneti yeniden kurulmuştur. Şehremaneti İstanbul'u 12 bölgeye ayırmış ve bu bölgelerden Beyoğlu ve Galata'yı daire kabul ederek ve bu bölgenin gerek akarları, gerek binaları ve gerekse bölgede oturanların istekleri dikkate alınarak belediye teşkilatının kurulmasına buradan başlamıştır. 1876'da (20), 1878'de (10), 1908'de tekrar (20) belediye dairesi kurulmuş, 1912 yılında ise daireler iptal edilerek, kent

şehremaneti şeklinde bir yönetim başlamıştır. Bu yüzyıl merkezi kararların egemen olduğu bir dönem olmuştur.

Cumhuriyetin ilanından sonra 1930'lu yıllar bürokratik girişimlerin başlangıcı olmuştur. Bu doğrultuda yeni belediye yasaları çıkartılmış belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirilmiştir. 1933 yılında üç kent plancısı ülkeye çağrılmış böylece yeni bir planlama dönemi başlamıştır. Bu plancılar; Alfred Agache Rio de Janeiro master planını hazırlamış, H. Lambert Paris, New York ve Chicago planlarında çalışmış, Hermann Elgoetz Essen planını yapmıştır. Bu üç plancı İstanbul kenti ile ilgili önerilerini raporlarla sunmuşlar aralarından Hermann Elgoetz'ün önerisi seçilmiş ve kentin bu tarihten sonraki gelişiminin temelini oluşturmuştur. (Kuban, 1996)

1933 H. Elgötz Planı

Hermann Elgoetz'ün İstanbul kent gelişimine ilişkin önerileri 1900'lü yıllarda tarihsel kentler için geçerli düşünceleri içermekte, kısmen işlevsel kısmen de simgesel bir yaklaşım izlemektedir. Elgötz'ün raporunda:

- Kentin tarihsel niteliğini vurgulayabilmek için önemli anıtların çevresinde, ana trafik arterlerinden uzak, ikinci derece ulaşım akslarının hizmet verdiği bir koruma alanı yaratarak kısmi bir canlandırma önerilmiştir.
- Şehrin iskan, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest sahalara bölünmesi gerekliliği belirtilmiş, Sur içindeki ve Haliç kıyılarındaki sanayi tesislerinin bu bölgeden çıkarılması önerilmiştir.
- Haliç üzerinde dört köprü önerilmiş ve yeni köprü bağlantılarının mevcut ulaşım sistemi ile bütünleştirilmesi belirtilmiştir. (Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce)
- Limanın, Haliç dışına çıkarılarak Haydarpaşa'ya ve Yenikapı'ya taşınması ve bu iki yeni limanın Sirkeci ile bağlantısının feribotlarla sağlanması önerilmiştir.
- Haliç boyunca uzanan yamaçların iş ve ticaret alanları olması öngörülmüştür.
- İstanbul'un deniz kenarında güneşli bir kent olması sebebi ile yeşil gölgelikli yollar ile bağlantılarının sağlanması önerilmiş, Haliç boyunca uzanan vapur iskeleleri arasında parklar yapılması, Beyoğlu ve Galata semtlerinin kuzeybatısında işçi mahalleleri ile

meyve-sebze bahçelerinin oluşturulması gerekliliği belirtilmiştir.

- Mevcut yolların genişletilmesi, Marmara ve Haliç kıyılarında yeni yollar açılması önerilmiştir.

Dönemin siyasal, ekonomik koşulları ve savaş tehlikesi sebebi ile Elgoetz'ün raporunda ileriye dönük bir kimlik ve projeksiyon yoktur. Elgötz'ün planı uzun yıllara yayılarak önemli ölçüde gerçekleşmiştir.

1935 yılında Elgötz'ün planının yetersizliği öne sürülerek Alman şehirci Prof. Martin Wagner İstanbul'a davet edilmiş ve bir rapor hazırlamıştır. Wagner raporu kenti çevresiyle birlikte ele almış, nüfus artışının, ekonominin, tarımın ve ulaşımın ilişkilerini analiz ederek kenti bir bütün olarak planlamıştır. Ancak bu rapor yetersiz bulunmuş ve hiç yararlanılmamıştır.

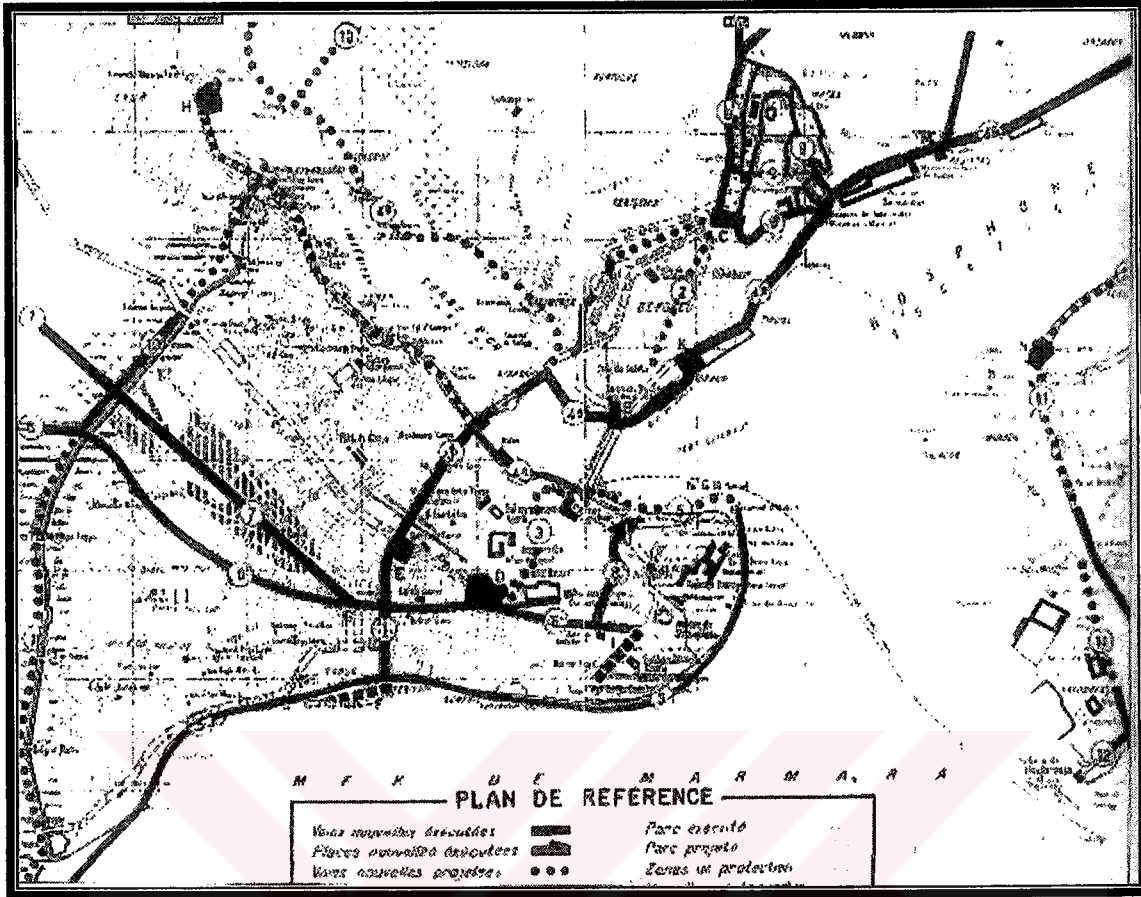
1937 Prost Planı

1936 yılında İstanbul'a davet edilen Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi olan Henri Prost 1950 yılına kadar kentte kalmıştır. Henri Prost kent için tümel bir plan hazırlamamış, suriçi, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy için ayrı planlar yapmıştır. Prost'un hazırladığı bu plan 1939 yılında yürürlüğe girmiş ve yirmi yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Prost'un planında:

- Ayasofya – Topkapı Sarayı – Sultanahmet Meydanı'nı içine alan bölge arkeolojik sit alanı olarak saptanmış ikinci koruma bölgesi suriçi kent olarak belirlenmiştir. Haliç ve Boğaz silueti doğrultusunda yapı yükseklikleri sınırlandırılmıştır.
- Haliç sahillerinin ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde gelişmesine müsait olacak şekilde düzenlenmesi öngörülmektedir.
- Atatürk köprüsünden Haliç'in sonlarına doğru olan bölgeler büyük sanayiye ayrılması planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında Galata ve Atatürk köprüleri arasında, gıda maddeleri ticaretine imkan verilecek, hal ve balıkthane düzenlenmesi öngörülmekte, Haliç'in kuzey yakasında Galata bölgesinde ise iki köprü arasında halka açık bir rıhtım planlanmıştır.
- Haliç'in güney yakasında bulunan limanın kaldırılarak, Yenikapı'da modern bir liman yapılması planlanmıştır.

