

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL AÇIK ALAN KAVRAMI BAĞLAMINDA
İSKELE MEYDANLARININ İNCELENMESİ,
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

Peyzaj Mimarı Beste EREL

**FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Betül ŞENGEZER

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ	i
TABLO LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
ABSTRACT	viii
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın Kapsamı	1
1.3 Çalışmanın Yöntemi	2
2. MEKAN, KENTSEL MEKAN, AÇIK ALAN, KENTSEL AÇIK ALAN, KIYI VE MEYDAN TANIMLARI	3
2.1 Mekan	3
2.1.1 Kentsel Mekan	4
2.2 Açık Alanlar	6
2.2.1 Kentsel Açık Alanlar	7
2.3 Kıyısız Mekan	8
2.3.1 Kıyı Kentleri	10
2.3.2 İstanbul Kıyı Alanının Yasal Süreç İçerisinde Gelişimi	12
2.4 Meydan	15
2.4.1 Kıyı Kentlerinde Meydanlar	17
2.4.2 Meydanların Tarihsel Süreçte Gelişimi	17
2.4.3 Tarihsel Süreç İçinde Meydan Tipolojileri	26
3. İSTANBUL'DA LİMAN VE İSKELELERİNİN TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE KULLANIM VE GELİŞİMİ	29
3.1 Kıyı Alanları ve Ulaşım	29
3.1.1 İstanbul Kıyı Alanında Ulaşım	29
3.2 Liman Gelişiminin Tipolojik Modeli	32
3.2.1 Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul Limanları	37
3.3 Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul İskeleleri	40
3.3.1 Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul İskele Meydanları	42
3.3.2 Geçmişten günümüze iskelelerin fonksiyonel olarak kullanımı	45
3.4 Boğaziçi ve Boğaziçi İskelelerinin tarihsel gelişimi	48
4. GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İSTANBUL İSKELE MEYDANLARI	54
4.1 Geçmişten Günümüze İskele Meydanlarının Geçirdiği Değişimin İncelenmesi ..	54
4.2 Ulaşım Odaklı Merkez İskeleler	56
4.2.1 Araç Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler	57
4.2.1.1 Harem İskelesi Ve İskele Meydanı	58
i. Konumu	59
ii. Tarihçe	59
iii. Özellikleri	60

4.2.1.2	Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı.....	64
i.	Konumu	65
ii.	Tarihçe	65
iii.	Özellikleri	65
4.2.2.	Yaya Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler	69
4.2.2.1	Eminönü İskelesi Ve İskele Meydanı	70
i.	Konumu	71
ii.	Tarihçe	71
iii.	Özellikleri	72
4.2.2.2	Kadıköy İskelesi Ve İskele Meydanı.....	84
i.	Konumu	85
ii.	Tarihçe	85
iii.	Özellikleri	87
4.2.2.3	Üsküdar İskelesi Ve İskele Meydanı	95
i.	Konumu	96
ii.	Tarihçe	96
iii.	Özellikleri	97
4.2.2.4	Beşiktaş İskelesi ve İskele Meydanı	105
i.	Konumu	106
ii.	Tarihçe	106
iii.	Özellikleri	107
4.2.2.5	Kabataş İskelesi Ve İskele Meydanı	115
i.	Konumu	116
ii.	Tarihçe	116
iii.	Özellikleri	117
4.2.3	Sonuç ve Değerlendirme	121
4.3	Haliç İskeleleri	122
4.3.1	Ayakapı İskelesi Ve İskele Meydanı	123
4.3.1.1.	Konumu	124
4.3.1.2	Tarihçe	124
4.3.1.4	Özellikleri	124
4.3.2	Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı	128
4.3.2.1	Konumu	129
4.3.2.2	Tarihçe	129
4.3.2.3	Özellikleri	130
4.3.3	Balat İskelesi ve İskele Meydanı	134
4.3.3.1	Konumu	135
4.3.3.2	Tarihçe	135
4.3.3.3	Özellikleri	136
4.3.4	Fener İskelesi ve İskele Meydanı	141
4.3.4.1	Konumu	142
4.3.4.2	Tarihçe	142
4.3.4.3	Özellikleri	143
4.3.5	Sonuç ve Değerlendirme	150
4.4	Boğaziçi İskeleleri	151
4.4.1	Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı	152
4.4.1.1	Konumu	153
4.4.1.2	Tarihçe	153
4.4.1.3	Özellikleri	154
4.4.2	Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı	161

4.4.2.1	Konumu	162
4.4.2.2	Tarihçe	162
4.4.2.3	Özellikleri	163
4.4.3	Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı	168
4.4.3.1	Konumu	169
4.4.3.2	Tarihçe	169
4.4.3.3	Özellikleri	172
4.4.3.4	Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı	173
4.4.4	Çubuklu İskelesi ve İskele Meydanı	182
4.4.4.1	Konumu	183
4.4.4.2	Tarihçe	183
4.4.4.3	Özellikleri	184
4.4.5	Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı	187
4.4.5.1	Konumu	188
4.4.5.2	Tarihçe	188
4.4.5.3	Özellikleri	189
4.4.6	Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı	195
4.4.6.1	Konumu	196
4.4.6.2	Tarihçe	196
4.4.6.3	Özellikleri	197
4.4.7	Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı	201
4.4.7.1	Konumu	202
4.4.7.2	Tarihçe	202
4.4.7.3	Özellikleri	203
4.4.8	Salacak İskelesi ve İskele Meydanı	208
4.4.8.1	Konumu	209
4.4.8.2	Tarihçe	209
4.4.8.3	Özellikleri	209
4.4.9	Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı	214
4.4.9.1	Konumu	215
4.4.9.2	Tarihçe	215
4.4.9.3	Özellikleri	216
4.4.10	Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı	218
4.4.10.1	Konumu	219
4.4.10.2	Tarihçe	219
4.4.10.3	Özellikleri	220
4.4.11	İstinye İskelesi ve İskele Meydanı	225
4.4.11.1	Konumu	226
4.4.11.2	Tarihçe	226
4.4.11.3	Özellikleri	227
4.4.12	Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı	229
4.4.12.1	Konumu	230
4.4.12.2	Tarihçe	230
4.4.12.3	Özellikleri	231
4.4.13	Sonuç ve değerlendirme	235
5.	SONUÇ	236

KAYNAKLAR.....	239
----------------	-----

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Krier, kentsel mekan ve yapılar	4
Şekil 2.2 Kent mekanları.....	5
Şekil 2.3 Berlin, Sonycenter	6
Şekil 2.4 Coal Harbour	9
Şekil 2.5 Geçmişte Le Havre Kenti	12
Şekil 2.6 Kıyı kenti Le havre günümüz	12
Şekil 2.7 Meydanların yollara göre konumu.....	16
Şekil 2.8 Giriş yolları ile ilişki	16
Şekil 2.9 Agora (Atina).....	18
Şekil 2.10 Forum (Pompei).....	19
Şekil 2.11 Piazza del Campo (Del Campo Meydanı), Siena	20
Şekil 2.12 Küçük Ayasofya Cündi Meydanı 1922	23
Şekil 2.13 Küçük Ayasofya Cinci Meydanı'nın bugün yalnızca ismi aynı kalmıştır.....	24
Şekil 2.14 Venedik San Marco Meydanı	25
Şekil 2.15 Cinci Meydanı (Cündi Meydanı).....	25
Şekil 3.1 İstanbul Haritası	30
Şekil 3.2 Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz hududu	31
Şekil 3.3 Tipolojik gelişim modeli 1.....	32
Şekil 3.4 Tipolojik gelişim modeli 2.....	33
Şekil 3.5 Tipolojik gelişim modeli 3.....	33
Şekil 3.6 Tipolojik gelişim modeli 4.....	34
Şekil 3.7 Tipolojik gelişim modeli 5.....	34
Şekil 3.8 Tipolojik gelişim modeli 6.....	35
Şekil 3.9 Tipolojik gelişim modeli 7.....	35
Şekil 3.10 Tipolojik gelişim modeli 8.....	36
Şekil 3.11 Tipolojik gelişim modeli 9.....	36
Şekil 3.12 Tipolojik gelişim modeli 10.....	37
Şekil 3.13 İstanbul, Bizans Dönemi limanları	39
Şekil 3.14 Osmanlı Dönemi'nde iskeleler, Tarihi Yarımada.....	42
Şekil 3.15 Tophane İskelesi	44
Şekil 3.16 Tophane İskelesi	44
Şekil 3.17 19. yy.da Boğaziçi	52
Şekil 3.18 Boğaz'da bir iskele	53
Şekil 3.19 1870'lerde Boğaz	53
Şekil 4.1 Boğaz hava fotoğrafı, tez kapsamında ele alınan bölgeler	54
Şekil 4.2 Boğaziçi haritası	55
Şekil 4.3 Merkez İskeleler, 2006	56
Şekil 4.4 Yenikapı ve Harem İskeleleri	57
Şekil 4.5 Harem İskelesi ve iskele meydanı, 1931	58
Şekil 4.6 Harem İskelesi ve İskele meydanı 2006	58
Şekil 4.7 Harem İskele ve Meydanı'nın grafiksel anlatımı, yaya ve araç sirkülasyonu	61
Şekil 4.8 Harem İskelesi Gravür	61
Şekil 4.9 Harem İskelesi	62
Şekil 4.10 Harem İskelesi	62
Şekil 4.11 Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı, 1936	64
Şekil 4.12 Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	64
Şekil 4.13 Yenikapı İskelesi	66
Şekil 4.14 Yenikapı İskelesi ve otobüs durakları.....	67

Şekil 4.15	Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanının şematik anlatımı	67
Şekil 4.16	Yaya ulaşımı odaklı merkez iskeleler	69
Şekil 4.17	Eminönü İskelesi ve İskele Meydanı, 1940	70
Şekil 4.18	Eminönü İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	70
Şekil 4.19	İstanbul’da mevcut ve öneri merkezler	73
Şekil 4.20	Eminönü İskele Meydanının şematik gösterimi	75
Şekil 4.21	Yeni Camii	74
Şekil 4.22	Eminönü Meydanı	76
Şekil 4.23	Eminönü Meydanı	76
Şekil 4.24	Eminönü Meydanı 1956 İmar Hareketleri	77
Şekil 4.25	Eminönü Meydanı	77
Şekil 4.26	Eminönü-Unkapanı	78
Şekil 4.27	Eminönü meydan	79
Şekil 4.28	Eminönü meydan	79
Şekil 4.29	Yeni Camii	80
Şekil 4.30	Eminönü meydan (Boğaz İskelesi)	80
Şekil 4.31	Eminönü iskeleler	81
Şekil 4.32	Eminönü iskeleler	81
Şekil 4.33	Eminönü Yenikapı tarafına bakış	82
Şekil 4.34	Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1930	84
Şekil 4.35	Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	84
Şekil 4.36	Kadıköy İskele Meydanı şematik anlatım	89
Şekil 4.37	Kadıköy Rıhtım Caddesi	89
Şekil 4.38	Kadıköy İskelesi	90
Şekil 4.39	Kadıköy İskelesi	90
Şekil 4.40	Kadıköy rıhtım, meydan	91
Şekil 4.41	Kadıköy İskelesi	91
Şekil 4.42	Kadıköy İskele Meydanı	91
Şekil 4.43	Kadıköy	92
Şekil 4.44	Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı	92
Şekil 4.45	Haydarpaşa İskelesi	93
Şekil 4.46	Kadıköy İskelesi	93
Şekil 4.47	Üsküdar İskelesi ve İskele meydanı, 1933	95
Şekil 4.48	Üsküdar İskelesi ve İskele meydanı, 2006	95
Şekil 4.49	1933 Pervititch haritasına göre Üsküdar Meydanı şema anlatımı	99
Şekil 4.50	Günümüzde Üsküdar Meydanı şema anlatımı	99
Şekil 4.51	Üsküdar	100
Şekil 4.52	Üsküdar	100
Şekil 4.53	Üsküdar İskelesi	100
Şekil 4.54	Üsküdar İskelesi	101
Şekil 4.55	Üsküdar İskelesi	101
Şekil 4.56	Üsküdar İskelesi	102
Şekil 4.57	Üsküdar İskelesi	102
Şekil 4.58	Üsküdar İskelesi	103
Şekil 4.59	Günümüzde meydana devam eden Marmaray Metro Hattı çalışması	103
Şekil 4.60	Beşiktaş İskelesi ve İskele meydanı, 1922	105
Şekil 4.61	Beşiktaş İskelesi ve İskele meydanı, 2006	105
Şekil 4.62	Beşiktaş İskele ve Meydanı’nın şema anlatımı	109
Şekil 4.63	Beşiktaş İskelesi	109
Şekil 4.64	Beşiktaş İskele Meydanı	110
Şekil 4.65	Beşiktaş	110
Şekil 4.66	Beşiktaş, Yıldız’dan bakış	111

Şekil 4.67	Beşiktaş İskelesi.....	111
Şekil 4.68	Beşiktaş İskele Meydanı	112
Şekil 4.69	Beşiktaş İskele Meydanı	112
Şekil 4.70	Beşiktaş İskelesi.....	113
Şekil 4.71	İskele meydanından ana yola çıkış	113
Şekil 4.72	Kabataş İskelesi ve İskele Meydanı, 1926.....	115
Şekil 4.73	Kabataş İskelesi ve İskele Meydanı, 2006.....	115
Şekil 4.74	Kabataş İskelesi	118
Şekil 4.75	Kabataş meydan.....	118
Şekil 4.76	Kabataş İskele ve Meydanının şema anlatımı	119
Şekil 4.77	Haliç İskeleleri, 2006	122
Şekil 4.78	Ayakapı İskelesi ve İskele Meydanı, 1928	123
Şekil 4.79	Ayakapı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	123
Şekil 4.80	1920’lerde Ayakapı İskele Meydanı’nın şema olarak anlatımı	125
Şekil 4.81	Ayakapı	126
Şekil 4.82	Ayakapı sahil şeridi	126
Şekil 4.83	Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı, 1929	128
Şekil 4.84	Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	128
Şekil 4.85	Ayvansaray İskele Meydanı, 1929	131
Şekil 4.86	Ayvansaray İskelesi, 2007	131
Şekil 4.87	Ayvansaray iskelesi	132
Şekil 4.88	Ayvansaray iskelesi	132
Şekil 4.89	Balat İskelesi ve İskele Meydanı, 1928	134
Şekil 4.90	Balat İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	134
Şekil 4.91	Balat İskele Meydanı’nın şematik anlatımı	137
Şekil 4.92	Balat İskelesi şema anlatımı	138
Şekil 4.93	Balat	138
Şekil 4.94	Balat İskelesi	139
Şekil 4.95	İskeleden Balat’a bakış	139
Şekil 4.96	Fener İskelesi ve İskele Meydanı, 1929	141
Şekil 4.97	Fener İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	141
Şekil 4.98	Fener İskele Meydanı şema anlatımı, 1929	144
Şekil 4.99	Fener İskele Meydanı şema anlatımı	145
Şekil 4.100	Fener’de eski İstanbul Surları	145
Şekil 4.101	Fener kapı Kahvesi	146
Şekil 4.102	Fener	146
Şekil 4.103	Fener İskelesi’ne bakış	147
Şekil 4.104	Fener İskele Meydanı	147
Şekil 4.105	Fener İskele Meydanı	148
Şekil 4.106	Fener	148
Şekil 4.107	Boğaz İskeleleri, 2006	151
Şekil 4.108	Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı, 1960lar	152
Şekil 4.109	Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006.....	152
Şekil 4.110	Anadolu Hisarı İskele Meydanı’nın şema anlatımı	156
Şekil 4.111	Anadolu Hisarı Gravür	156
Şekil 4.112	Anadolu Hisarı Gravür	157
Şekil 4.113	Anadolu Hisarı İskelesi.....	157
Şekil 4.114	Anadolu Hisarı	157
Şekil 4.115	Anadolu Hisarı meydan	158
Şekil 4.116	Anadolu Hisarı meydan panoramik	158
Şekil 4.117	Anadolu Hisarı	158
Şekil 4.118	Hisar meydan	159

Şekil 4.119 Hisar'dan manzara	159
Şekil 4.120 Göksu'ya bakış	159
Şekil 4.121 Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar	161
Şekil 4.122 Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı	161
Şekil 4.123 Beylerbeyi İskele Meydanı'nın şema anlatımı	164
Şekil 4.124 Beylerbeyi	165
Şekil 4.125 Beylerbeyi İskele Meydanı	165
Şekil 4.126 Beylerbeyi İskele Meydanı	165
Şekil 4.127 Beylerbeyi İskele Meydanı	166
Şekil 4.128 Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar	168
Şekil 4.129 Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	168
Şekil 4.130 Çengelköy İskele Meydanı'nın şema anlatımı	175
Şekil 4.131 Çengelköy Haritası	175
Şekil 4.132 Çengelköy	176
Şekil 4.133 Çengelköy, Kuleli	176
Şekil 4.134 1940'larda Beylerbeyi'nden Çengelköy görünümü.....	177
Şekil 4.135 Çengelköy İskele Meydanı	177
Şekil 4.136 İskele Meydanı.....	178
Şekil 4.137 İskele meydanı	178
Şekil 4.138 Çengelköy İskelesi	178
Şekil 4.139 İskele Meydanından Boğaz görünümü	179
Şekil 4.140 İskele'den meydanın görünümü	179
Şekil 4.141 İskele Meydanı kullanımı	179
Şekil 4.142 İskele Meydanı'nda havuz ögesi	180
Şekil 4.143 Kıyıda bulunan rekreatif kullanıma örnek; Çınaraltı Kafe	180
Şekil 4.144 Çubuklu İskelesi, 1960'lar	182
Şekil 4.145 Çubuklu İskelesi, 2006	182
Şekil 4.146 Çubuklu İskelesi	185
Şekil 4.147 Çubuklu İskelesi	185
Şekil 4.148 Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar	187
Şekil 4.149 Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı	187
Şekil 4.150 Kandilli İskele Meydanı'nın şema anlatımı.....	190
Şekil 4.151 Kandilli Haritası.....	190
Şekil 4.152 Kandilli Necip Bey Haritası.....	191
Şekil 4.153 1916 öncesi Kandilli	191
Şekil 4.154 Kandilli iskele yanındaki park	192
Şekil 4.155 İskeleden parka bakış	192
Şekil 4.156 İskeleden Boğaz'a bakış	192
Şekil 4.157 Kandilli İskele Meydanı	193
Şekil 4.158 Kandilli İskelesi	193
Şekil 4.159 Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar	195
Şekil 4.160 Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı, 2006.....	195
Şekil 4.161 Kanlıca İskele Meydanı şema anlatımı	198
Şekil 4.162 Kanlıca İskelesi	198
Şekil 4.163 Kanlıca İskelesi	199
Şekil 4.164 Kanlıca İskelesi	199
Şekil 4.165 Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı, 1932	201
Şekil 4.166 Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	201
Şekil 4.167 Kuzguncuk İskele Meydanı şema anlatımı	204
Şekil 4.168 Kuzguncuk İskelesi	205
Şekil 4.169 Kuzguncuk İskele'sinden Boğaz'a bakış	205
Şekil 4.170 Kuzguncuk İskele Meydanı	206

Şekil 4.171 Kuzguncuk İskele Meydanı	206
Şekil 4.172 Salacak İskelesi ve İskele Meydanı, 1932	208
Şekil 4.173 Salacak İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	208
Şekil 4.174 Salacak, Kızkulesi	210
Şekil 4.175 Salacak	211
Şekil 4.176 Salacak	211
Şekil 4.177 Salacak	212
Şekil 4.178 Salacak Yalıları	212
Şekil 4.179 Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1918	214
Şekil 4.180 Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	214
Şekil 4.181 Vaniköy iskele	216
Şekil 4.182 Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı	218
Şekil 4.183 Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	218
Şekil 4.184 Arnavutköy İskele Meydanı şema anlatımı	221
Şekil 4.185 Arnavutköy	221
Şekil 4.186 Arnavutköy İskelesi	222
Şekil 4.187 Arnavutköy kazıklı yol	222
Şekil 4.188 Arnavutköy	223
Şekil 4.189 İstinye İskelesi ve İskele Meydanı	225
Şekil 4.190 İstinye İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	225
Şekil 4.191 İstinye 1960	228
Şekil 4.192 İstinye günümüz	228
Şekil 4.193 Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1927	229
Şekil 4.194 Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006	229
Şekil 4.195 Ortaköy balıkçılar	232
Şekil 4.196 Ortaköy Camii	232
Şekil 4.197 Ortaköy iskelesi	233

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2.1 Mekan tasarımında belirli kriterler	8
Tablo 2.2 Meydan tipolojilerinin tarihsel süreçte gelişimi	26
Tablo 3.1 Osmanlı Dönemi İskeleleri	41
Tablo 4.1 Harem İskele Meydanı Analiz Tablosu	63
Tablo 4.2 Yenikapı İskele Meydanı Analiz Tablosu.....	68
Tablo 4.3 Eminönü İskele Meydanı Analiz Tablosu.....	83
Tablo 4.4 Kadıköy İskele Meydanı Analiz Tablosu	94
Tablo 4.5 Üsküdar İskele Meydanı Analiz Tablosu	104
Tablo 4.6 Beşiktaş İskele Meydanı Analiz Tablosu	114
Tablo 4.7 Kabataş İskele Meydanı Analiz Tablosu	120
Tablo 4.8 Ayakapı İskele Meydanı Analiz Tablosu	127
Tablo 4.9 Ayvansaray İskele Meydanı Analiz Tablosu	133
Tablo 4.10 Balat İskele Meydanı Analiz Tablosu	140
Tablo 4.11 Fener İskele Meydanı Analiz Tablosu	149
Tablo 4.12 Anadolu Hisarı İskele Meydanı Analiz Tablosu	160
Tablo 4.13 Beylerbeyi İskele Meydanı Analiz Tablosu	167
Tablo 4.14 Çengelköy İskele Meydanı Analiz Tablosu	181
Tablo 4.15 Çubuklu İskele Meydanı Analiz Tablosu	186
Tablo 4.16 Kandilli İskele Meydanı Analiz Tablosu	194
Tablo 4.17 Kanlıca İskele Meydanı Analiz Tablosu	200
Tablo 4.18 Kuzguncuk İskele Meydanı Analiz Tablosu	207
Tablo 4.19 Salacak İskele Meydanı Analiz Tablosu	213
Tablo 4.20 Vaniköy İskele Meydanı Analiz Tablosu	217
Tablo 4.21 Arnavutköy İskele Meydanı Analiz Tablosu	224
Tablo 4.22 Ortaköy İskele Meydanı Analiz Tablosu	234

ÖZET

Bu çalışmada, iskele meydanlarının kentlerin gelişim süreci içerisinde meydana gelen farklı koşullar ve değişimlerden etkilenerek geçirdiği mekansal değişimlerin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda İstanbul örneği incelenerek, bir tipoloji oluşturulabilmesi adına İstanbul'un farklı bölümleri ele alınmıştır.

İlk aşamada belirlenen hedefler, izlenen yöntem anlatılmaktadır. İkinci aşamada genel kavram tanımlamaları, mekan, açık alan, kıyı alanları, meydanlar ve İstanbul kıyı alanının yasal süreç içinde gelişimi kısaca ele alınmıştır.

Üçüncü aşamada kıyı alanlarının ulaşım açısından önemi, liman alanları, bir kentte liman gelişiminin tipolojik modeli ele alınmış, sonrasında İstanbul liman ve iskelelerinin tarihi süreç içinde gelişimi anlatılmıştır.

Çalışmanın dördüncü aşamasında tez çalışması kapsamında belirlenen bölgeler incelenirken, her bölgenin konumu, genel özellikleri ve tarihsel gelişimi incelenmiştir. Tarihi süreç içindeki değişimi incelemek adına genel olarak pervititch haritalarından ve günümüz hava fotoğraflarından faydalanılmıştır.

Sonuçta ise İstanbul'un farklı bölgelerindeki farklı iskele meydan örneklerinin bölgeye ve gelişimlere göre korunması, canlandırılması ve yaşatılmasının önemi vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: İskele, meydan, kıyı, tipoloji

ABSTRACT

The aim of this research is to examine the physical changes of the wharf squares related to different conditions and changes in process of urban development. Different regions of İstanbul are examined to create a typical model.

In the first stage the aims and the process of thesis are mentioned. In the second stage, general concepts as space, urban space, squares are explained. Also legal process of İstanbul shore is examined.

In the third stage, the importance of transportation at the shores, wharfs, the typical pattern of port development are explored and afterwards the historical development process of İstanbul wharfs are investigated.

In the fourth stage, different parts of İstanbul shore which are chosen according to thesis process, are analysed, their locations, general characteristics and historical progresses are explored. To compare the differences in historical process, Pervititch maps and aerial photos of today are used.

Different locations and development areas of İstanbul are examined and these different areas also must be preserved and kept alive in different ways, in conclusion part its' importance is mentioned.

Keywords: Wharf, square, shore, typology

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı; kentsel açık alan ve kıyı mekanı kavramından yola çıkarak İstanbul İskele Meydanlarının gelişimini incelemek, bunları tipler halinde sınıflamak ve bu tipleri karşılaştırmaktır. Öncelikle İstanbul'un bir kıyı kenti olarak tarihsel süreç içerisindeki kıyı mekanlarının gelişimini, sonrasında ise iskelelerin tarihi gelişimlerini, yakın çevrelerini ve ulaşım özelliklerini inceleyerek, bunların sahip olduğu karakteristik özelliklerden (benzerlik/farklılık) yola çıkarak bir karşılaştırma yapılması hedeflenmiştir. Belirli bir tipolojik modelin oluşturulması adına, İstanbul iskelelerinin farklı bölgelerinden örnekler incelenerek tipolojiler oluşturulması amaçlanmıştır. Bu tipolojiden yararlanarak iskele meydanlarına yeni bir tanım getirilmesi hedeflenmiştir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Giriş bölümünde çalışmanın amaç ve hedefleri ele alınmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, genel kavramlara yer verilmektedir. Öncelikle mekan ve açık alan, kentsel açık alan ve kentsel kıyı mekanı tanımlanmıştır. Kentsel kıyı mekanı kavramı, kıyı kavramı ile birlikte İstanbul özelinde incelenmiş, yasal süreç içerisindeki gelişimi ele alınmış, kıyı odak noktaları olarak kıyı kentlerinin özellikleri, meydanların tarihi süreç içindeki gelişimine dayalı olarak meydanlar ele alınmıştır. Bu bölümün sonunda meydan kavramı ve meydan tipolojilerinin oluşturulmasına dayanak sağlamak için bir tablo hazırlanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, ulaşım açısından kıyı alanları ele alınıp, İstanbul'da kıyı odaklı ulaşım; ulaşım odakları olarak da iskeleler incelenmiştir. Tarihsel süreç içerisinde İstanbul limanları, iskeleleri ve iskele meydanları araştırılmış, iskele meydanlarının kullanımları ve bu kullanıma dayalı olarak fizik mekan özellikleri ve biçimleri, geçmişten günümüze süregelen kıyı meydanları biçimini sorgulamak için incelenmiştir. Liman gelişiminin tipolojik modeli genel olarak ele alınmıştır. Son olarak ise, İstanbul kıyı alanının önemli bir noktası olarak Boğaziçi'nin tarihi gelişimi ele alınmıştır.

Dördüncü bölümde, mekansal çözümlemeyi destekleyerek İstanbul'un farklı bölgelerdeki iskeleleri ele alınarak, günümüz hava fotoğrafları ve eski haritalar vasıtasıyla bir karşılaştırma yapılmış, ayrıca bu alanların genel özellikleri, tarihi gelişimleri ve ulaşım özellikleri de araştırılmıştır. İstanbul İskelelerinin konumsal, coğrafi ve yoğunluk özelliklerine göre, merkezi, Boğaziçi ve Haliç iskeleleri olarak ayrıldığı bu bölümde, iskele meydanlarının karakteristik özellikleri göz önünde bulundurularak, tipolojik bir modelin oluşturulması amaçlanmıştır.

Beşinci bölümde ise, İstanbul'un artık genel bir karakteristik özelliği olan, geçmişten günümüze süregelen iskeleleri ve iskele meydanlarının, tüm kıyı alanı ele alındığında ne kadarının korunduğunu, günümüzde bu alanların artık metropoliten bir kent olan İstanbul'un kapasitesine ne kadar cevap verdiği, bu anlamda nasıl öneriler getirilebileceği konuları yer almaktadır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada belirli bir tipolojik modelin oluşturulması için öncelikle kavram sorgulaması yapılmış, sonrasında İstanbul iskelelerinin farklı bölgelerinden örnekler incelenerek, farklı kategoriler belirlenmiştir. Bu çalışma yapılırken, geçmişten günümüze meydanların geçirdiği tipolojik gelişimin ele alınabilmesi için günümüz hava fotoğraflarından ve eski haritalardan yararlanılmıştır. Ayrıca bölgelerin tarihi gelişimleri, yakın çevreleri ve ulaşım özellikleri de incelenmiştir. Plan kararları doğrultusunda oluşan yaklaşım, bu yaklaşımın iskele ve meydanının karakteristik özelliklerine etkisi irdelenmiş, bu bağlamda meydanların ve iskelelerin karakteristik ve belirgin özellikleri vurgulanmıştır. Seçilen alanlarda fotoğraf çalışması ve mekanlarda çeşitli incelemeler yapılmıştır. Ayrıca tez çalışması süresince, yüksek lisans ve doktora tezleri, konu ile ilgili çeşitli yayınlar, makaleler ve internet kaynakları incelenmiştir.

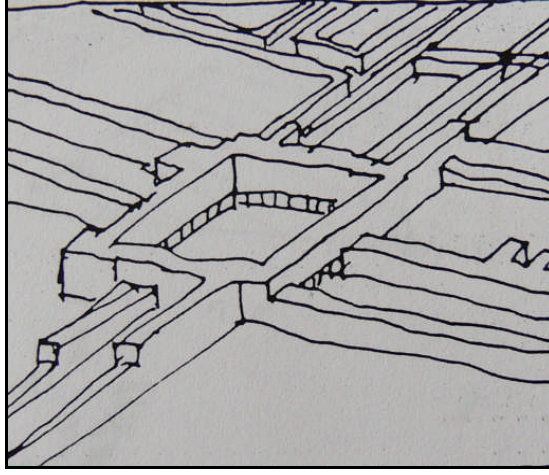
2. MEKAN, KENTSEL MEKAN, AÇIK ALAN, KENTSEL AÇIK ALAN, KIYI VE MEYDAN TANIMLARI

Bu bölümde, tez çalışması içerisinde yer alan önemli kavram tanımları yapılmıştır. Çalışma ele alınan kavramlar doğrultusunda sürdürülmüştür. Sonraki bölümlerde iskele meydanları kentsel açık alan ve kıyı kavramı bağlamında incelenmiştir.

2.1. Mekan

Mekan sözlük anlamıyla bir şeyin, bir kişinin bulunduğu, bir eylemin veya olayın geçtiği veya gerçekleştiği, belli bir kullanıma ayrılmış yer olarak açıklanır. Mekan, zaman ile birlikte tüm cisimlerin var olması için gerekli iki koşuldan biridir. İkisi birbirinden ayrılamaz, var oluş zamandan bağımsız düşünülemez. İnsan doğayı ve çevresini geçmiş deneyimlerinin ışığında algılar, dolayısıyla bu algılama kişiye göre değişir. Mekanın ölçülebilir (nesnel olan) ve ölçülemeyen (öznel olan) yönü vardır (Mesutoğlu, 2001). Mekan, varlıkların birbirlerine göre konumlarının kurduğu ilişki, tüm eylemlerin kurduğu sahne, gereklilik, gereç olarak da tanımlanmaktadır. Çevrenin yaşanan, algılanan çok boyutlu bir görünümüdür (Çubuk ve diğerleri, 1998). Doğal özellikleri dışında, mekana insanların kazandırdığı belirli karakteristikler vardır. İnsan-mekan ilişkilerinden doğan çeşitli tip ve boyutlardaki mekansal gereksinimler, beşeri yerleşimlerin fiziksel büyüklüğü içinde somut mekanı biçimlendirmektedir (Çınar, 1994).

Mekanı ortaya koyan ve belirginleştiren mekan sınırlayıcılarıdır. Yeryüzü, gökyüzü, çalılar, ağaçlar, yer örtücüler, çiçekler, duvarlar, tavanlar, girişler, kolonlar ya da bunların kombinasyonları, alanı sınırlandırarak mekanın tanımlanmasına katkıda bulunurlar. Peyzaj Mimarlığı'nda da mekan oldukça önem taşımaktadır. Bu disiplinde amaç doğal ve yapay elemanları beceri ile kullanarak, mekan ve mekanlar oluşturma, öncelikle de doğayı koruma ve doğa ile yapay elemanları bağdaştırma çabaları olmaktadır (Çınar, 1994).



Şekil 2.1. Krier, kentsel mekan ve yapılar, Kaynak: Krier, 1979

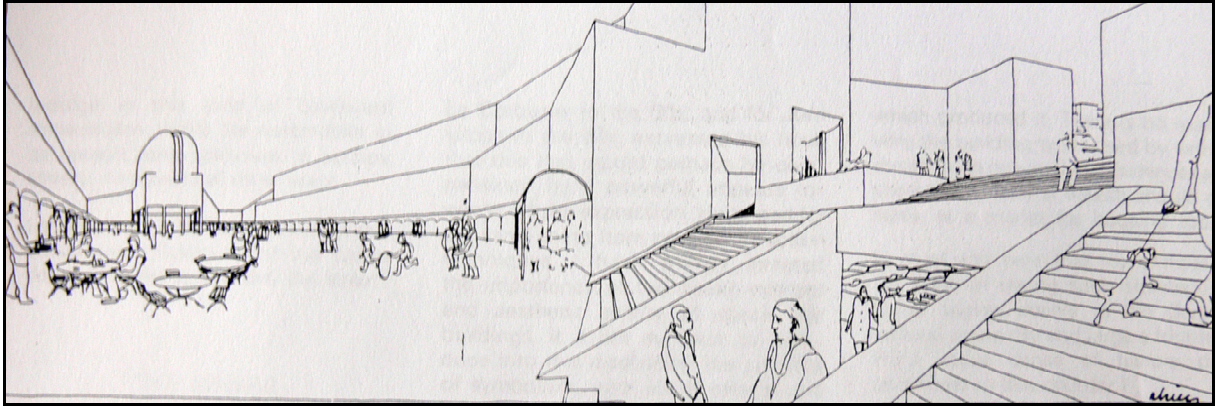
2.1.1. Kentsel Mekan

Kentsel mekanlar ise, kentte yapılar arasındaki tüm mekanlar, fiziksel açıdan sınırları, biçimi, olan mekanlardır (Yenen, 2004). Kentsel mekan, kapalılık hissi vermelidir. Amacına uygun olarak hizmet verebileceği bir açık alan yaratılmış olmalı ve kullanıcıları bulunmalıdır (Uçak, 2000). Boyut ve donatım gibi nitelikleriyle de yapılacak eylem ve etkinliklere uygunluk göstermelidir (Çınar, 1994). Bu öğelerden biri eksik olursa, kentsel mekan özelliğini yitirmiş olur (Uçak, 2000). Kentsel mekan aynı zamanda mekanın modern topluma özgü yerleşme biçimidir. Kent fiziksel olarak temelde, eylemleri barındıran yapılardan oluşmuştur. Bu yapıların dışında kalan tamamlayıcı alanlarla birlikte kentsel mekanın sınırları fiziksel olarak çizilmiş olur. Bu sınırlar içindeki payı ve dışındaki alanın oluşturduğu bütünlük, kentsel mekanın tanımlanmasında esas olarak alınır. Buna göre kentsel mekana “yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür” tanımlaması getirilebilir (Gül, 1989).

Kentler yalnızca insanların barınma ihtiyacını karşılayan yapılardan oluşmazlar. Toplu yaşamla gelen bir dizi gereksinimlerle beraber ortak yaşam alanları doğar. Uygarlık türü, gelişmişlik derecesi, kültür yapısı ya da yönetsel yaptırımın etkisiyle, kentlerde bu gereksinimleri karşılayan nitel ve nicel düzeyleri zaman ve mekanda farklılaşan bir çok yapılanmış ve yapılanmamış alanlar oluşur. Kentsel dokuda algılanan dış mekanlar her zaman boşluk değildirler. Doğal-yapay doluluk ve boşluklar, kentsel mekanı sınırlar ve betimler,

dolayısıyla kamusal mekan kavramına, yaşamı çevreleyen tüm öğelerin ve kentsel çevrenin bir parçası olarak bakmak gerekir (Çubuk ve diğerleri, 1998:25-54).

Altan, mekanların başarılı bir niteliğe, ruha kavuşmasında, malzeme, biçim, doku, renk, ışık, gölge gibi tasar öğelerinin önemini vurgulamasının yanı sıra, mekanların insanın fiziksel ölçülerine uygun, duyu organlarına cevap veren ve aynı zamanda alışkanlıklarına, tepkilerine, içgüdülerine uygun olarak düşünülmesi gerektiğini belirterek, mekan ve kullanıcı ilişkisini vurgulamaktadır (Altan, 1992). Kentsel mekan oluşturulurken temel amaç, doğal ve yapay elemanları, akılcı bir biçimde kullanarak ve öncelikle doğa koruma ilkesini göz önünde tutarak, getirilecek yapı elemanları ile doğa ile uyumlu kılmaktır (Çınar, 1994). Kentsel mekanın ve çevresinin anlamlandırılabilmesi için bağlantılar ve çeşitlilik gerekir. Bu çeşitlilik mekansal ilişkilerle kurulur. Mekansal kapalılık sosyalleşmenin artması için önemli bir etmendir. Ayrıca sınırlamalar mekanın görsel kalitesini artırır (Turgut, 1999).



Şekil 2.2. Kent mekanları, Kaynak: Krier, 1979

Çeşitli mekanların birleşmesiyle çevre oluşur. Çevre mekanın üstünde yer alır. Mekan çevrenin bir alt birimini oluşturur (Altınçekiç, 2003). Çevre canlı ve cansız varlıkların karşılıklı etkileşiminin bütünü olarak da tanımlanmaktadır (Karabey, 1978). Günümüzde teknolojik, endüstriyel büyüme ile beraber dünya nüfusunun da hızla artması yaşam ortamlarını direk ve dolaylı olarak etkilemektedir. Doğal ortamların giderek yok olması, çevreye ve ekolojik ortama¹ büyük zarar verirken, insanları da gittikçe kapalı ortamlar içerisine hapsetmektedir. Bu noktada kentler içinde oluşan açık alan ve kentsel mekanlar önemli birer gereksinim haline gelmektedir. Bu alanlar aynı zamanda ulaşım için de birer kilit

¹ Ekoloji: Çevre bilimi, Canlı varlıkları yaşadıkları tabi ortamla ilişkileri bakımından inceleyen bilim dalı.(Çepel, 1995: 64)

noktası, birleşme noktası olmuştur. Kıyılar, meydanlar, yeşil alanlar kentsel açık alanları oluşturmaktadır.



Şekil 2.3. Berlin, Sonycenter, Kaynak: www.fig-st-die.education.fr.

2.2. Açık alanlar

Kent içinde veya dışında doğal peyzaj içerisinde formel olarak düzenlenmemiş, belirli bir arazi kullanım özelliğine sahip veya belirli işlevlere yanıt veren alanlara açık alanlar denir (Yenen, 2004; Balta, 1986). Kent ölçeğinde açık alan kent insanının eylemlerini içeren, aydınlatma, havalandırma, mikro klima, ses düzeni, koruma, sığınma olanakları gözetilen yapılar arasındaki her türlü üç boyutlu düzenlemedir (Yenen, 1983). Kent mekanına ölçü, renk, form, silüet yönünden çeşitlilik ve estetik kalite getirirler, doğanın dinamizmini kazandırır. Kentlerde, yapı kitlelerinin oluşturduğu katı, formal kalıbı yumuşatarak, kentin daha organik bir doku kazanmasını sağlar. Kent içinde, insan ve çevresi arasında ölçü yönünden denge kurarlar (Uçak, 2000; Çolpan, 1996). Gold, açık alanları kent mekânlarında toprak ve su üzerinde, araçlar veya binalarla kaplanmamış, kentsel mekânda gelişmemiş herhangi bir alan olarak tanımlamıştır (Woolley, 2003:2).

Günlük kent yaşamında, açık alanlar; sosyal, çevresel, ekonomik ve sağlıkla ilgili sebeplerden ötürü oldukça önem taşımaktadır. Açık alanların çeşitli tip ve kategorilere ayrılması zaman zaman bir planlama aracı olarak ele alınmıştır. Lynch (1981) açık alanları; bölge parkları, meydanlar, iş merkezleri, lineer parklar, macera oyun alanları, metruk alanlar, çocuk oyun alanları, spor sahaları olarak tanımlamıştır. Bu tipoloji yeşil açık alanlardan ziyade, kent içi yapılaşmanın yoğun olduğu bölgeler için daha ağırlıklıdır. Londra Planlama Danışma Kurulu

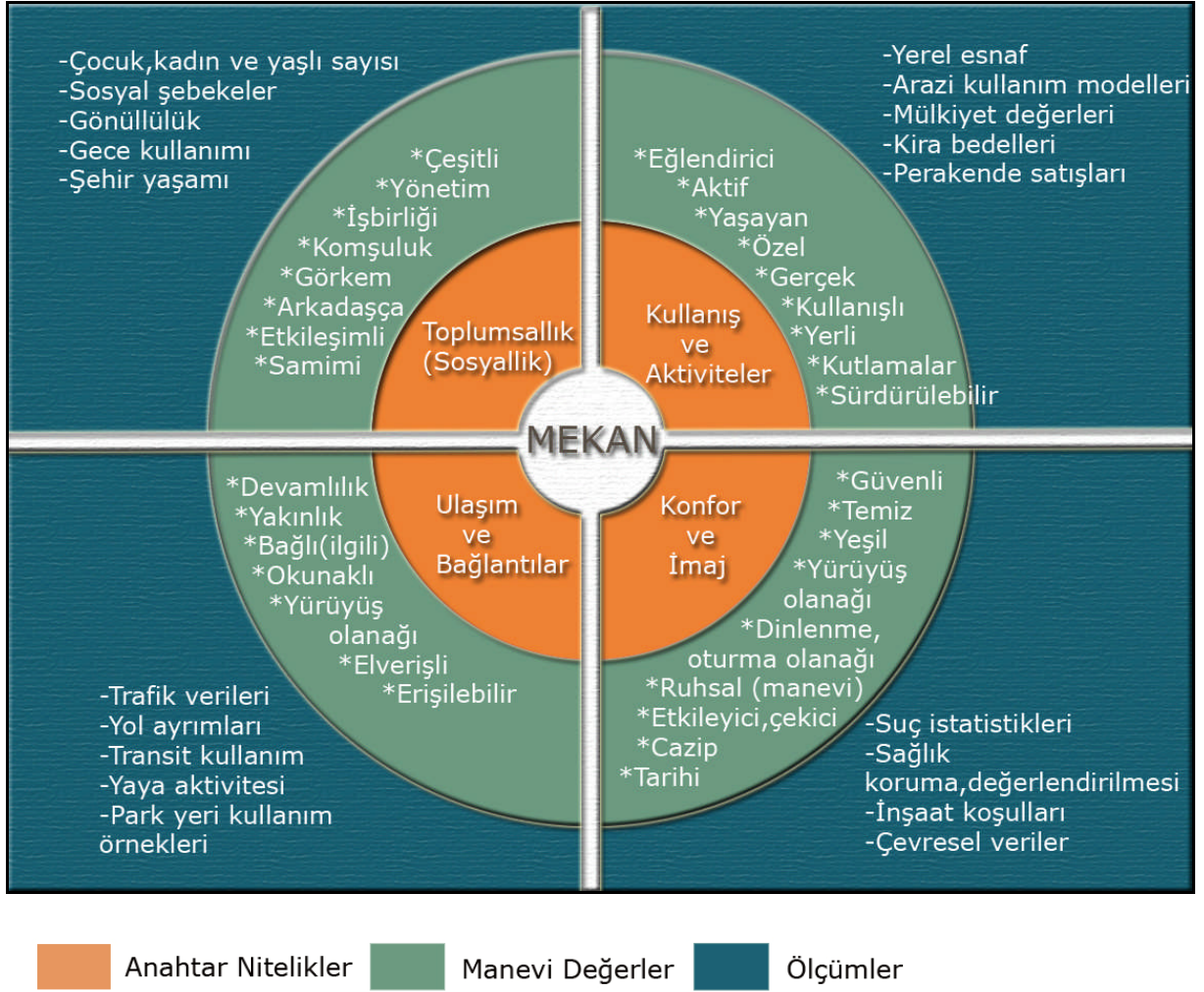
tarafından ele alınan bir başka araştırmada ise; küçük yerel parklar, yerel parklar, mahalle parkları, kent parkları, bölge parkları ve lineer açık alanlar olmak üzere bir hiyerarşi oluşturulmuştur (Woolley, 2003).

Mekan tasarımını ele aldığımızda, fonksiyonel ve kullanışlı mekanların yaratılması için ele alınması gereken bir çok önemli kriter oluşmaktadır. (Tablo 2.1)

2.2.1. Kentsel Açık Alanlar

Kentsel açık alan ise, duvarları olan, bir yapının çevresinde oluşmuş, belirli yoğunlukta yapılardan oluşan ve doğrultusu olan bir mekândır. İşlevsel olarak düzenlenmiştir (Yenen, 2004). Kısmen sınırlandırılmış, biçimi yatay ve dikey elemanların birbirine uyumu ile tamamlanan hacimdir. Açık alanlarda yatay boyutlar dikey boyutlardan daha fazladır. Mimari mekânla kıyaslanırsa daha az geometriktir. Çünkü açık alanlar tam kapalı hacim değildirler (Yenen, 1983). Rob Krier'e göre açık alanlar "bireylere istemli ve istemsiz, gelişigüzel, hareketlilik sağlayan, içinde sürekli ve yönlendirilmiş bir hareket düzeninden çok oturma imkânı veren ve hareketliliğe zorlamayan mekânlardır." (Giritlioğlu, 1991:49) Kentsel açık alanlar birçok kentsel işlevin kesiştiği, kentsel mekan içinde çeşitli mekansal öğelerin bir araya geldiği düğüm noktalarıdır. Düğüm noktaları genellikle yoğun insan ve taşıt trafiğinin kesiştiği yol mekanlarıdır ve işlevsel olarak büyük önem taşırlar (Çolpan, 1996).

Günümüzde küresel kültür, rekreasyon ve fiziksel aktiviteler için çok daha fazla açık alan gereksinimi oluşturmaktadır. Birçok ülkede artan orta sınıf ve değişen çalışma düzenleriyle, çoğu insan daha fazla boş vakte sahip oldu. Artan zaman ve ulaşım olanaklarıyla beraber turizmde de genel anlamda bir artış görüldü (Breen,Rigby, 1996:16). Kentte işe, okula, alışverişe gitmek gibi yaptığımız günlük aktiviteler için fiziksel bir çevre oluşturulmuştur ve bu çevre belirli bir düzene sahiptir. Bununla beraber bir seçenek olarak insanların boş vakitlerini değerlendirmeleri için var olan dış mekânlar da insanların çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmiştir. Bu alanların düzenlenmesi ise aktif veya pasif sosyal aktiviteler gibi çeşitli ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak bunların etkisiyle yapılmalıdır (Woolley, 2003:2).



Tablo 2.1. Mekan tasarımında belirli kriterler, Kaynak: www.pps.org.

Açık alanlar, kültürel olarak önemli bir etki yarattıkları gibi, sağlık, estetik ve çevre açısından da fayda ve olanaklar yaratırlar (Woolley, 2003:5).

2.3. Kıyısız Mekan

Kıyı sözlük anlamı olarak, deniz, göl, akarsu gibi her türlü tabii su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi olarak tanımlanmaktadır. Denizin en alçak çizgisi ile kara arasındaki temas bölgesi olarak da tanımlanır (Meydan Larousse, Cilt 11). Deniz kıyılarının şekli, toprağın yapısı, dağ ve akarsuların konumu, denizin derinliği gibi çeşitli nedenlerle bölgeden bölgeye büyük değişiklikler gösterir (Temel Britannica, Cilt 10). Kıyı alanı tüm canlı öğelerin birbirine kenetlendiği çevresel bir bütün oluştururken aynı zamanda tarihi süreci ve veri

zenginlikleriyle, insanın da bu sürece katılmasıyla yaşayan, ürün alınan ve tüm insan eylemlerini de barındıran bir çevre bütünüdür (Karabey, 1978). Yerleşmeler arasında bağlantıların sağlanması, deniz ulaşımının tarihsel gelişimiyle, kıyıların elverişli kesimleri önemli yerleşim alanlarına dönüşmüştür. Kıyılarda ilk küçük yerleşmeler tarımsal amaçlı veya balıkçılık amacı ile kullanılmaktaydı. Kentleşme ve sanayileşmenin etkisiyle doğal varlıkların ve kıyının tahribi söz konusu olmuştur (Musayev, 2003). Kıyı mekanı ülkesel çevre planlamadan soyutlanmadan, ülkesel doğal ortamın bir alt parçası olarak ele alınmaktadır. Taşıdığı yüksek potansiyel ile ülkesel çevre planlamada önemli bir veri oluştururken aynı zamanda plansız ve yanlış kullanımı ile doğal bütünlüğü tahribe uğrayan bir kaynak haline gelmiştir. Kıyılar tarihin başlangıcından beri yerleşim için ve daha bir çok sebeple insan elinin değmesiyle gittikçe şekil değiştirmiş, kaynak ve mekan ihtiyacının artmasıyla da özelleşmeye, kirlenmeye hatta yok olmaya başlamıştır (Karabey, 1978).

Günümüzde kıyı alanlarında inşa edilmemiş bölgeler neredeyse hiç kalmamıştır. Yapılaşmanın bu kadar yoğun olması kıyı zonunda deformasyonlar meydana getirmektedir. Deformasyonun derecesi de kentsel gelişimin yoğunluğuna göre artar. Kıyı alanında yer alan fonksiyonlar, kıyının kendisini hızla tüketirken, kentte yığılma, yoğunlaşma gibi problemlere neden olur. Bunların sonucunda çevresel bakımdan önemli olan bu bölgelerin kültürel, ekonomik ve sosyal olarak yeniden keşfedilip geliştirilmesi amacıyla yeni planlama çalışmaları yapılmaktadır (Alkay, 1995).



Şekil 2.4. Coal Harbour, Kaynak: www.thehulpertgroup.com

2.3.1. Kıyı Kentleri

Kıyılar tarihin başlangıcından beri uygarlıkların yerleşim yerleri olmuştur. Kıyı alanları yerleşim ve kullanım amaçları açısından sosyal bir önem kazanmıştır. Ayrıca, yerleşim merkezleri için bir çıkış noktası, bir kapı özelliği taşımaktadır. Kıyı alanları başlangıçtan beri, kentin hoş, zengin ve önemli bir simgesi haline gelmiştir. Denize kıyısı olan kentler, kentsel dış mekanları en canlı ve en zengin olan kentlerdir (Musayev, 2003; Şener, 1987; Balta, 1986). Ayrıca şehir su kenarında oldukça çekici bir kent özeği kurar. Bu alanlar sundukları doğal, estetik, ekonomik ve coğrafi olanaklar nedeniyle ilk çağlardan beri insan toplulukları için çok değerli yerleşme alanları olmuşlardır. Günümüze kadar ulaşan çeşitli tarihi ve mimari mirası barındırmışlardır (Balci, 2002). Bu alanların yerleşim, ulaşım, turizm, rekreasyon, endüstri kullanımı gibi bir çok kullanım şekli bulunmaktadır. Dünyadaki büyük kentlerin kıyı kenarlarında gelişmeleri bir tesadüf değildir, kıyı kentlerinin dinamizmi ve dünya ölçeğinde ilişkilerin dinamizmi birbiriyle bağlantılı olarak düşünülmektedir. Tabi bu her kıyı kentinin büyük kent olarak gelişme gösterdiği anlamına da gelmez, çünkü bu gelişim beraberinde başka şartlar da gerektirmektedir. Fakat kıyı mekanının bu gelişim için oldukça zengin olanaklar sunduğunu ve kara konumuna göre daha avantajlı olduğu söylenebilir (Erkök, 2002). Genellikle kara ve deniz ulaşım hareketlerinin birleşim noktası olan kıyı mekanı, ekonomik faaliyetlerin ve nüfusun yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Kıyı mekanı, kenarında oluşan bir kente, genel bir görünüm, fazladan bir ulaşım olanağı, yeşil dokudan bağımsız bir dinlenme ve yenilenme alanı kazandırır. Ayrıca kentsel kıyı alanlarının su kaynağı olarak da oldukça önemli bir işlevi vardır (Balta, 1986). Su kaynağı olarak bu alanlar, kentsel estetiğin sağlanması, su yolu nakliyatı için altyapıyı oluşturması, turizm ve rekreasyon aktiviteleri için çekim alanlarının yaratılması, endüstriyel faaliyetlerin yer seçimi ve gelişimi, kullanılmış suyun uzaklaştırılması, balıkçılığın gelişimi ve içme suyu problemi yaşayan kentlerde içme suyunun teminidir (Musayev, 2003). Kıyı kentlerde bir çekim ve odak noktası olmuştur.

Kıyı kentleri kamusal anlamda da oldukça önem taşımaktadır. Eğlence, çalışma, alışveriş ve çeşitli rekreatif faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlardır. Çeşitli kamu kullanımlarının yanı sıra güzel bir görünüm sunarlar. Kentsel mekan olarak kıyı alanları rekreatif eylemlerle beraber su görünümünü de birleştiren kesinlikle reddedilemeyecek alanlar oluştururlar (Breen,Rigby, 1996).

Kent-kıyı ilişkilerini ele aldığımızda, günümüzde birçok büyük metropolün, büyük tersanelerin, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin, liman olmanın getirdiği üstünlükler nedeniyle kıyı boylarında geliştiği görülmektedir. Kıyı alanlarının sahip olduğu bu önemli potansiyeller her dönemde, hem toplum, hem de yabancı turist ve tüccarlar için çekim kaynağı olmuştur. Bu alanlar kentte önemli bir gelişim ve değişim unsuru olmuştur (İnan, 2005; Musayev, 2003; Balcı, 2002). Fakat kıyı alanındaki yerleşimler çarpık kentleşme, yapım faaliyetleri ve kentsel atıklarla kıyı alanına zarar verirler (Alkay, 1995). Önemli bir ulaşım ağının üzerinde olma, yapay bir kentten çok doğal bir kent olma, farklılıkları bir arada bünyesinde toplaması, açıklık, hareket kıyı alanının kente kazandırdığı mekansal özellikler olarak sayılabilir (Erkök, 2002). Kent ve kıyı arasındaki ilişkiler sürekli etkileşim içinde olmasına rağmen çeşitli dinamiklerin etkisiyle zaman zaman kesintiye uğramış sanayi süreciyle de kopma noktasına gelmiştir (Kılıç, 1999:10).

İnsan-su ilişkilerini incelersek ilk insanlardan itibaren yerleşimlerin genellikle su kenarında olduğu bilinmektedir. Bunun sebeplerinden birincisi içme suyu ihtiyacını kolayca karşılayabilmektir, ayrıca su kenarları çok çeşitli hayvan ve bitki yaşamını destekleyen farklı ve zengin ekosistemleriyle avcı toplayıcı insanlar için oldukça çekici ortamlar oluşturmuyordu. Su aynı zamanda saldırılara karşı faydalı bir koruma sağlamaktaydı. Günümüzde sanayileşme ve şehirleşme düzeyi ile birlikte açık alan ve kıyı alanlarının kişilerin doğal ve ruhsal dengelerini korumadaki rolü de artmıştır. Büyük şehirlerde her yıl daha çok insan yoğunluğu giderek artan kapalı mekanlarda çalışıyor ve yaşıyor. Bu nedenle insanların bu kapalılık duygusunu bir şekilde dengeleyebilmeleri açısından açık alanlar büyük önem taşımaktadır. Kıyı alanları kentlerde sağlıklı yaşam için bir çerçeve belirlerken çevresel ihtiyaçların büyük bir bölümünü de karşılamaktadır (Erkök, 2002; Şener, 1987; Balcı, 2002). Savunma, ulaşım ve ekonomik aktivitelere dayalı mekansal örüntüde odak noktalarını meydanlar, iskele ve iskele meydanları oluşturmaktadır.



Şekil 2.5. Geçmişte Le Havre Kenti, Kaynak: www.bmlisieux.com



Şekil 2.6. Kıyı kenti Le havre günümüz, Kaynak: www.lehavrepassions.canalblog.com

2.3.2. İstanbul Kıyı Alanının Yasal Süreç İçerisinde Gelişimi

Kentin kuruluşundan bu yana yer alan çeşitli stratejiler, farklı dönemler içerisinde kentin biçimlenmesinde oldukça büyük rol oynamıştır. Bu sayede kent-kıyı ilişkisi çeşitlenmiş, kimi zaman kopma noktasına gelmiş kimi zaman ise zenginleşmiştir (Kılıç,1999).

Osmanlı döneminde surların önemini yitirmesiyle kent-kıyı ilişkisi çeşitlenmeye başlamıştır. Yasal süreci ele aldığımızda, İstanbul ilk kez 1857’de 14 belediye bölgesine ayrılmıştır. Bunların 11 tanesi kıyı alanında bulunmaktadır. Boğaz’da yer alan bu belediyeler, daha bu dönemde kıyılardaki gelişimi ve gelişme eğilimini ortaya koymaktadır (Kılıç,1999).

Cumhuriyet dönemindeki yeni yapılanmalar, İstanbul'un gelişim ve biçimlenmesinde etkili olmuştur. Yeni yasaların geliştirilmesi, sosyal ve kültürel yaşamdaki değişim, kentin günümüze kadar olan gelişimini etkileyen Prost Planı, 1930 ekonomik krizi kentin şekillenmesine etki ederken, aynı zamanda kıyı-kent ilişkilerini de etkilemiştir. Dönem içerisinde olumsuzluklar olmasına rağmen kentin tümüyle çökmemesinin sebebi; endüstri birikimi, bir liman olarak uluslar arası ticaretteki yeri ve önemi, bir kültür ve uygarlık merkezi olmasıdır. Cumhuriyet kıyı alanlarında nüfus artışı ve bu alanların kaderine terk edilmesi, kıyıları doğrudan etkileyen olaylardır. Ayrıca bu dönemde suyun ticari ve ulaşım dayanan kullanımı dışında, yüzme gibi farklı işlevlerle öne çıkmasıyla plajlar açılmış ve böylece kıyı alanları dinlenme ve eğlenme gibi farklı bir fonksiyon kazanmıştır. Bu dönemde kendi kaynaklarına dayalı bir gelişimi hedefleyen politikalar, öncelikle liman alanları olmak üzere, sanayi kuruluşlarının devletleştirilmesini öngörmüştür. Kent gelişimini etkileyen önemli faktörlerden biri de budur (Kılıç,1999).

Kıyının Türk hukukundaki ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi, 1926 yılında kabul edilen 743 sayılı Medeni Kanun'da yer almıştır. Ayrıca kıyıların kullanımı herkesin yararlanmasına açılmıştır (Kılıç,1999).

Cumhuriyet döneminde yapılan Prost planında öncelikle kentin bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının gelişmesine yönelik öneriler yapılmıştır. Planda Yenikapı hem Avrupa hem de Asya'ya bağlanan bir odak noktası olarak önerilmiştir (Kılıç,1999).

1950 sonrasında çok partili dönem, sanayinin artışıyla gelen problemler, kırsal alanlardan kopuş, artan sorunlar, kirlilik, gecekondu problemi, ulaşım ve sınırlı aktiviteleri içeren kıyı dolguları, kent-kıyı ilişkilerini oldukça sınırlamıştır. Sonraki dönemde Menderes dönemi imar çalışmaları yer almaktadır. Bu operasyonların asıl hedefi ulaşım kanallarının genişletilmesi, ıslah edilmesi ve yoldan denize pencereler açmaktır. Bu dönemde kentin denetimsiz ve plansız gelişimi kıyı-kent ilişkisini etkilemiş ve kıyıdan kopma süreci devam etmiştir (Kılıç,1999).

Planlı kalkınma döneminde sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir. Sanayinin planlı desantralizasyonu ve kıyıların turizm potansiyelinden yararlanmak üzere turizm teşvik edilmiştir. Sonraki aşamada, 1972 yılında 1605 sayılı yasa çıkarıldı. Bu yasa ile kıyı kuşağının 10 m.den az olmamak koşulu ile İmar İskan Bakanlığı tarafından saptanacağı belirtilmiştir. İki yıl sonra çıkarılan yönetmelikle kıyı şeridi 100 m.ye çıkarılmış ve kıyının

ayrıntılı bir tanımını yapılmıştır. Bu şerit içinde kamu yararına açık olmayan yapıların yapılması yasaklanmıştır. 1982 Anayasasında kıyı kullanımının devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu, bu alanlarda kamu yararına aykırı bir kullanım olmayacağı hükme bağlanmıştır (Kılıç,1999).

Boğaziçi Kararnamesi ile Boğaziçi'nde sürekli denetim sağlayacak bir kurumun oluşturulması istenmiştir. 1983 yılında çıkarılan Boğaziçi'nin kültürel ve tarihsel değerlerini kamu yararı gözeterek korumak ve geliştirmek, nüfus yoğunluğunu artırıcı yapılaşmayı sınırlandırmak amacıyla çıkarılan 2960 sayılı Boğaziçi Yasası, Boğaziçi Kararnamesinin benimsediği ilkeleri yenilemiştir. Boğaziçi'nde kıyı şeridi ve "öngörünüm" bölgesinde konut yapımı yasaklanmıştır. Kıyının ancak kamu yararına kullanılabileceği hükmü getirilmiştir. Ayrıca kömür ve akaryakıt depoları ve sanayi tesislerinin kurulması yasaklanmıştır (Kılıç,1999; Balcı,2002).

1984 sonrası kıyıdan geri çekilme süreci başlamıştır. 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Yasası, sahil şeridini imar planı olan yerlerde 30 m.den 10 m.ye, plan olmayan yerlerde 100 m.den 30 m.ye indirmiştir. Bu yasa kıyı kenarının tespiti, dolgu alanlarına ilişkin, izin, planlama ve denetlemeye dair tanım ve ifadeleri içerirken, eski mevzuata göre kıyıda daha fazla yapılanma hakkı vermektedir (Kılıç,1999).

Kıyıların yeniden geliştirilmesi sürecinde, etkili gelişmelerden biri, doğu ve batı yakasında yapılan kıyı dolguları ve kazıklı yollardır. Bununla kentin altyapısını, ulaşımını iyileştirme fırsatı yakalanacak ve kentin açık alan ihtiyacı karşılanacaktır. Bu dönemde kıyı yasalarındaki iptaller ve değişimler devam etmiştir. 1990 yılında çıkarılan 3621 sayılı Kıyı Yasası imar planlarına öncelik vermiştir. Bu da yapılaşmamış alanları veya sadece çevre düzeni planına tabi alanları ve kesin bir uygulama imar planına konu olmayan kıyı kesimlerini mümkün olduğunca koruma amacına uygundur (Kılıç,1999). 1992 yılında 3830 sayılı kanun ile sahil şeridi tanımını değiştirilmiş, yeni kanuna göre sahil şeridi iki kuşağa ayrılarak, her kuşak için ayrı yapılaşma koşulları belirlenmiştir(Balcı,2002).

2.4. Meydan

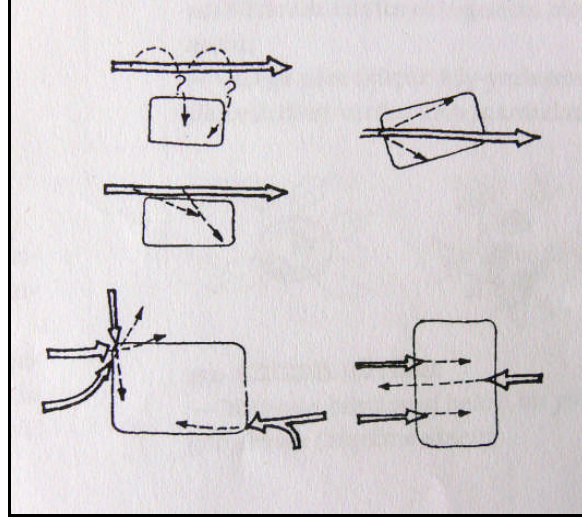
Tarihten günümüze kentsel yaşamın en yaygın kullanım alanı kentsel açık mekanlardır. Kent meydanları, kentsel açık mekanların en etkin kullanılan ögesidir (Özer ve diğerleri, 2005:96). Sözlük anlamı olarak meydan geniş, düz ve açık yer, alan olarak tanımlanır (Meydan Larousse, Cilt 13). Meydanlar, toplumun organik bir parçasıdır. İnsanlar tüm kültürlerde, bir araya gelmek, buluşmak, günlük sorunları tartışmak ve alışveriş yapmak gibi amaçlar için meydanlara ihtiyaç duymuşlardır (Uçak, 2000:5). Meydanlar bireylerin açık alanda daha büyük kalabalık gruplar halinde bir araya gelebilmeleri, insanlar arası ilişki ve bilgi alışverişini sağlayabilmeleri için düzenlenmektedir (Turgut, 1999:27). Krier'e göre meydanlar, insanların kentsel mekan kullanımını ilk keşfettikleri alanlardır (Krier; 1979).

