

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İSTANBUL KENT MERKEZİNDE
TİCARET GELİŞİMİ, ETKENLERİ ve
ULAŞIM ODAKLI MEKANSAL KURGUSU
TARİHİ YARIMADA (EMİNÖNÜ ve FATİH)
BEYOĞLU, ŞİŞLİ ve BEŞİKTAŞ ÖRNEĞİ**

Şehir Plancısı Ahmet Turan SEPETCİ

**FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Koruma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Emre AYSU

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	iv
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÇİZELGE LİSTESİ	x
ÖNSÖZ	xi
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiii
1. GİRİŞ	1
2. KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNİ ETKİLEYEN GENEL KAVRAMLAR ve BU SÜREÇTE İSTANBUL KENTİNİN KONUMU	4
2.1 Sermaye Birikim Süreci ve Kentsel Mekanda Gelişimi	4
2.2 Kent Merkezi, Arazi Kullanım ve Ulaşım İlişkileri	8
2.2.1 Kent Merkezi Tanımı, Merkez Fonksiyonlarında ve Hizmetler Sektöründe Değişim Süreci	8
2.2.2 Arazi Kullanım - Ulaşım İlişkileri ve Kuramsal Yaklaşımlar	14
2.3 Türkiye ve İstanbul’ da Sermaye Birikim Süreci ve Kentsel Mekanda Gelişimi..	21
2.3.1 İstanbul Kent Merkezi Mekansal Gelişimi	25
2.4 İstanbul’un Küresel Boyutu	28
3. İSTANBUL KENT MERKEZİ TİCARET YAPISI ve GELİŞİM ETKENLERİ	35
3.1 İstanbul’un Fethine Kadar Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri	35
3.1.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi	35
3.1.2 Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi	43
3.1.3 Ekonomik Yapı Gelişimi	44
3.1.4 Değerlendirme	46
3.2 1453 -1839 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri	48
3.2.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi	48
3.2.2 Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi	54
3.2.3 Ekonomik Yapı Gelişimi	58
3.2.4 Değerlendirme	69
3.3 1839 -1923 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri	72
3.3.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi	72
3.3.2 Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi	82
3.3.3 Ekonomik Yapı Gelişimi	84
3.3.4 Değerlendirme	92
3.4 1923 -1980 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri	95
3.4.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi	95
3.4.2 Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi	119

3.4.3	Ekonomik Yapı Gelişimi	120
3.4.4	Değerlendirme	125
3.5	1980' den Günümüze Kadar Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri	129
3.5.1	Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi	130
3.5.2	Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi	139
3.5.3	Ekonomik Yapı Gelişimi	146
3.5.4	Değerlendirme	152
4.	İSTANBUL KENT MERKEZİ TARİHİ YARIMADA, BEYOĞLU, ŞİŞLİ, BEŞİKTAŞ İLÇELERİ TİCARET GELİŞİMİNİN ALT SEKTÖRLERDE GELİŞİMİ ve MEKANSAL KURGULARI	156
4.1	Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçelerinde Genel Olarak Yıllara Göre Gelişen Üst Düzey Hizmetler	156
4.1.1	Bankalar ve Finans Kuruluşları ile Sigorta Şirketleri ve Acenteleri Gelişimi.....	157
4.1.2	Mali Müşavirlerin Gelişimi	159
4.1.3	Yurtiçi ve Yurtdışı Nakliyecileri, Kargocular, Nakliyat Komisyoncuları ile Gümrük Komisyoncuları Gelişimi	160
4.1.4	Otel, Lokanta ve Eğlence Yerleri ile Turizm Belgeli Tesislerin Gelişimi	161
4.1.5	Filmcilik, Reklamcılık, Tiyatro, Sinema, Yerli Film ve İhracatçıları Gelişimi...	162
4.2	Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçelerinde Yıllara Göre Gelişen Alt Sektörler.....	163
4.2.1	Eminönü İlçesi	163
4.2.2	Fatih İlçesi	172
4.2.3	Beyoğlu İlçesi	178
4.2.4	Şişli İlçesi	187
4.2.5	Beşiktaş İlçesi	195
4.3	Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri, Ulaşım Bağlı Ticari Fonksiyon Gelişme Dinamikleri.....	202
4.3.1	Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri Mevcut Ticaret ve Hizmet Alanları ile Ulaşım İlişkileri	202
4.3.2	Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri Mevcut Ticaret ve Hizmet Alanları ile Planlanan Ulaşım - Hizmet Yatırımları İlişkileri	207
5.	SONUÇLAR.....	213
	KAYNAKLAR.....	219
	ÖZGEÇMİŞ.....	224

KISALTMA LİSTESİ

İS	İstanbul
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İTO	İstanbul Ticaret Odası
İVNTM	İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü
MİA	Merkezi İş Alanı

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Sermaye birikim süreci ve kentleşme süreci (Candan vd., 2004)	4
Şekil 2.2 Sermaye birikim süreçlerinin kentin mekansal gelişimindeki etkileri (Yakar, 1999). 5	
Şekil 2.3 Burgess eş merkezli çemberler modeli (Rodrigue, 2007).....	16
Şekil 2.4 Hoyt sektör modeli, Harris ve Ullman çok merkezli büyüme modeli (Rodrigue, 2007)	17
Şekil 2.5 Hybrid arazi kullanım modeli (Rodrigue, 2007)	20
Şekil 2.6 Ulaşım modelleri, arazi kullanım ilişkilerinin gelişimi (Rodrigue, 2007)	20
Şekil 2.7 İstanbul il bütünü yerleşim gelişimi (İBB,1995).....	26
Şekil 2.8 İstanbul Belediyelerinin bina yapım yoğunluklarının yıllara göre dağılımı (TÜİK, 2000)	27
Şekil 2.9 İstanbul mahallelerinin bina yapım yoğunluklarının yıllara göre dağılımı (TÜİK, 2000)	27
Şekil 2.10 Dünya küresel kentleri-alfa, beta, gama grubu kentler	29
Şekil 2.11 Muhasebe hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)	30
Şekil 2.12 Bankacılık ve finans hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004).....	31
Şekil 2.13 Reklamcılık hizmetinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)	32
Şekil 2.14 Yönetim danışmanlığı hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004) ..	32
Şekil 2.15 Sigortacılık hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)	33
Şekil 2.16 Hukuk hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004).....	34
Şekil 3.1 Bizans dönemi forumları ve yedi tepe (Kuban,2001)	36
Şekil 3.2 Byzantion (Kuban, 2001)	36
Şekil 3.3 Byzantion kent planı (Müller-Wiener,2001)	37
Şekil 3.4 Byzantion kent planı (İBB,2003a).....	38
Şekil 3.5 Bizans dönemi forumları (Kuban, 2001).....	39
Şekil 3.6 Bizans dönemi Konstantinapol mekansal yer seçimleri (Ortaylı, 1999).....	39
Şekil 3.7 Konstantinapol, 4–7 yy. (Müller-Wiener, 2001).....	40
Şekil 3.8 Bizans dönemi limanları kentteki dağılımı (Müller-Wiener, 2001).....	42
Şekil 3.9 Bizans ve Roma dönemi yerleşmeleri (İBB,2003a).....	42
Şekil 3.10 15. yy Konstantinopol bölgeleri	43
Şekil 3.11 1453 yılına kadar ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi	47
Şekil 3.12 15. ve 18. yüzyıllarda İstanbul mekansal yer seçimleri (Ortaylı, 1987)	49
Şekil 3.13 Fetih sonrası yarımada planı (1453 – 1520) (Kuban, 2004).....	50

Şekil 3.15 1603 – 1730 arası yarımada planı (Kuban, 2004)	51
Şekil 3.16 1730 – 1789 arası yarımada planı (Kuban, 2004)	51
Şekil 3.17 1789 – 1839 arası yarımada planı (Kuban, 2004)	52
Şekil 3.18 Üsküdar’dan Sarayburnu’ na bakış açısı silüeti (Kuban,1993).....	53
Şekil 3.19 16.yy İstanbul kenti ve yedi tepe (Kuban,2001)	53
Şekil 3.20 P. Blanchard’ ın 1865 tarihli Hoca paşa yangınına ait gravürü (İBB,2003a)	57
Şekil 3.21 17.yy. Anadolu ulaşım yolları (Aydemir vd., 2004)	62
Şekil 3.22 1453 - 1839 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi	71
Şekil 3.23 Pangaltı’da kurulan yeni mahalle ve Taksim’e bağlantısı (Çelik,1998)	72
Şekil 3.24 1864, 1869, 1881 ve 1907 Nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları ve tünel güzergahı (Çelik,1998)	73
Şekil 3.25 Yeni Valide Galata Köprüsü-Eminönü’ne bakış (İBB,2005)	74
Şekil 3.26 Yeni Valide Galata köprüsü-Galata-Beyoğlu’na bakış (İBB,2003a).....	74
Şekil 3.27 İstanbul ulaşım sistemi, Stolpe planı, 1855 (Kuban, 2001)	75
Şekil 3.28 Moltke planı ana aksları (Çelik, 1998).....	78
Şekil 3.29 19.yüzyıl sonları ile 20.yüzyıl başlarındaki büyük İstanbul yangınlarının çıktığı semtler (Cezar,1985).....	79
Şekil 3.30 Hocapaşa Yangını’ndan sonra düzenlenen ana caddeler (Çelik,1998)	79
Şekil 3.31 Hocapaşa Yangını’nın yayıldığı alan (Çelik,1998).....	80
Şekil 3.32 19. yy merkezi iş alanı (Ortaylı,1999).....	81
Şekil 3.33 Sirkeci iskelesi (İBB,2005.)	84
Şekil 3.34 Sarayburnu 1880 (İBB,2005)	85
Şekil 3.35 1839-1923 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi ..	94
Şekil 3.36 Prost planı 1937 (İBB, 2003b)	97
Şekil 3.37 Prost planı arkeolojik saha (İBB, 2003b)	99
Şekil 3.38 1939–1948 arasındaki dönemde yeni yol ve meydan çalışmaları.....	101
Şekil 3.39 Aksaray’ dan Atatürk Bulvarı görünüşü	102
Şekil 3.40 Taksim – Harbiye caddesi	102
Şekil 3.41 Dolmabahçe – Beşiktaş asfalt yolu	103
Şekil 3.42 1950 yılında İstanbul’da tramvay hatları (Gülersoy, 1989)	103
Şekil 3.43 1923-1950 arası yarımada planı (KUBAN,2004)	104
Şekil 3.44 1957 yılına kadar Beyoğlu ve kuzeyinde gelişen yol aksları (İVNTM, 1957)	106
Şekil 3.45 1957 yılına kadar Tarihi Yarımada ve batısında gelişen yol aksları(İVNTM,1957)106	
Şekil 3.46 1957 yılına kadar Anadolu yakasında gelişen yol aksları (İVNTM, 1957)	107

Şekil 3.47 Menderes imar uygulamalarından sonra Aksaray ve çevresi (İBB,2003a).....	108
Şekil 3.48 Menderes imar uygulamalarından sonra Barbaros Bulvarı (İBB,2003a).....	109
Şekil 3.49 Menderes imar uygulamalarından sonra Millet Caddesi (İBB,2003a).....	109
Şekil 3.50 Menderes imar uygulamalarından sonra Laleli (İBB,2003a).....	110
Şekil 3.51 İstanbul ulaşım sistemi 1960 (KUBAN, 2001)	110
Şekil 3.52 Sur içi Nazım imar planı 1964 (İBB, 2003b)	112
Şekil 3.53 1966 Onanlı İstanbul sanayi alanları planı (İBB, 2003a).....	112
Şekil 3.54 Boğaz köprüsü yapım aşaması	113
Şekil 3.55 1923-1950 yılları arasında sıklıkla kullanılan ulaşım araçları örneği (İBB, 2005).....	118
Şekil 3.56 1930’larda Tophane rıhtımı (İBB, 2005)	120
Şekil 3.57 1930’larda Beyoğlu (İBB,2005).....	121
Şekil 3.58 1930’larda Halaskargazi (İBB,2005)	121
Şekil 3.59 Fener’den Balat’a doğru yoğun sanayi kullanımı (İBB,2003a)	122
Şekil 3.60 1923-1980 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi	128
Şekil 3.61 1985 yılı İstanbul kent merkezi arazi kullanımı (Baycan, 1993)	130
Şekil 3.62 1980 yılı 1/50000 ölçekli İstanbul metropoliten alan nazım planı ticaret alanları (İBB,1980)	132
Şekil 3.63 1995 yılı 1/50000 ölçekli İstanbul metropoliten alan nazım planı ticaret alanları (İBB,1995)	135
Şekil 3.64 2006 yılı İstanbul kent merkezi arazi kullanımı (İBB,2006).....	137
Şekil 3.65 1927 yılında İstanbul’un ilçeleri.....	140
Şekil 3.66 1950 yılında İstanbul’un ilçeleri.....	141
Şekil 3.67 1980 yılında İstanbul’un ilçeleri.....	142
Şekil 3.68 1990 yılında İstanbul’un ilçeleri.....	143
Şekil 3.69 Günümüzde İstanbul’un ilçeleri	145
Şekil 3.70 1990 yılı öncesi İstanbul Metropoliten Alanı’nda ön plana çıkan ticari yapıların ve donatıların dağılımları.....	150
Şekil 3.71 1990 yılı sonrası İstanbul Metropoliten Alanı’nda ön plana çıkan ticari yapıların ve donatıların dağılımları.....	151
Şekil 3.72 1980-2007 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi	155
Şekil 4.1 İTO’ ya kayıtlı bankalar ve finans kuruluşları ile sigorta şirketleri ve acentelerinin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005).....	158
Şekil 4.2 İTO’ ya kayıtlı mali müşavirlerin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005).....	159
Şekil 4.3 İTO’ ya kayıtlı Nakliyat komisyoncuları vd. ile gümrük komisyoncularının kuruluş	

yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005).....	160
Şekil 4.4 İTO' ya kayıtlı otel, lokanta ve eğlence yerleri ile turizm belgeli tesislerin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005).....	161
Şekil 4.5 İTO' ya kayıtlı filmcilik, reklamcılık, tiyatro, sinema, yerli film ve ihracatçıları kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005).....	162
Şekil 4.6 Eminönü ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu.....	163
Şekil 4.7 Eminönü ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	168
Şekil 4.8 Eminönü ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	170
Şekil 4.9 Eminönü ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	170
Şekil 4.10 Fatih ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu	172
Şekil 4.11 Fatih ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK,1985,1990,2002)	175
Şekil 4.12 Fatih ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	176
Şekil 4.13 Fatih ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	177
Şekil 4.14 Beyoğlu ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu.....	178
Şekil 4.15 Beyoğlu ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	183
Şekil 4.16 Beyoğlu ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	185
Şekil 4.17 Beyoğlu ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	185
Şekil 4.18 Şişli ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu	187
Şekil 4.19 Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde mali kurumlar ve iş hizmetleri sektör kümelenmeleri	190
Şekil 4.20 Şişli ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	191
Şekil 4.21 Şişli ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	193
Şekil 4.22 Şişli ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	193
Şekil 4.23 Beşiktaş ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu.....	195
Şekil 4.24 Beşiktaş ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK,	

1985,1990,2002)	198
Şekil 4.25 Beşiktaş ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	200
Şekil 4.26 Beşiktaş ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	201
Şekil 4.27 Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçeleri ticaret ve hizmet alanları ile ulaşım ilişkisi	206
Şekil 4.28 Maslak ve Büyükdere aksı ticaret-hizmet alanları ve planlanan ulaşım ilişkisi....	210
Şekil 4.29 Tarihi Yarımada ve yakın çevresi ticaret-hizmet alanları ve planlanan ulaşım ilişkisi.....	212

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 2.1 Cumhuriyet döneminden sonra İstanbul'un mekansal gelişmesini yönlendiren etmenler.....	22
Çizelge 3.1 İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi (1830 – 1914) (Üstündağ, 2000)	76
Çizelge 3.2 İstanbul’ da yıllara göre kişi başına düşen otomobil sayısı (İBB,2002)	114
Çizelge 3.3 İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi (1927 – 1979) (Üstündağ, 2000)	115
Çizelge 3.4 İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi (1982 – 2000) (Üstündağ, 2000)	137
Çizelge 4.1 Eminönü ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	166
Çizelge 4.2 Eminönü ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	168
Çizelge 4.3 Fatih ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	173
Çizelge 4.4 Fatih ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	175
Çizelge 4.5 Beyoğlu ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	182
Çizelge 4.6 Beyoğlu ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı(TÜİK, 1985,1990,2002)	184
Çizelge 4.7 Şişli ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	189
Çizelge 4.8 Şişli ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	192
Çizelge 4.9 Beşiktaş ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	197
Çizelge 4.10 Beşiktaş ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)	198
Çizelge 5.1 Çalışma konusu alanda, ulaşım - ticaret ilişkilerinin, kuzey yönünde gelişiminin değerlendirilmesi.....	215

ÖNSÖZ

İstanbul kenti asırlar boyunca, çeşitli medeniyetleri ve kültürleri içerisinde barındırmış ve tarihsel kimliğiyle ön plana çıkmış sayılı kentlerdendir. Kentin jeopolitik konumu, ticaret yollarının başlangıç ve bitiş noktalarında konumlanması, tarihsel kimliğinde, ticaret üssü olma özelliğini de beraberinde getirmiştir.

Tarihsel kimliğiyle ön plana çıkan İstanbul’ da, özellikle, Tarihi yarımada ve Beyoğlu ilçeleri, tarihsel süreçleri açısından oldukça geniş bir arşive sahiptir. Bu nedenle, İstanbul kent merkezi araştırmalarında başlangıç noktasının oldukça eski zamanlara gidebildiği ilçeler olarak ön plana çıkmaktadırlar.

Hazırlanan bu çalışma, İstanbul kent merkezinde ticaret gelişimini irdeleyen ve mekansal gelişimini etkileyen nedenleri açıklayabilecek şekilde oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu nedenlerden en önemlisi olarak ulaşım kararları esas alınmış ve yorumlanmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmayı oluşturmamda yararlandığım ve yaralanamadığım İstanbul konusunda oluşturulmuş bütün çalışmaları hazırlayan ve emeği geçen herkese öncelikle teşekkürü borç bilmekteyim.

Çalışmamın hazırlanmasında ilgisinden ve yönlendirmelerinden dolayı başta, Prof. Dr. Emre AYSU’ ya, yüksek lisans aşamasında, kente yabancı biri olan beni, İstanbul’ u tanıyan ve seven birisi yapan, başta, Prof. Dr. Zekiye YENEN hanım ve Doç. Dr. İclal DİNÇER hanıma ve değerli bilgileriyle bilgilendirildiğim bütün Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü akademik kadrosuna;

Değerli vakitleriyle yanımda olan ve İstanbul’ da ticaret ve hizmet alanları özelinde beraber araştırma yapmış olduğum, değerli görüşleriyle çalışmamda yardımcı olan mesai arkadaşlarıma, başta, veri paylaşımında gerekli özveriye gösteren, Murat DİL beye, ticaret ve hizmet grup yürütücüsü Prof. Dr. Hale ÇIRACI hanıma, çalışma kapsamında değerli yorumlarına başvurduğum, Maksut KARAMUSTAFAOĞLU beye, Seyide Tuğba SÜRÜCÜ hanıma ve Aysun KUYUMCU hanıma;

Çalışmayı hazırlamamda benden çok teşekkürü hak eden, ömürleri boyunca destekleriyle bugünlere gelmemde yardımcı olan, rahmetli babama, anneme, kardeşime ve akrabalarıma teşekkürü borç bilmekteyim.

ÖZET

İstanbul kent merkezinde, ticaret gelişimi ve etkenleriyle ulaşım ilişkisi, Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçeleri kapsamında incelenmiştir. Bu amaç doğrultusunda, dünya kentlerinin gelişme süreçlerini etkileyen, ticaret ve ulaşım etkileşimleri, literatür çalışması kapsamında araştırılmıştır. Söz konusu çalışma doğrultusunda, İstanbul' un günümüz kentleri içinde yeri belirtilmiştir. Çalışmanın devam eden aşamasında, İstanbul' da tarihsel süreç içerisinde, ticaret mekanı gelişimi, mekansal, yönetsel ve ekonomik boyutlarıyla incelenmiştir.

Çalışma konusu alandaki ilçeler, ticaret mekansal gelişiminde alt sektörlerde detaylandırılmıştır. Mevcut ve planlanan ulaşım ticaret ilişkilerinin belirtilmesiyle çalışma tamamlanmıştır.

Araştırma sonucunda, çalışma konusu alanda, kent merkezi fonksiyonlarının kuzeye doğru geliştiği tespit edilmiştir. Ulaşım uygulamalarının kentin, bu yönde gelişiminde esas rolü üstlendiği görülmüştür. Kent merkezi fonksiyonlarının alt sektörlerde kuzeye doğru yer seçmesinin, dünya kent merkezi fonksiyonları paralelinde geliştiği görülmüştür. Bu gelişimin bir sonucu olarak, ofis, plaza, alışveriş merkezleri ve rezidansların günümüz merkezi yapı elemanları olarak, İstanbul kent merkezinde kuzeyde konumlandığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent merkezi, ticaret, ulaşım, İstanbul

ABSTRACT

The aim of the thesis is to examine the development process of commerce in the extend of Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Districts in the city center of İstanbul.

In the direction of this aim, the effect of commercial activities and transportation interaction to the development process of world cities are examined in the content of literature research. In addition to this, the place of Istanbul inside these worldcities are also determined. In the other stages of the study, commercial space development identified with spatial, managerial dimensions in the historical process of Istanbul.

The districts that are subject of the study are examined detailed with sub sectors in the commercial spatial development. The study is finished with the state of existing and planning transportation- commerce relationship.

As a conclusion, it is determined that central functions are spreaded and developed towards the north. It's seen that, transportation projects and applications are orientated the direction of the development. Central functions choose to locate through the north in the paralel of the other world cities. As a reason of this development, offices, plazas, shopping centers, residences and the central structural elements are located in the north of Istanbul city center.

Keywords: City center, commerce, transportation, Istanbul

1. GİRİŞ

Dünya üzerinde tarihi geçmişi olan ve kentsel gelişmenin mekanda okunabildiği kentlerden birisi İstanbul kentidir.

İstanbul kenti, kurulduğu ilk yıllardan itibaren, stratejik konumu ve limanları ile dünya ekonomisinde etkili bir rol üstlenmiştir. Bu önemi, dünya ticaretindeki gelişmelere de açık olmasını gerektirmiştir. Dünya ticaretindeki gelişmelere açık bir İstanbul' un, dünya ekonomik yapısındaki değişimlerden de ilk etkilenen kentlerden olduğu söylenebilmektedir.

Kent merkezleri, tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde, belirli etkenlerin, insanların çalışma, yaşama ve toplumsal aktivitede bulunduğu mekanlar arasındaki ilişkileri düzenlediği görülmektedir. Bu üç mekanın birbiri ile etkileşimi yolculuk kavramını ortaya çıkarmıştır.

İlk başlarda, çalışma, yaşama ve toplumsal aktivitede bulunan mekanlar arasında görülen yaya yolculukları, kentte belirli kesimin yararlandığı atlı arabalarının ortaya çıkmasıyla atlı arabayla yolculuklara dönüşmüş ve kent merkezi sınırlı bir yapıda gelişme eğilimine girmiştir. Zamanla, demiryolu ve karayolu yolculuklarının kentte ortaya çıkması ile kent merkezleri çok merkezli bir yapıya kavuşmuş ve çalışma, yaşama, toplumsal aktivite mekanları geniş mekansal alanlara yayılmıştır. Yolculuklardaki bu değişimler, ekonomik yapıda meydana gelen değişim ile birlikte, ticaret ve hizmet fonksiyonlarının hem mekansal, hem de fonksiyonel olarak değişimini sağlamıştır.

İstanbul kent merkezinde, tarihsel süreç içerisinde, ticaret mekanlarının belirli bir alanda yoğunlaşmalarının, zaman içerisinde ulaşım gelişimleriyle birlikte, ulaşım aksları boyunca yayılmaları, kenti okuma faaliyetlerinde, karşımıza çıkan en önemli bulgudur.

Dünya ekonomik gelişmelerinin yönlendirdiği ticaret mekanları, kentin özellikle, Tarihi Yarımada olarak tariflenen, Eminönü ve Fatih ilçeleri, Beyoğlu, Beşiktaş ve Şişli ilçelerindeki gelişimleriyle açıklanabilmektedir. Kent merkezinin kuzeye doğru yönelişi ve bu gelişmede ana unsurun, ulaşım kararları olduğu görülmektedir. Bu gelişmeyi irdelemek ve ticaret ile ulaşım ilişkisini kent mekanında görebilmek çalışmanın temel amacıdır.

Hazırlanan bu çalışmada, dünya kentsel gelişme sürecini etkileyen genel faktörlerin ve bu faktörler içinde kent merkezini yapılandıran, ticaret ve hizmet fonksiyonları ile ulaşım fonksiyonlarının etkileşiminin irdelenmesi, İstanbul' da çalışma konusu ilçelerde bu yapının analizi ve mekansal kurgusunun açıklanarak, planlanan projelerle birlikte kent merkezinin gelişme dinamiklerinin belirtilmesi ayrıca amaçlanmıştır.

İstanbul kent merkezinde ticaret gelişimini mekansal boyutta irdeleyen bu çalışma, ticaret gelişimini etkileyen, mekansal, yönetsel ve ekonomik etkenleri genel hatlarıyla incelemek, ulaşım odaklı sonuçlarla bu gelişimleri değerlendirmek; kentsel mekanda bu gelişimin alt sektörlerde gelişiminin genel hatlarıyla açıklamak amacıyla, Tarihi yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçe örneklerini kapsamaktadır.

Beş bölümden oluşan bu çalışmanın, giriş bölümünde, konu genel hatlarıyla ele alınarak tanıtılmış, ikinci bölümde, çalışma amacı doğrultusunda belirlenen genel kavramlar ve bu kavramların İstanbul kenti özelinde etkileri açıklanmıştır. Seçilen konunun dünya literatüründeki genel konumu aynı bölümde belirtilmiş, literatür çalışması, Türkiye ve İstanbul kenti özelinde genel bir şekilde ifade edilerek İstanbul'un günümüz kentleri içinde yeri belirtilmiştir. Üçüncü bölümde, çalışmanın amacı doğrultusunda, İstanbul' da kent merkezi gelişimi ve etkenleri dönemselsel olarak açıklanmıştır. Dördüncü bölümde, kent merkezi gelişme süreçleri ve etkenleri, hem genel olarak hem de çalışmada seçilen ilçeler özelinde ticaret gelişimi, alt sektörlerde açıklanmış ve bu gelişim mekanda yer seçimleriyle belirtilmiştir. Bu bölümde ayrıca, çalışma konusu alanda, mevcut ticaret ve hizmet alanlarının konumlanması, ulaşım ilişkileri ile açıklanmış ve planlanan ulaşım projeleri dahilinde kent merkezinde ticaret ve hizmet alanları gelişme dinamikleri belirlenmiştir. Sonuç bölümünde, önceki bölümlerdeki analizlere ve öngörülere dayanarak, İstanbul kent merkezinde, seçili ilçelerde, ticaret, hizmet fonksiyonunun gelişimi ile ulaşım ilişkileri genel olarak değerlendirilmiş ve şematik olarak da tespitler belirtilmeye çalışılmıştır.

Çalışma konusu alanda, ticaret mekanlarının gelişimi üzerine geniş kapsamlı araştırmaların fazla sayıda yapılmadığı fakat söz konusu alanlar özelinde, parçacıl olarak, özellikle Tarihi yarımada da detaylı araştırmaların olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle, mümkün olduğunca fazla kaynak incelenip, tutarlılıkları ölçüsünde sentezinin yapılması yöntemine gidilmiştir. Bu amaçla kullanılan kaynaklar, daha çok basılı kaynaklar olup, literatürde genel olarak kabul gören yayınlardan ve resmi belgelerden oluşturulmuştur. Bu genel yöntem dahilinde, çalışmanın kentsel gelişim sürecini etkileyen genel kavramlarının ve bu kavramların İstanbul kenti özelinde değerlendirildiği ikinci bölümünde; ekonomik gelişimlerin kentler üzerinde oluşturduğu mekansal etkilerinin kavranabilmesi için gerekli araştırmaların incelenmesi ve kent merkezi olarak tariflenen alanların genel özellikleri ile bu alanlardaki arazi kullanım kararlarının ulaşım ile etkileşiminin kavramsal ve kuramsal olarak açıklanması; kentsel gelişim süreci içinde İstanbul kentinde mekansal, ekonomik gelişimlerin ve kentin küresel boyuttaki potansiyelinin açıklanması için gerekli araştırmalar yapılmıştır.

İstanbul' un sermaye birikim sürecinin irdelenmesi ve mekanda yer edindiği fonksiyonlarının belirlendiği; ilin genel yapısal gelişiminin belirtildiği; kentin mevcut ekonomik sisteme entegrasyonu ve bu konudaki potansiyelinin açıklandığı çalışmaların incelenmesi aynı bölümde belirtilmiştir.

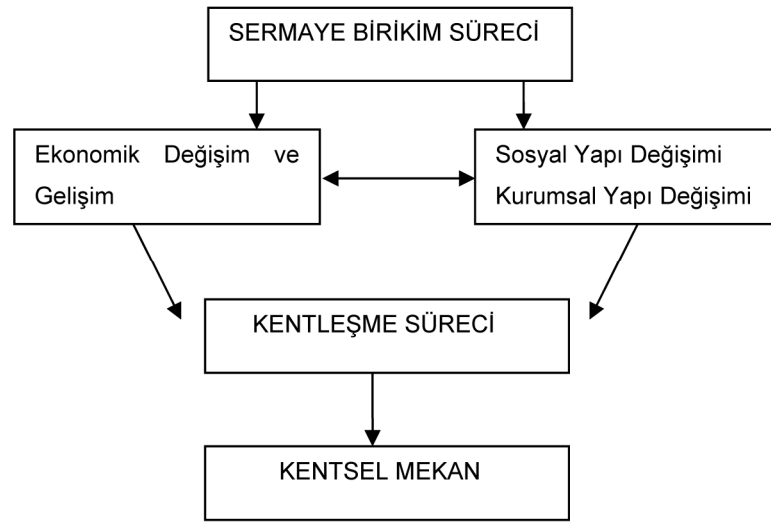
İstanbul kent merkezi ticaret yapısı ve gelişim etkenlerinin belirlendiği üçüncü bölümde, bu gelişmeyi açıklayacak, mekansal, yönetsel ve ekonomik gelişmelerin, kentte ticaretin konumlanmasıyla ilişkileri dahilinde, genel araştırmasının yapılması amaçlanmıştır. Bu bölümde ticaretin mekansal yer seçimleri ve ulaşım faaliyetlerinin etkilerini açıklayan çalışmalara odaklanılmış ve bu amaç doğrultusunda genel hatlarıyla bu gelişimler belirtilmiştir. Bu bölüm, temel ekonomik ve politik gelişmelerin kırılma noktaları olarak kabul edilen zaman dilimlerinde incelenmiştir. Bu amaçla, Bizans kent mekanı ve ekonomik vd. gelişmelerin açıklandığı İstanbul' un fethine kadar olan dönem; (1453 öncesi) Osmanlı devletinin kenti kendi kurgusuna göre şekillendirmeye başladığı İstanbul' un fethinden, batılılaşma faaliyetlerinin resmiyete döküldüğü, Tanzimat fermanına kadar gelişen dönem; (1453-1839 yılları arası) batılılaşma faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve Osmanlı devleti son dönemi olarak kabul edilen dönem; (1839-1923 yılları arası) Cumhuriyet' in kabul edilmesi ile başlayan ve küreselleşme politikalarının dünyada ve İstanbul' da yoğunlaşmaya başladığı dönem; (1923-1980 yılları arası) ve bu dönemden günümüze kadar geçen zaman dilimi dahilinde incelemeler yapılmıştır. Dönemsel gelişmelerin mekanda yer seçimlerinin değerlendirildiği ve bu gelişmeleri açıklayabilecek şematik gösterimler her bir bölümün sonunda belirtilmiştir.

İstanbul kent merkezi, Tarihi yarımada, Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ilçeleri ticaret gelişiminin alt sektörlerde gelişimi ve mekansal kurgularının incelendiği; aynı alanda, günümüz ticaret ve hizmet mekanları yer seçimleri ile ulaşım ilişkilerinin ve planlanan ulaşım gelişmeleri ile planlanan ticaret fonksiyonları incelenerek gelişme dinamiklerinin belirlendiği dördüncü bölümde, alt sektörel incelemelerde, İstanbul Ticaret Odası işyeri sayım verileri, meslek grupları kullanılarak, üst düzey hizmetlerden ve kentin kuzeye doğru gelişiminde ön plana çıkan alt sektörlerden seçilenler doğrultusunda mekansal kümelenmeler açıklanmıştır. Aynı bölümde, arazi kullanım verileri ve Türkiye İstatistik Kurumu işyeri verileri, alt sektörlerin ilçelere göre detaylandırılmasıyla birlikte açıklanmıştır. Bu bölümün gelişme dinamiklerinin belirlendiği incelemelerinde, mevcut arazi kullanım verileri ve İBB, Ulaşım Daire Başkanlığı'ndan alınan planlanan yol çalışmalarından yararlanılmıştır.

2. KENTSEL GELİŞİM SÜRECİNİ ETKİLEYEN GENEL KAVRAMLAR ve BU SÜREÇTE İSTANBUL KENTİNİN KONUMU

2.1 Sermaye Birikim Süreci ve Kentsel Mekanda Gelişimi

Mekan kavramı, ekonomiden sosyolojiye, antropolojiden kentleşmeye kadar birçok farklı disiplinin ilgi alanıdır. İktisadi açıdan mekan kavramı, iktisadi faaliyetlerin (üretim, dağıtım, tüketim, paylaşım) meydana geldiği düzlem olarak ele alınabilir. Farklı iktisadi faaliyetler, farklı mekan içerikleri doğurmaktadır. (Candan vd., 2004)

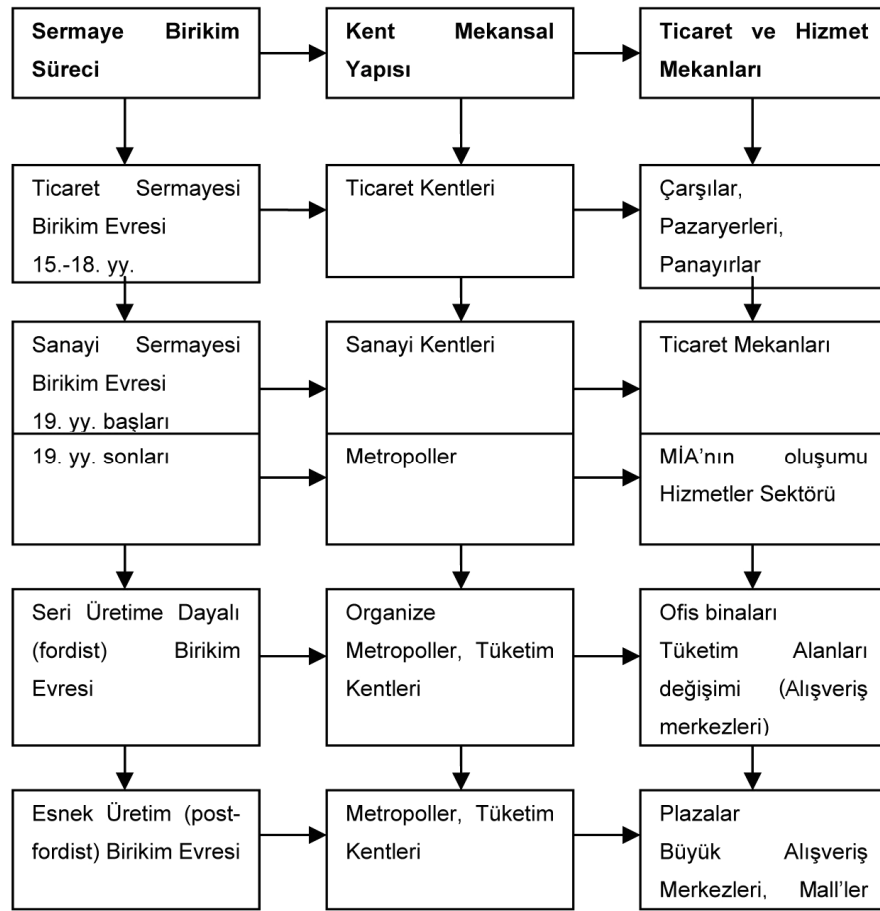


Şekil 2.1 Sermaye birikim süreci ve kentleşme süreci (Candan vd., 2004)

Mekansal biçimle toplumsal süreçler ve özellikle iktisadi süreçler arasındaki ilişkiler, mekanın boyutlarını tanımlamamıza yardımcı olmaktadır. Sanayi ekonomisinde iktisadi faaliyetlerin temel mekanı kentlerdir. Sanayi devrimi ile birlikte hızla gelişen kapitalizm, kentleri de büyük bir dönüşüme uğratmıştır. Kentler sanayinin ve ticaretin merkezidirler. Ulaşım olanaklarının hızla gelişmesi (trenler, elektrikli tramvaylar, otomobiller, kamyonlar), fiziksel olarak daha ayrıık etkinliklere imkan tanımıştır. Kent alanı alabildiğine genişlemiş, nüfus büyük oranlarda artmıştır. Kent mekanının kullanımında uzmanlaşmaya gidilmiştir. Konut ve işyerleri ayrımı belirginleşmiş, üst ve orta tabaka kent çevresine yerleşmiştir. Ekonomik hayatta yüksek derecede uzmanlaşma ve işbölümü ortaya çıkmıştır. Bir kentin sahip olduğu doğal, maddi, personel ve kurumsal altyapı sürekli dışsal ekonomiler sağlamaktadır. Bunun yanında, firmaların ekonomik etkinliklerinin doğurduğu dışsal ekonomiler de yığılma sürecini belirlemektedir. Ekonomik faaliyetlerin yığılması; piyasaların

büyükliğini de belirleyecektir. Yığılma ekonomilerinin büyüklük ve niteliği; nüfus, altyapı ve ekonomik etkinlikler arası karşılıklı etkileşimli ilişkilere bağlı olarak değişmektedir. (Candan vd., 2004)

Günümüze kadar yaşanmış sermaye birikim süreçlerindeki değişimler Ticari Sermaye Birikim Evresi, Sanayi Sermayesi Birikim Evresi, Fordist Birikim Evresi, Post Fordist Üretim Evresi olarak dört temel dönemde gerçekleşmiştir. Bu süreçlerin yaşandığı dönemlerde kentsel alanda ticaret ve hizmet mekanlarındaki değişimler aşağıda belirtilmiştir.



Şekil 2.2 Sermaye birikim süreçlerinin kentin mekansal gelişimindeki etkileri (Yakar, 1999)

Ticari sermaye birikim evresi; dünyada 15. ve 18. yüzyıllarda gözlenmiştir. Bu evrede birikim temelde malların alınıp satılmasına ve malların dolaşımından dayanmaktadır. Bu dönemlerde kent mekanları incelendiğinde kentlerin su kenarlarında, önemli yolların kesişme noktalarında, geçitlerde konumlanmış olduğu görülmektedir. Kent içinde fonksiyon alanları birbirinden ayrı değil, iç içe olup, yönetim, dini merkez, liman, liman arkası depo, pazaryeri, meydan gibi benzer karakteristikler görülmektedir. (Yakar, 1999)

Sanayi sermayesi birikim evresi; ev tipi üretime dayalı el yapımı basit teknolojilerin kullanıldığı üretim dönemidir. Hafif sanayi birikim evresi olarak tanımlanan bu dönemdeki kentlerde, ticari birikim evresinde yerleşmek için tercih edilen alanların yanı sıra, şehir kenarlarındaki enerji üretim merkezleri su kaynaklarının bulunduğu bölgeler ve limanlar tercih edilmekteydi. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra sanayinin gelişmesi ile tüketim malları bu dönemde daha çok önem kazanmıştır. Sanayinin ve demiryolunun gelişmesiyle kentin mekansal yapısı değişmiştir. Bu dönemde demiryolunun yaygın kullanımı, buharlı gemilerin icadı ile kentin dışı doğru büyümesi hızlanmıştır. Kent merkezi, konut alanları, sanayi alanları gibi fonksiyon alanları ticari sermaye birikimi dönemindeki kentlerdekinden farklı olarak ayrılmaktadır ve bu evredeki kentler sermaye birikimi dönemindeki kentlere oranla daha organize olmuştur (alışveriş alanları, eğlence birimleri, yeme-içme mekanları gibi). (Yakar, 1999)

Fordist birikim evresinde üreticiler yerine hareket eden üretim bantları, özelleşmiş makineler ve standartlaştırılmış ürünler temel unsur olmuştur. Otomatik makinelerle üretim hem süresi kısalmış hem de aynı standart ve kalitede ürünlerin, aynı anda üretimine olanak sağlamıştır. Bu evrede sadece kitlesel üretim-tüketim ve yeni ekonomik politikalar değil, toplumsal ve sosyal yapıda da değişimleri yaşanmıştır. Aile ve toplum yapısı değişirken hizmet, alışveriş ve tüketim normları da değişmiştir. Bu evrede kentin mekansal formunu incelediğimizde, eski kent merkezinin niceliksel olarak aynı kalırken kendi içinde niteliksel olarak bir değişim yaşadığını görmekteyiz. (Yakar, 1999)

Post fordist üretim evresi; fordizme karşı gelişmekte ve kısaca esnek üretim süreci olarak da tanımlanmaktadır. Fordizmin tek tip ve türde olan üretimi yerine, tek bir amaca yönelik makinelerine karşı çok sayıda, farklı türde ürünler üretebilen ve birden çok işlev üstlenebilen, esnek makineler ve esnek üretim biçimi benimsenmiştir. Bu esnek üretim biçimi sürekli yeniliklere ve pazardaki değişikliklere de kısa sürede cevap verebilmektedir. (Yakar, 1999)

Bu dönemin bir diğer önemli özelliği de toplumsal iş bölümünün genişlemesi özelleşmiş, uzmanlaşmış sektörlerin öne çıkmasıdır. Esnek üretim esnek üretimi getirmiş ve tüketim anlayışını değiştirmiştir. Üretim ve tüketimdeki bu değişim, iş bölümü ve uzmanlaşmalar kent mekansal yapısına da yansımaktadır. Bu süreçte kent mekanı kent çeperlerine kadar yayılmaktadır. (Candan vd., 2004)

Teknolojinin üretim - mekan ilişkisine ilk etkisi, üretim sürecinin gerçekleştiği mekanın boyutunu değiştirmesiyle olmuştur. Bilgisayarın üretim sistemi içine girmesiyle, üretim

birimlerinin üzerine oturduğu alanlar birkaç yıl içerisinde yüzde 60 azaltılabilmektedir.(Belek, 1999) Artık daha az alan kapsayarak daha çok üretim mümkün olmaktadır. Teknolojik gelişmelerin üretim araçlarının boyutunu küçülttükçe bu sürecin artarak devam edeceği öngörülmektedir. (Candan vd., 2004)

Teknolojinin ikinci etkisi ise; üretim sistemini, hammadde ve madenlerin mekanına olan bağımlılıktan kurtarmasıdır. Yeni teknolojiler (özellikle demiryollarının yaygınlık kazanması ve diğer ulaşım araçlarının gelişimi), çelik üretimini, demir ve kömür havzalarına olan coğrafi bağımlılıktan kurtarmıştır. (Candan vd., 2004) Böylelikle kentlerin, hammadde kaynaklarına yakın konumda yer seçme eğilimleri, erişilebilirliğin yüksek olması ile kent çeperlerine doğru gelişme eğilimine dönüştüğü görülmektedir.

Özellikle ulaşım ve iletişim sektörlerindeki ilerlemeler, sermaye hareketliliğini artırmış ve kar oranları da bu oranda artış eğilimine geçmiştir. Bu durum, ulus-ötesi şirketlerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.

Ulus ötesi şirketlerin, üretim süreçlerinde meydana gelen her bir aşama, farklı uzmanlıkları da beraberinde getirmiştir. Bu durum, lojistik, sigorta, danışmanlık, hukuk, bankacılık gibi üst düzey hizmetlerin ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu tür uzmanlaşmış hizmetlerin, birbiri ile yakın ilişkilerinden dolayı, birbirlerine yakın konumlarda bulunmaları, bu tür hizmetleri üreten firmalar için avantaj sağlamaktadır.

Bilgi ve telekomünikasyon teknolojilerindeki hızlı değişimler, bu süreçte söz sahibi olabilmenin avantajını da artırmıştır. Teknolojik gelişmelere yön verecek yenilikçi çalışmaların üretildiği endüstriyel mekan veya bölgelerde bu süreçte önem kazanmaktadır. Silikon vadisi gibi yenilikçi alanlar bu tür gelişmelere örnek olarak verilebilmektedir.

2.2 Kent Merkezi, Arazi Kullanım ve Ulaşım İlişkileri

2.2.1 Kent Merkezi Tanımı, Merkez Fonksiyonlarında ve Hizmetler Sektöründe Değişim Süreci

Kentler tarımsal olmayan üretimin yoğunlaştığı, sanayi ve hizmet etkinliklerinde çeşitlenme ve ihtisaslaşmanın en üst düzeylerde olduğu, yeni iş ve mal türlerinin yaratıldığı, hinterlandındaki faaliyetlerin yönlendirildiği ve denetlendiği, ekonomik, kültürel ve politik üretim karar merkezleri olarak tanımlanmaktadır. Kentsel yerleşmenin ayrıcalığı olarak nitelenen bu hususlar esas olarak kent merkezlerinde ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan, kent merkezleri gündüz nüfusunun, etkinliklerin, iletişim ve yüz yüze etkileşimin, alınan kararların, yapılan işlerin, yaratılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve alt yapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlar olarak belirtilmektedir.

İlk olarak kentteki merkezler ile kent merkezi kavramlarını netleştirmek gerekmektedir. Bilindiği üzere her kentte kent merkezi yanı sıra semt, mahalle ve köşe başı ya da sokak arası merkezi gibi farklı düzeylerde birçok alt merkez bulunmaktadır. Bu bakımdan kentteki merkezlerin yani kent merkezi ve alt merkezlerin bir sistem oluşturduğu söylenebilmektedir. İşte kent merkezi bu sistemin odağı, merkezler kademeleşmesinin ise zirvesi noktasında bulunmaktadır. Yani kent merkezi kentteki merkezlerin merkezi olarak da belirtilebilmektedir.

Kent merkezleri, konut alanları, sanayi bölgeleri, yeşil alanlar, kentsel hizmet alanları, hastaneler, okullar ve askeri alanlar gibi homojen ve sınırları kolayca belirlenen arazi kullanımları değildir. Kent merkezlerinde başta ticaret olmak üzere kişisel, mesleki, işsel ve kurumsal hizmetler, depolama ve hatta imalat gibi birçok kullanım iç içe girdiği görülmektedir. Bu bakımdan kent merkezi kavramında kentin ticaret (alış veriş) merkezi, kentin iş merkezi, kentin uluslar arası ticaret merkezi, kentin kültür merkezi ve benzeri kavramlar örtüşmek durumundadır. Dolayısıyla kent merkezine merkezdeki konut dışı kentsel işlevlerin yoğunlaştığı alan anlamında Merkezi İş Alanı (M.İ.A.) demek ve M.İ.A.'nın coğrafi sınırlarını kentsel işlevler yanında ulaşılabilirlik, arsa-yapı oranı ve benzeri kentsel mekan özelliklerini dikkate alarak belirlemek daha doğru olarak görülmektedir.

Birçok bilim adamı kent merkezinin oluşumu ve yapısı hakkında çeşitli tanımlar yapmıştır. Ancak farklı özellikli merkezlerin zaman içinde gelişiminin sonucu olarak benzer özelliklere

sahip olabileceği söylenebilmektedir. Bunun tersi de olabilmekte belli özellikli kent merkezleri zaman içinde farklı işlevlere sahip olabilmektedir.

Bugün çoğu kent merkezi çeşitli özelliklere sahiptir. Merkezler kentin ve ülkenin yapısına bağlı olarak özellik geliştirmekte, bu özellikler farklılaşabilmektedir. Ancak genel olarak kent merkezlerinin özellikleri şöyle sıralanabilmektedir*:

- Merkez, içinde bulunduğu ülkenin siyasal durumunun, dış ülkelerle olan ilişki biçimini, kenti uluslararası ve kenti ülkesi içinde bulunduğu önem derecesinin ve üslendiği işlevlerin, kent ve alt bölgesinin büyüklüğünün, sosyal yapısının özelliklerini yansıtır,
- Kentin ve hatta ülkenin sosyo-ekonomik yapısındaki değişimlerinin kentsel mekana yansımalarının ilk gerçeğidir.
- Genellikle kapitalist ülkelerde iş ve ticaret faaliyetlerinin, sosyalist ülkelerde ise yönetsel, siyasal ve kültürel etkinliklerin yoğunlaştığı yerlerdir.
- Kentsel ekonomik temelin ticari alan kullanımına yansıdığı/yansıtıldığı yerlerdir.
- Ekonomik yapıyı yönlendiren yönetim, denetim, eşgüdüm etkinliklerinin yanı sıra perakende ticaret ile geleneksel üretim etkinliklerinin yoğunlaştığı yerlerdir.
- Çok özelleşmiş mal ve hizmet üretiminin yapıldığı ve pazarlandığı yerlerdir.
- Kentsel iletişim akımlarının toplandığı ve dağıldığı bölgelerdir.
- Yaya ve taşıt ulaşımının ve gündüz nüfusunun en yoğun olduğu bölgelerdir.
- Kentsel arsa değerlerinin en yüksek olduğu yerlerdir.
- Sosyal yaşantının en aktif olduğu yerlerdir.
- Kentsel yaşam ile ilgili ekonomik, sosyal, kültürel kararların alındığı yerlerdir.
- Kültürün geliştiği yerlerdir.
- Merkezi işlevler kentin etki alanındaki faaliyetleri denetler, koordine eder.
- Merkez, kentin en önemli perakende ticaret işlevini barındırır.
- Kentin en önemli kamu ve yarı kamu hizmetleri bu alandadır.
- Kent merkezi geleneksel üretim etkinliklerinin yüksek yoğunlukta olduğu bölgedir.

Dünya üzerindeki anakentlerin büyümesinde en önemli etkenlerden biri hizmet sektörü faaliyetlerinin büyümesiyle açıklanmaktadır. Başka bir deyişle, metropoliten alanların ekonomik kaderi onların hizmetlerin dönüşümü sağlayabilme yetenekleri ile yakın bağlantılı olduğu, yani kentlerin büyümesi ile hizmetlerin büyümesinin birbirine paralel olgular olduğu görülmektedir. (Berköz, 1998). Hizmet sektörünün büyümesi alt kategorilerin çeşitlenmesi ve gelişmesi olarak da görülmektedir.

Hizmet sektörü kapsamındaki faaliyetler üretici, tüketici, sosyal ve kişisel hizmetler olarak dört ana başlıkta ele alacak olunursa; üretici hizmetler içinde yer alan profesyonel iş hizmetleri, finans, sigorta ve emlak hizmetlerinin, dağıtıcı hizmetler içinde yer alan perakende ticaret, toptan ticaret, ulaşım ve haberleşme hizmetlerinin, kişisel hizmetler içinde yer alan

* Ayrıntılı bilgi için, <http://www13.brinkster.com> internet adresine bakınız.

konaklama, yeme-içme, rekreasyon, eğlence ve kültür hizmetlerinin ve sosyal hizmetler içinde yer alan kamu yönetimi, sağlık ve eğitim hizmetlerinin her birinin mekanda konumlanma eğilimlerinin birbirinden farklı olduğu görülmektedir.(Lee, 1996)

Kent merkezleri, ana ulaşım ve haberleşme ağı ile alt merkez ve çevresinin bağlantı noktası olmasından dolayı, üretim sürecinin temel girdileri olan sermaye ve işgücü piyasaları kent merkezinde kurulmaktadır. Kamu hizmeti sunan örgütlerle, özel işletmelerin üst düzey yönetim birimleri merkezde kuruluş yeri seçmektedir. Ayrıca yoğun tüketici kitlesine yönelik perakendeciler merkezde yerleşmeyi tercih etmektedirler. Ulaşım kanallarının şehir bütünü ile sağladığı bağlantı, ana ticaret, hizmet ve işyeri ile tüketici birimlerini buraya çekmektedir.

Üst düzey hizmetler, eğitim, araştırma-geliştirme ve ileri teknoloji sektörü ile ilişkili fonksiyonlardır. İleri teknoloji ekonomik faaliyetlerin, üniversiteler ve araştırma merkezleri, yüksek nitelikli işçilere yakınlık, yüksek yaşam kalitesi ve üstün ulaşım ve telekomünikasyon tesislerine erişim gibi güçlü mekansal gereksinimleri bulunmaktadır. Havayolu, hızlı dağıtım gereksinimleri kadar iş seyahatleri bakımından da birçok şirketin yer seçimlerinde kritik bir faktör olmaktadır.

Ticari aktivitelerde ana düşünce satış gelirlerinin maksimuma çıkartılmasıdır. Ticari aktivitelerin yer seçiminde tüketicinin erişebilirliği kadar üretici firmaların gereksinimleri de etkilidir. Tüketim maddeleri üreten birimler, ürün dağıtımının maliyetlerinin yüksekliği nedeni ile Pazar alanlarına yakın yer seçerler. Kentsel alanlarda yeni gelişmekte olan bölgelerin yeni ticaret alanları oluşur. Bu birimler aralarındaki rekabet sonucu belirli mesafelerde dağılırlar. Ticaret aktiviteleri satışları arttıran büyük ticaret alanlarının ortaya çıkması ile önemli derecede değişmiştir. Toptan ticaret birimleri kent merkezinden uzaklaşırken, büyük alışveriş merkezleri kent merkezinde ya da kent merkezi dışında önemli ulaşım aksları üzerinde konumlanmaktadır.

Üretici hizmet firmalarının kent merkezlerinde yerleşmesi konusunda gelenek ve saygınlık yanında işgücüne yakınlık, ücretler, büro mekanının özellikleri gibi öznel ve kişisel faktörlerin rol oynadığı bilinmektedir. Yüz yüze görüşmelerin gerekli olduğu ‘ön büro’ faaliyetleri merkezde kalma eğilimindeyken, kişisel görüşmelere gereksinim duyulmayan rutin ‘geri büro’ fonksiyonlarının da kentin çevresine doğru desantralize olma eğiliminde oldukları görülmektedir. (Berköz, 1994)

Son yirmi yılda üretici hizmetler kadar büyüyen başka hiçbir faaliyet kolu yoktur. Metropoliten ekonomide üretici hizmetler ekonomisinin önemi, hızla büyüyen uzmanlaşmış,

beyaz yakalı büro tabanlı fonksiyonları temsil etmektedir. Üretici hizmetlerin büyümesi ise, direkt olarak teknolojik değişimlere bağlı iş bölümü ile ilgili olarak gösterilmektedir. Bu gün ileri telekomünikasyon teknolojisi, çok uluslu firmaların, çok çeşitli mal ve hizmetlerini geleneksel sınırları aşarak çok sayıda ülkeye sunabilmelerine imkan vermektedir. Enformasyon ve bilgisayar sistemleri ile üretimin kontrol, koordinasyon, pazarlama ve mali kararları uzaktan yüz yüze görüşmelere gerek kalmadan yürütülebilmektedir. (Berköz, 1994)

Stanback ve Noyelle (1982) hizmet ekonomisinin yaygınlaşmasının Amerikan kentleri üzerindeki etkilerini incelemişler ve üretici hizmetlerin hizmetler sektöründe ana rolü üstlendiğini belirtmişlerdir. Post endüstriyel kentinin mekansal transformasyonunu en iyi açıklayan sektör olarak üretici hizmetleri kabul etmişler ve anahtar konumundaki bu hizmet kolunun, genellikle kentlerin merkezi iş alanlarında konumlandığını belirtmişlerdir. (Berköz, 1994)

Merkezi iş alanlarının transformasyonunda ise, büyük kentlerde M.İ.A'daki arazi değerlerinin artışı nedeniyle büyük firmaların 2. derecede alt-merkezlere yerleşme eğilimlerinin giderek arttığı görülmektedir. Tüketici servisler alt merkezlerde yerleşirken, üst düzeyde eğlence hizmetleri merkez kentlerin elit semtlerinde kaldığı görülmektedir. Sağlık ve eğitim gibi kamusal hizmetler, nüfusa bağlı olarak mekansal yayılma göstermişlerdir. (Berköz, 1994) Enformasyon teknolojileri, faaliyetlerin yaygınlaşmasına ve benzeşmesine imkan vermektedir. Fakat bulunduğu yere erişim ve kullanımları birbirinden çok farklıdır. Üst düzey kullanıcılar iletişim ağlarının en güçlü ve en ileri düğümlerinde yoğunlaşmaktadır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, gelişmiş ülkelerde metropoliten alanların ekonomik olarak kalkınması sonucu servis sektörünün hızla büyümesi şehir merkezlerinin gelişmesine ve polarizasyonuna neden olmuştur. (Dökmeci, vd., 1993)

Sanayi çağında; büyük kentler hammaddeye yakın ve hammadde dolaşımında önemli güzergahlar ve odak noktaları üzerinde konumlanmaktaydı. Liverpool, Newcastle, Glasgow, Pittsburgh ve Chicago gibi kentler derin deniz limanları kıyısında, büyük göller ya da Ren gibi su yolları üzerinde, demiryolu ve yol kenarlarında, enerji kaynaklarının kolay ulaşılır olduğu yerlerde kurulduğu buna örnek olarak verilebilmektedir. Kentler hammaddeye yeni biçimler vererek işleyen, işleme merkezleri olarak görülebilmektedirler.

Günümüzde kent ekonomisi bir bilgi ve enformasyon işleme merkezi olarak daha iyi anlaşılabilir. Yeni imalatın çoğu kent çevresindeki küçük fabrikalara ve sanayi bölgelerine taşınmaktadır ve kentlerde, enformasyon teknolojisi yükselmektedir. Bu

ekonomide kilit girdiler, artık enerji ve emekten çok; bilgi, yaratıcılık ve kilit ihraç malları materyale dayanmaktan çok, bilgi ürünleri olarak görülmektedir.

Yeni iletişim teknolojileri, yeni ekonomik etkileşim alanlarını coğrafi uzaklığa bağlı olmadan tanımlamaktadır. Otomasyon bilgi transferi ve telekomünikasyonda yeniliklerin, çalışma ve ofis mekanının eve taşınmasının, işyeri-konut ilişkisine dayalı yaşam döngüsünün değişmesine yol açacağı düşünülmektedir. Tüm bu teknolojik gelişmeler kent mekanına yansımış hatta mekan organizasyonunun tümüyle değişmesine de yol açmıştır. Yeni ortaya çıkan mekansal yapılardan biri; “dünya kentleri”dir. Bu kentlerde küresel sermaye birikimi vardır ve küresel sistemin kontrolü sağlanmaktadır. Bir metropoliten merkezin dünya kenti olması için çok uluslu şirketlerin burada yer seçmesi, sermaye açısından güvenceli ve çeşitli olanaklar sunması, uluslar arası pazarlar için üretim yapması gibi koşulların yanı sıra bir merkez niteliği taşıması gerekmektedir. (Keskin ve Diren, 1992)

Hızlı ulaşım, sanayinin kentten kopmasına aracı olurken, hızlı iletişiminin de servisler sektörünün bağımlılığını kaldıracağını savunan yaklaşımlar kentin gelecekte var olma nedenin sorgulamıştır. Oysa tam tersine finans ile faaliyetler ve özgün hizmetler büyük anakentlerde toplanmaya devam etmektedir. Ekonomi uluslararası hale geldikçe merkezi fonksiyonlar yoğunlaşmaktadır. Bu süreç “küresel kent” kavramının ortaya çıkmasına ve yoğun olarak tartışmaya açılmasına neden olmuştur. Kentlerin sahip olduğu üst düzey servisler sektörünün ağırlığı ve niteliği küresel kent statüsünün kazanmaları için esastır. Bu servisler dünya ölçeğinde hareketli sermayenin kontrol ve karar servisleri ile yine sermayeye hizmet götüren finans kurumları, bankalar, sigorta şirketleri vb. gibi üst düzey servislerdir. Ayrıca bilişim sektörünün gelişme düzeyi önemli bir kriter olarak verilmektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ve kentin ait olduğu ulusun yabancı ülkelere yaptığı yatırımlar da göz önüne alınmaktadır. Günümüzde küreselleşme ve metropolleşmeyi en iyi yansıtan kentler New York, Londra, Tokyo kentleridir. Bir alt kademedeki Frankfurt, Zürih, Amsterdam, Chicago, Los Angeles, Sidney, Hong Kong stratejik kentler olarak tanımlanmıştır. Ayrıca gelişmekte olan ülke kentlerinden, Sao Paula ve Mexico iş ve finans merkezi olarak stratejik kentler arasında bulunmaktadır. (Dökmeci ve Berköz, 2000) Bu kentlerin küresel kent veya dünya kenti seçilmelerini sağlayıcı temel kriterler; (Karakurt, 2004)

- Sermayenin ve üretimin kontrol edildiği merkezler olmaları,
- Üretime ilişkin buluş ve teknolojilerin geliştirildiği merkezler olmaları,
- Bilgi akış sisteminde uzmanlaşmış organizasyonel yapıya sahip merkezler olmaları,
- İmalat sektörünün önemli bir kısmının desantrilize edildiği, onun yerini dünya ölçeğinde iş yapan firmaların, dünya ekonomisine etki eden borsaların, haberleşme, emlak,

- pazarlama ve sigorta şirketlerinin aldığı merkezler olmaları,
- Finans kurumlarının, uluslar arası organizasyonların, önemli üretim faaliyetlerinin ve çok uluslu şirketlerin yönetim birimlerinin yoğunlaştığı merkezler olmaları,
- Ulaşım açısından önemli üstünlüklere sahip merkezler olmaları,
- Bütünsel kapitalist güç ilişkilerinin ve buna bağlı olarak ekonomik, politik ve kültürel ilişkilerin kontrol edildiği merkezler olmalarıdır.

Küresel kentler ve bölgeler, kendilerini dünya piyasasında satışa sunarak, uluslararası şirket ve kurumlarla (IBM, Olimpiyat komitesi gibi) doğrudan müzakerelere girişmektedirler. Bir kentin ya da bölgenin ekonomisi ulusun gelişme çizgisinden farklı bir gelişme gösterebilmektedir. Uluslar arası finans merkezi olarak Londra'nın rolü ve ulus-aşırı bilgisayar şirketlerinin Avrupa pazarına girişlerinde bir konaklama yeri olarak Silikon Vadisi'nin rolü buna örnek olarak verilebilmektedir.(Hall ve Jacques, 1996)

Bu bağlamda, piyasa mekanizması içerisinde yarışan ekonomik aktörler gibi, kentler de uluslararası ekonomik sistem içerisinde öncelikli konuma gelmek için çaba harcamaktadırlar. Bu çaba, diğer küresel metropoller arasında ekonomik, politik ve kültürel anlamda belirleyici ve karar verici konuma gelmek içindir. Bugün Londra, New York, Paris, Tokyo ve Sydney gibi metropoller, bu süreçte “kazananlar” konumundaki metropoller olarak kabul edilmektedir. Uluslararası ve bölgeler üstü finans gruplarının yönetim ve karar alma merkezleri, Ar-Ge merkezleri ve stratejik yatırımları bu kentlerde yer seçmektedir. İdeal kentsel yerleşimler tanımında yer alan niteliklerin ötesinde bu kentler, uluslararası yatırımları çekmek için kararlı ekonomileriyle güvenilirliği sağlarken, özgün kentsel mekan ve yaşam imgelemleriyle beyaz yakalı kalifiye işgücü için birer cazibe merkezi olma durumunda bulunmaktadır. Bu süreç içinde kentin ön plana çıkması, üretim kapasitesiyle doğrudan ilintilidir. Yeni üretim biçimleri söz konusu olduğunda sağlam bir üretim altyapısı kadar, işgücünün uzmanlaşma düzeyi de önem kazanmaktadır. Artık uluslararası ölçeğe hitap eden kentler için merkezi destekleyen geniş hammadde bölgesi, büyük limanlar ve geniş işgücü gerekli değildir. Bilgi-yoğun üretimin öncelik kazandığı yeni gelişim stratejilerinde anakentler, anında değişen taleplere hızlı yanıtlar verebildikleri oranda lider kent olmaktadır. Bu nedenle yeni yüzyılın üretim altyapısı artık, kenti doğrudan küresel iletişim ağına bağlayan uzun mesafe fiber sistemlerin oluşturduğu iletişim altyapısı ve hızlı, yoğun mal ve insan taşınımını sağlayan havaalanları ve transit toplu taşıma sistemleriyle ulaşım altyapısıdır. Bu altyapıların varlığı, kente yeni ofis bölgelerinin, araştırma laboratuvarlarının ya da uzmanlaşmış tasarım ve üretim birimlerinin eklenmesi sağlarken söz konusu metropoller, küresel ekonominin üsleri olarak kendilerini yeniden üretmektedirler. Mayıs 1999'da Madrid'de düzenlenen Global Süper Projeler konferansında 21. yüzyılın küresel

kentleri için öngörülen yeter koşullardan bazıları şunlardır; (Tankut vd., 2002)

- Üretimin geleneksel sanayi dizgesi dışına kayışıyla, yazılım üretim (soft production) mekanları olan teknoloji merkezleri (araştırma yerleşkeleri, teknoloji parkları vb.),
- Kenti uluslararası veri iletişim ağının bir üssü haline getiren güçlü telekomünikasyon altyapısı,
- Her türlü mevsim koşullarında uluslar arası kitlesel etkinliklere olanak sağlayan kapalı stadyum, kongre turizminin üsleri konumundaki kongre merkezleri,
- Artan ziyaretçi sayısını karşılayabilecek sayı ve nitelikte konaklama merkezleri,
- Yoğun nüfusa yanıt verebilecek gelişmiş su ve kanalizasyon altyapısı,
- İş gücünün yeniden üretimine yönelik gereksinimleri karşılamak üzere kentsel park, kentsel orman ve kalıcı açık alanların oluşturduğu yaygın yeşil altyapı alanları olarak belirtilmektedir.

Kentsel mekana yönelik beklentiler de bu dönüşümden payını almaktadır. Hizmet sektörünün gereksinim duyduğu mekan kurgusu “akıllı mekanları” üretmektedir. Bu kurguda yüksek hızlı iletişim sistemine uyarlanmış ofis ve konut grupları, yüksek fiber optik taşıma kapasitesine sahip yapı stokunun oluşturduğu merkezler ve bilgisayar ve veri terminallerindeki (teleportlar) yüksek güvenilirlik, öncelikler sıralamasında yerini almış durumdadır. (Tankut vd., 2002)

2.2.2 Arazi Kullanım - Ulaşım İlişkileri ve Kuramsal Yaklaşımlar

İlk kentlerin kurulmasından 19. yüzyıl ortalarına kadar kent ulaşım biçiminin yaya ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu kentin başlıca karakteristikleri yüksek yoğunluk (100-200 kişi/ha), karma arazi kullanımı ve dar caddeler olarak görülmekteydi. Gidilecek yerlere ortalama yarım saatte gidilebilmekteydi. (İBB, 2002)

1840’ların sonlarında ortaya çıkan omnibüs kamu taşımacılığı anlamında kullanılan ilk araç olmuştur. Omnibüsün hizmete girmesi ile kenti uygun yürüme mesafesine göre sınırlandırmak gereği ortadan kalkmıştır. Bu araçlarla sayısı artan işçi ve satıcıların fabrikalara ve ticaret merkezlerine ulaşımı sağlanmıştır. Omnibüsün kentlerin coğrafi büyümesinde çok büyük etkisi olmasa da, bu araçlar kent merkezinde ulaşım odağının gelişmesine olanak vermiştir.

19.yy ortalarından sonra, artan nüfus ve sanayinin etkisiyle yürüyen kentler ortadan kalkmaya başlamıştır. Tren ve tramvayın daha hızlı ulaşım olanağı sunmasıyla, yarım saatlik erişme süresi sabit kalmak üzere, kent dışında tren istasyonları çevresinde oluşmuş küçük kentler ortaya çıkmıştır. Böylece, toplu taşıma hatları boyunca doğrusal olarak gelişmiş, 20-30 km uzunlukta, orta yoğunluklu (50-100 kişi/ha) kentler oluşmuştur. (İBB, 2002)

Atlı tramvaylar kentin gerçek büyümesini uyaran ilk kentsel taşıma araçları olmuştur. Hayvan

gücüne dayalı araçlar genel anlamda kamu taşımacılığında ilk örnek olarak görülmektedir. Kentin büyüklüğünü ve formunu etkileyen kentsel ulaşım gücünü ilk kez ortaya koymaktaydılar. Atlı tramvay işletmeciliğinin merkezi noktası yoğunlukla bir şehrin merkezi haline gelmekteydi. Bu dönemde, şehir merkezinde arazi değerleri yükselmiş ve işyerleri yavaş yavaş merkezi çevreleyen konut alanların yerini almaya başlamıştır. Tramvay hatları boyunca ve yakın sokaklar üzerinde ticaretin ve ikametın bantlar biçiminde gelişimi yaygın hale gelmiştir.

1880'lerin sonlarında atlı tramvaylardan daha hızlı olan ve uzun yolculuklara imkan veren elektrikli tramvaylar ortaya çıkmış ve böylece konut işyeri ayrımı daha net biçimde ortaya çıkmıştır. Artan konut işyeri ayrımı endüstri devriminin çevresel etkileri bakımından da desteklenmekteydi. Tramvay hatları kentsel alanlarda sabit hale gelmiş ve kentsel alanlarda tramvay hatları boyunca lineer gelişim ortaya çıkmıştır.

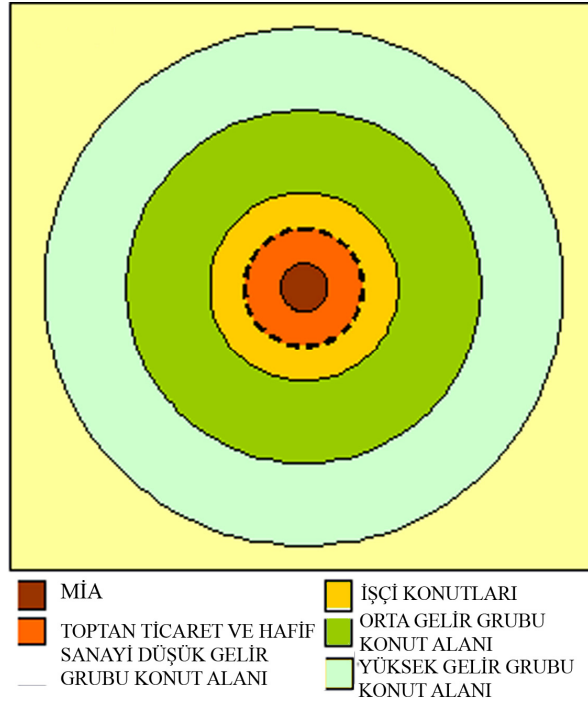
Otomobilin arazi kullanımı üzerindeki etkisi II. Dünya Savaşı'nı izleyen döneme kadar hissedilmemiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında banliyö konut bölgeleri ve araba sahipliğinde önemli artış olmuştur. Daha çok insanın banliyölere kaymasıyla şehir merkezi ile banliyö arasında yolculuklar yoğunlaşmıştır. Bu da ekspres yolların yapımına neden olmuştur. Şehir merkezindeki ticaret alanlarının önemi, geniş bölgesel alışveriş merkezlerinin yaygın olarak büyümesine bağlı olarak azalmıştır.(Baycan, 1993)

1950'den sonra otomobil, özellikle Kuzey Amerika ve Avustralya'da, kenti biçimlendirmeye başlamıştır. Önce demiryolu hatları arasındaki alanlar dolmuş, sonra kent 50 km uzaklığa kadar genişlemiştir. Bu kentin ana karakteristikleri, konut ve iş bölgelerinin ayrılması, çok merkezlilik, düşük yoğunluklu (10-20 kişi/ha) yerleşimler ve bunların sonucu olarak yolculuk uzunluklarının artması olarak görülmektedir. (İBB, 2002)

Günümüzde birçok kent bu üç türün bazı öğelerini birleştirmektedir. Kentin ulaştırma önceliklerini değiştirerek ve arazi kullanımını uygun biçimlendirerek sürdürülebilir bir kent-ulaştırma sistemi geliştirmek olasıdır. İngiltere hükümeti, önümüzdeki on yıl içindeki yeni kentsel gelişmelerin %60'ının mevcut kentsel alanlar içinde yer almasını öngörmüştür. 1997 yılında kabul edilen trafiği azaltma stratejisi yasası ile, kentin mevcut dokusu ile bağlantısı olmayan ve kentlerin dışarıya doğru yayılmasına neden olan her türlü gelişme yasaklanmıştır (Newman ve Kenworthy, 1999).

Arazi kullanımı ve ulaşım etkileşimine yönelik kuramsal çalışmalardan bazılarını kısaca aşağıda belirtilmektedir.

Tek merkezli çemberler kuramı; Chicago Okulu'nun öncü isimlerinden Burgess tarafından 1925 yılında geliştirilmiştir. Bu kuram dönemin Amerikan kentlerinin incelenmesi ile ortaya çıkmıştır. Kentte bulunan farklı fonksiyonların bir merkezin çevresinde yer alan iç içe geçmiş halkalar halinde yer aldıkları varsayılmıştır. Tek merkezli çemberler kuramı'na göre en içte bulunan çekirdek Merkezi İş Alanı'nı oluşturmaktadır. MİA'nın etrafındaki ilk halka ise geçiş bölgesi olarak adlandırılmıştır. Bu bölgede iş ve küçük üretim alanları ile çöküntü halindeki konut alanları bir arada yer almaktadır. Üçüncü halkada, ikinci halkadaki konut standartlarından daha iyi koşullarda yaşama olanağına sahip işçi konutları bulunmaktadır. Bu bölgede yaşayanlar genellikle MİA ve geçiş bölgesinde yer alan iş yerlerinde çalışan ve dolayısıyla da bu alanlara yakın olmak zorunda olan işçilerden oluşmaktadır. Dördüncü halka orta ve üst gelir grubu ailelerin oturduğu daha yüksek standartlara sahip konut alanlarından oluşmaktadır. En son halkada ise banliyöler yer almaktadır. (Keleş, 2002)

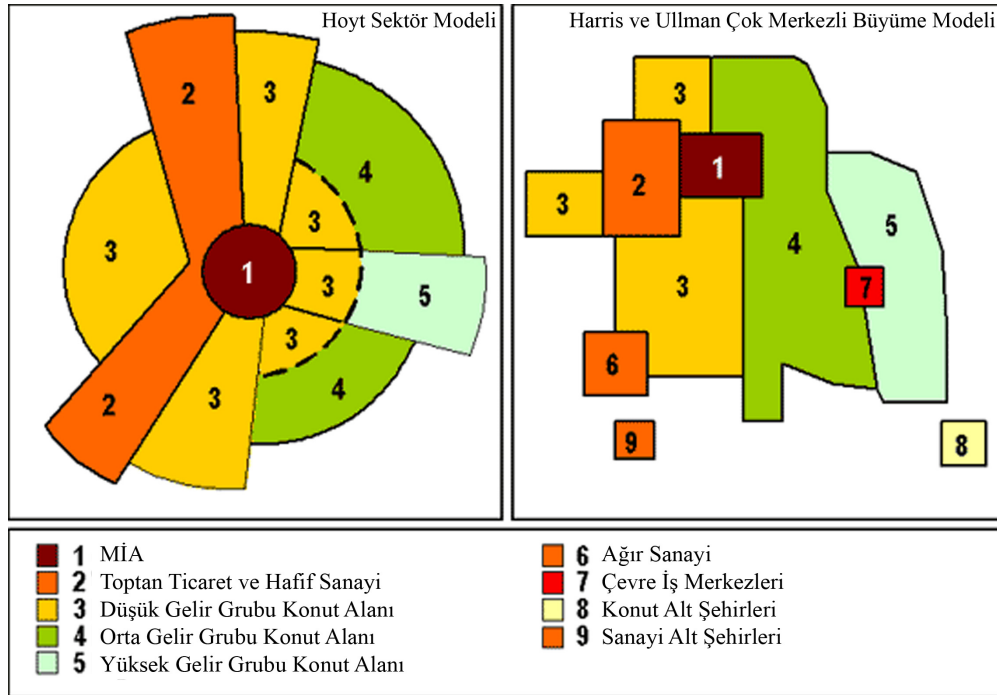


Şekil 2.3 Burgess eş merkezli çemberler modeli (Rodrigue, 2007)

Sektör (dilimler) kuramı; 1930'lu yıllarda Hoyt tarafından geliştirilmiştir. Ortak merkezli çemberler kuramı'nın geliştirilmesi olarak da yorumlanabilmektedir. Kentte yer alan kullanışların farklılaşmasının merkezden çevreye yayılan halkalar halinde homojen bir biçimde değil de yine merkezden çevreye uzanan dilimler halinde olduğunu ileri sürmektedir. Bu dilimler de kent merkezinden çevreye uzanan ulaşım aksları boyunca olmaktadır. Sektör Kuramı'nda da merkezde MİA yer almaktadır. MİA' dan kentin dışına açılan ana yollar

boyunca yer alan dilimler üzerinde de küçük üretim ve toptan ticaret fonksiyonlarının yer aldığı alanlar bulunmaktadır. MİA' nın hemen sonrasındaki halkada ve küçük üretimin yapıldığı dilimler boyunca düşük gelirliilerin yaşadığı konut alanları bulunmaktadır. Orta gelirliilerin konut alanları ise kentin dışı açılan aksları arasında kalan dilimlerden birinde yer almıştır. Yüksek gelirliilerin konut alanları da MİA' dan kentin dışına uzanan ana yollardan biri üzerinde yer almaktadır. Bu modelde kentsel farklılaşmanın tek belirleyicisi MİA' ya olan uzaklık değildir. Ulaşım ağının türü ve kalitesine göre değişen erişebilirlik düzeyi, farklı gelir gruplarının birbirlerine göre farklılaşan yer seçim davranışları vb. kriterler kentsel mekanın şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. (Keleş, 2002)

Çok merkezli büyüme kuramı; tek merkezli halkalar kuramı ve sektör kuramı'nın topraktan yararlanma biçimlerini açıklamada yetersiz olmasından dolayı Harris ve Ullman tarafından 1945 yılında geliştirilmiştir. Bu kuramın diğer iki kuramdan farklılaştığı nokta, kentte tek bir merkez yerine birden fazla merkezin bulunduğunu kabul etmesidir. Bu merkezlerden bazıları kentte öteden beri var olan merkezler olabilir ya da kentlerin gelişmesine paralel olarak ortaya yeni merkezler olabilmektedir. Çok Merkezli Büyüme Kuramı'na göre MİA dışında bazı farklı fonksiyonlar da kentin merkezinde yer alabilmektedir. Kentlerin çoğunda topraktan yararlanma biçimine göre 6 farklı bölge belirlemek ve bunlar MİA, toptancılık ve hafif sanayi, konut, ağır sanayi, alt merkezler, banliyöler olarak belirtilmektedir. (Keleş, 2002)



Şekil 2.4 Hoyt sektör modeli, Harris ve Ullman çok merkezli büyüme modeli (Rodrigue, 2007)

Her ne kadar çok merkezli kent teorisi olmasa da, alt merkezlerin yerleşimi ve nasıl ortaya çıktığını açıklamaya çalışan teoriler bulunmaktadır. Örneğin Wieand, geleneksel tek merkezli kent modelini geliştirerek banliyölerdeki yeni iş merkezlerinin, bir ulaşım sistemi boyunca nasıl sırayla oluşabileceklerini incelemektedir. Diğer taraftan kent banliyölerinde ortaya çıkan ve merkezi iş alanıyla aynı ekonomik aktiviteler için rekabet eden yeni alt merkezlerin, aynı anda ortaya çıkma olasılıkları daha güçlü bulunmaktadır. Anas, Arnott ve Small'ın (1998) çok merkezli kent modelinin teorik ve ampirik çalışmalarıyla ilgili, detaylı bir literatür taraması bulunmaktadır. Cadwallader' a (1996) göre, bir kenti çok merkezliliğe iten kuvvetleri, merkezi iş alanındaki yığılma ekonomileri (agglomeration) ile bundan kaynaklanan trafik tıkanıklıkları arasındaki takas şeklinde kavramlaştırmak mümkündür. Fakat nihai süreçte, yeni alt merkezlerin ortaya çıkması, firma ve bireylerin bireysel düzeyde aldıkları kararların bir sonucu olarak görülmektedir.(Marın ve Altıntaş, 2004)

Akslar halinde büyüme kuramı; tek merkezli halkalar kuramı'nın gelişmiş bir modelidir ve bu kuram, Bablock tarafından 1932'de ortaya konmuştur. Doğal ve yapay engellerin tek merkezli halkalar kuramı'nda öne sürülen düzenli şehirsiz olguyu bozacağını savunan Bablock büyümenin mevcut merkezden dışarıya açılan ana ulaşım arteri boyunca uzantılar göstererek oluşabileceğini ve şehir yapısının uçları ana arterler tarafından kesilen ve zonların iç içe halkalar yerine yıldız biçimini alacağı tezini savunmaktadır.

Kuramda ulaşılabilirlik, bir ulaşım sistemi içinde zaman-maliyet ilişkisi olarak düşünülür. Geometrik olarak merkeze yakın görünen bir bölgenin, merkeze ulaşılabilirlik derecesinin ana arterlerle olan ilişkisine göre değişeceği savunulmaktadır.

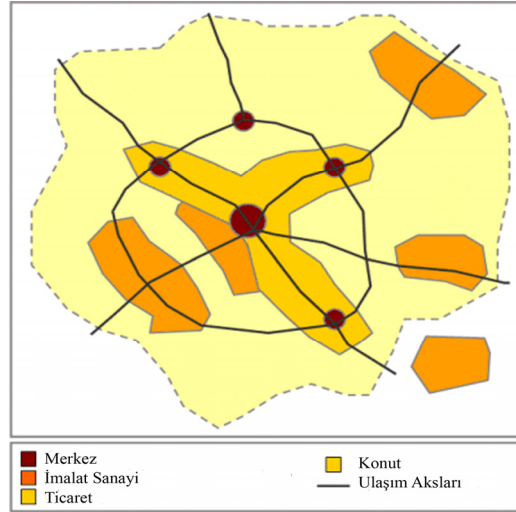
Kentsel büyüme ana ulaşım aksları üzerinde zonun ayrılması yerine, her zonun kendi içinde ana ulaşım aksları üzerinde merkezden uzaklaşması biçiminde olmaktadır. Zaman yönünden eşdeğer erişebilirliğe sahip olan noktaların, benzer kullanışların ayrılacağı ileri sürülmektedir.(Baycan, 1993)

Yer seçimi ve arazi kullanımı; Alonso tarafından geliştirilmiştir. Alonso bu yaklaşımında konut, sanayi ve tarım olmak üzere üç fonksiyonu ele almaktadır. Alonso' nun temel problemi bu üç birimin en uygun yer seçimini içeren bir mikro ekonomik kuram geliştirmektir. Yaklaşımın temel sonucu arazi değerini belirleyen ekonomik fonksiyonların arazide en uygun dağılımını sağlamak üzere yüksek verimli fonksiyonların merkezde yerleşmesi, diğerlerinin ise çevreye dağılacak şekilde yerleşmesidir. Bu modelde yer alan ekonomik birimlere göre de mekan da farklı anlamlar içermektedir. Alonso' nun ekonomik alanı; biçim, boyut, mülkiyet

ve konum olmak üzere dört karakter içermekte ve bu karakterlerin yanı sıra dört ayrı ekonomik fonksiyonu da kapsamaktadır. Bunlar; arazinin fonksiyonuna bağlı olmak üzere tasarruf ve spekülasyon ile arazinin kullanımına bağlı olmak üzere üretim ve tüketimdir. Alonso araziye üretim ve tüketim fonksiyonlarının bir faktörü olarak değerlendirmiş ve daha çok fonksiyonel arazi kullanımı üzerinde durmuştur. (Baycan, 1993)

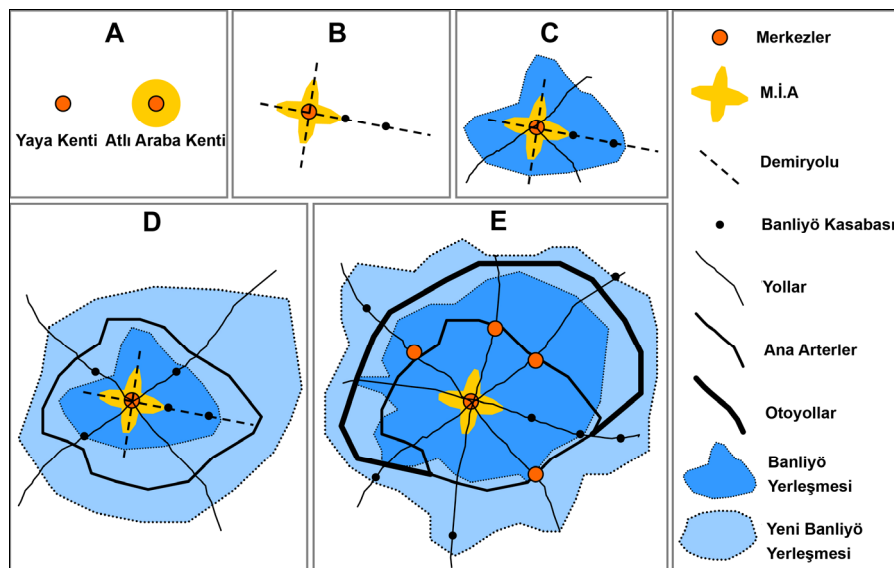
Arazi kullanımı-ulaşım etkileşimi; Gutenberg tarafından geliştirilmiştir. Guttenberg ele aldığı yaklaşımında üç bileşen tanımlamaktadır. Guttenberg öncelikle dağıtılmış olanaklar ve dağıtılmamış olanaklar biçiminde bir bölünme yaratmıştır. Üçüncü bileşen olan ulaşım ise bu ikisinin bir fonksiyonu olarak geliştirilmiştir. Eğer ulaşım zayıfsa iş alanları, ticaret merkezleri ve hizmetler dağıtılmış olanakların bir örneği sayılacaktır, eğer ulaşım olanakları iyi ise bu aktiviteler dağıtılmamış olanaklar biçiminde uygun şekilde yoğunlaştırılmış örnekler olarak belirecektir. Guttenberg kentsel mekansal yapının toplumda mesafe sorununun üstesinden gelme çabasına bağlı olduğunu savunmaktadır. Ulaşım sisteminin büyümenin yönü konusunda anahtar kavram olduğunu ortaya çıkarmıştır. Bir yıldan diğer yıla alınan ulaşım kararları kentsel yapıda ciddi bir değişime yol açabilmektedir. Bu değişim büyük ölçüde dağılmış hizmetler ile dağıtılmamış olanaklar arasında gerçekleşmektedir. Dağıtılmamış olanaklara erişmede bir takım sınırlar ya da zorluklar söz konusudur. Oysa dağılmış merkezler ile büyümenin ihtiyaçlarını absorbe edecek bir olanak sağlanmaktadır. Büyüme ortaya çıktığında mesafe sorununu aşmak üzere ortaya konan yapısal düzenlemeler yeni merkezler veya ulaşım olanaklarının geliştirilmesi biçiminde ortaya çıkmaktadır. Büyüyen ölçekle birlikte konut, işyeri ve diğer aktivite merkezleri arasındaki ilişkilerin değişimi sonucunda nüfus hareketleri ortaya çıkmakta ve bu değişimle birlikte erişilebilirliği uygun olan bölgeler gelişmektedir. Uygun olmayan bölgeler sosyo-ekonomik anlamda gelişmemektedir. (Baycan, 1993)

Hybrid arazi kullanım modeli; 1955 yılında W. Isard tarafından geliştirilmiştir. Burgess, Hoyt, Haris ve Ullman modellerinin farklı süreçlerini açıklamada ve geliştirmede yardımcı olmaktadır. MİA ve alt merkezlerin eş merkezli etkisini göz önünde bulundurmaktadır ve ışınsal olarak gelişen anayol akslarının arazi kullanımı üzerinde oluşturduğu formları incelemektedir. Ticaret ve hafif sanayi, merkezde yer seçmekte ve yol aksları boyunca gelişmekte, imalat sanayi hem yığılma ekonomileri hem de ölçekleri doğrultusunda yol aksları boyunca kente yayılmaktadır.