- Haliç'in güney yakasında bulunan Sirkeci Garı'nın sadece elektrikli banliyö trenlerine ve Sarayburnu'nda düzenlenecek küçük limana gelecek eşya trenlerine tahsis edilmesi planlanmış asıl garın Yenikapı bölgesine taşınması planlanmıştır.
- Haliç kıyısındaki sur duvarlarından, buradaki ticaret ve sanayi alanlarının sıhhileştirilmesi ve ulaşımına zarar vermeyecek belirli kısımları korunacaktır.
- Haliç ve Marmara arasındaki kara surları 500 m. genişliğinde yeşil bantla sınırlandırılması planlanmıştır.
- Tarihi yarımada'nın silüetinin korunabilmesi için, denizden 40 m. yükseklikten geçen eğrinin üstünde kalan yerlerde en çok 3 katlı (12.50) yapılanma koşulları getirilmiştir.
- Beyoğlu ve Galata çevresi kentsel düzenlemelerle iyileştirilmesi planlanmıştır.

1939 yılında Lütfi Kırdar'ın vali ve belediye başkanı atanmasından sonra Prost'un planı uygulanmaya başlamış ve yeni bir imar faaliyeti başlanmıştır. Prost'un kenti işlevsel bölgelere ayırma kararı sonraki yıllarda olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Bu konudan en çok etkilenen bölge Haliç ve çevresidir. Planda Haliç'in sanayiye açılması bölgenin eski kent dokusunu tahrip etmiş denizi kirletmiştir. Eyüp ve Silahtarağa bölgesinde yer seçtirilen ağır ve orta büyüklükteki sanayi önemli bir çevre kirliliği yaratmış köhneleşmeye yol açmıştır. Planın Haliç'in gelişmesindeki olumlu kararı kat yükseklikleri konusunda getirilen sınırlamadır. İstanbul'un silüetini koruyabilmek için denizden 40 metre yükseklikte 9,5 metreyi geçmeyen en çok 3 katlı binalar yapılabileceği ilkesi Haliç silüetinin günümüze kadar korunabilmesinde atılmış ilk önemli adımdır. Bu sayede silüet korunabilmiştir. Prost'un planında da koruma anlayışı doğrultusunda büyük anıtların çevresinin temizlenmesi faaliyetine başlanmış, Beyazıt Camii çevresinde Beyazıt Meydanı, Yeni Camii çevresinde Eminönü Meydanı oluşturulmuştur. Planın 1939 yılında uygulamaya konulmasından sonra Haliç'in güney sahilinin ve sanayiye ayrılması öngörülen kesiminin Feriköy ve Şişli ile yol bağlantıları kurulmuş, Kasımpaşa Tersanesi'nin arkasından geçen Söğütözü Mezbahası'na giden yol açılmıştır. Prost planı, II. Dünya Savaşı sonrasında İstanbul nüfusunun hızla artması sonucunda, büyümeyen bir kentin planı olarak hazırlandığı için yetersiz kalmış, 1950 yılında Prost'un işine son verilmiştir. Lütfi Kırdar'ın belediye başkanlığı döneminde yaşanan bu imar faaliyeti sırasında kentte 1148 bina yıkılmıştır. (Tekeli, 1993b)



Harita 4.14 1937 Prost Planı (Çelik, 1986:130)

1949 Prof. Gerhard Kessler'in Önerileri

- Galata'ya gündüzleri 100.000'lerce kişinin çalışacağı, geceleri ise 15.000 bekçinin görev alacağı bir iş merkezi önermiştir.
- Eminönü-Eyüp sahilllerinde ise hurda evlerin yıkılarak bunların yerlerine iyi şartlarda sahip sağlıklı ticarethaneler, dükkanlar ve idare binalarının yapılmasını, bu yıkımları, önce yeni meskenler yapmak arkasından eskisini yıkmak metodu ile uygulanmasını önermiştir.
- Haliç'de yer alan tersanelerin Tuzla-Pendik arasında kaydırılmasını benimsemiştir.

1952-56 Müşavirler Heyeti Dönemi

1952-1956 yıllarında İTÜ Mimarlık Fakültesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü öğretim üyelerinin katılımı ile bir "Müşavirler Heyeti" oluşturulmuştur. Bu heyet gerekli araştırmaları yaparak Küçük Çekmece'den Tuzla'ya kadar uzanan alanda 1/10.000 ölçekli bir nazım plan yapmayı amaçlamıştır. Ancak hızla büyüyen kentin sorunları karşısında 1/5.000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı ile 1/10.000 ölçekli sanayi planını

hazırlamıştır. (Kuban, 1996)

Düzenlenen 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planında;

- Sanayi bölgelerinin, sur dışında Haliç'den Marmara'ya ve batıdan Bakırköy civarına kadar dağıtılması, Beyoğlu semtinin uygun yerlerinin sanayiye ayrılması ve konut alanları içinde kalan zararlı sanayinin buralardan taşınması önerilmiştir.

1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planında;

- Haliç'in Beyoğlu kıyıları 1. Sınıf gayrisihhi müesseselere ve antrepolara, Kasımpaşa ve Kağıthane deresi arası 1. sınıf sanayi yerleşmeleri için ayrılmıştır.
- Haliç üzerinde iki yeni köprü önerilmiştir. Bu köprüler Ayvansaray-Halicioğlu ve Fatih Cami Külliyesi'nin kuzeyinden Kasımpaşa iskeleleri arasındadır.
- Tünel Caddesi ile Tersane Caddesi arasındaki dar ada kaldırılarak Karaköy-Azapkapı arasında 25-30 metrelik bir yol açılması önerilmiştir.

1/10 000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı, İstanbul surları içi, Haliç sahili ve Beyoğlu bölgesi tasdik dışı kalmak üzere onaylanmıştır. Böylece planın öngördüğü bazı sanayinin yeni alanlara taşınması kararı uygulama dışı kalmıştır.

1956-60 Prof. Hans Högg Dönemi

1956 yılında Alman planlama uzmanı Hans Högg İstanbul'a davet edilmiştir. H. Högg'ün planında:

- Haliç sahil bandında ticaret, rekreasyon ve endüstri alanları topoğrafik şartlara göre birarada önerilmiştir.
- Atatürk köprüsü ile İstanbul'un büyük ulaşım yükünü Haliç kıyılarına yüklemiştir.
- Haliç'in güney yakasında Sirkeci bölgesindeki liman bölgesinin Anadolu yakasına, Adalara, ve Boğaziçi'ne hizmet eden donatım limanı fonksiyonunu üstlenmesi önerilmiştir.
- Kendiliğinden gelişen, şehir planlanması kavramının söz konusu olmadığı, her boyda inşaat arazisinin spekülatif ticaret tarafından belirlenerek oluşan düzensiz konut alanlarının Haliç'i daha fazla sarmasının önlenmesi gerektiğini özellikle belirtmiştir.

1958 yılında İstanbul'un planlamasını yürütmek üzere İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur.

1958-60 Prof. Piccinato Dönemi

- Piccinato, Haliç ve Belgrat ormanlarına kadar uzanan Alibey ve Kağıthane vadilerini İstanbul'un turizm kaynaklarından biri olduğunu belirtmiştir.
- Haliç'in iki sahilinde yerleşen sanayi tesislerinin Kağıthane ve Alibey dereleri yönünde ilerlemiş, Eyüp'ün peyzajını mesire yerlerindeki yeşil alanları mahvederek bu çevrede gecekonduların gelişmesine neden olduğunu kabul etmiştir.
- Haliç'in güney kıyısının sanayiden tamamen temizlenmesini ve bu temizlemenin Alibey vadisine kadar yapılmasını, Kağıthane'deki sanayinin ise dondurulmasını önermiştir.
- Eski İstanbul ve Beyoğlu yerleşmelerinin artık doymuş olduğunu, daha fazla yüklenilmemesini önermiştir. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılmasını önermiştir.

1964 Yılı 1/5000 Ölçekli İstanbul Sur İçi İmar Planı

Bu planda, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının belirtilmesi amaçlanmıştır. Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır.

Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku korunarak, ulaşım ırsal olarak Vatan ve Millet caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak plan tarihi ve sosyal kimliği içinde korunarak gelişmesini yönlendirecek önemli bir öneride bulunmamıştır.

- Yarımada'nın Haliç sahillerini çevreleyen bölümünün turizm olanaklarını değerlendirmek için ıslah gerekli bir parça olarak kabul edilmiştir.
- Sur kalıntılarını, 17. ve 18. yüzyıllardan kalma mimari eserleri kapsayan bu bölgenin bir park olarak düzenlenmesi ve İslami açıdan büyük bir önem taşıyan Eyüp ile bağlantı kurulması önerilmiştir.
- Bu şerit de yeniden sanayi alanlarının açılmasına, eskilerinin gelişme göstermesine imkan

verilmemesi istenmiştir.

- Haliç sahil şeridinde $\max h = 6.50$ olarak önerilmiştir.