Bir kentte; kamu binalarının yerleşim yerleri, büyük tören yerleri, başlıca toplanma ve dağılma mekanları, binalar çevresinde yer alan tiyatro, sinema, restoran, kafe vb. gibi dinlence ve eğlence mekanları, alışveriş ve pazar yerleri, ticaret merkezleri çevresindeki mekanlar ve trafik kavşaklarıyla ilişkili mekanlar mekan çeşitliliğini ortaya koyarlar. Kentlerde belli merkezler yani meydanlar vasıtasıyla, kent dokusunun bu farklı parçaları arasında bir bağlantı ve orantı kurmak mümkün olur. Meydan açık bir alanın etrafında yapıların gruplaşması sonucunda, kontrollü, savunması kolay ve çeşitli etkinliklere olanak sağlayan bir mekan olarak ortaya çıkmıştır. Meydanlar merkez özelliği gösterir. Yerleşmelerdeki gereksinimlere, yoğunluğa göre birden de fazla oluşabilen bu merkezler kent içi bağlantıların birleşme noktaları olarak da ortaya çıkmıştır (Balta, 1986; Mesutoğlu, 2001). Kent meydanlarının başarılı olmasında üç boyutlu çerçeve, iki boyutlu doku ve mekandaki objelerin yerleşimi önem taşır. Üç boyutlu çerçeve, kapalılık derecesi, mekanın sınırlarını, sınırlayıcı elemanlarını; iki boyutlu doku, zemin düzlemi malzemeleri, içerik ve kompozisyonu belirler. Mekandaki objeler, heykel, su, ağaç gibi elemanlardır. Odak noktalarını oluşturur ve mekanı algılanır kılarlar. Objeler merkezi belirlemek için kullanılır, mekana canlılık verirler (Turgut, 1999).

Meydanların yollara göre konumu ve giriş yolları ile ilişkisini ele alırsak;

Yollara göre konumu;

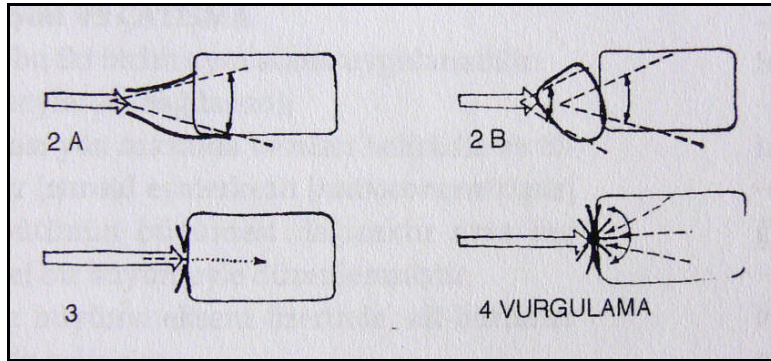
Ayrı(kapalı) meydan/Bitişik/Boyunca/Boydan boya geçilmiş/Bağlantıların konumu (Birkan ve diğerleri, 2005)



Şekil 2.7. Meydanların yollara göre konumu, Kaynak: Birkan ve diğerleri, 2005

Giriş yolları ile ilişkisi;

Erime ve kesin sınırın olmaması/Kerte kerte bağlanma/Ani giriş/Girişin vurgulanması (Birkan ve diğerleri, 2005)



Şekil 2.8. Giriş yolları ile ilişki, Kaynak: Birkan ve diğerleri, 2005

Meydanların biçimi ise geometrik/kuralsız, eksenellik/merkezsellik, tek hacim/baskın hacim, tamamlanmış çevre duvar/tamamlanmamış çevre duvar şeklinde ele alınmıştır (Birkan ve diğerleri, 2005).

Ülkemizde bu mekanlar antik dönemden Cumhuriyetin ilk dönemlerine kadar kentin temel ögesi olarak kent kültürünün önemli bir parçası olmuştur. Türkiye'nin 1950'li yıllarda başlayan gelişmesiyle yaşadığı hızlı kentleşme olgusuyla beraber kentler sürekli büyümüş ve nitelik değiştirmiştir. Kent kültürünün giderek unutulmasıyla kimliksiz, niteliksiz ve benzer

karakterde mekanlar oluşmaya başlamıştır. Bu nedenle günümüzde meydanlar kentin dokusunu ve kimliğini ortaya koymaktan ziyade taşıt meydanları ya da otopark olarak kullanımlarıyla ortaya çıkmaktadır (Özer ve diğerleri, 2005).

Avrupa kentlerinde meydanlar, kent yaşamının odağı olan dış mekanlar olarak kullanılmaktaydı. Cumhuriyet döneminde meydanlar çağdaş bir sosyal yaşamın uzantısı olarak tasarlanmaktaydı bugün ise daha çok tören ve park alanları olarak kullanılmaktadır. Günümüzde kent dokusuna baktığımızda artan nüfusla beraber gökdelenlerle noktasal yükselmeler yoğunlukta olduğu için yeni oluşan kent meydanları bunlarla bağlantılı olarak kapalı mekanlar olarak kullanılmaktadır. Doğan Kuban eski Türk kentlerinde genellikle meydan bulunmadığını bu ihtiyacın cami avluları ve camilerle karşılandığını belirtmektedir (Özer ve diğerleri, 2005).

2.4.1. Kıyı Kentlerinde Meydanlar

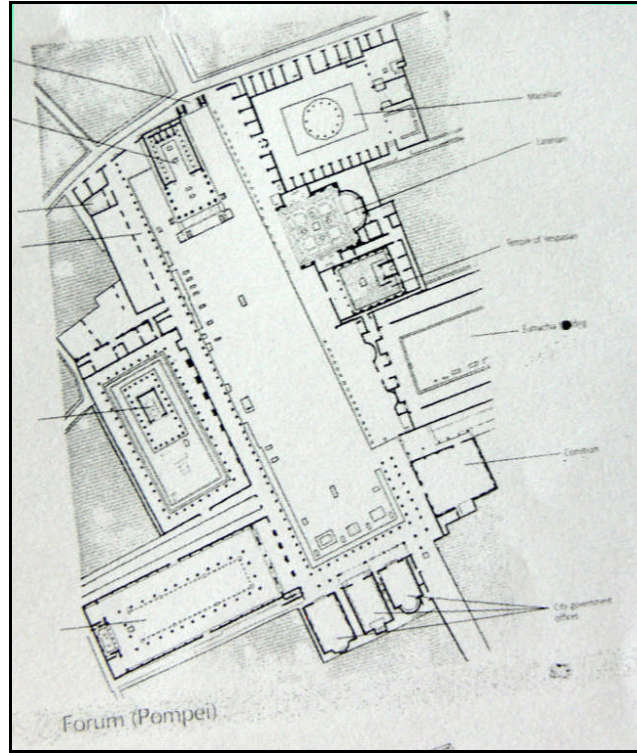
Kıyı meydanları da aynı şekilde gelişim gösterirken, denizle iç içe yaşadığımız bu kent uzantısında, ulaşımı denize yönlendirmeyi olanaklı kılan iskelelerin işlevselleştirilmesine olanak sağlayan kıyı meydanları kıyı-kent ilişkilerinin canlandığı mekanlardır. Boğaz köylerinin sokak dokusunun karşılığını bulan platformlar yoğunluğu karşılamaya olanak verirler. Kıyıda bulunan boş alanlar, henüz yapılaşmamış parseller, kentliyi denizle buluşturan delikler, kentin soluk almasını sağlamak üzere boş bırakılır ve kamuya açılır. Böylelikle kıyı özelden topluma doğru bir dönüşüm izler (Ciravoğlu,2006).

Rekreatif anlamda yoğun kullanımı olan kıyı şeridinin odak noktalarını oluşturan bu mekanlar kentten kıyıya açılan pencerelerdir. Yatayda denizle sınırlanan bu mekanı, dikey olarak yapay eşikler (ticaret ve konut alanları) ve yine yatayda yollar çevrelemektedir. Kıyı meydanı ulaşım odaklı toplanma mekanı olmasının yanı sıra kentlilerin su ile ilişki halinde olduğu alanlardır. Kent meydanlarından farklı olarak çok önemli bir doğal sınıra sahiptir.

2.4.2. Meydanların Tarihsel Süreçte Gelişimi

Kent meydanları agora, forum, plaza, olarak adlandırılan döneminin siyasi şartlarına göre biçimlenen ve bir çok işlevin gerçekleştirildiği toplanma mekanlarıdır. Geçmişten günümüze olan süreçte farklı medeniyetler, birbirinden farklı meydan tipleri kullanmıştır. Fakat

yaratmayacak şekilde, yaya hareketi esas alınarak düzenlenirdi (Uçak, 2000). Agora bu yollarla, dolaylı veya dolaysız bir şekilde kent duvar kapılarına, oradan da çevrenin kırsal kesimine bağlanırdı. Agora liman şehirlerinde olabildiğince limana, erken dönemlerdeyse kentin girişine yakın oluşturulmuştur (Mesutoğlu, 2001). Agora, dikdörtgen veya kare forma sahipti. Geometrik formlu olmasına karşın, içinde yer alan mekanlar simetrik olarak düzenlenmezdi. Genellikle dörtgen biçimine ulaşan meydan mekanının bu formu, etrafını çeviren yapı adalarına ve yapılarına bağlı olarak oluşmuştur. Bu açık alana, odak elemanı niteliğinde heykeller yerleştirildi. Tanrı ve tanrıçaların, efsanevi ve milli kahramanların veya meşhur kimselerin heykelleri ve büstleri agorayı süslemekteydi (Uçak, 2000).



Şekil 2.10. Forum (Pompei), Kaynak: Dostoğlu, 2007

Eski Roma kent merkezlerinde genellikle pazar yeri olarak kurulan, fakat sadece bu amaçla kullanılmayan, çevresinde dükkanlar, işyerleri bulunan, törenlerin ve siyasal toplantıların yapıldığı, halkın bir araya geldiği mekanlar “forum” alanlarını oluşturuyordu. Forumlar, Eski Yunanistan’da agora denen pazaryerlerinden esinlenerek yapılmıştır (Temel Britannica, Cilt 6). Ancak, Yunan mimarisinin insan boyutunu esas alan ölçek ve oranlarına karşın, Romalılar daha çok mimari kütleleri ön plana çıkaran ölçekler kullanmışlardır (Uçak, 2000). Roma kentindeki forum, pazar ve alışveriş merkezi olarak kullanılan, siyasal ve genel amaçlı

toplantıların yapıldığı kalabalık ve oldukça işlek bir yerdi. Yüksek sütunları ve görkemli girişi ile saygı uyandırır (Temel Britannica, Cilt 6). İmparatorlarca yaptırılan forumlar, içinde barındırdıkları müze ve kütüphaneleri ile bir kültür merkezi, halkın seyir ve eğlencesi (tiyatro ve sirkler) halindedir (Balta, 1986). Eski Roma’da meydan, yalnızca kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık alan olarak değil, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayabilecek bir ön plan alan işleviyle de kullanılmıştır (Temel Britannica, Cilt 6).

Ortaçağ kent meydanları ise bu dönemde kentin kurulma ve gelişme nedenine göre şekillenmiştir. Örneğin, Roma kenti üzerinde gelişenler, forumun değişimiyle merkezlerini yaratmışlardır. Ancak mekanda daralma vardır (Balta, 1986). Ortaçağ kenti, surlar, kuleler, geçitler, sokakları ve bunlarla bağlantılı sirkülasyon mekanları, pazar alanı, haller ve diğer ticaret binaları; kilise, kilise meydanı; diğer genel kasaba binaları ve onların kendi özel bahçelerinden oluşmaktaydı. Bu devirde de insan doğayla yakın mesafelerde olduğundan merkezlere doğanın girmesi endişe değildir (Morris, 1994). Ortaçağ Avrupa’sında pazar meydanı genel olarak üç önemli yerde görülür. Ana caddenin geniş bir yerinde, kent merkezinde veya kentin kapısı civarında bulunur (Mesutoğlu, 2001). Ortaçağ’da üç meydan tipi görmekteyiz. Birinci tip, saray, idare binası ve önemli konutlarla çevrili, Lonca denen hitabet yerinin bulunduğu resmi meydanlardır. İkinci tip; dükkanlarla çevrili, orta kısmında açık satış yerleri, çeşme ve idare binalarının yer aldığı pazar meydanlarıdır. Üçüncü tip ise; şehirlerin odağını oluşturan kilise meydanlarıdır (Uçak, 2000).



Şekil 2.11. Piazza del Campo (Del Campo Meydanı), Siena,

Kaynak: www.internationalcookingschool.com

Rönesans, derebeylerin ve kilisenin ağır egemenliğinden, dini baskılardan kurtulan bireyin ve toplumun; kendini, çevreyle olan ilişkilerini tekrar ele aldığı, bir yeniden doğuş merkezidir. Bu dönemde, insanların dünyanın merkezi olduklarına ve dünyanın yalnızca kendileri için yaratıldığına inanışları, Rönesans'taki mekan kavramını etkilemiştir (Uçak, 2000). Kentlerde ekonomik eylemler gelişip, şekil değiştirdikçe kentin çehresi de yer yer başkalaşmıştır. Temelde ortaçağ yapısını sürdüren kentin, yoğunluk noktasını aşması, kente hava alma noktalarının getirilmesini gerektiriyordu (Balta, 1986). Rönesans meydanları, Ortaçağ meydanlarının şekil verilerek, anıtsal bir ölçek ve form kazandırılmış halidir. Aynı Ortaçağ'da olduğu gibi yöneticilerin egemenliğini yansıtacak şekilde, sarayların, kiliselerin ve yönetim binalarının önünde düzenlenmiş ve yine egemenliği simgeleyecek şekilde, yol akslarının kesişme noktalarında yer almışlardır (Uçak, 2000). Yeni korunma gerekçeleriyle hemen surların dışındaki kırlara açılabilme olanağı, bu çağda yitirilmiştir (Balta, 1986). Rönesans döneminde, kamu alanları pratik amaçlarla kullanılıyordu ve etrafındaki binalarla bir süreklilik sağlıyordu. Bu alanlar, Rönesans döneminin kentsel mimarisinin tüm özelliklerini yansıtacak şekilde görkemli, süslü ve donatılı meydanlardır. Kolonlar, merdivenler, heykeller, havuz vb. gibi süs öğeleri ile donatılmışlardır. Barok dönemdeki mekan kavramı, Rönesans'taki gibi önemli bir objenin kuşatılmasına yönelik değildi. Bu dönemde objeler, önemli bir odak sağlamak amacıyla kullanıldı. Meydanlar, dinsel ve şehrsel yapıları sergilemek amacıyla yaratıldı. Artık kent ölçeğinde düzenleme eylemi başlamış, tek tek yapıtların veya tek tek meydanların çevrelerine yeni düzenler gerektiği kavramı doğmuştur. Böylece kentin daha geniş kısımlarının ele alınması yani bugünkü deyimi ile "Urban Design" eylemi momentum kazanmıştır. Bu eylemi yaptıran ve yürüten ise mutlak önder durumdaki kişidir (Sitte, 1979).

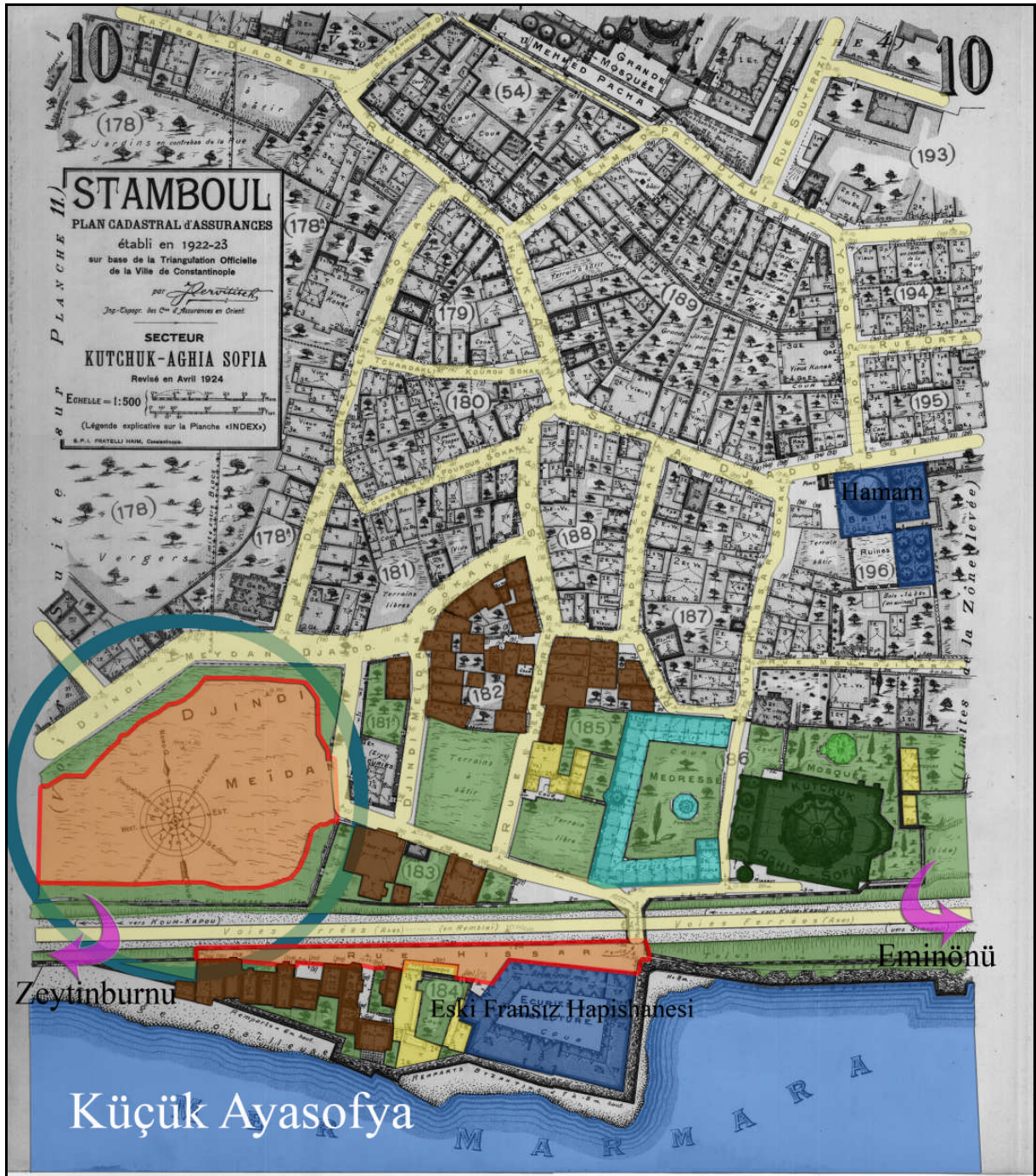
Osmanlı döneminde, sur içi İstanbul'da kentin en büyük meydanlarından olan Cüdi (Cinci) Meydanı bir kıyı meydanıydı. Dönemin en büyük ve önemli meydanları; Et meydanı, Hipodrom, Topkapı ve Cüdi meydanlarıydı. Bu meydan Kadırga Limanı'na bağlıydı. Kadırga Limanı, Bizans döneminde Yeni Liman anlamına gelen "Portus Novus" olarak geçmektedir. (Sofia Limanı) Osmanlı döneminde de bölge liman ve tersane olarak kullanılmaya devam etmiştir. Zamanla limanın yerini meydan almıştır. Evliya Çelebi 17.yy.da bu meydanda kulübelerde çingene çilingirlerin yaşadığını belirtmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4). Bölgenin en önemli mimari eseri Küçükayasofya Camii'dir. Kilise sonradan camiye çevrilmiştir. Bölgede bir zamanlar liman olan Kadırga limanı Meydanı yer alır. Kıyıya yakın kısmında ise Cinci Meydanı vardır. Bölge 60-70 yıl öncesine kadar bir

bayram yeri olarak anılmaktadır (www.klickistanbul.com). Günümüzde bu meydan artık bir kıyı meydanı değildir çünkü önünde oldukça geniş bir dolgu bulunmaktadır. Ayrıca meydan da birçok yapı ile doldurulmuş ve meydan özelliğini yitirmiştir.

Suriçi İstanbul'un gerek Marmara gerekse Haliç kıyılarındaki iskele meydanlarının en büyüğü Kadırga'daydı. Cümdi Meydanı denen bu alan bir iskele meydanı olmasının ötesinde cirit gibi sportif müsabakalar, mesiregah, bayram yeri ve büyük düğün alanı olarak da kullanılıyordu. Aynı zamanda Sokullu Mehmet Paşa'nın yaptırdığı Kadırga Sarayı'nın avlusu olan törensel işlevli bu meydanda, tören olmadığı zamanlarda cirit oyunları oynanıyordu. Meydanda bir namazgah ve yan kısımlarında çeşmeler yer almaktaydı. Cirit oynayanlar bu namazgahın etrafında talim yapıyorlardı (Sakaoğlu, 2006).

Venedik'teki San Marco meydanını bu bağlamda ele alırsak, kentin kıyı ile buluştuğu noktada yer alan büyük ve dinsel temalı meydan tarihi süreç içerisinde önemini ve mekansal özellik, karakteristiklerini yitirmeden günümüze kadar ulaşabilmiştir. Cümdi meydanı ise bugün yoğun yapılar ve dolgu alanıyla bir kıyı meydanı olma özelliğini, ölçeği, niteliği ve işlevini yitirmiştir. San Marco günümüzde hala fonksiyonellik ve işlevsellik anlamında canlılığını koruyan simgesel bir meydandır.

Meydanların yolla direk bağlantısı 19. ve 20. yy.ların bir özelliğidir. Meydanlar kent içi ulaşım sisteminin entegre bir parçası haline gelmiştir. Günümüzde ise nüfusun da artmasıyla beraber, meydanların sayısı da artmıştır. Kentte tek bir meydan değil, meydanlar ve meydancıklar oluşmaya başlamıştır. Bunlar da fonksiyon ve işlevlerine göre farklılaşmıştır. Trafik meydanları, çarşı meydanları, tarihi meydanlar, yaya meydanları, iskele meydanları bazı kullanım çeşitleridir. Artık büyük kentlerde meydanlar sadece toplanma ve buluşma noktası değil, çoğu zaman da bir geçiş noktası, ulaşım ağının bir parçası olarak önem kazanmaktadır.



Şekil 2.12. Küçük Ayasofya Cüdi Meydanı 1922, Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 2.13. Küçük Ayasofya Cinci Meydanı'nın bugün yalnızca ismi aynı kalmıştır

Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr, 2006



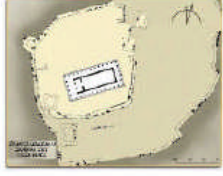
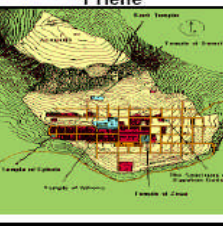
Şekil 2.14. Venedik San Marco Meydanı, Kaynak: Hidenobu, 1994

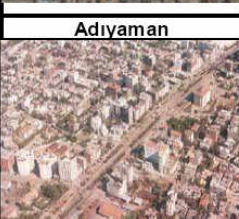


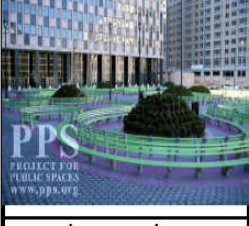
Şekil 2.15 . Cinci Meydanı (Cündi Meydanı), (Tarih bilinmiyor) Kaynak: İBB Tarihi Çevre
Müdürlüğü Arşivi,2006

2.4.3. Tarihsel Süreç İçinde Meydan Tipolojileri

Tablo 2.2. Meydan tipolojilerinin tarihsel süreçte gelişimi, Kaynak: Özer ve diğerleri, 2005

ÇAĞ	DÖNEMİN ÖZELLİKLERİ	DÖNEM	MEYDAN FORMU	MEYDANI SINIRLAYAN YAPILAR	MEYDAN İMGELERİ	MEYDANIN İŞLEVİ
ANTİK ÇAĞ	Kent devletleri Sosyal ayırım Felsefe, tarih, tıp, matematik ve coğrafya gibi bilimlerde ileri düzey Tarım toplumu Meslek örgütleri Koloni devletleri Ticaret, deniz ulaşımı, madencilik, çömlekçilik, köşecilik ve gemi inşaatı gibi alanlarda gelişim Kentler kırsal alanların pazarı durumunda Çok Tanrılı inanış Günlük yaşamda yoğun eğlence ve yıkanma	ESKİ YUNAN UYGARLIĞI	Assos 	Kent meclisi Stoa Tapınak Hamam	Kent meclisi Stoa Tapınak	Agora Kent salonu
			Priene 	Stoa Tapınak Hamam	Stoa Tapınak	Agora Kent salonu
			Milet 	Ticaret limanı, Gymnasium, Depolar, Stoa, Tapınak, Pazaryeri, Hamam, Kent meclisi, Çeşme	Stoa Kamu yapıları	Agora Forum
	Kentlerin askeri karargâhlar olarak kurulması Kentlerin askeri, stratejik yollar ve tepelerde kurulması Kentin dairesele form yerine kare ve dikdörtgen formda olması Yolların dik açılı olarak kesişmesi	ROMA UYGARLIĞI	Perge 	Stoa Tapınak Pazar yeri Çeşme	Stoa Tapınak	Forum
			Cyrene 	Stoa Hamam Kent meclisi	Stoa Kent meclisi	Forum
	Loncalarda üretim Kırsal hayatın ağırlığı Kır ve kent yaşamı arasındaki sosyal farklılaşma Kiliselerin etkin rolü Tüccar sınıfının doğuşu Nüfus artışı Tüketim artışı Etrafı surlarla kapatılmış yıldız formu kentler Düzenli kent planı Birbirini kesen yol ağı Gotik Mimari	FEODAL DÖNEM	St. Gall, İsviçre 	Kilise Diğer idari yapılar	Kilise	Yaya dolaşımı Mal ve hizmetlerin satılması Toplanma mekanı
			Montpazier, Fransa 	Kilise İdari yapılar	Kilise(Ortada)	Yaya dolaşımı Mal ve hizmetlerin satılması Toplanma mekanı

ÇAĞ	DÖNEMİN ÖZELLİKLERİ	DÖNEM	MEYDAN FORMU	MEYDANI SINIRLAYAN YAPILAR	MEYDAN İMGELERİ	MEYDANIN İŞLEVİ
YENİÇAĞ	Artan ticaret ve yeni tüccar sınıfının kentlerdeki araziye sahip oluşu Toprak gelirleriyle yaşayan soyluların fakirleşmesi Merkezi kent devletlerinin kurulması Kentler etrafında yıldız biçiminde sur duvarları İdeal kent modellerinin yaratılması İnsan ölçeğine önem verilmesi Humanizm	RÖNESANS DÖNEMİ	Piazza San Marco 	Ticaret Konut	Yönetimin egemenliğini gösteren yapılar Kilise Çeşme Saat kulesi	Plaza Toplanma mekanı Ticaret yapılan Dini yapı Yönetimsel alan
			Piazza Del Campo 	Ticaret Konut	Yönetimin egemenliğini gösteren yapılar Kilise Çeşme Saat kulesi	Plaza Toplanma mekanı Ticaret yapılan Dini yapı Yönetimsel alan
	Monarşilerin ortaya çıkışı Sosyal sınıfların krala ve aristokrasiye çalışması Burjuva sınıfının ön plana çıkması Merkezden çevreye doğru savunma ağırlıklı organizasyon Radyal yol ağı İdeal kentlerin devamlılığı Klasisizm Geometrik düzen, simetri	BAROK DÖNEMİ	Palma Nova 	Bulvarlar Saraylar Diğer yapılar Yeşil doku	Saray yönetim yapıları Havuz Anıt Çeşme Ağaç	İdari Kent Salonu Toplanma mekanı
			Piazza Navona 	Bulvarlar Saraylar Diğer yapılar Yeşil doku	Saray yönetim yapıları Havuz Anıt Çeşme Ağaç	İdari Kent Salonu Toplanma mekanı
YAKIN ÇAĞ	Sosyal ayırım Temsilli demokrasi Bilimde ve teknolojiye hızlı değişim Endüstri toplumu Toplumsal örgütlenmelerin artması Tek Tanrılı inanış Hızlı nüfus artışı Kapitalist üretim Devlet ve güçlü yerel yönetim anlayışı Fabrika, demiryolu, sağlıksız konutlar Büyüyen kentler Özel mülkiyetin önemi, kentsel rantın artışı Kimliksiz kentler Lineer kentler Kentlerde izgara yol sistemi Ekspresyonizm Empresyonizm Art Nove Bauhouse Modernizm	CUMHURİYET TÜRKİYESİ	Adıyaman 	Hükümet konağı Eğitim tesisleri Taşıt yolları Ağaçlar	Hükümet Konağı Anıt	Toplanma mekanı Tören alanı Park alanı
			Üsküdar, İstanbul 	Ticaret yapıları Kültür yapıları Ağaçlar Deniz	Yapılar Ağaç grupları	Kent balkonu Kent evi Toplanma mekanı
			Karum, Ankara 	Ticari dükkanlar	Otel kulesi	Ticaret mekanı Plaza

ÇAĞ	DÖNEMİN ÖZELLİKLERİ	DÖNEM	MEYDAN FORMU	MEYDANI SINIRLAYAN YAPILAR	MEYDAN İMGELERİ	MEYDANIN İŞLEVİ
BİLGİ ÇAĞI	Enformasyon toplumu Haberleşme ve ulaşımın ilerlemesi Ekonomide globalleşme Doğrudan demokrasiye katılım Üretimin artışı Teknolojinin gelişmesiyle yer ve su altı, uzay koloni kent modelleri gelişmesi Meydanların çok işlevli olması Gelişen teknoloji ile bir çok yeni ekol ortaya çıkacaktır		Singapur			
						
			New york			
						
BİLGİ ÇAĞI			Los angeles			
						

3. İSTANBUL'DA LİMAN VE İSKELELERİN TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE KULLANIM VE GELİŞİMİ

Bu bölümde öncelikle ulaşım faktörünün kıyı alanlarındaki önemi irdelenmiş ve tarihi gelişim süreci içerisinde, kıyıların, iskelelerin ve meydanların gelişimi ele alınmıştır.

3.1. Kıyı Alanları ve Ulaşım

Kıyı alanları özelliklerinden dolayı birçok kullanışa hizmet ederler. Bunların arasında ulaşım en önemlilerinden birisidir. Kıyı alanları deniz ulaşımı ile kara ulaşımı arasında geçişi sağlayan liman kullanımına olanak verirken, liman kullanımı sanayinin yerleşmesi açısından da kente bir üstünlük sağlar (Şener, 1987). Tarihi gelişim sürecinde kara ulaşımının zorluklarına karşı, yoğun bir kıyı ulaşımı ve bununla beraber kıyı uygarlıkları oluşmuştur. Böylece yerleşmeler arasında bağlantı sağlayan elverişli kıyı bölgeleri, önemli ve merkezi kentsel yerleşme alanlarına dönüşmüştür (Karabey, 1978). Kıyı kentleri ulaşım yolu ile kentin sınırlarını genişletmesi, doğal bir ağa sahip olması, toplanma ve iletim yeri olması gibi avantajlara sahiplerdir (Erkök,2002). Kıyı alanı kentin kimliğinin oluşmasında en büyük faktörlerden biridir.

3.1.1. İstanbul Kıyı Alanında Ulaşım

İstanbul tüm tarihi boyunca dünyanın en önemli kentlerinden biri olmuştur. Kentin tarihi bir çekim merkezi olma özelliği, gündelik hayata da yansımış, her dönemde en kalabalık şehirlerden biri olmuştur. Nüfus artışı ise beraberinde güvenlik ve ulaşım gibi problemleri getirmiştir (İstanbul bülteni, 2005).

Bir deniz kenti olan İstanbul'da, deniz taşımacılığı ve ulaşımı büyük önem taşımaktadır. Kentin coğrafi konumu, deniz ulaşımında zaman içerisinde meydana gelen değişikliklere rağmen, liman faaliyeti açısından önemini yakın zamana kadar koruyan elverişli önkoşullar sunmuştur (Müller, 2003). İstanbul, Boğaziçi ve benzersiz bir doğal liman olan Haliç kenarında kurulmuş bir kent olarak deniz ulaşımı için son derece elverişli bir konuma sahiptir. Kentin bu konumu Bizans devrinde denizlerdeki ticari faaliyetler burayı cazip bir yer haline getirmiştir. Burada koloniler kurmuş olan Venedik ve Cenevizliler denizcilikte oldukça

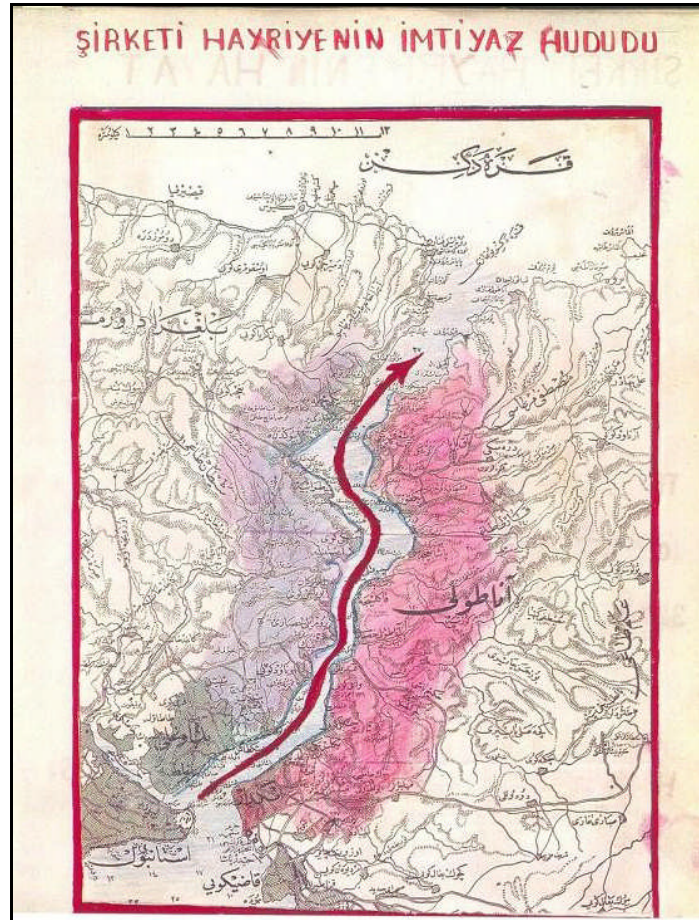
başarılı olmuşlardır. Uzun bir dönem doğu-batı ticaretinde hakim konumda kaldılar. Osmanlı döneminde ise deniz ulaşımı ve taşımacılığı önemini artırdı. Haliç bu dönemde de önemini korudu. Osmanlı tersanelerinde zamanlarının en özellikli, iyi deniz araçları üretiliyordu. Ayrıca Türk ticaret gemileri de oldukça fazlaydı. Fakat Avrupa'daki teknolojik gelişmeler ve buharlı geminin icadı ile beraber durum değişti. Türk sularının bir dönem yabancı gemi ve gemicileri tarafından istila edilmesine karşın, 19. yy da durum değişmiş ve Cumhuriyet döneminde kabotaj hakkının elde edilmesiyle durum tekrar lehimize dönmüştür (İstanbul ansiklopedisi, Cilt 3).



Şekil 3.1. İstanbul Haritası, Kaynak: www.bumerangrentacar.com

Deniz ulaşımı sadece ticari bir faaliyet değildi ve kent içi ulaşım için de büyük önem taşıymaktaydı. Osmanlı döneminde Boğaziçi köyleri İstanbul halkının kolay ulaşamayacağı, uzak yerleşim merkezleriydi. Halk, denizaşırı Boğaz köylerine, mesirelere kürekli tekneler ve yelkenlilerle gidiyordu. Boğaz köylerinde yaşayanlar da İstanbul'a pazar kayıklarıyla ulaşıyorlardı. 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu İstanbul deniz ulaşımında bir dönüm noktası olmuştur. 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla beraber gerekli iskelelerin inşası da onaylanmıştır (Başbakanlık Devlet Arşivi, 2007). Boğaziçi yolcu seferlerine başlayan

Şirket-i Hayriye ilk seferlerini Üsküdar'a yapmıştır. Aynı yıllarda Haliç'te başka yolcu gemileri de taşımacılığa başladı. 1855'de İstanbul'dan birçok önemli limana uzaklığına göre haftalık ya da aylık seferler düzenleniyordu. 1860'dan sonra deniz ulaşım şirketleri dönem dönem yeniden düzenlenmiştir. I. Dünya Savaşı döneminde Türk gemi şirketleri zor günler yaşamış, fakat daha sonra Kurtuluş Savaşı'nın da kazanılmasıyla beraber 1930'da bu şirketler yeniden düzenlenerek tekrar seferlere başlamışlardır. 1938'de deniz ulaştırma, taşıma ve liman işletmeleri birleştirildi. 1944'de Devlet Deniz Yolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü kuruldu. 1983'de bu kuruluş iktisadi bir devlet teşekkülü haline gelmiş ve Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü adını almıştır. 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü olmuştur. Bu dönemlerde gerek ticaret, gerekse yolcu taşımacılığı filosu oldukça geliştirildi. Çok sayıda yolcu vapuru alındı. Fakat İstanbul'un artan nüfusu ile beraber fazla gelişme görülmedi. 1973'te yapılan araştırmaya göre kent içi ulaşımında deniz ulaşımı %13.4 iken, 1985'lerde bu oran %7'ye düşmüş, 1990'larda ise tekrar artarak %8.4'e çıkmıştır (İstanbul ansiklopedisi, Cilt 3).



Şekil 3.2. Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz hududu, Kaynak: www.wowturkey.com

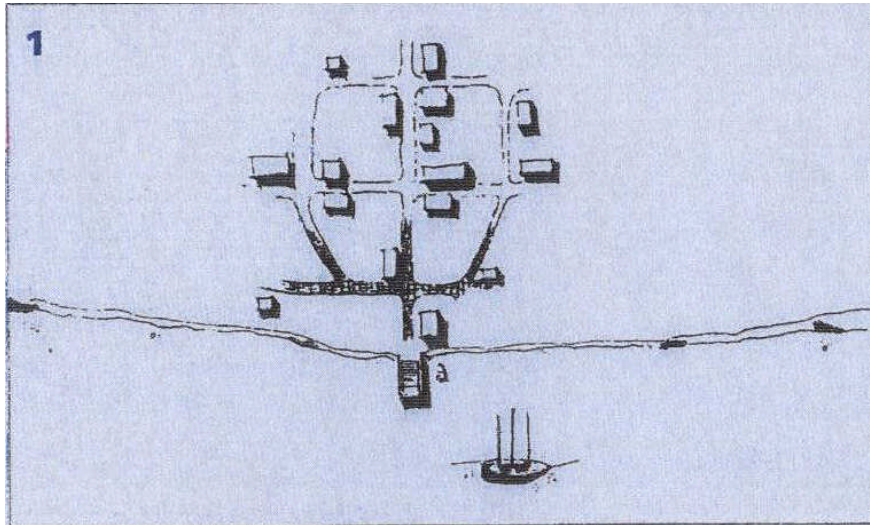
İstanbul'un Karadeniz ve Akdeniz arasındaki koloni ticaret ilişkilerinin sağlandığı su yolu üzerinde bulunması nedeniyle her dönemde ulaşım, ekonomik yapının güçlenmesi, kentin gelişiminde ve biçimlenmesinde etkili olan bir diğer önemli faktör olmuştur. Kentin günümüze kadar gelen mekansal ve işlevsel gelişmesinde ulaşım önemli unsurlardan biri olmuştur. Kentin liman ve iskele sayılarındaki artış bu etkinliğin en önemli belirtisidir. Deniz ve limanlar ulaşımına bağlı olarak geçmişten günümüze kentin temel gereksinimlerini sağlayan, kente önemli bir enerji veren en önemli araçlardan biri olmuştur (Kılıç,1999).

Eski İstanbul'da ulaşımın ağırlıklı olarak denizden sağlanmasıyla şehir bir "İskeleler Kenti"ne dönmüştür. Ayrıca kent tarihsel süreci içerisinde birçok önemli limana sahip olmuştur.

3.2. Liman Gelişiminin Tipolojik Modeli

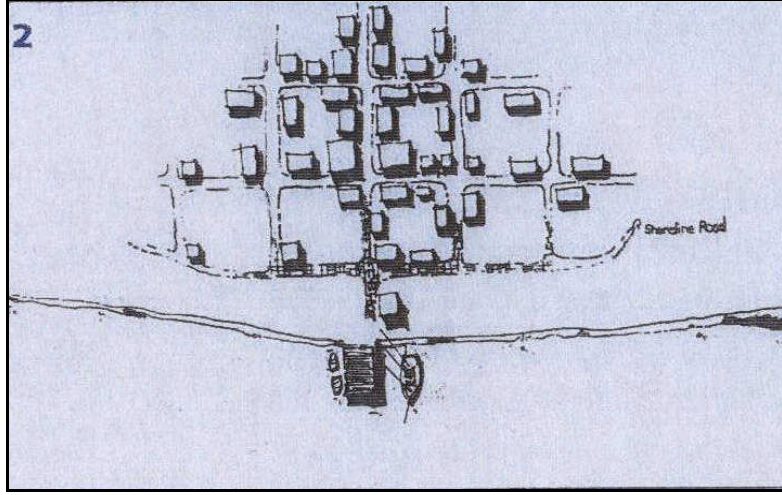
Dünyadan örneklerle belirlenen liman gelişiminin, tipolojik modeline bakıldığında,

1- Liman oluşumunun öncelikli şartlarından biri, yük ve yolcu gemileri için güvenli bir bölge olmasıdır. Öncelikle liman alanına küçük, ahşap bir dalgakıran inşa edilir. Bu dalgakıran kanalda gemilerin yanaşması için yeterli genişlikte ve derinlikte değildir. Bu sebepten, gemiler daha uzağa demir atar ve yükler de küçük botlarla kıyıya taşınırdı. Bu dönemde kullanıcı doğal kıyı çizgisi ile direkt olarak ilişki içindeydi. Kıyı bu aşamada iç kesimde bulunan dar sokaklardan daha fazla gelişmiştir. Sokak modeli de yavaş yavaş oluşmaya başlar (Fisher ve diğerleri, 2004).



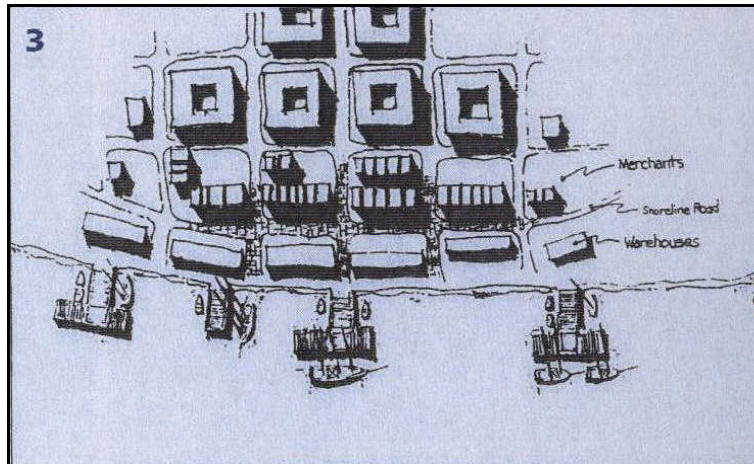
Şekil 3.3. Tipolojik gelişim modeli 1, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

2- Bir sonraki aşamada, gelişim ve büyümenin olağan bir aşaması olarak, fiziksel anlamda kıyı ve kara ayrımı biraz daha belirgin olarak ortaya çıkar. Gemilerin yanaşması için daha geniş bir iskele oluşturulur ve oluşan yol ayrımlarının çevrelerinde daha çok bina inşa edilir. Kıyı duvarları ve gemi bölmeleri, kıyı çizgisini korumak, belirginleştirmek ve demir atmayı geliştirmek adına oluşturulur. Kıyı aksı hala kıyı ulaşımında tek ve önemli yolu oluşturmaktadır (Fisher ve diğerleri, 2004).



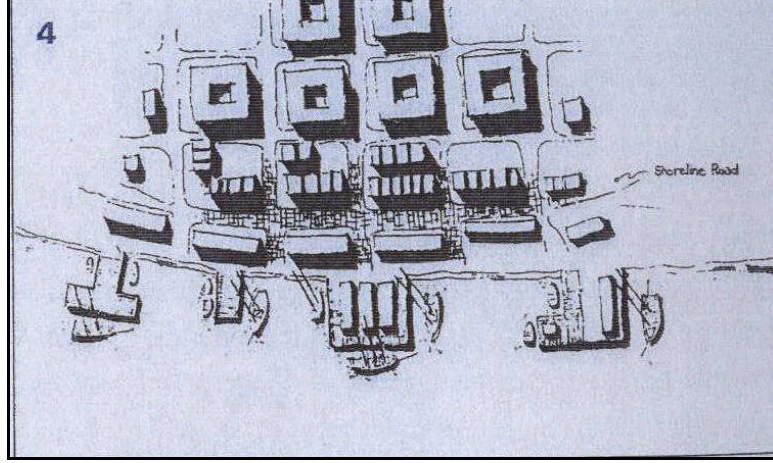
Şekil 3.4. Tipolojik gelişim modeli 2, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

3- Bu noktada oluşum hızla bir kente dönüşürken, kıyı alanı artık liman olarak ön plandadır. Deniz ticareti kentsel gelişimi sağlarken, kıyı yolu her türlü servis ve destekle, tüccarlar ve mürettebat için kullanım alanı sağlayan önemli bir nokta haline gelmektedir. Yeni yapılan depolar ve diğer binalar ise karadan kıyıya direkt olarak erişimi engellemektedir (Fisher ve diğerleri, 2004).



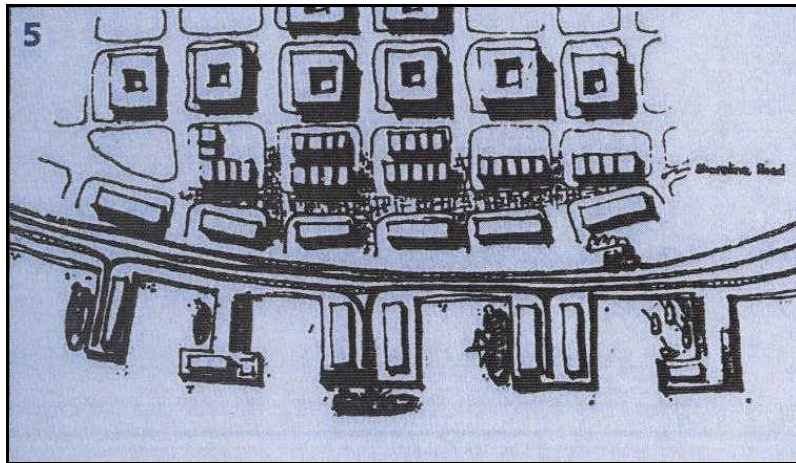
Şekil 3.5. Tipolojik gelişim modeli 3, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

4- Buharlı geminin icadı ile beraber ticaret daha da ilerler. Liman alanları büyürken, ahşap iskeleler taş olarak inşa edilir, dolgu alanlar artar. Liman ve gemilerin demir atmak üzere geldikleri mekanlar büyür. Kent merkezi ve kıyı şeridi arasındaki mesafe belirgin bir şekilde artmaktadır. Artık kıyı aktivitelerini yönetmek için kentte bir yönetim mekanizması yer almaktadır (Fisher ve diğerleri, 2004).



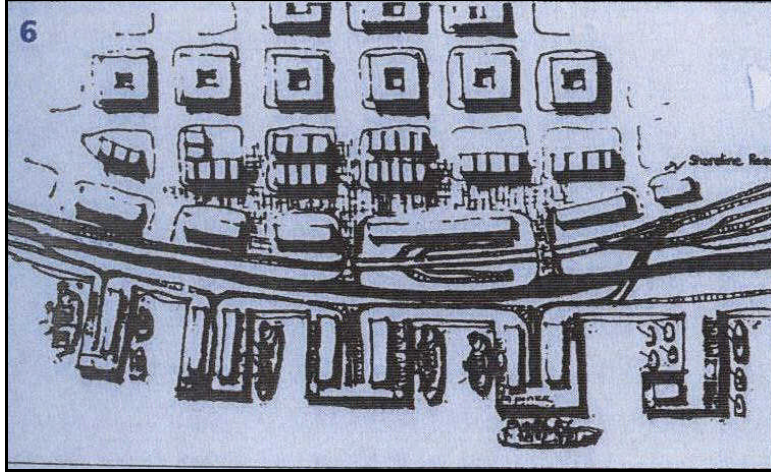
Şekil 3.6. Tipolojik gelişim modeli 4, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

5- Depo binalarındaki artış ve ilk raylı sistemin de ortaya çıkmasıyla, liman alanı gelişmeye devam eder. Raylı sistemin de katılımıyla beraber, kıyı şeridinin büyük bir kısmı, hem araçlar, hem de özel tasarlanan limanlar için ayrılmıştır. Bu miktarı karşılamak için kent daha fazla alana sahip olmalıdır. Bu değişimler kent merkezini, kıyıdan oldukça belirgin bir şekilde ayırmaktadır (Fisher ve diğerleri, 2004).



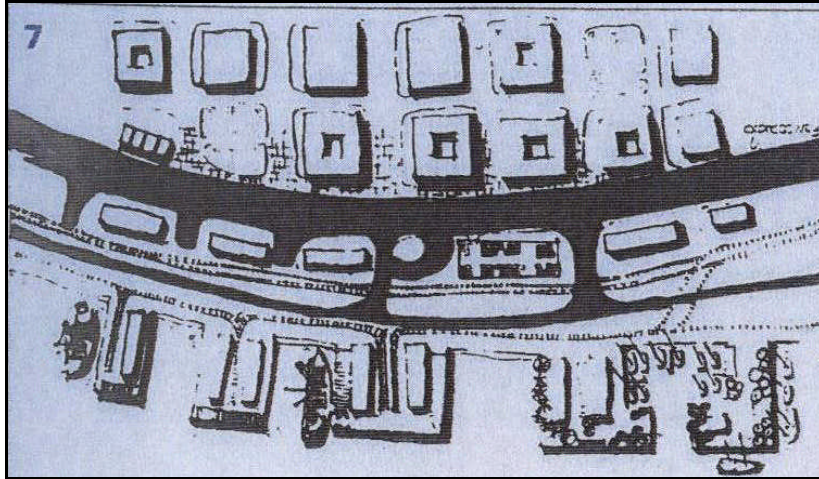
Şekil 3.7. Tipolojik gelişim modeli 5, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

6- Kıyı alanı büyümeye devam ettikçe, orijinal kıyı çizgisi ve su arasındaki mesafe de artmaktadır. Bununla beraber kıyı yolu daha kullanışsız bir hale gelir. Kent merkezi kıyı alanından tamamen ayrılırken, kıyı tıkanır ve içerisinden geçilmesi oldukça zorlaşır. Bu tıkanıklığı önlemek adına kıyı bölgesinde bir üst yol yapılır. Kot olarak üstte yer alan bu yolla, kente sınırlı erişim sağlanmaktadır. Kıyıda bulunan ofis ve dükkanlar, depo alanları olarak değişmiştir (Fisher ve diğerleri, 2004).



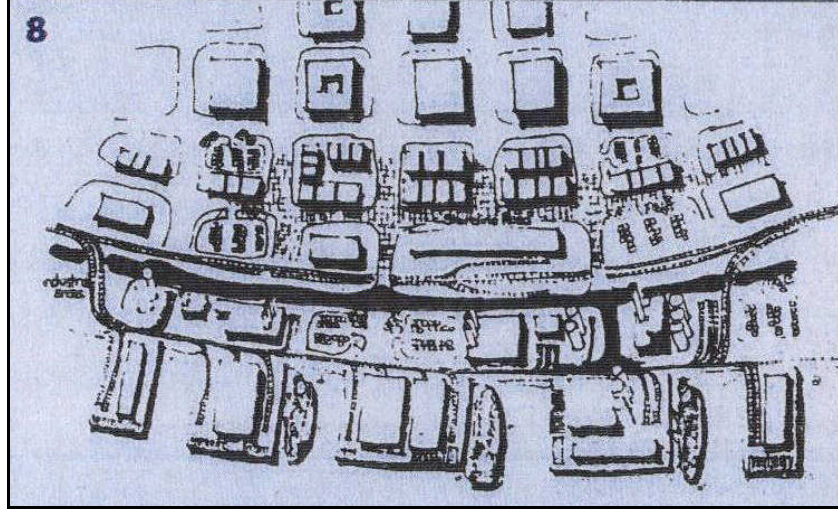
Şekil 3.8. Tipolojik gelişim modeli 6, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

7- Bir sonraki adımda, tipik kıyı gelişimi için iki seçenek vardır. Eğer gemicilik faaliyetleri azalırsa kıyı alanı değişmeden kalır. Kıyı şeridinde bulunan binalar genellikle yıkılırken, karayolu genişler (Fisher ve diğerleri, 2004).



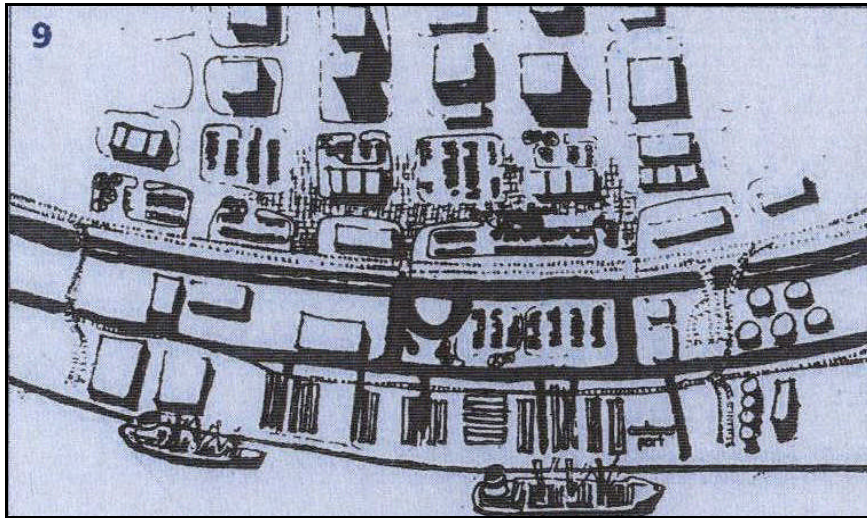
Şekil 3.9. Tipolojik gelişim modeli 7, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

8- Eğer gemicilik faaliyetleri artarsa, o zaman kıyı aktiviteleri de artar. Daha fazla endüstriyel kullanım alanı oluşturulur. Daha geniş iskele ve rıhtımlar inşa edilir (Fisher ve diğerleri, 2004).



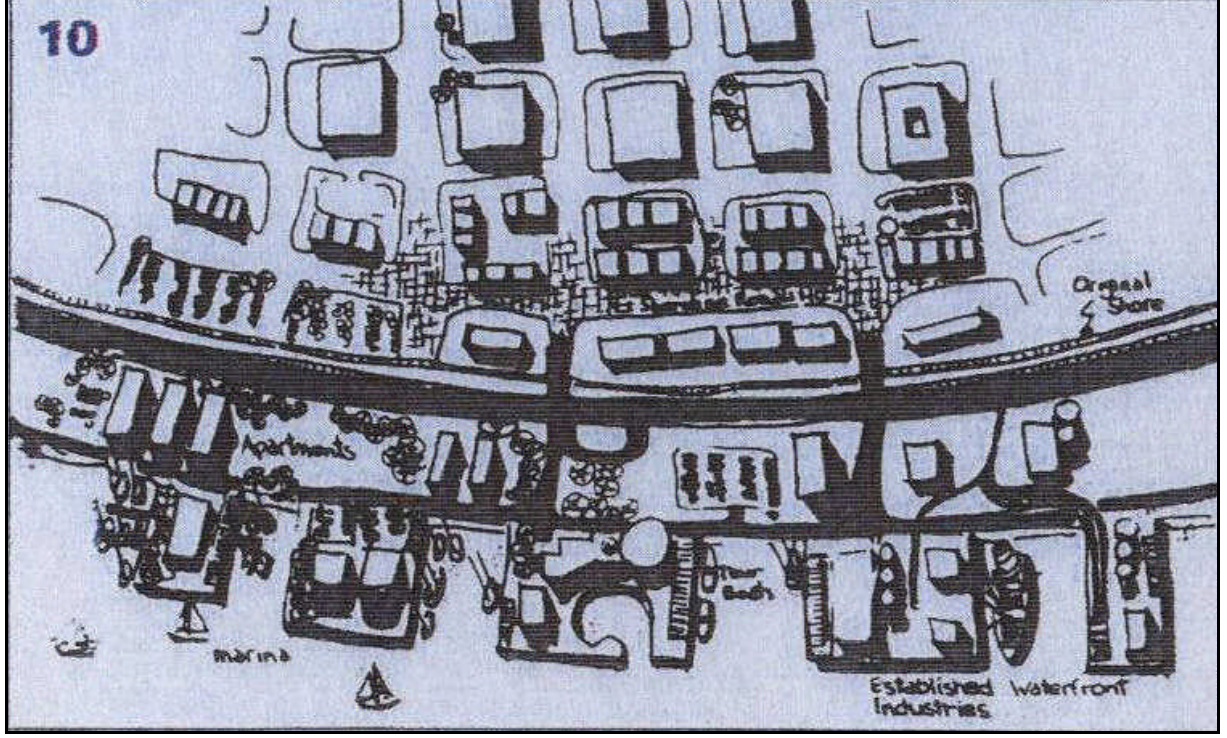
Şekil 3.10. Tipolojik gelişim modeli 8, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

9- Sürekli artış gösteren gelişimle beraber, kıyı alanının ölçeği de kullanılan endüstriyel ürünlerin büyüklüğüne göre, belirgin bir artış gösterir. 9. şekil günümüzün ekonomik olarak başarılı limanlarından birini göstermektedir. Fakat Kuzey Amerika’da orijinal kıyı alanı ticari bir gemi terminali olarak gelişmiştir. Çünkü limanlar modern yük gemilerinin rahatça yanaşabileceği şekilde planlanmıştır. Ayrıca yük depolama için gerekli olan alanı azaltmıştır (Fisher ve diğerleri, 2004).



Şekil 3.11. Tipolojik gelişim modeli 9, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

10- Modern kıyı kullanımına bir örnek. Gelişim içerisinde meydanlar da lineer bir gelişim gösterirken, suyu takip eden bir hat oluşturmaktadır. Yapılar ve yollar da diğer sınırları oluşturur.



Şekil 3.12. Tipolojik gelişim modeli 10, Kaynak: Fisher ve diğerleri, 2004

3.2.1. Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul Limanları:

Limanlar, gemileri barındırmak, yüklerini boşaltıp yüklemek, çeşitli gereksinimlerini karşılamak, bakımlarını ve onarımlarını yapmak ve bazen gemi inşa etmek için düzenlenmiş doğal ya da yapay sığınaklar olarak tanımlanmaktadır. Limanlar denizciliğin vazgeçilmez tamamlayıcı öğeleridir. Bilinen en eski liman İ.Ö. 3000'den daha önce yapay olarak Mısır'da kurulup daha sonra Pharos adını almış olan İskenderiye kentinin limanıdır. Limanlar başlıca uğraş alanlarına göre savaş limanları, ticaret limanları, balıkçı limanları, turistik limanlar olarak sınıflandırılabilirler. Limanlara yaşama yapıları, rıhtımlar ve iskelelerden oluşur. Rıhtımlar gemiler için bir yaşama cephesi oluştururlar. İskeleler yeterli su derinliğine ulaşabilmek için yapılan ve genellikle deniz dibine dikey olarak saplanmış temel kazıklar üstüne oturtulan rıhtımlardır (Gelişim Hachette, 1993:Sayı,7:2480-2483).

İstanbul limanı Haliç'i de kapsamak üzere; kuzeyde İstanbul Boğazı ağzında, Anadolu ve Türkeli fenerleri arasını birleştiren çizgi ile güneyde Büyükçekmece Baba burnu güney ucunda 2 mil uzaklıktaki, mevkii ve Yelkenkaya fenerini birleştiren çizgi arasında kalan deniz alanıdır (İstanbul limanı, 1986). İlk dönemlerden beri, kentin öneminde ve zenginliğinde, iki önemli yolun kesişme noktasında bulunmasının payı büyüktür. Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu, bu noktada Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan su yoluyla kesişiyordu. Bizans döneminde İstanbul kıyıları, güvenlik ve refah bakımından en elverişli kıyılar olarak anılıyordu. Kent daha en başından önemli bir liman ve yük aktarma yeri idi. Bu rol kentin gelişimini kalıcı olarak belirlemiştir. Liman faaliyeti için her zaman uygun koşullar sunmuştur (Müller, 2003).

Güçlü akıntılar, Karadeniz ile Marmara denizi arasındaki bölgede gemiciliği güçleştirmiştir. Benzer koşullar Akdeniz bölgesinden giriş yolu için de geçerlidir. Konstantinopolis'e giden gemiler, olumsuz rüzgar ve akıntı koşulları nedeniyle, Çanakkale Boğazı girişinde haftalarca beklemek zorunda kalıyorlardı (Müller, 2003).

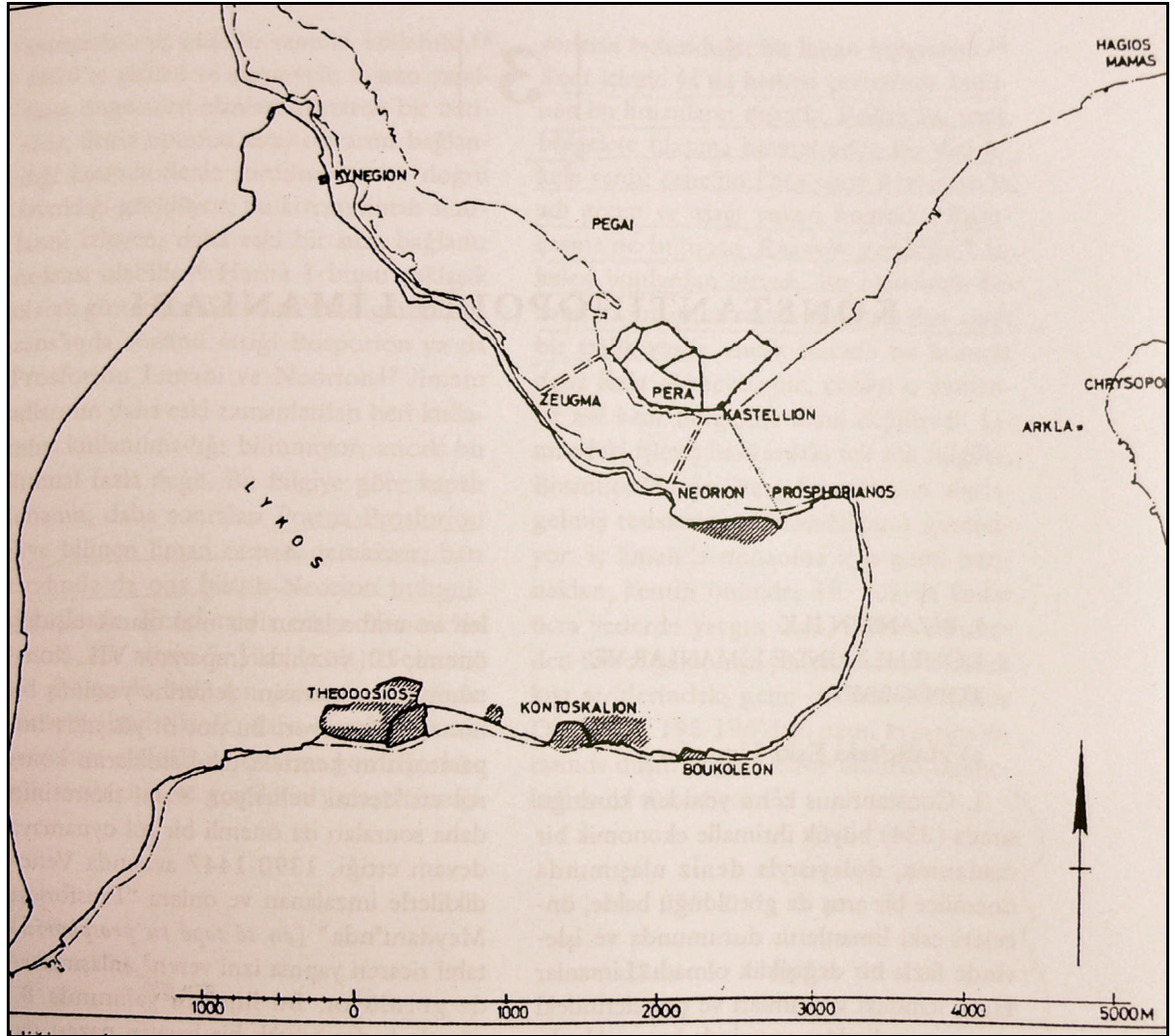
İstanbul çevresindeki deniz bölgesinin iklim yapısı da, gemicilik ve liman faaliyetleri üzerinde pek de olumlu sayılamayacak bir etki oluşturmuştur. Bahardaki kısa bir dönem dışında, kuzey rüzgarlarının hakimiyetindeki hava koşulları, Karadeniz'den Marmara Denizi yönünde sürekli akıntıyla birleşerek, büyük yelkenli gemilerin Boğaz'dan geçişini zorlaştırıyordu. Bu da gemilerin limanlarda ya da Boğaz koylarında günlerce beklemesine yol açıyordu. Bu hala süregelen bir problemdir (Müller, 2003).