Şekil 2.5 Hybrid arazi kullanım modeli (Rodrigue, 2007)

Ulaşım modelleri ve arazi kullanım ilişkileri içinde merkezlerin genel olarak modellenmesi sonucu, tarihsel süreç içinde yaya kentleri olarak ön plana çıkan kentsel yerleşmelerin, tek bir merkezden oluştuğu görülmektedir. Atılı arabaların kentte ulaşım aracı olarak kullanılmasından itibaren, merkezde az bir büyüme ulaşılabilirlik ölçüsünde gerçekleşmektedir. Demiryollarının kentte kullanılmasıyla merkezler bu akslar üzerinde gelişmiştir ve banliyö yerleşmelerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Demiryolu ve karayolu ile bütünleşen kent, hem banliyö yerleşmelerinin büyümesini hem de karayolunun genişliği ölçüsünde, yeni banliyö yerleşmelerinin oluşmasını sağlamıştır. Ulaşım araçlarında gelişim ile birlikte kentsel mekan çok merkezli bir yapıya girmiştir.



Şekil 2.6 Ulaşım modelleri, arazi kullanım ilişkilerinin gelişimi (Rodrigue, 2007)

2.3 Türkiye ve İstanbul’ da Sermaye Birikim Süreci ve Kentsel Mekanda Gelişimi

İstanbul’ da sermaye birikim sürecinin irdelenmesi, ülke sermaye politikalarının genel özelliklerinin belirtilmesiyle açıklanabilmektedir. Özellikle cumhuriyet dönemi sonrasında ülke sermaye politikalarının, İstanbul sermaye birikim sürecine ve dolayısıyla İstanbul kent mekanına etkisi önemlidir.

1923 yılından sonra 1955 yılına kadar geçen süreçte, ülke genelinde, tarımsal birikimin sanayiye aktarıldığı görülmektedir. 1920’li yıllar Türkiye’ nin dünya ekonomisine hammadde satıp, tüketim malı aldığı dönem olarak belirtilmektedir. Bu dönemde yabancı tekellere karşılık devlet tekeli oluşturulmaya çalışılmaktadır. 1929 ekonomik krizi ile, müdahaleci devletçilik politikası sonucu sanayi gelişmektedir. Sanayi bu dönemde ara malı ve tüketim malı üretmektedir.(Özdemir, 2005)

1940 – 1945 II. Dünya savaşı yıllarında, kentsel mekanda sanayiden daha çok ticaret geliştiği görülmektedir. 1946 yılından sonra korumacı ve içe dönük politikalarda serbestleşme gözlenmektedir. Dış yardımlar ile yabancı sermaye önemli sermaye birikiminde bulunmuştur.

1950’ li yılların ortalarına doğru, tarımda makineleşme ile birlikte işgücü ihtiyacı azalmıştır. Atıl durumda kalan işgücü, kent mekanlarında, daha ucuz emek ihtiyacı doğrultusunda, göç olgusunu ve bununla birlikte gecekondulaşma yapısını ortaya çıkarmıştır. (Özdemir, 2005)

1955 ve 1980 dönemleri arasında kentlerin fiziksel formları küçük sermayenin faaliyet ölçeğine göre belirlenmektedir.(Tekeli,1988)

Kar oranlarının düşüş eğilimi, eksik üretim, devlet harcamalarında genişleme ve toplumsal ilişkilerin yeniden üretilmesi süreci 1970 ekonomik krizini beraberinde getirmiştir. Sonuç olarak, üretim ve tüketim kalıplarının esnekliğine dayanan esnek birikim tarzı ortaya çıkmıştır. Esnek birikim tarzı, sermayeyi ulus devletin sınırlarından çıkarmayı ve dünya üzerinde dolaşımını hedeflemektedir. Sermaye üretime yatırım yerine; yeni teknolojilere, kentsel topraklara, yeni konut inşasına ve özellikle lüks konut inşasına yönelmiştir. (Özdemir, 2005)

1980’li yıllarla birlikte, Türkiye ihracata yönelik liberal büyüme politikalarını izlemektedir. İstanbul kenti iktisadi tabanı, imalattan finans ve tüketici hizmetlere kaymaya ve İstanbul küresel dinamiklere açılmaya başlamıştır. Sanayisizleşme sürecinin yaşandığı kent mekanında, arsa fiyatları hızla artmakta, fabrikaların İstanbul çevresindeki alanlara taşınması

teşvik edilmekte, sanayiye yapılan yatırım azalmaktadır. İnşaat sektörü ve hizmetlere kent mekanında yönelme eğilimi gözlemlenmektedir. Bu süreçte, uluslar arası banka ve otel zincirleri, ofis binaları, alışveriş merkezleri ve danışmanlık firmaları kent mekanını tercih etmektedir. (Özdemir, 2005)

Esnek üretimin mekansal boyutta karşıya çıkması “dünya kentleri” kavramı ile anlatılmaktadır. Dünya kentleri, bütünsel kapitalist ilişkilerin, güç ilişkilerinin ve buna bağlı olarak iktisadi, politik, ideolojik ve kültürel ilişkilerin kontrol edildiği merkezler olarak ortaya çıkmaktadır.(Ercan, 1996)

Cumhuriyet döneminden sonra İstanbul’ un mekansal gelişimini yönlendiren etmenler aşağıda belirtilmeye çalışılmıştır.

Çizelge 2.1 Cumhuriyet döneminden sonra İstanbul'un mekansal gelişmesini yönlendiren etmenler

DÖNEMLER	ETMENLERİN AÇIKLANMASI	ETKİLERİ
1923 - 1950 YILLARI ARASI DÖNEM	Başkentin Ankara' ya taşınması	İstanbul' un yatırım kararlarında ikinci plana çekilmesi
	Prost Planı	Haliç ve çevresinde (Atatürk köprüsü, Haliç kaynağı arasında) sanayi sektörünün yer seçimi
		40 Rakım üzerinde 9.50m.den daha yüksek yapılanmaya izin verilmemesi ile Tarihi Yarımada silüetinin sınırlı da olsa günümüze kadar korunmasına yardımcı olması
1950 - 1980 YILLARI ARASI DÖNEM	1942 Varlık vergisi, II. Dünya Savaşı, elçiliklerin başkente taşınması, 6-7 Eylül 1955 olayları, 1963 - 1964 Kıbrıs olayları	Beyoğlu, Tarlabası, Dolapdere ve Asmalımescit gibi alanlarda azınlık nüfusunun azalması
		Azınlık nüfusunun terk ettiği alanlarda imalatın yoğunlaşması
	Sanayi sektörünün ön plana çıkması ve tarımda insan gücünün yerini makinaların alması	Tarım sektöründe meydana gelen işgücü fazlasının İstanbul' a göç etmesi Nüfusun sanayi alanları çevresinde gecekondü alanlarını oluşturması, Kağıthane ve Zeytinburnu' nda ilk gecekondü mahallelerinin oluşması

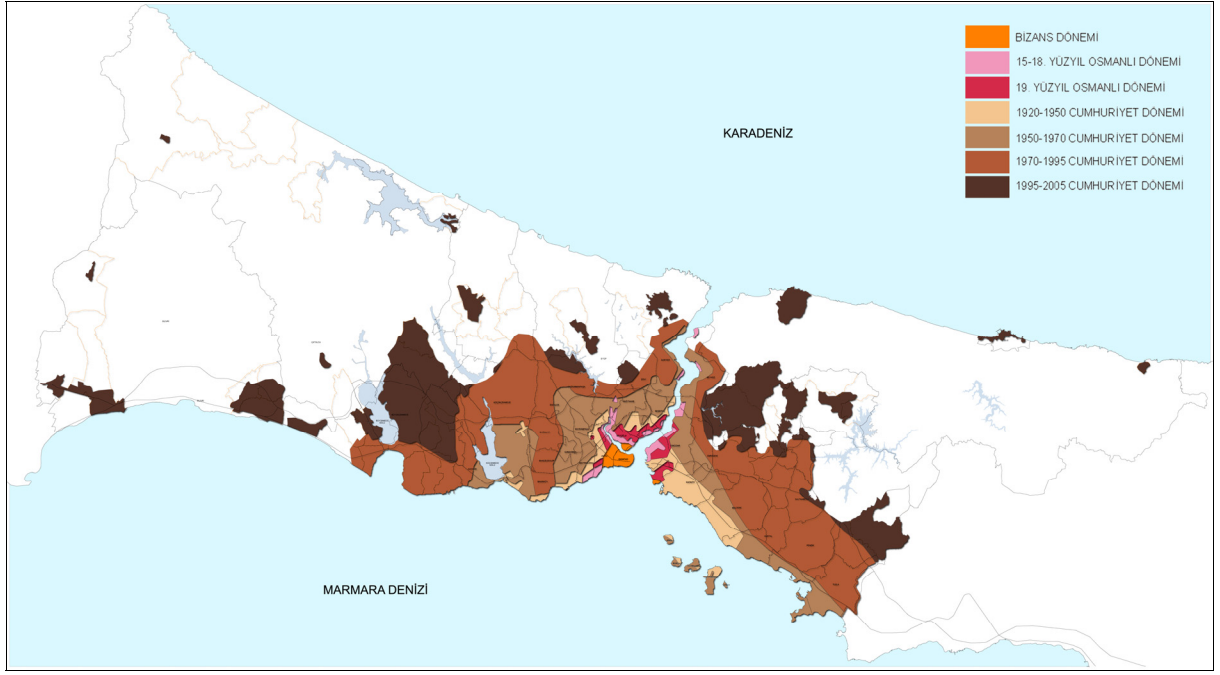
	6785 sayılı imar yasası ve 6830 sayılı istimlak yasası imkanları ile uygulanan, Menderes ulaşım operasyonları	Ana arterlerin gelişimi, bulvar vb. geniş yol akslarının açılması
	Boğaziçi köprüsü ve çevre yollarının yapımı (1973)	Kentin Batı yakasında Kağıthane, Bayrampaşa, Güngören, Bahçelievler, Küçükçekmece, Avcılar ve Büyükçekmece; Doğu yakasında Ümraniye, Kartal, Pendik ve Tuzla ilçelerinin büyümeye başlaması
	Geliştirilen fakat uygulanamayan planlama faaliyetlerinin ve parçacıl planlama uygulamalarının artması	Yasal olmayan oluşumların kent mekanında üstünlüğü ele geçirmesi, rantın kentin mekansal kurgusunu belirlemesi. Plansız mekansal gelişmelerin artması
1980 - 1990 YILLARI ARASI DÖNEM	1980 askeri müdahalesi ve 24 Ocak Ekonomik Paketi ve küreselleşme eğilimi	Karma ekonomiden, serbest piyasa ekonomisine geçiş
		Devletin üretim alanından çekilmesi, özel sektörün gelişimi, ekonominin dünya ekonomik sistemine entegrasyonunun sağlanması ve yabancı sermayenin teşviki
		Ticaret yapısında değişim, tüketim yapısına uygun, büyük ticaret alanlarının, alışveriş merkezlerinin mekanda konumlanmaya başlaması
	1980 yılında onaylanan 1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı	Metropoliten büyümenin doğu ve batı ekseninde lineer bir şekilde gelişiminin yönlendirilmesi
	Hizmet ve turizm sektörlerinin gelişmesi, öncelikli sektörler konumuna gelmesi	MİA karakteristiği taşıyan bölgelerin kentte görülmeye başlaması, gökdelenleşme faaliyetinin başlaması İstanbul' un tarihi ve kültürel değerlerinin korunması, Tarihi yarımada ve Beyoğlu'nun yeniden canlandırılarak turizm potansiyellerinin değerlendirilmesi

	1982 Turizmi Teşvik Kanunu	Sabancı Center, Conrad, Ak Center gibi çok katlı yapılaşmaların kent mekanında oluşmasına izin verilmesi
	Dalan ulaşım operasyonları	Haliç kıyıları, sahil yolları, Tepebaşı ve Tarlabası bulvarlarının açılması
	1984 yılında kabul edilen 3030 sayılı kanun ile İstanbul' un Büyükşehir unvanı alması	Yerel yönetim sayısının, belde belediyelerinin artması ve parçacıl planlama kararlarının kent mekanında artması
		Yeni gelişme alanlarının teşviki
	İmar affı yasası (1983) ve Islah imar planları	Kaçak yapılaşmaların yasallaştırılması ve kentte ruhsatsız, kaçak yapıların artışının teşvik edilmesi
		Sarıgazi, Sultanbeyli, Kartal, Pendik, Ümraniye, Beykoz vb. kaçak ve ruhsatsız yapıların artması, havza ve orman alanlarında yapılaşmanın artması
	Fatih Sultan Mehmet köprüsü ve TEM yollarının yapımı	Kentin Batı yakasında, Gaziosmanpaşa, Esenler, Çatalca (Hadımköy); Doğu yakasında Sultanbeyli ve Kartal' ın kuzeyinin hızla büyümesi; Küçükçekmece, Avcılar, Büyükçekmece (Doğu tarafına doğru), Gaziosmanpaşa, Eyüp' te; Kartal, Tuzla, Beykoz (Çavuşbaşı, Kavacık'da) ve Pendik' te yapılaşmanın genelde kuzey yönünde yayılması
		Kentin doğu - batı ekseninde kuzeye doğru gelişiminin de teşvik edilmesi
		Sanayinin kent dışına, İkitelli, Tuzla, Gebze ve Çerkezköy gibi organize sanayi alanlarına desantralizasyonunun teşvik edilmesi
	1990 - 2007 YILLARI ARASI DÖNEM	Sınır ötesi haberleşme ve teknolojik gelişmelerin hızlanması

	Soğuk savaş döneminin bitmesi ve küreselleşme faaliyetlerinin hızla ivme kazanması	Yabancı sermayenin kent mekanında hızla yayılması, 5 yıldızlı otel, alışveriş merkezleri, plaza ve ofis gibi küresel dünya kentleri mekansal öğelerinin, Büyükdere caddesi üzerinde gelişmesi
	1995 yılında onaylanan 1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı	Toplu ulaşımın özellikle raylı sistemlerin kent mekanında gelişimi
		Sanayi alanlarının hizmet alanlarına dönüşümünün teşvik edilmesi, mevcut sanayinin kent çeperlerindeki organize sanayi alanlarına kaydırılmasının yönlendirilmesi
	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu	İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarının il sınırına dayandırılması, belde belediyelerinin " ilk kademe belediyesi " adı altında Büyükşehir Belediyesinin yönetimine girmesi
		Parçacıl planlama kararlarının önüne geçilmesi, il sınırı içindeki tüm alanların tek bir nazım plan tarafından ve böylece tek merkezden yönetilmesi

2.3.1 İstanbul Kent Merkezi Mekansal Gelişimi

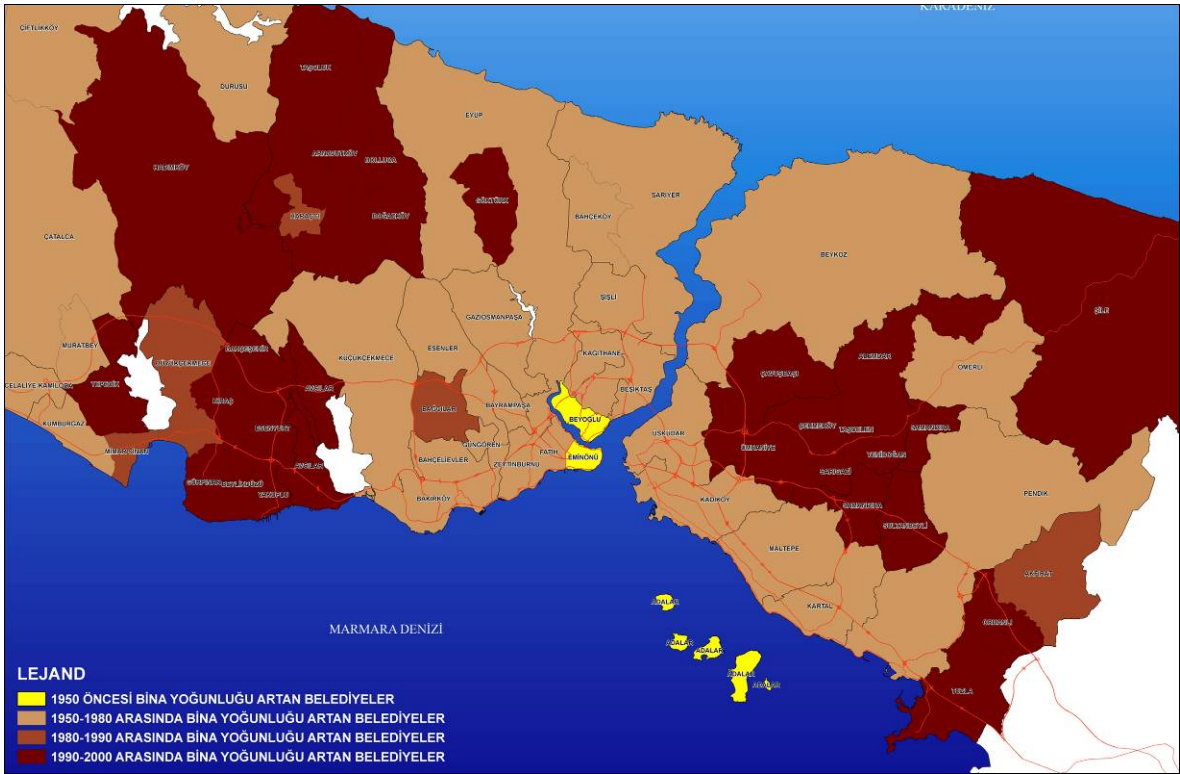
İstanbul kent merkezinin Eminönü, Fatih ilçesinde ve Galata’ da geliştiği Bizans döneminden sonra, Osmanlı döneminde sur dışında Eyüp, Üsküdar ilçeleri, Pera ve Boğaziçi köylerinin geliştiği görülmektedir. Osmanlı döneminin son yıllarında Pera, Taksim yönünde gelişmiş ve kuzeye doğru kentsel gelişme yönlenmeye başlamıştır. Kentin bu döneme kadar güney – kuzey yönünde geliştiği söylenebilmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Batı yakasında 19. yy benzeri bir gelişme gözlenirken, doğu yakasında Kadıköy ve Maltepe ilçeleri yönünde hızlı bir kentsel gelişme gözlenmektedir. Batı yakası güney – kuzey yönünde gelişme gösterirken, doğu yakası batı – doğu yönünde bir gelişme göstermiştir. Kent, 1950’ li yıllardan sonra hızla gelişmeye başlamış ve kent merkezi güney – kuzey yönünde hızla gelişmesini sürdürmüş, kent genel olarak doğu – batı yönünde gelişme eğilimine girmiştir.



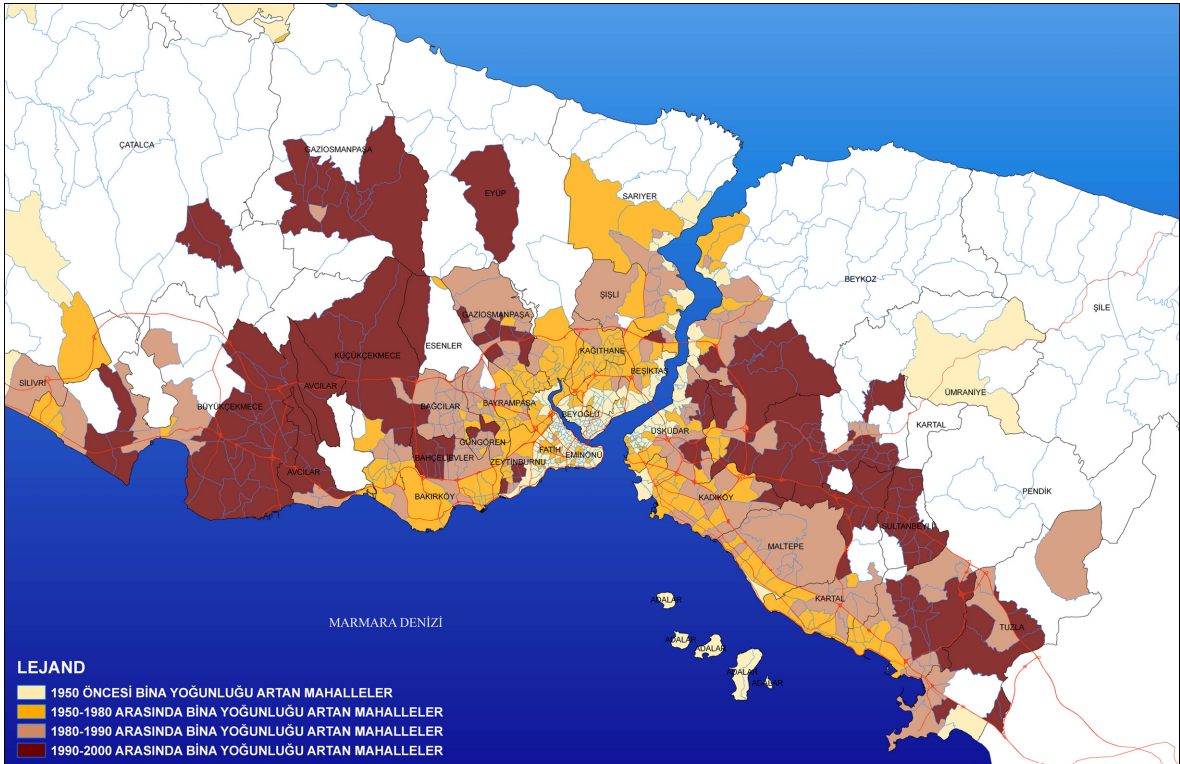
Şekil 2.7 İstanbul il bütünü yerleşim gelişimi (İBB,1995)

Türkiye İstatistik Kurumu 2000 yılı bina sayımı sayısal verileri incelenerek, bina sayımlarının, belediyelerde ve mahallelerde dönemsel olarak kırılma noktaları belirlenmiş ve haritalandırılmıştır. Belediyelerdeki bina yoğunluklarının arttığı dönemler incelenecek olunursa, 1984 yılında Büyükşehir statüsüyle birlikte, yerel belediyelerde 1990' lı yıllardan sonra yoğunluk artışı gözükmemektedir. Bu artış, batı yakasında Büyükçekmece, doğu yakasında ise Ümraniye ve Tuzla ilçelerinde yoğunlaşmaktadır.

Kent gelişimi, bina yoğunluklarının yapılış yıllarına göre mahalleler özelinde incelendiğinde, belediyelerin gelişimine benzer bir gelişme görülmekle beraber, son dönemde yapılan yol akslarına yakın olan mahallelerin yine son dönemde yoğunluk artışları dikkat çekmektedir. Bu durum yol akslarının gelişimi ile bina yoğunlukları arasında, doğru orantılı bir ilişki olduğunun göstergesi olarak kabul edilebilmektedir.



Şekil 2.8 İstanbul Belediyelerinin bina yapım yoğunluklarının yıllara göre dağılımı (TÜİK, 2000)



Şekil 2.9 İstanbul mahallelerinin bina yapım yoğunluklarının yıllara göre dağılımı (TÜİK, 2000)

2.4 İstanbul'un Küresel Boyutu

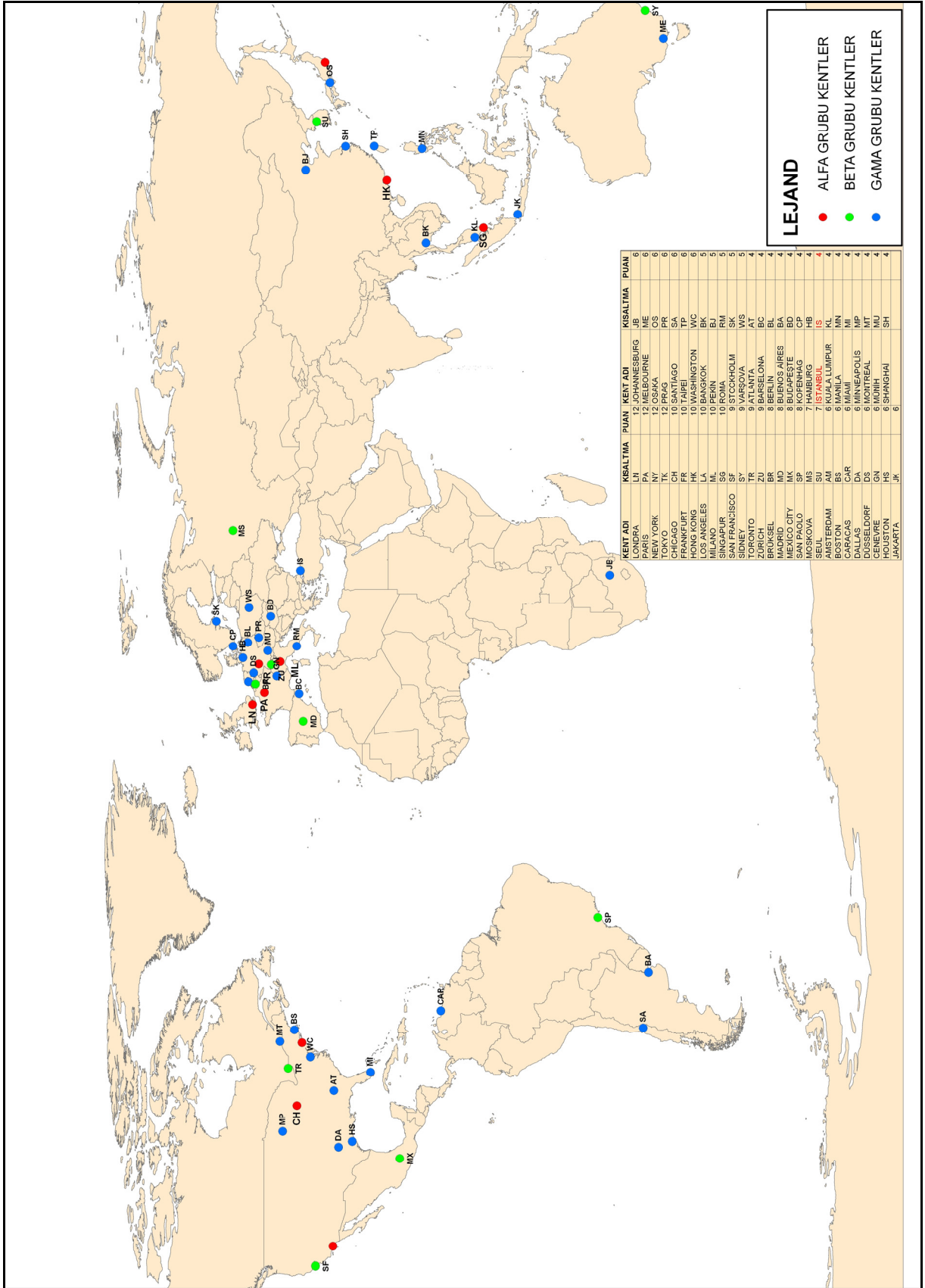
Türkiye'nin 1980 öncesi yürüttüğü ithal ikameci, korumacı ve devletçi yerel kalkınma politikalarından, 1980 sonrası özel sektör eliyle yürütülen dış ticarete dayalı kalkınma politikalarına geçmesiyle birlikte küreselleşme etkileri ülkede görülmeye başlamıştır. Küreselleşme neticesinde metropoliten kentler büyümüş ve faaliyetler yayılarak kentsel bölgeler ortaya çıkmıştır. Kentsel sistemlerin birbirleriyle ilişkileri özel sektöre dayalı faaliyetler ve yerel yönetimler arası yatay ilişkiler nedeniyle gelişmiş ve birbirleriyle bağlılık düzeyleri artmıştır.

Bu süreç içinde ulusal ekonomi içinde önem taşıyan dünya kentleri, uluslar arası ekonomi içinde önemli bağlantılara sahip birer küresel kent karakterini alarak dünya kentsel ağı içinde konumlarını kuvvetlendirmişlerdir. Bununla beraber kentlerin kendi hinterlandları ile ilişkileri de değişmiş ve kendi hinterlandları ile uluslar arası piyasalar arasında birer geçit fonksiyonunu üstlenmişlerdir.

Bugün için ise İstanbul; “Küreselleşme ve Dünya Kentleri Çalışma Grubu” tarafından yapılan hiyerarşik sıralamada, “Gama Grubu Kentler” arasında konumlandırılmıştır. Anılan hiyerarşik sıralamada, hizmet sektörlerinin faaliyet gösterdikleri alanlar esas olmak üzere kıstaslar oluşturularak, küresel kentler bu kıstaslara dayalı puan değerlendirmesine tabi tutulmuş ve Dünya'yı etkileyebilecek nitelikte olan kentler üç ana kategoride toplanmıştır.

Alfa grubu kentleri; Londra, New York, Paris, Tokyo (12 puan); Chicago, Frankfurt, Hong Kong, Los Angeles, Milano, Singapur (10 puan) kentleri olarak görülmektedir. Beta grubu kentler; San Francisco, Sidney, Toronto, Zürich (9 puan); Brüksel, Madrid, Mexico City, San Paolo (8 puan); Moskova, Seul (7 puan) kentleri olarak belirtilmiştir. Gama grubu kentler; Amsterdam, Boston, Caracas, Dallas, Düsseldorf, Cenevre, Houston, Jakarta, Johannesburg, Melbourne, Osaka, Prag, Santiago, Taipei, Washington (6 puan); Bangkok, Pekin, Roma, Stockholm, Varşova (5 puan); Atlanta, Barselona, Berlin, Buenos Aires, Budapeşte, Kopenhag, Hamburg, İstanbul, Kuala Lumpur, Manila, Miami, Minneapolis, Montreal, Münih, Shanghai (4 puan) kentleri olarak belirtilmektedir. (Taylor ve Hoyler, 2000)

İstanbul'un diğer 14 kentle birlikte oluşturduğu en alt Gama grubu kentlerin ortak özellikleri, Alfa grubu'nun oluşturduğu dört Dünya Kenti'nin küresel güç paylaşımında yer tutamamaları, ancak onların baskınlığı altında işlevler üstlenebilmeleridir.

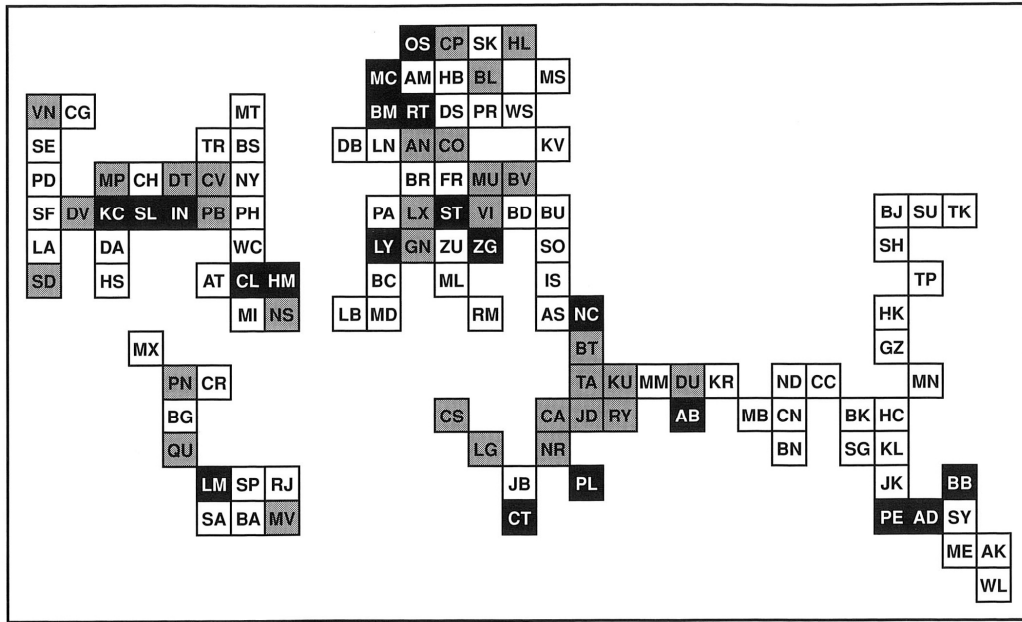


Şekil 2.10 Dünya küresel kentleri-alfa, beta, gama grubu kentler

İstanbul'un küresel kentler arasında alt kademe bir kent olarak yer alması nedeniyle, kentsel rekabet gücünü arttırması için bu kentlerle ilişkilerini geliştirmesi kadar, bu kentlere karşı üstünlük elde edebilmek için teknolojik altyapısının ve ekonomik sektörlerde rekabet gücünün yükseltilmesi gereği ile sosyal yapıya ilişkin risklere karşı önlemler alınmasının kaçınılmazlığı üzerinde durulmaktadır.

Küreselleşme sürecinde, gelişmekte olan sektörlerden en önemlisi olarak belirtilen, hizmetler sektörü içinde İstanbul' un konumu özellikle üretici hizmetlerde ön plana çıkmaktadır. İstanbul' un bu sektörlerdeki küresel konumu aşağıda sektörel olarak belirtilmeye çalışılmıştır.

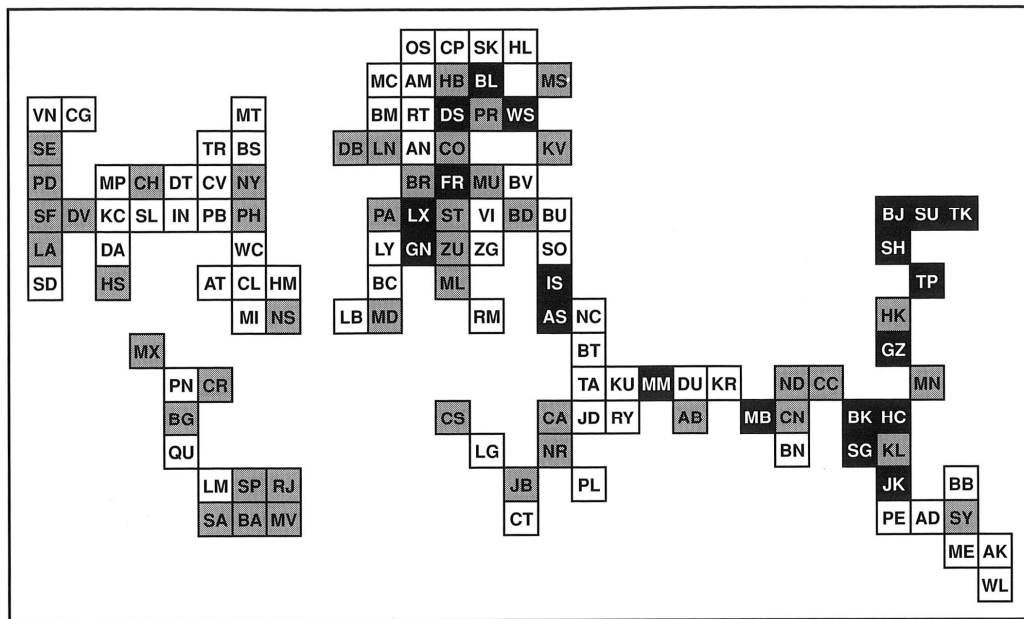
Muhasebe hizmetleri; küresel ağ bağlantıları açısından coğrafi dağılımı incelendiğinde oldukça ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Ekonominin daha fazla kayıt altında olduğu batı yarı kürede yer alan kentlerde, muhasebeye gereksinim daha fazla olmaktadır. Diğer kentlerle kıyaslandığında, İstanbul'un Küresel Sistemle ilişkisinde muhasebe hizmetleri çok az yer tutmaktadır.



Şekil 2.11 Muhasebe hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

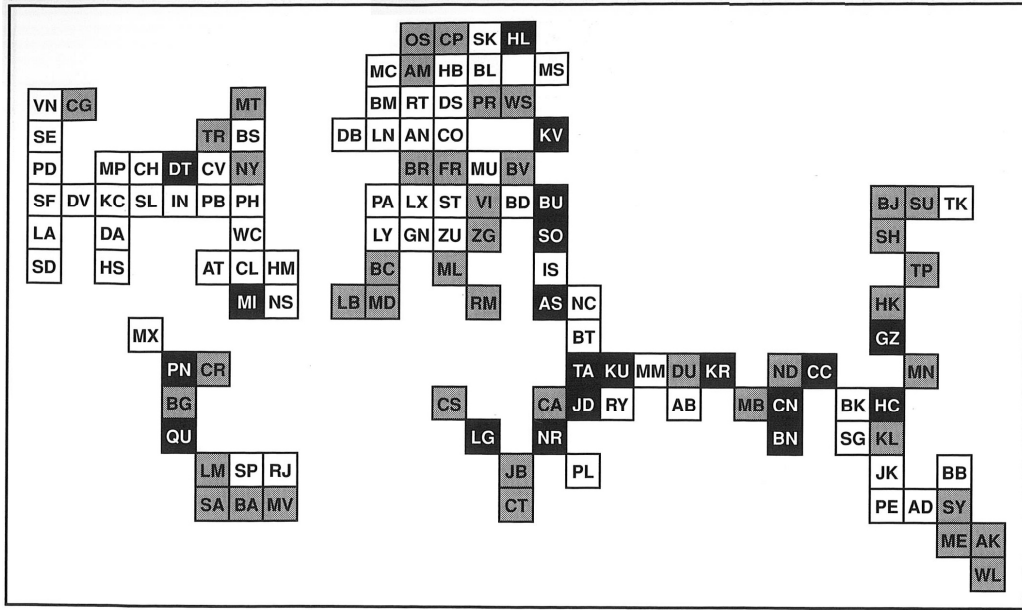
Bankacılık ve finansın küresel dağılımı incelendiğinde, Asya Pasifik bölgesinin ağırlığı ortaya çıkmaktadır. Avrupa'da Alman kentlerinin baskın çıktığı; daha özel finansman konularında da, Cenevre ve Luxemburg'un öne çıktığı görülmektedir. Amerika'da ise özellikle Pasifik kıyısındaki kentlerin, küresel ağ ile kurdukları ilişkide bu sektörün fazla önem taşımadığı

ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un küresel ağ sistemi içinde bankacılık ve finans hizmetleri açısından bağlantısının en üst düzeyde olduğu saptanmaktadır.



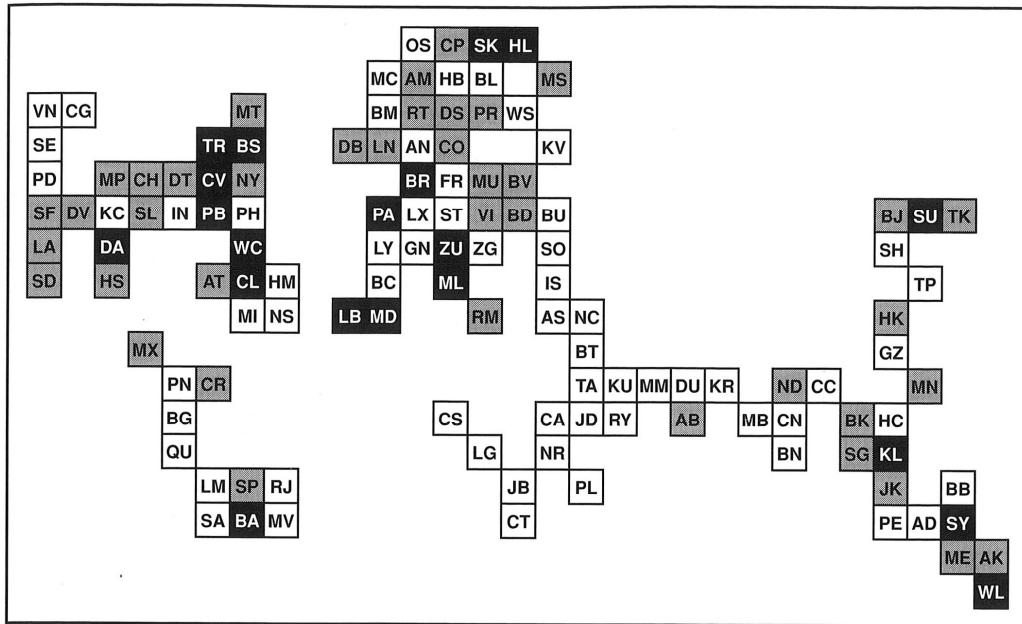
Şekil 2.12 Bankacılık ve finans hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

İlk 20 kent arasında tüketim ekonomisinin lokomotifı olan ABD'nin Detroit ve Miami olmak üzere yalnızca iki kentinin yer aldığı reklamcılık sektörü, ilginç bir dağılım göstermektedir. Avrupa'da Helsinki, Kiev, Bükreş ve Sofia gibi çekirdek zon dışında kalan ve küresel ağ ile daha zayıf ilişkileri olan dünya kentleri bu sıralamada yer almaktadır. Genellikle ülkelerinin hem idari hem de ekonomik başkentleri olan bu kentler ulusal medya merkezleri olmaktadır. Çin ve Hindistan gibi bölgesel ekonomileri olan büyük devletlerde, birden fazla merkeze rastlanabilmektedir. Coğrafi bağımlılık, küresel reklâmcılığın ulusallaşmasına (yerelleşmesine) neden olmaktadır. Sınırlar mozağinin, akışların küresel mekanıyla kesişmektedir. İstanbul ilk 20 kent arasında bulunmamaktadır.



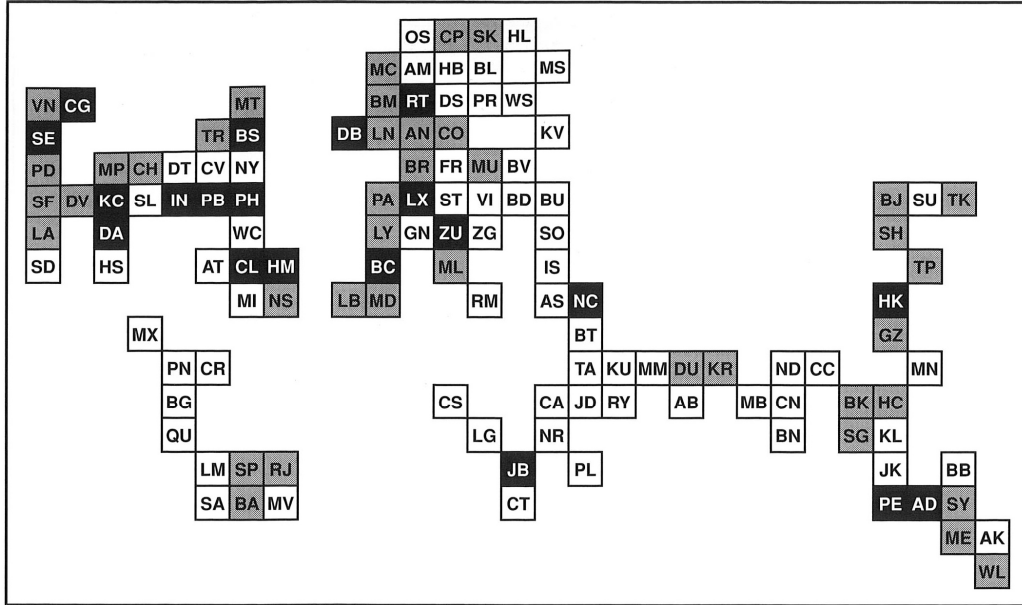
Şekil 2.13 Reklamcılık hizmetinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

Yönetim danışmanlığı; kökeni ABD'ye dayanan bir hizmet sektörüdür ve dağılımında karmaşık farklılıklar gözlemlenmektedir. Dağılım şeması incelendiğinde, Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'nın küresel ağı ile bağlantılarında bu sektöre nispeten bağımlı olan kentlerde yoğunlaşmalar görülmektedir. Kuzey Amerika'daki yoğunlaşmalar Dallas dışında doğu kıyısında yer almıştır. Diğer görece yoğunlaşma alanı ise Batı Pasifik olarak görülmektedir. İstanbul bu hizmet sektöründe ön plana çıkan kentler arasında yer almaktadır.



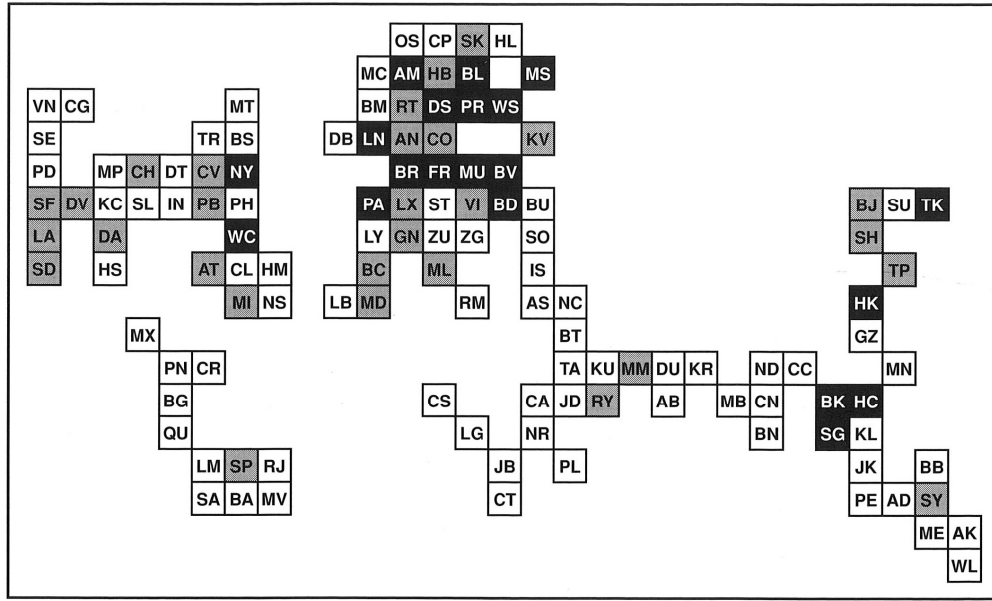
Şekil 2.14 Yönetim danışmanlığı hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

Sigortacılık sektörünün, uzmanlaşmış bir finansman hizmeti olarak daha çok uluslar arası finansman merkezlerinde bulunması beklenmektedir. Sigortacılık sektörünün küresel ağ bağlantılarının dağılımı incelendiğinde Yönetim Danışmanlık sektörünün dağılımına benzer bölgesel odaklaşma gözlemlenmektedir. Sigortaya en çok gereksinimin duyulduğu, Kuzey Amerika, Batı Avrupa ve Asya Pasifik'te, 20 kentin 16'sı çekirdek zonlarında yer almaktadır.



Şekil 2.15 Sigortacılık hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

İncelenen altı sektörün en küçüğü ve dünya şehirleri arasında en toplu halde bulunan sektör, hukuk sektörüdür. Sektörün coğrafi dağılımı incelendiğinde bölgesel bir dağılımın bulunduğu söylenememektedir. Dünyanın birbirleriyle en çok bağlı olan kentlerinde önemli bir yoğunlaşma gözlemlenmektedir. Avrupa hukuksal bağlantılarda lider zon olarak öne çıkmaktadır. Doğu Avrupa'daki istisnai durumda, özelleştirme kaynaklı el değiştirmeler, bu bölgede sektörün gelişmesinde etkili olmuştur.



Şekil 2.16 Hukuk hizmetlerinde özelleşmiş hizmet şehirleri (Taylor, 2004)

Taylor tarafından hazırlanmış olan bu çalışma kısaca yorumlanacak olursa, İstanbul' un küresel ağ sistemi içerisinde bankacılık ve finans hizmetleri açısından en üst düzeyde yer aldığı, reklamcılık hizmetlerinde ise İstanbul ilk yirmi kent arasında bulunmasa da İstanbul' a komşu ülke kentlerinde ön planda olduğu görülmektedir.

Küresel hiyerarşi içinde İstanbul' un, bankacılık ve finans sektöründe üst düzeyde olması, yabancı sermayenin İstanbul kent ekonomisindeki üstünlüğüyle de açıklanabilmektedir. 2001 yılında Türkiye genelinde görülen ekonomik krizden en çok etkilenen sektör olarak görülen, bankacılık ve finans sektörü, özellikle bu yıldan sonra alınan bir takım politik ve ekonomik kararlarla, hızla ivme kazanan sektörlerden birisi olmuştur.

Kent ve ülke ekonomisine giren yabancı sermayenin, kent mekanında da belirli yönlendirmelerinin olduğu görülmektedir. Bu hizmet türünün yüksek nitelikli çalışana, yüksek yaşam kalitesine, üstün ulaşım ve teknolojik altyapıya vb. yakınlık gereksinimi kentte yer seçiminde de etkili öğeler olmuştur.

İstanbul' da 5 yıldızlı otellerin, alışveriş merkezlerinin, lüks konutların, teknolojik altyapısı gelişmiş ofis binalarının, plazaların, gökdelenlerin, üniversitenin, önemli ulaşım akslarının yoğun olarak bulunduğu, Levent – Maslak – Ayazağa aksında, bankacılık ve finans sektörünün yer seçtiği görülmektedir. 1980 sonrası liberal politikaların kentte uygulandığı mekan olarak görülen bu aksın gelişiminin irdelenmesi ise sonraki bölümlerde ele alınarak yorumlanmaya çalışılacaktır.

3. İSTANBUL KENT MERKEZİ TİCARET YAPISI ve GELİŞİM ETKENLERİ

3.1 İstanbul'un Fethine Kadar Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri

3.1.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi

Tarihi Yarımada'da tüm zamanları içine kapsayacak şekilde, mekansal oluşumları belirleyen temel unsurun, bölgenin topografyası olduğu görülmektedir. Doğal eğimlerin yön verdiği mekansal yapılar Tarihi Yarımada'da ön plana çıkmakta ve kent Bizans döneminde ve Osmanlı döneminde de aynı mekansal tercihleri bu doğal eğimler sayesinde yapmaktadır.

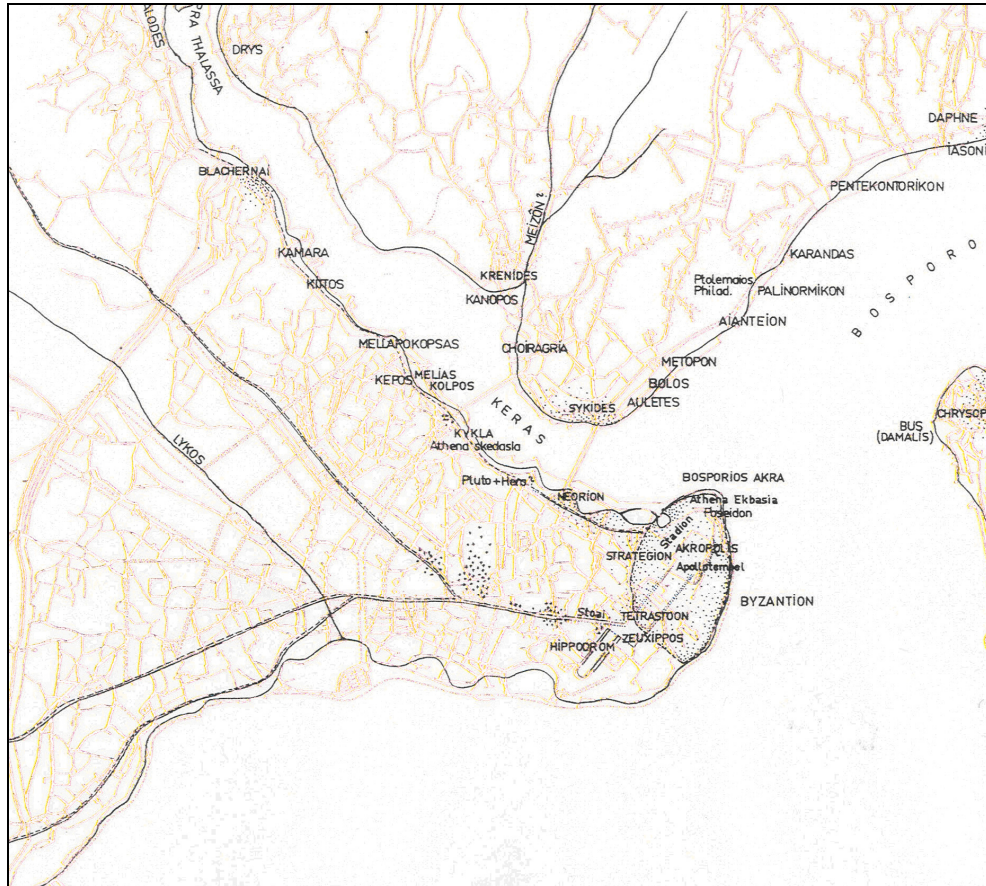
Yarımada'nın topografyasını Güney-Doğu, Kuzey-Batı yönlerine doğru uzanan iki ana sırtın belirlediği görülmektedir. Bunlardan kuzey sırtı olarak tanımlananı, yarımada'nın üst sınırını teşkil eden Haliç' i takip etmekte, bu ana sırttan Haliç yönüne uzanan birçok yan sırtlar dik yamaçlar teşkil edecek şekilde uzanmaktadırlar. (Darkot,1966; Tuncer, 1996)

Kuzey ana sırtı Sarayburnu-Ahırkapı arasından başlayarak Güney-Doğudan, Kuzey-Batıya doğru yükselerek devam ettiği görülmektedir. Başlangıç noktası olan Topkapı Sarayı zemininde 45 m. olan sırt yüksekliği daha sonra 33 m.ye düşen bir bel ile ana sırttan ayrılmakta, buradan Beyazıt yönüne doğru uzanarak bu noktada 60 m.ye çıkmakta ve ikinci tepeyi teşkil etmektedir. Fatih Camisi'nin bulunduğu üçüncü tepeye doğru ilerleyen kuzey ana sırtı, ikinci ve üçüncü tepeler arasında 42 m.ye kadar düşmektedir. Üçüncü tepeden sonra yükselmesine devam ederek Çarşamba yöresinde 72 m.ye, daha sonra Edirnekapı surlarında ise 74m.ye ulaşmaktadır. (Darkot,1966; Tuncer, 1996)

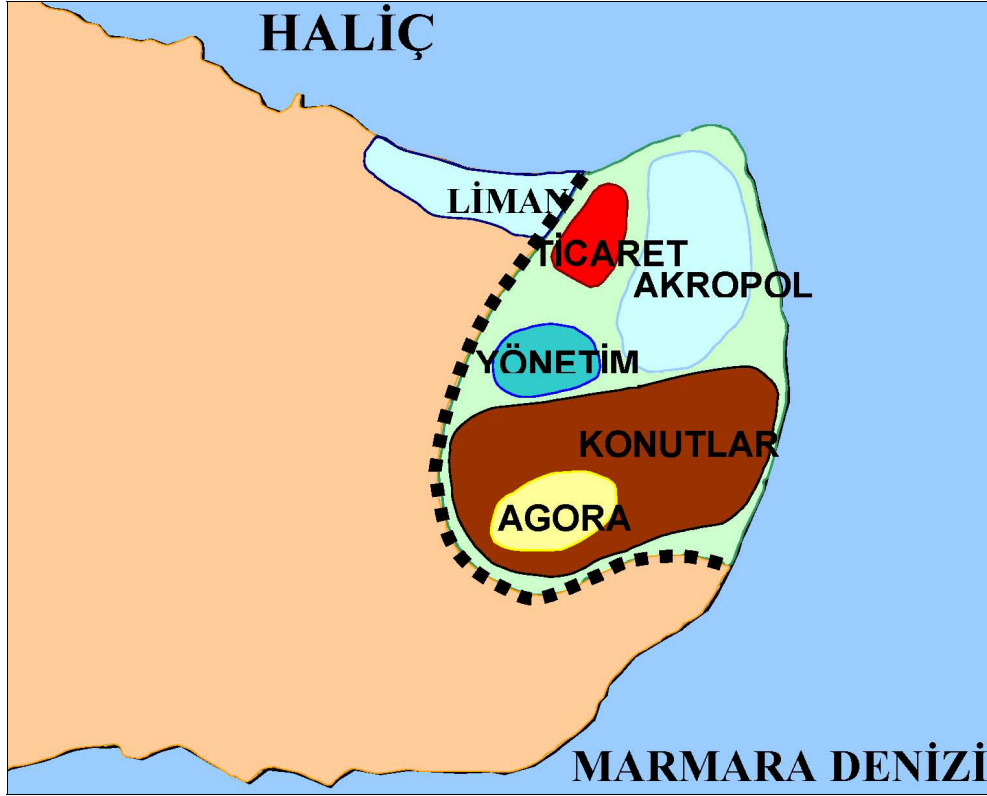
İkinci ana sırtı Kuzey ana sırtından bir vadinin ayırdığı görülmektedir. Bu vadi Eyüp surları gerisinden başlayarak surların içine girmekte, Güney-Doğu yönünde ilerleyerek Aksaray civarında Marmara Denizi ile birleşerek son bulmaktadır. Eski dönemlerde içinden Lykos deresinin aktığı bu vadinin yüksekliği kara surlarında 40 m.yi bulmaktadır. Vadinin Marmara Denizi tarafında, yarımada'nın topografyasını belirleyen ikinci ana sırt yer almaktadır. Bu sırt Marmara kıyılarından yumuşak bir yükselişle Kuzey-Batı yönüne ilerlemekte ve surlarda 69 m.ye ulaşmaktadır. (Darkot,1966; Tuncer, 1996) Şehrin yedi tepesinin altısı, kuzey ana sırtı, yedincisi ise güney ana sırtında yer almaktadır. Bizans devrindeki yapılarıyla, bu yedi tepe yarımada'nın doğu ucundan batı'ya doğru sırasıyla; bugün üzerinde Ayasofya' nın bulunduğu Akropolis (1. Tepe); Bizans döneminde üzerinde Forum Constantini bulunan Çemberlitaş (2.Tepe), üzerinde Bizans döneminde Forum Theodosii, Nymphaeum bulunan bugünkü

İstanbul kentinde ilk yerleşmelerin, Megaralıların, M.Ö. 600 de Propontis' i (Marmara Denizi) geçerek geldikleri bugünkü Kadıköy'ün Moda burnunda Khalkedon adıyla kurdukları kente yerleşmesi ve Trak kökenli komutan Byzas önderliğinde yola çıkan Megaralıların bir başka kolunun da Khalkedon'un karşı kıyısında, bugünkü Sarayburnu çevresinde bir kent kurmasıyla başladığı bilinmektedir. Megaralıları kente önderlerinin adını koyarak Byzantion demişlerdir. Genel olarak Khalkedonluların tarımsal üretimle Byzantionluların ise ticaretle uğraştıklarına inanılmaktadır. (Özgen, 1995)

Byzantion M.Ö. 513 te Perslerin eline geçmiş, M.Ö. 476-475 te Delas Birliğine katılan Khalkedon ve Byzantion, M.Ö. 405 te Spartalıların eline geçmiştir. M.Ö. İskender'in komutanlarından Antigoras, Byzantion'u almıştır. İskender'in Yunan kentlerine ve onların denetim alanlarına egemen olmasıyla siyasal ağırlık merkezi Ege'nin kuzeyine kaymış ve Byzantion bu yeni yapı içinde giderek önem kazanıp dönemin başlıca ticaret merkezlerinden birisi olmuştur. (Özgen, 1995)



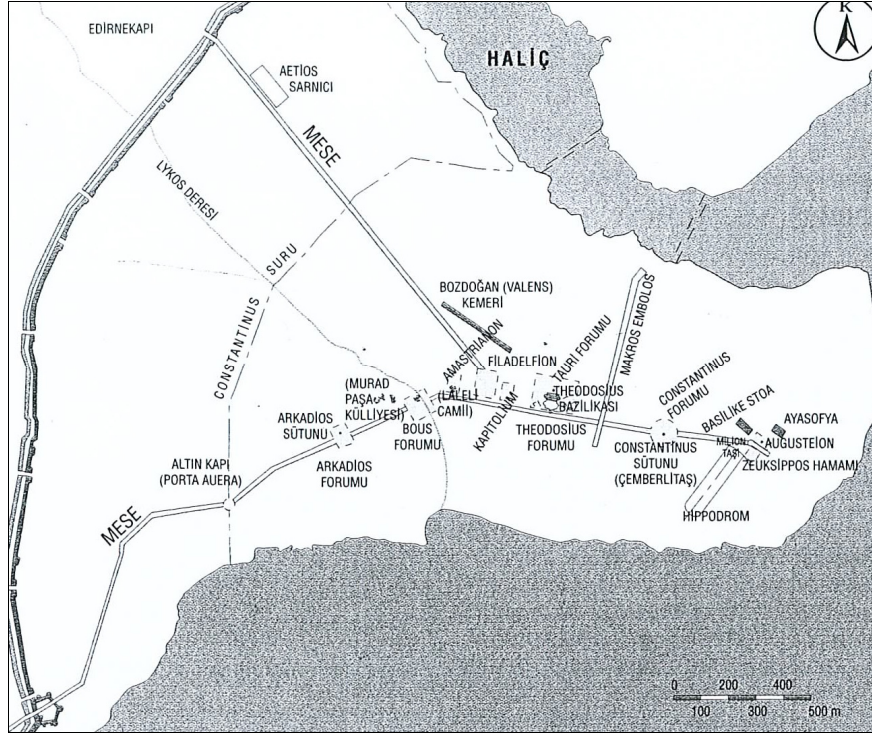
Şekil 3.3 Byzantion kent planı (Müller-Wiener,2001)



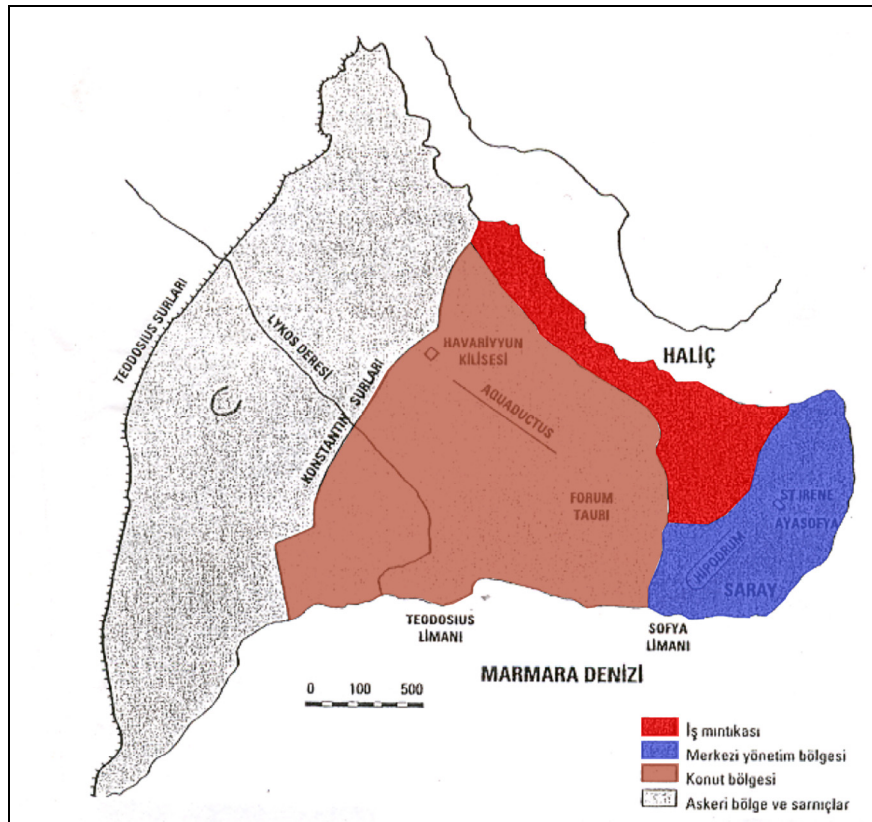
Şekil 3.4 Byzantion kent planı (İBB,2003a)

Konstantin döneminde surların batı yönünde Unkapanı Kocamustafapaşa çizgisine taşındığını ve ışınsal bir kent düzeninin oluşturulduğu görülmektedir. Kentte ilk imar hareketleri 324-336 arasında gerçekleşmiştir. 330'da imparatorluk yöneticileri daha sonra da çevreden gelen halk kente öncelikle yerleşince V.yüzyılda kentin nüfusu Romanın nüfusunu aşmıştır. Kent nüfusun büyümesi ile önemli bir ekonomi ve ticaret kentine dönüşmüştür.

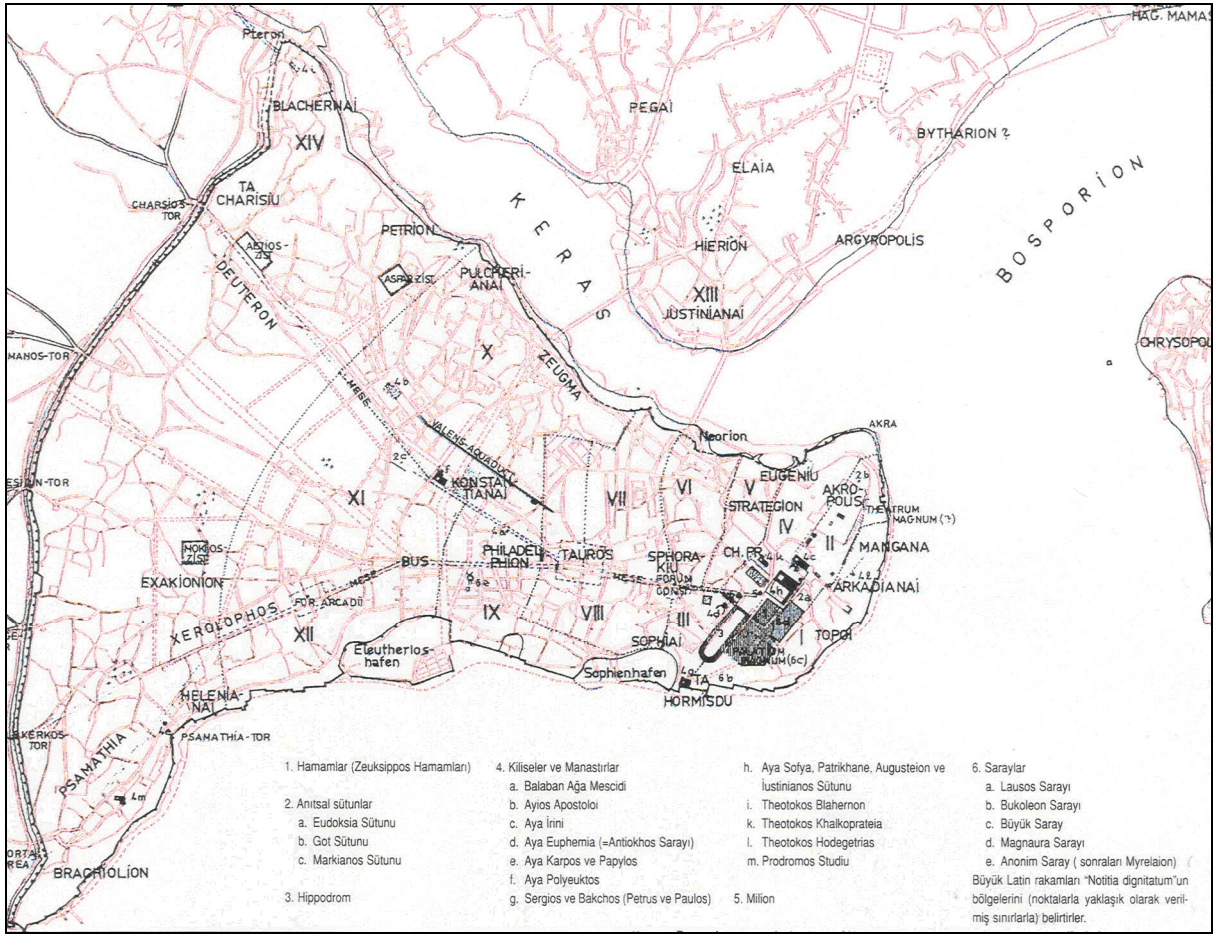
Konstantinopolis' te öne çıkan mekansal öğelerden birisi de forumlardır. Konstantinopolis'in ana arterleri üzerinde teşekkül etmiş olan büyük forumlar Osmanlı devrinde yavaş yavaş dolmuş ve üzerlerine çoğunlukla büyük anıtlar gelmiştir. Halkın toplandığı yerler olan forumların yerine, toplantı ve ortak yaşama merkezleri olarak camiler ve külliyeler gelmiştir. Bizans kentinde dışa dönük bir kent yaşantısına tekabül eden forum, Türk – İslam kentinde yerini, içe dönük bir kent yaşantısına tekabül eden camiye bırakmıştır. (Kuban, 2001)



Şekil 3.5 Bizans dönemi forumları (Kuban, 2001)



Şekil 3.6 Bizans dönemi Konstantinapol mekansal yer seçimleri (Ortaylı, 1999)



Şekil 3.7 Konstantinapol, 4–7 yy. (Müller-Wiener, 2001)

II. Teodosius devrinde surlar batıya doğru Yedikule Ayvansaray arasında günümüzdeki yerlerini almışlardır. Diğer taraftan Haliç ve Marmara surları tamir ettirilip kapalı bir alanda şehir dokusu iyice belirlenmiştir. Halkın yerleşimi, Haliç ve Marmara yamaçlarında konutlar, Sirkeci çevresinde, ticaret kuruluşları, Beyazıt, Aksaray, Cerrahpaşa, Yedikule ekseninde yönetsel dinsel, ticari merkezler bulunmaktadır. Bu dönemde Haliç kıyılarında Liman ve iskeleler sayesinde ticarete önemli bir rol oynadığını görmekteyiz. (Macros Embolos)’un bu dönemde çarşı ile Haliç iskeleleri ile bağlantıyı sağlayan bir yol olduğu görülmektedir. (Özgen, 1995)

İstanbul’ un ilk yerleşmeden itibaren radio-konsantrik olarak büyüdüğü görülmektedir ve bu büyümede merkez bugünkü Sultanahmet ve Ayasofya’ nın bulunduğu birinci tepedir. Topografya’nın yön vermesiyle, kentin merkezden başlayan ana arterinin, Haliç’e paralel tepeler üzerinden devam ettiği görülmektedir. Esas ulaşım yolu olan, limanla ilişki de bunda etkili olmuştur. Kıyıların deniz araçlarının yanaşması için elverişsiz olduğu durumlarda, yerleşmenin söz konusu alanlarda seyrek olduğunun gözlemlenmesi bu ilişkinin önemini de

ortaya koymaktadır.

Eski ve ekonomik açıdan önemli limanlar Haliç'in kıyısında yer almaktadır. Bizans döneminde limanların genellikle ticari amaçlar ve o bölgedeki sarayların özel limanı veya iskelesi durumunda olduğu görülmektedir. Doğu'dan batıya doğru limanların sıralanması aşağıdaki gibidir.

Prosphorianos limanının, bugünkü Sepetçi Kasrı' nın güneyinde bulunduğu belirtilmektedir. 5. yy'da kentteki önemli antrepo işlevini gören yerlerden birisidir. Bu antrepolar kentin ihtiyacı erzak ve tahılın depolandığı mekanlardır. 1000. yılın sonunda artık liman olarak kullanılmaz hale gelmiştir. Ticaret ağırlıklı bir limandır.

Neorion limanının, günümüzde Bahçekapı diye adlandırılan yerde yani Yeni Cami'nin doğusunda, gümrük halleri ve Abdülhamit Medresesi arasında bulunduğu tahmin edilmektedir. Savaş gemilerinin yapıldığı veya onarıldığı bir tersaneyi de barındıran askeri ağırlıklı bir liman olduğu sanılmaktadır. 1453 yılından sonra bu liman dış ticaretin bir bölümü üzerinde söz sahibidir.

Bukoleon limanı, 10. ve 11. yüzyıllarda kullanılmaya başlanmışsa da limanın önemi imparatorların kullandığı iskele olması nedeniyle 5.-6. yy'a kadar uzanmaktadır. İmparatorluk sarayının 14. yy'ın ortasından itibaren çöküşü ile limanın işlevi sona ermiştir.

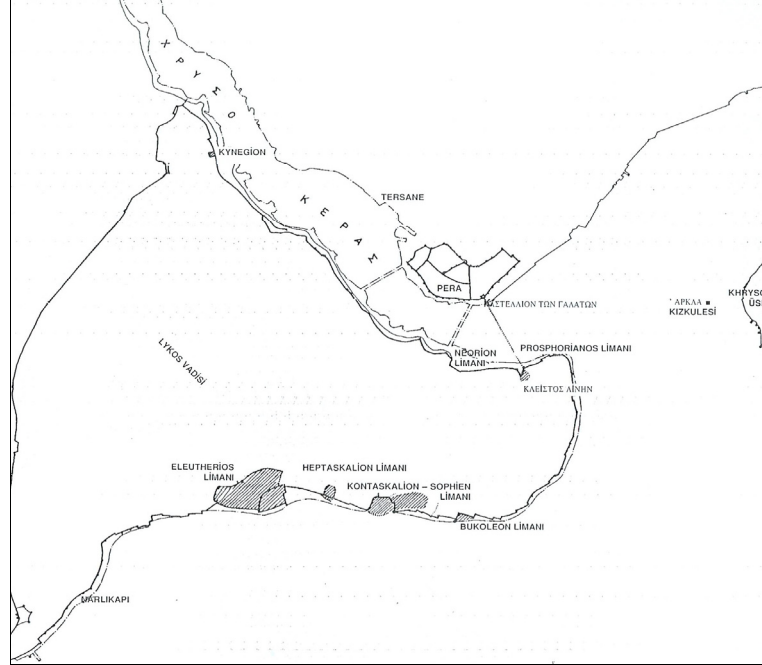
Eleutherios limanı, 4. yy'da inşa edilmiştir. Bu liman bir süre sonra doldurularak bostan haline getirilmiştir. Büyük olasılıkla bu liman Mısır'dan ithal edilen tahılın gemiden araçlara yüklenmesi için öngörülmüştür.

Heptaskalion limanının, yeri tam olarak saptanamasa da limanın Langa ve Kadirga arasında olduğu bölgede saptanabilen hafif çöküklükle anlaşılmaktadır. Liman Türklerin kenti ele geçirmesinden sonra tamamen yok olmuştur.

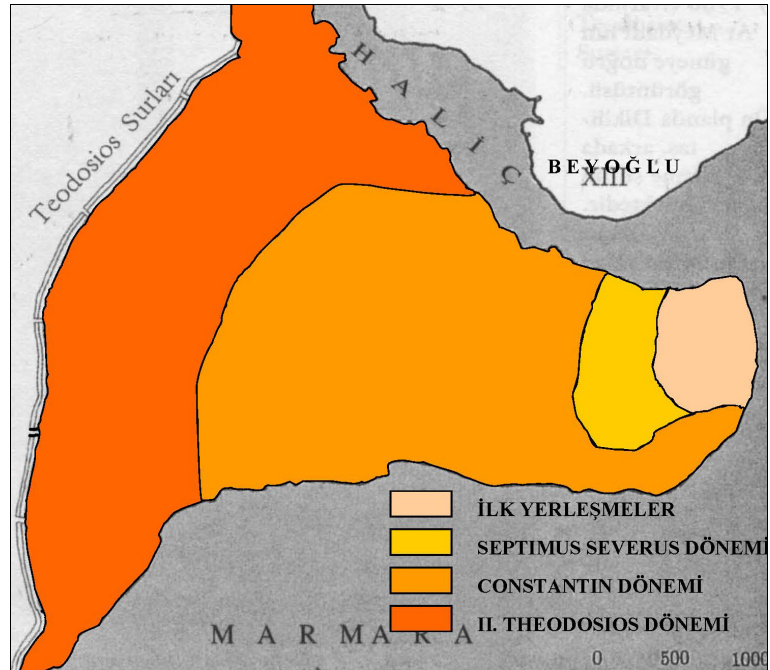
Kontaskalion limanı, 6. yy'da savaş limanı olarak kullanılmaya başlamış ve Osmanlı döneminde Fatih Sultan Mehmet'in emri üzerine savunma kuleleri inşa edilmiştir. Ayrıca liman Neorion limanındaki ticaretin bir kısmını üstlenmiştir. 1515 yılında Haliç'te tersanenin kurulması ile birlikte eski limanın çöküşü başlamaktadır.*

* Ayrıntılı bilgi için bakınız; Müller-Wiener , Wolfgang.; (2001) '(çev. Ülker Sayın); "İstanbul'un Tarihsel Topografyası"

Kadırğa limanı, Bizans döneminde Marmara kıyısında ilk kurulan önemli liman olarak görülmektedir. Kumkapı ile Çatladıkapı arasında yer alan Portus Novus Limanı, daha sonra Osmanlı döneminde Liman kadirğaları barındırdığı için Kadirğa Limanı adını almıştır. Ticari maksatlarla özellikle tahıl ithali için kullanılan bir limandır.



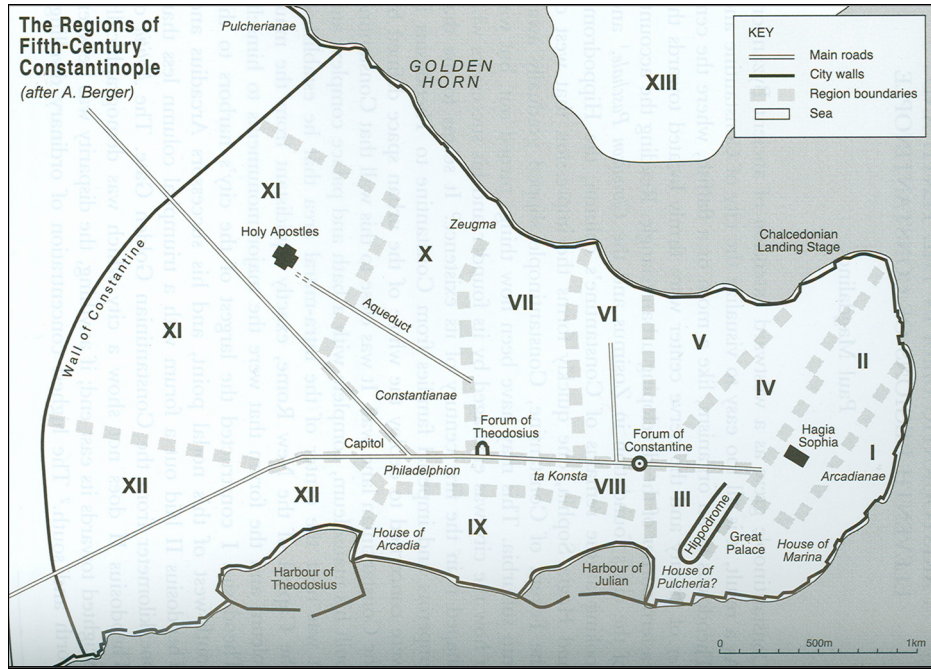
Şekil 3.8 Bizans dönemi limanları kentteki dağılımı (Müller-Wiener, 2001)



Şekil 3.9 Bizans ve Roma dönemi yerleşmeleri (İBB,2003a)

3.1.2 Yönetsel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi

Byzantion'daki akropolisin yerini Konstantin döneminde Büyük Saray almıştır. Konstantin döneminde, 330'da, imparatorluk yöneticileri daha sonra da çevreden gelen halk kente öncelikle yerleşince V.yüzyılda kentin nüfusu Romanın nüfusunu aşmıştır. Kent nüfusunun büyümesi ile önemli bir ekonomi ve ticaret kentine dönüşmüştür. İmparator Konstantin devletin merkezini Roma'dan İstanbul'a naklettiği zaman şehri Roma'daki idari bölünmeye uygun on dört bölgeye ayırdığı görülmektedir. (Özgen, 1995)



Şekil 3.10 15. yy Konstantinopol bölgeleri

3.1.3 Ekonomik Yapı Gelişimi

Bizans İstanbul’ unda şehrin günlük ihtiyaçlarını karşılayan çarşının Ayasofya dolaylarında bulunduğu bilinmektedir. Ayasofya yakınlarından başlayıp şimdiki Divanyolu ve Çemberlitaş’ı takiben Beyazıt ve Şehzade başına Aksaray Koska’ya uzandığını, yine çarşının bir kısmının şimdiki Kapalıçarşı’nın bulunduğu alanın bir parçasına kadar geldiğini, şimdiki Sirkeci’nin bir bölümünde de çarşı parçası bulunduğu çeşitli kaynaklarda görülmektedir. (Cezar,1985)

Ayrıca semtlerde de halkın alış verişi ettiği küçük dükkanlar bulunduğu belirtilmektedir. Fakat şehrin ekonomisi daha ziyade “ Transit Ticaret” e dayanmaktadır. Venedikli, Cenevizli, Pizalı, Ankonalı ve Lombardiyalı tüccarların bu ticareti ellerinde tuttuğu görülmektedir. Bu tüccarlara tanınan imtiyazlar sayesinde bunların Haliç kıyılarında mağazaları, antrepoları, ambarları bulunmakta, Doğu ve Batıdan getirdikleri malları buralarda depolamakta, sonra da aksi istikametlere sevk etmektedirler. Ancak Haliç kıyıları bir transit merkezi olmakla birlikte Bizanslılar buralardan alışveriş de yapabilmektedir. Özellikle Haliç iskelesinin şehrin pek çok ihtiyacını karşıladığı bilinmektedir. İskeleler ve depolar bu özellikleriyle birer çarşı olarak kabul edilebilmektedir.

Bizans’taki ticaret yapıları dükkan ve hanlardan meydana gelmektedir. Ortaçağ Avrupa’sının bütününde de ticaret yapılarının dükkan, han ve antrepolardan oluştuğu görülmektedir. Bizanslılar zamanında İstanbul’un ticari bölgesi “Macro Embolon” yani bugün aynı anlama gelen uzun çarşı olarak belirtilmektedir.(Akozan,1981; Özgen, 1995) Bizans ve batıdaki hanların esas itibarıyla mal depo edilen, biraz da toptan alım satımlar yapılan yerler olduğu görülmektedir. Balıkpazarı’ nda Bizans devrinde de balık satıcılarının bulunduğu bilinmektedir. İstanbul limanında gemilerin mal alıp boşaltma bölümünde antrepolar bulunmaktadır. (Özgen, 1995)

Konstantinopolis’in Bizans dönemi boyunca en canlı ticaret merkezlerinden birisi olduğu görülmektedir. Bu durumun esas nedeni, Doğu - Batı Akdeniz ile Karadeniz arasındaki ticaret yolları üzerinde bir kavşak noktası konumuna sahip olması olarak görülmektedir. Fakat Konstantinopolis’ in canlı ticaret merkezi olmasının yanında, üretimden çok tüketime dayalı ekonomik yapısı, gıda üretiminin kendi nüfusunu doyurmaya yeterli olmayışı, Konstantinopolis’i büyük ölçüde dış ticarete bağımlı bir kent haline getirmiştir.

İpek ticaretinin özellikle ön planda yer aldığı ve ticari açıdan çok parlak, faal bir dönem olan,

5.-6. yüzyılların ardından kara ve deniz ticaret yollarında emniyetin nispeten azaldığı görülmektedir. Gerek doğu, gerekse batı Akdeniz kentlerinde bir gerileme ve çöküş devri sayılan 7.-8. yy' larda, Bizans İmparatorluğunun tüm kentlerinde olduğu gibi Konstantinopolis'te de ticari faaliyetlerde ciddi bir azalma olmuştur. Ancak ticaret yine de varlığını korumuştur. 10.yy' dan itibaren ise, ticari yaşamda yeniden bir canlanma görülmektedir. 11.-12. yy' lar ticaret yönünden kentin en parlak dönemleri olarak belirtilmektedir.

Konstantinopolis'te yabancı ticaret kolonilerinin zamanla arttığı görülmektedir. Bu gelişmede rol oynayan en önemli etkenlerden biri Bizans devletinin 10.yy' dan itibaren yabancı devletlerle imzalamaya başladığı ticaret anlaşmaları olmuştur. Haliç kıyısında Pera/ Galata' da çeşitli Latin kolonileri kurulmuştur. Osmanlı tüccarlarının da Konstantinopolis'te ticari faaliyette bulundukları görülmektedir.

14. yy' a girilirken şehir surlarla çevrili, tarımsal üretime dayalı bir yapı içinde giderek zayıflarken Galata' da ticaretin getirdiği zenginlik ile rahat bir yaşam tarzının hakim olduğu görülmektedir. (Eriş, 1992) Galata gümrüğünün yıllık geliri Konstantinopolis'e göre 7 misli daha fazla olduğu belirtilmektedir. Galata 13. yy' da Cenevizlilere verilmiş ve kendi başına önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. (Eriş, 1992)

Galata 13. yy' da Cenevizlilere verilmiş ve kendi başına önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. 14. yy' da surlar daha da genişletilmiş ve tamamen müstakil olmuştur.

Galata ile ilgili bilgiler 5. yy' a kadar gitmektedir. Haliç'in kuzeyinde Skai(İncirlik) adıyla anılan küçük bir iskan yeri olarak bilinmektedir. 5. yy' da bölge kent sınırları içine alınmış ve içerdiği kilisesi, forumu, tiyatrosu, hamamları ve limanı ile Konstantinopolis'in 13. bölgesini oluşturmuştur. Galata' da 13. yy' dan itibaren, Bizans İmparatorluğu'na yardımları nedeniyle, Cenevizlilerin oturmasına izin verilmiştir. (Özgen, 1995)

Galata 14. ve 15. yy'larda kendi başına önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş ve bu ününü Osmanlı döneminde de sürdürmüştür. Her yıl değişen Cenova' ya bağlı bir voyvodayla yönetilen Galata' nın, yasal sorunları Galata kadısınca çözümlenmekteydi. (Özgen, 1995)

En önemli dış mahalle Bakırköy (Hebdomon)'dur. Burası Trakya'ya sefer yapan ordunun toplanma bölgesidir. Bunun dışında Adalarda manastırlar, Beşiktaş (St. Mamas), Ortaköy (St Phocas), Kandilli-Vanıköy (Brochtoi) ve Çengelköy (Sophianae) gibi küçük yerleşimler ortaya çıkmıştır. Beşiktaş' ta bir saray, diğer yerlerde köşkler yapılmıştır.

3.1.4 Değerlendirme

İstanbul'un fethine kadar kentin ticaret yapısını ve gelişimini belirleyen etkenler değerlendirildiğinde, mekansal yapı ve ulaşım gelişiminde topografyanın belirleyici unsur olması ön plana çıkmaktadır. Osmanlı döneminde de belirli olan bu unsur, kentin yaya ağırlıklı ulaşım yapısında, dolambaçlı sokaklarında, limana kolay ulaşım için liman yakınında ticari fonksiyonların gelişmesinde önem kazanmaktadır.