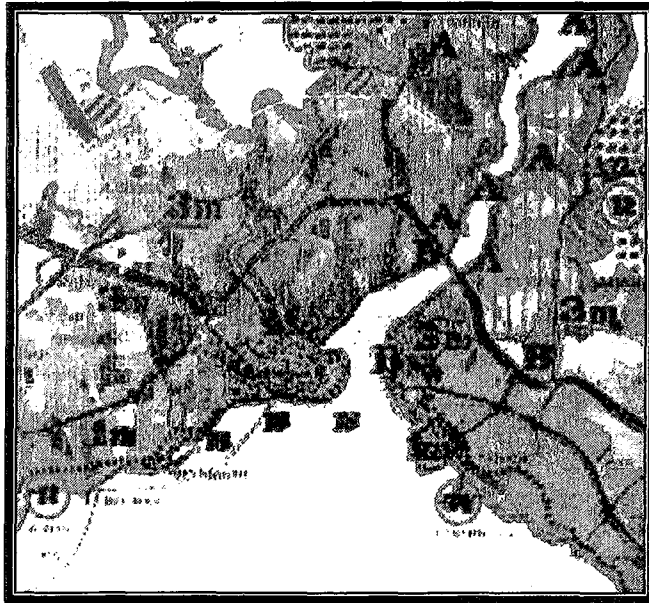
1966 Sanayi Alanları Planı

1966 sanayi planı çalışmaları Prost döneminde sanayiye ayrılan Haliç’de gittikçe plansız şekilde gelişen sanayi alanlarını ve bunların beraberlerinde getirdikleri gecekondulaşmayı önlemek amacı ile 1963 de başlanmış ve 1966 da uygulanmaya konmuştur. Bu plana göre:

- Eminönü-Eyüp kıyı kesiminde yer alan sanayi tesisleri dondurulmuştur.
- Karaköy-Silahtar kıyı kesiminde ise yeni sanayi tesisi yapımı önerilmiştir.
- 1966 da uygulamaya konan bu plan etkili olmamış, plan dışı gelişmeyi önleyememiştir.

1980 İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Planı

- 1980 onaylı bu planda Haliç’de Galata ve Atatürk Köprüleri arasında kuzey ve güney sahillerinde ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı önerilmiştir.
- Tarihi yarımada, Galata-Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde “kültürel doku ve doğal yapı”nın korunmasını ve bu alanlarda mevcut yoğunlukların azaltılması için önlemler alınmasını önermiştir.
- Onaylanarak yürürlüğe giren plan uygulamaya konulamamıştır.



Harita 4.15 1980 İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Planı

1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

- Haliç kıyılarındaki sanayinin kaldırılarak bu alanın kamuya açılması öngörülmüştür.
- Sanayi alanları kaldırılıp yerleri yeşil alan olarak düzenlenmiştir.

1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

Planın amacı; Bu alanın eşsiz tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak, gelecekteki gelişmesinin, tarihi ve kültürel yönden varolan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenerek bu eşsiz yerin, İstanbul, Türkiye hatta dünya insanının yararına sunulması olarak benimsenmiştir.

Plan için konulan hedefler de şunlardır;

- Tarihi yarımada, yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan (imalat, depolama vb.) fonksiyonlardan arındırılacak tarihi kesimlerinde (örneğin, Hanlar Bölgesi, Haliç Kıyı Bandı) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanışlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması; Aksaray'da varolan merkez potansiyelinin, kültür fonksiyonu ile bütünleştirilerek geliştirilmesi,
- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu artırmaksızın korunarak, yerleşik nüfus için gerekli donatım ve altyapısı sağlanmış sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,
- Haliç ve Marmara kıyılarının, kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Surların ve çevrelerinin, öncelikle yerleşik nüfusun spor ve yeşil alan gereksinimleri gözetilmek üzere yine kültür, turizm ve rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi,
- Tarihi yarımada ile ilgili olmayan trafiği, en etkili biçimde Yarımada dışına atabilecek by-pass ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması,
- Kara, deniz ve demiryollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içi ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi,
- Tarihi Yarımada'da yayanın tartışılmaz üstünlüğüne dayalı, taşıttan arındırılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması ve özenle geliştirilmiş yaya dolaşım ağları ile bütünleştirilmesi,

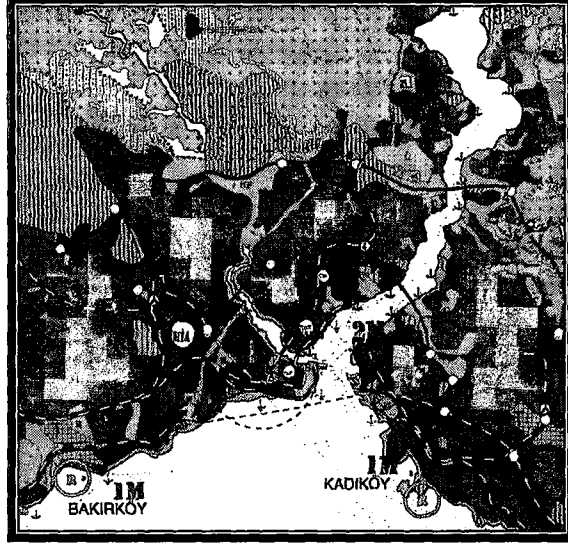
1995 İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı

Planın Amacı; 2010 yılına kadar olan süreçte İstanbul'un;evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak; tarihi-kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırmak üzere; ülke ve bölge kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken; dünyadaki ekonomik gelişme sürecinde dünya metropoller kademelenmesi içinde yerini alarak; dünya ve bölge ülkelerinin ekonomik yapıları ile bütünleşen, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılanmada öncü rol üstlenen tarih, bilim, sanat, siyaset, ticaret, hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

Plan için konulan hedefler ve politikalar ise şunlardır;

- İstanbul'un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak, tarihi-kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması,
- Geleneksel kent dokusunun, mutlak surette Metropoliten alt bölge gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması ve bu alanların sanayi, imalat, depolama gibi bu mekanlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması,
- Metropoliten alan alt bölge bütününde, uluslararası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vb. arazi kullanım kararlarının tespiti,
- Tarihi Yarımada içindeki kentsel prestij alanları tespit edilerek bu alanlar konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanırken kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi,
- Kentsel gelişme baskısının Tarihi Yarımada ve Boğaziçi üzerinden kentin doğu ve batı kutuplarına Kanat Çekim Merkezleri oluşturularak çekilmesi,
- Metropoliten alan alt bölge gelişme akslarının eski yerleşim merkezleri üzerindeki baskısının azaltılması, mevcut şehrsel doku alanlarının öncelikle düzenlenmesi ve iyileştirilmesi,
- Merkezdeki imalat sektörünün desantralize edilmesi,
- Yerleşik alanların yakın çevrelerinde büyük alış-veriş mekanlarının oluşturulması,
- Toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içinde yer alması,

- Raylı sistemlerin geliştirilerek birbirleri ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun kurulması,



Harita 4.16 1995 İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı

Planlamanın Haliç için getirdiği genel planlama ilkeleri ise;

- a) İstanbul'un önemli kimlik belirleyicileri olan tarihi kültürel dokusu, peyzajı, silüeti vb. dinamik koruma prensipleri ile korunmalıdır.
- b) İstanbul'un kimliği içinde çok önemli yer tutan Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Sur içinin mevcut değerleri ve birbirleriyle ilişkileri nedeniyle karma sit alanları olarak tespiti yapılmalı, özel rolleri ve statüleri belirlenmelidir.
- c) Tarihi Yarımada'nın tarihi ve doğal yapısı korunmalı, bu alanda merkezi iş alanının alansal gelişimi önlenerek, tarihi, ticaret ve turizm merkezi olarak gelişimi sağlanmalıdır. Sur dışında ise, mevcut merkezi iş alanının yükünü azaltabilecek ve uluslar arası karar ve yönetim merkezi olabilecek yeni bir merkezi iş alanını planlanmalıdır.

İstanbul'un tarihi ve kültürel çekirdeğini oluşturan Tarihi Yarımada'nın silüeti 40 rakım ile korunacaktır. Haliç, Marmara, Sarayburnu kıyıları ile silüetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silüeti taçlandıran külliye ve anıtların çevresi için alt ölçekli planlarda özel yapılaşma şartları getirilecektir.

Haliç'te koruma anlayışı, planlama ve tasarlama yaklaşımı açısından bütüncül bir nitelik taşıyacak olup eski kent dokusuna sahip Cibali-Ayvansaray-Eyüp aksı ve Sadabad gibi tarihi rekreasyon alanları planlarda mevcut dokuları sıhhileştirilecek korunacak alanlardır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışmamızda Haliç silüetinin değişim süreci beş ayrı dönemde incelenmiştir. Belirlenen tüm dönemler Haliç silüetindeki farklılaşmanın olduğu kırılma noktalarıdır. Bu doğrultuda yapılan incelemeler şu şekilde değerlendirilmiştir.