717'den beri zincirle kapatılabilen Haliç'in tümü günümüze kadar liman işlevi görmektedir. Antik ve ortaçağlarda kısmen dalgakıranlarla emniyete alınmış ya da kentin her iki kıyı şeridinde surlarla sınırlandırılmış birçok liman vardı. Eski ve ekonomik açıdan önemli limanlar ise Haliç'in kıyısında yer alırlardı. III. yy başlarında Cassius Dio, girişleri zincirlerle kapatılabilen ve iki tarafa yapılmış mendireklerin üzerindeki kulelerle emniyete alınmış kapalı limanlardan söz etmektedir. İlkçağ liman tesisleri halen modern demiryolu tesislerinin altında Eminönü-Sirkeci bölgesinde bulunmaktadır (Müller, 2003).

Bizans Dönemi'nde ticaret ve el sanatlarını barındıran bina ya da ambarlardan günümüze hiçbir şey kalmamıştır. Kentin güneyinde yer alan limanların tümü kentin kurulduğu Constantinus dönemine aittir. Hepsi görkemli limanlardır. Ancak Marmara Denizi'ndeki

rüzgar ve fırtınanın etkisiyle korunamamış ve yalnızca büyük masraflarla ve kısmen ayakta tutulabilmişlerdir (Müller, 2003).

Bu devirdeki limanlardan günümüze isimleri ve onlarla ilgili sur kalıntılarından başka bir şey kalmamıştır. Sarayburnu’nu başlangıç olarak alırsak, Marmara sahilindeki ilk Bizans limanı Ahırkapı’dır. Bizantion’un kurulduğu dönemlerde, Haliç’in Marmara ve Boğazlar’a açılan ağzındaki kıyı şeridi günümüzdeki gibi düz değil girintili çıkıntılı bir yapıya sahipti. Haliç ağzında bugün Sirkeci ve Bahçekapı’nın bulunduğu yerde Neorion ve Prosforion Limanları vardı. Prosforion, Boğaz’dan, Karadeniz’den, Anadolu kıyılarından, Ege’den gelen malların boşaltıldığı ticari bir limandı. Şimdiki Sirkeci Tren Garı’nın bulunduğu yerde yer alan Neorion Limanı ise askeri nitelikteydi (İstanbul’un ilkleri ve enleri,2003).



Şekil 3.13. İstanbul, Bizans Dönemi limanları, Kaynak: Müller, 2003

Bizans Dönemi limanlarını ele alırsak; (IV. yy.- XV. yy.)

- Prosforion Limanı,
- Neorion (Bahçekapısı) Limanı,
- İulianus Limanı (Sofia), Megistos Limen (en büyük liman) adıyla geçmektedir.
- Kontoskalion (Kumkapısı) adıyla anılan liman imparatorluğun son dönemine kadar kullanılmıştır.
- Portus Theodosiacus (Theodosius Limanı), Mısır'dan ithal edilen tahılın boşaltma yeri olarak kullanılıyordu.
- Eleutherius Limanı (Langa), Bu liman bir süre sonra doldurularak Langa Bostanı haline getirilmiştir.
- Hormisdas, Bukoleon Sarayı'nın önünde bulunan küçük bir limandır ve uzun süre kullanılmıştır.
- Porta Auera (Altın Kapı) sadece imparatorun kullandığı diğer bir küçük limandı.
- Zeugma Limanı Unkapanı köprüsünün hemen yanında bulunuyordu.
- Bu limanın kuzeybatısında Kynegion Limanı vardı.
- Heptaskalion Limanı
- Ahırkapı Limanı
- Kadırga Limanı (Müller, 2002)

Osmanlı Dönemi Limanları, (XV. yy.-XX. yy.)

- XVI. yüzyılda Galata'nın batısındaki koyda Tersane-i Amire'nin yapımına başlandı. Bu dönemde ve Cumhuriyet döneminde mevcut iskeleler ağırlıktadır (Müller, 2002).

3.3. Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul İskeleleri:

İskeleler, deniz ulaşım ağının durak yerleridir. Eskiden kayıkların, buharlı gemiden sonra ise vapurların yanaştığı, yolcu ve yük alıp boşalttığı yerlerdir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4).

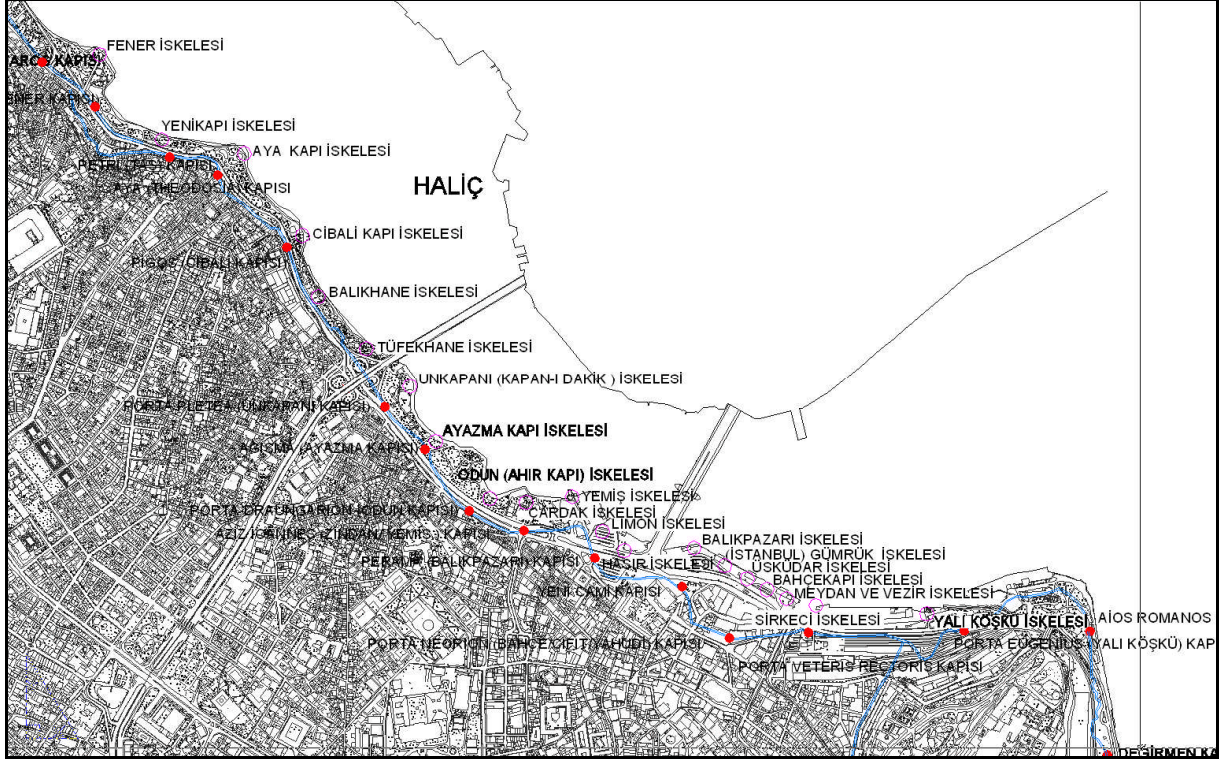
19. yy. a kadar İstanbul'da deniz taşımacılığı kayıklarla yapılıyordu (İstanbul Ansiklopedisi Cilt 4). Bizans döneminde Neorion'un batısında bulunan limanlar, tahta köprüleriyle, mütevazı yapılarıyla basit iskelelerdi (Müller, 2002).

Osmanlı döneminde ise, 19. yy.a kadar sahillerde rıhtımlar az sayıda bulunmaktadır. İskeleler ise tamamen ahşap malzemeden yapılmaktadır. 1844’de yapılmış olan gözlemlere göre, iskeleler ahşap platformların denize doğru uzatılması ile oluşmuş ve bir taraftan bindirme diğer taraftan indirme yapılan iki veya daha fazla kısma bölünmüştür (Ertuğ, 2001). 17. yy.da, Marmara, Haliç ve Boğaziçi’nde yirmiye yakın kayıkçı iskelesi olduğu biliniyor. Bu iskeleler suya doğru uzatılmış ahşap köprüler biçimindeydi ve iskele binaları yoktu. Bu iskeleler halkın genel kullanımına açıktı. Bunların dışında ise, saray ve yalıların da özel iskeleleri bulunuyordu. İskele binalarının ve yanaşma yerlerinin daha düzgün ve özenli yapılması, buharlı vapurların kullanılmasından sonra gerçekleşmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4).

OSMANLI DÖNEMİ İSKELELERİ	
HALİÇ	
Ayakapı İskelesi	Cibalikapı İskelesi ile Yenikapı İskelesi arası
Ayvansaray İskelesi	Balat İskelesi ile Defterdar İskelesi arası
Ayazmakapı İskelesi	Odun İskelesi ile Unkapanı İskelesi arası
Balat İskelesi	Yenikapı İskelesi ile Ayvansaray İskelesi arası
Balıkhane İskelesi	Tüfekhane İskelesi ile Cibali kapı İskelesi arası
Balık pazarı İskelesi	Gümrük İskelesi ile Hasır İskelesi arası
Çardak İskelesi	Yemiş İskelesi ile Odun İskelesi arası
Eminönü İskelesi	Yenikapı İskelesi ile Fener İskelesi arası
Fener İskelesi	Balat İskelesi ile Eminönü İskelesi arası
Hasır İskelesi	Balık pazarı İskelesi ile Limon İskelesi arası
Limon İskelesi	Hasır İskelesi ile Yemiş İskelesi arası
Meydan ve Vezir İ.	Sirkeci İskelesi ve Bahçekapı İskelesi arası
Odun(Ahırkapı) İsk.	Çardak İskelesi ile Ayazma kapı İskelesi arası
Sirkeci İskelesi	Yalı köşkü İskelesi ile Meydan ve Vezir İskelesi arası
Tüfekhane İskelesi	Balıkhane İskelesi ile Unkapanı İskelesi arası
Unkapanı İskelesi	Ayazma kapı İskelesi ile Tüfekhane İskelesi arası
Yalı Köşkü İskelesi	Sepetçiler Kasrı ile Bahçekapı arası
Yemiş İskelesi	Ahi Çelebi Camii önü
Yenikapı İskelesi	Ayakapı İskelesi ile Balat İskelesi arası
ÜSKÜDAR	
Bahçekapı İskelesi	Meydan ve Vezir İskelesi ile Üsküdar İskelesi arası
Gümrük İskelesi	Üsküdar İskelesi ile Balık pazarı İskelesi arası
Harem İskelesi	Üsküdar
Üsküdar İskelesi	Bahçekapı İskelesi ile Gümrük İskelesi arası

Tablo 3.1. Osmanlı Dönemi İskeleleri Kaynak: Müller, 2002, 2003, Ertuğ, 2001

İstanbul iskelelerini, yapılış ve işlevlerine göre, önce ahşap veya kagir olarak, sonra da sadece iskele kullanımı veya bunun yanı sıra ayrı işlevler de taşıyanlar şeklinde sınıflandırmak da mümkündür. Ahşap iskeleler genellikle başka bir işleve cevap vermezken, kagir olanlar dükkan, dernek gibi ikinci bir işleve sahip olabilirler. İskelelerin ahşap veya beton yanaşma yerleri de farklı biçimlerdedir. Bir kısmı denize doğru uzarken, bir kısmı da bina önünde dar bir şerit olarak bulunmaktadır (Ertuğ, 2001).



Şekil 3.14. Osmanlı Dönemi’nde iskeleler, Tarihi Yarımada, (XV. yy.-XX. yy.)

Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006

3.3.1. Tarihsel Süreç İçerisinde İstanbul İskele Meydanları:

İstanbul iskelelerinin ele alınması gereken önemli bir diğer özelliği de iskele meydanlarıdır. İskelelerin ilk inşa edildiği 19.yy.dan bu yana, iskele meydanları küçülmüş, çoğu yerde de yok olmuştur. İskelelerin kara yönünde açıldığı meydanlar, o semtin merkezi konumundadır. Meydanların çevresinde genelde, o semtin ya da köyün çarşısı bulunur. Dükkanlar, kahvehaneler ve camiler yer alır. Bu alanlar sosyal yaşamın ağırlıklı olduğu, canlı mekanlardır (Işıkpınar, 1973:255:258). İskele meydanları deniz ulaşımına, rekreatif ve sosyal kullanıma hizmet veren, iskele binası önünde biçimlenmiş kamusal alanlardır. Görsel

nitelikleriyle semt meydanlarına benzeyen fakat konumu itibariyle farklılaşan meydanlardır. Türk toplumunun dinsel özellikleri, gelenek, görenek ve sosyal yaşamlarının etkileri de meydan üzerinde görülür. Yöresel iskele binası tüm iskele meydanlarının ortak elemanıdır (Dizdaroğlu, 2005).

Boğaziçi'nde yerleşme üniteleri kıyının iki yakası boyunca uzanan kıyı köylerinden oluşurken, bu alanların merkezlerini kıyı meydanları oluşturmaktadır. Günümüzde özellikle meydanlar kent yaşantısında büyük önem taşımaktadırlar. Boğaziçi'nde de kıyı meydanları Boğaz kültürü ve yerli halkının korunması adına dinamik bir rol oynamaktadır. Bu durumda bu fiziksel mekanların günlük kent yaşantısında etkili olan değerlerinin belirlenmesi gerekmektedir. Boğaziçi kıyı meydanlarının fiziksel yapısı, özellikle etraflarında gelişen yerleşme merkezlerinin psikolojik yapıları üzerindeki etkileri yönünden ilgi çekicidir (Işıkpınar, 1973:255:258).

Bizans döneminde yerleşmelerin başladığı Boğaz'da, esas yerleşmeler Osmanlı döneminde Kanuni zamanında başlamıştır. Boğaz ulaşımı da bu dönemde başlamıştır. İstanbul ile Üsküdar arası seferler düzenli olarak yapılmaktadır. İlk devirlerden itibaren, kayıkların yanaştığı bu iskeleler her iki sahilde de uç noktalar olarak hizmet etmişlerdir. Seyyar esnafın da rağbet ettiği renkli yaşantılara sahne olmuşlardır (Işıkpınar, 1973:255:258).

Seyahatnamelerde belirtildiği üzere, kente deniz yoluyla ulaşım sağlayan Avrupalılar öncelikle surlar ve camilerden oluşan silüetle karşılaşmış özellikle bunun üzerinde durmuşlardır. Gravürlerde en çok rastlanan görüntü İstanbul'un en renkli ve kalabalık bölgesi olan liman girişidir. Özellikle şehre ilk ayak basılan yer olan Tophane İskelesi bir yanda çeşmesi, kışlası ve bir yanda camii ile beraber oldukça pitoresk bir görünüm oluşturmaktaydı(Arslan, 1992). En basit haliyle bir iskelenin ve iskele köşkünün mevcudiyeti ile ifade bulan meydanlar, bulundukları çevrenin de etkisiyle farklı hizmetler için kullanılmış, zamanla form değişmiş ve uzun yıllar boyunca çevrelerinin merkezi olarak fonksiyonlarını sürdürmüşlerdir. Günümüzde bu meydanların bazıları kısmen, bazıları tamamen şekil değiştirmiş, hatta bir kısmı meydan niteliklerini tamamen kaybetmiştir (Işıkpınar, 1973:255:258).



Şekil 3.15. Tophane İskelesi, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996

Boğaziçi iskele meydanları hem Boğaziçi yerli halkı hem de yerli ve yabancı turistler tarafından kullanılmaktadır. Farklı sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik gruplar bu alanlardan faydalanmaktadır (Işıkpınar, 1973:255:258).



Şekil 3.16. Tophane İskelesi, Kaynak: Pera Müzesi, 2006

3.3.2. Geçmişten günümüze iskelelerin fonksiyonel olarak kullanımı

Tarihsel süreç içerisinde Megaralılar tarafından kurulan Byzantion'un üç ana limanı olduğu ve buralardan tahıl aktarımından ve Boğaz'dan geçişlerden gelir elde edildiği bilinmektedir. IV. yy.ın başında bugün Eminönü bölgesinde bulunan Prosforion limanında kentin ihtiyacı olan erzak ve tahılın depolandığı ambarlar bulunmaktaydı. Bu limanın yanında bulunan Neorion limanında ise gemi yapım ve onarım işleriyle ilgili zanaatlar sürdürülmekteydi. Bu dönemde İstanbul sur içinde sıkışıp kalmıştır ve genellikle bütün iskan ve getirileri burada yer almaktadır (Ertuğ, 2001).

Osmanlı dönemini ele aldığımızda ise kent büyüyerek gelişmiş ve artan nüfusla beraber iskan alanı ve ulaşım da artmıştır. Deniz ulaşımıyla beraber ortaya çıkan iskeleler ve iskele meydanları bu dönemde artmıştır. Osmanlı döneminde iskelelerin çoğu ismini mevcut fonksiyonlarından almıştır. İskeleler çeşitli amaçlara göre ayrımlara tabi tutulmaktadır. Bazılarında yalnızca yolcu inip-binmesine müsaade edilirken, bir kısmı da taş, gübre yükleme boşaltma gibi amaçlarla kullanılıyordu. Bir kısım iskele de kentin ihtiyaçlarını karşılamak üzere taşınan çeşitli erzak ve benzeri malzemelerin taşınması gibi fonksiyonlara sahipti (Ertuğ, 2001).

İskelelerin farklı amaçlarla kullanıldığına dair bir örnek inceleyecek olursak, XVIII. yy.dan beri Ortaköy'de iki iskele olup, Salhane iskelesi taş, odun, kömür ve fışkı kayığı gibi kayıkların, Koyun iskelesi ise sadece yolcu taşıyan piyadelerin yanaşabildiği iskelelerdir.

Bazı iskelelerde ise bulundukları yerin özelliği sebebiyle sadece yolcu taşıyan kayık ve piyadelerin yanaşabilmesine izin verilenler bulunmaktaydı. Örneğin Langa Yenikapısı'nda Yenimahalle civarındaki Hamam iskelesine, hamam yakınında olup kadınların çoklukla bulundukları bir mekan olmasından dolayı ahalinin isteği üzerine piyadeden başka küçük ve büyük bütün kayıkların yanaşmaları yasaklanmıştır. Bu dönemde hangi iskeleye hangi kayıkların yanaşacağı bellidir ve bu düzene uyulmalıdır. Mesela buğday gemileri Unkapanı'na, pirinç ve arpa gemileri İhtisap iskelesine yanaşabilir (Ertuğ, 2001).

Bugün Boğaziçi kıyı meydanları önemleri sırasıyla; ulaşım, ticaret, kültür ve rekreasyon gibi fonksiyonlara cevap vermektedir. Fizyolojik açıdan; bünyesinde, çeşitli eğlence mekanları,

büfe, lokanta, wc, satış birimleri gibi elemanları barındırdığından gerek yakın gerek uzak çevreden kullanıcıların bir çok temel ihtiyacını karşılamaktadır (Işıkpınar, 1973:255:258).

Sosyolojik açıdan, kafe ve kahvehane gibi birimleri barındırdığından öncelikle yakın çevreye hizmet eden bir sosyal merkez niteliğindedir. Bazıları ise semt sakinlerinin toplandığı, önemli kararların alındığı, eski karakterini koruyan meydanlardır (Işıkpınar, 1973:255:258).

Ekonomik açıdan, semt sakinleri ve bazı kentli iş adamlarına ticaret yapma olanağı sağlayan, ayrıca semt sakinlerine alışveriş olanağı sağlayan merkezlerdir (Işıkpınar, 1973:255:258).

Osmanlı dönemine baktığımızda, liman semtlerinde bulunan pek çok küçük kahvehane ve meyhane geçimlerini kadırgaların denizcileri, bahriye askerleri ve esirler sayesinde sağlıyorlardı. Bu alanlar semtin itibarını yükselten alanlar değildi ve çoğu zaman semtte huzursuzluk yaratıyordu (Müller, 2003:51).

Kentin ihtiyacı için getirilen erzak, gümrük ve Unkapanı arasındaki İstanbul kıyı alanında indiriliyordu. Tahıl da Unkapanı'ndaki ambarlara gidiyordu (Müller, 2003:58). Kentin ihtiyacını karşılamak için gerekli tahıl miktarının büyüklüğünden ötürü burada her zaman yoğun bir gemi trafiği olurdu.

Odunkapı'da ise büyük bir inşaat kerestesi depolama alanı bulunuyordu. (Müller, 2003:58) Odun İskelesi'nde de odun ve inşaat kerestesi depo ve dükkânları bulunuyordu (Müller, 2003:169).

Tersane ve limanlarda gemilerin denize indirilmesiyle beraber, padişah, vezir ve diğer yüksek mevki sahibi kişiler de bulunuyordu. Bu olaylar şenlikli bir şekilde geçer ve limanın günlük işleyişini değiştirirdi (Müller, 2003:71).

Orta Bizans döneminden itibaren Haliç'in tümünün liman olarak kullanılmasına rağmen yükleme, boşaltma ve depolama işleri sadece belli limanlar üzerinden yapılıyordu. Bu kıyı alanlarından bazılarının işlevleri eskiden beri aynıydı, birçok faaliyet ise Osmanlı egemenliği altında devlet egemenliği ya da özel girişimlerle beraber belli bir yere kavuşmuştu. Mesela Tersane-i Amirane ile Tophane, 19. yy. sonlarına ait depo binaları için durum böyleydi. Aynen Bizans dönemindeki gibi Osmanlı döneminde de her iskelenin işlevi belliydi. Osmanlı

döneminde her iskele burada ticareti yapılan mala, komşu mahallesine ya da en yakın sur kapısına göre adlandırılıyordu. İskelelerin yanında kahvehaneler veya belirli meslek gruplarının toplanma yerleri bulunurdu. Kökü itibariyle Bizans dönemine dayanan bu durum 19. yy. sonlarına doğru değişim gösterdiyse de, düzenin bazı izleri hala günümüz kent yapısında seçilebilir (Müller, 2003:159).

19. yy.ın ilk yarısına kadar Asya'dan sebze ve meyve taşıyan tüm gemiler mallarını Yenikapı önünde boşaltmak zorundaydı ve bunlar hamallar ve yük hayvanlarıyla semt pazarlarına dağıtılırdı. Ayrıca bu iskelelerin yanında halkın dinlenmesi için küçük, şirin kahvehaneler bulunmaktaydı (Müller, 2003:163).

Kumkapı kıyı bölgesine ise boyacılar ve basmacılar yerleşmişti. Yanında bulunan kıyı şeridine çöp dökmek için kullanılıyordu (Müller, 2003:163).

16. yy.a kadar kullanılan Kadırga limanı tesislerinden ise geriye bir tek mahallenin ismi kalmıştır (Müller, 2003:163).

Eski Saray iskelelerin olan Vezir İskelesi, 16 yy.dan beri birçok alay geçidine tanık olmuştu. Padişahı ziyarete gelen yabancı elçiler burada karşılanır ve görkemli bir refakitle saraya götürülürlerdi (Müller, 2003:165).

Hasır iskelesi adını, Mısır'dan gelen başka mallarla beraber burada indirilen ve Hasırcılar Çarşısı'nda satılan, oldukça rağbet gören hasırlardan alıyordu (Müller, 2003:167).

Yemiş iskelesi de burada alım satımı yapılan maldan adını almıştı. Burada meyve gümrüğü bulunuyordu ve arkadaki sokaklarda manavlar vardı (Müller, 2003:167).

Çardak iskelesi ise Marmara Denizi'ndeki limanlardan gelen yelkenli gemiler tarafından kullanılıyordu. Burada aynı zamanda 19. yy.a kadar bir yeniçeri kolluğu ve tarihte büyük önem taşıyan en büyük yeniçeri kahvehanesi bulunmaktaydı (Müller, 2003:167).

Haliç'e çöp dökülen yer olması sebebiyle bir diğer iskeleye ise Bokluk İskelesi adı verilmiştir. Burası daha sonra Ayazmakapı İskelesi olarak bilinmektedir (Müller, 2003:169).

Tüfekhane ve Balıkthane İskeleleri de ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına hizmet ediyordu. Her ikisi de deniz surlarının önünde bulundukları kapıdan isimlerini alıyorlardı. Cibalıkapı, Ayakapı ve Yenikapı'daki iskeleler için de aynı şey geçerliydi (Müller, 2003:169).

Deniz suru kapısıyla bağlantılı olan son yanaşma yeri ise Ayvansaray İskelesiydi (Müller, 2003:169).

Meyit İskelesi de adını kapıdan alıyordu ve Müller'in belirttiğine göre, bazı kaynaklarda kapı ve iskele adını üst kısmında bulunan mezarlıklardan almakta, bir kısmına göre ise ismin cenazelerin buradan Üsküdar'a nakledilmesinden kaynaklanmaktadır (Müller, 2003:172).

Funda İskelesi'nin adı burada yığılı bulunan çapalardan gelirken, Kürekçikapı İskelesi'nin adı ise kürek imalathanelerinden gelmekteydi (Müller, 2003:172).

Mumhane, Kireçkapı ve Eğrikapı İskeleleri de adlarını önünde bulundukları kapıdan ve orada bulunan yerleşik ticarethanelerden almıştı. Debbağhane İskelesi de adını burada bulunan Debbağ haneden almıştı (Müller, 2003).

Tophane İskelesi'nde ise 16.yy. da yolcu ve yük taşıyan gemilerin yanaştığı ahşap bir iskele vardı. İlkbaharda donanmanın denize açılmadan önce yeni topraklarla donatılmasında bu iskelelerden yararlanılıyordu (Müller, 2003).

3.4.Boğaziçi ve Boğaziçi İskelelerinin tarihsel gelişimi

İstanbul Boğazı ilk çağlardan bu yana süregelen gelişimiyle, değişimlere uğramış, gittikçe önem kazanan bir mekan olmuştur. Karadeniz havzasının yegâne kapısı olan Boğaz, doğu, orta ve güney Asya'dan, Orta Avrupa ve Balkanlardan gelen bütün ticaret yollarının geçiş noktası olarak önemli rol oynamıştır. Bunun sonucunda İstanbul, Roma ve Bizans dönemlerinde bile büyük önem kazanmış, şehrsel fonksiyonların merkezi haline gelen kent, çeşitli maddelerin, kıymetli malların alınıp satıldığı ve işlendiği büyük bir ticaret ve endüstri merkezi haline gelmiştir. Geçmişten bu yana yoğun nüfuslu bir kent olmuştur (Erinç, 1973:30).

Boğaziçi ve çevresindeki yaşamın tarih öncesi devirlere kadar uzandığı söylenebilir. Fakat bu devirlerdeki bilgiler oldukça kısıtlıdır. İlkçağdan itibaren Boğaziçi özellikle iki konuda imkan sağlamıştır. Bu durum Bizans döneminde de devam etmiştir. Bunlardan ilki, balıkçılık, diğeri ise buradan geçmek zorunda olan gemiler ve bunların yüklerinden alınan gümrük ve geçiş harçlarıdır. Bizans döneminde Boğaziçi'nin önemli bir geçit yeri olarak bir takım tarihi olaylara sahne olduğu bilinmekle beraber kıyılarındaki iskan bölgeleri hakkında fazla şey bilinmemektedir. Boğaziçi Bizans döneminde manastırların sıralandığı iki kıyıdan ibaret kalmıştır (Eyice, 1973:122-127). Politik sebepler ve emniyetin korunması nedeniyle, daha ziyade İstanbul surları içinde yaşamayı tercih eden Bizans, Boğaz peyzajından gereği kadar faydalanamamıştır (Aran, 1973:245). Bu çağda Boğaz yerleşmesinin iki ögesi vardı;

- Kentle ilişkisi olmayan küçük köyler
- Genellikle imparator ve saray mensuplarının yaptırdıkları saray veya büyük konutlar ve manastır, kilise gibi dini yapılar (Kuban, 1973:128).

Osmanlı dönemine baktığımızda, Osmanlıların dini hayatı, toplum hayatından ayrılmadığı için, Bizans çağında olduğu gibi, dini yapıların bağımsız bir şekilde yoğunlaşması söz konusu olamazdı. Boğaz sahillerinde yerleşmenin hızlanması Kanuni'nin saltanat döneminde başlamıştır (Kuban, 1973:128-136). Osmanlılar devrinde Boğaz, devamlı oturulan, yoğun bir iskandan ziyade sayfiye ve rekreasyon mekanı olarak kullanılmıştır (Aran, 1973:246). İstanbul'da yaşamın ilk günlerinden itibaren Osmanlı padişahları, şehir surları dışındaki bölgelerde, Haliç boyunca ve özellikle Boğaz'ın iki yakasında villalar yaptırmış, dinlenme, eğlenme, hükümetin baskılarından kaçma, avlanma, yaz sıcağında Boğaz esintisiyle bahçe ve korularda serinlemek amacıyla buralara gelmişlerdir (Taylor, 2001:260). İmparatorluk süresince, Boğaz sırtlarının her iki yakasında da kent peyzajının pitoresk görünümü, tarımsal ve kırsal peyzajın pastoral güzelliği korunmuştur. Osmanlı Türkleri, içinde yaşadıkları mekanın doğal potansiyelini ve imkanlarını değerlendirmişlerdir (Aran, 1973:246). Tophane ile Fındıklı arasındaki bölge 16. yüzyıl ortalarında bağlık bahçelik bir alandı. Bu yüzyılın ikinci yarısında sahilde yalılar yapılmaya başlanmıştır. Boğazın Avrupa yakasında yer alan semti Beşiktaş, Osmanlı döneminde, Bizans çağındaki önemine uygun olarak en büyük mahalledir. Bu önem aynı zamanda şehir içi ulaşımındaki rolünden de kaynaklanmaktadır. 17. yy.da Boğaz'ın her iki yakasında da bazı köylerde Türklerin yerleşmesinin yoğunlaştığı anlaşıyor. Bunu teşvik eden nedenlerden biri de, padişahların ve devlet büyüklerinin bu sahillerde yaptırdıkları saray, kasır ve büyük bahçelerdi. Ayrıca Boğaz'ın Anadolu yakasındaki köylerin bazıları, gayrimüslimler tarafından iskan edilmişti. Genel olarak 16

yy.da Boğaz'ı şehir yaşantısının bir parçası olarak sayamayız. Beşiktaş burada önemli bir nokta teşkil etmektedir. 1565'te İstanbul ve Üsküdar arasında kayık seferleri yapılmaya başlanmıştır. Daha 16. yy.da kayıkla yolculuk yapıldığı anlaşılmaktadır. 17. yy.da Boğaz, sahilde toplanan küçük köyler dışında doğal görüntüsünü korumaktaydı. Sebze ve meyvecilikle geçinilmekte, bazı köylerde balıkçılık yapılmaktaydı. İstanbul'un sur içini bırakarak kıyılarda gelişmesi, deniz ulaşımını kent için önemli bir faktör haline getirmişti. İskelelerle ilgili yapılan çalışmalar, tadilatlar 16. yy.da devlet tarafından yaptırılıyordu. 17. yy.dan sonra deniz ulaşımı kent yaşantısının önemli bir faktörü haline gelmeye başlamıştır. Bu yüzyılda da Boğaziçi yerleşmesi yoğunlaşmaya devam etmiştir. Boğaz köyleri camilerinin çoğunun ilk yapım tarihleri 17. yy.a dayanmaktadır (Kuban, 1973:128-136). Bugün yoğun iskan bölgesi olan Tophane, Kabataş, Dolmabahçe ve Beşiktaş semtleri, sahil sarayları ve yalılarla, çeşme ve camilerle süslü, bağlık, bahçelik birer mesire ve sayfiye bölgesiydi. Çubuklu, Kandilli, Ortaköy, Yıldız, Göksu, Küçüksu önemli mesire yerlerindendi (Aran, 1973:241). Boğaz'ın kendine özgü yerleşme düzeni, 18. yy.da ortaya çıkmıştır. Sonraları İstanbul'da batılılaşmayla beraber yeni bir kent örgütlenmesi gerçekleşiyordu. Bu yüzyılda Boğaz'la ilgili önemli ulaşım gelişmelerinden biri de Boğaz Köprüsü teklifidir. Birinci Dünya Savaşından önce şehrin Boğaziçi, Kadıköy ve Beyoğlu yönünde büyümesi devam etmiştir. Meydana gelen gelişmelerle beraber, Boğaz ve Beyoğlu'ndan Şişli'ye kadar olan bölgelerin arasında kalan çizgi de, Cumhuriyet döneminde ilk fırsatta dolmuştur. İstanbul'da nefes alacak, suya ve yeşile sahip tek alanın Boğaziçi olması burayı kurtarmaya yetmemiştir. Her iki yakada da spekülasyon gittikçe artmıştır (Kuban, 1973:128-136). Boğaz sahillerinde bugün, artık tarihi devirlerin kültür izlerinden arta kalan ve sayısı çok azalan yalılarla, geçen yüzyılın yeni saraylarından başka mimari karakteri ile öğünebileceğimiz bir yapı kalmamıştır (Aran, 1973:248).

Bölgenin vejetasyonunu ele aldığımızda; İstanbul Boğazı ve çevresi iklim şartları ve belirlenen nemlilik koşullarına göre tabii bir orman sahasıdır. Nemlilik şartlarına göre asli vejetasyon tipinin, bazı bölgelerde park görünümlü kuru orman, bazı bölgelerde ise nemli orman karakterinde olması beklenir. Fakat 2000 yıldan beri bölgenin iskan sahası olması ve büyük bir kentin çevresini teşkil etmesiyle beraber, yakıt, yapı malzemesi, tarla, yapı temini gibi amaçlarla yapılan tahripler asıl vejetasyonun karakter ve dağılışında büyük değişikliklere yol açmış ve ağaçlandırma teşebbüsleri ile beraber asli vejetasyonda yabancı türlerin de çıkmasına yol açmıştır (Erinç, 1973:47).

İklimi ele alırsak, Boğaziçi ve çevresi genellikle Akdeniz ikliminden Karadeniz iklimine bir geçiş teşkil eder. İstanbul'da hakim rüzgarlar kuzey ağırlıklıdır (Aysu, 1973: 59-64).

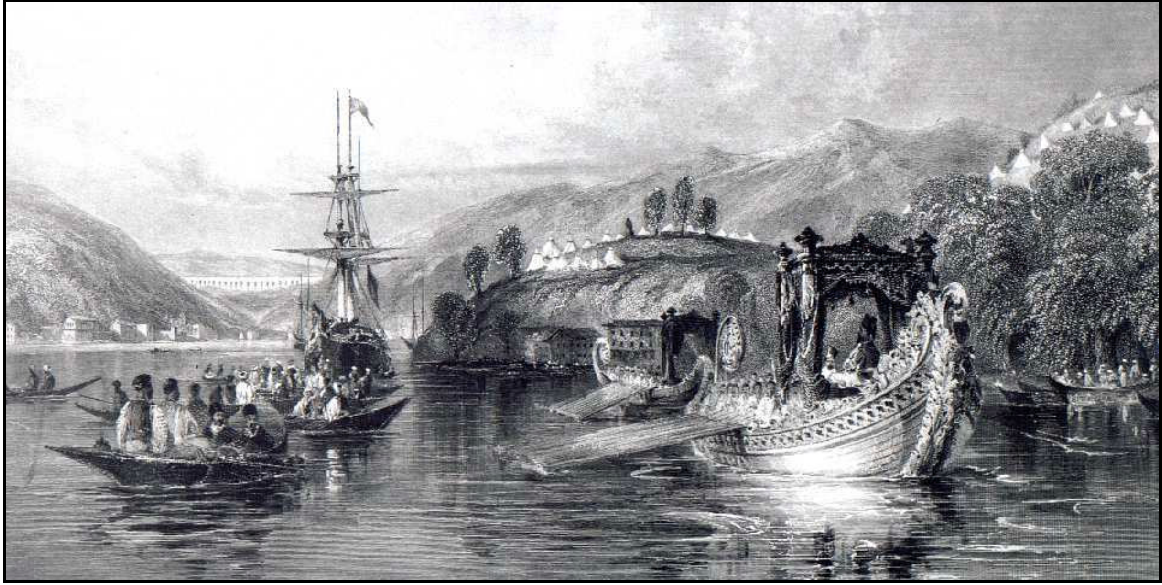
Bitki örtüsünde ise, Boğaz'ın kuzey kısımlarında, Boğaz'ın iki yanındaki platolar ve Karadeniz yakınlarındaki sırtlarda kestane, saplı ve sapsız meşe, kayın, gürgen, dişbudak gibi türlerden oluşan bir orman vejetasyonu ile karşılaşılır. Kuzeyden güneye inildikçe yavaş yavaş ormandan maki topluluğuna geçilir. Kıyı kesimlerinde ise, kocayemiş, funda, pırnal meşesi gibi daha denizsel, nemli bir iklim tipini yansıtan bir çalı formasyonu gelişmiştir (Erinç, 1973:48). Boğaz yamaçlarını kaplayan maki vejetasyonu içinde en dominant olanları kocayemiş, ağaç fundası, katırtırnağı, ladenler, ateş diken, akçakesme, kermes meşesi, sakız-menengiç, lavanta gibi türlerdir (Yaltırık ve diğerleri, 1973:112). Ayrıca Boğaz'da yer yer manolya, erguvan gibi güzellik katan özel bitkiler de yer alır.

Orman toplumu içinde yapraklı ağaçların yuvarlak tepeleriyle arazinin morfolojik yapısı arasında armonik bir uyumun ortaya çıktığı ve bu yeşil örtü ile mavi deniz sularının kucaklaştığı doğal peyzaj yapısı, sadeliği, sükûn ve huzur verici karakteri, her adımda değişen özel morfolojik yapıya sahip mekanları, Boğaziçi'nin dünyanın bir çok yerinde görülmeyen dengeli bir peyzaj yapısı kazanmasına imkan vermiş; her devirde yerli ve yabancıların ilgisini kazanmış ve etkilemiştir. Önceleri geniş çayırliklarıyla dinlenme ve eğlenme gibi rekreasyonel faaliyetler için kullanılan Boğaziçi'nde ulaşım olanaklarının sınırlı olması nedeniyle daimi yerleşmeler 18. yy. sonlarına kadar gecikmiştir. Bu döneme kadar Boğaz'ın doğal peyzajına fazla bir müdahale olmamıştır. Yalnızca Türklerin yerleştiği bölgelerde, küçük veya büyük kabir ve mezarlıklara, cami avlularına, türbe yanlarına Ehrami serviler dikilmiştir. Bu Türkler için dini ve uhrevi yapıların sembolü olmuştur ve günümüzde de bu özelliğini korumaktadır. Boğaz peyzajını etkileyen diğer iki tür de fıstık çamı ve çınardır. Bunların dışında mimari yapıların, özellikle tarihi yalı ve köşklerin de Boğaz peyzajına önemli katkısı olmuştur (Pamay, 1973: 169). Deniz peyzajının alan üzerindeki etkisini incelersek, denizaltı topografisinin özellikleri sayesinde, Boğaz sularının normal deniz peyzajından farklı olarak, bir nehir akıntısı manzarası özelliğinde olduğunu görürüz. Boğaz sularının güney-kuzey istikametindeki geniş ve sakin yüzey akıntısı ile dipten aksi yönde devam eden kanal akıntısı, denizler arası su alışverişinden meydana gelen bu orijinal hareket Boğaz peyzajının önemli özellikleri arasındadır. Boğazın dar kesimlerinde akış hızının artmasıyla beraber, motif, renk ve akustik yolu ile deniz peyzajında önemli varyasyonlar meydana gelmektedir. Ters akıntılar üzerinde gün ışığının da etkisiyle meydana gelen

titreşimler de deniz peyzajının bir özelliğidir. İstanbul Boğazı, ekolojik olanakları bakımından insan yaşayışına olduğu kadar, tür yönünden de zengin bir bitki örtüsünün gelişme ve barınması için elverişli bir ortam yaratmaktadır (Aran, 1973:236). Boğaz kıyılarının tarih boyunca zamanla gelişen yalı rıhtımları ve kayıkhanelerinin meydana getirdiği informal ve zarif bir sahil çizgisi vardır. Fakat Avrupa yakasında son yıllarda yapılan sahil dolguları bu çok hareketli rıhtım çizgisini monoton hale getirmiştir (Aran, 1973:248). Boğaz peyzajının genel görüntüsünü ele alacak olursak, renk ve form bakımından materyal çeşitliliği, bariz yoğunluk ve seyreklik farkları, yapı kitleleri ve boşluklar arasındaki kontrastlar, kitle ve boşluk orantısı, dünyada benzeri az bulunan bir durumla karşılaşırız. Bu açıdan Boğaz peyzajının bu karmaşadan kurtulması için gerekli bir düzenlemeyle, negatif karakterli objektiflerin çıkarılarak pozitif etki bırakacak bir düzenleme yapılmalıdır (Aran, 1973:251).



Şekil 3.17. 19. yy.da Boğaziçi, Kaynak: www.azizistanbul.com, 2006



Şekil 3.18. Boğaz’da bir iskele, Kaynak: www.azizistanbul.com, 2006



Şekil 3.19. 1870’lerde Boğaz, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006

4. GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İSTANBUL İSKELE MEYDANLARI

4.1. Geçmişten Günümüze İskele Meydanlarının Geçirdiği Değişimin İncelenmesi

Bu bölümde İstanbul iskelelerinin 1900ların başından günümüze kadar tipolojik olarak değişimi incelenirken, bölgelerin belli başlı özellikleri ve tarihi de göz önünde tutulmuştur. İstanbul'un farklı bölgelerinden seçilen iskeleler ve iskele meydanları ulaşım odaklı merkezi iskeleler, Boğaziçi ve Haliç iskeleleri olmak üzere üç bölüm altında incelenmiştir. Belirli bir tipolojik modelin oluşturulması için farklı bölgelerden örnekler incelenmiştir.



Şekil 4.1. Boğaz hava fotoğrafı, tez kapsamında ele alınan bölgeler, Kaynak:

www.sehirrehberi.ibb.gov.tr, 2006



Şekil 4.2. Boğaziçi haritası (20. yy. başı) Kaynak: Pera Müzesi, 2006

4.2. Ulaşım Odaklı Merkez İskeleler:

Bu başlık altında İstanbul'un ulaşım açısından en yüksek potansiyele sahip olan ve dolayısıyla çevresinde oldukça yoğun bir gelişme alanı bulunan alanlar incelenecektir. Belirlenen bölgeler ulaşım odağı olan iskelelerdir, farklı ulaşım türlerinin entegre olduğu odaklardır. Bunlar araç ve yaya odaklı olmak üzere iki farklı başlık altında ele alınmıştır.

Araç Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler:

- Harem İskelesi (Boğaz-Anadolu yakası)
- Yenikapı İskelesi (Haliç)

Yaya Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler:

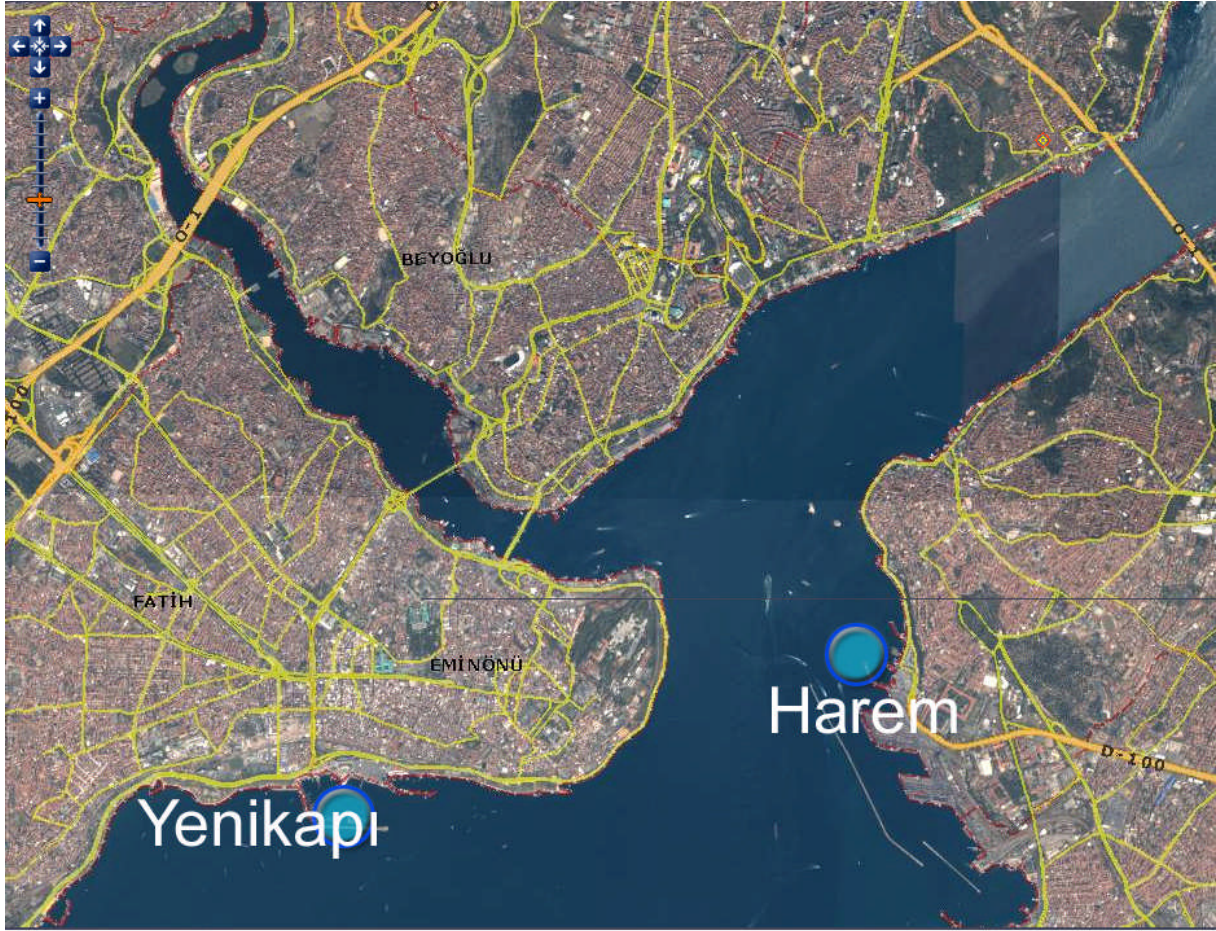
- Eminönü İskelesi (Haliç)
- Kadıköy İskelesi (Boğaz-Anadolu yakası)
- Üsküdar İskelesi (Boğaz-Anadolu yakası)
- Kabataş İskelesi (Boğaz-Avrupa yakası)
- Beşiktaş İskelesi (Boğaz-Avrupa yakası)



Şekil 4.3. Merkez İskeleler, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

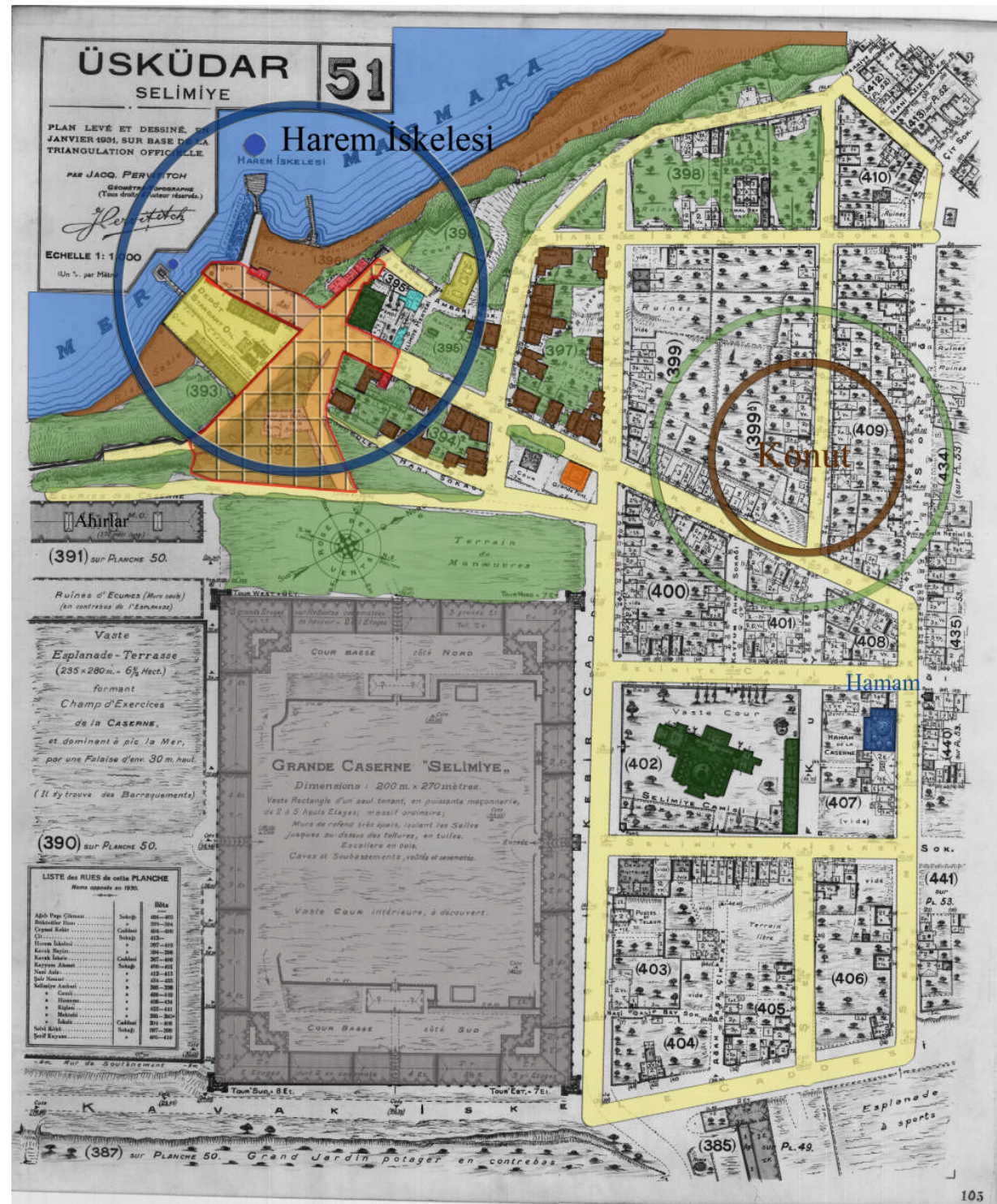
4.2.1. Araç Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler

Bu bölümde ağırlıklı olarak araç kullanımına dayalı bir kıyı ulaşımının söz konusu olduğu bölgelere yer verilmiştir. Harem arabalı vapur iskelesi ve Yenikapı Feribot İskelesi kentte ağırlıklı olarak araç ulaşımına hizmet eden iskelelerdir. Bu sebeple bu mekanlarda yaya-arac sirkülasyonu, yaya ulaşım odaklı iskelelerde olduğundan farklı bir biçimde gelişmiştir. Gerek ulaşım odakları gerekse meydanın bununla bağlantılı olarak farklı biçimlenmesi sebebiyle Harem ve Yenikapı iskeleleri farklı bir başlık altında incelenmektedir.

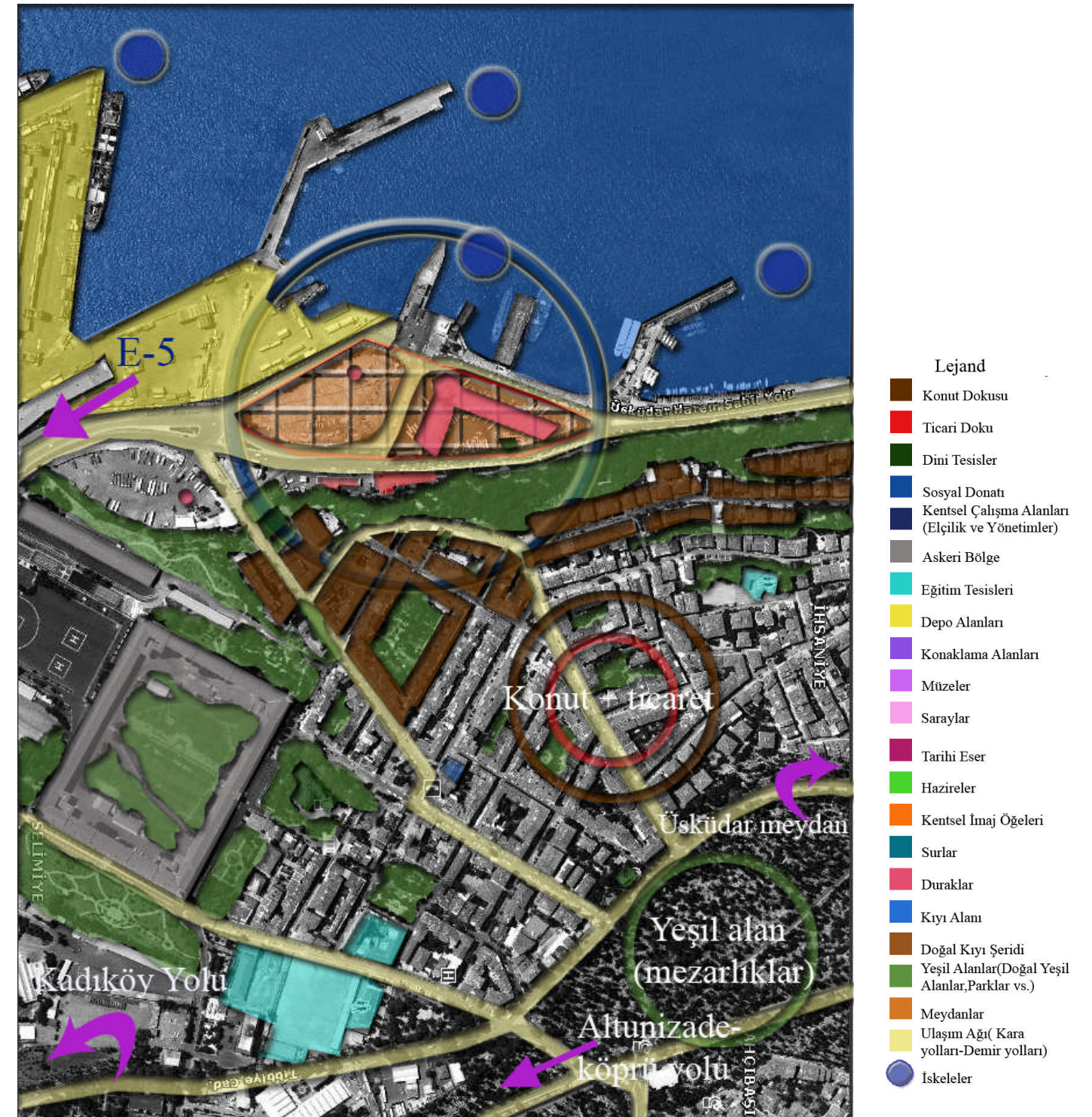


Şekil 4.4. Yenikapı ve Harem İskeleleri, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr, 2006

4.2.1.1. Harem İskelesi Ve İskele Meydanı



Şekil 4.5. Harem İskeleyi ve iskele meydanı, 1931 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.6. Harem İskelesi ve İskele meydanı 2006, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

i. Konumu

Harem İskelesi önemli bir karayolu bağlantı noktasında bulunmaktadır. Anadolu ile Avrupa arasında bir bağlantı noktasıdır. Haydarpaşa ile Salacak arasında bulunmaktadır (www.uskudarim.org). Harem, Üsküdar ilçesine bağlı, güneyinde Selimiye kışlası, doğusunda Çiçekçi, kuzeyinde İhsaniye ile çevrilidir.

ii. Tarihçe

Tarihte de Harem İskelesi, Selimiye kışlasının iskelesi olarak geçmektedir. Bu bölgenin geçmiş Bizans dönemine dayandığı için sahilin çeşitli yerlerine ve iskelenin üstündeki yerlere birçok sarayın yapıldığı ama bunların 16.yy.da bu çevredeki saraylardan iz kalmadığı belirtilmiştir. Osmanlı padişahlarından da Kanuni Sultan Süleyman'ın buraya Üsküdar Bahçesi ve Sarayı adı verilen yazlık bir saray yaptırmış, fıskiye, çeşmeli avlularla bahçelerin içini zenginleştirmişlerdir. 17. yy.dan sonra bu sarayın kullanılmadığından yıkılmıştır ve buradan çıkan mermerlerin bir kısmı III. Selim'in yeni ordu için bu sırtlara yaptırmaya kararlaştırdığı Selimiye Kışlasının yapımında kullanılmıştır (www.uskudarim.org).

Harem bölgesinin gelişiminde Selimiye Kışlası'nın burada bulunması etkili olmuştur. Kırım savaşı sırasında kışlayı kullanan İngiliz askerleri, Harem İskele sahilindeki nıhtımı yaptırmışlardır. 1910'larda Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi salnamesi'ne göre Harem İskelesi ve çevre bölgesinde 1.100 ün üstünde hane, 45 dükkan bulunmakla beraber bölge nüfusu 4000 civarındaydı (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3).

1970'lere kadar sahilin üst kısımlarındaki bölgede, eskiden kalma ahşap evlerde ve 3-4 katlı apartmanlarda nüfusun orta gelirli ve de daha altı memur ve asker aileler yaşamaktaydı. 1980 sonrasında semtte yaşanan değişimle beraber tarihi evler onarılmaya başlanmış ya da yerlerine yeni, manzaralı apartmanlar yaptırılarak üst gelir grupları buraya çekilmiştir. Semtin görünümünü değiştiren bir diğer gelişme ise Harem- Üsküdar sahil yolunun yapılması olmuştur. Otobüs terminalinin de bulunuşu semte hareketlilik ve önem katmaktadır. Günümüzde de sahilin üst kısımlarındaki yapıların yenilenip lüks apartmanlara dönüşürken, içerilere doğru ise Çiçekçi ve Selimiye'de eski tip mahalle düzeni hala devam etmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3). Harem özellikle iki yaka arasında ulaşımı sağlayan feribot iskelesi ve iskelenin yakınındaki Anadolu otobüsleri garajı ile tanınmaktadır.

iii. Özellikleri

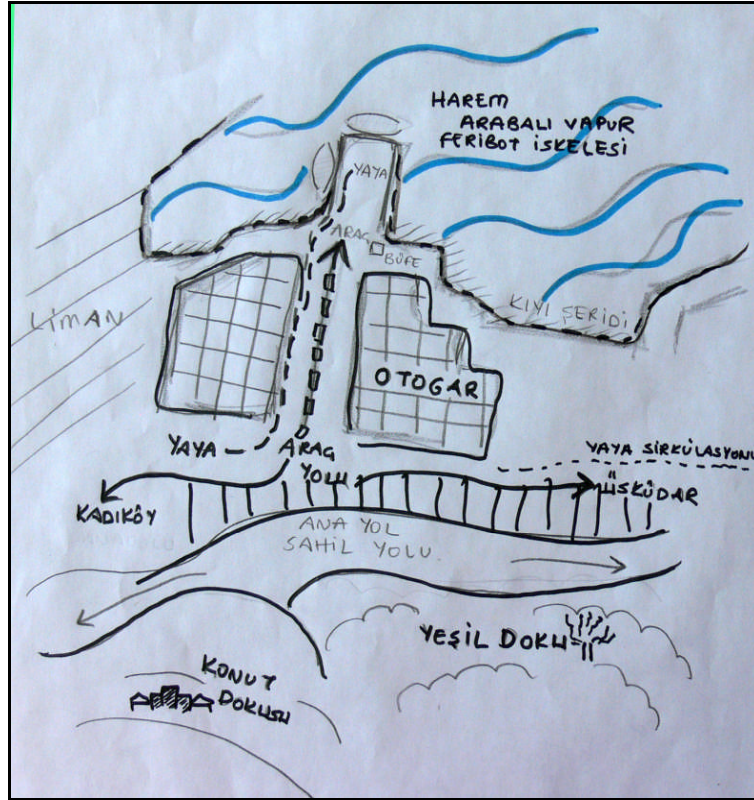
Harem iskelesi önemli ulaşım noktalarından biridir. Otogar Anadolu'dan İstanbul'a giriş noktasıdır. Otogarın bulunduğu alanın etrafında buraya hizmet eden ticari birimler ve ayrıca E-5 Karayolu'na bağlanan bölümde de, yol hizasında çeşitli dükkanlar bulunmaktadır. Sonuç olarak ticaret bölgedeki kullanım potansiyeline göre gelişmekte ve alan bu kullanıma cevap vermektedir.

Otogar, iskele ve liman alanlarının aktif olarak kullandıkları alanların birleşimiyle oluşan meydanlar, toplanma mekanları olarak kullanılmasına rağmen, tam olarak meydan özellikleri taşımamaktadır. Sınırları yolla belirlenen bu alanların arka kısmında bir başka deyişle yolun karşı tarafında yeşil alan bulunmaktadır. Geniş yeşil aks rekreatif anlamda aktif olarak kullanılmaktadır. Kullanıcı kitlesi oldukça geniş olan bu alanda birçok büfe, satış birimi de yer almaktadır. Ayrıca kıyı şeridi boyunca turistik ve rekreatif alanlar da vardır. Otogar kendi içerisinde kullanıcıya hizmet sunarken, iskele çevresinde de çeşitli satış birimleri mevcuttur.

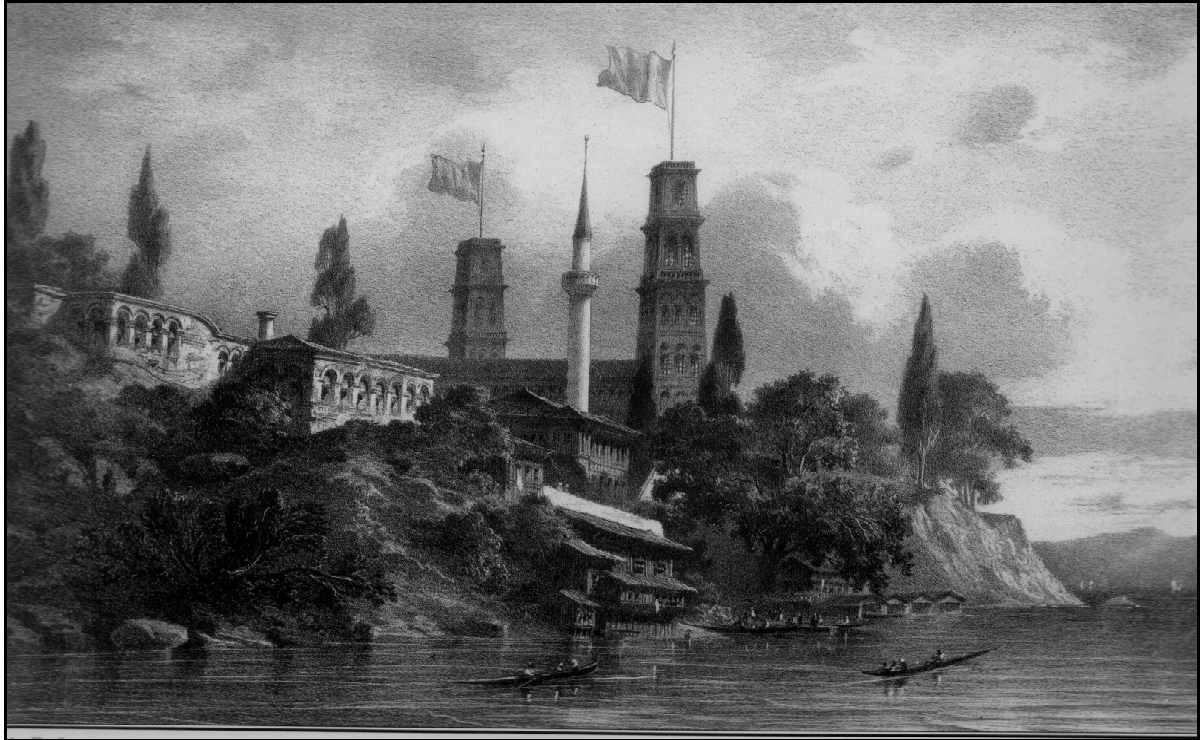
Harem Otogarı'nın bulunduğu alan, ayrıca E-5 Karayolu'na bağlanır. Otogar'dan ülke içerisinde birçok bölgeye otobüs seferleri yapılmaktadır. Harem İskelesi'nden ise Sirkeci'ye arabalı Vapur seferleri bulunmaktadır. İETT'den alınan verilere göre Harem arabalı vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı 1907 kişi olarak belirlenmiştir. (İETT, 2006) Ayrıca yakınında şehir içi ulaşım hizmet eden duraklar da bulunmaktadır. Otobüs, minibüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçları mevcuttur.