Bizans dönemi olarak belirtilen bu dönemde, antik kent yapısı, mekansal formun kaynağı olmuştur. Kentte hakim tepede bulunan akropol ve bitişiğinde bulunan ticaret alanı, liman alanıyla birlikte bütünleşmiş olarak Haliç kıyısı boyunca uzanmaktadır. Bu alanların etrafında, yönetim birimleri, konutlar ve agoranın var olması, Byzantion döneminin mekansal kurgusunu yansıtmaktadır. Bütün bu yapılar bugünkü Topkapı sarayı ve Ayasofya'nın bulunduğu tepede yoğunlaşmaktadır.

Kentin akslar uzantısında gelişiminin, yine antik kent mekansal yapılarından olan forumlar sayesinde Konstantin döneminde gerçekleştiği görülmektedir. Forumlar bu dönemde halkın toplandığı mekanlar olarak değerlendirilebilmektedir.

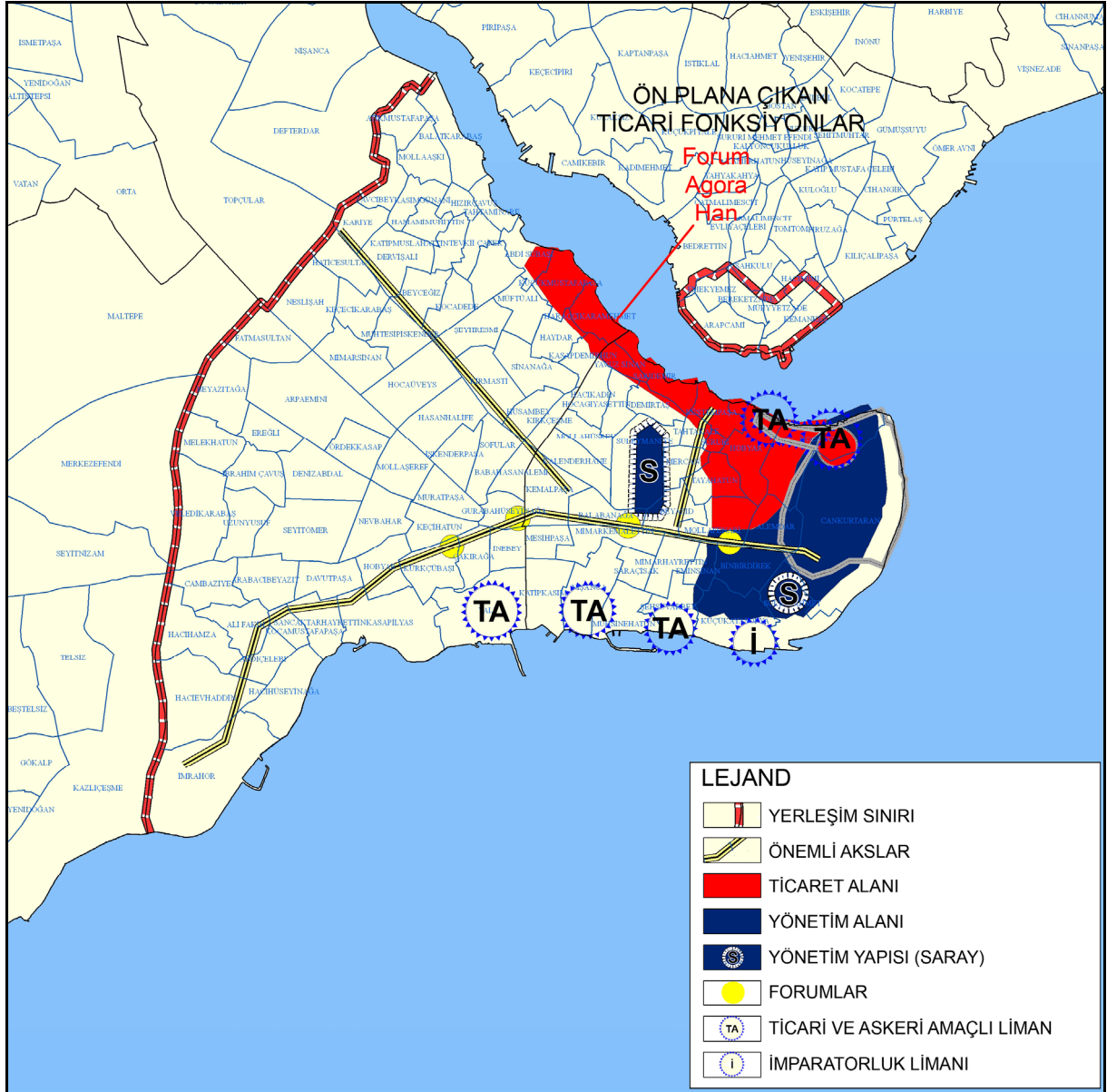
Bu dönemde, ticaret alanları, haliç kıyısı paralelinde ve Makros Embolos olarak adlandırılan ve bugün Uzun Çarşı adını alan sokak uzantısında geliştiği görülmektedir. Bu aks, çarşı ile iskeleleri birbirine bağlaması açısından önem kazanmaktadır. Divanyolu ve Çemberlitaşı takip eden, Beyazıt, Şehzadebaşı ve Koska' ya kadar uzanan çarşı ve şimdiki Kapalıçarşı'nın bir parçası ile bugünkü Sirkeci' nin bir bölümünün çarşı sınırları içinde kaldığı görülmektedir.

Kent ekonomisinin önemli bir ölçüde transit ticarete dayalı olması, kentin üretimden çok tüketime dönük olmasını ve dış ticaretteki gelişmelerden kolayca etkilenmesini sağladığı görülmektedir. 10. yy. da yabancı devletlerle yapılan ticari antlaşmalar, Konstantin döneminde başkent özelliği kazanması, dış ticarete önemli bir ivme yakalanmasını sağlamış, Galata' da çeşitli kolonilerin oluşmasına neden olmuştur. 13. yy.' da Galata' nın Cenevizlilere verilmesi, aynı zamanda Konstantin döneminde kentin 14 bölgesinden biri olması nedeniyle, bölge kentten ayrı bir şekilde gelişme göstermiştir ve zamanla ticaretin odak noktası haline almıştır.

Bu dönemde, ekonomik ve mekansal yapının gelişmesinde en önemli mekansal öge olarak limanlar gelmektedir. Haliç kıyısında ve Marmara Denizi kıyısında bulunan bu limanlardan, haliç kıyısında bulunanlar, ticari ve askeri amaçlı, Marmara Denizi kıyısında bulunanlarında

tahıl ithalinde, imparatorluk iskelesi özelliğiyle ve askeri amaçlı olarak ön plana çıktığı görülmektedir.

Liman kenti özelliğine bağlı olarak, liman yanında, antrepo, mağaza ve ambarların yer seçtiği ve bu alanlardan halkın da alışveriş amaçlı yararlanabildiği görülmektedir.



Şekil 3.11 1453 yılına kadar ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi

3.2 1453 -1839 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri

3.2.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi

Kentler ortaçağda, Pazar meydanı etrafında gelişmiş, Pazar meydanı ticaretin yoğunlaştığı bir merkezi konuma kavuşmuştur. Kentlerde tüccarlar ve zanaatkarlar (dericiler, camcılar, dokumacılar, kasaplar, terziler, demirciler, marangozlar vb.) loncalar içinde örgütlenerek ticaret ve zanaatın, aynı zamanda kent merkezinin gelişmesini sağlamıştır.(Aydemir vd., 2004)

Osmanlı şehirlerinin mekansal kurgusunda temel karakteristikler incelendiğinde, şehrin merkezinde bir cami, merkezi devlet ofisi (başkentte saray, eyaletlerde sancakbeyi konağı) ve lonca binası ve bedesten'in bulunduğu görülmektedir. Bu yapılar şehrin merkezindeki büyük meydanı üzerinde yer almaktadır. Bu çekirdek bölgenin hemen etrafında zanaatçıların ve esnafın bulunduğu çarşıların olduğu ve her sokağın bütünü veya belirli kesimi belli dalda çalışan esnaf tarafından işgal edildiği belirtilmektedir. Bu iş bölgesinden sonra konut bölgesi yer almaktadır. (Özgen, 1995)

Bizans döneminde önemli mekansal öğelerden olan limanların, Osmanlı döneminde önemli bir bölümünün zaman içerisinde dolmuş, terkedilmiş ve unutulmuş olduğu görülmektedir. Ancak Haliç'in ağzından içerilere doğru sıralanan iskele ve limanlar ile Galata yöresindekiler önemlerini korumaya devam ettiği belirtilmektedir. Haliç'in liman olarak kullanılmasında en önemli etkenlerden birisi gerek Eminönü, gerekse Galata yakasında suyun kıyıda bile gemilerin yanaşabileceği kadar derin olmasından kaynaklanmaktadır.

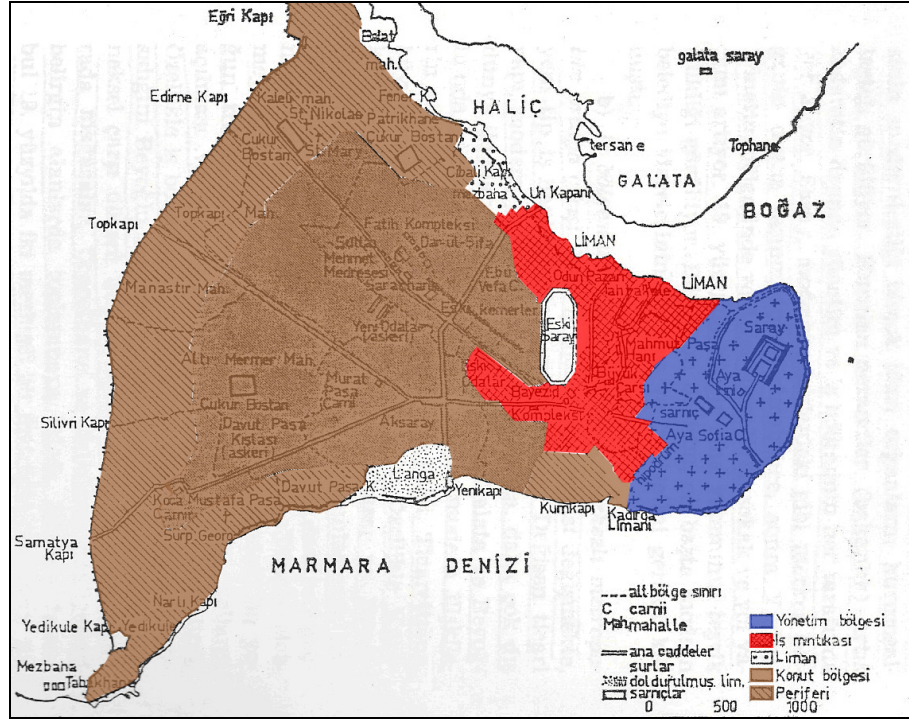
17. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un ana ticari limanı olan Haliç'in kuzey kıyısında Karaköy ve Tophane daha çok Avrupa'dan gelen yabancı gemilerin uğrağı olarak belirtilmektedir.

Mekansal gelişmeler açısından meydana gelen diğer mekansal değişimlere bakıldığında, I. Selim'in kent planlaması açısından aldığı en büyük önlem olan, 1514'ten sonra donanmanın temelini meydana getirecek bir tersanenin yapılması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tersane Pera'nın batısında Haliç'in derin bir koyunda kurulmuş ve bu koy giderek güney kıyısındaki Kadirga Limanı'nın ve Kontaskalion Limanı'nın yerine geçmiştir. Kasımpaşa tersanesi daha çok askeri liman görüntüsü vermektedir.

Kentin en önemli ulaşım aksı Divanyolu Caddesidir. Divanyolu caddesi, Saray'ın Bab-ı

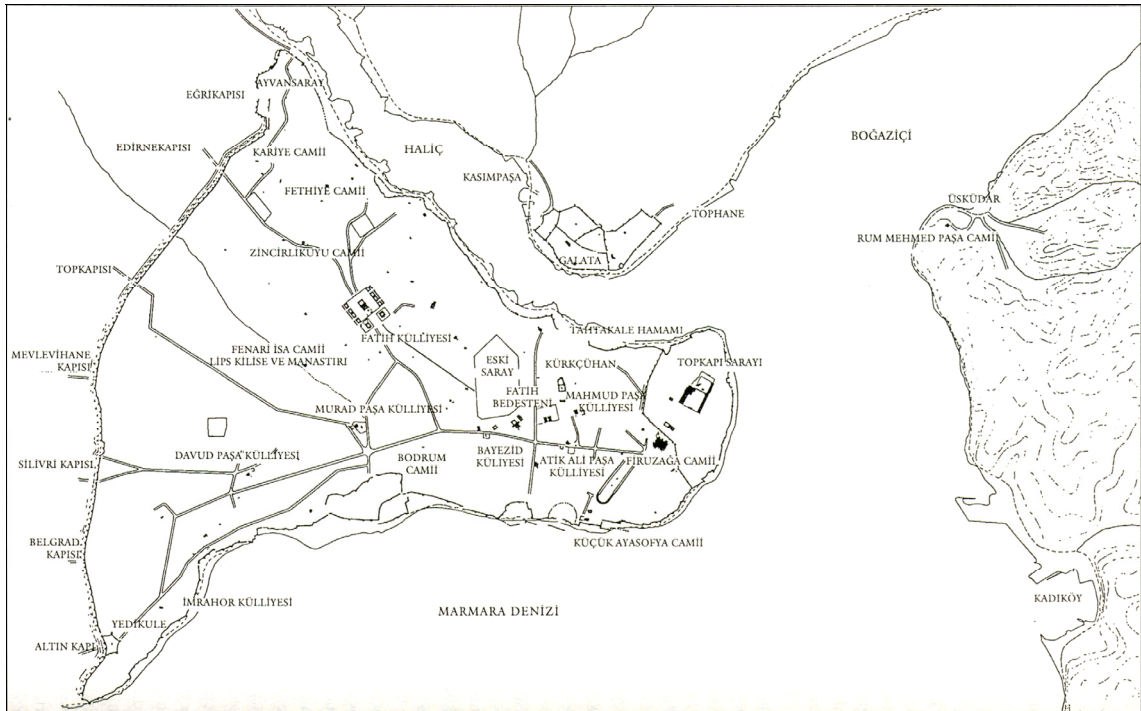
Hümayun denilen büyük kapısından başlayıp Ayasofya, Atmeydanı, Beyazıt, Şehzadebaşı, Saraçhane, Fatih meydanlarından geçerek Edirnekapi'ya ulaşan yoldur. (İBB, 2004)

Kent içi ulaşımında yaya ulaşımının kullanılması nedeniyle taşıma işleri hayvanlarla, sırt ve sırık hamalları, kıyılarda kayıklarla yapıldığı görülmektedir. Kentsel yoğunluğun, saraylarda kamusal yapıların ve Kapalıçarşı odaklı ticaret merkezinin çevresinde kilitlenişi ise herkesin işine gücüne yaya olarak gitmesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. (İBB, 2004)

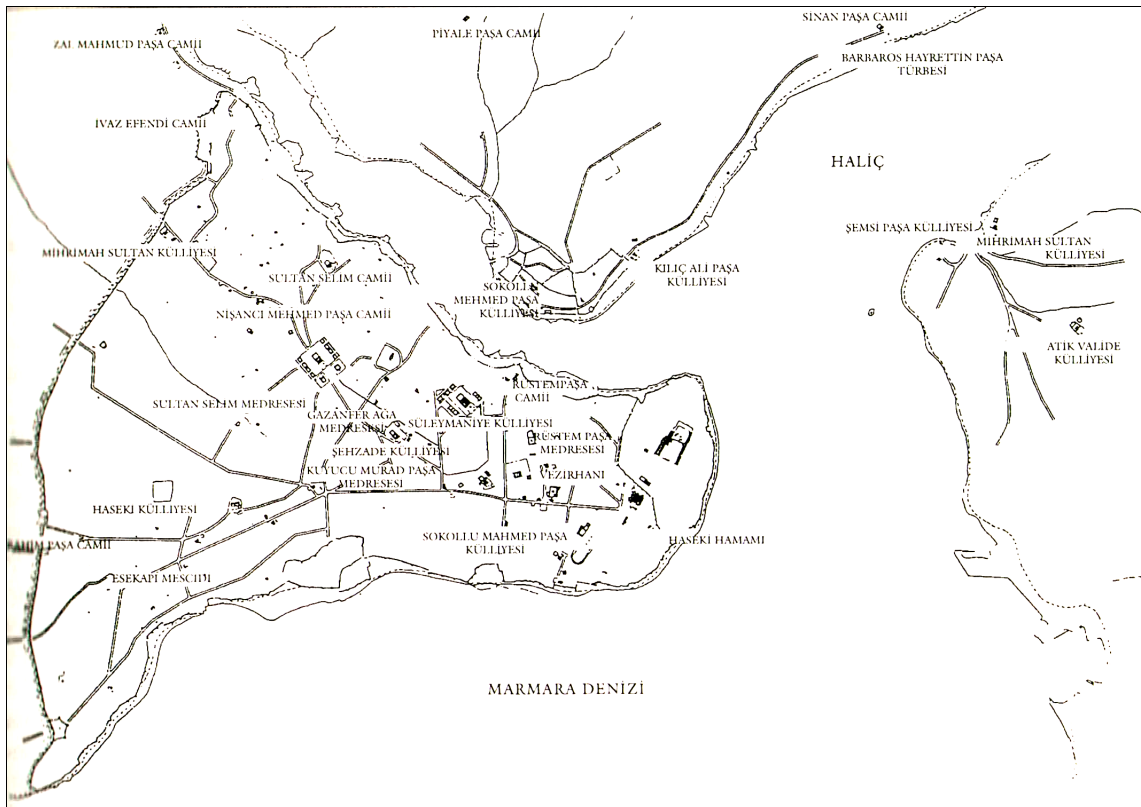


Şekil 3.12 15. ve 18. yüzyıllarda İstanbul mekansal yer seçimleri (Ortaylı, 1987)

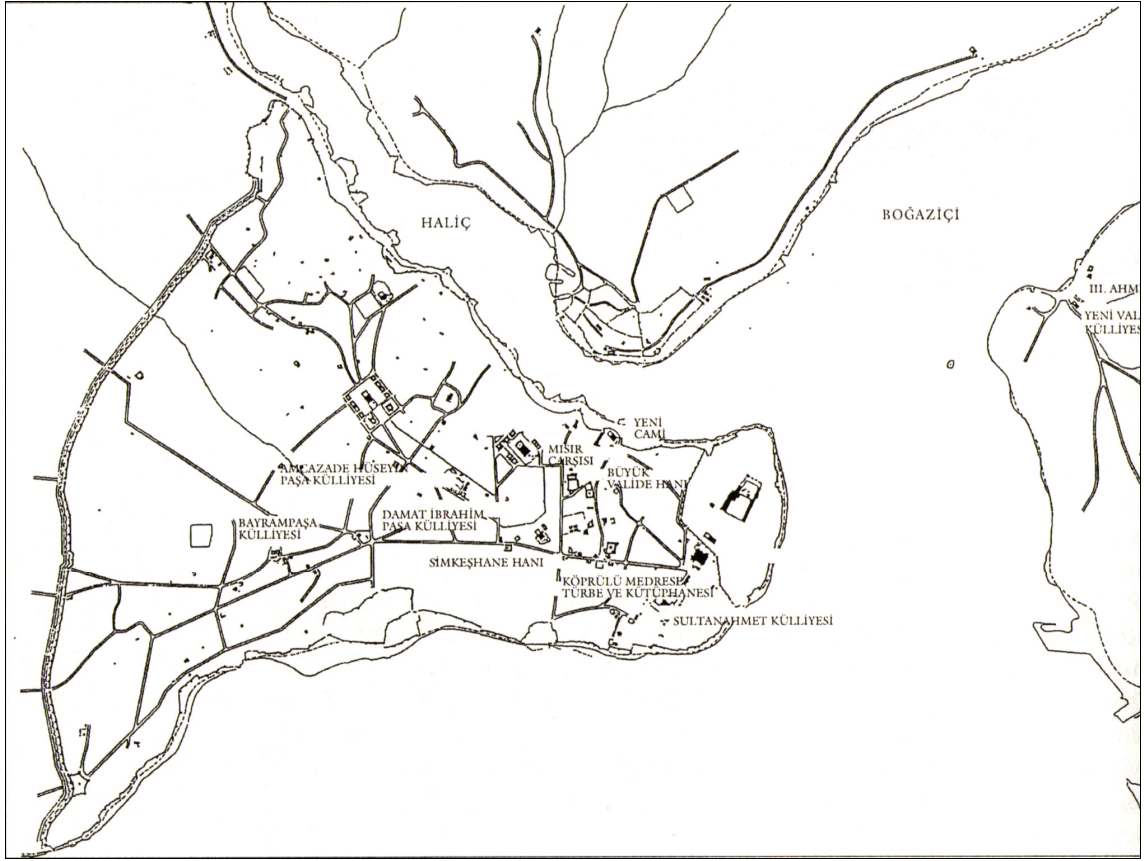
Osmanlı devletinin kuruluşundan itibaren, Tanzimat Fermanının ilan edildiği 1839 yılına kadar geçen süre zarfında, kentin ulaşım akslarının gelişimi aşağıda gösterilmektedir.



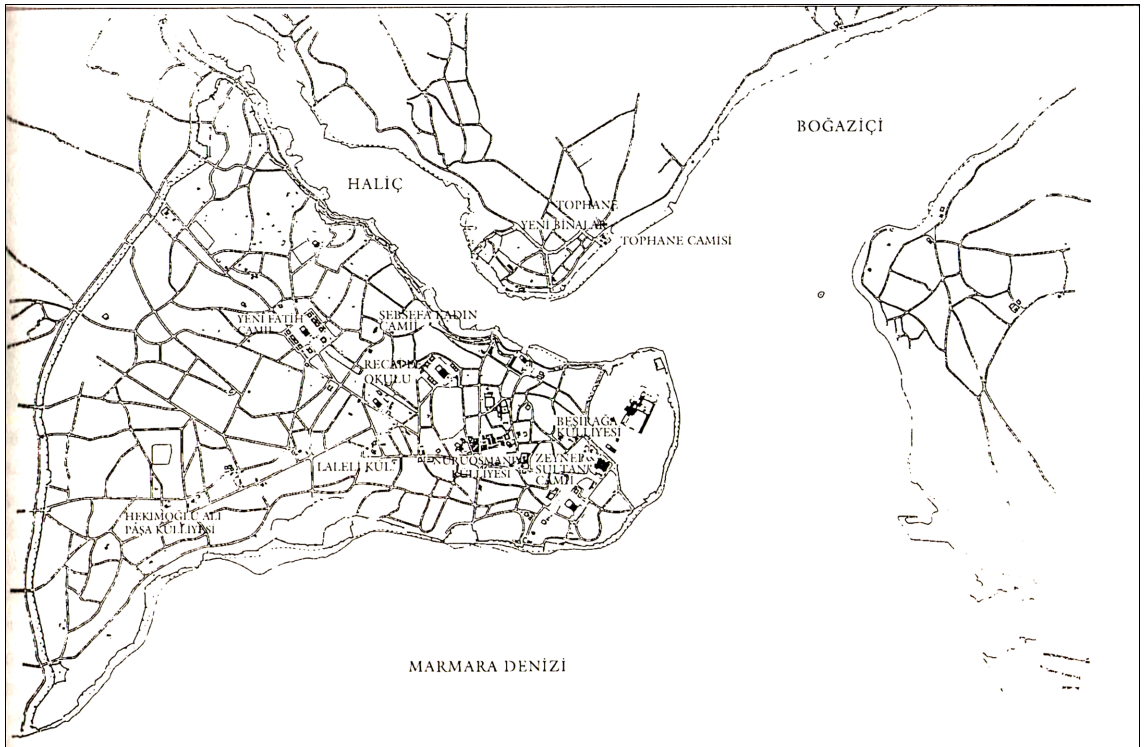
Şekil 3.13 Fetih sonrası yarımada planı (1453 – 1520) (Kuban, 2004)



Şekil 3.14 1520 – 1603 arası yarımada planı (Kuban, 2004)



Şekil 3.15 1603 – 1730 arası yarımada planı (Kuban, 2004)



Şekil 3.16 1730 – 1789 arası yarımada planı (Kuban, 2004)



Şekil 3.17 1789 – 1839 arası yarımada planı (Kuban, 2004)

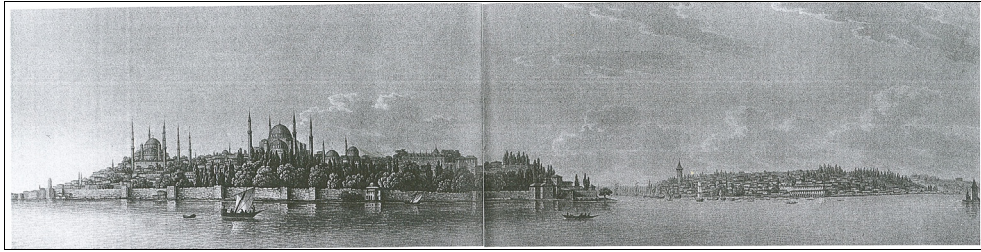
Bu dönemde İstanbul kent görünümünün değerleri, kütleli camilerle çevredeki yatay yerleşmeler arasındaki açık boyut farkının ifade ettiği bir karşılaştırma olarak görülmektedir. Kentin silüetinde; saraylar, sadece boyutlarıyla değil, konumları, karakteristik unsurları, surları ve çevrelerindeki yeşil bitki örtüsü ile de farklılaşmıştır. Bu durum İstanbul'un eşsiz silüetini ortaya çıkarmıştır. Kent yedi tepe üzerinde belirli yapılarla bu silüeti güçlendirmiştir.

Bu dönemde kentin bulunduğu yedi tepede var olan yapılar ve silüet de ön plana çıkan yapılar aşağıda belirtilmiştir.

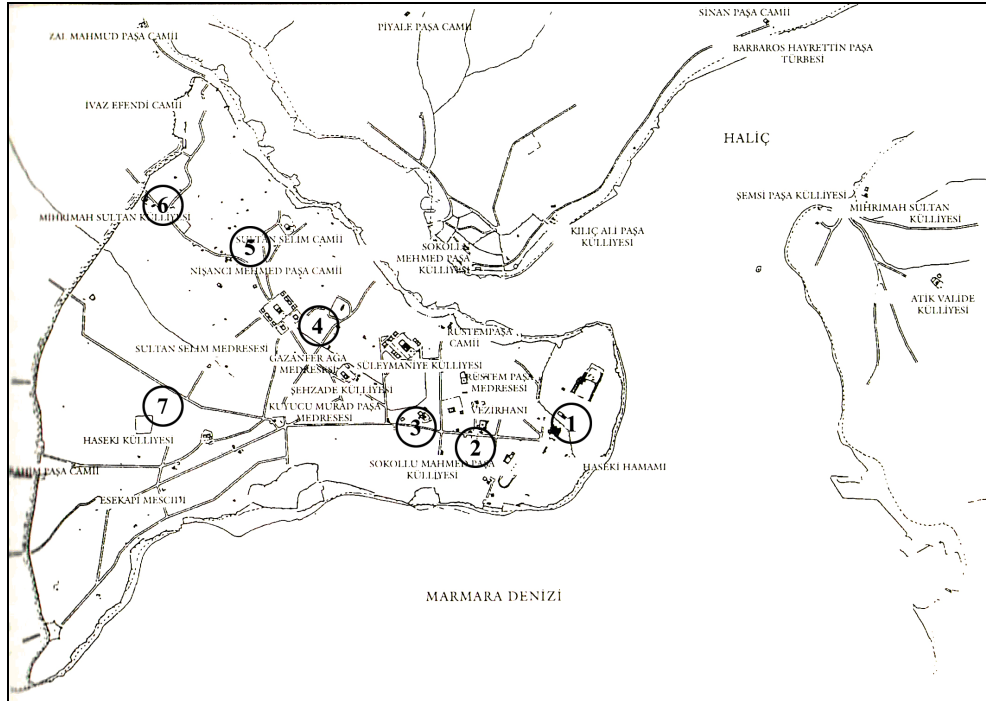
Ayasofya Camisi, Aya İrini, Topkapı Sarayı ve çevresi, Sultanahmet Camisi birinci tepenin belirleyici yapılarındandır. Konstantin Sütunu (Çemberlitaş), Vezir Han, Atık Ali Paşa Camisi, Nuruosmaniye Camisi, yamaca doğru Çuhacılar Han, Mahmutpaşa camisi ve Medresesi, Valide Han ve Kürkçüler han, ikinci tepenin üstünde yer alan yapılar olarak belirtilmektedir. (Tuncer, 1996)

Bayezit Camisi ve Külliyesi, Bayezit Meydanı, Bayezit Kulesi ve meydana bakan yapılar, Şehzade Camisi, Süleymaniye Camisi üçüncü tepenin önemli yapılarındandır. Kirmastı

Mescidi ve Sarnıcı, Abdurrahman Medresesi ve Abdulhalim Medresesi, Fatih Camisi ve Külliyesi, Kadiçeşme Medresesi, Kıbrısı Abdullah Efendi Medresesi, Yeni Hamam, Zeyrek Kilise Camisi(Pantokrator) ve Zembilli Ali Efendi Medresesi, Sinan Ağa Mescidi ve damat Efendi Medresesi, dördüncü tepenin üzerindeki yapılardır. Aspar Sarnıcı, Sultan Selim Camisi, Lokmacı Dede Tekkesi Mescidi, Kadiasker Mustafa Medresesi, Beyceğiz Mescidi, Papazzade Medresesi, Debbagzade Medresesi, Rum Erkek Lisesi beşinci tepe üzerinde yer almaktadır. (Tuncer, 1996) Altıncı tepe, Edirnekapı Camisi, Hagios Demetrios, Hagios Georgios, Kariye Camisi, Edirnekapı Kara Surları, Aetios Sarnıcı(Çukurbostan), Kasım Ağa Mescidi (İpek Bodrumu), Kefeli Mescidi, Drağman Hamamı gibi anıtların bulunduğu tepedir. Koca Mustafa Paşa Külliyesi, Çilingirler mescidi, Sulumanastır, Hagios Menas gibi yapılar yedinci tepede yer almaktadır. (Tuncer, 1996)



Şekil 3.18 Üsküdar'dan Sarayburnu' na bakış açısı silüeti (Kuban,1993)



Şekil 3.19 16.yy İstanbul kenti ve yedi tepe (Kuban,2001)

3.2.2 Yönetmel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi

Osmanlı devlet teşkilatında kentlerin sorunlarını topluca ele alan şehirciliğe ilişkin kent kökenli bir örgütlenme (belediye gibi) olmamış, kentsel servisler (cami, okul, han, hastane, imaret, çeşme, köprü, mezarlık, vb.) dinsel ve ekonomik temelli vakıflar aracılığı ile sağlanmıştır. Vakıf sistemi kamu hizmetinin temeli olarak görülmektedir. Anıtsal boyutlarda imar hareketlerine aracı olan büyük vakıfların yanında, tek bir ev ya da dükkandan oluşan küçük vakıflar da görülmektedir.(Aydemir vd., 2004)

Vakıfların toplumun yararına bir hayır eylemi olmasının ötesinde, genelde bireyler açısından, devletin kendi kullarımlarına verdiği mal varlıklarının bir bölümünü aileleri için korumalarının bir yolu olarak görülmektedir. Devlet için ise, devletin ya da kent yönetiminin yapması gereken hizmetleri bireylere yaptırma aracı olarak görülmektedir. Bu nedenle bireyci imar sisteminin kentte egemen olmasının belediye örgütlenmesini engellediği söylenebilmektedir. (Aydemir vd., 2004)

İstanbul fethedildikten sonra, Fatih Sultan Mehmet 1457 yılında Edirne yangınından sonra İstanbul'u başkent ilan etmiştir. Bu süreçten sonra, azalan nüfus bilinçli bir iskan politikasıyla artırılmıştır. Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli yönlerinden getirilen Türkler, Eyüp ve Üsküdar'a, Rumlar Balat ile Cibali arasına ve Galata'ya, Yahudiler Hasköy ile Balat arasına, Ermeniler de Samatya ile Kumkapı arasına yerleştirilmiştir. (Özgen, 1995) Sonuçta kente belirli bir mahalle yapısı oluşmuştur.

İstanbul'un mahalle çekirdeği etrafında şekillenen yerleşim bölgelerini ayrıntılı bir şekilde belirlemek gerekirse, Müslüman halkın Fatih, Aksaray, Tophane, Cibali, Ayasofya, Çarşamba, Eyüp, Salıpazarı-Kabataş, Kuruçeşme, Rumelihisarı, Baltalimanı ve Üsküdar' da iskan edildiği görülmektedir. Rumlar, Haliç'in güney sahili boyunca Fener, Cibali ve Ayakapısı'nda; Marmara sahilinde Yedikule'de; Balat, Hasköy, Ortaköy ve Topkapı'da Ermeni ve Yahudilerle birlikte bulunmaktadırlar. Boğaziçinde ise Rumlar Arnavutköy'de yerleşmişlerdir. Yahudi cemaatinin iskan edildiği semtler ise Bahçekapı ve Yıldız Hamamı çevresi, Balat, Ayvansaray, Hasköy, Ortaköy ve Kuruçeşmedir. Ermeni nüfus başta Sulumanastır olmak üzere Kumkapı, Topkapı, Langa, Yenikapı ve Balat'ta yerleşmiştir (Işın, 1991) Şehir dışındaki yerleşmelerde bostanlar, bazı konaklama tesisleri veya pisliği dolayısıyla buraya atılan dericiler (dabağhane), çömlekçiler gibi esnafın işyerleri bulunmaktadır. (Özgen, 1995)

Fatih'ten önce 70000 civarında olan nüfusun, bu dönemde, 120000'e ulaştığı tahmin edilmektedir. Eyüp ve Galata'nın nüfus toplamı 22000 -25000 civarında olduğu ve diğer yerleşmelerinde 18000 – 20000 kişi arasında toplam nüfusa sahip olduğu tahmin edilmektedir. (Ertuğ, 2001)

İstanbul'un yönetsel ve yargısal örgütü, şehir (Dersaadet)ve 3 belde (Galata, Üsküdar, Eyüp) temeline oturtulmuştur. Bu düzen 15. yüzyıldan (1459 yılından), 1854'te Şehremanetinin kurulmasına kadar devam etmiştir. Dersaadet ve Üç Belde, bir kent bütününe parçaları değil, birbirine yakın ayrı kentler sayılmakta ve her bir belde kendi kadıları tarafından idare edilmektedir. (İBB, 2004)

Dersaadet (Suriçi); İstanbul'un en eski bölümüdür. Kuzeyde Haliç, doğuda Boğaz, güneyde Marmara tarafından sınırlanmaktadır. Tek kara bağlantısı batı kesimindedir ve çevresi Bizans döneminden kalma surlar ve sur yıkıntıları tarafından çepeçevre sarıldığından Suriçi diye de anılmaktadır. Bizans İmparatoru Konstantin'in inşa ettirdiği ve Fatih Sultan Mehmet'in fethettiği asıl İstanbul'dur. Fetihten sonra devletin merkezi buraya getirilmiş; böylece bir imparatorluk merkezi olarak kurulan bu kent, 20. yüzyıl başlarına dek aynı şekilde varlığını sürdürmüştür. 19.yüzyıl ortalarında Osmanlı Padişahları saraylarını Suriçi'nden Boğaz kıyılarına taşımışlarsa da Babıali Suriçi'nde kalmış ve burası bir siyasi merkez olmasının simgesel özelliğini günümüzde de taşımaktadır.

Galata; Haliç'in kuzey sahilindedir. 19. yüzyıla gelinceye kadar Galata Cenevizlilerin yaptırmış olduğu surlar içerisinde kalmıştır. Bu surların Haliç'in kenarında bugünkü Azapkapı'da başladığı belirtilmektedir. Galata Kulesi surların en kuzeydeki gözetleme kulesi olarak önem taşımaktadır. Surlar buradan Tophane'ye kadar uzanmaktaydı. Bizans döneminde adı “Sykai” (incirlik) olarak adlandırılan bölge, Rumcada “Karşıdaki İncirlik” anlamında “Peran en Sykais” olarak da adlandırılmaktaydı. Levantenlerin kullandığı “Pera” adı buradan gelmektedir. “Galata” ise Rumca “galaktos” (süt) yada İtalyanca “calata” (merdivenli yol) gibi kökenlere dayandırılmaktadır.

Üsküdar; Anadolu yakasında, Boğaz'ın girişinde bulunmaktadır. Tarihi Üsküdar, Salacak ve Paşalimanı arasında yer alırken; İstanbul'un diğer bütün semtleri gibi günden güne büyümüştür. Üsküdar Osmanlı döneminde Galata ve Eyüp dışında İstanbul'a bağlı üçüncü kadıktır. Sadece coğrafi değil, yanı sıra kültürel farklılığı da ifade eden bu bölümler içerisinde Üsküdar, Anadolu'luğu ve Anadolu Türk-İslam geleneğini temsil etmektedir. Anadolu topraklarının Boğaz'ın suları tarafından çizilen sınırı üzerinde yer almaktadır. 1352

yılında Orhan Gazi tarafından fethedildikten sonra Anadolu'dan gelen, Müslüman halk Üsküdar'a yerleşmeye başlamıştır.

Eyüp; İstanbul'un fethi ile birlikte kurulan ilk Osmanlı -Türk yerleşim alanıdır. Haliç'in güney kıyısında, surların dışında yer almaktadır. İsmi kabri bu semtte bulunan ve bir sahabe olan Hz. Ebu Eyyub El- Ensari'den almaktadır.

Bağımsız bir ticaret kenti olan ve ticari gücü Konstantinopolis'i aşan Sycai, Osmanlı döneminde Galata ve Pera' ya dönüşmüştür. 19. yy'ın ikinci yarısında yabancı finans kuruluşlarının ve bankerlerin yerleştiği Galata'nın (Karaköy), tarihi yarımada'nın karşısında bütünüyle farklı, Batı'ya benzer bir yapısı olmuştur. (Özgen, 1995)

Galata'da birbirinden duvarlarla ayrılmış üç mahalle bulunduğu belirtilmektedir. Galata kulesine yakın olan "Kulassa" diye adlandırılan mahallede çoğunlukla Cenovalı tüccarlar yaşamaktadır. Ambar denilen mahallenin çoğunluğunu Yunan zanaatkarlar oluşturmakta ve bu mahallede Yunanca, Latince, İspanyolca, İtalyanca ve başka dillerde kitapların satıldığı kitapçılar bulunmaktadır. Birçoğu kuyumcu olan Türkler ise "Arap Kapısı" denen üçüncü mahallede yaşamaktadır. Bu mahallede Yahudi tüccarların da dükkanlarının olduğu belirtilmektedir. (İBB, 2004)

15. yy'da Galata'da halkın %35.9' unu Rum-Ortodokslar, %21.8' ini Katolikler, %4.1' ini Ermeniler oluştururken, Müslüman halk %35.2' lik nüfus payına sahip olarak görülmektedir.

Galata'nın bu farklılığı, Tarihi Yarımada'dan farklı bir kültür ve yaşam biçimi içinde gelişmesine neden olmuştur. Tarihi Yarımada'daki mahallelerin aksine surların içine sıkışmış, bahçesi yeşili olmayan Galata, kulesi, sur duvarları, dükkanları, kiliseleri, çarşıları ve evleriyle daha çok bir kuzey Akdeniz kenti niteliğindedir. (Özgen, 1995)

15. yy sonlarına doğru, II. Beyazıt zamanında, en büyük yapılanma Fatih Külliyesi çevresinde oluşmuştur. 16. yy başında şehir silüetini; Beyazıt Külliyesinin inşası etkilemiştir. Bu dönemde; kent silüetine, Bizans hakimiyetini değiştirecek şekilde anıtsal İslam yapıları hakim olmuştur. Söz konusu zaman diliminde, nüfusun 200000 civarında bulunduğu tahmin edilmektedir.

Kanuni Sultan Süleyman zamanında; Sultan Selim ve Süleymaniye Camileri bu dönemin anıtsal yapıları olmuştur. Sur içinde Aksaray ve çevresi önemli bir yerleşme alanı olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde nüfusun 500000'e kadar yükseldiği görülmektedir.

16. ve 17. yy'lar İstanbul'un en parlak dönemleri olarak belirtilmektedir. Kent Galata ve Pera, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi boyunca hızla yayılmıştır. Aksaray ile Topkapı çevresine ve Kocamustafapaşa' ya bu dönemde yerleşildiği görülmektedir. Galata, Eyüp ve Kasımpaşa yoğun yerleşme alanları olup, yeni kiliselerin yapılması ve elçiliklerin açılmasıyla Galata'da Pera yönüne gelişmiştir. (Özgen, 1995)

17. yy sonunda 800 bini bulan nüfusuyla İstanbul, Londra ve Paris gibi kentleri geride bırakmış, Ortadoğu ile Avrupa'nın en büyük kenti ve merkezi olarak ön plana çıkmaktadır. (Özgen, 1995) 17. yüzyılda Haliç'in büyük bir kısmının dolduğu görülmektedir. Beyoğlu, bu dönemde, gelişiminin başlangıcındayken, Beşiktaş'ın gelişme yapısı 17. yüzyıl sonlarına doğru şekillenmiştir.

Kent nüfusunun %40 oranında gayrimüslimlerden oluştuğu bu yy.da 1601 yılında Rum Patrikliği Fener'e yerleşmiş ve böylece Haliç'te Rum nüfusunun artmasına sebep olmuştur.

18. yy.da genel olarak Osmanlı Devleti'nin, özel olarak da İstanbul'un Batı'ya açıldığı dönemdir. Batılı yaşam biçimi özellikle, kent nüfusunun %40'ını oluşturan Müslüman olmayanların yaşadıkları kesimlerde benimsenmeye başlanmıştır. Haliç, Lale devrinde İstanbul'un en önemli mesire yeri olarak önem kazanmıştır. (Özgen, 1995) 18. yüzyılda Suriçi yerleşmesinin; meydana gelen büyük yangınlarla, görelî olarak önemini yitirdiği görülmektedir.



Şekil 3.20 P. Blanchard' ın 1865 tarihli Hoca paşa yangınına ait gravürü (İBB,2003a)

3.2.3 Ekonomik Yapı Gelişimi

Osmanlı toplumu geleneksel sisteminde, ticaret ve ticari kapital seçkin bir yere sahip olamamıştır. Geleneksel sistemin zengin insanları toprak beyleridir. Bu sistemde tüccar, henüz üretici bir fonksiyon sahibi olarak görülmemektedir. Bunun sebeplerinden birisi üretimin artıp yeni ihtiyaçların, yeni üretim dallarının ve pazarlamanın gelişmemesinden ileri gelmektedir. (Özgen, 1995)

Osmanlı devlet teşkilatında kentlerin mekansal yapılarının dinsel ve ekonomik temelli vakıflar aracılığı ile sağlanması, bütüncül kent mekansal kurgusu yerine, bireysel kent mekansal kurgusunun ön plana çıkmasını sağlamıştır.

Geleneksel toplumda kent, yönetsel ve zanaat (küçük üretim) faaliyetlerinin bulunduğu yerleşim merkezi olarak görülmektedir. Üretimde ve pazarlamada dikeyine ve yatayına bir bütünleşmeye rastlanmamaktadır. Ticaret serbestliği olmamakta, şehirdeki hanlar esasen mal tekelin sağlandığı belirli depolama merkezleri olarak ön plana çıkmaktadır. Ancak saman ve ot serbestçe satılmaktadır. Katı bir örgütlenme yapısı ile kontrol mekanizmasının geliştirilmeye çalışıldığı belirtilmektedir. Üretim faaliyetinin kaç dalda olduğu tespit edilip sınırlandırılmakta ve bu dallarda kaç atölye, kaç dükkan olacağının sayısı saptanmaktadır (gedik) ve her gedikte kaç usta, kalfa, çırak çalışacağı ne kadar üretim yapılacağı belirlenmektedir. Bu belirleme ve kurumların kontrolü önce esnafın kendi kurduğu Lonca örgütü tarafından denetlenmektedir. Asıl denetleyici ve işbirlikçi ise devlet örgütü olarak görülmektedir. (Ortaylı,1979)

Osmanlı kenti çarşısında, her dalda faaliyet gösteren esnaf ve zanaatkar bir arada bu mekanda bulunmaktadır. Bu kesimdeki en önemli yapı olarak bedesten ön plana çıkmaktadır. Bedesten tüccarın malının, kıymetli eşyası ve hatta paranın saklandığı bazı dükkanların yer aldığı ve ticari işlemlerin yapıldığı bir bina olarak ön plana çıkmaktadır. Aynı nitelikteki binalar İtalyan şehirlerinde Fondaco, Londra’ da Guildhall, Alman şehirlerinde Kaufhalle olarak bilinmekte ve benzer fonksiyonları görmektedirler. (Ortaylı,1979)

Bedesten'in belirgin üç tane ekonomik işlevi bulunmaktadır. Bedesten ithal malı, çok değerli eşyaların, özellikle kumaşların, emniyet içinde saklandığı (depolandığı) ve ticaretinin yapıldığı (satışa sunulduğu) yerdir ve aynı zamanda burada, yerleşik tacirler ticari faaliyetlerini yürütmekte ve sınırlar ötesi ticaret için kervanlarını yola hazırlamaktadırlar. Bedestenin bir diğer işlevinin de kişilerin şahsi mal varlıklarının (altın, gümüş, mücevherat

devlet teminatı altında saklandığı kasaların bulunduğu banka özelliği taşıması olduğu görülmektedir. (İnalcık,1980)

Anadolu Türk kentinde, özellikle Osmanlı döneminde, çarşı dokusunu perakende ticaret esas olmak üzere, dükkan, dükkan-yapı adaları ve bedestenlerin oluşturduğu görülmektedir. Çevrede özellikle depolama ve konaklama, büro gibi işlevleri üstlenen ticaret hanları, ibadet işlevini üstlenen ulucami veya camiler, temizlik ve içme suyu ihtiyacını karşılayan hamam, çeşme, sebil gibi su yapıları yer almaktadır. Şehrin büyüklük durumuna göre, küçük çarşı parçaları birbirinden farklı yerlerde teşekkül edebilirlerdi. Asıl çarşı ise yani ticaretin en yoğun ve hareketli bölümü bedesten çevresinde toplanmaktadır. Çarşayı meydana getiren yapılar içinde arasta ve bedestenler bir defada inşa edilen yapılar olarak görülmektedir. (Eriş, 1992)

Sonuç olarak İstanbul merkez ticaret bölgesini meydana getiren ticaret yapıları;

- Dükkan
- Han
- Bedesten'dir.

Bunların yanında çarşı dokusunu meydana getiren destek yapılar ise;

- Cami
- Hamam ve diğer çarşıya alışveriş etmeye gelenlere hizmet etmeye yönelik, çeşme, sebil, şadırvan gibi su yapılarıdır. (Eriş, 1992)

Osmanlı dönemi Türk kentinin, belirli bir tarımsal üretimin yapıldığı alanın merkezi olarak; işlenmiş eşya çarşısı ve pazaryeri olmak üzere iki tip eylem merkezi geliştirdiği söylenebilmektedir. Bununla birlikte; bu dönemde, vakıfların önemli bir yeri olduğu görülmektedir. İşlenmiş eşya çarşısı; bedestenin çevresinde gelişen, zanaat ürünleri alışverişinin ve depolanmasının yapıldığı han, kapan ve kapalı, açık çarşıları içermektedir. Esnaf loncaları tarafından, farklı zanaat işliklerinin ayrı bölümlerde sıralanmış olduğu düzenli çarşılar örgütlenmiştir. Pazaryeri; küçük kentlerde yiyecek maddeleri satılan alan olarak ön plana çıkmaktadır.

Osmanlı dönemi Türk kentinde geleneksel mekânsal düzen;

- Kentsel Yönetim/ Denetim etkinliğinin yoğunlaştığı merkez
- Merkezin yakınında zanaatkar, esnaf eylemlerinin yoğunlaştığı iş merkezi
- Konut bölgesi
- Sistem dışı grupların ekonomik etkinliklerinin yer aldığı çevre (Ortaylı 1977; Yenen, 1987) olarak belirtilmiştir.

Osmanlı kentinde ticaret merkezinin konumunun Türkler' in bir şehri yeniden kurarken izledikleri yöntemlerle de örtüştüğü görülmektedir. Bu oluşumun temel unsurları, Saray, Ulu

camii ve Bedestendir. Saray hakim tepedeki kale içinde yer alırken, Ulu cami ve Bedesten ‘in ise kalenin yakınında konumlandırıldığı görülmektedir. Ticaret merkezleri de bu Bedestenler etrafında gelişmektedir.

İç ticaret düzeninde açık ve kapalı Pazaryerleri ile ticari hayatı düzene sokulmuştur. İç ticaret kapalı olarak hanlarda teşkilatlanmıştır. Bunlara “kapan” denilmektedir. Her malın belli bir handa alınıp satıldığı ve burada toplanıp perakendecilere ve esnafa satılan ticari malın başka yere pazarlaması ve toptan satışının yasak olduğu belirtilmektedir.

Han, Farsça bir kelimedir. Kervansaray yerine de kullanılmasına rağmen mimari ve fonksiyon bakımından farklılıklar göstermektedir. Kervansaraylar şehirlerarasındaki ticaret yolları üzerinde olup birbirlerinden bir günlük yürüyüş mesafesi kadar uzak olarak inşa edilmiştir. Yolcuların barınma, hamam, çarşı ahır ve mescit gibi tamamen konaklamaya yönelik ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde ve dış saldırılara karşı sağlam olarak inşa edilmiştir. Hanlar ise şehirlerde inşa edilmiştir. Şehrin içinde inşa edilen hanlar, özellikle esnafın ve zanaatkarların imalat yapıp bunları pazarladıkları mekanlar veya tüccarların geceledikleri konaklama yapıları olarak gelişmişler ve birbirleriyle sıkı bağlar içinde ticaret bölgesine yayılmışlardır. (Özgen, 1995) Esnaf ve zanaatkarların yerleştikleri hanlar, ticari merkezlerin oluşumunda en az çarşılar kadar belirleyici bir öneme sahiptir. Hanlarda farklı cemaatlere mensup esnaf grupları birbirlerine kendilerine özgü meslek kültürlerini aktarmada hazır bir ortam bulabildiği görülmektedir.

Her cins hammadde ve gıda maddesi için ayrı bir inşa olduğunu, pirinççiler hanı, pamuk hanı, vb. hanların bu maddelerin alım satımının idare edildiği yerler olduğunu, her biri tek bir cins ticaret maddesinin toptan satışı ya da dağıtıma hizmet edecek kapalı birer pazaryeri görevi yapan kapan hanlardır. (Suher, 1978)

Şehir içi hanların genellikle 2 kat halinde zemin katlar depo ve ahıllara birinci kat münferit odalar halinde konut eylemine tahsis edilmiştir. Üst katta tüccarlar konut eylemi dışında pazarlık yeri olarak da kullanıldığı görülmektedir. Gelen mallar bu hanların odalarına yerleşen toptancı tüccarlar tarafından, aynı hanın alt katlarındaki depolardan perakendecilere verilmektedir. (Suher, 1978)

Ticaret yapısını oluşturan ve dengeyi sağlayan teşkilatlar Osmanlı ticaret yapısının karakteristiğini de büyük ölçüde oluşturmaktaydılar. Bunlardan biri olan, Ahilik teşkilatı, din ve ahlaki yapıyla ticari bünye arasında uyumlu bir işbirliği sağlamıştır. İktisab Teşkilatı ve onu yürüten görevliler ticari hayatı denetler, Kadı ise bulunduğu yerin en üst makamını

oluşturmaktaydı. Esnaf birliklerinin yöneticileri ise şeyh, nakip, kethüda, yiğitbaşı olarak sıralanmaktaydı. Bunlardan nakip, şeyh ile esnaf arasındaki ilişkiyi sağlar, kethüda veya kahya bazı esnaf grubunda kethüdanın yerini alırdı. Yiğitbaşı, kethüdanın yardımcısı olarak görülmekteydi. Ehliivuku grubu da fiyat tespitinde ve kontrollerde görev alırdı. Esnaf teşkilatı kalite kontrol ve standardizasyon ile de meşgul olmakta, haksız rekabeti, aşırı üretimi ve işsizliği önleyici bir politika takip etmekteydi.

Lonca düzeni hammaddeyi etraftan toplayan, bunları işleyecek araç ve personeli barındıran ve ürettiğini satan bir sistemi temsil etmektedir. Lonca ekonomisinin çöküşü parça başı üretimin, üretim aracına sahip evlere ve köylere yayılmasıyla olduğu görülmektedir. Osmanlı ülkesinde Ankara ve Bursa gibi uluslar arası kumaş ihraç bölgelerinde bu tür bir üretimin izlerine bir süre rastlanılsa da devam etmemiştir. XVIII. yy. sonuna kadar Loncalar Osmanlı üretiminin temel kurumu olarak yaşamıştır. (Özgen, 1995)

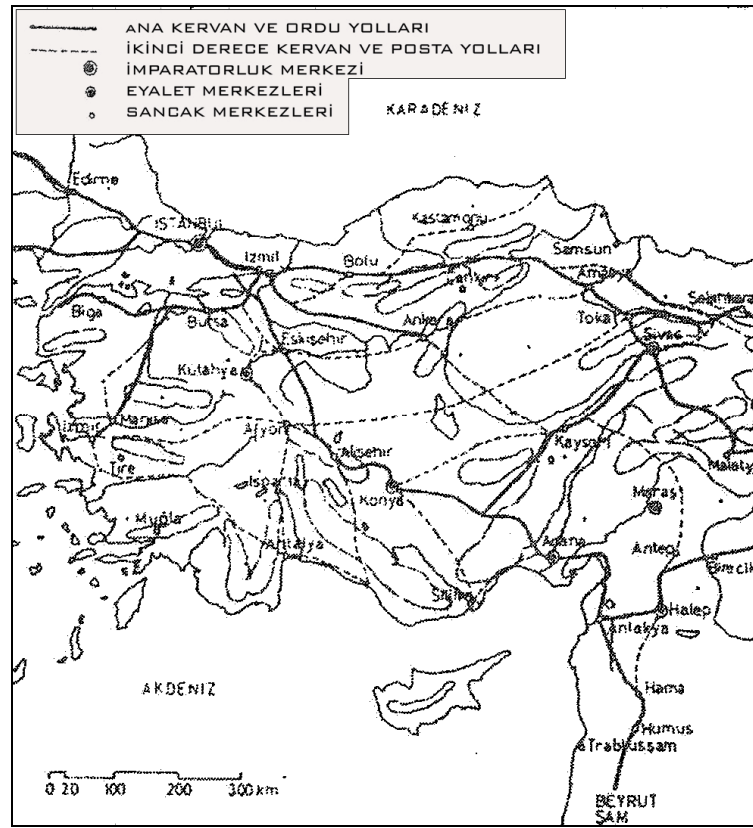
Lonca sistemi demek, üretim ve tüketimin sınırlandırılmasına yönelik bir ekonomik düzen, yani feodal düzen demektir. Gerek tüketim gerekse üretimin sınırlandırılması ise; fiyatta serbesti olmaması, kalitenin sabit bir ölçüye göre tespiti, işgücü, işçi sayısının sınırlandırılması ve dolayısıyla mamul madde arzının sınırlandırılması demektir. Bunun bütün nedeni, hammadde darlığı ve kırsal alanda bir fazla yaratılmadığından alıcı sayısının düşüklüğüdür. Eğer üretim miktarı serbest bırakılsa, bazı üretim dalları kıt olan hammaddeyi çekecek, bu da zincirleme etkilerle diğer zanaat dallarında ihtiyaç duyulan hammaddenin azalmasına sebep olabilecektir. Onun için devlet loncalarla müştereken gerek kalite normlarının ve gerekse fiyatların tespitine dikkat etmektedir. Bu eylemin adı “ Narh İşlemi ” olarak belirtilmektedir. (Özgen, 1995)

Ahi teşkilatının gelişme ve yaygınlaşmasına paralel olarak Osmanlı ticaret yapıları ve imalathaneleri artma göstermiş, öte yandan hükümdar, devlet adamı ve zenginler inşa ettirdikleri hayır kurumları ile ilgili yapıların yaşaması için, bunların gelir alanları arasına ayrıca işhanı durumunda yapılar ile dükkanlar da katmışlardır.(Cezar, 1985; Özgen, 1995)

İstanbul’un ekonomik açıdan önemli bir ticaret merkezi olmasını sağlayan başlıca faktör, bir liman kenti olmasıdır. Bizans döneminde kentin ticari hayatı için önemli olan, Latin kolonileri, fetih sonrasında yeni koşullarda ve yeni düzenlemelerle de olsa da denizaşırı ticareti büyük ölçüde kontrol ettiği görülmektedir. Fatih Sultan Mehmet, Galata’daki Cenevizlilere mal ve can güvenliği ile ticaret serbestliği tanınması da önemli gelişmelerdendir. Osmanlı Dönemi boyunca İstanbul’da bir yanda Avrupa ağırlıklı denizaşırı ve doğu ağırlıklı

kervan ticareti olarak dış ticaret, öte yanda geniş imparatorluk toprakları üzerinde İstanbul merkezli iç ticaret ve kent içi perakende ticaret kentin en önemli ekonomi sektörleri olarak belirtilmektedir.

Ticaret yolları bakımından İstanbul incelendiğinde, ağırlıklı olarak denizyolu ile yapılan Akdeniz havzası ticaretinde İstanbul hem çok önemli bir ticaret merkezi ve transit merkezi olduğu görülmektedir. Doğudan ve Arabistan'dan kervanlarla gelen ticaret ürünleri, ipek kumaşlar, baharat, değerli taşlar, dokuma ve halılar Avrupa pazarlarına götürülmek üzere İstanbul'dan yüklenmesi transit merkez özelliğinin bir parçası olarak belirtilmektedir.



Şekil 3.21 17.yy. Anadolu ulaşım yolları (Aydemir vd., 2004)

İstanbul, Osmanlı yol sisteminin başlangıç noktasını ve dolayısıyla merkezini teşkil etmiştir. Anadolu, Suriye, Mısır, Arabistan, Rumeli ve diğer Balkan ülkelerine giden yolların başlangıç yerini İstanbul konumlandırmıştır. Yollar İstanbul'dan Anadolu ve Rumeli'ye üçer kol halinde yayılmıştır. Bu kollar sağ, orta ve sol kol olarak adlandırılmaktadır. Anadolu'ya ulaşan yollardan sağ kol, İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta ve Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana, Antakya şehirlerine uğrayarak Halep'e ulaşmaktadır. Orta kol olarak tabir edilen güzergah, İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta ve Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Hendek,

Ayaş, Düzce, Bolu, Hacı Hamza, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput yolu ile Diyarbakır'a ulaşmaktadır. Sol kol olarak tabir edilen yol güzergahı ise, İstanbul' dan (Üsküdar) başlamakta ve Gebze, İzmit, Düzce, Bolu, Çerkeş, Tosya, Hacı Hamza, Merzifon, Karahisar – ı Şarki, Bayburt, Tercan, Erzurum yolu ile Kars'a ulaşmaktadır. Bu ayırım dışında kalan önemli bir güzergah da, Üsküdar' dan başlamakta olup, Gebze, Dil İskelesi, Gemlik, Mudanya, Uluabad, Çanakkale, Susıgırlığı, Manisa, İzmir, Urla yolu ile 17. ve 18. Yy.da önemli bir ticaret limanı olan Çeşme' ye varmaktadır. (Sakaoğlu ve Akbayar, 2000)

Rumeli yolları da aynı şekilde güzergahlara ayrılmakta olup Rumeli' nin sağ kolu, İstanbul' dan başlayıp, Kırklareli, Aydos, Pravadi, Babadağı, Isakça, Akkerman'a uğrayan ve Karadeniz sahilini takip ederek Özi' ye varan güzergahtır. Rumeli' nin orta kolu, İstanbul' dan başlayıp, Silivri, Çorlu, Edirne, Filibe, Sofya, Belgrad' a giden yoldur. Rumeli' nin sol kolu ise, İstanbul' dan başlayan, Silivri, Tekirdağ, Gelibolu, Malkara, Keşan, Gümölcine, Yenice- i Karasu, Selanik, Larissa, Çatalca, Livadya ve İstafe' ye ulaşan güzergahtır. (Sakaoğlu ve Akbayar, 2000)

İstanbul'un fethi ile birlikte Bizans'ın da ticaret işlerini yürüttüğü bölgeler korunmuştur. Bölgenin Bizans döneminde de ticaret merkezi özelliği taşıdığı ve Forum Konstantinos ve Forum Tauri arasındaki kesime esnaf loncaları tarafından yerleşilmesi bunu göstermektedir. Bu bölgenin önemi Balkanlar üzerinden Avrupa'ya açılan kara ticareti ile Haliç'ten başlayıp Karadeniz ve Akdeniz'e açılan deniz ticaretinin kesişme noktasında yer almasından kaynaklanmaktadır.

Türkler zamanında İstanbul çarşısının Fatih Sultan Mehmet devrinden itibaren şimdiki Kapalıçarşı bölgesinde hızla yoğunluk kazanarak yeni dükkanlarla birlikte, bedestenler ve hanlar topluluğu halinde, Türk çarşı anlayışına uygun biçimde karakterize olma yoluna girmiştir. (Özgen, 1995)

İstanbul'un ana ticaret alanı Ayasofya camii yakınlarındaki uzantıda Türkler zamanında gerileme kaydederken Kapalıçarşı merkezinden Sirkeci, Eminönü ve Tahtakale'ye doğru genişleme ve gelişme kaydetmiştir. Beyazıt Camii ve külliyesi ile Eski Saray (İstanbul Üniversitesi Merkez binalarının bulunduğu kısım) çarşının bu bölümüne bir sınırlama getirmiştir. (Özgen, 1995)

Türk şehrinde ticaret alanı; bedesten, bunun çevresinde dükkanlar ve hanlar topluluğundan oluşmaktaydı. Şehrin büyüklük durumuna göre, küçük çarşı parçaları birbirinden farklı

yerlerde teşekkül edebilirlerdi. Ticaretin en yoğun ve hareketli bölümü bedesten çevresinde toplanırdı. Fatih Sultan Mehmet, çeşitli binaların yanı başında, bedesten ve dükkanlar da yaptırarak İstanbul'un Türk şehri karakterinin temelini atmıştır. İlk olarak Bedesten-i Atik kurulmuştur. (Eriş, 1992)

Fatih devrinde 1455 – 1461'de kurulan, Bedesten-i Atik (Cevahir Bedesteni) çarşının merkezini teşkil etmiştir. İstanbul çarşısı, Kapalıçarşı bölgesinde hızla yoğunluk kazanarak, yeni dükkanlarla birlikte, bedestenler ve hanlar topluluğu halinde, Türk çarşı anlayışına uygun biçimde karakterize olma yoluna girmiştir.(Cezar,1985; Özgen, 1995,) İlk büyük han olarak Kürkçüler Hanı ile daha basit bir çarşı oluşmuştur. Hemen sonra yapılan Sandal Bedesteni ile Cevahir Bedesteni etrafında sıra dükkanlar Büyük Çarşının çekirdeğini oluşturmuşlardır.(Akozan, F 1963) Sürekli yangın tehlikesinin altında bulunan bu sıra dükkanlar, 1650 senesinden itibaren IV. Mehmet'in bir fermanı ile kagir olarak inşa edilmeye başlanmıştır. 1760 senelerinde bu yolların üstü kagir tonozlarla örtülmeye başlanmıştır. Böylece Büyük Çarşı, ismiyle birlikte "Kapalı Çarşı" olmuştur.(Akozan, F.1963)

Büyük Çarşının etrafında büyüklü küçüklü 28 tane tüccar hanı vardır. Büyük Çarşı'dan başlayıp Haliç'e inen meyile uyduğu ve Eminönü-Sirkeci'ye kadar yayıldığı bölümünde ise 60 kadar tüccar hanı binası bulunmaktadır.(Akozan, 1963; Özgen,1995)

Bedesten-i Atik çevresinde tek katlı ve ahşap olarak yapılan dükkanların sayısı Fatih dönemi sonlarında 3667'i bulmuştur. Bu dükkanlar, Büyük Çarşı ve Mercan' dan Haliç ve surlara doğru gelişmeye devam etmişlerdir. Bizans devrinde olduğu gibi Unkapanı, Odunpazarı ve Balıkpazarı yine depolama alanları olarak görülmektedir. (Eriş, 1992)

Böylece fetihten sonraki çeyrek asır içinde daha önceki devirlerde olduğu gibi şehir nüfusu daha ziyade Haliç sırtlarında yoğunlaşmış ve ticaret merkezi eski yerinin muhafaza etmiştir. Diğer bir çarşı kompleksi de Fatih Külliyesi civarında kurulmuş ve bilhassa saraçlar ve demirciler burada toplanmışlardır. (Eriş, 1992) Sur dışında Eyüp Sultan Külliyesi ile sur dışında gelişme başlamıştır. Anadolu Türklerinin Üsküdar'a yerleşimleriyle devam etmiştir. Anadolu ve Rumeli hisarları çevresinde de yerleşimler gelişmiş ve nüfus artmıştır. (Özgen, 1995)

Mahmut Paşa Camii, Fatih devrinde çarşı merkezine yakın en büyük cami durumu arz ederken, II. Beyazıt zamanında, Beyazıt Camiinin inşasıyla çarşı bölgesinin en büyük cami olma özelliği bu anıtsal esere geçmiştir. Atık Ali Paşa caminin inşası çarşı bölgesinde yine önemli bir caminin yer alması sonucunu vermiştir. (Özgen, 1995)

Bizans devrinde Marmara'ya paralel olarak gelişen anıtsal akstan farklı olarak Beyazıt'tan sonra İstanbul'un gelişiminin, Beyazıt Külliyesi, Şehzade Camii, Süleymaniye Külliyesi ve Yavuz Selim Camii ile beraber Beyazıt-Edirnekapı hattını oluşturarak Haliç'e paralel olarak geliştiği görülmektedir. Aynı şekilde, II. Bayezid devrinde şehrin ticaret bölgesinin de yine Sirkeci-Unkapanı arasında Haliç'e paralel olarak geliştiği görülmektedir. (Eriş, 1992) Kentin ağırlıklı ticaret yolu deniz olmakla birlikte karayolu da önemli olmaya başlamıştır. Edirnekapı ve Topkapı Trakya'dan gelen malların giriş noktalarıdır. Bu yeni ulaşım sistemi ile bunların kente giriş noktalarında pazaryerleri, hanlar gibi yeni ticaret merkezlerinin ortaya çıktığı görülmektedir.

İstanbul'un fethinden 16. yy'a kadar geçen süre içinde, ticaret gelişimi mekansal olarak belirtilecek olursa; Osmanlı'nın kuruluşundan beri aynı ticaret çekirdeğini geliştirerek kullandığı, 15. yy.da şehrin suriçi bölgesinde Sirkeci-Eminönü-Beyazıt, Fatih-Karagümrük arasındaki alanda başlayan yeni ticari çekirdeklerin, 16. yy.da bütünleştiği ve bu çekirdeğe batıda eklenen Edirnekapı ve Topkapı'dan şehre giren ticari yollar ilave olması, Suriçi İstanbul'da Marmara kıyılarındaki limanlarda gelişmiş, Kadırga limanı, Gedikpaşa sırtlarıyla Beyazıt ticari çekirdeğine bağlanmış, Davutpaşa Limanı ise Cerrahpaşa üzerinden Avratan Pazarı'na günümüze ulaşamayan Haseki Külliyesi'nin kervansarayına oradan Aksaray'a bağlanması söylenebilmektedir. 15.yy.dan itibaren gelişen ve 16. yy Osmanlı'sında ticaretin yoğunlaşan ticaret bölgeleri; Eminönü-Unkapanı, Beyazıt-Sultan Hamam ve Beyazıt-Aksaray üçgenini oluşturan bölgeler olarak tespit edilmektedir. Tarih boyunca deniz ticaretinin yapıldığı Eminönü iskelesi varlığını sürdürürken, bu ticaret aksındaki kara yolu bağlantısı Edirnekapı'daki Karagümrük adıyla anılan kapıdan yapılmaktadır.

Gündelik hayatın temel ihtiyaçlarını karşılayan esnaf ve tüccar kesim başlıca iki ana sektörde etkinlik göstermekteydi. Bunlardan birincisi gıda ve yakacaktır ve bu sektör deniz ticaretini de elinde tutan azınlıkların bu alanda egemen olduğu görülmektedir. Deniz yoluyla gelen hububat Eminönü'ndeki kapanlara toplanıp, çoğunluğunu Rumların oluşturduğu aracılarla perakendeci esnafa dağıtılmaktadır. İkinci önemli sektör ise giyim-kuşam ve mefruşat dalında odaklanmıştır. Bedestende bu sektörü temsil eden 23 terlikçi, 44 takkeci, 50 terzi ve çuhacı bulunmaktadır. Bu ticaret kolunun ham madde ihtiyacı azınlık tüccarları, dokuma ürünleri ve araç gereçleri de büyük ölçüde Müslüman zanaatkarlar tarafından imal edilmektedir. Gemi taşımacılığında Rumların, değerli madenleri işlemede ise Ermeni ve Yahudilerin belirli bir üstünlüklerinin bulunduğu görülmektedir.

Deniz ulaşımında en yoğun hatları, saray ve civarına yakın iskeleler, yoğun ticaret hacmine

sahip Bahçekapısı’ndan Unkapanı’na kadar olan mevkilerdeki iskeleler ve Galata bölgesi iskeleleri oluşturmaktadır. XVI ve XVII. Yüzyıllarda, Bahçekapı’dan, Unkapanı’na kadar olan sahilin, Adalar’dan, Akdeniz’den ve İzmit’ten gelen gemilerle dolu olduğu belirtilmektedir. Bahçekapısı ve civarı ana iskele konumundadır. Hem Haliç’teki iskelelere hem de Boğaz’a işleyen kayıkların işledikleri iskelelere göre ayrı ayrı iskeleler bulunmaktadır. Bu iskeleler, saraya odun getiren kayıkların uğradığı meydan iskelesi, Üsküdar ve Bursa sahiline işleyen kayıkların ve Galata ve Tophane’ ye kadar olan mahallelere işleyen kayıkların iskeleleridir. Bu yüzyıllarda, Balıkpazarı’nda 3 iskele olup bu iskelelerde, karşı yakaya ve köylere giden kayıklar bulunmaktadır. Tophane iskelesi dönemin en büyük iskelesidir. Tophane ve Bahçekapısı iskeleleri en kalabalık ve en büyük iskele olma özelliklerini XVII ve XIX. Yy. arasında da taşımaktadır. (Ertuğ, 2001)

“Ehl-i Hiref-i Hassa” adı altında örgütlenen kuyumcular, dokumacılar, sırmakeşler, krkler, kaşiler, nakkaşlar ve diğerleri öncelikle sarayın siparişlerini karşılamaktadırlar. Bunların tezgah ve atölyeleri de Kapalıçarşı ile etrafındaki hanlarda konumlanmaktadır. (İBB, 2004)

II. Bayezid 1481 – 1512 ve I. Selim zamanlarında eski saray ve Kapalı arşı arasındaki kent merkezi Bayezid’in Vakıf Kllyesi sayesinde yeni bir ağırlık merkezi kazanmıştır. Aynı zamanda Haliç’in kuzeyinde bulunan, Pera’nın doğusunda II. Mehmet tarafından inşa ettirildiği tahmin edilen Tophane ve iki tamirhanede çalışan zanaatkarların yerleşim yerleriyle, kentin kuzeye doğru geliştiği görülmektedir. Pera bölgesinde ise, merkezde yerleşmiş İtalyan tüccarların yanı sıra burada 16.yy’ın ikinci yarısından itibaren Avrupa lkelerinin Babıalı’ye gönderdikleri elçilerin oturdukları görülmektedir. 1550 yılından sonra Kasımpaşa, Hasköy, Pera’nın doğusunda eski Tophane’ye doğru küçük bir yerleşme ve bunu takip eden Fındıklı ve Beşiktaş ile Pera’nın kuzeyinde daha sonra Beyoğlu adını alan yeşillik bir bölge bulunmaktadır. 16. yy’dan itibaren bu bölgede Fransız elçiler, Venedik Bailo’su, zengin işadamları ve diplomatlar yer almıştır. 1525 yılından itibaren Türk makam sahipleri de burada yaşamaya başlamıştır.

Galata’nın küçük yüzölçümüne karşın, ticaretin giderek artması ve buna bağlı depo, ambar, han ve ticarethanelerin denizle ilişkili olarak aşağı kısımlarda yer alma zorunluluğu giderek artan yoğunluğun Pera’ya doğru itilmesine neden olmuştur. nemli elçiliklerin Pera’ya yerleşmesinden sonra, gerek yavaş yavaş bu elçiliklerin çevresi, gerekse de Galata’nın özellikle st kesimleri yabancıların ve azınlıkların giderek yoğunlaştığı mahalleler haline gelmiştir. Galata’dan Beyoğlu’na ilk taşınan Fransız elçiliği olmuştur. Kanuni Süleyman

1535'te dostu Francois I'e bu binayı hediye etmiştir. Fransızların bu yıllardan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda sağlanan ticari imtiyazlarla güçlenmesi sonucu, Fransızlar yavaş yavaş Cenevizlilerin yerini almaya başlamıştır. Kapitülasyonlar ile birlikte Galata'daki dükkan ve ambarların sayısı artmıştır. Eğim çok fazla ve yollarda dar olması ve ticaretin liman tesislerine yakın olmak zorunda olması nedeniyle yoğunlaşan alanda konut yapıları yerlerini ticaret yapılarına bırakmak zorunda kalmıştır. (Özgen, 1995)

Beyoğlu'nda Müslümanların yerleşmesi çok yavaş bir süreç izlemiştir. 1491 tarihinde, İskender Paşanın Galata Mevlevi hanesini inşa ettirmesi çevrede Müslümanların yerleşmesini teşvik etmiştir. Dörtyol Müslümanların yer seçtiği bir başka muhittir. II. Beyazıt tarafından yaptırılmış olan Asmalı mescit burada Müslüman mahallesinin gelişmesini sağlamıştır. Aynı padişah tarafından bugünkü Galatasaray mevkiinde, Acemi Oğlanları Ocağını açması da Müslüman sayısında artışı sağlamıştır. Fransız ve Venedik elçiliklerinden başka diğer elçiliklerde 1645 yılından itibaren Beyoğlu'na yerleşmişlerdir. (Özgen, 1995)

XVII. yy' da Üsküdar bölgesinin önemi daha da artmıştır. Bu bölge, doğudan gelen karayolunun bitiş noktasında, bir depolama ve ticaret bölgesi olarak gelişme göstermiştir.

17.yy'dan itibaren dünya ticareti, yeni keşifler sonucu Akdeniz havzasından okyanuslara doğru kayarken İstanbul Limanı da eski önemini yavaş yavaş yitirmeye başlamıştır. *

17. yy'da kentteki ticaret merkezi Tophane'de yerleşmiştir. Şehrin liman tesisleri ve iskeleleri İstanbul yakasında Sirkeci–Unkapanı–Balat arasında, Galata'da Mumhane ile Azapkapı arasındadır. İstanbul yakasında en önemli iskele hem iç hem de dış ticaret için kullanılan Eminönü iskelesidir. Limanın yeri tarih boyunca iç çarşıların yerini belirlemiştir. Haliç kıyılarını Ayasofya–Beyazıt aksına bağlayan çarşı bölgesi günümüze kadar değişmeden gelmiştir. Kent nüfusu artıp önceleri boş olan semtlerde yeni mahalleler oluşunca bu ticaret bölgesi Beyazıt'tan Aksaray'a ve Beyazıt'tan Saraçhanebaşı'na kadar uzanarak Saraçhane ile birleşmiştir.

XVIII. yy.da önem kazanan bölge Beyoğlu'dur. Tünel-Taksim hattının iki yakasında ve Kasımpaşa'ya doğru Balıkpazarı kısmıyla gelişmektedir. 17.yy da Beyoğlu ancak Galatasaray'a kadar uzanmakta ve Dörtyol mevki onun merkezini oluşturmaktadır. Beyoğlu'nun başlangıcında çarşı, fırın ve hamamların bulunduğu, Dörtyol mevkiinde

* Bizans Dönemi ve 19. yy Osmanlı Dönemi ticareti ayrıntılı bilgisi için NECİPOĞLU, Nevra; (1993) “ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, c. 7,” kaynağına bakınız

elçiliklere hizmet yabancı tercümanların bahçeli evlerinin sıralandığı, sol tarafta ise Musevilerin evlerinin bulunduğunu belirtmektedir. (Özgen, 1995)

Bu yüzyılda, şehrin ticaret merkezinde fazla bir değişiklik olmadığı görülmektedir. Sur dışındaki gelişmenin arttığı görülmektedir. Bir takım devlet kurumlarında başta ordu olmak üzere batı benzeri revizyonlar yapılmıştır. Bu dönem imparatorluğun toprak kayıplarının arttığı dönemdir. (Eriş, 1992)

18. yy' a girerken yangın ve deprem gibi afetlerle hırpalanan İstanbul' da yapı malzemesi ahşaptan kagire kaymıştır. 1701 yılında eski bedestende çıkan yangından sonra dükkanların kagir yapılması üzerlerinin kemer ve tonozlarla örtülmesi yolunda ferman çıkartılmıştır. 1766 depreminde Kapalıçarşı yine zarara uğramış, kemer ve tonozlar elden geçirilmiştir. (Özgen, 1995)

Bu dönemde şehir merkezinde kalabalık noktalarda yapılan hanlarda arsadan azami derecede istifade edebilmek için kat adeti artmış, sokağa çıkan çıkmalar şehrin perspektifini zenginleştirmiştir. (Eriş, 1992)

I. Mahmud devrinin Hasan Paşa ve Beşir Ağa Külliyesi, Hasan Paşa Hanı, Büyük Yeni Han, Simkeşhane gibi sivil yapılar bu dönemin karakteristik ticari yapıları olarak görülmektedir.

18. yy'ın ikinci yarısı Osmanlı'nın batıya açılmaya başladığı dönemdir. Osmanlı yeni kararlar alarak 18. yy' da kapılarını yabancı ürünlere açmıştır. Artan ticaret kapasitesi, fazla miktarda tüketim, depolamayı ve ticaret trafiğini idare edecek ofis talebinin artışı da beraberinde getirdiği için, İstanbul'da ticaret hanı önemli bir oranda artış göstermiştir.

18. yy' da yoğun batılılaşma hareketleri sonucunda Avrupa'nın lüks tüketim mallarının Osmanlı İmparatorluğu'nda pazarlanmaya başlanması, Galata'nın önemini daha da artırmıştır. Diplomasi trafiğinin de artmasıyla bölgede bulunan elçilikler, Danimarka, İsveç, İngiltere, Napoli, Rusya, Hollanda, Venedik ve Fransız elçilikleridir. Azınlıkların 18. yüzyıldan sonra ticaretteki aracı ve tercüman olarak rolleri resmileşmiş ve imtiyazlı bir grup oluşturmuşlardır. (Özgen, 1995)

3.2.4 Değerlendirme

Osmanlı devletinin kuruluşundan, batılılaşma faaliyetlerinin resmi miladı olarak kabul edilen Tanzimat fermanının ilanına kadar geçen dönemde, antik kent mekansal elemanlarının yerini, İslam kenti mekansal elemanlarının aldığı, örneğin halkın toplandığı forumların yerini, camilerin aldığı görülmektedir. İslam dininde namaz vakitlerinden, ikindi ve öğle namazlarının çalışma saatlerine denk gelmesinden dolayı, ticaret birimleri ile çarşı birimlerinin iç içe olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda topografik yapının da yaya olarak ulaşımında kısa mesafelerin uygun olmasına sebebiyet vermesinin bunda etkili olduğu söylenebilmektedir.

İstanbul, önemli ticaret yollarının, başlangıç ve bitiş noktasında yer alması bakımından bu dönemde de önem kazanmaktadır.

İstanbul fethinden sonra en önemli politika olarak, etnik kökenlere göre oluşturulan mahalle yapısı ön plana çıkmaktadır. Müslümanların, Eyüp, Üsküdar, Anadolu Hisarı ve Rumeli Hisarı civarlarına, Rumların, Balat ile Cibali arasına ve Galata' ya, Yahudilerin, Hasköy ile Balat arasına, Ermenilerin de Samatya ile Kumkapı arasına yerleştirilmeleri bu politikanın bir sonucu olarak ön plana çıkmıştır.

Bu dönemde kent mekansal kurgusunda ön plana çıkan öğelerin, cami, külliye, saray, han, kapan, bedesten, çarşı ve konut olduğu belirtilmektedir. Bu dönemde, geçmiş dönemde de etkili olan liman alanlarından, Marmara Denizi kıyısındaki limanların önemini kaybettiği ve Haliç kıyılarındaki limanların önem kazandığı görülmektedir. Haliç' in kuzeyinde Galata' da Karaköy ve Tophane' nin ticari amaçlı liman ve Kasımpaşa tersanesinin yapımı ile de bu bölgenin askeri amaçlı liman olarak geliştiği görülmektedir. Haliç' in güneyinde ise, Bahçekapısı'ndan Unkapanı'na kadar olan mevkide ticari liman fonksiyonunun yer seçtiği görülmektedir. Kentte en önemli ulaşım aksının divan yolu olduğu görülmektedir. Bizans döneminde de önemli bir aks olan Uzun Çarşı aksı bu dönemde de önem taşımaktadır.

Osmanlı devleti ekonomik yapısında ticaret yapısını oluşturan temel yapısal elemanlar, dükkan, han, kapan ve bedesten olarak belirtilmektedir. Bedesten merkez alanı tarif etmekte ve bedesten etrafında farklı zanaatlarda uzmanlaşmış çarşıların yer seçtiği görülmektedir. Ayrıca lonca düzeninin hakim olduğu bu yapıda, üretim faaliyetlerinin, miktar ve türler ayrımında sınırlandırıldığı belirtilmektedir. Osmanlı kenti genel yapısında görülen bu öğelerin İstanbul' da da mekansal yansımaları görülmektedir. Bu dönemde ticaretin,

Kapalıçarşı bölgesinde hızla yoğunluk kazandığı ve merkezinin Cevahir bedesteni olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde Kapalıçarşı ve çevresinde, kuyumcuların, dokumacıların, kürkçülerin, nakkaşların uzmanlık dallarına göre yer seçmeleri de yine Osmanlı kent yapısının bir sonucu olarak görülmektedir.

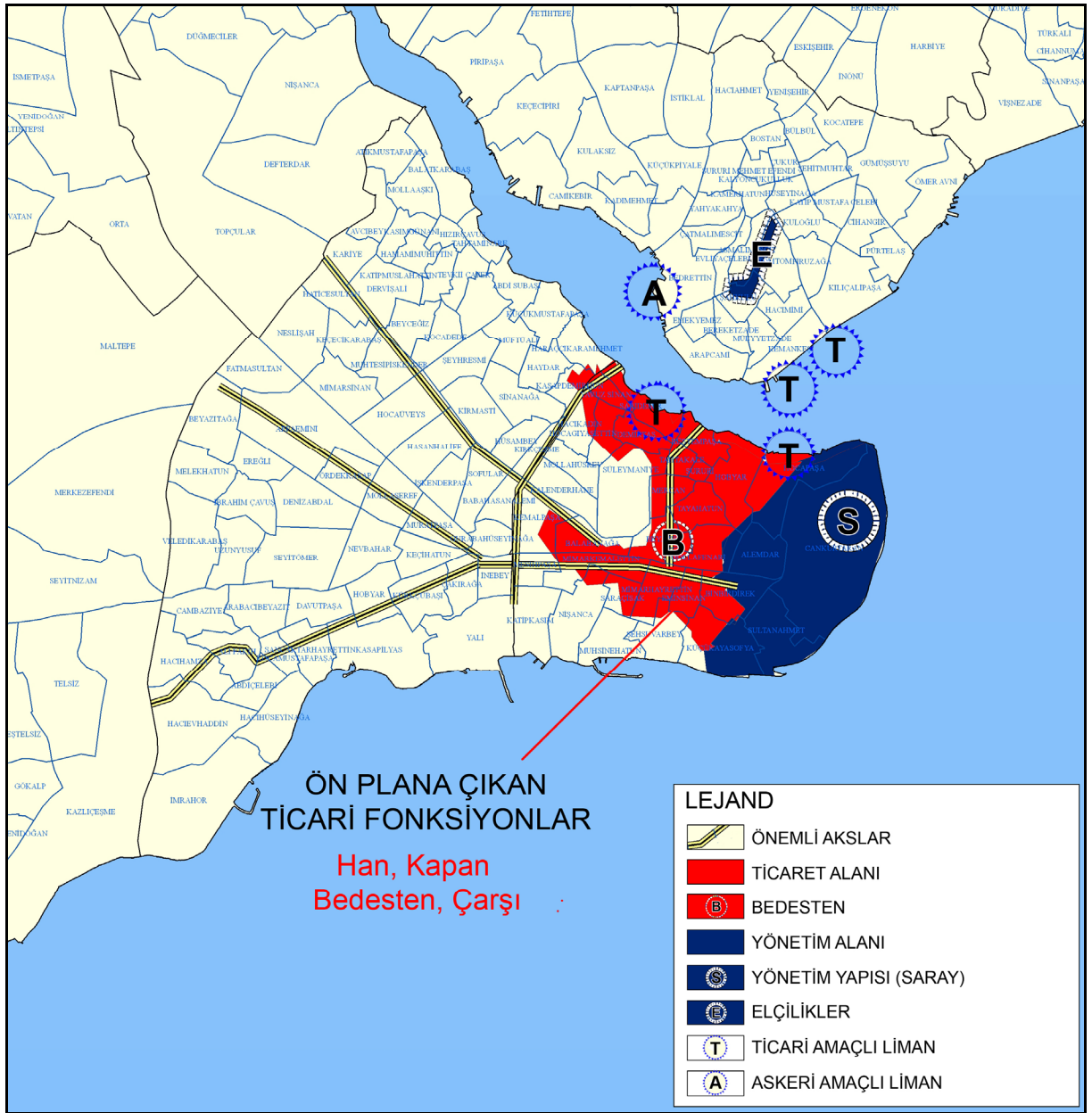
Kapalıçarşı merkezli bu yapının, Sirkeci, Eminönü, Tahtakale' ye doğru genişleme gösterdiği, 16. yy' da ise, Eminönü - Unkapanı, Beyazıt - Sultan Hamam ve Beyazıt - Aksaray' ın oluşturduğu üçgeninin ticaretin yerleştiği alan olduğu tespit edilmiştir. Limanların yakınında ise, depo, ambar ve hanların yer seçtiği belirtilmektedir.

Ticaret sektörel bazda genel olarak özetlenecek olunursa, gıda, yakacak, giyim ve mefruşat sektörünün ön planda olduğu görülmektedir. Aynı zamanda bu sektörlerde hakim olan kesimin azınlıklar olduğu da görülmektedir.

16. yy. aynı zamanda kapitülasyonlarla birlikte Fransızların ve Venediklilerin kentte yer seçmeye başladıkları dönem olarak önem kazanmaktadır. Bu değişim, Pera' da Fransız elçiliğinin ve Venedik Bailosunun yer seçimiyle hızlanma eğilimine girmiştir. Artık bölgede Cenevizlilerin yerini bu iki ülke vatandaşlarının aldığı görülmektedir.