Birinci Dönem (M.Ö. 657 – M.S. 1453)

Bu dönemde Haliç silüetinin değişimi üç ayrı başlık altında incelenmiştir:

- İlk çağlarda Haliç
- Roma döneminde Haliç
- Bizans döneminde Haliç

İlk Çağlarda Haliç

İlkçağın Haliç'i sakin tertemiz denizi ve girintili, çıkıntılı yamaçları ormanlar ile kaplı, küçük koylar ile bezenmiş sakin bir kanaldır. Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşme Megaralı Byzas'ın M.Ö. 657 yılında günümüzde Sarayburnu olarak adlandırılan alanda kurulmuştur. Kurulan bu kentin boyutları ve biçimi kesin olarak bilinmemektedir. Ancak yapılan araştırmalar bu sınırın günümüzde sarayburnu olarak bilinen alan ve yakın çevresinden oluştuğu sonucunu çıkarmıştır. İlkçağ yazarlarının tarif ve tasvirlerine göre Haliç'in yamaçları ve tepeleri mabed ve sunakların mermer kitleleri ile kaplıdır.

Roma Döneminde Haliç

Roma döneminde Haliç'in gelişimindeki en önemli etkenler;

- Roma İmparatoru Septimius Severus'un yerleşmeyi ele geçirmesi; kent surlarını, Yunan dönemine ait yapıları yıkması,
- 324 yılında Roma İmparatoru I. Constantinus yerleşim sınırlarını genişleterek kenti Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti yapmasıdır.

Roma döneminde Haliç boyunca surların dışında limanla ilişkili olarak dağınık yerleşmeler oluşmuştur. Bunlar Blakema (Ayvansaray) adı verilen mahalle ve Haliç'in kuzeyinde Galata'nın olduğu yerde 'Sykae' olarak adlandırılan küçük yerleşmedir.

Roma döneminde yerleşme sınırlarının farklılaşmasının dışında silüeti değiştiren en önemli unsurlar şu şekilde sıralanabilir:

- Roma dönemi yerleşiminin karakterini oluşturan Mese Yolu'nun açılması, Büyük Saray, Hipodrom ve Constantinus surlarının inşası, Constantinus, Tauri – Teodosius, Augustaion forumlarının oluşturulması ve bu meydanların anıtsal sütunlarla vurgulanmasıdır.
- Uzun bir Pagan geçmişine sahip olan Roma'da hristiyan dinini topluma kabul ettirmede kiliseler simgesel ve işlevsel bir araç olarak kullanılmıştır. Ayasofya, Havarion ve Aya İrini Kiliseleri Roma döneminde yapılan silüete hakim en önemli dini yapılardır.
- Roma döneminde birinci tepenin (Akropolis) Haliç'e bakan yamacında Knegion denilen anfityatro; Zeuxippos Hamamları inşa edilmiş, limanlar onarılmış ve yeni tapınaklar yaptırılmıştır.
- Revaklar-Helenistik kentlere özgü temel bir kentsel yapı tipi olan direkli yollar; kentsel görünümün biçimlenmesini önemli ölçüde etkilemişlerdir.

Bizans Döneminde Haliç

Bizans döneminde Haliç'in genel strüktürünü oluşturan etkenler;

- Yerleşme sınırlarının yeni yerleşme alanlarını ve Blakerna'yı (Avyansaray) içine alan ve bugüne kadar gelen surların bulunduğu alana kadar genişlemesi,
- Birinci tepenin merkezinden batıya yönelen Haliç'e paralel tepeler çizgisini birbirine bağlayan ve üzerindeki forumlar çevresindeki anıtsal yoğunlaşmayla kentin kaburgasını oluşturan anayolun (Mese=Divanyolu) gelişmesidir.

Bizans döneminde yerleşme sınırlarının farklılaşmasının dışında silüeti değiştiren en önemli unsurlar şu şekilde sıralabilir:

- Bu dönemde kent yapısındaki en önemli işlevsel ve fiziksel değişiklik sarayın kentin batısına (Blahernai – Ayvansaray Bölgesi) savunması kolay bir bölgeye taşınmasıdır.
- Bizans döneminde Haliç kıyıları önemli bir iç liman olma özelliğini devam ettirmektedir. Byzantion ve Constantinopolis'in Prosforion ve Neorion limanları (Sirkeci ve Bahçekapı bölgesi) Bizans'ında esas limanlarıdır. Kentin Haliç'e bakan sur kapıları boyunca, çeşitli malların indirildiği iskeleler vardır.
- Bizans döneminde Haliç yaptırılan kilise ve manastırlar ile farklı bir görüntü sergilemektedir. Bunların en önemlileri kuzey yakada; Anthimos Kilisesi, Hagia Eirene

Kilisesi (Arap Camii), Panteleimon Manastırı; Güney yakada; Meryem adına inşa edilen bir kilise, Petrion denilen hisarın içine yaptırılan Ortodoks Patrikhanesi, İsa Pantokratöros'un kilisesi (Zeyrek Kilise Cami), Pantepoptes manastırının kilisesi (Eski İmaret Camii), On İki Havari (Hagioi Apostoloi) Kilisesi, Theodosia (Evphemia) Kilisesi (Gül Camii), Pammakaristos manastırı (Fethiye Camii), Khora Manastırı (Kariye Camii), Aya Tekla Kilisesi (Atik Mustafa Paşa Camii)'dir.

Bizans döneminde, Constantinus dönemindeki kent sınırları ile kentin yeni sur çizgisi arasında kalan bölge ikinci derecede, kentin günlük hayatının kenarında bir kuşak olarak kalmış ve kentin diğer bölgeleri için karakteristik olan anıtsal simgeler yer almamıştır. Surların yapılması ile Haliç büyük bir Hristiyan merkezi olan şehrin kuzeyini boydan boya sınırlayan geniş ve emin büyük bir liman durumuna girmiştir. Kapıları ve önlerinde iskeleleri olan surlar, aralıklarla kale şeklinde burçlarla takviye edilmiştir.

657-1453 yıllarını kapsayan bu dönemin sonunda;

- Haliç kıyısında ve arkadaki yüksekliklerde birçok kilise ve manastır sıralanmaktadır. Özellikle Haliç'e hakim burunlar ve tepelerin yüksek noktaları görkemli yapıların yer aldığı noktalar olmuştur.
- Haliç'in güney kıyısının iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölge olmasına karşılık, kuzey kıyıda etrafı surlarla çevrili ayrı bir şehir olan ve 14. yüzyıldan itibaren Cenovalıların bir sömürgesi olan Galata dışında belirli bir mekan yoktur.

İkinci Dönem (1453-1663)

1453 yılı ile başlayan dönem İstanbul ve Haliç'in gelişim sürecinde yaşanan en önemli dönüm noktasıdır. Ondört buçuk asırlık pagan ve hristiyan yaşamı olan kent fetihle birlikte yeni bir oluşum sürecine girmiştir.

1453-1663 yılları arasını kapsayan dönemde yerleşime Türk kenti kavramını yerleştirmek ve kenti toplumsal, fiziksel açıdan iyileştirmek amacıyla yeni bir faaliyet dönemi başlatılmıştır: 1453 yılından itibaren Haliç silueti de kentin yeni hakimlerine göre değişim göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü, yeniden imar ve gelişim sürecinde yaptırılan camiler, külliyele, saraylar ve kamu yapıları ile vurgulanmaya çalışılmıştır. Fetihden sonra kentin yerleşim dokusu - silueti İslam dini ve yeni toplum yapısının getirisi olan farklı kültürel anlayışla değişim göstermiştir.

- Türk kenti kavramını yerleştirmede dini yapılar önemli bir araç olmuş yeni gelişme alanları, odak noktaları olarak yaptırılan külliyelerle belirlenmiştir.
- Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi ile başlayan süreç, 17 kilisenin camiye dönüştürülmesi ile devam etmiştir.
- Bu dönemde Haliç'in güney yakasında suriçi bölgesinin dışında Eyüp'te peygamberin sahabellerinden Ebu Eyyub El-Ensari'nin mezarı olduğu rivayet edilen yerde bir türbe ve bir cami yaptırılmasıyla yeni bir yerleşme bölgesi kurulmuştur. Haliç'in kuzey yakasında ise Galata bölgesi gelişimini sürdürmüş, Galata'nın batısında yer alan Kasımpaşa semti ise, kurulan tersanenin canlandırdığı bir yerleşim bölgesi olmuştur.

İstanbul'un geleneksel kent özelliklerini gösteren mekan organizasyonu artan nüfus ve yeni gelişme alanları ile Haliç silueti gelişimini sürdürmüştür. Bu dönemde Haliç'in güney silüetine hakim öge konut alanlarının odak noktasında yer alan külliyelerdir. Kuzey silueti ise tersane, askeri yapılar, Galata Kulesi ile farklı bir görüntü çizmektedir.