Araç odaklı kullanılan iskele ve otogar, bölgeyi ulaşım açısından merkezi kılmaktadır. Mekan aynı zamanda aktarma noktası ve bir geçiş bölgesidir.

Kıyı ve meydan bir bütünlük sağlamamakla beraber iskele etrafında, kıyı şeridini takiben yer alan Boğaz meydanları gibi karakteristik bir meydan bulunmamaktadır. Meydan, parçalı bir form oluştururken, araç yolu ile sınırlanmıştır. İskeleye bağlanan araç yolunun yanında ise yaya sirkülasyonu devam etmektedir.



Şekil 4.7. Harem İskeleye ve Meydanı'nın grafiksel anlatımı, yaya ve araç sirkülasyonu, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4. 8. Harem İskeleye Gravür, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.9. Harem İskelesi, Kaynak: www.sccs.swarthmore.edu, 2006

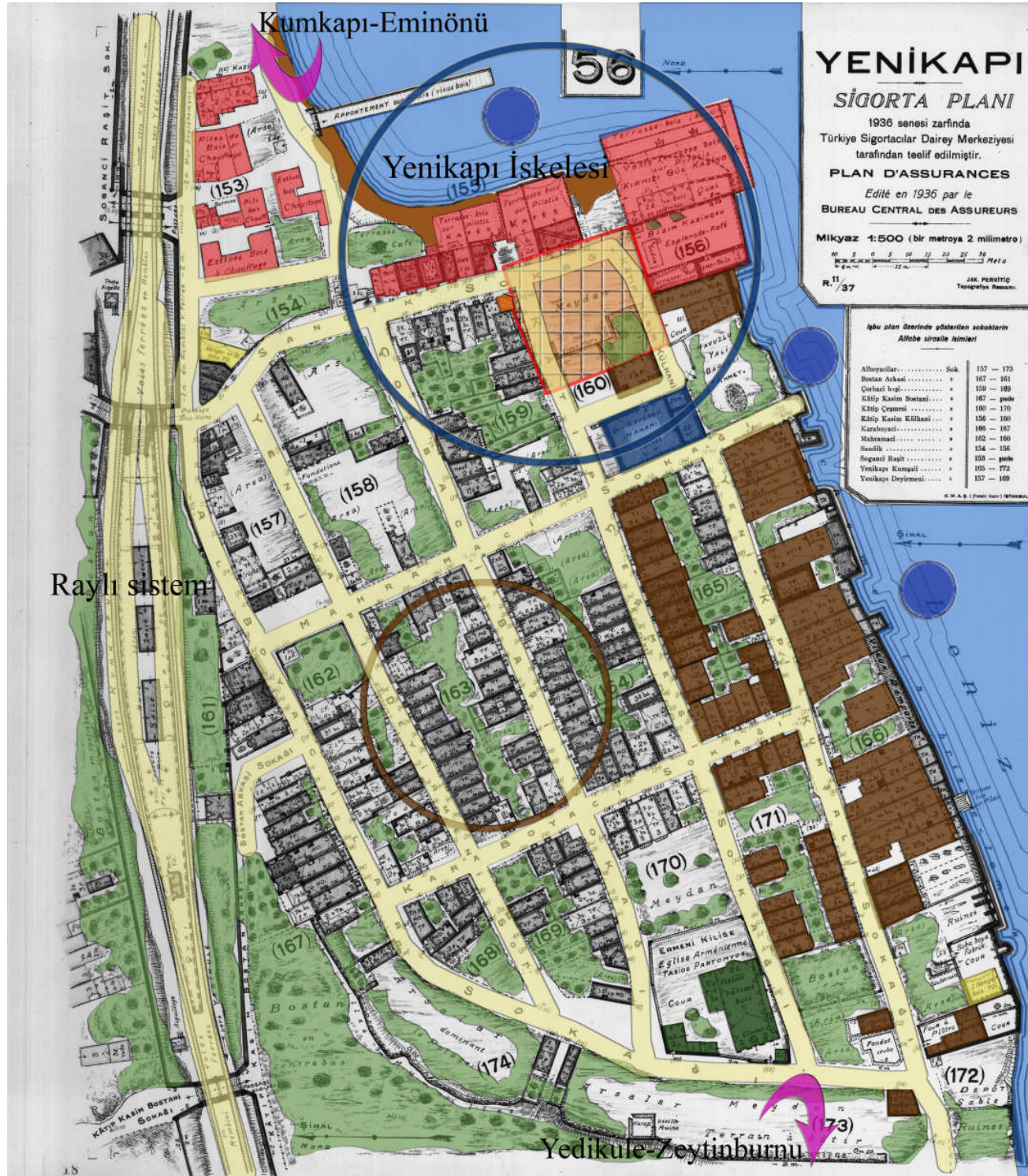


Şekil 4. 10. Harem İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2006

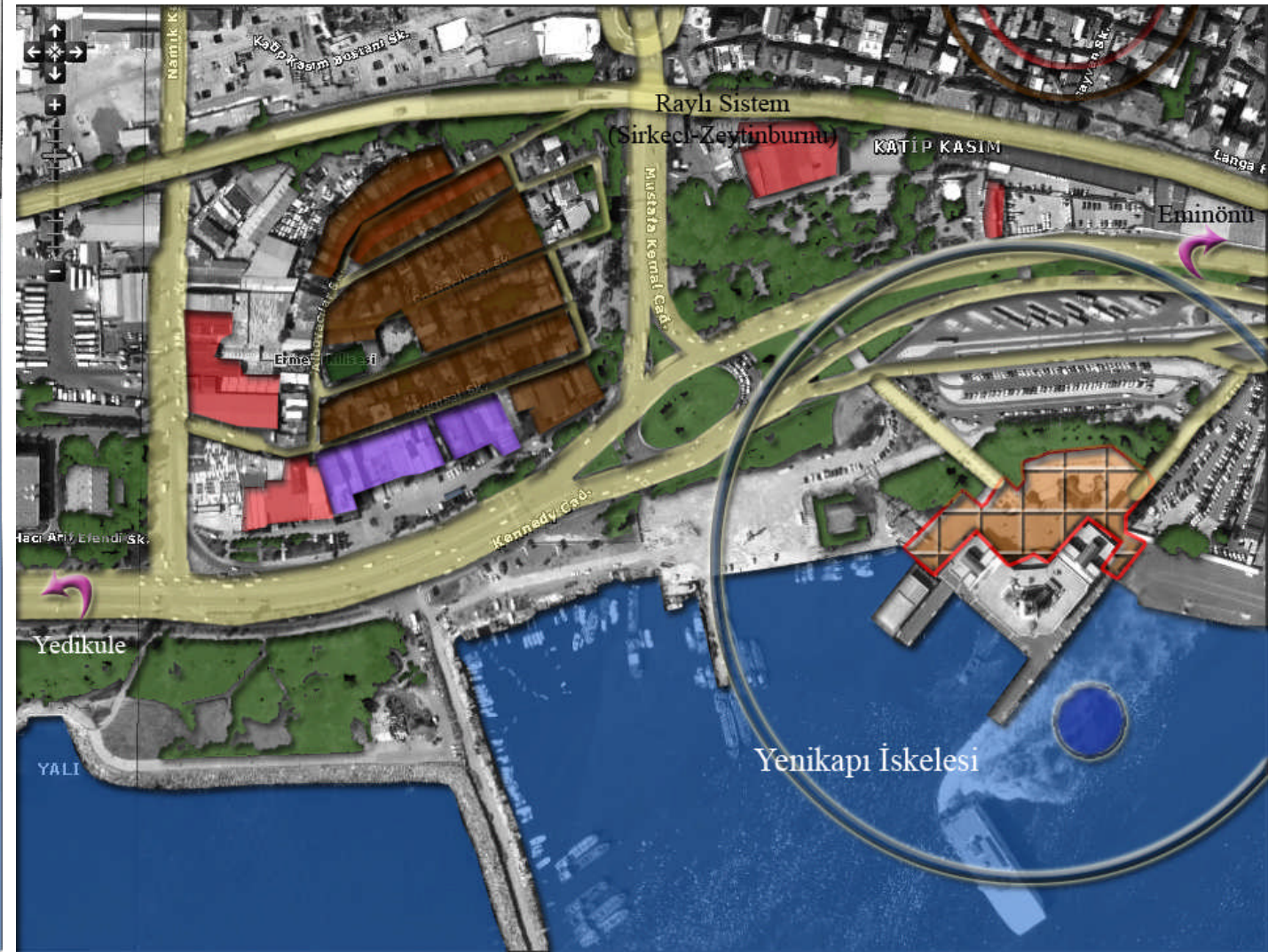
Tablo 4.1. Harem İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.2.1.2. Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.11. Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı, 1936 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.12. Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

i. Konumu

Suriçi'nde Marmara sahilinde, Samatya ile Kumkapı arasında kalan semt, büyük ölçüde Langa semtiyle iç içedir. Langa'nın sahil bölümü sayılabilir. Kuzeyden, Unkapanı'dan gelen Atatürk Bulvarı'nın denize doğru devamı olan Mustafa Kemal Caddesi'nin iki yanına yayılır (www.istanbul.com).

ii. Tarihçe

Samatya ile Kumkapı arasında yer alan semt, Tarihi yarımada sur içinde, Langa'nın sahil kesiminde yer alır. Kuzeyden Unkapanı'ndan gelen Atatürk Bulvarı'nı karşılar. Bizans döneminde bölge bir liman olarak kullanılıyordu. Tarihçi Janin'e ve genel kabule göre burası İstanbul'un eski limanlarından "Eleutherius Limanı"nın bulunduğu bölgeydi. Bu limanın ve batısında bulunan Theodosius Limanının tarih boyunca Bayrampaşa Deresi'nin getirdiği alüvyonlarla dolduğu ve dönem dönem terk edilip sonra yeniden temizlenip kullanıldığı varsayılmaktadır. Bölgedeki limanlara Mısır'dan buğday gelir ve burada boşaltılırdı. Yenikapı ve Yedikule'ye kadar olan bölgede bu limanlar yer alıyordu. Bu liman bölgelerinin dolmasıyla, burada bostanlar ortaya çıkmış ve bölge "Langa" olarak anılmaya başlanmıştır. Bu bostanlar Osmanlı döneminde de önemini korumuştur (www.istanbul.com).

Osmanlı döneminde Yenikapı Langası bugünkü Mevlanakapı'ya kadar olan alanı kapsıyordu. Cumhuriyet döneminde kentin demografik yapısı 6-7 Eylül olaylarından sonra değişmiştir. 1950'lerde olan göçün de etkisi vardır. Semtte bulunan Ermeniler ve Rumlar bölgeyi terk etmiştir (www.istanbul.com). Geçmişe oranla bugün bölgede çok az Hristiyan azınlık yaşamaktadır. Günümüzde bölge oldukça önemli ve büyük bir iskeleye sahiptir. Ulaşım açısından önemli bir nokta teşkil eder.

iii Özellikleri

Ticari anlamda genel olarak yerel hizmet sağlayan alanda, rekreatif kullanım amaçlı, gazino, restoran gibi mekanlar da bulunmaktadır. Bölge ticari olarak fazla gelişmemiştir.

Meydan, Harem iskele meydanı ile karşılaştırdığımızda, daha geniş ve düzenlidir. Fonksiyonel anlamda daha fazla seçenek sunar. Yeşil alan düzenlemesi içerisinde dinlenme

alanları ve satış birimi yer alır. Yatay olarak karayolu ile sınırlanan meydan alanı kıyı ulaşımını yoğun olarak kullananlara seçenekler sunmaktadır. Meydan üçgen bir form oluştururken, içerisinde çeşitli fonksiyonel birimler ve yeşil doku yer alır. İDO merkezinin bulunduğu iskele binasının önünde yer alan iskele meydanında daha özel bir düzenleme yapılmıştır. Meydanı iç kesimde otobüs durakları ve yol sınırlandırır. Yan bölümlerinde ise, yeşil alan ile bütünleşir. Yenikapı Parkı da burada yer alır.

Kıyı, meydandan ziyade direk iskele binası ile bütünleşmektedir. Yeni yapılan iskele binası, kullanım yoğunluğundan dolayı oldukça geniş bir alan kaplamaktadır. İskele meydanından kıyı çok net bir şekilde algılanmamaktadır. İskelenin yan bölümlerinde ise kıyıyı yeşil doku karşılamaktadır. Kullanıcı kitlesini kıyı ulaşımını kullananlar, semtliler ve rekreatif anlamda bölgeyi tercih edenler oluşturmaktadır.

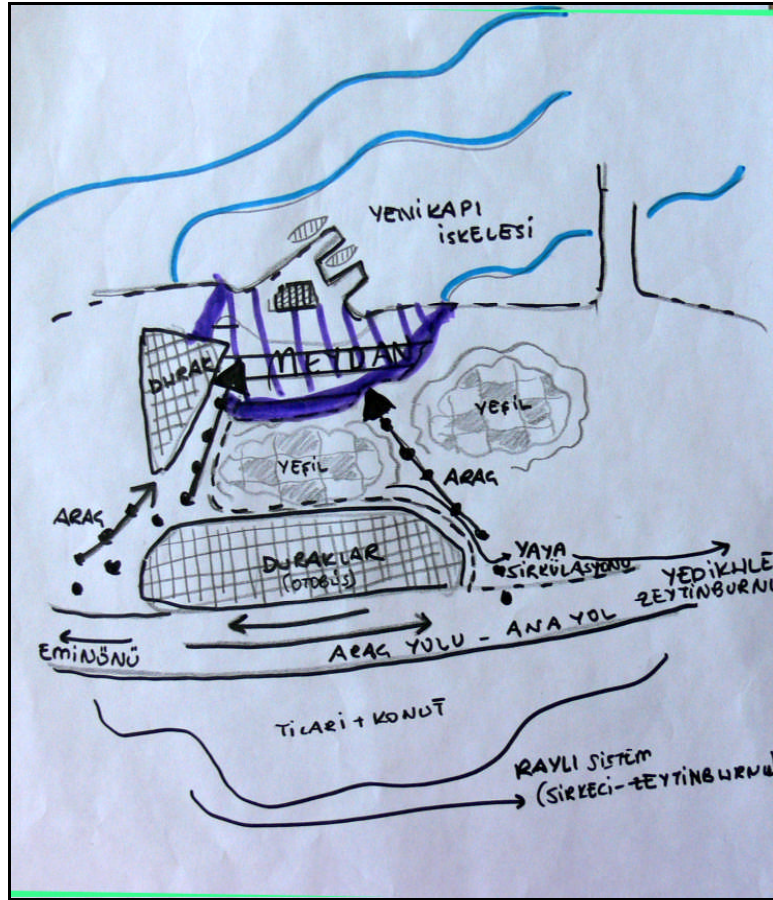
Toplu taşıma araçlarıyla da erişim sağlanan alanda, iskele meydanını büyük otobüs durağı karşılamaktadır. Alandan Şişli, Yenibosna, Çağlayan, Kurtuluş, Bahçeşehir yönlerine doğru otobüs hattı bulunmaktadır (www.iett.gov.tr). Biraz daha içeride ise demiryolu hattı devam etmektedir. Kıyı ulaşımında, önemli bir aktarma noktası olan bölge Eminönü merkezine yakındır. İstanbul Deniz Otobüsleri'nin merkezinin bulunduğu alan, kıyı ulaşımı açısından oldukça önemli bir noktadır. İETT'den alınan verilere göre Yenikapı vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Yenikapı- Kadıköy: 252 olarak belirlenmiştir (İETT,2006). Karayolu ulaşım aksı ise Eminönü'nden Zeytinburnu yönüne doğru devam etmektedir. İçeride Aksaray-Laleli bölgesine bağlanmaktadır. Yaya sirkülasyonu da aynı hat üzerinden devam etmektedir.



Şekil 4.13. Yenikapı İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.14. Yenikapı İskelesi ve otobüs durakları, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.15. Yenikapı İskelesi ve İskele Meydanının şematik anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007

Tablo 4.2. Yenikapı İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.2.2. Yaya Ulaşımı Odaklı Merkez İskeleler

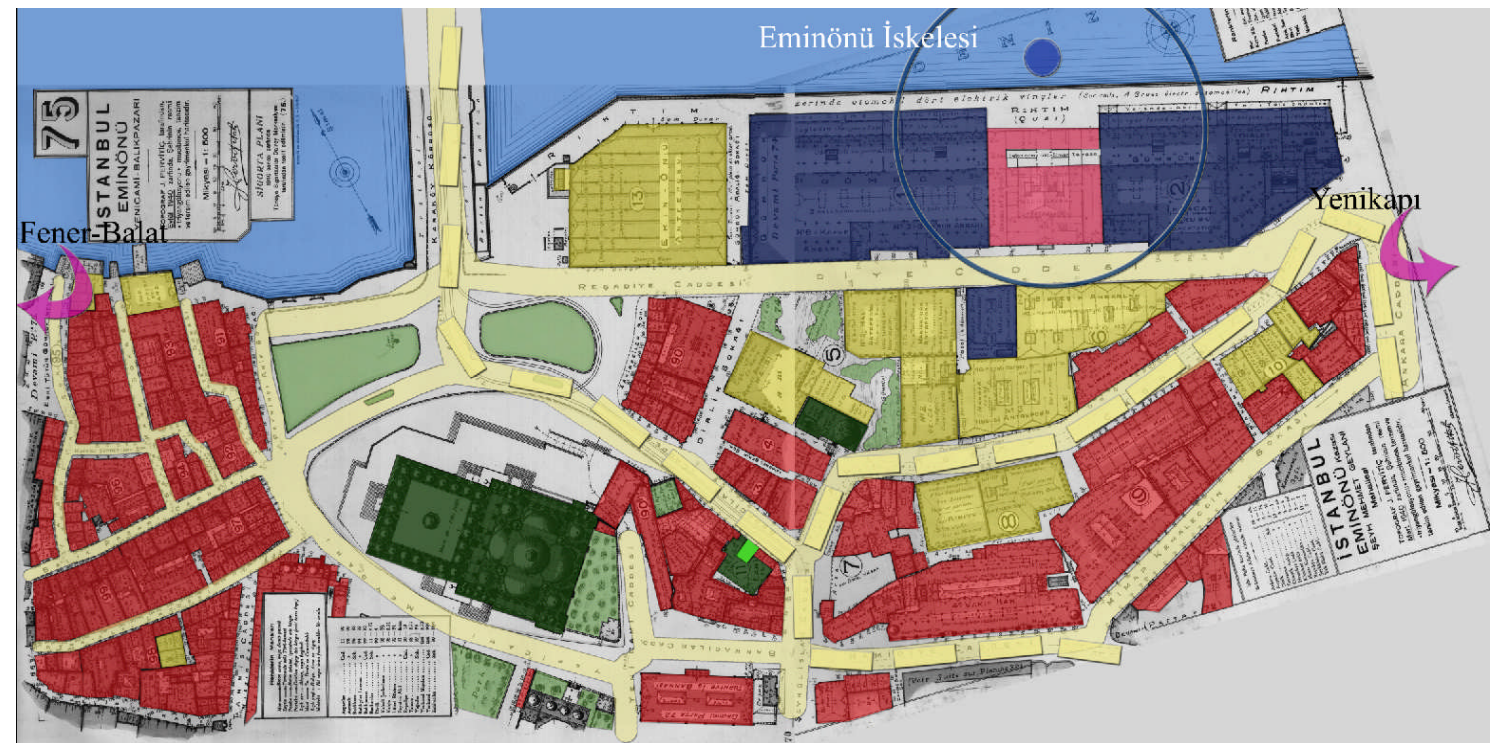
Bu başlık altında incelenecek iskeleler hem araç hem yaya odaklı ulaşım hizmet etmekte fakat ağırlıklı olarak yaya odaklı ulaşım kullanılmaktadır. Ele alınan bölgeler İstanbul'un önemli merkezi iş alanlarıdır. Yaya ulaşımı odaklı merkez iskeleler;

- Eminönü İskelesi
- Kadıköy İskelesi
- Üsküdar İskelesi
- Beşiktaş İskelesi
- Kabataş İskelesi



Şekil 4.16. Yaya ulaşımı odaklı merkez iskeleler, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr, 2006

4.2.2.1. Eminönü İskelesi Ve İskele Meydanı



Şekil 4.17. Eminönü İskelesi ve İskele Meydanı, 1940 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.18. Eminönü İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

i.Konumu

Kuzeyden Haliç, güneyden Marmara Denizi, doğudan İstanbul boğazı batıdan ise Fatih ilçesi ile çevrilidir (www.istanbul.net.tr). İstanbul'un Tarihi Yarımada olarak bilinen bölgesinde yer alır (www.istanbul.gov.tr).

ii. Tarihçe

Fatih ilçesi, Haliç ve Marmara Denizi ile sınırlanan semt Tarihi yarımada da bulunur. Haliç kıyısında kentin var oluşundan bu yana bulunan en önemli limandır. Kentin en önemli odaklarından olan semt Unkapanı yolu ile İstanbul Ticaret Odası binası ile Sirkeci arasındaki kıyı şeridini ve arkasındaki çarşı bölgesini kapsar. Eskiden Odun Kapısı'nın bulunduğu yer ise şimdi Ticaret Odası'nın bulunduğu yere kadar uzanır. Bölge Grek döneminden kalan Neorion Limanı'nın bulunduğu yerdedir. Bizans döneminde surlar kıyıya oldukça yakındı ve burada kıyı alanı derin olduğundan büyük gemiler bölgeye yanaşabiliyorlardı. Böylece boşaltılan mallar sur içine kolay bir şekilde ulaştırılıyordu. Haliç'in en dar olduğu bölümde Galata ile İstanbul arasında Galata köprüsü yapılmıştır. Bizans döneminde burada balık pazarı olduğu için buraya Balıkpazarı Kapısı adı verilmiştir. Bizans döneminde yine bu civarda baharat pazarı vardı, bu gelenek de günümüzde Mısır Çarşısı ile devam etmektedir. Türk döneminde Balıkpazarı kapısı iskelesine Yemiş İskelesi denmekteydi. Bizans döneminde saldırılarla ilgili önlemlerle bağlantılı olarak kapılar önünde Haliç'in en büyük iskeleleri bulunuyordu. Bizans döneminde Eminönü'nün en son sınırı Odun Kapısı'dır. Ayrıca dönem içerisinde bölgede birçok yabancı koloniler yaşıyordu. (Venedikliler, Cenevizliler) Osmanlı döneminde semtte 11 mahalle görülmektedir. Üçü kapılara, dördü mescitlere göre saptanmıştır. Bölgede sur dışında ayakta duran en eski cami Ahi Çelebi Camii'dir. 17. yy. ortalarından itibaren İstanbul Limanı'na özel bir renk ve anıtsallık kazandıran yapı Yeni Camii'dir. Mısır Çarşısı ise burada daha önce bulunan ilaç satılan dükkanların yerine yapılmıştır. Burada Mısır'dan getirtilen baharatlar satılıyordu. 17. yy.da Eremya Çelebi'ye göre Arpacı Mescidi'nin bulunduğu sur köşesinin sahilinde "Meydan İskelesi" denen iskele bulunuyordu. Sarayın odunları buraya getirtiliyordu, ayrıca mezbahası da buradaydı. Mısır'dan gelen hasırlar, balmumu, kahve, pirinç, kuru ve taze yemiş de Zindan Kapısı önündeki büyük iskeleye getirilirdi. Kent içi deniz ulaşımını sağlayan kayıklar da Balıkpazarı'ndaki Yemiş İskelesi'ne yanaşırlardı. Kentin büyük limanı hem malların boşaltılıp saklandığı, hem de denizcilere, tüccarlara hizmet sunan büyük bir ticari bölgedir.

Dolayısıyla arkasında çarşılar ve hanlar bölgesi oluşmuştur. Bölge sanayileşmenin etkilerini köprü ile beraber görmeye başlamıştır. Buharlı gemiler, Şirket-i Hayriye, demiryolunun Sirkeci'ye gelişi, Tünel'in yapımı ve elektrikli tramvay, yeni yapılan rıhtımlar Eminönü'nün ve meydanın çehresini değiştirmiştir. Sirkeci Garı'nın yapımı, Büyük Dördüncü Vakıf Hanı, postane gibi yapılar, I. Abdülhamid döneminin ticari yapıları bölgenin karakterini değiştirmiştir (www.istanbul.net.tr).

Unkapanı-Eminönü yolu açılırken meyhaneleri ve balıkçılarıyla ünlü Balıkpazarı yok olmuştur.1984'de yapılan Haliç uygulaması ile beraber Yemiş İskelesi ve çevresi tümüyle ortadan kaldırılmıştır. Köprünün yapımından sonra ise Eminönü Meydanı tam bir trafik meydanı olmuştur. Denizle iş merkezi arasındaki bağlantılar gittikçe zayıflamıştır. Daha sonra yapılan meydan çalışmaları ile beraber yol kenarında yapılan kentsel peyzaj düzenlemeleri ile beraber meydanın boyutları daha insani bir hale getirilmeye çalışılmıştır. Kıyı ile çarşı alt geçitlerle bağlanmıştır (www.istanbul.net.tr ; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3).

Eminönü İstanbul'un en büyük merkezi iş alanıdır.1960'larda yurtiçi ve yurtdışı ulaşım sektörünün odak noktasını oluşturan alan ayrıca hem kent hem de ülke için başlıca alışveriş merkeziydi. Bölgede birçok banka bulunuyordu. Bölgede aynı zamanda idari ve eğitimsel fonksiyonlar da yer alır. Günümüzde ise başta gelişim gösteren fonksiyonu turizm olarak gösterilebilir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3).

iii. Özellikleri

Eminönü İstanbul'un en önemli merkezi iş alanlarından² biridir. 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Plan Sentezleri içerisinde bir MİA³ olarak yer alan bölge aynı zamanda kentin tarihi merkezidir (İBB, 2007).Kent merkezi olan bölge ulaşım sirkülasyonu içerisinde çok önemli bir noktadır. Tarihi çarşıları ve hanları ile geçmişten günümüze ticari olarak önemini korumuştur. Dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu merkezde geleneksel küçük ve orta büyüklükte firmalar bulunmaktadır (İBB, 2007). Bugün birçok ana satış birimi bölgede yer

² Kentin tarihsel gelişimi esnasında oluşmuş ve günümüze kadar ulaşmış küresel ve fiziksel doku korunarak, çağdaş kent yaşamına katılması sağlanacak, ülke ve uluslar arası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon fonksiyonları belirlenecek, finans kuruluşları, özelleşmiş, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının yer alacağı alandır (www.planlama.org).

³ MİA: İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakaları'nda yer alan birinci derecede Merkezi İş Alanları'dır (İBB, 2007).

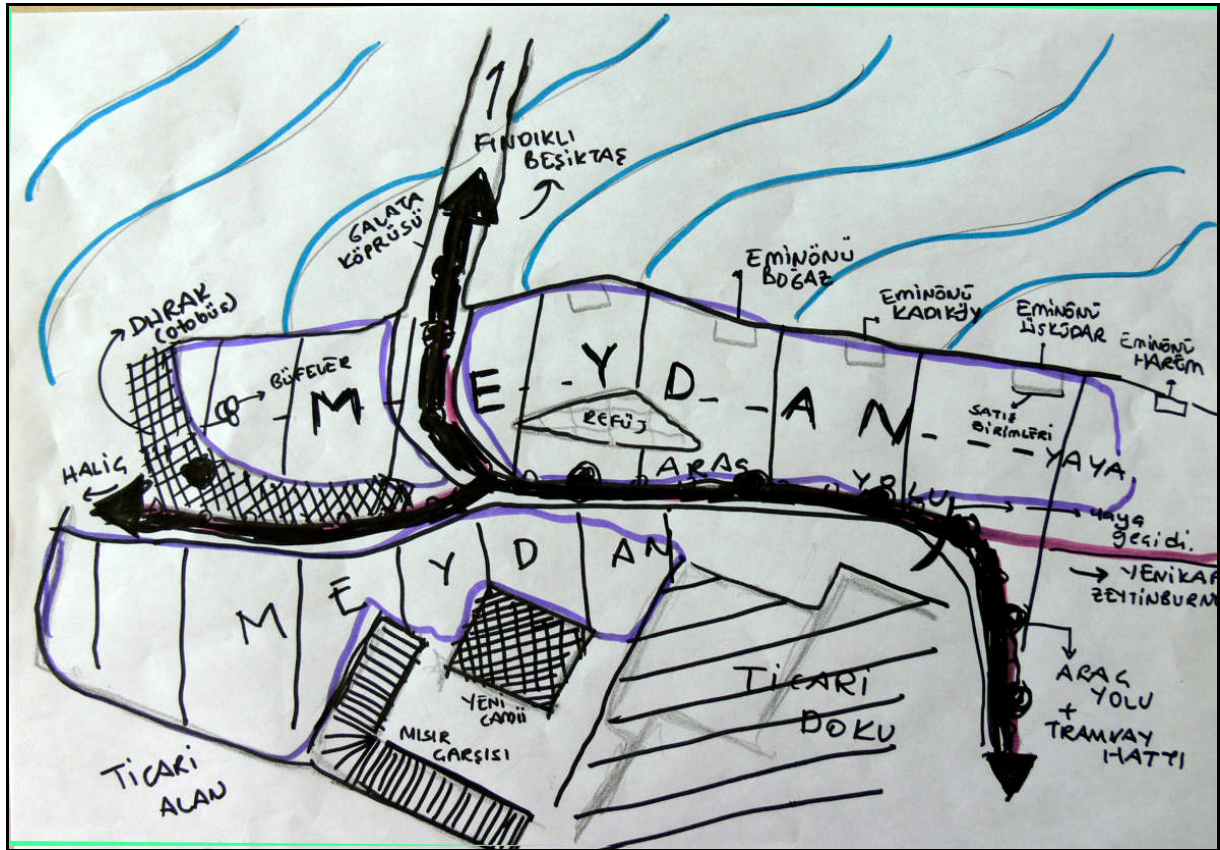
Kullanıcı kitlesi çok çeşitli, kentin her kesiminden insanlardan oluşurken; içerisinde büyük bir turistik potansiyeli de barındırmaktadır. Özellikle kentin tarihi bölgesinin merkezi olarak İstanbul'un en çok ziyaret edilen bölgelerinden biridir. Ayrıca ticari bir merkez olma özelliğinden ötürü de oldukça geniş bir kullanıcı kitlesine sahiptir. Bölgede bu kadar yüksek bir kullanıma cevap verecek nitelikte birçok fonksiyonel alan da mevcuttur. Gerek Kapalı Çarşısı ile gerekse Hanlarıyla bu potansiyele büyük ölçüde cevap veren bölgede ayrıca rekreatif birimler de yer almaktadır.

Burası ulaşım açısından ele alındığında hem kent içerisinde merkezi bir nokta, hem aktarma noktası hem de bir geçiş bölgesidir. Ulaşım anlamında raylı sistem de dahil olmak üzere birçok ulaşım olanağı sağlayan alan, hem ana ulaşım merkezi hem de bir aktarma noktası olarak oldukça canlı bir bölgedir. Kentteki tüm merkezlerden, Boğaz köylerinden ve iç bölgelerden alana erişim sağlanmaktadır. Yaya sirkülasyonu iskele meydanı üzerinden devam ederken, araç sirkülasyonu, kıyı hattıyla Beşiktaş'tan Zeytinburnu yönüne, üst tarafta ise Fatih'e doğru sağlanır. Ayrıca metro hattı Fındıklı'dan (Kabataş) Zeytinburnu yönüne doğru devam etmektedir. Metro hattına ait, Eminönü ve Sirkeci olmak üzere, alanda iki durak bulunmaktadır. Alanda kıyı ulaşımı yoğun olarak kullanılırken, Üsküdar, Harem, Kadıköy, Adalar ve Boğaz seferleri yapılmaktadır. İETT'den alınan verilere göre Eminönü vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Eminönü-Boğaz: 2361, Eminönü-Kadıköy: 14340, Eminönü-Üsküdar: 14491 olarak belirlenmiştir (İETT,2006). Sirkeci Garı ise raylı sistemle yine Zeytinburnu yönünde şehir içi ulaşımı sağlamaktadır. Gar aynı zamanda kentin Avrupa'ya açılan kapısıdır. Tarihi Sirkeci Garı'ndan ise şehir içi, yurt içi ve yurtdışı seferler yapılmaktadır. Bölge gerek tarihi gerek ticari özellikleri ile bir çekim alanı oluşturmaktadır.

Kıyı ve meydan alanı bütünleşmektedir. Kıyı alanı, en yoğun ulaşım amaçlı kullanılmaktadır. Su ile ilgili fonksiyonel kullanımlar; balık tutma, balıkçılık gibi faaliyetler de kıyı şeridinde devam etmektedir.

Meydan, iskeleler önündeki meydancıkların birleşmesiyle, suyu izleyen lineer bir form içerisinde gelişmektedir. Yolla kesilen iskele meydanı yolun karşı tarafında Yeni Camii önünde bulunan meydanla birleşmektedir. Bu meydanı yol, Yeni Camii, Kapalı Çarşı ve çeşitli ticari yapılar sınırlandırmaktadır. İskele meydanı içerisinde büfeler, balıkçılar, çeşitli satış birimleri yer alır. Diğer taraftan alanı otobüs durakları ve Galata köprüsü sınırlandırırken, mekanda yeşil doku da refüjler vasıtasıyla yer alır. Önemli bir merkezi iş

alanı için yeteri kadar fonksiyonel birime sahip olmayan meydan alanı genel anlamda bakıldığında sert zeminden ibaret bir siluet çizmektedir. Özellikle İstanbul gibi tarihi ile ön plana çıkan bir kentin, kıyıda kenti karşılayan ana merkezini yansıtan nitelikler taşımamaktadır.



Şekil 4.20. Eminönü Iskele Meydanının şematik gösterimi, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.21. Yeni Camii, Kaynak: www.azizistanbul.com, 2006



Şekil 4.22. Eminönü Meydanı 1930'larda, Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.23. Eminönü Meydanı (1960–70 civan), Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.24. Eminönü Meydanı 1956 İmar Hareketleri, Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi



Şekil 4.25. 1930–50 Eminönü Meydanı Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.26. 1930–50 Eminönü-Üsküdar, Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.27. Eminönü meydan, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.28. Eminönü meydan, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.29. Yeni Camii, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.30. Eminönü meydan (Boğaz İskelesi), Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.31. Eminönü iskeleler, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.32. Eminönü iskeleler, Fotoğraf: Beste Erel, 2006



Şekil 4.33. Eminönü Yenikapı tarafına bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2006

Tablo 4.3. Eminönü İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü	Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri
EMİNÖNÜ	1920-50	 Dörtgen meydan	Camii Meydanı	Depo Binaları Yönetim Binaları Yeni Camii Kapalı Çarşı İskele	Ticaret Yönetim Ulaşım Depo İbadet	Yeni Camii Kapalı Çarşı	Toplanma Mekanı Kent Merkezi Ticaret Mekanı	~8000m ²	Parçalı mekan meydan özelliğini yitirmiştir. Mekan farklı kotlarla
EMİNÖNÜ	2007	 Parçalı meydan							bölünmüştür. Sert zeminden ibaret meydanlar topluluğu
Meydan-1	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü	
EMİNÖNÜ	2007	 lineer meydan	Kıyı Meydanı	Yol İskeleler	Ticaret Ulaşım	İskele Binaları	Kent Merkezi Ulaşımda geçiş bölgesi	25248 m ²	rekreasyonel anlamda yeterli hizmet
Meydan-2	DÖNEM								sunmamaktadır.
EMİNÖNÜ	2007	 Dörtgen meydan	Camii Meydanı	Yönetim Binaları Yeni Camii Kapalı Çarşı	Ticaret Yönetim Ulaşım İbadet	Yeni Camii Kapalı Çarşı	Toplanma Mekanı Kent Merkezi Ticaret Mekanı	8745m ²	Kent merkezi olarak gerek fonksiyonel, gerekse imgesel
Meydan-3	DÖNEM								anlamda yeterli bir
EMİNÖNÜ	2007	 Dörtgen meydan	Kıyı Meydanı +Trafik meydanı	Zindanhan Yol İskeleler Durak	Ticaret Ulaşım	Zindanhan Ticaret birimi	Toplanma Mekanı Kent Merkezi Ticaret Mekanı Ulaşım da geçiş bölgesi	7981m ²	mekan oluşturmamaktadır.

4.2.2.2. Kadıköy İskelesi Ve İskele Meydanı



Şekil 4.34. Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1930 Kaynak: Pervititch, 2003 Şekil 4.35. Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

i.Konumu

Kadıköy, Anadolu yakasında yer almaktadır. İstanbul'un Anadolu yakasında, Kocaeli Yarımadası üzerindedir. Kuzeyinde Üsküdar ve Ümraniye, doğusunda Maltepe ilçeleri, güneyinde Marmara denizi vardır.(www.istanbul.net.tr)

ii.Tarihçe

İstanbul'un doğu yansında bulunan Kadıköy; Üsküdar, Ümraniye, Maltepe ve Marmara Denizi ile sınırlandırılmıştır. Semt 28 mahalleden oluşur. Haydarpaşa'dan Bostancı'ya kadar oldukça uzun bir sahil şeridinde sahiptir. Semt İstanbul'un en eski yerleşimlerinden biridir. M.Ö. 5000–3000 arasında İstanbul'da ilk yerleşimler ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Kadıköy, Halkedon isimli bir ticaret kolonisi olarak yer alırken, Halkedon M.Ö. 7. yy.da Bizantion'un kurulması ile beraber önemini yitirmiştir. Bölge en sonunda Roma hakimiyeti altına girer. Bizans döneminde de saldırılara maruz kalan bölgeye 14. yy.dan itibaren Osmanlı akınları başlar. 1300'lerde bölgenin kontrolü Osmanlı Devleti'ndedir. İstanbul'un fethi ile beraber bölgenin yönetimi Hızır Bey'e verilir. Bizans döneminde bölgenin kentsel gelişimi durmuş, daha çok tarımsal anlamda gelişen bir kasaba olarak kalmıştır. Bölge ayrıca Bizans imparatorları tarafından tercih edilen sayfiye yerlerinden biriydi. Bölge Osmanlı denetimine geçtiğinde küçük bir köy görünümündeydi ve balıkçılık ve tarımla uğraşan yoksul bir kesim burada yaşıyordu. Çoğunlukla Rumların yaşadığı bölgede ilk başlarda Türkler bulunmamaktadır. Osmanlı döneminde de Bizans'ta olduğu gibi padişahlar burayı bir sayfiye ve mesire alanı olarak tercih ediyorlardı. 18. yy.da özellikle Lale Devri'nde bölgenin önemi mesire yeri olarak daha da artmıştır. 1776 Kauffer haritalarında, bölge iskele ve çevresinde gelişen birkaç yapıdan ibarettir. 18. yy.da Türkler ve Rumların yaşadığı bölgede Ermeniler de yaşamaya başlar. 19. yy.da iskele ve çarşının büyüklüğü aynıdır. Kadıköy'ün gelişimi belirgin olarak 19. yy.ın ikinci yansında başlar. Gelişmenin başlıca sebepleri şehir içi vapur işletmeleri ve Haydarpaşa-İzmit demiryollarının açılmasıdır. Böylece şehir hayatından soyutlanan Kadıköy, Üsküdar gibi semtler artık sürekli yerleşmeler haline gelir. Demiryolları ise hat boyunca yerleşimlerin artmasını, Kadıköy'ün ise merkezi bir nitelik kazanmasını, buranın tam bir yerleşim ve ticaret bölgesi olarak gelişimini sağlamıştır. 1860'larda büyük yangınlara maruz kalan semtte, yangın sonrası ızgara plan uygulaması yapılmıştır. 19. yy. sonlarına doğru bölgede yabancılar çoğalır. 1868'de yabancıların da mülk sahibi olmasına izin verilen yasa ile beraber Kadıköy ve çevresinde mülk satışı artmıştır. Günümüze ulaşan tek kentsel

olgu olarak bu spekülâtif hareketler gösterilebilir (www.istanbul.net.tr; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4).

20. yy.da semtte mekansal anlamda çok değişim görülmezken, iskele çevresi, cami, kiliseler, çarşı ve çeşitli resmi binaların bulunduğu bir merkezdir. Dönem içerisinde Kadıköy dışında Fenerbahçe, Moda ve Kalamış'a da vapur seferleri yapılmaktadır. Demiryolu boyunca ortaya çıkan yerleşmeler büyümüştür. Semt I. Dünya Savaşı öncesinde çoğunlukla gayrimüslimlerin ve üst gelir grubu insanların yaşadığı seçkin konut alanlarından biridir.1860'lardaki imar hareketleri ile beraber bölgede altyapı, yol ve semt parkları yapımı için projeler uygulanmıştır. Cumhuriyet dönemine girerken, Kadıköy İstanbul'un en gelişmiş semtlerinden biridir.1930'da ilçe olan bölgede Cumhuriyet döneminde, mekansal anlamda, Osmanlı'ya göre pek bir değişim olmamıştır. Cumhuriyet döneminde, kıyı alanında olan en büyük gelişimlerden biri plajların ortaya çıkmasıdır. Rusların tanıttığı plajlar, Moda, Fenerbahçe, Caddebostan gibi bölgelerde yapılmıştır. Yoğun kullanılan, tanınan ve sevilen plajlar 1970'lerde deniz kirliliğinin artmasıyla beraber yitirilmiştir. Deniz dolgularının yapıldığı 1980'lerde tamamen ortadan kalkmıştır. Bu dönemde ayrıca kıyıda yer alan bağ ve bostanların yerini köşkler almıştır. Dönemde tüm kentte hızlanan kentleşme süreci ile beraber Kadıköy'de de özellikle Fikirtepe çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. 1953'te yapılan Haydarpaşa Limanı ve ek depo binaları Kadıköy'de dönem içerisinde yer alan en önemli projelerdendir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4). Kadıköy'ün özgün karakterini oluşturan mekansal yapının dönüşümü 1960'larda olmuştur. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ile bölgedeki az yoğunluklu yerleşme, yerini yoğun bir apartman dokusuna bırakmıştır.1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması ve Kadıköy ile olan bağlantı yolları ile bölge cazip bir konut bölgesi haline gelmiştir. Bölgenin hızlı bir yık-yap sürecine girmesi, çehresini oldukça değiştirmiştir. Burada yaşayan yabancılar 50'lerden sonra bölgeyi terk etmeye başlamıştır. Sonrasında 19. yy.a dek uzanan art nouveau, neoklasik, artdeco ve eklektik yapılar hızla yok olmuştur. 1960'lardan sonra ise bölgedeki ticaret ve hizmet sektörünün artmasıyla, alan Eminönü, Karaköy, Beyoğlu'ndan sonra önemli alt merkezlerden biri olmuştur. Sonrasında ise hızlı bir gelişim süreci başlamıştır. Haydarpaşa koyu doldurularak meydan genişletilmiştir. Bölge semt merkezi özelliklerinin yitirmiştir. Dönem içerisinde iskele meydanında, hal binası konservatuara tahsis edilir, iskele ile hal arasındaki alan yaya kullanımına açılır, iskele yanındaki park düzenlenir. Dolgu alanlarla beraber meydanın genişletilmesiyle, meydan alanı bu kavramı yitirir, sınırlayıcıları kaybolur. Yapılarla bölünen tanımsız geniş bir alan olarak yer alır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; www.istanbul.net.tr).

Günümüzde Kadıköy, İstanbul'un en önemli ve en yoğun semtlerinden biridir. Ticaretle beraber ulaşım, finans, turizm, kişisel hizmet alanlarında yoğun hizmet vermektedir. Ülke ve kent ulaşımı açısından önemli bir noktada yer alır. Kent içi ulaşımı sağlayan ana yollar, E-5 bölgeye bağlanmaktadır. Haydarpaşa tren istasyonu, vapur işletmeleri de diğer önemli ulaşım araçlarıdır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; www.istanbul.net.tr).

iii. Özellikleri

1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Kadıköy birinci derece alt merkez⁴ olarak belirlenmiştir. Bölgede dağıtıcı hizmetler yoğun; ulaşım ve iletişim, uluslararası boyutta yönetim, kontrol, koordinasyon faaliyetleri, finans kuruluşları, ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret faaliyetleri yer alırken toplumsal hizmetlerde en iyi durumda olan ilçelerden biridir (1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı, İBB, 2007). Kadıköy, İstanbul Anadolu yakasının en büyük ticari merkezlerinden biridir. İskele meydanından başlayarak üst kesime doğru gelişen bir ticari aks bulunmaktadır.

Sunduğu ticari olanaklar, konut dokusu, ulaşım olanakları ile Kadıköy çok geniş bir kullanıcı kitlesine sahiptir. Bununla beraber iskele etrafında bu kitleye hizmet vermek üzere birçok fonksiyonel ve rekreatif alanlar da bulunmaktadır. Ayrıca buraya çok yakın noktalarda alışveriş merkezleri de bulunur. Bunlardan en yakında olanı da, yine Kadıköy'deki merkezi ticari alana rakip olabilecek bir bölgede kurulmuştur. Yakın bir zamanda gerçekleşen bu yeniliklerle beraber Kadıköy merkezi yine yoğunluğunu korumaktadır. Bahariye daha çok genç kesim tarafından tercih edilen ve buna uygun rekreatif, kültürel olanaklar sağlayan bir bölgedir. Ayrıca burada yoğun olarak bulunan eğitim birimleri de bu gelişimi tetiklemiştir.

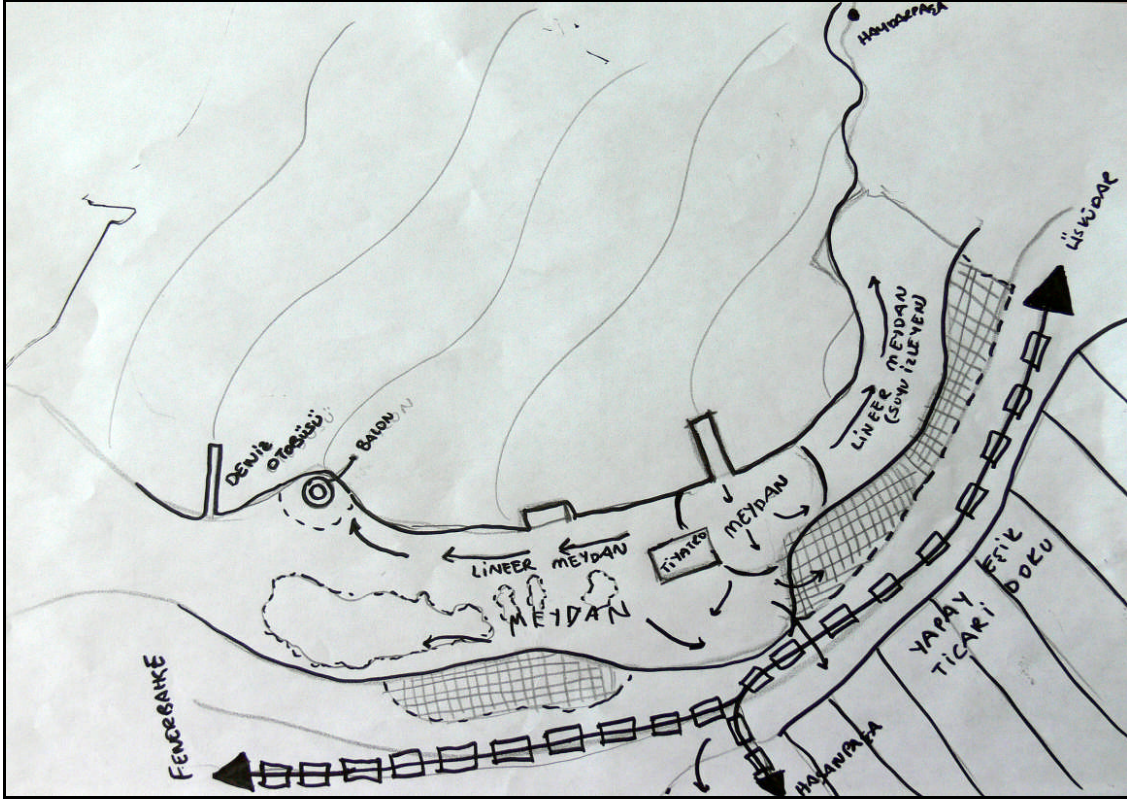
Anadolu yakasında bulunan bir diğer alt merkez olan Üsküdar'a göre ticari anlamda daha yoğun kullanılan alanda meydan da oldukça geniştir. Ana iskeleleri karşılayan meydanların bütünleşmesi ile kıyı şeridini takip eden lineer formda gelişen ve farklı meydan alanlarının birleşmesiyle oluşan kıyı meydanı fonksiyonel olarak da çeşitli şekillerde kullanılmaktadır. İskeleden meydana çıkıldığında ilk öncelikle geniş bir meydanla karşılaşan kullanıcı burada

⁴ Alt Merkez: İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakaları'nda MİA'dan sonra iş hizmetleri kapsamında ikinci derece potansiyele sahip merkezlerdir (İBB,2007).

satış birimleri ve duraklarla karşılanmaktadır. Duraklar meydandan hemen sonra başladığından yönlenme de meydan alanında gerçekleşir. Meydan; bu kadar yoğun kullanılan bir bölgede hem karmaşayı önlemekte hem de sunulan fonksiyonlarla kullanımı artırmaktadır. Ayrıca meydanda bulunan tiyatro, konservatuar, çeşitli yönetim birimleri de alanın aktif bir şekilde kullanımını sağlamaktadır. Araç sirkülasyonu ise iç bölgede Hasanpaşa, Fenerbahçe, Acıbadem, Bostancı, diğer yönde Üsküdar tarafına doğru devam etmektedir.

Geniş ve lineer formda olan meydan kıyı ile bütünlük sağlarken, burada fonksiyonel olarak su kullanımını söz konusu değildir. Kıyı ağırlıklı olarak ulaşım amaçlı tercih edilir. Meydanda sunduğu fonksiyonlar nedeniyle de tercih edilmektedir. Bütünleşen farklı meydan alanlarında farklı işlevler yer alır. Örneğin Eminönü-Karaköy İskelesi'nin önündeki ana meydan konservatuar binası ve duraklarla kullanıcıyı karşılamaktadır. Bu meydan ile Beşiktaş İskelesi arasında kalan lineer kıyı meydanında çeşitli aktiviteler, eğlenceler, mitingler vb. faaliyetler düzenlenmektedir. Çay bahçesi ve dinlenme alanlarıyla da kullanım seçenekleri sunmaktadır.

Kadıköy İskele Meydanı sadece Kadıköy'e değil, tüm İstanbul'a hitap eden bir noktadır. Ulaşım açısından bir aktarma noktası olarak da kullanılmaktadır. Haydarpaşa Tren Garı bu noktada büyük önem teşkil etmektedir. Tüm Anadolu'ya ulaşım sağlayan demir yolları, alanı ulaşım açısından önemli bir merkeze dönüştürmüştür. Otobüs, minibüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçları ile kent içinde her yönde ulaşım sağlanabilen Kadıköy merkezi, bu açıdan oldukça fazla tercih edilen bir noktadır. Ayrıca Haydarpaşa Garı, Anadolu'ya bağlanan geniş bir ulaşım ağıdır. Büyük bir ticari merkez olması, bununla beraber birçok kültürel olanaklar sunması alanı bir çekim merkezi haline getirmiştir. Meydanda birçok ulaşım olanağı sağlayan alanda kıyı ulaşımı da yoğun bir şekilde kullanılır. IETT'den alınan verilere göre Kadıköy vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Kadıköy-Beşiktaş: 8117; Eminönü-Kadıköy: 23208; Kadıköy-Bakırköy: 2678 olarak belirlenmiştir. (IETT,2006)



Şekil 4.36. Kadıköy İskele Meydanı şematik anlatım, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.37. Kadıköy Rıhtım Caddesi(Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.38. Kadıköy İskelesi(Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.39. Kadıköy İskelesi, (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.40. Kadıköy rıhtım, meydan, (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.41. Kadıköy İskelesi, (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.42. Kadıköy İskele Meydanı, (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.43. Kadıköy, (Tarih bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.44. Kadıköy İskelesi ve İskele Meydanı, Kaynak: www.wowturkey.com, 2006



Şekil 4.45. Haydarpaşa İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2006



Şekil 4.46. Kadıköy İskelesi, (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006

Tablo 4.4. Kadıköy İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü
KADIKÖY	1930-1950 ~	 Geometrik meydan	Kıyı meydanı Trafik meydanı	Tramvay durağı Yeşil alan Eğitim tesisi İdari birim Ticari birim	Ticaret İdari Ulaşım Eğitim	Haydarpaşa Tren İstasyonu	Toplanma mekanı Ulaşım aktarma noktası	~20.000m ²
KADIKÖY	2000-2006 ~	 meydan	Kıyı meydanı Trafik meydanı	Ticari yapılar Yol Tiyatro İskeleler Duraklar	Ulaşım Ticaret Kültür-Sanat İdari	Haydarpaşa Tren İstasyonu Tiyatro+Konservatuvar Binası	Toplanma mekanı Ulaşım merkezi Aktarma noktası Ticari merkez	40117m ²
Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri								
Meydan fonksiyonel olarak 3 farklı bölümde incelenebilir Lineer kıyı meydanı duraklarla sınırlanmaktadır, rekreatif kullanım söz konusudur. Tiyatro ve konservatuvar binasının olduğu mekan merkezdir ve toplanma mekanıdır. Tiyatrodan başlayıp Beşiktaş İskelesi'ne kadar uzayan lineer meydan, merkezi toplanma alanı, rekreatif kullanım, çeşitli sergiler, gösteriler, mitingler, eğlenceler için kullanılan bir mekandır. Çevre fonksiyonları ağırlıklı olarak ticaret, bununla beraber kültür-sanat birimleri ve sosyal birimler oluşturur. Alanın kentsel kalitesi kent merkezi niteliğinde olan bir mekan için yeterli değildir. Kıyı kullanımının ön plana çıkarılması, kent mobilyaları ve rekreatif birimlerin artırılması ve yenilenmesi mekanın aktif kullanımını daha fonksiyonel bir hale getirecektir. Kadıköy İskele Meydanı meydan hissinin parçalı da olsa vermektedir. Tiyatrodan itibaren devam eden lineer kıyı meydanı ana mekanı oluşturmaktadır. Kadıköy Meydanı geçmişten günümüze formal anlamda bir değişim gösterdiği gibi, meydanın önemi ve kullanımı da artmıştır. Günümüzde önemli kent merkezlerinden biridir.								

i. Konumu

Genel konumu itibariyle Beşiktaş'ın tam karşısında yer alan Üsküdar, Anadolu yakasında, Kocaeli Yarımadası'nın batı kesiminde yer alır. Üsküdar İlçesi, doğuda Ümraniye, güneyde Kadıköy ilçeleri, batı ve kuzeybatıda İstanbul Boğazı, kuzeyde de Beykoz İlçesi'ne komşudur. İlçe bu sınırlar içinde 35 km'lik bir alan kaplar. Batısı denizdir (www.istanbul.net.tr).

ii. Tarihçe

Anadolu yakasında bulunan semt, Ümraniye, Kadıköy, İstanbul Boğazı ve Beykoz ilçesi ile komşudur. 52 mahalleden oluşur. Suriçi ve Galata'ya göre daha تنها olan Üsküdar, İstanbul'un karşısında bu görkemli manzaraya bakan, Anadolu yakasında bir köprübaşı olması nedeniyle önem kazanmıştır. M.Ö. 7. yy.da kurulan Halkedon'un (Kadıköy) iskele ve tersaneleri, Üsküdar'ın bugün bulunduğu alanda bulunuyor ve buraya Hrisopolis (Altın Şehir) deniyordu. Büyük İskender döneminde bölge Küçük Frigya sınırları içindedir. Bizans döneminde küçük bir kasaba olan alan, birçok ihtilal girişiminde başlangıç noktası olmuştur.1352'de Sultan Orhan Ceneviz donanmasına destek vermek için, Kadıköy ve Üsküdar'a birlikler yollamış bir anlamda bölgeyi fetihten 101 yıl önce ele geçirmiştir. Fetihden sonra buradan kaçan Rumların yerine Türkler yerleşmiştir. 1471'te yapılan Rum Mehmed Paşa Camii ve Türbesi Üsküdar'daki en eski Osmanlı yapılarındandır. 16. ve 17. yy.larda nüfus artmıştır. Semt bir ticaret bölgesi olmuştur. Anadolu, Ermenistan ve İran'a ulaşan ticaret yolu buradan başlamaktadır. Uluslar arası nitelik taşıyan ticari bölge kervanların buluşma noktasıdır. 1565 tarihli bir belgeden bu dönemde İstanbul- Üsküdar arasında kayık seferleri yapıldığı bilinmektedir. Mihrimah Sultan Camii ve Külliyesi bölgedeki önemli yapılarındandır. Salacak'ta sahil saraylar, Selimiye'de ise Büyük Kavak Sarayı bulunuyordu. Nüfus askerler, alim ve salih kişiler, gemiciler ve kayıkçılardan oluşuyordu. 18. yy.da tarihi yarımadadan ziyade Boğaz ve Üsküdar'da nüfusun yoğunlaştığı görülmektedir. 19. yy.da nüfus artışı devam eder. 1845'te yazlı kışlı vapur seferleri düzenlenirken, 1858'de Kabataş'a arabalı vapur çalışmaya başlamıştır. Osmanlı döneminde Üsküdar, doğuya ve kuzeye doğru gelişmiş, Bizans döneminde küçük bir kasabayken, Osmanlı döneminde oldukça gelişmiştir. Ayrıca bölge hacı adayları Mekke ve Medine'ye, törenlerle buradan uğurlanıyordu (www.istanbul.net.tr; www.uskudarim.org).

Günümüzde ise bölge sık yapılaşma ile yamaçlarda oldukça yoğun bir beton görünümüne sahiptir. Geniş çarşı, pazarları, pasaj ve dükkanları olan semt yüksek nüfusa sahiptir. Üsküdar iskelesi ulaşım açısından önemli bir noktadır. Eminönü, Karaköy, Beşiktaş ve Kabataş'a seferler yapılmaktadır. Üsküdar Meydanı, deniz seviyesinden 1 m. yüksekte düz bir alandır. Önemli ulaşım akslarının birleştiği bir düğüm noktasıdır. Otobüs, dolmuş durakları, gazete ve yiyecek büfeleri, satış birimleri ile oldukça kalabalık ve yaşayan bir meydandır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7; www.istanbul.net.tr).

iii. Özellikleri

1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Üsküdar alt merkez olarak belirlenmiştir. Plan sentezlerinde; "Hinterlandının ticaret ve hizmet ihtiyacını karşılayacak şekilde özelleşmiş üretici ve dağıtıcı hizmetlerin yer aldığı merkez" olarak tanımlanmaktadır (İBB, 2007). Nüfusu, hitap ettiği kesim ve konut dokusuyla oldukça geniş bir kitleye hizmet veren Üsküdar ayrıca İstanbul ulaşım aksında da oldukça önemli bir yere sahiptir. Bugün oldukça büyük bir çarşısı olan Üsküdar merkezi yalnızca burada yaşayanlara değil, semt çevresi geneline de hizmet etmektedir. Küçük ve büyük dükkanları, alışveriş merkezleri, hanları, ofis ve benzeri iş alanlarıyla, Üsküdar çarşısı oldukça yoğun bir kullanıma sahiptir.

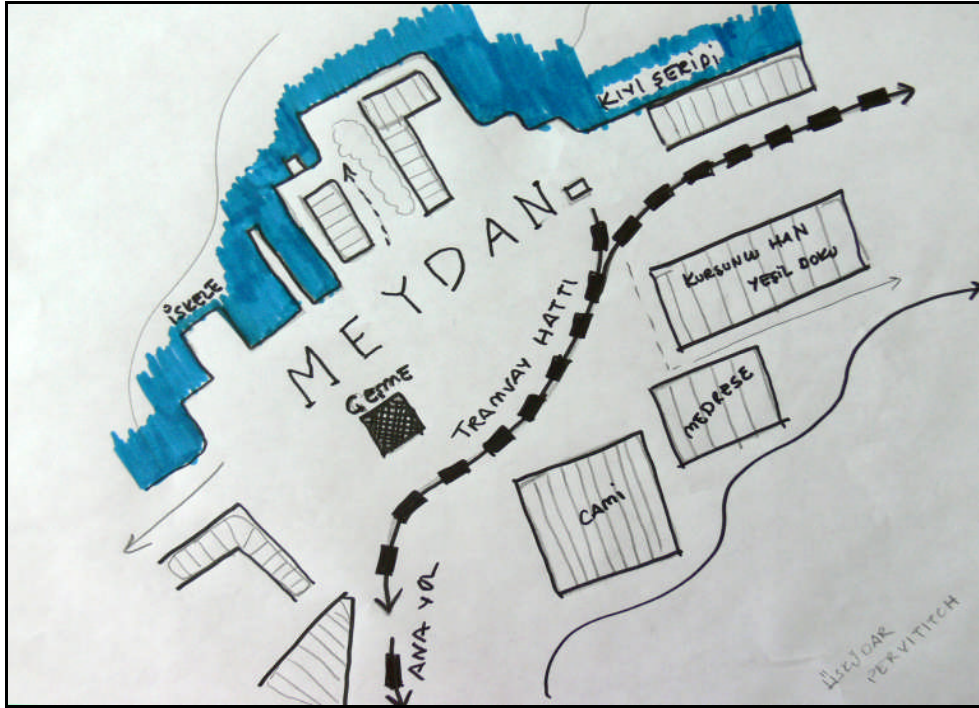
Merkez olarak Anadolu Yakasında Kadıköy'den sonra yer alır. Boğaz köylerine göre yoğun bir kullanıcı kapasitesine sahip olan alanda, meydan çevresinde daha geniş kapsamlı birimler bulunmaktadır. Camii, hastane, otel, tarihi kilise, kahvehane, büfeler, çeşitli satış birimleri bunlardan bazılarıdır. Ayrıca iskele meydanını otobüs durakları karşılarken, günümüzde çalışmaları devam eden Marmaray metro hattı çalışması ile burada raylı sistem kullanımı da öngörülmektedir. Rekreatif kullanıma olanak sağlayan fonksiyonel alanlar ise sahil şeridi boyunca yer almakta ve Salacak, Harem İskeleleri'ne kadar devam etmektedir. Meydan alanı dışında, kıyı şeridini takiben restoran, kafe, lunapark, konut birimleri, nikah dairesi ve çeşitli satış birimleri bulunmaktadır.