1645 yılından itibaren diğer elçiliklerin de bu bölgede yer seçmesiyle (özellikle Dört Yol olarak adlandırılan bölge) yabancıların kentteki nüfusları artma eğilimine girmiştir. Elçilik yakınlarında dönemin lüks konutları olarak belirtilebilecek bahçeli evlerin gelişmesi de önemli mekansal gelişme olarak görülmektedir. Beyoğlu, 17. yy' da Pera' da yer seçen elçilikler ile birlikte Galatasaray' a kadar uzanan bir bölge konumunu almıştır.

Yabancıların kent mekanında yer seçmeleri, İstanbul' un Avrupa ticari mallarına talebini doğurmuş ve kent hızla tüketim kenti konumuna girmiştir. 18. yy. da yoğun olarak yaşanan bu tüketim artışı, depolama ve ticari ilişkilerin artmasını ve sonuçta han yapılarının kentte hızla artmasına neden olmuştur.



Şekil 3.22 1453 - 1839 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi

3.3 1839 -1923 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri

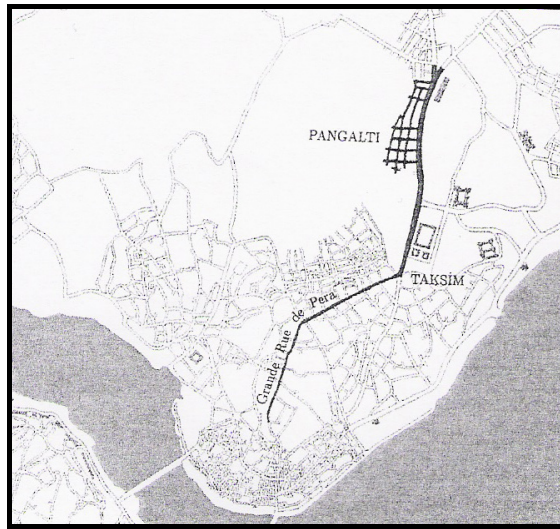
3.3.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi

19. yüzyıl'da Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkilere açılması ve yönetim reformlarına koşut olarak İstanbul'da da büyük dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Kentin ulaşım altyapısı gelişerek, demiryolları, rıhtımlar, garlar yapılmıştır. Galata ile arkasındaki Pera'nın yeni bir güç merkezi oluşturan kimliği iyice belirginleşmiştir. Birçok yabancı banka, banker ve komisyoncunun yerleştiği Galata, bir finans merkezi haline gelmiştir.

Ayrıca bu dönem şehir planı oluşturma yolunda ilk adımların atılmaya başlandığı dönem olarak görülmektedir. Sanayileşme vb. yoğunlaşmalar, kente yansımış ve dolayısıyla değişen ekonomik süreç beraberinde ticaretin de hem yapısal hem de mekansal değişimine sebep olmuştur.

Bu dönemin baz alınmasında sebep olan 1839 tarihi Batılılaşma çabasının bir sonucu olan Tanzimat Fermanı'nın yayınlanması tarihidir. Bunun sonucunda azınlıklar belirli bir imtiyaz elde etmiş ve sonuçta azınlıkların yoğun olduğu mekanlar da buna göre değişiklik göstermiştir.

1848 yılında Pangaltı'da yeni mahalle kurulmasına karar verilmiş ve İstiklal Caddesi'nden Pangaltı bölgesine kadar uzanan aks 1869'da tamamlanmıştır. Bu aks günümüzün ana arterlerinden birini oluşturmaktadır.



Şekil 3.23 Pangaltı'da kurulan yeni mahalle ve Taksim'e bağlantısı (Çelik,1998)

19.yy' a kadar aralarında Haliç'in bulunmasından dolayı birbirinden kopuk ticari ilişkiler gösteren Galata-Pera ve Tarihi Yarımada, kentler arası yapılan köprüler ile bütünleşme içine girmişlerdir. Bu nedenle bu dönemde yer alan mekansal gelişimlerde aynı oranda fazla olmuştur. Bu döneme damgasını vuran en önemli gelişme batılılaşma çabaları altında ulaşımında önemli adımların atılmasıdır. Bu gelişmelerin planlama aracıyla yapıldığı görülmektedir. 1864–1874 yılları arasındaki 10 yılda İstanbul'da tramvay, tünel, banliyö trenlerinin gerçekleştirilmesi bu yıllar arasında İstanbul'un değişimine sebep olmuştur.

1907'de Galatasaray-Tünel ve Pangaltı-Tatavla (Kurtuluş) tramvay hatları ilave olmuştur. İstanbul'da ilk tramvay hatları, ucuz nakil vasıtalarına en çok ihtiyaç duyulan iş ve ikametgâh hacminin en yoğun olduğu bölgelerde açılmıştır. 1912'de Galata Köprüsü çift hatlı tramvayın geçebilmesi için genişletilmiştir.



Şekil 3.24 1864, 1869, 1881 ve 1907 Nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları ve tünel güzergahı (Çelik,1998)

Ulaşım sorunu ilk kez II. Mahmud döneminde anlaşılmıştı. O tarihlerde İstanbul hala ayrı dört kentten oluşmaktaydı. Sultanlar Topkapı Sarayında yaşarken Boğaz'a ya da Üsküdar'a kayık gezileri yaparlardı, ama Dolmabahçe Sarayı'na taşındıktan sonra, özel günlerde İstanbul'a inmek için ya da camiye gitmek sorun oluşturmaktaydı. İlk köprü Cisr-i Atik, II. Mahmud'un Cuma namazına gidebilmesini kolaylaştırmak için 1836'da Unkapanı ile Azapkapı arasında ahşaptan yapılmıştır ve böylece kentin iki merkezi birbirine bağlanmıştır. Bu köprü 1940 yılında bugünkü köprünün yapılmasına kadar kullanılmıştır. 1845 yılında ise II. Mahmud'un

annesi için yaptırdığı Galata (Karaköy) Köprüsü de ahşaptır.1878 yılında yerine konulan dubalı köprü 1912 yılına kadar hizmet vermiştir.



Şekil 3.25 Yeni Valide Galata Köprüsü-Eminönü'ne bakış (İBB,2005)

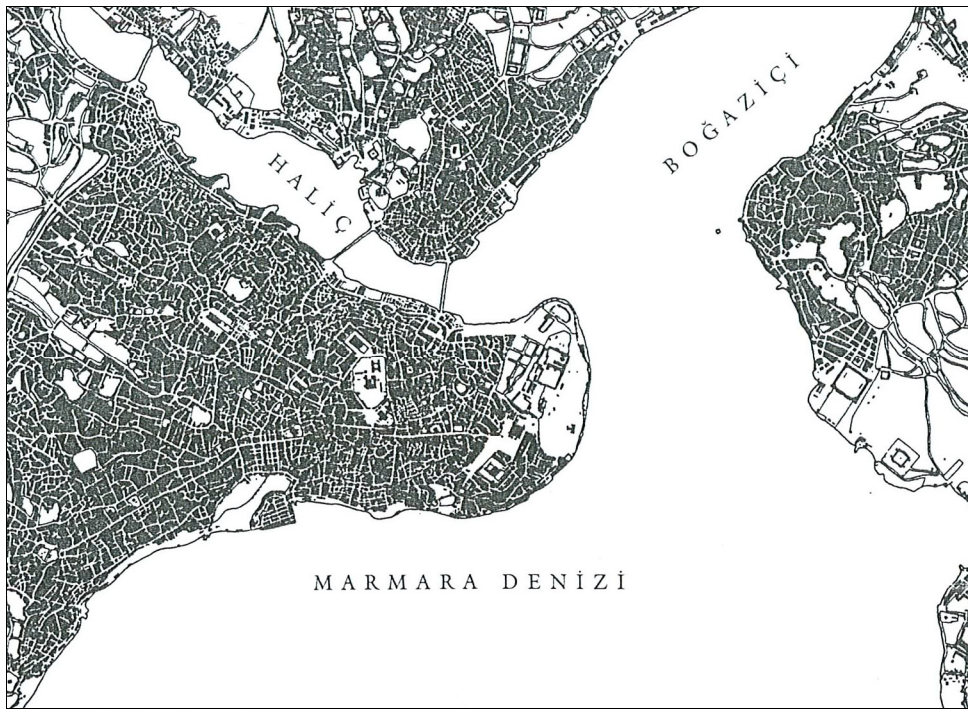


Şekil 3.26 Yeni Valide Galata köprüsü-Galata-Beyoğlu'na bakış (İBB,2003a)

1864–1865 yıllarında Paris ve Viyana örnekleri taklit edilerek Galata surları yıkılmış, yerlerine yeni sokaklar açılmış, Karaköy ile Tepebaşı arasında Galata Kulesi yakınlarındaki Şişhane meydanı yapılmıştır.

1851 yılında Şirket-i Hayriye kurulmuş ve Boğaz’da vapur seferleri başlamıştır. 1865 yılında Taksim Kışlası’nın yanına Beaux-art ilklerine bağlı olarak ilk park yapılmıştır. 1869 yılında kurulan Atlı Tramvay Şirketi’nin 1872’de ilk hatları açması, 1875’te de Tünelin çalışmaya başlaması, büyüyen ve gittikçe yaya olanaklarını aşan kent ulaşımına yeni bir boyut getirmiştir. Atlı tramvayın yerini alan ilk elektrikli tramvayın 1913’te Beyoğlu’nu Şişli’ye bağlaması, Galatasaray-Taksim arasını, Tünel- Galatasaray arasına göre daha merkezi duruma getirmiştir. Beyoğlu’nun en ulaşılabilir yeri yapmıştır. (Özgen, 1995)

1873’te Sirkeci-Edirne ve Haydarpaşa-İzmit demiryollarının işletmeye açılmasıyla banliyö yerleşmeleri gelişmeye başlamıştır. 1890’ da Sirkeci Garı, 1908’ de Haydarpaşa Garı bitirilmiştir. 1895’ te Galata, 1900’de Sirkeci rıhtımları tamamlanarak İstanbul Limanının modernleşmesinde ilk adımlar atılmıştır. 1903’te Haydarpaşa limanının da yapılmasıyla İstanbul’un 19. yy.da gelişen dış ticaretinin alt yapısı oluşturularak yabancı ülkelerle ilişkisi güçlendirilmiştir. Bütün bu altyapı çalışmalarını yabancı şirketler gerçekleştirmiştir. (Özgen, 1995)



Şekil 3.27 İstanbul ulaşım sistemi, Stolpe planı, 1855 (Kuban, 2001)

Bu dönemde yer alan İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Çizelge 3.1 İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi (1830 – 1914) (Üstündağ, 2000)

YILLAR	ULAŞIM UYGULAMALARI
1830	İlk toplu taşıma örneği deniz ulaşımında kayıklar.
1831	İstanbul’da yaya egemenliği devam ediyor.
	Faytonlar, Tanzimat sonrasında her köşede fayton kiralamak mümkün.
1836	Azapkapı-Unkapanı arasına yaya köprüsü yapıldı.
1837	Boğazda Rus ve İngiliz vapurları ile toplu taşın.
1844	Kayık sayısı 19.000 adet. Hazine-i Hassa vapurları idaresi eliyle ‘Hümapervaz’ vapurunun işletmeye açılması.
1845	Karaköy- Eminönü arasına ilk ahşap köprüünün yapılması.
1851	Kent içi vapur işletmesi- Şirket-i Hayriye’nin kurulması.
1854	6 adet vapurun boğaz boyunca işletmeye açılması ve aynı dönemde yerleşmelerin kıyı boyunca yayılması.
1862	Ayvansaray-Hasköy arasına köprü.
1864	Galata surlarının yıkımı ve büyük Hocapaşa yangını sonrasında divan yolu, araçların geçişini sağlamak amacıyla 19 m’ye genişletildi.
1869	Kabataş-Üsküdar arasında arabalı vapur işlemeye başladı.
1869	Tophane-Ortaköy tramvay hattı açıldı.
1872	18 m. genişliğinde ahşap Unkapanı köprüsü yapıldı
1872	Rumeli demiryolları şirketi tarafından Sirkeci – Hadımköy banliyö hattı işletmeye açıldı.

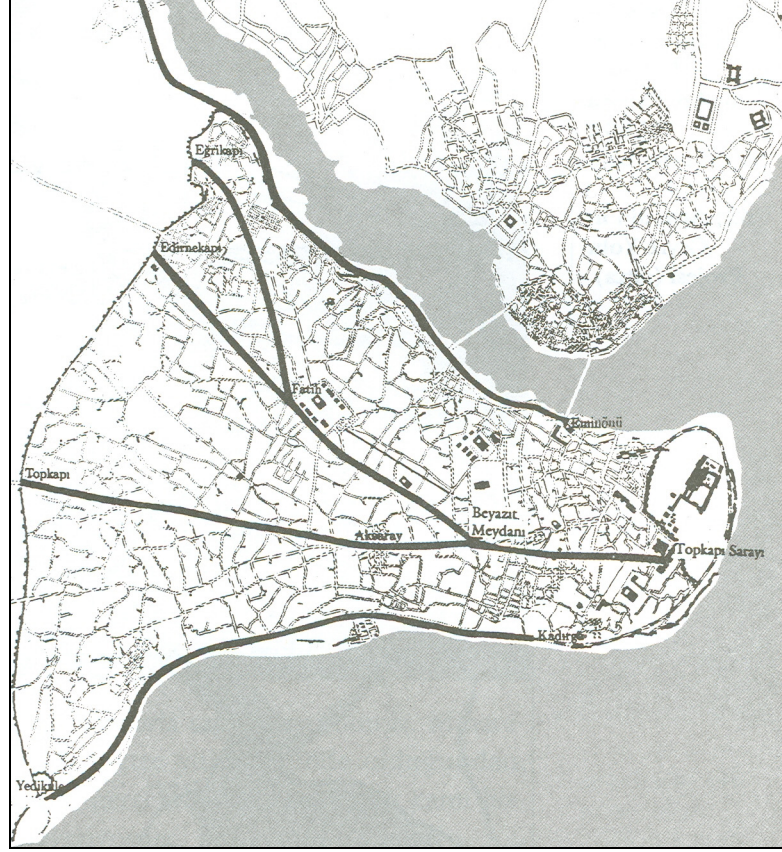
1872	Azapkapı-Beşiktaş ile Eminönü-Aksaray hatlarında atlı tramvay işletmeye açıldı. Günde ortalama 17.000 yolcu taşıyordu.
1873	Hükümet tarafından Haydarpaşa-İzmit banliyö hattı 91 km olarak hizmete açıldı.
1875	Eugene-Henri Gavand tarafından planlanan Karaköy'ü Beyoğlu'na Galata-Pera aksı ile bağlayan 626 metre uzunluğundaki ilk raylı toplu taşıma aracı olan tünel işletmeye açıldı. İki vagon dan oluşan sistem günde ortalama 32.400 yolcu taşımaktaydı
1878	14 m'lik Galata Köprüsü.
1907	Galatasaray-Tünel ve Pangaltı-Tatavla (Kurtuluş) tramvay hatları ilave oldu
1908	İstanbul'a ilk arabanın girmesi
1912	Galata köprüsü çift hatlı tramvayın geçebilmesi için genişletildi
1912	Şirket-i Hayriye'nin 25 gemiden oluşan filosu ile günlük denizyolunda taşınan yolcu sayısı yaklaşık 49.000 idi.
1914	İstanbul yakası ve Beyoğlu tramvay hatları birleştirildi ve tüm şebeke elektrik ile çalışmaya başladı

Galatasaray-Taksim ekseninin yanında Tarlabası' nın gelişmesi, Rami, Halıcıoğlu, Taksim, Maçka, Gümüşsuyu ve Harbiye 19.yy' da İstanbul'da İstanbul kentinin yayıldığı önemli mekanlar olmuştur. Asya yakasındaki Üsküdar, Kadıköy'e doğru gelişmiştir. Kadıköy is Kurbağalıdere' ye doğru yayılmıştır. Kızıltoprak, Kalamış Fenerbahçe, Erenköy gibi semtler ve bunların arasında seyrek mahalleler ortaya çıkmıştır. (Özgen, 1995)

Galata ekonominin asıl karar ve yönetim merkezi olarak önem kazanmıştır. Elçiliklerin yerleşmiş olduğu, azınlıkların ve yabancıların yaşadığı Pera ise kentin eğlence merkezi ve İstanbul'un batılı yüzü olarak görülmektedir. Batılı yaşama ayak uyduran Türklerde buraya yerleşmeye başlamışlardır. Bu gelişmelerle birlikte Osmanlı hanedanı da Topkapı Sarayı yerine yüzyıl ortalarında Dolmabahçe Sarayına taşınmıştır. Daha sonraki yıllarda, Beylerbeyi, Çırağan ve Yıldız Sarayı hanedan tercihleri olmuştur.

Bu dönemde etkili olan bir başka gelişme de planlama eylemine geçilmiş olmasıdır. İstanbul'da kentin gelişimine yönelik ilk planlı girişim ve imar planlama çalışmaları 1836–37 yıllarında başlamıştır. Moltke tarafından bir imar planı çizilmiş, kent makroformunu etkileyen

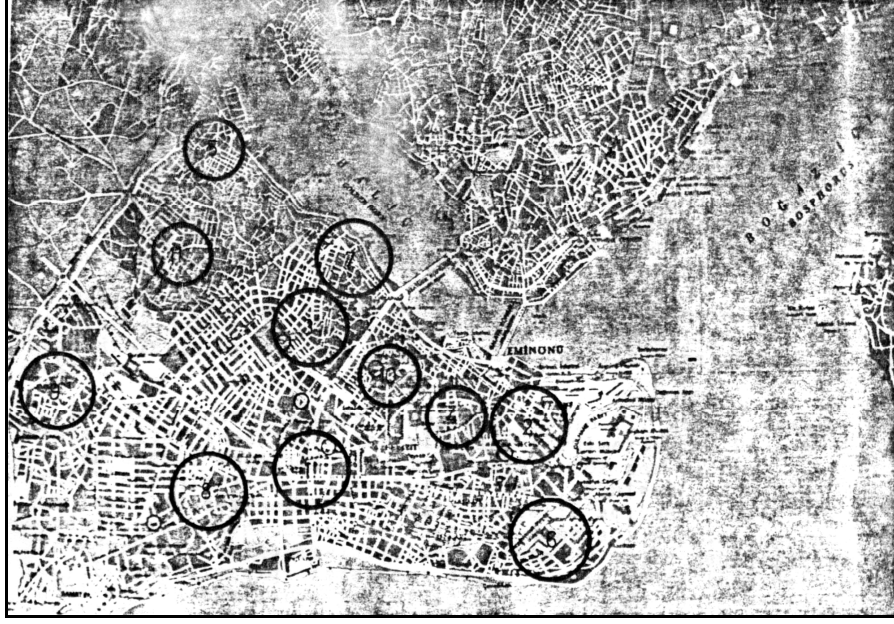
askeri tesislerin planlanması ve uygulaması bu dönemde olmuştur. Yapılacak yollar, 10–12–15–20 zir’a genişlikte olmak üzere; dört kademe olarak düşünülmüştür.(1 Zir’a = 80 cm) Mevcut durumda ise en büyük yolun genişliği 1848 yılına kadar 7.6 metre olarak ayrılmıştır. Bununla birlikte çıkmaz sokaklar yasaklanmıştır. Evlerin taştan yapılması ve 14 metreden yüksek olmaması istenmiştir.



Şekil 3.28 Moltke planı ana aksları (Çelik, 1998)

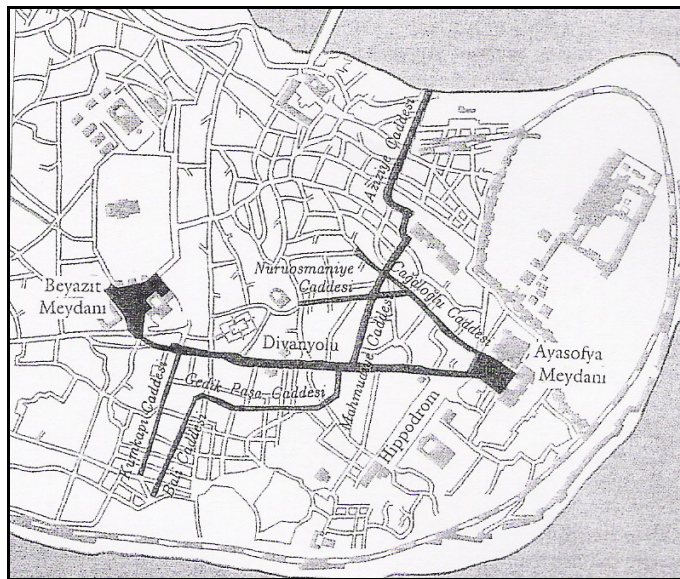
1848 yılında kentin planlama çalışmalarına yönelik Osmanlıların ilk imar mevzuatı “Ebniye Nizamnamesi” çıkarılmıştır. Bu nizamnamede; kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yol genişlikleri, inşaatların denetimi ve bina yükseklikleri ile ilgili kurallar getirilmiştir. 1882 yılında ilk imar kanunu olan “Ebniye Kanunnamesi” çıkarılmıştır.

1865 yangınından sonra sokakların iyileştirilmesi için kurulan, Islahat-ı Turuk Komisyonu; Ebniye Nizamnamesi’nin yerine 1864 tarihli Turuk Ebniye Nizamnamesi çıkarılmıştır. Divan yolu ile başlayarak bütün yolları sınıflandırmış, ana yolu 25 zira (yaklaşık 19 m), tali yolların 20 arşın (yaklaşık 14 m), en küçük sokakların da 6 m olması zorunluluğu koymuştur.

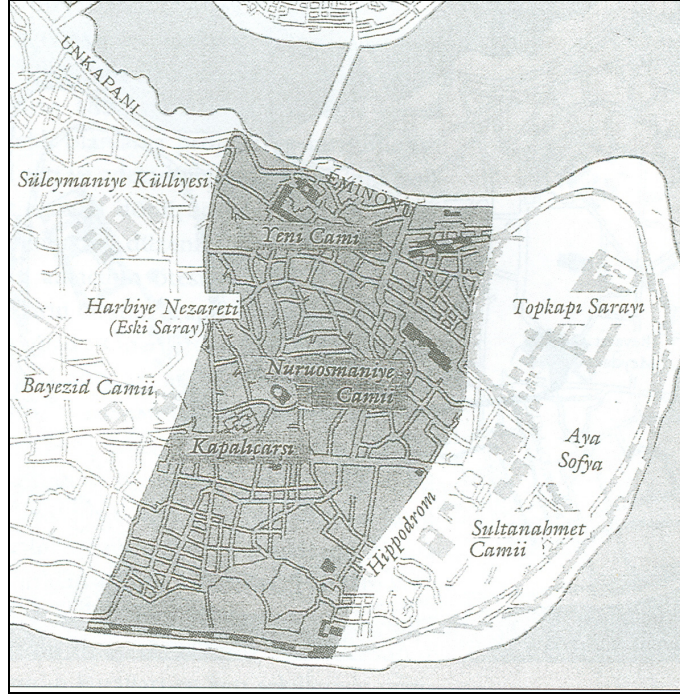


Şekil 3.29 19.yüzyıl sonları ile 20.yüzyıl başlarındaki büyük İstanbul yangınlarının çıktığı semtler (Cezar,1985)

1865 Hocapaşa yangını sonrasında ise Divanyolu (19 metre) ana arter olarak ortaya çıkmıştır. Sirkeci iskelesini Babiâli'ye bağlayan Aziziye Caddesi, Babiâli'den Divan yoluna uzanan Mahmudiye Caddesi, kuzey-güney eksenini oluşturan ve Divan yolunu Kadırgaya bağlayan Kumkapı Caddesi ile Nuruosmaniye Camii'ni Mahmudiye Caddesine bağlayan Nuruosmaniye Caddesi, 1865 Hocapaşa yangını sonrasında ikinci derece akslar olarak planlanmıştır. (Çelik,1998)



Şekil 3.30 Hocapaşa Yangını'ndan sonra düzenlenen ana caddeler (Çelik,1998)



Şekil 3.31 Hoca Paşa Yangını'nın yayıldığı alan (Çelik,1998)

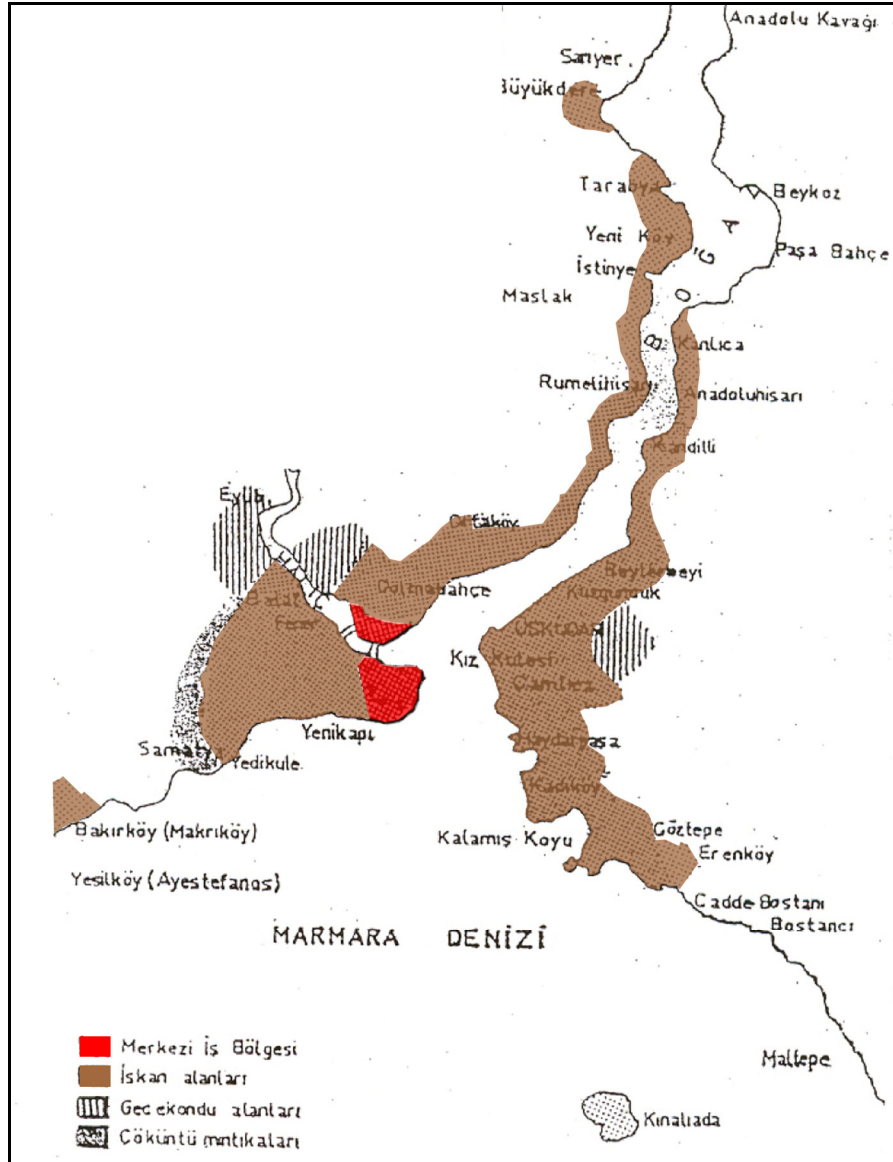
Galata ve Beyoğlu'nun yer aldığı Altıncı Daire yol projelerini, bir Fransız mühendise yaptırmış tüm yapımı ise İngiliz mühendislerin denetimine bırakmıştır. İmarla ilgili bazı yönetmelikler çıkartılmıştır. Bu yönetmeliğe göre Beyoğlu'ndaki sokak genişlikleri; birinci sınıf sokaklar; 10-11 m (15 arşın), ikinci sınıf sokaklar 8-9 m(12 arşın), üçüncü sınıf sokaklar 7-7,5 m (10 arşın), dördüncü sınıf sokaklar 5-6m (8 arşın) dar ve çıkmaz sokaklar ise 4-4,5m (6 arşın) olarak belirtilmiştir. (Kara, 1992)

Bu döneme gelinceye kadar İstanbul'un, Tarihi Yarımada'da idari, Galata'da ticari, Üsküdar'da imalathaneler ve Eyüp'te dini merkezlerle ihtisaslaşmış bir kent yapısına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ancak dönemin Avrupa'sındaki uygulamalar taklit edilerek üretilen nizamnameler ve yabancılar tarafından yapılan yapılar ile kent tek merkezli yapıya dönüştürülmek istenmiştir. Bu yapılırken geleneksel işleyiş dikkate alınmayıp mekanik bir güzellik anlayışı ön plana çıkarılmış, böylece kentin kendine has işleyişleri sağlıklı bir hale getirilmiştir.

1910–11 yıllarında, Halil Ethem Bey'in Şehreminliği döneminde Fransız Topoğrafya Cemiyeti'ne harita ihalesi yapılmıştır. Fransızlar, Galata Kulesi'ni koordinat sisteminin merkezi olarak alan bir nirengi ağı oluşturmuşlardır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla harita alma işi Almanlara verilmiştir. Nirengi ağı genişletilmiş ve Alman Mavileri diye adlandırılan 1:500, 1:1000, 1:2000 ölçekli, sokaklar ve adaların gösterildiği haritalar hazırlanmıştır. 1920-

1940 yılına kadar harita işleri devam etmiştir. Bu haritalar, Pervititch Haritaları diye bilinen kadastro planları alınmaya başlandığında altlık olarak kullanılmıştır. (Tapan, 1998)

Haliç'te sanayinin kurulması Feshane ile birlikte bu yüzyılda başlamıştır. 19. yy' da Eminönü ve Fatih'te bulunan sanayi, İstanbul Limanının Sirkeci ile Balat arasındaki yerleşmesine paralel olarak gelişmiştir.



Şekil 3.32 19. yy merkezi iş alanı (Ortaylı,1999)

3.3.2 Yönetmelik Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi

Tanzimatın ilanı, gayrimüslimlerin, yabancı tüccarların ticari üstünlükler elde etmesi, Müslüman tüccarların geri plana çekilmeleri, yabancı ve gayrimüslimlerin, geleneksel yapı dışında, yabancıların ağırlıkta olduğu, galata bölgesinde yer seçmelerine neden olmuştur.

18. yy sonu ve 19. yy başlarında çeşitli nedenlerle İstanbul'a göç başlamıştır. Göçle gelen nüfus Eyüp ve Üsküdar bölgelerine yerleşmiştir. 19. yüzyılda İstanbul'da kent nüfusunun %15'ini yabancıların oluşturduğu görülmektedir. 1854 yılında belediye örgütü kurulmuştur.

Yönetim bakımından da bazı Batı yönetim sistemlerinin benimsenmesi zorunlu görülmüştür. Bu amaçla, Beyoğlu Belediyesi, 1855'te kurulan ilk İstanbul Belediyesinin 14 dairesinden biri ve en ünlüsü olarak 1858 de "Altıncı Daire" adı altında kurulmuştur. Belediye başkanları kimi kez Levantenlerden, kimi durumlarda ise yabancıardan seçilmiştir. Bu dairenin görevleri arasında kadastro düzenlemesi, sokak ve caddelerin genişletilmesi, bina yapımının denetlenmesi ve parkların açılması ön plana çıkmaktadır. (Özgen, 1995)

Altıncı Daire olarak adlandırılan bu bölgenin yetki alanı, Kasımpaşa ve Pangaltı arasındaki mahalleler ve Dolmabahçe'den, Haliç'teki Tersane'ye kadar bütün kıyılar dahil olmak üzere, Harbiye'den Dolmabahçe'ye kadar olan bölgeyi kapsamıştır ve Paris Belediyesinin yönetmelikleri uygulanmıştır.

Hemen hemen tümüyle yabancıların elinde olan altıncı Belediye Dairesi Beyoğlu'nu küçük bir Avrupa kenti olarak geliştirmeye çalışmış ve ilk iş olarak Galata surlarını yıktırmıştır. Böylece, Galata ve Pera arasındaki fiziksel engel ortadan kalkmış, fiziksel ve işlevsel olarak birbiriyle kaynaştırılmıştır. 1913 yılında bölgenin İstanbul Belediyesine bağlanmasıyla daireler iptal edilmiştir. (Özgen, 1995)

Sur içi kentte; Fatih, Aksaray ve Ayasofya bölgeleri olmak üzere üç bölge yer almıştır. Diğer Belediye daireleri;

- 1. Daire: Ayasofya
- 2. Daire: Aksaray
- 3. Daire: Fatih
- 4. Daire: Eyüp
- 5. Daire: Kasımpaşa
- 6. Daire: Beyoğlu
- 7. Daire: Beşiktaş
- 8. Daire: Emirgan
- 9. Daire: Büyükdere

- 10. Daire: Beykoz
- 11. Daire: Beylerbeyi
- 12. Daire: Üsküdar
- 13. Daire: Kadıköy
- 14. Daire: Adalar olarak belirtilmiştir. (Kara, 1992)

Bu dönemde azınlıkların zengin kesimleri, Balat, Fener ve Samatya'yı terk edip, Beyoğlu'na yerleşmeye başladıkları görülmektedir. Bunun bir nedeninin, Haliç kıyı yerleşimleri ve sur dibi'ne yerleşen yarı endüstriyel tesislerin buraları zamanla sefalet mahalleleri haline getirmesi olarak da söylenebilmektedir. Sur içinde yerleşen üst tabakadaki halkın da Harbiye ve Şişli'de yeni yerleşmeler oluşturduğu görülmektedir.

Rum, Ermeni ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden kimi ticaret gayesiyle, kimi işlerinin kötü gitmesi ile akın eden yabancılarla birlikte 1850'lerde nüfusu 30 bini bulan Beyoğlu'nun yarısından fazlasını oluşturuyorlardı. Bunları tüccar ve bankacı olarak iki grupta toplamak mümkündü. Çoğu merkezi Avrupa'da bulunan büyük şirketlerin temsilcilikleriydi. (Özgen, 1995)

Bu dönemde, İstanbul'a uğrayan ya da yerleşen yabancı, yaşamını bugünkü, Karaköy-Tophane-Galatasaray içindeki bu bölgede geçirmekteydi. Bunların arasında diplomat ve zengin tüccarlar olduğu gibi serüvenciler, gemiciler, işçiler ve işsiz Avrupalılar da vardı. (Özgen, 1995)

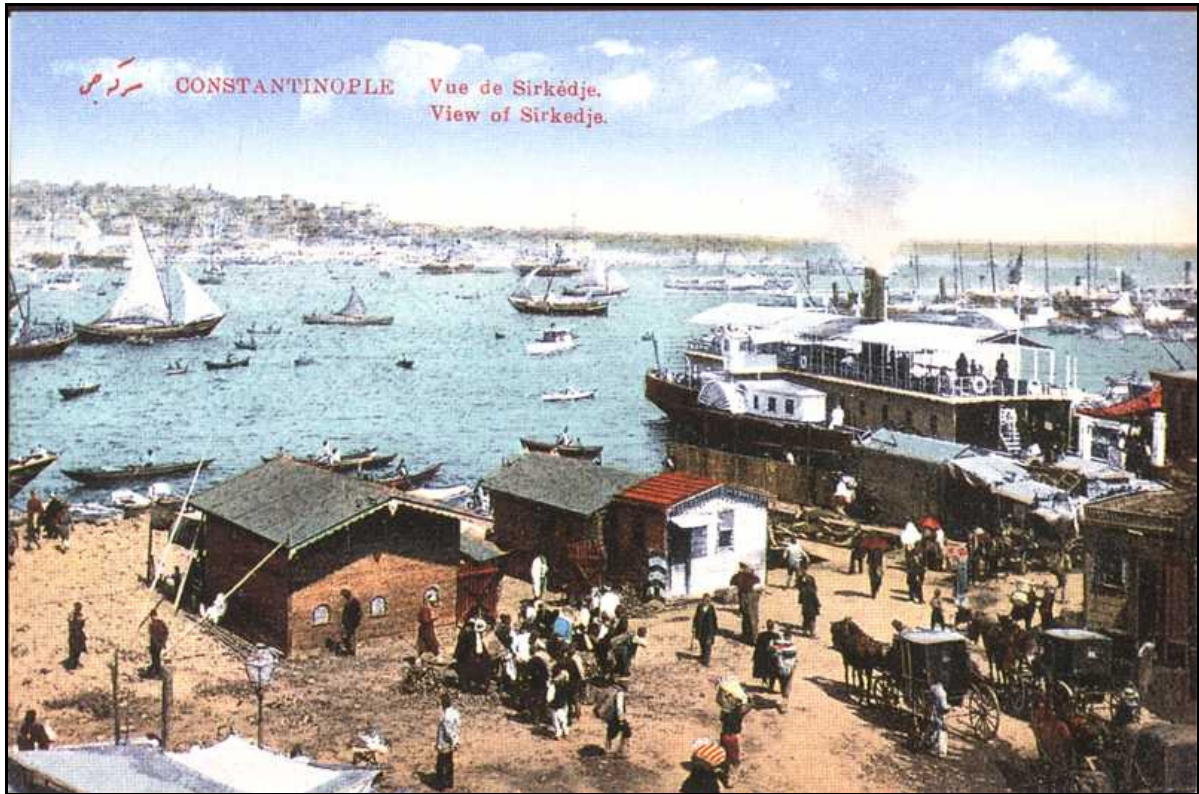
3.3.3 Ekonomik Yapı Gelişimi

Bu dönemde, Osmanlı devletinde, özellikle İstanbul'da üretim yapılmamaktadır. Daha doğrusu sadece askerin ve sarayın gereksinimlerini karşılamak üzere üretim yapılmaktadır. İstanbul, Anadolu'da üretilen malların tüketildiği bir tüketim kentidir. (Berkmen Yakar, 1999)

1838 yılında Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması, Osmanlılara uluslararası ticaret yolunu açmıştı. İmparatorluğun son yıllarında, İstanbul için ticaret ithalat anlamına gelmektedir. Bu anlayış II. Abdülhamid döneminde kentin kıyılarının görünümünü değiştiren liman tesislerinin kurulmasına yol açmıştır.

19. yy'ın sonlarından itibaren İstanbul Limanının ticaret hacminde ve ticari hareketliliğinde; bir yandan Süveyş Kanalı'nın açılması, öte yandan yeni gelişen demiryollarının Avrupa'yı Rusya üzerinden Hindistan'a bağlamasıyla, dünya ticaret yollarının değişmesi ve Osmanlı Devleti'nin alım gücünün düşmesiyle gerilediği gözlenmektedir.

1900'lü yıllarda batıdaki hızlı gelişime ayak uydurmak isteyen Osmanlı'da; Batılı tüccar, komisyoncu, inşaatçı ve bankerlerden meydana gelen bir topluluğun, İstanbul'da yoğunluk kazandığı görülmektedir.



Şekil 3.33 Sirkeci iskelesi (İBB,2005.)

Tarihi yarımada da bu gelişmelerden etkilenmiştir. 19. yy.da özellikle İstanbul'da imalatın uzmanlık derecesinde gelişmiş olduğu, çeşitli sanat ve zenaat çalışmalarının esas ticaret merkezi içi veya yakın çevresinde yer aldığı görülmektedir. Sedefli gömme süslemeli mobilya yapımı, nakış el işleri satış yerleri, örücüler, halı tamircileri, nalın ve terlik yapım ve satış yerlerinin Kapalıçarşı içinde; sırma tel imalatının Binbirdirek yöresinde; dökmeçiler ve bakırcıların Kapalıçarşı çevresinde; yontucu kalem imalatının Çakmakçılar yokuşunda; saraç işlerinin Saraçhane'de; Cevahirciler ve serttaş hakkaklarının Beyazıt Camii yanında; tahta tornacıların Tahtakale'de; amber tornacılarının Kapalıçarşı ve Uzunçarşı' da; Fildişi-Şimşir eşya imalatının Mahmutpaşa ve Kapalıçarşı arasında; sandık imalatının Sandıkçılar'da yer aldığı belgelenmektedir. (Suher, 1978)



Şekil 3.34 Sarayburnu 1880 (İBB,2005)

Osmanlı ticaretinde Kapanlar önem taşımaktadır. İstanbul'da Haliç limanı ve çevresinde yer alan, dışardan gelen yiyecek ve ihtiyaç maddelerinin, ekspertiz, ölçüm, fiyatlandırma ve dağıtım işlemlerinin yapıldığı Kapanlar, ayrı birer ticaret merkezi konumundadırlar. Kentte kara ve deniz yoluyla getirilen yiyecek maddeleri önce kapanlara boşaltılıyor, burada gerekli

kontrol, değerlendirme işlemleri yapıldıktan sonra kent ölçeğinde dengeli bir dağıtım amaçlanarak toptan satışları sağlanmaktaydı. (Berkmen, 1999) Bunların en büyükleri Yağ kapanı, Bal kapanı, Unkapanı ve İpek kapanıydı.(İstanbul Ans. “Kapanlar”1992) Bu dönemde, medrese, kütüphane ve aşhaneleri toplu olarak ifade eden imaretlerin etrafını süslemek, halkı ve halkla birlikte alışverişi de oraya çekmek için “Arasta” adı verilen dükkanlar yapılmıştır. Bu Arastaların en önemlileri Mısır çarşısı olup, doğu ülkelerinden gelen malların özellikle baharatların satıldığı dükkanlardan oluşmaktaydı. Mısır çarşısı kadar büyük olmasa da diğer arastalar, Sultanahmet ve Süleymaniye arastalarıdır. (Berkmen, 1999)

Osmanlı ticari yapında önemli olan lonca sisteminin bu yüzyılda zayıfladığı ve çöktüğü görülmektedir. Esnaf sayısı gibi, dükkan sayısı, üretim araçları iş aletleri ve tezgah adeti sınırlandırılmıştır. Loncalarda bugünkü kadro sistemine benzeyen gedik sistemi bulunmakta olup, 17. yy’dan itibaren kullanılan bu sistemde ihtiyaç duyuldukça yeni kadrolar açılmaktaydı. Böylece ticaretle ilgilenenlerin sayısının kontrolsüz artması engellenmektedir. 19.yy’ın sonuna kadar örgütsel kurum olarak görev yapan loncalar, kente giren çıkan malları, malın alış ve satış fiyatlarını, tazeliğini denetlemektedir. (Berkmen, 1999)

Zamanla nüfusun artması gediklerin genişlemesine sebep olmuş ve esnaf sayıları artmıştır. Kalitenin düşmesiyle lonca sistemini zayıflatmış ve sonunda çökmesine sebep olmuştur.

1860’ lı yılların sonlarına doğru, ilk borsa Galata’ da, Havyar hanında faaliyete başlamıştır. Sonra bina komisyon hana taşınmıştır. Galata borsası, Osmanlı Devleti’ ne borç veren Batılı mali kurumların ve onların bir ölçüde İstanbul’ daki uzantıları olan, Galata bankerleri tarafından kurulmuştur. (Toprak,1994)

1879 yılında ticaret odası, 1909’da esnaf cemiyeti talimnamesi çıkartılarak esnaf olmanın koşulları, yükümlülükleri ve denetim mekanizması tanımlanmıştır. Lonca sisteminin zayıflamaya başladığı bu süreç de, yabancı tacirler kendi ticaret odalarını kurmuşlardır. İngiliz, Alman, Fransız ticaret odaları gibi 5 ticaret odasının varlığı bilinmektedir. (Berkmen, 1999)İstanbul Ticaret Odası ise, 1882 yılında Dersaadet Ticaret Odası adıyla kurulmuştur.

Bu dönemde Tarihi Yarımada’dan daha ziyade Galata ve Beyoğlu bölgesi daha çok ön plana çıkmaktadır. Azınlıklara tanınan imtiyazlar bunun doğal bir etkeni olarak görülmektedir.

19. yy’ın ikinci yarısında dışa bağımlı yoğun ticaretle birlikte, Galata’da işyeri-konut alanları ayrılırken, Osmanlı bürokrasisi de tarihinde ilk defa konut-işyeri ayrımını gerçekleştirmiştir. Babiali ve çeşitli bakanlıklar ayrı binalara yerleşmiştir. Beyazıt, Sirkeci ve Sultanahmet’te

hükümet binaları yöreleri oluşturmuşlardır.

Aynı süre içinde Batı'ya bağımlı banka, ticari şirket gibi örgütlü işyerlerinde ücretli çalışanlar ve orta çaplı ticarete gelişenler, İstanbul'da ilk defa orta tabakalaşmayı oluşturmuşlardır.

Köprülerin yapılmasıyla birlikte, Karaköy ile Eminönü-Sirkeci bölgesinde yer alan ticaret merkezleri de bir ölçüde bütünleşmiştir.

İş merkezlerinde yapılaşma değişmiş, çok katlı işhanlarının yapımına başlanmıştır. Dış ticaret yine Galata ve Beyoğlu'nda yapılmaktadır. Karaköy'de gelişen mağaza ve bankaların Beyoğlu konut bölgeleriyle bağlanması için Avrupa'nın ilk metrolarından olan "tünel"e ihtiyaç duyulmuştur. Metro'nun ilk bölümü 1871-74 yılları arasında Karaköy ile Pera arasında açılmıştır. Konut ve iş merkezlerinin tramvay ile birbirine bağlanması, Beyoğlu'nda uzmanlaşmış bir ticaret merkezinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Böylece İstanbul, iki merkezli bir metropol halini almıştır.

Bu dönemde Beyoğlu'nda ticari gelişmenin başlıca nedenler;

- 1838 İngiliz-Osmanlı ticaret antlaşması ve daha sonra diğer Avrupa ülkeleri ile yapılan aynı tür antlaşmalarla yabancı tüccar ve azınlıklara verilen imtiyazlardı. Bu antlaşmalarla ticaret merkezi otoritenin siyasi denetiminin dışına çıkmış ve bütün yabancı tacirler Osmanlı topraklarında serbestçe faaliyette bulunma hakkı elde etmişlerdir.
- İkinci etken 1839 Tanzimat Fermanı'dır.
- 1853-56 yılları arasında Osmanlı devletinin Rusya ile yaptığı Kırım savaşı sırasında İngiliz ve Fransızların Osmanlı devleti yanında yer alması sırasında, İstanbul'da kalmış ve yaşam tarzlarını yaygınlaştırmışlardır. (Berkmen, 1999)

Bu gelişmenin nedeni, bu dönemde Osmanlı dış ticaretinin büyümesi sonucu, Osmanlı İmparatorluğunun dünya kapitalist sistemiyle bütünleşmesi ve Beyoğlu'nun uluslar arası bir ticaret merkezi haline gelmesidir. Ticari gelişmenin altındaki nedenler, Batı Avrupa'nın sanayileşmesi ve ulaşımın gelişmesiyle birlikte Osmanlı hammaddelerine olan talebin artmasıdır. (Özgen, 1995)

Avrupa etkisi Tanzimattan sonra artmış, Kapitülasyonlarla tanınan haklar nedeniyle, yabancı posta servisleri, okullar, klüpler, borsa idaresi ve araştırma enstitüleri gibi bazı yabancı kuruluşlarda elçiliklerin çevresinde yer almıştır. (Özgen, 1995) Önce Venedik ardından Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç, Avusturya daha sonrada Rusya elçilikleri Galata-Pera'da bulunmaktadır. (Berkmen, 1999) 1830 yangınında Dört Yol merkezindeki tüm elçilikler yok olmuştur. (Özgen, 1995)

1844 tarihinde deniz yoluyla toplu taşıma başlamıştır. Galata'nın dolayısıyla Beyoğlu'nun,

toplu taşıma ile diğer İstanbul semtlerine bağlanması bu dönemde Beyoğlu'nun büyümesinde ayrıca önemli bir rol oynamıştır.

Dolmabahçe ve Çırağan Sarayları ile birlikte saray yaşantısı Beyoğlu yakasına taşınmıştır. Dış dünya ile olan ilişkilerin kuvvetlenmesi sonucu, Galata, Beyoğlu çağdaş iş ilişkilerinin görüldüğü iş bölgesi durumuna gelmiştir. Ticarethane, büyük mağaza ve bankalar gelişmiştir.

Yol döşeme teknikleri ilk önce Beyoğlu'nda 1855 yılında deneme olarak başlanılmış ve ışıklandırılması yapılmıştır. İstanbul'da gaz lambaları ile aydınlatılan ilk cadde 1856 yılında Beyoğlu Caddesi olmuştur. Padişahın fermanıyla 1905-1908 yıllarında yapılan, St. Antoine Kilisesi, Beyoğlu'ndaki ilk betonarme örneklerinden biri olarak belirtilmektedir. Bu dönemde Beyoğlu'nda yabancı araştırma merkezleri açılmış pastane, lokanta ve eğlence yerleri de artmıştır. (Özgen, 1995)

19. yy.'da Beyoğlu İstanbul'un eğlence merkezi olmaktan başka lüks mağazaları, ticarethaneleri ve büro binaları ile aynı zamanda bir alış-veriş merkezi de olmuştu. 19. yy'ın son 30 yılında dükkanların görünümü de değişmiştir. Dünyadaki diğer büyük kentlerde görüldüğü gibi bazı mağazaların bütün bir bloğu kaplayacak denli büyüdüğü görülmüştür. (Kara, 1992)

19. yy.'da uzun mesafe ticareti değişime uğramıştır. Bu dönüşüm kara ulaşımında kervan örgütlenmesinden, demiryoluna; deniz ulaşımında insan gücüyle yönetilen teknelerden, buharlı gemiye dönüşümü getirmiş ve bu nedenle kentte istasyon, liman, rıhtım ve bunlara bağlı olarak depo, antrepo vb. altyapı yatırımlarına yol açmıştır. (Kara, 1992)

16. yy merkez çevresi üretim etkinlikleri (hammaddeyi dış pazara dönük biçimde yarı mamul madde halinde işleyen fabrikalara dönüşerek) kent çevresinde yer almaya başlamıştır. (Yenen 1987; Kara, 1992)

19. yy'da Galata'dan Beyoğlu'na Meşrutiyet Caddesi ile İstiklal Caddesi arasındaki adalara sıçrayan ticaret, kentsel altyapı ve ulaşım ilişkilerinin gelişmesiyle, merkez fonksiyonları, İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi ve Kemeraltı-Necatibey Caddelerinin her iki yönü ticaret fonksiyonlarının tercih alanları olmuştur. Tarlabası bulvarının açılmasıyla doğuda Beşiktaş, kuzeyde Şişli-Mecidiyeköy yönünde gelişme göstermiştir. (Kara, 1992)

19.yüzyıl ikinci yarısında, ticaret mekanlarında ortaya çıkan bir başka yenilikte, Avrupa'da özellikle Milano'da görülmeye başlayan pasajların İstanbul'da ilk örneklerinin Beyoğlu'nda görülmesidir. İçinde birden fazla mağazanın yer aldığı, üst katların sigorta, acente, konut

olduğu görülmektedir. (Berkmen, 1999)

Pasaj; büyük şehirlerde, bir sokaktan o sokağa paralel başka bir sokağa geçmek üzere yalnız yayalar için bir bina içinde ya da binalar arasında bırakılmış, iki yanında dükkanlar bulunan, üzeri kapalı veya açık geçittir.

Zamanla nüfusunda artmasıyla ticaret Beyoğlu'nda Taksim yönüne doğru İstiklal Caddesi boyunca gelişme göstermiştir. Beyoğlu'nun tüm ticareti, bu cadde boyunca sıralanan dükkanlar ve pasajlardan yapılmıştır. Bunlar moda eşyalar satan dükkanlar, kitapçılar, tiyatrolar, mücevherciler, fotoğrafçılar, müzikli kahvehaneler, konfeksiyoncular olarak belirlenmektedir. Bu pasajlardan bazıları ve içerdikleri ticari fonksiyonlar şöyledir; (Kara, 1992)

Elhamra Pasajı; ilk önce Fransız tiyatrosu olarak 1831 yangınından sonra kullanılmış ve tiyatro 1886'dan sonra kapanmıştır. 1922'de Elhamra sineması olarak işlemeye başlamış, 1936 yılında adı Sakarya sineması olarak değiştirilmiştir. 1944 yılında eski adını almıştır. 1958 yılında İstanbul Tiyatrosu olarak yerleşmiştir.

Panaia Pasajı; 1804 yılında yapılmıştır. Beyoğlu'nun en eski pasajıdır. Pasajda, tuhafiyesi, kuyumcu, kuaför, çerçevci, birahane, tenekeçiler yer almış fakat zaman içinde bu dükkanlar değişime uğramıştır.

Haçopula Pasajı; 1850'li yıllarda inşa edilmiştir. 1870-1880'li yıllarda pasajda tuhafiyeciler, kuaför, halıcı, lokanta, meyhane, terzi ayakkabıcı, müzik aletleri satan bir dükkan v.s. mevcuttur.

Aznavur Pasajı; 1900'lü yıllarda sitesi ve 1924'te ise pasaj olduğu belirtilmektedir. Aznavur pasajı henüz site iken, girişte saatçi, tuhafiyeci, kunduracı, müzik aletleri satışı yapan dükkanlar, terziler ve lokanta mevcuttur. 1940'lardan sonra buradaki dükkanlar yerlerini gelinlikçilere, kitapçılara, parfümeri ve ayakkabıcılara terk ederek değişikliğe uğramıştır.

Galatasaray Pasajı; 19. yy sonlarına doğru inşa edilen pasajda, çiçekçi, şarapçı, terziler mevcuttur. Zamanla birçok değişikliğe uğrayan dükkanlara kristal ve porselen ithalatçıları, dekoratörler, mobilya satıcıları taşınmıştır.

Avrupa (Aynalı) Krizantem pasajı; 1870 yangınından sonra yapılmış olan pasajda, kuaför, ibrişimci ve terziler mevcuttur. 1910 yılında pasajda bazı değişimler olmuş, burada ayakkabıcılar, abajur ve bronz lamba yapımcısı, saatçi, piyano bakım ve tamirini de yapan

dükkanlar yer almıştır.

Krepen Pasajı; 1870 yangınından sonra yapılmıştır. İlk önce iplikçiler, terziler, modistler yer almış, 1900'lerden sonra dükkanların yerini kundura levazımatçıları ve meyhaneler almıştır.

Lütfullah Pasajı; 19. yüzyıl sonlarına doğru iki katlı ve han olarak inşa edilmiştir. 1920'li yıllara gelmeden önce, oda oda kiraya verilen bir pansiyon olarak kullanılmış, zaman içinde pasajın boşalması sonucu, kundura malzemeleri satıcıları yavaş yavaş buraya taşınmıştır. Pasajda 1940'lı yıllarda kitap evleri önem kazanmıştır.

Çiçek Pasajı; Rum mimar Cleanthy binayı 1876'da tamamlamıştır. Pasajda mobilyacı, antikacı, çiçekçiler mevcuttur. 1880'lerde halıcı, tuhafiyeciler ve pasajın dışındaki köşede pastane bulunmaktadır. 1888 yılında bu pastanenin yerinde, manifaturacı, kuaför, şarküteri, antikacı, eskici, çiçekçiler yer almıştır. 1898 yılında bir fırında yer alırken, 1910'lu yıllarda kürkçüler, tütüncüler, kuaför, kunduracı, terzi, gözlükçü, ciltçi, cafe ve meyhaneler yoğunlaşmıştır.

1920'li yılların sonrasında pasajın görünümü de değişmiş pasajı, eczacı, saatçi, tütüncü, kuaförler, tuhafiyeciler, güzellik enstitüsü, kumaş mağazası, Degustasyon lokantası gelmiştir. Pasaj lokantayla birlikte pasajı ucuz meyhanelerle ve birahanelerle doldurmuştur.

1830'lı yıllara kadar kente gelen yabancılar hanlarda kalmaktaydı fakat daha sonra kalabalık hanların yerine lüks otellerin açılmasıyla oraları tercih etmişlerdir.(Pera, Bristol vb.) 1840'lardan sonra açılmış olan otellerin çoğu konuttan bozma 20-30 kişilik olup, Avrupa standartları altında hizmet vermiştir. Beyoğlu'nda ön plana çıkan oteller, mekansal konumları ile şöyledir; (Kara, 1992)

Pera Palas; Tozkopan Caddesi ile Meşrutiyet Caddesi arasında Amerikan Konsoloslugu'nun yanındaki ada da yer almıştır.

Tokatlıyan Oteli; İstiklal caddesi üzerinde, çiçek pasajı yanında 1894 yılında Solakzade Sokağı ile İstiklal caddesinin kesiştiği köşede açılmış, asansörü ile o dönemin en konforlu oteli olmuştur.

Royal (Alp) Oteli; 1876 yılında açılmış olan otel, Beşir Fuat Sokağı ile Meşrutiyet Caddesinin kesiştiği köşede, İngiliz elçiliğinin bulunduğu adada yer almıştır.

19. yy sonlarında kurulan diğer oteller;

D'Orient Oteli; Royal otelinin karşısında yer almıştır.

Luxemburg Oteli; Saray sinemasının yerinde İstiklal Caddesi üzerinde 19. yy'ın ikinci yarısında bulunmaktadır.

Büyük Emperyal ve Florya Oteli; Royal oteli ile aynı adada ve Meşrutiyet Caddesi üzerindedir. Yine meşrutiyet caddesi üzerinde ve Haçopulo pasajı yakınında Ege Oteli, Turing Oteli ve Avrupa Otelleri yer almıştır.

Park Oteli; Gümüşsuyu Caddesi üzerinde, Alman elçiliğini yanında Ağa Çırağı Sokağı üzerinde yer almıştır.

Lozan Palas Oteli; Mezarlık sokağı ile Balyoz Sokağı'nın kesiştiği köşede bulunmaktadır. Meşrutiyet caddesi üzerinde; Kontinental Oteli, Bristol Oteli, Yeni Şehir Palas Oteli bulunmaktadır. Meşrutiyet Caddesi ve Kallavi sokağı üzerinde ise Büyük Londra Oteli bulunmaktadır.

19. yy'da modern anlamdaki uzmanlaşma Galata-Pera bölgesinde görülmektedir. Ticarethaneler, büyük mağazalar ve bankaların gelişimi bu gelişimin sonuçları olarak görülmektedir. 1919 yılında bölgede 14 büyük mağaza görülmektedir. İçinde mobilyadan giyime kadar her tür aksesuarın bulunduğu, çok katlı mağazacılığın ilk örneği olan Bon Marche, Pera'da bulunmaktadır. (Berkmen, 1999)

3.3.4 Değerlendirme

Batılılaşma faaliyetlerinin resmîyete döküldüğü Tanzimat Fermanı ve Cumhuriyet'in kurulmasına kadar geçen dönemde, Suriçi olarak adlandırılan bölgeden daha çok, Galata, Pera ve kuzey bölgelerine doğru gelişime yönelik mekansal oluşumların ön plana çıktığı görülmektedir.

Bu dönemde, dünyada meydana gelen önemli gelişmelerin, İstanbul kent mekanında da kendini gösterdiği görülmektedir. Örneğin, buharlı geminin bulunması, İstanbul' da vapurların ulaşım araçları olarak kullanılmasını sağlamıştır. Aynı şekilde dünyada ön plana çıkan sanayi devrimi, İstanbul kentinde de Feshane' nin açılması ile birlikte mekansal olarak yer seçmeye başlamıştır. 19. yy. sonlarından itibaren İstanbul limanının ticaret hacminde ve ticari hareketliliğinin, bir yandan Süveyş Kanalı'nın açılması, diğer taraftan, yeni gelişen demiryollarının Avrupa' yı Rusya üzerinden Hindistan' a bağlamasıyla, dünya ticaret yollarının değişimi ve Osmanlı devleti' nin alım gücünün düşmesiyle birlikte gerilediği gözlenmektedir.

Dönemin en önemli gelişimleri, Suriçi ile Galata ve Pera' nın birbirine köprü ile bağlanması, Batı' da meydana gelen ekonomik gelişmeler ve kentte artan batılılaşma faaliyetleri oluşturmaktadır. Bu faaliyetlerin daha çok kentte artan yabancı nüfusun ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirildiği görülmektedir.

16–18. yy arasında artan yabancı tüccar nüfusu, bu dönemde yasal imtiyazlar sayesinde de artma eğilimine girmiştir. Bu dönemde yabancı banka, banker ve komisyoncuların yerleştiği Galata finans merkezi halini almıştır. Genelde çalışılan yer Galata ve oturulan yer Pera olarak gözüktüğünden, Galata ile Pera arasında tünelin yapımı ve surların yıkılması ile mekansal ilişkiler daha hızlı şekillenmeye başlamıştır.

Bu dönemde, kentin mekansal yayılımını, kuzeye doğru geliştirecek önemli ulaşım kararlarının alındığı görülmektedir. Tünel – Galatasaray arası, İstiklal Caddesi – Pangaltı arası, Pangaltı – Tatavla (Kurtuluş) arası, Karaköy – Beşiktaş (ilk geliştirilen tramvay aksı) arasındaki tramvay yollarıyla birlikte kent hızla kuzeye doğru gelişme göstermiştir. 1913 yılında Beyoğlu – Şişli arasında elektrikli tramvayın kullanımı ile bu gelişim devam etmiştir. Tarlabası, Rami, Halıcıoğlu, Taksim, Maçka, Gümüşsuyu, Harbiye 19. yy' da kentin kuzeye yayıldığı önemli bölgeler olmuştur.

Merkezi yönetim birimi olan sarayların da kuzeye taşınması bu dönemde olmuştur. 19. yy

ortalarında Dolmabahçe sarayı, daha sonra Çırağan ve Yıldız sarayı çalışma konusu seçili alan üzerinde yeni saray yer seçimleri olmuştur. Fakat sarayın kuzeyde yer seçmesi ulaşım nedeniyle olmamış, ulaşım saraydaki padişahın Suriçi' ne ulaşımının kolaylaşması için gelişmiştir. Haliç üzerine ilk köprünün, bu amaç için yapıldığı görülmektedir. Beyazıt, Sirkeci ve Sultanahmet' te hükümet binaları bulunmaktadır.

Üretim bu dönemde sadece saray ve askeriye özelinde sınırlı kalmış ve 19. yy. başlarında parça başına üretimin, üretim aracına sahip evlere taşınmasıyla, Osmanlı ticaretinin kontrol mekanizmasına dayalı ekonomik sistemi çökme eğilimine girmiş ve sonunda Lonca sistemi ortadan kalkmıştır. Lonca sisteminin zayıflamaya başladığı bu süreç de, yabancı tacirler kendi ticaret odalarını kurmuşlardır.

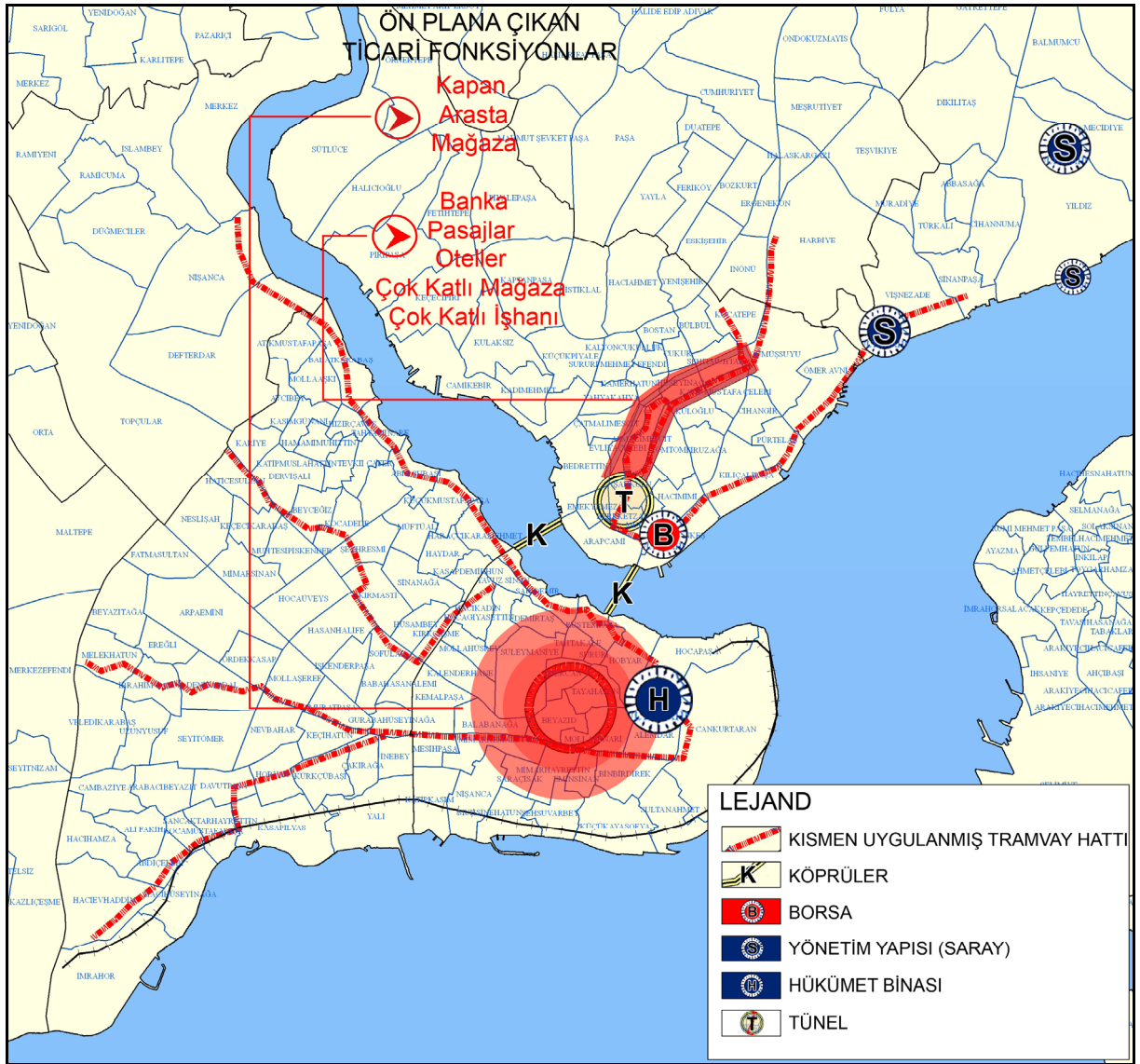
Suriçi ticaretinde, imalatın uzmanlık derecesinde gelişmesi bu dönemde ortaya çıkmıştır. Kapalıçarşı ve çevresinde gelişen, sedefli gömme süslemeli mobilya yapımı, halı tamircileri, dökmeci, bakırcı vb. gibi imalat uzmanlaşmaları buna örnek olarak verilebilmektedir.

Bu dönemde İstanbul kentinde görülen ticaret yapıları; kapanlar (Unkapanı gibi), arastalar (Mısır çarşısı), çok katlı işhanları, Galata ve bu dönemde daha çok Pera' da gelişen mağaza, banka, pasajlar, oteller ve çok katlı mağaza (Bon Morche) yapıları olarak görülmektedir. 1860' lı yılların sonlarına doğru, ilk borsa Galata' da, Havyar hanında faaliyete başlamıştır.

Sirkeci garı ve Sirkeci' den Batı' ya uzanan banliyö hattı Suriçi' nde raylı sistem gelişimlerinden birisi olarak görülmektedir. Burada yaşayan azınlıkların Beyoğlu'na yerleşmeye başlamaları da yine bu dönemde görülmektedir.

Bu dönemde oluşan önemli gelişmelerden birisi de, 19. yy ortasından itibaren uygulanmaya başlanan kent planlama çalışmalarıdır. Moltke planı, nizamnameler, park ve meydan yapımları bu dönemde meydana gelen önemli planlama faaliyetleridir. Bu çalışmalarda ortaya çıkan ortak sonuçlardan birisi yol genişletme çalışmaları olarak görülmektedir. Yine bu dönemde batı yönetim sistemlerinden birisi olan belediye örgütünün kurulduğu belirtilmektedir. Bu çalışmalarda İstanbul kenti 14 belediye dairesine ayrılmış ve Beyoğlu, Paris uygulamasına benzer şekilde, altıncı daire adını almıştır. Bu durum 1913 yılında dairelerin iptal edilmesine kadar sürmüştür.

Kentte kullanılan ulaşım araçlarının 19. yy başından itibaren sırasıyla; yaya, kayık, fayton, vapur, tramvay, banliyö, atlı tramvay, tünel ve 20. yy başından itibaren; araba ve elektrikli tramvay olarak geliştiği görülmektedir.



Şekil 3.35 1839-1923 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi

3.4 1923 -1980 Yılları Arasında Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri

3.4.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi

Cumhuriyet rejiminin kurulması ile belirlenen bu dönemde, mekansal anlamda belirli değişikliklere sebep olacak planlama anlayışlarının ön plana çıktığı görülmektedir. Başkentin Ankara'ya taşınması, İstanbul'u 1950 dönemlerine kadar ikinci plana çekmiştir. Nüfus yapısındaki değişimler, bu dönemde mekansal değişimde etkili olacak planlama kararlarının başlıca nedenlerini oluşturmaktadır.

1920'li yıllarda İstanbul Şehremanetinde kentin planlanmasıyla ilgilenmek üzere bir imar kurulu kurulmuş ve kentin yeni bir haritası yaptırılarak bunun üzerinde bazı planlama kararları alınmıştır.

1930 yılında çıkarılmış olan 1580 sayılı Belediyeler Yasası, 1933 yılında, Ebniye Yasası'nın yerine 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası ile nüfusu 20000'in üzerindeki belediyelere 5 yıl içerisinde planlama yapma zorunluluğu getirilmiştir. Bu nedenle İstanbul Belediyesi bünyesinde imar müdürlüğü oluşturulmuştur.

1933 yılında üç kent plancısının ülkeye çağrılmasıyla yeni bir planlama dönemi başlamıştır. Bu plancılardan, Alfred Agache, Rio de Janeiro master planını hazırlamış, H. Lambert Paris, New York ve Chicago kent planlarıyla ilgilenmiş, Hermann Elgoetz de Essen planını yapmıştır. Her üç plancı da İstanbul'un, gelişimine ilişkin önerilerini yazılı olarak sunmuşlar, bunların arasından seçilen Hermann Elgoetz'ün önerisi kentin sonraki gelişiminin temelini oluşturmuştur.

Elgoetz, kentin tarihsel niteliğini vurgulayabilmek için önemli anıtların çevresinde, ana trafik arterlerinden uzak, ikincil sokakların hizmet verdiği bir koruma alanı yaratarak kısmi bir canlandırma önermişti. Ayrıca endüstrinin sur içi kent ve çevresinden çıkartılmasını önermekte, bununla birlikte vapur seferleri de önermekteydi. Asya yakasında Haydarpaşa limanını önermişti. Haliç üzerinde dört köprü önermiş ve yeni köprü bağlantılarının var olan ulaşım sistemiyle bütünleştirilmesini düşünmüştü. Trafiği çözebilmek için bir metro sistemi de önermişti. Fakat Elgoetz'ün önerileri Ankara Hükümetinin 1933 ve 1936 daki kalkınma planları içinde İstanbul'a öncelik tanımaması ile kısa sürede unutulmuştur.

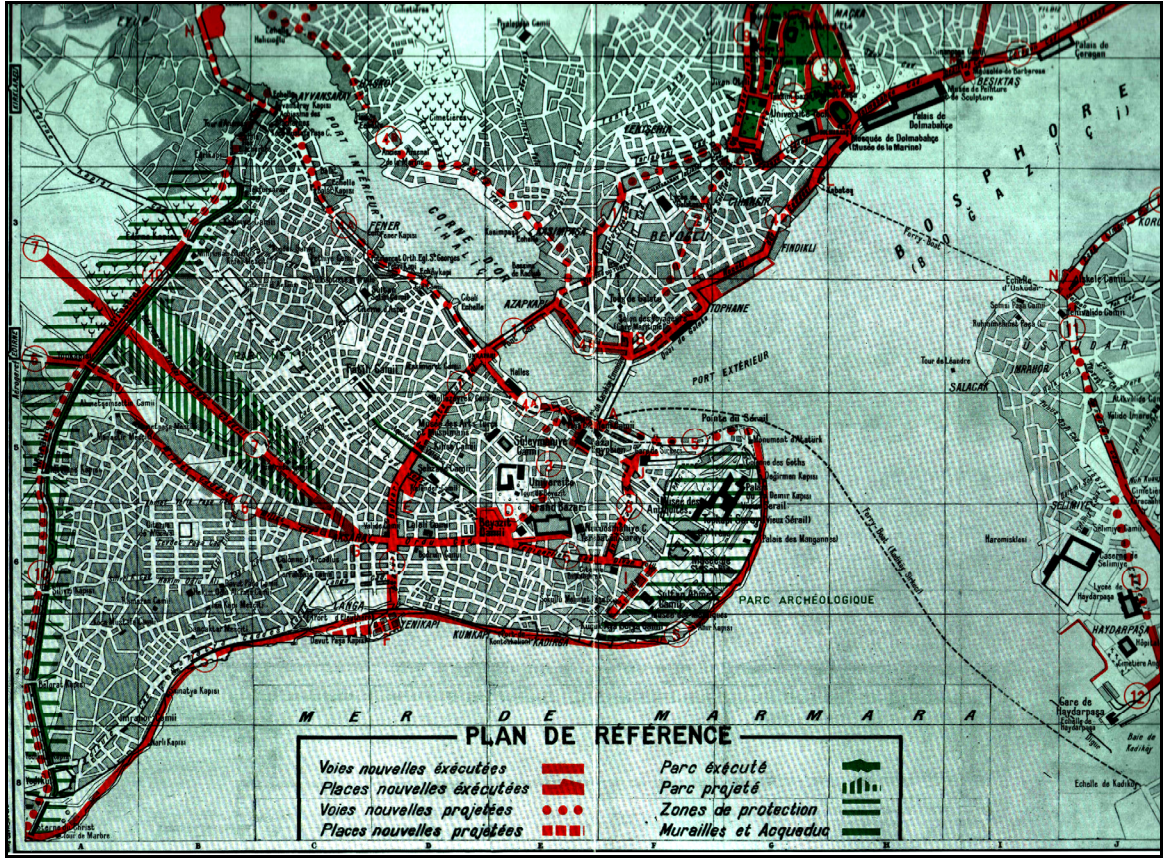
Bu plandaki diğer öneriler; Eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının ticaret; Topkapı'nın ağır sanayi; Beyazıt'ın yönetim; Sultanahmet'in kültür bölgesi olması; eski

yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç Kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılması şeklindedir.

1936 yılında Henri Prost'un hazırladığı plan, kentin sonraki mekansal yapısı belirleyici bir etki yapmıştır. Bu planın özelliklerinden biri kenti İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç ayrı bölümde ele almasıydı. Plan doğrultusunda, Atatürk Köprüsü'nden Haliç kaynağına uzanan alanlara büyük sanayi, eski kentin Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki kesimine ise hal, balıkthane ve toptan gıda maddeleri ticareti yapan işyerleri yerleşmiştir. (Özgen, 1995)

Bu planla birlikte güzel bir kent yaratma ve koruma konusunda önemli kararlar alınmıştır. Planda hala geçerli olan bazı ilkeler; “Galata Köprüsü'nün Haliç içine doğru kaydırılarak yenilenmesi ve iki ucundan başlayarak düzenli alanlar yaratılması, Sarayburnu'nun depo ve kargo taşımacılığı fonksiyonlarından arındırılarak korunması, Sultanahmet bölgesindeki arkeolojik ve turistik alanların korunarak geliştirilmesi, Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla + 40 rakım üzerinde 9.50 m.den daha yüksek yapılanmaya izin verilmemesi olarak görülmektedir. Bu koşullar sınırlı da olsa günümüze kadar Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunmasına katkıda bulunmuştur.

Bu kalıcı ve korumacı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi seçimi gibi konularda önemli yanılgıları da bulunmaktadır. Planında belirttiği “Kapalıçarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, umumi teşekkülü aşağı yukarı, aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve geniş otomobil durak yerleri bırakılacaktır” notu ile Tarihi Yarımada'ya verdiği kimliğin bir kent merkezi (MİA) olduğu görülmektedir.



Şekil 3.36 Prost planı 1937 (İBB, 2003b)

1936 – 1937 senelerinde özellikle şu konularda araştırmalar yapılarak nazım planının temeli olan program oluşturulmuştur: (İBB, 2003b)

- Demiryolu ve denizyolu ile ulaşım,
- Çarşı teşekkülü,
- Küçük sanayi, küçük sanatlar ve yayılma biçimleri,
- Genel olarak sanayi ve ticaretin yayılışı,
- Modern binaların meydana geliş biçimleri ve sıhhi nizamlar,
- İstanbul topluluğunu meydana getiren bütün mahallelerin gelişimleri,
- Arkeolojik araştırmaların mevcut hali olarak belirtilmektedir.

Bu araştırmalar üzerine temellendirilen bu nazım planının Tarihi Yarımada programı şöyledir: (İBB, 2003b)

- Sarayburnu limanı geçicidir. Sarayburnu'nu Galata Köprüsü'ne bağlayan teras şeklinde bir gezinti caddesi yapılacak ve bunun altında katlı depolar bulunacaktır.
- Galata Köprüsü Haliç'e doğru kaydırılacak, köprü'nün iki başında iki meydan teşkili böylece kolaylaşacaktır.
- Atatürk Köprüsü'nün yapımı projesine göre devam edecektir.
- Haliç kıyıları ticaret ve yerel sanayinin rasyonel bir şekilde oluşmasına olanak sağlayacak şekilde düzenlenecektir. Nispeten büyük sanayi için Haliç'in başlangıcına doğru olan yerler ayrılacaktır. Koyun her kıyısında da ağır kamyonlar için geniş birer sanayi yolu

yapılacaktır.

- Atatürk Bulvarının güney ucunda Haydarpaşa'ya giden Avrupa Asya trenlerinin feribot limanına bağlı bir uluslar arası tren istasyonu yapılacaktır.
- Sirkeci istasyonu yalnız elektrikli banliyö trenlerine ve geçici olmak üzere Sarayburnu limanına gelecek eşya trenlerine ayrılacaktır.
- Yenikapı uluslararası istasyonu ve feribot iskelesini koruyan dalgakıran Yenikapı körfezine yapılacak modern bir limanın gerektirdiği ölçüde eşya ulaşımına yeterli olacak biçimde düzenlenecektir.
- Kapalıçarşı bütünüyle modern bir şekle sokulacak, fakat genel oluşumu aşağı yukarı aynen korunacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve girişleri çevresinde geniş otoparklar yapılacaktır.
- Üniversite Beyazıt ve Şehzadebaşı arasında gelişecektir. Mevcut üniversite meydanı ve çevresi öğrencilere mahsus büyük bir park ile üniversitenin merkezi yönetim yapılarına ayrılacaktır. Üniversitenin her bir bölümü muhtemel gelişimi göz önüne alınarak bu alana yerleştirilecektir. Milli kütüphane üniversite mahallesinin merkezi bir yerinde bulunacaktır.
- Yenibahçe'de sur içinde hayvanat bahçesi, bitki – kültür park yapılacaktır.
- Yenibahçe'de sur dışında koşu yeri yapılacaktır.
- Sarayburnu ile K. Ayasofya semti arasında arkeolojik bir park tesis edilecektir.
- Başlıca sit alanlarının korunması konusunda alınan kararlar; Sarayburnu'nda liman ve Sirkeci istasyonu zamanla kaldırılarak bu alan temizlenecektir. Kara surları dış kısmında 500 m genişliğindeki alana iç kısımda ise sur boyunca mevcut mahallelerin gelişimine uygun olarak yapılacak düzenlemeye göre tespit edilecek genişlikteki alana bina yapımı yasaklanacaktır. Deniz surlarından arkeolojik yönden değerli olanları ve bulundukları bölgelerde özellik gösteren surlar korunacaktır. Haliç surlarındaki ticaret ve sanayi bölgesi sıhhileştirilecek ve surların ulaşımına zarar vermeyecek şekilde özellik gösteren kısımları korunacaktır. Ayrıca şehir manzarasına hakim olan başlıca eserler çevre binalarının yükseklik ve karakteri hakkında tedbirler alınmasını gerektirmektedir. Bunlar bölgelerin özel imar planlarında belirtilecektir. (Şekil 3.37)
- Başlıca meydanlar ve genel binalar konusunda alınan kararlar; Hipodromun güney ucundaki binalar kaldırılarak Büyük Cumhuriyet Meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askeri geçit resimlerine uygun olacak şekilde düzenlenecektir. Meydana, Marmara ve Boğaz'dan görülecek kadar yüksek, cumhuriyeti sembolize eden bir anıt dikilecektir. Çevresinde Adliye Sarayı ve diğer devlet binaları yer alacaktır. Beyazıt meydanında, Zafer tahtı meydana çıkarılacak ve meydan o kısma kadar uzatılacaktır. Atatürk Bulvarı ile Fevzipaşa caddesinin birleştiği noktadaki meydanda, bulvarın güney yönünden bakıldığında görülecek ve devrimleri sembolize edecek bir anıt dikilecektir. Haliç'in sağ yakasındaki gereksiz yolların sayısını azaltmak ve inşaat faaliyetini modern sıhhi tesisata sahip yollar üzerinde yoğunlaştırmak için çeşitli mahalleler yeni bir plana göre düzenlenmelidir. Mevcutta ve yakın bir gelecekte yararsızlığı ortaya çıkan yollardaki tek tek veya sayıları yolun mevcudiyetini açıklamaya yetmeyecek kadar az olan binalar istimlak edilmelidir. Bundan sonra serbest kalan sahalar ağaçlandırılmalı ve oralarda eğlence ve spor yerleri yapılmalıdır. Yeni geniş caddelerde özellikle Atatürk Bulvarı'nda, bu geniş caddelerin önem ve estetiği ile uygun boyutta olmayan arsalar vardır. Bunları birleştirerek yeniden ayırmak bu sakıncayı kaldıracaktır.
- Nazım plan yeni yol şebekesi konusunda alınan kararlar; Ulaşımı düzenleyecek olan yeni ana yollar hemen gerçekleşmelidir. Modern tekniğe geniş ölçüde uygun olan bu yollar mevcut durumu düzeltecektir. Zeminin doğal eğimleri köprü–viyadük ve tünellerle geçilecek, bu suretle yol kesişmeleri önlenerek ulaşımına uygun yollar elde edilecektir. Haliç'in sol yakasında özellikle Taksim Meydanı ile köprübaşları arasında gerçek şehir

otostratları yapılmış olacak ve bunlar değeri az, küçük evlerin üstünden aşarak vadileri geçecektir. Haliç'in sağ yakasında ise çeşitli noktalarda özellikle Galata Köprüsü ile Beyazıt arasında daha sade güzergahların sağlanması mümkün olacaktır. Dünyanın en bilinen manzaralarında Sarayburnu küçük limanı ile tehlikeye girmektedir. Dünyanın tanıdığı Eski Saray, Ayasofya ve Sultanahmet Camilerinin minareleri bütün bir tarihin ağır yükünü taşıyan bu anıt silüetleri, yanlarında istenmeyecek bir komşu gibi yükselecek olan doklar ve fabrika bacaları yüzünden manzaraları ile değerlerini kaybetmek tehdidi altındadır.



Şekil 3.37 Prost planı arkeolojik saha (İBB, 2003b)

Prost' un nazım plan çalışması 1936- 1951 yılları arasında 15 yılda hazırlanmıştır. Temel hedefi kenti güzelleştirmek olan plan, Lütfü Kırdar'ın 1948'e kadar süren belediye başkanlığı döneminde uygulanmıştır. Savaş sonrasında ise planın ihtiyaçlara cevap veremediği görülerek uygulamalar durdurulmuştur.

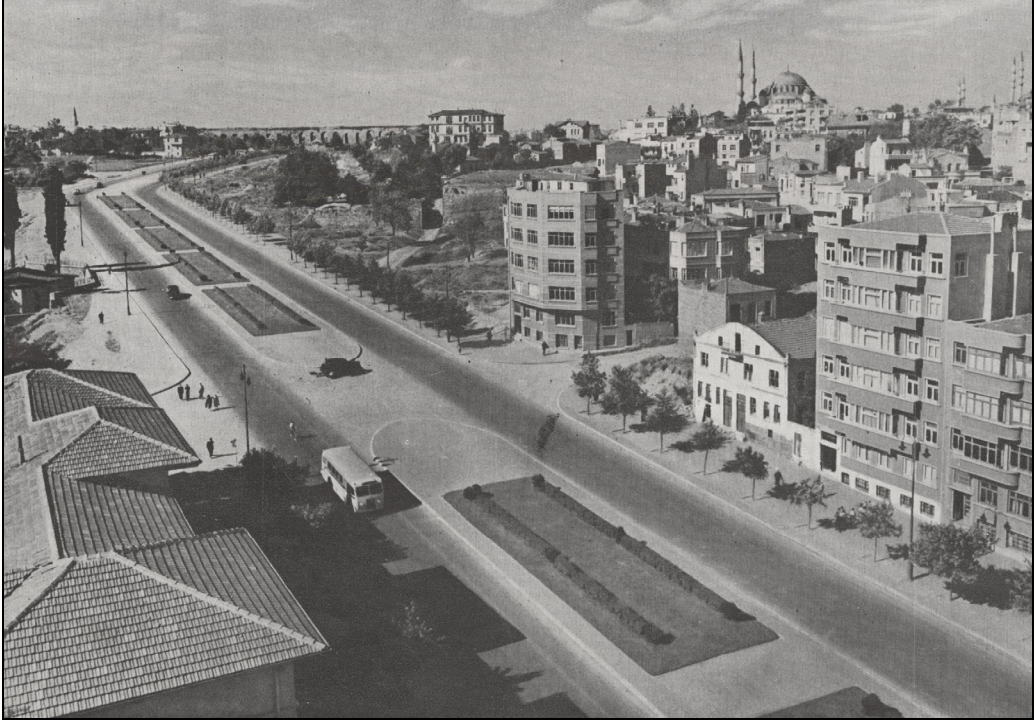
1939' da Anadolu yakasında Üsküdar'ın trafik çekirdeği olarak gelişmesine paralel olarak Üsküdar-Beykoz kıyı yolunun genişletilmesi ve Avrupa yakasında Atatürk Bulvarının, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş caddelerinin genişletilmesi ile İstanbul' un kuzey ve doğuya olan yerleşmelere erişilebilirliği kolaylaşmıştır. Erişilebilirliğin Taksim'e kadar kolaylaşması ile Beyoğlu'nun kentsel gelişmesi devam etmiştir. Ayrıca 1950'den önce ticaret

Karaköy'den İstiklal Caddesi'ne doğru yayılmaya başlamıştır.