Üçüncü Dönem (1663-1839)

Bu dönem, Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama ve gerileme dönemlerini içine almaktadır. Osmanlı İmparatorluğunda duraklama ve bunalımın ilk belirtileri 17.yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmaya başlamıştır. 1683 Viyana yenilgilerini belgeleyen Karlofça (1699) ve Pasarofça (1718) anlaşmalarını askeri bozgunlar ve toprak kayıpları izlemiştir. 17. yüzyıl boyunca süren ayaklanmalar, devletin toplumsal düzenini ve ekonomisini zayıflatmıştır. Yeniden eski gücüne kavuşmak için siyasi ve sosyal alanda yenilik çabalarına girmiştir.

Yapılan yenililikler siyasi veya sosyal alanda köklü değişimleri sağlayamamış, birtakım sembolik göstergelerle Osmanlı İmparatorluğu'nun eski gücünün devam ettiği izlenimi vermeye çalışılmıştır.

Bu dönemde Haliç silüetini değiştiren en önemli etkenler şu şekilde sıralanabilir:

- 1718-1730 yılları arasında gerçekleşen ve tarihte Lale devri olarak bilinen dönem Haliç silüetinin değişiminde önemli bir rol oynamıştır. Haliç'in silüetini değiştirecek Batı'dan etkilenen imar hareketleri gerçekleştirilmiş, mimaride Avrupa modasının benimsenmesine doğru adımlar atılmıştır.
- Lale Devrinden sonra anıtsal yapıların yapılmasına devam edilmiştir. I. Mahmut ve izleyen sultanların saltanatlarında yabancı mimarlar İstanbul'a çağırılmış ve imar

etkinliklerinde görevlendirilmişlerdir. Yabancı mimarların barok ve rokoko üslubunda ele aldıkları yapılar ile Osmanlı başkenti yeni bir görünüm kazanmıştır. Bu üslup farklılaşmasının sebebi bu dönemde yapılan binaların farklı işlevleridir.

- Bu dönemde birbuçuk yüzyıl süren yoğun yapım etkinliklerinin ardından suriçindeki yerleşme anıtsal yapı açısından doyum noktasına ulaşmış, yeni yapılar için elverişli boş alanlar kalmamıştır. Bu nedenle, dönemin önemli gelişmesi sur dışındaki mahalle ve bölgelerinde olmuştur. Bunun paralelinde 17. yüzyılda yerleşme alanları giderek büyümüş, kentin yerleşim bölgeleri Boğaz ve Haliç kıyıları ve Üsküdar'a kadar genişlemiştir. Dönemin surdışı yerleşmeleri olarak adlandırılan Kasımpaşa, Piripaşa, Hasköy, Söğütözü semtleri sürekli bir yerleşme alanı olacak şekilde birleşmiştir. Çalışmamızın konusu olan Haliç'in kuzey ve güney yakalarında surların dışında önemli yerleşme alanları oluşmuştur. Haliç'in suriçi kentle sınırlı görünümü yerini kıyılarda yoğunlaşan birbiriyle bağlantılı yerleşmeler bütününe kaydırmıştır.
- Bu dönemde yapılan saraylar, köşkler, yalılar ve kışlalarla Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü vurgulanmış, İstanbul batılı bir görünüme bürünmüştür. Bu doğrultuda inşa edilen yeni işlev ve farklı mimarideki yapılar Haliç silüetine de farklı bir anlam kazandırmıştır.

Bu devirde imar faaliyetleri dinsel ve anıtsal yapılardan görkemli saraylara, köşklere, kasırlara ve yalılara kaymıştır. Haliç'in iki yakasında köşk, kasır, saray, bahçe inşaatları birbirini izlemiştir. Bu dönemde yaptırılan saraylar, köşkler, kasırlar ve yalılarla yerleşme sınırları kıyı çizgisine kadar inmiştir. Bir önceki dönemdeki silüete egemen külliye yapılarına farklı boyut ve mimarideki yeni öğeler (saray, köşk, kasır ve yalı)) katılmıştır.

Dördüncü Dönem (1839 – 1923)

1839-1923 yılları arasını kapsayan bu dönemde İstanbul'un ve Haliç'in fiziksel yapısını değiştiren en önemli iki olay, 1839 Tanzimat'ın ilanı ve 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması'dır.

1839 Tanzimatın ilanı ile kentin fiziksel yapısı değişime uğramış; eşitlik, özgürlük, insan hakları kavramları ilk defa Osmanlı siyasal hayatına girmiştir. 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması; İstanbul'da girişilen kentsel büyüme modelleri ve planlama çalışmalarını etkilemiş batının ekonomik denetimi için gerekli kurumları hazırlanmıştır. 19. yüzyıl başlarına kadar teknoloji, bilim ve eğitim alanlarında sınırlı kalan yenilik hareketleri, bu tarihten itibaren fikri alanda da etkili olmaya başlamıştır.

Bu dönemde yaşanan ekonomik ve siyasal değişim sonucu Haliç silüetini farklılaştıran unsurlar şu şekildedir:

- Ulaşım: Yaptırılan köprüler, teknolojik gelişmenin bir sonucu olan buharlı gemilerin hizmete girmesi ile farklılaşan liman yapısı, demiryolu ve atlı tramvaylar ile ulaşım ağı geliştirilmiş ve modernleşmiştir.
- Sanayi Tesisleri: Sanayi alanları Haliç boyunca sultanların sarayları için seçtikleri alanlarda gelişmiştir. 19. yüzyıl boyunca imparatorluk sahilsarayları, köşk ve kasırları yıkılarak yerlerine askeri kurumlar, fabrikalar ve demiryolu terminalleri yapılmıştır. Bu faaliyetler imparatorluk arazilerinin kamulaştırılması anlamı taşımaktadır.
- Dini Yapılar: Yeni kent modelinin amaçlarından biriside batı teknolojisi ile kültürünü esas alan bir kent imajı yaratmaktır. Bu amaç doğrultusunda, batıyı taklit eden Osmanlı sarayı ve yakın çevresi Avrupa'dan alınan yeni bir üslubu benimsemiştir. Geleneksel külliye-cami geleneği bozulmuş, camilerin işlevi, gösteriş amacıyla sınırlı kalmıştır. Suriçinin doygunluğa ulaşmasıyla kentin surdışı ve kıyılardaki gelişmesi, daha da yayılmıştır. Özellikle Boğaziçi'ndeki yerleşmeler gelişmiştir. Bu dönemde yapılan camiler Boğaz kıyılarında yer seçtirilen gösteriş amaçlı yapılardır. (Ortaköy Camii, Dolmabahçe Camii gibi)

Bu dönemden itibaren Haliç silüeti de farklı bir anlam kazanmıştır, Lale Devri ile başlayan imar faaliyetleri sonucu ortaya çıkan bahçeler içinde sahilsarayların, köşkların, yalıların yerini fabrikalar ve kışla yapıları almıştır. İlk defa bu dönemde Haliç'in iki yakası köprü ile birbirine bağlanmıştır. Bu dönemde yaptırılan kışla yapıları, fabrikalar ile haliç silüetine farklı bir mimari üslup girmiş, yeni öğeler ile Haliç coğrafî mekanının kıyı bölgesinde işlevsel bir değişiklik olmuştur.

Beşinci Dönem (1923 – 2000)

1923 Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan bu dönemde Haliç'in mekansal yapısını ve silüetini değiştiren faaliyetler üç ayrı dönemde incelenmiştir:

- 1923-1950 yıllarını kapsayan dönem
- 1950-1980 yıllarını kapsayan dönem
- 1980-2000 yıllarını kapsayan dönem

1923-1950 Dönemi

Cumhuriyetin ilanının ilk yılları kentin büyük bir siyasal dönüşüm yaşadığı, savaş içinden geçtiği, başkentlik işlevini yitirdiği ve bunun sonucu nüfusunun yarı yarıya azaldığı yıllar olmuştur.

Cumhuriyet Dönemi İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, iki önemli belirleyici daha ortaya çıkarmıştır. Bunlar başkentin Ankara'ya taşınması ve bir çok kent planlarının yapılmasıdır atılım kararlarını içermektedir.

Cumhuriyet'ten sonra şehrin planlı olarak büyümesinin gerekliliği daha iyi anlaşılmış ve bu doğrultuda planlar yapılmıştır. Haliç'in bugünkü görünüm ve yapısına, yapılan bu planların olumlu yada olumsuz etkileri olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümünü, mekan ve olguların bir bölümünü, yapılan planlar ortaya çıkarmıştır:

Cumhuriyet Döneminin ilk planlama çalışmaları 1933 Elgötz planıyla başlamıştır.