Üsküdar Meydanı çok önemli bir aktarma noktası, aynı zamanda ulaşım anlamında kent için merkezi bir nokta oluşturmaktadır. Aktarma noktası olarak Anadolu yakasının bir çok bölgesine ulaşım imkanı sağladığından tercih edilmektedir. İskele meydanını karşılayan ana yolda, Boğaz yönüne hareket eden otobüs, minibüs ve dolmuş hatları bulunurken, biraz daha içeride Kadıköy, Bostancı, Kartal, Ümraniye'ye erişimi sağlayacak toplu taşıma araçları yer

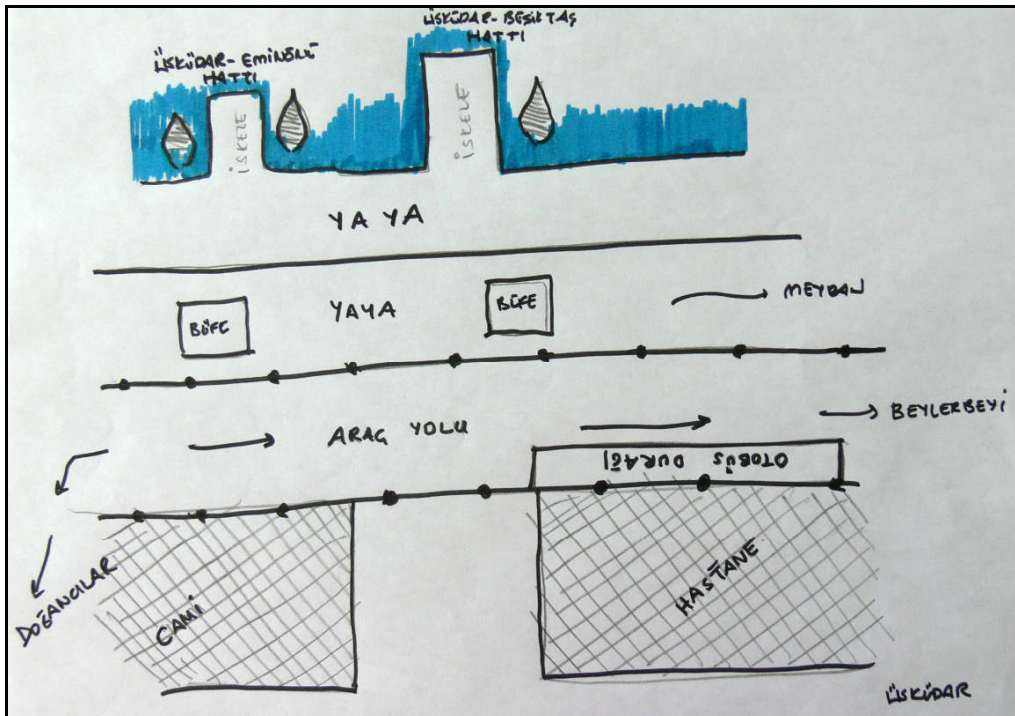
alır. Ayrıca Harem, E-5 kara yollarına da buradan erişim sağlanırken, ters yönde ise kıyı yolu ile Kavacık-Beykoz yönüne bağlanmaktadır. Yaya sirkülasyonu ise iskeleden Üsküdar meydanına doğru sağlanırken, toplu taşıma araçlarına da yönlendirme sağlanmaktadır. İstanbul kıyı ulaşım aksında oldukça önemli bir nokta teşkil eder. Üsküdar iskelelerinden Beşiktaş, Kabataş, Eminönü, Karaköy ve Haliç mevkilerine erişim sağlanmaktadır. IETT'den alınan verilere göre Üsküdar vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Üsküdar-Kabataş: 428, Üsküdar-Eminönü: 14643 olarak belirlenmiştir (IETT,2006).

Meydan kıyı seviyesinden yukarıda kaldığından burada tam bir bütünleşme söz konusu değildir. Ayrıca iskelenin kullanımı yoğun ve alan da oldukça büyük olduğundan suyun etkisi yeterince hissedilmemektedir. Kıyı şeridi boyunca devam eden dolgu alanlar genellikle üst kotta kalmıştır, dolayısıyla su-insan ilişkisi gittikçe azalmıştır. Su sadece seyir amaçlı ön plana çıkmaktadır.

Meydan gerek ulaşım anlamında gerekse ticari anlamda sadece yerele değil çevre semtlere de hitap ettiğinden diğer Boğaz köylerinden farklı olarak geniş bir alana yayılmıştır. Meydan yatayda suyu izleyen lineer bir form oluştururken, sınırlayan elemanlarıyla beraber parçalı bir gelişimi vardır. Dikey sınırlayıcı elemanları camii, hastane, alışveriş merkezidir, aynı zamanda meydan içerisinde bulunan tarihi çeşme Üsküdar İskele Meydanı'nın simgesidir. Günümüze kadar mevcut olan büyük meydanda belirli dönemlerde çeşitli satış birimleri, fonksiyonel stantlar, aktiviteler için çeşitli birimler, Ramazan çadırları bulunmaktaydı. Bugün ise bu meydan yapılan metro çalışmalarıyla beraber kaldırılmış, kazı çalışmasında çeşitli tarihi kalıntılara ulaşılmıştır ve bunların korunması yönünde çalışmalar hala devam etmektedir. Üsküdar iskelesi ayrıca İstanbul'un en geniş alana sahip iskelelerinden biridir. Bölgenin tarihi özelliği meydan alanında ön plana çıkarken aynı zamanda kıyı şeridinde görüş alanı içerisinde bulunan, Üsküdar'ın sembolü haline gelen tarihi Kız Kulesi de alanla bütünleşmektedir.



Şekil 4.49. 1933 Pervititch haritasına göre Üsküdar Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.50. Günümüzde Üsküdar Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.51. Üsküdar, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.52. Üsküdar, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.53. Üsküdar İskelesi, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.54. Üsküdar İskelesi, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.55. Üsküdar İskelesi 20. yy. başı, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.56. Üsküdar İskelesi, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.57. Üsküdar İskelesi, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.58. Üsküdar meydan, Kaynak: www.dergi.istanbul.gov.tr ,2006



Şekil 4.59. Günümüzde meydanda devam eden Marmaray Metro Hattı çalışması,
Kaynak: www.kadikoytimes.com, 2006

Tablo 4.5. Üsküdar İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü
ÜSKÜDAR	1930 ~	 Geometrik meydan	Camii Meydanı Kıyı Meydanı	Camii Medrese Durak Ticari Birimler İskele	Dini Eğitim Ulaşım Ticaret	Camii Medrese Çeşme	Toplanma mekanı Ticaret mekanı Ulaşım	~9000m ²
ÜSKÜDAR	2000 ~	 meydan	Kıyı Meydanı	Camii Hastane İskeleler Ticari Birimler Otel Durak Yol	Dini Ulaşım Ticaret Konaklama Sağlık	Camii Çeşme	Toplanma Mekanı Ulaşım merkezi Ticaret mekanı	13,774m ²
Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri								
Günümüzde Marmaray metro hattı çalışması sebebiyle yapılan kazı çalışmaları, Üsküdar meydanının da bir bölümünü kapsamaktadır. Bu nedenle bugün meydanın yalnızca lineer kıyı şeridinde bulunan kısmı aktif olarak kullanılmaktadır. Meydan alanı daha çok bir geçiş bölgesi olarak nitelendirilebilir. Alanda bulunan satış birimleri, büfeler meydana hareketlilik kazandırır. Zaman zaman eğlenceler, mitingler gibi çeşitli faaliyetler için de kullanılan mekan gerek büyüklük gerekse kentsel kalite açısından yetersiz kalmaktadır. Meydan yalnızca ulaşım amaçlı değil, çevre fonksiyonlarıyla da yoğun kullanılan bir mekandır. Yoğunluğun esas sebebi mekanın hem deniz hem de kara ulaşımı açısından önemli bir nokta olmasıdır. Kent merkezlerinden biri olarak kentsel kalitenin artırılması adına, meydan alanı genişletilmeli, kent mobilyaları, döşemeler ve peyzaj tasarımı bölgenin tarihi dokusuna uyum sağlayacak şekilde tasarlanmalı ve alan fonksiyonelleştirilmelidir. 1900'lerin başındaki Üsküdar kıyı meydanı, meydan tanımını tam olarak karşılarken günümüzde meydan özelliklerini yitirmiştir. 1900'lerin başında hazırlanan Pervittitch haritalarını incelediğimizde Camii önündeki meydan ile kıyı meydanının birleşerek bütün halinde merkezi meydanı oluşturduğunu görüyoruz. Günümüzde ise bu meydan yollar, duraklar ve kazı çalışmaları ile bölünmüş, meydan niteliğini yitirmiştir.								

4.2.2.4. Beşiktaş İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.60. Beşiktaş İskelesi ve İskele meydanı, 1922 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.61. Beşiktaş İskelesi ve İskele meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Ögeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

i. Konumu

Beşiktaş Avrupa yakasında bulunmaktadır. İstanbul Boğazı'nın Rumeli yakasında, Tophane ile Ortaköy'ün arasındadır. Batı'da Şişli, güneyde Beyoğlu, kuzeyde Sarıyer ile komşudur (www.istanbul.net.tr).

ii. Tarihçe

Doğu ve güneydoğudan İstanbul Boğazı, güneybatıdan Beyoğlu, batıdan Şişli, kuzeyden de Sarıyer ilçesi ile sınırlanmaktadır. 21 mahalleden oluşur. Bölgede ağırlıklı olarak genç nüfus yaşamaktadır. Yerleşim karakteri olarak kentsel özellik taşıyan bölgede, özellikle Levent, Etiler, Bebek gibi bölgelerde modern ve lüks yapılarıyla oldukça yüksek bir yaşam düzeyi mevcuttur. Bu bölgeler aynı zamanda birer merkezi iş alanıdır. Genel olarak konut dokusundan oluşan bölgede, sanayi tesisleri, şirket merkezleri ve ticarethaneler gelişmiştir. Boğaziçi, Yıldız Teknik Ve Mimar Sinan Üniversitelerinin bazı kampüsleri de bölgede yer alır. (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2) İstanbul'un en merkezi semtlerinden biridir.

Tarihi eski devirlere, ilkçağa kadar uzanır. 1240'da İstanbul'u almaya gelen Venediklilerin bir kısmı burada karaya çıkmıştır. Bizans döneminde, Ruslara karşı kazanılan bir zaferle buraya iki sütun dikilmiştir. Fetih döneminde burası bir kilisesi bulunan küçük bir Rum köyüydü. Fetihten sonra Fatih Sultan Mehmet bölgede iskan hareketlerine başlamıştı. Kanuni zamanında bölge daha da gelişmiştir. Barbaros Türbesi civarında kurulan esir pazarlarının bulunduğu meydan "Deve Meydanı" olarak anılıyordu. Rumeli-Anadolu ulaşımının sağlayan deve kervanlarının başlangıç noktası burasıydı. Bölge sonrasında askerlerin Üsküdar'a geçiş noktası olmuştur. Kanuni'nin kardeşi Yahya Efendi'nin bölgeye yerleşmesiyle, şeyhlerini izleyen bir grubun da gelmesiyle bölgede nüfus artmıştır. 17. yy.da Arap İskelesi ile Beşiktaş İskelesi arasında bulunan kıyı şeridinde padişahlara ait köşkler bulunmaktaydı (www.istanbul.com).

Cumhuriyet döneminde bölgenin çehresi oldukça değişmiştir. Kıyıda kurulan uçak fabrikası oldukça iyi işlerken kapatılmıştır. Ayrıca Kadıköy Vapur İskelesi arkasında bulunan boş, harap binalar eski tütün depolarıdır. Semt merkezinde Barbaros'ta deniz manzaralı eski bir kahvehane bulunurken, günümüzde bu bina restoran olarak kullanılmaktadır. Yaklaşık otuz yıl öncesine kadar sakin bir semt olan Beşiktaş, günümüzde trafikte önemli bir geçiş

noktasıdır. İhlamur bölgesi bir piknik alanı olarak Mecidiyeköy'e kadar devam ederken, bugün birçok yapıyla doludur. Bu bölge de İstanbul'un çarpık yapılaşmasından nasibini almıştır (www.istanbul.com).

iii. Özellikleri

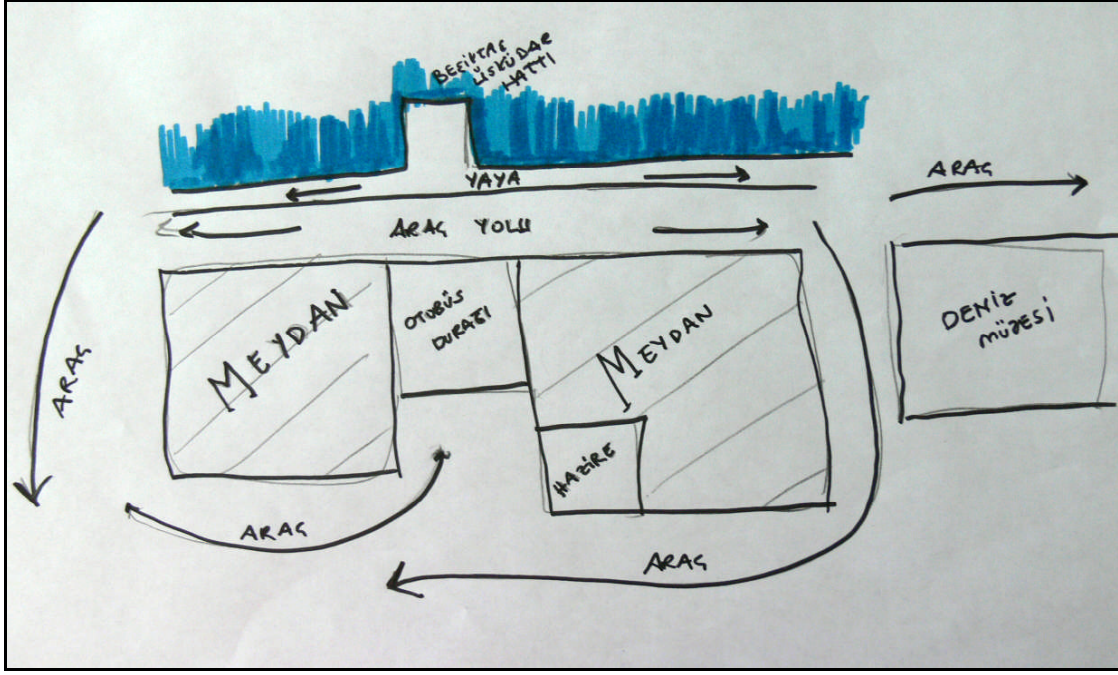
1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Beşiktaş birinci derece bir alt merkez olarak belirlenmiştir. Plan sentezlerinde bölge ile ilgili "Üst düzey hizmetler, üretici ve dağıtıcı hizmetlerin yoğun olduğu merkez; Finans kuruluşları, sigorta şirketleri, gayrimenkul yatırım danışmanlık şirketleri şube ve yönetim birimlerinin ve profesyonel teknik danışmanlık faaliyetlerinin yoğunlaştığı merkez, toplumsal hizmetlerde en iyi durumda olan ilçelerden biri" açıklamaları yer almaktadır (İBB, 2007). Büyük çarşısı, konut dokusu, eğitim birimleri, ofisleri ile yoğun kullanılan bir mekandır. Ana ulaşım aksıyla Levent'e bağlanan bölgede Levent tarafına doğru gelişen bir ticari alan bulunmaktadır. İskele ve çevresinde ise buradaki konut dokusuna, yerli, yabancı turistlere ve bölgeyi bir aktarma ve geçiş noktası olarak kullananlara hizmet veren, içerisinde büyük alışveriş merkezleri de bulunduran bir ticari alan mevcuttur.

Beşiktaş, ofisleri, çarşısı, eğitim birimleri, rekreatif ve kültürel olanakları ile bir çekim merkezidir. Kıyıda yer alan deniz müzesi de bir çekim noktasıdır. Ayrıca Dolmabahçe Sarayı da alanda turistik potansiyeli oldukça artırmaktadır. İç bölgede bulunan diğer merkezi alanlara ulaşım olanağı sağladığından sıkça tercih edilen bir ulaşım noktasıdır. Sadece Beşiktaşlılar değil çevre semtlerde yaşayanlar tarafından da tercih edilen mekanın, iskele meydanında restoran, büfe, kafeler, çay bahçeleri yer alır. İç kısmında ise bu seçenekler çeşitlenmektedir. Ayrıca büyük çarşısı ile de birçok fonksiyon sunmaktadır. Konut dokusu, turistler ve alanı ulaşım için tercih edenler dışında alanda bulunan üniversiteler burada genç kullanıcı sayısını da artırmakta ve buna bağlı olarak da fonksiyonel çeşitlilik artmaktadır.

Beşiktaş iskele meydanı direk iskele önünde bulunmamaktadır. Kıyı ulaşımını kullananlar bölgeye vardıklarında meydanla değil direk duraklarla karşılaşmaktadır. Meydan ise bu yolun karşısında ve Kadıköy, Üsküdar iskelelerinin arasında bulunan alanda gelişmiştir. Geniş meydanları olmasına rağmen iskelenin (yolun) karşı tarafındaki alan yoğun bir kullanıma sahip değildir. Kıyıda bulunan ise daha yoğundur. Bu açıdan daha çok kıyı ulaşım aksını kullananların tercih ettiği bir meydan kullanımı mevcuttur. Meydan dörtgen bir form

oluşturmaktadır. Oturma birimleri ile dinlenme alanı oluştururken, ayrıca deniz müzesini ön plana çıkaran, buraya ait çeşitli eserler meydana yer alır. Meydan iki iskeleyi bağlar. Yolun karşı tarafında devam eder. çok sık kullanılmamakla beraber belirli bir fonksiyon da sunmayan bu alan, yalnızca sert zeminden ibaret olup gençler tarafından kaykay pisti olarak değerlendirilmektedir. Üsküdar ve Kadıköy iskeleleri arasında bulunan iskele meydanı kıyı ile bütünleşmektedir. Ayrıca Barbaros Hayrettin iskelesinin yanında bulunan çay bahçesi de oldukça yoğun kullanılan Beşiktaş merkezine hitap eden bir alandır. Burası da kıyı ve iskele ile bütünleşmektedir.

Kıyı ulaşımının yoğun olarak kullanıldığı bölge sirkülasyon içerisinde önemli bir rol oynamaktadır. . IETT’den alınan verilere göre Beşiktaş vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Beşiktaş-Üsküdar: 7043, Beşiktaş-Kadıköy: 6171 olarak belirlenmiştir. (IETT,2006) İçeride Levent merkezi iş alanına bağlanan, ayrıca köprü bağlantısının sağlandığı nokta, sahil şeridi ile bir yönde Sarıyer, diğer tarafta ise, Kabataş, Eminönü, Taksim gibi merkezlere bağlanır. Kıyı ulaşımı ile erişim sağlayanlar için bir aktarma noktası olarak da kullanılır. Kara ulaşımında da önemli bir nokta olduğundan burası ayrıca bir geçiş bölgesidir. İskeleden varıldığında, kullanıcı direkt olarak duraklarla ve yolla karşılaşılması, kullanıcının sirkülasyonu açısından yönlendirici değil de daha çok karmaşık bir etki yaratmaktadır. Otobüs ve taksi durakları hemen iskelenin yanında bulunurken, burada belirgin bir şekilde yoğunluk olurken, iskele önündeki zemin bu kalabalık için yetersiz kalmaktadır. Araç sirkülasyonu ise yine hemen iskele önünden devam eder. Beşiktaş aynı zamanda üst bölgede köprü yoluna bağlandığından özellikle hafta sonları, sabah ve akşamları bu alanda trafik oldukça yoğunlaşırken erişimi güç kılmaktadır. Oldukça yoğun olan araç sirkülasyonu içerisinde yaya kullanımı daha yoğun ve zorunlu bir hale gelmiştir.



Şekil 4.62. Beşiktaş İskele ve Meydanı'nın şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.63. Beşiktaş İskelesi, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.64. Beşiktaş İskele Meydanı, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.65. Beşiktaş (Tarih bilinmiyor), Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



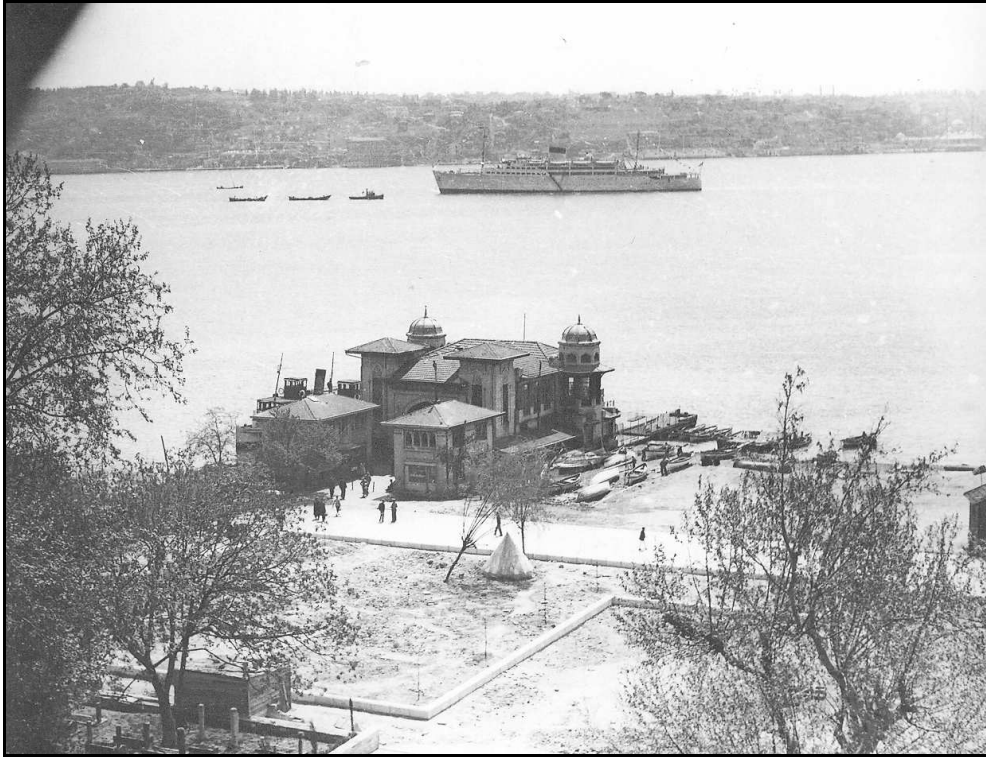
Şekil 4.66. Beşiktaş, Yıldız'dan bakış, Fotoğraf: Müşerref Kelleci, 2005



Şekil 4.67. Beşiktaş İskelesi, (Tarih bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.68. Beşiktaş İskele Meydanı,(Tarih bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.69. Beşiktaş İskele Meydanı, (Tarih bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006

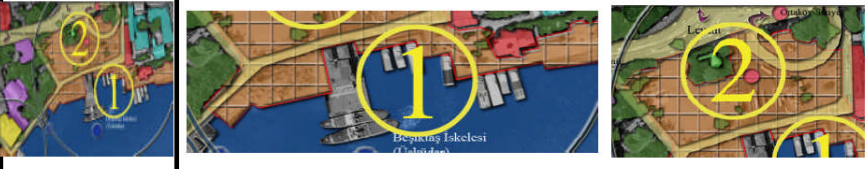


Şekil 4.70. Beşiktaş İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2006

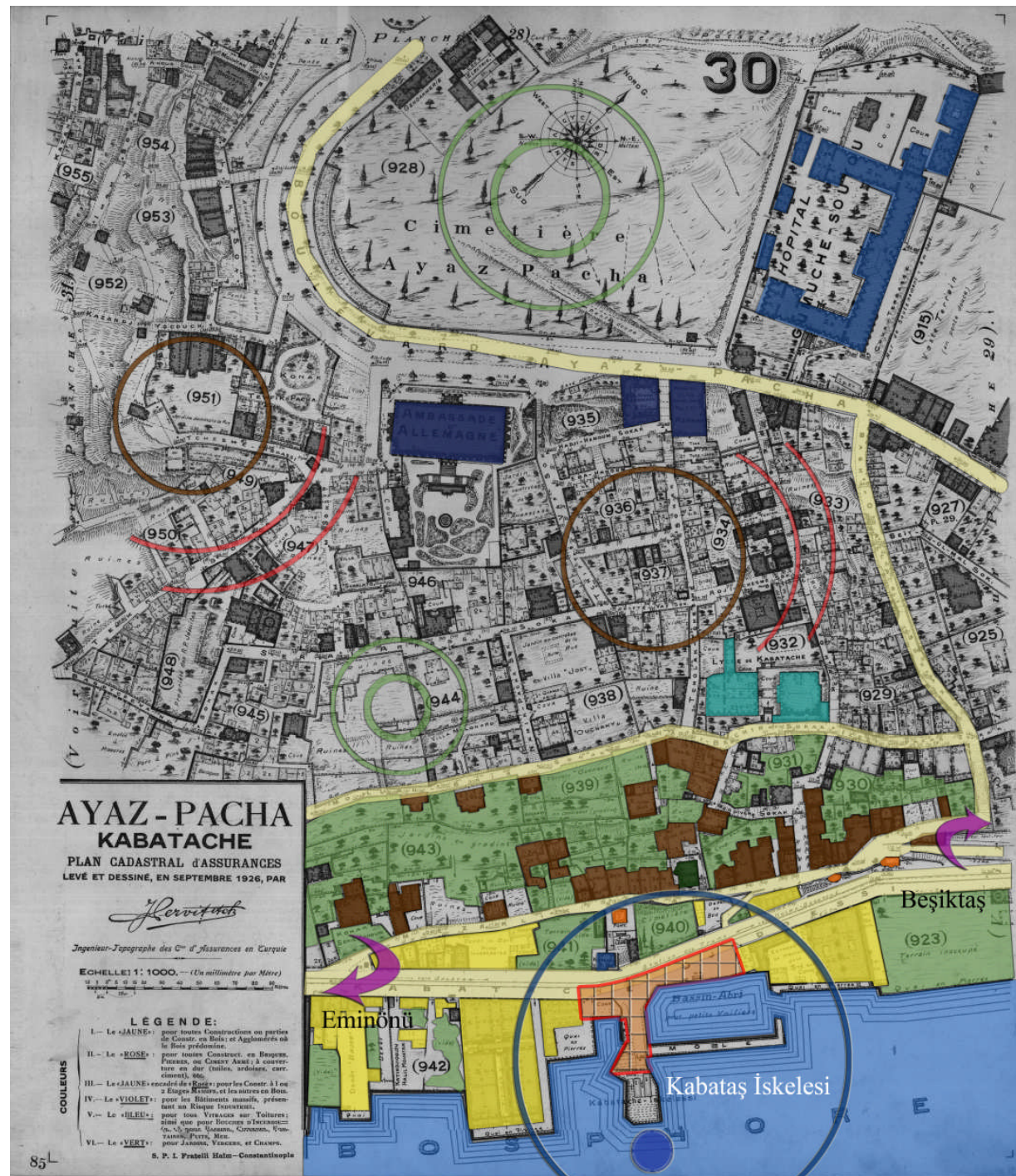


Şekil 4.71. İskele meydanından ana yola çıkış, Fotoğraf: Müşerref Kelleci, 2006

Tablo 4.6. Beşiktaş İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü	Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri
BEŞİKTAŞ	20 yy. ~	 Parçalı meydan	Kıyı meydanı	Depo binaları Ticaret yapıları Türbe	Depo Ticaret Ulaşım	Türbe Depolar	Ticaret mekanı Konut mekanı	~20000m ²	Meydan günümüzde aktif bir şekilde kullanılmaktadır. Gerek ulaşım açısından önemi, gerekse kent merkezlerinden biri olma niteliği ile yoğun kullanımı olan bir meydandır. Çevre fonksiyonlarını ağırlıklı olarak ticari birimler oluşturmaktadır. Ticaret, eğitim, kültür, sanat, rekreasyon belli başlı fonksiyonlardır. Mekanın kentsel kalitesini diğer meydanlarla karşılaştıracak olursak (Eminönü, Kadıköy, Üsküdar) iyi sayılabilecek niteliktedir. Fakat yine de kent mobilyaları artırılabilir ve fonksiyonel olarak farklı seçenekler oluşturulabilir.
BEŞİKTAŞ	2006								
Meydan-1	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü	
BEŞİKTAŞ	2006	Geometrik-lineer  meydan	Kıyı meydanı	Yol Duraklar Müze Ticari yapılar	Ulaşım Kültür-Sanat Ticaret	Müze Heykel Üniversite	Ticaret mekanı Toplanma mekanı Rekreasyon alanı Eğitim alanı	17451m ²	Beşiktaş meydanı günümüzde meydan niteliklerini korumaktadır. Canlı ve yaşayan bir meydandır. Parçalı olmasına karşın meydan alanında bir kopukluk yaratmamaktadır. Yalnızca iskeleden meydan yerine direk yolla bağlantı kurulması yönlendirmeyi yeterli şekilde sağlamamaktadır.
Meydan-2	DÖNEM								
BEŞİKTAŞ	2006	Geometrik-dörtgen  meydan	Kıyı meydanı Trafik meydanı	Yol Duraklar Türbe İskeleler Müze Ticari yapılar	Ulaşım Kültür-Sanat Ticaret	Türbe Müze Heykel Üniversite	Ticaret mekanı Toplanma mekanı Rekreasyon alanı Eğitim alanı	17451m ²	Geçmişten günümüze kullanımı artan, daha aktif, canlı bir mekan haline gelen Beşiktaş İskele Meydanı rekreatif özellikleriyle de çekici bir mekandır. Geçmişten günümüze meydan niteliğini kaybetmemiştir.

4.2.2.5. Kabataş İskelesi Ve İskele Meydanı



Şekil 4.72. Kabataş İskelesi ve İskele Meydanı, 1926, Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.73. Kabataş İskelesi ve İskele Meydanı, 2006, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejant

	Konut Dokusu		Tarihi Eser		Sosyal Donatı		Surlar
	Ticari Doku		Hazireler		Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)		Duraklar
	Dini Tesisler		Kentsel İmaj Öğeleri		Askeri Bölge		Kıyı Alanı
	Eğitim Tesisleri		Doğal Kıyı Şeridi		Müzeler		Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
	Depo Alanları		Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)		Saraylar		İskeleler
	Konaklama Alanları		Meydanlar				

i. Konumu

Kabataş semti, Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki kıyıyı ve yamaçları kapsar. Beşiktaş İlçesi sınırları içerisinde kalır (www.istanbul.com).

ii. Tarihçe

Kabataş; Fındıklı ile Dolmabahçe arasındaki kıyıyı ve yamaçları kapsayan alanda yer alır. Kabataş'ın Osmanlı döneminde yapılmış ilk ve büyük yerleşimi Çizmeciler Tekkesi olmuş, 19. yy.ın başında bostancıbaşı defterlerinden ise yapının ortadan kalktığı anlaşılmıştır. Günümüzde yol üstünde kalmış olan bir mezar taşı tekkenin arazisinden kalan son parçadır. Yine Osmanlı zamanından kalan bazı çeşme ve yapılar korunmuş bazılarının da yerleri değiştirilmiştir. Semtin ünlü yapılarından biri de Osmanlı döneminde yaptırılan ahşap bir saray, II. Abdülhamit tarafından okula çevrilmiş olan Kabataş Erkek Lisesi'dir. Bostancıbaşı defterlerine bakıldığında Kabataş kıyılarının Osmanlı döneminde yalılarla kaplanmış olduğu görülür (www.istanbul.com).

Kabataş kıyıları karşıda yoğun bir nüfusa sahip Üsküdar kıyılarına baktığından kayık trafiğine de dahil olmuştur. 1870lerde Şirket-i Hayriye yöneticilerinden Hüseyin Haki Efendi araba taşıyan vapuru geliştirdiğinde ilk denemesi de bu kıyılardan yapılmıştır. 1950–1960larda artan nüfus, buna bağlı olarak da artan taşıt sayısı Kabataş iskelesinin önemini ve fonksiyonunu arttırarak geliştirilen araba vapurlarının seferleri arttırılmıştır. Hatta bu artan taşıtların arabalı vapuru bekleyebilmesi için Fındıklı tarafındaki Tekel binası yıkılıp, taşıt parkı yapılmıştır. İskelenin Dolmabahçe yönünde kıyının kapanmasına neden olan, 1920lerin mimari özelliklerini taşıyan Tekel depolarının yıkılmasıyla deniz manzarasının açılması amaçlanmıştır. 1973'te ilk Boğaz Köprüsü'nün trafiğe açılmasıyla Kabataş İskelesinin yoğun trafiği sona ermiştir. Günümüzde hala Kabataş Meydanı kenarındaki iskelelerden çeşitli yerlere deniz otobüsü ve şehir hatları seferleri yapılmaktadır. Üsküdar, Adalar ve Yalova seferleri ve yine Üsküdar'a dolmuş motor seferleri sürmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4).

iii. Özellikleri

1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Kabataş bölgesi ticaret+hizmet alanı olarak belirlenmiştir (İBB, 2007). İki büyük merkezin; Eminönü ve Beşiktaş'ın arasında yer alan semtte birçok ofis, ticari birimler ve üniversite yer almaktadır. Kıyıya yakın kesimde iş alanlarının bulunduğu alanda, sonrasında konut dokusu başlar.

Kıyı alanı genel olarak semt merkezini oluştururken; bu içerisinde kıyı parkını, durakları ve iskeleyi barındırır. Kıyı ulaşımı açısından büyük önem taşıyan alan bir aktarma noktası olarak kullanılmaktadır. Kabataş, Fındıklı, Taksim gibi önemli iş merkezlerine ulaşım çoğu zaman kıyı yolu ile sağlanır. İETT'den alınan verilere göre Kabataş vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; Kabataş-Bostancı: 419, Kabataş-Adalar: 173, Kabataş-Harem: 89, Kabataş-Üsküdar: 774 olarak belirlenmiştir. (İETT,2006) Araç yolu Eminönü-Beşiktaş arasında devam eden sahil şeridini kapsamaktadır. Daha çok ulaşım amaçlı kullanılan Kabataş iskele meydanı, yine içerisinde durakları barındırmaktadır. Kıyı şeridi boyunca devam eden yaya ve araç yolu üzerinden sirkülasyon devam ederken, üst tarafta Taksim'e bağlanır. Kıyı ulaşımından sonra sirkülasyon toplu taşıma araçları ile devam etmektedir. Alanda tüm toplu taşıma araçlarının yanı sıra, diğer bölgelerden farklı olarak burada hem Taksim-Kabataş tünel metro hattı, hem de Fındıklı- Zeytinburnu tramvay hattı aktif olarak çalışmaktadır. Bölge merkezi iş alanlarına bağlantı sağlayarak önemli bir ulaşım merkezi haline gelmiştir.

Kullanıcı kapasitesini daha çok bu bölgede çalışanlar, üniversite öğrencileri ve bölgede yaşayanlar oluşturur. Kıyı alanına yakın olarak daha çok kullanıcıya hitap eden birimler belirmiştir. Bankalar, ofisler, iş merkezlerinin bulunduğu alanda, bunlara hizmet verecek fonksiyonel birimler pek fazla yer almamaktadır. Dolmabahçe Sarayı ve Tophane gibi bölgelere yakın olan alan turistik açıdan bir çekim alanı özelliği taşımaktadır. Ayrıca alanda bulunan üniversite ve İstanbul Modern Sanatlar Müzesi kültürel bir alan olarak da çekim sağlamaktadır.

Kıyı meydanla bütünleşmektedir. Fakat ulaşım amacı dışında meydan aktif bir şekilde kullanılmamaktadır. Parçalı ve lineer bir form oluşturan meydan bugün direkt olarak Taksim metro hattına bağlanırken, ayrıca duraklar da alanı karşılamaktadır. Yatayda araç yolu ile sınırlanan alan dikeyde ticari yapılarla sınırlanmaktadır. Bölge öncelikli olarak ulaşım

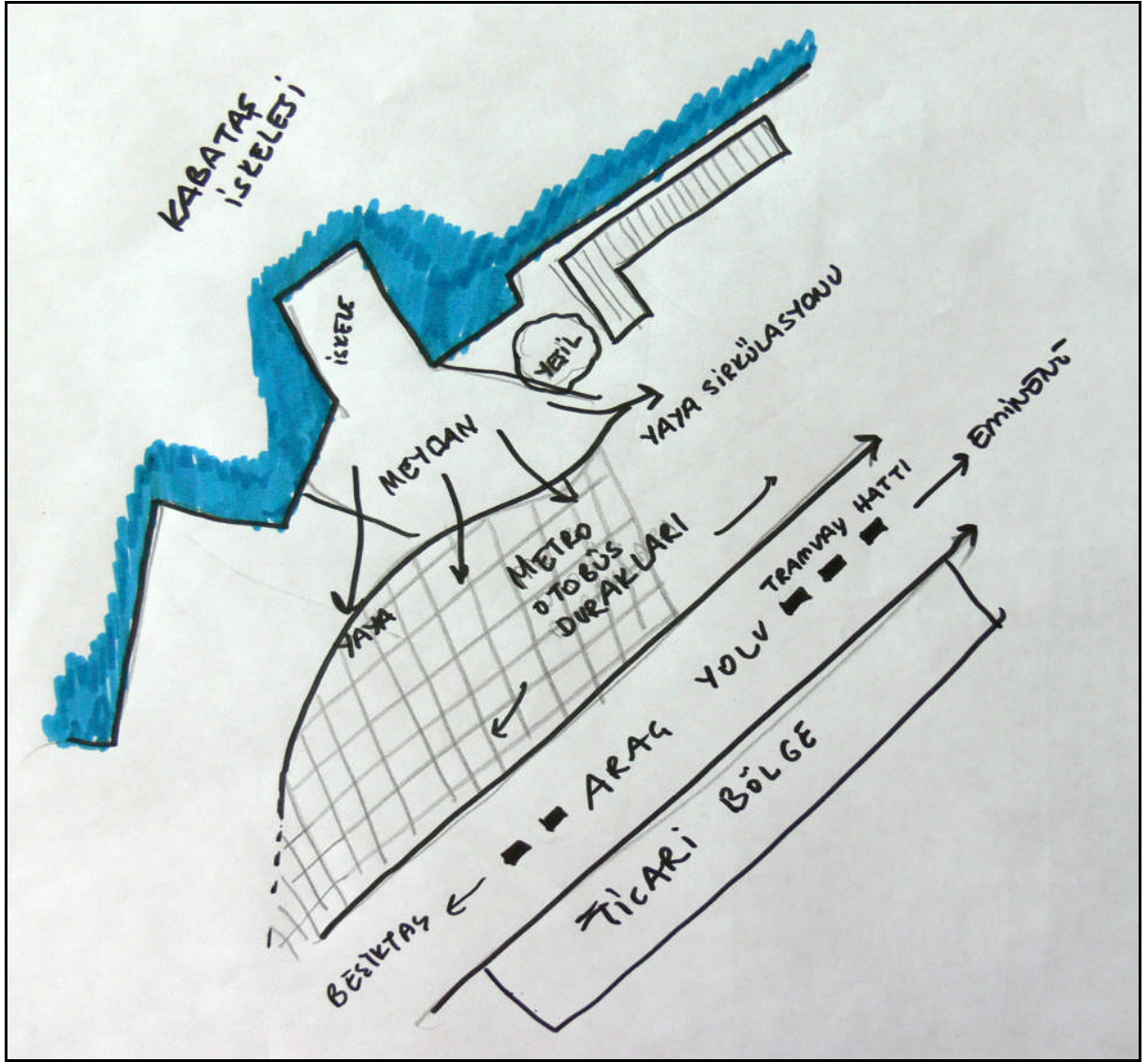
fonksiyonu ile ön plana çıktığından meydan alanı da buna bağlı olarak yönlendirici bir etki yaratmakta, ağırlıklı olarak bir geçiş bölgesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.74. Kabataş İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2006



Şekil 4.75. Kabataş meydan, Kaynak: www.sihirlitur.com, 2006



Şekil 4.76. Kabataş İskele ve Meydanının şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007

Tablo 4.7. Kabataş İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.2.3. Sonuç ve Değerlendirme

Merkezi iskeleler başlığı altında incelenen İstanbul'un en yoğun ulaşım merkezlerini oluşturan bölgeler geçmişten günümüze oldukça büyük değişimler geçirmişlerdir. Bölgelerde bulunan iskele meydanları Üsküdar, Kadıköy, Beşiktaş ve Yenikapı bölgelerinde niteliklerini yitirmiştir. Diğerlerinde ise büyüyerek gelişmiştir. Günümüzde bunların arasında Harem ve Yenikapı ağırlıklı olarak ulaşım hizmeti vermektedir. Bu alanlar bölge bazında bakıldığında diğer bölgelerden farklılaşmaktadır. Kadıköy, Eminönü, Beşiktaş, Üsküdar ve Kabataş birer MİA alt merkezidir ve bölgede bulunan iskele meydanları ulaşım dışında farklı fonksiyonlara da cevap vermektedir. Yenikapı ve Harem ise kıyı ulaşımının çok yoğun olduğu birer geçiş ve aktarma bölgesidir. Kadıköy ve Eminönü en yoğun ticari bölgeleri oluşturmaktadır. Kıyı şeridinin hemen sınırında ticari alanlar ve kara yolu ulaşımının yoğunlaştığı bir bölge yer almaktadır. Ticaret dokusuyla beraber konut dokusunun da yoğunlaştığı bölgeler ise Üsküdar, Beşiktaş ve Kabataş'ın iç kesimleridir.

4.3. Haliç İskeleleri

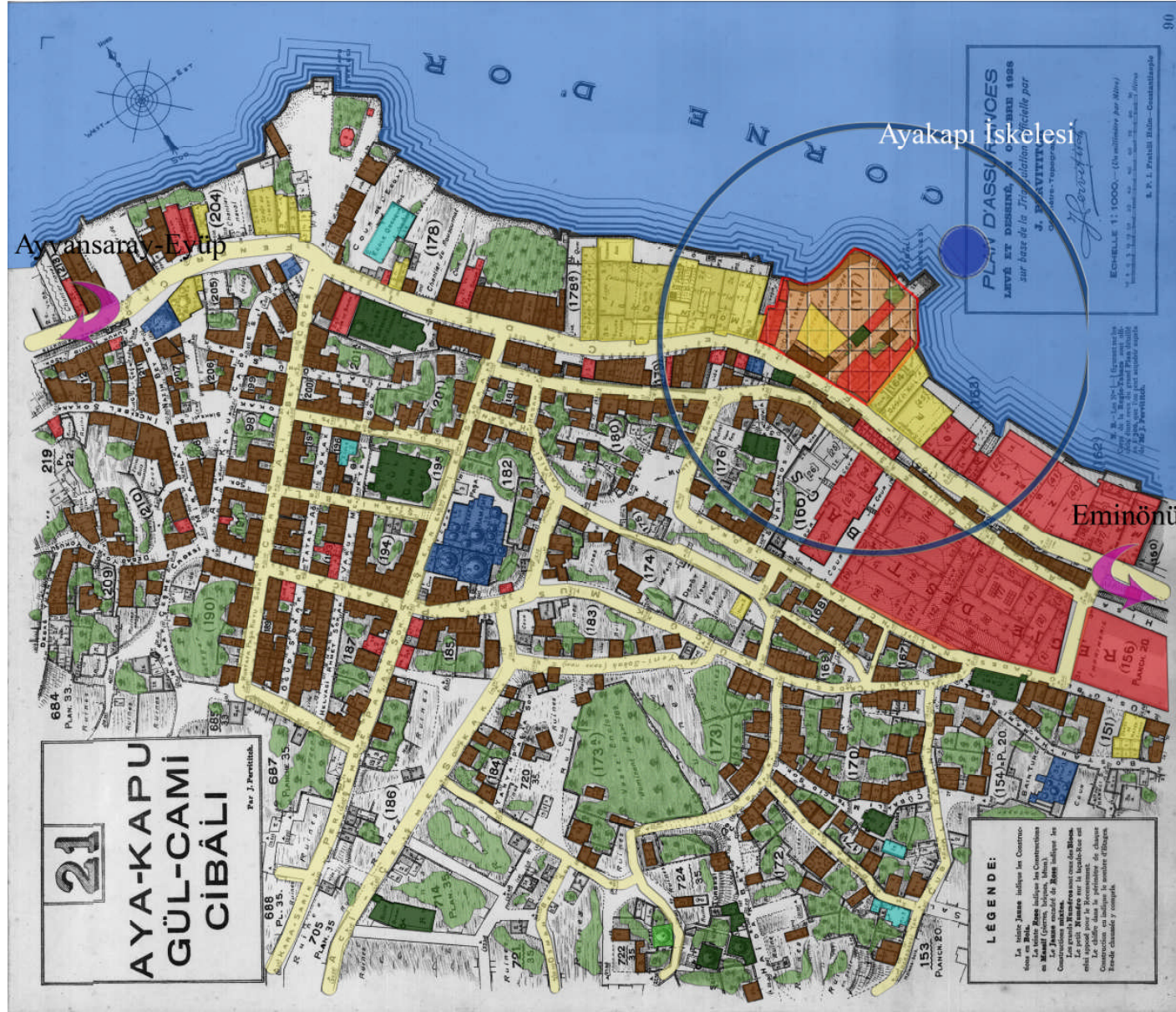
Bu başlık altında tarihi yarımada da bulunan iskeleler incelenmektedir. Haliç, İstanbul'un İstanbul ve Beyoğlu semtlerini ayıran koy, yani İstanbul'un iç limanıdır (<http://ansiklopedi.turkcebilgi.com>). Bölge binlerce yıllık bir tarihe ev sahipliği yapmasına rağmen yeterince korunamamış ve günümüzde çöküntü alanlarına dönüşmüştür. 1950 yıllarından itibaren başlayan kirlenme 1980'den sonra yapılan çalışmalar ile düzelmiştir. Bu dönemde meydana gelen en büyük değişim, Haliç kıyılarında dört binden fazla yapı istimlak edilip, iş yerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiş, kıyılar park ve bahçeler ile çevrilmiş, ilk defa inşa edilen dev kanal sistemleri ve kolektörler ile sular temizlenmiştir (<http://ansiklopedi.turkcebilgi.com>). 20. yy.ın başında bölgede bulunan iskele meydanları bugün belli oranda varlıklarını sürdürürken, genel olarak kıyı dolgu alanı içerisinde meydan niteliklerini yitirmiştir. Bölgede ele alınan iskeleler;

- Ayakapı İskelesi
- Ayvansaray İskelesi
- Balat İskelesi
- Fener İskelesi



Şekil 4.77. Haliç İskeleleri, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

4.3.1. Ayakapı İskelesi Ve İskele Meydanı



Şekil 4.78. Ayakapı İskelesi ve İskele Meydanı, 1928 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.79. Ayakapı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.3.1.1. Konumu

Eminönü-Eyüp sahil hattı üzerinde Eminönü ve Fener arasında yer alır. Haliç'in güney yakasındadır.

4.3.1.2. Tarihçe

Cibali ile Fener arasında yer alan semt, Haliç'in güney yakasındadır. Fatih ilçesine bağlı, Küçükmustafapaşa mahallesi sınırları içindedir. Bizans dönemi kentinin yedi tepesinden beşincisidir. Adını Haliç surları kapılarından olan Aya Teodosia Kapısı'ndan alır. Aynı ada sahip kilise ise bugün Gül Camii olarak alanda mevcuttur. Surların ise büyük kısmı yok olmuştur. 16. yy.da Sinan Paşa mescidi olarak camiye çevrilen kilise de Bizans döneminden kalma bir yapıdır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1).

Fetihden sonra burada da yoğun imar hareketleri yaşanmıştır. 15. yy.dan itibaren bölgeye gelen Rumların bir kısmı Ayakapı'ya yerleşmiştir. 17. yy.da ise kıyıda salhaneler, bir mumhane ve deniz güvenliği için bir de kulluk bulunuyordu. 19. yy. kayıtlarına göre, Ayakapı ve Yenikapı İskeleleri arasında bulunan hanelerinin çoğunun ticaretle uğraşan gayrimüslimlere ait olduğu bilinmektedir. Müslüman kesimin ise daha çok sur içinde kalan bölümde yaşadıkları bilinir. Burada iki mescit ve Sirkeci Tekkesi yer almaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1).

Bu bölge de diğer semtler gibi yangınlara maruz kalmıştır. 19. yy.daki yangından sonra yol ağı yeniden düzenlenerek ızgara bir sistem yapılmıştır. Yangınlar dolayısıyla günümüze bölgenin sivil mimari örneklerinden yalnızca kagir yapılar kalmıştır. 1980'lerde Haliç'te yapılan çalışmalarla sahildeki yapılar yıkılmış ve park alanlarına dönüştürülmüştür (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1).

4.3.1.3. Özellikleri

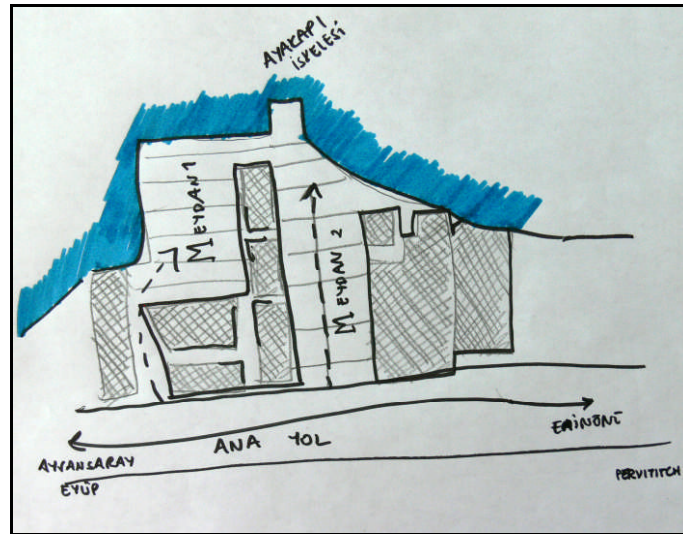
İstanbul'un merkezi iş alanlarından Eminönü'ne olan yakınlığı, alanda bulunan üniversite ve kara ulaşımında önemli bir bağlantı noktası üzerinde olması, bölgeyi ticari gelişim açısından etkilemektedir. Yerel ticaretten ziyade turistik anlamda da sahil kesiminde hizmet veren bir

ticari alan söz konusudur. Üniversite ile kıyı bölgesindeki ticaret daha çok bu potansiyele hizmet etmektedir.

Pervititch haritalarında görülen iskele meydanı günümüzde yerini farklı bir büyüklüğe ve forma bırakmıştır. Geçmişte aktif olarak kullanılan meydan alanı, içerisinde farklı fonksiyonlara sahip yapılar barındırırken, günümüzde sadece rekreatif amaçlı yeşil alan kullanımı ile sınırlandırılmış ve bu ölçekte kalmıştır. Pervititch haritalarında yapılarla bütünleşen iskele meydanı, bugün yeşil doku ve sert zeminden ibarettir. Kıyı şeridini takip eden alan artık semt ölçeğinde bir toplanma mekanı olma özelliğini yitirmiştir. Daha çok rekreatif anlamda kullanıma açık olan eski iskele bölgesi, bugün burada okuyan üniversite öğrencileri, semtliler ve geçiş bölgesi olarak kentliler tarafından kullanılmaktadır.

Kıyı ve meydan alanı bütünleşmektedir. Kıyı alanı burada rekreatif kullanıma açık olduğundan, su ağırlıklı olarak seyir amaçlı, ayrıca balık tutma gibi faaliyetler içinde kullanılmaktadır.

Bölgedeki iskele artık kullanılmamaktadır. Kıyı ulaşımı aktif olmadığı için burayı kara ulaşımı vasıtasıyla bir geçiş bölgesi olarak adlandırabiliriz. Haliç sahil şeridi boyunca devam eden yürüyüş ve yaya aksı ile sirkülasyon sağlanmaktadır. İçeride ise Unkapanı-Saraçhane bölgesine bağlanmaktadır.



Şekil 4.80. 1920’lerde Ayakapı İskele Meydanı’nın şema olarak anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.81. Ayakapı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.82. Ayakapı sahil şeridi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.8. Ayakapı İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.3.2. Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.83. Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı, 1929 Kaynak: Pervititch, 2003

Şekil 4.84. Ayvansaray İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejant

	Konut Dokusu		Tarihi Eser		Sosyal Donatı		Surlar
	Ticari Doku		Hazireler		Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)		Duraklar
	Dini Tesisler		Kentsel İmaj Ögeleri		Askeri Bölge		Kıyı Alanı
	Eğitim Tesisleri		Doğal Kıyı Şeridi		Müzeler		Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
	Depo Alanları		Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)		Saraylar		İskeleler
	Konaklama Alanları		Meydanlar				

4.3.2.1. Konumu

Eyüp ve Balat iskeleleri arasında yer alır. Ayvansaray, Tekfur Sarayı'ndan Haliç'e doğru inen İstanbul kara tarafı surlarının deniz tarafı surlarıyla birleştiği bölgededir

4.3.2.2. Tarihçe

Fatih ilçesi sınırları içinde, kara surlarının Haliç suları ile birleştiği bölgede, Tarihi yarımada'nın kuzeybatısında yer alır. Ayvansaray Karabaş, Atik Mustafa Paşa, Abdülvedud mahalleleri olmak üzere üç mahalleye ayrılmıştır. Ayvansaray Caddesi Kalafat Meydanı'na bağlanır. 1980'lere kadar bu meydanda gemi ve tekneler yapılmıştır. Ayvansaray vapur iskelesi de burada bulunur. Ayvansaray'ın iç bölümüne, Tekfur Sarayı'na doğru arazi dik olarak yükselir. Semtte genel olarak dar ve merdivenli sokaklar, Osmanlı ve Bizans döneminden kalma yapılara rastlanır. Semt İslamiyet açısından da önem taşır. Arap saldırılarıyla burada şehit olanlar (sahabeler) mekanı önemli kılmaktadır. Bizans döneminde şehrin bitişiğinde yer alan bölgenin etrafı surla çevriliydi. Surların içinde, kilise, saray, çeşme, hamam, tiyatro ve bir oyun yeri bulunmaktaydı. 5. yy.da bugünkü surlar yapılarak büyütülmüş ve şehrin içine alınmıştır. İmparatorlar ve saray halkı 10. yy.dan itibaren bölgeye rağbet etmişlerdir. Bizans imparatorunun sarayı korumak için yaptırdığı surlar Anemas Zindanlarına kadar devam eder. Girişinde yer alan kapının karşısında ise, Teotokos ton Blahernon Kilisesi ve Ayazması'nın iskelesi bulunuyordu.

Osmanlı döneminde bölgede bulunan sahabe kabirleri nedeniyle, bir Müslüman mahallesi olarak gelişmiştir. 18. yy. bostancı başı defterlerinden anlaşıldığı üzere, bölgede bu dönemde yalılar, ev ve kayıkhanelerin bulunduğu bilinmektedir. Surların bittiği yerde, Haliç Köprüsü dibinde, Hatice Sultan'ın sahil sarayı bulunmaktaydı. Kiliseden dönüşen Atik Mustafa Paşa Camii ve İvaz Efendi Camii bölgenin iki büyük camiidir. Bölgenin çeşitli yerlerinde bulunan çeşmelerin çoğu günümüzde harap olmuş ya da yok olmuştur. Ayvansaray'ın en önemli haziresi Toklu Dede adına olanıdır. Semt ayrıca 18. yy.da İstanbul kültür hayatının merkezlerinden biridir. Ayvansaray yanında bulunan Musevi ve Hristiyan, Balat, Fener bölgelerinin yanında, İslam medeniyetinin ve yaşam tarzının damgasını vurduğu, güzel bir semtti. Yalıları, sahil sarayları ve iskeleleri ile ön plana çıkmıştır. Yangınlar ve 19. yy. sonrasında gelişen sanayi yapılarıyla semtin karakteri değişmeye başlamıştır. Haliç kıyısında bulunan kalafat yerinde, gemiler, tekneler ve ünlü Ayvansaray kayıkları yapılmaktaydı.

İşçiler, küçük esnaf, denizci ve balıkçılardan oluşan semt ahalisi, iç kesimlerde bir çingene kolonisi olarak devam ediyordu. 1950'lerden sonra gelen göçle beraber semtin kültür ve nüfus yapısı oldukça değişmiştir. Dar gelirli nüfusun yaşadığı semtte apartmanlara ve eğlence mekanlarına pek rastlanmaz.

1980'lerde Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının ve depoların yıkılması, Haliç Köprüsü'nün yapımı bölgede önemli bir etki oluşturmuştur. Haliç Köprüsü, sahil yolu ve çevre yollarla ulaşım sağlanan semt, bugün bakımsız ve yoksul bir haldedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1).

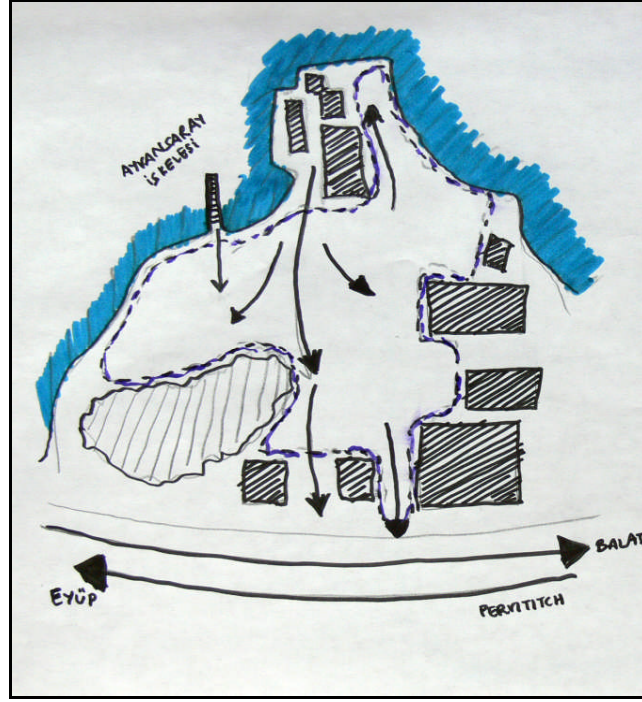
4.3.2.3. Özellikleri

Yerel ticaretin ağırlıkta olduğu bir bölgedir. Daha çok semtlilerin kullanımına hitap eden bir ticari doku mevcuttur. Daha iç bölümlere gidildikçe konut dokusu artmaktadır. Ticari öğeler ise daha az yoğunlukla devam eder.

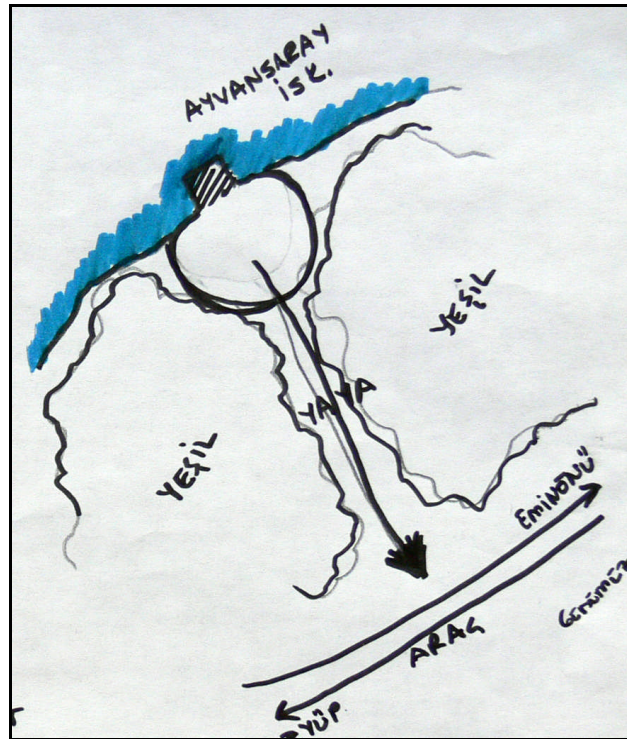
İskele önünde kıyı parkı yer alır. Tam önünde bulunan sert zemin ise bir meydan niteliği oluşturmamakta ve yeşil parsellerin ortasında yer almaktadır. İskele bir meydanı olmadığı için toplanma bölgesi niteliği taşımamaktadır. Kıyı ulaşımını kullananlar için bir aktarma noktasıdır. Kıyı parkı bir geçiş bölgesi olarak nitelendirilebilir. Kıyıda bulunan yeşil doku araç yolu ile sınırlanırken, yolun karşı kısmında ticari birimler yer almaktadır.

Kullanıcı kitlesini, alanı rekreatif amaçla kullananlar ve kıyı ulaşımını tercih edenler oluşturur. Kıyı parkında bulunan dinlenme ve oturma alanlarının dışında aktif bir kullanım yoktur. Kıyı, iskeleyle ve parkla bütünleşmektedir. Seyir, dinlenme, yürüyüş ve balık tutma gibi amaçlarla tercih edilen bölge, kıyı alanıyla fazla kot farkı olmaksızın birleşir.

Sirkülasyon, Eyüp-Eminönü hattı boyunca devam eden araç yolu ile sağlanırken, aynı zamanda alan Haliç köprüsü ile E-5 Karayolu'na bağlanır. Yaya sirkülasyonu ise kıyıda yer alan yürüyüş alanları ile devam eder. Kıyı parkları ve yeşil doku sürekliliği sahil şeridi boyunca devam etmektedir. Kıyı ulaşımının yoğun bir kullanımı yoktur. Alana raylı sistem dışında toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlanırken, kıyı parkı niteliğiyle rekreatif anlamda bir çekim noktası olabilir.



Şekil 4.85. Ayvansaray İskele Meydanı, 1929 Kaynak: Pervititch, 2003, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.86. Ayvansaray İskelesi, 2007, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.87. Ayvansaray iskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.88. Ayvansaray iskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.9. Ayvansaray İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.3.3. Balat İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.89. Balat İskelesi ve İskele Meydanı, 1928 Kaynak: Pervititch, 2003

Şekil 4.90. Balat İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.3.3.1. Konumu

Tarihi yarımada, Fener'le Ayvansaray arasında yer alır. Haliç kıyısıyla sahil surlarının arkasından iç kısımlara doğru Eğrikapı yönünde yükselen bölgede kuruludur (www.istanbul.com).

4.3.3.2. Tarihçe

Tarihi yarımada Fener ile Ayvansaray arasında, Haliç kıyısında, surlar arkasında, iç kısma doğru Eğrikapı yönünde yükselir. Bizans döneminde bir Musevi mahallesi olan bölge, Osmanlı döneminde de bir Yahudi yerleşmesidir. Canlı ve yaşayan bir semt olarak, mimari yapısı, kiliseleri, sinagogları, esnafı, hamamı ve çarşısıyla kültürel, sosyal ve ekonomik açıdan ön plana çıkmaktadır. Bölge Museviler için önem taşımaktadır. Fatih Vakfiyesi'ne göre bölgeye ilk yerleştirilenler Musevi aileleridir. Fatih devri sonrası kayıtlarında bölge mescitsiz bir mahalle olarak bilinmektedir. Sonraları alana Müslüman ailelerin yerleşmesiyle beraber, camiler, mescitler, tekkeler yapılmıştır. Sünbül Tekkesi en önemli tekke olarak geçer. 17. yy.da en parlak dönemini yaşayan bölge, 18. ve 19. yy.larda önemini yitirmiştir. Kıyıda ticari canlılığın azalması, 1894 depremi ve yangınlar buna sebep olarak gösterilebilir (www.istanbul.com).

19. yy.da bölgede yine Musevi ağırlıklı bir nüfus yaşamaktaydı. Tarih boyunca semtin sosyal yapısı farklılaşmıştır. Yapı burada yaşayan insanlara göre değişmiştir. Geçen yüzyılda kayıkçılar, gemiciler, sokak satıcıları, hamallar vb. meslek gruplarının yoğun olarak yaşadığı bölgede, iskeleler, kayıkhaneler ve kahveler bulunuyordu. Semtin silueti pek de parlak olmamakla beraber genellikle karanlık görünümlü, belli dönemde sağlık yönünden tehlikeli bir bölge olarak görülüyordu. Dar, bakımsız sokakları ve çevresi ile bilinmektedir. 19. yy.ın 2. yarısı ve 20. yy.da buradaki Musevi nüfus, çoğu Galata'ya yerleşmek üzere, bölgeyi terk etmişlerdir. Bir kısmı da Şişli ve Nişantaşı çevresine gitmiştir. Bu sebepten bölgenin geleneksel ticareti oldukça olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. 1890'larda ise lağımaların denize kadar ulaşmasıyla balıkçılık ve liman işletmeciliği çok kötü etkilenmiştir. 20. yy.da kara ulaşımının yoğunlaşmasıyla da deniz ulaşımı gittikçe azalmıştır (www.istanbul.com).

Bölgede İstanbul'un diğer bölgeleriyle iletişim sağlayan iskeleler vardı. Eminönü'ndeki kapanlarla bağlantılı, meyve-sebze alımı için kullanılan, Yemiş İskelesi, Odun İskelesi, Eyüp-

Galata arasında ulaşımı sağlayan iskele, Hasköy-Balat kayık İskelesi ve mavnaların yanaştığı iskele bunlardandır. Bölge 1838'lere kadar korunaklı ve güvenli bir limandır. Sonrasında kıyıda bulunan ticari alanlarla beraber iskeleler de önemini yitirmiştir. 19. yy.ın ikinci yarısından sonra fabrika ve atölyelerin atıklarıyla kirlenen Haliç ve Balat sahili uzun bir dönem kötü kokmuş ve çamur haline gelmiştir. Balat bir dönem kahve ve meyhaneleriyle tanınmaktaydı. Ayrıca çarşısı ve esnafıyla da yaşayan bir semtti. Bölgenin önemli yapılarından biri de Balat Hastanesi'dir. Günümüzde, Bizans ve Osmanlı döneminden kalan birçok önemli tarihi yapı bulunmaktadır (www.istanbul.com).