1939–1948 arasındaki dönemde yeni yol çalışmaları yapılmıştır, bu yolların başında Atatürk Bulvarı gelir. Bu dönemde yapılan önemli yollar; Ankara (Babıali) Caddesi, Yenipostane Caddesi, Eminönü Meydanı, Yenicami Etraf Yolları, İşbankası önü ve Yeni Cami kemerine giden yol, Yerebatan Caddesi, Süleymaniye Caddesi etraf yolları, Azapkapı-Şişhane Caddesi, Tozkoparan ve Refik Saydam caddeleri, Taksim Meydanı, Tarlabası Caddesi, Taksim Mete Caddesi, Taksim Asker Ocağı, Taksim-Sıraselviler, Taksim-Ayaspaşa-Gümüşsuyu, Atatürk Bulvarı, Darüşşafaka Caddesi, Fatih Edirnekapı (Fevzipaşa Caddesi) Refüjleri, Şişhane, Kuledibi ve Büyükhendek Caddeleri, Dolmabahçe-Maçka Yolu, Beyazıt-Aksaray Caddesi refüjleri, Kadıköy Söğütlü Çeşme Caddesi, Nişantaşı Emlak Caddesi, Taksim Harbiye Caddesi refüjleri, Galata Tersane Caddesi, Yüksek Kaldırım Caddesi, Acıbadem-Çamlıca Yolu, Beşiktaş Nüzhetiye Caddesi, Dolmabahçe –Gümüşsuyu Merdivenli Yolu, Taksim İnönü Gezi Bahçesi yolları, Kasımpaşa –Şişhane Yolu, Kasımpaşa-Halıcıoğlu Yolu, Kasımpaşa-Dolapdere-Pangaltı yolu, Taksim Taşkılla-Açıkhava Tiyatrosu Çocuk Bahçe Yolları, Beşiktaş Tonozyolu İhlamur Caddesi, Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Caddesi, Taksim Abidesi Çevresi, Eminönü Meydanı Yolları, Taksim-Harbiye Caddesi, Beyazıt Meydanı, Beyazıt-Koska Arasında Ordu Caddesi, Kabataş Vapur İskelesi Caddesi, Dolmabahçe – Beşiktaş Asfalt Yolu, Maçka Tramvay Meydanı, Laleli-Aksaray Caddesi, Barbaros Meydanı Önündeki Yol, Fatih –Edirnekapı Caddesi, Aksaray –Topkapı Caddesi, Büyükçekmece-Çatalca Yolu, Yeşilköy İltisak Yolu, Ayvansaray-Edirnekapı-Yedikule yolu, Bahariye-Silahtarağa-Sünnetköprüsü-Mezbaha Yolu, Bebek-İstinye Yolu, Büyükdere-Bentler Yolu, Üsküdar-Beykoz-Akbaba Yolu, Üsküdar-Şileyolu, Selamiçeşme-Kartal-Pendik Yolu, Yakacık Meydanı ile Ayazma yolu'dur. Bu yollar ve ilgili fotoğraflar 1949 yılında dönem faaliyetlerini açıklayan belediyenin faaliyet raporundan faydalanılarak aşağıda belirtilmiştir.



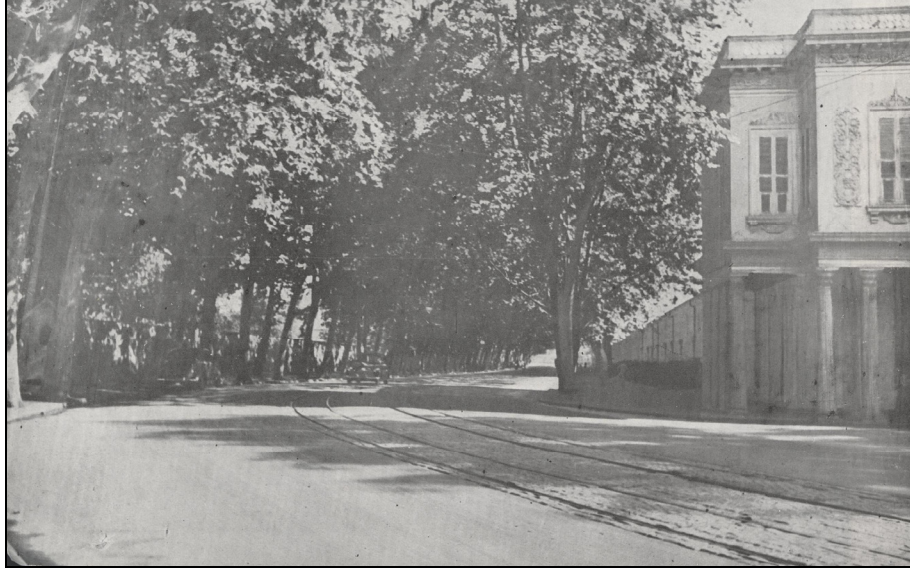
Şekil 3.38 1939–1948 arasındaki dönemde yeni yol ve meydan çalışmaları



Şekil 3.39 Aksaray’ dan Atatürk Bulvarı görünüşü

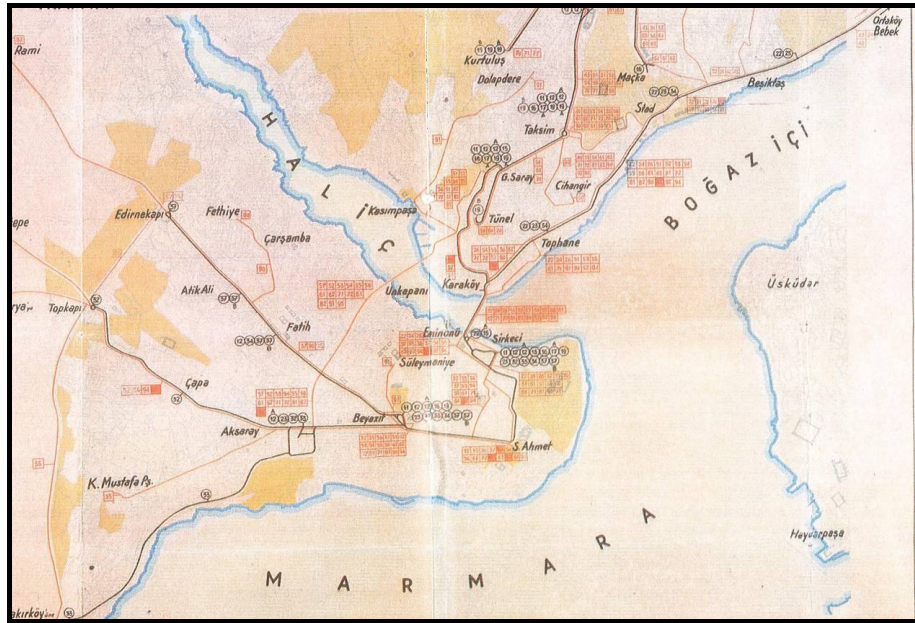


Şekil 3.40 Taksim – Harbiye caddesi



Şekil 3.41 Dolmabahçe – Beşiktaş asphalt yolu

Cumhuriyetin kurulmasından 1950 yılına kadar süreçte kentte, tramvay, tünel ve vapur hakim ulaşım araçları olarak gözükmemektedir.



Şekil 3.42 1950 yılında İstanbul'da tramvay hatları (Gülersoy, 1989)

1940-1950 yılları arasında İstanbul'da kentsel gelişmede önemli olaylardan birisi de, 1944 yılında çıkarılan 4626 sayılı yasa ile memurlara konut yapma konusunun devletin görevleri arasına alınması; 1945 yılında Çalışma Bakanlığı ve Sosyal Sigortalar Kurumu'nun kurulması ve 1946 yılında Emlak ve Eytam Bankası'nın Emlak Kredi Bankası adı altında yeni bir

kimlikle bir finansman kaynağı olarak örgütlenmesidir. 1947 yılında banka İstanbul Belediyesi ile işbirliği yaparak Mecidiyeköy' de 28, Haseki'de 30 ve Kadıköy-Koşuyolu' nda 417 konut inşa etmiştir.

İstanbul'da, projesi yarışma ile sağlanan 12.000 konutluk Ataköy yerleşmesinin birinci mahallesinin yapımı 1957'de başlamıştır ve Levent'te 1949'larda başlanan dar gelirli memur mahallesinin yapımı sürmüştür, I. kısmı 1956, IV. ve son kısmı 1958'de tamamlanmıştır. Konut birimlerinin arsa ve bina fiyatları yükseldiğinden sonraları yüksek gelir gruplarına kaydığı görülmektedir.



Şekil 3.43 1923-1950 arası yarımada planı (KUBAN,2004)

II. Dünya Savaşı sonunda, İstanbul için en önemli imar hareketlerinden birisi olan ve “Menderes İmar Operasyonları” olarak nitelenen bir dizi imar faaliyetleri görülmektedir. Bu dönemlerden önce İstanbul’un mekansal yapısı incelendiğinde; 1950’lerin öncesinde İstanbul’un ticaret merkezinin, Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü ve Karaköy’ü kapsadığı görülmektedir. Beyoğlu’na yerleşen üst gelir grubuna yönelik ticaret ise Karaköy’den İstiklal Caddesine kaymıştır. (Özgen, 1995)

1950’lerde hızlı nüfus artışı olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç yöresiyle surdışındaki

sanayi kuruluşlarının çevresine yerleşmiş, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondular mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. (Özgen, 1995)

Bu döneme damgasını vuran, Menderes operasyonlarının üç amaç üzerinde toplandığı görülmektedir. Bunlardan birincisi trafiği rahatlatmak, ikincisi meydanların ve camilerin çevrelerinin açılması, üçüncüsü de camilerin ve dini yapıların restorasyonunun yapılmasıdır.

Menderes dönemi imarının ilk dönemi olan 1950–1956 yılları arası imar hareketleri bakımından sakin olarak görülmektedir. Ana arterler yerine daha çok yan yollar ele alınmış, Kasımpaşa–Hasköy ve Dolapdere yolu yeniden düzenlenmiştir.

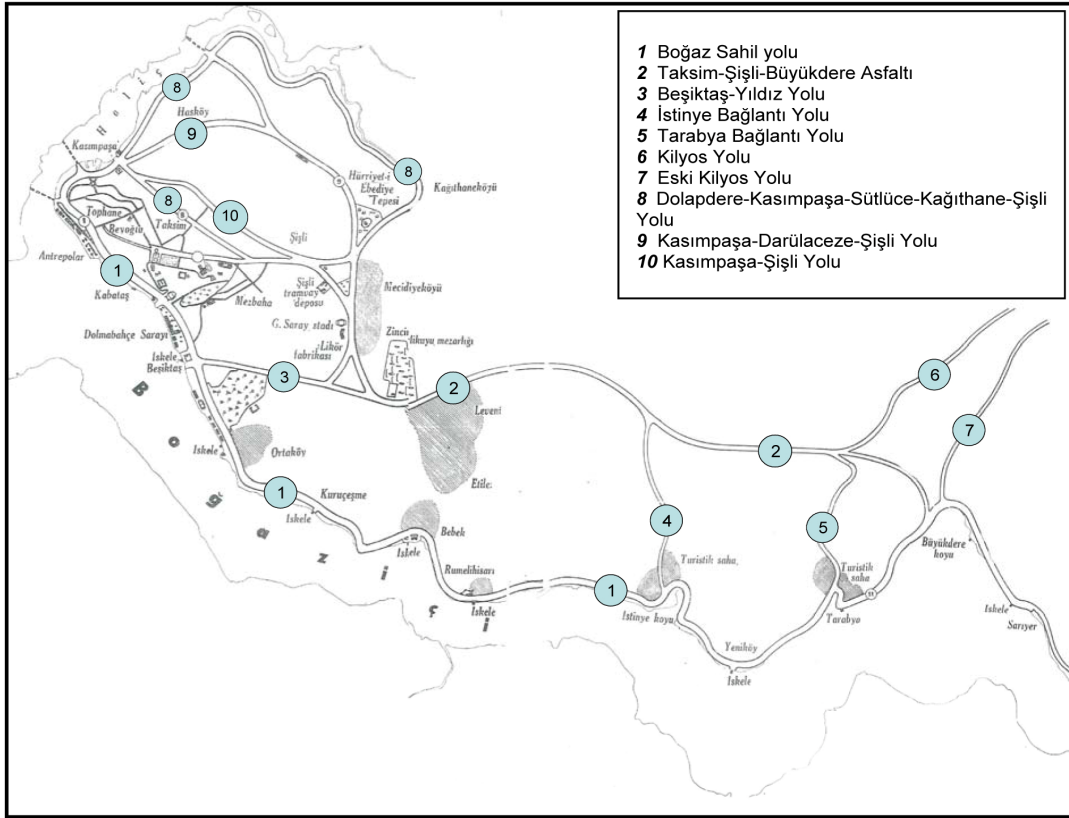
1952–55 yılları arasında, İstanbul'u gelişme alanları ve hinterlandı ile birlikte ele alan bir çalışma başlatılmasını, 1:5000 ölçekli nazım planların tamamlanmasını, 1:2000 ölçekli genel planlar önerilmiş, bu çalışmaları yapmak üzere de Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, Cevat Erbil, Emin Onat'tan oluşan bir müşavirler heyeti görevlendirilmiştir. Bu heyet 1:5000 ölçekli Beyoğlu Ciheti Nazım Planı ve 1:10000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı'nı hazırlayarak günlük taleplere yanıt vermiştir. (Tapan, 1998)

İkinci dönemde, planlama faaliyetleri sonucu ulaşım gelişimi devam etmiştir. 1956 yılında İstanbul Belediyesi, Alman Şehirci Prof. Hans Högg'u davet etmiştir. Ulaşım şebekesini; fiziki ayrımı olan sınırlarda ve merkezden ışınsal olarak gelişecek arterler üzerine düzenlemiştir. Uygulamaya dönük bir boyutu olmamıştır.

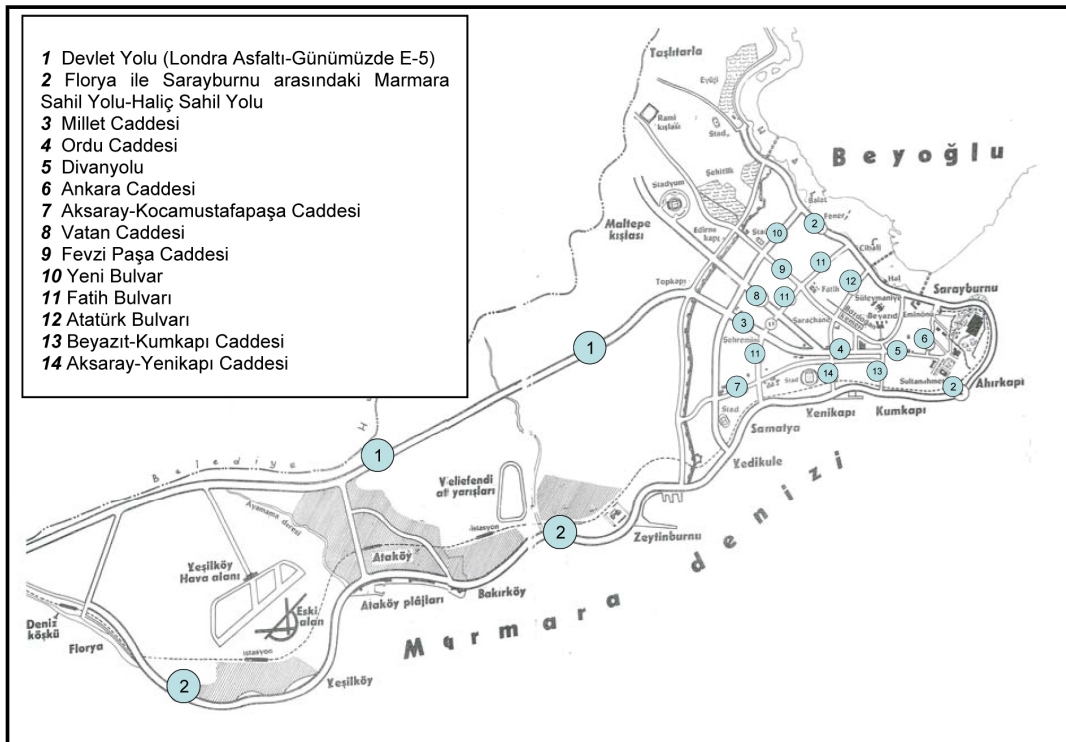
Prof. Hans Högg ve Menderes'in ortak girişimleri ile genişletilen ve çeşitli güzergahları birleştiren yollar (planlama çalışmaları ve plan kararlarında belirtildiği gibi) kentin gelişmesine ve merkezi iş alanlarının yayılmasında birinci etken olmuştur. Bu dönemde Beyoğlu civarında açılan yollar; Boğaz sahil yolu, Taksim-Şişli-Büyükdere Asfaltı, Beşiktaş-Yıldız yolu, İstinye İltisak yolu, Tarabya İltisak yolu, Kilyos yolu, Eski Kilyos yolu, Dolapdere-Kasımpaşa-Sütlüce-Kağıthane-Şişli yolu, Kasımpaşa-Darülaceze-Şişli yolu, Kasımpaşa-Şişli yoludur.

Bu dönemde yapılan yol faaliyetleri hakkında bilgilere 1957 yılında valiliğin hazırlamış olduğu faaliyet raporundan faydalanılarak ulaşılmıştır.

Avrupa yakasında açılan yollar; Londra Asfaltı, Florya ile Sarayburnu arasındaki Marmara sahil yolu-Haliç Sahil yolu, Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Divan yolu, Ankara Caddesi, Aksaray-Kocamustafa Paşa Caddesi, Vatan Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi, Yeni Bulvar, Atatürk Bulvarı, Beyazıt-Kumkapı Caddesi, Aksaray-Yenikapı Caddesi'dir.

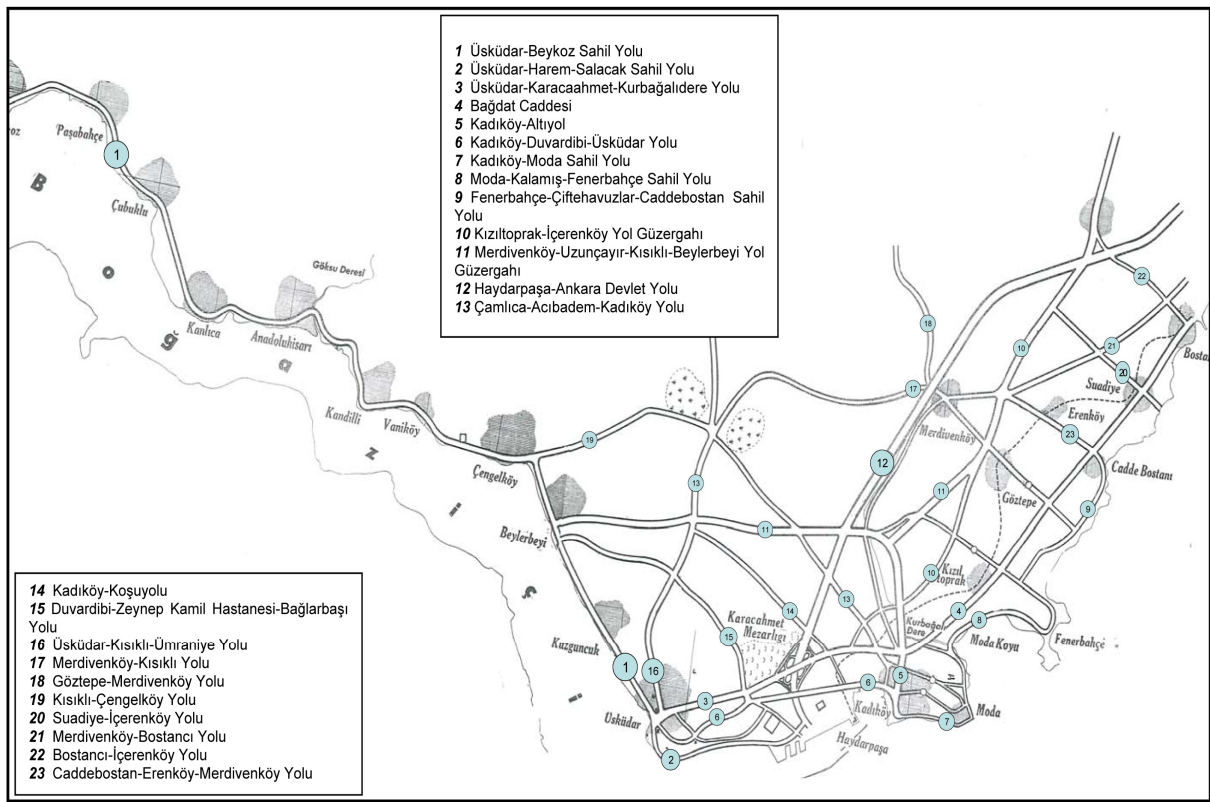


Şekil 3.44 1957 yılına kadar Beyoğlu ve kuzeyinde gelişen yol aksları (İVNTM, 1957)



Şekil 3.45 1957 yılına kadar Tarihi Yarımada ve batısında gelişen yol aksları(İVNTM,1957)

Anadolu yakasında açılan yollar; Üsküdar-Beykoz sahil yolu, Üsküdar-Harem-Salacak sahil yolu, Üsküdar-Karacaahmet-Kurbağalıdere yol güzergahı, Bağdat Caddesi, Kadıköy-Altyol, Kadıköy-Duvarıdibi-Üsküdar yolu, Kadıköy-Moda sahil yolu, Moda-Kalamış-Fenerbahçe sahil yolu, Fenerbahçe-Çiftehavuzlar-Caddebostan sahil yolu, Kızıltoprak-İçerenköy yol güzergahı, Merdivenköy-Uzunçayır-Kısıklı-Beylerbeyi yol güzergahı, Haydarpaşa-Ankara devlet yolu, Çamlıca-Acıbadem-Kadıköy yolu, Kadıköy-Koşuyolu, Duvarıdibi-Zeynepkamil Hastanesi-Bağlarbaşı yolu, Üsküdar-Kısıklı-Ümraniye yolu, Merdivenköy-Kısıklı yolu, Göztepe-Merdivenköy yolu, Kısıklı-Çengelköy yolu, Merdivenköy-Bostancı yolu, Bostancı-İçerenköy yolu, Caddebostan-Erenköy-Merdivenköy yolu'dur.



Şekil 3.46 1957 yılına kadar Anadolu yakasında gelişen yol aksları (İVNTM, 1957)

1956 yılında 6785 sayılı yeni İmar Yasası ile 6830 sayılı yeni İstimlak Yasası meclisten geçmiş ve Adnan Menderes İstanbul'da imar operasyonlarını başlatmıştır. Vatan, Millet caddeleri, Beyazıt-Aksaray arasının açılması, Şehzadebaşı'ndan Edirnekapi'ya uzanan, önce Şehzadebaşı, sonra Macar Kardeşler, daha sonra da Fevzi Paşa Caddesi olarak devam eden yolun açılması, Sirkeci-Florya Sahil Yolu, Eminönü-Unkapanı yolu, Karaköy'den Dolmabahçe'ye uzanan yolun genişletilmesi ve Barbaros köprüsünün ilk projeleri bu dönemde karşılaşılan yol faaliyetleridir. (Tapan, 1998)

1957 yılında İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuş, 1958 yılında planlama çalışmalarına başlanmış ve bu yıllarda Piccinato danışman olarak görev yapmıştır. Piccinato, İstanbul'un, ülkenin bütününe ve Marmara Bölgesine yönelik doğrusal biçimde planlanmasının gerektiğini savunmuştur (Güzelsu, 1985). Bu plan Metropoliten Alan'ın bütününe içeren ve İmar Planları ölçeğine uygun geçerli bir haritanın bulunmaması nedeniyle onanmamıştır.

Menderes döneminde, Galata Köprüsünden Dolmabahçe'ye, Eminönü'nden Unkapanı'na, Karaköy'den Azapkapı'ya, Haliç'teki iki köprü arasında, Boğaz'da Beşiktaş'tan Zincirlikuyu'ya (Barbaros Bulvarı), Marmara kıyısında Sirkeci'den Florya'ya uzanan büyük bulvarlar açılmıştır.



Şekil 3.47 Menderes imar uygulamalarından sonra Aksaray ve çevresi (İBB,2003a)



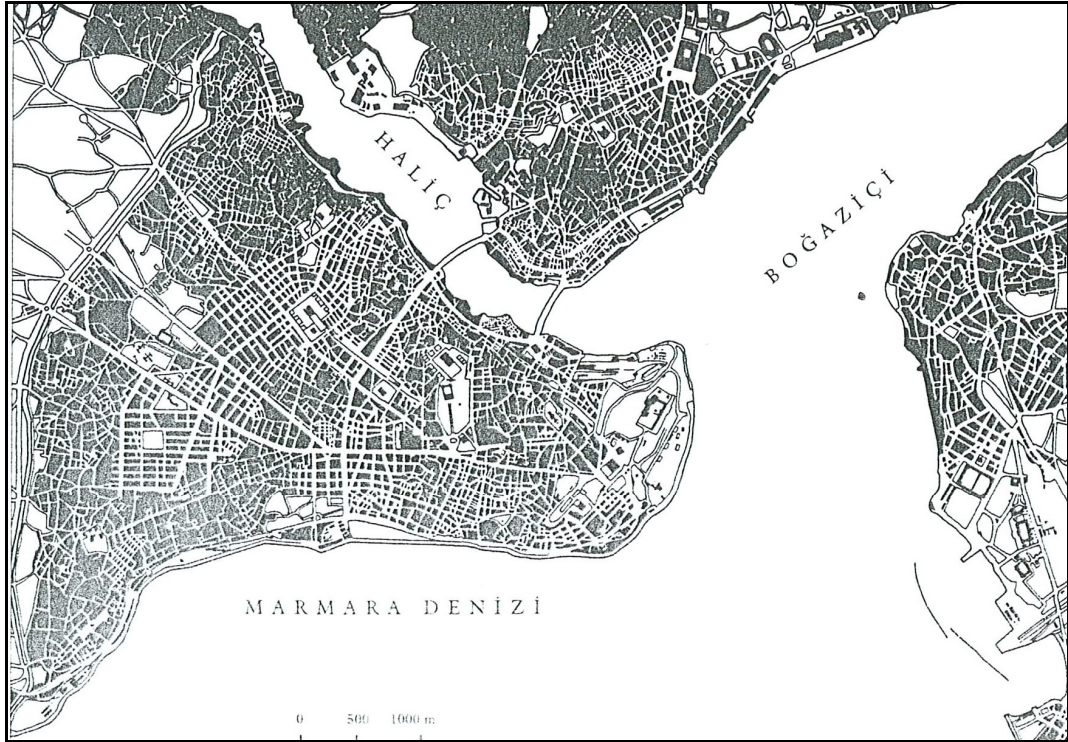
Şekil 3.48 Menderes imar uygulamalarından sonra Barbaros Bulvarı (İBB,2003a)



Şekil 3.49 Menderes imar uygulamalarından sonra Millet Caddesi (İBB,2003a)



Şekil 3.50 Menderes imar uygulamalarından sonra Laleli (İBB,2003a)



Şekil 3.51 İstanbul ulaşım sistemi 1960 (KUBAN, 2001)

1960 askeri darbesinden sonra İstanbul’ da kurulan İmar Planlama Müdürlüğü, kentin 20 yıllık gelişme alanlarının planlanması için üç yıllık bir ana program hazırlanmıştır. Parça

parça yaklaşımı planlama anlayışının yeni metropoliten plan hazırlanıncaya kadar durdurulması gerektiği belirtilmiş, 1963 yılında “Doğu Marmara bölgesi ön planı” yayınlanmıştır.

1960'lı yıllarda İstanbul'un hızla büyüme sürecine girmesiyle birlikte, Tarihi Yarımada'da Eminönü ile Beyoğlu'ndan gelişen hizmet fonksiyonları zaman içinde ana ulaşım aksları boyunca kuzeye doğru Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermiştir. Şehrin doğu yakasında ise 1960'lı yıllarda Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinde hizmet fonksiyonları ana ulaşım aksları boyunca doğruya doğru gelişmeyi sürdürmüştür.

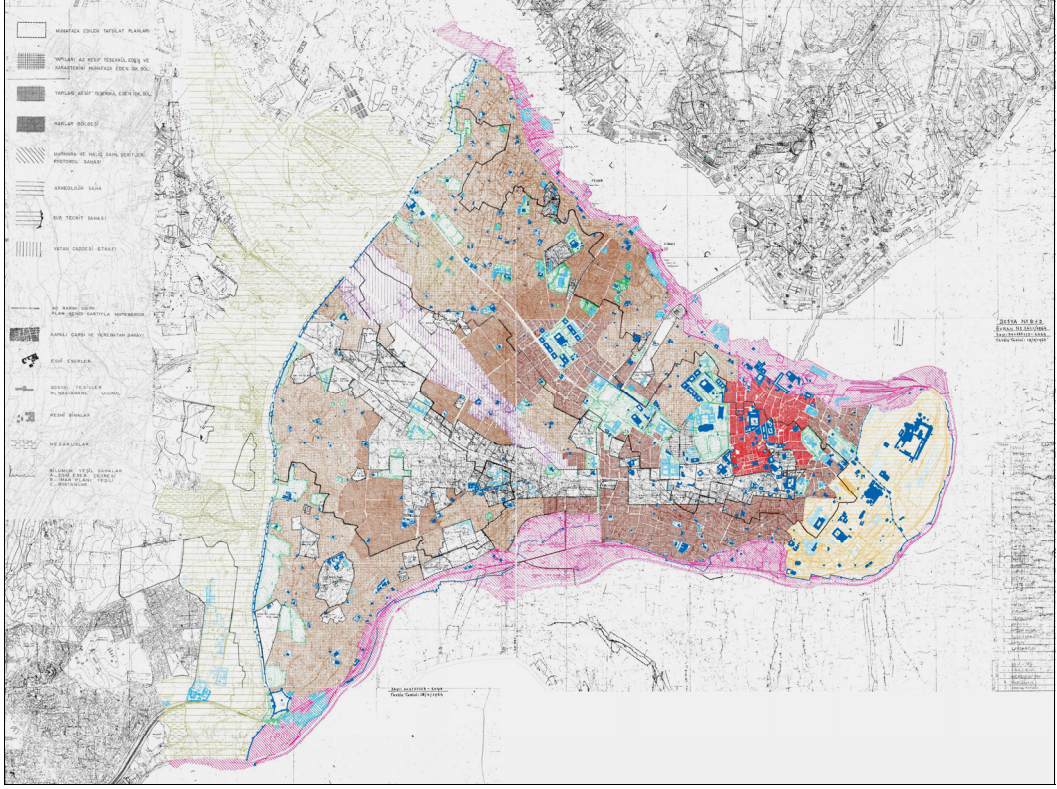
1960 sonlarında 1:10.000 ölçekli “Geçit Devri Nazım Planı” tamamlanmıştır. Bu planda 2,5 milyon nüfusun 30 bin hektara yerleştirilmesi öngörülmektedir. Bu planın esas amacı, Beyoğlu ve yarımada'nın daha fazla yoğunlaşmaması ve desantralizasyonun sağlanmasıdır. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılacak ve bu belkemiği, Londra Asfaltı'ndan başlayacak, sur dışından geçerek Ayvansaray civarında üçüncü köprüyle Haliç'i aşacak, Boğaziçi üst kornişiyile bağlanacaktı. Ortaköy-Beylerbeyi arasında Boğaz'ı aşacak, Anadolu yakasında Ankara yoluna bağlanacaktı. Ancak İmar ve İskan Bakanlığı, yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiği görüşüyle bu planı onaylamamıştır. Bölge planının elde edilmesi için de, Bakanlık İstanbul'da Bölge Planlama bölümü açmıştır. (Tapan, 1998)

1964 Tasdik Tarihli 1/5000 Ölçekli Sur İçi Nazım planında, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzii imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının teşekkülünün belirtilmesi amaçlanmıştır. Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır.

- Haliç ve Marmara Sahil Şeridi protokol alanı olarak düzenlenmiştir.
- Vatan ve Millet Caddelerinin etrafı gelişme alanları olarak gösterilmiştir.

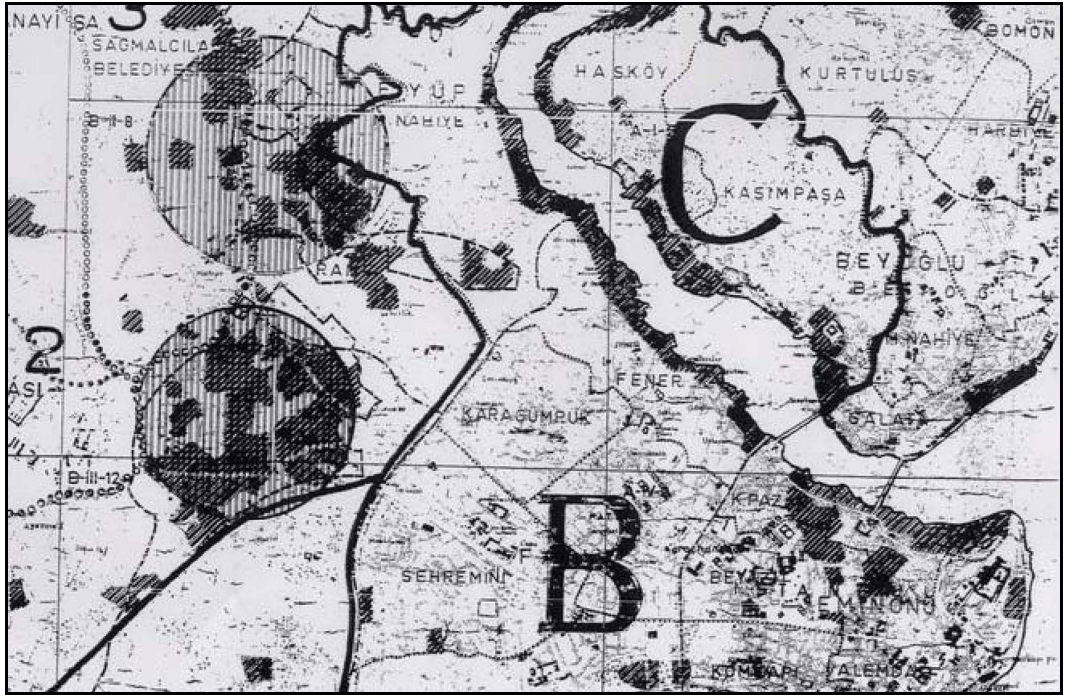
Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku korunarak, ulaşım ıııısal olarak Vatan ve Millet Caddeleri üzerinden sağlanmıştır.

Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir. Bu plan bir bölgeleme planı olup ilerideki çalışmalara ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır.



Şekil 3.52 Sur içi Nazım imar planı 1964 (İBB, 2003b)

1966 yılında Sanayi Alanları Planı onaylanmıştır. Tarihi yarımada B bölgesinde yer almakta olup, imalat ve depolama tesislerinin yapılamayacağı raporda belirtilmiştir.



Şekil 3.53 1966 Onanlı İstanbul sanayi alanları planı (İBB, 2003a)

1967’ de 1/100000, 1968’ de 1/25000 ölçekli planlama çalışmalarını gerçekleştirmiştir. 1971’ de ise Dünya Bankasının sağladığı kredi olanakları ile 1968 planı revize edilmiş ve 1/10000 ve 1/5000 nazım plan çalışmalarına geçilmiştir. Hazırlanan plan 1973 yılında onaya sunulmuştur. İstanbul’ un ilk nazım planı 1/50000 ölçekli olarak ancak 1980 yılında İmar ve İskan Bakanlığı’nca onaylanabilmiştir.

Nazım plan çalışmaları henüz tamamlanmadan İmar ve İskan Bakanlığı, İstanbul Belediyesinden gelen ve sadece çevre yollarının ve köprünün çizili olduğu planı “Çevre Yolları Mevzi Planı” adıyla 1968 yılında onaylamıştır. 1973’te Boğaz Köprüsü yapılmıştır. (Tapan, 1998)

1970’li yılların en önemli özelliklerinden birisi olan köprünün yapılışı ve yerli otomobil üretiminin başlaması ve özel oto sahipliğinde belirli bir artış olmasıdır. Bu gelişmeler kentin merkezden uzak yerleşmelerin açılmasına sebep olmuştur. 1970’de 2 milyonu aşan bir nüfus sahiptir. (Özgen,1995)



Şekil 3.54 Boğaz köprüsü yapım aşaması

Çizelge 3.2 İstanbul’ da yıllara göre kişi başına düşen otomobil sayısı (İBB,2002)

Yıllar	Adet (1.000)	Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı
1950	3,9	19
1960	21,3	30
1970	55,4	47
1980	201,4	49
1990	559,8	76

1970’li yıllarda, kent kuzeye, Şişli etrafında Harbiye, Osmanbey, Mecidiyeköy’e doğru, konut ve alışveriş mekanları olarak, diğer yanda Taksim, Gümüşsuyu, Cihangir aksı ile Beşiktaş yönüne doğru gelişmeye başlamıştır. (Berkmen Yakar, 1999)

1971 yılında 1:25.000 ölçekli bir nazım plan yapılmıştır. Hazırlanan nazım plan taslağında, 1990’ da metropoliten alanın nüfusunun 5,5 milyon olması ve bu nüfusun %67’sinin Batı ve %33’ünün Doğu yakasında yaşaması öngörülmektedir. (Tapan, 1998) Planla önerilen merkezlerden biri Zeytinburnu’nun kuzeyindedir. Bu merkezin oluşması, tarihi yarımada içindeki trafik sıkışıklığını azaltmak için ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin desantralizasyonuna dayandırılmıştır. Önerilen ikinci merkez Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arasındadır. Metropolün batısında Bakırköy ve Küçükçekmece’nin, doğusunda Kartal ve Pendik’in, tarihi yarımadanın kuzeybatısında Esenler’in bu tür merkezler olma niteliğini kazanması istenmektedir. Planda 875 ha yeni sanayi alanı önerilmiştir. Batıdaki triyaj garları, marşandiz garı, otogarlar, toptancı halleri, Sirkeci’deki nakliye ambarları, demirciler çarşısı bunlar arasındadır. Tarihi Yarımadanın yükü böylece azaltılmaya çalışılmıştır. (Tapan, 1998) Bu plan 1971 askeri müdahalesi sonucu bilim kurulunca incelenmiş, yeterli bilimsel çalışmayla desteklenmediğinin belirtilmesi üzerine bakanlıkça onaylanmamıştır. (Tapan, 1998)

Bu dönemde yer alan İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

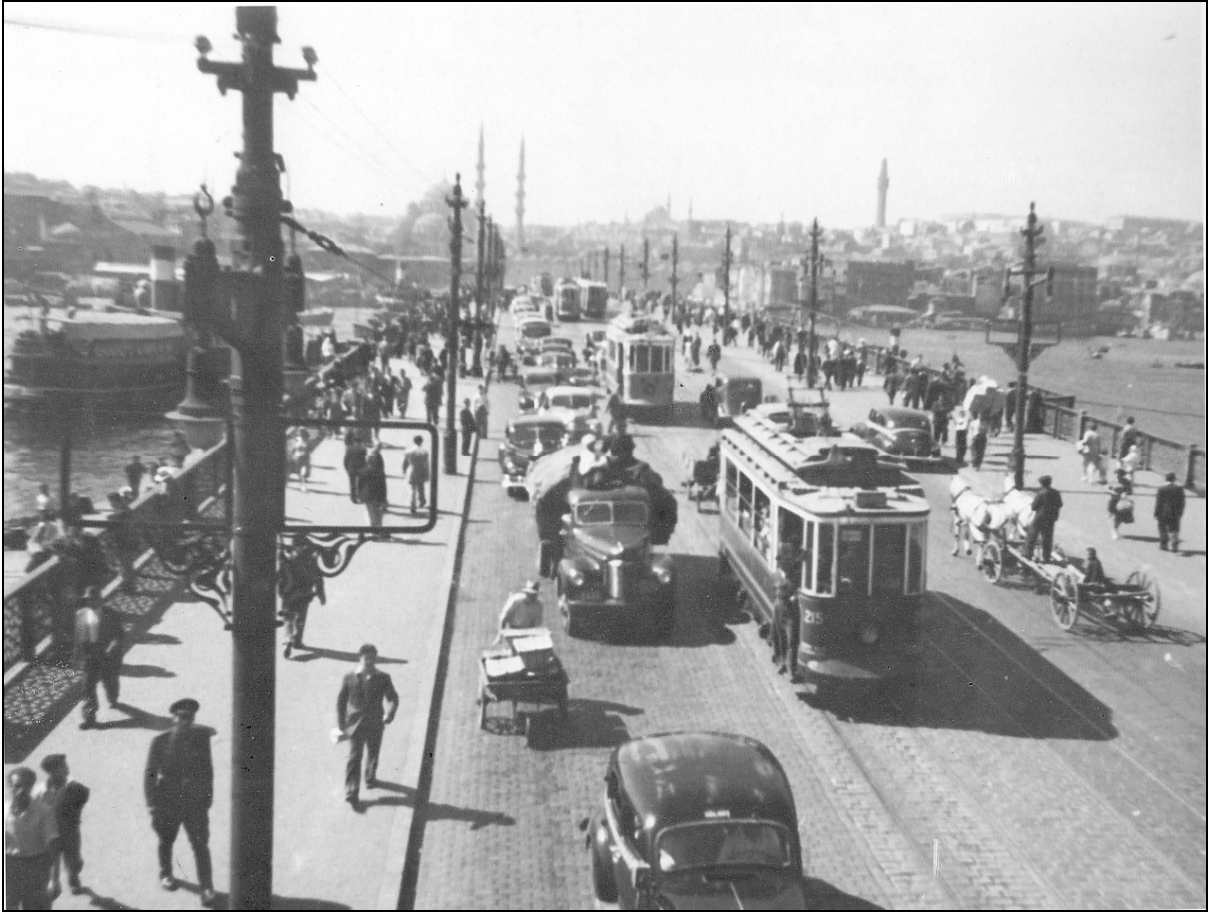
Çizelge 3.3 İstanbul geneli ulaşım uygulamaları ve tarihsel gelişimi (1927 – 1979) (Üstündağ, 2000)

YILLAR	ULAŞIM UYGULAMALARI
1927	Türkiye Seyrisefain İdaresi'nin 17 gemiden oluşan filosu ile Pendik-Yeşilköy ve Adalar arasındaki seferlerle 33.500 yolcu taşınyordu.
1927	Şirket-i Hayriye şirketinin günlük yolcu miktarı Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin nüfusu azaldığı için düştü. Günde ortalama 32.600 yolcu taşıyordu.
1927	Haliç vapur şirketi günde ortalama 22.300 yolcu taşıyordu.
1927	İstanbul tramvay şirketi 320 vagonla 31km+230m'lik bir şebekede günde ortalama 183.000 yolcu taşıyordu.
1927	Sirkeci-Yeşilköy banliyö hattında günde ortalama 11.800 kişi yolculuk yapıyordu.
1927	Anadolu yakasında demiryolu hattı, günde ortalama 9.300 kişi taşıyordu
1927	İstanbul'da araç sayısı 1000. Atlı arabalar ve otomobiller günde ortalama 53.600 yolcu taşımaktadır
1927	İstanbul nüfusu; 730.334 kişidir.
1927	Toplu taşımacılıkta Kadıköy iskelesi ile Moda arasında özel otobüsler devreye girmiştir.
1928	Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı hattı Anadolu yakasında işletmeye açıldı.
1928	Ford firmasının otomobil montaj fabrikasının kurulması
1929	Fatih-Edirnekapı hattı işletmeye açıldı
1930	Taksi-dolmuş güzergahlarının oluşması
1931	Özel hat otobüslerine talimatname çıkarılması
1934	Şişli-Mecidiyeköy hattının uzatılması.
1935	97 halk otobüsünün güzergahlarının belirlenmesi: Taksim-Yenimahalle, Sirkeci-

	Bakırköy, Sirkeci-Kocamustafapaşa, Sirkeci –Rami, Keresteciler-Eyüp
1935	Tramvay güzergahı Rumeli yakasında 35km+448m ve Anadolu yakasında 23 km + 950 metrelik şebekeye sahip
1938-1949	İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, Aksaray-Yenikapı-Saraçhane-Unkapanı arasına tramvay yoluna alternatif 50 m. genişliğinde yol yapmıştır.
1939	Tramvay ve elektrik idareleri birleştirilerek İETT adıyla belediyeye devredilmiştir.
1945	Kent içi toplu taşın yapan şirketler devletleştirildi. Deniz Yolları Umum Müdürlüğü; Şirket-i Hayriye'ye son verdi.
1945	55 şehir hatları gemisi günde ortalama Haliç'te 21.600, Boğaziçi hattında 46.000, Marmara hattında 55.000 olmak üzere toplam 122.600 yolcu taşıyordu.
1945	İstanbul tramvayları günde ortalama 275.200, Üsküdar-Kadıköy tramvayları 39.500 olmak üzere toplam 314.700 yolcu, tünel ise 27.600 yolcu taşımıştır.
1945	Demiryollarındaki şirketler TCDD olarak devletleştirildi. İndirimli biletlerle yolcu sayıları iki katına çıkartıldı. Her iki banliyöde taşınan yolcu sayıları 49.000 dolaylarında idi.
1945	İETT 25 otobüsle günde ortalama 11.500 yolcu taşımaktadır.
1945	1800 araçtan 434'ü atlı binek arabası idi otomobilde günde 63.000 binek arabalarda ise 17.400 yolcu taşınmıştır.
1945	İstanbul nüfusu; 903.728 kişidir.
1948	İETT araç filosunun 52'ye çıkarılmıştır.
1950	Başbakan Adnan Menderes'in imar operasyonları ve kent içi ulaşımın motorlu araçlara yönlendirilmesi sürecinin başlaması.
1950	Sirkeci-Karaköy ve Kartal-Yalova arabalı vapur hattının açılması
1950	Arabalı vapurlar toplam 960 araç taşımıştır.
1955	Günde ortalama motorlu taşıtlarla 370.750 yolcu taşınıyordu.

1956	Sirkeci-Halkalı banliyösü elektrikli olarak işletmeye açılması. 27.6km.
1956	Başbakan Adnan Menderes'in trafiği rahatlatmak amacıyla yollar genişletmesi ve 30 m. ve 50 m. genişlikte yeni yollar açması;
	Araba merkezli kent içi ulaşımı destekleyen uygulamaların başlıcaları Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Vatan Caddesi, Londra Asfaltı, Beşiktaş, Yıldız, Zincirlikuyu Asfaltı, Hacıosman Bayırı, Bağdat Caddesi ve Haydarpaşa'dır.
1959	Sirkeci-Kadıköy arabalı vapur hattının açılması.
1970	Denizyollarında toplam 325.000 yolcu ve arabalı vapurlarda toplam 13.400 araç taşınmıştır.
1970	Trolleybüslerin taşıdığı yolcu miktarı 90.800 e düşmüştür.
1970	Avrupa banliyösünde günde 132.500, Anadolu banliyösünde 42.300 yolcu taşınmıştır
1970	Tünel elektrifikasyon çalışmaları nedeniyle işletilmiyor.
1970	İETT araç filosunun 738'e çıkarılmıştır. Günde ortalama 639.500 yolcu taşınmıştır.
1970	92 halk otobüsü 80.000- resmi ve özel kuruluşların personel servisleri 172 otobüs ve 533 minibüs günde 42.000 yolcu taşımıştır.
1970	Minibüslerin günde ortalama taşıdığı yolcu sayısı 695.000 kişidir.
1970	Belediye Başkanı Haşim İşcan döneminde katlı kavşaklarla çözüm arayışları;
1970	İstanbul nüfusu; 2.849.950 kişidir.
1971	Renault ve Fiat marka otomobillerin Türkiye'de üretilmeye başlanması ile araba sahipliliğinin artması
1972	Boğazı geçen araç sayısı 16.000 iken geçen yolcu sayısı 337.000
1973	Boğaz köprüsü ve çevre yollarının kullanıma açılması
1973	Denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı %13.4 demiryolunun %8.8 ve karayolunun %77.8

1974	Deniz ulaşımında İstinye–Paşabahçe seferlerinin iptali
1974	Harem-Sirkeci hattında seferler azalmış, Kartal–Yalova araba vapuru seferleri artmış, Sirkeci–Yalova seferleri başlatılmış.
1975	Boğazı köprü ile geçen araç sayısı 51.500 araba vapuru ile gecen araç sayısı 3.700 iken geçen yolcu sayısı 384.000
	Geçen yolcuların 279.000'i vapurla,91.000'i köprüden özel araçla, 14.000 köprüden otobüsle yapılmıştır.
1979	Taksim-Levent özel otobüs yolunun işletmeye açılması



Şekil 3.55 1923-1950 yılları arasında sıklıkla kullanılan ulaşım araçları örneği (İBB, 2005)

3.4.2 Yönetmel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi

Başkent olma işlevinin kalkmasıyla, Süleymaniye, Fatih, Beyazıt ve Şehzadebaşı giderek sönükleşmiştir. 1930'lu yıllarda üst gelir gruplarının Beyoğlu yakasının çekiciliği artmıştır. 1933 yılında tarihi yarımada'nın nüfusu 125 bin iken Beyoğlu'nun nüfusu 150 bini aşmıştır. (Özgen, 1995)

Beyoğlu nüfus gelişimi; (Üren, 1992)

- 1927 Sayımı 302.887
- 1935 Sayımı 235.051
- 1940 Sayımı 247.252
- 1945 Sayımı 257.061
- 1950 Sayımı 279.238
- 1955 Sayımı 208.158
- 1960 Sayımı 216.425
- 1965 Sayımı 218.985
- 1970 Sayımı 225.850
- 1975 Sayımı 231.000
- 1980 Sayımı 223.360
- 1985 Sayımı 232.963

1942 yılında Galata-Beyoğlu bölgesinde ticaretle uğraşan azınlıklar için yürürlüğe Varlık vergisi girmiştir. II. Dünya Savaşı gibi önemli olaylar azınlıkların Galata-Pera'dan ayrılmasına sebep olmuştur. Lozan antlaşması ile kapitülasyonların kaldırılması, başkent in ve elçiliklerin de 1927-29 yılları arasında Ankara'ya taşınması da bunda etkili olan diğer faktörlerdir. (Berkmen Yakar, 1999)

6-7 Eylül 1955 olayları ve 1963-64 Kıbrıs olayları İstanbul'da azınlık nüfusunun azalmasına sebep olmuştur. Azınlıkların ülkelerine gitmeleriyle, Beyoğlu, Tarlabası, Dolapdere, Asmalımescid gibi semtlerin yapıları değişmiş, dükkanlarda imalat sektörü yoğunlaşmıştır. (Berkmen Yakar, 1999)

İstanbul nüfusunda, özellikle 1950 yılından sonra göçle gelen nüfus ön plana çıkmaktadır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un gelişiminde en önemli etken, ülke ekonomisinde 1950'lerde ortaya çıkan dönüşümün yaşanmasıdır. 1923 – 1950 yıllarını kapsayan ilk dönemde 1 milyonu aşmış olan şehir nüfusu, 1927 yılında 730000'lere düşmüş, 1935 yılında 740000'a 1945 yılında da 900000'lere çıktığı görülmektedir. 1950–1960 yılları arasında İstanbul göç için cazibe merkezi olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelen Haliç çevresiyle Sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresinde gelişmiştir. Nüfus 1.5 milyondan fazla olarak görülmektedir. 1970-1980 yılları arasına İstanbul nüfusunun 4 milyona yaklaştığı görülmektedir.

3.4.3 Ekonomik Yapı Gelişimi

1923'te Lozan antlaşması ile kapitülasyonların kalkması, yabancı sermayenin etkinliğine son vermiştir. Böylece yabancı büyük firmalar, tüccarlar, sigorta şirketleri, bankerler, posta idareleri Beyoğlu'nu terk etmişlerdir. Elçiliklerin Ankara'ya taşınmasıyla, onların çevresinde ayrıcalıklı olarak çalışan azınlıkların da bir bölümünün Beyoğlu'nu terk etmesine neden olmuştur. Yabancı işletmelerin Türk ekonomisi üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi ve sömürünün önlenmesi için, yabancı şirketler zorunlu bir tasfiyeye uğratarak birer birer satın alınmıştır. Özellikle, kamu hizmetleri alanında çalışan demiryolu, telefon, tramvay, elektrik şirketleri devletleştirilmiştir. (Özgen, 1995)

Taksim kışlasının karşısındaki askeri eğitim alanında kentin ilk planlı ve düzenli apartmanları yükselmiştir. Taksim ile Gümüşsuyu Askeri Hastanesi arasındaki mezarlık kaldırılmış ve 1930'lardan sonra bu alan apartmanlaşmaya başlanmıştır. 1940'larda Taksim kışlası yıkılmış ve yerine bugünkü Taksim Parkı, Hilton Oteli'nin alanını da içermek üzere düzenlenmiştir. (Özgen, 1995)



Şekil 3.56 1930'larda Tophane rıhtımı (İBB, 2005)



Şekil 3.57 1930’larda Beyoğlu (İBB,2005)



Şekil 3.58 1930’larda Halaskargazi (İBB,2005)

1950’lere kadar perakende ve toptan ticarete egemen olan Eminönü’nde, toptan ticaret bu yıllardan sonra önemini korurken, perakende ticaret farklı bölgeler doğru gelişme

göstermiştir. (Berkmen Yakar, 1999)

1950 ve 1960'lı yıllarda zemin düzeyi artık arabalara bırakıldığından, yeraltı yaya geçitleri ve alışveriş alanları olarak yayalara tahsis edilmesi uygulamaları, kent planlamada yeni bir yaklaşım olarak görülmektedir. Bütün önemli kavşaklarda, Aksaray'da, Saraçhane'de ve Karaköy'de artık yeraltı alışveriş alanları bulunmaktadır.

Bon Marche tarzı çok katlı mağazacılığın yeniden gündeme gelmesi, bu dönemde meydana gelen önemli ticaret yapısı değişimlerindendir. Bu uygulamanın ilk örneğini, memur ve dar gelirlilere taksitle satış yapan, pek çok ürünü bünyesinde barındıran 19 Mayıs mağazaları, daha sonra 1960'ların sonlarına doğru ise Yeni Karamürsel mağazaları vermektedir. Aynı amaçla kurulan bir başka kuruluş ise 1950'li yıllardan itibaren, ordu mensuplarına kar amacı gütmeyen her türlü gıda, ev eşyası, giyim vb. malları uygun fiyatla satan, ordu pazarı (orko)dır. Çok katlı mağazacılık anlayışında, pek çok çeşitli ürünün az bir karla halka satılması amaçlı, UKİ, UFİ gibi mağazalar bu dönemde turistlerin yoğun olarak bulunduğu Aksaray ve Laleli bölgesinde konumlanmıştır. (Berkmen Yakar, 1999)

1975-80 döneminde Tarihi Yarımada içinde ve Haliç kıyılarında yer alan, mekan sınırlamaları nedeniyle gelişemeyen belirli sektörleri (ayakkabıcılar, dericiler, konfeksiyoncular vb.) yaklaşık 200.000 çalışanı ile birlikte yeni oluşturulacak sanayi bölgesine (İkitelli vb.) taşıma kararı alınmış 1980 yılından sonra uygulanabilmişti. (Berkmen Yakar, 1999)



Şekil 3.59 Fener'den Balat'a doğru yoğun sanayi kullanımı (İBB,2003a)

1970’li yılların sonlarına doğru Şişli’de pasajların uygulanmaya başlandığı görülmektedir. Bu pasajların içlerinde giyim mağazaları bulunmakta olup, pek çoğunda sinema ve tiyatrolar bulunmaktadır. (Berkmen Yakar, 1999)

1970’lerde Şişli çevre semtlerle birlikte, daha çok zengin çarşıların, pasajların, seçkin butiklerin, ithal malların satıldığı, dükkanların, işyerlerinin, bankaların yer aldığı, ticaret iş ve eğlence hayatının ağır bastığı bir yapı kazanmıştır. 1970’li yıllarda Şişli-Halaskargazi caddesi üzerinde iki tarafta olmak üzere büyük pasajlar, içlerinde yer alan sinema salonu, kafe vb. eğlence mekanlarıyla semte bu yönde de kimlik kazandırılmaktaydı. Bu dönemde Nişantaşı, Valikonağı, Rumeli Caddesi, Maçka semtleri üst gelir grubuna hizmet eden mekanlar olarak gelişmeye başlamıştır. Beşiktaş ise 1970’lere kadar bir alt merkez kimliği taşımış, Boğaz köprüsü ve çevre yolları, deniz ulaşımı ile desteklenen ulaşım ağı ile gelişerek yeni bir ticaret merkezi haline gelmiştir. (Berkmen Yakar, 1999)

1970’lerin sonunda Eminönü-Beyazıt bölgesinde yeni açılan işyerleri arasında %40-70’e varan oranda toptancılığın yoğunlaştığı eski iş hanlarında ise toptancılık faaliyetlerinin yanı sıra %26 oranında küçük imalatın yer aldığı görülmüştür. 1980’lere kadar İstanbul’un eski merkezi iş alanında sigortacıların, gümrük ve mali danışmanlık işleriyle ticarete bağlı diğer hizmet işlerinde çalışanların çok yoğun olduğu bilinmektedir. (Osmay, 1998)

İstanbul’da tarihi yarımada da yer alan geleneksel iş merkezi Eminönü-Sirkeci-Kapalıçarşı bölgesi ile Beyoğlu yakasındaki Karaköy –Perşembe pazarı ve üçüncü bir merkez olan İstiklal caddesi – Tepebaşı ve çevresindeki faaliyet dalları kentin kuzeyine, yüksek gelir gruplarının konut alanlarına doğru uzanan ana cadde üzerine yönelmeye başlamıştır. Büyük şirketlerin genel müdürlüklerinin, büyük iş hanlarının, uluslar arası ilişkilere dayanan büyük otellerin Taksim, Harbiye ve Osmanbey’den Halaskargazi Caddesi boyunca Mecidiyeköy’e kaydığı, özel doktorların muayenahanelerini, avukat ve noterlerin bürolarını eski işyerlerinin bulunduğu Sirkeci, Cağaloğlu ve Nuruosmaniye’den Taksim, Osmanbey ve Nişantaşına taşınmışlardır. (Osmay, 1998)

Bankacılık, otelcilik gibi hizmetler ve kamu denetimindeki sanayi hizmetleri, kentin yeni merkezlerinde kendilerine yeni mekanlar açarken, yarı örgütlü veya örgütlenmemiş ticari faaliyetler, kentin büyüme doğrultusunda dağınık biçimde yerleşirler. Bunlara en iyi örnek perakende ticarettir. Perakende satış, pazara ve müşteri kitlesine yakından bağımlı bir faaliyet türüdür. (Osmay, 1998)

Perakende satışın bireysel dükkandan, köşe başındaki markete ve süpermarkete, oradan da

çok katlı mağazalara dönüşmesi, bu sektörde örgütlenmenin dış etmenlerle olduğunu göstermektedir. Metropoliten kentlerde dahil olmak üzere, örgütlenme düzeyi düşük olan kentlerde, perakende satışın yol ve caddeler boyunca dağıldığı görülmektedir. (Osmay, 1998)

Ticaret ve diğer merkezi alan faaliyetleri Eminönü'nde Atatürk ve Galata Köprüleri arasında ve Beyoğlu'nda toplanmıştır. Beyoğlu'nda bankacılık ve sigortacılık faaliyetleri, Eminönü'nde perakende ve toptan ticaretin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Eminönü'nde perakende ticaret 1980'lerde azalmaya, toptan ticaretteki payı ise azalmadan devam etmiştir. Merkez İş Alanı fonksiyonları 1975'ten sonra Tarihi Yarımada'da Eminönü ilçesinin büyük bir kesimi ile Fatih ilçesinin sınırlı bir alanında, Beyoğlu ilçesinin merkezinde, Şişli, Zincirlikuyu ve Barbaros Bulvarına saçaklandığı görülmekteydi. Boğaz köprüsü ve çevre yollarıyla birlikte, Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde ana arterlerde büroların arttığı görülmektedir.

3.4.4 Değerlendirme

Cumhuriyet'in ilanından küreselleşme eğilimlerinin miladı olarak kabul edilen dönem arasında 1950 yılına kadar olan süreç ve 1950 sonrası süreç olarak hem politik, hem ekonomik, hem de mekansal değişimlerin yaşandığı dönemsel farklılıklar ön plana çıkmaktadır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra, başkentin Ankara'ya taşınması, ülke kent politikalarında, Ankara kenti planlamasının ön plana çıktığı, 1950 yılına kadar geçen süre zarfında, İstanbul kent mekanında yapılan uygulamaların az sayıda olduğu görülmektedir. Bu dönemde meydana gelen en önemli kentsel uygulamaların 1936 yılında Prost' un hazırladığı planlar ile birlikte Lütüfî Kırdar' ın belediye başkanlığı döneminde yaşandığı görülmektedir.

Prost' un hazırlamış olduğu plan doğrultusunda çalışma konusu seçili alanlarda, Atatürk köprüsünden, Haliç' in başladığı alana uzanan alanlara büyük sanayi, Galata ve Atatürk köprüsü arasına hal, balıkthane ve toptan gıda maddeleri ticareti yapan işyerlerinin yerleştiği görülmektedir. Bu planda ayrıca, Sultanahmet bölgesinde arkeolojik ve turistik alanların korunarak geliştirilmesi, Sarayburnu'nun kargo taşımacılığı ve depo fonksiyonlarından arındırılarak korunması, silüetin korunması amacıyla + 40 rakım üzerinde 9,50 metreden yüksek yapılanmaya izin vermemesi bugün de geçerli olan ilkelerdir. Kapalıçarşı'nın bütünüyle modern bir şekle sokulmasını öngörmesi, genel oluşumunun korunması, dış sınırlarının geniş yollarla çevrelenmesi ve girişlere geniş otoparkların yapılması, ticaret merkezi olarak bölgenin düşünüldüğünü göstermektedir.

Cumhuriyet'in ilanından 1950 yılına kadar süre zarfında kent merkezinin kuzeye doğru gelişiminde, Atatürk bulvarı, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş'taki caddelerin genişletilmesi önem taşımaktadır. Konut fonksiyonları yer seçiminde ise, Taksim ve Gümüşsuyu çevresindeki apartmanlaşma faaliyetleri de ayrıca önem taşımaktadır. Kentin kuzeye doğru mekansal gelişiminde ön plana çıkan diğer bir konut uygulaması da Emlak Kredi Bankasının oluşturulması ve bu oluşum altında, 1947 yılında Mecidiyeköy' de 1949,1956 ve 1958 yıllarında Levent memur mahallesi oluşturulması olarak görülmektedir. Daha sonra bu konutlar yapılış amacı dışına çıkmış ve üst gelir grubu halkın sahipliğine dönüşmüştür.

Bu dönemde ticaret merkezi, Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü; Karaköy ve İstiklal caddesi arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Kent içinde kullanılan ulaşım araçlarında tramvay

yoğunluğu devam etmiş, Şişli – Mecidiyeköy hattı faaliyete yine bu dönemde geçmiştir.

1950 sonrası dönem, özellikle 1960 yılına kadar geçen süreç, ekonomik, mekansal ve politik değişimlerin hızla yaşandığı dönem olarak görülmektedir. Dönemin kentsel mekanda değişimin kendini gösterdiği süreci, Menderes operasyonlarının yoğunlaştığı zaman dilimi olduğu görülmektedir. Özellikle 1956 sonrası dönem, 6785 sayılı imar yasası ile 6830 sayılı istimlak yasasının imkanları doğrultusunda gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin arttığı zaman dilimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine bu dönemde planlama çalışmalarının arttığı fakat planlanan çalışmaların genelde onaylanmadığı görülmektedir. Bu nedenle ileriye dönük planlama çalışmalarının uygulanmadığı bir dönem olarak belirtilmektedir.

Kuzeye doğru gelişimde etkili olan dönem kararları temelde ulaşım akslarının güçlendirilmesi ve önemli arterlerin yapılması olarak görülmektedir. Taksim- Şişli- Büyükdere asfaltı, Barbaros bulvarı, Karaköy- Dolmabahçe yolunun genişletilmesi kuzeye doğru merkez fonksiyonlarının yayılmasında önemli akslar olarak belirtilmektedir. Sur içi'nde ise, merkez fonksiyonlarının yayılacağı, Vatan, Millet, Ordu ve Fevzipaşa caddelerinin yapımı bu dönemde meydana gelmiştir. Bulvarların genel olarak, Galata köprüsü'nden, Dolmabahçe'ye; Eminönü'nden Unkapanı'na; Karaköy'den Azapkapı' ya, Haliç'teki iki köprü arasında; Beşiktaş' tan Zincirlikuyu' ya (Barbaros bulvarı), Marmara kıyısında ise Sirkeci' den Florya' ya uzandığı görülmektedir.

Bu dönemde, Osmanlı son dönemlerinde artan azınlık nüfusunun özellikle Beyoğlu'nda azaldığı görülmektedir. 1944 Varlık vergisi, II. Dünya savaşı, elçiliklerin başkente taşınması, 6-7 Eylül 1955 olayları ve 1963-1964 yıllarında Kıbrıs olayları ile nüfuslarının azaldığı görülmektedir. Bu olaylar, Beyoğlu, Tarlabası, Dolapdere, Asmalımescid gibi semtlerin yapılarında değişime yol açmış, imalat sektörünün bu alanlarda yoğunlaşmasını sağlamıştır. Ayrıca 1950–1960 yılları arasındaki dönem kente yoğun göçün meydana geldiği dönem olarak belirtilmektedir. Göç eden nüfusun ise kentte, Haliç'in çevresiyle, sur dışındaki sanayi alanları çevresinde yer seçtiği görülmektedir.

1960' lı yıllarda hizmet fonksiyonlarının, Eminönü ve Beyoğlu' nun ardından, Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermeye başladıkları görülmüştür. Bu dönemde, zeminde motorlu taşıtlar için ayrılmış yolların özellikle kavşak alanlarının altında, yer altı alışveriş mekanlarının geliştiği görülmektedir. Bu alanlar, Aksaray, Saraçhane ve Karaköy' de önemli kavşaklarda bulunmaktadır.

Ayrıca bu dönemde çok katlı mağazacılığında mekanda yer seçtiği görülmektedir. Turistlerin

yoğun olduğu, sur içi özellikle Aksaray ve Laleli civarı bu tür fonksiyonların yer seçtiği mekanlar olarak ön plana çıkmaktadır.

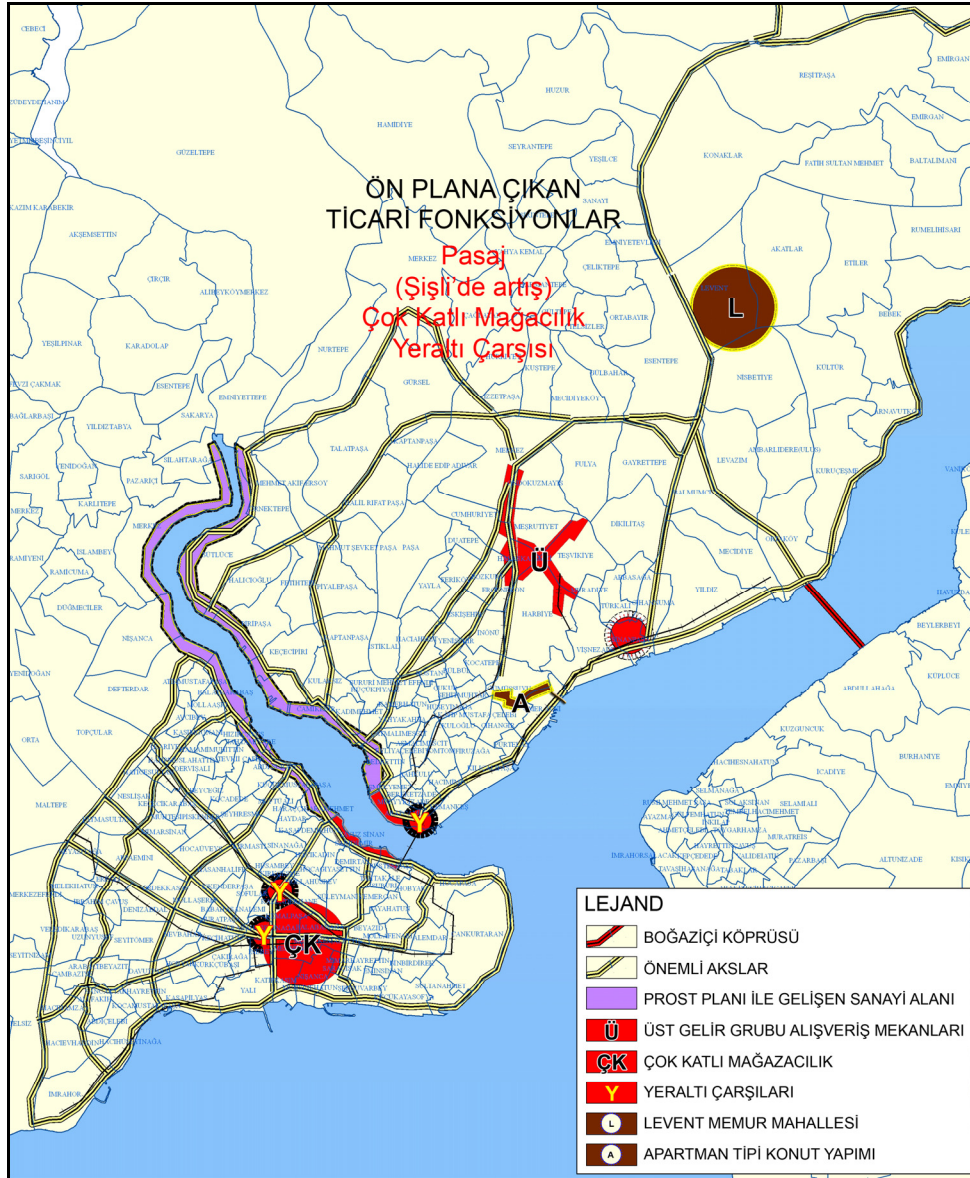
1950 yılından 1971 yılına kadar geçen süreçte meydana gelen planlama çalışmaları, çalışma konusu alanda, genel olarak yorumlanacak olunursa; planlama faaliyetlerinin yoğun olduğu fakat onaylanma ve uygulanma oranlarının düşük olduğu bir dönem sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde ön plana çıkan planlama faaliyetlerinden birisi, 1959 yılında planlama çalışmaları için kurulan idare heyeti' nin danışmanı olarak görevlendirilen Piccinato tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu plan çalışmasında, tek merkezli kent büyümesine alternatif olarak, kentin Marmara kıyısı boyunca doğrusal olarak yayılması öngörülmüştür. Beyoğlu ve Sur içinin daha fazla yoğunlaştırılmamasını buradaki faaliyetlerin, tüm kenti kapsayacak bir yol ağı üzerinde konumlandırılarak desantralize edilmesini öngörmüş fakat plan onaylanmamıştır.

1964 yılında onaylanan bölgeleme amaçlı oluşturulan Suriçi nazım planında ise, Marmara ve Haliç sahillerinin turizm değerleri vurgulanmıştır. 1966 yılında onaylanan sanayi alanları planlama çalışmasında ise suriçinde yeni imalat ve depolama alanlarının kurulması yasaklanmıştır. 1971 yılında oluşturulan nazım planda ise Mecidiyeköy – Zincirlikuyu arasında bir merkez önerilmiş fakat plan onaylanmamıştır. Bu planlama çalışmasında öngörmese de sadece çevre yollarının ve köprünün çizili olduğu plan “Çevre Yolları Mevzi Planı” adıyla 1968 yılında onaylamıştır.

1970 sonrası dönemde meydana gelen en önemli ulaşım kararı olarak 1973 yılında yapılan Boğaz Köprüsü ön plana çıkmaktadır. Bu dönemde sanayinin nakliyeciler, demirciler gibi siteler şeklinde yapılaşarak kent dışına çıktığı görülmektedir. Çok uluslu şirketlerin yönetim birimlerinin Şişli – Mecidiyeköy – Levent aksında konumlanma tercihlerinin az da olsa görülmeye başladığı dönem olarak da ön plana çıkmaktadır.

1970’li yılların sonunda Şişli’ de pasajların uygulanmaya başladığı görülmektedir. Pasajlarda daha çok üst gelir grubuna hitap edecek giyim mağazalarına ve sinema, tiyatro gibi eğlence mekanları faaliyet göstermektedir. Şişli – Halaskargazi Caddesi eğlence mekanlarının yoğunlaştığı aks olarak ön plana çıkmaktadır. Bu dönemde Nişantaşı, Valikonağı, Rumeli caddesi ve Maçka semtlerinde üst gelir grubuna hizmet eden mekanların gelişmeye başladığı görülmektedir. Özellikle Boğaz köprüsünden sonra Beşiktaş, ticaret merkezi olarak gelişmeye başlamıştır. Suriçi’nde ise toptan ticaretin yoğunluğunun devam ettiği ve küçük bir oranla da olsa küçük imalatın yer seçtiği görülmektedir.

Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı bölgesi; Karaköy, Perşembe pazarı; İstiklal caddesi, Tepebaşı ve çevresi bu dönemde merkez fonksiyonlarının yoğunlaştığı mekanlardır. Eminönü, Beyazıt, Karaköy ve Perşembe pazarının bankacılık ve sigorta, gümrük, mali danışmanlık hizmetlerinde ön plana çıktığı görülmektedir. Fakat 1970' li yılların sonlarında başlamak üzere, büyük şirketlerin genel müdürlüğünün, büyük iş hanlarının, uluslar arası ilişkilere dayanan büyük oteller, Taksim, Harbiye ve Osmanbey' den Halaskargazi caddesi boyunca Mecidiyeköy' e; özel doktorların muayenahanelerinin, avukat ve noter bürolarının Sirkeci, Cağaloğlu ve Nuruosmaniye' den Taksim, Osmanbey, Nişantaşı' na kaydığı görülmektedir. Eminönü'nde azalan perakende ticaretin ise bir kısmının batı' ya doğru uzanan ana arterler üzerinde geliştiği görülmektedir.



Şekil 3.60 1923-1980 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi

3.5 1980' den Günümüze Kadar Ticaret Yapısı ve Gelişim Etkenleri

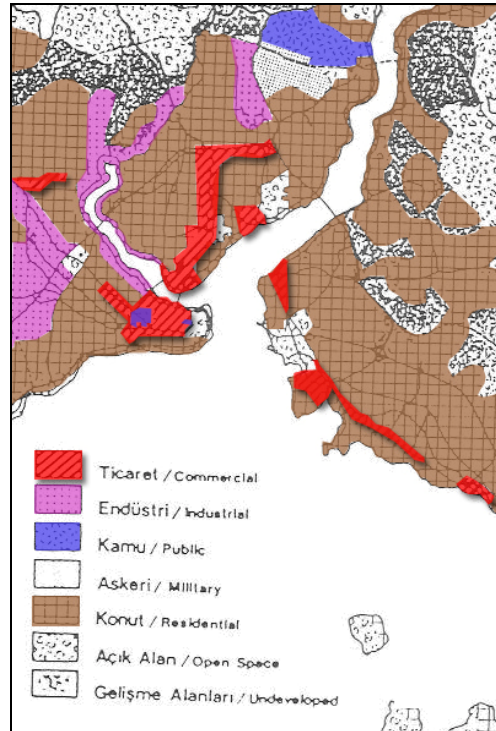
1980'li yıllar Türkiye'de hemen her alanda kökten bir dönüşümün yaşandığı dönemdir. Bu değişimler öncelikle ekonomik ve siyasal yapıda olmuştur, sonrasında toplumsal değişimler izlemiş, daha sonrasında bu değişimler fiziki mekana yansımıştır. Türkiye tarihinde büyük bir dönüm noktası olan 1980 askeri müdahalesinden önce alınan 24 Ocak ekonomik paketi Türkiye ekonomisi açısından büyük bir dönüm noktası olmuştur. Bu paketin getirdiği en önemli yenilik 1960 yılından 1980'e kadar uygulanan karma ekonomik düzenden "serbest piyasa" ekonomisine geçiştir. Bu paketin beraberinde getirdiği bir diğer önemli yenilik devletin çok önemli üretim alanlarından çekilmesi ve girişimciliğini daha çok enerji, ulaştırma gibi altyapı yatırımlarına yöneltmesi; özel sektöründe farklı yatırım alanlarına yönelmesini sağlayacak girişimlerde bulunmasıdır. Bir diğer yenilikte ekonomiyi dünya ekonomisine açmasıdır. Bu ekonomik paketle beraber yabancı sermaye teşvik edilmiştir. Yabancı sermayenin girmesiyle ekonomi büyümüş ama bu büyüme sanayiye yansımamış, daha çok hizmet sektöründe özellikle de finans, turizm gibi alanlarda yansımıştır. Türkiye de bu ekonomik hareketlilik süreci yaşanırken dünya da küreselleşme süreci tartışılmaktadır. Küreselleşme adıyla anılan bu sürecin ortaya çıkmasında, sınırlar ötesi haberleşme ve ulaştırmanın teknolojik gelişmeler sayesinde kolaylaşmasının payı bulunmaktadır. Ulus-devletlerin sınırları, küresel ekonomik güçlerin doğrudan veya dolaylı etkisi altında giderek daha geçirgen hale gelmektedir. Küreselleşme esnasında birçok dünya kentinin önemi artmış, İstanbul da, birçok başka metropol gibi, Türkiye'yi ilgilendiren sermaye, mal ve insan akışlarının bir kesişme noktası haline gelmiştir. Ancak 1980 – 1990 döneminde, Türkiye küreselleşen dünyaya üretici karakteri ağır basan ülke olarak katılmayıp, tarım sektörü gelişemeyen, sanayi sektörü, daha çok tüketen tüketim malları üreten bir ülke olarak katılmıştır. Ancak Doğu Bloğunun tamamen çökmesinin ardında 1990'lı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılması ile hinterlandı Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya; Kuzey Afrika olarak genişleyen Türkiye'nin dünya ile bütünleşmesini desteklemiştir. İstanbul'un ulaşım, imalat, çeşitli hizmet sektörleri ve kültür alanlarındaki var olan altyapısı ve buna bağlı olarak tüketim ve istihdam kapasitesi, hem para hem de işgücü için bir mıknatıs görevi görmeye başlamıştır.(Yükseker, 2003)

İstanbul Metropoliten Alanı 1980 öncesi dönemlerdeki gibi, Türkiye içindeki dış ticaret, sanayi, finans, geleneksel ticaret gibi alt sektörlerde merkez olma özelliğini 1980 yılı sonrası dönemlerde de korumaktadır.

1980 yılı sonrası dönemde İstanbul Metropolitan Alanı'nın mekansal gelişimi çok farklı iç ve dış dinamiklerin etkisiyle en dramatik gelişme ve değişimleri yaşamıştır ve yaşamaktadır. Bunun nedeni olarak 1980 sonrasında herhangi bir planlı gelişmenin olmaması gösterilebilir. İstanbul Metropolitan Alanı'nın gelişimi bu dönemde plansız, kaçak, yasadışı uygulamalar ve parçacıl mekansal gelişmeler şeklinde desteklenmiştir. Ayrıca İstanbul kentsel rantından pay almak isteyen sadece küçük gruplar ya da küçük sermaye sahiplerinin yanı sıra kentsel rant ile ilgilenmeyen büyük sermaye sahiplerinin de kentsel rantlardan yararlanma uğraşısı içinde bulunmalarının mekana olumsuz katkılarının yansımaları zaman içinde kendini göstermiştir. 1980 yılı sonrasında büyük sermaye grupları, holdingler için kent merkezinde çok katlı modern plazalar, iş merkezleri, yönetim merkezleri, alış-veriş merkezleri yapmaya başlamışlardır ve bu süreç 1995 yılından sonra en hızlı ve yoğun dönemini yaşamaktadır.

3.5.1 Mekansal Yapı ve Ulaşım Gelişimi

1980 – 1990 yılları arası; liberal ekonomik politikalar, dışa açılmalar ve küreselleşme bağlamında, gümrük vergilerinin indirilmesi, ithal malların ülkeye kolaylıkla girebilmesi, para akışlarının hızlanması, iletişim araçlarının gelişmesi, tüketimin yaşam tarzı haline gelmesi özellikle ticaret alanlarının hem niteliksel hem de niceliksel olarak gelişmesini sağlamıştır. (Berkmen Yakar, 1999)



Şekil 3.61 1985 yılı İstanbul kent merkezi arazi kullanımı (Baycan, 1993)

İstanbul 1980'lere geleneksel özelliklerini koruyarak girmiş ve en çok göç alan ilimiz olarak yatırım tercihlerinde ön sırada yer almıştır. Kentsel mekanın gelişim dinamiklerinde de rant ağırlıklı spekülasyon davranış biçimi görülmektedir. 1980'li yıllar İstanbul (ülkenin ekonomik başkenti olması sonucu olarak) en çok göç alan il olma özelliğini korumasıyla beraber mekansal gelişmeleri hızlı bir şekilde yaşamaktadır. Bu dönemde İstanbul'un yaşadığı mekansal değişim ve gelişmelerin aynı zamanda dünyada da yaşanan küreselleşme sürecinin yansımaları olarak görülmektedir.

Bu dönemin en belirgin özelliği İstanbul Metropoliten Alanı'nın planlama eyleminden bir kez daha uzaklaşmış olmasıdır.

1980 yılında "1/50000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı" yapılmış fakat bir müddet sonra yok sayılarak plan hükümleriyle çelişen bir dizi uygulamaya yenik düşmüştür. Bu plan 4 temel ilke ile özetlenebilmektedir; (Hacısalıhoğlu, 2000)

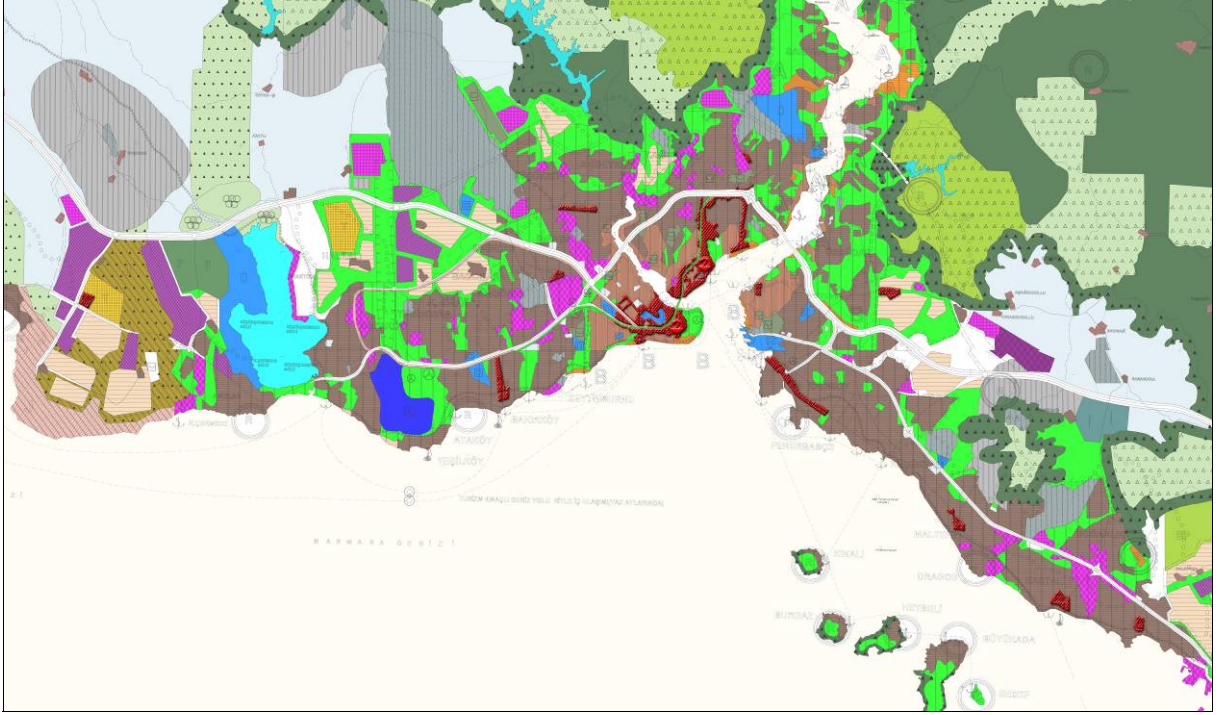
- Kuzey kesimdeki, tarım ve orman alanları ile su havzaları korunacaktır,
- Kuzey bölgeleri yapılaşmaya kapatıldığı için "metropoliten büyüme alanı" doğuya ve batıya doğru lineer bir yayılma gösterecektir,
- Tarihi Yarımada, Galata- Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde "Kültürel Doku ve Doğal Yapı" mutlak korunacak, yoğunluklarında azaltılması için önlemler alınacaktır,
- Asya ve Avrupa'daki mevcut demiryolu güzergahı "lineer kentin" toplu taşıma omurgasını oluşturacak, Tüplü Raylı Sistem Geçit ile birbirine bağlanacaktır.

1980 planında, İstanbul'da Merkezi İş Alanı olarak tanımlanan bölge iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısım Tarihi Yarımada içinde yer alan Eminönü ilçesinin büyük bir bölümünü ve Fatih ilçesinin Eminönü ilçe sınırına yakın olduğu alanları kapsamaktadır. İkinci kısım ise Beyoğlu sit alanından Halaskargazi Caddesi boyunca Şişli'ye aks şeklinde ilerleyen ticaret bölgesi ve Beşiktaş ilçesinde Barboros Bulvarı boyunca uzanan ticaret bölgesi olarak görülmektedir. (Halaskargazi Caddesi ve Barboros Bulvarı üzerindeki ticaret bölgesi Gayrettepe ile birleşmektedir.)

Doğu Yakası'nda Kadıköy ve Batı Yakası'nda Bakırköy ilçeleri 1. Derece Merkez olarak tanımlanmıştır.

2. Derece Merkezler, Doğu Yakası'nda Kartal ve Pendik, Batı Yakası'nda Büyükçekmece Gölünün doğu kısmı ve Silivri ilçesi olarak öngörülmüştür.

3. Derece Merkezler, Batı Yakası'nda Büyükçekmece Gölünün batı kısmında, Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa ilçelerinde, Doğu Yakası'nda Üsküdar, Ümraniye ve Maltepe ilçelerinde yer almaktadır.



Şekil 3.62 1980 yılı 1/50000 ölçekli İstanbul metropoliten alan nazım planı ticaret alanları (İBB,1980)

TEM Otoyolunun ve Boğaziçi Köprüsünün tamamlanması bu dönemin en önemli ulaşım projesi olarak İstanbul'un kentsel gelişiminin yönlendirmede çok büyük bir etken olmuştur.