1937'de önce Prost tarafından yapılan nazım planda, şehrin 19.yüzyılda gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya çalışılmış ve tarihi çekirdeğin bazı sınırlandırılmalarına tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır. Bu plan ile;

- sanayinin Haliç'te toplanması, Boğaziçi'ndeki sanayi ve depoların kaldırılarak Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine getirilmesi,
- kentiçi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması kabulünden hareketle, önceki dönemde başlayan Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu yakaları bağlantısının Atatürk Köprüsü (1939) ile güçlendirilmesi, Unkapanı - Yenikapı arasında Atatürk Bulvarı'nın açılması, Haliç'in iki sahilinin bir sanayi yolu ile sarılması, Haliç'in etrafını saran sanayinin Atatürk Köprüsü ve Unkapanı üzerinden Atatürk Bulvarı ile Yenikapı Limanı'na bağlanması, bu yolun Haliç'in güneyinde Unkapanı ve Galata köprüleri arasında devam ederek hallerin ve balıkhanenin Eminönü Meydanı ile ilişkisinin kurulması, mevcut yolların toplu ulaşım olarak verecek biçimde düzenlenmesi,
- Tarihi yarımadaanın silüetinin korunabilmesi için, denizden 40 m. yükseklikten geçen eğrinin üstünde kalan yerlerde yapılanma koşulları kısıtlanması, önerileri getirilmiştir.

1950-1980 Dönemi

1950’li yıllarda kentleşmenin hızlanması, büyük kentlere göçle yeni bir dönem başlamıştır.

1950’li yıllardan itibaren yaşanan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında büyük değişimler olmuş, açık ekonomiye geçiş hızlandırılmış, özel sektör yatırımları harekete geçmiş, ulaşım ve haberleşmenin gelişimi ile İstanbul büyük bir nüfus çekim merkezi olmuştur. Bu dönemde İstanbul, kurumların ihtisaslaştığı, merkezi iş alanının doğduğu ve sanayinin kent dışına taşınmaya başladığı bir metropolleşme sürecine girmiştir.

- Sanayi alanları çevresinde oluşan ilk yapılanmalar, giderek her sektörden, düşük gelirli halk tabakasının yerleşme alanları haline gelmiştir.
- İstanbul, her dönemde göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde yerleşmiştir. Böylece Haliç kıyılarında yerleşen sanayi çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur. (Kağıthane, Alibeyköy, Rami...)
- Sanayileşmenin hız kazanması ile sanayileşme hareketinin ilk defa bir plana bağlanmış, 1954 senesinde yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı bu sebeple yapılmıştır. Bu planda Haliç’in Beyoğlu sahilleri birinci sınıf gayri sıhhi müesseseler ile antrepolara tahsis edilmiş, Kasımpaşa ve Kağıthane Deresi arası ile Kağıthane Atış poligonu arası ise 1.sınıf sanayilere ayrılmıştır.
- 1966 Sanayi Nazım Planı olarak geçen bu planda kabul edilmiş sanayi alanları toplam 1140 hektardır. Bu planla, İstinye ve Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir.
- 1960’larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekanın biçimlenişini değiştiren ikinci olgu da, imarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma olmuştur. Önce boş alanlar, daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur.
- 1970’li yıllarda organize sanayi, önceki sanayi alanlarının yoğunlaşması ve uzantıları şeklinde devam etmiş, mevcut işyerleri yenilenme ve yükselme yoluyla yoğunluklarını artırmış, bu durum, başta Tarihi Yarımada olmak üzere eski kent dokusunun yaşadığı alanlardaki tarihi ve kültürel kimliği oldukça tahrip etmiştir.

- 20.7.1969'da bir kararname ile kurulan İstanbul Nazım Plan Bürosunun, 1973, 1978, 1980 yıllarında yaptığı planlar İmar ve İskan Bakanlığı'na sunulmuştur. Ancak plan Bakanlıkça 1980 yılında onaylanabilmiştir.

Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir, bu yönüyle ulaşım ağırlıklıdır. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlâk Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde ortaya çıkan bu uygulamalar bilimsel çalışmalarla rasyonelliği irdelenmiş bir programdan çok, sezgilerin ve olanakların biçimlendirdiği şekilde dayatılmıştır.

1980-2000 Dönemi

1980'li yıllar Türkiye'de her alanda kökten bir dönüşümün yaşandığı yıllar olmuştur. Bu dönüşüm öncelikle ekonomik ve siyasal yapıda meydana gelmiş, daha sonra toplumsal yapıyı etkileyerek fizik mekana yansımıştır. 12 Eylül 1980 askeri müdahalesi yapılmadan önce ülke için radikal kararların alındığı 24 Ocak ekonomi paketi açıklanmıştır. 1970'li yılların sonunda uygulanan, ekonomi politikaları, sosyal katmanlar arasındaki gerilimi arttırmış, dünya ekonomik krizinin etkileri ile birlikte, ülkede sorunlar üst üste gelerek Türkiye'yi 1980 askeri müdahalesine hazırlamışlardır.

29.7.1980'de onanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı'nda "planlı sanayi alanları içinde büyük ve küçük sanayi alanları için 5.6.1966 onay tarihli sanayi alanları Nazım Planı'nın ve 1966'dan sonra onanan sanayi alanları hükümlerinin geçerli olduğu" belirtilmiştir. Bu durum Haliç'teki sanayi alanlarının varlığına izin veren bir tutumdur.

İstanbul metropoliten alanının 1980 sonrası kent mekansal gelişimini olumsuz olarak etkileyen yasa dışı gelişmeleri destekleyen pek çok yasa çıkmış ve özellikle 1983 seçimlerinden sonra İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın uygulamaları ile kent gelişigüzel değişim göstermiştir. Bu dönemde başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki; bu operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise; Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılmasıdır. Günümüzdeki Haliç kıyısı mekansal yapısında bu sürecin büyük etkisi vardır. Bu dönemde Haliç kıyısındaki sanayi tesisleri desantralize edilerek kıyıda park alanları düzenlenmiştir.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperlerinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiş, altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler hızla gelişmeye başlamıştır. Bu uygulama sırasında ortaya çıkan olumsuzlukların nedeni, İstanbul Metropoliten Alanıyla ilişkileri kurulmuş, mülkiyet, uygulama, etaplama, mevzuat yönünden hazırlıkları yapılmış, yöre sakinlerinin katılımı sağlanmış bütünsel planlama yaklaşımının olmayışıdır.

Sonuç olarak;

İstanbul'u günümüzde bir dünya kenti kimliği veren doku-siluet özellikleri, doğal tarihsel zenginliği ile Roma-Bizans-Osmanlı dönemleri mimarlık ve kentsel tasarım ilkelerinin ürünleridir.

Haliç ve çevresi; mimari, tarihsel, estetik ve sanat özelliği bulunan ve birarada bulunmaları sebebiyle teker teker taşıdıkları kıymetten daha fazla önemi olan, kültürel ve doğal çevre elemanlarının (yapılar, bahçeler, bitki örtüleri, yerleşim dokuları, duvarlar) birlikte bulunduğu bir bölgedir.

Haliç'in bu özelliklerinin kaybolmaması için bölgeyi bir imalat ve toptan ticaret merkezi olarak görmeyip; turizm, kültür, sanat, eğlence ve ticaret merkezi olarak düşünerek, bu yönde geliştirici adımlar atmak gereklidir.

Tarihsel kent merkezlerinin çağdaş yaşantı ve gelişim ile bütünleşerek ve yaşama uygun fonksiyonlar kazandırılarak korunması başarılı bir planlama için esastır.

Bu konu için iki yaklaşımda bulunulabilir:

- Tarihsel çevreyi koruyarak, yeniden bir işlev kazandırmak ve yararlılığını sağlamak,
- Tarih boyunca birikerek günümüze ulaşan bilgi, veri, yapı ve alanları, çağdaş düzenlemeler, bilgiler ve kavramlar açısından yeniden yorumlayıp, eskiyle olan bütünlüğünü bozmadan, yeni amaçlara uygun olarak sistemleştirerek bölgenin yaşatılmasını sağlamak.

Tarihi çevreler gibi, sivil mimarlık ve anıt eserlerin korunmasına yönelik çalışmalar etkin ve dinamik bir planlama süreci içinde ele alınmalıdır. Bunun için kentsel gelişme eğilimleri dikkate alınarak, olduğu gibi saklamak yerine, yenileme ve değerlendirmeyi esas alan modeller benimsenmelidir. Tarihsel yapıları ve çevreleri 'müze alanları' olarak kullanmak

yerine bu alanlardan yararlanmak daha doğru ve faydalı bir yaklaşımdır. Böylece bu alanlar eski canlılık ve işlevselliğini koruyacaktır.

Yapılan incelemeler sonucunda, Haliç'in İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayan bir merkez olduğu, bu merkezin tarihi, ticari, turizm ve ulaşım fonksiyonlarının dikkate alınarak ve üstün kamu yararının da gözönünde tutularak değerlendirilmesi gerekliliği saptanmıştır.