4.3.3.3. Özellikleri

Haliç iskelelerine benzer şekilde, burada da kıyı alanında yerel ticaret ağırlıktadır. İç bölgeye girdikçe konut dokusu artar ve ticari birimler azalır. Yalnızca çevrede bulunan konut dokusuna hizmet eden ticari birimler yer alır.

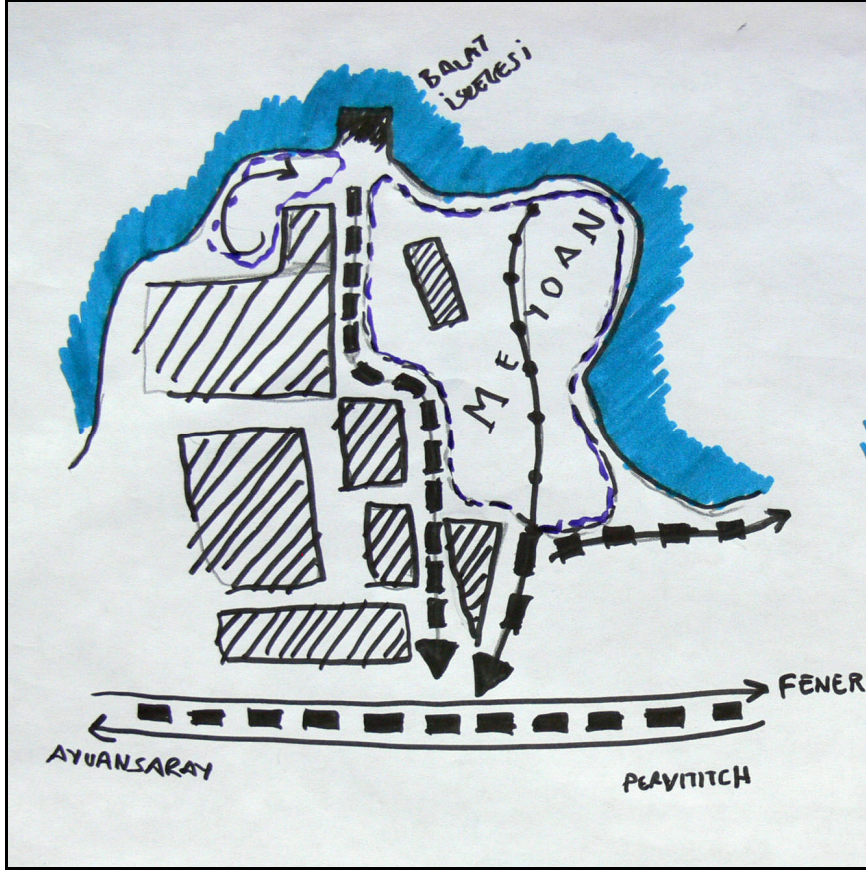
Günümüzde, meydan yerele hizmet verecek ölçekte bir büyüklüğe sahiptir. Kıyı hattı boyunca devam eden rekreatif kullanıma açık yeşil doku içerisinde merkez niteliği taşımamaktadır. Bununla beraber Pervititch haritalarındaki hattın korunması ve iskeleye giden yolun, yeşil dokudan sonra dini tesisleri karşılaması iskele noktasının belirginleşmesi adına önemli bir yönlendirmedir. Semt için merkezi bir nokta oluşturan alan, kıyı ulaşımı ile bir aktarma noktasına dönüşür. İskeleden ana aksa geçiş, meydanı bölen bir yolla sağlanırken, araç yolu ile sirkülasyon Eminönü ve Eyüp yönüne doğru devam eder. Kıyı ile meydan tam anlamıyla bütünleşirken, mekan meydan kavramının özelliklerini tam olarak taşımamaktadır. Kıyıyı spor tesisleri ve yeşil doku karşılar.

Formal olarak yapısını koruyan meydan alanı, Pervitich haritası ile karşılaştırdığımızda, bütün yapılar yok olmuş, yalnızca genel form ve iskeleye bağlanan yol kalmıştır. Parçalı bir form oluşturan meydan alanı, rekreatif alanlar ve yeşil dokudan oluşmaktadır. İskeleye bağlanan yolu da ana aks sınırlandırmakta ve dini tesisler karşılamaktadır. Ayrıca eski Galata Köprüsü de alanın yanında yer alır. Karşı tarafta Eyüp Mezarlığı da silüette görünmektedir.

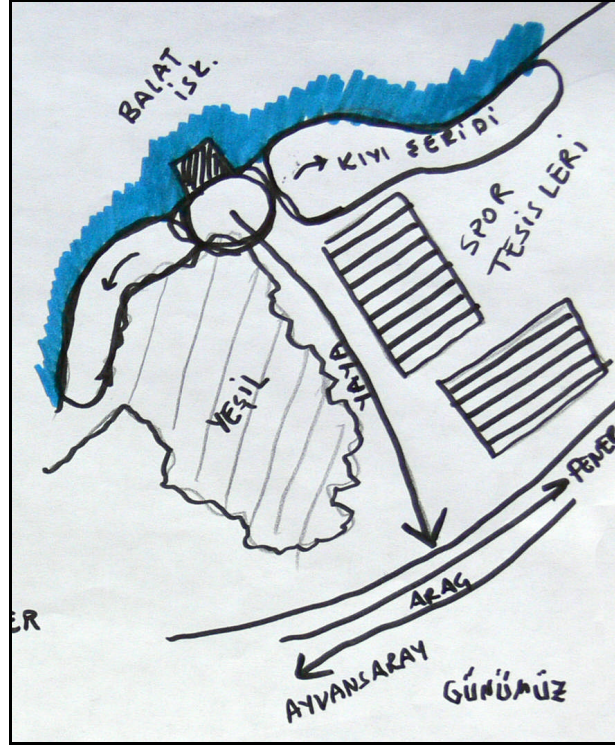
Kıyı alanını rekreatif olarak kullananlar ve semtliler alanı tercih etmektedir. Bununla beraber sahil şeridinde rekreatif olanakların oldukça arttığı bir noktadır. Spor alanlarının, çocuk oyun

alanlarının, dinlenme ve oturma birimlerinin bulunduğu bölgede oldukça sık ve aktif bir kullanım söz konusudur.

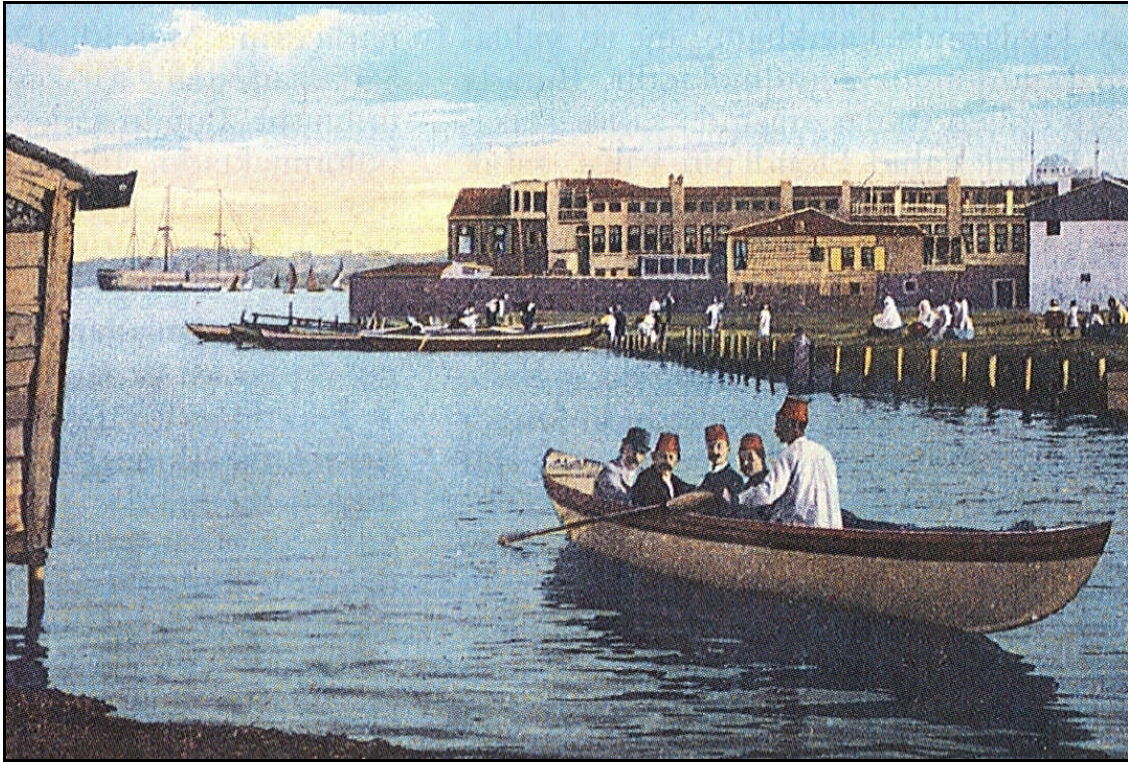
Semt günümüzde kıyı ulaşımı sirkülasyonu içinde çok da önemli bir yer teşkil etmezken, tarihte bu iskele, İstanbul'un diğer bölgelerine ulaşımı sağlamakta, burada ayrıca meyve, sebze gelişi için kullanılan yemiş iskelesi ve odun iskelesi bulunmaktaydı. Tarihte Haliç kıyısında yaşayanlar için güvenli ve önemli bir limandır (<http://www.istanbul.com>). IETT'den alınan verilere göre Balat vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 46 olarak belirlenmiştir (IETT,2006). Raylı sistem dışında tüm toplu taşıma araçları erişimi sağlar. Bölge tarihi dokusu ve özel tarihi yapıları ile bir çekim noktasıdır. Meydan ise sunduğu rekreatif seçeneklerle çekim yaratır.



Şekil 4.91. Balat İskele Meydanı'nın şematik anlatımı, 1928 Kaynak: Pervititch, 2003, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.92. Balat İskelesi şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.93. Balat, Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006-2007



Şekil 4.94. Balat İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

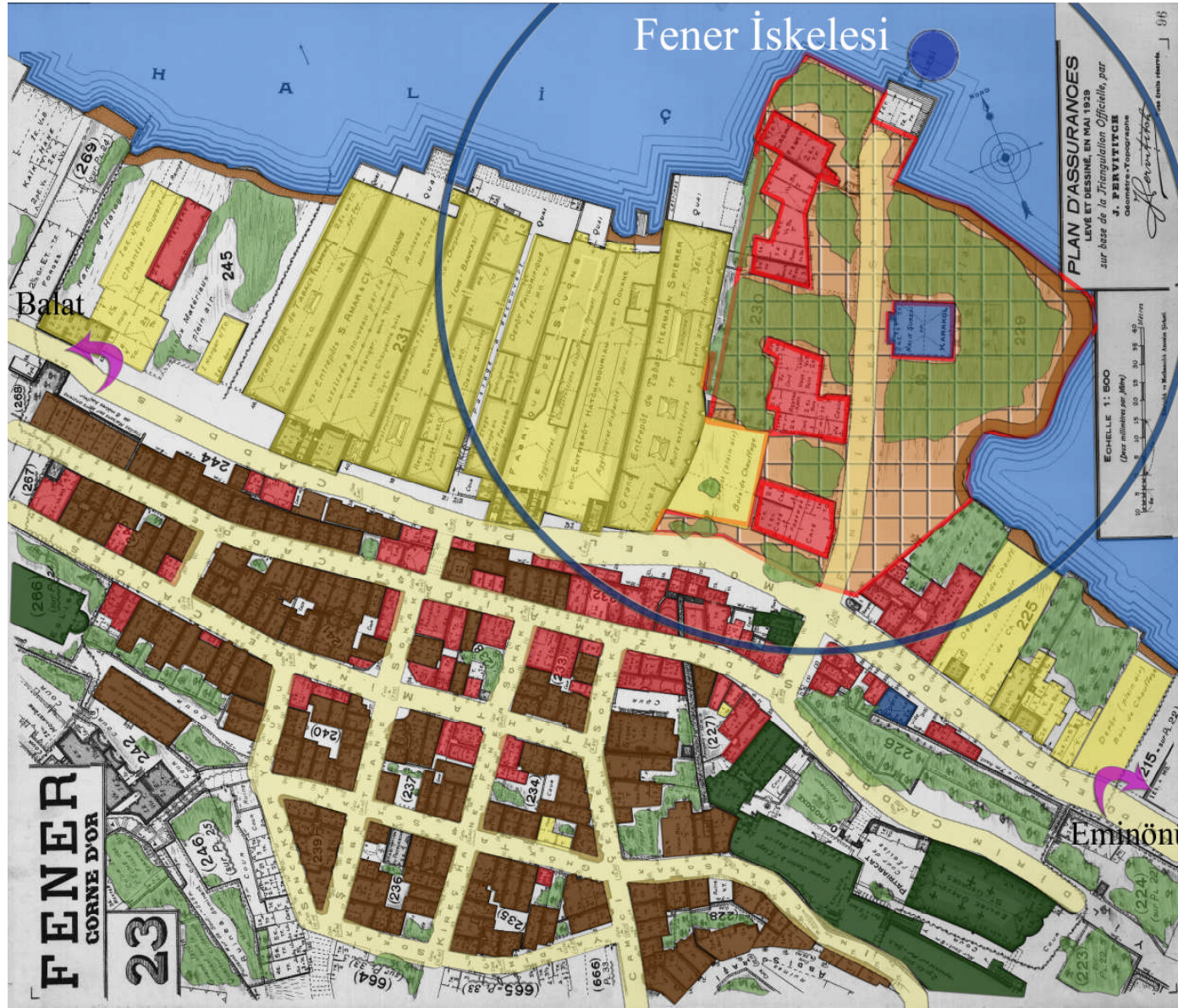


Şekil 4.95. İskeleden Balat'a bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.10. Balat İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.3.4. Fener İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.96. Fener İskelesi ve İskele Meydanı, 1929 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.97. Fener İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Ögeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.3.4.1. Konumu

Fener semti, tarihi yarımada, “İlk İstanbul”, “Suriçi İstanbul” diye bilinen bölgede, Fatih İlçesi’nin kuzeydoğusunda kalan ve Haliç’e bakan bir semttir (www.istanbul.com). Balat ve Ayakapı arasında yer alır.

4.3.4.2. Tarihçe

Fener, İstanbul’un Fatih ilçesinin sınırları içinde yer alan semtidir. Özellikle Osmanlı dönemi ve öncesinde de Rumların ve diğer gayri Müslim halkın çoğunlukla kaldıkları yer olarak da bilinir. Fener’in önemli yapılarının arasında olan Rum Ortodoks Patrikhanesi’nin burada oluşu uluslararası düzeyde de semtin önemini arttırmıştır. 18. ve 19. yy.da buradaki yalılar kagir ve ahşap yapılardan oluşmuş yine çoğunlukla Rum ailelere ait olan bu yapıların kime ait oldukları ve sırası Bostancıbaşı defterlerinde mevcuttur. İstanbul’un sıkça yangına maruz kalan ve bu yüzden yenilenen semtlerinden olmasına rağmen yine de 19.yy.dan bu yana fazla değişmeden varlığını sürdürmüştür. Ayrıca yangınlardan sonra mahalleler yeniden kurulurken planlar, birbirini dik açılarla kesecek ortogonal bir sokak dokusunu oluşturmaya yönelik yapılmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3; www.istanbul.com).

1930’lu yıllarda Fransız kent plancısı H. Prost’un düzenlemeleriyle semtin kıyı kesimindeki yalıların yerine fabrika, atölye, depo ve antrepolar kurulmuştur. Bölgedeki en önemli değişimlerden biri 1984’te İstanbul Belediyesi’nin başlattığı Haliç temizleme ve düzenleme çalışmalarıyla gerçekleşmiştir. Bu çalışmalar sırasında sahildeki bazı tarihsel yapılarla birlikte başka yapılarında yıkılarak yerlerine uzun ve geniş bir park bandı yapılmıştır. Önemli iskelelerden biri olan Fener İskelesi’nin yanında 1940’ların ortalarına kadar sahilin en büyük gazinosu olarak bulunan mekan 1943’te nitelik değiştirip kahvehaneye dönüşmüştür. Fener Vapur İskelesi ahşap bir yapıya sahiptir ve yanında Fener kayık İskelesi yer almaktadır. R.E. Koçu;1801–1802 yıllarında düzenlenmiş Kayıkçı Esnafı Sicil ve Kefalet Defterinde Fener İskelesine kayıtlı kayıkların listesini yapmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3; www.istanbul.com).

İki ya da üç katlı Fener konakları zengin Rum aileleri tarafından yaptırılmış, taş tuğla almalı duvarları, kemerli, şebekeli pencereleri, profili taş konsollar üzerinde yükselen çıkmaları ve kirpi saçaklarıyla öne çıkan cephe özelliklerini taşımaktaydılar. Sıra evler şeklinde dizilen

yapılar, arkalarındaki tek yapılarla birleşerek semte özgü sokak görüntüsünü oluşturmuştur. 1940'lerden sonra Rum ailelerin göçmesiyle semtin sosyal yapısı değişime uğramaya başlamıştır. Haliç'te kurulmuş olan fabrika ve küçük sanayi işletmeleri de semtin sosyo-ekonomik dönüşümünü etkilemiştir. Kırsal kesimden İstanbul'a ve sanayi bölgelerine doğru yaşanan göçle beraber Rum kültürünün yerini köy kültürü almaya başlamıştır. Böylece bu bölge de fiziksel çevresini ve tarihsel görünümünü bozan, göçle gelmiş kesimin oturma ve çalışma yeri olmuştur (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 3).

4.3.4.3. Özellikleri

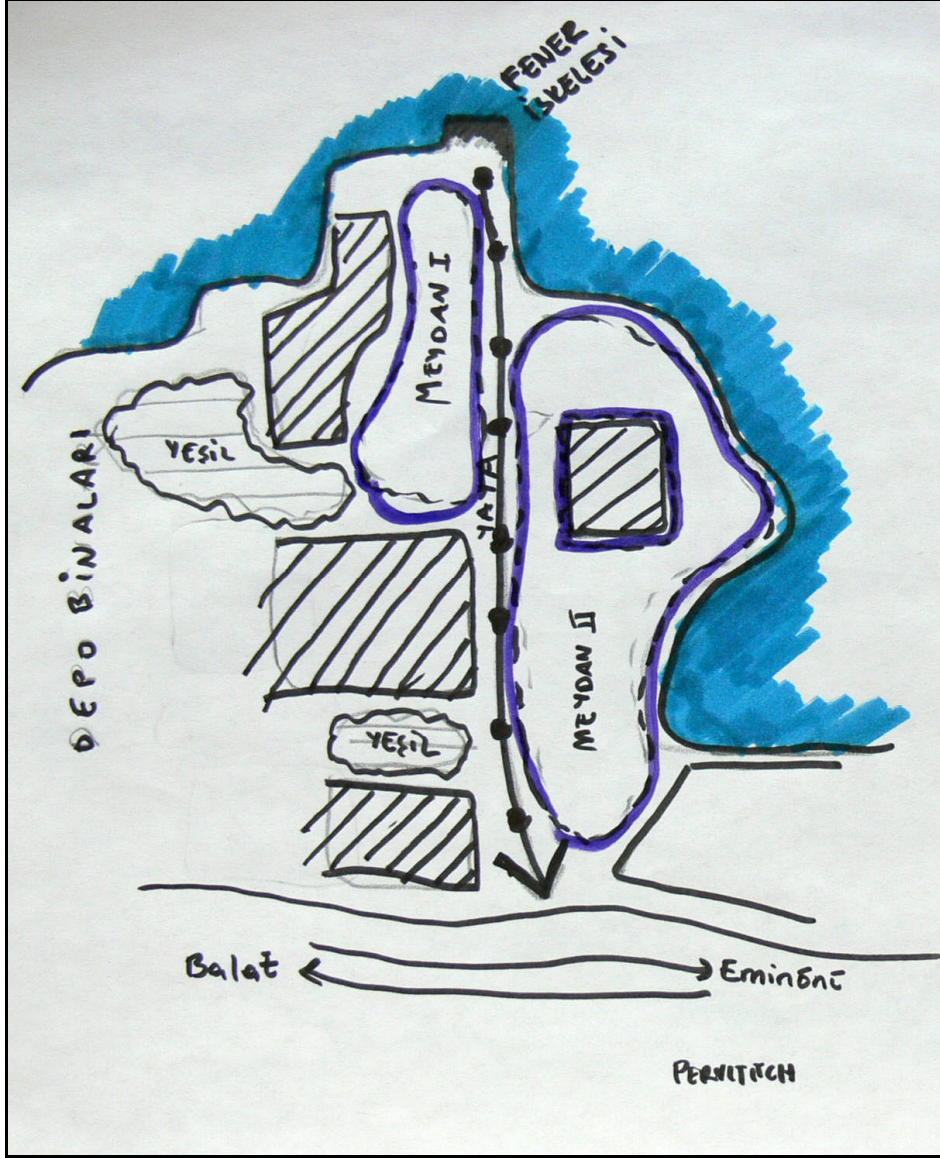
Fener'de yerel ticaret ön plandadır. Kıyı alanında gelişen ticari alan daha çok semt ölçeğinde kalırken, içeri girdikçe konut dokusu yoğunlaşır. Kıyı şeridi boyunca devam eden rekreatif kullanımlar bu bölgede de yer alır.

Meydan Pervitich haritasındaki hatlarını genel anlamda korumaktadır. Ticari hizmet alanı yerel olduğundan meydanın ölçeği de buna hitap etmektedir. Daha çok semtliler tarafından kullanılan meydan alanı, ayrıca kıyı alanını rekreatif anlamda tercih edenler tarafından da kullanılır. İskele meydanı semt içerisinde, tarihteki merkezi pozisyonunu korumaktadır. Pervitich haritasında yer alan Karakol binası günümüzde yerinde ve aynı fonksiyonla korunmaktadır. Meydan alanında bunun dışında bir yapı bulunmazken, geri kalan kısmında yeşil doku ile bütünleşmektedir. Fonksiyonel anlamda kullanımları meydanda değil, yolun karşı tarafında yer alır. Parçalı bir form oluşturan meydan alanı, iskeleye giden bir yol, bunun etrafında Karakol binası, yeşil doku ve oturma birimlerini içerir.

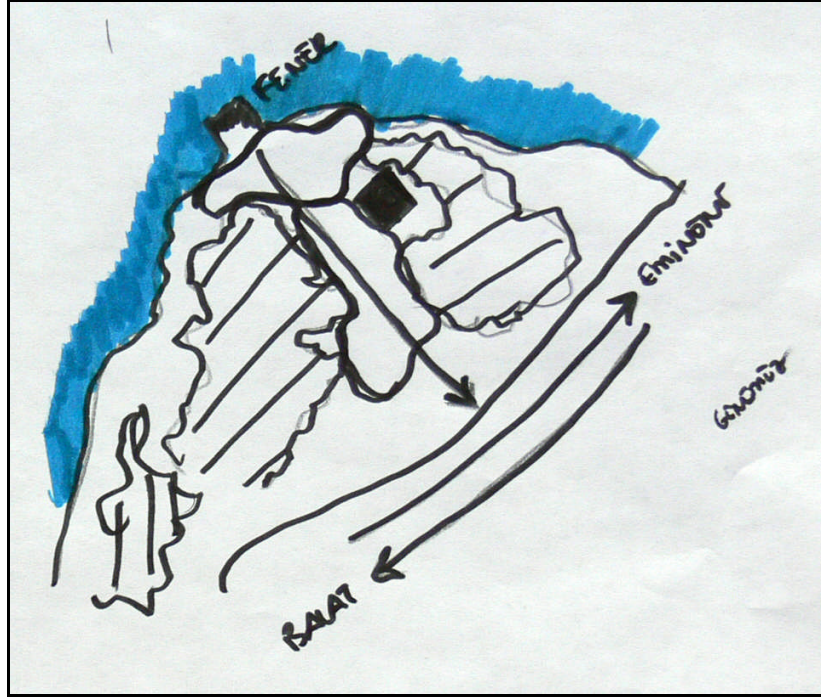
Kıyı ulaşımı anlamında bir aktarma noktası, semtliler için merkezi bir nokta, rekreatif anlamda kıyıyı kullananlar için ve kara ulaşımı vasıtasıyla bir geçiş bölgesidir. Kıyı ulaşımını kullananlar için sirkülasyon meydan üzerinden sağlanır. Buradan anayola bağlanan kullanıcı Eminönü-Eyüp sahil şeridi ana aksı ile devam eder. Yürüyüş aksı da sahil boyunca devam etmektedir.

Tarihi dokunun önemli eserlerini barındıran bölgede, raylı sistem dışındaki toplu taşıma araçları ile erişim sağlanmaktadır. Kıyı ulaşımı aktif olarak devam etmektedir. Daha çok semtliler tarafından tercih edilen bir ulaşım yoludur. IETT'den alınan verilere göre Fener vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 67 olarak belirlenmiştir (IETT,2006). Tarihi

konut dokusu, Haliç üzerindeki konumu ile tarihi yarımada'nın önemli bölgelerinden biridir. Kıyı ve meydan alanı bütünleşmektedir. Kıyı alanını Karakol binası ve yeşil doku karşılar.



Şekil 4.98. Fener İşkele Meydanı şema anlatımı, 1929 Kaynak: Pervititch, 2003, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.99. Fener İskele Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.100. Fener’de eski İstanbul Surları, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.101. Fener kapı Kahvesi, Kaynak: Gravürlerle Türkiye, 1996



Şekil 4.102. Fener, Kaynak: İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



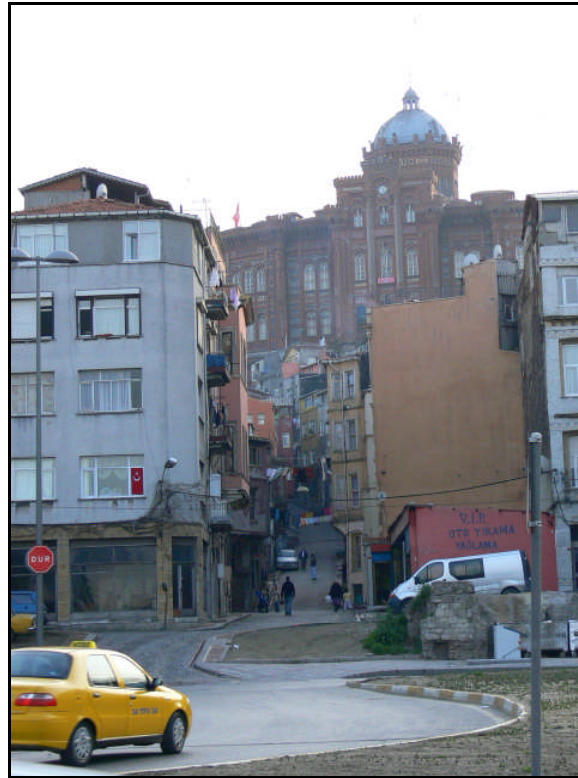
Şekil 4.103. Fener İskelesi'ne bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.104. Fener İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.105. Fener İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.106. Fener, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.11. Fener İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü
FENER	1929~	 Kuralsız	Kıyı meydanı	Depolar Ticari yapılar İskele Yol	Depo Ticaret Ulaşım Kamu	Karakol binası Fener Rum Patrikhanesi	Toplanma Alanı Ticaret Ulaşım	~9000m ²
FENER	2007	 Kuralsız	Kıyı meydanı	Yeşil doku İskele Yol	Ulaşım Rekreasyon Kamu	Karakol binası Fener Rum Patrikhanesi	Rekreatif kullanım Ulaşım	9143m ²
Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri								
Fener İskele Meydanı günümüzde de toplanma mekanı özelliğini sürdürürken, form olarak meydan niteliğini yitirmiştir. Ulaşım, ticaret ve konut çevre fonksiyonlarını oluşturur. Meydan alanında yapılan peyzaj tasarımıyla alanda kent mobilyaları yer alır fakat yeşil tarhlar meydan alanını parçalamakta ve mekansal bütünselliğini yok etmektedir. 1929 yılında meydana bulunan karakol binası günümüzde de korunmaktadır. Değişen özellikler meydandan dolayı, çevre fonksiyonları ve kullanımlarının yoğunluğu azalmıştır.								

4.3.5. Sonuç ve Değerlendirme

Pervititch haritalarını ele aldığımızda aynı karakteristik özellikleri taşıyan iskele meydanları bugün kısmen korunmuş belli oranda yok olmuştur. Örneğin Ayakapı'da meydandan eser kalmazken, Ayvansaray, Fener, Balat meydanları ise yeşil dokuyla kaplanan dolgu kıyı şeridi içerisinde sınırlarını ve belli niteliklerini kaybetmiştir. Bugün yalnızca iskele binaları ile tanımlanan bu alanlar kara yolundan erişimde de yönlendirici bir etkiye sahip değildir. Sadece Fener İskelesi geçmişten günümüze meydandaki karakol binasını muhafaza etmektedir. Fakat bu meydanda da anlamsız yeşil akslar ve tali yollar yer alırken, alanın sınırları da belli değildir. Tarihi doku içerisinde yer alan bu iskeleler ve meydanları betimlenmeli ve çeşitli işlevler kazandırılarak canlandırılmalıdır. Turistik potansiyeli de yüksek olan bu bölgede kıyı alanının tasarımı büyük önem taşımaktadır.

4.4. Boğaziçi İskeleleri

Bu bölümde İstanbul'un en büyük kıyı şeridini oluşturan Boğaziçi bölgesinin iskele meydanları ele alınmaktadır. Boğaz'ın simgelerinden biri olan bu meydanlar günümüzde kısmen varlıklarını sürdürmektedir. Aynı karakteristik özelliklere sahip olan bu meydanlar günümüzde de bu simgesel özelliklerini korumaktadır. Bu bölgede incelenen iskeleler;

- Anadolu Hisarı İskelesi
- Beylerbeyi İskelesi
- Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı Özellikleri
- Çubuklu İskelesi
- Kandilli İskelesi
- Kanlıca İskelesi
- Kuzguncuk İskelesi
- Salacak İskelesi
- Vaniköy İskelesi
- Arnavutköy İskelesi
- İstinye İskelesi
- Ortaköy İskelesi



Şekil 4.107. Boğaz İskeleleri, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

4.4.1. Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.108. Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı, 1960lar Kaynak: Eldem, 1994



Şekil 4.109. Anadolu Hisarı İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Ögeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.4.1.1. Konumu

İstanbul'un Beykoz ilçesinde İstanbul Boğazı kıyısında bir semttir. Kuzeyinde Kanlıca, güneyinde Kandilli bulunur (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.1.2. Tarihçe

Anadoluhisarı, Anadolu yakasında, Göksu deresinin denize aktığı bölgenin çevresinde ve ardında kurulu olan bir köydür. Boğaziçi'nin en dar kesiminde ve tarihi Anadolu Hisarı'nın çevresinde yer alır. Beykoz ilçesine bağlı olan semtte, hala yalılar ve villalar yer alırken, yoğun bir konut dokusu vardır. Bölgenin turistik yanı da ön plandadır.

Bugün Anadoluhisarı'nın bulunduğu bölgede, Zeus ya da Jüpiter Urillo tapınaklarının olduğu söylentileri vardır. Bazı kaynaklara göre; Bizans döneminde Göksu Vadisi'nde Neapolis adında bir yerleşmenin olduğu bilinmektedir. 1544'te burada Napli adında bir yerleşme hala yaşamaktaydı. Hisar'ın yapımında kullanılan taşların arasında Bizans kalıntılarının mevcut olduğu da bilinmektedir.

İstanbul'un fethinden sonra Anadolu Hisarı Karadeniz'den gelen saldırılara karşı bir koruma noktası haline gelmiştir. 17. yy.da Evliya Çelebi'ye göre burada camiden başka, dizdarhane, cebehane ve asker odaları bulunuyordu. Halkın tümünün Müslüman olduğunu belirten Evliya Çelebi, Hisar'ın dış mahalleleri için oldukça yüksek ve abartılı rakamlar kaydetmiştir. Bunların arasında bir hamam, sayısız mescit de yer alır. İskelenin karşısında bulunan cami, Hisar- Kanlıca yolu yapılırken, yol üzerinde tekrar inşa edilmiştir, hamam ise yıkılmıştır. Büyük sahil saraylar ve yalıların bulunduğu bölgede, 18. ve 19. yy.larda bostancı başı defterlerinden anlaşıldığı üzere, görevden alınmış kazasker, şeyhülislam ve diğer ulema, genel olarak devlet görevlileri yaşıyordu. Dönem içerisinde Boğaziçi'nin iki yakasında da devlet hiyerarşisini simgeleyen bir yerleşme protokolü mevcuttu.

Göksu Deresi, Küçüksu Deresi ve çayırılığı dönemin en revaçta olan mesirelerindendir. Bölge 18. yy. ve sonrasında burada yapılan günlük geziler, kayık ve mehtap sefaları, musiki fasılları ile ünlüdür. Küçüksu Deresi'nin denize döküldüğü alanda bostancı ocağı ve Küçüksu Kasrı bulunmaktaydı. Göksu Deresi boyunca, birçok namazgâh ve çeşme gibi dinlenme noktaları

bulunuyordu. 1909'daki selle beraber dere dolmuş ve geleneksel eğlenceler sonlanmıştır. Günümüze kalan birkaç yalı bu masalsı tarihi sembolize etmektedir.

Anadoluhisarı günümüzde Küçüksu Deresi ve Kanlıca Körfezi ile sınırlandırılmaktadır. İç bölgede, Kavacık'a, Göksu-Göztepe yolu ile Elmalı Baraj Gölü'ne, Hekimbaşı Çiftliği yolu ile de Ümraniye'ye komşudur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Hisar'ın kuzeyinden geçmektedir. Anadoluhisarı, Yenimahalle, Göksu ve Göztepe mahalleleri olmak üzere dört mahallesi vardır. Bölgenin ticari ve sosyal merkezi Anadoluhisarı mahallesidir. Turistik mekanları ve çarşısı Hisar'ın etrafında yer alır. Göksu Deresi'nin etrafında mezarlık vardır. Devamında ise halat fabrikası, çömlekçi atölyeleri bulunur. Bir zamanlar meşhur olan Göksu mesiresi ise doldurulup konut dokusu ile işgal edilirken, bölgede ayrıca Marmara Üniversitesi Spor Akademisi bulunmaktadır. Bölgede koruluk olarak kayıtlı olan alanlar dönem itibarıyla yaklaşık 400.000 m² dir. Önceleri, Göksu Deresi tarafından sulanan topraklarında, incir, çilek, kiraz, fındık, üvez, ayva, üzüm ve mısır yetiştirilen alan bugün sebze ve meyve ihtiyacının çoğunu dışarıdan sağlamaktadır. Semt günümüzde turistik ve seçkin bir Boğaz semti olarak bilinmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1).

4.4.1.3. Özellikleri

Anadolu yakasında bulunan semt, kıyı ulaşımının çok da yoğun olmadığı Boğaz köylerinden biridir. Bu alanda kıyı ulaşımı daha çok semtin yerel halkı tarafından merkezi noktalara ulaşmak üzere kullanılmaktadır. Ayrıca bölgede bulunan üniversite diğer Boğaz köylerine nazaran kıyı ulaşımının alanda biraz daha yoğunlaşmasını sağlamaktadır. Alana kıyı yoluyla ulaşım sağlayanlar çoğunlukla yerel halk ve üniversite öğrencileridir. Meydan kara ulaşımında büyük bir etkisi olmasa da bir aktarma noktası niteliği oluşturmaktadır. Yaya için ise yeterli aktivite sunmadığından bir geçiş bölgesi olarak adlandırılabilir. Semt sakinleri için merkez niteliği oluşturmaktadır. Burada toplu taşıma olarak, kıyı ulaşımının yanı sıra otobüs, minibüs, dolmuşlarla da erişim sağlanmaktadır. Sahil şeridi üstte Kavacık'a giden yolla birleşirken aynı zamanda sahil bandında en önemli ve tek aksı da oluşturmaktadır. Burası üniversitesi ve turistik bir mekan olarak bir çekim noktası oluşturmaktadır.

Ağırlıklı olarak yerel halka hizmet veren bir ticari alana sahiptir. Ayrıca yerli ve yabancı turistlerin de faydalanabileceği bazı fonksiyonel alanlara da sahip olmakla beraber bunlar daha çok kafe, restoran gibi mekanlar olarak nitelendirilebilir. Boğaz köylerinin genel

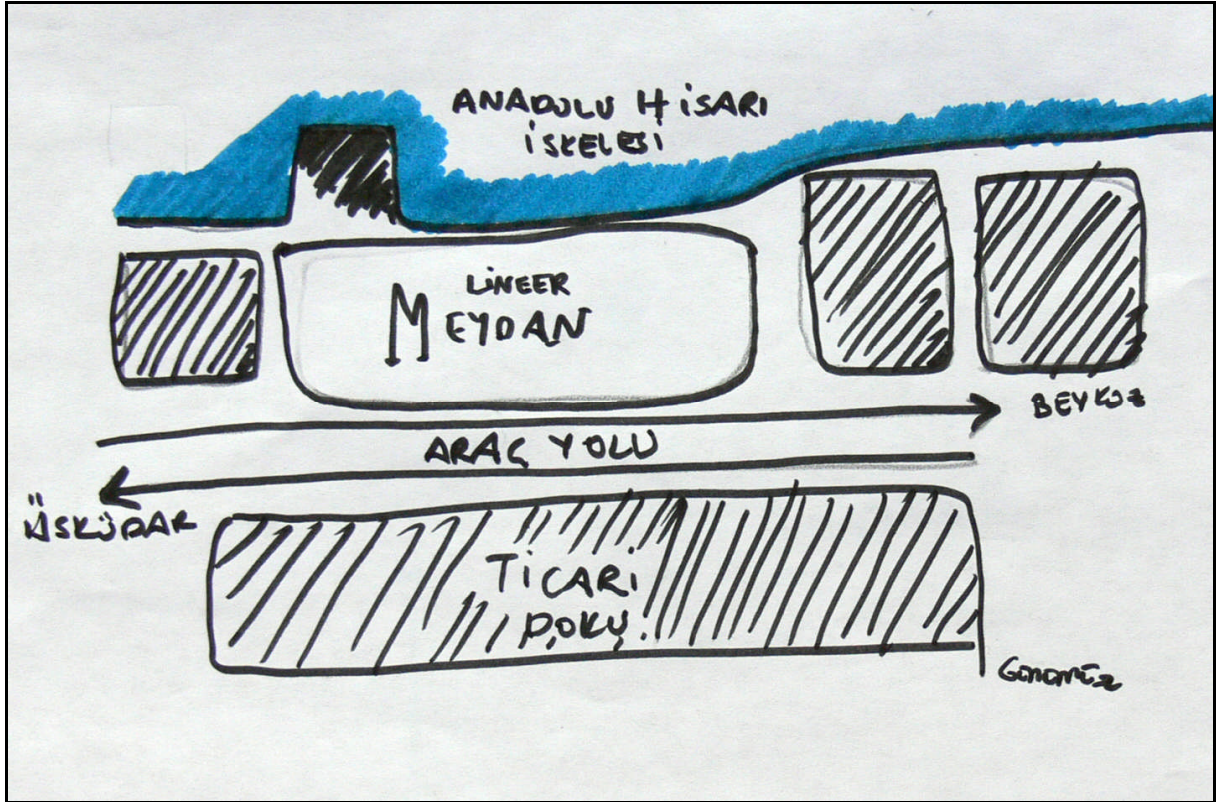
gelişimiyle uyumlu olarak konut bölgesinin ön cephesinde yerel ticaret sıralanmaktadır. Bazı rekreatif kullanımlar ayrıca kıyı şeridinde de yer almaktadır. Alanda Anadolu Hisarı gibi bir tarihi öge bulunmasına rağmen, burası turistik anlamda yeterince gelişmemiş, rekreatif olarak yetersiz kalmış ve ticari özelliği de yerelden öteye gidememiştir.

Yerel ticaretin dışında burada belirlenen ticari birimler, restoran, kafe gibi mekanlardır. Özellikle Göksu Dere'sinin kenarında, Hisar'ın altında bulunan bu mekanlar yerli ve yabancı turistler için çekici bir bölge oluşturmaktadır. Hem fonksiyonel anlamda, hem de sunduğu eşsiz görüntüsüyle oldukça özel bir mekandır. Burada bulunan balıkçılar ve yerel halk iskele meydanından ziyade bu noktada buluşmaktadır. Ayrıca bölgede bulunan üniversite, burada yerel halkla beraber farklı, genç bir kullanıcı kitlesi oluştururken, henüz bu ölçekte hizmet sağlayacak bir gelişme de görülmemektedir.

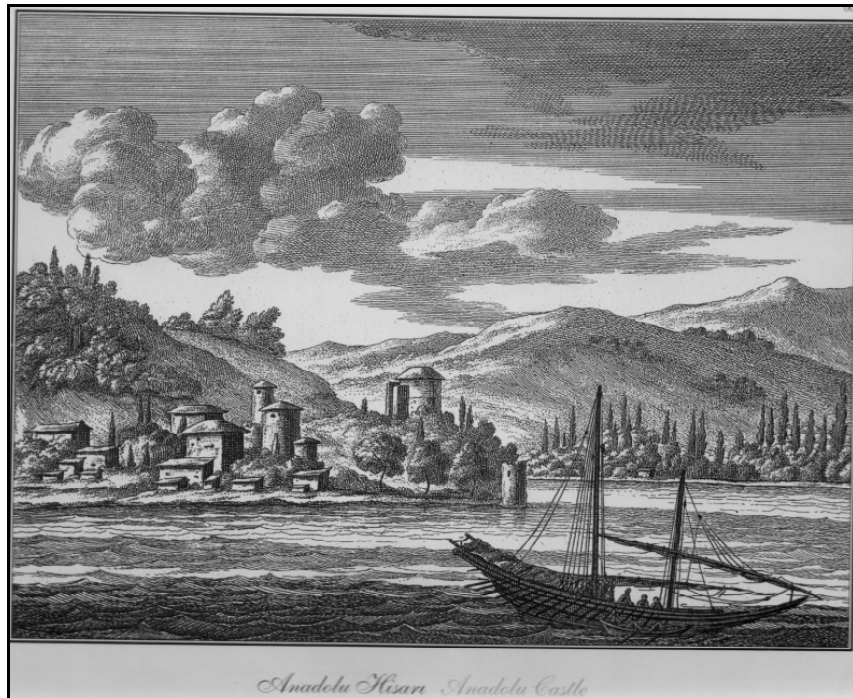
Genelde kıyı semtlerinin merkezini oluşturan mekanlar iskele meydanlarıdır. Ulaşım özellikleri ve semtin genel gelişimini göz önünde bulundurursak, burada çok büyük ölçeklere hizmet veren bir meydandan söz edemeyiz. Meydan lineer bir forma sahiptir. Alanda oturma ögeleri ve yolun karşı tarafında dikey sınırlayıcı olarak ticari yapılar yer almaktadır. Sağ ve sol taraflarında konutlarla sınırlanmıştır. Meydanın araç yolundan başka bir girişi bulunmamaktadır. Burada günümüze kadar bulunan bir çay bahçesi alana hareketlilik katmaktaydı fakat bugün bu mekan da kaldırıldığından ve bitişiğinde bulunan konut alanıyla birleştiğinden meydan kendi içerisinde fonksiyonel olarak pek de seçenek sunmamaktadır.

Meydan direkt olarak araç yolunu karşılamakta ve bu yol tüm sahil şeridi boyunca devam eden ana aksı oluşturmaktadır. Bu anlamda bir aktarma noktası olarak ön plana çıkan meydan, tam anlamıyla bir sirkülasyon sağlayamamaktadır. Çünkü hem baskın bir araç yoluyla sınırlandırılmış, hem de etrafında bulunan konut ve ticaret yapılarının etkisiyle, panoramik görünüm mekanda oldukça kısıtlanmıştır.

İskele meydanı bu alanda kıyının tam kenarında yer almakta ve kıyıyla bütünleşmektedir. Fonksiyonel anlamda meydanda çok da seçenek sunulmadığı için burada yoğun bir kullanım yoktur.



Şekil 4.110. Anadolu Hisarı İskele Meydanı'nın şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.111. Anadolu Hisarı Gravür, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.112. Anadolu Hisarı Gravür, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.113. Anadolu Hisarı İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.114 Anadolu Hisarı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.115. Anadolu Hisarı meydan, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.116. Anadolu Hisarı meydan panoramik, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.117. Anadolu Hisarı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.118. Hisar meydanı, Fotoğraf: Beste Erel; 2007 Şekil 4.119. Hisar'dan manzara, Fotoğraf: Beste Erel; 2007 Şekil 4.120. Göksu'ya bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

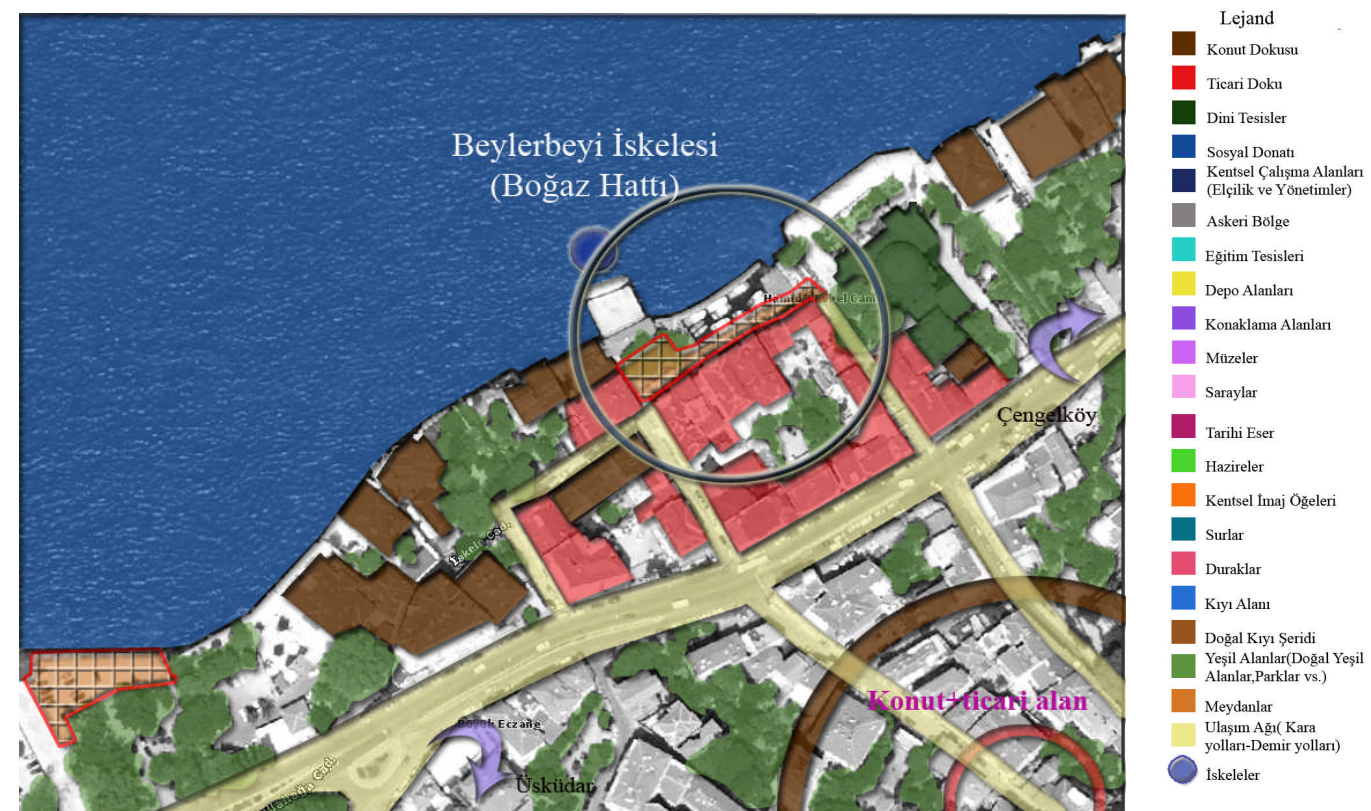
Tablo 4.12. Anadolu Hisarı İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.2. Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.121. Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar, Kaynak: Eldem, 1994



Şekil 4.122. Beylerbeyi İskelesi ve İskele Meydanı, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

4.4.2.1. Konumu

Beylerbeyi İstanbul'un Üsküdar ilçesinde İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında Boğaziçi'nde bir semttir. Kuzguncuk ile Çengelköy arasındadır (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.2.2. Tarihçe

Boğaz'da, Anadolu yakasında, Kuzguncuk ile Çengelköy arasında bulunur. Boğaziçi Köprüsü'nün ayaklarının dibinden başlayan semt, Havuzbaşı'na kadar devam eder. Üsküdar'a bağlıdır. Bölge nüfusu gerek topografyası, gerekse toplumsal özellikleriyle çok da artmamıştır. Yalnız 1960'lardan sonra Küplüce mahallesinde bir nüfus patlaması yaşanmıştır. Evliya Çelebi ve çağdaşlarının yazılarında burada bir İstavroz Bahçesinden bahsedilmektedir. 17. yy.da, Eremya Çelebi'ye göre bu dönemde burada yalnızca kubbesi kalmış bir Bizans Kilisesi görülürken, buranın bir Türk köyü olduğu belirtilmiştir. 18. yy. kaynaklarında Çengelköy'den Kuzguncuk'a giderken, burada Beylerbeyi Bahçesinden söz eder. Beylerbeyi İskelesi'nden Beylerbeyi Sarayı'na kadar olan bölümün tarihi Bizans dönemine kadar dayanır. Boğaziçi'nde Bizans dönemine ait kalıntılara en çok rastlanan bölgelerdendir. Bizans döneminde burada bir yerleşme olduğu belirtilirken, çöküş döneminde diğer Boğaz köyleri gibi burası da terk edilmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2, www.istanbul.com).

Bugünkü iskele çevresi İstanbul'un fethinden yüzyıl kadar önce Türkler tarafından imar edilmeye başlanmıştır. Bugün iskele meydanının camiye bakan tarafındaki tarihi kahvenin bulunduğu alandaki namazgahın İstanbul'un fethinden de önceye ait olduğu düşünülmektedir. Evliya Çelebi bölgeden bağlık-bahçelik bir alan olarak söz ederken, 17.yy.ın ikinci yarısında semt saray çevresi tarafından terk edilmiştir. Fakat I.Mahmut döneminde yine revaçta semtlerden biridir. Şehsuvaroğlu, İstavroz Bahçesi'nin, I.Abdülhamid döneminde topraklarının dağıtıldığını belirtirken, bugünkü Beylerbeyi Camii ve Hamamı da I.Abdülhamid döneminde yapılmıştır. 19.yy.da bugünkü Beylerbeyi Sarayı yerinde ahşap bir saray yaptırılmış, Beylerbeyi Camii büyütülmüş ve iskele meydanındaki çeşme yaptırılmıştır. Abdülaziz Beylerbeyi Sarayı'nı bugünkü haliyle tekrar yaptırmıştır. Semt seçkin semtler arasında yer almaktaydı (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

Günümüzde bulunduğu konum itibariyle ve 1965–1980 yılları arasındaki yapılaşma ile bu tarihi silüetini yitirmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Fakat yinede ahşap evleri, restore

edilen yalıları, camisi ve sarayı ile geçmişin izlerini taşımaktadır. Tarihi ve kültürel dokusunu kısmen korumaktadır (www.istanbul.com).

4.4.2.3. Özellikleri

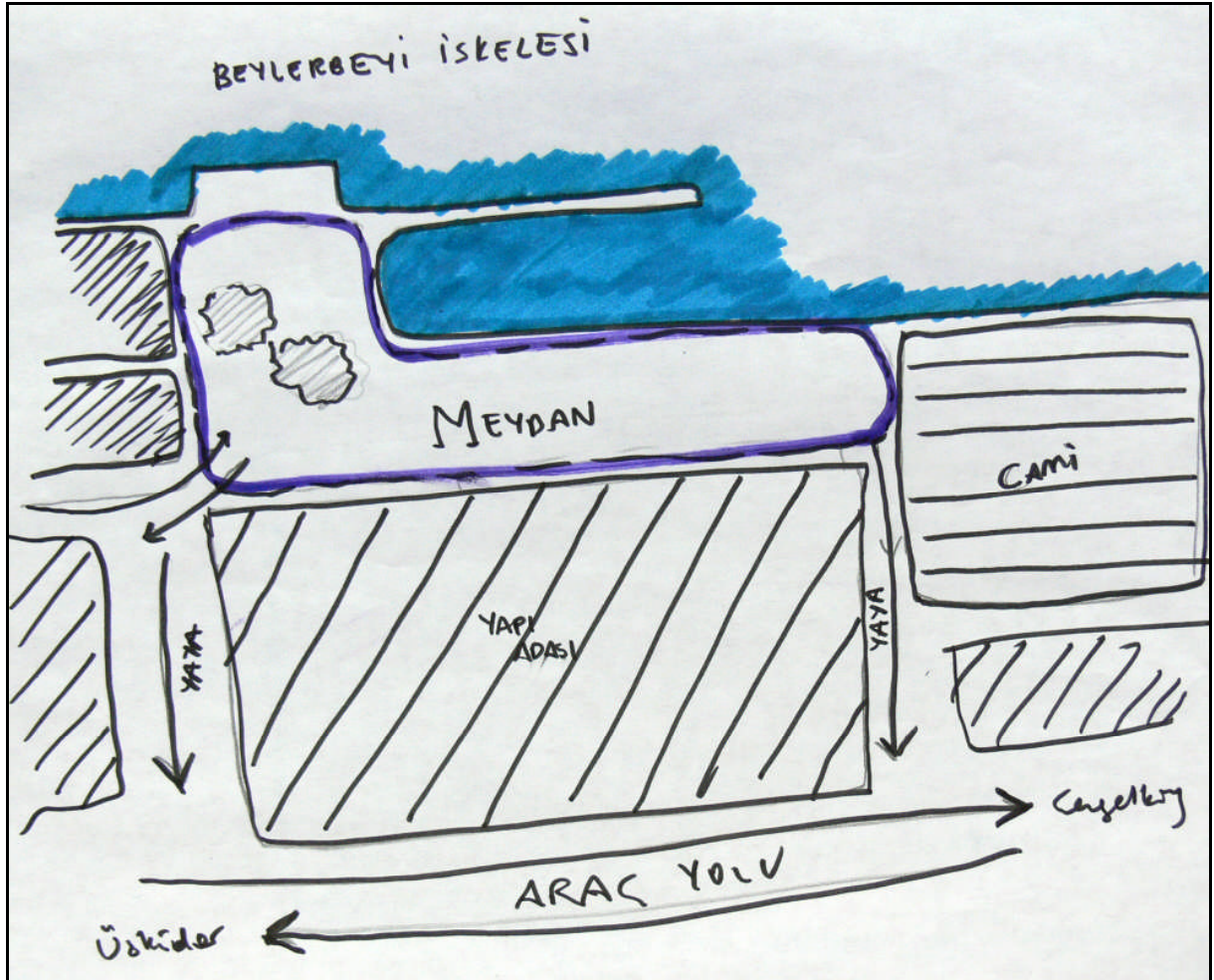
Beylerbeyi, konumu itibariyle Boğaz'da önemli bir yer teşkil ettiğinden ticari anlamda yerel olarak gelişmektedir. Beylerbeyi Sarayı özellikle turistik anlamda bir potansiyel yaratırken, ayrıca burada bulunan Sabancı Olgunlaşma Enstitüsü, Polis Evi ve bununla beraber birçok özel girişim alanda ticari gelişimi tetiklemektedir. İskele meydanı ve çevresinde de ticari yapılar yoğunluktadır. Meydanda ise daha çok turistik anlamda bir gelişme söz konusudur.

İskele meydanı burada oldukça aktif bir kullanım alanına sahiptir. Sadece yerel halk tarafından değil genel olarak turistler tarafından da çokça tercih edilen, diğer Boğaz köylerine nazaran daha yoğun kullanılmaktadır. Dini tesisi, ticari elemanları ile Beylerbeyi'nin iç kesimiyle ayrılan, kendi içerisinde kapalı ve aktif kullanımı olan meydan burada kıyı kullanımını belirgin bir şekilde ön plana çıkarmaktadır. Mekansal anlamda kapalı, etrafı yapılarla ve denizle sınırlandırılmış bir mekandır. Kıyıda erişimde meydanı çevreleyen ticari yapılarla karşılaşmaktayız. Meydan lineer bir form oluştururken sol tarafında bulunan Cami, etrafını çevreleyen ticari elemanlarla kapalılığı sağlamaktadır. Ayrıca alanda oturma birimleri ve ağaçlar da bulunmaktadır.

Alan Beylerbeyi merkezinin iç kısmında kalan, yolla direkt bağlantısı olmayan, kıyı ile bütünleşen kapalı bir mekan özelliği oluşturmaktadır. Kıyı ulaşımı ile buraya erişenleri burada öncelikle iskele meydanı karşılarken, ana yola tali akslarla ulaşabilmektedirler. Mekansal olarak burası daha çok semt için merkezi bir nokta niteliği teşkil etmektedir. Meydan ve çevresinde yoğun araç kullanımı yoktur. Yaya kullanımı ağırlıktadır.

Mekan içerisinde fonksiyonel anlamda seçenekler sunulurken, bir yanda da manzara gibi bir etmenle, burası sık tercih edilen bir nokta olmuştur. Ayrıca Saray'ın getirdiği turistik potansiyel de bu yoğun kullanımı tetiklemiştir. Meydanda restoran, kafe gibi seçeneklerin yanı sıra, çeşitli turistik satış birimleri de bulunmaktadır. Meydan kıyıyla bütünleşirken, burada suyun teşkil ettiği rol seyirden öteye gitmemektedir. Meydan burada iç kesimden çok kıyıyla bütünleşmektedir.

Beylerbeyi oldukça önemli bir noktada bulunmaktadır. Tam köprü ayağında bulunan semt Boğaz kara ulaşımında kilit noktasını oluşturmaktadır. Kıyı bandında bulunan ana aksın köprüyle birleştiği nokta olması sebebiyle burada ciddi bir trafik problemi görülmektedir. Kıyı ulaşımı ise burada yine daha çok yerel halk tarafından tercih edilmektedir. IETT'den alınan verilere göre Beylerbeyi vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 695 olarak belirlenmiştir (IETT,2006). Buraya kıyından ulaşımın yanı sıra toplu taşıma araçlarıyla da erişim sağlanmaktadır. Otobüs, minibüs, dolmuş gibi araçlarla ulaşım sağlanmaktadır. Köprü ayağında bulunan semt Anadolu yakası Boğaz kara ulaşımında önemli bir nokta oluştururken, üst iç kesimde Kısıklı-Çamlıca yoluna bağlanmaktadır. Çekim alanı olarak Beylerbeyi Sarayı turistik bir çekim noktası oluştururken, Olgunlaşma Enstitüsü ve Polis Evi de önemli bir etki yaratmaktadır.



Şekil 4.123. Beylerbeyi İskele Meydanı'nın şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.124. Beylerbeyi, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.125. Beylerbeyi İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.126. Beylerbeyi İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.127. Beylerbeyi İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.13. Beylerbeyi İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.3. Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.128. Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar Kaynak: Eldem, 1994



Şekil 4.129. Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

- Lejand**
- Konut Dokusu
 - Ticari Doku
 - Dini Tesisler
 - Sosyal Donatı
 - Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)
 - Askeri Bölge
 - Eğitim Tesisleri
 - Depo Alanları
 - Konaklama Alanları
 - Müzeler
 - Saraylar
 - Tarihi Eser
 - Hazireler
 - Kentsel İmaj Öğeleri
 - Surlar
 - Duraklar
 - Kıyı Alanı
 - Doğal Kıyı Şeridi
 - Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)
 - Meydanlar
 - Ulaşım Ağı(Kara yolları-Demir yolları)
 - İskeleler

4.4.3.1. Konumu

Kuleli'den önce, Üsküdar-Beykoz sahil yolunda yer alan Çengelköy, Boğaziçi'nin Anadolu yakasında yer alır. Üsküdar ilçesine bağlı semt, Beylerbeyi ile Vaniköy arasındaki koyun çevresinde ve ardındaki yamaç ve tepelerde kurulu, Boğaz'ın Anadolu yakasındaki dördüncü iskelesidir (www.istanbul.com)

4.4.3.2. Tarihçe

Çengelköy semti Boğaziçi'nin Anadolu yakasında bulunmaktadır. Beylerbeyi ile Vaniköy arasındaki koyun ardında bulunan yamaç ve tepelerde kurulu olan semt Üsküdar İlçesi'ne bağlıdır. Üç mahallesi vardır ve Boğaz'ın Anadolu yakasında bulunan dördüncü iskelesidir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

Semtın adı, İstanbul'un fethinden sonra sahilde çok sayıda çengel (cıpa) bulunması üzerine Çengelli köy ya da Çengelköy olmuştur. Bazı kaynaklarda ise semtin adı "Çenkar Karyesi" olarak geçmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

Boğaziçi'nin kalabalık semtlerinden biridir. Bizans döneminde, Çamlıca ve Çakal Dağı eteklerinden doğan ve koya akan Bekar Dere ağzı ve çevresinde kurulmuş olan bu yerleşme önündeki koyun Sofia Limanı olduğu sanılmaktadır. Burada bulunan liman ve Saray II. Iustinos tarafından yaptırılmıştır. Sarayın civarında Ayios Mihael ve Teotokos adlarına iki kilise ve bir kadınlar manastırının olduğu bilinmektedir. Kuleli civarında ise Bizans yapıları ve manastırlar olduğu ileri sürülmektedir. Bizans döneminde Çengelköy daha çok dini merkez niteliği taşıyan bir yerleşmedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2; Şehsuvaroğlu, 1963).

Osmanlı Dönemi'ne geçtiğimizde, 15–16. yy.larda bölgede çoğunlukla sultanların has bahçeleri bulunmaktadır. Burada küçük saraylar ve bunların bahçelerinin bulunduğu belirtilmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

I. Süleyman (Kanuni), bugün Kuleli Askeri Lisesi'nin bulunduğu yerde Cihannüma Kasrı'nı yaptırmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). 17. yy.da Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre burada 3000 hane ve bunlarda yaşayan 15–20000 kişi bulunmaktadır. Fakat 19. yy.da yapılan bir sayım göz önünde bulundurulursa burada 650 hane saptanmıştır. Dönem içerisinde

Çengelköy Üsküdar'dan sonra bu kıyının en büyük kasabasıdır. Bu büyük ve kalabalık semtin çoğunluğu Rumlardan oluşmaktadır (Kayra ve diğerleri, 1993). Evliya Çelebi'ye göre burada çok güzel bir saray ve has bahçenin dışında bir mescit, bostancı odaları, padişahın savaşa ve avda kullandığı köpeklerinin bakımının yapıldığı samsonhane denilen bir mekan bulunmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Bu yüzyılda Çengelköy özellikle padişahlar tarafından avlanmak, dinlenmek, bağ ve bahçelerinde gezmek, ürünlerinden tatmak amacıyla tercih ediliyordu. Semtte bulunan cami ve kilisede bir değişiklik yoktur fakat kilise gittikçe harap olmaktadır. Sebze ve meyve bahçeleri gelişmiştir. Ayrıca kasabanın büyük bir çarşısı olduğu belirtilmektedir. Yalılara baktığımızda ise Yahudilerin konutlarının daha çok olduğu bilinmektedir (Kayra ve diğerleri, 1993).