1980'lerin başlıca girişimlerinden olan TEM Otoyolu ve 2. Boğaz Köprüsü, doğu-batı istikametinde yayılan şehrin içeri, yani kuzeye doğru bir kademe daha şişmesi sonucunu doğurmuştur. İstanbul'un sınırını ikinci kez çizen bu çevre yolu, kısa zamanda kendisi etrafında gelişen yeni yerleşmeler (Sultanbeyli, Bakkalköy vs.) tarafından kuşatılmıştır. 1980'lerde Dalan tarafından gerçekleştirilen ikinci operasyon programı ise, eski şehirde, özellikle de su kenarlarında açılan bulvarlardır. Menderes tarafından Yeşilköy'den Sirkeci'ye kadar getirilmiş olan sahil yolu, Haliç ve Perşembe Pazarı yıkımlarıyla Eminönü üzerinden Haliç kıyılarından dolaştırılmış ve Tophane'ye, oradan da Boğaz'ın sahil yoluna bağlanmıştır. Arnavutköy ve Büyükdere'deki kazıklı yollar, bütün su kenarları boyunca dolaştırılmak istenen homojen otoyol projesinin, Boğaz'a da ayrıcalık tanımak istemediğinin göstergeleridir. (Bilgin, 2002)

Aynı proje Anadolu yakasında da uygulanmış, Üsküdar-Salacak-Harem üzerinden Kadıköy'e bağlanan otoyol aksı, küçük bir kesintiyle Fenerbahçe'ye sıçramış ve oradan da Kartal'a kadar uzatılmıştır. İstanbul'un kendine has özelliklerinden biri olan suyla ilişki tarzını gözetmeyen bu operasyonlar sonucunda sahiller homojenleşmiş, çeşitli özellikler gösteren semtlerin

aralarındaki farklar (boşluklar, kopukluklar) kaybolmuştur. (Bilgin, 2002)

1980'lerin üçüncü büyük projesi de, Beşiktaş-Büyükdere arasındaki eksenin, küreselleşen dünyanın taşıyıcıları olan kesimlere yönelik olarak yapılaştırılmasıdır. Barbaros Bulvarı-Maslak Yolu üzerinde yer alan otel-büro ve eksenin hemen paralelinde yer alan lüks mesken mahalleleri, hem şehirden tecrit bir yaşama biçimi imkanı sunan, hem de onun güzelliklerinden görsel olarak mahrum bırakmayan izole bir bütünlüğün parçaları olarak görülmektedir. Bu yolu dik açıyla kesen ve hava alanına bağlayan TEM Otoyolu da, diğer işlevlerinin yanı sıra, şehrin geri kalan kısmına değmeden girip çıkmayı sağlayan bir tüp olarak da değerlendirilebilmektedir. (Bilgin, 2002)

İstanbul'un batı yakasının gelişiminde rol oynayan önemli ulaşım aksları; Londra asfaltı (E-5 karayolu), Sirkeci-Florya sahil yolu, TEM bağlantıları, deniz ulaşımı, Sirkeci'den başlayan ve uluslararası ulaşımı sağlayan tren yolu, Eminönü-Zeytinburnu tramvay hattı, Aksaray-Havalimanı arasındaki metro hattı, Taksim- 4. Levent metro hattı, Karaköy'den Sarıyer'e uzanan sahil yolu, Şişli-Büyükdere asfaltıdır. Zaman içinde bu akslarda konut, sanayi ve hizmetler gelişme göstermiştir.

İstanbul'un doğu yakasının gelişiminde rol oynayan önemli ulaşım aksları; E-5 karayolu, TEM bağlantıları, deniz ulaşımı, Haydarpaşa'dan başlayıp Orta Doğu'ya kadar giden Tren yolu bağlantısı, Kadıköy-Pendik sahil yolu, Kadıköy- Kartal arasında minibüs yolu olarak bilinen aks ve Bağdat caddeleridir.

1990 yılı sonrasında liberal politikaların uygulandığı, ülkenin küreselleşme sürecine girerek yabancı sermayenin kent mekanında hem ticaret hem de hizmet sektöründe yatırımlar yapmaya başladığı, yeni oluşan hizmet ve ticaret akslarıyla kentin gelişme eğilimlerini ve kent makro formunu belirlediği bir dönemi yaşamaktadır. (Berkmen Yakar, 1999)

1994'te onanan "1995 İstanbul Metropolitan Nazım Planı" 1990' lı yıllarda yapılan en önemli planlama çalışması olmuştur. Bu planda ön plana çıkan ulaşım ve merkez kararları;

- Kentin lineer formunu destekleyecek nitelikte, Doğu ve Batı Yakalarının uç noktalarında, Doğu' da Gebze, Batı' da Ortaköy- Kavaklı' da (Silivri)"kanat çekim merkezleri" oluşturulması ve Levent – Maslak aksında boğaza kayma ve kentin kuzey yönünde gelişmesinin teşvik edilmeyeceği ilkeleri ile kent gelişiminin doğu – batı ekseninde gerçekleşmesi ve kuzey kuşağının korunmasının sağlanması,
- Eminönü bölgesi içinde tarihi konutların MİA baskısından korunması, Fatih – Aksaray uç bölgesinde, MİA fonksiyonlarının ulaşım aksları boyunca gelişmesine izin verilmemesi, turistik açıdan değer kazanan geleneksel ticaret ve faaliyetlerin korunarak geliştirilmesi, bununla birlikte Beyoğlu' nda MİA fonksiyonunun geliştirilmesi,

- Plan genelinde kentteki sanayinin, İstanbul dışındaki Organize Sanayi Bölgelerine desantralizasyonu ve bu alanların hizmete dönüştürülmesi,
- Boğaz geçişinde Boğaz tüp geçidi önerisi ilkesel olarak belirtilmektedir.

1995 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda Merkezi İş Alanı; ulaşım ve iletişimin yoğun olduğu, metropoliten alan, metropoliten bölge, ülke ve uluslararası boyutta yönetim, kontrol koordinasyon fonksiyonları, finans kuruluşları, özelleşmiş ve ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının bulunduğu alanlar olarak tanımlanmıştır.

Kent makroformunun lineer ve belli bir kademelenme ile çok merkezli gelişiminin oluşturulması planın temel hedeflerinden biri olarak görülmektedir.

İstanbul'un merkezi iş alanı olarak tanımlanan bölge; tarihi MİA bölgesi, Eminönü–Fatih uzantısı, Beyoğlu–Galata ve Şişli ve Beşiktaş uzantısı, son yıllarda gelişen, Levent–Maslak aksı ve Bayrampaşa, Zeytinburnu ve Güngören ilçeleri içinde kalan bölge olarak belirtilmektedir. İstanbul Metropolitan Alan'ında bulunan Merkezi İş Alanını kentin Batı Yakası'nda, tarihi, kültürel, fiziksel ve yüklendiği fonksiyonlar açısından farklı karakteristik özellikler gösteren alt bölgeler bütününe oluşturduğu görülmektedir. Bu bölgeler, Eminönü Bölgesi; Eminönü'nün Fatih–Aksaray uzantısı, Beyoğlu (Tarihi Pera)–Galata Bölgesini kapsayan “tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları”; Şişli ve Şişli ilçesinin Beşiktaş ucuna sarkan bölgesi, Levent–Maslak aksı “sıhhileştirilecek hizmet alanları”, sur dışında Topkapı, Maltepe, Rami sanayi bölgeleri “sanayi dönüşümlü hizmet alanları” olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca Bağcılar ve Bahçelievler ilçeleri içinde kalan D-100–E6 bağlantı yolu üzerindeki medya yönetim fonksiyonlarının yer aldığı Yenibosna aksında yer alan ticaret bölgesi prestijli hizmet alanı olarak tanımlanmıştır.

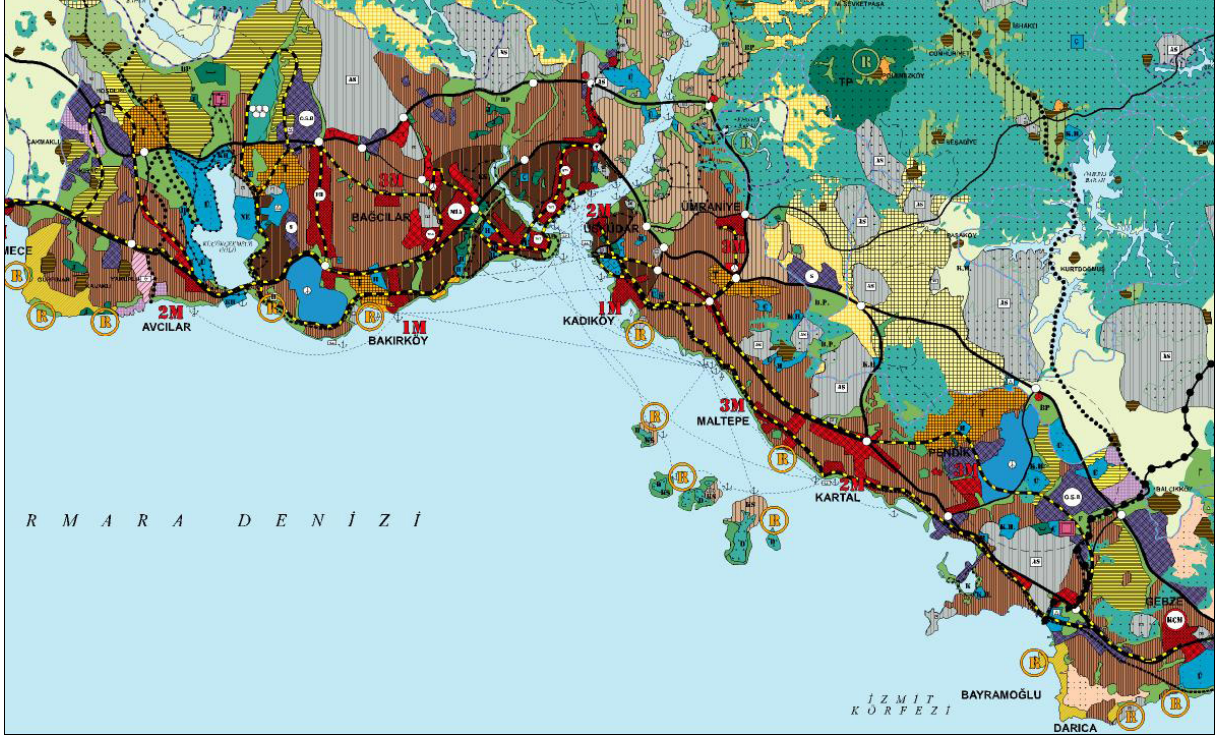
Planla öngörülen alt merkezler incelendiğinde, Doğu Yakasında Kadıköy' ün tüm yakanın hinterlandı altında, Batı Yakasında ise Bakırköy' ün Büyükçekmece çevresine kadar uzanan hinterlandında 1. Derece Alt Merkez olarak geliştiği görülmektedir. Doğu Yakasında, Üsküdar ve Kartal ilçesi ve Batı Yakasında ise Avcılar ilçesi 2. Derece Alt Merkez olarak belirtilmiştir. Bunların dışında Doğu Yakasında, Maltepe, Pendik ve Ümraniye ilçelerinin, Batı Yakasında ise, Büyükçekmece ve Bağcılar ilçelerinin 3. Derece Merkez niteliği taşıdıkları görülmüştür.

Zeytinburnu, MİA ve Bakırköy'ün; Eyüp, MİA'nın; Kağıthane, MİA ve Şişli'nin hemen yanında ve hinterlandında bulunduğu alt merkez kademelenmesinde değerlendirilmemiştir.

Hizmet alanları olarak, Batı Yakasında D -100 üzerinde Dünya Ticaret Merkezi – Şirinevler ile doğu yakasında Göztepe – Bostancı kavşağı arasındaki aks (Kozyatağı) belirlenmiştir.

Toptan ticaret alanları ise Batı Yakası'nda Esenler ve Bayrampaşa ilçelerinde öngörülmektedir.

Plan genel itibariyle geleceğe yön verecek uygulamalar içerse de, kentte yasa dışı gelişen yapıların ve rant kavgalarının önüne geçemeyerek, plan dışı gelişmelere engel olamamıştır.



Şekil 3.63 1995 yılı 1/50000 ölçekli İstanbul metropoliten alan nazım planı ticaret alanları (İBB,1995)

Bu dönemin bir başka özelliği de, 1980'lerde başlayan dünyadaki yeni liberal politikaların, ulusal ekonomilerin ve ulusal politikaların yansımalarının olmasıdır. Küreselleşme süreci olarak da görülen bu yansımalar 1990'dan sonra daha belirgin olarak mekansal etkilerini gösterebilmiştir. Bu süreçte İstanbul'un "Küresel Kent" statüsüne ya da diğer anlamda "Dünya Kenti" durumuna gelmesi gerektiği üzerinde durulmaya başlanmıştır. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Büyükşehir Belediyesi'nce onanan ve belediyenin sınırları içindeki alanın 1/50.000 ölçekli Nazım Plan'ın diğer parçalarıyla uyum sağlayacak şekilde üretilmiş planın temel ve alt amaçları şu şekilde özetlenebilmektedir;

- Çağı yakalamak için İstanbul'un bilim, kültür ve sanat boyutlarını da vurgulayarak bir dünya kenti haline getirmesidir,
- İstanbul'un tarihi, kültürel, doğal kaynaklarının ve kimliğinin korunarak yaşam kalitesinin

- yükseltilmesidir,
 - Metropoliten yapının ve ekonominin etkinliğinin artırılmasıdır.
- 1994 yılında onanan 1/50000 ölçekli Nazım Plan, ufak çapta revizyona uğrayarak 1996 yılında yeniden onaylanmıştır.

Bu dönemde yaşanan ekonomik gelişmeler ve mekansal dönüşümler sonucunda İstanbul Metropol alanına yeni fonksiyon alanları eklenmiştir.

Yeni üretim ilişkileri ve hizmetler sektörünün yeniden organizasyonu ile birlikte konut, çalışma, eğlenme, dinlenme faaliyetlerinin mekansal yapısı ve organizasyonunda da değişiklikler gözlenmektedir. (Dinçer, 1999)

Halaskargazi Caddesi, Beyoğlu ile Şişli ilçelerini bağlayan en önemli ulaşım aksıdır. 2000 yılında Cumhuriyet Caddesi ve bu caddenin uzantısı olan Halaskargazi Caddesi altından devam ederek Osmanbey ve Mecidiyeköy'e buradan da Büyükdere Caddesi boyunca Gayrettepe ve Levent'e uzanan metro hattı açılmıştır.

1989'da Aksaray-Kartalpepe arasında açılan metro hattı, aynı sene Esenler'e, 2002 senesinde ise Havaalanı'na doğru uzatılmış, böylece Bakırköy ilçesine kadar raylı sistemlerle erişebilirlik sağlanmıştır.

2003 yılında tarihi çarşının etrafından dolanan Kadıköy–Moda nostaljik tramvay hattı işletmeye sokulmuştur

Ulus-Zincirlikuyu yolu proje kapsamında yapılması belediye tarafından talep edildiği halde bu proje 2002–2004 yılları arasında tamamlanarak hizmete geçmiştir.

1992 senesinde ilk olarak Aksaray-Beyazıt arasında işletilen çağdaş tramvay hattı, 1996 senesine kadar Eminönü-Zeytinburnu arasında genişletilmiş, 2005 senesinde Atatürk Köprüsü üzerinden geçirilerek Kabataş'a kadar uzatılmıştır. 2006 yılında ise Bağcılar-Zeytinburnu arasındaki hat tamamlanmıştır. Sistemin başlangıç noktası durumunda olan Kabataş mevkii, toplu taşıma araçlarının entegre olduğu bir nokta haline gelmiştir. Bu bölgede yer alan ulaşım sistemlerinden Finüküler sistem(2006) ile Taksim, denizyolu ile Üsküdar, Harem ve Adalar, karayolu ile Beşiktaş, Sarıyer, Taksim, Şişli gibi merkezlerin bağlantısı sağlanmıştır. Kabataş ile Karaköy arasında uzanan aks üzerinde hizmet birimleri yoğunlaşmıştır.

1985	Deniz yollarında 51 yolcu vapuru ve 15 araba vapuru ile 302.600 yolcu ve 4.500 araç taşınmıştır.
1985	Banliyö hattında 263.000 yolcu taşınmıştır.
1985	Tünel 1971’de tekrar çalışmaya başlamış ve 21.500 yolcu taşımıştır.
1985	İstanbul nüfusu; 5.771.000
1985	Kent içi toplu taşımacılıkta 13 farklı ulaşım türü yer almakta, denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı % 7.1 demiryolunun %5.9 ve karayolunun %87.0
1987	Kent içi yolculuklarda %20otomobil, %20 toplu taşın ve %40 yaya yolculuk payları belirlenmiş ve günlük yolculuk 1.44 değeri bulunmuş yani günde 7.700.000 yolculuk yapılmakta
1988	Fatih Sultan Mehmet köprüsünün trafiğe açılması
1989	Aksaray-Kartaltepe hafif metro hattının açılması ve aynı sene Esenler’e uzatılması.
1989	Taksim-Tünel aksı üzerine eski tramvayların anısına 2km’lik nostaljik tramvayın işletmeye açılması
1990	İstanbul nüfusu; 7.309.000
1990	Aksaray-Topkapı otobüs özel yolu güzergahının işletmeye açılması
1990	Trafiğe kayıtlı özel oto sahipliliği 482.000 Türkiye toplamının %33’ü
1990	Denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı % 8.4 demiryolunun %6.8 ve karayolunun %84.8
1992	Sirkeci-Aksaray-Topkapı otobüs özel yolu güzergahı üzerine 10.7 km’lik ‘çağdaş’ tramvay hattının uygulanması. 60.000 kapasitesi varken günde sadece 20.000 kişi taşınmakta
1994	Topkapı-Zeytinburnu çağdaş tramvay istasyonlarının tamamlanması.
1994	Hafif metro hattının Zeytinburnu-Bakırköy istasyonlarının hizmete girmesi
1995	Ataköy ve Yenibosna hafif metro istasyonlarının işletmeye açılması, günde 150.000 yolcu taşımakta ve istasyon adedi 15dir.
1996	Sirkeci-Eminönü çağdaş tramvay istasyonlarının tamamlanması günde

	ortalama 150.000 yolcu taşımakta ve istasyon sayısı 21'dir.
1997	İstanbul nüfusu geçici verilere göre 9.600.000
1997	Kayıtlı otomobil sayısı 889.342 1000 kişiden 98 ine kayıtlı otomobil düşmektedir.
1997	Boğaziçi köprüsünden 24 aralık günü 180.000, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden 141.000 araç geçmiştir.
1997	Boğazi geçen yolculukların %45'i otomobille, %19.8'i denizyolu ile, %6.7 servis araçları ile ve %28.8'i otobüslerle yapılmıştır.
1999	Çağdaş tramvay günde 170.000 yolcu, hafif metro günde 180.000 yolcu taşımakta
Temmuz 2000	İstanbul ilinde kayıtlı motorlu araçlar: otomobil 1.563.590, minibüs 79.277, otobüs 58.723, kamyon 149.393, kamyonet 223.742, jeep 15.931, motosiklet 45.402

3.5.2 Yönetmel Yapı ve Nüfus Yapısı Gelişimi

27.6.1984 tarihi ve 3030 sayılı Büyükşehir Kanunu ile İstanbul Büyükşehir olmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin kurulmasıyla Metropoliten alanın planlı gelişmesinde önemli bir adım olsa da yerel yönetim sayısının artmasından dolayı koordinasyon problemini de beraberinde getirmiştir. İstanbul'daki yerel yönetimlerin sayısının artırılması ile yeni gelişme alanları da teşvik edilmiştir.

1980 yılı sonrasında İstanbul'un hem idari yapısında hem de demografik yapısında değişimler devam etmiştir. Özellikle 1990'lı yıllarda birçok belde gelişerek ya da başka bir ilçeden ayrılarak ilçe olmuştur. Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bayrampaşa, Büyükçekmece, Esenler, Güngören, Kağıthane, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sultanbeyli, Tuzla, Ümraniye bu dönemde ilçe olmuşlardır. Bu dönemde Yalova ilçesi de İstanbul ilinden ayrılarak il olmuştur. Bu mekansal ayrımların sonucunda İstanbul ili toplam nüfusunun ilçelere dağılımında değişimler gözlenmiştir.

10.07.2004 Tarih ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu ile İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları genişletilmiştir. Yani bu yeni kanun gereğince belediyenin mücavir alan sınırı il sınırına dayandırılmış ve böylece İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yetki ve sorumluluk sahası üç misli artmıştır. Belde Belediyeleri İlk Kademe Belediyelerine dönüştürülmüş ve idari anlamda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olmuştur.

İstanbul ili sınırları içerisinde, toplam 32 ilçe ve 41 ilk kademe belediyesi ve 144 köy bulunmaktadır. Batı yakasındaki ilçeler; Avcılar, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Bakırköy, Bahçelievler, Bağcılar, Çatalca, Silivri, Güngören, Esenler, Bayrampaşa, Zeytinburnu, Fatih, Eminönü, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Kağıthane, Sarıyer, Gaziosmanpaşa ve Eyüp'tür. Doğu yakasında ise; Üsküdar, Beykoz, Kadıköy, Kartal, Pendik, Sultanbeyli, Şile, Tuzla, Ümraniye, Adalar ve Maltepe ilçeleri yer almaktadır.

İstanbul ilçe sınırlarının cumhuriyet tarihinden itibaren tarihsel gelişimi, ilçelere göre aşağıda belirtilmektedir.



Şekil 3.65 1927 yılında İstanbul'un ilçeleri

Adalar, 1867 tarihli Vilayet Nizamnamesi'yle ilk kez özel yönetimli bir vilayet durumuna gelen ve Zaptiye Nezareti'nce yönetilen İstanbul'un bir ilçesi olmuştur. Adalar cumhuriyet tarihinden itibaren de İstanbul'un bir ilçesi olarak günümüze kadar kalmıştır.

Bakırköy, Cumhuriyet döneminde batıda Avcılar köyünden doğuda Topkapı surlarına kadar, kuzeyde Mahmutbey'den güneyde Marmara Denizi'ne kadar uzanmaktaydı. 1989'a kadar İstanbul'un en büyük yüzölçümlü ilçesi olan Bakırköy 1989 ve 1992 yerel seçimleri ile önce Küçükçekmece daha sonra Bahçelievler, Bağcılar ve Güngören ilçelerinin ayrılması ile nüfus ve alan bakımından küçülmüştür.

Beyoğlu, 20 Nisan 1924 tarihinde yürürlüğe giren 491 sayılı kanunla kurulmuştur. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında Beyoğlu ilçesi; Merkez, Beşiktaş, Kemerburgaz, Şişli ve Taksim bucaklarından meydana geliyordu. Ancak 1930'da Beşiktaş ilçesinin kurulmasıyla

önce Beşiktaş bu ilçeden ayrılmıştır. Kemerburgaz Bucağı 1936'da kurulan Eyüp ilçesine, Şişli Bucağı da 1954'te kurulan Şişli ilçesine bağlanmıştır.

Çatalca, T.B.M.M Hükümeti tarafından 1924'te geçici olarak il yapılmış, 26 Haziran 1926 tarihli yasa ile tekrar ilçe haline getirilerek İstanbul'a bağlanmıştır.

Eminönü, Osmanlı döneminde Deniz Gümrüğü ve Gümrük Eminliği'nin burada bulunması sebebiyle Eminönü adını alan ilçe, Fatih ilçesiyle birlikte cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'un merkezi ilçesi olmuştur.

Şile, 1926'da yapılan düzenlemeyle Üsküdar kaza haline getirilip İstanbul vilayetine bağlanınca Şile kazası da Üsküdar'la aynı yapı içinde yer almıştır.

Üsküdar, 1918 ve 1924'de ayrı vilayet yapılan Üsküdar, 1926'daki yönetsel düzenlemeler sırasında ilçe yapılarak İstanbul Vilayeti'ne bağlanmıştır.



Şekil 3.66 1950 yılında İstanbul'un ilçeleri

Fatih, İstanbul'un en eski yerleşim alanlarından biri olan Fatih ilçesi uzun yıllar merkez ilçe içinde yer almış, 1928 yılında alınan bir kararla Fatih ve Eminönü ilçeleri olarak ikiye ayrılmıştır.

Kadıköy, Uzun süre Üsküdar'a bağlı olan Kadıköy, 23 Mart 1930'da ilçe olmuştur.

Beşiktaş, 1930 yılında Beyoğlu ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur. 1930 yılına kadar Beyoğlu'na bağlı bir semt olan Beşiktaş 23 mahalleden oluşmaktadır.

Beykoz, Beykoz ilçesi eskiden Üsküdar ilçesine bağlı bir yerleşim birimiyken 1926 yılında

Üsküdar ilçesinden ayrılarak ayrı bir ilçe olmuştur.

Silivri, 1930 yılında Çatalca'dan ayrılarak ilçe olmuştur.

Eyüp, 1936'da ilçe olmuştur. Eyüp ilçesi kurulmadan önce ilçe arazisinin bir kısmı (Kemberburgaz Bucağı) Beyoğlu ilçesi, bir kısmı da Fatih ilçesi sınırları içinde kalıyordu. 1936'da Eyüp ilçesinin kurulmasından sonra 1990'a kadar küçük ölçekte idari değişiklikler olmuştur. 1990'da Eyüp'ten ayrılan Bayrampaşa ayrı bir ilçe yapılmıştır.

Sarıyer, 1930 yılında ilçe olmuştur.

Şişli, İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan merkez ilçelerinden birisidir. 1954 yılına kadar Beyoğlu ilçesine bağlı bir bucak durumunda iken, bu tarihten sonra ilçe statüsü kazanmıştır. 1960'lı yıllarda Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe, Hürriyet mahalleleri Şişli ilçesine katılırken, 1987 yılında Kağıthane, Şişli ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur.



Şekil 3.67 1980 yılında İstanbul'un ilçeleri

Gaziosmanpaşa, ilçesi 1963'te kurulmuştur. İlçe arazisi Eyüp ve Çatalca ilçeleri içinde yer almaktaydı ve bu alan 1950'lere kadar boştu. 1950 ve 1951'de Bulgaristan'dan gelen göçmenlerin bir bölümü Taşlıtarla'ya yerleştirilmiştir. Eyüp ilçesinin Göktepe Bucağı'na bağlı olan Taşlıtarla 1963 yılında Gaziosmanpaşa'nın merkezi olmuştur.

İstanbul'un geç dönem yerleşimlerinden olan ve daha önce Taşlıtarla ve Küçükköy Mevkii olarak bilinen Gaziosmanpaşa, 1950'li yıllardan sonra gelişmiştir.

Zeytinburnu, Zeytinburnu ilçesi 1953 yılına kadar doğusu Fatih ilçesi içinde batısı Bakırköy ilçesi içinde kalan bir yöre olarak yönetilmiştir. İlçe 1953 yılında Fatih ilçesine bağlı Zeytinburnu Bucağı olarak örgütlendirilmiş ve batı tarafı yine Bakırköy ilçesine bağlı olarak kalmıştır. Zeytinburnu ilçesi büyük nüfus artışı ile Fatih ilçesinden koparak 1957 yılında ilçe olmuştur.



Şekil 3.68 1990 yılında İstanbul'un ilçeleri

Bayrampaşa, Bayrampaşa'nın ilk nüvesini oluşturan ve 1954'te köy statüsüne getirilen Sağmalcılar, Rami Bucağı sınırları içindeydi. 1927'den itibaren gruplar halinde Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlere ilaveten İstanbul'un iki büyük caddesi olan Vatan ve Millet caddeleri yapılırken evleri istimlake uğrayan vatandaşların çoğunun Sağmalcılar köyüne yerleşmesi nüfusun artışına neden olmuştur. Sağmalcılar köyü 1960'ta belediye olmuş, Eyüp ilçesinin semti olarak gelişmesini sürdüren Bayrampaşa 1990 tarihinde ilçe olmuştur.

Büyükçekmece, 1876 yılında Çatalca sancağına ilçe olarak bağlanan Büyükçekmece, 1926 yılında Çatalca'nın ilçe ilan edilmesiyle birlikte Çatalca ilçesine bağlı bir bucak haline gelmiştir. 1958'de belediye ilan edilen Büyükçekmece, 1987'de Çatalca ilçesinden ayrılarak bağımsız bir ilçe olmuştur.

Kağıthane, 1987'de Şişli ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur. Kağıthane, Şişli ilçesine bağlı bir köy iken, 1963 tarihinde Kağıthane Belediyesi kurulmuş, Şişli Belediyesinin bir şubesi olarak hizmet vermiştir. 1987'de 3392 sayılı kanunla Şişli ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur.

Kartal, 1870 yılında belediye olmuştur. Kartal, zaman içinde birkaç kez coğrafi bölünmelere sahne olmuş, 1987 yılına kadar doğuda Gebze'den başlayıp batıda Bostancı sınırına kadar uzanan geniş bir alana sahipken; 1987 yılında önce Pendik, 1992'de ise Maltepe ve Sultanbeyli adlarıyla yeni ilçelerin kurulmasıyla bugünkü sınırlarına düşürülmüştür.

Küçükçekmece, 1908 yılına kadar Çatalca kazasına bağlı olan Küçükçekmece 1908'de Makri Köy (Bakırköy) kazasına bağlanmış, 1987 yılında ilçe olmuştur.

Ümraniye, Ümraniye ilçesinde belediye ilk defa 1963 yılında kurulmuş, 1980 yılında Ümraniye Belediyesi fes edilerek Üsküdar ilçesine bağlı şube müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1987 yılında Ümraniye, Üsküdar ilçesinden ayrılarak tekrar belediye olmuştur.

Maltepe'de belediye 1928 yılında kurulmuş, 1980 sonrası İstanbul Anakent Belediyesine bağlı şube müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1985'te Kartal Belediyesi'ne bağlanan Maltepe, 1992 yılında Kartal Belediyesi'nden ayrılarak müstakil ilçe olmuştur.

Bahçelievler, sınırları içinde geçmişte Kocasinan ve Yenibosna köyleri yer alıyordu. 1955-1960 yılları arasında Bakırköy yerleşmesi O-1 karayoluna doğru gelişmiş ve yolun kuzeyi hızla yerleşmeye açılmıştır. Yerleşmeye açılan bu çevrede 1960'a doğru önce konut kooperatiflerinin inşa ettirdiği bahçe içinde tek tip evler yapılmış 1960'tan sonra Bahçelievler Mahallesi kurulmuştur. 1970'li yıllardan sonra İstanbul'un bahçe düzenli modern iskan alanı olması nedeniyle Bahçelievler adını almıştır. Tarihi Yarımada ve Atatürk Havalimanına olan yakınlığı nedeniyle gelişmeye çok uygun bir ilçe olan Bahçelievler, 1992 yılında Bakırköy'den ayrılarak ilçe haline gelmiştir.

Avcılar, 1966 yılında belediye kurulmasına kadar köy statüsünde olan Avcılar, 1966 yılında Belde Belediye statüsüne kavuşmuş, 1966-1980 yılları arasında müstakil belediye olarak kalmış ve 1984 tarihinde Belediye teşkilatı kaldırılarak Büyükşehir statüsünde Bakırköy İlçe Belediyesine bağlı Şube Müdürlüğü haline getirilmiştir. Bu statüsü Küçükçekmece İlçe Belediyesine bağlı olduğu sürede de devam etmiştir. Avcılar, 1992 yılında ilçe statüsüne kavuşmuştur.

Bağcılar, 1981 yılına kadar Bakırköy ilçesi içinde bağımsız bir yerleşim iken 1981'de İstanbul belediyesine bağlı dört şube müdürlüğünden Güngören'e bağlandı. 1984'te bu şube müdürlükleri tekrar Bakırköy'e bağlandı. Bağcılar, 1992 yılına kadar Bakırköy Belediyesi'ne bağlı bir yerleşim birimi iken Kirazlı, Güneşli ve Mahmutbey semtlerinin birleştirilmesi sonucu 3806 sayılı yasa ile ilçe haline getirilmiştir.

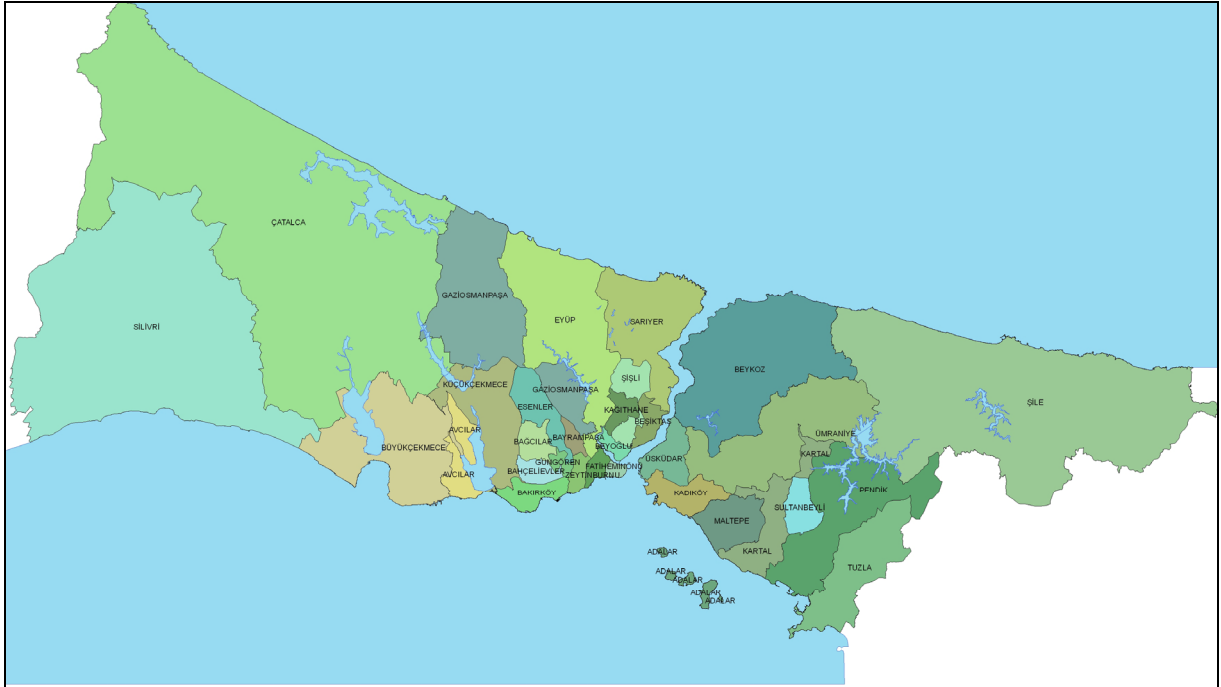
Sultanbeyli, Sultanbeyli ilçesi 1957 yılında köy, 1989 yılında belde, 1992 ise Kartal ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur.

Tuzla, 1936 yılında müstakil belediye olan Tuzla 1951 yılında Kartal ilçesine bağlanmış, 1987 yılında Pendik ilçesinin kurulması ile Pendik ilçesine bağlanmıştır. Tuzla, 1992 yılında Pendik ilçesinden ayrılarak Tuzla adı altında müstakil bir ilçe olmuştur.

Esenler, ilçesi alanı 1992'ye kadar Bakırköy ilçesi içinde yer almış, bu yıldan sonra Güngören ilçesine bağlanmıştır. 1993 yılında ise ilçe olmuştur.

Güngören, 1966 yılında belediye olan Güngören, 1980 yılında Şube Müdürlüğüne dönüştürülerek Bakırköy Belediyesine bağlanmıştır. 1992 yılında Belediye Şube Müdürlüğü, Bakırköy ilçesinden ayrılarak, Güngören adıyla yeni bir ilçe kurulmuştur. 1993'te Güngören ilçesinin kuzey sınırlarında yer alan Esenler ayrı bir ilçe olarak Güngören ilçesinden ayrılmıştır.

Pendik'te idari yapı 1924 yılında muhtarlık olarak düzenlenmiştir. Belediye teşkilatı 1930 yılında kurulmuştur. 1989 yılına kadar Kartal ilçesine bağlı belde olan Pendik 1989 yılında ilçe statüsüne kavuşmuştur.



Şekil 3.69 Günümüzde İstanbul'un ilçeleri

3.5.3 Ekonomik Yapı Gelişimi

İstanbul merkezi iş alanı ve 1980 sonrasında oluşan ticaret eksenleri incelendiğinde, bu dönemin ticaret alanlarının genelde dört tipte oluştuğu görülmektedir. Merkezleşmiş ticaret alanları veya merkezi iş alanları, ticari şeritler, dağınık işyerleri ve alışveriş merkezleri olarak ticaret alanlarının geliştiği görülmektedir. (Dökmeci ve Berköz, 2000)

1980 sonrası İstanbul kentinde gelişen mekansal öğelerden, plazaların, Şişli – Mecidiyeköy, Balmumcu – Gayrettepe, Levent – Etiler ve Maslak, Altunizade, Kozyatağı, bölgelerini, alışveriş merkezlerinin, Bakırköy, Etiler, Maslak, Altunizade, Kozyatağı, Maltepe ilçelerini seçtiği görülmektedir. İstanbul’un boğaza yakın kuzey bölgelerinde lüks siteler ve toplu konutlar, yeni kent alanları olarak gelişmektedir.

Lüks konutlar arasında yer alan, rezidanslar, 1980’li yıllar sonrası önemli bir kırılma yaşayan İstanbul’da yeni bir konut tercihi olarak ortaya çıkmanın ötesinde, kentin önemli kavşak noktaları, gelişme aksı ve omurgası sayılan ana arterlerdeki yer seçimleri ve konuma bağlı çok fonksiyonlu yapısı ile önem kazanmaktadır. Avrupa yakası’nda Fulya, Şişli ve Zincirlikuyu Maslak aksında yer seçen, Anadolu yakasında ise Ataşehir ve çevresinde gelişme gösteren bu yeni konut kuleleri ana ulaşım aksına yakınlığı ile hızla kente eklemlenmektedir. Kentin, adı sıkça duyulan, gelişmiş ulaşım hizmetlerine sahip, gelir düzeyi yüksek kesimlerinde yükselen bu konutlar tüketim toplumu söylemi ile içlerinde barındırdıkları alışveriş merkezleri, sağlık ve güzellik tesisleri, lokantalar, spor merkezleri ile bağlantılı olarak gelişmektedirler. (Aksoylar,2006)

İstanbul’da villa ve lüks konutların bulunduğu yerleri Ulus-Levent, Şişli-Nişantaşı, Göktürk-Kemerburgaz ve Ömerli-Çekmeköy olmak üzere 4 ana bölgeye ayrılabilir. Buralarda genellikle işleri dolayısıyla şehir içinde olması gereken yönetici, sanatçı ve işadamlarının oturmayı tercih ettiği görülmektedir. (Bazal,2004)

1960’lı yıllara kadar İstanbul merkezinde hizmet sektörünün yerleştiği en önemli ofis bölgesi olan Eminönü ve Beyoğlu (Karaköy) yerine bu dönemde firmalar yer seçimi tercihlerini geleneksel M.İ.A. dışında yapmaya başlamışlardır. Firmaların bu tercihi yapmalarına neden olan faktörler; (Dökmeci ve Berköz, 2000)

- M.İ.A.’nın fiziksel dokusunun sağlıklı olması,
- Geleneksel M.İ.A.’ya olan erişebilirliğin giderek azalması,
- Trafik sıkışıklığı ve otopark yetersizliği,
- Kira ve satış değerlerinin yüksek olması
- Toplu taşıma sisteminin yoğun saatlerde yetersiz kalması,

- Konut – işyeri ayrımının artmasıyla çeşitli problemlerin ortaya çıkması olarak görülmektedir.

Bu nedenlerden dolayı yeni kurulan firmalar bahsi geçen problemlerden kaçarak kent dışına yerleşmeyi tercih etmeye başlamışlardır. Böylece M.İ.A. daha geniş alana yayılmaya başlamıştır. Kolay ve ucuz arazi bulunabilmesi M.İ.A.'nın mekansal olarak yayılmasında oldukça etkili olmuştur.

Nüfusun hızla artması geleneksel M.İ.A.'da perakende ticareti arttırmış, bunun sonucunda da trafik problemleri artmıştır. Geleneksel M.İ.A.'ya erişebilirliğin giderek azalması merkezden belli uzaklıktaki alışveriş merkezlerinin kullanılmaya başlanmasına neden olmuştur. (Dökmeci ve Berköz, 2000)

Yapılan planlama çalışmaları ve değişen sektörel yapı; ulaşımdaki gelişmelerinde etkisiyle M.İ.A.'nın büyümesine ve hizmet sektörünün yoğun olduğu aksların oluşmasına neden olmuştur. Bu akslar kentsel merkezin ve fonksiyonel alanların değişim sürecinde yeni nitelikleriyle dikkat çekmektedir. Bu alanlar; İstanbul'da 1980 sonrasında başlayan, özellikle 1990 yılından sonra hızlanan ve giderek belirginleşen küreselleşmenin etkileriyle biçimlenen mekansal yapıyı ortaya koymaktadırlar. Kentin bütünlüğü ve geleneksel yapısı içinde taşıdıkları ortak özelliklerle oldukça benzerlik göstermektedirler.

Bu eksenlerden ilki, Zincirlikuyu – Maslak eksenini olarak ön plana çıkmaktadır. Zincirlikuyu – Maslak eksenini daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin ve büyük şirketlerin genel merkezlerinin yoğunlaştığı bir ticari yapılaşma alanı olarak belirtilmektedir. Bu eksenin gelişimi Mecidiyeköy - Esentepe ve Gayrettepe yönelişinin bu istikamette devam etmesiyle oluşmuştur. Bu eksenin Mecidiyeköy - Esentepe ve Gayrettepe bölgesinden ayrı bir yoğunluk ve hacim kazanması da ulaşım bağlantılarının güçlü olmasıyla ilişkilidir. Bu eksenin kesen TEM otoyolunun varlığı, gökdelenleşme sürecinin yoğunlaşan mekanı olması, İstanbul Borsası'nın bu eksen üzerinde bulunması ile de bağlantılı olarak gözükmektedir. 1990'lı yılların sonuna doğru bu aks daha çok ilgi görmeye başlamış ve birçok büyük holding genel merkezlerini bu bölgeye taşımıştır. 1990'lı yıllarda daha da hızlanan yapılaşma; çok katlı ve modern yapılar (gökdelenler) olarak gerçekleşmekte ve bölgede bulunan gökdelenler bu aksın en belirgin karakteristiğini oluşturmaktadır. Bu bölge büyük firmaların ilgi odağı olmasının yanı sıra, bu aksın kuzeye doğru yönelmesinin sonucunda kuzeydeki İstanbul yeşil kuşağını oluşturan Belgrat Ormanları'nı tehdit etmektedir. Zincirlikuyu – Maslak eksenini sanayi desantralizasyon süreciyle de ilişkili boyutu olduğundan, sanayinin merkezden kopuşuna örnek teşkil edebilecek bir niteliği taşımaktadır. Bu bölgede bulunan büyük ölçekli üretim

birimlerini kentin çeperlerine veya komşu illerin sanayi bölgelerine taşıyan büyük holdingler, karar ve kontrol işlevlerini bu bölgede devam ettirmişlerdir. Bu eksenin büyük firmalar için çekici olmasının yanında, 5 yıldızlı oteller ve büyük alışveriş merkezleri içinde çekicilik taşımaktadır. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Küreselleşme ile birlikte, İstanbul kentinde ön plana çıkan eksenlerden biri de Altunizade – Bağlarbaşı eksenidir. Altunizade – Bağlarbaşı ekseninin E-5 Karayolu ve 1. Boğaz Köprüsü'ne yakın bir konumda bulunması gelişimindeki en önemli etken olarak belirtilmektedir. Bu eksen şirket merkezlerinin (Örneğin; Koç Holding, Coca Cola, Toprak Holding, Asya Finans) oluşumuyla şekillenmiş, alışveriş ve eğlence merkezlerinin oluşumuyla günümüzdeki şekline ulaşmıştır. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Bir diğer gelişme eksenini olan, Kozyatağı – Ataşehir eksenini, TEM ve E-5 otoyollarının arasında ve birbirine bağlandığı bölgede geliştirmiştir. Ulaşım olanaklarının varlığı doğrultusunda bu eksen öncelikle konut bölgesi olma özelliği göstermiş ve uydukent projesiyle (Ataşehir) de önemli düzeyde çekicilik kazanmıştır. Bu yapılanma ile birlikte açılan büyük alışveriş merkezleriyle kent bütününde büyük bir etki alanı yaratmıştır. Sonrasında birçok büyük iş merkezlerinin kümelenmesi çekicilik düzeyini arttırmıştır. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Küreselleşme ile kent mekanında ön plana çıkan bir diğer eksen ise, Güneşli – İkitelli eksenidir. Güneşli – İkitelli Eksenini'nin büyük bir bölümü, Tarihi Yarımada'dan taşınan kitle iletişim kurumlarının kümelenmesi, büyük ölçüde üretim birimlerine dayanan bir mekansal oluşum içinde, ticaret aktivitelerinin yaygınlaşmasıyla şekillenmiştir. TEM otoyolunun E-5 ile bağlantısını sağlayan aks Basın Ekspres Yolu üzerinde yapılaşmıştır. Yeşilköy Havaalanı'na yakınlığı bu alanın çekiciliğini arttırmaktadır. Güneşli – İkitelli Eksenini'ni diğer eksenlerden ayıran en belirgin özelliği, hizmet aktivitelerinin içinde bir uzmanlaşma mekanı olması ve üretim birimlerinin bu bölge içinde varlığını sürdürmesidir. Kitle iletişim sektörü bu bölgede baskın olan uzmanlaşmış sektör konumundadır. Türkiye'nin önde gelen görsel ve yazılı basının birçoğunun merkezi bu eksendedir. Son dönemlerde büyük şirket merkezleri de burada konumlanmıştır. İstanbul'da açılan ilk yabancı sermayeli hipermarket (Metro Grosmarket, ardında bir başka yabancı sermayeli hipermarket olan Mr Bricolage (bugün burada Praktiker yer almaktadır) de burada yer seçmiştir. Bu eksenin çevresinde bulunan toplu konut (örneğin; Halkalı Toplu Konut) bölgeleri İstanbul için yerleşim açısından önemli bir yer tutmaktadır. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Beylikdüzü – Haramidere Ekseni de İstanbul kent çeperinde uydu kent gelişimine bağlı olarak gelişen bir mekansal doku örneği olarak görülmektedir. 1987 yılında yapılaşmaya başlayan bölge, 1989 yılında başlayan toplu konut projeleriyle hızlı bir yapılaşma sürecine girmiştir. Bu yapılaşma sonucu artan nüfusla ticari yapılaşmanın da zemini hazırlanmıştır. Beylikdüzü – Haramidere Ekseni’nin gelişmesinin en önemli sebebi E-5 güzergahında bulunmasına ve TEM ile bağlantısının sağlanmış olmasıdır. Bu bölgede eğlence ve alışveriş merkezlerinin de bulunması kent bütününde çekicilik kazandırmıştır. Bu eksenin ticari yapılaşma niteliği bu bölgenin kent bütünüyle olan ilişki düzeyi ve bölgede konut potansiyelinin hızla gelişmesi unsurlarının etkisiyle şekillenmektedir. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Kavacık Ekseni 2. boğaz köprüsünün ve TEM oluşmasıyla gelişen ticari yapılaşma alanıdır. Özellikle 1990’li yılların sonuna doğru hızla gelişen bu alanda büyük plazaların varlığı dikkat çekmektedir. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Perakende ticaretin geleneksel biçimi ve mekan kullanım tarzının değişime uğraması ilk “hipermarketleşme (marketleşme)” süreciyle başlamıştır. Bu süreç büyük ölçekli alışveriş merkezlerinin yaygınlaşmaya başlamasından önceki ilk süreç olarak görülmektedir. Hipermarketler ve büyük ölçekli alışveriş merkezleri İstanbul’da 1980’lerde yaygınlaşmaya başlamışlardır. Hipermarketlerin İstanbul’daki ilk örnekleri; Yabancı sermayeli olanlar; Metro - Gross Market (ilk olan), Carrefour, Götzen (Tekzen), Mr. Bricolage, Bauhaus, Continent, yerli sermayeli olanlar; İsmar, Baymar, Migros olarak görülmektedir. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Hipermarketleşme sürecine kıyasla, ticari ve kültürel temelleri üzerinde yükselen büyük ölçekli alışveriş merkezleri daha karmaşık bir içerikle üç unsurun temelinde (giyim, ev dekorasyonu ve yiyecek) bir yapılanma göstermektedir. Büyük ölçekli alışveriş merkezlerinin İstanbul’daki ilk örneği Bakırköy’ de açılan Galeria olarak görülmektedir. Galeria’ dan sonra, Akmerkez, Carousel ve Capitol alışveriş merkezleri açılmıştır. Dev alışveriş merkezlerinin yeni örneklerinde bahsedilen üç unsurun (giyim, ev dekorasyonu ve yiyecek) çeşitlenmesinin yanı sıra kültür – sanat faaliyetlerini de bünyesinde barındırmaya başlamış, böylece kent merkezine ilişkin sosyo – kültürel aktiviteleri, dev kapalı alanlar içine alarak, kent merkezinde yaşanacak bir günü aynı kapalı mekan içinde yaşatmaktadır. (Hacısalıhoğlu, 2000)



Şekil 3.70 1990 yılı öncesi İstanbul Metropoliten Alanı’nda ön plana çıkan ticari yapıların ve donatıların dağılımları

Alışveriş merkezleri, yapı marketler, fuar alanları gibi büyük alan kullanımına ihtiyaç duyan fonksiyonlar, kentin yoğun şekilde yapılaşmış olan Eminönü, Fatih, Beyoğlu dışındaki ilçelerde yer seçmiştir. Şişli, Bakırköy, Büyükçekmece ilçeleri bu tip büyük alan kullanımlı yapıların tercih ettiği ilçeler olmuştur. Yer seçiminde özellikle ana ulaşım aksları üzerinde konumlanma önemli bir kriter olarak ortaya çıkmaktadır.

İlk olarak Osmanlı döneminde ticaret ve hizmet alanı olan Sirkeci ve Pera bölgesinde yer seçen otellerin yer seçme nedeni olarak Sirkecinin bir liman bölgesi, Pera’nın ise Elçiliklerin bu bölgede bulunmasından dolayı olduğu bilinmektedir. Zamanla İstanbul Metropoliten Alanı’nda yeni sektörel fonksiyonların eklenmesi ve yabancı firmaların İstanbul’da yatırımlarının artmasıyla da otellere olan talep artmıştır ve talebe göre oteller de çeşitlenmiştir. Otellerin İstanbul’un değişik bölgelerinde özellikle hizmet ve ticaret sektörünün yoğunlaştığı, gelişme eğilimi olan ve en önemlisi erişebilirliği yüksek olan bölgelerde konumlandığı görülmektedir. 1990 öncesi beş yıldızlı otellerin yer seçimi için Şişli, Beyoğlu ve Bakırköy ilçeleri tercih edilirken, 1990 yılı sonrasında bu ilçelere ek olarak Beşiktaş, Fatih, Eminönü, Silivri, Güngören, Büyükçekmece ve Kadıköy ilçeleri de tercih

edilmeye başlanmış ve beş yıldızlı otellerin sayısı da artmıştır.



Şekil 3.71 1990 yılı sonrası İstanbul Metropoliten Alanı'nda ön plana çıkan ticari yapıların ve donatıların dağılımları

İstanbul bir finans merkezi olması yanında 1990 sonra artan özel üniversite sayısı ile yeni bir misyon üstlenmiştir.

1980 sonrası dönemde İstanbul'un mekansal gelişimindeki en önemli değişim sanayinin desantralizasyon sürecine girmesi olmuştur. Sanayi desantralizasyonu kapsamında 1980 sonrası dönemde; Haliç çevresindeki sanayi bölgesi Kazlıçeşme deri sanayi ve Bakırköy – Levent çevresindeki sanayi tesisleri merkezden kopmuştur.

1950'li yılların sanayi kuşakları olan, Bomonti sanayi bölgesi, Zeytinburnu, Eminönü – Beyazıt sanayi bölgeleri yer değiştirme eğilimine girmiştir. Bu alanlar hizmet ağırlıklı bir yapıya dönüştüğü belirtilmektedir. (Hacısalıhoğlu, 2000)

Küreselleşmeyle belirginleşen teknolojik gelişmeler ve yeni istihdam yapısıyla ilişkili olarak küçük ve orta ölçekli üretim tesislerinin, özellikle tekstil sektöründe bir artış görülmektedir.

3.5.4 Değerlendirme

1980 yılından günümüze kadar geçen süreç incelendiğinde, en önemli gelişmenin İstanbul' un ekonomik başkent unvanını sağlamlaştırması ve bunun kent mekanına yansımaları olarak görülmektedir.

Bu dönemde, kentsel planlama anlayışından daha çok, plansız olmayan, rantı göre gelişen alanlar ön plana çıkmıştır.

1980 sonrası dönem, ekonomik, politik ve mekansal olarak iki dönemde değerlendirilebilmektedir. 1990 sonrası dönem liberal ekonomi politikalarının kent mekanında kendini hızla geliştirmesinden dolayı ayrı olarak değerlendirilmiştir.

1980-1990 arasında gelişen dönemde, kent bütününde yapılan planlama çalışmalarının en önemlisi 1980 nazım planı olarak görülmektedir. Bu planda, kentin kuzeye doğru gelişmesinin önlenmesi ve buraların korunması önemli bir ilke olarak karşımıza çıkmaktadır.

Planda merkezi iş alanı olarak, Eminönü ilçesinin büyük bir bölümü ve Fatih ilçesinin Eminönü ilçe sınırına yakın olduğu alanlar ile, Beyoğlu sit alanından, Halaskargazi caddesi boyunca uzanan ticaret bölgesi olarak görülmektedir. Barbaros bulvarı ve Halaskargazi caddesi Gayrettepe' de birleşmektedir. Bu planlama kararı 1985 yılı arazi kullanım verisi ile karşılaştırıldığında, merkezi iş alanını olarak planlanan alanlarda merkezi fonksiyonlarının da yoğunlaştığı ve plan ile örtüştüğü görülmektedir.

Bu dönemde yönetsel olarak alınan en önemli kararlardan birisi, 1984 yılında kabul edilen 3030 sayılı kanun ile, İstanbul' un Büyükşehir unvanı almasıdır. Yerel yönetim sayısının böylece artması, planlama yetkisi karmaşasıyla birlikte kentsel mekanda da bütüncül planlama yerine parçacıl planlara sebebiyet vermesi açısından önemlidir. Yerel yönetim sayısındaki artış, aynı zamanda, yeni gelişme alanlarını da teşvik etmiştir.

1980-1990 yılları arasında yapılan ulaşım çalışmaları ise Tem otoyolu ve 2. Boğaz köprüsünün yapımı, Haliç ve Perşembe pazarı yıkımları ve Haliç kıyılarında önemli aksların açılması olarak görülmektedir. Bu kararların, 1990 sonrası mekansal gelişmeyi etkileyen en önemli gelişmelerden olduğu görülmektedir.

1990 yılı sonrasında, önemli olan gelişme ülkenin liberal politikalarının sonucu olarak, yabancı sermayenin kentte, hem ticaret hem de hizmetlerde ön plana çıktığı dönem olarak görülmektedir. Küresel kent kavramının ön plana çıkaracak uygulamaların ve kentsel mekan kararlarının alındığı dönem olarak da değerlendirilebilmektedir.

Bu dönemde yapılan planlama çalışmalarından en önemlisi, 1995 yılı nazım plan çalışması olmuştur. Bu planda, kentin kuzeye doğru gelişmesi yerine buraların korunması ve kentin doğu-batı yönünde doğrusal olarak gelişmesi ilkesi kabul edilmiştir. Sanayi' nin kent merkezinden desantralize edilmesi ve bu alanlarda hizmet fonksiyonun yer seçmesi planlanmıştır. Tarihi yarımada ise merkezi iş alanı karakteri yerine tarihsel ve kültürel değerlerin ön plana çıkacağı, geleneksel MİA kavramı geliştirilmiştir.

Bu planda merkezi iş alanı olarak çalışma konusu alanda, Eminönü-Fatih uzantısı ve Beyoğlu-Galata tarihi ticaret, hizmet ve turizm fonksiyonunun gelişeceği mekanlar olarak planlanmıştır. Şişli-Beşiktaş uzantısı ve Levent-Maslak aksı sıhhileştirilecek hizmet alanı olarak planlanmıştır.

1990' lı yıllarda meydana gelen en önemli yönetsel gelişmenin ise, birçok beldenin gelişerek ilçe olması olduğu görülmektedir. Çalışma konusu alanda, 1923 yılında Eminönü ve 1924 yılında Beyoğlu' nun ilk ilçe kararlarından olduğu görülmektedir. 1928 yılında Fatih, 1930 yılında Beşiktaş, 1954 yılında Şişli ilçe olmuştur. 1987 yılında ise Kağıthane Şişli' den ayrılarak ilçe olmuştur.

2004 yılında kabul edilen 5216 sayılı kanun ile Büyükşehir belediyesinin sınırlarının genişletildiği görülmektedir.

1990 sonrası dönemde en önemli ulaşım kararı olarak kentte yeniden geliştirilen tramvay hatları olarak değerlendirilebilmektedir. 1989 Aksaray-Esenler metro hattı, 2002 senesinde havaalanına kadar uzatılmış, 1992 yılında Aksaray-Beyazıt ve 1996 yılında Eminönü-Zeytinburnu hattı, 2005 yılında Kabataş'a kadar uzatılmıştır. 2006 yılında ise Kabataş-Taksim finüküler sistemi faaliyete geçirilmiştir. 2000 yılında ise Taksim-Levent metro hattının açılması, çalışma konusu alanda gerçekleştirilen raylı projeler olarak görülmektedir.

1980 yılından sonra ticaret mekanlarında ön plana çıkan öğelerin, alışveriş merkezleri ve plazalar olduğu görülmektedir. Bu gelişmenin hızlanmaya başladığı sürecin, 1990 yılı sonrası dönem olduğu görülmektedir. Plazaların, Şişli-Mecidiyeköy, Balmumcu-Gayrettepe, Levent-Etiler ve Maslak bölgelerini, alışveriş merkezlerinin ise, Etiler, Maslak bölgelerini seçtiği görülmektedir.

Büyük ölçekli alışveriş merkezlerinin gelişmesinden önce görülen en büyük gelişme hipermarketlerin kent mekanında yer seçmeleri olarak belirtilmektedir. Büyük alışveriş merkezlerinin temel fonksiyonları, giyim, ev dekarasyonu, yiyecek, sosyo-kültürel aktiviteler

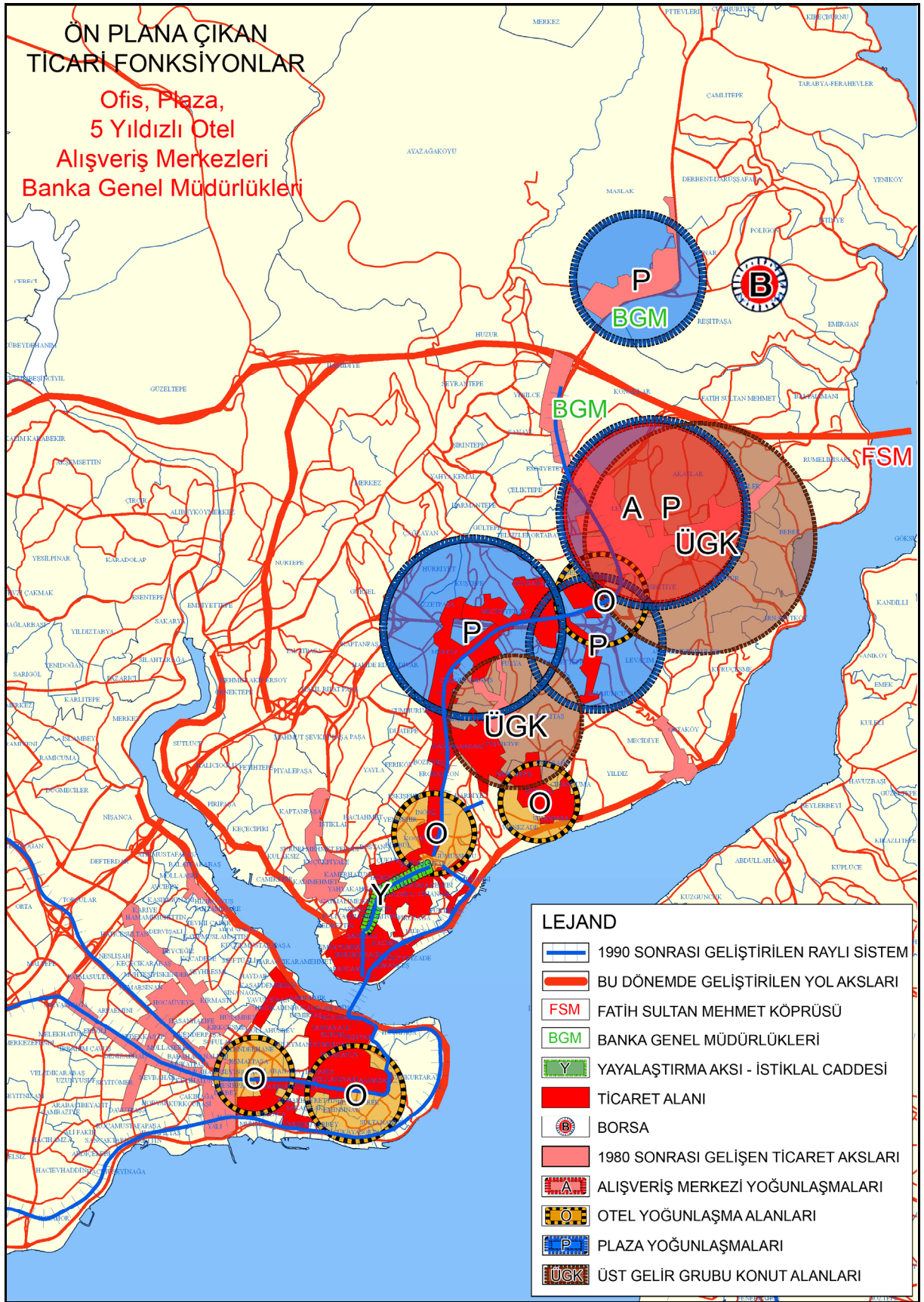
olarak görülmektedir. Bu tür faaliyetler genelde kapalı mekanlarda konumlanmaktadırlar.

Büyük ölçekli alışveriş merkezlerinin, ofislere ve plazalara, lüks konutlara yakın olması, alışveriş, eğlence, oturma ve çalışma alanlarının da birlikte mekan bulmasını sağlamıştır. Böylece iş-konut ayrımının yerini iş-konut birlikteliğinin aldığı söylenebilmektedir.

1990 yılından sonra finans ağırlıklı hizmet birimlerinin, büyük şirketlerin genel merkezlerinin, büyük alışveriş merkezlerinin, gökdelenlerle birlikte yoğunlaştığı mekanların ise, Zincirlikuyu-Maslak aksı üzerinde olduğu görülmektedir. Mecidiyeköy-Esentepe ve Gayrettepe' nin devamı olan ve Büyükdere caddesinin üzerinde konumlanan bu aksa yakın konumda İstanbul Borsası' nın bulunması da ayrı bir önem taşımaktadır. 5 yıldızlı otellerin ise 1990 yılından önce Şişli ve Beyoğlu' nda yer seçtiği görülürken, 1990 yılından sonra, Beşiktaş, Fatih ve Eminönü ilçelerini tercih ettiği görülmektedir.

Bu dönemde boğaza yakın kuzey bölgelerinde, lüks sitelerin ve toplu konutların yeni kent mekanları olarak ön plana çıktığı görülmektedir. Ulus-Levent, Şişli-Nişantaşı, Göktürk-Kemerburgaz çalışma konusu alanda ön plana çıkan lüks konut alanları olarak görülmektedir.

Bütün bu gelişmelerin kent mekanında 1960 yılından sonra Eminönü, Beyoğlu ve Karaköy yerine kuzeyde yer seçmeye başlamalarının nedenleri değerlendirilecek olunursa, konut işyeri ayrımı sonucu, bu mekanlara konutundan ulaşmak isteyen çalışanların, ulaşım sorunlarıyla, otopark sorunlarıyla, kira ve satış değerlerinin yükseklik sorunlarıyla uğraşmaları gösterilebilmektedir. Ayrıca bu mekanlarda oluşan fiziksel doku bozulmaları da ön plana çıkan nedenlerdendir. 2000' li yıllardan sonra benzer nedenlerle kuzeye yerleşen ofislerin, ulaşım aksları üzerinde yer alan daha ucuz arsaların bulunduğu alt bölgelerde yer seçmeye başlamaları, kuzeye gelişmenin artık zayıflaması ve kent mekanına yayılması açısından önem taşımaktadır.



Şekil 3.72 1980-2007 yılları arasında ticaret yapısı gelişimi ve etkenleri şematik gösterimi

4. İSTANBUL KENT MERKEZİ TARİHİ YARIMADA, BEYOĞLU, ŞİŞLİ, BEŞİKTAŞ İLÇELERİ TİCARET GELİŞİMİNİN ALT SEKTÖRLERDE GELİŞİMİ ve MEKANSAL KURGULARI

4.1 Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçelerinde Genel Olarak Yıllara Göre Gelişen Üst Düzey Hizmetler

Çalışma kapsamında seçilmiş ve kent merkezi gelişimini en iyi açıklayan ilçeler olan, Tarihi yarımada (Eminönü, Fatih), Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçeleri alt sektörleri incelenirken, ilk aşamada özellikle küreselleşme eğiliminde önemli bir konumda bulunan üst düzey hizmetler incelenmiştir. Üst düzey hizmetler vb. hizmet alt sektörlerinden bazıları, İstanbul Ticaret Odası 2004-2005 adresleri yazılı işyeri sayım verilerinin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından, bilgisayar ortamında, adreslere göre yollarla eşleştirilmesi sonucu oluşturulan noktasal verilerinden elde edilmiştir. Firmalar bu nedenle mevcut konumlarından daha çok adreslerindeki yollara göre konumlandırılmıştır. Ticaret gelişiminin, ulaşım akslarıyla gelişimini inceleyen bu çalışmada bu durumun sağlıklı sonuçlar verdiği görülmektedir.

Bu bölümde seçilen, İstanbul Ticaret Odası meslek grupları, bankalar ve finans kuruluşları ile sigorta şirketleri ve acenteleri; mali müşavirler; yurtiçi ve yurtdışı nakliyecileri, kargocular, nakliyat komisyoncuları ile gümrük komisyoncuları; otel, lokanta ve eğlence yerleri ile turizm belgeli tesisler ve son meslek grubu olarak da filmcilik, reklamcılık, tiyatro, sinema, yerli film ve ihracatçıları seçilmiştir.

Belirlenen alt sektörlerde firmaların yollara göre atanmış noktasal konumlarının kümelenmeleri, firma kuruluş yılları baz alınarak, 1923 – 1950, 1950-1980, 1980 – 1990 ve 1990 – 2005 tarih aralıklarında incelenmiştir. Bu dönemler, cumhuriyet döneminin kırılma noktaları olarak önem taşımaktadır. Özellikle ulaşım amaçlı bu çalışmada bu dönemlerin seçilme nedenleri, önemli ulaşım kararlarının etkilediği dönem aralıkları olmasından dolayıdır. 1950 dönemi Menderes uygulamaları, 1950 – 1980 dönemini; 1973 Boğaziçi ve çevre yolları yapımı 1980 – 1990 dönemini ve Fatih Sultan Mehmet olarak adlandırılan 2. Boğaz köprüsünün ve Tem yollarının yapılış yılı 1988 yılının da 1990 – 2005 yılları arasındaki dönemleri etkilediği görülmüştür. Aynı zamanda bu dönemler ekonomik dönüm noktaları olarak da görülmektedir.

İstanbul Ticaret Odası noktaları ile birlikte, konu ile ilgili diğer mevcut oluşumların mekanda yer seçmeleri de ayrıca konumlarını açıklayıcı unsur olarak verilmiştir. Bankalar ve finans

kuruluşları ile sigorta şirketleri ve acenteleri noktasal dağılımına destekleyici olarak, mevcut banka genel müdürlüklerinin, sigorta acenteleri ve aracı kurumlar ile İMKB' nin konumu belirtilmiştir. Otel, lokanta ve eğlence yerleri ile turizm belgeli tesislerin dağılımında ise, mevcut alışveriş merkezleri ve 5 yıldızlı oteller destekleyici unsur olarak verilmiştir.

4.1.1 Bankalar ve Finans Kuruluşları ile Sigorta Şirketleri ve Acenteleri Gelişimi

Alt sektörel kümelenmelerin bankalar ve finans kuruluşları ile sigorta şirketleri ve acenteleri özelinde incelenmesi sonucu, Beyoğlu ilçesinde 1980 yılına kadar özellikle Bankalar Caddesi ve civarında görülen yoğunlaşmanın, 1970' ler ve 1980' li yılların sonrasında, Halaskargazi ve Vali Konağı Caddesi, Şişli Büyükdere caddesi ve Büyükdere caddesi aksı üzerinde konumlandıkları görülmektedir.

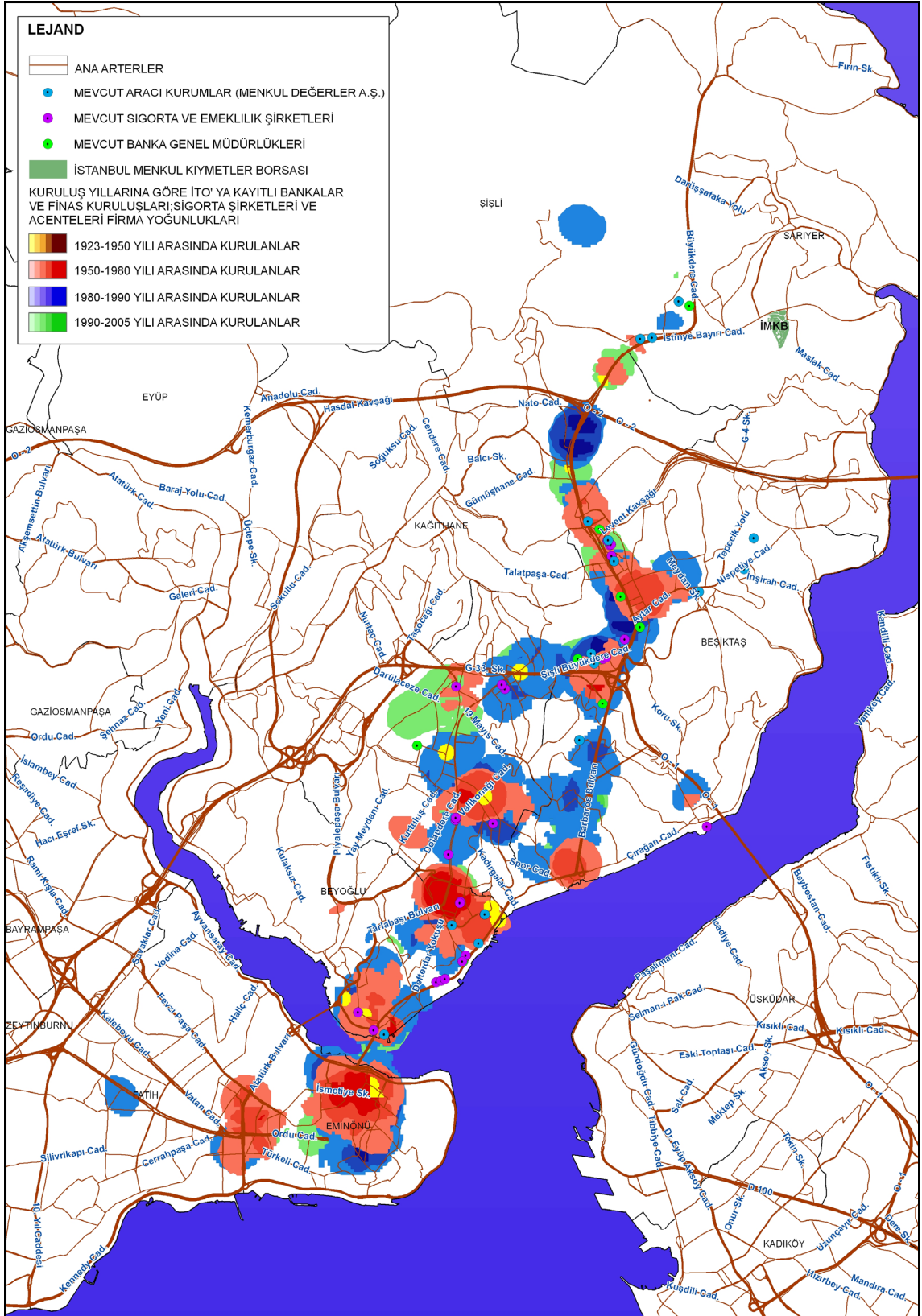
1980 ve 1990 yılları arasında Barbaros Bulvarında bu alt sektörde yoğunlaşma tespit edilmiştir. 1990' lı yıllarla birlikte kuzeye doğru gelişme devam etmiş ve Maslak' ta yoğunlaşmalar görülmeye başlamıştır.

Özellikle Zincirlikuyu – Maslak aksında banka genel müdürlüklerinin kendi gökdelenlerinde konumlandıkları görülmektedir. Bu yöndeki gelişimi destekleyecek bir unsur da İstanbul Menkul Kıymetler Borsasının bu aksa yakın yerde konumlanması olarak görülebilmektedir.

Şişli merkez mahallesi, Nişantaşı, Mecidiyeköy, Esentepe, Gayrettepe ve Levent mahalleleri bu alt sektörde yer seçiminde tercih edilmişlerdir. Bu bölge büyük firmaların ilgi odağı olmasının yanı sıra, bu aksın kuzeye doğru yönelmesinin sonucunda kuzeydeki İstanbul yeşil kuşağını oluşturan Belgrat Ormanları'nı tehdit etmektedir.

İstanbul kent merkezinde bankacılık ve finans 19. yy sonlarında ağırlık kazanan bir sektördür. Galata bölgesinde, yabancı nüfus artışı ve bu nüfusun tüccar ağırlıklı oluşu nedeniyle bankerlerin yoğunlaşması sonucu bu bölge 19. yy' da önem kazanmaya başlamıştır. Yine aynı yüzyılda Galata' da Borsa' nın kurulması da önem taşımıştır.

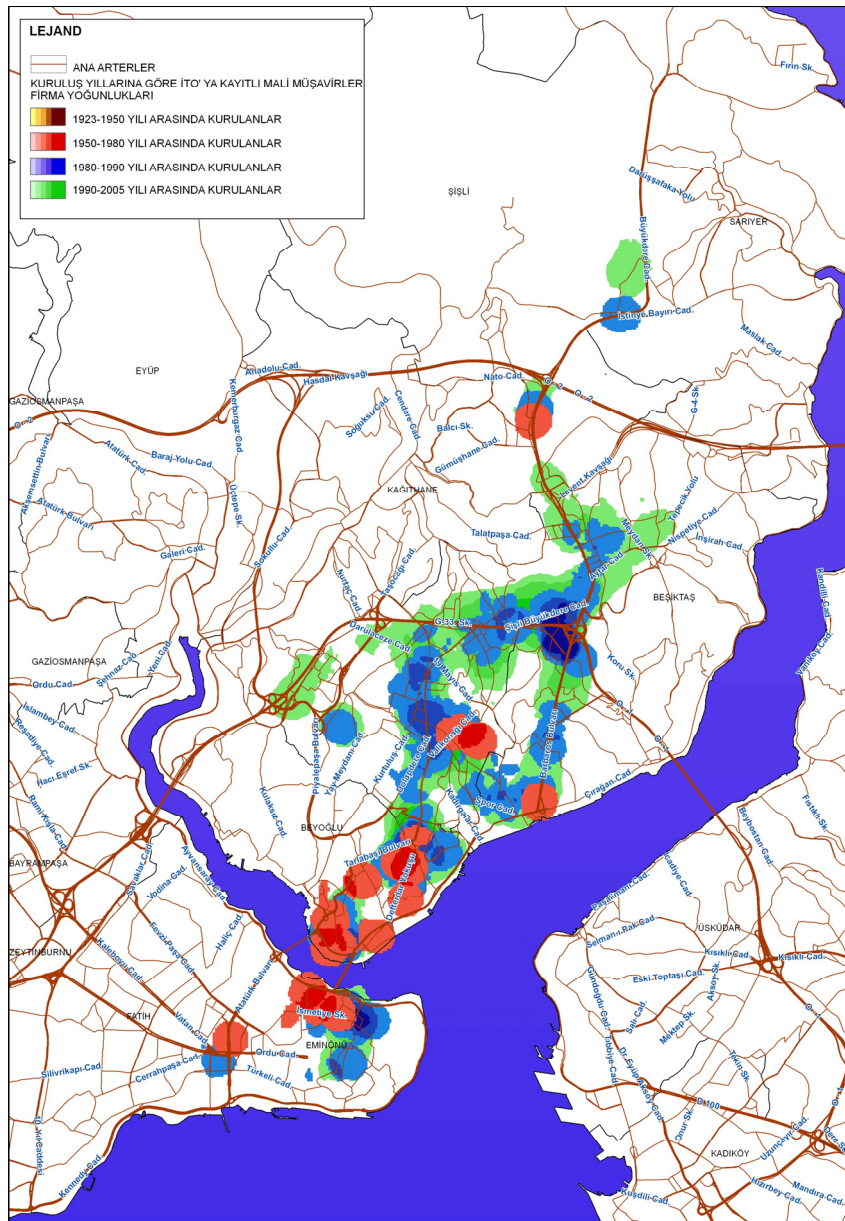
Mevcut sigorta ve emeklilik şirketlerinin ve aracı kurumların (menkul değerler anonim şirketleri) da Zincirlikuyu – Maslak aksını tercih ettikleri görülmektedir.



Şekil 4.1 İTO'ya kayıtlı bankalar ve finans kuruluşları ile sigorta şirketleri ve acentelerinin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005)

4.1.2 Mali Müşavirlerin Gelişimi

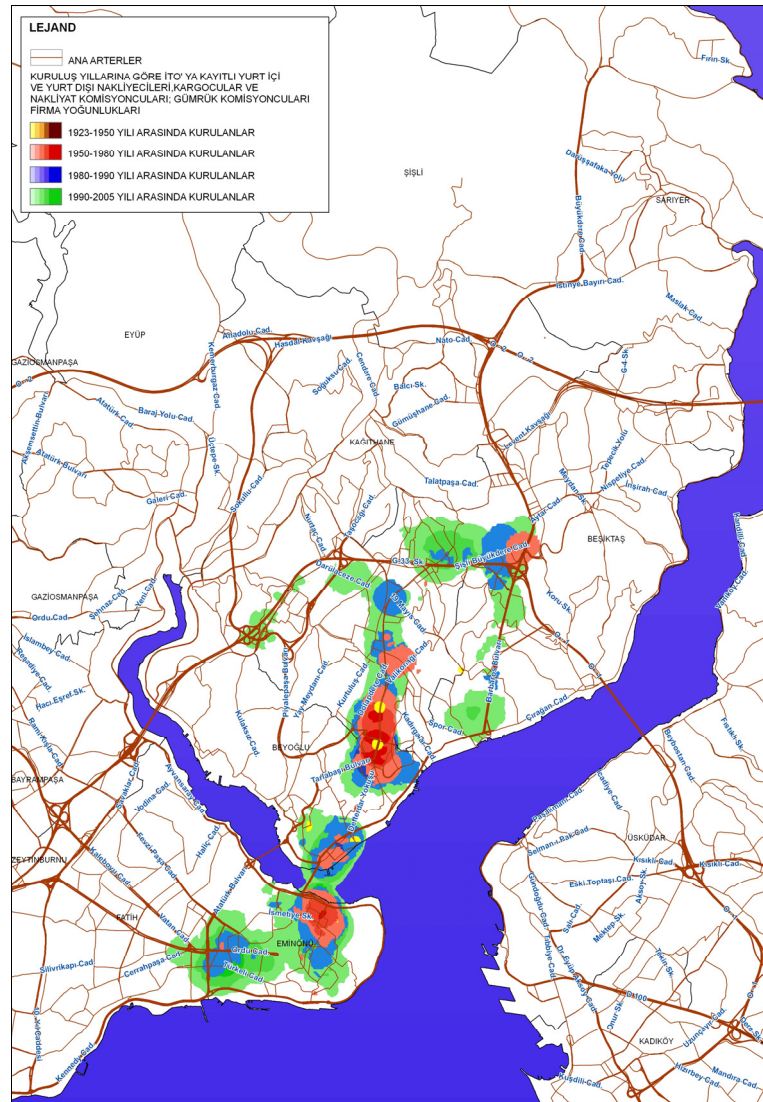
Alt sektörel kümelenmelerin mali müşavirler özelinde incelenmesi sonucu, Şişli Halaskargazi caddesi, Şişli Büyükdere caddesi, Nispetiye caddesi ve Barbaros bulvarında bu alt sektörde kümelenmeler görülmektedir. Bu kümelenme, mahalle bazında incelenecek olunursa, Şişli merkez mahallesi, Mecidiyeköy, Esentepe, Gayrettepe, Nispetiye ve Levent mahallelerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Bütün bu mahaller özellikle 1980 yılından sonra mali müşavirlerin tercih ettiği mekanlar olarak tespit edilmiştir. Tarihi yarımada ve Beyoğlu' nun 1980 yılına kadar bu alt sektörde yoğunlaştığı söylenebilmektedir.



Şekil 4.2 İTO'ya kayıtlı mali müşavirlerin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005)

4.1.3 Yurtiçi ve Yurtdışı Nakliyecileri, Kargocular, Nakliyat Komisyoncuları ile Gümrük Komisyoncuları Gelişimi

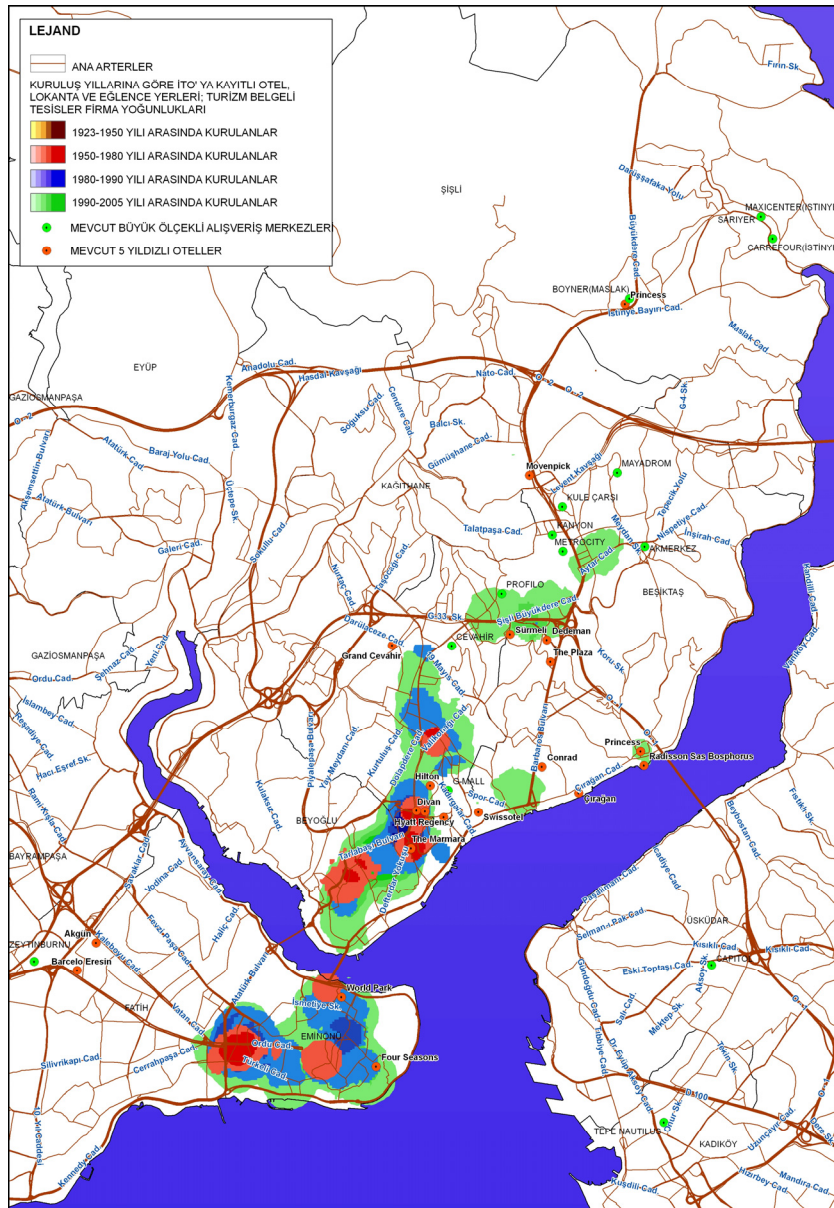
Lojistik sektörü içinde önemli bir paya sahip yurtiçi ve yurtdışı nakliyecileri, kargocular, nakliyat komisyoncuları ile gümrük komisyoncuları alt sektörü, çalışma alanı kapsamında incelenecek olunursa, kuzey aksında hızlı bir kümelenmenin aksine, Eminönü, Fatih ve Beyoğlu ilçelerinde, özellikle kıyı alanlarında son yıllardaki yoğunlaşmaların ön plana çıktığı görülmektedir. Salıpazarı limanı, Sirkeci ve Eminönü ile Laleli, Aksaray çevresi özellikle yoğunlaşan mekanlar olarak dikkat çekmektedir. Halaskargazi caddesi, Barbaros Bulvarının sahil kesimi, Mecidiyeköy, Esentepe ve Gayrettepe mahallelerinin diğer kümelenme alanları olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.3 İTO'ya kayıtlı Nakliyat komisyoncuları vd. ile gümrük komisyoncularının kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005)

4.1.4 Otel, Lokanta ve Eğlence Yerleri ile Turizm Belgeli Tesislerin Gelişimi

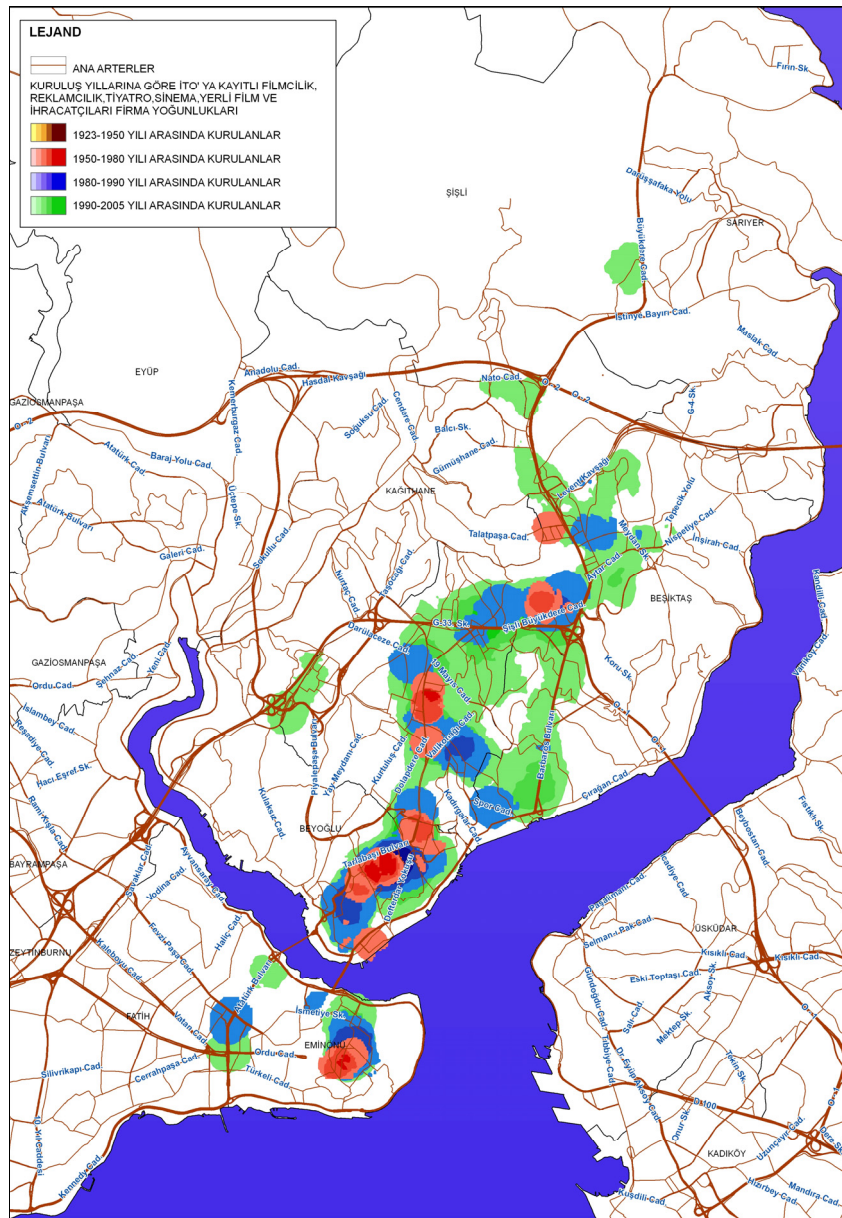
Alt sektörel kümelenmelerin otel, lokanta ve eğlence yerleri ile turizm belgeli tesisler özelinde incelenmesi sonucu, Tarihi yarımada' nın turizm potansiyeli sonucu, Sultanahmet ve Laleli bölgelerinde, Beyoğlu ve Şişli' de Meşrutiyet caddesi, Harbiye, Nişantaşı ve Halaskargazi caddesi üzerinde, Mecidiyeköy, Esentepe, Gayrettepe' de ve Levent ve Nispetiye' de, Beşiktaş kıyı kesiminde ve Yıldız' da bu alt sektörün yoğun olduğu görülmektedir. Bu alt sektör kent merkezinde ilk defa özellikle elçilik ve yabancı tüccarların yoğun olarak bulunduğu Pera' da, Meşrutiyet caddesinde kümelenmiştir.