Ülkemizin ve insanlığın geçmişinde önemli bir rolü olan Haliç'in korunarak gelecek nesillere ulaştırılması için yapılması öngörülenler iki başlık altında değerlendirilmiştir:

- Haliç coğrafi mekanında bölgenin tarihi kimliği ile uyumlu bir işlevsel dönüşümü sağlamak, (bölge bütününe iki boyutlu yaklaşım)
- Haliç coğrafi mekanını üçüncü boyutta inceleyerek yeni yapılanma koşulları getirmek, (bölge bütününe üç boyutlu yaklaşım)

Haliç coğrafi mekanında bölgenin tarihi kimliği ile uyumlu bir işlevsel dönüşümü sağlamak için getirilen öneriler;

1) Türkiye ve İstanbul'un geçmişinde çok önemli bir rol oynayan Haliç'i köhneleşerek yok olmaktan kurtarmak;

Ülkemizin ve insanlığın geçmişinde önemli bir rolü olan Haliç coğrafi mekanının hak ettiği şekilde korunarak gelecek nesillere ulaştırılması gereklidir. Bunun sağlanabilmesi için Haliç coğrafi mekanının bütüncül olarak değerlendirilmesi ve planlanması gereklidir.

2) Haliç coğrafi mekanının kent bütünü içinde yükleneceği işlevleri ve bunların sınırlarını ve niteliklerini belirlemek;

Haliç coğrafi mekanında korunması gerekli yapı ve yapı grupları belirlenerek, konut, turizm, kültür ve ticaret temel fonksiyonlarını getiren ve bunların sınırlarını esnek biçimde belirleyen bir planlama yaklaşımı izlenmeli, bu sınırların saptanmasında, geleceğe dönük gelişim yatırımlarının belirlenmesi ve bu gelişimin çevreye yapacağı etkilerin belirlenmesi bilinçli ve planlı bir gelişme için önemlidir.

3) Haliç coğrafi mekanında yer alan tarihi, kültürel ve estetik mirasa etkin bir işlev vererek Haliç'i bölgenin sosyo-ekonomik kimliği ile bütünleştirmek;

4) Bölge kimliği ile uyuşmayan tüm işlevleri bölgenin dışına çıkarmak;

Bölgenin tarihi ve kültürel kimliği ile uyuşmayan her türlü fonksiyonun (sanayi, imalat,

toptan ticaret, transit yollar gibi) tamamen bölgenin dışına yönlendirilmesi ve bu fonksiyonlardan boşalan alanların köhnemelerine izin verilmeden en uygun işlevin kazandırılması gereklidir.

5) Haliç coğrafi mekanının geçmişten günümüze gelen mevcut yol ve yerleşme dokusunu belli ölçüler içerisinde çağdaş şehrsel fonksiyonlara cevap verecek şekilde düzenleyerek korumak;

Haliç coğrafi mekanını üçüncü boyutta inceleyerek yeni yapılanma koşulları getirmek için getirilen öneriler;

1) Siluet-Yükseklik Sınırlaması

Haliç coğrafi mekanını oluşturan yamaçların tarihin her döneminde kentsel gelişme ile bütünleştiği bilinmektedir. Yamaçların genel olarak dışa dönük, perspektif yönünden zengin olanak sağlayan konumları ve daha fazla eğimli kesimlerinde bile ortaya çıkan manzara terasları, yamaçların olduğu kadar, Haliç'in tümünün gelişme değerini arttırıcı özelliklerdir. Bu terasların tepelerle, teraslarda yer alan abidelerle veya kıyılarla bütünleştirilmesi, doğal ve fiziksel yapıya açıklık kazandırmak yanında, estetik yönden de anlamlı bir biçimlenme sağlayacaktır.

Prost planında +40 kotu üzerindeki yapılanmaya getirilen sınırlandırma, istenen düzeyde gerçekleşmiş olmasa bile, doğal forma bağlı gelişme koşullarının etkinliğini göstermesi bakımından ilginç bir örnektir.

Kıyı ve tepelerin oluşturduğu sırtlar arasında kalan yamaçlar bölgenin doğal ve fiziksel yapısının bir özelliğidir. Yamaçlar kıyı düzlüklerinin bittiği +10 kotundan başlayarak, güney yakada +40 ve +50 arasında değişen kottaki, kuzey yakada ise +100 ve +110 arasında değişen sırtlara kadar uzanmaktadır.

Haliç'in güney yakasındaki yamaçların +40 ve +50 kotunu geçen noktalarında yapılaşma kısıtlamaları getirilmiştir.

Haliç'in doğal formu bugünkü eşsiz silüetinin kaynağı olduğu kadar, tarih boyunca süregelen biçimlenmesinin de temel belirleyicisidir. Bugün çok önemli yapılarla bütünleşerek, tepeler ve sırtlarda belirginlik kazanmış olan bu doğal form, kıyılardaki açık alanların yarattığı kontrastla güçlenmiştir.

Ancak giderek çoğalan bir yapılaşma, silüetin çarpıcı kontrastını, bu kontrastı oluşturan tarihi

eserleri ve tepeleri tehdit etmektedir. Yapılaşmaya ilişkin olarak, doğal formun tarihi yapılar ile bütünleştiren bir kentsel tasarım çalışması ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

2) Haliç'in görsel bütünlüğünü olumsuz yönde etkileyen yapılaşmaları temizlemek,

Görsel bütünlüğü olumsuz etkileyen tek faktör silüetin bozulması değildir. Tarihi binaların etrafında gelişen yanlış ve çarpık yapılaşma da bu bütünlüğü bozmaktadır. Bunun önlenmesi için tarihi yapıların etraflarının olabildiği kadar açılması ya da bu yapı ile bütünlük sağlayarak, yapının görsel ve tarihi kalitesi üzerinde olumsuz etki yapmayan bir yapılaşma getirilmesi gereklidir.

3) Haliç coğrafi mekanında ortaya çıkacak yoğunluk taleplerinin ve spekülasyon baskıları gözönünde tutularak, yoğunluk, gabari gibi yapılaşma sınırları getirmek;

Haliç ve çevresi kültürel ve tarihi değerlerinin yanısıra İstanbul'un merkezi konumunda olan ve rant geliri oldukça yüksek bir bölgedir. Ayrıca anıt eser ve sivil mimarlık örnekleri çevresindeki yapılanma koşullarında kısıtlamalar getirilmelidir.

Yapılaşma şartlarının bu şekilde dengelenmesi hem yoğun yapılaşma talebini kısıtlayacak hem de silüetin korunması için faydalı olacaktır.

4) Silüete hakim anıtsal yapıları, surları ortaya çıkarmak için bakım, onarım ve peyzaj düzenlemelerinin yapılması;

5) Haliç silüetinin korunması için; silüeti oluşturan anıtların görünümünü olumsuz yönde etkileyecek, doku karakterini bozacak iri kütleli ve yüksek gabarili yapılanmalara izin verilmemesi;

6) Haliç coğrafi mekanı bütününe fotogrametrik rölövelerinin hazırlanarak yeni yapılanma önerilerinin bu silüet üzerinde değerlendirilmesi;

7) Tarihi Yarımada'ya getirilen yapılaşma sınırlamasının, hazırlanması gereken fotogrametrik rölöveler ile Haliç bütününe uygulanması

8) Manzara noktaları;

Haliç coğrafi mekanının jeomorfolojik yapısı ile bütünleşen tarihi yapılaşma eşsiz bir silüet sağlamaktadır.

Haliç'in jeomorfolojik yapısının sağladığı önemli avantajlardan biri de çok sayıda manzara teraslarına ve bir noktadan çok geniş görüş alanlarına olanak sağlamış olmasıdır. Tüm

Sarayburnu ve Sultanahmet boyunca Boğaziçi, Anadolu, Adalar ve Marmara Denizi'ne açılan manzara terasları vardır.

Haliç boyunca da gerek sırt eteklerinde, gerekse yamaçlarında, hatta tüm kıyı boyunca, yakın manzaralı, manzara terasları bulunmaktadır.

Uzak ve yakın perspektife hakim olmak bakımından en önemli noktalar kuşkusuz İstanbul'la sembolleşen yedi tepedir. Bunlardan altı tepe çalışmamız kapsamına girmektedir. Bunlar;

- 1) Topkapı Sarayı-Ayasofya-Hipodrom (40m.)
- 2) Çemberlitaş (55m.)
- 3) Beyazıt-Üniversite Merkez Binası ve Süleymaniye Camii civarı (60m.)
- 4) Fatih Camii ve civarı (65m.)
- 5) Sultan Selim Camii ve civarı (60m.)
- 6) Tekfur Sarayı-Vlakerna Tepesi (Bu tepe Edirnekapi'da Kariye Camii civarındadır.)(55m.)

Bu tepelerle bütünleşen külliye ve camilerin herhangi birinin minaresinden İstanbul ve çevresinin görünüşlerini yakalamak olanağı vardır.

Ancak tüm bu bakış noktalarının ya da mekan dizilerinin potansiyel olarak çok güçlü olmasına karşın varlıkları bilinmemekte, günümüz planlarında yeterince değerlendirilmemektedir.