18. yy. başı Osmanlı tarihinde bir dönüm noktası oluşturmaktadır. İmparatorluk tarihinde ilk kez büyük bir yenilgi yaşamıştır. Sonrasında ise Lale Devri başladı (Kayra ve diğerleri, 1993). Çengelköy de bununla beraber bütün Boğaz köyleri gibi değişme ve gelişme sürecine girmiştir. Semtte bulunan 18. yy. yapıları bu dönemdeki gelişmeleri göstermektedir. İlk olarak Bostancı Ocağı görülmektedir. 1720 yılında Kaymakçı Mustafa Paşa Cami, bahçesi ve çeşmesi beraber yaptırılmıştır. Ayrıca Kazancı Yalısı, Küçük Ali Efendi'nin Yalısı, Hatice Sultan Sahil Sarayı, Gümrükçü Halil Ağa Yalısı, Sadrazam Hamza Paşa Yalısı, Kaymak Mustafa Paşa Yalısı, Hacı Ömer Cami ve eski Ayios Yeoryios Kilisesi'nin onarımı bu yüzyılda yapılmıştır. Çengelköy eskiden olduğu gibi ormanlarla çevrilidir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Yalıların gerisinde, kasabanın iç kesimlerinde çarşı bulunmaktadır. Sonrasında ise tarlalar ve bağlar yamaçlara yükselmektedir. Yüzyılın sonuna doğru Osmanlı Ermenileri yoğun bir şekilde bu kıyılara yerleşmiştir. Vaniköy sınırından Çengelköy iskelesine kadar Ermeni Yalıları sıralanmıştır. Bu aileler genellikle sanatkardı ve kuyumculuk, sarraflık, altın, gümüş para işleriyle uğraşırlardı (Kayra ve diğerleri, 1993).

19. yy.ın ilk yarısında Ermeni aileleri azalıyor ve yerlerini Türk aileleri almaya başlıyor. İskelenin Beylerbeyi yönündeki kısmında ise Müslüman Osmanlıların, paşaların, devlet ve din adamlarını yalıları göze çarpmaktadır. 1832'de çıkan büyük yangında bir çok ev ve dükkan yok olmuştur fakat buna rağmen 19. yy.da yerleşme gittikçe genişlemiştir (Kayra ve diğerleri, 1993; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Osmanlı Ermenilerinin yalıları iskeleye kadar sıralanmaktadır. İskelenin gelişmesiyle artık semt meydanında kahveler, gazinolar ve meyhaneler çoğalmıştır (Kayra ve diğerleri, 1993). Köyün arkasındaki yamaçlarda ise bahçeler, bostanlar ve çiftlikler bulunmaktadır. İngiliz Ali Bey'in çiftliğinde aynı zamanda

Konstantin Ayazması da bulunmaktadır. Hasip Paşa'nın çiftliği de burada bulunan, bir diğer büyük çiftliktir. Ermeni zenginlerinden Köceoğlu ailesinin köşkü ise, koyun ardındaki tepede, semtin önemli bahçelerinden birinin içinde bulunmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

19.yy.ın ikinci yarısında Çengelköy büyümüş ve üç mahalleye bölünmüştür. Bunlar asıl Çengelköy, Yukarı Mahalle ve Setüstü Mahalleleridir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Dönem içerisinde hane sayısı 600 olarak belirlenmiştir. Bunların 320 tanesi Türk ailelerdir ve Rum nüfus çoğunluktadır. Sebze ve meyve üretimi artmış. Bu dönemde şeftali ve ayvası ünlüdür. Balıkçılık gelişmiş. Kadınlar ve erkekler için ayrı olmak üzere deniz hamamları yapılmış. Yapıları ele aldığımızda ise, Kaymak Mustafa Paşa Cami II. Mahmut tarafından tamir ettirilmiştir. Abdülmecit zamanında yapılan Karakol binasının önünde iki tane çeşme bulunmaktadır. Çeşmelerden biri Lahana Çeşmesi'dir. Lahana sembolünün ise eskilerde Enderun Ocağının cirit yarışlarında başta gelen Bamya ve Lahana takımlarından geldiği ileri sürülmektedir. Artık kıyı şeridi daha yoğun kullanılmaktadır ve meyhaneler de gazinolara dönüşmüştür (Kayra ve diğerleri, 1993).

20.yy.da II. Abdülhamit tahttan indiriliyor. Süregelen savaşlarla beraber (Balkan, Dünya Savaşları) İmparatorluk dağılıyor ve Türkiye Cumhuriyeti kuruluyor. Çengelköy'de Yahudi ve Rumlar azalıyor, ağırlıklı olarak Türkler bu semte yerleşiyor (Kayra ve diğerleri, 1993). Yüzyılın başlarından itibaren köşkler ve yalılar hızla el değiştirirken semtin toplumsal yapısı da değişiyor. Fakat asıl değişme 1950'lerde başlıyor. Çengelköy bu dönemde hızla tepelere, içlere doğru gelişmiş, burada bulunan çiftlik ve bahçe arazileri parsellenerek kooperatiflere satılmış, İstanbul imar hareketleri çerçevesinde geliştirilen Üsküdar-Beykoz sahil yolu ve Çengelköy-Çamlıca bağlantısı yerleşime kent merkezi ve çevreden ulaşımı kolaylaştırmıştır. Çengelköy bu tarihlerde Havuzbaşı, Bahçelievler ve Çengelköy mahallerinden oluşmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2). Sanayi tesisleri belirmeye başlamıştır. Kaymak Mustafa Paşa Cami hala mevcuttur. 1940'larda alkol fabrikası kurulmuştur. Semt sahilinde kahve ve gazinolar hala varlığını sürdürmektedir. Vaniköy sınırından güneye doğru inince de, iskelenin hemen üstünde Aya Yogi Kilisesi ve Rum Okulu bulunmaktadır (Kayra ve diğerleri, 1993).

1965'te semtin nüfusu yaklaşık olarak 6.280'dir. 1980'de ise 22.500 olarak belirlenmiştir. Sonrasında sahilde yer alan mahallelerin nüfusunda artış olmazken, iç kesimlerde nüfus yeni yapılaşmayla beraber artmıştır. Günümüzde Çengelköy sahilinde, Vaniköy'den güneye doğru, Kuleli Askeri Lisesi, askeri tesisler, Kaymak Mustafa Paşa Camii, eski kömür deposunun

yerinde yeni yapılar, Kuru Restoran, Çengelköy Vapur İskelesi, restoranlarla çevrili ağaçlıklı küçük meydan, karakol, Ahmed Ağa Çeşmesi, Lahana Çeşmesi, yalılar, Hamdullah Paşa Camii, Abdullah Ağa Yalısı, anıt ağaç niteliğindeki büyük çınar, Serezli Faik Bey'in Yalısı, Sadullah Paşa Yalısı; sahilin gerisindeki tepede ise Köçeoğlu Bahçesi, Köşkü ve kooperatif villaları bulunmaktadır. Havuzbaşı durağından karakola ve iskele meydanına kadar küçük dükkanlarla çevrili canlı hareketli ve zengin bir çarşıya sahiptir. Gazino, meyhane ve balık lokantaları hala mevcuttur. Bizans döneminde bir kilise ve ayazma barındıran Havuzbaşı Parkı ve durağın karşısından denize doğru uzanan yolun adı da Deniz Hamamı Sokağı'dır. Bu da burada bulunan deniz hamamını doğrulamaktadır. Nato Yolu ve çevresinde gelişen betonarme yapılar ise Çengelköy sırtlarının görünümünü değiştirmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

Bugün Çengelköy çarşısı, Rum Okulu, Kilisesi, çeşmeleri, Pazartesi Pazarı, hurması, Çengelköy bademi, bostan ürünleri, iskele meydanıyla eski Boğaz köyü görünümünü belli kısımlarda da olsa koruyabilen bir semttir. Rum ve Ermeni aileler tek tük yaşamaktadır. Artık daha çok Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden gelen bir kesim semtte yaşamaktadır. Bu da semtin toplumsal yapı ve nüfus bileşiminde değişiklik yaratmış, gelenekçi dinci nüfus burada ağırlık kazanmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

4.4.3.3.Özellikleri

Çengelköy; Boğaz köyleri içerisinde karakteristik yapısını belli farklılıkları olsa da koruyabilen nadir mekanlardandır. Tercih edilen turistik bir bölgedir. İskele meydanı çevresinde birçok ticari birim bulunan Çengelköy'de yerel ticaretin yanı sıra turistik amaçlı hizmet veren mekanlar da bulunmaktadır.

Ağırlıklı olarak semte hitap eden meydan, Üsküdar Meydanı ile karşılaştırdığımızda daha küçük bir alandır. Kullanıcısını yoğun olarak yerel halk oluştururken, turistik anlamda da çekici bir mekandır. Gerek tarihi dokusunu koruyan iskele meydanı, gerekse sunduğu eşsiz manzara ile tercih edilen bölgelerden biridir. Ayrıca bu potansiyeli karşılamak üzere hem kıyı şeridinde hem de iskele meydanı çevresinde çeşitli ticari birimler de mevcuttur. Alan özellikle çay bahçeleri, restoranları ve satış birimleri ile ön plana çıkmaktadır. Sunduğu fonksiyonel ve rekreatif olanaklarla ayrıca tarihi özellikleriyle bir çekim noktası oluşturmaktadır. Alana has

bir özellik olan Çengelköy bademi de buradaki ticarete turistik anlamda başka bir boyut kazandırmaktadır.

Meydan iki dörtgen formun birleşmesiyle oluşmuştur. Meydandan iskeleye dar bir sokakla ulaşılmaktadır.(İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4) Meydanın orta kısmında fıskiye bir havuz, girişinde çeşme, belirli bölgelerinde oturma grupları ve ağaçlar yer almaktadır. Etrafını ise ticari birimler ve yol sınırlamaktadır. Kıyı meydan ile bütünleşmektedir ve su kullanımı, balık tutma, seyir gibi faaliyetlerle aktifleşmektedir. Ayrıca Boğaz meydandan panoramik olarak görülmektedir.

Kıyı ulaşımını kullananlar için bir aktarma noktası, semtliler için merkezi bir alan oluşturmaktadır. Yaya sirkülasyonu, meydanı karşılayan araç yolu bağlantısıyla beraber devam etmektedir. Araç sirkülasyonu da hem kıyı şeridini takip eden yolla, hem de iç kesimde Havuzbaşı mahallesine doğru devam eden yolla sağlanmaktadır. Çengelköy’e kara ulaşımıyla otobüs, minibüs, taksi, dolmuş gibi araçlarla erişim sağlanırken, kıyı ulaşımı ile Boğaz Hattı seferleri alana ulaşılır. Ayrıca semtliler merkezi noktalara da Boğaz Hattı seferleri ile ulaşabilirler. İETT’den alınan verilere göre Çengelköy vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 1133 olarak belirlenmiştir (İETT,2006).

4.4.3.4. Çengelköy İskelesi ve İskele Meydanı

Bizans dönemini ele aldığımızda Boğaz köylerinin deniz ulaşımında çok da aktif olmadığını görüyoruz. Osmanlı döneminde bu alanlarda yerleşmeler arttıkça iskelenin de fonksiyonu artıyor. Osmanlı’da kara ulaşımı yoğun değil ve köylerle İstanbul arasında ulaşım denizden sağlanıyor. Bizans döneminden kalan meydancıklar Osmanlı döneminde teker teker yapılaşıyor. Sokaklar daralıyor ve deniz ulaşımı, kayıkçılık, iskeleler ve limanların önemi gittikçe artıyor. Dönem içerisinde Boğaz köyleri genel olarak birbirlerine benzer gelişim gösteriyorlar. Ticaretin en yoğun olduğu bölge Haliç ve Boğaz köyleri de buradan besleniyor. Kayıkçılık Osmanlı’da örgütlü ve çok önemli bir meslek haline geliyor. 16.yy. sonuna baktığımızda Boğaz’da 21 kayık iskelesi mevcuttur. Evliya Çelebi’nin belirttiğine göre ise 17. yy.da 4000 adet kayık bulunmaktadır (Mahir, 2000).

Çengelköy’e döndüğümüzde burada öncelikle 17.yy.da bir Pazar Kayığı İskelesi görüyoruz. Pazar kayıkları bu dönemde Boğaz köylerine mal taşımak için kullanılıyorlar. Bunlara sepet

ve küfelerle ağırlıklı olarak mal yüklenir, geride kalan yerde insanlar beraberinde taşınırdı. Esas yolcu taşımacılığını yapan pereme adlı kayıklar, olabildiğince çok yolcuyu en kısa zamanda taşırlardı. Bu dönemde Çengelköy’de bulunan Pazar Kayığı İskelesi, köyden kente sebze ve meyve taşımacılığı yapıldığının, kentten de başka malların alındığının yani burada oldukça canlı bir ticaret hayatının olduğunun göstergesidir. 18. yy.da, 1776’larda Pazar Kayığı İskelesi hala mevcuttur. İskele büyütülmüş ve daha çok işlerlik kazanmıştır (Kayra ve diğerleri, 1993; Mahir, 2000; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

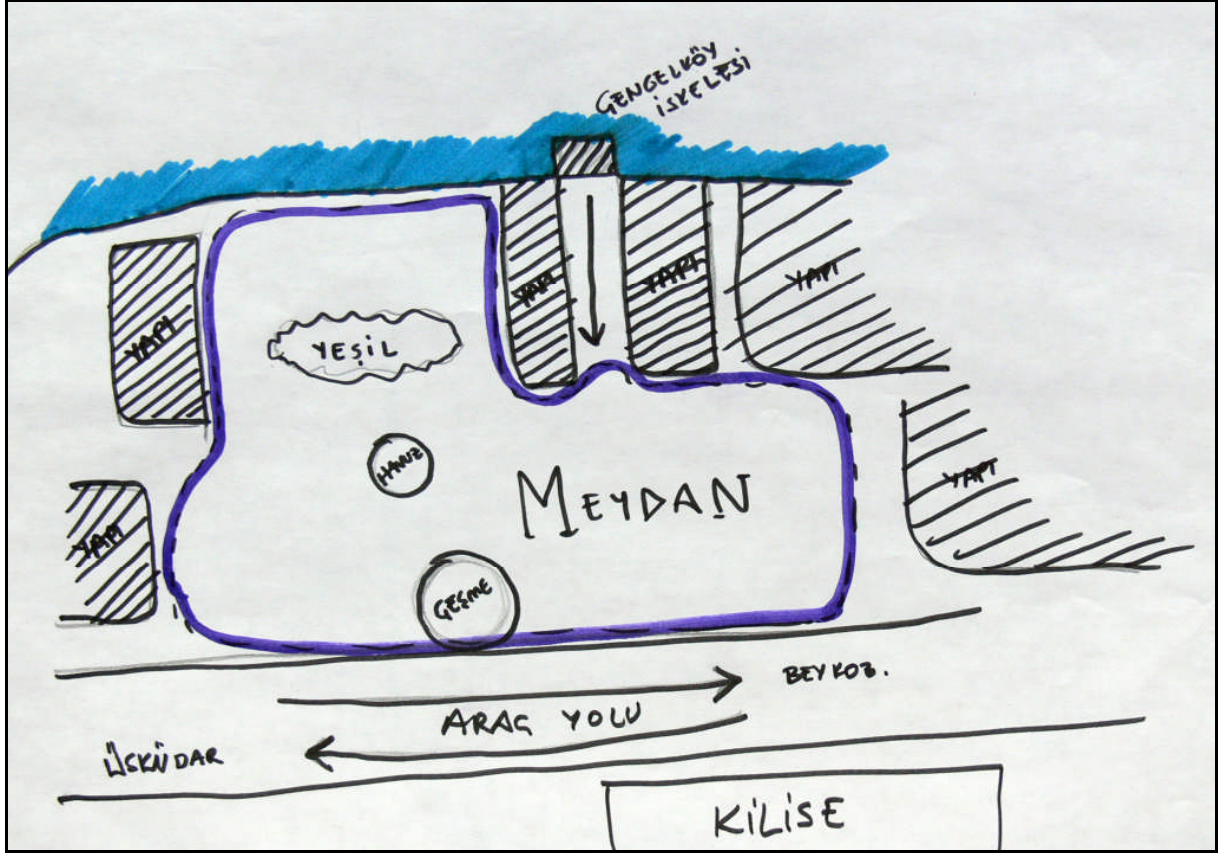
19. yy.ın ilk yarısında iskele eskisine göre daha tertipli bir haldedir. Dönemin sonunda buharlı geminin icadıyla beraber, Şirket-i Hayriye kurulmuş ve düzenli vapur seferleri başlamıştır. 1850’lerde yeni vapur iskelesi yapılmıştır. İskelenin gelişmesiyle beraber, iskele meydanı da gelişmiş daha aktif ve yaşayan bir alan haline gelmiştir. Meydanda kahveler, gazinolar ve meyhaneler bulunmaktadır. İskelenin yanında Abdullah Ağa Yalısı ve Hamdullah Paşa Camii bulunmaktadır. Laz Ahmet Paşa Yalısının biraz ötesinde 1811 tarihinde yapılıp, sonradan ortadan kalkan, 1850’lerde yeniden kurulan Havuzbaşı İskelesi bulunuyordu (Kayra ve diğerleri, 1993; İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2).

19.yy.ın ikinci yarısında ilk yarıdan farklı olarak artık kıyı silueti değişmiştir. Sahil boyunca geçen gemiler çoğalmış, iskelede bekleyen insan grupları gündelik yaşamın bir parçası haline gelmiştir. Köprüye olan mesafe 4 mildir ve artık gemiler bu yolu 22 dakikada almaktadırlar. Pazar kayıkları da eskisi gibi sık kullanılmıyordu. 1880-1890’larda Şirket-i Hayriye vapurları yolcu taşımacılığı yapıyordu. Semt sakinleri ise iskele meydanında ya da kıyı boyunca bulunan kahvehanelerde oturuyor ve bu görüntüyü izliyordu (Kayra ve diğerleri, 1993).

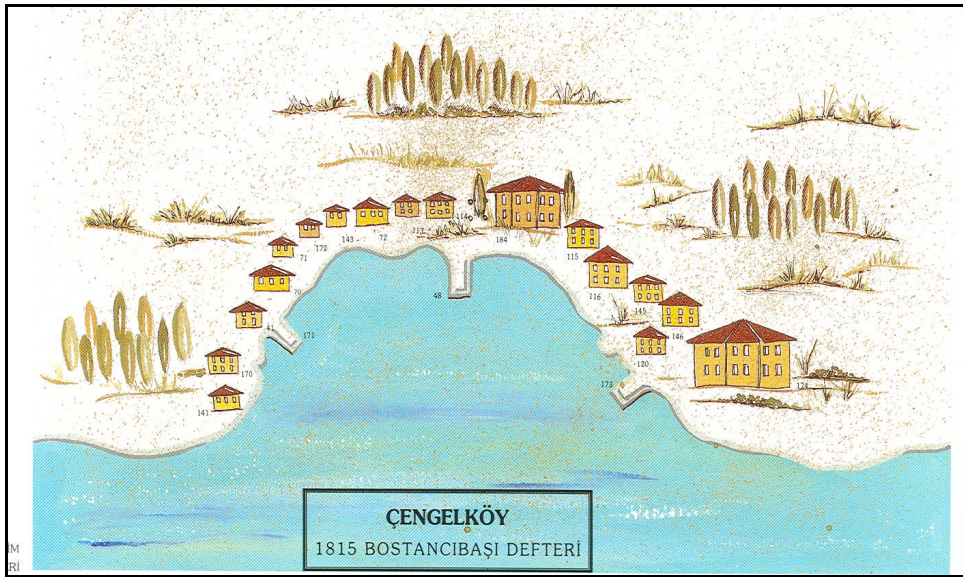
20.yy.da Çengelköy iskelesi, meydanı ve çarşısıyla yaşayan bir mekandır. İskele meydanında bulunan lokantaları, meyhaneleri, ağaçlarıyla bir bütündür. Mehtap sefalrı, Boğaz turları, eğlenceleri, kendine has özellikleriyle yaşayan Çengelköy, gittikçe gelişen yapılaşma, nüfus artışı ve toplumsal farklılaşmayla gelen yabancılaşmalara maruz kalmış; diğer İstanbul semtleri gibi mahalle kavramını yitirmiş ve modernleşmekte olan mega kent içerisinde gittikçe küçülmeye mahkum olmuştur.

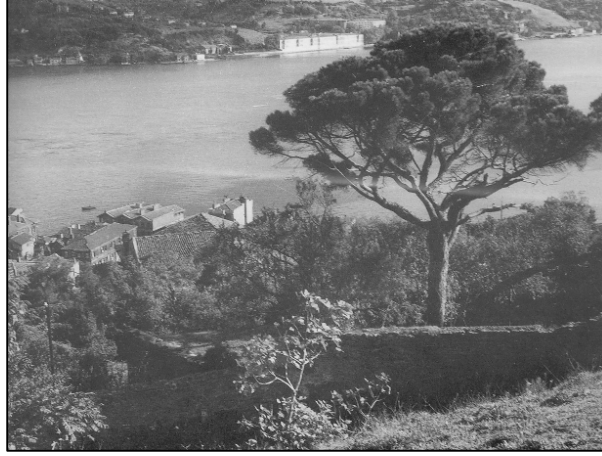
Günümüz ulaşımını ele aldığımızda ise hala İstanbul deniz ulaşımı gerektiği kadar yoğun bir kullanıma sahip değildir. Yapılaşmalar ve ulaşım problemleri içerisinde boğulan İstanbul gibi bir kent hala deniz ulaşımı gibi bir şans yeterince değerlendirememektedir. Kent içi ulaşımında

büyük role sahip olan bu Boğaz iskeleleri kendi hallerinde gelişimlerini sürdürmekte ve genel, gelişen kent dokusunun içinde, eski dokuyu belli bir yere kadar korumaktadırlar.



Şekil 4.130. Çengelköy İskele Meydanı'nın şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007





Şekil 4.132. Çengelköy, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.133. Çengelköy, Kuleli, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.134. 1940’larda Beylerbeyi’nden Çengelköy görünümü,
Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Şekil 4.135. Çengelköy İskele Meydanı, Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Şekil 4.136. İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.137. İskele meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.138. Çengelköy İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.139. İskele Meydanından Boğaz görünümü, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.140. İskele'den meydanın görünümü, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.141. İskele Meydanı kullanımı, Fotoğraf: Beste EREL, 2007



Şekil 4.142. İskele Meydanı'nda havuz ögesi, Fotoğraf: Beste EREL, 2007

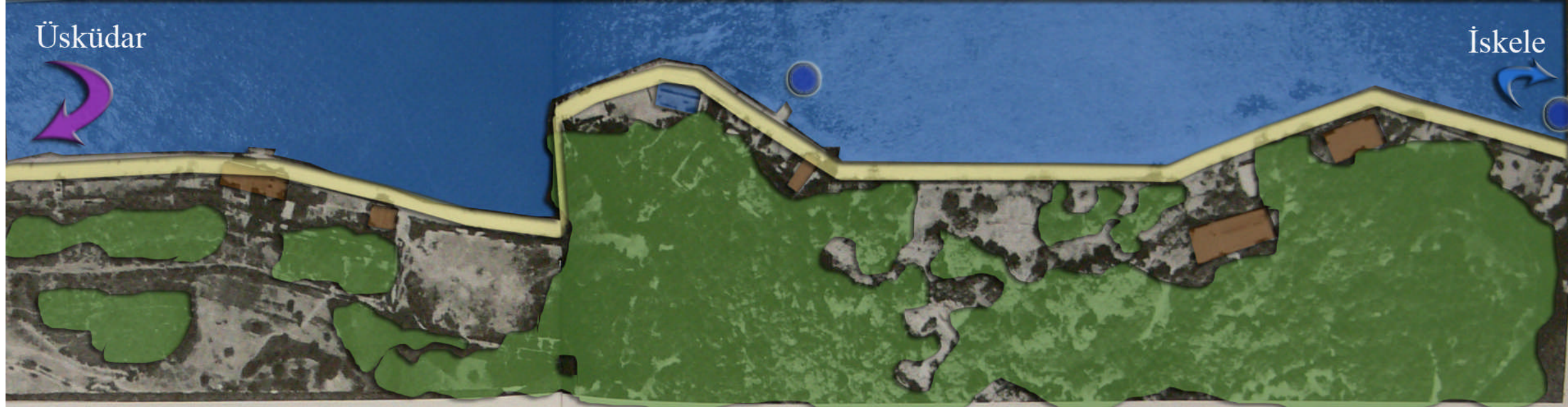


Şekil 4.143. Kıyıda bulunan rekreatif kullanıma örnek; Çınaraltı Kafe, Fotoğraf: Beste EREL, 2007

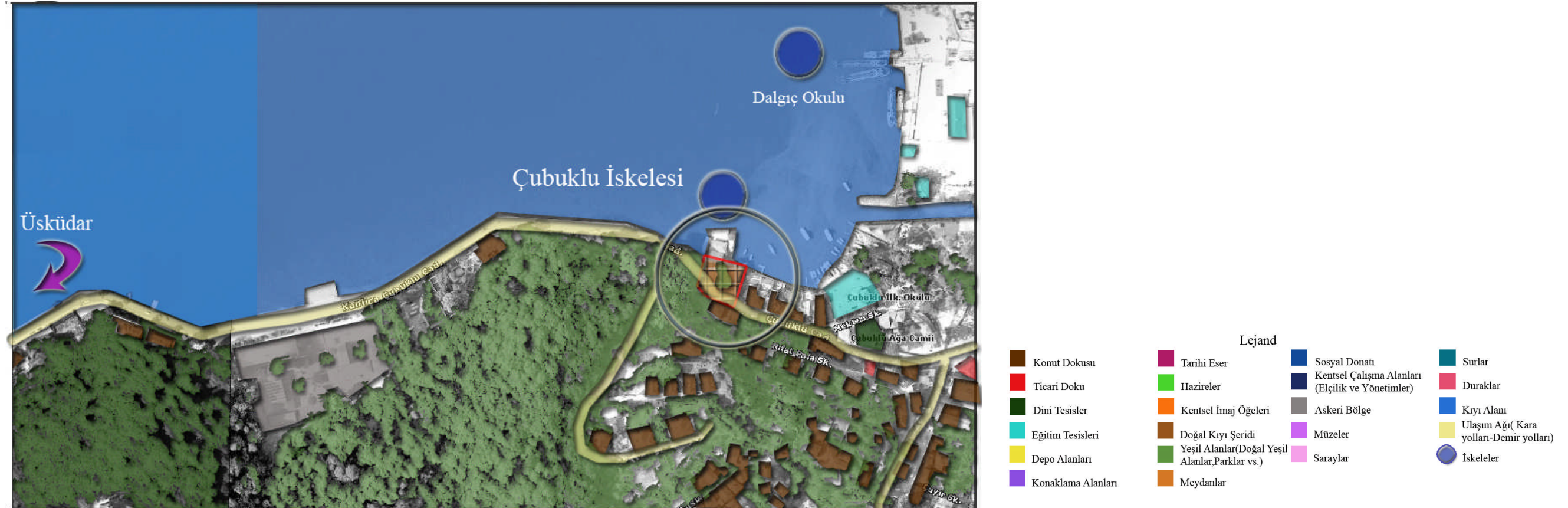
Tablo 4.14. Çengelköy İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.4. Çubuklu İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.144. Çubuklu İskelesi, 1960'lar Kaynak: Eldem, 1994



Şekil 4.145. Çubuklu İskelesi, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

4.4.4.1. Konumu

Çubuklu İstanbul'da Boğaziçi'nin Anadolu yakasında Beykoz ilçesine bağlı bir semttir. Kuzeyinde Paşabahçe, güneyinde ise Kanlıca bulunur (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.4.2. Tarihçe

Anadolu kıyısının dokuzuncu iskelesi olan Çubuklu Beykoz ilçesine bağlıdır. Tarihi kalıntılardan anlaşıldığı üzere, 5.yy. a kadar uzanan geçmişle İstanbul'un yalılara, bostanlara ve bahçelere sahip olmuş bir ilçesidir. 13. yy.a ait manastır ve sarnıç kalıntılarının izleri bulunmuştur. Osmanlı zamanında 150.000 m²lik alana yayılmış Çubuklu korusu padişahların av yeri olarak kullanılmıştır. Yapıldığı dönem kesin olmayan bahçeler Osmanlı arşivinde "bahçe-i çubuklu" olarak geçmekte ve III. Murat'tan (1574–1595) sonraki bir tarihte ortaya çıkmaktadır. 18. yy da III. Ahmet zamanında da, imar çalışmalarıyla buraya büyük bir havuz ve çeşme yaptırılmış ayrıca diktilenen çınar ağaçlarıyla Çubuklu mesiresi "Feyzabad" adını almıştır (<http://tr.wikipedia.org>).

Çubuklunun has bahçe olmaktan çıkıp köy haline gelmesi ve halkın buraya yerleşmesi 18. yy.ın ortalarına rastlar. Çubuklu'nun günümüze ulaşmış tarihi yapılarından biri de Mısır Hıdivi Abbas Hilmi Paşa'nın sarayıdır. Ayrıca paşa buraya elektrik ve yol yapımında da katkıda bulunmuştur (<http://tr.wikipedia.org>).

Bazı yalılar da yol yapımı için kamulaştırılarak yıkılmıştır. 1. Dünya Savaşı'ndan önce yayınlanan belgelerde Çubuklu yalılarının yerlerinde Abdülmecit zamanına kadar bostanların olduğu belirtilir. Vapur iskelesinin yanında bulunan maden suyu da meşhurdur. Yine sultan Abdülmecit döneminde Avrupa üslubunda yapılar yaptırılmış ve halka yerleşim için arazi verilmiştir. Önemli tarihi yapılardan biride Çubuklu ocağı mescididir. Çubuklu'da yerleşim gelişimi de vapur iskelesinden başlayıp içeri doğru yayılmıştır. Ayrıca semtin akaryakıt depolarının ve dalgıç okulunun önünde özel amaçlı iskeleleri mevcuttur. 1985 ten sonra Çubuklu korusunun da iyi korunamamasıyla, alana lüks villalar, siteler yapılmıştır. Nüfus yapısına bakıldığında sanayide çalışan ve çoğunluğu iç göçle gelenler dikkat çeker (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 2; <http://tr.wikipedia.org>).

4.4.4.3. Özellikleri

Çubuklu İskelesi etrafında daha çok semte hizmet eden yerel ticaret mevcuttur. Yalnız burada bulunan akaryakıt depoları ve dalgıç okulunun özel iskeleleri etrafında farklı bir gelişim vardır. Özellikle akaryakıt dolum tesisleri önemli limanlardandır. Fakat burası çevreye verdiği zarardan ötürü de oldukça tepki görmektedir. Ayrıca Çubuklu popüler eğlence mekanlarıyla kullanıcıyı alana çekmektedir.

Burada iskele meydanı tam anlamıyla iskele önünde oluşmamakla beraber, yeşil dokuyla çevrelenmiş ve yol kenarında yer almaktadır. Daha çok etrafında konut birimleri bulunan meydan diğer Boğaz meydanlarına nazaran küçük, semt halkına hitap eden bir alan oluşturmaktadır. Kullanıcı kapasitesi genel olarak yerel halkla sınırlı kalırken, semtte gerçekleşen özel organizasyonlar ve kıyı kullanımı fonksiyonlarıyla beraber bu yoğunluk artabilir. Fakat meydanda bu kullanıcıya cevap verebilecek bir fonksiyonellik yaratılmamıştır. Meydan kıyı ile bütünleşmekte ve iskelenin yanında yer almaktadır. Boğaz köylerinde su kullanımı genellikle pasif olarak nitelendirilebilir. Yalnızca balıkçılık, balık tutma gibi faaliyetler su kullanımını artırmaktadır.

Anadolu yakasında bulunan Boğaz köylerinden olan Çubuklu, yoğun bir kıyı kullanımına sahip olmamakla beraber, sahip olduğu büyük limanla yerli ve yabancı ticarete açıktır. Kent içi ulaşımında aktif olan Çubuklu iskelesi ise genellikle yerel halk tarafından kullanılmaktadır. IETT'den alınan verilere göre Çubuklu vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 47 olarak belirlenmiştir (IETT,2006). Deniz ulaşımı bir aktarma noktası oluştururken, yaya kullanımı açısından meydanda fonksiyon sunmadığından bir geçiş bölgesi olarak nitelendirilebilir. İskeleden ulaşım sağlayanları direkt olarak yol karşılamaktadır. Araç sirkülasyonu buradan sağlanırken, bu yol Üsküdar'dan Beykoz tarafına doğru devam etmektedir. Alana ulaşım otobüsler, özel araç, minibüs, dolmuş ve kıyı yolu ile sağlanmaktadır. Çekim alanı olarak dalgıç okulu, çeşitli turistik, popüler mekanlar sayılabilir.



Şekil 4.146. Çubuklu İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007



Şekil 4.147. Çubuklu İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007

Tablo 4.15. Çubuklu İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.5. Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.148. Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar Kaynak: Eldem, 1994 Şekil 4.149. Kandilli İskelesi ve İskele Meydanı Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar (Doğal Yeşil Alanlar, Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.4.5.1. Konumu

Kandilli İstanbul'un Üsküdar ilçesinin en kuzeyinde Boğaziçi'i kıyısında bulunan bir semttir. Anadoluhisarı ile Vaniköy arasındadır (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.5.2. Tarihçe

Kandilli, Anadolu yakasında, Üsküdar'a bağlı ve Boğaziçi'nin de en dar yerinde yer alan semttir. Anadolu yakasının seçkin semtlerinden sayılan Kandilli'de yerleşim, kıyıda yalılardan başlayarak iskele meydanından içerilere doğru, dik yokuşlu yollar ve ara sokaklar çevresinde gelişmiştir.

Kandilli burnun topografik özelliğinden burada akıntılar güçlü ve deniz dalgalıdır.

18.yy.a kadar Kandilli'de padişahların ünlü Kandilli bahçeleri yer almaktaydı. Bu yy.ın ortalarında Kandilli has bahçe olmaktan çıkarılıp, iskana açılmasıyla yerleşim yeri olarak gelişmeye başlamıştır. Yine dönemin padişahları ve devlet adamları sahil sarayı, yalı, çeşme, kuyu, hamam gibi yapılar yaptırmışlardır. Bir Pazar kayığı iskelesi de kurularak Boğaziçi'nin en güzel iki Pazar kayığından biri Kandilli'de işletilmeye başlatılarak semtin canlanmasına ve gelişimine katkı sağlanmıştır.

Kandilliye yerleşen halk toplumun nüfuslu kişileri olup semtin bu yapısı gelecek yüzyıllarda da devam etmiştir.

19. yy.da Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla iki yaka arasındaki Pazar kayığı trafiği ve ulaşım zorluğu bir ölçüde rahatlatılmıştır. Yine bu yy.ın ortalarında özellikle İngiliz ve Fransız zenginlerinin ve saraya yakın kişilerin yerleşim mekanı olmaya devam etmiştir.

Kandillide de çokça bulunan yalılar, köşkler, kasırların birçoğu yangında kaybolmuştur. Kandilli eski ve geleneksel bir semt yapısına sahiptir. 1817–1818'de yapılan II. Mahmut çeşmesi, İskele Caddesi'ndeki I. Mahmut çeşmesi, Rum Ortodoks ve Fransız Katolik kiliseleri de tarihi yapılarındandır.

1980 sonrasında Kandilli'ye baktığımızda yine İstanbul'un ünlü ve zengin ailelerinin lüks villaları koruların içinde gelişmeye başlamıştır. Bu yıllarda alınan karara göre bu semtinde öngörünün bozulmaması için çalışılmış yine bazı lüks sitelerin yapımına ve talimhane yönünde büyük mahallelerin, kaçak yapıların oluşmasının da çok önüne geçilememiştir.

Kandili'nin nüfus artışının da yavaş ilerlemekte olduğu görülmüştür (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4).

4.4.5.3. Özellikleri

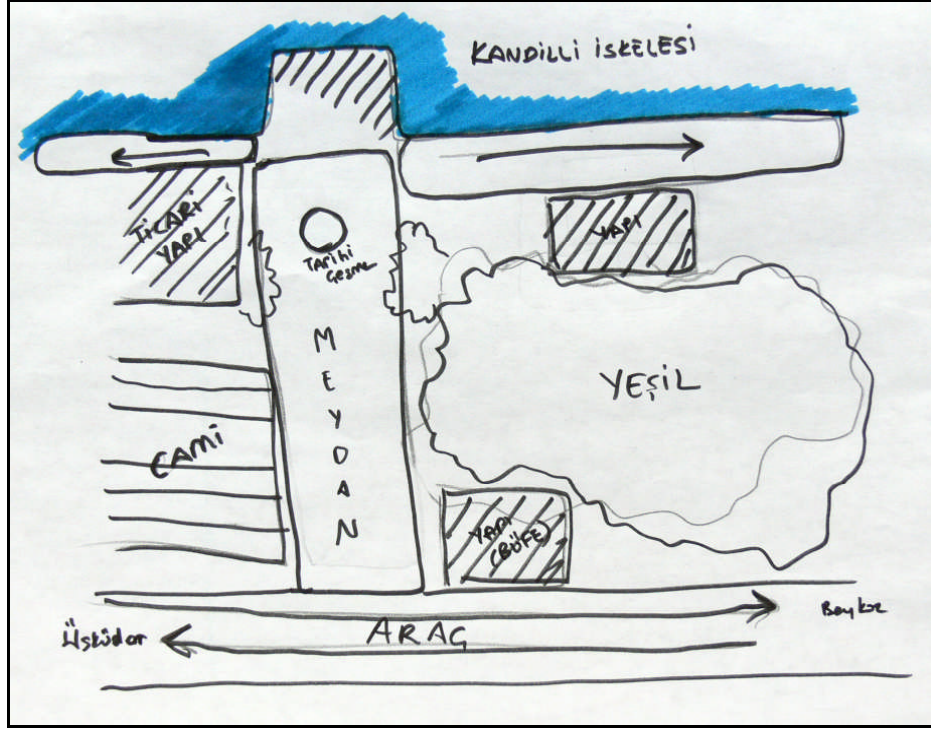
Kandilli İskele Meydanı etrafında kafe, restoran, büfe tarzı işletmeler yer almaktadır. Kullanıcı kitlesini ise Kandilli yerel halkı ve kıyı alanının turistik anlamda ziyaretçileri kapsamaktadır. Ticaret semt ölçeğindedir.

Kandilli tipik bir Boğaz köyü olarak karakterini korurken, tarihi iskele meydanını da kısmen korumaktadır. Küçük, Kandilli'ye özgü, Boğaz iskeleleri niteliklerini taşıyan meydanlardan biridir. Kandilli sahil semti iskele meydanı, belirli kullanım özelliklerine sahiptir ve çeşitli fonksiyonlarla bu özelliklere cevap veren bir mekan olduğundan burası semt için merkezi bir nokta olarak tanımlanabilir. Ulaşım anlamında ise semtliler için bir aktarma noktasıdır. Yaya kullanımında ise rekreatif anlamda olanaklar sunan bir mekandır. Kullanıcı kitlesini hem yerel halk hem de kıyı şeridini aktif olarak kullanan yerli, yabancı turistler oluşturmaktadır. Meydanı çevreleyen yeşil doku, Cami ve ticari birimler gerekli ihtiyaçları karşılarken fazla çeşitlilik sunmamakla beraber tarihi dokusunu koruyan bu mekan içerisinde sakin, güzel ve fonksiyonel bir meydan oluşturur.

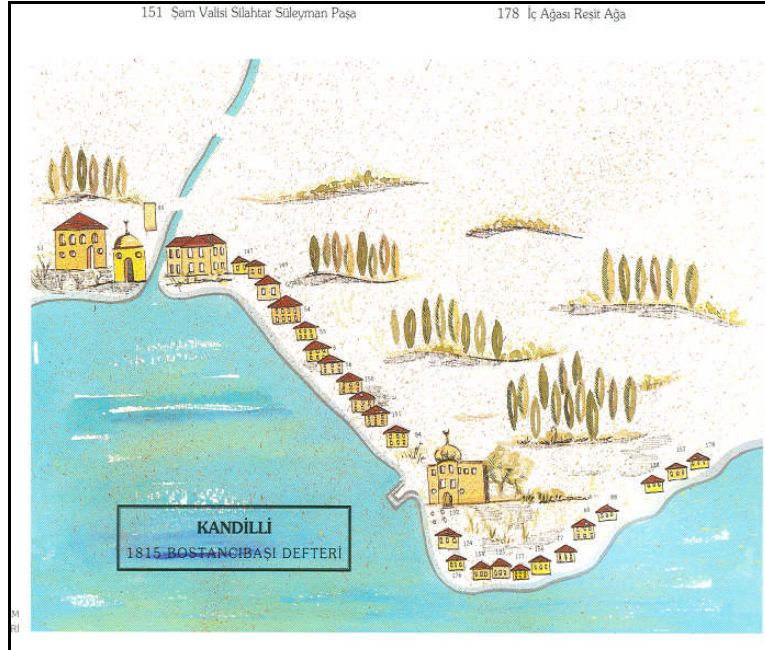
Meydan kıyı ile bütünleşmektedir. Balık tutmak ve seyir amacının dışında su kullanımı yoktur. Kıyı burada daha çok meydanla değil, meydanın sınırında bulunan yeşil alanla bütünleşmektedir. Meydan ana aksa doğru gelişen lineer bir form oluştururken, etrafında ticari elemanlar, camii, yeşil alan ve bunları çevreleyen konut dokusu bulunmaktadır. Meydanda ayrıca oturma birimleri, tarihi ağaçlar, meydanı ortalayan tarihi bir çeşme mevcuttur. İskelenin yan tarafında, sağ ve sol kesimlere doğru ince şeritler halinde konut dokusunun önünde yer alan kısım manzaraya hakim ve özellikle balık tutanlar tarafından tercih edilen, meydanın suyu izleyen lineer bölümünü oluşturur.

Anadolu yakası Boğaz köylerinden biri olan Kandilli gerek kıyı gerekse kara ulaşımında çok aktif ve yoğun bir kullanıma sahip değildir. Kıyı ulaşımı daha çok burada yaşayan kesim tarafından tercih edilir. IETT'den alınan verilere göre Kandilli vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 229 olarak belirlenmiştir (IETT,2006). Alana otobüs, minibüs, dolmuş ve özel araçlarla erişim sağlanır. İskeleye ise Boğaz hattı ile merkezi noktalara geçilmektedir. Tipik

Boğaz köyü karakteristiklerini bir nevi de olsa koruyabildiğinden, ayrıca kıyıda rekreatif olanaklar sunduğundan bir çekim noktası oluşturmaktadır.



Şekil 4.150. Kandilli İskele Meydanı'nın şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.151. Kandilli Haritası, 1815 Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Şekil 4.152. Kandilli Necip Bey Haritası, Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Şekil 4.153. 1916 öncesi Kandilli, Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Şekil 4.154. Kandilli iskele yanındaki park, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.155. İskeleden parka bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.156. İskeleden Boğaz'a bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.157. Kandilli İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.158. Kandilli İskelesi, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.16. Kandilli İskele Meydanı Analiz Tablosu

İskele Meydanı	DÖNEM	Meydan Formu	Özellikleri	Sınırlayan Yapılar	Sınırlayan fonksiyon	Meydan İmgeleri	Meydanın İşlevi	Meydanın büyüklüğü
KANDİLLİ	1960~	 Geometrik-dörtgen	Kıyı meydanı Camii Meydanı	Camii Ticari yapılar Konut yapıları Yeşil doku	Ticaret Konut Rekreasyon Ulaşım Dini	Çeşme Camii	Ulaşım Rekreasyon	~800m ²
KANDİLLİ	2007	 Geometrik-dörtgen	Kıyı meydanı Camii Meydanı	Yeşil doku Ticari yapılar Camii Konut yapıları	Ticaret Konut Rekreasyon Ulaşım Dini	Çeşme Camii	Ulaşım Rekreasyon Toplanma alanı	804m ²
Mekanın olumlu-olumsuz özellikleri								
Kandilli İskele Meydanı da günümüzde genel hatlarını koruyabilmiş tipik Boğaz meydanlarındandır. Dini, ticari, rekreatif, konut ve ulaşım fonksiyonlarıyla çevrelenmiştir. Çeşmesi, anıtsal nitelikteki ağaçları ve dini tesisiyle tarihi dokusunu korumaktadır. Daha çok semtiller tarafından toplanma alanı olarak kullanılan mekanda bulunan ticari birimler ve rekreasyon alanı kentli için de bir çekim bölgesi oluşturur.								

4.4.6. Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.159. Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı, 1960'lar Kaynak: Eldem, 1994



Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

Şekil 4.160. Kanlıca İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

4.4.6.1. Konumu

Kanlıca, İstanbul'un Beykoz ilçesinin ünlü bir semtidir. Anadoluhisarı ile Çubuklu arasında bulunur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Anadolu yakasındaki ayağının kuzey tarafındadır (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.6.2. Tarihçe

Kanlıca, Boğaziçi'nin Anadolu yakasında Kanlıca koyunun kuzeyinde yer alan ve Beykoz İlçesine bağlı olan semttir. Türklerin semte yerleşimi Kanuni Sultan Süleyman dönemine rastlamaktadır. 17.yy.da Kanlıca'nın tasvirini yapan Evliya Çelebiye göre bağlık, bahçelik alanların olduğu, yedi mahalleli bir semttir. İskele başında yer alan İskender Paşa Camii de semtin tarihi yapılarından. Kanlıca Koyu'nda IV. Mehmet döneminin Şeyhülislamının yalısı bulunmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

Osmanlı döneminde Kanlıca semti doğal güzellikleriyle başta bağlar, su başları ve körfeziyle, halkında, saray çevresinin de gözde mekanlarından olmuştur. Diğer kıyı semtlerinde olduğu gibi burada da birçok paşaya ait yalılar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları, Amcazade Hüseyin Paşa Yalısı, Ethem Pertev Yalısı, Şefik Bey Yalısı'dır. Birçok bağlık; özellikle körfezin kuzeyinde yer alan Mihrabad Mesiresi de dahil olmak üzere çeşitli koru ve çiftliklerde bulunuyordu (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

20. yy.a geldiğimizde Kanlıca, Beykoz İlçesi, Anadoluhisarı Nahiyesi'ne bağlı bir mahalledir. 1955'ten 1990'lara kadar tutulan nüfus kayıtlarına göre zaman içinde sayı artmıştır. Bu nüfus artışına neden olabilecek bir konu da 1985'teki son imar yasasının, Boğaziçi'nde açık ve yeşil alanlara villa yapımı izni vermesiyle gelişmiştir. Koyun ve semtin gerisindeki alanda, 1965 ve 1989 yılları arasında arazi kullanımına bakıldığında en çok apartman, villalar ve sitelerin yer kapladığı görülebilir. 1988'de Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve çevre yolunun Ümraniye-Beykoz bağlantısı Kavacık'tan, köprü geçişi ise Kavacık ormanı içinden verilmiştir. Böylece semtin ulaşım bakımından önemi ve trafiği artmıştır. Boğaziçi Yasası'na göre yapılaşma yasağına rağmen yasal ve de kaçak yapılaşma da devam etmiştir. Sahilde iskelenin yanında Erol Simavi tarafından yaptırılan sağlık merkezi de halka hizmet vermektedir. Mihrabad Ormanı, Orman Bölge Müdürlüğü'nün girişimiyle tekrardan düzenlenmiş ve halka açılmıştır.

Böylece Kanlıca doğal güzellikleri de korunarak geliştirilmeye çalışılmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

4.4.6.3. Özellikleri

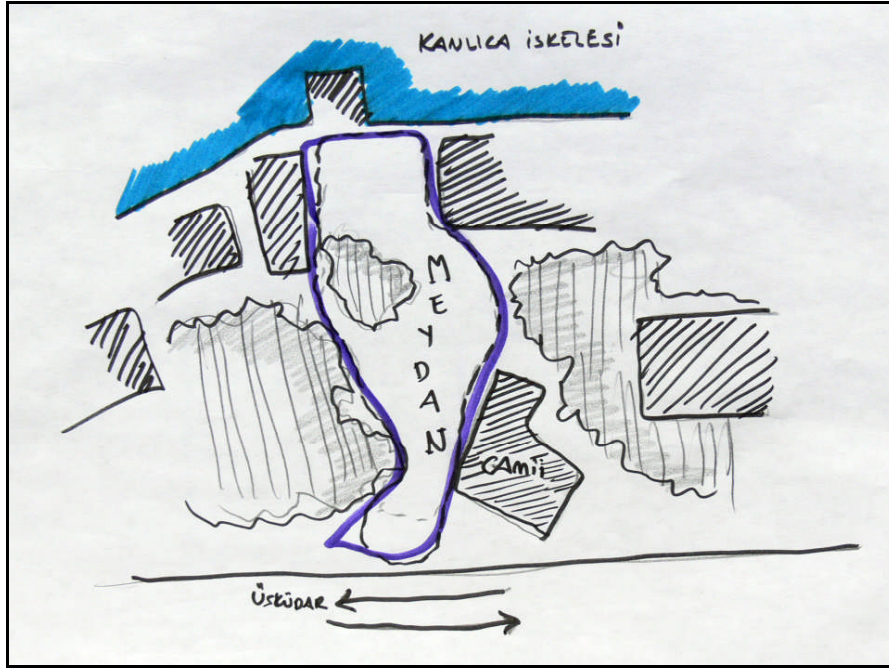
Kanlıca İskele Meydanı hem semt halkına hem de yerli, yabancı turiste hizmet etmektedir. Genel olarak karakteristik özelliklerini geçmişten günümüze koruyan meydanda ticari olarak çeşitli kafe, restoran ve satış birimleri bulunur. Ayrıca Kanlıca yoğurduyla ünlü olduğundan birçok yerli, yabancı turisti çekmekte ve ticari olarak bu potansiyelden faydalanmaktadır.

Kanlıca iskele meydanı, ölçek olarak Boğaz köylerinden çok farklı değildir. Küçük, sevimli ayrıca kendine has özellikleriyle yaşayan bir meydandır. Meydan kıyı ulaşımını tercih eden semtliler için bir aktarma noktası, semt için merkezi bir nokta oluşturmaktadır. Sunduğu fonksiyonlarla hem yerel hem de kentsel olarak nitelikli bir alandır.

Meydan kıyı ile bütünleşmektedir. Balık tutmak ve seyir amacının dışında su kullanımı yoktur. Meydanıyla bütünleşen iskelelere en iyi örneklerden biridir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4). İskele meydanı parçalı bir şekilde gelişmiştir. Yeşil dokuyla bütünleşen meydan ticari elemanlar ve camii ile sınırlanmıştır. Satış birimleri ve oturmalarla meydan çeşitli fonksiyonlar sunmaktadır. İskele yolla direkt bağlantılı değildir. Cami yol kenarında kalmaktadır. Kıyı ile bütünleşen bir meydandır. Yolun karşı tarafında ise yerel ticaret ögeleri ve konut dokusu ağırlıktadır.

Kullanıcı kitlesini semtte yaşayanlar ve yerli, yabancı turistler oluşturur. Restoran, kafe ve satış birimleri gibi sunulan aktivitelerle kullanım yoğunlaşmaktadır. Kıyı ulaşımını kullananlar için meydan yönlendirici bir etki yaratmaktadır. İç kesimde Kavacık'la birleşen bağlantı yolu köprü erişimiyle beraber yoğunlaşır.

Anadolu yakası'nın tipik Boğaz köylerinden biri olan Kanlıca kıyı şeridinde çok merkezi bir nokta oluşturmaya da üst kısımlarda Kavacık'ın ikinci köprü ile olan bağlantısından ötürü yoğunlaşan bir ulaşım aksına sahiptir. Alana otobüs, minibüs, dolmuş ve özel araçlarla erişim sağlanır. İskeleye ise Boğaz hattı ile merkezi noktalara geçilmektedir. İETT'den alınan verilere göre Kanlıca vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 122 olarak belirlenmiştir (İETT,2006).



Şekil 4.161. Kanlıca İskele Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.162. Kanlıca İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007



Şekil 4.163. Kanlıca İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007

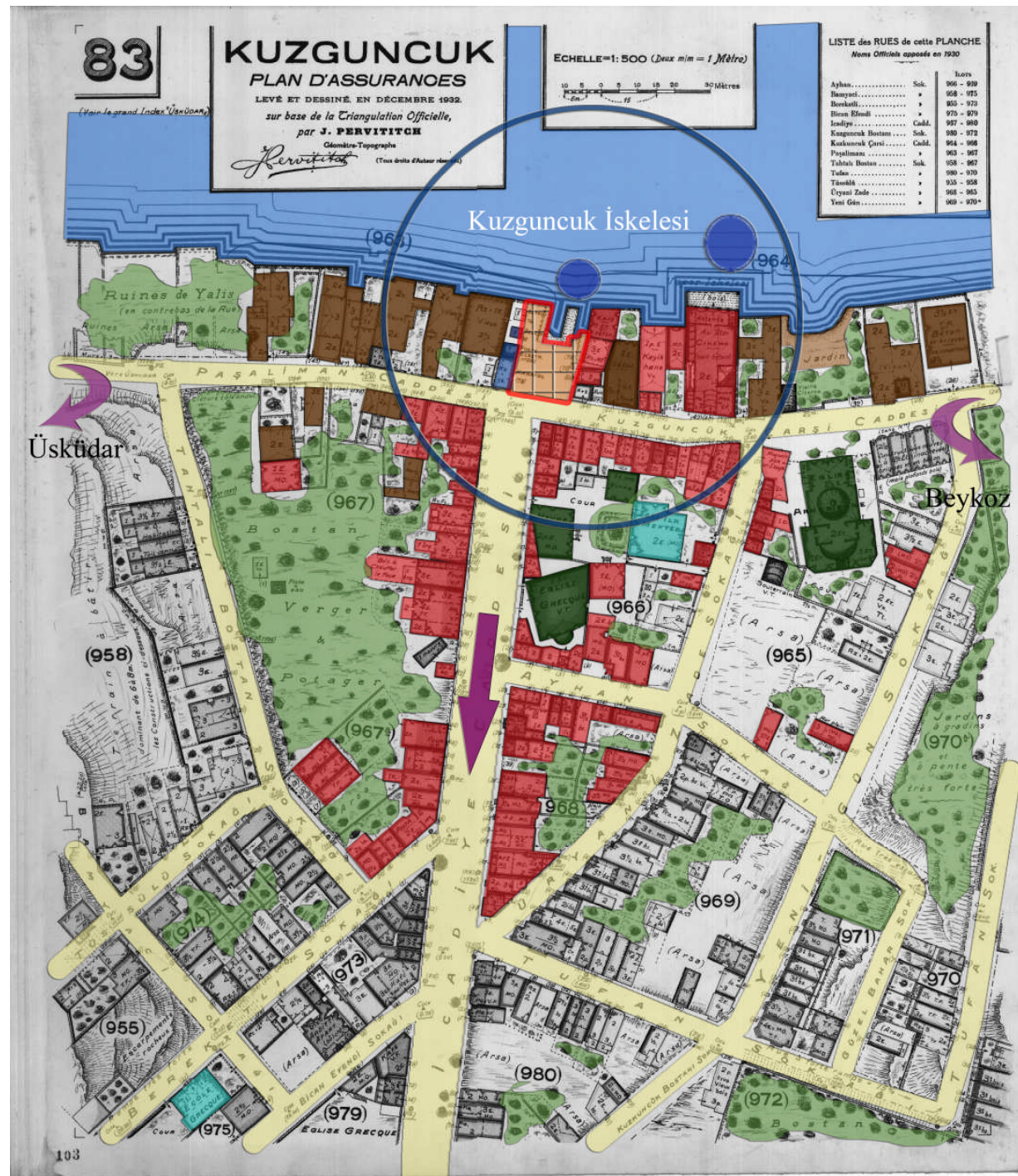


Şekil 4.164. Kanlıca İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007

Tablo 4.17. Kanlıca İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.7. Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.165. Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı, 1932, Kaynak: Pervititch, 2003

Şekil 4.166. Kuzguncuk İskelesi ve İskele Meydanı, 2006, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.



4.4.7.1. Konumu

İstanbul'un Anadolu yakasında Üsküdar ilçesinde yer alan bir semttir. Boğaziçi'nin Anadolu kıyısında, Üsküdar, Paşalimanı ile Beylerbeyi arasındaki yerleşme Kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda oluşmuş, Boğaziçi'ne açılan bir vadi içinde gelişmiştir.(<http://tr.wikipedia.org>)

4.4.7.2. Tarihçe

Kuzguncuk, Anadolu yakasında Üsküdar, Paşalimanı ile Beylerbeyi arasında yer almaktadır. Kuzguncuk aynı zamanda İstanbul'un Anadolu kısmının ilk Musevi yerleşim bölgesi olarak da bilinmektedir. 17. yy. kaynaklarına bakıldığında burası bir Musevi köyü olarak geçmektedir. Geniş bir Musevi mezarlığının bulunması da yaşamış olan nüfusun işaretidir. Ayrıca Rumların ve 18. yy.dan itibaren de Ermenilerin buraya yerleştikleri bilinmektedir. Bu semt Müslüman Osmanlı halkının yerleşimde çok tercih ettiği bir yer olmamıştır. 19.yy.ın ikinci yarısında, Şirket-i Hayriye vapurlarıyla Kuzguncuk'a ulaşım sağlanmıştır. 1865-1866'da çıkan yangın sonucunda yok olan iskele tekrar yapılarak deniz ulaşımına açılmıştır. Üryanizade Mescidi ile 1952 tarihinde yapılmış Yeni Cami olmak üzere, iki cami bulunmaktadır. Rum ve Ermeni vatandaşlara da ait olarak da iki Rum, bir Ermeni kilisesi ve iki sinagog bulunmaktadır. Kuzguncuk İskeleyi'nin yanında bulunan Surp Krikor Lusavoriç Kilisesi, 1835'teki yangından sonra tekrar yaptırılmıştır. Kuzguncuk'ta bu 19. yy eserlerinin dışında hamamlar ve burasıyla Paşalimanı arasında bulunan 1812 de yapılmış olan İsmet Bey Çeşmesi ve de çekek alanındaki 1831 tarihli İskele Çeşmesi bulunmaktadır. Kuzguncuk sahilinde bulunan yalılarından da bilinenlerden biri de Fethi Ahmet Paşa Yalısı'dır. Bu yalının arkasında çam, köknar, çınar ağaçlarının olduğu bir koruluk bulunmaktadır. Fethi Paşa Korusu olarak da bilinen bu yer halka açılmış ve de içinde yapı yapılmaması şartıyla belediyeye bırakılmıştır. Son zamanlar da buradaki azınlık nüfus gittikçe azalmaya başlamıştır. Günümüzde de Kuzguncuk aydınların, mimarların ilgisini çeken bir yer haline gelmiştir. Eski evlerin bulunması ve bunların restorasyon çalışmaları hızlandırılarak geleneksel görüntüsünün de bozulmamasına çalışılmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 5).

4.4.7.3. Özellikleri

Kuzguncuk İskele Meydanı iskeleyle bütünlük oluşturmamakla beraber, İcadiye caddesini karşılayan kıyı noktasında oluşmuştur. İcadiye caddesi ticari anlamda oldukça gelişmiştir. Merkezi olmasa da sadece yerele değil daha farklı alanlarda da hizmet vermektedir. Sanat galerileri, farklı ticari birimler caddede yer alırken aynı zamanda çeşitli film ve dizi çekimleri için de mekanlar kullanılmaktadır. Ayrıca kıyıya bakan kesimde de ticari elemanlar yer alır.

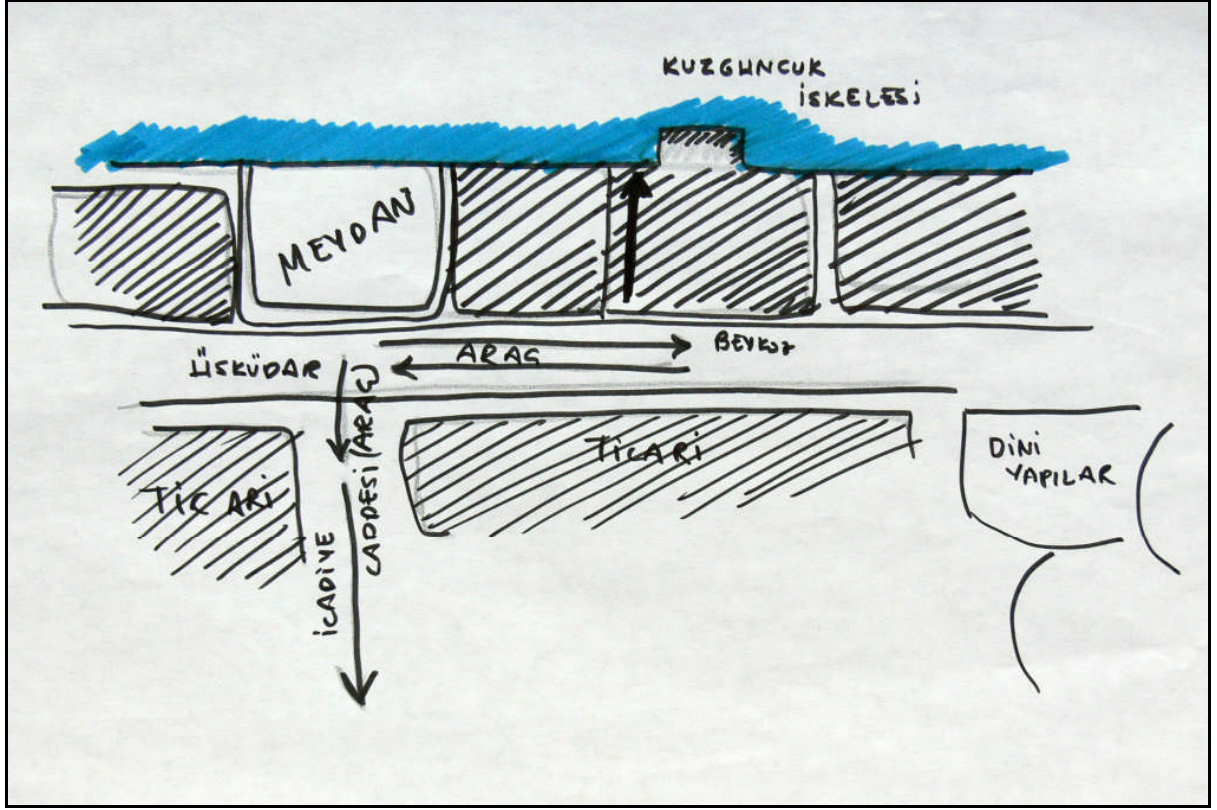
Kuzguncuk günümüzde hala mahalle kimliğini koruyabilen bir semt olarak ön plana çıkmaktadır. Ayrıca iskele karşısında bulunan Camii, Kilise ve Sinagog burada üç dinin sembolik birer temsilcisi olarak bir arada yer almaktadır. Bu da semtin tarihi kimliğini bir nevi sembolize etmektedir. Ayrıca burada bulunan sanat galerileri, diğer Boğaz köylerinden farklı olarak, buraya önemli bir nitelik kazandırmaktadır. Buna göre ziyaretçi kitlesi de değişmektedir. Semtin kendine has kahveleri, restoranları, dükkanları kullanıcıya hitap eden çeşitlilik sunmaktadır.

Meydan semtteki ticari potansiyele göre değerlendirilirse, buna ters olarak oldukça küçüktür. Hatta tam olarak bütüncül bir iskele meydanı oluşturmamaktadır. Sadece oturma birimleri ve yeşil doku ile tanımlanmaktadır. Burası iskeleden ulaşımı tercih edenler için bir aktarma noktası, semt merkezi ve kara ulaşımında bir geçiş bölgesi olarak nitelendirilebilir. Meydandan yaya sirkülasyonu direkt olarak İcadiye caddesine yönlendirirken, araç sirkülasyonu da buraya yönelmekte ya da kıyı şeridi boyunca devam etmektedir.

Kıyı meydanla tam anlamıyla olmasa da bütünleşmektedir. İskele meydan içerisinde değildir. Meydan biraz ötesinde oluşmuştur. Yol kenarında dörtgen bir form oluşturur. Yeşil doku ve oturma birimleri bulunmaktadır. Yol, ticaret ve konut yapıları sınırlarını belirler. Ayrıca genellikle Boğaz köylerinde rastladığımız dini tesislerin meydanla bütünleşmesi burada görülmemektedir. İskeleyi karşılayan yolun karşı tarafında üç adet dini tesis yer almaktadır. Meydan aynı zamanda semtin önemli ana aksını karşılamaktadır.

Kuzguncuk İskelesi Üsküdar İskelesi'nden sonra gelen ilk Boğaz iskelesidir. Üsküdar-Beykoz sahil yolunu takip eder. İç kesimde İcadiye'ye, daha içerde ise Kısıklı tarafına bağlanmaktadır. Kıyı ulaşımında Boğaz hattı aktif seferleri sağlamaktadır. Alana otobüs,

minibüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçlarıyla erişim sağlanmaktadır. Sanat galerileri, restoran, kafe ve tarihi nitelikleriyle bir çekim merkezi oluşturmaktadır.



Şekil 4.167. Kuzguncuk İskele Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



Şekil 4.168. Kuzguncuk İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007



Şekil 4.169. Kuzguncuk İskele'sinden Boğaz'a bakış, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.170. Kuzguncuk İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007



Şekil 4.171. Kuzguncuk İskele Meydanı, Fotoğraf: Beste Erel, 2007

Tablo 4.18. Kuzguncuk İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.8. Salacak İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.172. Salacak İskelesi ve İskele Meydanı, 1932 Kaynak: Pervititch, 2003

Şekil 4.173. Salacak İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

4.4.8.1. Konumu

Harem ve Üsküdar iskeleleri arasında yer alır. Şemsipaşa ile Harem arasında, Kızkulesi'nin karşısında bulunan kıyıya Salacak denir (<http://www.uskudarim.org>).

4.4.8.2. Tarihçe

Salacak, Anadolu Yakasında, karşısında Kızkulesi batısında sahil yolu, doğusunda Doğancılar Caddesi, kuzeyinde Ayazma, güneyinde Salacak İskele Caddesi olan semtimizdir. Üsküdar'dan Haydarpaşa'ya kadar devam eden sahil ve yamaçlar boyunca Osmanlı'dan, Bizans'tan kalma tarihi yapılar, ayazmalar ve sarayların izlerine rastlanmıştır.

1852'de Salacak'ta ilk vapur iskelesi Şirket-i Hayriye tarafından yapılmıştır. Bu iskele sahil yolunun yapılmasıyla asıl işlevini yitirmiş ve de özel bir lokale dönüştürülmüştür. Salacak İskelesi'nin yanında kayıkhaneler, Harem'e doğrudan köşkler bulunmaktaydı. 1960'ların sonuna kadar da iskelenin yakınındaki plajda açık kalmıştır. Bizans döneminden kalma tarihi limandan geriye kalmış olan kalıntılar da sahil yolunun açılmasıyla ve sahilin doldurulmasıyla tümüyle ortadan kalkmıştır.

Salacak, 16. ve 17. yy.da önemini kaybetmeye başlamıştır ve de Üsküdar'ın mütevazı geleneksel yapıya sahip bir semtine dönüşmüştür.

Semtın tekrar ilgi görmesi ise 1980'lerin sonu 1990'ların başına denk gelir. Bunun nedeni ise çıkarılan, “eski ahşap evleri koruma yasası” uyarınca üst gelir grubundakilerin dikkatini buraya çekmesidir. Göz doldurucu manzarasıyla da bu semt İstanbul'un rağbet gören yerleri arasına girmiştir. Ayrıca semti Üsküdar iskele meydanına, Harem'e oradan da Kadıköy'e ve de Ankara Yolu'na bağlayan sahil yolu boyunca da restoranlar, çay bahçeleri yer almaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 6).

4.4.8.3. Özellikleri

Salacak İskelesi günümüzde aktif olarak kullanılmamaktadır. Ticari anlamda iskele çevresinde turistik ve rekreatif alanlar potansiyel yaratmaktadır. Kıyı şeridinde bulunan çeşitli ticari birimler bu iskele çevresinde de devam etmektedir. Restoran, kafeler, eğlence merkezleri gibi fonksiyonel kullanımlar vardır. Burası daha çok balıkçılar tarafından kullanılmaktadır. Balıkçı teknelerinin yavaşmış olduğu bu iskelenin, yine yalnızca kullanıcılarına hitap eden küçük bir de meydanı bulunmaktadır.

Küçük meydan kıyı kotunun üst kısmında kalmakta ve iskelesi ile bütünleşmektedir. Dörtgen bir formda olan meydanda oturma birimleri, büfe, yeşil doku bulunmaktadır, fakat burası tam anlamıyla bir meydan olarak adlandırılmaz. Bir toplanma mekanından ziyade iskele kullanıcılarına hitap eden bir mekandır.

Salacak ulaşım anlamında bir geçiş bölgesi olarak tanımlanabilir. Ayrıca Salacak bölgesi için merkezi bir noktayı da teşkil etmektedir. Burada bulunan meydanın önü yaya yürüyüş yolu olarak kullanılırken, devamında araç yolu ile sınırlandırılmıştır. Harem'den Üsküdar yönüne doğru devam eden sahil şeridi, sirkülasyonu sağlamaktadır. Karayolu toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlanmaktadır. Rekreatif anlamda sunduğu geniş seçeneklerle bir çekim alanı oluşturmaktadır. Ayrıca tarihi ve turistik bir bölge olan Kız Kulesi'ne erişim sağlanabilirken, seyri anlamında da alanı daha çekici kılmaktadır.



Şekil 4.174. Salacak, Kızkulesi, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.175. Salacak, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006



Şekil 4.176. Salacak, Kaynak: www.kkgm.gov.tr, 2007



Şekil 4.177. Salacak, Kaynak: www.uskudar-bel.gov.tr, 2007



Şekil 4.178. Salacak Yalıları, Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2007

Tablo 4.19. Salacak İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.9. Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.179. Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1918 Kaynak: Kayra ve diğerleri, 1993



Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

Şekil 4.180. Vaniköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

4.4.9.1. Konumu

Vaniköy İstanbul'un Üsküdar ilçesinin sınırları içinde Boğaziçi'nin Anadolu yakasında Çengelköy ile Kandilli arasındaki bir Boğaz semtidir.(<http://tr.wikipedia.org>.)

4.4.9.2.Tarihçe

Vaniköy, Anadolu yakasında Üsküdar ilçesine bağlı olan, Kandilli ile Çengelköy arasında yer alan semtimizdir. Antik çağda ve de Bizans döneminde Vaniköy sahilinin arkasında bulunan dik yamaçlarda koruluk ve ormanlık alanlar bulunmuştur. Yapılan çalışmalarda Vaniköy'ün Kuleli'ye yakın bölümünde Bizans döneminde yapılmış saray, tapınak veya manastır gibi yapıların izlerine rastlanmıştır. Vaniköy, Osmanlıların eline 1453, İstanbul'un fethinden önce geçmiştir. 17 yy. sonlarına kadar da Kandilliye uzanan kuzey kesimlerin koruluk olduğu ve Papaz Korusu dendiği bilinmektedir. Padişahlardan I. Selim'in burada bir has bahçe yaptırdığı sanılmaktadır. Evliya Çelebi de burada setlerin üzerindeki kasrın ve bahçelerin I. Süleyman tarafından yaptırıldığını yazmıştır. 17.yy.da padişahların bu semti gezinmek ve avlanmak için kullandıkları da belirtilmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7; <http://tr.wikipedia.org>).

Semte adı verildiği düşünülen Vani Efendi'nin burada medrese, çeşme, birçok yalı ve bir sahil saray yaptırdığı bilinir. Ama bu sahil sarayın daha sonra yıkılarak taşları Sadabad köşkünün yapımında kullanılmıştır. 19. yy.da Vaniköy korusunun arkasındaki İcadiye tepesinde bir çiftlik ile kasır bulunduğu bilinmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7; <http://tr.wikipedia.org>).

1911 yılında Kandilli Rasathanesi kurulmuştur. 19.yy.ın ilk yarısında saraya yakın olan Ermeni aileleri yaşarken, bu yüzyıl ortalarında Ermeni nüfusu azalmıştır. 1930–1950 yılları arasında Vaniköy'ün canlılığı azalırken, semtin görünüşünde fazla değişik olmamıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7; <http://tr.wikipedia.org>).

Vaniköy'deki yalılar da zaman içinde birçok sahip değiştirmiş birçoğu da yanmıştır. Günümüzde ise bu semtin zengin işadamlarının yalılarına sahip çıktığı görülmektedir. Yakınındaki Kandilli ve Çengelköy ile de bağlantı içindedir. Semtin gerisindeki rasathaneye ait koru yerleşime engel olduğundan ve yeni yerleşim alanı yaratılmadığından 1990'lara kadar nüfusu pek değişiklik göstermemiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7; <http://tr.wikipedia.org>).

4.4.9.3.Özellikleri

Vaniköy İskelesi yitirilen iskelelerimizden biridir. Boğaz köylerinin genel karakteristiklerini taşıyan alanda ticaret semt ölçeğindedir.

Vaniköy İskelesi olarak belirlenen alan Vaniköy Camii'nin ön kısmında bulunmaktadır. Burada tam anlamıyla bir meydan oluşumu bulunmamaktadır. Bölge yalıların arasında yol ve yeşil dokuyla sınırlanan bir mekandır. Burası araç ve yaya kullanımı için bir geçiş bölgesi olarak nitelendirilebilir. İskelenin bulunduğu bölgede bir gelişim görülmezken, alanın biraz ilerisinde Vaniköy Çay Bahçesi ve benzeri kafeler kıyı alanının rekreatif kullanımına cevap vermektedir.

Araç sirkülasyonu kıyıda bulunan ana aks üzerinden Üsküdar-Beykoz hattı üzerinden devam etmektedir. Yaya sirkülasyonu için çok da elverişli bir mekan oluşturmamaktadır, çünkü kıyı şeridi yoğunluklu olarak konut dokusu ile kapalıdır. Alana otobüs, minibüs ve dolmuşlarla ulaşım sağlanabilmektedir. Kıyı ulaşımı aktif değildir.



Şekil 4.181. Vaniköy iskele, Kaynak: www.thy.com.tr, 2007

4.4.10. Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.182. Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı Kaynak: Eldem, 1994



Şekil 4.183. Arnavutköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006, Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar (Doğal Yeşil Alanlar, Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.4.10.1. Konumu

Avrupa yakasında, Ortaköy'den sonra gelen bir sahil semtidir. Sahil yolunda Kuruçeşme ile Bebek arasında, yukarı bölümde ise Etiler, Ulus semtlerine kadar uzanmaktadır.

(<http://www.istanbul.com>)

4.4.10.2. Tarihçe

Boğaziçi'nde Avrupa yakasında, Beşiktaş ilçesine bağlı, Kuruçeşme ile Akıntıburnu arasında, sahile açılan vadi boyunca yamaçlarda kurulu semttir. İlkçağda adı Hestai olan semt, Bizans döneminde Promotu ve Anapulus olarak bilinirdi. En önemli ibadet yerlerinden biri olan Ayios Mihael Kilisesi burada bulunuyordu. Kilisenin varlığı yüzünden buraya Melekler Köyü dendiği bilinir.1468'de buraya bir Arnavut cemaati yerleşmiştir. 1568'de bir bostancıbaşı fermanından anlaşıldığı üzere bölgeye Arnavutköy denmektedir. 16. yy.da önemli mesire alanlarından biri olan alanda, 19. yy.a kadar nüfus Rum ve Musevilerden oluşuyordu. Bakımlı, güzel ve canlı bir Rum köyü olarak bilinmektedir. 17. ve 18. yy.larda bölgede camilere rastlanmamaktadır. Kaynaklara göre yalnızca bir hamam vardır.18.yy.da ise sahil boyunca dönemin varlıklı Rum ailelerinin yaşadığı görülmektedir. 1832'de II. Mahmut bir cami, karakol ve kışla yaptırmıştır. 18. ve 19. yy.larda çıkan büyük yangınlarla alanın büyük kısmı kül olmuştur.1887'deki yangından sonra Yahudilerin çoğu bölgeyi terk etmiş, sonrasında yerlerine Müslümanlar yerleşmeye başlamıştır. 1912'de Şirket-i Hayriye'nin yayımladığı Boğaziçi Salnamesinde günlük 1550 vapur yolcusu olduğu belirlenmiştir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1; <http://www.istanbul.com>).

Eskiden beri canlı bir ticaret hayatına sahip olan bölgede, Evliya Çelebi zamanında birçok dükkan olduğu ve bağ, bahçelerinin Kanuni döneminden itibaren ün kazandığı belirtilmektedir. Ayrıca bölgede panayırlar düzenleniyordu. Alan bir eğlence ve zevk merkezi olarak belirtiliyor. 20. yy.a kadar denize haç atma törenleri devam etmiştir. Ayrıca gazinolarındaki eğlenceleriyle meşhur olan alana bir dönem küçük Beyoğlu da denmekteydi (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1; <http://www.istanbul.com>).

Bölge ayrıca İstanbul Boğaz'ının çok yoğun akıntı olan bir alanıdır. Daha sonraları yalılar, sahil sarayları ile süslenen semt silueti tamamen değişmiştir. Ortaköy'den Arnavutköy'e uzanan dar yol yetersiz olduğundan, deniz tarafındaki binaların çoğu yıkılmış, tramvay

yolunun yerine yeni yol yapılmıştır. Bunların yerine yapılan betonarme binalarla semtin çehresi tamamen değişmiştir. 1960'lerden sonra ise apartmanlar inşa edilmeye başlanmıştır. 1980 sonrasında yalıların önünden ve denizin içinden geçen bir kazıklı yol yapıldı. Yapılaşma daha da arttı. Arsa ve bina fiyatlarında da artış oldu. Günümüzde ise semt hala aynı şekilde rağbet görürken, aynı zamanda Boğaz'ın eğlence merkezlerinden biridir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1; <http://www.istanbul.com>).

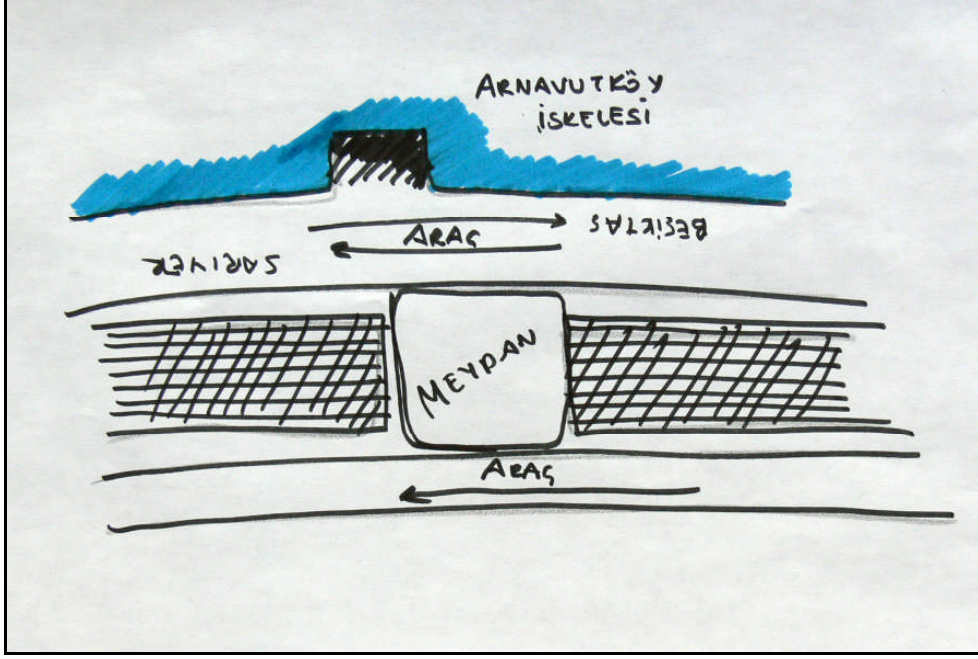
4.4.10.3.Özellikleri

Ticari anlamda genel olarak semtliilere hizmet eder. Aynı zamanda turistik potansiyeli de olan bir alan olduğundan, rekreatif kullanımlar da mevcuttur.

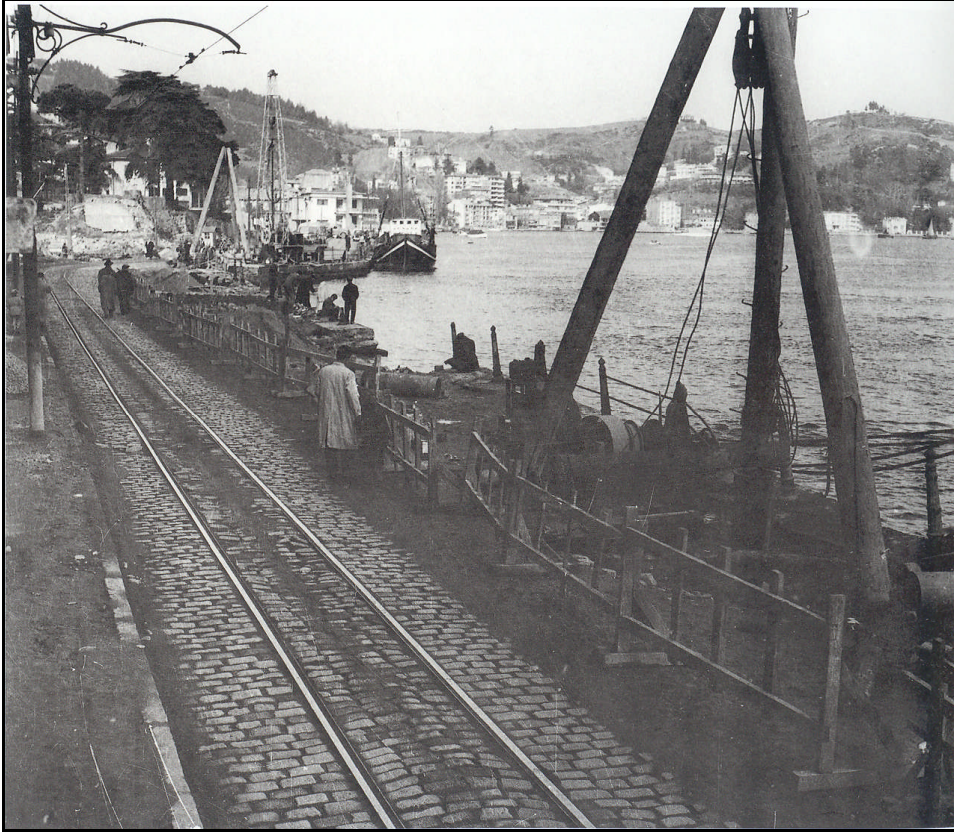
Semt içerisinde merkezi bir nokta, kara ulaşımında bir geçiş bölgesidir. Kıyı ulaşımını tercih edenler için de bir aktarma noktasıdır. Kullanıcıları genelde semtliiler ve rekreatif anlamda kıyı alanlarını tercih edenlerdir. Burada mahalle kavramı hala devam ettirilmektedir. Alanda şık restoran ve kafeler yer alır.

Alana raylı sistem dışında tüm toplu taşıma araçlarıyla erişim sağlanır. Yapılan kazıklı yolla devam eden araç yolu Sarıyer yönüne doğru devam etmektedir. Yaya sirkülasyonu ise sahil boyunca devam eden yürüyüş aksı ile sağlanır. Kıyı ulaşımı çok yoğun kullanılmamakla beraber, ulaşımın büyük kısmı toplu taşıma araçları, özel araçlarla sağlanır. Arnavutköy, Boğaz'ın nadide semtlerinden biri olarak rekreatif anlamda sık tercih edilen alanlardan biridir. Yakınında bulunan eğlence alanları, çeşitli kafe ve restoranlarıyla bir çekim alanı oluşturmaktadır.

Yakın zamanda yapılan yol çalışmaları ile eski iskele yıkılmıştır. Sonrasında yapılan yeni yolun yanında bulunan iskele, meydanla ayrı kalmıştır. Meydan içeride kalmıştır. Meydan dörtgen bir form oluşturur. Semtliiler için toplanma mekanıdır. Yeşil doku, kafe ve oturma birimleriyle bir bütünlük oluşturan meydan, iki taraftan yol, diğer iki taraftan da yalılarla sınırlandırılmıştır.



Şekil 4.184. Arnavutköy İskele Meydanı şema anlatımı, Çizim: Beste Erel, 2007



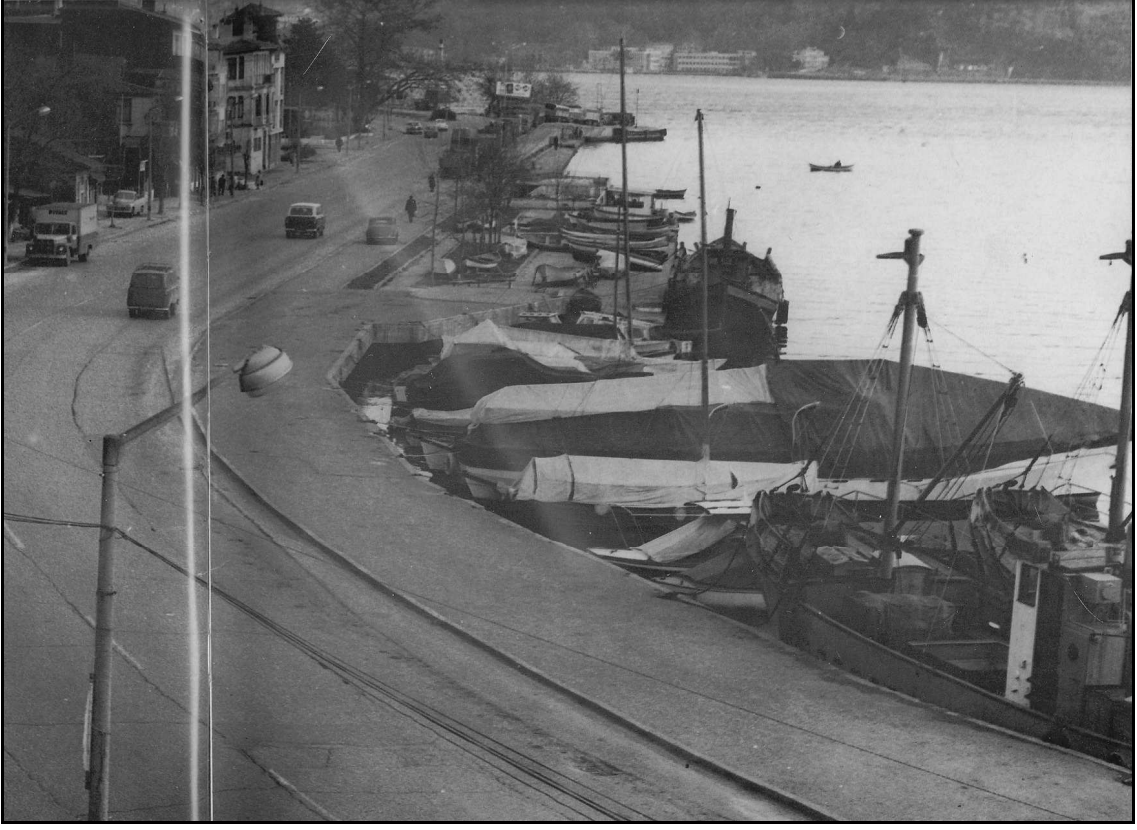
Şekil 4.185. Arnavutköy, (Tarihi bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi,



Şekil 4.186. Arnavutköy İskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007



Şekil 4.187. Arnavutköy kazıklı yol, Kaynak: www.megarevma.net, 2007

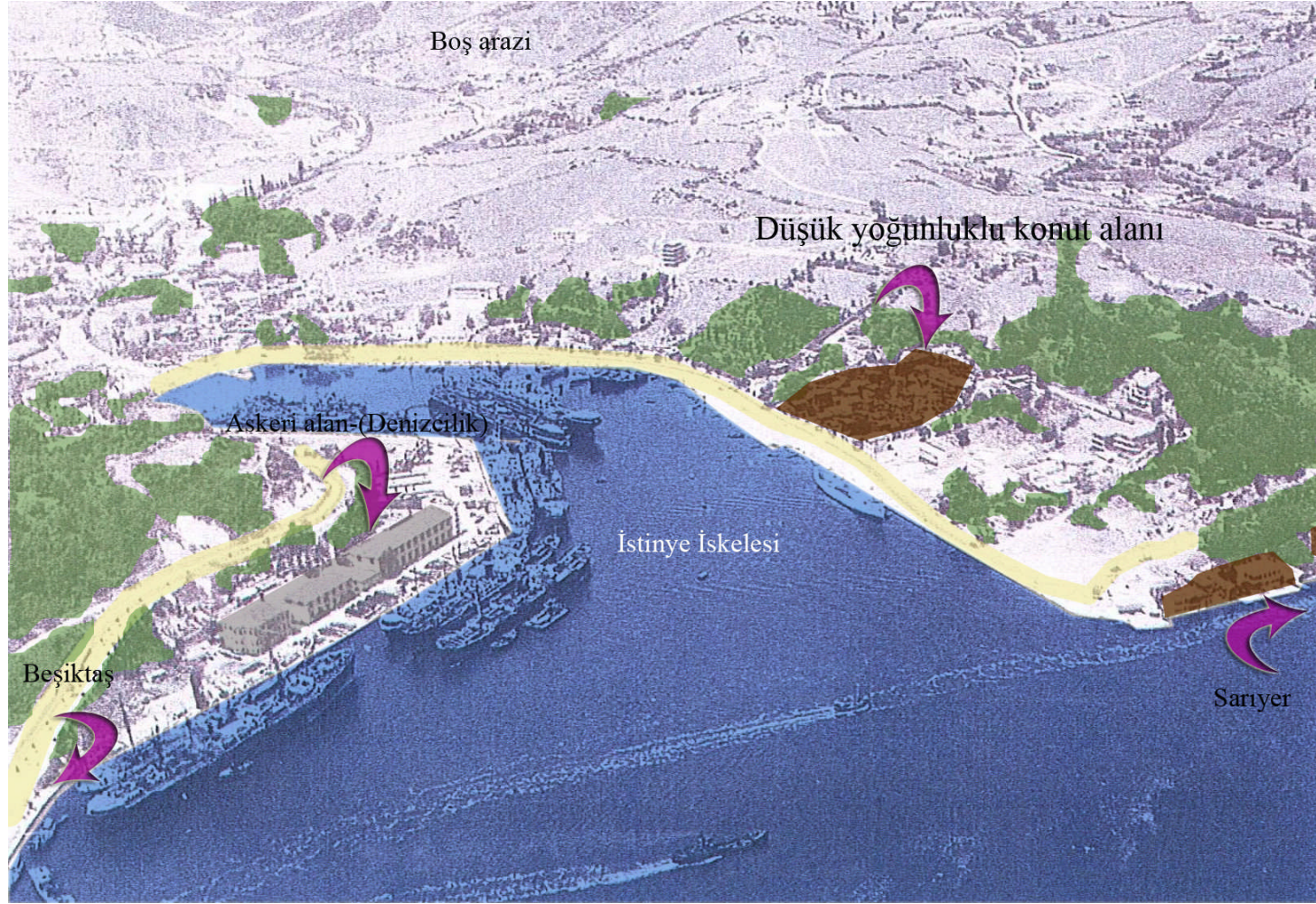


Şekil 4.188. Arnavutköy,(Tarihi bilinmiyor) Kaynak: İBB, Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, 2006

Tablo 4.21. Arnavutköy İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.11. İstinye İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.189. İstinye İskelesi ve İskele Meydanı, Kaynak: Şahenk, 1960

Şekil 4.190. İstinye İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

Lejand			
Konut Dokusu	Tarihi Eser	Sosyal Donatı	Surlar
Ticari Doku	Hazireler	Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	Duraklar
Dini Tesisler	Kentsel İmaj Öğeleri	Askeri Bölge	Kıyı Alanı
Eğitim Tesisleri	Doğal Kıyı Şeridi	Müzeler	Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
Depo Alanları	Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	Saraylar	İskeleler
Konaklama Alanları	Meydanlar		

4.4.11.1. Konumu

Avrupa yakasında yer alan semt, kuzeyde Yeniköy, güneyde Emirgan semtleriyle sınırlıdır. Semt, Boğaz'ın büyük koylarından biri olan İstinye Koyu'nun kuzey ve kuzeybatı doğrultusundaki sahil şeridinde ve yamaçlarında yerleşim gösterir (<http://tr.wikipedia.org>). Üstte ise Levent'e bağlanan alan, kara ulaşımında önemli bir noktada yer alır.

4.4.11.2. Tarihçe

İstinye Mahallesi idari olarak Sarıyer ilçesinin Yeniköy Bucağı'na bağlıdır. 18. yy.da İstinye'ye bakıldığı zaman Yeniköy'e kadar sahil boyunca bahçelerin, köşkların bulunduğunu görmekteyiz. Ayrıca İstinye Limanının, doğu-batı doğrultusunda yaklaşık olarak 1 mil uzunluğunda olduğu bilinmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

19. yy.da varlıklı kişiler koy boyunca yalılarda kalmaktaydı ve çayırılık alanlar mesire yeri olarak kullanılıyordu. Ayrıca 1849'da sabah ve akşam olmak üzere günde iki kez vapur seferleri yapılmıyordu. 1955'te İstinye Mahallesi'nin sahip olduğu geniş yerleşim alanı yeni muhtarlıkların eklenmesiyle daralmaya başlamıştır. 1965'ten 1990'lara kadar mahallenin nüfusu artmaya devam etmiştir. İstinye Mahallesi Boğaziçi'nde en çok değişim geçiren, şehirleşmenin hızla arttığı alanlardan biriydi (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

1950li yıllarda mahallenin taş ocaklarına yeni sanayi tesisleri eklenmiştir. Bunu izleyen yıllarda mevcut bulunan sanayi alanları da genişletilmiş, yenilenmiş ve ilk gecekondularda tesislerin yakınında yapılanmaya başlamıştır. 1965'ten sonra da İstinye ve civarında şehirleşme artan nüfusla birlikte devam etmiştir. 1952 de kurulan sağlık Ocağı 1967'de devlet hastanesine dönüşmüştür. Bu gibi gelişmeler, yaşanan büyüme ve kentleşmenin etkisiyle çeşitli bölgelerde de devam etmiştir. 1994'te İstinye'ye, Boğaziçi Yasasına göre öngörünüm ve daha sonra da geri görünüm alanında dahil olmak üzere yapı yasağı getirilmiştir. Ancak zaman içinde İstinye'de bu yasağa uyulmadığı için eski görünüm korunamamış ve betonarme yapılar artmıştır. 1983 yılında da Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca turizm amaçlı mevzii imar planı kapsamına alınmıştır. Buna bağlı olarak tersane dağıtılarak Pendik tersanesine nakledilmiştir. Daha sonra Danıştay tarafından durdurulan imar planında boşaltılan tersanenin yerine yeni bir yapı yapılmamıştır. İstinye koyu derin ve doğal bir liman olması nedeniyle,

gemilerin tamir, bakım, onarım işlerinin yapıldığı kalafat yeri ve tersane olarak kullanılabilmektedir. 1991 de Boğaziçi Yasası'yla İstinye koyundaki tersanede kaldırılmıştır (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4; <http://tr.wikipedia.org>).

4.4.11.3. Özellikleri

Alanda yerel ticaret ağırlıktadır. Aynı zamanda rekreatif kullanımı olan bir kıyı bölgesi olduğu için turistik anlamda da ticari birimler bulunmaktadır.

Meydan yalnızca yerel kullanıcıya hitap ettiğinden Beşiktaş ve Ortaköy kadar büyük bir alana sahip değildir. Kıyı ulaşımını kullananlar için bir aktarma noktası, semtliler içinse merkezi bir noktadır. Kullanıcı kapasitesini yerel halk ve kıyı alanını rekreatif amaçlı kullananlar oluşturmaktadır. Daha önceleri büyük bir tersaneye ev sahipliği yapan alan, günümüzde çevre kirliliği ile savaş vermektedir. Bununla beraber alan sıklıkla kullanılmaktadır. İskele meydanında bulunan çay bahçeleri, restoran ve benzeri alanlar kullanımı artırmaktadır.

Yaya ve araç sirkülasyonu sahil şeridiyle beraber devam etmektedir. Beşiktaş'tan Sarıyer yönüne devam eden kara ulaşımı üst bölgede Maslak yönünde erişim sağlar. Alana raylı sistem dışında tüm toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlanmaktadır. Kıyı ulaşımı da bölgede aktiftir. İETT'den alınan verilere göre İstinye vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 68 olarak belirlenmiştir (İETT,2006). Sunduğu fonksiyonel ve rekreatif olanaklar ve manzarasıyla tercih edilen bir noktadır. Boğaz'ın en güzel koylarından biridir.

Kıyı ile meydan bütünlük sağlamaktadır. Kıyı alanı balıkçılık yapanlar tarafından aktif olarak kullanılır. Koy içerisinde oluşan meydan yeşil doku ile bütünleşirken, çay bahçeleri, çocuk oyun alanı gibi kullanımları içermektedir. Form olarak lineer bir gelişim gösterdiği söylenebilir.



Şekil 4.191. İstinye 1960, Kaynak: Şahenk, 1960



Şekil 4.192. İstinye günümüz, Kaynak: www.kenthaber.com, 2007

4.4.12. Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı



Şekil 4.193. Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı, 1927 Kaynak: Pervititch, 2003



Şekil 4.194. Ortaköy İskelesi ve İskele Meydanı, 2006 Kaynak: www.sehirrehberi.ibb.gov.tr.

Lejand			
 Konut Dokusu	 Tarihi Eser	 Sosyal Donatı	 Surlar
 Ticari Doku	 Hazireler	 Kentsel Çalışma Alanları (Elçilik ve Yönetimler)	 Duraklar
 Dini Tesisler	 Kentsel İmaj Ögeleri	 Askeri Bölge	 Kıyı Alanı
 Eğitim Tesisleri	 Doğal Kıyı Şeridi	 Müzeler	 Ulaşım Ağı (Kara yolları-Demir yolları)
 Depo Alanları	 Yeşil Alanlar(Doğal Yeşil Alanlar,Parklar vs.)	 Saraylar	 İskeleler
 Konaklama Alanları	 Meydanlar		

4.4.12.1. Konumu

Avrupa yakasında bulunan alan, Boğaz köprüsünün hemen altında yer alır. Beşiktaş-Sarıyer sahil şeridi üzerinde yer alan bölgede kıyı ulaşımı da kullanılmaktadır. Ortaköy, İstanbul Boğazı'nın kıyısında, Beşiktaş ilçesine bağlı bir semttir (<http://tr.wikipedia.org>).

4.4.12.2. Tarihçe

Boğaziçi'nin Avrupa yakasında bulunan semt Beşiktaş ilçesine bağlıdır. Bizans döneminde semtin kıyılarında küçük balıkçı köyleri kurulmuş, manastırlar ve köşkler yapılmıştır. Rumlara ve Ermenilere ait manastırlar inşa edilmiştir. Tarihten bu yana Ortaköy'de farklı kültürlerin yaşaması, farklı yapılarında bir araya gelmesi alanda kendine has bir doku oluşturmuştur. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Ortaköy kıyılarında bulunan Yahudi ailelerine ait yalılardan bahsetmiştir. Daha sonra buradaki birçok yalı çeşitli zamanlarda çıkan yangınlar sonucu yok olmuştur (<http://tr.wikipedia.org>).

I. Süleyman döneminde (1520–1566) Türkler Ortaköy'e yerleştirilmiştir. Ortaköy'ün eski yapılarından biri de 1556 da, Mimar Sinan tarafından yapılan Ortaköy Hamamı'dır. 1871 yılında Abdülaziz tarafından yaptırılan Çırağan Sarayı için alan yaratmak üzere Beşiktaş Mevlevi hanesi ve Ortaköy'e kadar uzanan yalılar yıkılmıştır. Ortaköy'ün görünümünde ön planda olan yapılardan biride iskelenin arkasında meydanda mimari güzelliği ile de dikkat çeken Ortaköy Camii'dir. Abdülmecit, Ortaköy'ün imarına çok önem vermiş, köprü ve karakol da yaptırmıştır. Tarihi Damat İbrahim Paşa çeşmesi de semtin çevre düzenlemesi yapıldığı dönemde caminin karşısına taşınarak ortaya çıkarılmıştır. P.G. İnciciyan'ın Dünya Coğrafyası adlı kitabında Ortaköy'de birçok Ermeni mülkü olduğu söylenmiştir. Ortaköy vapur iskelesi sokağındaki Simon kalfa apartmanı da Balyan ailesine aittir ve buna örnek olarak verilebilir. 1989 da başlatılan proje çalışmalarıyla 19. yy. Osmanlı sivil mimarisinin özelliklerini taşıyan Ortaköy meydanı ve çevresi 1992 yılında yeniden düzenlenmeye başlanmıştır (<http://tr.wikipedia.org>).

Semtin ilgi odağı olmasında etkili olan farklı kültürel dokusu, üç dinin yapılarını bir arada uyum içinde bulundurmasıdır. Ortaköy'ün bu özelliğini korumak ve ortaya çıkarmak için kapsamlı bir proje hazırlanmıştır. Bununla birlikte semtin altyapı sorunları ele alınmıştır. Deniz kirlenmesinin önüne geçmek için atık sular başka yere taşınmıştır. Yapılan düzenleme

çalışmalarında organik sokak dokusu, iki veya üç katlı cumbalı dar düşey dikdörtgen pencere ve yapılarında bahçe olmaması gibi kendine has Ortaköy mimarisi korunmaya çalışılmıştır. Meydanda kurulan elişi, antika ve sanat pazarları, cafeleri, bar ve lokantaları mekanı canlı bir yer haline getirmektedir (İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 6; <http://tr.wikipedia.org>).

4.4.12.3. Özellikleri

Ortaköy turistik potansiyeli oldukça gelişmiş bir bölge olduğundan, alan ticari olarak da gelişmiştir. Özellikle iskele meydanı oldukça yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Sementin iç kesiminde de ticari alanlar bulunurken, daha iç kesimlerde buradaki konut dokusuna hitap eden bir kullanım görülür. Kıyı ve kıyıya yakın bölümde daha çok rekreatif kullanımlar yer almaktadır. Ayrıca alanda kültürel mekanlar da bulunmaktadır.

Ortaköy Meydanı geniş bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. İstanbul'un en önemli kıyı meydanlarından biridir. Ortaköy Camii ve köprünün oluşturduğu silüeti ile İstanbul için sembol olmuş bir mekandır. Dokusunu koruyan meydan, turistik anlamda oldukça tercih edilen bir mekandır. İskele meydanı semtin merkezidir. Kıyı ulaşımını kullananlar için bir aktarma noktasıdır. Kıyı alanında rekreatif kullanımı tercih eden kentliler için de merkezi bir nokta olduğu söylenebilir. Geniş bir kullanıcı kitlesine sahip olan alanda bir çok ticari mekan yer alırken, ayrıca meydanda da çeşitli satış birimleri bulunur. Bu satış birimleri çeşitlilikleriyle alana renk katarken, kimi zaman meydanı bir festival alanına çevirmektedir.

Kıyından erişim sağlayanları direk meydan karşılarken, meydanın etrafını belirli yapılar çevrelemektedir. Yapılardan sonra ana aksa geçilir. Ana aks üzerinden araç sirkülasyonu sağlanırken, alanda raylı sistem dışında bütün toplu taşıma araçları erişim olanağı sunar. İskele meydanından Boğaz turları düzenlenmektedir. Ayrıca şehir içi ulaşımında, Boğaz hattı mevcuttur. İETT'den alınan verilere göre Ortaköy vapurunun bir gün içerisindeki yolcu sayısı; 54 olarak belirlenmiştir (İETT,2006). Toplu taşıma ile erişim sağlanabilen alan, sunduğu rekreatif olanaklar ve güzel manzarasıyla bir çekim merkezi olmuştur.

Kıyı ve meydan bütünleşmektedir. Suyun aktif bir kullanımı olmasa da meydan kullanıcıları kıyı ile bütünleşmesinden ötürü bu alanı sıkça tercih etmektedirler. Çünkü alan eşsiz bir manzara sunmaktadır. Ayrıca çevrede bulunan çeşitli eğlence alanları da burayı çekici

kılmaktadır. Meydan parçalıdır. Bir kısmı iskele ile bütünleşirken, diğer kısmı Camii'nin arka bölümünde kalmaktadır. Ana yoldan binalarla ayrılan meydan yeşil doku, oturma birimleri, çocuk oyun alanı, ticari birimleri ile bir bütünlük sağlar. Ortaköy Camii alanda sembolik bir etki yaratmaktadır.



Şekil 4.195. Ortaköy balıkçılar, Kaynak: www.azizistanbul.com, 2006



Şekil 4.196. Ortaköy Camii, Kaynak: www.azizistanbul.com, 2006



Şekil 4.197. Ortaköy iskelesi, Kaynak: www.wowturkey.com, 2007

Tablo 4.22. Ortaköy İskele Meydanı Analiz Tablosu

[illegible]

4.4.13. Sonuç ve değerlendirme

Boğaziçi iskele meydanları, genel anlamda ele alındığında karakteristiklerini kısmen koruyabilmişlerdir. İskele meydanlarının sahip olduğu simgesel öğeler ve işlevler belli bölgelerde yaşatılmaktadır.

Belli alanlarda dolgu alanlar ve kazıklı yollarla kaybolan meydanlar iskele ile bağlantılı olarak canlandırılmalı ve bölgeye kazandırılmalıdır. Boğaziçi iskele meydanları tipik özellikleriyle kentin kimliğini oluşturan öğelerden olduğu için korunmalı ve çeşitli fonksiyonlarla canlandırılmalıdır.

V. SONUÇ

Tarihsel gelişim süreci içerisinde kıyı kentleri mekansal anlamda büyük değişimler ve gelişmeler göstermiştir. Sanayileşmenin devreye girmesiyle kıyı alanları bu gelişmelerden, olumsuz etkilenmiştir. Kentin tarihi alanları ve doğal kıyı bölgesi zamanla kaybolmaya başlamış ve kent-kıyı ilişkileri kopma sürecine girmiştir.

Bu süreç içinde ulaşım faktörü ile ortaya çıkan ve rekreatif anlamda yoğun bir kullanımı olan, kıyı alanlarının en canlı bölgeleri olarak nitelendirebileceğimiz iskele meydanları da mekansal anlamda kaybolmaya ve fonksiyonlarını yitirmeye başlamıştır. Liman fonksiyonu ile bağlantılı sanayinin desantralizasyonu ile beraber bu alanlar boşalırken, fiziksel anlamda büyük değişimler geçirmişlerdir. Bu bölgelerin hem fiziksel, hem de ekonomik anlamda canlandırılması gerekir. Kıyı-kent ilişkilerinin kopmaması için tüm kıyı şeridi boyunca kullanımların homojen bir dağılımının sağlanması, bu dağılım içerisinde iskele meydanlarının merkezi odak noktaları olarak yoğunlukla orantılı şekilde konumlandırılması gerekmektedir.

Geçmişten günümüze mekansal olarak değişim gösteren iskele meydanlarının çoğu meydan niteliklerini kaybetmiş, canlılığını, işlevini yitirmiş belirsiz doluluk-boşluklar, anlamsız yeşil dokuyla kaplanan dolgu alanlarına dönüşmüştür. Bu bağlamda İstanbul örneğini incelediğimizde, tarihi gelişim süreci içerisinde sürekli bir gelişim halinde olan kentte ekonomik, siyasi, fiziksel, teknolojik, yasal her türlü değişimden kıyı alanları direkt olarak etkilenmiştir. Zaman zaman kopma derecesine gelen kent-kıyı ilişkileri sürekli değişimlere maruz kalmış, canlandırma çalışmaları ile beraber yeterli bir fonksiyonellik kazandırılmamıştır. Burada kimi yerlerde iskelelerin artık eskisi kadar yoğun kullanılmamasının payı olduğu kadar kıyı şeridinde yapılan tasarım eksiklerinin de etkisi vardır. Oldukça büyük bir kıyı şeridine sahip olan İstanbul'da iskele meydanları da çeşitlilik göstermektedir. Tez kapsamında bu çeşitlilik kullanım yoğunluğu, mekansal özellikler, semt karakteristikleri, tarihi doku gibi özellikler doğrultusunda ele alınmış, tipolojik anlamda incelemek üzere merkezi iskeleler, Haliç iskeleleri ve Boğaz iskeleleri başlıkları altında farklı bölgeler araştırılmıştır.

Merkezi iskeleler, kentin en yoğun noktalarında bulunan, deniz ulaşımının etkili ve yoğun kullanımının olduğu, genellikle kıyı şeridini ticari dokunun karşıladığı alanlardır. Bu iskeleler

yoğunlukları ile orantılı olarak ulaşım ve ticaret anlamında ön plandaki semtlerde yer almaktadır. Tipolojik değişimlerini ele aldığımızda kentin gelişimiyle beraber bu alanlarda mekansal anlamda büyük değişimler olmuştur. Limana bağlı sanayi kullanımlarının olduğu süreç içinde alanlarda depo binaları ve sanayi tesisleri yer alırken, sanayinin desantralizasyonu ile beraber bu binalar yıkılmıştır. Günümüzde bu alanlar ağırlıklı olarak ulaşım odaklı kullanılmaktadır. Rekreatif olarak canlandırılması gereken bu bölgelerin tasarımlarla beraber fonksiyonel bir çeşitliliğe ihtiyacı vardır. Özellikle kent merkezlerinin oluşturan bu meydanlarda sosyal aktivitelerin yer alması kıyının yaşatılabilmesi için önemli bir faktördür. Günümüzde bu meydanlarda, tarihi dokudan yalnızca dini yapılar ve önemli mimari eserler kalmıştır. Merkezi iskeleler, gelişim süreçleri içinde teknolojik gelişmelerden direkt olarak etkilenen ve en çok nasibini alan mekanlardır. Hızlı kentleşmeyle beraber bu alanlar da insan ölçeğini aşan yapılar ve doğal bir alan olan kıyı arasında, sert zeminlerden oluşan bir geçiş bölgesi olmaktan öteye gidememiştir.

Haliç iskelelerini ele aldığımızda, İstanbul metropoliteninin genelinin dışında kalan Bizans'tan bu yana hem kent hem de kıyı şeridi olarak sürekli bir gelişim ve kullanım halinde olan bir bölgeyi inceliyoruz. Bu bölgede Bizans döneminden bu yana deniz ulaşımında aktif olarak kullanılan iki iskele merkezi iskeleler başlığı altında ele alınmıştır. Eminönü ve Yenikapı iskeleleri dışındaki iskeleler ise ulaşım anlamında çok yoğun bir kullanıma sahip olmamakla beraber, bu alanlarda kıyı dolgu alanlarıyla, tarihi dokudan gittikçe uzaklaştırılmıştır. Gravürlerden anlaşıldığı üzere bu durum silüet üzerinde de belli farklılıklar yaratmıştır. Bölgelerin iskele meydanları 20. yy. başında meydan niteliklerini yitiren ve belli bir kullanım yoğunluğuna sahip alanlarken, bugün kent dokusu içerisinde neredeyse birer ölü nokta haline gelmiştir. Sahil şeridi belli oranda rekreatif amaçlarla kullanılırken genel olarak yoğun bir yeşil doku oluşturulmuş ve meydanlar niteliklerini kaybetmiştir. Dönem içerisinde kent sınırları tarihi yapıdan ibaret olup, daha küçük ölçekte bir gelişme söz konusu olduğundan iskele meydanları ve kent meydanları bu kapasiteyi karşılayacak ölçekte, yeterli alanlardı.

Tarihi dokunun içerisinde yer alan bu meydanlar yine kıyı şeridinin homojen fonksiyon dağılımı içerisinde belli özelliklerini ve sınırlarını korumalı, meydan nitelikleri yeniden kazandırılmalıdır. Bölgede tarihi yapılar korunmamış ve burası bir çöküntü bölgesine dönüşmüştür, kıyı alanındaki işlevsizlik de bu bölgelerin yenilenme şansını yitirmiştir. Kıyı şeridinde odak noktalarını oluşturan meydanlar, ulaşım fonksiyonunun dışında kentsel mekan

olarak dinlenme ve eğlenme gibi ihtiyaçlara da cevap vermelidir. Ayrıca bölgenin tarihi özellikleri turistik anlamda ön planda olduğundan, alanda kentin tarihini ve karakteristiklerini yansıtan belirli sergiler ve seyir aktiviteleri de gerçekleştirilebilir.

Boğaziçi İskeleleri adı altında ele alınan bölüm ise, İstanbul'un gelişimi ağırlıklı olarak Osmanlı döneminde başlayan ve günümüze dek süren bir bölgesi incelenmektedir. Geçmişten günümüze dillere destan güzelliği ile doğu masallarına konu olan bir alandır. Eşsiz güzellikteki yalıları ve tarihi yapıların camileri, sarayları ile birleşen yeşil doku içerisinde cenneti andıran bir kent olarak anlatılan Boğaz bugün uğradığı değişimlerle bundan çok farklı bir yerdedir. Boğaziçi iskele meydanları bu belli karakteristikler içinde belki de özelliklerini kısmen de olsa en iyi koruyabilen mekanlardandır. Birçoğu meydan fonksiyonunu yitirmiş olsa da, bir kısım iskele meydanı hala varlığını sürdürmektedir. Camii, çeşmesi, anıtsal nitelikteki ağaçlarıyla tipik özellikleri olan iskele binasının önünde sınırlanan bu meydanlar günümüzde hala fonksiyonel olarak kullanılmaktadır. Bazıları ise dolgular ve kazıklı yollarla kaybolmuştur. İnsanların ulaşım fonksiyonu dışında İstanbul'un eşsiz manzarasını izlemek için rağbet ettikleri Boğaz'ın nefes aldığı noktalar olan iskele meydanları oldukça işlek, canlı bölgelerdir. Kentin her bölgesinden bu alanlara oldukça rağbet vardır. Rekreatif olarak yoğun kullanım söz konusudur.

Sonuç olarak İstanbul kıyı şeridinin canlandırılması, aynı zamanda korunması bölgeden bölgeye farklılık gösterirken, meydanların niteliklerini tekrar kazanabilmeleri için belirli sınırları, işlevleri, sürpriz mekanları olması gereklidir. Ayrıca içinde bulundukları doku ile uyumlu bir ölçekte olmaları gerekir. Günümüzde kentlerde doğal alanlara olan ihtiyacın artmış olması, kıyı alanının bu aşamada ne kadar önemli bir noktada olduğunu göstermektedir. Kıyı alanların kente kazandırılması ve en yoğun kullanımın olduğu iskele meydanlarının canlandırılması kentin görünümünü ve bu alanların kullanımını geliştirecektir. Şehrin önemli simgelerinden olan iskele meydanlarının genel karakteristiklerini korumaları, hızlı bir şekilde gelişen kentin bu bağlamda kimliğini korumasını sağlayacaktır.

KAYNAKLAR:

Abram J., (2007), Auguste Perret'nin yeniden inşa ettiği kent, La Havre, Garanti Galerı Sergi, İstanbul.

Alkay, E.,(1995), Kentsel peyzaj ögesi olarak kıyı mekanı ve Bandırma üzerine bir inceleme,İTÜ Fen Bilimleri Enst.,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Alter, S. (1984), Peyzaj planlama açısından İstanbul kıyı bandında dolgu alanların rekreasyonel kullanışları üzerine bir araştırma (Yedikule,Mermerkule dolgu alanı ve gazhane alanı düzenleme çalışması), Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama / Peyzaj Planlama, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Altınçekiç H., (2002-2003), Davranış psikolojisi ders notları, İstanbul Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Aran S. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Arslan N., (1992), Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul (18. Yüzyıl Sonu ve 19. Yüzyıl), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları

Aslan D., (1989), Peyzaj Planlaması Açısından İstanbul Boğazı'nın Yeşil Dokusu Tarihi Süreci ve Halkın Kullanımına Açılmış Rekreatif Alanların İrdelenmesi, Yıldız Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama / Peyzaj Planlama, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Atatürk Kitaplığı Arşivi, 2006–2007

Aysu Ç. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Balcı, D., (2002), Kentsel Kıyı Mekanı Düzenleme Sorunlarının Kadıköy- Kartal Sahil Yolu Güzergahı Kıyı Kullanımı Örneklemeyle İrdelenmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen

Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü / Mimari Tasarım, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Balta, H.S.,(1986), Çevre sistemi içinde iskele meydanları ve mimari psikolojisi değerlerinin incelenmesi (Kadıköy üzerine örneklemeler), Yıldız Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Baraz, M. R. H., (1994), Teşrifat Meraklısı Beyzade Takımının Oturduğu Bir Kibar Semt Beylerbeyi, Cilt II, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No: 16.

Barış, G. (1994), Tophane-Dolmabahçe kıyı bandın örneğinde kent insanı-deniz ilişkilerini düzenleme açısından bir deneme. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü / Mimari Tasarım, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Berberoğlu U., (2004), Haliç Kıyılarındaki Yeni Düzenlemeler ve Kıyı Parklarının Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Bilgin, S., (1995), Türkiye’de Kentsel Mekanın Yönlendirilmesinde Kent Planlama-Kentsel Tasarım İlişkileri, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir Bölge Planlama, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Bilgin, T. M., (2003), Kıyı bantlarının düzenlenmesinin kentsel tasarım yaklaşımı içinde ele alınması, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Birkan Ç., Özkan S., Gürsel E., Arel A., (2005), Selçuk Batur için mimarlık yazıları, TMMOB Mimarlar Odası.

Breen A., Rigby D., (1996), The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story, C.S. Graphics Pte. Ltd. , Singapore

Broadbent, G., (1990), Emerging Concepts in Urban Space, VNR Press, London.

Carmona M., Heath T., Oc T., Tiesdell S., (2003), Public Places-Urban Spaces, The dimensions of urban design, Architectural Pres, Elsevier.

Çepel, N., (1995), Çevre Koruma ve Ekoloji Terimleri Sözlüğü, Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı Yayınları 6.

Çınar S., (1994), Kentsel Alanlarda Mekan Organizasyonu Ve Beyazıt Çevresinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul

Çubuk ve diğerleri, Çubuk, M., Yüksel G., Karabey H., Yapı Dergisi, No:30, Kasım-Aralık, 1998.

Dizdaroğlu, D., (2005), Boğaziçi iskele meydanları-Anadolukavağı ve Rumelikavağı meydanlarının rekreasyonel potansiyellerinin değerlendirilmesi, İTÜ Fen Bilimleri Enst., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Dostoğlu, N. T., (2007), Kentler ve meydanları, Mimarlık Dergisi, Mimarlar Odası, sayı: 334, Dünya Yayıncılık A.Ş.

Dosya: Kıyı Kullanımı, Kıyı Mimarisi, (2006), Mimar. ist, Üç Aylık Mimarlık Kültürü Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 19: 33-64

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 3: “Deniz Ulaşımı”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “İskeleler”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “Kadırga”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 3: “Deniz Ulaşımı”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 3: “Harem”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “Kadıköy”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 7: “Üsküdar”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 2: “Beşiktaş”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “Kabataş”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 3: “Eminönü”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 7: “Yenikapı”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 1: “Ayakapı”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 1: “Ayvansaray”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 2: “Balat”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 3: “Fener”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 1: “Anadolu Hisarı”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 2: “Beylerbeyi”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 2: “Çengelköy”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 2: “Çubuklu”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “Kandilli”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “Kanlıca”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 5: “Kuzguncuk”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 6: “Salacak”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 7: “Vanıköy”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 1: “Arnavutköy”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 4: “İstinye”

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, Cilt 6: “Ortaköy”

Eldem, S. H., (1986), Türk Evi, Osmanlı Dönemi II, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı

Eldem, S., (1994), Boğaziçi Yalıları Anadolu Yakası II, Vehbi Koç Vakfı, İstanbul.

Erinç S. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Erkan, N. Ç., (1996), Şehir ve Bölge Planlama 1 Ders Notları, Zekai Görgülü, (2004), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Erkök, F.,(2002), Kentsel bileşenleri ve kıyı kenti kimliği bağlamında İstanbul'un öznel ve nesnel değerlendirmesi, İTÜ Fen Bilimleri Enst.,Doktora Tezi, İstanbul.

Ertuğ N., (2001), Osmanlı döneminde İstanbul deniz ulaşımı ve kayıkçılar, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara

Eyice S. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Fisher B., Gordon L. A., Holst L., Krieger A., McMillan G., Rafferty L., Schiffman E. S., (2004), Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute, Washington, 2004

From Konstantiniyye To İstanbul, (2006), Photographs Of The Rumeli Shore Of The Bosphorus From The Mid XIXth to XXth Century, Pera Müzesi

Gelişim Hachette, (1993), Alfabetik Genel Kültür Ansiklopedisi, Cilt 7: 2480–2483

Gelişim Hachette, (1993), Alfabetik Genel Kültür Ansiklopedisi, Cilt 12: 4321–4325

Giritlioğlu, C. (1991), Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ, İstanbul

Gospodini A., (2004), Urban Morphology and Place Identity in European Cities: Built Heritage and Innovative Design, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly, Volos, Greece

Gül, A., (1989), Kapalı Kentsel Dış Mekanları Düzenleme İlkeleri, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir Bölge Planlama, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Gülay S.M., (1983), Boğaziçi Rumeli Yakası Kıyı Bandında Arazi Kullanımı ve Öneriler, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Güngör Ö., (1994), Yeni İmar Yasası Döneminde İstanbul Kıyı Bandındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Gürler E., (2004), 1980 sonrası kentsel dönüşüm sürecinde küresel perspektiften İstanbul örneği: Kent içi tarihi alanların yeniden üretim modelleri, Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumu:Değişen-Dönüşen Kent Ve Bölge, Ankara

Hall A. C., (1997) “Dealing with Incremental Change: An Application of Urban Morphology to Design Control”, Journal of Urban Design, Vol. 2, No. 3, Carfax Publishing Ltd

Hidenobu J., (1993), Italian Aquascapes, Process Architecture Co., Ltd., Japan

<http://ansiklopedi.turkcebilgi.com>

<http://tr.wikipedia.org>.

Işıkpınar E. M. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

IETT Genel Müdürlüğü, (29 Mayıs 2006), Toplu Ulaşım Müdürlüğü, Akbil Değerleri

III. Ulusal Tasarım Kongresi: Türkiye’de Tasarımı Tartışmak, (2006), İTÜ, Bildiri Kitabı, İstanbul

İBB, (2007), 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporları, Ticaret ve Hizmetler Sentezi, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, İstanbul

İBB Tarihi Çevre Müdürlüğü Arşivi, (2007)

İnan, S. (2005), Boğaziçi Kıyı Alanlarının Rekreatyoneel Açısından Değerlendirilmesi. İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

İstanbul Bülteni, (2005), Şehir Tarihçesi, Eski İstanbul’da Ulaşım 1, İBB Yayınları

İstanbul Limanı, (1986), İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası

İstanbul’un “ilk”leri, “en”leri, (2003), Kentim İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İstanbul’un ilçe ve semt isimleri-II, (2006), İBB, Kültür A.Ş. , İstanbul

Karabey, H., (1978), Kıyı mekanının tanımı,ülkesel kıyı mekanının düzenlenmesi için bir yöntem önerisi, M.Sinan M.S.Ü. YAYINLARI,İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi.

Karaman A., (1987-1995), Bildiriler, M.S.Ü., Mimarlık Fakültesi

Karaman A., (1998), Kentsel Tasarım Yazıları, Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Kayra ve diğerleri, Kayra C., Üyepazarcı E., (1993), Kandilli-Vanıköy- Çengelköy Mekanlar ve Zamanlar, İBB Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, No:13.

Keleş ve diğerleri, Keleş, R., Hamamcı, C., (1993), Çevre Bilim, İmge Kitabevi.İstanbul.

Kılıç, A. (1999), Kıyıdan Geri Çekilme sürecinde kent-kıyı ilişkisi kentsel kıyı tanımı ve bu kavrama dayalı kentsel kıyı geliştirme stratejileri: İstanbul Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama, Doktora Tezi, İstanbul.

Kıyı Kanunu, Kanun Numarası: 3621, Kabul Tarihi: 04.04.1990, Resmi Gazete Sayısı:20495

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, (03.08.1990), Resmi Gazete Sayısı: 20594

Kızılkaya B., (1999), İstanbul Boğaziçi Anadolu Yakası Kıyı Mekanları, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kökten, N. (1996),Kadıköy İnciburnu-Modaburnu Kıyı Dolgu Alanının İncelenmesi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü / Mimari Tasarım, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Krier, R., (1979), Urban Space, Academy Editions, London.

Kuban D., (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Mahir, B., (2000), Sular Çağırdı Bizi, TRT Arşivi.

Mesutoğlu, M.,(2001), Kentsel Mekan Olarak Meydan ve morfolojik özellikleri, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir Bölge Planlama, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Monge F., (2004), Port Cities, Institute of History, Spanish Council for Scientific Research (CSIC), Review essays, Joint Editors and Blackwell Publishing Ltd., Madrid

Morris, A.E.J.(1994), History of Urban Form Before the Industrial Revolutions, Pearson Education Limited, Third Edition.

Musayev, E., (2003), Kentsel kıyı dolgu alanları kullanımı çerçevesinde Yalova 17 Ağustos kıyı parkının peyzaj planlama ve tasarım açısından irdelenmesi, İTÜ Fen Bilimleri Enst.,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Müftüler, E., (2005), Boğaziçi iskelelerindeki işlevsel değişimin mekansal etkileri, İTÜ Fen Bilimleri Enst., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Müller W. W. , (2003), Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul

Müller Wiener W., (2002), İstanbul'un tarihsel topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Özer M. N., Ayten M. A., (2005), Kamusal odak olarak kent meydanları, Planlama-TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Kenti Tasarlamak, Sayı:3

Özertim B., (), Tarihsel Çevrenin Korunması ve İnsan Ölçeğinde Yola Bağlı Mekan Oluşumlarının Tipolojisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İzmir

Pamay B. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Pendik Belediyesi, (1992), Tuzla – Merkez Kıyı Bandı Tasarım Anlatımı, İstanbul.

Pervititch, J., (2003), Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, (1922-1945), Tarih Vakfı Yayınları

Raymond W. Gastil, (2002), Port Cities, Beyond the Edge, New York's Waterfront. New York: Van Alen Institute and Princeton Architectural Press."

Sakaoğlu N., (1996), Liman Kentleri, Osmanlı Kentleri Ve Yabancı Gezginler, İstanbul

Sakaoğlu, N., (2007), Tarih Uzmanı Necdet Sakaoğlu ile kişisel görüşme

Salman Y., (2003), Boğaziçi Tarihi Sit Alanının Yok Olma Süreci Ve Kalan Sınırlı Değerlerin Korunma Olasılıkları, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Restorasyon Programı, İstanbul

Serdaroğlu, Ü., Sinemoğlu N., İşözen E., (1987), Üsküdar Meydanı Kentsel Tasarım Proje Yarışması:Şartname ve Analitik Etüdler, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul.

Sitte, C.,(1945), The Art of Building Cities, Reinhold Pub. Corp., New York.

Şahenk, H., (1960), Hilmi Şahenk Fotoğraf Arşivi

Şahinler, O., (1964), Merkezi İtalyada ortaçağ şehirlerinin meydanlarına ve çevre mahallelerine ait bir etüt, İstanbul,Güzel Sanatlar Akademisi

Şehsuvaroğlu H., (1963), Boğaziçi'ne dair, İstanbul.

Şener, G. (1987), Kent içi Rekreasyon Alanları ve Dalyan – Bostancı Kıyı Düzenleme Örneği, Yıldız Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü / Yapı Bilgisi Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Tanpınar A. H., (1946), Beş Şehir, Yapı Kredi Yayınları

Taylor J., (2001), İmparatorlukların başkenti İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, (2007), Belgelerle Şirket-i Hayriye Sergisi, Karaköy İskelesi, İstanbul

Temel Britannica, (1993), Temel eğitim ve Kültür Ansiklopedisi, Ana Yayıncılık A.Ş., Cilt 18: 313-316

Turgut, N., (1999), Meydanlarda Çevresel Zenginlik ve Görsel Uyum Analizi: Sultan Ahmet Meydanı Üzerine Bir İnceleme, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Uçak, İ., (2000), Meydan mekanlarını oluşturan peyzaj öğeleri : Ortaköy Meydanı ve Bakırköy Özgürlük Meydanı üzerine bir inceleme, İTÜ Fen Bilimleri Enst.,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Uzun, A.,Erdem, N., Bekiroğlu S.,(1999), İstanbul Boğaziçi İskele Meydanları, İstanbul Üniversitesi,Orman Fak.,Peyzaj Teknikleri Anabilim Dalı,Araştırma,İstanbul.

Ünlü A., (1998), Çevresel Tasarımda İlk Kavramlar, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Baskı Atölyesi

Woolley H. , (2003), Urban Open Spaces, Everest Printing Company, Hong Kong

Woolley, H.E.,(1956),Urban Open Spaces,New York,Spon Pres

Yaltırık F. , Uluocak N. , (1973), İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği

Yenen, Z., (2004), Şehirsiz Tasarım Dersi Ders Notları, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Yenen, Zekiye (1993), Türk Kentinde Açık Alan Olgusuna Analitik Bir Yaklaşım, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.alibeykoy.net>

www.azizistanbul.com

www.bumerangrentacar.com.

www.dergi.istanbul.gov.tr.

www.fig-st-die.education.fr.

www.iett.gov.tr.

www.internationalcookingschool.com

www.istanbul.com

www.istanbul.net.tr

www.istanbul.gov.tr.

www.kadikoytimes.com

www.kenthaber.com

www.kkgm.gov.tr.

www.klickistanbul.com

www.lehavrepassions.canalblog.com.

www.megarevma.net

www.planlama.org.

www.pps.org.

www.sehirrehberi.ibb.gov.tr

www.sihirlitur.com

www.thehulpertgroup.com

www.thy.com.tr

www.uskudar-bel.gov.tr.

<http://www.uskudarim.org>

www.wowturkey.com.