Şekil 4.4 İTO' ya kayıtlı otel, lokanta ve eğlence yerleri ile turizm belgeli tesislerin kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005)

4.1.5 Filmcilik, Reklamcılık, Tiyatro, Sinema, Yerli Film ve İhracatçıları Gelişimi

Alt sektörel kümelenmelerin filmcilik, reklamcılık, tiyatro, sinema, yerli film ve ihracatçıları özelinde incelenmesi sonucu, özellikle Şişli ilçesi ve Beyoğlu ilçesinin ön planda olduğu görülmektedir. Halaskargazi caddesi, Nişantaşı, Maçka, Mecidiyeköy, Esentepe, Gayrettepe, Nispetiye Caddesi ve Etiler, İstiklal caddesi ve Barbaros bulvarı bu sektör yoğunlaşmalarının görüldüğü mekanlar olarak tespit edilmiştir. Tarihi Yarımada da ise Sirkeci ve Cağaloğlu ile Aksaray ve Unkapanı'nın ön plana çıktığı görülmektedir.



Şekil 4.5 İTO'ya kayıtlı filmcilik, reklamcılık, tiyatro, sinema, yerli film ve ihracatçıları kuruluş yıllarına göre kümelenmeleri (İTO, 2005)

4.2 Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçelerinde Yıllara Göre Gelişen Alt Sektörler

4.2.1 Eminönü İlçesi

Eminönü ilçesi, Çatalca yarımadasının güneydoğu ucunda, Tarihi Yarımada'nın doğusunda yer almaktadır. İlçenin kuzeyinde Haliç, güneyinde Marmara Denizi, doğusunda İstanbul Boğazı, batısında Fatih ilçesi yer almaktadır.

Osmanlı döneminde Deniz Gümrüğü ve Gümrük Eminliği'nin burada bulunması sebebiyle Eminönü adını alan ilçe, Fatih ilçesiyle birlikte cumhuriyetin ilk yıllarına kadar İstanbul'un merkezi ilçesi olmuştur.



Şekil 4.6 Eminönü ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu

Tarihsel ve mekansal gelişimi incelendiğinde; Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin kenetlendiği bir nokta olan prehelenistik Bizans; o çağların önemli balıkçılık merkezi ve ticari antreposu olarak ön plana çıkmaktadır. Kentin Haliç ve bugünkü Eminönü'ne rastlayan liman meydanı (bugünkü Sarayburnu ile Unkapanı arasında kalan bölge) bu faaliyetlere göre örgütlenmiş bir merkez olarak belirtilmektedir. Bu merkezde ticaret, ulaşım, depolama, askeri ve yönetsel fonksiyonlar yığılmıştır.

Osmanlı döneminde İstanbul'da sanat ve ticaret erbabının barınması için çarşılar, hanlar ve Bedesten yapılmıştır. Değerli malların satıldığı, esnaf ve ticaret loncalarının evraklarının saklandığı bu bedesten bütün ticaret bölgesinin merkezini teşkil etmiştir. Kısa bir süre içinde

bedestenin etrafındaki sokaklar çeşitli ticaret ve sanat kollarının işlettikleri dükkanlar ile dolmuş ve bugünkü Kapalıçarşı oluşmuştur. Hanlar ise, Eminönü ile Unkapanı arasındaki ve Eminönü ile Beyazıt arasındaki bölgede yoğunlaşmıştır. (İlgürel,1988)

15. yüzyılda bugünkü Sirkeci'den başlayarak Haliç içlerine kadar liman faaliyetleri genişlemiştir. Limandaki boşaltma işlemlerinde mekan düzeyinde bir tür uzmanlaşma belirmiştir. Yemişpazarı İskelesi, Unkapanı, Yağkapanı, Odunpazarı İskelesi, Balat ayrı tüketim maddelerinin boşaltıldığı iskelelerdir. İstanbul'a Kırım, Tuna ve Karadeniz'den gelen bal, yağ, un ve diğer zahire Haliç içindeki bu iskelelerde boşaltılır, gelen erzakın depolanması ve işlenmesiyle uğraşan esnaf da bu iskelelerin çevresinde faaliyet gösterirdi. Bugünkü Tahtakale depolama, alışveriş gibi limana bağımlı faaliyetlerin en çok yoğunlaştığı yerd. Unkapanı ve Eminönü arasında balık pazarı bulunuyordu. Balık pazarından sonra Haliç içlerine doğru sebze pazarı, odun pazarı bulunmaktaydı. Unkapanı buğday ve unun boşaltıldığı ve ekmekçi esnafının faaliyet gösterdiği yer olarak faaliyet göstermekteydi. (Kuban, 1970)

19. yüzyılda; Tarihi Yarımada ticari faaliyetler açısından önemini korumuştur. Perakende ticaretle uğraşan esnaf ve zanaatkarlar, eski ticaret merkezinde ve daha çok Bahçekapı, Tahtakale, Unkapanı tarafında yoğunlaşmışlar, kuyumcular Büyükçarşı'ya, saat tamircileri ve aşçılar Beyazıt'a yerleşmişlerdir.

Osmanlı devletinin sadaret makamı ve devletin yönetim merkezi olan Babıali'nin varlığı semte daha 18. yüzyıldan itibaren özellik kazandırmış ve burası Osmanlı bürokrasisinin, sadaret mensuplarının, paşaların yaşadığı bir bölge halini almıştır. 1870'lerden sonra ise Babıali Caddesi ve Cağaloğlu, Türk basının merkezi haline gelmeye başlamıştır. (Cantay, 1994) 1950'lerde basın, Babıali'yi terk etmeye başlamış, 1980'de İkitelli bölgesine büyük gazetelerin taşınması ile Babıali'de az sayıda basın kuruluşları kalmıştır. Yeni İstanbul, 1949'da basınevini Tepebaşı'na, Tercüman 1950'lerde basınevini Beşiktaş'a daha sonra Topkapı'ya kurmuştur. Son Havadis ve Milli gazete de Topkapı'ya yerleşmiş, Sabah 1980'lerin ortasında Mecidiyeköy'e yerleşmiştir. 1980'lerin sonlarında Hürriyet, Sabah, Milliyet gazeteleri İkitelli bölgesine taşınmıştır. Cumhuriyet döneminde Babıali binası İstanbul ilinin Vilayet Konağı'na dönüştürülmüş ve halen de bu amaçla kullanılmaya devam etmektedir.

Cumhuriyet Döneminde; Sultanhamam bölgesinde bankalar, ofisler ve giyim sanayi, Sirkeci'de; oteller ve servis hizmetleri, Ankara Caddesi ve Cağaloğlu üzerinde matbaacılar,

Mahmutpaşa ve çevresinde giyime yönelik birimler yoğunlaşmıştı. Kapalıçarşı tarihin geçmişinden beri gelen ticari fonksiyonunu koruyarak çeşitli ticari birimleri bünyesinde barındırmıştır. Eminönü ve Unkapanı güzergahı şehrin sebze ve meyve ihtiyacını karşılayabilmek için kuru yiyecek ve tarımsal ürünlerin ticaretinin yapıldığı bölge olarak gelişmiştir. Çemberlitaş, Çarşıkapı, Mercan, Mahmutpaşa yokuşu, Çakmakçılar ve Yeşildirek çevresinde küçük sanayi yoğunlaşmıştır.

1960' da Unkapanı'nda Manifaturacılar Çarşısı kuru yiyeceklerin, satılması amacı ile kurulmuştu. Fakat daha sonra bu çarşı kaset ve plak satılan yer olarak gelişerek fonksiyon değiştirmiştir.

20. yüzyılın ilk yarısı boyunca Sirkeci, ucuz otellerin, nakliyat şirketlerinin merkezi olmuştur. Özellikle garın arkasındaki oteller gurbetçilerin mekânı olmuştur. Ayrıca etrafta küçük lokanta, büfe ve işyerleri de mevcuttu. (Cantay, 1994)

1960'lardan sonra Sirkeci'deki ucuz otellerin Laleli-Aksaray semtlerine kaymasıyla, semtte ticaret ve iş merkezi niteliği ağır basmıştır. (Cantay, 1994)

Eminönü ilçesinin Bahçekapı semti 1960'lara kadar konutların bulunduğu bir bölge iken daha sonra tamamıyla bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra Cağaloğlu semti siyasal nitelik ve ağırlığını kaybetmiştir. Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi cumhuriyet döneminde de basım-yayım birimlerinin ağırlık kazandığı bir bölge olma özelliğini korumaktadır. (Cantay, 1994)

1919 yangınından sonra yeniden planlanan; ilk Cumhuriyet dönemi apartmanlarıyla eski Suriçi'nin saygın konut alanlarından birini oluşturan Laleli, günümüzde bu statüsünü yitirmiştir. Eski apartmanlar yıkılarak yerlerini iş hanları ve giderek çok sayıda orta sınıf otel almıştır. (Eyice, 1968)

Günümüzde Eminönü ilçesindeki ticaret alanları; Taya Hatun, Mercan, Beyazıt, Molla Fenari, Sururi, Tahtakale, Mimar Kemalettin, Mimar Hayrettin, Mesihpaşa, Kemalpaşa, Hobyar, Hocasinan, Alemdar mahalleleri ve Balabanağa Mahallesi'nin doğu bölümü ile Nişanca, Emin Sinan ve Binbirdirek mahallelerinin kuzey kesiminde yoğunlaşmaktadır. Ayrıca, Beyazıt Mahallesi'nde yer alan ve her dönem Eminönü ilçesinin en önemli ticaret merkezi olan Kapalıçarşı günümüzde de ilçenin önemli ticaret alanıdır. Buna ek olarak ilçedeki ticaret alanları, Cankurtaran'ın güney kesiminde, Sultanahmet, Küçük Ayasofya'nın kuzey kesiminde toplanmaktadır. Atatürk Caddesi üzerinde de ticaret alanları yol boyunca yer

almakta ve geniş alana yayılmaktadır.

Eminönü ilçesinde ticaret ve hizmet fonksiyonu ilçenin geneline yoğun olarak yayılmıştır. İlçede 2002 yılında ticaret ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren toplam firma sayısı 26.545 olarak tespit edilmiştir. İşyeri sayısının alt sektörler göre dağılımı incelendiğinde; özellikle ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektöründe işyeri sayısının en yüksek olduğu ve sürekli artış eğilimi gösteren bir alt sektör olduğu görülmektedir. TÜİK işyeri sayım verilerine göre ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektöründe 1985'te işyeri sayısı 16.491'tir, 1985 ile 1992 arasında bu alt sektörde hizmet veren birimlerin sayısında %9,47 artış görülmüş ve 1992 yılında işyeri sayısı 18.053'e ulaşmıştır. 1992'den 2002'ye ise bu sektördeki işyeri sayısında %28'lik bir artış görülmüş ve 2002 yılında işyeri sayısı 23.111'e ulaşmıştır. Eminönü ilçesi toptan ve perakende ticaretin yoğunlaştığı ve geniş hizmet alanına sahip bir merkez olması ile ticari önemini her zaman korumuştur. Ancak Eminönü ilçesinde ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektörünün İstanbul bütününde aldığı pay sürekli düşmektedir. İlçe ticari bir merkez olarak önemini korumakta ancak, özellikle 1990'lardan sonra ticaret ve hizmet alanlarının hızlı bir yayılım göstermesine bağlı olarak ticaret alanlarının geleneksel merkezle sınırlı kalmaması ve yeni alanlarda ticaret fonksiyonlarının gelişmesiyle ilçedeki ticaret birimleri sayısında önemli oranda artış görülse de metropoliten alan içinde ilçenin payı azalmaktadır.

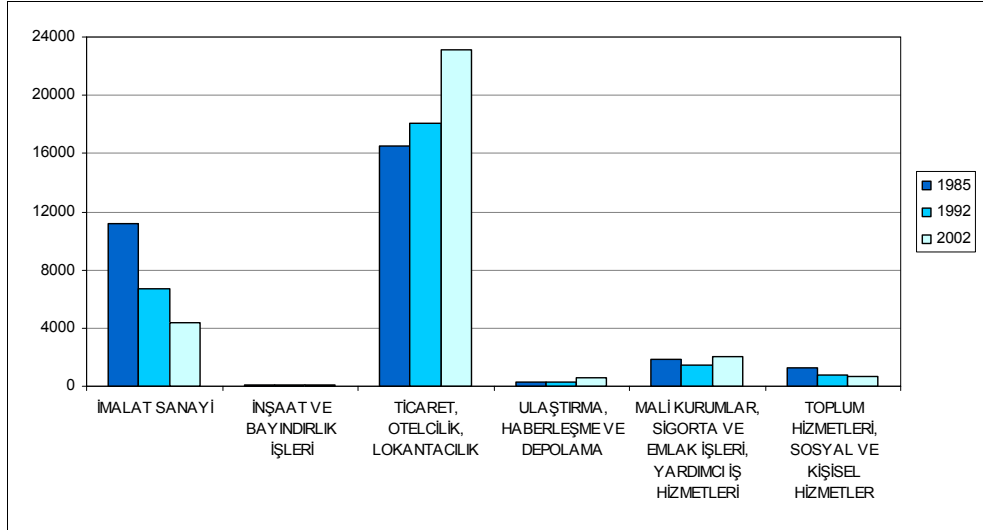
Çizelge 4.1 Eminönü ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	EMİNÖNÜ İŞYERİ SAYISI	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞYERİ SAYISI	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	11148		39199	28,44
	1992	6673	-40,14	45204	14,76
	2002	4325	-35,19	67851	6,37
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	79		1851	4,27
	1992	61	-22,78	3475	1,76
	2002	68	11,48	6923	0,98
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	16491		86906	18,98
	1992	18053	9,47	123177	14,66
	2002	23111	28,02	193554	11,94
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME	1985	259		1711	15,14
	1992	328	26,64	3365	9,75
	2002	610	85,98	27332	2,23

VE DEPOLAMA					
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	1869		7725	24,19
	1992	1470	-21,35	11779	12,48
	2002	2067	40,61	28444	7,27
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	1293		21600	5,99
	1992	738	-42,92	25945	2,84
	2002	689	-6,64	26883	2,56
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	19991		119793	16,69
	1992	20650	3,30	167741	12,31
	2002	26545	28,55	283136	9,38

1985'te Eminönü ilçesinde önemli alt sektörlerden biri olan imalat sektörü günümüzde bu önemini kaybetmiştir. TÜİK verilerine göre 1985 yılında ilçede 11.148 imalat birimi bulunmaktayken, bu birimlerin sayısı 1992 ve 2002 yıllarında sırasıyla 6.673'e ve 4.325'e düşmüştür. TÜİK işyeri sayım verilerinden de anlaşıldığı üzere Eminönü ilçesinde bulunan imalat fonksiyonları desantralize olmakta ve ilçe geçmişte yüklendiği imalat fonksiyonundan sıyrılmaktadır.

Eminönü ilçesinde işyeri sayısı bakımından ön plana çıkan sektörlerden biri de mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektörüdür. TÜİK 2002 yılı verilerine göre bu alt sektörde ilçede 2.067 işyeri bulunmaktadır. İlçede bu sektörde faaliyet gösteren firmaların yoğunlaştığı bölge ise (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) Hobyar mahallesidir. İlçenin mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektöründe il bütününden aldığı pay 1985'ten günümüze oldukça düşmüştür. 1985'te adı geçen alt sektörde ilçenin payı % 24,19 iken, 2002'de % 7,27'dir. Son dönemlerde mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektörünün önem kazanması ile sektör hızla gelişmiş ve bu alt sektörde faaliyet gösteren firma sayılarında büyük artış görülmüştür. Ancak bu firmalar çeşitli sebeplerden dolayı (müşteri ile ilişkiler, altyapı olanakları, geniş ofis alanları, prestij, vb.) geleneksel merkez dışında yer seçme eğiliminden dolayı ilçe payı bu sektörde düşüktür.



Şekil 4.7 Eminönü ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Eminönü ilçesi tarihsel süreç içinde her dönem koruduğu ve korumaya devam ettiği iş merkezi olma özelliği ile işgücü bakımından İstanbul içinden önemli bir pay almaktadır. TÜİK verilerine göre 2002 yılında ilçede ticaret ve hizmet sektöründe toplam 76.049 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir. İlçede işgücünün sektörlere göre dağılımı incelendiğinde; 1985, 1992 ve 2002 yıllarında işgücünün en çok yoğunlaştığı alt sektör ticaret, otelcilik, lokantacılık sektörüdür. İşyeri sayısındaki artış oranına paralel olarak ilçede ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektöründe çalışan sayısında da sürekli artış görülmüştür. 1985 yılında bu alt sektörde 45.602, 1992’de 50.010, 2002 yılında ise 63.132 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir.

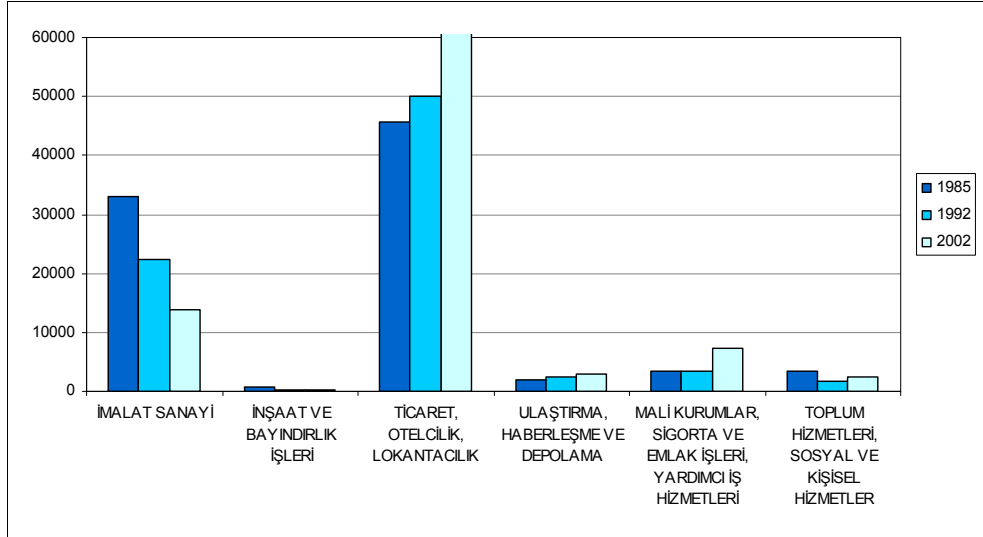
1985 yılından itibaren günümüze kadar imalat sanayide işgücü ise sürekli bir azalma göstermektedir. 1985’te imalat sanayinde çalışan sayısı 33.006 iken, bu rakam 1992’de 22.290’a, 2002’de 13.887’ye düşmüştür. Bu da imalat sanayinin Eminönü ilçesini terk etme eğiliminde olduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çizelge 4.2 Eminönü ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	EMİNÖNÜ İŞGÜCÜ	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞGÜCÜ	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	33006		120336	27.43
	1992	22290	-32.47	166039	13.42
	2002	13887	-37.70	708590	1.96

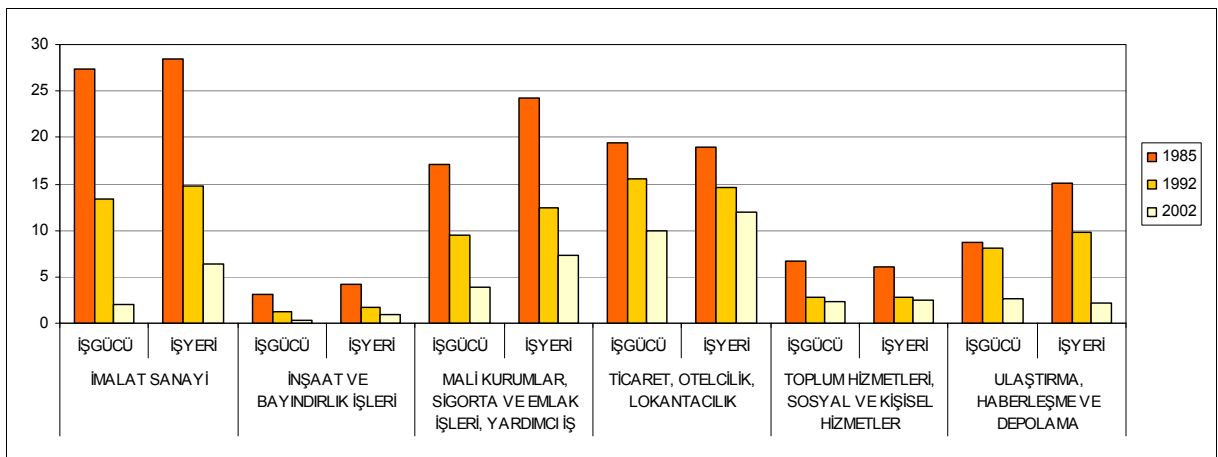
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	810		26568	3.05
	1992	356	-56.05	29828	1.19
	2002	168	-52.81	54293	0.31
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	45602		235134	19.39
	1992	50010	9.67	323233	15.47
	2002	63132	26.24	631760	9.99
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	1910		21876	8.73
	1992	2470	29.32	30359	8.14
	2002	2847	15.26	107835	2.64
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	3291		19253	17.09
	1992	3504	6.47	36690	9.55
	2002	7361	110.07	191605	3.84
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	3364		50232	6.70
	1992	1785	-46.94	64959	2.75
	2002	2541	42.35	105492	2.41
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	54977		353063	15.57
	1992	58125	5.73	485069	11.98
	2002	76049	30.84	1090985	6.97

İnşaat ve bayındırlık işlerinde ve toplumsal ve sosyal hizmetler sektörlerinde gerek işgücü gerekse işyeri sayılarında artış yüzdeleri negatif değerler göstermektedir. Diğer hizmet sektörlerinde ise 1985 -2002 döneminde oransal olarak artış görülmektedir.



Şekil 4.8 Eminönü ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

İlçede hizmet veren işletmelerin sayılarını ve işgücünü il bütünü içinde değerlendirdiğimizde; 1985'ten 2002 yılına kadar tüm sektörler için ilçe payında önemli ölçüde azalma olduğu görülmektedir. 1985 yılında imalat sektöründe ilçenin payı hem işgücünde, hem de firma sayısında %25'in üstündeyken 2002 yılında imalat fonksiyonunun desantralize olması ile ilçenin payı işgücünde %3'ün altına, işyeri sayısında ise %6'nın altına düşmüştür. İlçede 2002 yılında istihdam ve işyeri olarak en yüksek payı alan ticaret, otel – lokanta sektörünün 1985'de % 18 seviyelerindeki ilçe payı 2002 yılında %11 seviyesine inmiştir. Bu da metropolün merkezden dışı doğru hızlı bir büyüme içinde olduğunun bir göstergesidir.



Şekil 4.9 Eminönü ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

İlçedeki ticaret alanları içinde ticaret birimlerinin sayısı ve bu sektörde barındırdıkları işgücü bakımından (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) ön plana çıkan mahalleler sırasıyla Beyazıt, Sururi, Hobyar, Mercan, Mimar Kemalettin, Tahtakale, Mimar Hayrettin ve Molla Fenari mahalleleridir.

İlçede alt sektörler gere uzmanlaşmalar da genellikle bu mahallelerde olmaktadır. Günümüzde ilçede uzmanlaşmanın olduğu alt sektörler; değerli eşya satışı ve imalatı, tekstil ve deri ürünleri satışı ve imalatı, elektrik elektronik ürünler, basım-yayım, otelcilik, oto yedek parça satışı ve hırdavatçılardır.

İlçede Kapalıçarşı ve çevresi, Sururi Mahallesi ve Ankara Caddesi boyunca değerli eşya (altın, gümüş, takı vb.) satışı yoğunlaşmış, Kapalıçarşı çevresinde ise özellikle altın imalatı yoğunlaşmıştır.

Mimar Hayrettin Mahallesi'nde, Gedikpaşa mevkiinde ayakkabı imalatı ve satışı iç içe olup bu bölgede yoğun olarak yer almaktadır. Bu bölge dışında ayakkabı satışı Emin Sinan Mahallesi'nde, Mimar Hayrettin Mahallesi sınırındaki bölgede yoğunluk göstermektedir.

Kapalıçarşı'da, Mercan Mahallesi'ndeki Uzunçarşı Caddesi çevresinde ve Mimar Kemalettin Mahallesi sınırındaki Tiyatro Caddesi çevresinde çanta satışı yoğunlaşmıştır. Kapalıçarşı'da, Mimar Kemalettin Mahallesi'nde ve Balabanağa Mahallesi sınırındaki Fetibey Caddesinde deri mont satışı yoğun olarak yer almaktadır.

Tahtakale Mahallesi'nde bulunan Tahtakale Caddesi etrafında (Doğubank civarında) ve Hobyar Mahallesinde bulunan Mimar Kemalettin Caddesi etrafında elektronik ürünler yoğunlaşmıştır. Taya Hatun, Sururi, Hobyar ve Mercan Mahalleri'nin kesiştiği geniş bir alanda tekstil ürünlerinde (kumaş, eşarp-şal ve perde) yoğunlaşma vardır. Ayrıca Kemalpaşa Mahallesi'ndeki Gençtürk Caddesi etrafında ve Mimar Hayrettin Mahallesi'nde, Gedikpaşa Caddesi etrafında da tekstil ürünlerinde yoğunlaşmalar vardır.

Demirtaş Mahallesi'nde Uzunçarşı Caddesi etrafında ve Cağaloğlu bölgesinde kırtasiye malzemeleri yoğunlaşmaktadır. Babıali Caddesi etrafında ise yayınevleri yoğunlaşmaktadır.

İstanbul Manifaturacılar Çarşısı, Unkapanı Caddesi üzerinde yer almakta ve müzik sektörünün içinde yer alan ajanslar ile mensucat-mefruşat ürünleri ve konfeksiyon makineleri satış birimlerinin yoğunlaştığı bir merkezdir.

Laleli-Aksaray mevkiinde(Kemalpaşa, Mesihpaşa, Mimar Kemalettin Mahalleleri civarında),

Hocapaşa Mahallesi'nde bulunan Hüdevendigar Caddesi etrafında ve Sultanahmet civarında oteller yoğunlaşmaktadır.

Hocapaşa Mahallesi'nde Nöbethane Caddesi etrafında oto yedek parça satışı yoğunlaşmaktadır. Demirtaş Mahallesi'nde Prof. Cemil Bırsel Caddesi'nde ve aynı mahallenin sınırında yer alan Uzunçarşı Caddesi etrafında hırdavatçılar yoğunlaşmıştır.

4.2.2 Fatih İlçesi

Fatih ilçesi Tarihi Yarımada içinde yer almakta olup, ilçenin doğusunda Eminönü ilçesi, batısında Zeytinburnu ilçesi, kuzeyinde Eyüp ilçesi ve Haliç, güneyinde ise Marmara Denizi yer almaktadır.



Şekil 4.10 Fatih ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu

İlçenin mekansal gelişimine baktığımızda; 1954-1960 yılları arasında Fatih ilçesinde yapı yoğunluğu artmaya başlamıştır. 1960'da hizmete giren belediye sarayının da etkisiyle artan nüfus yoğunluğu alt ticaret bölgelerinin gelişmesini teşvik etmiş ve Fevzi Paşa Caddesi boyunca ticaret aksı ortaya çıkmıştır. Fatih ilçesinin önemli alışveriş merkezleri Fındıkzade, Aksaray ve Fatih semtlerinde yoğunlaşmış durumdadır. Önemli konaklama tesisleri daha çok Millet Caddesi boyunca, başlıca eğlence yerleriyle lokantalar Sahilyolu çevresinde yer almaktadır.

Batı yakasında Tarihi Yarımada bölgesinde, geleneksel mekanlarda (Kapalıçarşı, Mısır Çarşısı, Hanlar Bölgesi vb.) geleneksel ticaret gelişimini sürdürürken bu bölgenin uzantısı

olan Aksaray-Beyazıt, Laleli semtlerinde Vatan ve Millet caddelerinde alışveriş mekanları farklı alt sektörlerde, farklı tüketici gruplarına hizmet ederek gelişmiştir. Millet caddesi, 1980 öncesi dönemdeki gelişimini yine çok farklı alt sektörlerde ağırlıkla otomotiv ve otomotiv sektörüne hizmet eden birimlerin yer aldığı cadde konumunda sürdürmektedir.

Günümüzde Fatih ilçesindeki ticaret alanları; İnebey ve Çakırağa mahallelerinde mahalle geneline yayılmış olmakla birlikte ilçede ticaret genellikle yol aksları üzerinde gelişmiştir. Ticaretin yoğunlaştığı caddeler; Millet caddesi, Vatan caddesi, Akdeniz caddesi, Fevzipaşa caddesi'dir. Ayrıca Millet caddesi ile kesişen Cerrahpaşa, Kızılelma, Molla Gürani, Oğuzhan, Başvekil, Saray meydanı caddeleri, Fevzipaşa caddesi ile kesişen Yavuz Selim Caddesi'nde ve Balat mahallesi'nde Mürselpaşa caddesi boyunca da ticaret gelişmiştir.

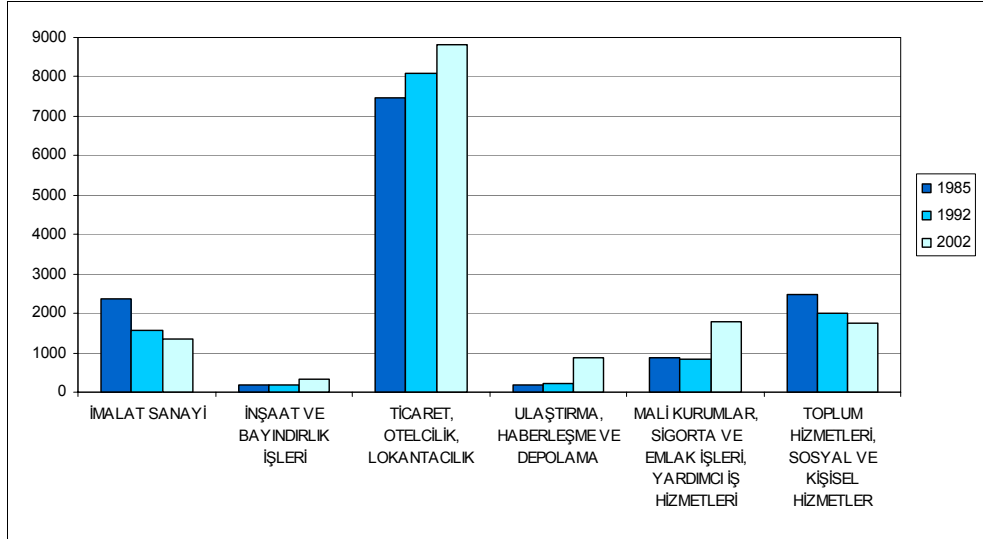
Fatih ilçesinde ticaret fonksiyonu ana yol aksları çevresinde gelişerek konut alanlarına doğru yayılmaktadır. İlçede 2002 yılında ticaret ve hizmet faaliyetlerinde hizmet veren firma sayısı toplam 13.516'dır. Firmaların sektörlere göre dağılımı değerlendirildiğinde; 2002 yılında ilçede firma sayısı bakımından ön plana çıkan sektörler ticaret, otelcilik, lokantacılık ile mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektörleridir. Bu birimler en çok İnebey, Hoca Üveyz ve Hasan Halife mahallelerinde yer almaktadır. Ancak 1985'ten günümüze ticaret, otelcilik, lokantacılık hizmetlerinde faaliyet gösteren firma sayısında önemli oranda bir değişiklik görülmemiştir. 1985'te ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektöründe 7.465 firma hizmet vermekte iken, 2002'de bu sayının sadece 8.806'ya yükseldiği görülmektedir. Mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektöründe hizmet veren firma sayısı ise 1985'te 863 iken, 2002 yılında 1.772'ye yükselmiştir. 1985 ile 1992 yılları arasında bu alt sektörde önemli bir artış görülmemiş ancak 1992 ile 2002 yılları arasında önemli bir artış görülmüştür. Mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri son zamanlarda gelişen bir sektör olmasından dolayı İstanbul bütününde özellikle 1990 sonrasında firma sayısı ve işgücü bakımından artışın görüldüğü bir alt sektördür.

Çizelge 4.3 Fatih ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	FATİH İŞYERİ SAYISI	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞYERİ SAYISI	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	2360		39199	6.02
	1992	1577	-33.18	45204	3.49
	2002	1345	-14.71	67851	1.98

İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	171		1851	9.24
	1992	164	-4.09	3475	4.72
	2002	338	106.10	6923	4.88
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	7465		86906	8.59
	1992	8080	8.24	123177	6.56
	2002	8806	8.99	193554	4.55
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	175		1711	10.23
	1992	224	28.00	3365	6.66
	2002	864	285.71	27332	3.16
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	863		7725	11.17
	1992	853	-1.16	11779	7.24
	2002	1772	107.74	28444	6.23
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	2464		21600	11.41
	1992	2016	-18.18	25945	7.77
	2002	1736	-13.89	26883	6.46
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	11138		119793	9.30
	1992	11337	1.79	167741	6.76
	2002	13516	19.22	283136	4.77

1985'ten günümüze firma sayısında azalmanın görüldüğü alt sektörler ise; imalat ile toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler alt sektörleridir. 1985'te imalat sektöründe faaliyet gösteren firma sayısı 2.360 iken 2002'de bu sayı 1.345'e düşmüştür. Aynı şekilde 1985'te toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetlerde faaliyet gösteren firma sayısı 2.464 iken bu sayı 2002'de 1.736'ye düşmüştür.



Şekil 4.11 Fatih ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK,1985,1990,2002)

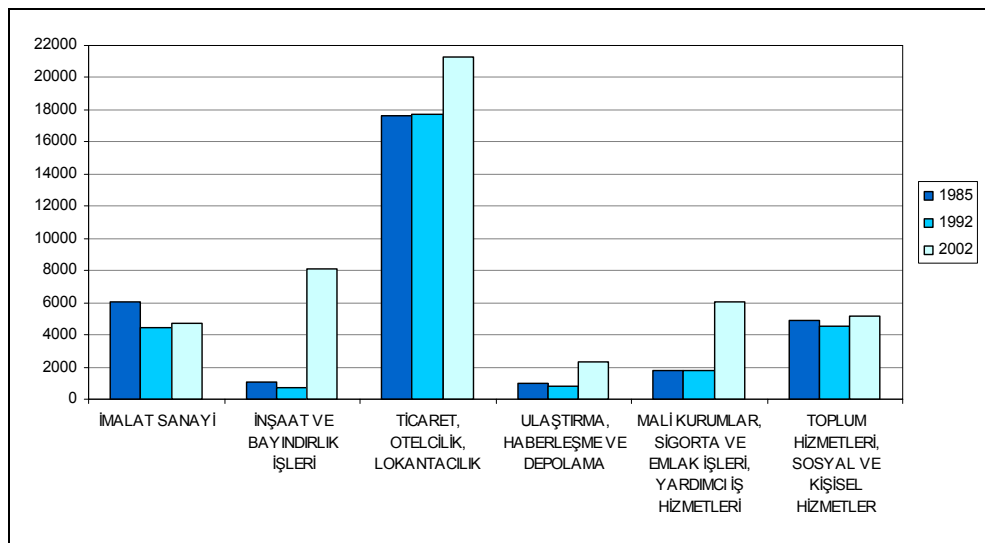
TÜİK verilerine göre ticaret ve hizmet fonksiyonlarında 2002 yılında ilçedeki işgücü 42.924'tür. İşgücünün alt sektörler göre dağılımı değerlendirildiğinde, ilçe içindeki işgücünün önemli bir kısmı İstanbul geneli ile de paralel olarak ticaret, turizm-lokantacılık sektöründe istihdam edilmektedir. 1985 yılında bu alt sektörde 17.616, 2002 yılında ise 21.269 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir.

Çizelge 4.4 Fatih ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	FATİH İŞGÜCÜ	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞGÜCÜ	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	6040		120336	5.02
	1992	4450	-26.32	166039	2.68
	2002	4702	5.66	708590	0.66
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	1073		26568	4.04
	1992	676	-37.00	29828	2.27
	2002	8138	1103.85	54293	14.99
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	17616		235134	7.49
	1992	17701	0.48	323233	5.48
	2002	21269	20.16	631760	3.37
ULAŞTIRMA,	1985	961		21876	4.39
	1992	794	-17.38	30359	2.62

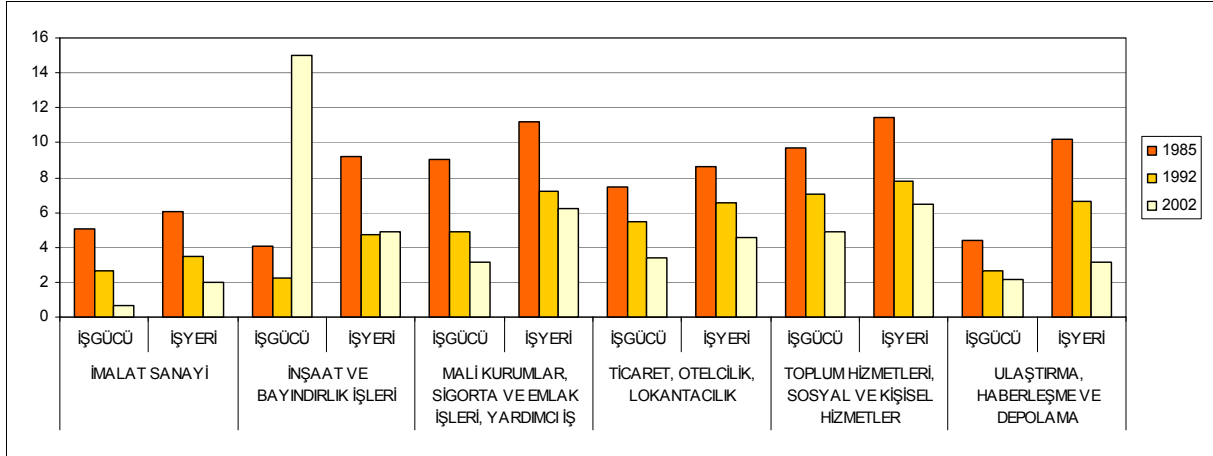
HABERLEŞME VE DEPOLAMA	2002	2353	196.35	107835	2.18
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	1738		19253	9.03
	1992	1793	3.16	36690	4.89
	2002	6032	236.42	191605	3.15
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	4872		50232	9.70
	1992	4582	-5.95	64959	7.05
	2002	5132	12.00	105492	4.86
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	26260		353063	7.44
	1992	25546	-2.72	485069	5.27
	2002	42924	68.03	1090985	3.93

İlçede işgücü değişimi bakımından en yüksek oranda artışın inşaat ve bayındırlık işleri sektöründe olduğu görülmektedir, mali kurumlar ve iş hizmetleri alt sektörü ise ikinci sırada gelmektedir.



Şekil 4.12 Fatih ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

İlçede hizmet veren işletmelerin sayılarını ve işgücünü il bütünü içinde değerlendirdiğimizde; Eminönü ilçesi ile benzer olarak, inşaat ve bayındırlık sektörü hariç, tüm sektörler için ilçe payında azalma olduğu görülmektedir. Fatih ilçesi içinde oransal azalmanın en temel sebebi metropolün hızlı bir büyüme içinde olması ve bu büyümenin de özellikle merkezden dışa doğru, çeperlerde görülmesidir. Dışa doğru kayan nüfus, çevresinde kendi istihdamını yaratmakta ve böylece geleneksel merkezlerin İstanbul bütününden aldığı pay azalmaktadır.



Şekil 4.13 Fatih ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Ticari fonksiyonlar ilçede akslar boyunca uzmanlaşma eğilimi göstermektedir. Günümüzde ilçede uzmanlaşmanın olduğu alt sektörler avukatlık, muhasebe, muayenehane vb. hizmet birimleri ve oto galeri, eczane, medikal aletler, giyim, oto yedek parça satışı gibi ticari birimlerdir. Hizmet fonksiyonları özellikle Millet Caddesi üzerinde ticari fonksiyonlar ise özellikle Akdeniz Caddesi'nde ve Fevzipaşa Caddesi'nde yoğunlaşmıştır.

Millet Caddesinin Eminönü ilçesine yakın kısımlarında avukatlık büroları, muhasebe büroları ve oto galeriler, Çapa Tıp Fakültesi'ne yakın kısımlarında eczaneler, medikal aletler satışı yapan birimler ve muayenehaneler yoğunlaşmıştır.

Akdeniz Caddesi'nde ve Fevzipaşa Caddesi'nde muayenehaneler ve giyim satışı yapan birimler yığılmıştır. İnebey Mahallesi'nde oto yedek parça satışı yapan birimler yoğunlaşmıştır.

4.2.3 Beyoğlu İlçesi

Beyoğlu, 1924 yılından itibaren İstanbul idari yapısı içinde ilçe olarak yer almıştır. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında Beyoğlu ilçesi Merkez, Beşiktaş, Kemerburgaz, Şişli ve Taksim bucaklarından meydana gelmekteydi. 1930 yılında Beşiktaş ilçesinin kurulmasıyla önce Beşiktaş bu ilçeden ayrılmıştır. Kemerburgaz Bucağı 1936'da kurulan Eyüp ilçesine dahil edilmiş, Şişli Bucağı da 1954'te kurulan Şişli ilçesine bağlanmıştır. Böylece bugünkü ilçe sınırları ortaya çıkmıştır. Beyoğlu ilçesini kuzeyden Şişli ilçesi, doğudan Beşiktaş ilçesi ve İstanbul Boğaz'ı, güneyden Haliç, batıdan Eyüp ilçesi çevrelemektedir.



Şekil 4.14 Beyoğlu ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu

Osmanlı Döneminde özellikle 16. yy' dan sonra Galata' daki yabancı elçilikler Beyoğlu'na taşınmış ve Galatasaray ile Tünel arası yerleşim alanı olarak gelişmeye başladığı görülmektedir. (Mantran, 2001)

19. yüzyılda ekonomi, yönetim ve ticaretteki tüm değişim ve dönüşümler Beyoğlu ilçesinde Galata' da yoğunlaşan ticaretin kuzeydeki yerleşim alanlarına doğru kaymasını da beraberinde getirmiştir. Yönetim birimi Altıncı Daire'nin etkinliği, bununla beraber hizmet sektörünün, dolayısıyla ticari birimlerinin de bu çevrede yayılması sonucunu doğurmuştur. Tünel'den Taksim yönüne doğru İstiklal Caddesi'nin solunda kalan kısımda pasajlar yer almıştır. Zamanla nüfusun da artmasıyla ticaret Taksim'e doğru İstiklal Caddesi boyunca gelişme göstermiştir. Beyoğlu'nun tüm ticareti bu cadde boyunca sıralanan dükkanlar ve pasajlardan yapılmıştır. Bunlar giyim mağazaları, kitapçılar, tiyatrolar, kuyumcular,

fotoğrafçılar, kıraathanelerin olduğu ticaret yapılarıdır. (Tekeli,1987)

Bu dönemde Beyoğlu, İstanbul'un eğlence merkezi olmasının yanı sıra lüks mağazaları ticarethaneleri ve büro binaları ile aynı zamanda bir alışveriş merkezi de olmuştur. Özellikle 19. yüzyılın sonlarına doğru iş alanındaki uzmanlaşmanın mekana yansması Beyoğlu'nda görülebilmektedir. Bu dönemde Tarihi Yarımada daha çok geleneksel çarşı düzeni hâkim iken modern anlamdaki uzmanlaşma dış dünya ile ilişkilerin yoğunlaştığı Beyoğlu ve Galata bölgesinde daha farklı bir ticari yapı görülmüş ve burası yine dönemin modern iş ilişkilerinin görüldüğü iş alanı durumuna gelmiştir. Bu dönemde yeni tip iş hanları ortaya çıkmış ve bu bölgede ticarethaneler, depolama birimleri ve bankalar yer almıştır. Bankalar Caddesi'nin oluşumu bu döneme rastlamaktadır. (Tekeli,1987)

1863'te Bankacılar Caddesi'ne Osmanlı Bankası yerleşmiş daha sonra bazı diğer bankalar da burada yer edinmeye başlamış ve cadde üzerinde banka birimleri yoğunlaşmıştır.

1870'lerden sonra İstanbul'un pek çok yerinde olduğu gibi Beyoğlu'nda mağazaların ve iş hanlarının mimari yapısı, dış görünümü oldukça değişmiştir. Bu dönemde halkın birçok ihtiyacını karşılayabilecek çeşitli fonksiyonları ve satış birimlerini içinde barındıran bazen çok büyük bloklar şeklinde inşa edilmiş pasajlar yer almaya başlamıştır. (Tekeli,1987)

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçildiğinde Beyoğlu'nun yerleşme alanı Teşvikiye ve Maçka'dan Beşiktaş'a, Şişli ötelere, Haliç ve Boğaziçi yamaçlarına uzanmıştır. Bu gelişme sırasında konutlar yavaş yavaş iş yerlerine dönüşmüştür. (Mantran, 2001)

19. yüzyılda Beyoğlu aynı zamanda yabancı ve azınlık topluluğuna hizmet edebilmek için yabancı hastanelerin en yoğun olarak bulunduğu bir bölge olmuştur. Alman hastanesi 1844'te Sıraselviler'de şimdi bulunduğu binada, 1876 yılında Defter yokuşu üzerindeki İtalyan Hastanesi kurulmuştur. Günümüz Beyoğlu Hastanesi 1879'da İngiliz Hastanesi olarak kurulmuştur, yine aynı bölgede Taksim hastanesi de yer almaktadır. Gümüşsuyu'ndaki Askeri hastane bu dönemde önemli hastanelerindendir. (Tekeli,1987)

19. yüzyılda Avrupa ile olan ticaret ve kültür ilişkilerinin İstanbul'a gelip kalmak isteyen yabancıların taleplerini karşılayabilmek için o yıllarda Avrupa'daki benzerlerini aratmayacak ölçüde görkemli oteller yapılmıştır. Genellikle elçiliklerin yakınlarında konumlanmış olan otellerin çoğunda yakınında bulunduğu elçiliklerin adları verilmiştir. (Büyük Londra Otel, Hotel de Roma, Grand – Hotel Français gibi). Bu oteller aynı ülkeden olan insanların bir araya gelebilecekleri, o ülkeye özgü yiyecek, içecek ve gazete bulabilecekleri çevreyi

oluşturmuşlardır. Büyük Londra Otel, Pera Palas, Lozan Palas ve daha birçok otel hala günümüzde de varlığını sürdürmektedir. (Tekeli,1987)

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında ise Beyoğlu ilçesinin kentsel gelişimini etkileyen en önemli olay Haliç çevresi ile Boğaziçi'nin Prost'un planında sanayi alanı olarak ayrılması olmuştur. Bu plan kararı sonucunda 1940'ların sonlarından başlayarak bu alanlar fabrika ve işyerleri ile dolmuştur.

1980'li yıllarda Beyoğlu ilçesi'nde her meslek grubuna rastlanmaktadır. Bu dönemde Beyoğlu ilçesinin en önemli iki caddesi olan İstiklal Caddesi ile Tarlabası Caddesi ilçe geneli için bahsedilen meslek grupları dağılımında aynı özelliklere sahip olduğu görülmektedir. İlk yerleşim döneminden günümüze kadar geçen sürede İstanbul'un eğlence, kültür, sanat merkezi olan İstiklal Caddesi 1980'li yıllarda hazır ev eşyası, mobilya, züccaciye, hazır giyim, kumaş satışlarını içeren perakende ticarete hizmet vermiştir. (Eldem, 1997)

1980'li yıllarda daha çok Tarlabası Caddesi'nin her iki yakasında yer alan endüstri ürünleri mamulleri ihracatçıları, her çeşit zirai makineleri ve her çeşit makine yedek parçaları ile oto yedek parça satış birimlerinin yoğun olarak bulunduğu bölgedir. Bu döneme damgasını vuran bankerler ile bankalar, sigortacılar, inşaatçılar, gümrük komisyoncuları, film ve reklam şirketleri de bu bölgede yer almıştır. (Eldem, 1997)

Taksim meydanının üst kısmında Tarlabası – Cumhuriyet Caddesi ile Abdülhak Hamit Caddesi arasında kalan bölgede yoğun olarak büro ticareti yer almaktadır. Büro fonksiyonundan sonra konut fonksiyonu 2. yoğun fonksiyon olarak yer almaktadır. (Eldem, 1997)

Tarlabası'nın kuzey kesiminde ve Kalyonu Kulluğu Caddesi'ne kadar olan bölgede; cadde üzerinde oto yedek parça satışı iç kısımlarda ise mobilya, imalatı'na, oto yedek parçacısına ve çanta aksesuarları imalatına dayalı faaliyet kolları ile bakımsız konut grupları yer almaktadır. Yine aynı bölgede Tarlabası'nın kuzey kesiminde ve Kalyonu Kulluğu Caddesi ile Aynalı Çeşme Sokağı ile sınırlanan bölgede küçük imalathaneler yerine konut ve depolama fonksiyonları yer almıştır. Aynalı Çeşme Sokağı'ndan Yolcuzade İskender Caddesi'ne kadar olan bölgede konut fonksiyonu yer alırken çok olmasa da depolama fonksiyonuna da rastlanmaktadır. Tarlabası Caddesi ile İstiklal Caddesi arasında kalan ve Hamalbaş sokağına kadar olan İstiklal Caddesi üzerinde perakende ticaret kategorisinde yer alan mağazacılık (vitrine dayalı ticaret) yoğun olarak mevcut olup, Tarlabası Caddesi'ne doğru yaklaştıkça yerini Oto Yedek Parça ve küçük atölyelere bırakmaktadır.

Hamalbaşı Caddesi'nden Piremeci Sokağına kadar olan İstiklal Caddesi boyunca perakende ticaret, Meşrutiyet Caddesi boyunca perakende ticaret ve oteller yer almaktadır. Piremeci Sokağı'ndan Yolcuzade İskender Caddesi'ne kadar olan bölgede İstiklal Caddesi üzerinde, perakende ticaret, Meşrutiyet Caddesi üzerinde oteller, iç kısımlarda ise küçük atölyeler ve depolama fonksiyonları ağırlıklı olarak yer almaktadır. İngiliz ve Amerikan konsolosluklarının bulunduğu bölgede otel, küçük atölye, depo, perakende ticaret ve konut iç içe yer almaktadır.

İstiklal Caddesi'nin güneyinde kalan Galatasaray Lisesi'ne kadar olan kısımda mağazalar yoğun bir şekilde yer almakta olup Sıraselviler'e doğru yerini marangozhanelere, mermercilere camcılara; konfeksiyon atölyelerine, konutlara ve otellere bırakmıştır. Diğer bölgelere oranla bu bölgede okul yoğunluğu çok fazla bulunmaktadır.

Galatasaray Lisesi'nden Tünel'e kadar olan ve İstiklal Caddesi'nin doğusunda kalan kısımda ise konsolosluklar ve dini yapılar yoğunluk kazanmıştır.

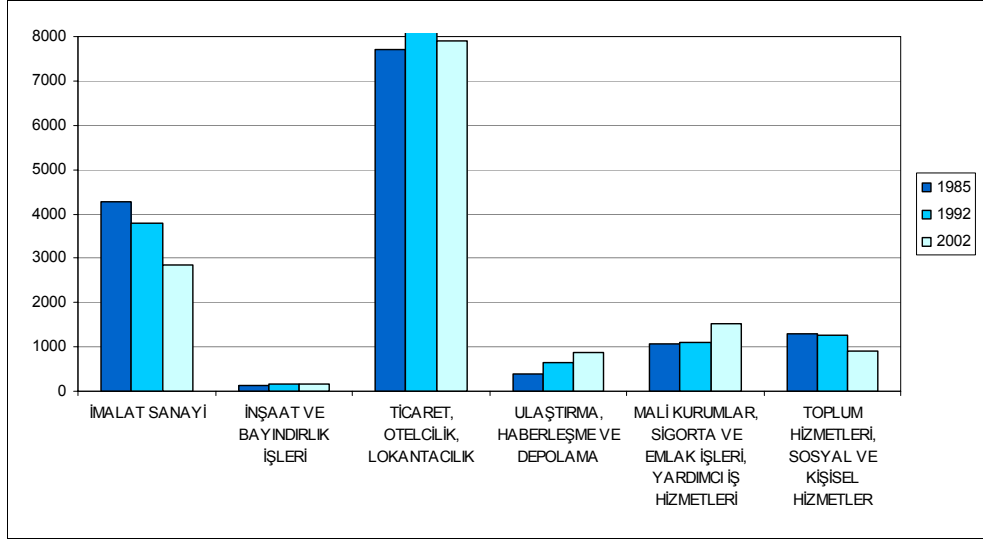
Günümüzde Beyoğlu ilçesinde ticaret ve hizmet fonksiyonu ilçenin geneline yoğun olarak yayılmıştır. İlçede ticaret ve hizmet alanları Arap Cami, Emekyemez, Bereketzade, Kemankes Karamustafa Pasa, Müeyyedzade, Asmalı Mescit, Hüseyinağa, Şehit Muhtar, Kocatepe mahallelerinin geneline yayılmıştır. Şahkulu, Hacımimi, Evliya Çelebi, Kuloğlu, CamiiKebir, Katip Mustafa Çelebi mahallelerinin ise büyük bir kısmında ticari fonksiyonlar yer almaktadır. Ticaretin yol boyu geliştiği caddeler ise Boğazkesen Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Dolapdere Caddesi, Fatih Sultan Caddesi ve özellikle hizmet fonksiyonlarının yer aldığı Meclis-i Mebusan Caddesi ve Gümüşsuyu Caddesi'dir.

İlçede 2002 yılında ticaret ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren toplam firma sayısı 11.370 olarak tespit edilmiştir. İşyeri sayısının alt sektörler göre dağılımı incelendiğinde; diğer ilçelerde olduğu gibi ticaret, otel- lokantacılık alt sektörü ön plana çıkmaktadır. Bu alt sektörde hizmet veren firma sayısı 1985'ten günümüze önemli bir artış göstermemiştir. 1985'te 7.717 olarak tespit edilen firma sayısı 1992'de 8.240, 2002'de ise 7.897 olarak tespit edilmiştir. Ticaret-lokantacılık birimleri ilçede özellikle İstiklal Caddesi'nin çevresinde yer alan Kâtip Mustafa Çelebi, Şehit Muhtar, Hüseyinağa ve Asmalı Mescit mahallelerinde yoğunlaşmıştır. Otel birimleri ise, Asmalı Mescit Mahallesi'nin Meşrutiyet Caddesi üzerinde, Tarlabaşı Bulvarı çevresinde ve Talimhane mevkiinde toplanmıştır. Otel alanlarına yakın olarak konumlanan seyahat-turizm acenteleri ve oto kiralama birimleri yine Talimhane toplanmaktadır.

Çizelge 4.5 Beyoğlu ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	BEYOĞLU İŞYERİ SAYISI	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞYERİ SAYISI	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	4263		39199	10.88
	1992	3788	-11.14	45204	8.38
	2002	2853	-24.68	67851	4.20
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	131		1851	7.08
	1992	159	21.37	3475	4.58
	2002	174	9.43	6923	2.51
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	7717		86906	8.88
	1992	8240	6.78	123177	6.69
	2002	7897	-4.16	193554	4.08
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	401		1711	23.44
	1992	632	57.61	3365	18.78
	2002	880	39.24	27332	3.22
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	1062		7725	13.75
	1992	1100	3.58	11779	9.34
	2002	1519	38.09	28444	5.34
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	1297		21600	6.00
	1992	1266	-2.39	25945	4.88
	2002	907	-28.36	26883	3.37
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	10608		119793	8.86
	1992	11397	7.44	167741	6.79
	2002	11377	-0.18	283136	4.02

İlçede firma sayısı bakımından ağırlık kazanan bir diğer sektör ise imalat sektörüdür. Prost Planı sonrasında Beyoğlu ilçesinde özellikle Haliç kenarında imalat sektörü ağırlık kazanmış ancak son dönemlerde imalat fonksiyonlarının şehir merkezinden desantralize olması ile ilçede imalat sektöründe faaliyet gösteren firma sayısı azalmaya başlamıştır. 1985'te imalat sektöründe 4.263 firma faaliyet göstermekteyken 2002 yılında bu sayı 2.853'e düşmüştür.



Şekil 4.15 Beyoğlu ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

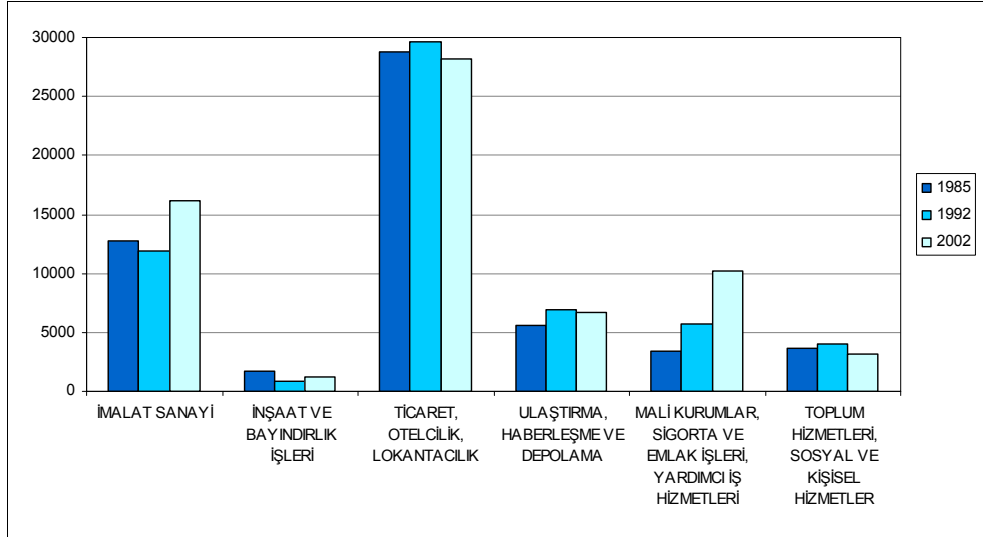
TÜİK verilerine göre 2002 yılında Beyoğlu ilçesinde 49.359 kişinin çalıştığı tespit edilmektedir. İşgücünün sektörlere göre dağılımına göre ilçedeki en güçlü sektör ticaret, otel-lokantacılık alt sektörüdür. 2002 yılında ticaret, otel- lokantacılık alt sektöründe 29.643 kişinin istihdam edildiği görülmektedir. 1992 yılından 2002 yılına mali kurumlar ve iş hizmetleri sektörü işgücünde önemli bir oransal artış görülmektedir. 1985'te mali kurumlar ve iş hizmetleri sektöründe 3.445, 1992'de 5.676, 2002 yılında ise 10.210 kişi istihdam edilmiştir.

Bu durum ilçenin bürolaşma hareketinde önemli oyuncularından biri olduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. İmalat sektöründe ise, faaliyet gösteren firmalar azalma göstermesine rağmen işgücünde yinede bir artış görülmektedir.

Hizmet sektörünün toplam işgücünde 1985 -1992 döneminde %9 oranında görülen artış 1992-2002 döneminde %4.83'e gerilemiştir. Bu durum istihdamı en büyük sektör olan ticaret, otel-lokantacılık da yaşanan %5'lik işgücü azalması, nüfus hareketleri ve ilçenin belli bölgelerinde oluşan boş yapı stoku ile açıklanabilmektedir.

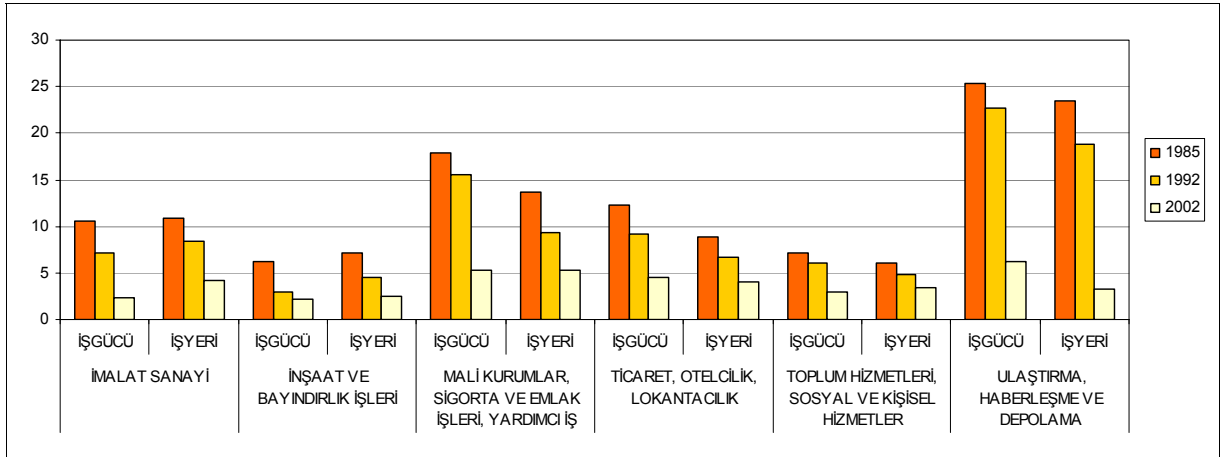
Çizelge 4.6 Beyoğlu ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı(TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	BEYOĞLU İŞGÜCÜ	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞGÜCÜ	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	12777		120336	10.62
	1992	11898	-6.88	166039	7.17
	2002	16185	36.03	708590	2.28
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	1652		26568	6.22
	1992	900	-45.52	29828	3.02
	2002	1207	34.11	54293	2.22
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	28809		235134	12.25
	1992	29643	2.89	323233	9.17
	2002	28157	-5.01	631760	4.46
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	5544		21876	25.34
	1992	6908	24.60	30359	22.75
	2002	6671	-3.43	107835	6.19
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	3445		19253	17.89
	1992	5676	64.76	36690	15.47
	2002	10210	79.88	191605	5.33
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	3605		50232	7.18
	1992	3957	9.76	64959	6.09
	2002	3114	-21.30	105492	2.95
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	43055		353063	12.19
	1992	47084	9.36	485069	9.71
	2002	49359	4.83	1090985	4.52



Şekil 4.16 Beyoğlu ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Eminönü ve Fatih ilçelerinde olduğu gibi Beyoğlu ilçesinde de gerek istihdam gerekse firma sayısı olarak, ilçenin İstanbul içindeki payı azalma eğilimindedir. İşgücünde önemli bir artış yüzdesi kaydeden mali sektör ve iş hizmetlerinde ilçe içindeki payın hızlı artması yanında il içindeki payının da bir o kadar hızlı azalması modern ve prestijli bürolaşmanın ilçede yer bulamaması ile Şişli, Beşiktaş gibi ilçelere hızlı bir geçişin olduğu ile açıklanabilmektedir.



Şekil 4.17 Beyoğlu ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

İlçedeki ticaret birimlerinin sayısı bakımından (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) ön plana çıkan mahalleler sırasıyla Arap Cami, Emekyemez, Bereketzade, Kemankes Karamustafa Pasa mahalleleridir. Bu mahallelerde farklı sektörlerde uzmanlaşmalar bulunmaktadır. Bunlar;

avize imalatı ve satışı, hırdavat satışı, elektrik malzemeleri büro ve depoları, makine parça satışı ve makine şirketi fonksiyonlarıdır. Emekyemez Mahallesi genelinde avize imalatı ve satışı bir arada yaygın bir şekilde yer almaktadır. Emekyemez Mahallesi ve Bereketzade Mahallesi genelinde elektrik malzemeleri büro ve depoları yaygın şekilde yer almaktadır. Arap Camii mahallesinde Perşembe Pazarı mevkiinde hırdavatçı ve hırdavat deposu ile makine parça satışı yoğun olarak yer almaktadır. Ayrıca Kemankeş mahallesindeki Necatibey Caddesi çevresinde de makine parça satışı yığılmıştır.

Talimhane Mevkii'nde Feridiye Caddesi çevresinde oto yedek parça satışı ve deposu yoğunluk kazanmaktadır.

Kasımpaşa'da Dolapdere Caddesi'nin başlangıç noktasında mutfak ekipmanları alanında uzmanlaşma vardır. Piyale Paşa Bulvarı'ndan elektrik idaresine kadar olan aksta oto tamiri ve oto yedek parça satışı yığılmıştır.

Hizmet birimleri (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) Şişli ilçe sınırında yer alan Kocatepe Mahallesi'nde ve Asmalı Mescit Mahallesi'nde yoğunlaşmıştır.

Karaköy mevkiinde, Kemankeş Karamustafa Paşa Mahallesi'nde Devlet Denizcilik İşletmeleri'nin etrafında denizcilik şirketleri, gümrük müşavirliği fonksiyonu yığılmıştır.

Karaköy'de Bankalar Caddesi üzerinde finans kurumları ve sigortacılık hizmetleri yoğunlaşmıştır.

İstiklal Caddesi hem hizmet hem de ticaret birimlerinin kümелendiği önemli bir akstır. Cadde üzerinde uzmanlaşma eğilimi gösteren hizmet birimleri reklamcılık ve film şirketleri, mali müşavirlik ve muhasebe büroları, banka ve sigorta acenteleri, avukatlık ve hukuk bürolarıdır. Caddede yoğunlaşan ticari birimler ise, giyim ile yeme-içme ve eğlenmeye yönelik birimlerdir.

4.2.4 Şişli İlçesi

Çatalca yarımadasında yer alan Şişli ilçesi, kuzeyde Sarıyer ilçesi, doğuda Beşiktaş ilçesi, batıda Kâğıthane ve Eyüp ilçeleri, güneyde Beyoğlu ilçesi ile sınırlanmaktadır. İlçe alanı, kuzeyde Ayazağa ve güneyde Şişli olmak üzere iki bölgeden oluşmaktadır. Bu iki bölge birbirine Büyükdere Caddesi ile bağlanmaktadır.



Şekil 4.18 Şişli ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu

Şişli ilçesi İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan merkez ilçelerinden birisidir. 1954 yılına kadar Beyoğlu ilçesine bağlı bir bucak durumunda iken, bu tarihten sonra ilçe statüsü kazanmıştır. 1960'lı yıllarda Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe, Hürriyet mahalleleri Şişli ilçesine katılmış, 1987 yılında Kâğıthane, Şişli ilçesinden ayrılarak ilçe olmuştur.

19. yüzyılın sonlarında, Şişli'de İstanbul'un ünlü yabancı zenginlerinin, Beyoğlu'ndan bu tarafa doğru kayan azınlıkların, Osmanlı paşalarının, yüksek memurların, devrin aydınlarının bahçeler içindeki tek tük konakları yanında; 1895'te Okmeydanı'na doğru Darülaceze, 1898'de de, difteriden ölen kızı Hafize Sultan için II. Abdülhamit'in yaptırdığı Etfal Hastanesi gibi sağlık kurumları da yer almaktadır. (Zeren, 1981)

Cumhuriyet Döneminde; Şişli semtinin hızla gelişmeye başlaması 1913'te elektrikli tramvayın buraya uzanması ve Şişli'nin son durak olmasından sonradır. Halaskargazi Caddesi boyunca evlerin, konakların sıklaşması, bölgede ilk apartmanların belirmesi 1910-1920 dönemine rastlamaktadır. (Zeren, 1981)

1930-1940 arasında başta Halaskargazi olmak üzere semtin ana caddelerinin iki yanında, çoğu günümüze kadar gelen, döneminin en lüks apartmanları bitişik nizamda kurulmuş; böyle bir apartman yerleşmesi Abide-i Hürriyet Caddesi'nin batısında kalan ve en ünlüleri Hanımefendi Sokağı, Perihan Sokağı, Sıracevizler Caddesi olan sokaklarda da büyük bir hızla gelişmiştir. (Zeren, 1981)

Şişli semtinin mutena bir konut ve yerleşme bölgesi olarak gelişmesi 1960 hatta 1970'lere kadar sürmüştür, bu dönemden sonra ise semt, çevre semtlerle birlikte daha çok zengin çarşıların, pasajların, seçkin dükkanların, butiklerin, işyerlerinin, bankaların yer aldığı; ticaret, iş ve eğlence hayatının ağır bastığı bir yapı kazanmıştır. (Zeren, 1981)

1950'lerden sonra İstanbul'un gündemine girip günümüze değin hızını yitirmeyen göç olgusu Şişli ilçesini de etkilemiştir. Şişli semtinin kuzeyinde Çağlayan ve Gültepe gibi gecekondu semtleri belirmiştir. 1960'tan sonra yeni yerleşim birimleri, evler ve fabrikalar yer almaya başlamıştır. 1970'lere gelindiğinde nüfus 100.000'i aşmıştır. İlçede yeni alışveriş merkezleri, mağazalar yer almaya başlamış, Halaskargazi, Rumeli ve Valikonağı caddeleri 1980'lerde İstanbul'un en gözde alışveriş merkezi haline gelmiştir. (Zeren, 1981)

Şişli Camii'nden Büyükdere Caddesi'ne doğru eski tramvay ve İETT garajının, yerine ve çevresine yapılan büyük bloklarda oteller, işyerleri, kültür ve ticaret merkezleri yer almıştır. Halaskargazi Caddesi üzerinde iki yanlı büyük pasajlardaki sinemalar, eğlence yerleri semte canlılık ve kendi rengini kazandırmaktadır. (Zeren, 1981)

Günümüzde; Şişli ilçesinde ticaret ve hizmet alanları ana yollar ve bu yollara bağlanan akslar boyunca yayılmaya devam etmiştir. İlçede ticaret ve hizmet fonksiyonları açısından ön plana çıkan caddeler; Beyoğlu ilçesinden Şişli ilçesine uzanan Cumhuriyet Caddesi ve bu caddenin devamı olan Halaskargazi Caddesi ile Maslak aksına doğru uzanan Büyükdere Caddesi'dir. Ayrıca Rumeli Caddesi, Valikonağı Caddesi, Kurtuluş Caddesi ve Abide-i Hürriyet Caddesi çevresinde de ticaret ve hizmet fonksiyonları gelişmiştir.

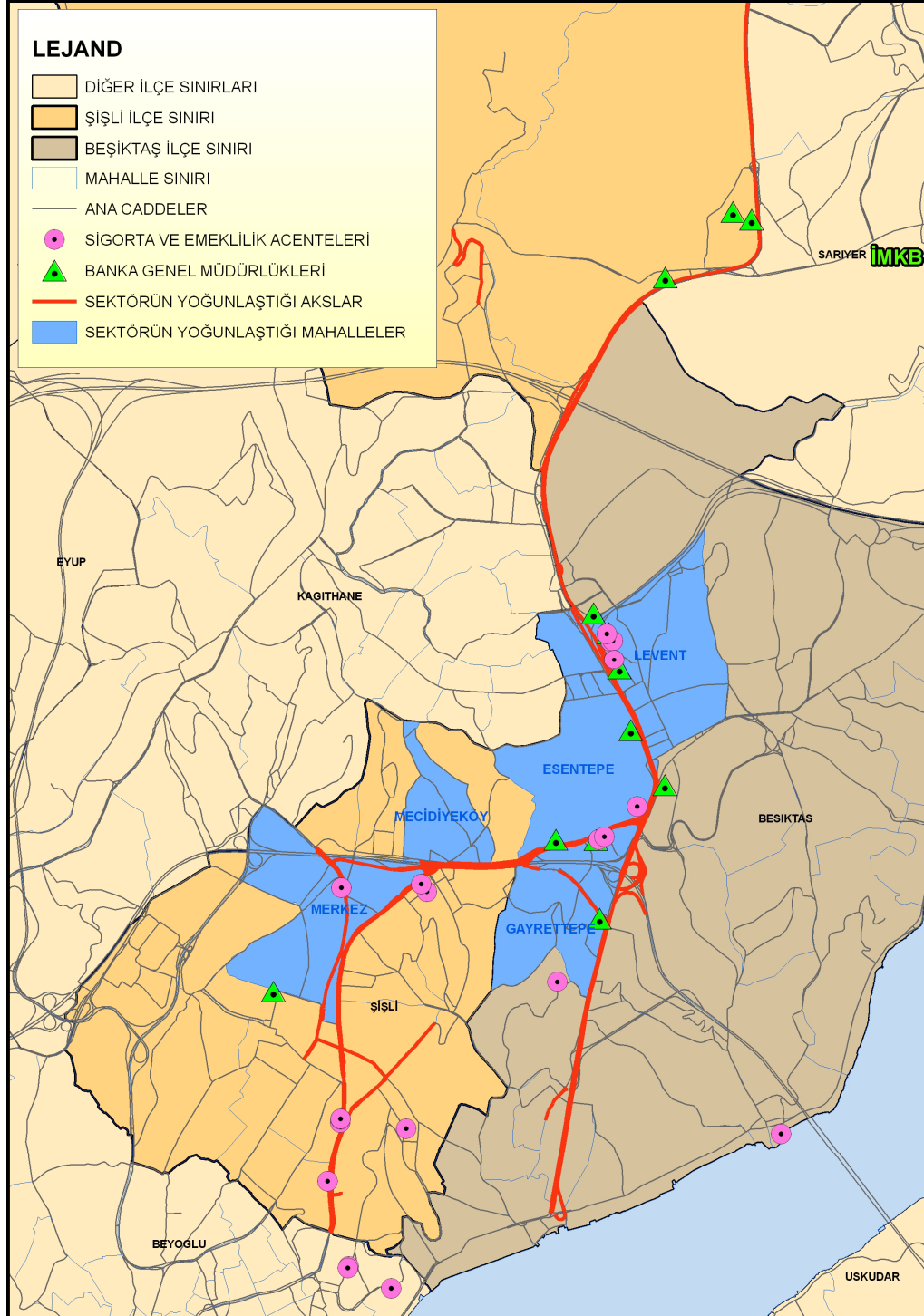
TÜİK verilerine göre 2002 yılında ilçede ticaret ve hizmet fonksiyonlarında faaliyet gösteren 19.171 firma bulunmaktadır. Firmaların alt sektörler göre dağılımı incelendiğinde ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektörü firma sayısı bakımından ilçede ön plana çıkan sektördür. 2002 yılında bu alt sektörde faaliyet gösteren firma sayısı 11.126'dır. Bu birimler ilçede en çok (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) Meşrutiyet, Maslak, H.Rıfat Paşa, Mecidiyeköy, Merkez mahallelerinde yoğunlaşmıştır.

Çizelge 4.7 Şişli ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	ŞİŞLİ İŞYERİ SAYISI	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞYERİ SAYISI	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	3709		39199	9,46
	1992	1925	-48,10	45204	4,26
	2002	2648	37,56	67851	3,90
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	223		1851	12,05
	1992	312	39,91	3475	8,98
	2002	655	109,94	6923	9,46
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	8119		86906	9,34
	1992	7345	-9,53	123177	5,96
	2002	11126	51,48	193554	5,75
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	200		1711	11,69
	1992	529	164,50	3365	15,72
	2002	1287	143,29	27332	4,71
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	640		7725	8,28
	1992	1224	91,25	11779	10,39
	2002	3833	213,15	28444	13,48
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	3247		21600	15,03
	1992	2026	-37,60	25945	7,81
	2002	2270	12,04	26883	8,44
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	12429		119793	10,38
	1992	11436	-7,99	167741	6,82
	2002	19171	67,64	283136	6,77

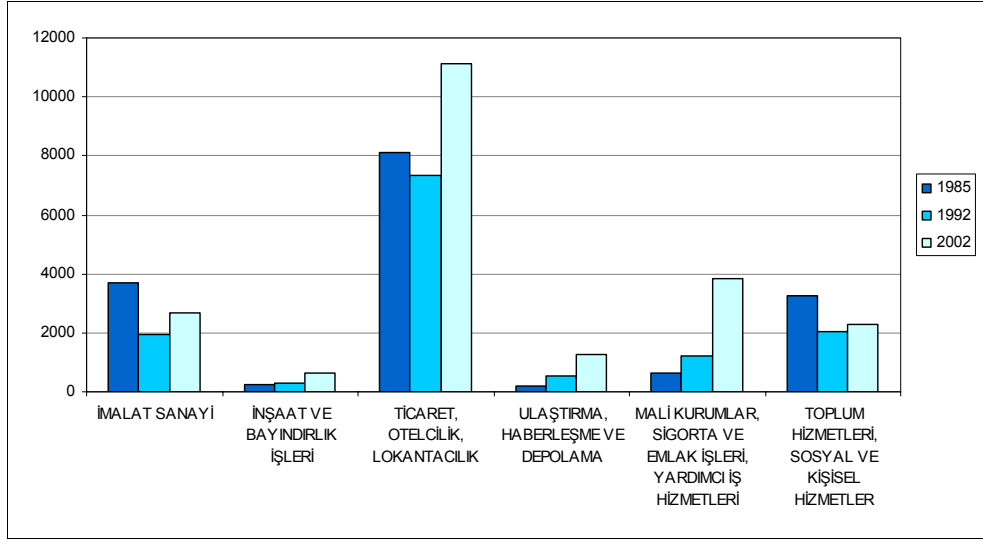
Mali kurumlar, sigorta ve emlak işleri, yardımcı iş hizmetleri alt sektöründe faaliyet gösteren firma sayısında 1992 ile 2002 yılları arasında büyük bir artış görülmüştür. 1992 yılında firma sayısı 1.224 iken 2002 yılında 3.833'e ulaşmıştır. Geleneksel merkezin mali kurumlar ve iş

hizmetleri sektörünün gereksinimlerini karşılayacak nitelikte olmamasından dolayı, bu sektörde faaliyet gösteren firmalar yeni gelişen ticaret alanlarında yer seçmişlerdir. Bu sebeple Şişli ilçesi 1990 yılı sonrasında büro faaliyetlerinin geliştiği prestijli bir hizmet alanı haline gelmiştir. İlçede mali kurumlar ve iş hizmetleri en çok (TÜİK 2002 yılı verilerine göre) Merkez, Esentepe ve Mecidiyeköy mahallelerinde yoğunlaşmıştır.



Şekil 4.19 Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde mali kurumlar ve iş hizmetleri sektör kümelenmeleri

İlçede imalat ve toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler alt sektörlerinde faaliyet gösteren firma sayıları 1985'ten 2002'ye azalma göstermiştir.



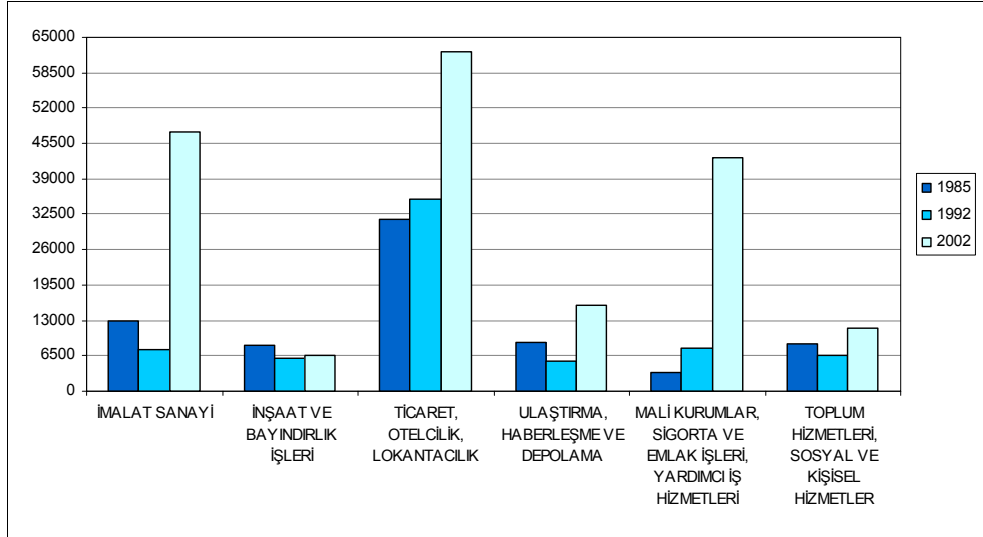
Şekil 4.20 Şişli ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

TÜİK verilerine göre Şişli ilçesinde 2002 yılında ticaret ve hizmet fonksiyonlarında toplam işgücü nün 139.535 olduğu tespit edilmiştir. İlçedeki işgücü 2002 yılında İstanbul bütününde ticaret ve hizmet fonksiyonlarında istihdam edilen nüfusun yaklaşık %12,8'ini oluşturmaktadır. Şişli ilçesinde inşaat sektörü hariç diğer alt sektörlerde istihdam edilen işgücü 1992 yılından 2002 yılına büyük oranda artış göstermiştir. Bunda son dönemlerde ilçede yeni ticaret alanlarının gelişmesi ile ticaret fonksiyonlarının yoğunlaşması ve işgücünü çekmesi etkili olmuştur. İşgücünün sektörlere göre dağılımında ön plana çıkan sektörler; ticaret, otel, lokantacılık sektörü, imalat sektörü ve mali kurumlar-iş hizmetleri sektörleridir. İlçede ticaret, otel, lokantacılık alt sektöründe istihdam edilen kişi sayısı 2002 yılında 62.435'tir. İmalat sektöründe ise işyeri sayısında 1985'ten 2002'ye azalma görülmesine rağmen 1992 ile 2002 arasında işgücü önemli miktarda artmıştır. Mali kurumlar ve iş hizmetleri alt sektöründe de 1992 ile 2002 yılları arasında işgücü önemli ölçüde artış göstermiştir. 1992 yılında bu alt sektörde 7.788 kişi istihdam edilirken bu sayı 2002 yılında 42.965'e ulaşmıştır. Bu artıştan da anlaşıldığı üzere Şişli ilçesi hizmet sektöründe çalışan işgücünü yoğun bir şekilde çekmekte ve hizmet sektörü ağırlıklı yapısı ile ön plana çıkan bir merkez durumuna gelmektedir.

Çizelge 4.8 Şişli ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

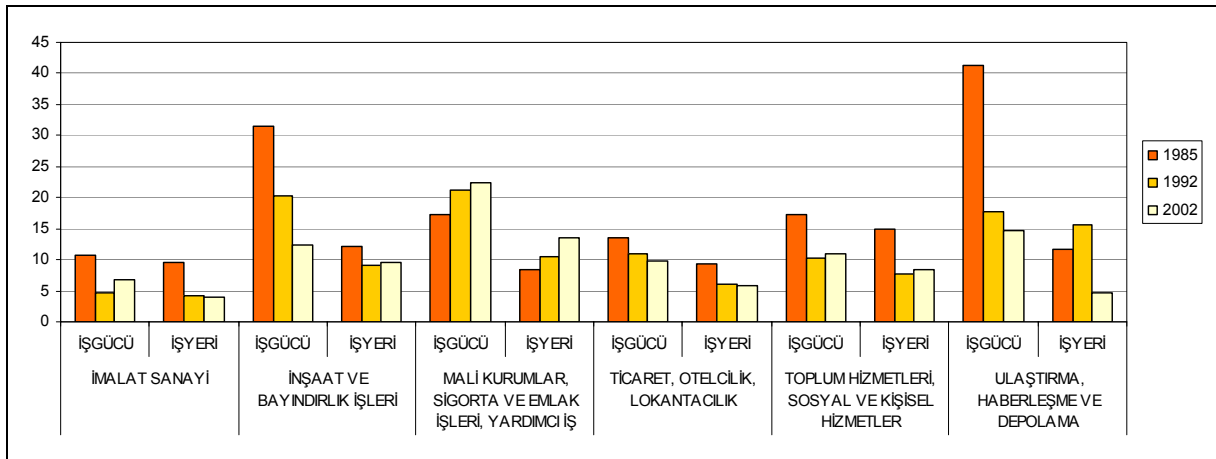
SEKTÖRLER	YILLAR	ŞİŞLİ İŞGÜCÜ	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞGÜCÜ	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	12851		120336	10,68
	1992	7711	-40,00	166039	4,64
	2002	47700	518,60	708590	6,73
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	8389		26568	31,58
	1992	6048	-27,91	29828	20,28
	2002	6683	10,50	54293	12,31
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	31645		235134	13,46
	1992	35176	11,16	323233	10,88
	2002	62435	77,49	631760	9,88
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	9009		21876	41,18
	1992	5404	-40,02	30359	17,80
	2002	15863	193,54	107835	14,71
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	3326		19253	17,28
	1992	7788	134,16	36690	21,23
	2002	42965	451,68	191605	22,42
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	8720		50232	17,36
	1992	6624	-24,04	64959	10,20
	2002	11589	74,95	105492	10,99
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	61089		353063	17,30
	1992	61040	-0,08	485069	12,58
	2002	139535	128,60	1090985	12,79

İlçede işgücünün dağılımında diğer ilçelerle kıyaslandığında önem taşıyan diğer alt sektörler ise ulaştırma-haberleşme-depolama ile toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetlerdir. Bu alt sektörlerde işgücü bakımından 1985'ten 1992'ye belli bir miktar azalma görülse de 1992'den 2002'ye kadarki dönemde artış görülmüştür.



Şekil 4.21 Şişli ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Şişli ilçesi ticaret ve hizmet fonksiyonlarının geleneksel merkezden kayarak yerleştiği önemli merkezlerden biridir. Bu ilçenin mali kurumlar ve iş hizmetleri işgücü ve işyeri sayısının il bütününden aldığı pay artmıştır. Buradan ilçenin hizmet ağırlıklı bir merkez olarak gelişimini sürdürmeye devam ettiği görülmektedir.



Şekil 4.22 Şişli ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Şişli ilçesinde ticaret ve hizmet alanları Mecidiyeköy çevresi ve Büyükdere aksında olmak üzere iki farklı alanda gelişmektedir. Mecidiyeköy çevresinde hem hizmet hem de ticaret fonksiyonları gelişmiş, Büyükdere aksında ise özellikle üst düzey hizmet fonksiyonları gelişmiştir.

İlçede birçok alt sektörde uzmanlaşma söz konusudur. Osmanbey mevkiinde, toptan ve perakende olmak üzere giyim fonksiyonu yoğunlaşmıştır. Cumhuriyet Caddesi, Valikonağı Caddesi, Halaskargazi Caddesi, Rumeli Caddesi ve Abide-i Hürriyet Caddesi çevresinde avukatlık ve hukuk büroları, muayenehaneler ve muhasebe büroları yoğunlaşmıştır.

İlçedeki önemli ticari yapılardan biri olan Perpa (1988)'da elektrik ve elektronik malzemeleri satışı, makine sanayi ve yedek parça şirketleri, iletişim şirketleri birimleri yoğunlaşmıştır.