Haliç, tarih ve kültür varlıkları ile donanmış bir çevre olmakla birlikte ayrıntıda, sokak ölçeğinde bu değerini yansıtmaktan uzaktır. Belirli bakış açıları içinde etkileyici görünüşleri bozan çirkin yapılaşma ve yapı cephelerinin yıkılması veya en azından belirli tasarım elemanları ile maskelenmesi gereken kesimler vardır. Bazı tarihi değeri olan fakat harap durumdaki yapıların zaman içinde yenilenerek gerçek değerlerine kavuşturulması gereklidir.

Bütün bu çalışmalar süresi içinde ulaşılması planlanan ana hedef Haliç coğrafi mekanının barınma fonksiyonunu yitirmeden, metropoliten alan ölçeğinde bir kültür-turizm ve bunlara bağlı olarak tarihi ticaret merkezi olarak planlanması ve tarih boyunca üstlendiği işlevleri sürdürebilmesidir. Bu iyileştirme çalışmasında en önemli konu yapılacak planlamanın üçüncü boyuttaki etkisinin önemidir. Bu çalışma bu amaca hizmet etmek için yapılmıştır.

KAYNAKLAR

Ahunbay, Z. (1984), “Haliç’in Doğal, Tarihi ve Mimari Değerlerinin Korunması”, Kültür Mirasımız, sayı:12.

Ahunbay, M. (1994), “Surlar”, İstanbul Ansiklopedisi.

Akın, N., (1995), 19. yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayıncılık, İstanbul.

Altınay, A. R., (1998), Eski İstanbul, İletişim Yayınları, İstanbul.

Arseven, C. E., (1989), Eski Galata ve Binaları, Şefik Matbaası, İstanbul.

Ataman, S. Y., (1997), Türk İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

Ayverdi E. H., (1958a), Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu, Ankara.

Ayverdi, E. H., (1958b), 19. Asırda İstanbul Haritası, İstanbul Fethi Derneği İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

Arslan, N., (1992), Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul (18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, no:9, İstanbul.

Bayrak, M. O., (1996), İstanbul Tarihi, İnkilap Yayınları, İstanbul.

Belge, M., (1994), İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı, İstanbul.

Cezar, M., (1991), 19.yy. Beyoğlu, Mustafa Cezar, Ak Yayınları, İstanbul.

Çelik, Z., (1986), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Deleon, J., (1993), Bir Tutam İstanbul, Altın Kitaplar Yayınevi, İstanbul.

Deleon, J., (1997), Balat ve Çevresi (İstanbul’un Fethi Ve Haliç Semtleri), Remzi Kitabevi, İstanbul.

Dirimtekin, F., (1959), Fetihden Öncesi Haliç Surları, İstanbul Matbaası, İstanbul.

Durbaş, R., (1995), Galata Köprüsü, İletişim Yayınları, İstanbul.

Evren, B., (1998), Galata Köprüleri Tarihi, Milliyet Yayınları, İstanbul

Eldem, S.H., (1973), Köşkler ve Kasırlar I ve II, DGSA Yayınları, İstanbul.

Eldem, E., (1996), “Osmanlı Dönemi İstanbul’u”, Dünya Kenti İstanbul Sergisi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- Eruzun, C., (1994), “İmar Planları”, İstanbul Ansiklopedisi.
- Eyice, S., (1975), “Tarihte Haliç”, Haliç Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Eyice, S., (1994a), “Haliç”, İstanbul Ansiklopedisi.
- Eyice, S., (1994b), “Galata”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, cilt:18.
- Eyice, S., (2001), “Haliç ve Tarihçesi”, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi.
- Gerçek, S. N., (1997), İstanbul’dan Bende Geçtim, Kitabevi, İstanbul
- Gravürlerle Türkiye - İstanbul 1, (1996), T. C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Güngör, N., (1996), Seyyahların Kaleminden Şehr-i Şirin İstanbul, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Güngör, N., (1998), Türk Yazarlarının Kaleminden Bir Hayal İstanbul, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Haliç Master Planı Ve Uygulama Programı Kesin Raporu, 1977, Boğaziçi Üniversitesi Matbaası.
- Haskan, M. M., (1996), Eyüp Sultan Tarihi, Eyüp Sultan Belediyesi, İstanbul.
- Işın, E., (1996), ‘İstanbul’da Gündelik Hayat’, Y.K.Y., İstanbul.
- Işın, E., (1992) “19. yüzyılda Modernleşme ve Gündelik Hayat”, İ.B.Ş.B. Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No: 8, İstanbul.
- İBŞB, (1994), İstanbul Nazım Plan Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu.
- İBŞB, (1995), İstanbul Nazım Plan Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı.
- İBŞB, (1996), “İstanbul Armağanı 1- Fetih ve Fatih”, Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- İBŞB, (1996), “İstanbul Armağanı 3- Gündelik Hayatın Renkleri”, Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- İBŞB, (1997), İstanbul Araştırmaları 1-2-3, Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- İBŞB, (1998), İstanbul Şehir Rehberi, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı.
- İncicyan, P.Ğ., (1969), İstanbul Tarihi, İstanbul.

İnalçık, H., (1996), "Fatih Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", Dünya Kenti İstanbul-Habitat-2, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

İSKİ, (2001), Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul.

Janin, R. (1964), Constantinople Byzantine, Institut Français D'etudes Byzantines, Paris.

Kayra, C., (1990a), İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları, İstanbul.

Kayra, C., (1990b), İstanbul Mekanlar Ve Zamanlar, Ak Yayınları, İstanbul.

Kayra, C., (1990c), Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, no:1, İstanbul.

Kayra, C., ve ÜYEPAZARCI, E., (1992), 2. Mahmut'un İstanbul'u Bostancıbaşı Sicilleri, İstanbul.

Kuban, D., (1970), "İstanbul'un Tarihi Yapısı", sayı:79, Mimarlık Dergisi, Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., (1994), "Gravürler", İstanbul Ansiklopedisi.

Kuban, D., (1996), İstanbul Bir Kent Tarihi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., (1999), Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

Küçükerman, Ö., (1988), 'Feshane' Defterdar Fabrikası, Sümerbank Yayınları, İstanbul.

Kara, H., (1997), "Eyüp Sultan Yerleşme Dokusunun Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi – Değişimi" Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla 1. Eyüp Sultan Sempozyumu, İstanbul.

Karoly, K., (1995), Şehir Tarihi ve Mimarisi, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Kömürcüyan, Dünya Kenti İstanbul Habitat-2, Türkiye Ekonomik Ve Toplumsal Tarih Vakfı İstanbul Tarihi.

Mantran, R., (1990), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi 1-2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Mantran, R., (2001), İstanbul Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul.

Mazak, M., (1998), Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Otobüsleri A.Ş.

Mediterraneans 10 İstanbul Özel Sayısı, (1997), Yapı Kredi Yayınları.

Müller-Wiener, W., (1977), Bildlexikon Zur Topographie İstanbuls, Tübingen.

Müller-Wiener, W., (1998), Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Ortaylı, İ., (1977), İstanbul'un Mekansal Yapısının Gelişimi, Amme Dergisi.

Ortaylı, İ., (1987), İstanbul'dan Sayfalar, Hil Yayın, İstanbul.

Öz, T., (1987), İstanbul Camileri I, II, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Özdeş, G., (1988), İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı Araştırma ve Değerlendirme Çalışmaları, MSÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Sakaoğlu, N., (1994), "Lale Devri", İstanbul Ansiklopedisi.

Schiele, R. ve Müller W., (1988), 19. yüzyılda İstanbul Hayatı, İstanbul.

Sözen, M., ve Tanyeli U., (1986), Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul.

Suher, H., (1994), "Planlama", İstanbul Ansiklopedisi.

Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla III. ve IV. Eyüp Sultan Sempozyumu tebliğler, Eyüp Belediyesi Kültür Yayınları, (2000)

Tekeli, İ., (1993a) Kent İçi Ulaşım ; İstanbul Dergisi , İSTANBUL : Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ., (1993b), "İcabında Plan", sayı:4, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Tutel, E., (1997), Şirket-i Hayriye, İletişim Yayınları, İstanbul.

Tümertekin, E., (1997), "İstanbul İnsan ve Mekan", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, cilt:13.

Ünver, A.S., (1995), İstanbul Risaleleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, no:19, İstanbul.

Yenen, Z., (1988), Vakıf Kurumu İmar Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yenen, Z., ve Kılıç, A., (2001), "Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi", Haliç 2001 sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi.

Yücetürk, E., Horoz, M., Koçkal, M.O., Çakır, A., Konyalı, A., Hökelek, S., (1998), İstanbul Osmanlı Dönemi Camileri, Lisans Bitirme Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 16.10.1975

Doğum yeri İstanbul

Lise 1990-1993 Akasya Koleji

Lisans 1994-1998 Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Çalıştığı kurumlar

1998-1999 MİM Yapı Mimarlık İnşaat ve Ticaret Ltd. Şti.

2000-Devam ediyor İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire
Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğü



T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