Bu dönemde ilçede kongre turizmine yönelik birimler yoğunlaşmaya başlamıştır. 2002 yılında ilk kongre oteli olan Grand Cevahir Otel Şişli ilçesinde yer seçmiştir. İlçenin güneyinde, Harbiye semtinde yer alan kongre vadisi çevresinde beş yıldızlı otellerin sayısı artmıştır. Bu bölgeye yakın konumlanan beş yıldızlı oteller; Hilton Otel(1955), Divan Hotel(1956), Hyatt Regency (1993), Ceylan Intercontinental (1996), The Ritz-Carlton (2001), Ramada Plaza Hotel (2006)'dir. Ayrıca bu çevrede Cumhuriyet Caddesi boyunca turizm şirketleri yoğunlaşmıştır.

İlçede bu dönemde alışveriş merkezlerinin sayısı da artmaktadır. İlçede yer alan alışveriş merkezleri Boyner(1991), Profilo(1998), G-mall(2003), Metrocity(2003), Cevahir(2005), Kanyon(2006)'dur.

Üst düzey hizmetler olarak nitelenen uzman kuruluşlar, bankalar ve banka genel müdürlükleri, reklam ajansları, sigortalar, hizmet büroları ve gayrimenkul fonksiyonları Büyükdere aksında yoğunlaşmıştır. Büyükdere aksı üzerinde alışveriş merkezleri ve beş yıldızlı oteller (İstanbul Princess Hotel ve Movenpick Hotel) yer almaktadır.

4.2.5 Beşiktaş İlçesi

Beşiktaş ilçesinin doğusunda İstanbul Boğazı, kuzeyinde Sarıyer ilçesi, batısında Şişli ilçesi, güneyinde Beyoğlu ilçesi bulunmaktadır. Beşiktaş ilçesi konumu itibari ile denizyolu ve karayolu ulaşımı açısından önemli bir merkezdir. İlçedeki en önemli ulaşım aksları E-5 Karayolu, TEM Otoyolu Barbaros Bulvarı, Büyükdere Caddesi ve Sahilyolu'dur.



Şekil 4.23 Beşiktaş ilçesinin İstanbul metropoliten alanı içindeki konumu

İlçe, Anadolu yakası ile Avrupa yakası arasında bir kavşak noktasıdır. Ulaşım sistemlerinin kesiştiği bir odak ve transfer noktasıdır.

19. yüzyılda, İstanbul'da ki toplu konutların ilk örneklerini oluşturan Akaretler ile Ortaköy semtinde Yahudi cemaatine ait Las dizioço (18 evler ya da Akaretler) Beşiktaş'ın kentsel görünümünü etkileyen unsurlar olmuştur.

Etiler 1947'de inşaatına başlanıp 1950'de yerleşime açılan 1. Levent'ten sonra o zamanlar bomboş olan bu bölgedeki ikinci toplu konut girişimidir. 1960' lı yılların sonlarına gelindiğinde, Nispetiye Caddesi'nin, 1. Levent'in bittiği kesiminden başlayarak iki yanı, güneyde Arnavutköy dere vadisine doğru Petrol Sitesi, SSK evleri vb sitelerle, kuzey kesimi ise Etiler'e doğru o dönemin gökdelenleri sayılabilecek 10-12 katlı lüks apartmanlarla dolmaya başlamıştır. Aynı dönemde Etiler semti, kuzeye ve doğuya doğru yeni evler, apartmanlar ve sitelerle geliyordu. Etiler'in kendisine eklenen yeni konut bölgeleriyle, Levent'ten Hisarüstü'ne kadar dört yönde aralıksız uzanan yoğun bir yerleşme bölgesi halini alması, 1970'lerin ortalarından sonra olmuş ve semt 1980-1990 arasında bugünkü haline

gelmiştir. Etiler ve çevre yerleşmeleri 1980'lerde önce orta-üst ve üst gelir katmanlarının rağbet ettiği, seçkin sayılan bir konut bölgesi halinde gelişirken, 1980 sonlarında, İstanbul'un gece hayatının önemli merkezlerini, lüks restoranları, şık dükkânları ve çoğu ithal mal satan mağazaları barındıran bir semt haline gelmiştir.

Semtin, kendisine eklenen yeni mahallelerle ve sitelerle büyüdüğü günümüzde, eğitim kurumları da semtte hızlı bir artış göstermiştir. Öteden beri Küçükbebek Rumelihisarı sınırlarındaki korulukta bulunan Boğaziçi Üniversitesi'ne (eski Robert Kolej) 1980'lerde İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Boğaziçi Üniversitesi'nin kütüphane, arşiv vb birimlerinin binaları, Anadolu Meslek Lisesi, Özel İdeal okulları ve başka özel okullar gibi eğitim kurumları da eklenmiştir.

1994 başında açılan, İstanbul'un en büyük ve görkemli iş ve alışveriş merkezi sayılan, içinde binlerce metrekareye yayılmış ünlü mağazaların yer aldığı Akmerkez, Levent'ten Etiler'e doğru giderken, Nispetiye Caddesi üzerinde, semtin girişine yakın konumlanmıştır.

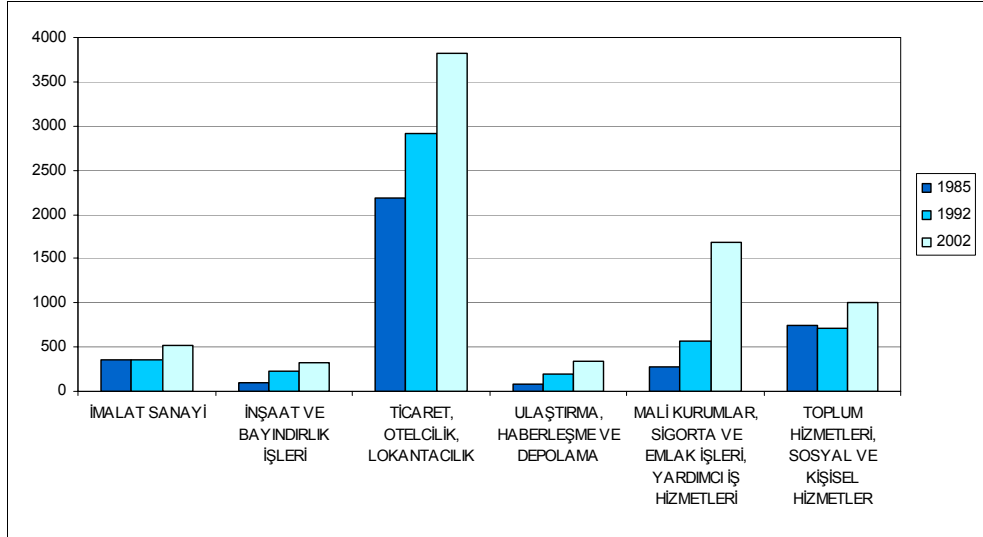
Günümüzde; Beşiktaş ilçesindeki ticaret ve hizmet alanları iki farklı alanda yoğunlaşmaktadır. İlki Sinanpaşa Mahallesi'ndeki geleneksel merkez çevresinde ve bu alanın uzantısı olan İhlamurdere ve Sair Nedim caddeleri boyunca uzanan bölge, diğeri Büyükdere Caddesi çevresinde ve bu caddeye bağlanan Nispetiye Caddesi ile Etiler Mahallesi'ne uzanan bölge olarak görülmektedir.. Ayrıca Barbaros Bulvarı üzerinde ticaret ve hizmet fonksiyonları yer almaktadır.

TÜİK verilerine göre ilçede 2002 yılında ticaret ve hizmet fonksiyonlarında faaliyet gösteren firma sayısı toplam 7.170'dir. İlçe, konut fonksiyonu ağırlıklı bir yapı ile geliştiğinden ilçede imalat birimleri pek yer almamaktadır. Ancak son yıllarda ticaret ve hizmet fonksiyonlarında faaliyet gösteren firmaların sayıca arttığı görülmektedir. İlçede işyeri sayısı açısından ön plan çıkan sektörler; ticaret, otel, lokantacılık alt sektörü, mali kurumlar ve iş hizmetleri alt sektörü ve toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetlerdir. Ticaret, otel, lokantacılık alt sektörü ilçede en çok Sinanpaşa ve Mecidiye mahallelerinde, mali kurumlar ve iş hizmetleri alt sektörü ise; Levent ve Gayrettepe mahallelerinde yoğunlaşmıştır. (Şekil 4.19)

Beşiktaş ilçesinde alt sektörlere göre firma sayıları artış gösterme eğilimindedir. Özellikle mali kurumlar ve iş hizmetlerinde görülen artış dikkat çekici niteliktedir. Beşiktaş ilçesi de Şişli ilçesi gibi büro faaliyetleri açısından uygun koşullara sahip ilçelerden biridir ve bu nedenle ilçe hizmet birimlerini çeken önemli bir merkez olarak gelişmeye başlamıştır.

Çizelge 4.9 Beşiktaş ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	BEŞİKTAŞ İŞYERİ SAYISI	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞYERİ SAYISI	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	350		39199	0,89
	1992	355	1,43	45204	0,79
	2002	513	44,51	67851	0,76
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	98		1851	5,29
	1992	233	137,76	3475	6,71
	2002	322	38,20	6923	4,65
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	2189		86906	2,52
	1992	2919	33,35	123177	2,37
	2002	3814	30,66	193554	1,97
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DEPOLAMA	1985	79		1711	4,62
	1992	197	149,37	3365	5,85
	2002	348	76,65	27332	1,27
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	277		7725	3,59
	1992	569	105,42	11779	4,83
	2002	1686	196,31	28444	5,93
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	750		21600	3,47
	1992	720	-4,00	25945	2,78
	2002	1000	38,89	26883	3,72
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	3393		119793	2,83
	1992	4638	36,69	167741	2,76
	2002	7170	54,59	283136	2,53



Şekil 4.24 Beşiktaş ilçesi yıllara göre firma sayılarının sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

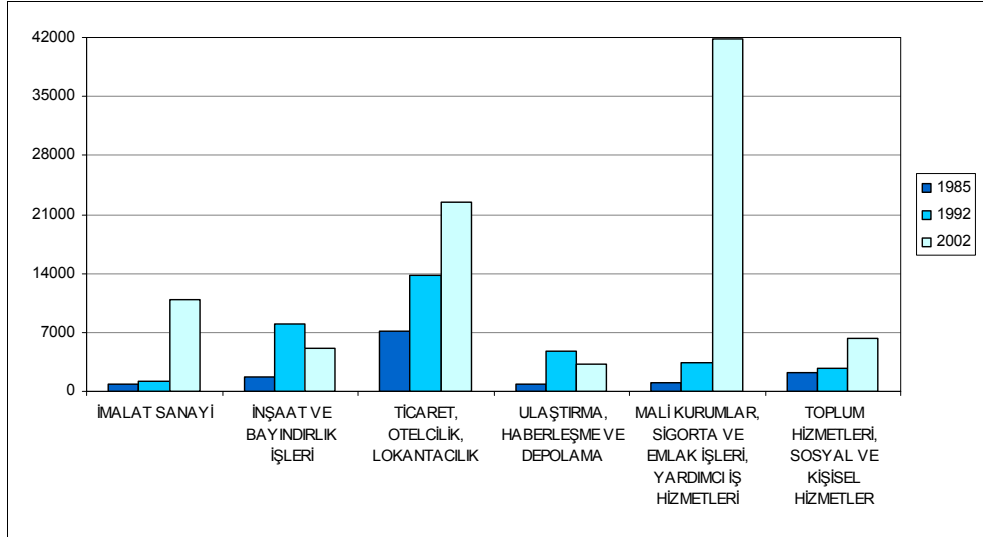
Beşiktaş ilçesinin 2002 yılında ticaret ve hizmet fonksiyonlarında istihdam edilen nüfusu 78.779'dur. İlçe firma sayısı bakımından il bütünü içinde önemli bir pay almamasına rağmen işgücünde il bütününden aldığı pay (%7,22) yüksektir.

Çizelge 4.10 Beşiktaş ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

SEKTÖRLER	YILLAR	BEŞİKTAŞ İŞGÜCÜ	ARTIŞ YÜZDESİ	İSTANBUL İŞGÜCÜ	İSTANBUL TOPLAMI İÇİNDEKİ PAYI
İMALAT SANAYİ	1985	861		120336	0,72
	1992	1159	34,61	166039	0,70
	2002	10947	844,52	708590	1,54
İNŞAAT VE BAYINDIRLIK İŞLERİ	1985	1721		26568	6,48
	1992	7961	362,58	29828	26,69
	2002	5022	-36,92	54293	9,25
TİCARET, OTELCİLİK, LOKANTACILIK	1985	7114		235134	3,03
	1992	13731	93,01	323233	4,25
	2002	22369	62,91	631760	3,54
ULAŞTIRMA, HABERLEŞME	1985	790		21876	3,61
	1992	4755	501,90	30359	15,66
	2002	3284	-30,94	107835	3,05

VE DEPOLAMA					
MALİ KURUMLAR, SİGORTA VE EMLAK İŞLERİ, YARDIMCI İŞ HİZMETLERİ	1985	972		19253	5,05
	1992	3410	250,82	36690	9,29
	2002	41790	1125,51	191605	21,81
TOPLUM HİZMETLERİ, SOSYAL VE KİŞİSEL HİZMETLER	1985	2144		50232	4,27
	1992	2713	26,54	64959	4,18
	2002	6314	132,73	105492	5,99
TOPLAM (imalat toplam dışı bırakılmıştır.)	1985	12741		353063	3,61
	1992	32570	155,63	485069	6,71
	2002	78779	141,88	1090985	7,22

İşgücünün sektörlere göre dağılımında ağırlık kazanan alt sektör mali kurumlar ve hizmetleri sektörüdür. Bu sektörde istihdam edilen kişi sayısı 1985 ile 1992 yılları arasında önemli derecede değişmezken, 1992 ile 2002 yılları arasında çarpıcı nitelikte değişmiştir. 1992 yılında bu sektörde 3.410 olarak tespit edilen çalışan sayısı, 2002 yılında 41.790 olarak tespit edilmiştir. İlçede 1990 sonrası prestijli hizmet alanlarının (Gayrettepe, Levent gibi) gelişmesiyle mali kurumlar ve iş hizmetlerinde istihdam edilen işgücü de önemli ölçüde artmıştır. Eminönü, Fatih Beyoğlu ve hatta Şişli ilçesinde bile işgücünün sektörel dağılımında ticaret, otelcilik ve lokantacılık sektörü diğer sektörlerle nazaran önem kazanmakta iken Beşiktaş ilçesinde mali kurumlar ve iş hizmetleri sektörü işgücü bakımından ağırlık kazanmaktadır.

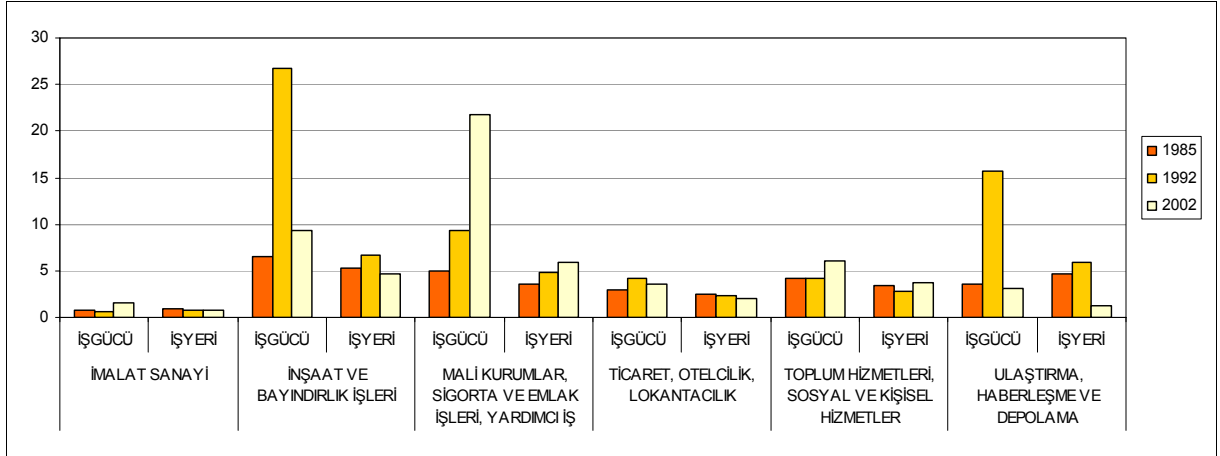


Şekil 4.25 Beşiktaş ilçesi yıllara göre istihdam edilen nüfusun sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

İlçede hizmet veren işletmelerin sayılarını ve işgücünü il bütünü içinde değerlendirdiğimizde; mali kurumlar ve iş hizmetleri sektöründe istihdam edilen işgücünün ve işyeri sayısının il bütününden aldığı payın 1992 ile 2002 döneminde arttığı görülmektedir. İnşaat ve bayındırlık işleri ile ulaştırma-haberleşme ve depolama hizmetleri işgücünde ilçe payı 1992 yılında yüksek iken 2002 yılında bu pay düşmüştür.

Ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektöründe ise işgücü ve işyeri sayısında artış görülmesine rağmen ilçe payı düşmüştür. Ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektörü İstanbul genelinde yayılma eğilimi gösteren bir sektör olmasından dolayı bu sektörde ilçe paylarının düşmesi tüm ilçelerde görülen bir eğilimdir.

Mali kurumlar ve iş hizmetleri sektörü ise ticaret, otelcilik, lokantacılık alt sektörü gibi il bütününde yaygın gelişme gösteren bir sektör olmayıp belli bölgelerde yerleşme eğilimi gösterdiğinden Şişli, Beşiktaş ilçelerinde görüldüğü gibi bu alt sektörde ilçe payındaki artış çarpıcı olmaktadır.



Şekil 4.26 Beşiktaş ilçesinin işgücü ve firma sayısında İstanbul içinden aldığı payın sektörel dağılımı (TÜİK, 1985,1990,2002)

Beşiktaş ilçesinde bazı sektörler uzmanlaşma eğilimi göstermektedir. Sinanpaşa Mahallesi'nde İhlamurdere Caddesi çevresinde giyim, emlak ve muayenehane alt sektörleri yoğunlaşmıştır.

Akmerkez ilçede yer alan en önemli alışveriş merkezidir. Ayrıca Büyükdere Caddesi üzerinde Metrocity ve Kanyon alışveriş merkezlerinin karşısında Kuleçarşı alışveriş merkezi yer almaktadır.

Beşiktaş ilçesinde üniversitelerin ve beş yıldızlı otellerin yoğunluğu dikkat çekmektedir. İlçede Mimar Sinan, Bahçeşehir, Yıldız Teknik, Galatasaray, Boğaziçi üniversitelerinin birimleri bulunmaktadır. Beş yıldızlı otellerden ise; Swiss Otel The Bosphorus (1991), Conrad Hotel (1993), Çırağan Hotel (1991), Ortaköy Princess Hotel, The Plaza Hotel (1995), Dedeman Otel, Sürmeli Otel, Radisson Sas Bosphorus (2006) Beşiktaş ilçesinde yer seçmiştir.

4.3 Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri, Ulaşım Bağlı Ticari Fonksiyon Gelişme Dinamikleri

4.3.1 Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri Mevcut Ticaret ve Hizmet Alanları ile Ulaşım İlişkileri

İstanbul metropoliten alanında mevcut ticaret ve hizmet alanları ile ulaşım ilişkileri, özellikle, 1980 sonrası dönemde, alışveriş merkezi yatırımlarının yer seçimleri ile daha iyi açıklanabilmektedir. Bilindiği gibi alışveriş merkezleri, 1980 sonrası dönemde, kent merkezlerinde gelişen ticaretin, mekandaki fonksiyonu olarak gelişmiştir. Alışveriş merkezlerinin yer seçim süreci ile ulaşım ilişkileri, ticaret ve hizmet alanlarının gelişimi süreciyle birlikte belirtilmektedir.

Büyüyen ve yayılan metropoliten kentte mekansal yapıyı etkileyen önemli bir etmen 1973'te açılan Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarıdır. Bu yıla kadar denizyolu ile merkezi kente bağlanan Asya Yakası'nın köprü yapımı ile erişilebilirliği kolaylaşmış ve bu yakınlaşma Kadıköy-Kartal bölgesinin olağan üstü yoğunlaşması ile sonuçlanmıştır. Boğaziçi köprüsü ve yollarının ikinci büyük etkisi Boğaziçi'nde olmuştur. 1973 yılına kadar kentin ana yoğunluk eksenini Tarihi Yarımada'dan geçerken çevrede açılan ekspres yollar yoğunluğu kuzeye taşımış, açık ve yeşil alanlarda arazi değerleri artmıştır. Şişli, Zincirlikuyu ve Beşiktaş Barbaros Bulvarı'nda hizmet alanlarının gelişiminde bu aksın etkisi olmuştur. Bu dönem içerisinde ticaret ve kentsel yerleşmede olduğu gibi sanayi alanları da eskiden beri merkezi özellik taşıyan Haliç ve çevresinden, çevreye doğru yayılmaya başlamıştır.

Bu dönemde hizmet fonksiyonları Gayrettepe'ye ve Şişli-Büyükdere Caddesi boyunca da Mecidiyeköy'e doğru uzanmıştır. Hizmet alanlarının bu güzergahlar boyunca gelişmesinde, çevre yollarının inşa edilmesi ve işyerleri için bu akslar üzerinde daha ucuz ve modern yapıların inşasına olanak sağlanması önemli olmuştur.

İkinci köprünün 1989 tarihinde İstanbul kentinin hizmetine girmesi ve bu köprünün paralı otoban yollarla bağlantısının sağlanmasıyla Anadolu'dan Avrupa yakasına geçiş kolaylaşmıştır. İki köprünün de işler durumda olması ile kentsel yerleşme alanları kentsel nüfus ve işgücü, Avrupa yakasından Anadolu yakasına göç etmeye başlamıştır.

İkinci Köprünün yapımıyla hızlanan inşaat yapım süreci beraberinde yeni kavşak ve bağlantı yollarını da getirmiştir. Bu dönemde yeni düzenlenmeye başlayan TEM ve bağlantıları

üzerindeki kavşaklar alışveriş merkezleri için cazip alanlar olarak karşımıza çıkmaya başlamıştır.

Bu dönemde Avrupa yakasında ticaret ve hizmet alanları Eminönü, Beyoğlu, Şişli ilçelerinde geniş alanlara yayılmış olmakla birlikte diğer ilçelerde genellikle ana ulaşım aksları ve bu akslar ile bağlantılı aksların çevresinde gelişmiştir. Bu gelişimde birbiri ile bağlantılı raylı sistemler ve E-5 Karayolu etkili olmuştur. 1993 yılında Beşiktaş Ulus'ta açılan Akmerkez Alışveriş merkezi o dönemde çevresini etkileyen, bağlantı aksı üzerinde yer alan önemli bir yatırım olarak dikkat çekmiştir. Ulus-Zincirlikuyu yolu proje kapsamında yapılması belediye tarafından talep edildiği halde bu proje 2002-2004 yılları arasında tamamlanarak hizmete geçmiştir.

Bu dönemde işleme giren raylı sistemler, hizmet alanlarının üzerinden geçerek merkezlerin birbirleri ile bağlantısını sağlamakta ve ayrıca belli noktalarda toplu taşıma sistemleri ile entegre olarak diğer merkezlerle ilişkiyi sağlamaktadır.

1992 senesinde ilk olarak Aksaray-Beyazıt arasında işletilen çağdaş tramvay hattı, 1996 senesine kadar Eminönü-Zeytinburnu arasında genişletilmiş, 2005 senesinde Atatürk Köprüsü üzerinden geçirilerek Kabataş'a kadar uzatılmıştır. 2006 yılında ise Bağcılar-Zeytinburnu arasındaki hat tamamlanmıştır. Sistemin başlangıç noktası durumunda olan Kabataş mevki, toplu taşıma araçlarının entegre olduğu bir nokta haline gelmiştir. Bu bölgede yer alan ulaşım sistemlerinden Finüküler sistem(2006) ile Taksim, denizyolu ile Üsküdar, Harem ve Adalar, karayolu ile Beşiktaş, Sarıyer, Taksim, Şişli gibi merkezlerin bağlantısı sağlanmıştır. Kabataş ile Karaköy arasında uzanan aks üzerinde hizmet birimleri yoğunlaşmıştır.

Karaköy bölgesi geçmiş dönemlerden beri önemli bir ulaşım odağı ve ticaret merkezidir. Bu bölgenin Eminönü ile olan ulaşım bağlantıları, bölgedeki ticaret alanlarının yayılmasında etkili olmuştur. Bu bağlantı ilk olarak kayıklarla daha sonra Galata Köprüsü'nün inşası ve tramvay hattının işletilmesi ile sağlanmış, bu dönemde ise karayolu ulaşım sistemleri ve tramvay hattı ile sürdürülmektedir. Karaköy mevkiinden tünel ile Taksim, denizyolu ile Üsküdar, Kadıköy, Bostancı ve Eyüp, tramvay ile Kabataş, Eminönü, Fatih, Zeytinburnu, Bağcılar bağlantısı sağlanmıştır.

Beyoğlu ilçesinde Karaköy mevkiinde gelişen hizmet fonksiyonları zamanla İstiklal Caddesi çevresinde yayılmıştır ve bu iki bölge arasında erişilebilirliği sağlayan tünel önemli bir ulaşım aracı olmuştur. 1990'da İstiklal Caddesi boyunca Tünel-Taksim nostaljik tramvay hizmete sunulmuştur. Beyoğlu ilçesinde yoğunlaşan hizmet fonksiyonları Halaskargazi Caddesi

üzerinde gelişerek kuzeye doğru yayılmıştır. Halaskargazi Caddesi, Beyoğlu ile Şişli ilçelerini bağlayan en önemli ulaşım aksıdır. 2000 yılında Cumhuriyet Caddesi ve bu caddenin uzantısı olan Halaskargazi Caddesi altından devam ederek Osmanbey ve Mecidiyeköy'e buradan da Büyükdere Caddesi boyunca Gayrettepe ve Levent'e uzanan metro hattı açılmıştır. Bu hat hizmet fonksiyonlarının yoğunlaştığı bölgeleri birbirine bağlamaktadır.

Eminönü tramvay, denizyolu, karayolu ve demiryolu sistemlerinin bütünleştiği önemli bir ulaşım odağıdır. Eminönü'nden denizyolu ile Üsküdar, Kadıköy, Boğaz ve Haliç kıyılarındaki yerleşimlerin, Bostancı ve Adalar'ın, karayolu ile Eyüp, Şişli, Fatih, Gaziosmanpaşa, Bayrampaşa gibi ilçelerin, tramvay ile Karaköy, Fatih, Zeytinburnu, Bağcılar ilçelerinin, demiryolu ile Fatih, Zeytinburnu, Bakırköy, Küçükçekmece gibi Eminönü'nün batısında kalan ilçelerin bağlantısı sağlanmıştır. Tramvay hattı Eminönü merkez alanından Sirkeci'ye bu bölgeden de ilçenin en önemli ulaşım akslarından biri olan ve ticaret fonksiyonlarının yoğunlaştığı Ordu Caddesi üzerinden geçmektedir.

Eminönü ilçesinde yoğunlaşan hizmet fonksiyonları, Fatih ilçesinde ana akslar boyunca yayılmaktadır. Fatih ilçesinde hizmet fonksiyonlarının yoğunlaştığı caddeler; Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Akdeniz Caddesi, Fevzipaşa Caddesi'dir. Bu caddelerden Millet Caddesi üzerinden tramvay hattı, Vatan Caddesi üzerinden metro hattı geçmektedir. Aksaray bölgesi tramvay, metro ve karayolu ulaşım sistemlerinin entegre olduğu bir merkezdir. Aksaray'dan Yenikapı iskelesine, Taksim'e, Eminönü ve batıda kalan ilçelere erişebilirlik yüksektir.

1989'da Aksaray-Kartalteppe arasında açılan metro hattı, aynı sene Esenler'e, 2002 senesinde ise Havaalanı'na doğru uzatılmış, böylece Bakırköy ilçesine kadar raylı sistemlerle erişebilirlik sağlanmıştır.

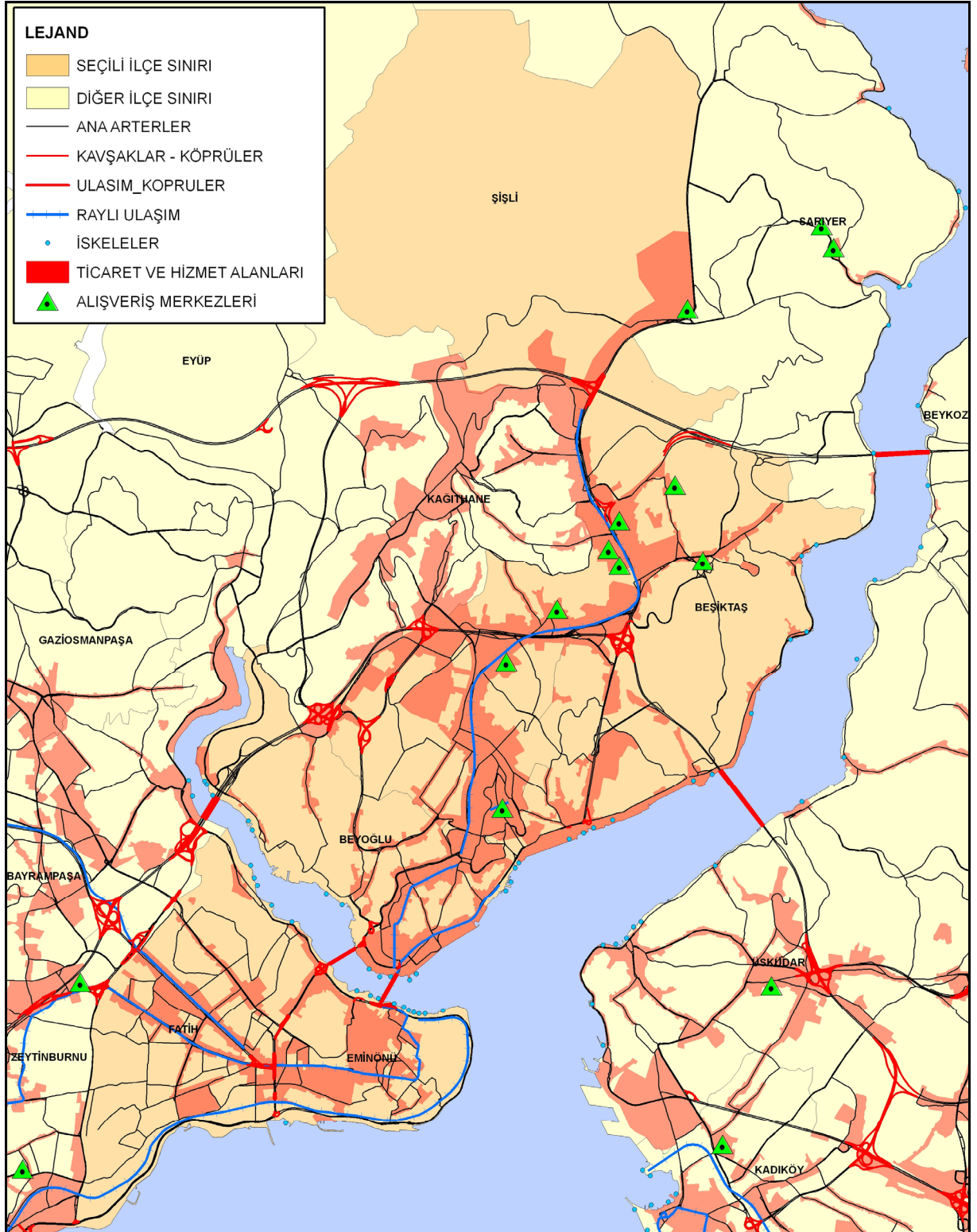
Bu dönemde hizmet alanlarının gelişiminde güçlü karayolu bağlantıları oldukça önemli rol oynamıştır. Özellikle, farklı ulaşım ağlarının kesiştiği noktada bulunmayan ilçelerde ana yol aksları hizmet fonksiyonlarının gelişimini tetiklemiştir. E-5 Karayolu ve E-5 Karayolu ile bağlantılı caddeler hizmet fonksiyonlarının gelişmesinde ön plana çıkan akslardır.

Beşiktaş ilçesindeki hizmet alanları Sinanpaşa mahallesindeki geleneksel merkez çevresinde, Büyükdere Caddesi çevresinde ve Barbaros Bulvarı üzerinde gelişmiştir.

Şişli ilçesinde hizmet fonksiyonları Mecidiyeköy çevresi ve Büyükdere aksında olmak üzere iki farklı alanda gelişmiştir. Mecidiyeköy'de 1998 de açılan ve fabrikadan dönüştürülen Profilo Alışveriş Merkezi, çevresinde hizmet ve ticaret fonksiyonlarının gelişimini

hızlandırmıştır. 2005 yılında hizmete giren Cevahir Alışveriş Merkezi ise sahip olduğu inşaat alanı (420000 m²) ve metro bağlantısıyla Şişli ilçesinde önemli bir ticaret alanı oluşturmaktadır. Cumhuriyet Caddesi, Halaskargazi Caddesi ve Büyükdere Caddesi hizmet fonksiyonlarının yoğunlaştığı önemli caddelerdir. Bu caddeler üzerinde hizmet fonksiyonlarının bu güzergahlar boyunca gelişmesinde, çevre yollarının inşa edilmesi etkili olmuştur. 1991’de Maslak’ta açılan Çarşı (Boyrer) bu bölgede açılan ilk alışveriş merkezi özelliğine sahiptir. TEM’in 1993 yılında bitirilmesi ile Maslak’a doğru büyüme artmış, A tipi ofislerin yer aldığı ve öncesinde sanayilerin yer aldığı bölgede birbiri ardına yeni plazalar yükselmeye başlamıştır. Bugünde genişletilmesi devam eden Ayazağa kavşağı çalışmaları sürdürülmekte olup kuzeye doğru olan genişleme Seyrantepe Hastane ve Stat Projesiyle bütünleşebilecektir.

Büyükdere Aksı üzerinde inşa edilen Kule Çarşı (2001), Metrocity (2003) ve Kanyon (2006) alışveriş merkezleri Levent 2 kavşağına olan yakınlıkları ile kolay ulaşılabilir alanda yer almalarının avantajını kullanan önemli ticaret alanlarıdır. Maslak ise 2006’da açılan Doğuş Power Center ile alışveriş merkezi sayısını ikiye çıkarmış; halen yapımı süren “Diamond of İstanbul” projesi ve İstinye Park projesi ile yeni projelerin geleceğini göstermektedir. “Büyükdere Caddesi Sanayiden Hizmet Alanlarına Dönüşüm Projesi” için açılacak olan uluslararası yarışma; alanın gelişimini hızlandırırken ana cadde üzerinde mevcut yapılaşmaya çok fazla katkı getirmeyeceği görülmektedir. Caddenin iç taraflarında getirilecek yeni öneriler ve ulaşım çözümleri merkezi iş alanının yeniden şekillenmesini sağlayabilecektir.



Şekil 4.27 Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçeleri ticaret ve hizmet alanları ile ulaşım ilişkisi

4.3.2 Tarihi Yarımada, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş İlçeleri Mevcut Ticaret ve Hizmet Alanları ile Planlanan Ulaşım - Hizmet Yatırımları İlişkileri*

2006 yılında onaylanan 1/100000 İstanbul İl Çevre Düzeni Planı stratejilerine baktığımızda Vizyon Bileşeni III başlığı altında “Arazi kullanımı kararları ile ulaşım stratejileri aynı hedefe dönük ilişkiler içinde geliştirilerek uygulamak” yaklaşımının benimsendiği görülmektedir. Ayrıca aynı başlık altında “Merkez Alanları’nın diğer kısımları ile özellikle de dış dünya ile bağlantıları sağlayan terminaller üzerinden ulaşım ilişkilerini güçlendirmek” prensibi benimsenmiştir. Stratejik plan stratejileri kapsamında “Entegre sistem anlayışıyla Raylı Toplu Taşıma ağını İstanbul ölçeğinde bir metropolün gerektirdiği yaygınlık düzeyine çıkarabilecek yaklaşımları uygulamak” ilkesi de yer almaktadır. Tüm bu yaklaşımları hizmet gelişimi ve ulaşım arasındaki yoğun ilişkiyi plan ölçeğinde de sunmaktadır.

Ulaşım sistemlerinin kronolojik olarak değişiminin yanında planlanan ulaşım yatırımları da bu dönemlerin bir uzantısı olarak önem taşımaktadır. İstanbul’un gelişmiş dünya metropolleri ile karşılaştırılmasında, istihdam oranı %59 olan hizmetler payının, 2020’li yıllarda % 80’e erişmesi hedeflenmektedir. Bu gelişimin en önemli destekleyicisi olan ulaşım yatırımları daha da önem kazanmaktadır.

Hizmet alanları kapsamında değerlendirildiğinde büyük ölçekli alışveriş merkezleri beraberinde getirdiği ulaşım yükünün yanı sıra yarattığı işgücü ve taleple yakın çevresini etkilemektedir. İstanbul merkezi iş alanı ve yakın çevresinde inşa edilen ve edilmekte olan alışveriş merkezleri yeni kavşak düzenlemeleri ve yol bağlantılarının da inşasını gerektirmektedir.

İstanbul’da 30’u inşaat halinde 36 projelendirilmiş alışveriş merkezi projesi bulunmaktadır. Anadolu’da ise 21 inşaat halinde 47 projelendirilmiş alışveriş merkezi yer almaktadır. Türkiye 1980’li yılların sonunda başlayan modern alışveriş merkezi gelişimi 90’lı ve 2000’li yıllarda çok hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. 80’lerin sonuna kadar sadece 3 alışveriş merkezi projesi 90’larda 31, 2000’lerde ise 69 yeni alışveriş merkezi açılmıştır. Son beş yılda 69 yeni alışveriş merkezi açılmıştır. 2010 yılında bu sayının 150’ye çıkması beklenmektedir.

Ulaşım ve hizmet arasındaki ilişkinin en yoğun olarak yaşandığı alışveriş merkezleri birimleri uygun planlanmadığı takdirde kent içinde trafik kargaşasına neden olmaktadır. Dünyadaki

* Planlanan ulaşım yatırımları, İ.B.B. Ulaşım Daire Başkanlığı verilerinden elde edilmiştir.

alışveriş merkezleri örnekleri incelendiğinde önce ulaşım planlamasının, ardından alışveriş merkezi yatırımlarının yer aldığı görülürken bizde bu süreç genelde önce alışveriş merkezi yatırımı sonrasında ise ulaşımın geliştirilmesi şeklinde olmaktadır. Alışveriş merkezleri yatırımları büyük ölçekli yatırımlar olup kent içinde kavşaklara ve ana ulaşım akslarına yakın yer seçmeleri gerekmektedir.

İstanbul Metropolen alanındaki gelişimin en önemli destekleyicilerinden biri toplu taşıma olup bununda en ekonomik ve kolay olanı raylı sistemlerdir. Belirli bir güzergahta çok sayıda insanı taşıma kolaylığı sunan raylı sistem yatırımlarının önceliği yeni projelerle arttırılmaktadır. Yeni projelerle ulaşım bağlantısı güçlendirilecek alanların gelişimi artacak, özellikle ticaret ve hizmet kullanımları da büyüyebilecektir. Bu kapsamda İstanbul'da Ulaşım Daire Başkanlığı'nca yürütülen projeleri incelediğimizde; yeni ulaşım yatırımlarının raylı sistemler yanında yüksek maliyetli karayolu tüp tünelleri olduğu görülmektedir. Bu tünellerin güzergahları incelendiğinde mevcut karayolu sistemini bir çember oluşturacak şekilde tanımlayan alternatif yollar oldukları görülmektedir. Tüm bu projeler içinde yüzyılın projesi olarak değerlendirilen ve proje kapsamında tümüyle yenilenecek banliyö, demiryolu hatları ve istasyonları içeren "Marmaray" projesidir. Bu proje bitirildiğinde istasyon çıkış noktaları yeni oluşacak ticaret alanlarını yönlendirirken mevcutlarında gelişimini arttıracaktır. Proje kapsamında tümüyle yenilenecek istasyonları yakın çevresiyle birlikte düşünüldüğünde önemli ticaret ve hizmet noktalarının oluşumuna zemin hazırlayacakları söylenebilir. Mevcutta bu alanlar çevresinde yer alan ticaretlerin artan yolcu talebine bağlı olarak büyüyeceği öngörülebilir.

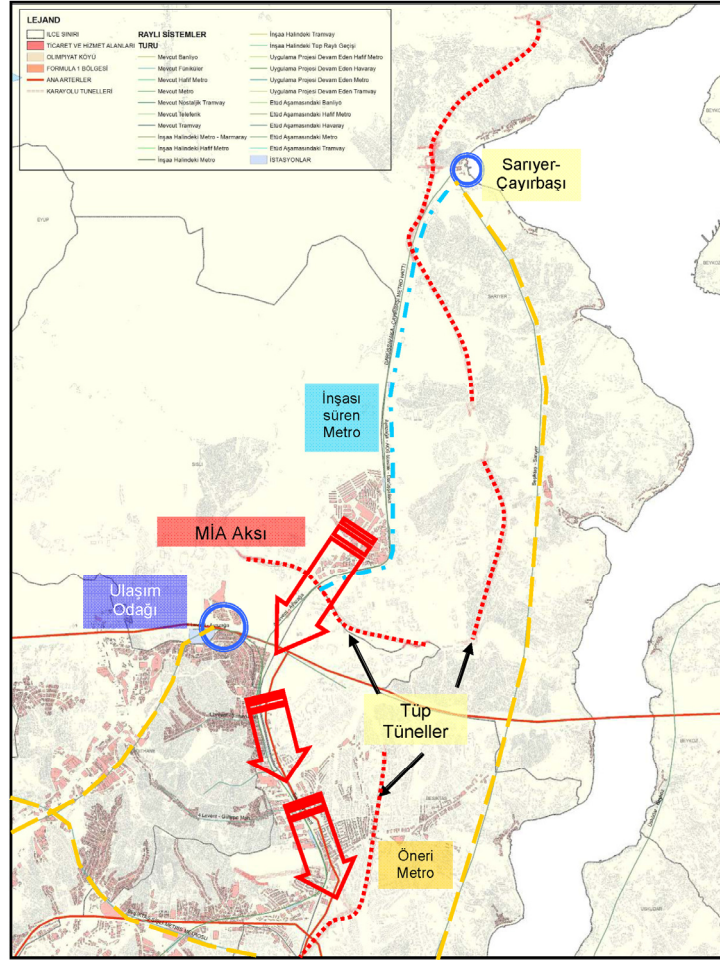
Avrupa yakasını baktığımızda MİA alanını besleyen metro yatırımları önem kazanmaktadır. Taksim-Yenikapı bağlantısı metro çalışmaları inşa aşaması devam ederken Taksim-Kabataş finiküler hattının bitirilmesi ile Tarihi Yarımada ile yani eski merkezle yeni merkezin, Maslak Aksı'nın, ulaşım bağlantısı önemli ölçüde tamamlanmıştır. Maslak Aksı'nın Ayazağa bağlantı çalışmaları sürdürülmekte olup İTÜ ve çevresindeki plazalarla bağlantıyı kuracak olan istasyon çalışmaları bu çalışma kapsamında tamamlanacaktır. Bu hattın inşa aşaması bitirildiğinde Darüşşafaka ve Atatürk Oto Sanayi Sitesi duraklarıyla Maslak toplu ulaşım bağlantısını güçlendirecektir. Hâlihazırda bölgede yükselen yeni plazalar ile alanın sahip olduğu önem artmaktadır. Kuzeye doğru genişlemesi orman alanları tarafından kısıtlanan bölgenin Sarıyer Çayırbaşı-Darüşşafaka bağlantı hattı etüt aşamasında olup yeraltından geçeceği için çevreye minimum zararı verecektir. Maslak hattı ile sahil yolu arasında kalan alanların içinden geçecek ve henüz etüt aşamasında olan Beşiktaş Sarıyer- Çayırbaşı metro

hattı güzergahı özellikle çıkış noktaları üzerindeki alanların gelişimini etkileyecektir. Bir kesişim noktası olan ve boş alanların yer aldığı Sarıyer Çayırbaşı bölgesi de bu anlamda önem kazanacaktır.

Planlanan karayolu ulaşım tünellerinin bir ayağı Çayırbaşı'ndan başlayıp Hacı Osman Bayırı altından girip İstinye Darüşşafaka bağlantı yolunun oluşturduğu vadiye çıkmakta, buradan tekrar tünele giren yol Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yanındaki Armutlu Mahallesi'nin kuzeyinden yüzeye çıkmaktadır. Dönüşümü düşünülen Armutlu Mahallesi'nin bugünde devam eden kavşak ve yol çalışmaları ile ulaşım bağlantısını güçlendirecek olan bu proje buradan tekrar tüp tünelle batı istikametinde yönelip İTÜ ve Harp Akademileri'nin arasından geçip Ayazağa yoluna bağlanacaktır. Proje kapsamında ayrıca "Ayazağa Kavşağı Yolu ve Ortak Altyapı İnşaatı" projesi sürdürülmekte olup 2007 yılında bitirilecektir. Raylı sistem projeleri ve tüp tünellerin inşasıyla Maslak Aksı'nın alternatif ulaşım bağlantıları güçlendirilmiş olmakla beraber tüp tünellerin maliyetinin yüksek olması ve toplu taşıma yanında kapasitesinin çok düşük olması İstanbul ulaşım sistemi yatırım kararları açısından tartışma konusu olmaya devam edecektir.

Maslak için öneri niteliğinde olan ve alanı Kağıthane merkezine bağlayacak olan viyadüklü yol Maslak plazalarının başladığı noktadan bugün kavşak çalışmalarının devam ettiği askeri bölgenin kuzeyinden geçerek kıvrılacak ve aşağıda Kağıthane merkeze bağlanıp Çağlayan kavşağında son bulacaktır. Kağıthane kentsel tasarım projesi kapsamında önerilen yol güzergahı kuzeye doğru gelişme gösteren MİA alanının ulaşım yükünü hafifletecektir.

Büyükdere Caddesi Aksı'nın 4.Levent, Sanayi mahallesi Mecidiyeköy boyunca uzanan parçasını bir çember oluşturacak şekilde tamamlayacak olan Seyrantepe-Alibeyköy-GOP-Kazlıçeşme Metro hattı, yapılacak Seyrantepe Stat projesinin hemen karşısında yer alacak istasyon noktası ile Yenikapı-Taksim metro hattı ile aktarma noktası oluşturacaktır. Bu aksın içeri bölgelerle bağlantısını güçlendirecek 4.Levent-Sanayi Mahallesi, 4.Levent-Çeliktepe Mahallesi ve Levent-Gültepe Mahallesi Havaray hatları etüt aşamasındadır.



Şekil 4.28 Maslak ve Büyükdere aksı ticaret-hizmet alanları ve planlanan ulaşım ilişkisi

Büyükdere Caddesi Sanayiden Hizmet Alanlarına Dönüşüm Projesi kapsamında gelişmesi düşünülen bölge bu ulaşım yatırımlarının uygulanması ile dönüşüm anlamında ivme kazanacaktır. Bu aks üzerinde kurulan ve halen inşası devam eden alışveriş merkezleri bölgenin ulaşım yoğunluğunu arttırırken aynı zamanda hizmet ve ticaret talebini de arttırmaktadır.

Beşiktaş Meydanı ve hemen yakın çevresi planlanan raylı sistem yatırımları bitirildiğinde denizyolu ile raylı sistemlerin buluşacağı önemli bir ulaşım odağı olacaktır. Uygulama projesi devam eden Beşiktaş-Şişli-Metris metrosu, Kabataş-Beşiktaş Tramvay 2.etap ve etüt aşamasındaki Beşiktaş-Sarıyer metroları bu alanın ulaşım gücünü artıracak olan yatırımlardır.

Ulaşım ağını tamamlayacak olan diğer bir çember metro hattı ise uygulama projesi devam eden Beşiktaş-Şişli-Metris metrosudur. Mecidiyeköy- Beşiktaş ulaşım bağlantısının yükünü hafifletecek olan hat, Kağıthane sınırlarını terk ederek TEM'e paralel ilerleyecek ve bu bölgedeki alanlara olan ulaşımı güçlendirecektir. Bu aksın tamamlanmasıyla belirlenen

istasyon çıkışları çevresinde yeni ticaret ve hizmet odaklarının oluşacağı açıktır. Mevcutta yapılan ticaret ve hizmet alanları lekesi incelendiğinde bu aksın Kağıthane sınırlarını terk ettikten sonra ticaret ve hizmet yoğunluğunun kalmadığı görülmektedir.

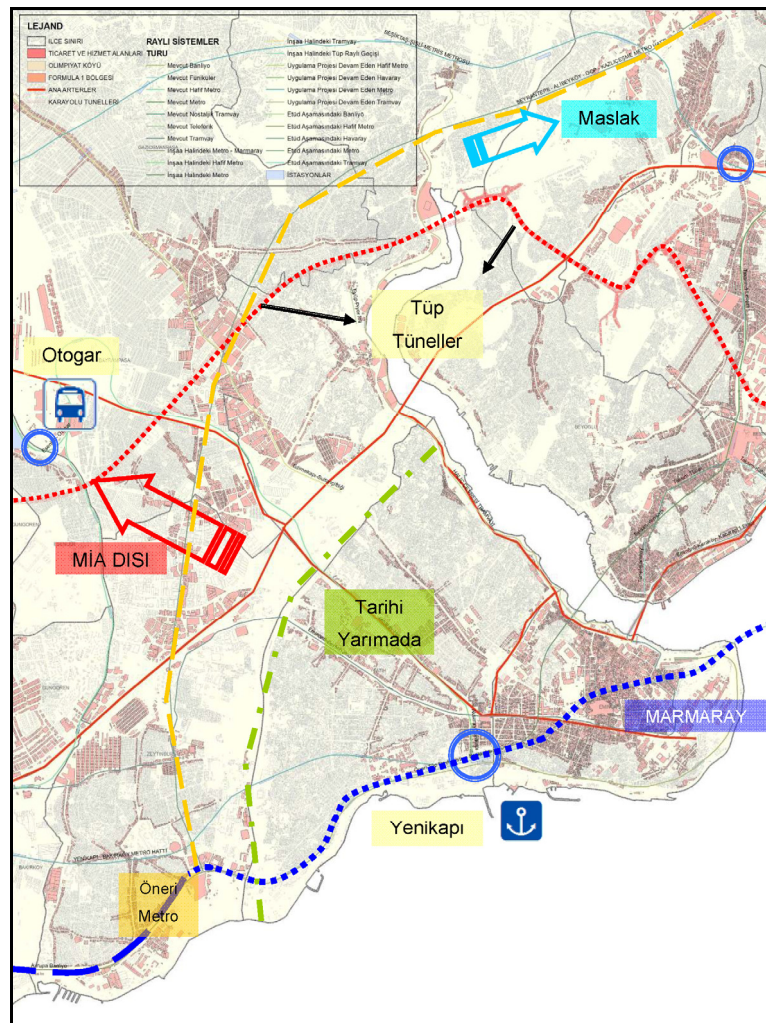
Ulaşımı rahatlatmak için planlanan tüp tünel güzergâhlarından biri olan ve Levent-Akat'lardan başlayan güzergâh Zincirlikuyu Karayollarının hemen arkasından tekrar yüzeye çıkmakta buradan iki güzergâha ayrılıp biri Zincirlikuyu mezarlığının alt tarafına uzanırken diğer bir hat Beşiktaş-Fulya'ya bağlanmaktadır. Zincirlikuyu'ya bağlanan hat burada yer alan plazaların trafik yükünü azaltmaya yönelik bir ring yol oluşturmaktadır. Fulya'da yeryüzüne çıkan hat burada yine tekrar tünele girerek Harbiye Demokrasi parkı'ndan yüzeye çıkacaktır. Buradaki çalışmalar sürerken tekrar tüp tünelle Şişli Evlendirme önünden tünele giren yol Halide Edip Adivar mahallesine bağlanmaktadır. Beşiktaş, Şişli MİA ilçelerini saran bu hat Piyalepaşa altından diğer bir tüp tünelle Kağıthane sahiline, bu güzergâhı takiben Haliç üzerinden geçirilecek ve en son tüp tünelle Havalimanı İkitelli kavşağının kuzeyinden yüzeye çıkacaktır. Toplam uzunluğu 25 km'yi bulan ve en uzun tüp tünellerin oluşturduğu güzergâh MİA alanını alttan çevirerek dönüşümü planlanan Yenibosna Basın aksına ve havalimanına bağlayacaktır. Ayrıca ara çıkış noktaları olan Piyale Paşa Bulvarı ve Kağıthane sahil bölgesi de bu ulaşım kolaylığından faydalanacaktır.

MİA'nın Tarihi Yarımada bölümü ise Anadolu ile Avrupa yakasının birbirine bağlanacağı geçiş projesi olan ve yapımı devam eden Marmaray projesinin önemli bir noktasını oluştururken Yenikapı terminalinde yer alan Yenikapı-Taksim, Aksaray-Havalimanı devamı olan Aksaray-Yenikapı, Marmaray-Yenikapı istasyonu ve Yenikapı-Banliyö istasyon çıkışı ile çok önemli bir ulaşım odağı olduğunu göstermektedir. Bu kapsamda ulaşımın odaklandığı Yenikapı, sahip olduğu denizyolu transfer noktası yanında inşa edilecek yeni istasyonlarla çok önemli bir bağlantı noktası olacaktır. Bu alan etrafında yer alan ticaret ve hizmet alanlarının bu ulaşım kolaylığından etkileneceği ve değişim geçireceği görülmektedir. Diğer taraftan güçlü bir deniz ve demiryolu ulaşım bağlantısına sahip olan Sirkeci bölgesi Marmaray sirkeci istasyon çıkışıyla sahip olduğu yoğun ticaret yoğunluğunu güçlendiren yeni bir ulaşım bağlantısına sahip olurken Anadolu yakasına geçişte en yakın nokta konumuna sahip olacaktır.

Tarihi yarımada Eminönü iskelesinden başlayan ve haliç kıyısı boyunca uzanarak bu güzergâh üzerinde yer alan ticaret ve hizmet alanlarını birbirine bağlayacak ve aksın gelişmesini tetikleyecek olan Haliç Çevresi Tramvayı uygulama projesi hazırlanmaktadır. Bu hattın kuzey ucu Beşiktaş-Metris metro hattıyla kesiştirilecektir. Bu hatta paralel ve Tarihi Yarımada'nın

yükünü hafifletecek olan inşası devam eden Edirnekapı-Sultançiftliği tramvayı yoğun ticaret ve imalat alanlarının bulunduğu aksı(Eyüp-Bayrampaşa sınırı), kuzeye doğru gelişmekte olan Gaziosmanpaşa Sultançiftliği'ne bağlayacaktır.

Tarihi Yarımada'nın hemen yanı başında yer alan Zeytinburnu Sahil bölgesi, Maltepe Sanayi alanı, Bayrampaşa ve Kağıthane ticaret ve hizmet alanları üzerinden Maslak'a uzaması planlanan ve etüt aşamasında olan Seyrantepe-Alibeyköy-GOP-Kazlıçeşme Metro hattı; Tarihi Yarımada(Eski MİA) ve yeni MİA alanın çeperden sararak ulaşım talebine cevap verecektir. Ulaşım planının uygulanması ile hat üzerinden imalattan sanayiye dönüşümü düşünülen alanlar için sürecin kolaylaşacağı özellikle istasyon çıkış noktalarının bu talepten etkileneceği öngörülebilir. Zeytinburnu Kazlıçeşme sahilinde yeryüzüne çıkacak olan Marmaray istasyonu çevresinde yapılması düşünülen alışveriş merkezi yatırımı, mevcutta ihalesi yapılan marina inşaatı bölgenin ticaret potansiyeli arttıracaktır.



Şekil 4.29 Tarihi Yarımada ve yakın çevresi ticaret-hizmet alanları ve planlanan ulaşım ilişkisi

5. SONUÇLAR

İstanbul, stratejik konumu ile tarih boyunca, dünya ekonomik gelişimlerinden ilk etkilenen kentlerden olmuştur. Zamanla değişen ve gelişen ekonomik düzenlerin, İstanbul kenti ekonomik gelişimini de olumlu ya da olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Böylesine bir konum içinde kent mekanının da bu gelişimlere paralel bir şekilde geliştiği görülmektedir. Aynı durum Türkiye ekonomik gelişiminde de kendini göstermekte ve kent bu değişimlerden yine ilk etkilenen olarak ön plana çıkmaktadır. Bu şekilde dinamik bir yapıya sahip kent ekonomisinin yanında, bu değişimler paralelinde kentin, mekansal yapılanma açısından da dinamik bir yapıya sahip olduğu görülmektedir.

Kentin, dünya genelindeki ekonomik yapıyla bütünleşmesi sürecinde, mekansal olarak da bu bütünleşmenin sonuçlarının kent mekanında yer seçtiği görülmektedir. Tarihi yarımada ve çevresinde gelişen ticaret mekanlarının zamanla kentin kuzey yönüne doğru yer seçmesi sürecinde, bu aksın aynı zamanda kentin dünya ekonomisiyle entegrasyonunun geliştiği aks olarak da ön plana çıkması, bu yapılanmanın da yönünü belirtmektedir. Bu şekilde kuzeye doğru merkezin gelişimini yönlendirici en önemli etkenin ana ulaşım kararları olduğu görülmektedir.

Çalışma konusu alanda, kuzeye doğru, ulaşım kararlarının, ticaret mekan ve yapılarının kronolojik olarak gelişimi yorumlandığında, ulaşım kararları açısından, batılılaşma faaliyetleri ile kentte yaya ulaşımının yerini, ilk aşamada, insanları uzak mesafelere taşıyacak deniz ve raylı taşımacılığın aldığı görülmektedir. Raylı taşımacılık da zamanla yerini motorlu taşıtlara bırakmış ve kentte geniş yol aksları konumlanmıştır. Bu durumun özellikle 1990' lı yılların ortaları ve 2000' li yıllardan sonra geliştirilen modern raylı sistem taşımacılığıyla değiştiği ve motorlu taşıt egemen kentin yerini, motorlu taşıma ve raylı sistem taşımacılığının birlikteliğinin aldığı görülmektedir.

Ulaşım gelişiminin kronolojik olarak değerlendirilmesinde ortaya çıkan bir diğer durumda, kentte, su yolları ile ayrılan kara parçalarının, köprülerle birleştirilmesidir. Bu durum, aynı zamanda iki yaka halkının ve dolayısıyla ekonomik yapılarının da karşılıklı ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır. Kent merkezinin kuzeye doğru gelişiminde yönlendirici en önemli etken olmuştur.

Çalışma konusu alanda, ön plana çıkan ticaret mekanlarının kronolojik olarak gelişimi incelendiği zaman, pazaryerleri ve dükkanların oluşturduğu çarşılar gibi üstü açık (kısmen kapalı) mekanlardan, üstü kapalı (kısmen açık) mekanlara ve zamanla da çok katlı üstü

kapalı mekanlara geçişin olduğu görülmektedir. 1980' li yılların sonlarından itibaren, kente alışveriş merkezlerinin konumlandırılması ile çok katlı üstü kapalı ticaret mekanlarının, hem ölçek hem de işlevsel yönden büyüdüğü görülmektedir. Fakat özellikle 2000' li yıllardan sonra alışveriş merkezleri tasarımlarında, üstü açık mekanların oransal olarak artmasıyla, ölçeği büyüyen çok katlı üstü kapalı ticaret mekanlarının yerini, üstü yarı açık, yarı kapalı ticaret mekanlarının aldığı söylenebilmektedir. Çalışma konusu alanda geliştirilen İstinye Park alışveriş merkezi projesi, bu gelişime örnek olarak ön plana çıkmaktadır.

Ticaret mekanlarının genel özelliklerinin kronolojik olarak gelişiminin yanında ticaret yapılarının da gelişimi incelendiğinde, dünya ile benzer örneklerin, kent mekanında, benzer zamanlarda yer seçtiği görülmektedir. Antik dönem kentlerinde ön plana çıkan agoranın, Bizans' ın ilk dönemlerinde kentte yer seçimi, bedesten, han gibi yapıların kentte yer seçimi ve zamanla batıda gelişen pasaj, arasta gibi yapıların, batılılaşma faaliyetleri paralelinde kent mekanında yer seçmesi, yine 1980' li yıllar ile birlikte artan küreselleşme paralelinde dünya ile bütünleşme açısından kentte ön plana çıkan, plaza, alışveriş merkezi gibi ticaret yapılarının kentte yer seçmesi, bu gelişmenin bir sonucu olarak görülmektedir.

Çalışma konusu alanda, ulaşım kararları, ticaretin mekansal ve yapısal gelişimi, kuzeye doğru gelişimi paralelinde birlikte değerlendirildiğinde, (Çizelge 5.1) Osmanlı dönemi kent mekanında, batılılaşma faaliyetlerine kadar, kentte yaya ulaşımının egemen olduğu ve bu durumun daha çok, içine kapanık bir ticaret mekan örgütlemesine sebep olduğu görülmektedir.

Batılılaşma faaliyetleri ile birlikte, tarih boyunca, Tarihi Yarımada' dan ayrı bir yaka olarak ön plana çıkan ve batılı ekonomik sisteme entegre olmuş Galata ve Pera ile bütünleşmeyi sağlayan, haliç köprülerinin yapımı, tünel ve tramvay hatlarının bu yönde yapılması, ticaretin de bu yöne doğru gelişmesini sağlamıştır.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte, başkentin Ankara' ya taşınması İstanbul' a yatırımları ikinci plana çekmiş olsa da, özellikle 1950' li yılların ortalarından itibaren uygulanan Menderes dönemi yol aksları, kentin, tekrar ekonomik başkent kimliğine sahip olmasına yardımcı olacak şekilde gelişmesini sağlamıştır. Fakat bu yol aksları, kentte motorlu taşıtların hakimiyetine neden olmuş ve raylı taşımacılık uygulamalarını sona erdirmiştir. Motorlu taşıtlar için oluşturulan ulaşım akslarının kentte hakimiyetinin bir sonucu olarak da, ticaret mekanlarının, yeraltına alınması uygulamaları görülmektedir.

Çizelge 5.1 Çalışma konusu alanda, ulaşım - ticaret ilişkilerinin, kuzey yönünde gelişiminin değerlendirilmesi

DÖNEMLER	ULAŞIM KARARLARI	TİCARET MEKANLARI	TİCARET YAPILARI	GELİŞME YÖNÜ
1980 - 2000 YILLARI	MODERN TRAMVAY VE METRO HATLARI	YARI AÇIK YARI KAPALI MEKANLAR	ALİŞVERİŞ MERKEZLERİ	
	FSM KÖPRÜSÜ VE TEM BAĞLANTILARI	BİRDEN ÇOK İŞLEVİ İÇİNDE BARINDIRAN, ÇOK KATLI, BÜYÜK ÖLÇEKLİ KAPALI		
	DALAN DÖNEMİ YOL GENİŞLETME ÇALIŞMALARI	ÇOK KATLI ÜSTÜ KAPALI MEKANLAR	PLAZALAR	
1923 - 1980 YILLARI	BOĞAZ KÖPRÜSÜ VE ÇEVRE YOLLARI		ÇOK KATLI MAĞAZA ÇOK KATLI İŞHANI	
	MENDERES DÖNEMİ YOL AKSLARI	ÜSTÜ KAPALI (KİSMEN AÇIK) MEKANLAR	YER ALTI ÇARŞISI	
1839 - 1923 YILLARI	TÜNEL, TRAMVAY HATLARI		PASAJ	
	HALİÇ KÖPRÜLERİ		ARASTA	
	VAPUR ULAŞIMI			
	FAYTON VE KAYIK İLE TOPLU TAŞIMA			
1453 - 1839 YILLARI	YAYA ULAŞIMI		KAPAN	
			BEDESTEN	
			HAN	
			DÜKKAN	
BİZANS DÖNEMİ		ÜSTÜ AÇIK MEKANLAR	AGORA	GÜNEY

1970' li yılların ortaları ile başlayan süreç ile birlikte, boğaz köprülerinin yapılması ve

bağlantı yollarının geliştirilmesi ile İstanbul kent merkezinde çok katlı ticaret mekanlarının ve yapılarının da geliştiği görülmektedir. Çok katlı işhanı, mağaza, plaza ve ofis yapıları ile alışveriş merkezleri, bu gelişmeyle birlikte mekanda yer seçme eğilimine girmiştir.

1990' lı yılların ortaları ile başlayan süreçte kentte tekrar geliştirilmeye başlanan, modern metro ve tramvay hatları ile, alışveriş merkezleri ve plazalarında kentte hızla yayıldığı ve özellikle Tarihi Yarımada da geliştirilen raylı sistem hatları ve kuzey yönünde Taksim – Ayazağa arasında geliştirilen metro çalışmaları ile bu aksın ön plana çıktığı görülmektedir.

Bütün bu gelişimlerin sonuçlarının yanında mekansal fonksiyonların ve sektörlerin, çalışma konusu alanda gelişimi incelendiğinde, mekansal fonksiyon açısından, ticaret, konaklama, yönetim ve işyeri birlikteliğinin, ulaşılabilirliğin artması ile birlikte, ayrı mekanlarda yer seçtiği; kuzeye doğru gelişim paralelinde bu fonksiyonların, ofis, rezidans, üst gelir grubu konutları, beş yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri ve ekonomik yönetim birimleri olan finans merkezlerinin birbirine yakın konumlanmasıyla tekrar bütünleştiği görülmektedir.

Ticaret, hizmet ve imalat sektörlerinin kronolojik olarak gelişiminin kuzeye doğru gelişimleriyle paralel olarak incelenmesi sonucunda, ticaret ve hizmet birlikteliğinin olduğu kent mekanına, Prost planıyla gelişen imalat yapılarının dahil olduğu, zamanla, ticaret ve hizmet birimlerinin ayrılmaya başladığı, toptan ticaretin yarımada da ve hizmetlerin de kuzey aksında yer seçtiği, azınlıkların terk ettiği alanlarda imalatın geliştiği, daha sonra imalatın bu alanlardan kent dışına çıkarılmaya başlandığı ve bu alanların tekrar hizmete dönüşüm süreci yaşadığı görülmektedir.

Çalışma konusu alanda, ticaret gelişimi alt sektörler açısından değerlendirildiğinde ise, İstanbul kent merkezine, küresel hiyerarşide, finans ağırlıklı bir rolün yüklendiği görülmektedir. Yapılan incelemeler sonucunda, çalışma konusu alanın kuzeyinde, Beşiktaş ve Şişli ilçelerinde, banka ve finans kuruluşlarının, mali müşavirlerin, küresel ekonomiyle bütünleşme çabalarının arttığı 1980' li yıllardan sonra gelişmesi, kentin küresel hiyerarşideki konumunu ve mekandaki yer seçimini belirtecek şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu ilçelerde bu sektörlerin paylarının 1980' li yıllardan sonra artmasının yanında, İstanbul il bütünü içinde aldığı payında sürekli bir artış eğiliminde olması bu durumun göstergelerindendir.

Bunun dışında, gümrük komisyoncularının, otel, lokanta ve eğlence yerlerinin özellikle Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nda gelişmesi ise bu bölgelerde, turizm odaklı bir gelişimin öngörüldüğünü göstermektedir. 1995 İstanbul Metropolen Alanı nazım planında, bu bölgenin geleneksel ticaretinin ve turizm potansiyelinin ön plana çıkartılması kararı, bu

gelişmenin yönlendirilmesi açısından ayrıca önem kazanmaktadır. Bu ilçelerde, imalat sektörünün sürekli düşüş eğiliminde olması ise bu sektörlerin bulundukları alanlardan, kent çeperlerine doğru yöneldiğini göstermektedir. 1995 İstanbul Metropoliten Alanı nazım planında, bu alanlardaki imalat birimlerinin kent çeperlerine doğru desantralize edilmesi kararı da ayrıca, yönlendirilmesi açısından, önemli görülmektedir.

Dünya ile bütünleşme çabası içinde gelişen kent merkezinde, kuzeye doğru gelişimin dışında, kendi içinde yaşadığı değişimlerde geriye dönüş eğilimi ön plana çıkmaktadır. Bu dönüşüm, zamana göre adaptasyon şeklinde kendini göstermektedir.

Osmanlı dönemi, batılılaşma faaliyetleri ile kentte konumlanan raylı sistemlerin, 1950' li yıllardan itibaren durması ve 1990' lı yıllardan sonra raylı sistemlerin tekrar kentte konumlandırılması; kentin genişlemeden önceki durumunda görülen konut – işyeri birlikteliğinin, ulaşılabilirlikle ayrılması, zamanla alışveriş merkezi, ofis, rezidans gibi yapıların birbirlerine yakın ve ya iç içe konumlanmaları ile konut – işyeri birlikteliğinin tekrar oluşması; kent merkezinde yoğunlaşan imalatın zamanla kent çeperlerine yönelmesiyle, imalat birimlerinin yerlerini tekrar hizmet birimlerinin alması; çarşı vb. birimlerde üstü açık alanlarda yapılan alışveriş eyleminin zamanla üstü kapalı mekanlara taşınması fakat son zamanlarda, alışveriş merkezlerinde açık alan oranının arttırılmasıyla, üstü açık ticari mekanların tekrar ön plana çıkması bu dönüşümün sonuçları olarak görülebilmektedir. Sonuç olarak bu aks dinamik yapısını her dönemde sürdürmüş ve yakın gelecekte de artarak sürdürebilecek bir yapıya sahip olmuştur.

Bütün bu incelemeler sonucunda genel olarak varılan sonuç, ulaşım kararlarının, dünya ekonomik sistemiyle bütünleşmiş kent merkezinin gelişiminde, temel etken olarak ön plana çıkmasıdır.

Ortaya çıkan bu sonuçla, Tarihi Yarımada' nın tekrar raylı sistemlerin odak noktası olması, geleneksel ticaret ve turizm potansiyellerinin canlandırılması, kuzeye doğru (Ayazağa) gelişen metro hatları, Ayazağa ve çevresinde ticaret ve hizmet yatırımlarının artması, bu aksta gelişimin artarak devam edeceğini göstermektedir.

Söz konusu alanda bulunan imalat birimlerinin, hizmete dönüşümü ve bu dönüşümün planlarla desteklenmesi, ticari ve hizmet birimlerinin çalışma konusu alanda daha çok kuzey yönünde, ticaret ve turizm birimlerinin ise daha çok Tarihi Yarımada da gelişimi açısından önemli bir potansiyel olarak ayrıca görülmektedir.

Bu gelişme mevcut mekanların dönüşümü şeklinde olduğu gibi, kuzeye doğru gelişimde yeni merkezi alanların (Ayazağa gibi) yaratılmasıyla da kendini gösterebilecektir. İstanbul’ a yapılması düşünülen yeni bir boğaz köprüsünün, kuzey yönünde gerçekleştirilmesi durumunda ise araştırma sonucu elde edilen sonuçlar paralelinde kuzeye doğru merkezin gelişiminin hızlanacağı söylenebilmektedir.

Bu gelişim kuzey yönünde bulunan orman alanlarının da yapılaşmaya açılmasını sağlayabilecek, kentin kuzey – güney yönünde gelişimini hızlandırabilecektir. Bu aks dışında bulunan tarım alanları, orman alanları ve havzaların yapılaşmasına sebep olabilecektir. Kentin yaşam kaynaklarının bulunduğu bu alanların yapılaşmaya açılması, kentin geleceği için en önemli tehdit unsuru olmaktadır.

Bütün bu durumlar, İstanbul’ un özellikle 1950’ li yıllardan sonra yaşadığı, ekonomik kararların, planlama kararlarından öncelikli olarak kentsel mekanı şekillendirmesi durumunda gerçekleşebilecektir. Bu durum, 1980 ve 1995 İstanbul Metropolitan Alanı nazım planlama kararlarında, kuzey aksın korunması ilkelerinin benimsenmesine rağmen, uygulamada kuzeye doğru gelişimin önüne geçilememesiyle kendini göstermiştir.

Bu aksın, İstanbul’ un ekonomisi ve genel olarak da Türkiye ekonomisi için büyük önem taşıması, bu aksta ekonomik baskıları da beraberinde getirmiş ve ekonomik kararlar, planlama kararlarından öncelikli olarak kentsel mekanı şekillendirmiştir. Bu durumun önüne geçebilecek en önemli adımın, bu dengeyi değiştirecek, planlama kararlarının kent mekanında ön plana çıkmasının sağlanması olduğu söylenebilmektedir.

Ekonomik baskıların önüne geçebilecek planlama kararları, aynı zamanda uygulanabilirliği de yüksek olan kararlar olmalıdır. Planlama kararlarında, ulaşım kararlarının kent merkezinin gelişiminde en önemli etken olarak görülmesi ve bu duruma göre planlama eylemlerinin belirlenmesi önem taşımaktadır.

Kentin gelişme alanlarının belirlenmesinde, fiziksel eşiklerin dikkate alınması ve sürdürülebilirlik çerçevesinde, koruma – kullanma dengesinin kurulması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Acar, İ.H., (1993) “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi” 7: 319-321, Tarih Vakfı, İstanbul
- Aksoylar, G., (2006) “Lüks Konutların Kente Düşey Yayılımı” Birgün gazetesi www.arkitera.com (20.06.2007)
- Altıntaş, H. ve Marın, M., C., (2004) “Dışsallıkların ve Teknolojik Gelişmelerin Dağınık Uzamsal Kent Gelişimindeki Roller ve Çevresel Bozulma” Yıl: 1. Sayı: 1 Dönem: Mayıs, www.sosbil.gazi.edu.tr/edergi/makaleler.php (11.07.2006 tarihli)
- Anas, A., Richard, A. ve Small, K. A., (1998) “Urban Spatial Structure”, Journal of Economic Literature, 36: 1426-64
- Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A., M. Sancar, C., Özyaba, M ve Aydın Türk, Y., (2004), Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitabevi, Trabzon
- Ayverdi, E. H., (1958), “Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri”, Şehrin İskan ve Nüfusu, Vakıflar Dergisi, s.4: 245-261,
- Baycan, T., (1993) “Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşimi”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Belek, İ., (1999), Postkapitalist Paradigmalar, Sorun Yayınları, İstanbul
- Berkmen Yakar, H., (1999) “ İstanbul Metropolen Alanında Alışveriş Mekanlarının Dönüşümü ve Yeni Alışveriş Merkezlerinin Oluşumu (1839-1996) ” Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Berköz, L. ve Eyüpoğlu, E., (2005) “Yabancı Sermayeli Üretici Hizmet Firmalarının İstanbul’daki Mekansal Dağılımları” Planlamada Yeni Politika ve Stratejiler- Riskler ve Fırsatlar, 29. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İ.T.Ü. İstanbul, 179-202
- Berköz, L., (1994) “İstanbul’da Merkezi İş Alanı’nda Hizmet Sektörü Faaliyetlerinin Yer Seçimi Özelliklerinin Saptanması”, İTÜ Araştırma Fonu Proje No:438, İstanbul.
- Berköz, L., (1998) “İstanbul’daki Üst Kademe Hizmetlerinin Yer Seçimi Özellikleri”, DPT Destekli Araştırma Projesi, İstanbul
- Bilgin, İ., (2002) “Modernizmin Şehirdeki İzleri”, www.arkitera.com (14.02.2007)
- Boysan, B. (1993) “Politik Hummanın Silinmeyen İzleri”, İstanbul Dergisi 4: 84-89
- Cadwallader, M., (1996) Urban Geography: an Analytical Approach, Prentice Hall Inc., New Jersey, USA,
- Candan, E., Akbey, F. ve Başer, N. E., (2004) “Bilgi Ekonomisi ve Birikim Sürecinin Mekandan Kopması”, 3.Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi, <http://iibf.ogu.edu.tr/kongre/bildiriler/08-03.pdf> (10.08.2006 tarihli)
- Cantay, G., (1994), “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Han Maddesi”, Kültür Bakanlığı Tarihi Vakfı Ortak Yayınları, 548-550
- Cezar, M; (1985), Osmanlı Devrinde İstanbul yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler, İstanbul

Çelik, Z. (1998), 19. Yüzyıl Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul

Darkot, B., (1966), “Türkiye’de Coğrafi Bölgelerin Teşkilinde Kriterlerin Araştırılması”, Şehircilik Konferansları (1963-1964 Yaz Yarıyılı), 31-41, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul

Darkot, B., (2001), İslam Ansiklopedisi, İstanbul maddesi, 5: 1137, MEB Basımevi, İstanbul

Dinçer, Y., (1999), “Yeni Mekanlar Yeni Üretim Biçimleri”, Dünya Şehircilik Günü 23. Kolokyumu-3. Bin Yılda Şehirler: Bin Yılda Şehirler: Küreselleşme Mekan-Planlama, YTÜ, İstanbul

Dökmeci V. ve Berköz L., (2000) “İstanbul’un Tek Merkezli Çok Merkezli Bir Kente Dönüşümü”, İstanbul Dergisi, sayı:35

Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y. ve Berköz, L., (1993) Dünyada Servis Sektörünün Şehirler Üzerindeki Etkisi: ‘İstanbul Şehir Merkezinin Transformasyonu ve Büro Binaları’, İstanbul, Literatür yayınları

Eldem, E., Mustafa Armağan (ed.), (1997) “Osmanlı Dönemi İstanbul’u” İstanbul Armağanı III: Gündelik Hayatın Renkleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları

Ercan, F. (1996) “Dünya Kentleri ve İstanbul”, Toplum ve Bilim, 71, Kış:61-96

Eriş, C., (1992) “İstanbul’da Merkezi Ticaret Bölgesi Ticaret Yapılarının Gelişimi ve Tahtakale Halil Ağa Hanı (Cinci Han)” Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Ertuğ, N., (2001), Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri Yayınları, Ankara

Eyice, S., (1968), “İslam Ansiklopedisi, İstanbul’un Tarihi Eserleri”, 5: 1214/44-1214/124

Gülenaz, N., (2000) “Osmanlı İstanbul’unda Kent Merkezi ve Çarşı”, İstanbul Dergisi 35: 128-131

Gülersoy, Ç., (1989), Tramvay İstanbul’da, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul

Güzelsu, K., (1985). “İstanbul Metropoliten Alan Planlaması”, Dünya Şehircilik Günü Türkiye’de Metropoliten Alan Planlama ve Sorunları Kolokyumu, 29., MSÜ, İstanbul

Hacısalıhoğlu, Y., (2000), Küreselleşme Mekansal Etkileri ve İstanbul, Akademik Düzey Yayınları, İstanbul

Hall, S. ve Jacques, M., (1996), Yeni Zamanlar, Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Hoyt, H., (1939), The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities, Federal Housing Administration, Washington, D.C., USA, 1939.

Işın, E., (1991), İstanbul’da Modernleşme Öncesi Gündelik Hayat, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

İBB, Eğitim Müdürlüğü (2004), “İstanbul’un Tarihi Kimliği”

İBB, Planlama ve İmar Müdürlüğü, (2003b), Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Analitik Raporu

- İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, (1995) 1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu
- İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, (2005) Fotoğraf Albüm Çalışması, (Yayınlanmamış)
- İBB, Tarihi Çevreyi Koruma Müdürlüğü (2003a), Tarihi Yarımada Genel Tipoloji Envanteri ve Kentsel Tasarım Rehberi
- İBB, Ulaşım Daire Başkanlığı, (2002), Kent ve Ulaştırma Planlaması, I. İstanbul Kentiçi Ulaşım Şurası Taslak raporu, İstanbul
- İBB,(2006), Arazi kullanım verileri, (onaylanmamış)
- İlgürel, M., (1988), Sinan Çağının Kültürü- Siyasi Tarihi Kısmı, Mimar Baş Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri, Vakıflar Gn.Md., 109-112
- İnalcık, H., “ İstanbul’ un İncisi: Bedesten” <http://www.osmanlimedeniyeti.com> (14.02.2007)
- İstanbul Ticaret Odası (İTO) (2004 – 2005) İşyeri Sayım verileri
- Kara, F.Y., (1992) “ Tarihi Süreç İçinde Beyoğlu’nun Gelişiminin Fizik Mekana Yansıması ”, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).
- Karakurt, E., (2004) “Bilgi Toplumu Sürecinde Yeniden Yapılanan Kentsel Mekan” 3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi, Eskişehir, Osmangazi Üniversitesi
- Keleş, R., (2002), Kentleşme Politikası, 7. Baskı, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara
- Keskin A., Diren M., (1992) “İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Çalışmaları”, Türkiye’de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İstanbul
- Kızıldere, S., (1989) İstanbul’un Metropolitanleşmesi Sürecinde İmar Hareketleri ve Bağdat Caddesi Örnekleme, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).
- Kuban, D., (1970), “İstanbul’un Tarihi Yapısı”, Mimarlık Dergisi, s.79:26-35
- Kuban, D., (1993) “Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine”, İstanbul Dergisi, 4: 10-25
- Kuban, D., (2004), İstanbul, Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Kuban, D.,(2001) “Türkiye’ de Kentsel Koruma – İstanbul’un Tarihsel Yapısının Genel Özellikleri ve Koruma Yöntemleri”, İstanbul Dergisi 3-33
- Lee, Clive, H., (1996), “Service Sector and Economic Growth”, <http://www.ehs.org.uk> (11.05.2006 tarihli)
- Mantran, R. (2001), İstanbul Tarihi, İletişim yayınları, İstanbul
- Müler, Wiener, W., (2001) ‘(çev. Ülker Sayın), İstanbul’un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- Necipoğlu, N., (1993) “ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, 7: 265 - 268, Tarih Vakfı, İstanbul
- Newman P. ve Kenworthy, J. R., (1999), “Sustainability and Cities: overcoming automobile dependence”, Island Press, Washington DC.
- Ortaylı, İ. (1987), İstanbul’dan Sayfalar, İstanbul

- Ortaylı, İ., (1979), Türkiye İdare Tarihi, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayını, Ankara.
- Ortaylı, İ., (1977), Tarihsel ve Toplumsal Nedenleriyle Harf Devrimi, Atatürk Dönemi'nin Ekonomik ve Toplumsal Tarihi İle İlgili Sorunlar Sempozyumu. İstanbul Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Mezunları Derneği Yayını.
- Osmay, S., (1998), "1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul Tarih Vakfı Yayınları, 138-147
- Özdemir, M. A., (2005), Kentsel Dönüşüm Sürecinde Eski Bir Gecekondu Mahallesi: Karanfilköy Kentlere Vurulan Neşterler - İstanbul' da Kentsel Ayrışma Mekansal Dönüşümde Farklı Boyutlar, Bağlam Yayıncılık
- Özgen, E.Y., (1995) "Ticaret Merkezlerinin Tarihsel Evrimi ve İstanbul Eski Kent Çarşılarından Beyoğlu Aksının İncelenmesi" Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Rodrigue, J.P., (2007), "The The Geography of Transport Systems - Urban Transportation Concepts" Dept. of Economics & Geography, Hofstra University, Hempstead, NY, 11549 USA. <http://people.hofstra.edu/geotrans/> (11.07.2007 tarihli)
- Sakaoğlu, N., Akbayar, N., (2000), Osmanlı Dünyasından Yansımalar, Creative Yayıncılık, İstanbul
- Stanback, T. M. ve Noyelle, T. J., (1982), Cities in Transition" Totowa, New Jersey.
- Suher, H., (1978) " İstanbul'da MİA İçinde Eminönü- Beyazıt Hanlar Yöresi - İstanbul'da Merkezi İş Alanı "MİA-CBD" Sınırlarının ve Büyüme Eğiliminin Tesbiti Konusunda Bir Araştırma" 71 Sayılı Proje, İTÜ, İstanbul
- Tankut, G., Çalışkan, O., Levent, T. ve Zorlu, F., (2002), "Kentler", Bilim ve Teknik Dergisi ODTÜ Mimarlık Fakültesi - Şehircilik Bölümü & TÜBİTAK ortak çalışması
- Tapan, M., (1998), "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul Tarih Vakfı Yayınları, 75-88
- Taylor, P. J. ve Hoyler, M., (2000), "The Spatial Order of European Cities under Conditions of Contemporary Globalisation", Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, no. 2, 91: 176-189. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb16.html> (23.08.2006)
- Taylor, P., J., (2004) "World City Network – A Global Urban Analysis" Routledge, London
- Tekeli, İ.(1987), "Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Kent Planlama Pratiğinin Gelişimi ve Kültürel Mirasın Korunmasındaki Etkileri", İslam Mimari Mirasını Koruma Konferansı Bildirileri, 159-173
- Tekeli, İ., (1988) "Kentleşmeye Kapital Birikim Süreçleri Açısından Bakmanın Sağladığı Açıklama Olanakları" Defter, 5: 130 – 132
- Tekeli, İ., (1993) "İcabında Plan...", İstanbul Dergisi 4: 26-37
- Toprak, Z., (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Borsalar Maddesi", Kültür Bakanlığı Tarihi Vakfı Ortak Yayınları," 2: 300, İstanbul
- Tuncer, Ö.F., (1996) "İstanbul Tarihi Yarımada'sında Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri" Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü

- Tutel, E., (1993) “ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, 5: 215-217, Tarih Vakfı, İstanbul
- Türel, Ali; (1998) “ Kent ve Ulaşım ” 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul Tarih Vakfı Yayınları, 155-167
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2000)Bina Sayım Verileri,
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), (1985,1990,2002), Genel Sanayi ve İşyeri Sayımı Sonuçları
- Ülgen, A., S., (1939), Fatih Devrinde İstanbul 1453 – 1481, Vakıflar Umum Müdürlüğü Neşriyatı, Ankara
- Üren, D. (1992) “ Tarihi Kent Mekanlarının İşlevsel Değişim ve Dönüşüm Süreci Kapsamında İrdelenmesi ”, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).
- Üstündağ, K., (2000) “Yaya Öncelikli Ulaşım, İstanbul Toplutaşım Sisteminde Metro”, İstanbul Dergisi, 35: 25-31
- Wheeler,J., (1987), “Fortune Firms and the Fortunes of Their Headquarters Metropolises” Geografiska Annaler. Series B, Human Geography, No. 1, 69: 65-71
- Yakar, H., B., (1999) “İstanbul Metropolitan Alanda Sermaye Birikim Biçimlerinin Alışveriş Mekanlarına Etkileri”, Dünya Şehircilik Günü 23. Kolokyumu, 3. Bin Yılda Şehirler; Küreselleşme-Mekan-Planlama, YTÜ
- Yenen, Z., (1987), “Vakıf Kurumu – İmaret Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri” Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Yükseker, D., (2003) “İstanbul’un Kayıtdışı Ekonomisi” Cagito Dergisi, Bahar,Sayı:35 YKY,
- Yüzer, A.Ş., (2002) “Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimi Eğilimi- Alan Tahsisleri ve Yeni Düzenleme Stratejileri – İstanbul Örneği” Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü
- Zeren, N., (1981) Kentsel Alanlarda Alınan Koruma Planlarının Uygulanabilirliği, Doktora Tezi İTÜ
- (1949), Cumhuriyet Devrinde İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul
- (1957) “İstanbul’un Kitabı” İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü Yayınları
- (1967) “İstanbul İl Yıllığı”

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 23.01.1982

Doğum yeri Bolu

Lise 1997-2000 İzzet Baysal Anadolu Lisesi

Lisans 2000-2004 Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fak.
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Çalıştığı kurumlar

2005-2006 BİMTAŞ

2006-Devam ediyor İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü