**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

# HALİÇ KIYI ŞERİDİNDE SANAYİLEŞME İLE ORTAYA ÇIKAN KENTSEL DÖNÜŞÜM

Y. Mimar Restoratör Gülin Işık YILMAZ

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Rölöve Restorasyon Programında Hazırlanan**

**DOKTORA TEZİ**

**Tez Savunma Tarihi :** 17 Mart 2008
**Tez Danışmanı :** Prof Dr. E. Füsun ALİOĞLU (YTÜ)
**Jüri Üyeleri :** Doç. Dr. Berrin ALPER (YTÜ)
**:** Doç. Dr. Yegan KAHYA (İTÜ)
**:** Prof. Dr. Nur Akın (KÜ)
**:** Doç. Dr. Can Binan (YTÜ)

**İÇİNDEKİLER**


Sayfa

KISALTMA LİSTESİ ..... v

ŞEKİL LİSTESİ ..... vi

ÇİZİM LİSTESİ ..... xii

ÖNSÖZ ..... xiii

ÖZET ..... xiv

ABSTRACT ..... xv

1. GİRİŞ ..... 1

2. HALİÇ MERKEZİNDE İSTANBUL'UN TARİHSEL GELİŞİMİ ..... 5

2.1 Haliç ve Çevresinin Coğrafi ve Topografik Yapısı ..... 5
2.2 Tarihsel Gelişim ..... 9
2.2.1 Bizans Öncesi Dönem ..... 9
2.2.2 Doğu Roma / Bizans İmparatorluğu Dönemi (395-1453) ..... 13
2.2.3 Osmanlı Dönemi ..... 15
2.2.3.1 Klasik Dönem Öncesi (15 yüzyıl sonu-16. yüzyıl başı) ..... 15
2.2.3.2 Klasik Dönem (16-17. yüzyıllar) ..... 16
2.2.3.3 Batılılaşma Dönemi ..... 19
2.2.4 Cumhuriyet Dönemi ..... 23

3. 19. YÜZYIL ÖNCESİNDE HALİÇ KIYI BÖLGESİNİN GELİŞİMİ ..... 25

3.1 Yönetim Bölgesi ..... 25
3.1.1 Bizans Dönemi Öncesi ..... 25
3.1.2 Bizans Dönemi ..... 26
3.1.3 Osmanlı Dönemi ..... 28
3.1.3.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 28
3.1.3.2 Klasik Dönem ..... 30
3.1.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 35
3.2 Liman-Ticaret-İmalathane Bölgeleri ..... 38
3.2.1 Bizans Öncesi Dönem ..... 38
3.2.2 Bizans Dönemi ..... 39
3.2.3 Osmanlı Dönemi ..... 47
3.2.3.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 47
3.2.3.2 Klasik Dönem ..... 51
3.2.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 63
3.3 Yerleşim Bölgeleri ..... 66
3.3.1 Bizans Öncesi Dönem ..... 66

3.3.2 Bizans Dönemi ..... 67
3.3.3 Osmanlı Dönemi ..... 72
3.3.3.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 72
3.3.3.2 Klasik Dönem ..... 79
3.3.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 91
3.4 Sanayi Bölgesi ..... 98
3.4.1 Bizans Dönemi ..... 98
3.4.2 Osmanlı Dönemi ..... 99
3.4.2.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 99
3.4.2.2 Klasik Dönem ..... 101
3.4.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 103
3.5 Sayfiye Alanları ..... 108
3.5.1 Bizans Dönemi ..... 108
3.5.2 Osmanlı Dönemi ..... 108
3.5.2.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 108
3.5.2.2 Klasik Dönem ..... 109
3.5.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 111
3.6 Kutsal Alanlar ..... 117
3.6.1 Bizans Dönemi ..... 117
3.6.2 Osmanlı Dönemi ..... 118
3.6.2.1 Klasik Dönem Öncesi ..... 118
3.6.2.2 Klasik Dönem ..... 119
3.6.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar ..... 120
3.7 Bölüm Sonu Değerlendirmesi ..... 120

4. 19. YÜZYILDA HALİÇ KIYI BÖLGESİNİ KENTSEL DÖNÜŞÜME HAZIRLAYAN GELİŞMELER ..... 136

4.1 Osmanlı Devleti'nin Sanayileşme Girişimleri ..... 136
4.1.1 Tanzimattan Önce Osmanlı Sanayisinin Durumu ..... 136
4.1.2 Tanzimattan Sonra Sanayileşme Girişimleri ..... 141
4.2 Osmanlı Dönemi'nde Yapılan Kentsel Planlama Çalışmaları ve Haliç'e Etkileri 146
4.2.1 Tanzimattan Önce Planlama Girişimleri ..... 146
4.2.2 Belediyede ve Kent Yapısında Örgütsel Değişim ..... 147
4.2.3 Tanzimat'tan Sonra Yapılan Planlama Girişimleri ve İmar Hareketleri ..... 152
4.2.4 Ulaşımdaki Gelişmeler ..... 159
4.3 20. yüzyıl başında Haliç İşlevlerinin ve Siluetinin Değişimi ..... 170
4.3.1 Yönetim Bölgesinin Değişimi ..... 170
4.3.2 Yerleşim Bölgeleri ..... 172
4.3.3 Ticaret-İmalathane ve Liman Bölgeleri ..... 180
4.3.4 Sanayi Bölgesi ..... 185
4.3.5 Sayfiye Bölgesi ..... 200
4.4 Bölüm Sonu Değerlendirmesi ..... 203

5. CUMHURİYET DÖNEMİNDE HALİÇ KIYI BÖLGESİNDE GERÇEKLEŞEN KENTSEL DÖNÜŞÜM ..... 210

5.1 Cumhuriyet Döneminde Kentsel Planlama Çalışmaları ve Haliç'e Etkileri ..... 210
5.1.1 1923-1945 Döneminde Yapılan Planlamalar ..... 210

5.1.1.1 1933-Elgötz-Agache-Lambert Planları ..... 212
5.1.1.2 Martin Wagner'in Raporu ..... 220
5.1.1.3 Prost Planı ..... 222
5.1.2 1950-1960 Döneminde Yapılan Planlamalar ve Uygulamalar ..... 241
5.1.3 1980'den Günümüze Yapılan Planlamalar ve Yapılan Uygulamalar ..... 254
5.2 Kentsel Dönüşüm Sonrasında Haliç Güney Kıyı Bölgesi'nin Fiziksel Durumu ..... 254
5.3 Bölüm Sonu Değerlendirmesi ..... 269
6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ ..... 277

KAYNAKLAR ..... 282

ÖZGEÇMİŞ ..... 291

## KISALTMA LİSTESİ

| | |
|---|---|
| Çev. | Çeviren |
| Derl. | Derleyen |
| Ed. | Editör |
| Haz. | Hazırlayan |
| İBB | İstanbul Büyükşehir Belediyesi |
| İMP | İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi |
| İTÜ | İstanbul Teknik Üniversitesi |
| MSÜ | Mimar Sinan Üniversitesi |
| Vd. | Ve diğerleri |
| Bkz. | Bakınız |
| TMMOB | Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği |

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 Haliç çevresinin topografik haritası (İMP arşivi). 8
Şekil 2.2 Schhedel'e ait panoramada 1493 yılında kentin görünümü (Kayra, 1990a: 65) 16
Şekil 2.3 Piri Reis'e ait İstanbul Gravürü, 1521 (Kayra, 1990a: 67) 17
Şekil 2.4 Matrakçı Nasuh'un İstanbul minyatürü, 1532 ((Kayra, 1990a: 67). 18
Şekil 2.5 Kauffer'in İstanbul Haritası'nda şehrin gelişimi ve Haliç, 1776 (Atatürk Kitaplığı) 20
Şekil 2.6 Moltke'nin haritasında Haliç ve çevresi, 1839 (Atatürk Kitaplığı) 22
Şekil 3.1 Antik dönemde Bizantion Kenti'nin taslak çizimi (Müller-Wiener, 2001: 17) 25
Şekil 3.2 Konstantinopolis'in 8-12. yüzyıllardaki önemli yapıları (Müller-Wiener, 2001: 25) 27
Şekil 3.3 Bizans canlandırması, saray ve Haliç'ten detay (İMP arşivi) 28
Şekil 3.4 Topkapı Sarayı'nın Fatih Dönemi'ndeki Durumu (Eldem ve Akozan, 1981: L4) 29
Şekil 3.5 M. Lorichs'in Haliç panoramasında (1559) Yalı Köşkü'nün ilk halini gösteren detay (Eldem, 1964, 1:172) 31
Şekil 3.6 Francesco Scorella'nın 17. yüzyıl ikinci yarısını gösteren gravüründe Topkapı Sarayı'nın Haliç'ten görünüşü (Eldem ve Akozan, 1981, L:160). 32
Şekil 3.7 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Sarayburnu ve sarayın görünümü. "3" numara ile Aya Sofya gösterilmiştir (İMP arşivi) 33
Şekil 3.8 Grelot'un 1680 yılında tamamladığı, sarayın Haliç cephesi gravürü (Eldem ve Akozan, 1981, L:162). 34
Şekil 3.9 Topkapı Sarayı Haliç siluetinin 17. yüzyıl ikinci yarısındaki restitüsyonundan detay (Eldem ve Akozan, 1981, L:28). 35
Şekil 3.10 C. Gouffier'e ait gravürde (18. yüzyıl) merasim sırasında Yalı Köşkü (Beyazıt Kütüphanesi Arşivi) 36
Şekil 3.11 C. Gouffier'e ait gravürde (18. yüzyıl sonu) Sepetçiler ve Yalı Köşkleri (Eldem, 1964, 2: 341) 36
Şekil 3.12 Melling'in Gravüründe Sarayburnu'ndan detay (Melling, 1969, no:7) 37
Şekil 3.13 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Sarayburnu kıyılarından detay (Melling, 1969) 38
Şekil 3.14 Schneider'in çiziminde Prospharios Limanı (Schneider, 1950: 105) 40
Şekil 3.15 Schneider'in çiziminde Neorion Limanı (Schneider, 1950: 104) 41
Şekil 3.16 15. yüzyıl sonlarında Haliç Limanı'nın görünümü. Vavassore'nin gravüründen (1550) detay (Müller-Wiener, 1998: 1). 50
Şekil 3.17 Lorichs'in gravüründe (1559) Beyazıt Camisi ve Haliç Limanı (Müller-Wiener,

1998: 54). ..... 53
Şekil 3.18 İstanbul'da 17. yüzyılın ikinci yarısında başlıca dolaşım eksenleri ve ticari alanlar (Mantran, 1999, 2: Harita 4). ..... 54
Şekil 3.19 17. yüzyılın ikinci yarısında Haliç'te iskeleler (Mantran, 1990, 2: Harita 9) ..... 56
Şekil 3.20 17. yüzyılın ikinci yarısında imalatçı ve zanaatkar esnafın yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 11) ..... 57
Şekil 3.21 17. yüzyılın ikinci yarısında tüccar ve toptancı esnafın yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 12) ..... 57
Şekil 3.22 17. yüzyılın ikinci yarısında gıda pazarı ve ticaret yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 13) ..... 58
Şekil 3.23 Grelot'un 1680 tarihli gravüründen detay, Haliç Limanı (Grelot, 1683: 57). ..... 58
Şekil 3.24 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Eminönü kıyıları (En sağda, 8 numara ile Süleymaniye Camisi betimlenmiştir) (Cezar, 2002: 153). 60
Şekil 3.25 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Unkapanı, Cibali kıyıları, sağ tarafta (15 numara ile göterilen) Yavuz Selim Camisi (Cezar, 2002: 153). ..... 60
Şekil 3.26 Melling'in gravüründe Sirkeci ve Eminönü kıyılarından detay (Melling, 1969, no:7) ..... 64
Şekil 3.27 Buodelmonte'nin gravüründen (1422) detay (Kayra, 1990b: 21). ..... 71
Şekil 3.28 Ali Saim Ülgen Haritası'nda Fatih Devri'nde Eyüp yerleşmesi (Ülgen, 1939)..... 75
Şekil 3.29 Melchior Lorichs'in İstanbul gravüründen (1559) bir kesit. Haliç'ten Süleymaniye Külliyesi ve çevresi görülmektedir (Cezar, 2002: 133). ..... 82
Şekil 3.30 Lorichs'in gravüründe (1559) Haliç'e bakan yamaçlar ve tepede Fatih Külliyesi (Cezar, 2002: 134) ..... 83
Şekil 3.31 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, surların bitiminden itibaren Eyüp kıyıları (Cezar, 2002: 153). ..... 84
Şekil 3.32 17.yüzyılın ikinci yarısında gayrimüslim nüfusun kentte dağılımı (Mantran, 1990, 2: Harita 5). ..... 87
Şekil 3.33 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Yavuz Selim Camisi'nden itibaren surların bitimine kadar Haliç kıyıları (Cezar, 2002: 153).88
Şekil 3.34 17. yüzyılın ikinci yarısında Galata (Mantran, 1990, 2:Harita 6) ..... 89
Şekil 3.35 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Kasımpaşa, Galata ve Pera yerleşmelerinden detay (Atatürk Kitaplığı)..... 94

Şekil 3.36 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Eyüp ve Sütlüce yerleşmelerinden detay (Atatürk Kitaplığı) ..... 95
Şekil 3.37 "Fatih Devrinde İstanbul" haritasında tersane bölgesinden detay (Ülgen, 1939). 100
Şekil 3.38 Vavassore'nin 1480'lerde İstanbul gravüründen detay (Müller-Wiener, 1998: 1)100
Şekil 3.39 Piri Reis'in haritasında tersane bölgesinden detay (Kayra, 1990a: 67). ..... 102
Şekil 3.40 1600 yılı civarlarında tersane bölgesinin restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998: 81).102
Şekil 3.41 1800 civarlarında tersane bölgesi restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998: 81)..... 103
Şekil 3.42 Melling'in gravüründe, Ayvansaray kıyılarında tersane gözleri (Melling, 1969, no:14) ..... 104
Şekil 3.43 Melling'in gravüründe, Sütlüce kıyılarında tersane gözleri ile arka tarafta Humbaracılar Kışlası (Melling, 1969, no:14). ..... 105
Şekil 3.44 Humbaracılar Kışlası gravürü (Cezar, 1995: 32) ..... 106
Şekil 3.45 Melling'in gravüründe Kasımpaşa tersane bölgesi ile Kalyoncular Kışlası (Melling, 1969, no: 18). ..... 106
Şekil 3.46 Melling'in gravüründe Kasımpaşa tersane bölgesi (Melling, 1969, no:18)..... 107
Şekil 3.47 Melling'in aynı gravüründe 18. yüzyılda Eyüp kıyılarından detay (Melling, 1969, no:14). ..... 113
Şekil 3.48 Melling'in gravüründe Karaağaç'ta bulunan yalılar ve Bahariye Adaları (Melling, 1969, no:14). ..... 114
Şekil 3.49 Kağıthane Mesiresi (Eldem, 1976: 8) ..... 115
Şekil 3.50 Melling'in gravürüne Aynalıkavak Sarayı (Melling, 1969, no:17)..... 116
Şekil 4.1 Moltke'nin önerdiği ana yollar (Çelik, 1998:85) ..... 154
Şekil 4.2 1875-1882 tarihli Ayverdi haritalarında Ayvansaray'da yeniden düzenlenen sokaklar157
Şekil 4.3 1863 yılında yapılan ikinci Galata Köprüsü (Boğaz ve Haliç Geçişleri Tarihçesi, 1973: 70). ..... 163
Şekil 4.4 1913 yılında Galata Köprüsü (Çelik, 1998: 98) ..... 164
Şekil 4.5 20. yüzyıl başında Unkapanı Köprüsü (Bayrı, 1951: 36)..... 165
Şekil 4.6 1915-20 yıllarında elektrikli tramvay güzergahlarını gösteren kroki (Kayserilioğlu, 1998: 51) ..... 167
Şekil 4.7 Sepetçiler ve Yalı Köşkleri'nin Kırım Savaşı sırasındaki durumu, Robertson (Eldem, 1964). ..... 171
Şekil 4.8 Sarayburnu'nun 19. yüzyıl sonu-20. yüzyıl başında çekilmiş bir fotoğraftaki durumu (İstanbul: Kıtaların, denizlerin, yolların, tacirlerin buluştuğu kent, 1997: 120).171

Şekil 4.9 Bir kartpostalda Fener kıyıları ve Sveti Stefan Kilisesi (Atatürk Kitaplığı) ..... 176
Şekil 4.10 20. yüzyıl başında Fener kıyıları (Atatürk Kitaplığı) ..... 177
Şekil 4.11 1900'lü yıllara ait bir fotoğrafta Yeni Cami ve Eminönü rıhtımı (Çelik, 1998: 61).181
Şekil 4.12 19. yüzyıl sonunda Unkapanı kıyıları ve Unkapanı Değirmeni (İMP arşivi) ..... 181
Şekil 4.13 Sebah ve Joaillier'e ait fotoğrafta 1889 yılında Eminönü Meydanı (Öztuncay, 2003, 2: 516) ..... 182
Şekil 4.14 Süleymaniye ve Haliç kıyıları (Ortaylı, 2003: 1) ..... 182
Şekil 4.15 20. yüzyıl başına ait bir kartpostalda İstanbul limanı (Atatürk Kitaplığı)..... 183
Şekil 4.16 Kargopoulo'nun fotoğrafında 1870'de Galata ve inşaat halinde olan Galata köprüsü (Öztuncay, 2000: 237) ..... 183
Şekil 4.17 Goad Haritaları'nda (1905) Galata, Kürkçü Kapısı-Yağkapanı Kapısı Bölgesi (İMP arşivi) ..... 184
Şekil 4.18 E. H. Ayverdi haritasında (1875) Sirkeci'den detay (İMP arşivi)..... 186
Şekil 4.19 Goad Haritası'nda (1904) Unkapanı Değirmeni (İMP arşivi) ..... 187
Şekil 4.20 Cibali Tütün Fabrikası (Atatürk Kitaplığı)..... 188
Şekil 4.21 Cibali Tütün Fabrikası'nın ek yapıları (İMP arşivi)..... 189
Şekil 4.22 Cibali Tütün Fabrikası ve çevresinin Haliç'ten görünümü (İMP arşivi)..... 189
Şekil 4.23 19. yüzyıl sonlarında Haliç'ten Feshane'nin görünümü (Sultan II. Abdülhamid Arşivi İstanbul Fotoğrafları, 2007: 574) ..... 191
Şekil 4.24 Eyüp İplikhane Kışlası (Atatürk Kitaplığı) ..... 192
Şekil 4.25 20. yüzyıl başında Kağıthane, H. Irmak koleksiyonu (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 54)..... 193
Şekil 4.26 20. yüzyıl başlarında Silahtarağa Elektrik Santrali ve kömür iskeleleri, H. Irmak koleksiyonu (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 428)..... 194
Şekil 4.27 Alman Mavileri Haritası'nda Silahtarağa'dan detay (Atatürk Kitaplığı)..... 195
Şekil 4.28 Alman Mavileri'nde Kırkağaç-Sütlüce kıyılarından detay (Atatürk Kitaplığı) .... 196
Şekil 4.29 20. yüzyıl başında Sütlüce kıyıları (Atatürk Kitaplığı) ..... 197
Şekil 4.30 19. yüzyılın ikinci yarısında Haliç tersanesinin restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998:81). ..... 198
Şekil 4.31 Necip Bey Haritaları'nda (1918) Kasımpaşa ve tersane bölgesi (İMP arşivi)..... 198
Şekil 4.32 Abdullah Freres'in fotoğrafından 19. yüzyıl sonunda Haliç tersanesinin görünümü (Sultan II. Abdülhamid Arşivi İstanbul Fotoğrafları, 2007) ..... 199
Şekil 4.33 Gülmez Frères'in fotoğrafında 19. yüzyıl sonunda Bahariye kıyıları (Atatürk

Kitaplığı) ..... 202
Şekil 4.34 Alman Mavileri'nde Kağıthane Mesiresi, detay (Atatürk Kitaplığı) ..... 202
Şekil 5.1 Prost Planı'nda önerilen ana güzergahlar, 1941 (İMP arşivi) ..... 225
Şekil 5.2 Prost'un hazırladığı, "İstanbul Nazım Plan Sağ Kıyı, 1937 Eylül'de Etütlerin Durumu" başlıklı plan (İMP arşivi) ..... 227
Şekil 5.3 Şekil 5.2'den detay ..... 229
Şekil 5.4 Şekil 5.2'den detay ..... 229
Şekil 5.5 Prost'un Haliç'in sol yakası ile ilgili hazırladığı plan (Atatürk Kitaplığı) ..... 232
Şekil 5.6 Şekil 5.5'den detay ..... 232
Şekil 5.7 Prost'un Karaköy-Taksim güzergahı önerisi (Duranay vd., 1972: 108). ..... 233
Şekil 5.8 Prost'un Haliç sol sahil şeridi ile ilgili öneri planı (Şekil5.5'ten detay) ..... 234
Şekil 5.9 Prost Planı (1936), Haliç sahili (Atatürk Kitaplığı) ..... 235
Şekil 5.10 Prost Planı'nın onaylandığına dair resmi yazının örneği (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 6) ..... 236
Şekil 5.11 Prost'un planında Haliç'in sur dışı sağ kıyıları (Şekil 5.9'den detay). ..... 237
Şekil 5.12 Eminönü Meydanı'nda istimlak edilen yerler (Güzelleşen İstanbul, 1944) ..... 239
Şekil 5.13 1929 tarihli Pervititch Haritaları'nda Fener kıyılarındaki ticaret-sanayi yapıları (Jacques Pervititch sigorta haritalarında İstanbul, 2000: 96). ..... 240
Şekil 5.14 1940'lı yıllarda Atatürk Köprüsü ve Cibali (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 66). ..... 241
Şekil 5.15 Haliç sahil yolu açılmadan önce Eyüp'ün durumu (İstanbul'un Kitabı, 1957: 63)243
Şekil 5.16 Menderes döneminde Haliç'in Tarihi Yarımada tarafında belirlenen ana yollar (İstanbul'un Kitabı, 1957: 10) ..... 245
Şekil 5.17 Menderes döneminde Haliç'in Galata tarafında belirlenen ana yollar (İstanbul'un Kitabı, 1957: 11) ..... 246
Şekil 5.18 Cumhuriyet döneminde Eminönü kıyıları (Şahenk, 1996: 227) ..... 247
Şekil 5.19 Eminönü ve Galata'da planlanan imar hareketlerini gösteren fotoğraf (İMP arşivi)248
Şekil 5.20 1957 yılında, Haliç'te planlanan imar hareketlerini gösteren fotoğraf. (13 numara Eminönü'nde istimlak edilecek ve yerine işyerleri yapılacak olan alanı; 12 numara, Karaköy ile Unkapanı Köprüsü arasında yapılacak olan sahil yolunu ifade etmektedir (Kayserilioğlu, 1999: 174) ..... 248
Şekil 5.21 İstanbul'da sanayi tesislerinin dağılımı, detay (Tümertekin, 1970: 48). ..... 256
Şekil 5.22 Haliç'te sanayi dağılımı (Tümertekin, 1972: 120) ..... 257

Şekil 5.23 İstanbul'da Merkezi iş sahaları (Tümertekin, 1970: 48). ..... 258
Şekil 5.24 Gecekondu ve sanayi ilişkisi (Tümertekin, 1970: 48)..... 259
Şekil 5.25 İşçi miktarlarına göre sanayi tesisleri (Tümertekin, 1970: 48) ..... 260
Şekil 5.26 Cumhuriyet döneminde Eminönü'nden Galata'ya bakış (İMP arşivi)..... 260
Şekil 5.27 Sanayileşme sonrasında Haliç'in havadan görünümü (Şahenk, 1996:87) ..... 261
Şekil 5.28 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Küçük Pazar (İMP arşivi)..... 261
Şekil 5.29 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Unkapanı (İMP arşivi)..... 262
Şekil 5.30 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Cibali (İMP arşivi)..... 262
Şekil 5.31 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Cibali (İMP arşivi)..... 263
Şekil 5.32 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Fener (İMP arşivi) ..... 263
Şekil 5.33 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Fener (İMP arşivi) ..... 264
Şekil 5.34 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)..... 264
Şekil 5.35 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)..... 265
Şekil 5.36 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)..... 265
Şekil 5.37 Günümüzde Eyüp, Feshane (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007) ..... 266
Şekil 5.38 Günümüzde Eyüp sırtları Feshane (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007 ..... 266
Şekil 5.39 Günümüzde Haliç ve çevresindeki yerleşimlerin hava fotoğrafı (İMP arşivi) ..... 267
Şekil 5.40 Günümüzde Haliç Tarihi Yarımada silueti (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007)**Error! Bookmark not**

## ÇİZİM LİSTESİ

Sayfa

Çizim 3.1 Bizans dönemi sonunda Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.2 Bizans dönemi sonunda Haliç silueti ve işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.3 Klasik dönem öncesinde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.4 Klasik dönem öncesinde Haliç Silueti ve işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.5 Klasik dönemde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.6 Klasik dönemde Haliç Silueti ve işlevsel gelişim.... **Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.7 18. yüzyıl sonunda Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 3.8 18. yüzyıl sonunda Haliç Silueti ve işlevsel gelişim **Error! Bookmark not defined.**
Çizim 4.1 20. yüzyıl başlarında Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 4.2 20. yüzyıl başlarında Haliç silueti ve işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 5.1 1980 öncesinde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim**Error! Bookmark not defined.**
Çizim 5.2 1980 öncesinde Haliç silueti ve işlevsel gelişim ..... **Error! Bookmark not defined.**
Çizim 5.3 Günümüzde Haliç ve çevresinde işlevsel durum..... **Error! Bookmark not defined.**
Çizim 5.4 Günümüzde Haliç silueti ve işlevsel durum ..... **Error! Bookmark not defined.**

## ÖNSÖZ

Haliç kıyısında bulunan semtlerin tarihi, geçirdikleri değişim ve sanayileşme süreci ile Haliç siluetinin değişimi bugüne kadar çeşitli kitaplara, tezlere, makalelere ve sempozyum bildirilerine konu olmuştur. Bu kaynaklardan da yararlanarak, Haliç çevresini bir bütün olarak değerlendirmek suretiyle, İstanbul'daki gelişmelerle ve planlama süreçleriyle beraber, tarihsel bir bakışla inceleyen ve kentsel dönüşümü ortaya koyan bir araştırmanın gerekliliği hissedilerek, "Haliç Kıyı Şeridinde Sanayileşme ile Ortaya Çıkan Kentsel Dönüşüm" isimli bu tez çalışması hazırlanmıştır.

Öncelikle bu tezin belirlenmesinde ve yönlenmesindeki katkılarından, tez çalışması sırasında göstermiş olduğu ilgi, destek ve anlayışından dolayı tez danışmanım Prof. Dr. Füsun Alioğlu'na teşekkür ederim. Tez İzleme Komitesi'nde bulunan ve tez izleme jürilerinde belirtmiş oldukları değerli yorumlarından dolayı Doç. Dr. Yegan Kahya'ya, Doç. Dr. Berrin Alper'e teşekkür ederim. Yine, Tez İzleme Komitesi'nde bulunan ve hiç beklenmedik bir anda aramızdan ayrılan Prof. Dr. Neslihan Sönmez'e değerli katkılarından dolayı teşekkürü borç bilir, Allah'tan rahmet dilerim.

Araştırmam için görsel ve yazılı kaynaklarından yararlanmamda kolaylık gösteren Atatürk Kitaplığı, Boğaziçi Üniversitesi Kütüphanesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi ve IRCICA kurumlarına ve çalışanlarına;

Çeşitli görsel ve yazılı dökümanlara, eski haritalara ulaşmamda yardımcı olan İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Proje Grubu çalışanlarına, özellikle Murat Kıyıcı'ya, Alidost Ertuğrul'a, Fatma Kuş'a; tashih ve yorumları için Gülhan Benli'ye, değerli bilgilerine başvurduğum Sn. Necdet Sakaoğlu'na;

Eğitimim boyunca sağladıkları destek, ilgi ve anlayıştan dolayı aileme teşekkürlerimi sunarım.

## ÖZET

### HALİÇ KIYI ŞERİDİNDE SANAYİLEŞME İLE ORTAYA ÇIKAN KENTSEL DÖNÜŞÜM

İstanbul'un önemli bir parçası olan Haliç kıyı şeridi, kentin kuruluşundan beri çok çeşitli işlevleri barındırarak gelişimini sürdürmüştür. 19. yüzyıldan itibaren ise, o zamana kadarki gelişiminden tamamen farklı bir yön izlemiş ve zaman içinde kentsel dönüşüme uğramıştır. 20. yüzyılda bu dönüşümün fiziksel, sosyal, ve işlevsel alanlardaki etkileri yoğun olarak hissedilmiş, tarihsel dokuda önemli kayıplar yaşanmıştır. Bu araştırmada, Haliç kıyılarının tarih boyunca izlediği fiziksel ve işlevsel gelişimin nasıl farklı bir yöne kaydığı ortaya konmak istenmiştir.

Haliç çevresinin gelişimi ve değişimi, tarihsel süreç içinde, fiziksel ve tarihsel verilere dayandırılarak anlatılmıştır. Öncelikle Byzantion şehrinin kuruluşundan bu yana İstanbul'un ve Haliç'in tarihsel gelişimi, dönemlere ayrılarak anlatılmıştır. Bu dönemler içinde, Haliç kıyılarının fiziksel ve işlevsel gelişimi ortaya konulurken, burada yer alan ticaret, konut, sanayi, sayfiye, kutsal alanlar gibi işlevlerin çevreyi ve Haliç siluetini nasıl etkilediği incelenmiştir.

19. yüzyıldan itibaren yaşanan sanayileşme sürecinin, yapılan kentsel planlama çalışmalarının Haliç'in kensel dönüşümüne olan etkileri araştırılmıştır. Sanayileşme ve kent ulaşımı ile ilgili yönetimsel kararların ve planlama çalışmalarının bu dönüşümde önemli rolü olduğu saptanmıştur.

Araştırmada, çeşitli dönemlere ait harita, gravür, fotoğraf gibi görsel kaynaklar da kullanılmıştır. Elde edilen bilgi ve verilerden yola çıkarak, Haliç'in dönemsel olarak işlev gelişimini grafiksel bir anlatımla ortaya koyan harita ve siluet çalışmaları üretilmiştir.



**Anahtar Kelimeler:** Haliç, kıyı şeridi, Haliç silueti, kentsel dönüşüm, kentsel planlama, sanayileşme, işlevsel gelişim, tarihi doku.

## ABSTRACT

### THE URBAN TRANSFORMATION OCCURED BY THE INDUSTRIALIZATION IN THE GOLDEN HORN SEASHORE

The Golden Horn seashore, which is an important part of İstanbul, has continued its urban development, including many different urban functions since the establishment of the city. After 19th century, by the industrialization period, its development has followed a completely different way and an urban transformation has happened in this place. In the 20th century, the physical, social and functional effects of this regeneration are seen in the region and the city has lost a lot of its historical texture. In this research, it is aimed to point out, how the Golden Horn seashore has changed its way of physical and funtional development.

In this research, the development and the changings of the environment of Golden Horn has described in the process of history, according to physical and historical data. First of all, historical development of İstanbul and the Golden Horn seashore since the establisment of Byzantion has been explained by separating into historical periods. While explaining the physical and functional development of the Golden Horn seashore in these periods, it is researched that how the functions in Golden Horn like trade, housing, industry, summer housing and holy places are effected the environment and the Golden Horn silhouette.

It is researched how the industrialization period and the urban plannings made since 19th century affected the urban regeneration near the Golden Horn. It is determined that the role of industrialization, urban plannings and the transportation system decided by the governments on the urban regeneration are very important.

In this research, visual documents like the maps, gravings, old photographs belonging to the different periods are used as well. According to the data obtained in this research, maps and silhouette drawings are produced in order to indicate the functional development of the Golden Horn seashore by a visual expression.

**Key words:** Haliç, Golden Horn, seashore, silhouette, urban transformation, urban planning, industrialization, functional development, historical area.

.

# 1. GİRİŞ

## Amaç

Bu tez çalışmasında, Haliç kıyılarında 19. yüzyıldan itibaren sanayileşme etkileriyle gerçekleşen kentsel dönüşümü tarihsel birikim ışığında incelemek amaçlanmıştır. Haliç kıyılarının tarihi süreç boyunca izlediği gelişimin ne şekilde yön değiştirdiği, bu değişimde etkili olan faktörler incelenmiştir. Kentsel dönüşüm sırasında Haliç ile ilgili alınan yönetimsel kararları, Haliç Bölgesini etkileyen sanayileşme ve kentleşme politikalarını ve sanayileşmenin Haliç'te yoğunlaşmasının sebeplerini ortaya çıkarmak hedeflenmiştir.

Haliç'in, İstanbul'daki ilk yerleşimlerin görüldüğü tarihten itibaren, bölgenin gelişmesinde etkili olduğu, doğal bir liman olması sebebiyle ticaret ve liman işlevlerinin burada yerleştiği görülmektedir. Byzantion döneminde, bugünkü Sarayburnu'nda yönetim, Eminönü ve Galata kıyılarında liman ve ticaret işleviyle başlayan Haliç bölgesinin gelişimi, zamanla kıyılarda ve kıyıların çevresinde konut, sayfiye, kutsal alan ve sanayi alanlarının oluşmasıyla devam etmiştir. Haliç kıyılarındaki çok kültürlü ve çok işlevli bölgelerden oluşan bu çeşitlilik, Cumhuriyet döneminden sonra yerini ticaret ve sanayiye bırakmıştır. Tez kapsamında, bu değişimin gerçekleştiği Haliç kıyı şeridi ile bu kıyılarının yakın çevresi incelenmiştir.

## Kapsam

Tez kapsamında, Haliç'in, güney kıyıda Tarihi Yarımada'nın ucunda bulunan Sarayburnu'ndan, yaklaşık olarak Top Kapısı'ndan (bkz. Çizim 3.3) başladığı ve Alibeyköy ile Kağıthane derelerinin birleştiği yerde sonlandığı kabul edilmiştir. Kuzey kıyısında ise tarihi Galata yerleşimini içine alacak şekilde, Galata surlarının sonlandığı Tophane Kapısı'na kadar olan kıyı bölgesi, Haliç yerleşimlerine dahil edilmiş ve tez kapsamında incelenmiştir. Haliç kıyı şeridi, kuruluşu Bizans'a ve Osmanlı İmparatorluğu'na dayanan bir çok semtten oluşmaktadır. Bu semtlerin Haliç'in güney kıyısında bulunanlarından en önemlileri doğudan batıya doğru sırasıyla Sarayburnu, Sirkeci, Eminönü, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Bahariye, Alibeyköyü'dür. Haliç'in kuzey kıyısındaki önemli semtler ise batıdan doğuya Kağıthane, Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Karaköy ve Galata'dır. Tez kapsamında bu semtlerden oluşan Haliç kıyıları, sahip oldukları işlevlere göre ayrılarak incelenmiştir. Tez çalışmasında incelenen bölge, bu semtlerde tarih boyunca saptanan işlevlerin etki alanları olmuştur. Kıyıda veya kıyının hemen arkasında yer alan bazı işlevlerin iç kesimlere de bir miktar yayıldığı gözlenmiştir. Bu sebeple, kıyıda yer alan işlevin hemen arkasından gelen işlevler de tez kapsamında ele

alınmıştır. Topografyanın da kentsel gelişimde önemli etkisi olduğundan, Haliç'e bakan tepeler de çalışma alanına dahil edilmiştir. Bu tepelerin en yüksek noktalarında inşa edilen anıtsal yapılar, Haliç siluetinin ve çevrelerindeki işlevlerin belirlenmesinde etkili olmuşlardır. Bizans döneminde oluşturulan Mese Yolu'nun Edirnekapı'ya ulaşan kolu, bu tepe noktalarının hemen arkasında yer alarak sur içindeki çalışma alanını Tarihi Yarımada'nın diğer kısımlarından ayırmaktadır.

Haliç kentsel bölgesinin yanısıra, bu bölgeyi dolaylı ya da dolaysız olarak etkileyen, İstanbul genelinde oluşan bir takım gelişmeler, siyasal, yönetimsel, sosyal değişimler de anlatılmış, kent sınırlarının büyümesi ve nüfusun artması ile ilgili bilgiler dönemsel olarak verilmiştir.

**Yöntem**

Tez çalışmasında, öncelikle İstanbul'un tarihsel süreci, Haliç merkezli olarak, dönemsel olarak ele alınarak anlatılmıştır. Bu dönemler, Haliç'te ve İstanbul'da yönetimsel, sosyal, fiziksel değişimlerin yaşandığı da göz önünde tutularak belirlenmiştir. Buna göre, tarihi süreç öncelikle Bizans Öncesi dönem, Bizans dönemi, Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet dönemi olmak üzere dönemlere ayrılmıştır. Osmanlı dönemi kendi içinde bölümlere ayrılarak Klasik dönem öncesi, Klasik dönem ve Batılılaşma dönemi olarak incelenmiştir. Batılılaşma dönemi de 18. yüzyıl ile 19. yüzyıl başlarını Tanzimat dönemine kadar kapsayan Batılılaşma İlk Dönemi ve Cumhuriyet'e kadar süren Batılılaşma dönemi olarak ayrılmıştır. Her dönemde, Haliç'teki işlevlerin fiziksel yapıya yansımasında bir takım değişme ve gelişmelerin olduğu saptanmıştır. Bu sebeple sonraki bölümlerde incelenen işlevler ve oluşturulan haritalar da bu dönemsel süreç içinde aktarılmıştır.

Haliç kıyı bölgesinin fiziksel gelişimi incelenirken, sanayileşme öncesi ile sanayileşme sonrasındaki dönemler farklı bölümlerde anlatılmıştır. Böylece, 19. yüzyılda Haliç'te başlayan sanayileşmeye kadar olan süreç, üçüncü bölümde ele alınmıştır. İncelenen bölge içinde yer alan yönetim, liman-ticaret-imalathane, yerleşim, kırsal alanlar, kutsal alanlar, sanayi ve sayfiye işlevlerinin fiziksel yapıdaki etkileri, oluşumundan 19. yüzyıla kadar dönemsel olarak anlatılmış, görsel dökümanlarla da desteklenmiştir. Böylece, sanayileşme öncesinde Haliç kıyılarına özgü olan fiziksel ve sosyal doku, ortaya konmuştur. Bölümün sonunda değerlendirme yapılarak bölüm sonuçları çıkarılmış ve bu sonuçlar, tez kapsamında geliştirilen Haliç çevresindeki işlevsel gelişim harita ve siluet çalışmalarında grafiksel olarak ifade edilmiştir.

Hazırlanan işlevsel değişim haritalarında, Haliç kıyılarında ve kıyının gerisinde oluşan her bir

işlev, farklı renkteki tarama ile ifade edilmiştir. Çizimlerde taranan alanlar, işlevlerin kesin sınırlarını göstermemekte, bu işlevlerin kıyıya yakın kesimlerde yer aldığını grafiksel olarak belirtmektedir. Taramalardan çıkan oklar, işlevlerin iç kısımlara doğru yayıldığını göstermektedir..

Haritalarda, her bir dönemde yapılan, çevresindeki işlevi belirleyen önemli binalar, örneğin cami, kilise, sinagog, ticaret yapıları, koyu renk sembollerle belirtilmiştir. Bir sonraki dönemde, önceki döneme ait yapılar gri tonlarında gösterilmiş, o dönem yapılanlar yine koyu renk sembollerle ifade edilmiştir. Anıtsal yapılar içinde, çevresindeki yerleşimlerin gelişimini veya değişimini etkileyen, Haliç silüetinde belirgin olarak yer tutan, dönemin en önemli yapıları, odak yapı olarak, farklı bir sembolle belirtilmiştir. Her döneme ait haritada, o zaman diliminde yapılan odak yapılar işaretlenmiş, önceki dönemi odak yapıları tekrar gösterilmemiştir.

Çizimlerde, yapılaşma dışında Haliç yerleşimlerini ve işlevlerini etkileyen önemli yollar, dereler, surlar, köprüler ve kentin su şebekesi de gösterilmiştir.

Haritaların alt kısmında, grafiksel anlatımı desteklemesi ve ona kaynak oluşturması açısından, o döneme ait olan ve çeşitli kaynaklardan taranan harita, fotoğraf ve gravürlere yer verilmiştir. Bu resimler ile Haliç yerleşimlerinin ve işlevlerinin ne kadar bir alana yayıldığı, nasıl bir fiziksel görünüme sahip olduğu belirtilmiştir.

Siluet çalışmalarında, haritalarda gösterilen ve Haliç silüetinde görülen önemli yapılar, sembolik olarak gösterilmiştir. Bu binalar, topografya üzerinde, yaklaşık olarak gerçekte bulunduğu kotta yerleştirilmiştir. Kentin tepeleri, bu büyüklükteki bir çizimde anlaşılmamaktadır. Bu sebeple, tepelerin yaklaşık yerleri, çizimin üst kısmında, yazı ile ifade edilmiştir.

19. yüzyıl, Haliç'i kentsel dönüşüme hazırlayan gelişmelerin olduğu, ilk planlama çalışmalarının yapıldığı, yeni ulaşım sistemlerinin kente girdiği, Haliç'te önemli devlet fabrikalarının inşa edildiği ve İstanbul genelinde fiziksel ve sosyal değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Bu sebeple, Haliç kıyı bölgesinin fiziksel yapısındaki değişimi anlatmadan önce, İstanbul'da yaşanan örgütsel değişim, alınan sanayileşme kararları, kentsel ölçekte yapılan planlama çalışmaları ve ulaşımda yaşanan gelişmeler üzerinde durulmuştur. 19. yüzyıl sonunda Haliç kıyısındaki semtlerin ve işlevlerinin değişimi hakkında bilgi verilmiş, bu işlev değişimi ile Haliç siluetinin durumu, bölüm sonu değerlendirmesi kısmında "20. Yüzyıl Başlarında Haliç ve Çevresinin İşlevsel Gelişimi" başlıklı grafiksel çizimde görsel olarak

ifade edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde Haliç kıyısındaki kentsel dönüşümü incelemenin amaçlandığı beşinci bölümde, bu dönemde hazırlanan kentsel planlama çalışma raporları, en önemli kaynakları oluşturmuştur. İstanbul'a gelen yabancı şehir plancılarının yaptıkları kentsel planlama çalışmalarında sundukları raporların yayınlanan metinlerinden yararlanılarak Haliç ve çevresini ilgilendiren sanayileşme, ulaşım ve kentsel işlevler ile ilgili kararlar ayıklanmış ve tez kapsamında aktarılmıştır. Yapılan planlama ve imar faaliyetlerini anlatan o döneme ait kitaplar araştırılmış, dergiler taranmış ve kullanılmıştır. 20. yüzyılda Haliç ve çevresinin fiziksel durumunu belirten, döneme ait makaleler, harita ve fotoğraflar incelenmiştir. Cumhuriyet döneminde Haliç'teki işlevsel durumu ve silueti görsel olarak anlatan ve tez kapsamında hazırlanan grafiksel harita ve siluet çalışmalarına da, bölüm sonu değerlendirmesinde yer verilmiştir.

Tarihsel süreç içindeki fiziksel verileri ortaya koymak için, öncelikle İstanbul'da yaşamış veya bir dönem İstanbul'da bulunmuş tarihçi ve gezginlerin yayınlanan kitap ve seyahatnamelerinden yararlanılmıştır. İstanbul'a ait eski harita ve gravürler incelenmiş, Haliç çevresinin fiziksel durumunu ve Haliç siluetini en iyi anlatan haritalar seçilerek kullanılmıştır. Bu harita ve gravürlerden detaylar alınarak, işlevsel bölgelerin, semtlerin veya yapıların fiziki durumunu en iyi şekilde aktarmak hedeflenmiştir. Bu görsel malzemelere ulaşmak için konu ile ilgili tarihsel kaynaklar incelenmiş, Atatürk Kitaplığı, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, IRCICA ve İMP gibi kurumların arşivleri taranmıştır.

19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıla ait görsel kaynak olarak döneme ait fotoğraflardan, yapılan kentsel planlama çalışmalarına ait harita ve şekillerden, Pervititch, Ekrem Hakkı Ayverdi, Goad haritalarından ve uydu fotoğraflarından yararlanılmıştır. Cumhuriyet döneminde bölgede oluşan tarihi dokudaki işlevsel, sosyal, ekonomik yapı değişimleri incelenerek, sanayileşmenin çalışma alanına etkilerinin ortaya koyulması amaçlanmıştır.

# 2. HALİÇ MERKEZİNDE İSTANBUL'UN TARİHSEL GELİŞİMİ

## 2.1 Haliç ve Çevresinin Coğrafi ve Topografik Yapısı

### Coğrafi Konum

Haliç, İstanbul'da, Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda bulunan, Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşip döküldüğü yerden Marmara Denizi ile Boğaziçi'nin karıştıkları yere kadar uzanan coğrafi bir oluşumdur. Sarayburnu'ndan itibaren kuzeybatıya doğru uzanan derin bir girinti şeklindedir. İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayıran Haliç, kuzeybatı - güneydoğu doğrultusunda 7.5 kilometre boyunca uzanmaktadır.

Haliç'in ve Boğaziçi'nin oluşumu, II. ve III. Jeolojik Zaman'da ortaya çıkan yükselme ve sıkışmalara dayanmaktadır. Boğazların eski devirlerde vadi oldukları, akarsular tarafından kazıldıkları, sonra deniz seviyesinin yükselmesiyle deniz istilasına uğradıkları kabul edilmektedir (Darkot, 1938: 7). Boğaziçi ile birlikte Haliç yatağı da kırılmış ve Kağıthane ile Alibeyköy derelerinin birleştiği yerde bir akarsu vadisine dönüşmüştür. IV. Zaman'da son buzul çağı sonrasında buzulların erimesi sonucu, denizler yükselerek bu vadiyi doldurmuş ve böylece Haliç meydana gelmiştir. Bu tür bir oluşum, coğrafyada "ria" terimiyle tanımlanan derin körfez (deniz istilasına uğramış vadi) tipidir (Eyice, 1997: 264). Bu oluşumun Arapça'daki karşılığı olan "Haliç" kelimesi, Osmanlı Dönemi'nden itibaren bölgenin özel ismi olmuştur. Arap müellifleri, Haliç'i "Halîcü'l-Kustantîniyye" veya kısaca "Halîc" olarak adlandırmışlar, bazen de bu tabirle Boğaziçi ve Marmara Denizi'ni de kastetmişlerdir. Haliç, Osmanlı kaynaklarında da "Halîc-i Kostantîniyye", "Halîc-i İstanbul" ve "Halîc" olarak geçmektedir (Eyice, 1997: 264).

Milat yıllarında yaşayan Amasyalı Strabon, topraklar içine altmış stadium boyunca giren Haliç'in geyik boynuzunu andırdığını, kollara ve koylara sahip olduğunu, akıntının buralara kadar sürüklediği palamut balığının çok bol olduğunu ve elle bile tutulabildiğini belirtmiştir (Eyice, 1997: 264).

Haliç, Avrupa ile Asya'yı bağlayan yol üzerinde bulunan korunaklı bir koy meydana getirmiştir. Böylece limana elverişli yapısı sayesinde, çevresindeki yerleşim bölgelerinin gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca tarih boyunca Akdeniz ile Karadeniz arasındaki ticaretin geçiş noktasında olması, Haliç çevresindeki yerleşimlerin önem kazanmasını sağlamıştır.

Haliç'in her iki yakasında da tarih boyunca çeşitli yerleşimler oluşmuştur. Bu tarihi dokunun bir kısmı bugüne ulaşabilmiş, büyük bir kısmı da yangınlar, depremler ve imar faaliyetleri

sonucu tahrip olarak yerini yeni yapılaşmalara bırakmıştır. Bügünkü haliyle Haliç'in iki yakasında bulunan semtler şunlardır:

Haliç'in güneybatı yakasında, Marmara Denizi'nden itibaren Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş İskelesi ve Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa ve Alibeyköyü bulunmaktadır. Kuzeydoğu yakasında ise Boğaz'dan itibaren Galata, Karaköy, Perşembepazarı, Azapkapı, Kasımpaşa, Hasköy, Halıcıoğlu, Sütlüce ve Kağıthane bulunmaktadır.

Haliç'in bugün en geniş yeri, boğaza açılan ağız kesiminde, 1010 metreye yaklaşır. İç kesimde en geniş yeri Kasımpaşa-Cibali arasıdır ve 700 metredir. Eyüp hizasında ise, genişlik 200 metreye kadar daralmaktadır.

**Topografya**

Haliç, ilk oluşumundan beri kıyı çizgisinde ve derinliğinde büyük değişime uğramıştır. Haliç'in batı kısmı, doğal tortular ve iki ırmağın havzalarının atıkları ile dolmuştur. Diğer yandan inşaat arsası elde etmek için Haliç'e doğru dolgu alanları oluşturulmuştur. Yapılan sondaj araştırmaları sonucunda, Haliç kıyılarının Sirkeci bölgesinde yaklaşık 250 metre, Eminönü-Unkapanı arasında 150-200 metre, Galata'da yaklaşık 120-250 metre denize doğru molozlarla doldurulduğu tahmin edilmektedir. Bugün en derin yeri Galata Köprüsü'nün altında 60 metre, en sığ yeri de Eyüp'ten sonra 2-3 metredir. Deniz dibi araştırmaları, Haliç'in dibindeki kayalık zeminin 40-50 metre kalınlığında bir kum, çamur ve koyu gri balçık tabakasıyla kaplı olduğunu göstermektedir[*] (Müller-Wiener, 1998: 2). Haliç'in dibinden enine kesit alındığında "V" biçiminde, ortası derin, kenarlarda yüzyılların getirdiği toprak birikimi çamurla kaplı yamaçlar görülmektedir (Eyice, 1997: 264).

Haliç'in her iki yakasında Haliç'e paralel olarak uzanan tepeler bulunmakta ve bu tepeler vadilerle birbirinden ayrılmaktadır. Beyoğlu kesiminde 50-100 metre, Galata'da 70 metre, Kasımpaşa'da 100-110 metre yükseklikte tepeler yer almaktadır. Güney yakadaki önemli tepeler ise 40 metre yüksekliğindeki Ayasofya ve Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölge, 50-60 metre yüksekliğinde Beyazıt-Süleymaniye bölgesi, 60 metre yüksekliğinde Fatih-Edirnekapı bölgesi, 110-110 metre yüksekliğinde Eyüp ve Kağıthane bölgesidir (Yücetürk, 2001: 13). Haliç'in güney kıyısındaki tepelerin Beyoğlu ve Kasımpaşa tepelerine göre daha alçak oluşu,

[*] 1894-1899 yılları arasında Sirkeci ile Eminönü arasında rıhtım tesisileri yapılırken, Haliç dibindeki çamur tabakasından dolayı oldukça zorlanılmıştır (Müller-Wiener, 1998: 2).

Tarihi Yarımada'da yerleşimi özendiren sebeplerden biri olmuştur. Bu bölge, karadan dışa açılmaya daha elverişliydi. Bu sebeple Trakya ve Balkanlar'a doğrudan ulaşan yollar, Tarihi Yarımada'dan başlamıştır (Mantran, 1990: 39).

Haliç'in iki yakasında bulunan bu tepeler, tarih boyunca anıtsal yapıların vurgulanmasında rol oynamıştır. Bu engebeli yapı ve Haliç'e doğru uzanan yamaçlar sayesinde, bölge güzel perspektifler ve Haliç manzaralı görünümler sunmaktadır. İstanbul, geçmiş dönemlerden beri yedi tepeli olarak tanımlandırılmıştır. Bu yedi tepe Theodosius surları içinde yer almaktadır. Bunlardan altısı Haliç boyunca sıralanmıştır, yedincisi ise Marmara'ya bakmaktadır. Birinci tepe olarak adlandırılan yer, yarımadanın en uç noktasında, sarayın ve Ayasofya'nın bulunduğu Sarayburnu'ndaki tepedir. İkinci tepe Çemberlitaş*, üçüncü tepe Beyazıt-Süleymaniye**, dördüncü tepe Fatih Camisi'nin bulunduğu tepe***, beşinci tepe Sultan Selim Camisi'nin bulunduğu tepe****, altıncı tepe Edirnekapı*****, yedinci tepe Cerrahpaşa'da Altı Mermer'in bulunduğu tepedir.

Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin Haliç'te birleştiği yerde, iki dere arasında Silivri Tepesi adı verilen bir tepe bulunmaktadır. Bu tepe, İlkçağ mitolojisine göre, Haliç'teki ilk yerleşim yeri olmuştur (Eyice, 1997: 264).

Haliç'in avantajlı konumu ve topografyası, eski çağlardan beri burada yerleşimlerin kurulmasında önemli etken olmuştur. İstanbul'u etkileyen rüzgarlardan korunaklı bir konumda olması, Haliç ile Marmara Denizi arasında tepelik bir yarımadanın bulunması, buradaki medeniyetlere avantaj sağlamıştır. Bu tepeli arazi, limanı rüzgarlardan koruduğu gibi, Marmara Denizi'nden gelecek saldırılara karşı da güvenli kılmıştır. Diğer yandan şehrin kurulduğu zeminin eğimli olması, kanalizasyon tesisine müsait, su birikmesi ve nehir

---

* Bu tepenin üzerinde Konstantin (Çemberlitaş) Sütunu, Vezir Han, Atik Ali Paşa Camisi, Nuruosmaniye Camisi, yamaca doğru Çuhacılar Han, Mahmutpaşa Külliyesi, daha aşağıda Valide Han ve Kürkçüler Han bulunmaktadır (Tuncer, 1996: 299).

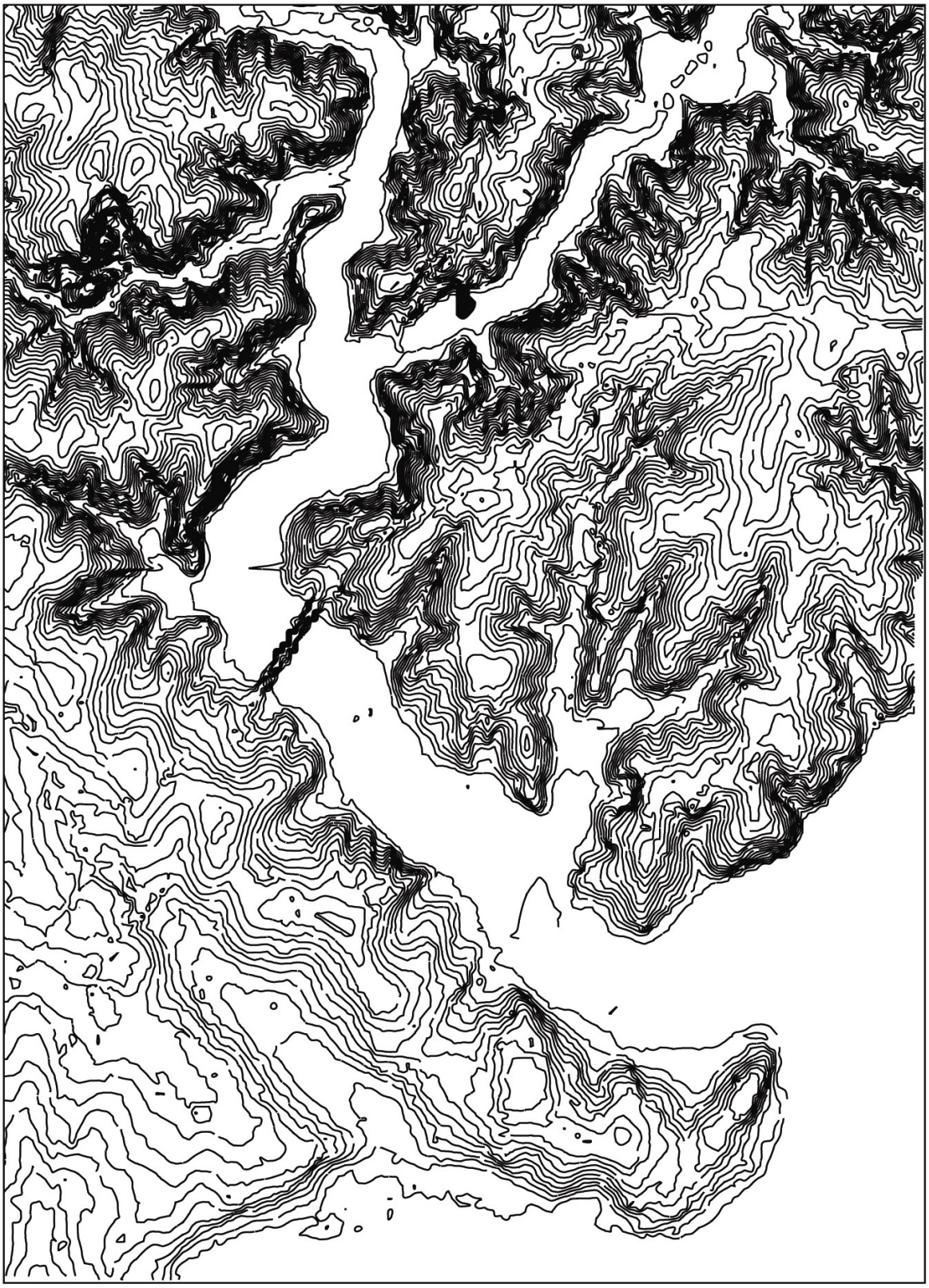
** Bu tepenin en yüksek yerinde Eski Saray, doğuya bakan bölümünde kapalıçarşı, kervansaray ve Sultan Beyazıt'ın Türbesi, kuzeye bakan bölümünde Süleymaniye Külliyesi yer almaktadır (Gyllius, 1997: 46).

*** Zeyrek (Pantokkrator) Kilise Camisi de bu tepenin yamaçlarında bulunmaktadır. Bozdoğan Kemeri, bu tepe ile Beyazıt-Sülemaniye tepelerini birleştirmektedir.

**** Aspar Sarnıcı ile Rum Erkek Lisesi de bu tepenin üzerinde yer almaktadır. Tepenin en yüksek noktası, (60 metre ile) Aspar Sarnıcı ile Sultan Selim Camisi'nin güneybatısında yer almaktadır.

***** Bu tepenin üzerinde Edirnekapı Camisi, Kariye Camisi, Edirnekapı Karasurları, Aetios Sarnıcı (Çukurbostan) gibi önemli yapılar bulunmaktadır. Bu tepe ile kıyı arasında, eski Blahernai Sarayı bulunmaktaydı (Tuncer, 1996: 282; Gyylius: 1997: 51-52).

kabarması gibi zararlardan uzak olmasını sağlamıştır. Doğal özellikleri avantajlı olan şehirlerin, kendiliklerinden gelişme imkanları bulunmaktadır (Darkot, 1938: 7).



Şekil 2.1 Haliç çevresinin topografik haritası (İMP arşivi).

## 2.2 Tarihsel Gelişim

### 2.2.1 Bizans Öncesi Dönem

İstanbul ve çevresinde, Alt Paleolitik Çağ'dan itibaren bir takım yerleşmelerin bulunduğu kazılar sonucu ortaya çıkmıştır. Tarihi Yarımada'da ise bulunan en erken arkeolojik kalıntılar Geç Kalkolitik Çağ'a (M.Ö. 4500-3500) ait olan, 1920'li yılların sonunda Hipodrom'da yapılan kazılarla ortaya çıkarılan çömleklerdir. M.Ö. birinci binyılda Traklar, Frigler ve Bitinyalıların Avrupa'nın ve Asya'nın en ucundaki Boğaz'a yerleştikleri bilinmektedir. İstanbul'da, Trakya'ya ismini veren "Thrak Kavmi" yerleşmelerinin bulunduğu arkeolojik buluntulardan anlaşılmaktadır. Ayrıca, Byzantion şehrini kuran Byzas'ın isminin Thrak kökenli olduğu da öne sürülmektedir.

İstanbul ile ilgili Antik çağdaki yerleşmelerle ilgili çoğu bilgimiz, efsanelere dayanmaktadır. Yunan mitolojisine dayanan bir efsaneye göre, Zeus'un sevgilisi olan İo, Zeus'un yasal karısı tanrıça Hera'dan kaçarken, Haliç kenarında Keroessa isimli kızını doğurmuştur. Keroessa, su perisi Semystra tarafından yetiştirilmiş, büyüdükten sonra denizler tanrısı Poseidon'dan Byzantion'un kurucusu Byzas'ı dünyaya getirmiştir. Haliç'in eski ismi olan Keras, bu efsanedeki Keroessa'ya dayandırılmıştır. Haliç'e dökülen iki derenin birleştiği yere ve burada M.Ö. ikinci binyıl içinde yapılan sunağa da su perisi Semystra'nın adı verilmiştir. "Semystra", "Semistre" veya daha sonra "Silivri Tepesi" adı verilen yerde eski bir yerleşmenin olduğu, burada çıkan kalıntılardan dolayı bilinmektedir. Bugünkü Silahtarağa'da Roma dönemine ait bir yapının temelleri, çeşme veya sunak ile mermer heykel kalıntıları bulunmuştur. (Eyice, 1997: 265).

Öte yandan M.S. 111 yıllarında Bithinya valisi olan Plinius, Sarayburnu'nda M.Ö. 9. yüzyıldan itibaren "Lygos" adında bir şehir olduğunu belirtmektedir. Bu şehir halkının da Trak kökenli olabileceği öne sürülmüştür. (Mantran, 2001: 19).

Başka bir yaygın görüşe göre Byzantion'u kuranlar, Apollon Tapınağı'ndaki Delf kahinine danışarak "körler ülkesi karşısı"na yerleşen Yunanlı bir Megara kolonisiydi. Petrus Gyllius (1490-1555), bu Megara kolonisinini donanma komutanının Byzas olduğunu, antik yazar olan Philostratos'un "Bizanslı Sofist Markos'un Yaşamı" adlı eserinden aktarmaktadır (Gyllius, 1997: 29). O dönemde Marmara ve Karadeniz kıyılarında Yunan kolonileri yerleşmeleri bulunmaktaydı. Boğaziçi'ndeki ilk Yunan kolonisi, M.Ö. 675 yılında bugünkü Kadıköy'deki

Khalkedon'da kurulmuştur. Heredot'a göre Khalkedon'un kuruluşundan 17 yıl sonra bir başka Megara kolonisi tarafından Byzantion şehri kurulmuştur. Bu şehri kuranlar, Sarayburnu'ndaki güzellikleri ve avantajları göremeyen ve Kadıköy'ün lodosa maruz kalan bir mevkiine yerleşen Khalkedon'luları körlükle itham etmiştir.

Byzantion ve Khalkedon dışında boğazda ve Haliç kıyısında Grek kökenli bir kaç yerleşme daha bulunmaktaydı. Bunlardan biri Byzantion'un karşısında, bugünkü Galata'da bulunan Sykai yerleşmesiydi. Bir diğeri ise, bugünkü Üsküdar'ın yerinde bulunan Hrisopolis idi. Byzantion'un bulunduğu konum, diğer yerleşmelere göre öne çıkmasını sağlamıştır.

Arkeolojik ve yazılı verilerin yetersizliği nedeniyle, İstanbul'un Byzantion öncesi dönemiyle ilgili bilgilerimiz azdır. Bu sebeple kentin tarihi Byzantion şehri ile başlamaktadır.

**Yunan Dönemi'nde Byzantion (M.Ö. 658-M.S. 196)**

Sarayburnu'nda bir Yunan şehir devleti olan Byzantion, Asya ile Avrupa arasında bir geçiş noktasında bulunması ve aynı zamanda güvenli bir konumda olması dolayısıyla kısa zamanda gelişmiştir. Haliç, coğrafi oluşumu nedeniyle Akdeniz'deki en güvenli iç liman ve iç deniz olma özelliği taşımaktaydı. O dönemin şehir sınırlarına göre geniş bir alan kaplamaktaydı.

İki derenin beslediği Haliç, aynı zamanda balık bakımından zengin bir besin kaynağıydı. Boğazdan bol miktarda geçen palamut, Byzantion halkının başlıca gelir kaynağını oluşturuyordu. Haliç çevresindeki topraklar da zengin bitki örtüsü ve doğal güzellikleri bakımından avantajlıydı. Byzantion şehrinin başlıca geçim kaynakları balıkçılık ve boğazdan geçen gemilerden alınan geçiş ücreti ile liman vergisiydi.

Byzantion'a ilk yerleşenlerin büyük çoğunluğu Megaralı Dor Yunanlıları idi. Bu sebeple kentteki siyasi kurumlar Atina'dan ziyade Sparta kökenliydi. Yazıtlardan ve eski mezar taşlarındaki rölyeflerden anlaşıldığına göre, takvim, alfabe ve dini inançlar dahil olmak üzere, Byzantion'un ilk dönemlerinde kültürel gelenekler Megaralılar'dan alınmıştır. Byzantionlular, Yunanistan'ın Olimposlu tanrılarına tapınmışlardır (Freely, 1996: 30). Byzantion bazen seçkinler, bazen halk hükümeti tarafından yönetilmiştir, fakat şehrin yönetim şekli daha çok cumhuriyettir (Gyllius, 1997: 29-30).

Byzantion dönem dönem çeşitli saldırılara uğramış ve sömürge kenti durumunda kalmıştır. M.Ö. 513'te Khalkedon ile birlikte Pers İmparatoru Darius'a yenilmiş, Perslere vergi ödeyen bir kent-devlet olmuştur. M.Ö. 476'da Atinalılar'ın kurduğu Attik-Delos deniz birliğine katılmış ve Pers egemenliğinden kurtulmuştur. Daha sonra Atina ve Sparta egemenliğine

girmiş, M.S. 73 yılında ise Roma Cumhuriyeti'ne bağımlı bir kent-devlet olmuştur. Roma İmparatorluğu'nda çıkan taht kavgasında, Septimus Severus'un rakibini desteklediği için Severus tarafından yağmalanmış ve ayrıcalıklı statüsü kaldırılmıştır (Kuban, 1996: 18). Böylece M.S.196 yılında antikçağ Byzantion'unun tarihi sona ermiştir.

Byzantion şehrinin fiziksel yapısıyla ilgili arkeolojik veri bulunmamaktadır. Bu dönemdeki yapılaşmayı sadece yazılı kaynaklardan öğrenmekteyiz. Bu kaynaklardaki bilgilere göre Yunan döneminde Byzantion'u çevreleyen, dönemine göre oldukça güçlü surlar bulunmaktaydı. Bu surların sınırları konusunda kesin veri olmamakla birlikte, bir takım tahminler vardır. İlk surların bugünkü Topkapı Sarayı'nın bulunduğu, birinci tepe denilen yüksekliği çevrelediği tahmin edilmektedir. Septimus Severus'un kenti ele geçirmesinden önceki surların büyüklüğünü ise Dionisios'tan öğrenmekteyiz. Bu surların çevresi yaklaşık kırk stadion, yani yaklaşık 5 km.dir (Gyllius, 1997: 32). Birinci tepenin yanısıra ikinci tepenin bir bölümünü de içine almakta ve tahminen bugünkü Babıali Caddesi'nden geçmektedir (Kuban, 1996: 20).

Dionisios'un M.S. II. yüzyıla ait eserinde, Haliç'in iki kıyısındaki bazı yer adları belirtilmiştir: Bugünkü Süleymaniye kıyıları "Kukla" olarak adlandırılmıştı. Süleymaniye yamacı ise "Skiros" kayalıkları olarak adlandırılmaktaydı. Bugünkü Unkapanı'na inen vadinin ucunda "Melias" denilen bir koy bulunmaktaydı. Haliç kıyısında Fener'e doğru "Mellapokopsas Burnu", "Hippenidas" ve "Peraikos" koyları bulunmaktaydı. Ayvansaray'ın ilerisinde "Kamara" adında bir kıyı bölgesi, bundan sonra da durgun, kokmuş deniz anlamına gelen "Saprathalassa" isimli bölge gelmekteydi. Burası, iki derenin Haliç'e dökülüp çamurlarını getirdikleri yerdi. (Eyice, 1997: 264-365).

Kasımpaşa Deresi'nin o dönemdeki adı Keison (Neison veya Peison), derenin döküldüğü koyun adı da Aktis Koyu idi[*]. Bugünkü Şişhane-Tepebaşı civarlarına denk düşen ormanlık alan ise yaban domuzunun sıklığından dolayı "Khoiros" (domuz) olarak adlandırılmıştı. Sarayburnu'nun karşısına denk düşen bölge ise "Sykai" ismiyle gelişimini sürdürmekteydi (Eyice, 1997: 265).

**Roma Dönemi'nde Byzantion (196-324) ve Konstantinopolis (324-395)**

Byzantion Cumhuriyeti, önceki savaşlarda Romalılara destek vermesine karşın, Septimus

[*] Osmanlı döneminde Kasımpaşa Deresi olarak anılan dere, bugünkü Piyalepaşa Bulvarı'nın uzandığı vadiden akmaktaydı. Yaklaşık olarak Bahriye Caddesi hizasını izleyen derenin yatağı günümüzde yerleşim yeri olmuştur.

Severus'a karşı Niger'in tarafının tutmuştur. Bunun üzerine Septimus Severus Byzantion'u ele geçirmiş, sonra yağmalamış, Yunan döneminin belli başlı yapılarını yıktırmıştır. Romalılar, askerleri ve kentin ileri gelenlerini öldürmüşler, surları, tiyatroları, hamamları yıkıntı haline getirmişlerdir. Kent, devlet statüsünü yitirerek bir "vicus" (köy) olarak Perinthos'a bağlanmıştır. Bir süre sonra Byzantion halkının af dilemelerinin üzerine, Roma imparatoru kenti yeniden imar ettirmiştir (Gyllius, 1997: 31).

Septimus Severus, kente oğlunun onuruna "Augusta Antonia" adını vermiştir. Onun başlattığı bazı imar faaliyetlerini oğlu tamamlamıştır. Septimus Severus döneminde harap olan eski surların yaklaşık 400 metre batısına yeni surlar yapılmıştır. Bu surların bugünkü Eminönü Meydanı hizasında başlayıp güneye doğru tepe boyunca yükselip Çemberlitaş'ta zirveye ulaştığı, sonra Hipodrom'un çevresinde kavis yaparak birinci tepenin Marmara Denizi'ne bakan eteklerine uzandığı tahmin edilmektedir (Freely, 1996: 41).

300'lü yıllarda, Roma İmparatorluğu'nda iktidar kavgaları başgöstermiştir. 311 yılında Roma dört imparator arasında bölünmüştür. Bunlardan biri olan I. Constantinus, diğer üç rakibini yenerek 324 yılında Roma'nın tek imparatoru olmuş ve tarihe büyük Constantinus olarak geçmiştir.

Constantinus, Hıristiyanlığı kabul etmiş ve pagan geleneğe dayanan Roma'nın yanında, Byzantion'u ikinci başkent yapmıştır. Kente "Nova Roma Constantinopolitana" adını vermiş, bu emri taş bir sütuna kazdırarak Strategion'da Constantinus'un atlı heykeli yakınına yerleştirtmiştir. Kenti güzelleştirmek için çeşitli binalar yaptırmıştır. Kent, bundan sonra bir Hıristiyanlık merkezi olarak hızla gelişmiştir[*].

Constantinus, eski surlardan yaklaşık 2.5 km daha batıda olan yeni surları yaptırarak daha güvenli ve daha geniş bir kent yaratmaya çalışmıştır. Yeni surlar, Haliç'in bugünkü Cibali ile Fener semtleri arasında başlayıp Marmara'ya doğru uzanmaktaydı.

4. Yüzyılda, Roma'nın ikiye bölünmesinden önceki son Roma İmparatoru I. Theodosius döneminde (347-395) kentin nüfusu 100.000-150.000 civarında olmuştur (Mantran, 2001: 33). Sur içi kent, "regio" denilen 12 yönetim bölgesine ayrılmıştır.

---

[*] Paganizm ve pagan ibadetler hemen yasaklanmamış, Akropolis'teki pagan tapınaklara dokunulmamıştır. Diğer yandan kentte bir çok kilise yapılarak Hıristiyanlık somut bir biçime vurgulanmıştır. Constantinus'tan sonra gelen imparatorların çoğu da Hıristiyandır.

### 2.2.2 Doğu Roma / Bizans İmparatorluğu Dönemi (395-1453)

İmparator I. Theodosius'un ölümünden sonra Roma İmparatorluğu, doğusu Theodosius'un büyük oğlu Arkadius, batısı ise küçük oğlu Honorius tarafından yönetilmek üzere ikiye bölünmüştür. Bundan sonra Konstantinopolis, 395'ten 1453'e kadar Bizans İmparatorluğu'nun başkenti olarak gelişimini hızla sürdürmüştür.

Arkadius'un oğlu olan II. Theodosius zamanında (408-450) kent sınırları genişlemiş ve saldırılara karşı yeni ve daha güçlü bir sur sistemi inşa edilmiştir. II. Theodosius Surları ile kent, uzun süre değişmeyecek sınırlarına ulaşmıştır. Haliç de kentin kuzeyini boydan boya sınırlayan geniş ve emin bir sığınak haline gelmiştir. Böylece Haliç'in, kent yaşamına katkısı artmıştır.

Yeni surlar, kentin yedi tepesini çevrelemekteydi. Constantinus'un kentine üç tepe daha eklenmişti. Konstantinopolis'te yedi tepe olması, Eski Roma'daki tepe sayısına eşit olması bakımından önemliydi.

II. Theodosius, imparatorun dine kabul töreninin Ayasofya'da yapılması geleneğini kurmuştur. Surlardan başka bir çok kamu ve dini yapı yaptırarak, kentin gelişmine katkıda bulunmuştur.

476 yılında Batı Roma'nın imparatoru Romulus Augustulus devrilmiş, Batı Roma İmparatorluğu yıkılmıştır. Bundan sonra Konstantinopolis'teki imparator, Roma İmparatorluğu'nun geriye kalanının tek yöneticisi olmuştur. Konstantinopolis, artık tam bir Hıristiyanlık merkezi konumuna gelmiştir.

I. Iustinianos döneminde (527-565) imparatorluğun en parlak dönemi yaşanmıştır. Iustinianos, yaptırdığı bir çok sanatsal yapıt, yasal yenilik ile imparatorluğa damgasını vurmuştur. 532 yılında çıkan kanlı Nika ayaklanmasını İmparatoriçe Theodora'nın da yardımıyla bastırdıktan sonra, yasal ve kurumsal alanda reformlar gerçekleştirmiştir. Nika ayaklanması ile yanan bir çok kamu yapısı ile Ayasofya yeniden ve daha görkemli biçimde yapılmış, kent yeniden imar edilmiştir.

6. ve 9. yüzyıllar arasında kent, veba salgını gibi felaketler ve ayaklanmalar ile zayıf düşmüş, anıtsal yapıların bir kısmı terkedilmiş veya yıkılmıştır. Diğer yandan kente yabancılar tarafından sık sık akınlar düzenlenmekte, bu da imparatorluğun gücünü azaltmaktaydı. 8. yüzyılda nüfus 50 binin altına düşmüştür. 876 yılından itibaren Makedonya ve Komnenos hanedanları döneminde, kent eski statüsüne bir ölçüde tekrar kavuşmuştur.

İmparatorluğun ekonomisini elinde tutan en büyük üretim ve ticaret merkezi olan Konstantinopolis'te İtalyanlar'a ticarette büyük ayrıcalıklar tanınmıştır. Bu da imparatorluğun ekonomisini zayıflatan, yabancı tüccarları zenginleştiren bir etkendi.

Konstantinopolis'te 10. yüzyıldan sonra kentsel büyüme olmamış, hatta giderek parçalanmalar görülmüştür.

11. yüzyıldan itibaren saray batıya, daha güvenli bir konumda olan Blahernai Sarayı'na taşınmıştır.

Balkanlar'daki savaşlar, Haçlılar'ın baskısı, ticaretin önemli kısmının İtalyanlar'ın elinde olması ve kötü yönetim sonucunda 12. yüzyıl sonlarında imparatorluğun gücü iyice azalmıştır. Bizans İmparatorluğu, yabancı tüccarların Konstantinopolis'te sahip oldukları mülklerin sayısını arttırmasına izin vermiş ve onlara yeni satın alma serbestlikleri tanımıştır. Venedikliler, kendilerine ait bütün mallar için vergi bağışıklığı elde etmişlerdir. Cenevizliler'in de Bizans üstünde etkinlikleri artmıştır. Bunların yanında, Dördüncü Haçlı Seferi sırasında Haçlı orduları 1203 ve 1204'te kenti işgal etmiştir. 1203'te Galata'da zincirin bir ucunun bağlandığı Kastellion Hisarı'nı ele geçiren Haçlı donanması, Haliç kıyısında Balat ile Petrion arasında surların suya en yakın olduğu yerden hücuma geçmişlerdir. 1204 yılında tekrar saldırıya girişen Latin ordusu, bu kez Cibali ile Ayakapı arasından hücuma geçerek kentin içrine girmiştir (Eyice, 1997: 267). Haçlılar, şehri oldukça yağmalamışlar, evleri, kiliseleri, hipodromu, bir çok önemli sanat eserlerini yakıp yıkmışlardır. 1204-1261 yılları arasında süren Haçlı yönetiminden sonra kent, Paleologos Hanedanı tarafından tekrar ele geçirilmiştir.

Bizans İmparatorluğu'nun 13. bölgesi olan Galata'nın Iustinianos döneminde önemi artmakla birlikte, Paleologlar döneminde daha da artmıştır. Konstantinopolis'te imtiyazlara sahip olan Cenevizliler, Haçlı istilasının olduğu 1204 tarihinden sonra Galata'ya yerleşmişlerdir. Paleogoslar kenti yeniden aldıktan sonra, Cenevizliler Paleogoslara yardım ettikleri için, Galata bağımsız bir kent-devlet statüsüne kavuşmuştur.

14. yüzyıldan itibaren Bizans Devleti iyice zayıflamıştır. Son dönemlerinde Constantinopolis bir çok saldırıya uğramış, şehrin nüfusu azalmıştır. Ticaretin, zengin İtalyan sitelerinin eline geçmesiyle de fakirleşmiştir. Nüfusu 40.000–60.000 arasında olan Konstantinopolis, 1452'de Osmanlı saldırısına yenik düşmüştür.

### 2.2.3 Osmanlı Dönemi

#### 2.2.3.1 Klasik Dönem Öncesi (15 yüzyıl sonu-16. yüzyıl başı)

Osmanlı Devleti, kuruluşundan 154 yıl sonra, yedinci kuşatmanın sonunda İstanbul'u ele geçirmiştir. II. Mehmet, İstanbul'u kuşattığında, Haliç zinciri, Osmanlı gemilerinin girmesini engelliyordu. Fakat kadırgaların Galata sırtlarından Haliç'e indirilmesiyle, bu zincir, işlevini kaybetmiştir. Ayrıca fetih sırasında Fatih'in, ikmali kolaylaştırmak için, Haliç'in yukarı ucunda fıçılar üzerinde bir köprü kurdurduğu bilinmektedir (Eyice, 1997: 267).

İstanbul'un 1453'de II. Mehmet tarafından fethi ile beraber yeni başkentte sosyal, kültürel, fiziksel gelişimi etkileyen yeni bir dönem başlamıştır. Kentte işlev dağılımı Bizans dönemindekine göre fazla değişmemiştir, fakat kentin sosyal yapısına, yaşam biçimine, mimarisine İslam kültürünün özellikleri yansımıştır. İslam hukuku, sosyal ilişkilerin ve davranışların yanısıra iskân biçimini de belirlemektedir. Osmanlı döneminin gelişmelerine ve İslam kültürüne bağlı olarak, Haliç kıyılarının gelişmesi de farklılık kazanmıştır.

İslam kenti imgesinin baskınlık kazanmasına rağmen Fatih, Müslüman olmayan halkların da (Rumlar, Ermeniler, Yahudiler, Slavlar) İstanbul'a yerleşmesini sağlayarak, kozmopolit ve hoşgörülü bir uygarlık ve siyasal güç merkezi yaratmaya çalışmıştır. Gayrimüslimlerin varlıkları ve yaşam biçimleri de, zamanla Haliç görünümüne önemli bir kimlik katmıştır.

II. Theodosius'un surları onarılmış ve korunmuştur. Karasurlarının sınırları Bizans dönemindeki gibi kenti değil, kentin içindeki en büyük idari bölgeyi tarif etmekteydi. Osmanlı döneminde İstanbul'un idari birimleri kadılıklardı. Kadı, belediye ve hukuk işlerinden sorumlu en yüksek görevliydi. Sur içindeki bölgeler "İstanbul Kadılığı" veya "Haslar Kadılığı", sur dışındakiler ise üç kent anlamındaki "Bilad-ı Selase" Kadılığı olarak anılmaktaydı. İstanbul kadısı, imparatorluğun en kıdemli kadısı idi. Bilad-ı Selase ile Galata, Eyüp ve Üsküdar Kadılıkları tarif edilmektedir. Galata Kadılığı, sur dışında ve Eyüp dışında kalan bölgelerden, Üsküdar Kadılığı Anadolu kıyılarından sorumluydu.

Mahallelerin başında, cemaatin içinden seçilen imam veya kethüda bulunmaktaydı. II. Mehmet dönemi sonunda Haslar Kadılığı'nda 182, Eyüp'te 8, Kasımpaşa'da 8, Üsküdar'da 3 mahalle oluşmuştur (Ayverdi, 1939: 57-69).

Fatih Sultan Mehmet döneminde nüfusun artması, ticaretin yeniden canlanması için girişimlerde bulunulmuştur. II. Mehmet'ten sonra gelen Sultan II. Beyazıd, saltanatı süresince (1481-1512) şehrin imarına devam etmiştir. Yavuz Sultan Selim ise, 8 yıl süren kısa saltanatı

boyunca (1512-1520) fetihlere önem vermiş, yoğun bir yapı faaliyeti gerçekleştirmemiştir.



Şekil 2.2 Schhedel'e ait panoramada 1493 yılında kentin görünümü (Kayra, 1990a: 65)

#### 2.2.3.2 Klasik Dönem (16-17. yüzyıllar)

Osmanlı mimarisinde Klasik dönemin başladığı 16. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü çağını yaşadığı, gücünü ve zenginliğini mimarisinde de gösterdiği bir dönemdir. Osmanlı Klasik dönem mimarisi Mimar Sinan ile başlamış, Lale Devri'ne kadar devam etmiştir. Bu zaman diliminde, yapı faaliyetlerinin çoğunluğunu camiler ve külliyeler oluşturmuştur. Haliç siluetinde kubbelerin, minarelerin öne çıktığı İslam kenti imgesi, bu dönemde yoğun olarak hissedilmektedir. Kanuni Sultan Süleyman zamanında imparatorluğun zenginliği kentsel mekana da yansımış ve kendini dönemin usta mimarbaşı Mimar Sinan'ın eserlerinde göstermiştir.

Mimar Sinan; Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman, II. Selim ve III. Murat dönemlerinde hizmette bulunmuş ve çok sayıda eser meydana getirmiştir. Kanuni döneminde, 1539 yılında mimarbaşı seçilmiş, H. 996 (1587/88) yılında ölene kadar bu görevi sürdürmüştür (Kuban, 1998: 30).

Kanuni döneminde ticaret faaliyetlerindeki hareketliliğin, kentteki zenginlik üzerinde büyük etkisi olmuştur. Bu dönemde İstanbul'un nüfusunda önemli derecede artış olmuştur. Yeni fethedilen yerlerden zanaatçılar İstanbul'a sürülmüştür. Orta Avrupa ve İtalya'dan birçok Yahudi, Balkanlardan Hıristiyanlar, Arap ülkelerinden Müslümanlar gelmiş, gelenler İstanbul'un ticaret ve zanaat hayatına katılmışlardır. Böylece yeni gelenler Haliç çevresindeki

semtlerin de kalabalıklaşmasına neden olmuşlardır.

Kanuni döneminin başlarında İstanbul'da 46.635 Müslüman, 25.252 Hıristiyan, 8570 Yahudi aile, toplam 400 bin nüfus olduğu belirtilmektedir. 1550'ye doğru ise toplam nüfus 500 bin civarına ulaşmıştır. 1480 yılına doğru 182 olan mahalle sayısı 1546'da 219'a, 1635'te 292'ye ulaşmıştır (Mantran, 2001: 219, 222). Piri Reis'in ve Matrakçı Nasuh'un hazırladığı İstanbul haritalarında, Haliç'in güney tarafındaki yoğun doku görülmektedir (Şekil 2.3, 2.4).

Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama döneminin başladığı, Celali Ayaklanmalarının olduğu, ekonominin zayıfladığı 17. yüzyıl, mimari biçim ve üslup açısından 16. yüzyılın devamı gibidir. Bu dönemde İstanbul nüfusu artmaya devam etmiştir. Haliç siluetinin görünümünde ve işlev dağılımında belirgin bir değişiklik görülmemiştir, ancak sur dışı yerleşmeler artmıştır. İstanbul'un anıtsal yapı bakımından doymuş olması, ekonominin bozulması gibi sebeplerden dolayı İstanbul'da etkin bir anıtsal yapı faaliyeti gerçekleştirilmemiştir. Bunun yanında 17. yüzyılda bazı padişahlar, zaman zaman Edirne Sarayı'nda oturmuş, İstanbul'un yönetimini vezirlerine bırakmışlardır. Sultan IV. Mehmet, saltanatının (1648-1687) yaklaşık 25 yılını İstanbul dışında geçirmiş, İstanbul'un idaresini Köprülüler'e bırakmıştır. II. Selim (1566-1574), II. Süleyman (1687-1691), II. Ahmed (saltanatı 1691-1695) ve II. Mustafa (1695-1703) da saltanatlarının bir kısmını veya çoğunu Edirne Sarayı'nda geçirmişlerdir (Sakaoğlu, 1999: 270-303).



Şekil 2.3 Piri Reis'e ait İstanbul Gravürü, 1521 (Kayra, 1990a: 67)



Şekil 2.4 Matrakçı Nasuh'un İstanbul minyatürü, 1532 ((Kayra, 1990a: 67).

### 2.2.3.3 Batılılaşma Dönemi

**Batılılaşma İlk Dönemi / Tanzimat Fermanı'na Kadar (1700-1839)**

18. Yüzyıl, İstanbul'da fiziksel çevrenin ve sosyal yaşamın önemli ölçüde değiştiği bir dönemdir. Batılılaşma adımlarının ilk olarak atıldığı Lale Devri, III. Ahmet'in saltanatı, Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın sadrazamlığı sırasında süren (1718-1730) kısa dönemde sosyal yaşama ve kentsel makana damgasını vurmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, Lale Devri ile beraber fiziksel ve toplumsal açıdan Avrupa'ya yönelmiştir. Avrupa'daki yaşamı daha iyi tanımak amacıyla Damat İbrahim Paşa, ilk kez Avrupa'ya elçiler göndermiş, Avrupa ile kültür alışverişine girişilmiştir. 1721'de Fransa'ya giden ve orada 5 ay kalan Yirmizsekiz Çelebizade Said Mehmed Efendi, Paris'in mimarisini ve bahçelerini anlatmış, geri döndükten sonra Fransız saray ve bahçelerinin çizimlerini istemiştir. Lale Devri'nin getirdiği yeni yaşam tarzı gerek kentsel ölçekte, gerekse tek yapı ölçeğinde değişimlere sebep olmuştur. Dışa dönük, zevkin, sefanın öne çıktığı, doğa ile iç içe olan yaşam tarzı, Haliç'teki mesire yerlerinin ve kıyı şeridinin önemini arttırmıştır.

Lale Devri bilimde, müzik, resim, hat ve tezyin sanatlarında da yenilikler getirmiştir. Paris'te basımevlerini inceleyen Yirmizsekiz Çelebizade Said Mehmed Efendi ile matbaanın yararlarını padişah ve sadrazama açıklayan İbrahim Müteferika'nın girişimleriyle, 1727'de ilk devlet matbaası kurulmuştur (Sakaoğlu, 1999: 325).

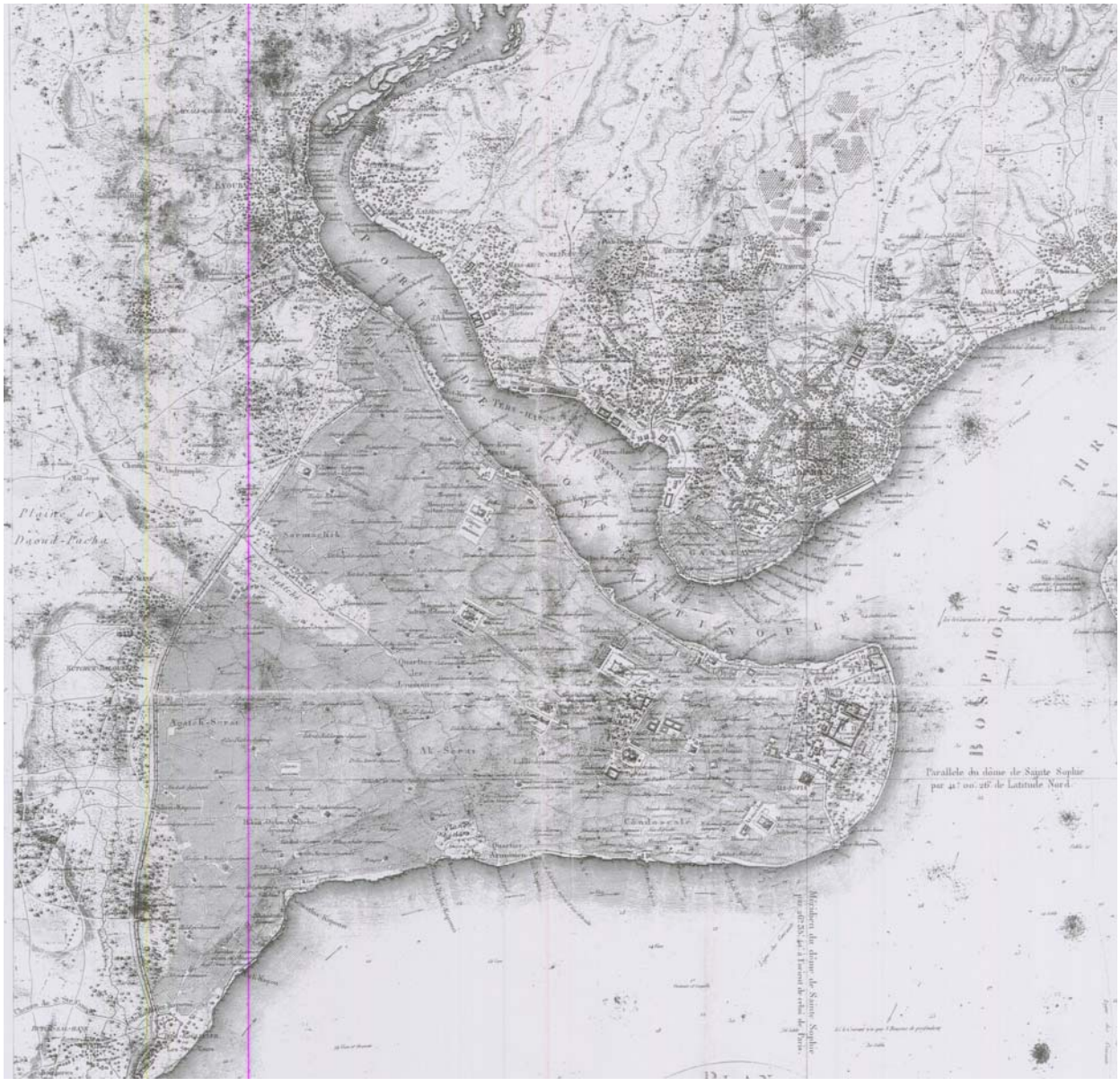
Lale Devri'nin getirdiği lüks yaşam tarzı, medrese ile tarikat çevrelerinin ve toplumun alt sınıflarının tepkisini çekmiştir. Saray çevresi sefahat içinde yaşarken, İstanbul'da sık sık kıtlıklar olmakta, işsizlik artmaktaydı. Bu kısa dönem, 1730 yılında Patrona Halil Ayaklanması ile sona ermiş, 3 gün süren bu isyanda Haliç'te yapılan bir çok yalı, köşk tahrip edilmiştir. Ayaklanma bastırıldıktan sonra I. Mahmud padişah olmuştur.

I. Mahmud, toprak kayıpları sonucunda ordunun teknik eğitimine önem vermiştir. Onun döneminde (1730-1754) Fransa'dan çok sayıda mühendis getirtilmiştir. III. Mustafa (1757-74) ve I. Abdülhamid (1774-89) dönemlerinde de, mühendislik eğitiminde ve askeri alanlarda yenilikler yapılmıştır.

18. yüzyıl, Batıda sanayi devriminin gerçekleştiği, Batılı ülkelerin bilim, sanayi ve askeri konularda Osmanlı Devleti'nden oldukça ileri bir seviyede olduğunun anlaşıldığı bir dönemdir. Bu yüzyılda III. Selim'e kadar olan süre, yenilikler konusunda daha çok fikri bir hazırlanma dönemi olmuş, reformcu padişah III. Selim ise bu fikri daha çok askeri alanda olmak üzere, uygulamaya dönüştürmüştür (Cezar, 1995: 31). 18. yüzyıl sonlarında, toprak

kayıpları sonucunda askeri anlamda ıslahat hareketlerine girişilmiştir. III. Selim, askeriyenin modernleşmesi amacıyla, Avrupa tarzında eğitim gören bir topçu sınıfı olan Nizam-ı Cedid'i kurmuştur. II. Mahmud (1808-39), sanayileşme öncesi İstanbul'unun son padişahıdır. O da reform hareketlerine devam etmiş, 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmıştır.

Bu dönemde kentin işlevsel dağılımı genel olarak değişmemiş fakat sur dışındaki yerleşim alanları gelişmiştir (Şekil 2.5). Kent görünümünde sur içi ve sur dışı ayırımı belirsizleşmeye başlamıştır. İncicyan, İstanbul'da bulunan değirmenlerden ve değirmenlere verilen buğday miktarından yola çıkarak, 18. yüzyıl sonunda İstanbul'un nüfusunu bir milyondan fazla olarak tahmin etmiştir (İncicyan, 1976: 18).




Şekil 2.5 Kauffer'in İstanbul Haritası'nda şehrin gelişimi ve Haliç, 1776 (Atatürk Kitaplığı)

**Tanzimat Fermanı ile Cumhuriyet Arası 19. yüzyıl Batılılaşma Dönemi (1839-1923)**

19. yüzyıl, İstanbul'un askeri, örgütsel, toplumsal yapısında büyük değişimlerin olduğu, bu değişimin kentsel mekana da yansıdığı bir dönemdir. Askeri yenilgilerin hızlandırdığı reformlar ve Avrupa ülkeleri ile ilişkiler sonucunda karşılaşılan ve benimsenmeye başlanan yeni ilkeler, 19. yüzyılda sonuçlarını göstermiştir. 18. yüzyılda üst tabakadan başlayan Avrupa yaşam tarzını benimseme olgusu, 19. yüzyıl İstanbul'unda giderek halk kitlelerine yayılmıştır. Teknolojide, kurumlaşmada ve kentsel mekanda geleneksel yapı sorgulanmış ve dünyaya ayak uydurma gereği duyulmuştur. Sanayileşme ve sömürgeleşme ile giderek zenginleşen Batılı ülkelere karşılık Osmanlı İmparatorluğu, çağının gelişmelerine ayak uyduramamış, toprak kaybetmeye başlamış ve imparatorluğun ekonomisi zayıflamıştır. Bunun üzerine saray önce askeri alanda olmak üzere eğitim, toplumsal, idari, ekonomik alanlarda çeşitli reformlar yapmaya başlamıştır.

I. Abdülhamid döneminde (1839-1861) 3 Kasım 1839 tarihinde Topkapı Sarayı'nın Gülhane Meydanı'nda Tanzimat Fermanı'nın ilanı, yeni bir dönemi getirmiştir. Tanzimat Fermanı ile modernleşme ve değişim çabaları yasallaşmış ve uygulamaya konulmuştur. Eğitim alanına önem verilmiş, Avrupa standartlarına uygun yeni, sivil okullar açılmıştır. Tanzimat döneminin liberal devlet adamlarının girişimleriyle Avrupa'nın kültür, sanat faaliyetleri İstanbul'a girmiş, tiyatro oyunları gösterime girmeye başlamıştır. Yeni bir Osmanlı aydını tipi oluşmuş, zenginleşen kent burjuvazisi sosyal hayatta etkin rol oynamıştır.

Batılılaşmanın etkileri kısa zamanda fiziksel çevreye yansımıştır. Belediye örgütünde köklü değişiklikler ve yeni kentsel düzenlemeler yapılmıştır. İnşaatları düzenlemek, standartları belirlemek ve denetlemek amacıyla yüzyılın ortalarından itibaren Ebniye Nizamnameleri çıkarılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu kendini Avrupa ülkeleri ile karşılaştırdığında sanayileşmede geri kaldığını farketmiş ve birçok ürünü ithal etmek yerine üretme girişimlerinde bulunmuş, ancak üretimde istenilen gelişme yakalanamamıştır.

Bir yandan kaybedilen topraklardan göç edenlerle nüfus çoğalırken diğer yandan ulaşımın kolaylaşması, kent sınırlarının büyümesini sağlamıştır. Bu da Haliç'teki işlevlerin bir kısmının yeni açılan yerleşim yerlerine kaymasına sebep olmuştur.

Tanzimat Reformları ve modernleşme hareketleri, Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) de devam etmiştir. II. Abdülhamid'in (1876-1909) tahta çıkmasından kısa bir süre sonra, 23 Aralık 1876 tarihinde, Meşrutiyet ilan edilmiştir. Kanuni Esasi denilen yeni bir anayasa kabul

edilmiş, Meclis-i Mebusan ile Heyet-i Ayan denilen meclisler oluşturulmuştur. Toprak kayıplarının artması, ayaklanmalar, padişahın baskıcı tutumu ve yabancı devletlerin teşvikleri, Jön Türkler adını alan bir muhalefetin ve çeşitli cemiyetlerin doğmasına yol açmıştır. 24 Temmuz 1908'de İkinci Meşrutiyet ilan edilerek anayasa yeniden yürürlüğe konmuştur. Jön Türkler II. Abdülhamid'i tahttan indirerek, V. Mehmet Reşad'ı (1909-1918) padişah ilan etmişlerdir. 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, Osmanlı Devleti parçalanma sürecine girmiştir.



Şekil 2.6 Moltke'nin haritasında Haliç ve çevresi, 1839 (Atatürk Kitaplığı)

19. yüzyılda, İstanbul nüfusunun 17. yüzyıla göre oldukça azaldığını, yüzyıl sonlarına doğru ise göçlerin etkisiyle arttığını görmekteyiz. II. Mahmut döneminde İstanbul, Üsküdar ve Galata'nın toplam nüfusu 359 bin olarak kaydedilmekte, 1876 yılında ise 873.565'e ulaşmaktaydı. 20. yüzyılın başlarında kentte 762.902 Müslüman, 193.152 Rum, 104.856 Ermeni, 59.253 Yahudi, 4782 Bulgar, 3300 Katolik ve 170 Protestan yaşamaktaydı. Çingeneler ve geriye kalan halk eklenince, nüfusun 1.150.000 olduğu varsayılabilmektedir (Kuban, 2000: 363). Bu artan nüfus, daha çok Boğaz çevresindeki yeni imara açılan bölgelere yerleşmiştir.

### 2.2.4 Cumhuriyet Dönemi

Birinci Dünya Savaşı ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü gerçekleşmiş, cumhuriyetin ilanı ile eski Osmanlı kurumlarının bir çoğu kaldırılmış, eğitim, ekonomi gibi alanlarda köklü devrimler yapılmış, yeni bir toplumsal düzen getirilmiştir. Yeni cumhuriyetin başkentinin Ankara'ya taşınması ve savaş kayıpları sonucunda İstanbul'un nüfusu azalmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeni bir devletin kuruluşunun sancıları yaşanmış, öncelikle Anadolu'nun ve yeni başkentin kalkınması için çaba harcanmıştır.

1923 yılında, Türkiye'de yaşayan Rumlar ile Yunanistan'da yaşayan Türklerin değiş tokuş edilmesini öngören antlaşma uygulanmıştır[*]. Böylece Haliç'te oturan Rumların sayısı azalmıştır.

Yeni dönemde, İstanbul'un gelişmesi, kalkınması ve çağın ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için 1930'lu yıllardan itibaren kentsel planlama çalışmalarına önem verilmiş, yabancı şehircilik uzmanları ülkeye çağrılmıştır. Bu uzmanların gerek düşünsel anlamda, gerekse uygulamada oldukça etkileri olmuştur.

İstanbul, başkentlikten çıkmasına rağmen ülkenin kültür, ticaret ve sanayi merkezi olmaya devam etmiştir. Batı Avrupa ile ulaşımının kolaylığı nedeniyle geleneksel ilişkiler sürmüştür. İstanbul'a olan talep, yeni ve küçük bir kent olan Ankara'ya oranla daha fazla olmuştur (Mantran, 2001: 308).

Atatürk'ün ölümü ile İnönü dönemi başlamıştır. 1938 Aralık ayında İstanbul Belediye Reisliği ve valiliği görevine getirilen Lütfü Kırdar, Fransız şehircilik uzmanı Prost'un planını uygulamaya koymuştur. 1939-1945 yılları arasında süren II. Dünya Savaşı, kentte yapım faaliyetlerinde nispeten azalmaya sebep olmuştur. 1940-45 arasında, köylerden gelen göçler ile kentin nüfusu 860.550'ye çıkmıştır.

1950-1960 yılları arasında Menderes Hükümeti'nin başa geçmesi, Türkiye'ye yapılan para yardımları ile hızlı kentleşme dönemine girilmiştir. Bu dönemde Türkiye dünyaya, özellikle Avrupa ve ABD'ye açılmıştır. Yeni kalkınma programında prestij gösterisine dönüşen İstanbul'daki imar hareketleri de bulunmaktaydı. Yapılan sanayi yatırımları ile İstanbul'a göçün artması, beraberinde kentsel sorunlar getirmiştir. İstanbul'a batıdan, özellikle Amerika'dan ithal edilen ve Türk geleneğine tamamen yabancı olan kent imgesi yerleşmiştir

---

[*] Daha sonra 1965 yılında Kıbrıs ile ilgili anlaşmazlıklardan doları Rumların bir çoğu sınır dışı edilmiştir.

(Kuban, 2000: 389). Haliç çevresindeki semtlerde oturanlar kentin daha prestijli bölgelerine taşınırken, buralara Anadolu'dan gelenler ve sanayi çalışanları yerleşmiştir. 1955 tarihinde İstanbul'un nüfusu 1.533.822'ye ulaşmıştır (Sayılarla İstanbul, 2000: 265).

1960 yılı itibariyle Menderes Hükümeti yönetimden uzaklaştırılmıştır. Yeni dönemde, eleştirilen plansız gelişmeyi önlemek amacıyla bir takım imar planı çalışmaları yapılmış, sanayinin İstanbul dışına çekilmesi istenmiş fakat İstanbul'a göçün ve gecekonduların artması önlenememiştir.

1973 yılında çıkartılan 1710 sayılı Eski Eserler Yasası ile kentsel ölçekteki sit alanlarının koruma altına alınmasının önemli bir adımı atılmıştır. Fakat özellikle Tarihi Yarımada ve Haliç'te yeni oturanların ve Belediyelerin koruma kavramını özümseyememiş olması, hükümetlerin değişmesiyle beraber politikaların, imar planlarının değişmesi gibi sebepler, tarihi bölgelerin niteliklerinin korunmasını engellemiştir.

1980 yılında nüfusu 5 milyona yaklaşan İstanbul'da 1980'den sonra yerel yönetimler yeniden organize edilmiş, belediyelerin imar ve planlama yetkileri arttırılmıştır. Haliç çevresinde sanayinin desantralizasyonunu öngören yeni imar planları yapılmıştır.

# 3. 19. YÜZYIL ÖNCESİNDE HALİÇ KIYI BÖLGESİNİN GELİŞİMİ

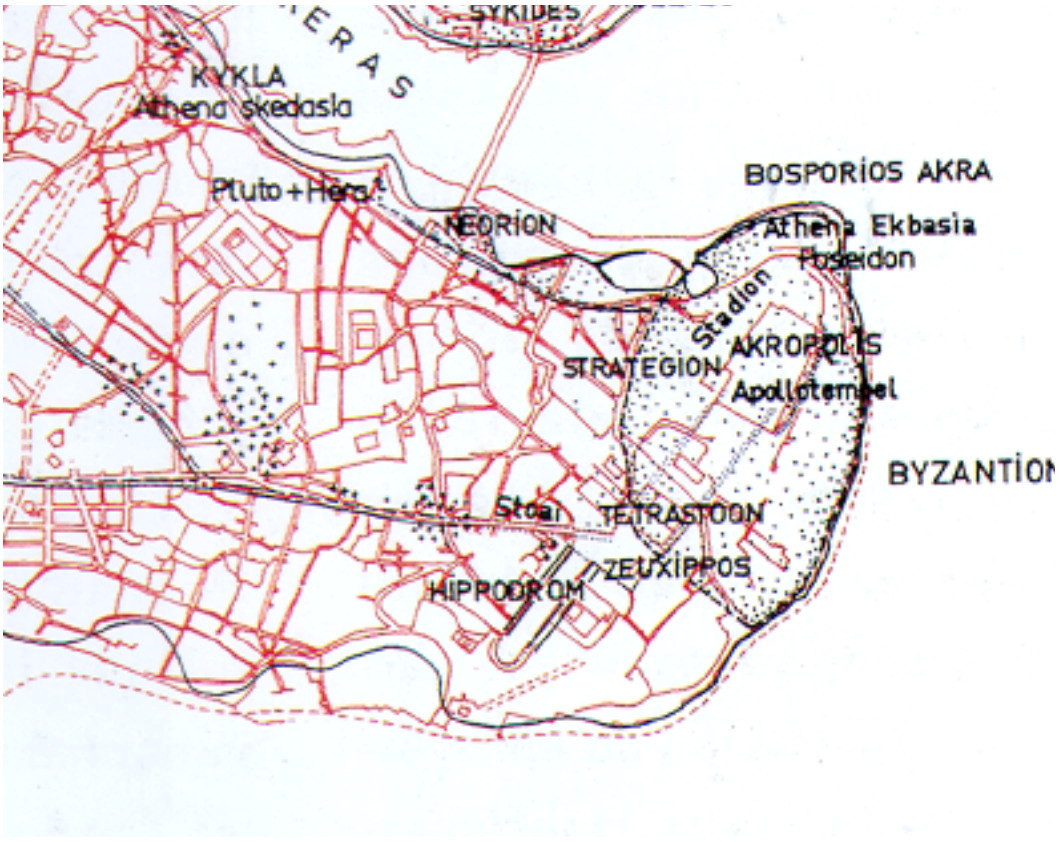
## 3.1 Yönetim Bölgesi

### 3.1.1 Bizans Dönemi Öncesi

Bizantion olarak bilinen ve İstanbul tarihininin başlangıcı olarak kabul edilen şehir, Sarayburnu'nda, kıyıdan itibaren yükselen ilk tepede kurulmuştur. Şehrin akropolü, bugünkü Sur-i Sultani sınırları içinde kalmaktaydı. Bu bölgede Bizantion'un bilinen ilk surları oluşmuştur (Şekil 3.1).

Antik çağ yazarlarından öğrendiğimize göre, birinci tepenin doruğunda sarayın, kamu yapılarının ve tapınakların bulunduğu, şehrin yönetim merkezi olan Akropolis yer almaktaydı. Bugünkü Sirkeci İstasyonu civarında ise askeri eğitim alanı olan Strategion bulunmaktaydı.

Roma Dönemi Bizantion'unda Hipodrom, Zeuksippos Hamamı, Mese Yolu, Severus Revakı, Apollon, Afrodit Tapınakları, Kineigon (av gösterilerinin yapıldığı anfitiyatro) gibi önemli yapılar inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 2001: 16-18).




Şekil 3.1 Antik dönemde Bizantion Kenti'nin taslak çizimi (Müller-Wiener, 2001: 17)

Constantinus, bugünkü Sarayburnu'nda, Marmara Denizi'ne bakan yamaçta İmparator Sarayı'nı yaptırmıştır. Hıristiyanlığı kabul eden Constantinus, kentte yaptırdığı kiliseler, forumlar, sütunlar, revaklı yollar ile tam bir Roma şehri görüntüsü yaratmıştır. Şehrin akropolünde, Haliç siluetinde öne çıkan Aya İrini Kilisesi ile ilk Aya Sofya Bazilikası yapılmıştır.

### 3.1.2 Bizans Dönemi

Sarayburnu'nun yönetim merkezi işlevi yüzyıllarca devam etmiştir. Sarayburnu, sarayın ve halkın toplandığı kamu yapılarının bulunduğu kent merkeziydi. Sarayların, hamamların, kiliselerin, Hipodromun, meydanların, revakların, anıtsal sütunların ve heykellerin bulunduğu bu alan, tipik bir Roma kenti niteliği taşımaktaydı.

İstanbul, Romalıların egemenliği altına girdikten sonra Doğu Roma'nın başkenti olup Konstantinopolis adını aldığında, yeni yönetim merkezi, Sarayburnu'nun daha güneyine kaymıştır. Constantinus tarafından 4. yüzyılda yapılan ve yüzyıllar boyunca ek yapılarla genişleyen Büyük Saray (Magnum Palatium), Sarayburnu'nun Marmara Denizi'ne bakan yamaçlarında teraslar halinde inşa edilmiştir (Şekil 3.3). Eski Akropol'ün güneydoğu ucunda yer alan bu kompleksin batısında Hipodrom bulunmaktaydı. Bu komplekste kiliseler, muhafız kışlaları, okulları, imparatorun kabul sarayı olan Magnaura Sarayı, yaşama alanı olan Dafne Sarayı, cephesi Marmara surları üzerinde olan Bukaleon Sarayı, Khalke Sarayı, Mangana Sarayı gibi bir çok yapı inşa edilmiştir.

Yeni imparatorluk sarayı, Haliç siluetinde geri planda kalmaktaydı. Kentin en önemli kilisesi olan ve büyük kilise olarak anılan Aya Sofya ile eski kilise olarak anılan Aya İrini Sarayburnu'nun tepelerinde, Haliç ve Marmara siluetine hakim konumda bulunmaktaydılar. Aya Sofya bügün +33 ile +41 kotundaki eşyükselti eğrileri arasında bulunmaktadır. Aya İrini ise +41 - +42 kotlarına oturmaktadır. Bizans döneminde, tepenin zirvesindeki eski akropol alanında daha eski dönemlerden kalma yapılar bulunmaktaydı. Ayrıca bugün Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alanda Bizans dönemine ait kilise yapıları olduğu bilinmektedir.

Bizans İmparatorluğu'nun bir diğer yönetim merkezi, 14. Bölge olarak bilinen Blahernai, yani bugünkü Ayvansaray'da idi. Bu bölgede 5. yüzyıldan itibaren bir sarayın varlığı bilinmektedir. 11. yüzyılda imparator Aleksios Komnenos (1081-1118) sarayı genişletmiş, 12. yüzyılda da saraya ek yapılar yapılmıştır. Blahernai Sarayı, Haliç'e ve kente hakim manzarası olan bir tepenin yamaçlarında yer alması ve korunaklı bir yerde olması bakımından imparatorların ilgisini çekmiştir. İmparatorlar genellikle buraya deniz yoluyla gelmekte,

Ksiloporta Kapısı'nın önündeki rıhtımda karaya inmekte ya da atla Haliç kıyısını takip etmekteydiler (Kuban, 2000: 55).




Şekil 3.2 Konstantinopolis'in 8-12. yüzyıllardaki önemli yapıları* (Müller-Wiener, 2001: 25)

Latin işgali sırasında harap duruma düşen saray, başkent yeniden ele geçirildikten sonra VIII. Mikhail Palaiologos (1259-1282) tarafından onarıldıktan sonra imparatorluk sarayı haline gelmiş ve 1453'e kadar bu işlevini sürdürmüştür. Buradaki saray kompleksinden Tekfur Sarayı'nın kalıntıları günümüze kadar gelebilmiştir.

Büyük Saray 11. yüzyıldan sonra önemli devlet büyüklerinin ağırlandığı resmi imparatorluk ikametgahı olarak kalmış, Latin işgalinden sonra önemini yitirmekle beraber Palaiologos imparatorları tarafından seyrek de olsa ziyaret edilmiştir (Müller-Wiener, 2001: 236).

* 6c ile belirtilen yapı Büyük Saray'ı, 6b Bukaleon Sarayı'nı, 4k Aya İrini ve Aya Sofya'yı, 4m Aya Georgios Manganon Manastırını, 4e Hristos Philantrpos Kilisesi'ni göstermektedir.

.

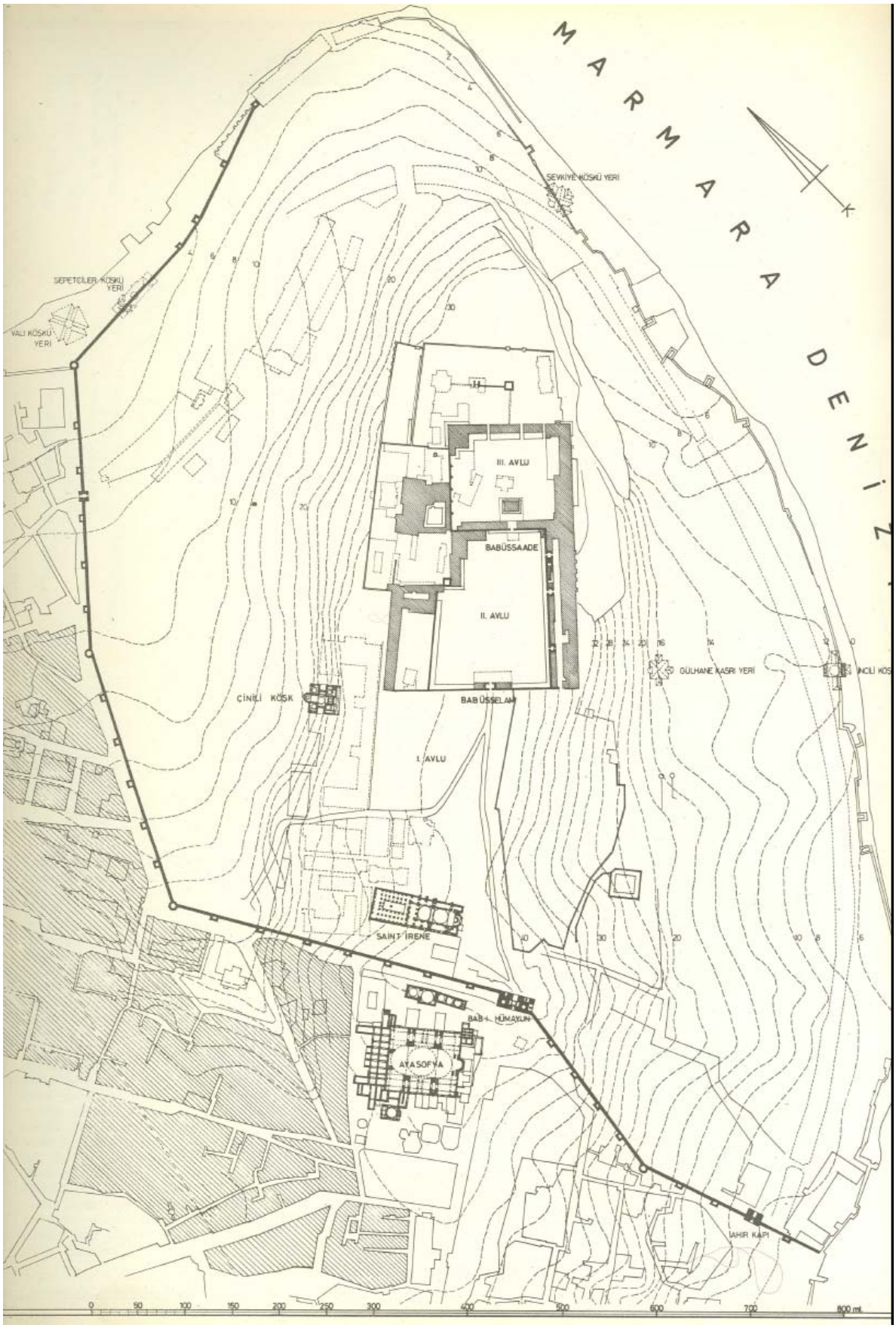



Şekil 3.3 Bizans canlandırması, saray ve Haliç'ten detay (İMP arşivi)

### 3.1.3 Osmanlı Dönemi

#### 3.1.3.1 Klasik Dönem Öncesi

Fatih Sultan Mehmet 1454 yılında İstanbul'u resmen idare merkezi yapmış, kısa süre içinde şehrin idari yapısını kurmaya başlamıştır. Yönetim merkezi ilk olarak bugünkü Beyazıt Meydanı'nın yerinde bulunan Tauri Forumu'nun kuzeyinde kurulmuştur. Beyazıt Tepesi'nin yüksek bir kotunda yer alan, Haliç'e ve Boğaz'a manzarası olan ve "Eski Saray" olarak anılan bu sarayın yapımından birkaç sene sonra (1472), "Saray-ı Hümayun" veya "Saray-ı Cedide-i Âmire" (Yeni Saray)'nin yapımına başlanmıştır. Sonradan Topkapı Sarayı olarak adlandırılan bu saray, yarımadanın ucundaki en görkemli yere, Byzantion'un Akropol alanına kurulmuştur. Sarayın çevresi, Sur-i Sultani denilen surlarla çevrilmiş, bu surlar sahilde Haliç surlarıyla birleşmiştir. Sarayın yer seçiminde, Haliç ve Marmara siluetine hakim olmasının yanında, hala kentin en önemli mabedi olan Ayasofya'ya yakınlığı da etkili olmuştur (Kuban,




Şekil 3.4 Topkapı Sarayı'nın Fatih Dönemi'ndeki Durumu (Eldem ve Akozan, 1981: L4)

2000: 206). Eski Saray 16. yüzyıl ortasına kadar sultanların ana konutu olmayı sürdürmüştür. Yeni Saray ise daha çok idari işlerin, törenlerin yapıldığı bölge olmuştur. Bu sarayda sultanın ve maiyetinin oturduğu, konuklarını kabul ettiği mekanlar, mutfaklar, divanın toplandığı kubbealtı, arz odası, cami, okul gibi yapılar inşa edilmiştir. Avluya bakan saray mekanının dışında bahçeli arazi içinde tek yapılar, köşkler de inşa edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin yönetim merkezinde Saray ve Sadrazamlık makamı dışında devlet ofislerinin binaları bulunmamaktaydı. 19. yüzyıla kadar kadının, kaptanpaşanın, yeniçeri ağasının makam ve konutları, kendi iş bölgelerinde yer almaktaydı.

#### 3.1.3.2 Klasik Dönem

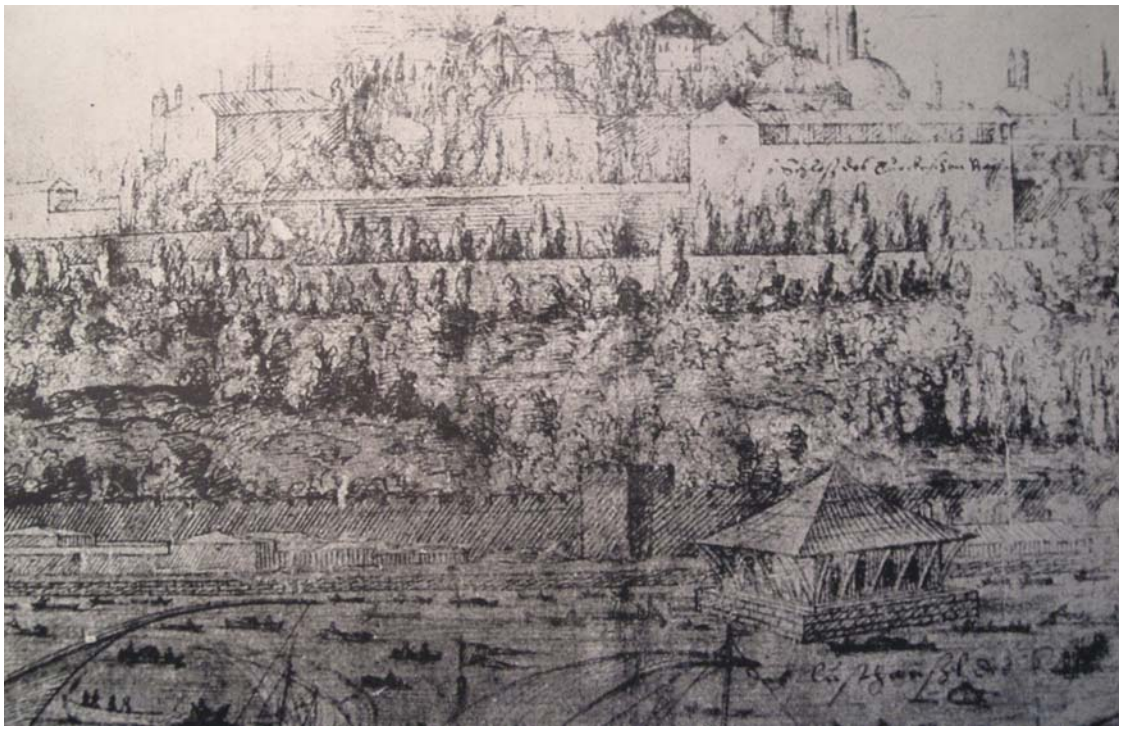
Topkapı Sarayı, her yeni padişahın yaptırdığı eklerle sürekli büyümüştür. Sarayın bugünkü yapılarının çoğu 17. yüzyılda tamamlanmıştır. Saray yeri, genişliği ve işlevi bakımından Osmanlı gücünün en seçkin simgesiydi. İdari kurumları, padişahın dairelerini ve haremi kapsayan saray, Birun (dış bölüm) ve Enderun (iç bölüm) olmak üzere iki bölümden oluşmaktaydı. IV. Murat, Sarayın Haliç'e bakan tarafında, manzaralı bir konumda Revan Köşkü (1635) ile Bağdat Köşkü (1638)'nü yaptırmıştır. Ayrıca Sarayın bahçesini sınırlayan surların dışında, deniz kenarında bağımsız köşkler yapılmıştır. Bunların en ünlüleri Haliç'e bakan Yalı Köşkü, Sepetçiler Kasrı ve Marmara'ya bakan İncili Köşk'tür.

Yalı Köşkü, ilk olarak Sultan Beyazıt'ın yaptırdığı, "Sultan Beyazıt Köşkü" olarak tanınan, denize taşkın ve revaklı köşkün yerine, 16. yüzyılın ikinci yarısında yapılmıştır. Melchior Lorichs'in, Yalı Köşkü'nün inşasından bir kaç on yıl önce yaptığı İstanbul panoramasında Haliç sahilinde görülen köşk, muhtemelen, II. Beyazıt'ın ilk yaptırdığı yapıdır (Şekil 3.5). Sedat Hakkı Eldem'e göre, yapı, Kapudan Kılıç Ali Paşa tarafından, 1572'ye yakın bir tarihte yenilenmiş olmalıdır (Eldem, 1964, 1: 174). Haliç kıyısında zarif bir yapı olarak görünen köşkün arkasında bulunan Haliç surlarında Yalı Köşkü Kapısı açılmıştır. Sarayın en zengin ve tanınmış kasırlarından biri olan bu köşk, sarayın Haliç'e bakan penceresi durumundaydı. Donanma sefere çıkarken, kaptan paşaların etek öpme merasimi burada yapılırdı. Bu bakımdan köşk hem alay, hem de arz odası görevi görmekteydi. Merasimin bu noktada yapılması, buranın sarayın Haliç'e nazır bir yerinde ve şehre yakın olmasından dolayıdır. Donanmaya ait kayıklar buraya yanaşır ve beklerlerdi. (Eldem, 1964, 1: 173-176).

Sepetçiler Köşkü, Yalı Köşkü ile Odun Kapısı arasında, 1643 yılında inşa edilmiştir. Sultan I.

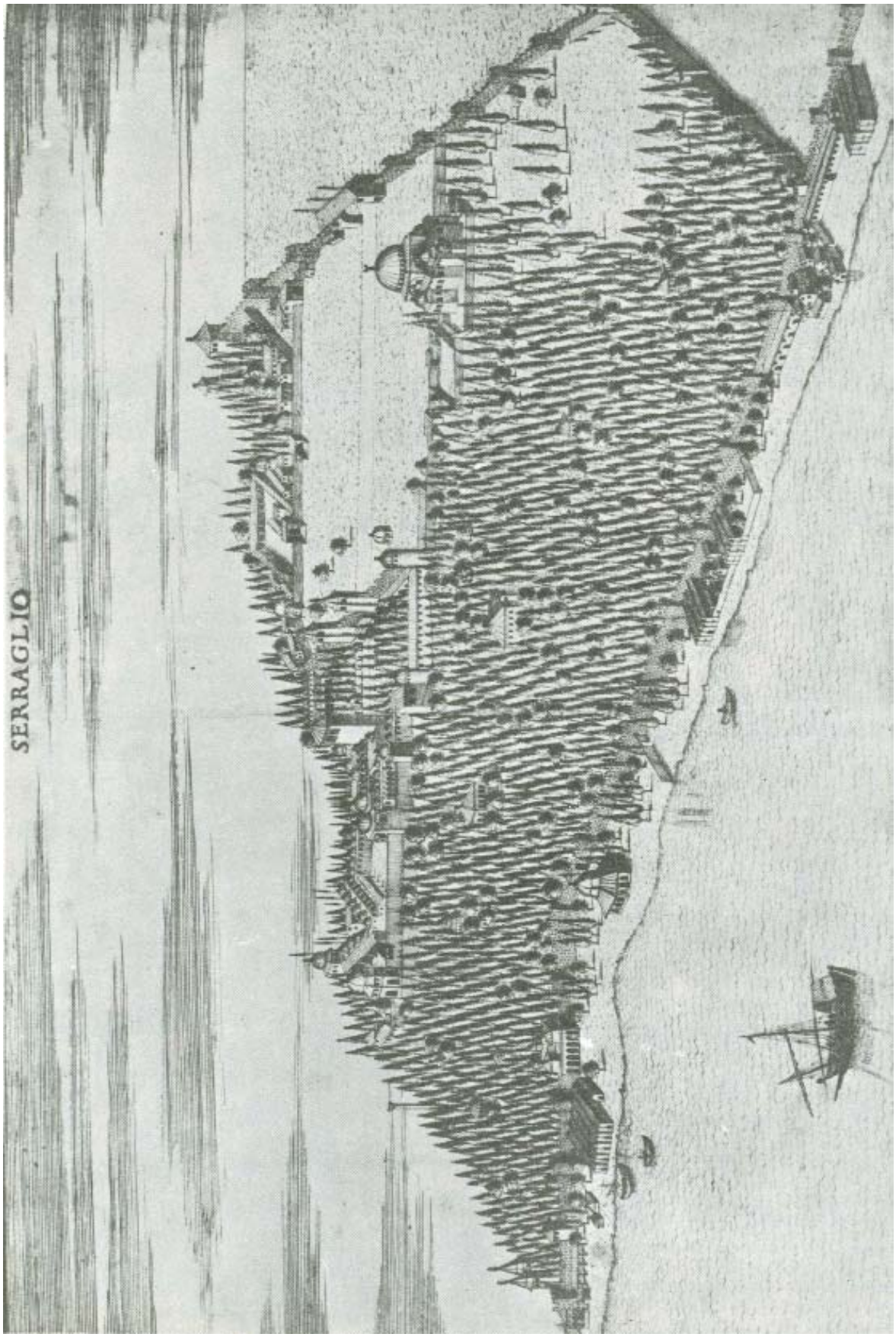
İbrahim tarafından deniz surları üstünde, muhtemelen başka bir köşkün yerine yapılmıştır. Biri açık, biri kapalı yanyana bulunan iki kısımdan meydana gelecek şekilde yapılmıştır*. Köşk, ismini yakındaki sepetçiler esnafından almış olmalıdır. I. İbrahim'in sepetçiler esnafını himaye ettiği, köşkün yapımında da sepetçiler esnafının yardım ettiği rivayet edilmektedir Sepetçiler Köşkü'nün önünde, sultanlara ait kayıklar korunmaktaydı (Eldem, 1964, 1: 335).

Yalı Köşkü ile Sepetçiler Köşkü'nün yapılmasıyla, Haliç kıyısında köşk ve yalı mimarisinin Osmanlı klasik tarzında, ilk görkemli örnekleri yerlerini almıştır.

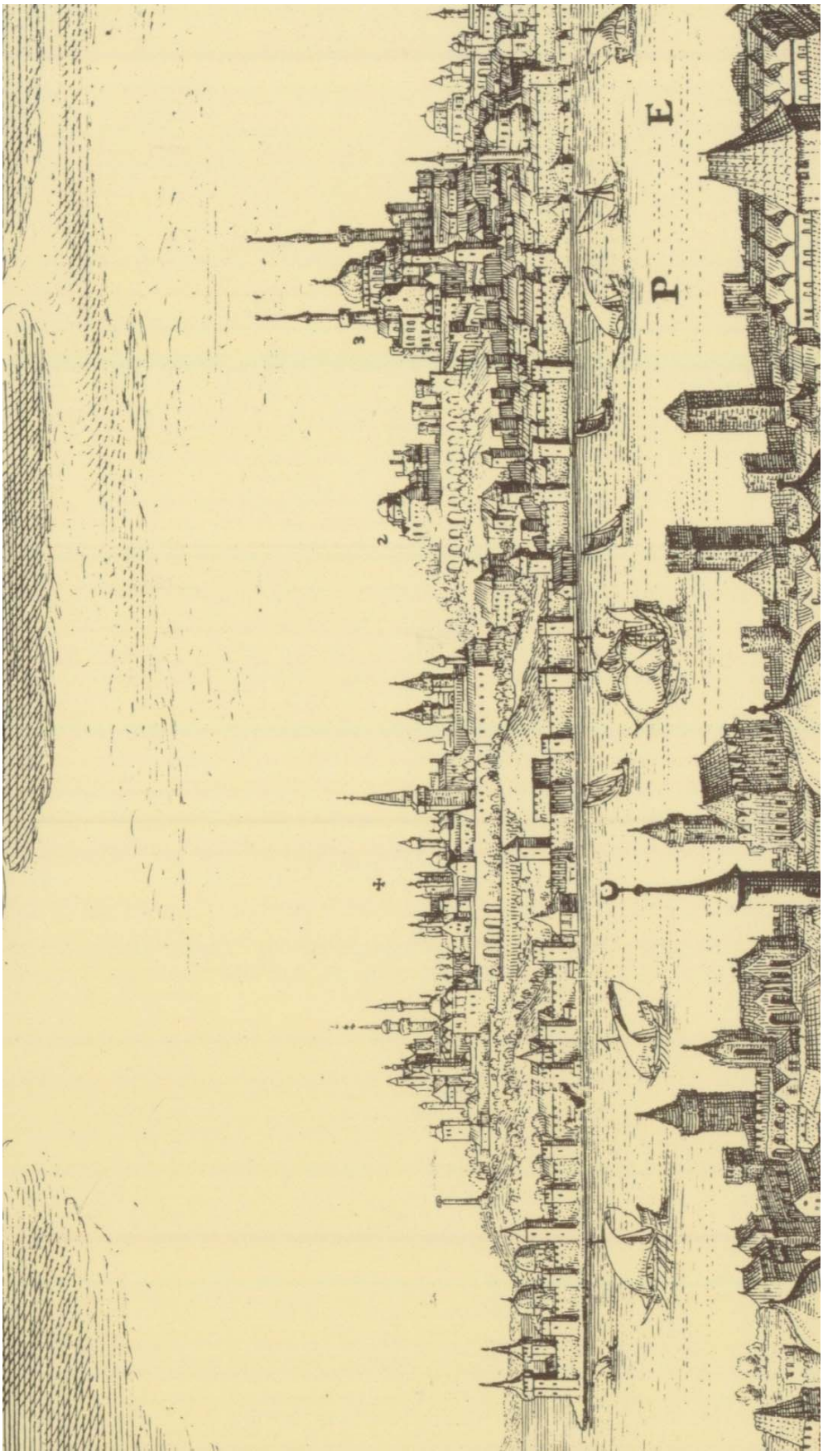


Şekil 3.5 M. Lorichs'in Haliç panoramasında (1559) Yalı Köşkü'nün ilk halini gösteren detay (Eldem, 1964, 1:172)

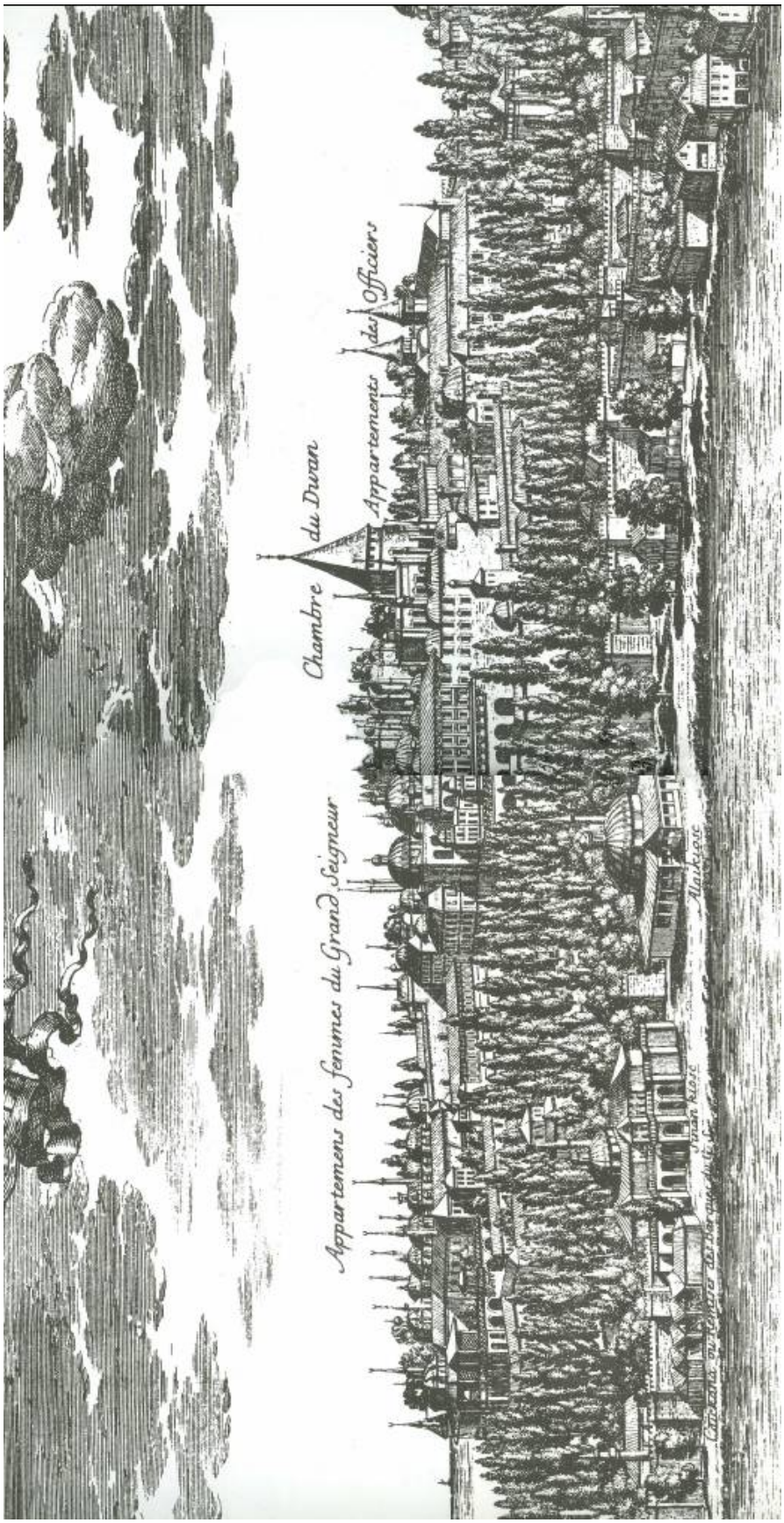
* Yapı, bu bakımdan kendi içinde başlıbaşına bir plan tipi oluşturmaktadır



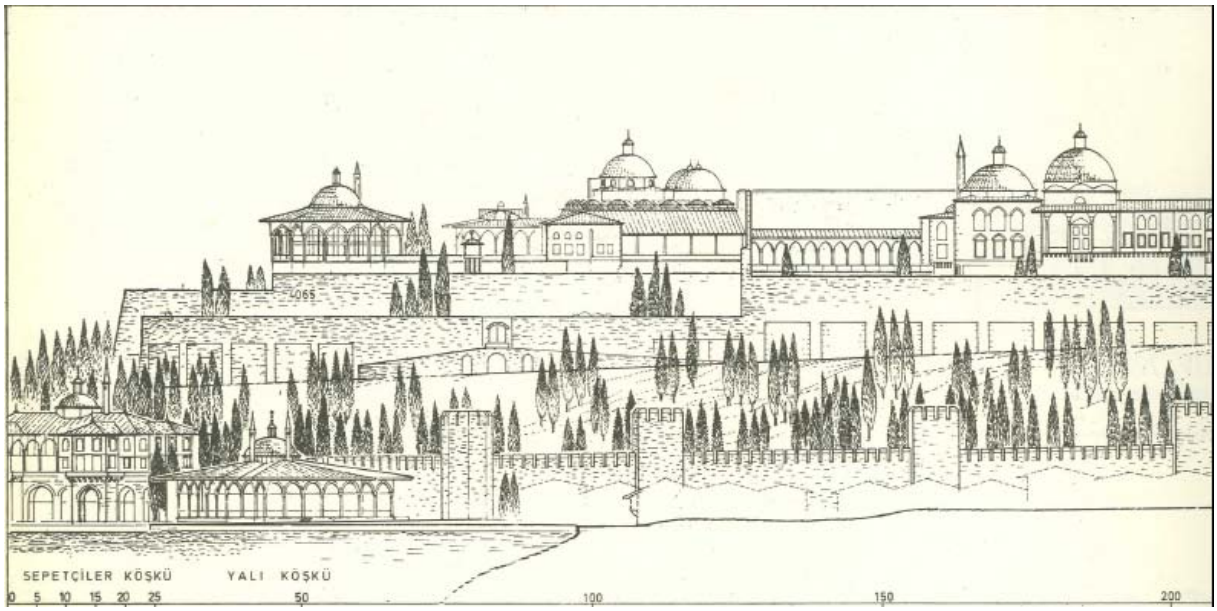

Şekil 3.6 Francesco Scorella'nın 17. yüzyıl ikinci yarısını gösteren gravüründe Topkapı Sarayı'nın Haliç'ten görünüşü (Eldem ve Akozan, 1981, L:160).




Şekil 3.7 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Sarayburnu ve sarayın görünümü. "3" numara ile Aya Sofya gösterilmiştir (İMP arşivi).




Şekil 3.8 Grelot'un 1680 yılında tamamladığı, sarayın Haliç cephesi gravürü (Eldem ve Akozan, 1981, L:162).



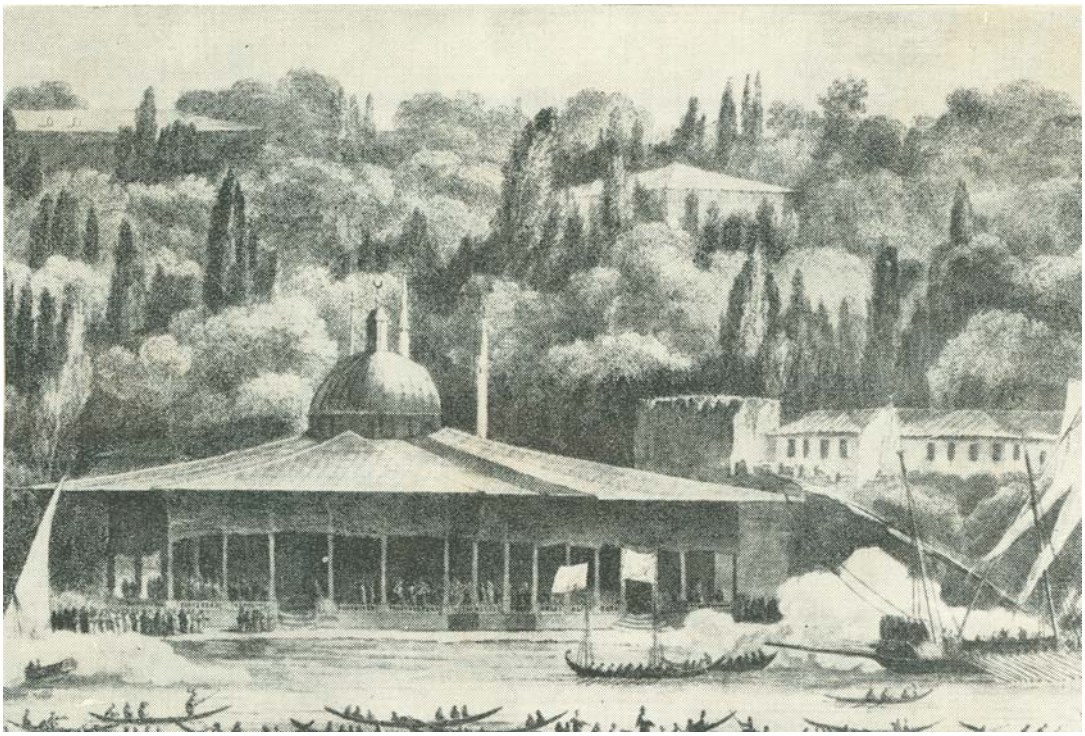

Şekil 3.9 Topkapı Sarayı Haliç siluetinin 17. yüzyıl ikinci yarısındaki restitüsyonundan detay (Eldem ve Akozan, 1981, L:28).

### 3.1.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

Topkapı Sarayı'nda bu dönemde yeni yapılar yapılmaya devam edilmiş, Haliç siluetinde de yeni yapılar belirmiştir. 1704 yılında Haliç'e ve Marmara'ya bakan tarafta Mustafa Paşa Köşkü ve bitişiğinde, o dönemin eğlenceleri için kullanılan Lale Bahçesi yapılmıştır. Yine Haliç'e bakan tarafta I. Mahmut Hırka-i Saadet Dairesi'ni yaptırmıştır. 1726-1727 yıllarında Aya İrini'nin yanına Darphane binası inşa edilmiştir. Sarayburnu'nun ucunda, önceden top bataryası kurulan yer, III. Selim zamanında "Yaz Haremi" olarak adlandırılmıştır. 18. yüzyıl sonlarında III. Selim burada Mermer (Yeni) Köşkü, bitişiğinde de Fransız stilinde bahçe yaptırmıştır (Müller-Wiener, 2001: 502).

Sepetçiler Kasrı bu dönemde, I. Mahmud zamanında (1730-1754) 1739 yılında kapsamlı olarak yenilenmiştir. Daha sonra da bir takım onarımlar geçiren köşk, 19. yüzyıl ortalarına kadar bu haliyle kalmıştır (Eldem, 1964, 1: 335). I. Mahmud, 1747 yılında bakımsız olduğu anlaşılan Yalı Köşkü'nü de esaslı bir biçimde tamir ettirmiştir. (Eldem, 1964, 1: 179).

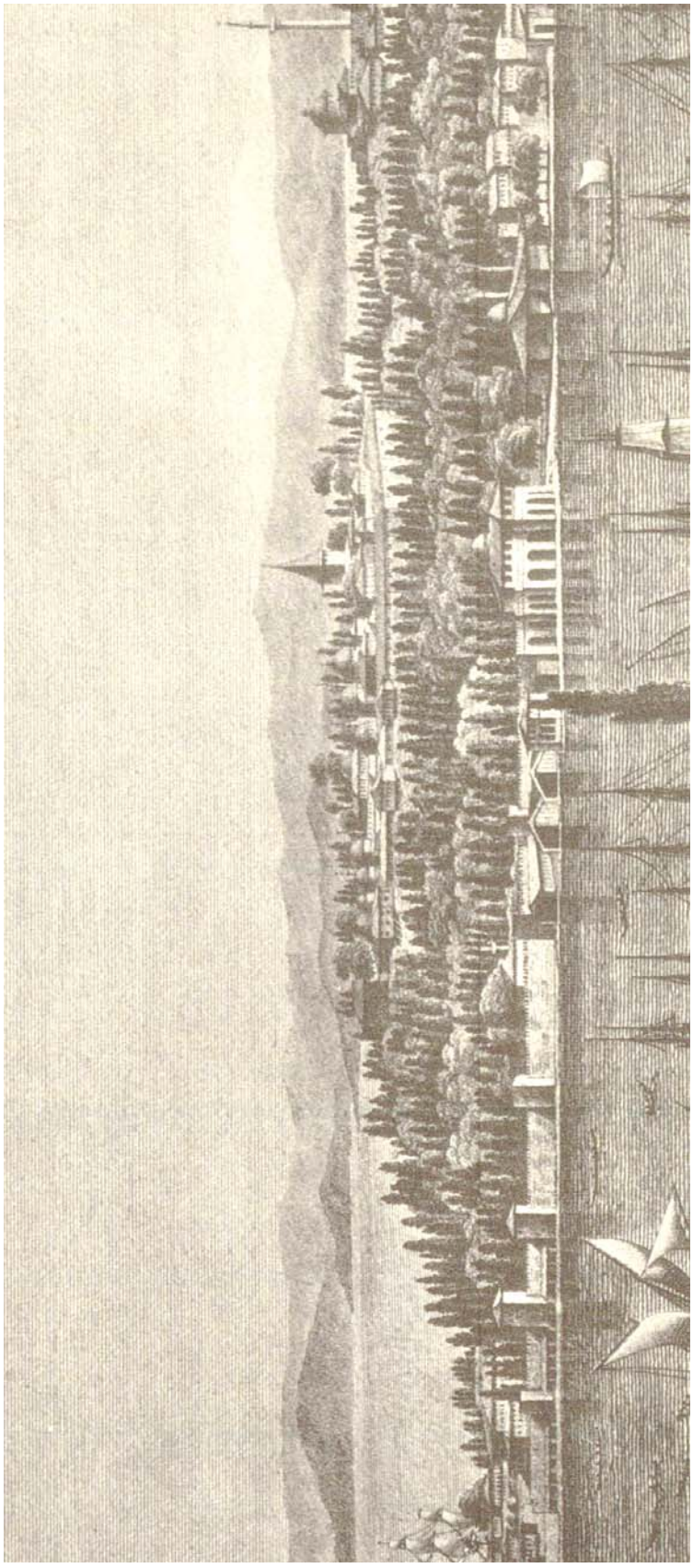
Melling'e ait, 1819 yılında Paris'te basılan "Voyage Pittoresque de Constantinople et de rives du Bosphore" isimli kaynakta yer alan, Pera'nın sırtlarından karşı kıyıları betimleyen gravürde, Sarayburnu sahilinde surların ardından gelen kayıkhane, Sepetçiler Kasrı ve Yalı Köşkü görülmektedir (Şekil 3.12).



Şekil 3.10 C. Gouffier'e ait gravürde (18. yüzyıl) merasim sırasında Yalı Köşkü (Beyazıt Kütüphanesi Arşivi)

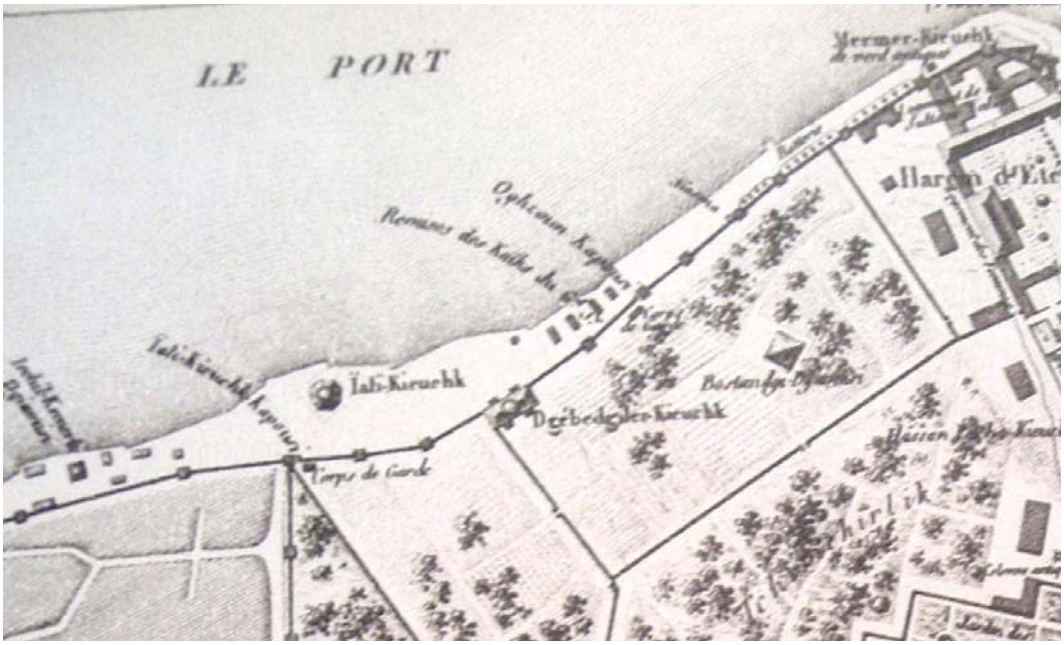


Şekil 3.11 C. Gouffier'e ait gravürde (18. yüzyıl sonu) Sepetçiler ve Yalı Köşkleri (Eldem, 1964, 2: 341)



Şekil 3.12 Melling'in Gravüründe Sarayburnu'ndan detay (Melling, 1969, no:7)

Bu siluetin plana yansımış hali, Kauffer'in 1776 yılına ait haritasında görülmektedir (Şekil 3.13). Haritada, Sepetçiler Köşkü surlara bitişik olarak, onun biraz batısında ise Yalı Köşkü, surların dışında yer almaktadır.




Şekil 3.13 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Sarayburnu kıyılarından detay (Melling, 1969)

## 3.2 Liman-Ticaret-İmalathane Bölgeleri

### 3.2.1 Bizans Öncesi Dönem

Byzantion şehrinin kuruluş yerinin seçimi, Haliç'in liman ve ticaret konusundaki avantajları düşünüldüğünde oldukça akılcı bir tutumdur. Haliç, Byzantion döneminde, şehrin ihtiyaçlarına göre ve o dönemdeki gemilere göre fazla geniş ve derin olduğu için bütünüyle liman görevi görmemekteydi. Sadece kıyıdaki bazı koylar liman hizmetlerinde kullanılıyordu. Konumu itibariyle Byzantion'un deniz ticareti gelişmişti ve bütün Yunan kentleri ile ticari bağları vardı. Haliç, Ege ile Karadeniz arasında gidip gelen gemilerin uğrak yeri olmuştu.

Haliç kıyısında, Byzantion surları dahilinde, bugünkü Sirkeci civarında o dönemlerde liman olduğu tahmin edilmektedir. Gyllius'un belirttiğine göre surların içinde, uçlarındaki kulelerin tuttuğu zincirlerle kapatılan iki liman bulunmaktaydı (Gyllius, 1997: 30).

Roma döneminde limanlar onarılmış, muhtemelen yeniden biçimlendirilmiştir. Prosphorion

ve Neorion adındaki iki limanın bu dönemde var oldukları tahmin edilmektedir[*] (Freely, 1996: 41). Constantinus zamanında şehrin sınırlarının genişlemesi, Haliç'ten de iç liman olarak büyük ölçüde yararlanılmasını sağlamıştır.

### 3.2.2 Bizans Dönemi

Konstantinopolis şehri, konumu itibariyle Akdeniz ile Karadeniz'in bağlantı noktasında bulunması sebebiyle, kuruluşundan beri önemli bir liman şehri olmuştur. Poyraz ve lodos estiğinde tehlikeli olan boğaza karşılık Haliç, sakin ve o zamanki gemilerin yanaşabileceği kadar derin olan sularıyla liman için oldukça uygundu. Bu durum, ticaretin gelişmesinde etkili olmuştur. Boğazdan geçen gemilere gümrük vergisi kesilmesinden, gemilerin ve mürettebatın bakımı ve ikmalinin yapılmasından ve başka ülkelerden gelen tahılın depolanma ve aktarılmasından kazanç sağlanmış, kent, Roma döneminden itibaren kısa sürede ekonomi merkezi haline gelmiştir (Müller-Wiener, 1998: 3). Hızla artan nüfusa paralel olarak ticaret hayatı gelişmiş, buradaki limanlar, Akdeniz'in ve Yakındoğu'nun en önemli ticaret merkezi haline gelmiştir.

Bizans Döneminde Konstantinopolis'te bulunan limanlar Prosphorion, Neorion, Bukoleon, Eleutherios, Heptaskalion ve Kontaskalion limanlarıdır. Bunlardan Neorion ve Prosphorion limanları Haliç'te, diğerleri Marmara kıyısındadır. Kentin ticaret merkezleri de limanların çevresinde yer almıştır. Liman çevresinde pazarlama ve depolama faaliyetlerinin yapıldığı binalar da bulunmaktaydı.

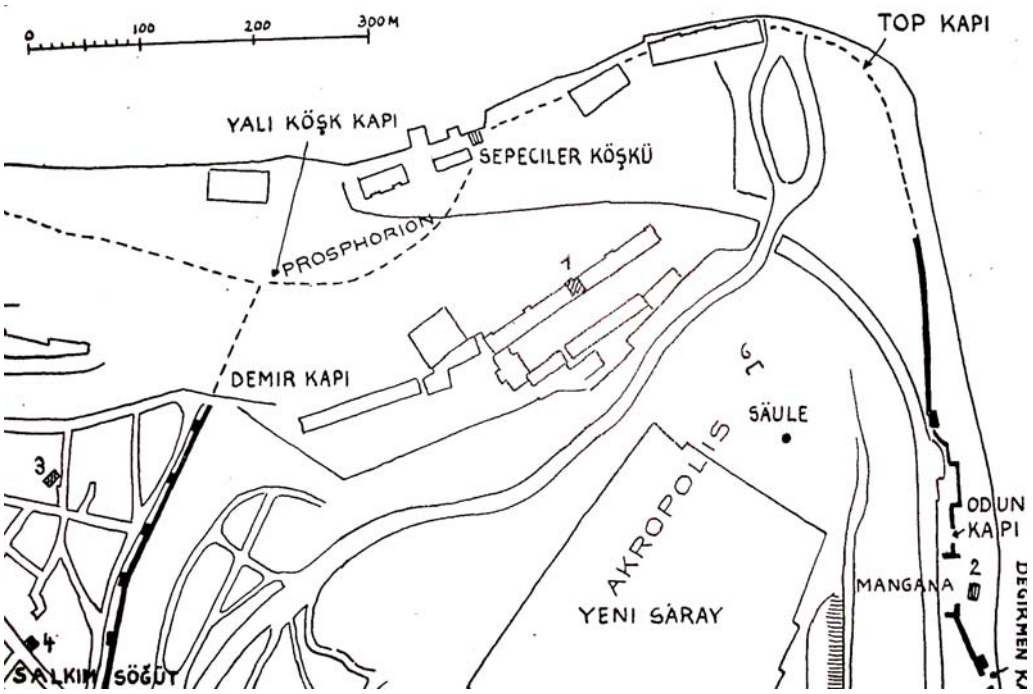
Prosphorion Limanı, Haliç zincirinin bağlı olduğu Eugenios Kulesi'nin yakınında, bugünkü Sepetçiler Kasrı'nın güneyinde bulunmaktaydı (Schneider, 1950: 105, Şekil 3.14). Burada tahıl ticaretinin yapıldığı, çeşitli anlaşmalardan öğrenilmektedir. Limanda erzağın depolanmasına hizmet eden ambarlar yer almaktaydı. Bu limanın 7. yüzyılda bulunmadığı, fakat gemi yanaşma yerlerinin varlığını sürdürmüş olabileceği anlaşılmaktadır (Müller-Wiener, 1998: 15).

Prosphorion Limanı'nın batısında, hemen bitişiğinde, antik çağlardan beri kullanılan ve Byzantion'un ana limanı olan Neorion Limanı bulunmaktaydı. Limanın bugünkü

---

[*] Neorion ve Prosphorion Limanlarına ek olarak İulianos tarafından yapılan Marmara kıyısında İulianos Limanı yapılmıştır. I. Theodosius da yine Marmara kıyısında Theodosius Limanı'nı yaptırmıştır (Müller-Wiener, 1998: 8).

Bahçekapı'da, Yeni Cami'nin doğusunda, gümrük hali ile Abdülhamit Medresesi'nin arasında bulunduğu tahmin edilmektedir (Müller-Wiener, 2001: 58, Şekil 3.15).



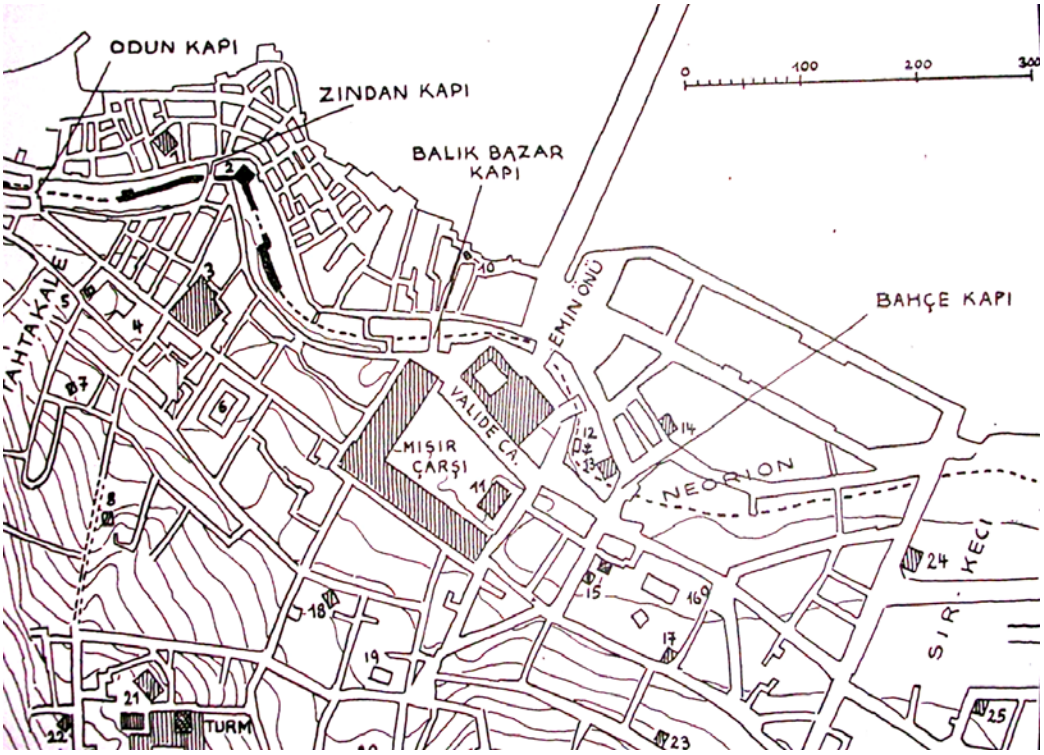

Şekil 3.14 Schneider'in çiziminde Prospharios Limanı (Schneider, 1950: 105)

Neorion Limanı'nın çevresinde tahıl depoları, antrepolar, işlikler ve gemi donatım dükkanları gibi liman faaliyetleriyle ilgili tesisler bulunmaktaydı. Neorion Limanı, yüzyıllarca önemli bir liman olarak kalmaya devam etmiştir. Buraya imparatorluk içinden ve dışından çok çeşitli mallar gelmekteydi. 10. yüzyıldan itibaren Frenk tüccarlar, Yahudi işadamları ve müslüman tacirler, limanın çevresine yerleşme hakkına sahip olmuşlardır. Bu yüzyıl sonlarına doğru limanın dibi balçık haline gelmiş[*], yine de ticaret gemilerinin resmi ölçümleri, liman faaliyetlerinin gözetimi ve deniz hukukuna uygunluğunun sağlanması işleri buradaki tesislerde yürütülmeye devam edilmiştir. 12. ve 13. yüzyıllarda eski Neorion Limanı havuzunun çevresinde gemi donatım dükkanları ve bazı işlikler toplanmıştır. Bu tesislerin bir kısmı, civarda bulunan sahil surlarının önündeki kıyı şeridinde yer almaktaydı (Müller-Wiener, 1998: 15, 16).

Konstantinopolis'teki liman faaliyetleri, Neorion Limanı'nın batısına da yayılmış ve Neorion ile Zeugma (Unkapanı) arasındaki bölge, kentin en yoğun ticaret bölgesi haline gelmiştir.

[*] 10. yüzyıl sonlarına doğru, bu liman soylular tarafından *limne* (bataklık) adıyla bilinmekteydi (Müller-Wiener, 1998: 15).

Haliç'in Marmara Denizi'ndeki limanlara göre daha korunaklı bir coğrafi konuma sahip olması ve girişinin zincirle kapatılmasıyla güvenliğin arttırılması, Haliç'in kentin asıl limanı olmasına sebep olmuştur. Bu durum, 19. yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir.




Şekil 3.15 Schneider'in çiziminde Neorion Limanı (Schneider, 1950: 104)

Haliç kıyılarında tahılın nakli ve depolanmasının yapılması, Bizans'ta ticaretin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Kentin deniz ticaretinin büyük bölümü Karadeniz yoluyla yapılmaktaydı. Lazica'dan (Doğu Karadeniz) ham veya işlenmiş deri, mısır, tuz, şarap, esir; Uzakdoğu'dan ipek ve baharat Trabzon yoluyla Prosphorion Limanı'na gelmekteydi. Akdeniz ticaret yolu da aynı limanda ve Haliç'in içlerine doğru sıralanmış rıhtım ve iskelelerde sona ermekteydi (Kuban, 2000: 57).

Konstantinopolis, özelikle Iustinianos döneminde ipek yolunun en önemli kavşak noktalarından biri haline gelmiştir. Dokuma atölyeleri açılmış, fakat ipekli dokumacılığın tekeli devletin elinde kalmıştır. Artık Konstantinopolis, Doğu'nun uzak bölgeleriyle Batı ülkeleri arasında sadece bir konaklama yeri değil, dünyanın bu iki bölümü arasında gerçekleştirilen ticaretin başlıca istasyonlarından biri olmuştur (Mantran, 2001: 61).

Eminönü ile Unkapanı arasındaki iskele bölgesinde 11. yüzyıldan itibaren İtalyan kolonilerinin özel bölgeleri yer almıştır. Önce Amalfililere, 1082'de Venediklilere ve 1111'de Pisalılara sonra da Cenevizlilere ayrılmış bu imtiyazlı bölgelerde, İtalyanların "Scalae"

denilen kendi iskeleleri, surların iç tarafında kendi evleri, kiliseleri, depoları, hanları, bazen de hamamları bulunmaktaydı. Genellikle atölyeleri evlerinin zemin katındaydı, üst kattaki yaşama mekanına bağımsız bir merdivenle çıkılmaktaydı (Kuban, 2000: 135). Bu imtiyaz bölgelerindeki atölyelerin bazılarında gemi donatımı ile ilgili işler yapılmaktaydı. Örneğin 1202'de Ceneviz Mahallesi'nde kürek atölyelerinin bulunduğu, semtin adının da (ta Koparia) buradan geldiği bilinmektedir (Müller-Wiener, 1998: 24). İtalyanlara verilen semtlerde, semti boydan boya geçen, "embolos" adı verilen sokak bulunmaktaydı. Cenevizli tüccarlara Prosphorion Limanı'nın arkasındaki Porta Bonu'nun önünde bulunan rıhtım verilmişti ve bu rıhtımın arkasında Ceneviz Mahallesi bulunmaktaydı. Ceneviz Mahallesi'nin batısına Amalfili ve Pisalı tüccarlar yerleştirilmiştir. Pisalılara imtiyaz bölgesi olarak, bir sokak (embolos), bir kilise ve bir iskele verilmiştir[*]. Pisalılardan sonra, daha geniş alana yayılan Venedikli tüccarlar yerleşmiştir. Venediklilerin en az dört iskelesi bulunmaktaydı.

Kent sınırları içinde Haliç kıyıları boyunca uzanan deniz surları, kara surlarına göre daha zayıf inşa edilmiştir. Haliç tarafındaki surların fazla yüksek olmayışı, şehrin bu tarafından gelebilecek tehlikeyi fazla önemsemediklerini göstermektedir. Öncelikle Bizans Devleti, donanmasının gücüne güvenmekteydi. Haliç de, surların önünde doğal bir su hendeği meydana getirmekteydi. 6. yüzyılda İmparator Tiberios (578-582), Haliç girişinde, Sirkeci'de Kentenarios burcu ve Galata'da Kastellion Hisarı olmak üzere iki kule inşa ettirmiştir. Bu kulelere bağlanan zincir ile Haliç, yabancı gemilere kapanmıştır.

Surlar, aralıklarla kare şeklindeki burçlarla takviye edilmiş, yer yer sur kapıları ve önlerinde iskeleleri yapılmıştır. Sur kapılarının önündeki "scala" denilen iskeleler, genellikle kapıyla aynı ismi taşımaktaydı. Buraya gemilerden gelen mallar indirilmekte ve iç kısımdaki ticaret bölgesinde satılmaktaydı.

Haliç'te bulunan sur kapılarının etrafındaki mahalleler hızla gelişmiş ve semt olarak bugüne kadar gelmiştir.

Haliç kıyısında, surlar ile deniz arasında dar bir kıyı şeridi uzanmaktaydı. Bu bölgede iskeleler, gemi tezgahları, depolar, tamir ve kalafat yerleri bulunmaktaydı. Limanlara ulaşan kıyı şeridine "Drungaria Yolu" denilmekteydi (Kuban, 2000: 57). İtalyan tüccarların iskelelerinin bulunduğu sur dışındaki kıyı şeridinde, malların depolanması ve yüklenip

---

[*] Pisalılar, 1162-63'ten sonra Ceneviz yerleşimine yaptıkları saldırıdan sonra Haliç'in kuzey yakasına sürülmüşler, 1170'de geri dönmüşlerdir. 1192'de imtiyaz bölgeleri genişletilmiş, aynı sokakta iki kilise ve üç iskeleleri olmuştur (Müller-Wiener, 1998: 23).

boşaltılması için yapılmış ahşap yapıların bulunduğu, bölgede çıkan yangınlar hakkında anlatılanlardan öğrenilmektedir. Kıyı şeridi yer yer genişleyip daralmaktaydı. Sur önlerindeki bazı kesimler bitişik nizamda yapılmış ahşap kulübe ve dükkanlarla dolu iken, Fener gibi daha batıdaki bazı surların, sahil boyunca uzandığı anlaşılmaktadır. Bu durum, Latin işgali sırasında kente surlardan yapılan saldırıların anlatımında ifade edilmiştir: "1203 ve 1204'te yapılan saldırıların her ikisinde de, gemiler surlara veya öne çıkan mazgallara o kadar yaklaşmıştı ki, saldırganlar gemilerinin direklerinden uzattıkları ahşap köprülerden doğruca kulelere ulaşabiliyorlardı" (Müller-Wiener, 1998: 16, 17). Diğer yandan Venedikliler'in semtinde, Perama kıyısında kıyı ile sur arasında "via publica" adı verilen genişçe bir yol bulunmaktaydı. Bu yola dik olarak, büyüklü küçüklü sokaklar uzanmaktaydı (Müller-Wiener, 1998: 25). Latin işgalinden sonra kent yeniden ele geçirilince, İmparator VIII. Mikhail (1259-1282) surları onartmıştır. Bu dönemde sahil yolunun doğal genişlemesi sonucu, kıyı şeridinin kullanımı yoğunlaşmıştır (Müller-Wiener, 2001: 308).

İskeleler, bir tür serbest liman bölgesi olarak sayılmaktaydı. Burada yapılan alışverişler Bizans gümrüğüne tabi değildi, fakat gemilerden boşaltılan mallar depolara taşınır taşınmaz, bu verginin ödenmesi gerekmekteydi.

İskele yöresinde çok çeşitli mallar üretilmekte ve geniş bir yelpazede alışveriş yapılmaktaydı. Kentte ve Pera'da yerleşik tüccarlar arasındaki ticari trafik de burada gerçekleşmekteydi (Müller-Wiener, 1998: 24).

Orta Bizans döneminden sonra, Haliç'in tamamı kentin limanı sayılmakta, fakat ticarethaneler ve asıl liman faaliyetleri olan gemilerin yüklenmesi, boşaltılması, malların depolanması işleri belirli bir kısımda toplanmaktaydı (Müller-Wiener, 1998: 159). Eminönü ile Unkapanı arasında bulunan ve ticaret-liman işlevinin asıl merkezi olan önemli sur kapıları, doğudan batıya doğru şu şekilde sıralanmaktadır[*]:

- *Eugenios Kapısı*: Sirkeci'de bulunan bu kapının önündeki iskelenin adı, Khalkedonisia İskelesi olarak anılmaktaydı. Osmanlı Dönemi'nde Yalı Köşkü Kapısı olarak adlandırılımıştır. Haliç'in girişindeki zincirin bir ucunun bağlandığı yer olan Kentenarios Burcu, burada yer almaktaydı. Bu kapının batısında Prosforion ve Neorion Limanları bulunmaktaydı. Eugenios Kapısı'nın özel bir işlevi de vardı. İmparatorlar, gelin adaylarını buradaki Timaseus İskelesi'nde (Scala Timasii)

[*] Sur kapılarının haritadaki yeri, bölüm sonunda oluşturulan çizimlerde gösterilmiştir (bkz. Çizim 3.1).

karşılarlar ve saraya at üzerinde götürürlerdi (Kuban, 2000: 56; Van Millingen, 1899: 228).

- *Porta Bonu/ Porta Veteris Rektoris*: Prosforion Limanı'na açılan kapıdır. Bu kapı civarında baharat pazarı bulunmaktaydı.

- *Neorion Kapısı/ Oraia pile*: Neorion Limanı'nın bulunduğu yerde olan bu kapı geç Bizans döneminde Oraia ismini almıştır. Civarındaki Musevi Mahallesi dolayısıyla Hebraica ismi de veriliyordu. Osmanlı Dönemi'nde Bahçekapı, sonra Yahudi veya Çıfıt Kapısı olarak anılmıştır (Dirimtekin, 1956: 23).

- *Porta tis İkanititus/Hikanatissa*: Bu kapı, Perama Kapısı ile bu kapı arasında bulunan Amalfi imtiyaz bölgesi ile Pisalıların bölgesini ayırıyordu. Bu kapının, Osmanlı dönemindeki Yeni Cami Kapısı adını aldığı veya Yeni Cami Kapısı'nın bu kapı yakınında açıldığı tahmin edilmektedir (Dirimtekin, 1956: 23).

- *Porta Perama/ Porta Piscaria*: Bu civarda balık pazarının bulunması nedeniyle, Balıkpazarı Kapısı anlamında Porta Piscaria adı da verilmiştir. Perama ismi de, buradan karşı kıyıya giden kayıkların iskelesinin bulunmasından dolayıdır. Porta Perama ile Galata arasında 6. yüzyılda Transitus Sycarum denilen teknelerle ulaşım sağlanmıştır. Türk döneminde Balık Pazarı, sonra da Yemiş İskelesi adını almıştır. 19. yüzyılda ise buraya Galata Köprüsü yapılmıştır.

- *Aziz Ioannes Kapısı*: İsmini yakınındaki aynı adlı kiliseden almıştır. Kumkapı'nın bulunduğu yerden Beyazıt'ı geçerek Haliç'e uzanan yol olan Macron Embolos (Uzun Çarşı), bu kapıda sona ermekteydi. Osmanlı döneminde, burada bulunan burcun zindan olarak kullanılmasından dolayı Zindan Kapısı[*] adını almıştır (Dirimtekin, 1956: 20).

- *Porta Drungari /Vigla*: Millingen'e göre adını burada bulunan bir zabıta merkezinin (Vigla) amirinden (Drungarius) almıştır. Bu kapı, Venedik imtiyazlı bölgesinin doğu sınırını oluşturuyordu (Dirimtekin, 1956: 19). Buradaki iskeleye kereste indiriliyordu. Osmanlı döneminde de bu devam ettiği için, Türkler bu kapıya Odun Kapısı ismini vermişlerdir.

---

[*] Burada bulunan zindan 1872 yılına kadar kullanılmış, bundan sonra buraya karakol yapılmıştır. 1891 yılında bu kapı yıkılmıştır (Dirimtekin, 1956: 21-22).

- *Porta S. Marco*: Venedikliler'in kullandığı kapıdır.

- *Porta Platea*: Bugünkü Unkapanı'nda bulunmaktaydı. Bu kapıya Platea adının verilmesinin sebebi, kapı civarındaki bölgenin ismi olmasıydı. Bizans döneminin sonlarında, Venediklilerle II. Andronikos Paleologos arasıdaki 1324 tarihli bir yazışmadan, burada Raiba adı verilen bir buğday pazarının bulunduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı döneminde Unkapanı Kapısı denmiştir. Piri Reis Haritasında Bab-ı Kapan ismiyle gözükmektedir.

Eminönü ile Unkapanı arasındaki bu liman bölgesinden sonra, Ayvansaray'a kadar devam eden, deniz ticaretinde daha az önemi olan sur kapıları şunlardır:

- *Porta Puteas*: Porta Platea'nın batısında bulunan bu kapı, M. Lorichs haritasında Melthor isminde görülmektedir. P. Gilles ise Jubalica olarak adlandırmıştır. Fetihten sonra Cebe Ali, daha sonra Cibali Kapısı ismini almıştır.

- *Porta Aya Theodosia*[*]. Bugünkü Ayakapı tarafında kapıları bulunmaktaydı. Aya Theodosia Kapısı, adını Aya Theodosia (Gül Cami) Kilisesinden almaktaydı.

- *Petri (Taş) Kapısı*: Bugünkü Fener'e doğru gidildiğinde Bizans döneminde var olan Petrion Mahallesi'nin kapısıydı. Bu mahallede, Bizantion döneminden kalma Petrion Manastırı ile 230-237 yılları arasında yapılan Ayia Eufemia Kilisesi bulunmaktaydı. Bu kapı, Haçlı Ordusu'nun şehre girdiği ve Haçlı Seferleri tarihinde Porta Sidera olarak geçen kapıdır (Dirimtekin, 1956: 15).

- *Porta Ionnes Prodromos*: Petrion bölgesinde bulunan bu kapı, Ionnes Prodromos Kilisesi'nin kapısıydı.

- *Porta Fenari*: Bugünkü Fener tarafında bulunan bu kapının sahil tarafında fener kulesi olarak kullanılan bir burç bulunmaktaydı. Burada sahil taşlık olduğu için, gelen gemilerin kayalara çarpmaması için kuleye fener konulduğu belirtilmektedir (Ülke, 1957: 19). Bu kapı, Petri Kalesi (Castrum Petrii) içine açılmaktaydı. Burada, kaleden şehre çıkmak için, batıya doğru açılan Diplophenarion isimli ikinci bir iç kapı mevcuttu. İki sur arasındaki alan, Iustinianus zamanında saray nazırı olan Petrus'a

[*] Bu kapının yanında, Kanuni Sultan Süleyman zamanında *Yeni Aya Kapısı* açılmıştır. Burada bulunan bir Bizans poternesinin büyütülerek kapı haline getirilmiş olması muhtemeldir. Bu kapı, Sultan Selim Camisi'ne giden yolun kapısıydı (Dirimtekin, 1956: 17).

izafeten Petrion Meydanı adını almıştır (Kömürciyan, 1988: 167). Bugün yerinde bulunmayan Fener Kapısı'nın 1778 yılında mevcut olduğu bilinmektedir (Dirimtekin, 1956: 15).

- *Porta Basilique/Imperial/St. Jean le Precurseur et Babtiste*: Osmanlı döneminde Balat kapısı olarak isimlendirilen bu kapının Küngöz/Kynegon Kapısı ile aynı olduğu da bazı yazarlar tarafından söylenmiştir. Feridun Dirimtekin'e göre bu kapıya ismini veren St. Jean le Precurseur Kilisesi, eski kaynaklara göre Prodromos tis Basilikis Portis olarak geçen, Haliç ile surlar arasında bulunmuş olan 14. yüzyıl kilisesidir (Dirimtekin, 1956: 14).

- *Porta Kynegion/del Chinico/Quinigos*: Bu kapının arkasındaki mahalle Kynegion (Avcılar) olarak adlandırılmaktaydı. Kapı, üç kemerli bir geçit halinde bulunmaktaydı. Bu geçitin arkasında, Blahernai'deki imparatorluk sarayına gidenler için yapılmış bir gemi barınağı yer almaktaydı (Gyllius, 1997: 182). Fatih Vakfiyesinde ismi Küngöz Kapısı olarak görülmektedir. Palaeologoslar döneminde Blahernai Sarayı'na giden veya saraydan avdet edenler buradan gemi ve sandallara binerlerdi (Dirimtekin, 1956: 12).

- *Porta Kiliomene*: İmparatorların deniz yoluyla Blahernai Sarayı'na veya Teotokos Kilisesi'ne geldikleri zaman kullandıkları kapıdır. Burada bulunan iskeleye Apobathra tou Basileus adı verilmiştir. Osmanlı döneminde de Ayvansaray, Büyüksaray isimleri verilmiştir (Dirimtekin, 1956: 11)

- *Xyloporta* : Karasurlarıyla deniz surlarının birleştiği yerde bulunmaktaydı. Piri Reis'in haritasında bu kapı, Eyub-i Ensari Kapısı olarak adlandırılmıştır. Osmanlı dönemindeki yaygın ismi Dideban Kapısı'dır. Bu kapının 1868 yılında yıkıldığı belirtilmektedir (Dirimtekin, 1956: 11).

Konstantinopolis şehrinde zanaatkarlar, tüccarlar ve toptan satıcılar, ortaçağa özgü kurumlaşmalar ya da loncalar halinde kentin belirli kesimlerinde toplu halde yerleşmişlerdi. Bir çok esnaf ve zanaatkar loncasının bugünkü Çarşıkapı çevresinde yerleştiği bilinmektedir (Kılınçaslan, 1981: 101).

Kentte ticari faaliyetler, Haliç kıyılarının dışında, ana yolların etrafına da yerleşmiştir. Mese Yolu, Augustaion'dan Theodosius ve Tauri Forumu'na kadar devam etmekteydi. Haliç'ten, bugünkü Rüstempaşa Caddesi'nin bulunduğu yerden Mese'ye uzanan ve onu dik olarak

kesen, Macron Embolos adı verilen revaklı bir cadde bulunmaktaydı. Mese boyunca devam eden revakların altında çok sayıda dükkan bulunmaktaydı. Ana cadde, Tauri Forumu'ndan sonra Kapitol'e, Filadelfion Meydanı'na ve Amastrianon isimli pazar meydanına ulaştıktan sonra iki büyük caddeye ayrılmaktaydı. Bunlardan biri kuzeybatıya doğru uzanıp, bugünkü Fatih'ten geçerek Harisius Kapısı'na (Edirnekapı) ulaşıyor, diğeri güneybatı tarafından Arkadius Forumu'nu geçerek Altınkapı'ya ulaşıyordu*. Edirnekapı'ya giden ana yolları Haliç'e ulaştıran ara yollar da bulunmaktaydı. Edirnekapı'dan sonra Mese Caddesi, Edirne'ye giden yolla devam ediyordu.

Dönemin diğer önemli ticaret bölgesi, Neorion-Zeugma arasındaki liman bölgesinin karşısında bulunan Sykai (Galata) idi. 1261 yılından sonra Cenevizliler, Galata'ya yerleşmişler ve burada da ticarette güçlü bir rekabet oluşturmuşlardır. Cenevizliler, burada gözetleme kulesi ve hisar olarak kullandıkları Galata Kulesi'ni yapmışlardır.

Paleologlar döneminde, deniz ticaretinin büyük bir kısmının Konstantinopolis'ten çok Galata'da gerçekleştiği görülmektedir. Bunun bir sebebi Galata'da yüzde 2 gümrük oranına karşılık Konstantinopolis'te bu oranın yüzde 10 olmasıdır. Daha önemli sebebi ise 13. yüzyıldan itibaren Haliç'te daha kalabalıklaşan İtalyan tüccarların hakimiyetidir. Bizanslılar sadece Karadeniz kıyısı ile ticaret yaparken İtalyanlar Akdeniz ticaretini ele geçirmişlerdi (Müller-Wiener, 1998: 34). Bu dönemde Galata limanında yürütülen ticaret hacmi, Konstantinopolis limanlarının toplam hacminin üç katı kadardı (Kuban, 2001: 174).

İbn Batuta, seyahatnamesinde Galata limanının dünyanın en işlek limanı olduğunu, bu limanda 100 kadar kurkûra (çektiri denilen büyük tekne), sayılamayacak kadar çok sayıda küçük tekne gördüğünü belirtmiştir. Galata tarafındaki çarşıların çok renkli ve zengin olmasına karşın, çok pis olduğundan bahsetmiştir (İbn Batuta, 2004: 505).

### 3.2.3 Osmanlı Dönemi

#### 3.2.3.1 Klasik Dönem Öncesi

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u almasından bir süre sonra yeni düzen oturmaya başlamış ve Bizans zamanında gelişen deniz ticareti tekrar canlanmıştır. Osmanlı döneminde de Haliç, kentin en önemli limanı olmaya devam etmiştir. Bizans dönemindeki ticaret bölgeleri, bu dönemde de aynı işlevlerini sürdürmüşlerdir. Haliç kıyısında Eminönü-Unkapanı bölgesi

* Bu ana akslar, Bizans döneminden sonra da varlıklarını sürdürmüşlerdir.

ticaret hayatını elinde tutan liman ve iskele bölgesi olmaya devam etmiştir. İlkönce, Tahtakale'de Haliç boyunca sıralanan liman kuşağı etkinlik kazanmıştır. Bu liman kuşağına gemilerden mallar indirilmekte, malların dağıtımı yapılmakta ve denetlenmekteydi. (Mantran, 2001: 197, 198).

Haliç, derinliği itibariyle 13. yüzyıldan itibaren boyutu büyüyen gemiler için de hemen hemen ideal bir denizdi. Yeni gelen gemiler genellikle önce Haliç önüne demirliyor, ancak yükleme ve boşaltma için doğrudan kıyıya da yanaşabiliyorlardı. Kıyının derinliği sayesinde mallar, basit kalaslar üzerinden doğrudan karaya taşınabiliyordu (Müller-Wiener, 1998: 43).

Osmanlı zamanında Haliç sahil surlarına Bizans kapılarının yanında yeni kapılar da açılmıştır. Kapıların Osmanlı dönemindeki isimleri, en batıdan itibaren şu şekildedir: Ayvansaray, Balat, Küngöz, Fener, Yenikapı, Ayakapı, Cibali, Tüfenkhane, Unkapanı, Ayazma, Odun, Zindan, Balıkpazarı, Yenicami ve Bahçe kapıları (Eyice, 1997: 267).

Osmanlı döneminde Haliç kıyısında esnaf için gerekli hammaddelerin ve şehir sakinleri için yiyeceklerin gözetim ve dağıtımının yapıldığı; devlete ödenmesi gereken vergi ve gümrüklerin tahsil edilebilmesi için tuz, mum, sabun, un gibi temel ihtiyaç maddelerinin satışa sunulduğu çeşitli merkezi pazarlar kurulmuştur. Bu kapalı Pazar binalarına "kapan" adı verilmekteydi. Bu kapanlar İstanbul'da liman çevresinde veya şehrin giriş kapılarında yer almaktaydı. Bu alanlar, ahşap çatılı bir tür toptancı hali görünümündeydiler. Deniz yoluyla ithal edilen eşyalar için Eminönü'nde bir gümrük kapanı bulunmaktaydı. Unkapanı'na ilk dönemlerde Dakik (un) Kapanı adı verildiği bilinmektedir. II. Mehmet, Unkapanı'nda kapan işlerini düzenlemek için bir ehl-i hiref divanhanesi kurdurduğuna göre, burası canlı ve önemli bir ticaret ve zanaat merkeziydi. Unkapanı, yakın zamana kadar bütün tarihi boyunca ambarların, değirmenlerin bulunduğu buğday ve un ticaretinin yapıldığı bir yer olmuştur.

Karadan ithal edilen malların gümrüğü ise Edirnekapı civarındaki Karagümrük'te ödenirdi. Debbağhane ve mezbaha surların dışında; boyahane, çırpıcı dibeği, zeytin cenderesi gibi işletmeler zanaat merkezlerinin yanlarında yer almaktaydı (İslam Ansiklopedisi, 2001, 23: 223).

Bizans Dönemi'nde Porta Perama (Balıkpazarı) ve Porta Drungari (Odun Kapısı) arasında faaliyette olan Venedik kolonilerinin, Osmanlı Döneminde de Haliç limanında ticaret yapmalarına izin verilmiştir.

Genellikle imparatorluk kıyılarından gelen gemiler mallarını İstanbul iskelelerine, dışardan gelenler ise Galata'ya indirmekteydiler. İstanbul'a ulaşan bir ticaret gemisi, kendisine

gösterilen Balat-Bahçekapı arasındaki limanlara yanaşmaktaydı. Malın boşaltılmasında kadı veya onun yardımcıları hazır bulunmakta, malın sayılması ve vergilendirme işlemi yapılmaktaydı. İskelelere yakın devlet depoları olan kapan veya hanlara ürünler yerleştirilmekteydi. Malların depolardan çıkarılıp ilgililere dağıtılması da, aynı şekilde devlet denetiminde yapılmaktaydı. Pazarlardan ve çarşılardaki iaşeden sorumlu muhtesip veya yardımcıları, esnaf loncalarının yöneticileri, saray adına alımı yapacak sorumlu kişiler dağıtım işlemine katılmaktaydılar. Dağıtımda ilk olarak sarayın, devlet fabrika veya atölyelerinin ve ordunun gereksinimi karşılanmakta, daha sonra loncalar isteklerini bildirmekte ve muhtesibin uygun gördüğü şekilde mal paylaşılmaktaydı. Alt kademedeki dağıtımda ise her lonca malları kendi üyeleri arasında bölüştürmekteydi (Kılınçaslan, 1981: 139).

Fatih, imparatorluğun her köşesinden getirttiği insanların özellikle zanaatçı, usta gibi meslek sahibi insanlar olmasına önem vermiştir. Müslüman veya gayrimüslim zanaatkarlar, daha çok Haliç kıyılarında, vakıf bânilerinin kurdurduğu çarşılarda oturmaktaydılar (İnalcık, 1995 : 79). Gelen grupların yerleşmesinde etnik kökenler göz önünde tutulsa da, ticaret merkezlerinde daha kozmopolit bir halk yerleşmiştir. Şehrin en kalabalık bölgesi, ticaretin yoğun olduğu Unkapanı-Şehzadebaşı ve Aksaray arasındaki bölge olmuştur.

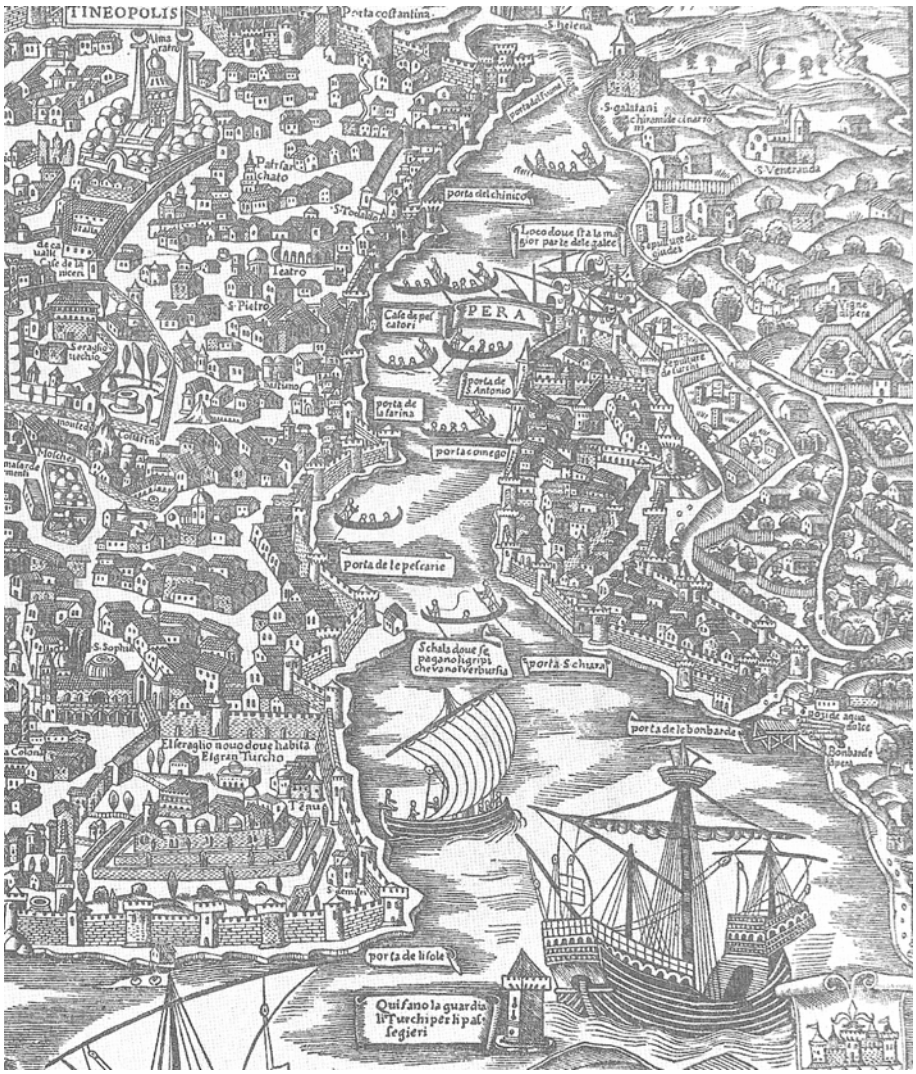
Ortadoğu devlet ve toplum geleneğinden kaynaklanan vakıf sistemi, Osmanlı Devleti'nde de uygulanmıştır. Bu sisteme göre, yönetici sınıfın üyeleri tarafından vakıf olarak kurulan ya da onların mülkiyeti altında bulunan tesisler ve dükkanlar yer almaktaydı. Tüccarların kaldıkları kervansarayların yakınında değerli ithal malların korunduğu bir bedesten (bezzazistan) bulunmaktaydı. Bedestenin etrafında kurulan büyük çarşıdaki dükkanlara ise başlıca sanat kollarında faaliyet gösteren esnaf yerleşmişti. Her sanat kolu bir çarşıda toplanmaktaydı. Bakırcılar, Yemeniciler, Dericiler çarşısı gibi ayrı çarşılar bulunmaktaydı.

Fatih Sultan Mehmet, ticaret hayatını canlandırmak için önlemler almıştır. İstanbul'un iki ticari merkezi Büyük (Cevahir) Bedesten[*] (Büyük Çarşı) ve Tahtakale bölgesi ile liman bölgesiydi. Divanyolu'nun iki yanında büyük külliyelerin ve hanların yapılmasıyla, liman ile Divanyolu arasındaki bölge İstanbul'un ticari merkezi olmuştur. Fatih Sultan Mehmet, liman bölgesiyle bedesten arasındaki sırtlara Ayasofya Vakfı'na ait iki gümrük kapanı, yemiş kapanı, tuz deposu, mumhane, üç bozahane, yedi ambar ve çok sayıda dükkan yaptırmıştır

[*] Fatih'in yaptırdığı yan yana iki bedesten ile bunların etrafındaki dükkanlardan oluşan bu çarşı, bugünkü Kapalıçarşı'nın çekirdeğini oluşturmuştur. Resmi belgelerde "Çarşu-yı Kebir" (Büyük Çarşı) olarak anılan çarşı, sürekli genişleyerek bir mahalle büyüklüğüne ulaşmıştır (Sakaoğlu ve Akbayar, 1999: 194).

(İslam Ansiklopedisi, 2001, 23: 224). Fatih Külliyesi'nin, yanında Sultanpazarı'nın ve Saraçhane'nin inşaasıyla beraber ticari bölge batıya doğru kaymıştır..

Diğer önemli bir ticaret bölgesi de, Unkapanı ile Cibali arasıydı. Fatih Sultan Mehmet burada un kapanından başka otuzbir dükkandan oluşan bir çarşı yaptırmıştır. Haliç tarafında şehrin ilk mezbaha ve debbağhanesi kurulmuştur (İslam Ansiklopedisi, 2001, 23: 224).




Şekil 3.16 15. yüzyıl sonlarında Haliç Limanı'nın görünümü. Vavassore'nin gravüründen (1550) detay (Müller-Wiener, 1998: 1).

Kozmopolit bir liman merkezi olan Galata bölgesi, Bizans döneminde olduğu gibi özerk bir bölge olmaya devam etmiştir. Fatih, Batılı Hıristiyan devletleri arasında ilk olarak, 1454 yılında, Venedikliler ile antlaşma yapmıştır*. II. Mehmet, Galata'da yaşayan İtalyanlara

* Bu antlaşmaya göre, Fatih Venedikliler'e yüzde 2 gümrük bedeli ödemek koşuluyla İstanbul'da serbestçe

verdiği ticaret yapma ve kendi geleneklerine göre yaşama hakkına karşılık, sultanın hakimiyeti altında olmalarını kabul ettirmiştir.

Galata'da gemi yapımı, deniz ticareti, ayakkabıcılık, fırıncılık, terzilik, dokumacılık, bozacılık, şarapçılık gibi çeşitli zanaat kolları gelişmiştir.

Galata surlarındaki kapılar sırasıyla batı tarafında Kasımpaşa Tersanesi'ne bakan Meyyitkapısı; güneyde deniz kıyısında Azepkapısı, Kürkçükapısı, Yağkapanı, Balıkpazarı kapısı ve Karaköykapısı; doğuda deniz kıyısında Kurşunlu Mahzenkapısı (Ayanikokapısı), Kireçkapısı; kuzey tarafında karaya bakan Tophanekapısı, Küçükkulekapısı ve Büyükkulekapısı'dır (Evliya Çelebi, 2004, 2: 389). Galata'da Yağkapanı Kapısı ile Balıkpazarı Kapısı arasındaki bölge, liman ve esas Pazar durumundaydı. Bu bölgede bulunan Galata Bedesteni, limandaki antrepolar ile iç kesimlerdeki ticari bağlantıyı sağlamıştır.

Fatih'in yaptırdığı ticaret tesisleri, kentin nüfusunu arttırmak ve gelecekte de kentin canlı bir ticaret merkezi yapmak amacına hizmet etmiştir.

#### 3.2.3.2 Klasik Dönem

16. yüzyıl, Osmanlı'nın ekonomik gücünün en fazla olduğu dönemdir. Bu durum Haliç'teki liman ve ticaret faaliyetlerinin hareketliliği ile kendini göstermiştir. Biçimi ve konumu itibariyle Haliç, İstanbul'un ticaret merkezinin hep aynı yerde kalmasını gerektirmişti. Akdeniz Limanları'nın denetimi konusunda Osmanlılar ile Avrupalılar arasındaki rekabet, İstanbul Limanının önemini arttırmış, gelişmesini sağlamıştır. Mantran'ın belirttiği üzere, "Haliç'in güney kıyısında Bahçekapı'dan Balat'a kadar, özellikle Türklere ve Rumlara ait olan, Marmara'da kıyı denizciliği, veya Karadeniz'e, Ege'ye veya Akdeniz'e doğru açık deniz gemiciliği yapan teknelerin yanaştıkları iskeleler bulunmaktadır (Şekil 3.23). Bu tekneler, çoğunlukla imparatorluğun çeşitli yerlerinden İstanbul'un gıda ve zorunlu tüketim maddelerini getirmekteydiler". (Mantran, 1990, 1:87). Merchior Lorichs'in 1559 yılına ait panoramasında İstanbul Limanı'nda görülen çok sayıda gemi, liman ve ticaret faaliyetlerinin yoğunluğunu göstermektedir (Şekil 3.17). Eminönü'ndeki liman faaliyetlerinin getirdiği canlılık, Haliç kıyılarından iç kesime, tepelere doğru yoğunluğun artmasına sebep olmuştur. Ticari aks genişleyerek, Beyazıt'tan Akasaray'a ve Fatih'e doğru uzanmıştır. Büyük Bedesten

---

ticaret yapma hakkı ve sultanın nezdinde atanacak Venedik balyosunun önderliğinde ticari bir koloni kurma hakkı vermiştir (Freely, 1996: 212).

(Kapalı Çarşı) merkezde olmak üzere, buradan üç yönde ticari aks uzanmaktaydı*. Birincisi Mahmutpaşa Semti'nden geçerek Haliç'e uzanan aks, ikincisi Şehzadebaşı ve Saraçhane'ye uzanan ve Edirnekapı'ya giden yol üzerinde bulunan aks, diğeri de Divanyolu Caddesi'nden Aksaray'a giden akstır (Şekil 3. 22). Bu ticaret alanları, konut alanlarının minimuma indiği bölgelerdir (Mantran, 1990, 1: 40-41).

Dönemin önemli üretim birimleri olan askeri imalathanelerden bir kısmı, Topkapı Sarayı'nın önünde bulunan bir bölgede bulunmaktaydı. Burada küçük bir baruthane, bir cephane ve ona bağlı atölyeler yer almaktaydı (Müller-Wiener, 1992: 56).

Eminönü ve Beyazıt bölgesi başlıca alışveriş yerlerini, büyük ambarları, depoları, bedestenleri, dükkanları bir arada toplayan yoğun bir ticaret merkeziydi. Mantran'ın belirttiğine göre, bu ticaret merkezinde 3 bin, hanlarda binden fazla dükkan bulunmaktaydı ve bu sayı, İstanbul'daki tüm dükkanların onda birini meydana getirmekteydi (Mantran, 1991: 116) Burada bulunan zanaatçılar hem imalat, hem de satış işini yükleniyorlardı. Eminönü-Unkapanı kıyılarından Beyazıd Camisi'ne kadar olan semtlerde tüccarlar ikamet ediyorlardı. Sirkeci, Eminönü ve Unkapanı kıyılarında iskelelerin ardından ticari yapılar gelmekteydi. 16. yüzyıldan itibaren limanın çevresindeki semtlerde, tüccarlar için barınak, depo ve satış işlevlerini gören ahşap veya kagir han yapıları ortaya çıkmıştır. Edirnekapı'ya uzanan ana cadde etrafında da yoğunlaşan han ve kervansaraylar, aynı zamanda yabancı tüccarlara ya da taşradan gelenlere geceleme ve karın doyurma olanağı sağlamaktaydı.

Bu dönem Eminönü'nde önce Rüstem Paşa Camisi ve çevresindeki hanların, daha sonra 17. yüzyıl ortalarında Yeni Cami ve Mısır Çarşısı'nın yapımıyla, liman çevresi farklı bir görünüm kazanmıştır. Rüstem Paşa Camisi ve Yeni Cami* ile İstanbul limanında da klasik dönem cami mimarisi damgasını vurmuştur. Bu camiler, beraber yapıldıkları dükkan, han ve çarşı gibi yapılarla da ticaret hayatına canlılık getirmişlerdir. Rüstem Paşa Külliyesi'ne ait ticari yapılardan Büyük Çukur Han ve Küçük Çukur Han, yine Rüstem Paşa Camisi'nin çevresindeki Balkapanı Hanı, Burmalı Han, Kızıl Han, bu dönemde yapılan önemli hanlardır.

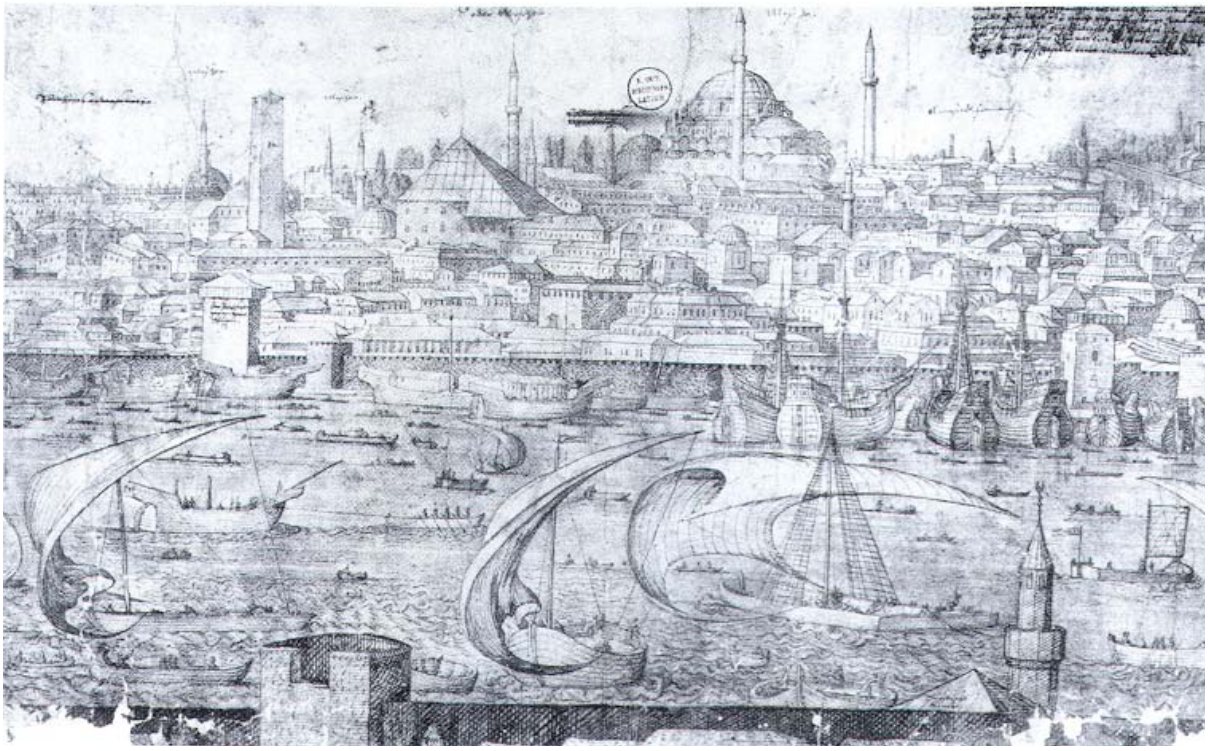
Ticaret hayatının denetim mekanizması olan lonca sistemi tüccarların, zanaatkarların, işçilerin, satıcıların çıkarlarını koruduğu gibi, düzenin bozulmasını ve haksızlığı da

---

* Bu ticari akslar, İstanbul'un Bizans döneminden kalan başlıca dolaşım eksenlerini izlemektedir.

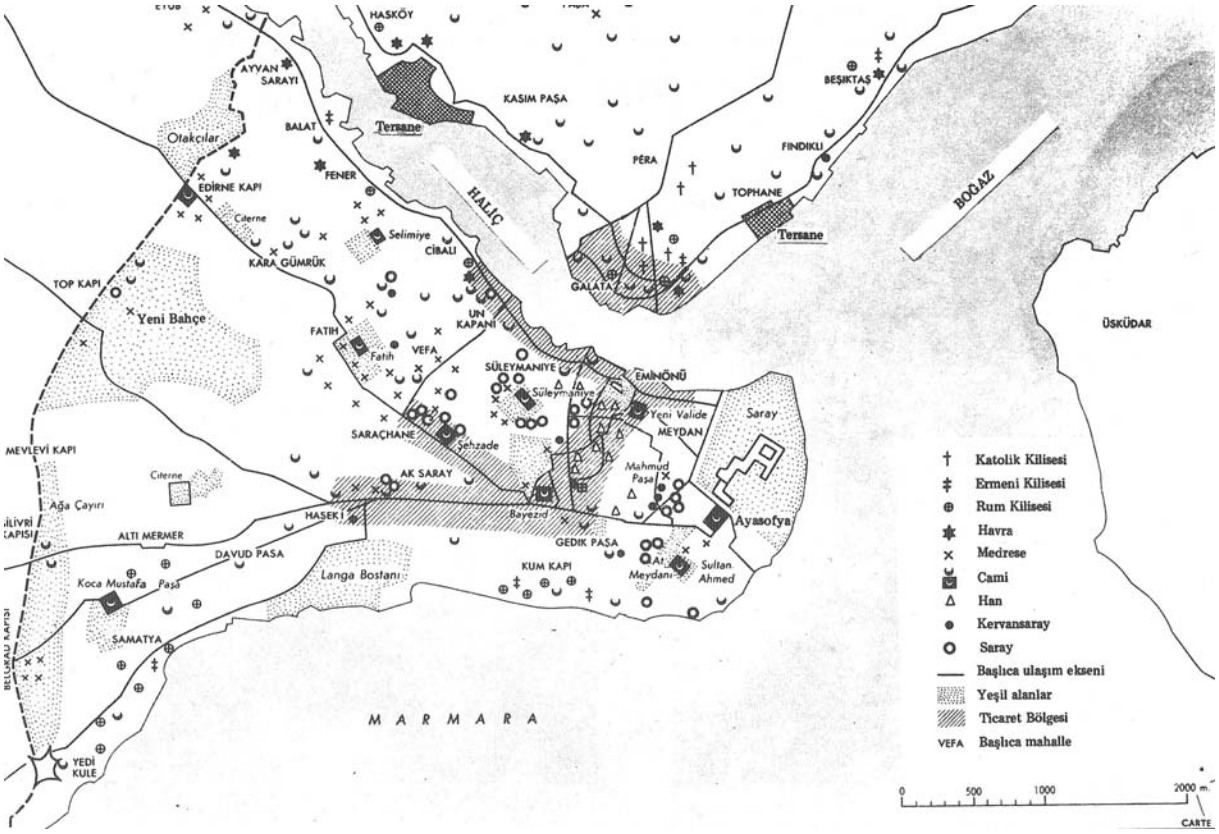
* Haliç kıyısındaki camilerin en görkemlisi ve 17. yüzyılda yapılmış en büyük cami olan Yeni Cami'nin yapımına 1597'de başlanmış, inşaatı o dönemde yarıda bırakılmış ve daha sonra 1663'de tamamlanmıştır.

önlemekteydi. Başkentte yaşayan bütün erkek ve erişkinler bir loncaya kaydolmak zorundaydı. Böylece İstanbullular'ın biri dini ve etnik, diğeri mesleksel olmak üzere iki kimlikleri vardı. Bir lonca üyelerin dükkanlarının ve atölyelerinin aynı sokakta veya mahallede olması, üyelerin arasındaki birlik duygusunu güçlendiriyor ve denetimi kolaylaştırıyordu (Mantran, 2001: 227, 228).



Şekil 3.17 Lorichs'in gravüründe (1559) Beyazıt Camisi ve Haliç Limanı (Müller-Wiener, 1998: 54).

İstanbul'daki uluslararası ticareti ithalatlar belirlemekte, ihracatın hemen hemen olmadığı görülmekteydi. İstanbul'da artan nüfus, bütün ürettiğini tüketiyordu. İstanbul'da üretilemeyen mallar da mutlaka ithal ediliyor ve kent pazarlarında bulunabiliyorlardı (Kuban, 2000: 290). İstanbul tarafındaki liman, İstanbul halkının ihtiyaçlarının karşılandığı "iaşe" limanıydı. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'den gelen ve Osmanlı İmparatorluğu'na dağılan ticareti Türkler, Rumlar, Yahudiler ve Ermeniler gerçekleştiriyorlardı. Bahçekapı'dan Balat'a kadar Haliç'in güney kıyısı boyunca yayılan iskelelerin her biri belli bir malı getirmekte, deniz yoluyla gelen yiyecek maddeleri bu iskelelere boşaltılmaktaydı (Mantran, 2001: 229).




Şekil 3.18 İstanbul'da 17. yüzyılın ikinci yarısında başlıca dolaşım eksenleri ve ticari alanlar (Mantran, 1999, 2: Harita 4).

İthalat ve az miktardaki ihracatın gerçekleştirildiği uluslararası ticaret ise Galata'da Venedikliler, Cenevizliler, Floransalılar, az sayıda Marsilyalı, Provanslı ve Raguzalı tarafından gerçekleştirilmekteydi (Mantran, 1990, 1: 7). Böylece Haliç'te bulunan karşılıklı iki limanın rolleri belirlenmişti. 16. yüzyıl ortasından itibaren kapitülasyonlarla* beraber Fransızlar, İngilizler ve Hollandalılar da kente gelip ticaret hayatına katılmışlardır. Sürekli büyüyen Osmanlı nüfusunun ve zenginleşen Osmanlı yöneticilerinin ithal mallara olan talebi artmakta, bu da yabancıları ticaret yaparak zenginleşmek için kente çekmekteydi.

15. yüzyılda gelişmeye başlayan Afrika çevresindeki deniz yolları, 17. yüzyılda İstanbul'un dünya ticareti alanındaki önemini azaltmıştır (Kuban, 2000: 271).

17 yüzyılda İstanbul'da yaşamış olan Eremya Çelebi Kömürciyan (1637-1695), ve Evliya Çelebi (1611-ölümü 1682'den sonra) ticaret ve liman faaliyetlerinin geçtiği Haliç kıyılarının

* Yabancılara verilen ekonomik, adli, idari vb. hak ve ayrıcalıklar anlamına gelen kapitülasyonlar, yabancıların Osmanlı ekonomisinde büyük rol oynamalarına ve giderek ticari üstünlüğün batılı güçlerin eline geçmesine sebep olmuştur.

17. yüzyılın ikinci yarısındaki durumunu ayrıntılı olarak anlatmışlardır. Mantran'a ait Haliç'teki iskeleler şemasında da, liman faaliyetlerinin görüldüğü iskeleler ve bu iskelelere nerelerden mal getirildiği gösterilmektedir (Şekil 3.19).

Kömürciyan'ın belirttiği üzere, sarayı çevreleyen surlardan sonra gelen Haliç'teki ilk kapı Bahçekapı'dır. Bu ismi, saraya yakın olduğu için almıştır. Bu kapının yanında Şeyh Mehmet Tekkesi bulunmaktaydı. Sahilde saray için kullanılan mezbaha ve saraya Karadeniz'den, Anadolu kıyılarından ya da İzmit bölgesinden odun getiren gemilerin yanaştığı Meydan İskelesi bulunmaktaydı (Şekil 3.19). Bu sahilin biraz ilerisine Üsküdar'a, Bitinya sahillerine, Mısır'a gidip gelen gemiler de yanaşmaktaydı. Buradaki meydanda gümrük ambarları bulunmaktaydı. Burası, malların boşaltılıp gemilere yüklendiği kalabalık bir meydandı. Yine bu civarda Galata'ya gidip gelen kayıklar bulunmaktaydı. Haliç limanının hemen yakınında liman faaliyetlerine bağlı olarak dükkanlar sıralanmaktaydı. (Kömürciyan, 1988: 15).

Batıya doğru gidildiğinde bir sonraki kapı olan Balıkpazarı Kapısı'nda üç tane iskele bulunmaktaydı. Bu iskeleden karşı yakaya ve Boğaz köylerine kayıklar gitmekteydi Burası, şehrin ana balık dağıtım merkeziydi, her türlü balık önce buraya getirilirdi (Kömürciyan, 1988: 15).

Balıkpazarı Kapısı'nın karşısında Mısır Çarşısı ve Yeni Cami'nin kapısı bulunmaktaydı. 17. Yüzyılda nüfusun artmasıyla beraber yiyecek ihtiyacı da artmıştır. Mısır Çarşısı'nın ve Çemberlitaş'ta Vezir Hanı'nın (1659-1660) yapımı, bu ihtiyacı karşılamaya yöneliktir. Mısır Çarşısı, Bizans döneminden beri kapalıçarşı olarak kullanılan yapının yerine inşa edilmiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun baharat satış merkezi olmuştur. Bu çarşıya Mısır'dan çeşitli mallar, özellikle baharat gelmekteydi. Mısır Çarşısı'nın yanında kahveci tahmisi bulunmaktaydı. Arpa emini ve arpa ambarı da bu civardaydı. Yeni Cami'nin önündeki Dideban Kapısı* civarında kunduracılar, ibrik ve kase satan dükkanlar, yüz kadar Yahudi kasap ve manav dükkanı bulunmaktaydı. Mermerci dükkanlarından sonra tekne, zift, urgan ve tuz satan dükkanlar gelmekteydi (Kömürciyan, 1988: 15).

Zindankapı'nın iç tarafındaki burç, Cafer Baba Zindanı olarak kullanılmaktaydı. Buradaki iskelenin adı Yemiş İskelesi'ydi (Şekil 3.19). Bu mevkiide kuru ve yaş meyveler, balmumu, kahve, kına, pirinç gibi ürünler satan dükkanlar yer almaktaydı (Kömürciyan, 1888: 16).

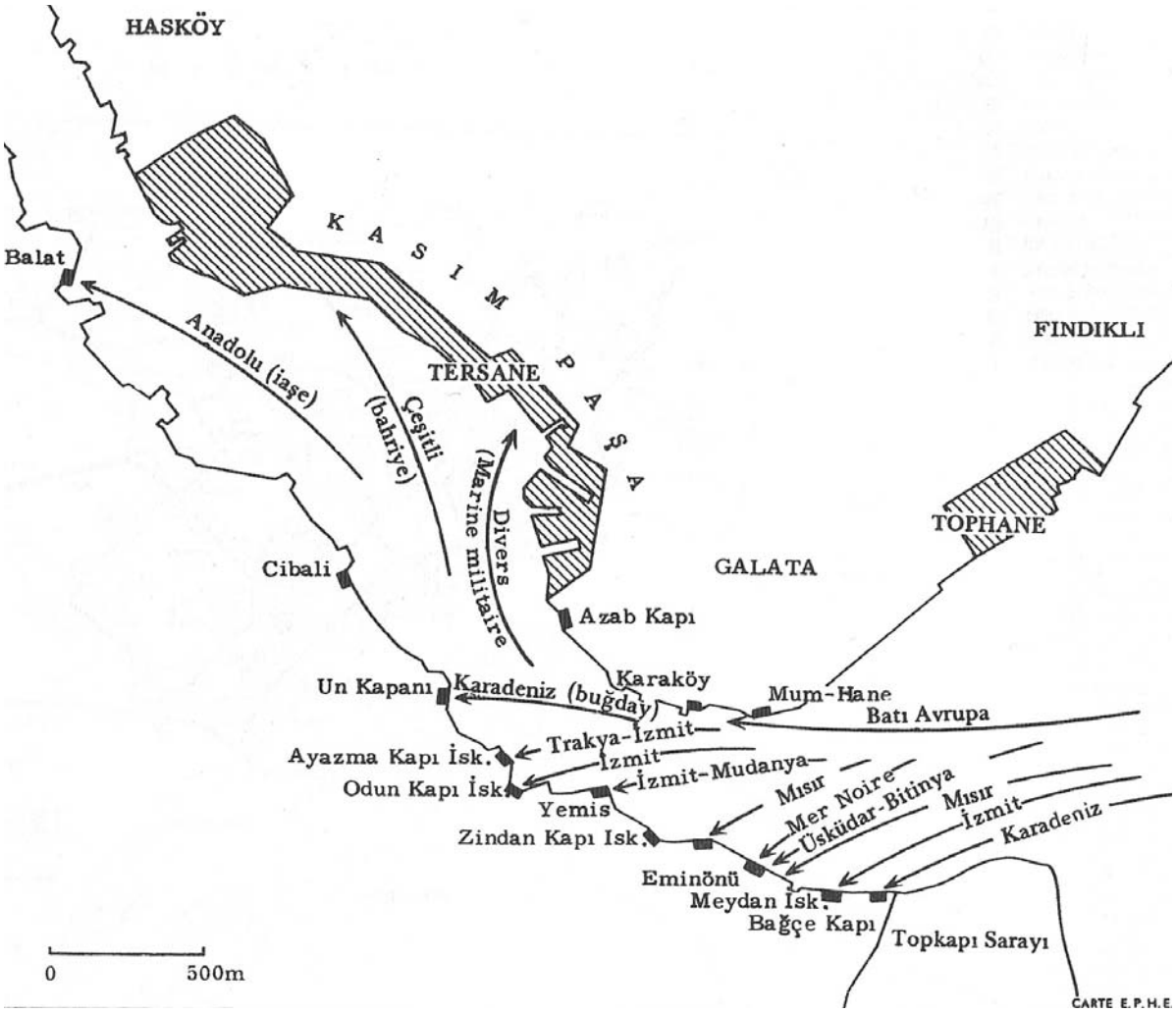
---

* Osmanlı döneminde Yeni Cami için açılan bu kapıya, merdivenlerinde dideban (bekçi, gümrük kolcusu) durduğu için Dideban Kapısı denilmekteydi

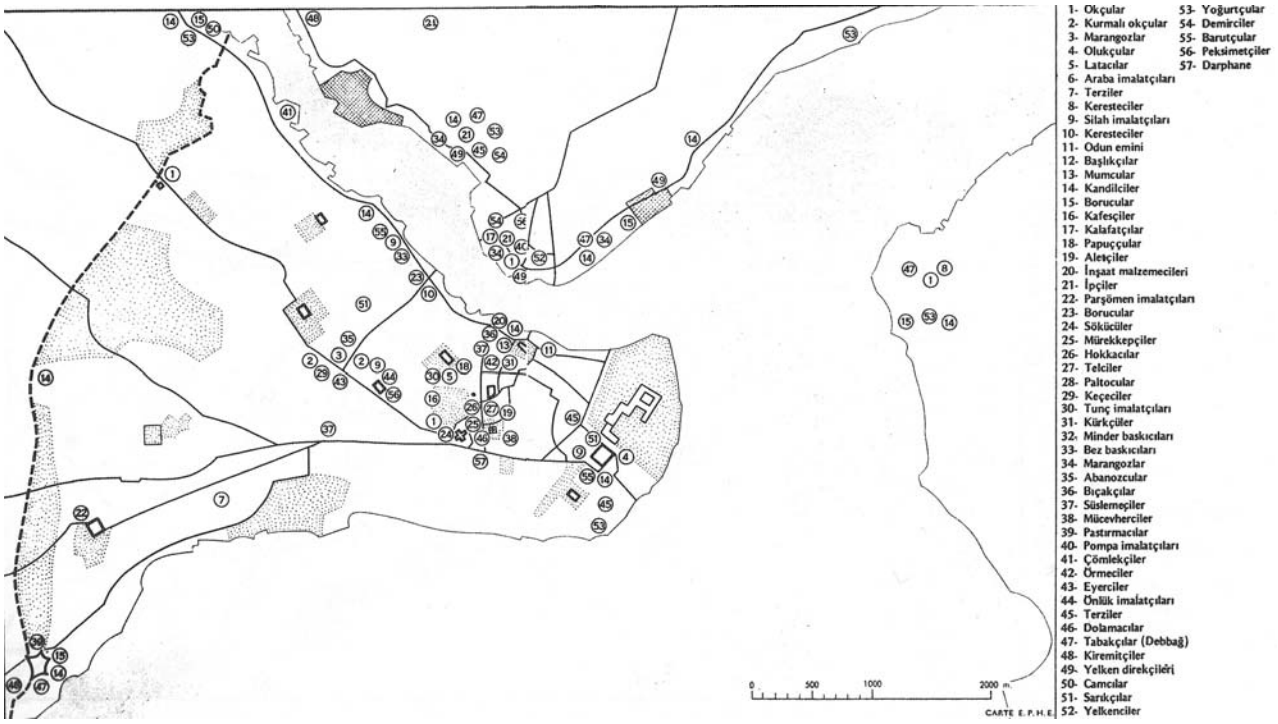
Bir sonraki kapı olan Odunkapısı'na (Şekil 3.19) inşaat malzemeleri ile İzmit'ten soğan, sarmısak, tavuk, yumurta ve meyve getirilirdi. Ahi Çelebi Cami ile mahkeme binası bu civardaydı.

Osmanlı döneminde açılmış olan Ayazmakapısı (Şekil 3.19), Yenikapı olarak da adlandırılmıştır. Burada terlikçi ve zeytinci dükkanlarının yanısıra, sahilde Yahudilere kiralanmış yalılar bulunmaktaydı (Kömürciyan, 1988: 16).

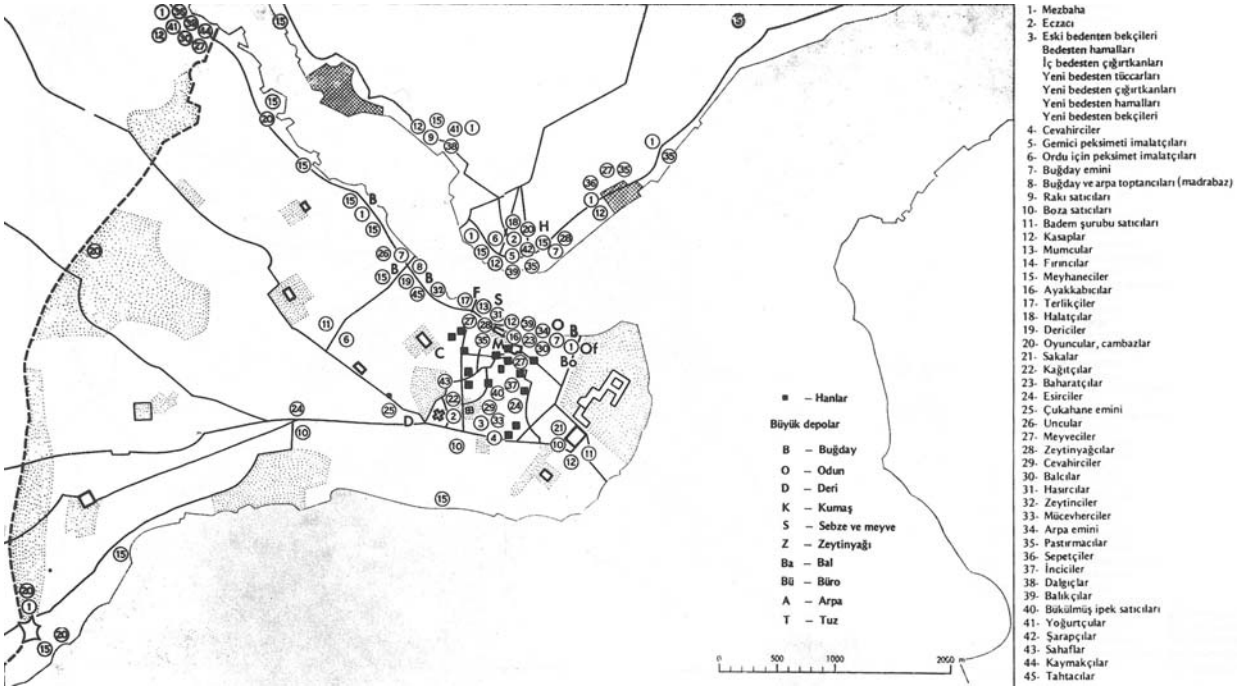
Unkapanı'nda, Unkapanı sur kapısının yanında büyük bir un mağazasının bulunduğu bilinmektedir. Buradaki iskeleye bir çok gemi buğday ve un getirmekteydi (Şekil 3.19). Unkapanı'nda ekmekçi esnafi faaliyet göstermekteydi. Semtte yer alan çok sayıda fırında her çeşit hamuri yapılmaktaydı (Kömürciyan, 1988: 17).



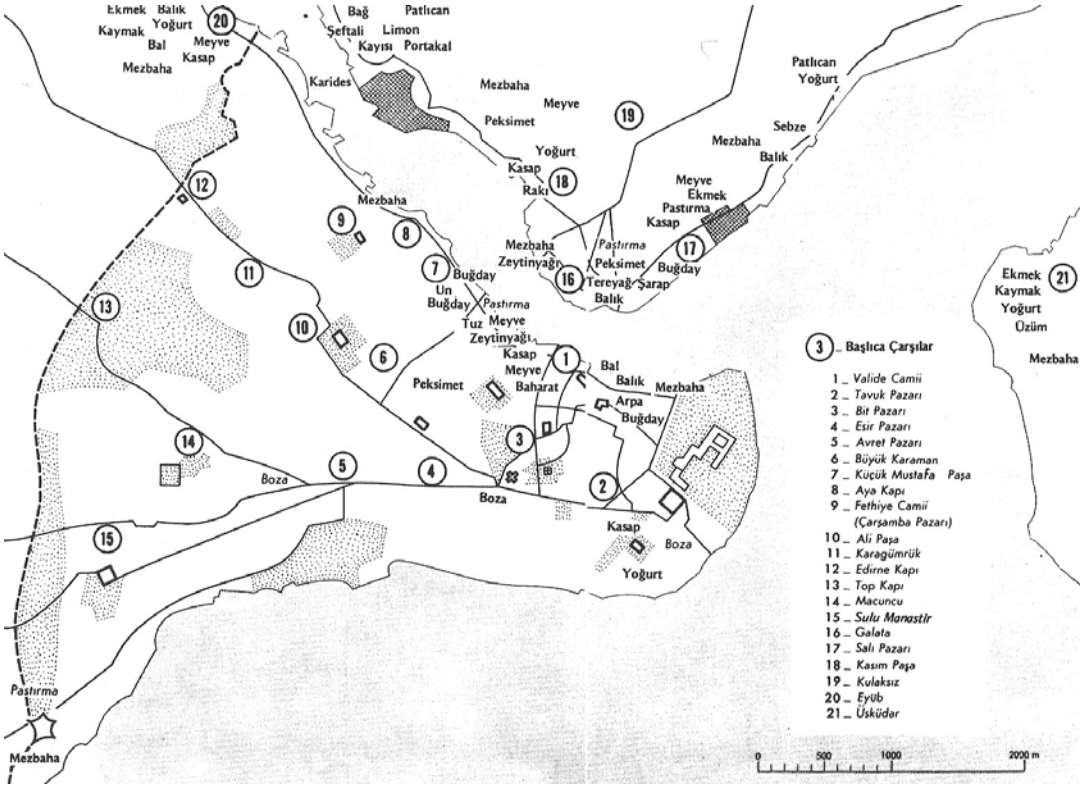

Şekil 3.19 17. yüzyılın ikinci yarısında Haliç'te iskeleler (Mantran, 1990, 2: Harita 9)




Şekil 3.20 17. yüzyılın ikinci yarısında imalatçı ve zanaatkar esnafın yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 11)




Şekil 3.21 17. yüzyılın ikinci yarısında tüccar ve toptancı esnafın yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 12)




Şekil 3.22 17. yüzyılın ikinci yarısında gıda pazarı ve ticaret yerleri (Mantran, 1990, 2: Harita 13)




Şekil 3.23 Grelot'un 1680 tarihli gravüründen detay, Haliç Limanı (Grelot, 1683: 57).

Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, Unkapanı'nın iç tarafında, Azebler Mahallesi'nde II. Mehmet zamanından kalma büyük bir sirkehane, Unkapanı ile Ayazmakapısı'nın iç tarafında kazancılar esnafı bulunmaktaydı. Sahilde balık dükkanları, Unkapanı'nın iç taraflarında ünlü kuyumcular yer almaktaydı. Evliya Çelebi Unkapanı'nda sarı pirinçten boru (çalgı) yapan bir esnaftan, 12 tane dükkanları olan sağrıcılar esnafından, ünlü bozacılardan, meyhanelerden bahsetmektedir. (Evliya Çelebi, 2004, 2: 526, 540, 573, 576, 580, 582, 599, 657, 660).

Unkapanı'nın biraz ilerisinde balık emini oturmaktaydı. Unkapanı ile Cibali arasındaki sahilde, İstanbul'un en eski tüfenkhane ve baruthanesi bulunmaktaydı[*]. Kanuni Sultan Süleyman'ın inşa ettirdiği bu tesiste, ordunun ve donanmanın ihtiyacı olan araç gereçler ve silahlar üretilmekteydi.

Cibali iskelesine halkın her türlü ihtiyacını karşılayacak ürünler gelmekteydi. 17. yüzyılda Cibali kıyılarında kalafat yerlerinin, Rum meyhanelerinin, kahvelerin bulunduğu bilinmektedir. Burada tekneleri kalafatlamakta kullanılan yanıcı maddeler depolanmaktaydı. Bu sebeple Cibali'de bir çok büyük yangın çıkmış ve kent merkezine doğru yayılmıştır[**].

Kömürciyan, Ayakapı'nın iskelesi olmadığını, sahilde bir mumhane ve deniz inzibatına bakmak üzere bir kulluk bulunduğunu belirtmektedir. Mantran'ın imalatçı ve zanaatkar esnafın yerlerini tespit ettiği şematik haritada da, Ayakapı'da kandilciler esnafı görülmektedir (Şekil 3.21). Tüccar ve toptancı esnaf olarak da burada meyhaneciler, Ayakapı ile Cibali arasında ise mezbaha ile yine meyhaneciler yer almaktadır (Şekil 3. 22). Burada denize nazır salhaneler yapılmıştır. Bir sonraki kapı olan Yenikapı'da sandalları bulunan bir iskele bulunmaktaydı ve halk denizde sandal gezintileri yapmak için buraya gelmekteydi (Kömürciyan, 1888: 18).

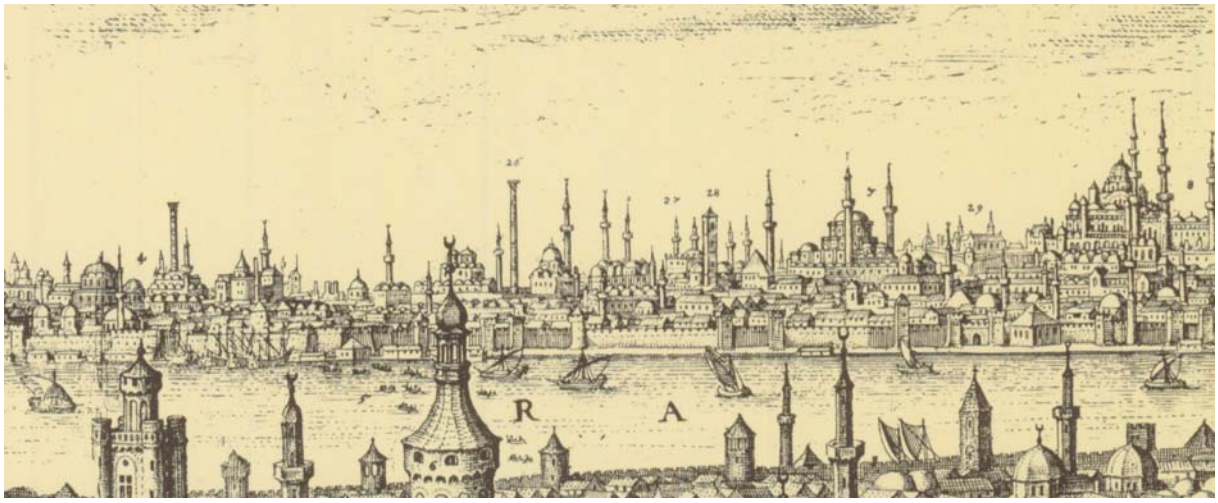
Rumların ikamet ettiği Petrokapısı ile Fener Kapısı'nda meyhaneci esnafı bulunmaktaydı (Şekil 3.21). Fener'in iç kesimlerinde, Fethiye Camii civarında Çarşamba pazarı yer almaktaydı (Şekil 3.22). Fener'den sonra gelen Balat Kapısı'nın iskelesi (Şekil 3.19) büyük bir iskeleydi ve buraya yanaşan gemiler her türlü eşyayı getirirlerdi. Mantran'ın haritalarında burada çömlekçi esnafının, meyhanelerin, oyuncuların ve canbazların yerleştiği görülmektedir

---

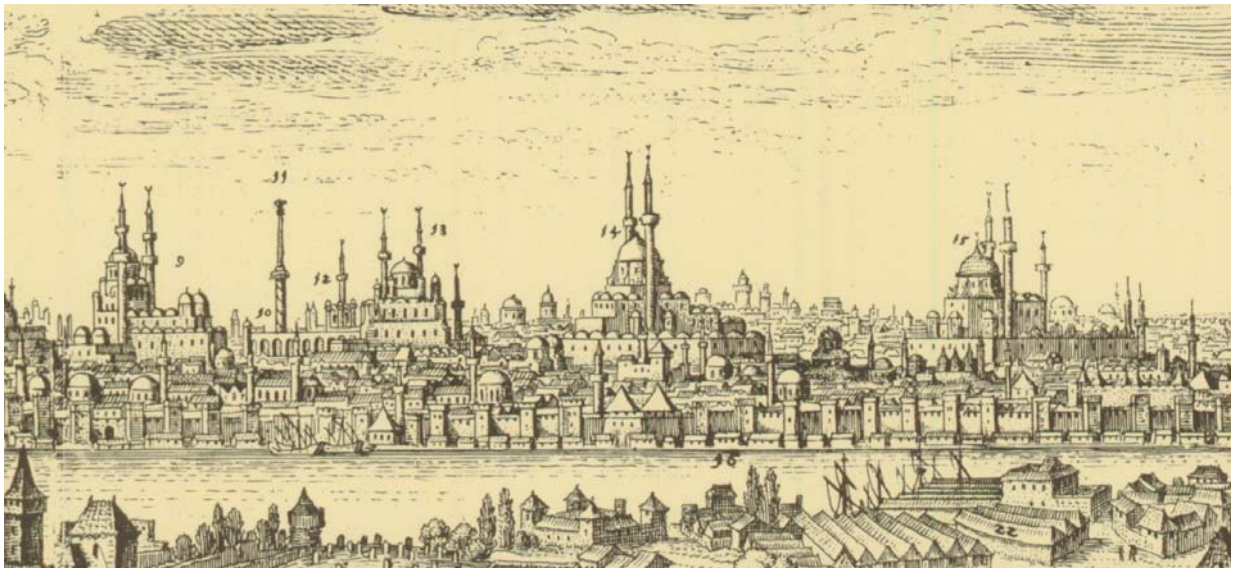
[*] Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, buradaki baruthanenin dışında Atmeydanı'nda yeniçerilere ait, Ayasofya'da Cephane içinde cebecilere ait, Macuncu Çarşısı yakınında ve Kağıthane'de olmak üzere İstanbul'da beş yerde baruthane bulunmaktaydı (Evliya Çelebi, 2004, 2:544,545).

[**] Bu yangınların en büyüğü, 1633'te Cibali Kapısı dışında çıkmış; Cibali Kapısı'nı, Ayakapısı'nı ve Küçükmustafa Çarşısı'nı yok etmiş; Unkapanı, Zeyrek, Fatih, Saraçhane semtlerine yayılmıştır. Bu yangından sonra dönemin padişahı IV. Murat sıkı yasaklar getirmiş, kahve ve meyhaneleri kapattırmış, çoğunu yıktırmıştır.

(Şekil 3.21, 22). Ayrıca buradan İstanbul'a ve Kağıthane'ye sandallar gidip gelmekteydi. Sonraki kapı olan Ayvansaray Kapısı civarında, şişe ve cam kaplar yapan karhanenin bulunduğu bilinmektedir (Kömürciyan, 1888: 19).




Şekil 3.24 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Eminönü kıyıları (En sağda, 8 numara ile Süleymaniye Camisi betimlenmiştir) (Cezar, 2002: 153).



Şekil 3.25 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Unkapanı, Cibali kıyıları, sağ tarafta (15 numara ile göterilen) Yavuz Selim Camisi (Cezar, 2002: 153).

Haliç kıyısında bulunan sur dışı yerleşim bölgeleri de geliştikçe kendi üretim faaliyetlerini yaratmış, ticaret hayatına katkıda bulunmuşlardır. Örneğin Eyüp civarında yapılaşmanın ve nüfusun artması ticaret hayatını da zenginleştirmiş, kıyıda çanak-çömlek, oyuncak imalatı ve ticareti gelişmiştir. Eyüp'te de çeşitli zamanlarda üretimin yapıldığı bilinmektedir. Evliya Çelebi'nin "Çömlekçiler Mahallesi" olarak belirttiği semtte çanak-çömlek, testi, çeşitli kaplar

ve oyuncak imalatı bulunan dükkanlar bulunmaktaydı. Evliya Çelebi, Eyüpsultan yakınında Ensari çamuru denen yumuşak bir çamurun, Eyüpsultan ile Hasköy arasındaki denizden de bir tür siyah çamurun çıkarıldığını, bu çamurdan testiler, kaseler, çanaklar ve tabaklar yapıldığını belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 37-38). Bu semtin sahilinde Balçık İskelesi bulunmaktaydı. Evliya Çelebi ayrıca değerli eşyaların bulunduğu 1085 dükkandan oluşan çarşıdan bahsetmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 360). Zal Paşa Camisi'nden Kağıthane yolu üzere Civankapıcıbaşı Sarayı'na kadar olan, 3000 adımlık mesafeli Eyüp şehrinden sonra kiremithenelerin bulunduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 358).

Kağıthane'de Bizans döneminden kalma kağıt değirmenin olduğu, Osmanlı döneminde de işlemeye devam ettiği bilinmektedir. Evliya Çelebi, Kağıthane Mesiresi'nde harap durumda olan, büyük kagir kubbeleri ve su dolapları bulunan bir kağıthanenin bulunduğunu belirtmektedir. (Evliya Çelebi, 2004, 2: 443). Evliya Çelebi de, Kağıthane'de "hayat suyu kenarı" olarak tanımladığı Kağıthane Deresi kıyısındaki baruthaneden[*] söz etmektedir. Müller-Wiener de Kağıthane'nin, değirmenin işletilmesi için gerekli olan su enerjisinin bulunması bakımından avantajlı olduğunu ve buradaki baruthanenin, barut imalathanelerinin en büyüğü olduğunu belirtmektedir (Müller-Wiener, 1992: 57).

Hasköy'deki Kara Piri Paşa Köyü'nde kiremit imalathaneleri bulunmaktaydı. Burada bulunan atölyelerde, Kalaycıbahçe Deresi ağzından çıkarılan çamurdan, önemli binalara tuğla ve kiremit yapılmaktaydı. Evliya Çelebi'ye göre Kara Piri Paşa sahilinde 200 kiremitçi dükkanı bulunmaktaydı. Burada Arnavut dalgıçlar tarafından deniz dibinden çıkarılan siyah çamurdan kırmızı renkte tuğla veya kiremit üretilmekteydi (Evliya Çelebi, 2004, 1: 374).

Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, "Hasköy'de bulunan 600 kadar dükkanda bütün kıymetli şeyler bol bol bulunur. 50 dükkan debbağhane, 100 meyhane var. Küpeli Yahudi'nin kokulu elma suyu ve Tiryandafile Rum'un misket şarabı, harabati erenlerince meşhurdur" (Evliya Çelebi, 2004, 1: 375).

Kasımpaşa ve çevresinde, gemi yapımıyla ilgili imalathaneler bulunmaktaydı. Örneğin demircilik işinde çalışan Çingeneler, tersane için küçük demir aletler imal edip satmaktaydılar (Mantran, 1990, 1: 63). Evliya Çelebi, Kasımpaşa'da 3.060 dükkan bulunduğunu, özellikle

---

[*] Bu yapı Sultan Bayezid tarafından inşa edilmiş, Kanuni Sultan Süleyman tarafından kagir olarak yeniden yaptırılıp kurşunla örttürülmüştür. Evliya Çelebi, baruthanenin cephane ocağından barutçubaşısı kethüdası, çavuşları ve 200 neferâtlarının bulunduğunu, 100 adet tunç havanın, Kağıthane deresi üzerinde çeşit çeşit çarhların ve su dolaplarının olduğunu belirtmektedir. (Evliya Çelebi, 2004, 2: 442).

debbağlar esnafının çok kalabalık olduğunu belirtmiştir. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, Kasımpaşa'da bulunan derenin iki tarafında dükkanlar sıralanmaktdır. Cumapazarı, Kasımpaşa Çarşısı, Piyalepaşa Pazarı, Terziler Pazarı, Kulaksız Pazarı, Debbağlar Pazarı ve İskele Pazarı gibi çarşı pazarları bulunmaktadır. (Evliya Çelebi, 2004, 1: 382-384).

Deniz ticaretinin, dolayısıyla limanın öneminin arttığı bu yüzyılda Galata, canlılığını korumaya devam etmiş, limanları ve iskeleleri gelişmiş olan kozmopolit bir şehir haline gelmiştir. Galata, Kanuni'nin Fransızlara tanıdığı kapitülasyonlardan dolayı Akdeniz'deki liman kentlerinin en önemlilerinden biri olmuştur. İstanbul'un Avrupa ile ticaretinin başlıca antreposu durumuna gelmiştir. Bu dönemde çok sayıda Fransız tüccar buraya gelip yerleşmiştir.

Galata ticaretinin kendi yasaları, gelenekleri vardı. Galata'daki ticaretin aracılığını, çoğunlukla, Haliç'in iki yakasında ticaret yapmaya alışkın olan Yahudiler yapmaktaydı[*]. İstanbul ile Galata arasında köprü olmamasından dolayı, bu iki bölge arasındaki ayırım daha da artmaktaydı. Bu iki yaka arasında liman ulaşımına katkıda bulunan tahminen 15 bin veya 16 bin sayıda kayık işlemekteydi. Böylece kayıkçılar ve sandalcılar büyük bir esnaf grubunu oluşturmaktaydılar (Mantran, 1990, 1: 71).

16. yüzyıl ortalarında Mimar Sinan'a Galata Bedesteni'ne yakın bir konumda yaptırılan, Kurşunlu Han olarak da bilinen Rüstempaşa Hanı'nın varlığı, Galata'daki ticari faaliyetlerinin yoğun olduğunu göstermektedir. Bu dönemde Osmanlı zenginlerinin sahilde kiralık mahzenlerinin olduğu bilinmektedir. Böylelikle varlıklı müslümanlar da Galata'nın ticaret hayatında yer almışlardır. Yine de Galata'da gayrimüslim ve Avrupalı tüccarların sayısı gittikçe artmıştır.

Evliya Çelebi Galata'da çeşitli semtlerde 8 çarşı, 3080 dükkan bulunduğundan söz etmektedir. Sahilde meyhanelerin ve balık dükkanlarının yer aldığını, burada yüzlerce tür balık olduğunu da belirtmektedir. Galata halkının gemiciler, tacirler, sanat erbabı, kalafatçı marangozlar, meyhanecilerden (Rumlar) oluştuğunu da eklemektedir. Burada denizcilikle ilgili bütün meslekler bulunmaktadır. Kürkçükapısı dışında, Tersane-i Amire'de padişahın kadırgalarını

---

[*] Türk yönetiminin Galata'daki temsilcisi durumunda olan Yahudi tüccarlar, gümrük resimleri, ikamet harçları, koruma harçları almaktaydılar. Yahudiler, seyrüsefer, boşaltma, yükleme izinlerinin alınmasında Frenk tüccarlarının işerini kolaylaştırmayı giderek kendi uzmanlık alanları haline dönüştürmüşlerdir (Mantran, 1991: 41).

kalafat eden kalafatçı odaları vardır. Galata'nın önemli zanaatçıları, pusula saatçileri, billur cam, kum saati satan kefere attarlarıdır (Evliya Çelebi, 2004, 2: 392-394).

Limandan sağladığı kazançla gelişen Galata, yukarılarda Pera bölgesine yayılmıştır. Pera'da elçiliklerin kır köşkleri ile tüccarların ticarethane ve dükkanları yer almaktaydı.

#### 3.2.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

18. yüzyılda sur içi Haliç kıyıları, limandan dolayı ticari merkez işlevini devam ettirmekteydi. Bu dönemde limanlarda Fransızlar'ın, İngilizler'in, Hollandalılar'ın, Rumlar'ın etkisi artarken eski İtalyan kolonilerinin etkisi neredeyse yok olmuştur. Rumlar, deniz yoluyla yapılan buğday ticaretinin hemen hemen hepsini ellerinde tutmaktaydılar (Mantran, 2001: 259).

Emiönü ve Sirkeci kıyılarındaki mal alışverişindeki yoğunluk, Melling'in bir gravüründeki gemilerin yoğunluğundan anlaşılmaktadır (Şekil 3.26). 18. yüzyılda yaşamış olan Sarkis Sarraf Hovhannesyan (1740-1805), 17. yüzyılda Kömürciyan'ın tarif ettiği Eminönü kıyılarını çok benzer biçimde anlatmaktadır. Eminönü'nde Mısır Çarşısı civarında kahve kavurup ve dağıtan "tahmis" denilen yerlerin olduğunu, Balıkpazarı ile Zindankapı Kapıları arasında, surun önünde mermer mezar taşı gibi taş eşyalar yapan taş atölyelerinin, ayrıca tekne ve kürek satıcıları ile çeşitli mallar satan bakkalların bulunduğunu belirtmektedir. Yemiş İskelesi civarında yine meyve, sebze satıldığından, bir sonraki iskele olan Hasır İskelesi'nde limon ve tuz satan dükkanlar ve tütün gümrüğü bulunduğundan bahsetmektedir. Hovhannesyan'ın belirttiğine göre Zindan Kapısı'nı iç tarafında, Rüstem Paşa Camisi karşısında demir satan nalbur dükkanları yer almaktadır. Odun Kapısı civarında ise İzmit'ten getirilen gıda maddeleri satılmaktadır. Bu kapıdan Ayazma Kapısı'na kadar sahil boyunca ahşap malzemeler satan keresteci dükkanları sıralanmaktadır. Bu kapının iç taraflarında yeniçeri ağasının gösterişli, ahşap bir konağı vardır. Bu sebeple Odun Kapısı Ağa Kapısı olarak da adlandırılmıştır. Ayazma Kapısı civarında keresteci dükkanları, Unkapanı'na doğru kunduracı, kazancı, zeytinci, pekmezci ve buğdaycı dükkanları bulunmaktadır (Hovhannesyan, 1996: 16-20).

Sur içinde kent dokusunda görülen değişimlerden biri, hanların artık daha büyük ve kagir olarak yapılmasıydı. Bunun sebebi, 17. Yüzyıl'daki büyük yangınların ahşap binaları yok etmesi ve ticaret hayatının gelişmesiydi. Ticari hayat içinde önemli rolleri olan hanlar, bu dönemde daha çok mal yapım-üretim amacıyla yapılmıştır. Aynı zamanda yabancı tüccarlar için geceleme ve karın doyurma işlevi de devam etmekteydi (Mantran, 2001: 249).

Unkapanı'dan sonraki Haliç kıyıları bu dönem zengin kesimin konut yapıları ile dolmaya

başlamışsa da iskelelerdeki ticaret, ürün dağıtımı da devam etmekte, çeşitli dükkanlar yer almaktadır. Örneğin Hovhannesyan'ın belirttiğine göre Cibali Kapısı İskelesi'ne bol miktarda mal gelmekteydi. Aya Kapısı'nın yanında tuğla, kiremit, kaldırım taşı ve mermer dükkanları bulunmaktaydı. Balat Kapısı'ndaki büyük iskeleye şarap, odun, kömür, ve çeşitli eşyalarla yüklü gemiler yanaşmaktaydı (Hovhannesyan, 1996: 22-24).

Bu dönem Ayvansaray'daki Tekfur Sarayı içinde, 1719 yılında bir çini imalathanesinin kurulduğu rivayet edilmektedir (Müller-Wiener, 1992: 56).



Şekil 3.26 Melling'in gravüründe Sirkeci ve Eminönü kıyılarından detay (Melling, 1969, no:7)

Eyüp'te bulunan çeşitli zanaat kolları, gelişimini sürdürmekteydi. Eyüp, denizle ulaşımın kolay olması nedeniyle ticarete elverişli bir konumdaydı. Buraya semt merkezinden karayolu ve çok sayıda kayık ulaşmaktaydı. Buradaki çanak çömlek imalatı devam etmekteydi. Defterdar Camisi'ni geçince 42 adet imalathane yer almaktaydı. Çömlekçilerin büyük kısmı Ermeniler'den oluşmaktaydı. Zal Paşa Camii etrafında da oyuncakçılar esnafı yer almaktaydı.

Karasurları kapılarının hemen dışında, tüccarlar ile diğer yolcuların konakladığı hanlar bulunmaktaydı. Bu bölgede, han müdavimlerinin dışında, demirciler ve aşçılar gibi, gelip geçici yolculardan geçimini sağlayan tacirler çalışmaktaydı. Ayrıca burada karasurlarını

kuşatan hendeklerin zamanla dolmasıyla oluşan verimli toprakları işleyip bahçe tarımı yapanlar da oturmaktaydı. Eyüp ve çevresindeki kırsal alanlarda, başkentin ihtiyacını karşılayan taze süt, sebze ve çiçek gibi çabuk bozulan ve uzak tarım alanlarından getirilmesi mümkün olmayan mallar üretilmekteydi. Rumeli'den göç eden ve burada bahçıvanlık ve çiftçilik yapanların bu üretimde rolü büyüktü (Faroqhi, 1998: 35, 41).

Haliç'in karşı kıyısında da ticaret ve zanaat ile uğraşanlar bulunmaktaydı. Sütlüce'de tuğla imalatı devam etmekteydi.

Kalyoncular Kışlası ile Galata'nın Meyit İskelesi arasında buğday ambarları bulunmaktaydı. Hovannesyan'ın belirttiğine göre, buğday ambarlarının birkaçı yıktırılıp, yerine kalyonları kalafatlamak için taş bir bina yapılmıştır. Burada Tersane-i Amire için demir işleri yapan Çingeneler oturmaktaydı (Hovannesyan, 1996: 37,38).

Galata'nın denize yakın güney kesimindeki liman ve ticaret faaliyetleri yoğun bir şekilde sürdürülmekteydi. Burada dükkanlar, atölyeler, depolar, denizcilik etkinliklerine bağlı ticari veya mali kurumlar ve pek çok meyhane bulunmaktaydı (Mantran, 2001: 264).

Hovhannesyan, Galata'da Kürkçü Kapısı'ndan Tophane'ye kadar birbirine bitişik sıralanmış çeşitli Hıristiyan gemilerinin bulunduğunu belirtmektedir. Galata kapıları çevresindeki ticari hayatı ayrıntılı olarak anlatmaktadır. Hovhannesyan'ın anlatımına göre, batı tarafındaki ilk kapı olan Azep* Kapısı'nın dışında Sokullu Mehmet Paşa Camisi ve önünde çeşitli ürünlerle dolu iskele bulunmaktaydı. İskelenin iki tarafında, gemi çapaları yapan demirci atölyeleri yer almaktaydılar. Burada gemilerin yelken ve halatlarını satan dükkanlar ile tulumbacı dükkanları da bulunmaktaydı. İkinci kapı olan Kürkçü Kapısı'nın yakınında Galata Mollası'nın mahkemesi vardı. Yağkapanı Kapısı'nın yanında Galata Zindanı ile balık emininin oturduğu Balıkhane bulunmaktaydı. Balıkpazarı Kapısı'nın yanında ise balık ve deniz ürünleri satan dükkanlar yer almaktaydı. Karaköy Kapısı'ndan karşı yakaya kayıklar gidip gelmekteydi. Bu kapıdan Beyoğlu'na giden bir yol mevcuttu. Diğer kapı olan Kurşunlu Mahzen Kapısı'nın önünde bulunan, çatısı kurşun kaplı olan ve kapıya ismini veren mahzen, depo olarak kullanılmaktaydı. Karaköy Kapısı ile Kurşunlu Mahzen arasında Sultan İbrahim zamanında odalar, dükkanlar ve bir han yapılmıştır. Galata Gümrüğü de eski Yağkapanı'ndaki

---

* "Azeb" kelimesi, bekar genç anlamına gelmektedir. Osmanlı tersane ve donanmasının korunmasında görevli olan, sefer sırasında gemileri sevk ve idare eden askerlere azeb denmekteydi. Türk donanmasında kürekli gemiler zamanında tersane asker oocağına Azebler Ocağı denmiştir. Yeniçerilerde olduğu gibi, tersane askerilerinde de bekarlık şarttı. Galata surlarının tersaneye en yakın olan kapısı, böylece ismini bu askerlerden almıştır ve bu kapı civarında tersane işleri ile ilgili dükkanlar yer almıştır (Koçu, 1960,.3:1674).

yerinden buraya taşınmıştır. Mumhane Kapısı civarında ise, mum yağından mum imal edilen atölyeler bulunmaktaydı (Hovhannesyan, 1996: 38-41).

## 3.3 Yerleşim Bölgeleri

### 3.3.1 Bizans Öncesi Dönem

Antik Bizantion şehrinde konut bölgesi, kentin liman ve pazar bölgesi olan bugünkü Eminönü-Unkapanı kıyılarının arkasından başlamaktaydı. Ortaylı'nın belirttiğine göre, "...burada ilk sırada balıkçılar ve alt gelir grubundan halk yaşamaktaydı. Yüksek tabaka ve tüccarlar Akropol'ün yanıbaşında ve eteklerinde oturuyorlardı. Gene Agora ve diğer resmi binalar da Akropol'ün ve zengin tabaka konutlarının bulunduğu bölgede idi. Bu dönemde bugünkü Galata'nın ve Boğaz'ın bazı yerlerinde çok küçük yerleşme noktaları bulunabilir..." (Ortaylı, 2003: 186).

Constantinus'un yerli halkın nüfusunu kentin büyüklüğüne göre yetersiz gördüğü için, forumların yakınına evler yaptırdığı ve bu evleri, Roma ve diğer kentlerden getirttiği senator gibi önemli kimselere dağıtığı, yazılı kaynaklardan öğrenilmektedir (Gyllius, 1997: 33).

Bizantion'lu Dionisios'un M.S. II. Yüzyıla ait eserinde, o dönemdeki bazı yerleşim yerlerinin ve yapıların isimleri belirtilmiştir. Bu kaynağa göre, Eminönü'ne hakim bir yükseklikte olan ve daha sonra Persler tarafından yıkılan Hera Tapınağı, onun biraz ötesinde Hades Tapınağı bulunmaktaydı. Kukla olarak adlandırılan bugünkü Süleymaniye kıyıları, balık avına çok uygundu ve burada Athena Tapınağı bulunmaktaydı. Bugünkü Unkapanı'na inen vadide Zeus Tapınağı yer almaktaydı. Bu vadinin ucundaki Melias koyu, balığın en bol bulunduğu yer olarak tanınmıştır. Haliç kıyısında Fener'e doğru Mellapokopsas Burnu, Hippenidas ve Peraikos koyları balık bakımından zengin yerlerdi (Eyice, 1997: 264, 265). Ayakapı ile Fener arasında, Haliç kıyısında 230-237 yılları arasında yapıldığı bilinen "Ayia Eufemia Kilisesi" bulunmaktaydı. Buradaki mahallenin bağımsız surlarla çevrili olduğu bilinmektedir (Kuban, 2000: 58).

Ayvansaray'da Blahernai Mahallesi oluşmaya başlamıştı. Blahernai'nin ötesindeki rüzgarsız bölge, "durgun, kokmuş deniz" anlamına gelen Saprathalassa olarak adlandırılmıştır. Alibeyköy ile Kağıthane derelerinin Haliç'e kavuştuğu yerde bulunan Silivri Tepesi'nde Semestra adına bir sunak yapılmıştı (Eyice, 1997: 265).

Roma döneminde Haliç siluetinde belirgin olan bir takım anıtlar yapılmıştır. Bugünkü Fatih

Camisi yerinde Havariun Kilisesi, yanında Mausoleion anıt mezarı inşa edilmiştir. Haliç siluetinde görülen önemli bir yapı, İmparator Valens'in (364-378) ismini alan su kemeridir. Daha önce büyük olasılıkla Hadrianus döneminde yapımına başlanan su kemeri, İmparator Valens tarafından onarılmış veya yeniden inşa edilmiştir.

Haliç'in karşı yakasında bugünkü Hasköy sırtlarında Nisaios adına yapılmış bir sunak bulunmaktaydı. Bu kıyılar da balıkçılık bakımından elverişliydi.

Roma döneminde sur dışındaki yerleşmelerin en önemlileri Sykai ve Blahernai idi. Blahernai'nin bu dönemde şehrin dışında bir mahalle olduğu ve etrafının kendi surlarıyla çevrili olduğu kabul edilmektedir. Sykai'nin çevresi I. Constantinus döneminden itibaren surlarla çevriliydi ve içinde kilise, forum, hamamlar, tiyatro ve bir liman bulunmaktaydı.

### 3.3.2 Bizans Dönemi

**Hıristiyan Yerleşim Bölgeleri**

Konstantinopolis'in nüfusu, Constantinus döneminden itibaren hızla artmıştır. Constantinus, çoğunluğu Balkanlar'dan olmak üzere çok sayıda insanı şehre getirtmiştir. Roma'nın büyük ailelerine mensup kişiler, göçe teşvik edilerek kentte yaptırılan yeni saraylara yerleştirilmişlerdir. Yeni kent, 332'den itibaren belli ayrıcalıklarla* daha çekici hale getirilmiştir (Müller-Wiener, 2001: 19-20). Böylece, kısa sürede kentin nüfusu 300 bine ulaşmış ve 5. yüzyılda Konstantinopolis, Roma'dan daha kalabalık bir kent olmuştur (Kuban, 2000: 30).

Konstantinopolis'te yerleşim bölgelerinin oluşmasında topografya önemli yer tutmuştur. Haliç Limanı ve topografyaya bağlı olarak gelişen Mese Yolu, nüfus dağılımında önemli faktörler olmuşlardır. Sur içinde yapılaşma, Sarayburnu'ndaki saray ve kamu yapıları çevresinde, Mese Yolu çevresinde ve Haliç ile Marmara kıyılarında yoğunlaşmıştır.

Bizans halkının konutları, ana ulaşım yollarının her iki yanında, özellikle Mese ile Haliç arasında ve Constantinus Forumu'nu Altın Kapı'ya bağlayan yol etrafında yoğunlaşmıştır. Bugünkü Ahırkapı semtinde, saraya yakın bölgelerde ve Mese etrafında daha çok yönetici ve

* Constantinus, Roma soylularını kente getirmek için inşaat yapanları belediye vergilerinden muaf tutma, kendi evlerini yapanlara 361 yılına kadar bedava ekmek ve Anadolu'da mülkü olanlara Konstantinopolis'te bir ev yapma zorunluluğu gibi özendirici kurallar getirmiştir (Dagron, 1974: 520, 521).

varlıklı sınıfların malikaneleri yer almaktaydı. Kentin omurgası olan Mese Caddesi, ile ticari hayatın merkezi olan Haliç arasında en kalabalık semtler oluşmuştu. Buradaki konutlar, merdivenlerle birbirlerine bağlanan taraçalar üzerine yapılmıştı. Haliç ile Forum Tauri arasında, art arda sıralanarak büyük anfiler oluşturan beş büyük taraça bulunmaktaydı (Mantran, 2001: 57).

Osmanlı döneminde olduğu gibi, Bizans döneminde de ibadet yerleri, her cemaatin etrafında yerleştiği merkezlerdi (Ortaylı, 2003: 188). Haliç'e bakan tepelerde büyük dinsel yapılar, yamaçlarından kıyıya doğru da yerleşim bölgeleri oluşmuştur. Bu yamaçlardaki konutlar, merdivenle birbirine bağlanan taraçalar üzerine yapılmıştır. Yoksul halkın evleriyle zengin kesimin malikaneleri aynı sokakta, bazen yan yana bulunmaktaydılar. Büyük malikaneler iki katlı, kagirdi ve bazılarının iç avlusu ve harem kısmı bulunmaktaydı. Orta halli halkın konutları ise sokaklar boyunca yan yana sıralanmış olan ahşap veya kerpiç binalardı (Mantran, 2001: 107). Dokuzuncu yüzyıldan itibaren yapılan tipik kagir Bizans evleri nadiren iki-üç kattan fazla, cumbalı, kat silmeli, alçı pencereli, demir pencere ve kapı kanatları olan, ahşap kapılı, kırma veya teras çatılı, dışarıdan kagir merdiveni olan yapılardır (Arseven, 1989: 190-192). İmparatorluğun iyice zayıfladığı 14. yüzyılda ise 50 bin-75 binlik nüfusun büyük kısmı mütevazi ahşap evlerde ve asgari gereksinimlerini karşılayabildikleri harabelerde yaşıyordu (Müller Wiener, 2001: 28).

Eminönü-Unkapanı kıyısının ardında, ticaret yapma hakkını elde eden İtalyan tüccarlar oturmaktaydı. Buradaki surların hemen arkasında Amalfililerin, Venediklilerin, Pisalıların ve Cenevizlilerin oturdukları mahaleler bulunmaktaydı. Sirkeci taraflarında, Almanlar'a ayrılmış küçük bir bölgenin varlığı bilinmektedir. Eminönü-Unkapanı arasındaki bu bölgede İtalyanların hem konutları, hem de ticarethaneleri bulunmaktaydı.

Dördüncü ve beşinci tepelerin arasında kalan düzlüğe Platea adı verilmişti. Burası, bugün Atatürk Bulvarı'nın bulunduğu yerdir.

I. Iustinianos döneminin yazarı Procopios, İmparatorun Haliç'in her iki yakasını da yapılarla donatarak onun görkemini arttırdığını belirtmiştir (Prokopios, 1994: 33). Kentin en önemli iki kilisesi olan Aya Sofya ile Havariyun Kiliseleri, siluete hakim olarak konumlandırılmış iki odak noktasıydı. Biraz daha kıyıya doğru inildiğinde, yamaçlarda Haliç boyunca yerleşmiş kiliseler görülmektedir. Bizans dönemi boyunca Haliç'e bakan tepe ve yamaçlarda yerleşmenin merkezi olan önemli dini yapılar inşa edilmiştir. Örneğin bugünkü Zeyrek'te Pantokrator (Molla Zeyrek Camisi), biraz daha batı tarafında Pantepoptes (Eski İmaret

Camisi), Çarşamba'da Teotokos Pammakaristos (Fethiye Camisi) ve Edirnekapı'da surlara doğru gidildiğinde Khora (Kariye Camisi) Kilise ve manastırları yapılmıştır. Sahil şeridi izlendiğinde ise Unkapanı'nda Ionnes Komibus, Ayakapı'da Aya Nikolaos ve Aya Theodosia (Gül Camisi), Fener'de Petrion Manastırı, Panayia Muhliotissa, Yeoryios (Ayios) Metohia, Vlah Sarayı Kiliseleri, Balat'ta Aya Ionnes Prodromos Kilisesi, Ayvansaray'da Teotokos ton Blahernon Kilisesi (Blahernai/Meryem Kilisesi), Ayios Demetrios Kanabu ve Aya Tekla veya Petros Markos Kilisesi yer almaktadır. Bu anıtsal yapıların çevresinde çoğunluğu Rum olmak üzere, Hıristiyan halkın konut bölgesi gelişmiştir.

Kentin su dağıtım yerleri olan sarnıçlar ve de Haliç yamaçlarında yaşayan halka hizmet etmekteydi. Bunlardan biri Bugünkü Sultanselim'deki Aspar Sarnıcı, diğeri de Edirnekapı'daki Aetius Sarnıcı'dır. İmparator Valens'in yaptırdığı Valens su kemeri de işlevini sürdürmekte, Haliç'e bakan yamaçlardan geçerek Haliç siluetinde önemli yer tutmaktaydı.

Bizans döneminde sur dışında çeşitli kırsal yerleşimlerin bulunduğu alanlar yer almaktaydı. Burada manastırlar, imparatorların av köşkleri, sayfiye sarayları, köy evleri gibi yapılar bulunmakta, bu bölgedeki köyler tarım, hayvancılık veya balıkçılıkla geçinmekteydi.

Bizans dönemindeki ismi Barbyzes olan Kağıthane semtinde, bu dönemde bir kağıt imalathanesini bulunduğu, bu imalathanenin II. Bayezid dönemine kadar (1481-1512) işlediği bilinmektedir.

Şimdiki Sütlüce'nin Bizans dönemindeki ismi de aynı anlamda olan Galatiani idi. Bu ismin, Rumca'da "süt" anlamına gelen "Galatea" kelimesinden geldiği belirtilmektedir. Justinanus zamanında (527-565) deniz kenarında Hagia Anthimos'a adanmış bir martyrion yapılmıştır. Yapının denize bakan düz bir avlusu ve her tarafında altın süslemeli mermer sütunları vardır (Prokopios, 1994: 34). Halıcıoğlu bölgesi ise Armamentareas adıyla bilinmekteydi Armamentareas, 9. yüzyılda Theophilos'un Haliç kıyısında yaptırdığı savaş malzemeleri ambarı idi ve bu ambar ormanlık alan içindeydi. Burada, Theophilos'un karısı Theodora'nın yaptırdığı Panteleimon Manastırı bulunmaktaydı. (Eyice, 1997: 267).

Hasköy ve çevresinin ismi Pikridion idi. Bu isme ilk olarak 532 yılında Nika ayaklanmasında rastlanmıştır*. Burada 5. yüzyıldan itibaren imparatorlar tarafından yazlık köşkler, av köşkleri

* Ayaklanmadan bahsedilirken, bu bölgede Aziz Laurendios Manastırı'nın bulunduğu ve asilzade Aravintos'un (Arebendu) bir saray inşa ettirdiği belirtilmiştir. Asilzade Aravintos'tan dolayı bu bölgeye "Arabant Kasabası"

yaptırılmıştır. 6. yüzyılda ise burada Panagia Areobindus (Hasköy Manastırı) ve Eftihiu Manastırı inşa edilmiştir (Göncüoğlu, 2005: 19). Hasköy'de bugüne ulaşamayan Likaonus (Eftisyas) Manastırı ve günümüzde mevcut olan, 17. ve 19. yüzyıllarda tekrar inşa edilmiş olan Hagia Paraskevi Kilisesi de Bizans döneminde yapılmış binalardır. Hagia Paraskevi Kilisesi, bulunduğu yere ismini de vermiştir. Bizans döneminde Paraskeue olarak adlandırılan yer Parasköy'e, sonradan da Hasköy'e dönüşmüştür (Arseven, 1989: 68).

Bugünkü Piri Paşa'nın o zamanki ismi, kiremit imalatı yapıldığından dolayı, Keramidia idi. (Arseven, 1989: 68).

Kasımpaşa'nın yerinde bulunan Pegai'de saray, kiliseler ve tersane bulunmaktaydı. 1261'den itibaren Pegai bölgesinde de Yahudiler de ikamet etmişlerdir.

Erken Bizans döneminde Hasköy-Kasımpaşa tepelerinde Zeytinlik denilen yüksek bir yerde Aziz Zootikos'un yaptırdığı cüzzamhanenin olduğu bilinmektedir (S. Eyice, 1997: 267).

Latin işgalinden sonra sur dışında kalan kırsal yerleşimler tahrip edilmiş, hemen hemen hiçbir yapı ayakta kalmamıştır.

Konstantinopolis'in 13. bölgesi olan Sykai (Galata), kiliseleri, tiyatrosu, hamamları, liman tesisleri olan bir yerleşmeydi. Konstantinopolis surları dışında kalmasına rağmen I. Constantinus döneminden beri kentin bir parçası sayılmaktaydı. I. Iustinianos kenti onarmış, kilise inşa ettirmiş ve Iustiniane adını vererek statüsünü bölgeden kente yükseltmiştir. 1204'ten sonra Cenevizliler'in yerleştiği Galata'da çoğunlukla tüccar olan Frenk (Avrupalı) Hıristiyanlar yaşamaktaydı. Paleologlar döneminde önemi artan ve bağımsız bir kent-devlet olan Galata'da karışık bir halk yaşamaktaydı. Cenevizliler ve Rumların dışında Yahudiler, Suriyeliler, Ermeniler, çeşitli kentlerden gelmiş İtalyanlar, Yunanistan'dan, Akka'dan gelmiş Frenkler, Katalanlar, Provenveliler de yaşamaktaydı (Mantran, 2001: 155). Ticaretle geçimini sağlayan bu kesim Konstantinopolis hükümdarının hakimiyeti altında, belli bir vergi ödeyerek yaşamaktaydılar.

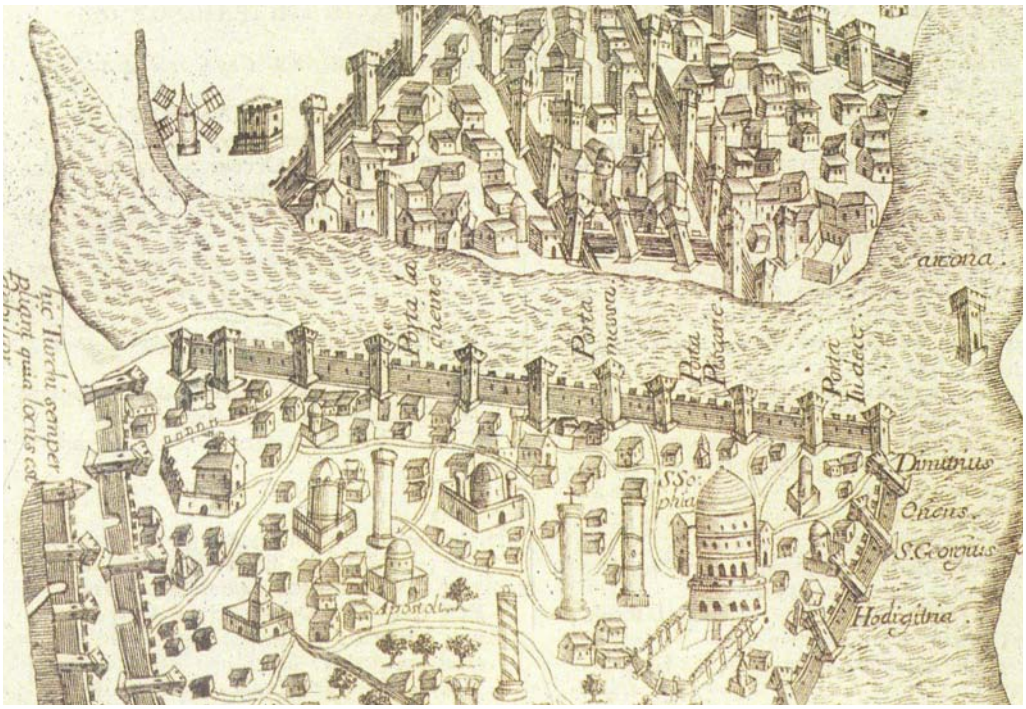
15. yüzyıl başında Timurlenk'e elçi olarak giderken kentten geçen Kastilyalı Clavijo, Galata'da Cenevizliler'in ve Rumların oturduğu kıyıdaki evlerin denize çok yakın olduğunu belirtmiştir. Surlarının deniz kenarında belli mesafede devam ettikten sonra dik tepeye doğru tırmandığını anlatmıştır. Clavijo, Galata'da St Paul ve St. Francis adında iki büyük

---

da denilmekteydi (Göncüoğlu, 2005: 19).

manastırdan bahsetmektedir (Clavijo, 1928: 89-91).

15. yüzyıl başlarında Konstantinopolis'in zayıflamasına paralel olarak, konut bölgeleri büyük ölçüde boşalmıştır. Clavijo, kentin boş arsalar, ekili bahçe ve bostanlarla dolu olduğunu belirtmiştir (Clavijo, 1928: 87-88).




Şekil 3.27 Buodelmonte'nin gravüründen (1422) detay (Kayra, 1990b: 21).

**Yahudi Yerleşim Bölgeleri**

Yahudiler, zaman zaman Bizans yönetiminin sert tutumlarına maruz kalmış, bu sebeple sık sık yer değiştirmişler, genellikle kent merkezi dışında ve Haliç kıyılarında yaşamışlardır. 4. ve 5. yüzyıllarda Yahudilerin Halkoprateia (Bakırcılar) bölgesinde oturdukları ve 318 yılından beri orada bir sinagogun bulunduğu bilinmektedir*. II. Theodosios döneminde (408-450) mevcut sinagogların yıkılması emredilmiş ve yeni sinagog yapımı engellenmiş, Bakırcılar'daki sinagog, kiliseye çevrilmiştir. Bu dönemde Yahudiler'in şehir içinde oturması yasaklanmış ve Yahudiler kent dışına, Galata sırtlarında Stenum/Stauor veya Stanyere olarak adlandırılan bölgeye yerleştirilmişlerdir.

Çeşitli imparatorların Yahudilere karşı tutumu farklı olmuştur. Zaman zaman ibadetlerini

* Bakırcılar semti günümüzde Beyazıt'ta, Mercan ve Uzunçarşı yokuşlarının başındadır.

uygulamalarına izin verilip hoşgörülü davranılmış, zaman zaman ise Hıristiyanlığı kabule zorlanmışlardır. 9. yüzyıldan itibaren Yahudiler Haliç'in güney kıyısında, özellikle bugünkü Bahçekapı ile Ayasofya arasında kalan bölgede oturmaktaydılar. Yeni Cami civarında bulunan Porta İudece, daha sonra Yahudi Kapısı olarak da adlandırılmıştır. 1148 yılında İmparatorlar Alexis ve Jan Komen arasında yapılan bir anlaşmada, İbrani iskelesinin adı geçmektedir ve Venedikliler'in Drongaires Kapısı ile İbrani İskelesi arasına artık sığmadıkları belirtilmektedir. İbrani İskelesi, Yahudi mahallesinin iskelesiydi ve bugünkü Balıkpazarı civarında bulunmaktaydı (Güleryüz, 1993: 23-30).

Balat'ta da Yahudilerin bulunduğu bilinmektedir. Bizans döneminde burada Yanbol, Veria (Karaferya), İstipol ve Çana Sinagoglarının bulunduğu, o dönemki anlaşma ve fermanlardan anlaşılmaktadır (Güleryüz, 1992: 19, 24, 25).

Yahudiler zaman zaman tekrar şehir dışına, Galata ve çevresine yerleştirilmişlerdir. Bizans döneminde Hasköy'de Yahudilerin de yaşadığı bilinmektedir. Haçlıların istilası sırasında Bizans imparatoru buraya sığınmıştır (Güleryüz, 1993: 31). Karayim Sinagogu'nun "Bene Mikra" adıyla bu dönemde yapıldığı ve Hasköy'ün önemli sinagoglarından olan Mayor Sinagogu'nun ilk olarak Bizans döneminde yapıldığı tahmin edilmektedir.

Ünlü Yahudi gezgin Benjamin de Tuleda, İstanbul'u ziyareti sırasında (1170) Pera'da Yahudilerin oturduğunu, burada yaklaşık 2000 Rabinik (geleneksel) Musevi ile yaklaşık 500 Karay bulunduğunu ve Yahudilerin baskı altında olduklarını belirtmiştir (Güleryüz, 1993: 28). Yahudilerin Pikridion (Hasköy) ile Pegai (Kasımpaşa) bölgelerinde de yaşadıkları bilinmektedir.

Yahudiler, yaşadıkları olumsuz koşullara rağmen ekonomik açıdan kendi kendilerine yeten, hatta bazen zenginleşen bir toplumdu. Yahudiler bakırcılık, ipek üretimi ve ticareti, marangozluk, kumaş boyama ve cam eşya üretimi alanlarında çalışmışlardır (Güleryüz, 1993: 31-32).

### 3.3.3 Osmanlı Dönemi

#### 3.3.3.1 Klasik Dönem Öncesi

II. Mehmet döneminden itibaren kentin imar ve iskanı için hızla girişimlerde bulunulmuştur. Kentin nüfusunun arttırılması için diğer illerden zanaatkarlar, tüccarlar, çeşitli meslek sahipleri getirtilmiştir. Bu insanlar en çok sur içine, Haliç kıyılarına ve yamaçlarına yerleştirilmiştir. Örneğin Samsun ve Sinop'tan gelenler Tophane'ye ve Haliç'in kuzey

kıyılarına, Balatlılar (Eski Milet) Balat'a, Karamanlılar Şehzade Camii ile Fatih arasında Büyük Karaman'a yerleştirilmişlerdir (Mantran, 1990: 44).

İstanbul Kadısı Muhiddin'in 1477'de yaptığı sayıma göre İstanbul'da sur içinde 8951 Türk, 3151 Rum, 1647 Yahudi evi bulunmaktaydı. Diğer azınlıkların toplam 1067 evi ve 3667 dükkanı vardı. Galata'da ise 575 Türk, 572 Rum, 332 Frenk, 62 Ermeni evi ve 260 adet dükkan bulunmaktaydı (Kuban, 2000: 189). Bu durumda, sur içinde ve Galata'daki evlerin %58'i Türk, %42'si Gayrimüslim halkına aitti ve bu da oldukça kozmopolit bir yapıyı ortaya koymaktadır. Sadece sur içinde yaşayan Müslüman Türkler'in oranı ise % 70 idi. Her evde yaşayan ailenin ortalama 5-6 kişi olduğu varsayılırsa sur içinde ve Galata'da 100 bine yakın insan yaşamaktaydı. Bunlardan 60 bin-80 bin kadarı, fetihten sonraki ilk 25 yıl içinde kente getirilmiştir. (Kuban, 2000: 189).

1477 sayımında İstanbul'da 31 adet Çingene hanesi kayda geçmişti. Bunlar altıncı tepede, surların iç kısmında, Sulukule diye bilinen mahallede oturmaktaydılar (Freely, 1996: 214).

**Müslüman Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Haliç çevresindeki Müslüman yerleşmeleri, tipik İslam yerleşim dokusuna uygun olarak gelişmiştir. Osmanlı kentinde yerleşim birimi, cami çevresinde gelişen mahallelerden oluşmaktadır. İstanbul'un fiziksel yapısı da bu şekilde gelişmiştir. Mescitlerin etrafında mahalleler, büyük cami veya külliyelerin etrafında nahiyeler oluşmuştur. Fetihten sonra ilk zamanlar camiye çevrilen kiliselerin etrafına yerleşilmiş, sonradan yapılan camilerle yeni mahalleler doğmuştur.

Bizans döneminden sonra kentin görünümünün değişmesinde, vakıf sisteminin rolü büyüktür. Padişahın, vezirlerin ve zengin devlet adamlarının hayrat olarak kurduğu külliye, mescit, mederese, sıbyan mektebi gibi yapılar, hızla şehrin görünümünde ve Haliç siluetinde yerlerini alıyorlardı. Kentte, her türlü kamu hizmeti vakıf sistemi içinde işliyordu. Bu yapılar, toplumun refahını arttıran kuruluşlardı.

Bizans kentinin açık kamusal alanları, revaklı yollarına karşılık Osmanlı İstanbul'unda yerleşim yerleri içe dönüktü ve çoğunlukla ticaret merkezlerinden soyutlanmıştı. Cami avluları, hamamlar ve çıkmaz sokaklar, halkın buluşma yerleriydi. Bizans döneminde olduğu gibi, Türk döneminde de Batı etkilerinin olduğu döneme kadar üst ve alt gelir grubundaki halk yan yana ve gösterişsiz konutlarda yaşıyorlardı. Konut bölgesinde farklılaşma gelir ve statüden değil, etnik ve dini çeşitlilikten kaynaklanmaktaydı.

Fatih Sultan Mehmet Bizanslılar'ın başlıca yapılarının korunmasını sağlamış, Ayasofya gibi önemli kiliseleri camiye çevirtmiş; su kemerlerini, hamamları onartmıştır. Yapılan çok sayıda mescidin yanısıra, bazı külliyeler İstanbul siluetinde öne çıkmıştır. Bunlardan en önemlisi, Fatih tepesinde Havariun Kilisesi'nin yerinde 1470'de yapılan, fethin simgesi olan Fatih Külliyesi'dir. Bu külliyenin yapılmasıyla, çevresindeki mahalleler de önem kazanmıştır. Fatih Külliyesi sekiz medrese ve bunların ek yapıları ile tabhane, aşevi, darüşşifa, kervansaray, mektep, kütüphane, hamam, arasta ve hazireden oluşan büyük bir sosyal ve kamusal merkez olmuştur. Caminin yanında ayrıca arastası bulunmaktaydı. Külliyenin etrafında gelişen Fatih nahiyesi, 41 mahallesiyle kentin en büyük nahiyesi olmuştur (Freely, 1996: 211).

Osmanlı İmaparatorluğu'nda sultanın yaptırdığı en büyük ve görkemli camiden sonra, ikinci büyük camiyi baş vezir veya diğer vezirler yaptırabiliyorlardı. Bunların Fatih dönemindeki iki örneği 1463-1474 yılları arasında yapılan Mahmut Paşa Külliyesi ile Aksaray'daki 1477-78'de tamamlanan Murat Paşa Külliyesi'dir. Daha küçük boyuttaki mescitler ise orada yaşayan topluluğun önde gelen simaları, çoğunlukla da tüccarlar ve zanaatkarlar tarafından yaptırılmaktaydı (İnalcık, 1995: 77).

Haliç sahilindeki ticaret ve liman bölgesinin gerisinde, iç kısımda konut alanları bulunmaktaydı. Sultan II. Beyazıt, Bizans döneminde Tauri Meydanı'nın bulunduğu, Fatih'in yaptırdığı Eski Saray'ın yakınında, yarımadanın yüksek bir noktasına Beyazıt Külliyesi'ni yaptırmıştır. Külliye, Bizans döneminde de merkezi bir bölge olan Beyazıt semtinin gelişmesine ve canlanmasına katkıda bulunmuştur.

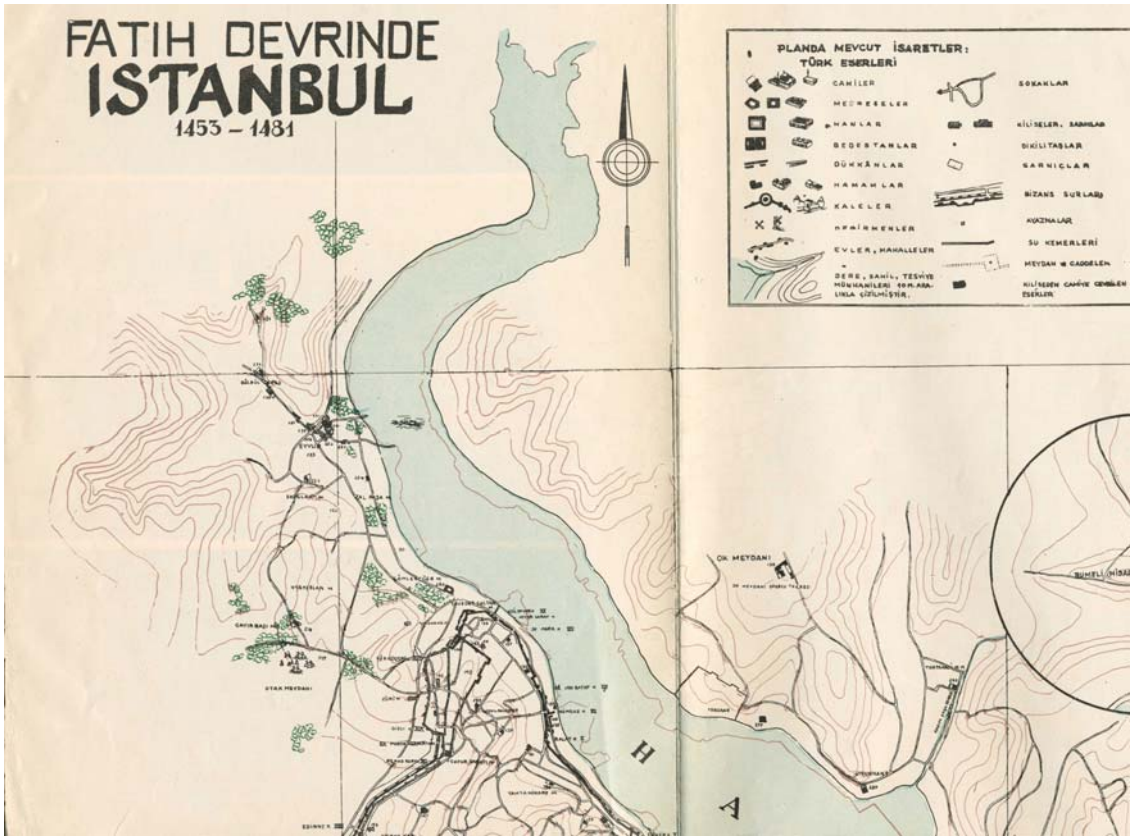
Daha çok gayrimüslimlerin oturduğu Ayakapı, Cibali, Fener, Balat ve Hasköy semtlerinin iç kesimlerinde de yer yer Müslüman mahalleleri kurulmuştur. Ayakapı'da fetihten sonra bir kaç mescit yapılmış ve çevresinde mahalleler oluşmuştur. Bugünkü Mustafa Paşa Caddesi'nde Molla Hüsrev Mescidi, Mustafa Paşa Hamamı, sura bitişik olan Sekbanbaşı Mescidi yapılmıştır. 15. yüzyıl sonlarından itibaren, Anadolu ve Rumeli'den gelen Rumların bir kısmı buraya yerleştirilmiştir.

Cibali semtinin, ismini Fatih döneminde Bursa subaşısı olan Cebe Ali Bey'den aldığı tahmin edilmektedir. Cebe Ali Bey'in fetih sırasında buradaki sur kapısından şehre girişi efsanevi bir anlatımla bugüne gelmiştir. 1495 yılında burada Sivrikoz Mescidi yapılmıştır.

Fener semtinden iç kısımlara, güneye doğru yükselen dik yamaçlarda, Yavuzselim semti kurulmuştur. Fetihten kısa bir süre sonra kurulup gelişen semt, asıl gelişimini Yavuzselim Külliyesi'nin yapılmasından sonra gerçekleştirmişir. Bizans döneminde yapılan Aspar su

haznesinin yakınında 1522 yılında yaptırılan külliye, Haliç siluetinde belirgin konumunu almıştır.

Ayvansaray, Bizans döneminde Arap akınları sırasında ölen sahabelerin mezarlarının bu bölgede olması sebebiyle fetihten itibaren bir Müslüman mahallesi olarak gelişmiştir. Ayvansaray'da kıyıya yakın bir kesimde yer alan bir Bizans kilisesi, mescide dönüştürümüş ve Toklu Dede Mescidi ismini almıştır (Ayverdi, 1953: 22). Bizans Kilisesi'nden camiye çevrilen başka bir yapı da Mustafa Paşa Camisi'dir.




Şekil 3.28 Ali Saim Ülgen Haritası'nda Fatih Devri'nde Eyüp yerleşmesi (Ülgen, 1939)

Osmanlı döneminde Bizans döneminden farklı olarak şehir, sur dışında da gelişmiştir. Bunun sebebi, İstanbul'un yakın çevresinden gelecek saldırı tehlikesinin olmayışıdır. Osmanlı ilk döneminde sur dışında önemli bir Müslüman yerleşmesi olan Eyüp semti gelişmiştir. Fatih zamanında Eyüp Sultan Camisi (1458/59) ve külliye yapıları yapılmış ve bu yapı grubu Eyüp yerleşmesinin çekirdeğini oluşturmuştur. Fetihten sonra Eyüp'e Bursa'dan gelen halk yerleştirilmiştir. Eyüp, tipik bir Osmanlı Müslüman yerleşmesi olarak gelişmiştir. Eyüp'te yapılan diğer mescitler etrafında belli başlı mahalleler oluşmuş, semtin sınırları belirlenmiştir. II. Mehmet döneminde Eyüp'te 8 tane mahalle yer almış ve bu bölge dini ziyaretgah yeri

olmuştur.

Kağıthane ile Kasımpaşa arasında Kara Piri Paşa Köyü kurulmuştur. Evliya Çelebi, Beyazıd Han ile I. Selim'in veziri, Hz. Ebubekir neslinden olan Kara Piri Paşa'nın, buranın kasaba olmasını ferman ettiğini belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 373).

Fatih döneminde Hasköy kıyılarında, Kuşkonmaz Camisi de denilen Handan Ağa Camisi yapılmıştır*.

Kasımpaşa ve Hasköy sırtlarında, Okmeydanı bölgesinin Fatih tarafından spor sahası olarak vakfedildiği bilinmektedir. Fatih burada Okmeydanı Tekkesi'ni yaptırmıştır (Ülgen, 1939: 32). Ali Saim Ülgen'in haritasında, bu tekke Okmeydanı sporcu tekkesi adıyla geçmektedir (Şekil 3.28)

Haliç çevresinde bir diğer Müslüman ağırlıklı bölge, Kasımpaşa**'dır. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, fetihten önce, Yıldırım Beyazıt zamanında Kasımpaşa'da tersane arkasında sahabe mezarları bulunmaktaydı. Fetihten sonra da Fatih, burada Müslüman mezarlığı olmasını ferman etmiş ve bölgenin mamur hale getirilmesi için çaba göstermiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 377). Kıyılarında tersane olan Kasımpaşa'nın iç kesimlerinde Müslüman mahalleleri bulunmaktaydı. Ayverdi'ye göre Kasımpaşa'da Fatih devri sonunda 2 mahalle oluşmuştur. Bunlardan biri, Beyoğlu sırtlarına doğru mescidi olan Sarı Lütfi Mescidi Mahallesi; diğeri Kasımpaşa Dere boyunda mescidi olan Taht Kadısı (Tahta Kadı) Mescidi Mahallesi'dir (Ayverdi, 1958: 66). Bu mahalleler daha sonra iç kısıma ve Azapkapı sahiline yayılmıştır. Gelibolu'dan gelen Türkler zamanla Kasımpaşa tersanesinin çevresine yerleşmişlerdir.

Galata'da da bir grup Müslüman yaşamaktaydı. Türkler Galata'nın kuzey kesimlerinde, Galata Kulesi'ne yakın yerlerinde bulunmaktaydı. Galata'ya Arap tüccarlar da gelmiştir. Bu topluluk, Bizans döneminde St. Paolo ve St. Domenico Kilisesi olarak adlandırılan ve Fatih zamanında camiye çevrilen Arap Camisi çevresine yerleşmişlerdir.

15. yüzyıl sonlarındaki mescit sayılarına bakıldığında, nüfusun üçte birinin Haliç'e bakan yamaçlarda yaşadığı görülmektedir (Kuban, 2000: 223). Müslüman halk, Eminönü-Cibali

---

* Tersane Sarayı'nın yanında bulunan ve 18. yüzyılda harap olan bu cami, III. Ahmet ve III. Selim zamanında yenilenmiştir (Ayverdi, 1953: 26)

** Fatih döneminde, bu bölgenin ismi henüz "Kasımpaşa" olmamıştır, Kanuni döneminde bu adı alacaktır

arasında ticari bölgenin hemen arkasındaki mahallelerde, Cibali-Balat arasında ise gayrimüslim mahallelerinin arka tarafında yaşamaktaydılar. Ayvansaray'dan itibaren Haliç'in güney tarafındaki kıyı bölgesi ve iç kesimler Müslüman yerleşim yerleridir. Haliç'in kuzey kıyılarında ise henüz bir süreklilik söz konusu değildir, çünkü bir çok yerde yerleşim yeni başlamıştır. Bu bölgede Kasımpaşa yamaçları, Müslüman kesimin ağırlıkta olduğu alanlardır.

**Hıristiyan Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Fetihten sonra II. Mehmet, Ortodoks mezhebine bağlı Rum patriği Gennodios'un patrikliğini onaylamıştır. 1461 yılında da bir Ermeni patriği ve hahambaşı atanmıştır. Fatih, gayrimüslimlere de İstanbul'da oturma ve çalışma hakkı tanımış, onları belirli bölgelere yerleştirmiştir.

Kente gelen gayrimüslimler, kendi aralarında dinlerine ve milletlerine göre ayrılarak, genellikle Bizans döneminden beri var olan gayrimüslim bölgelerine yerleşmişlerdir. Gayrimüslimlerin ikamet ettikleri bölgeler deniz kenarında, çoğunlukla Haliç kenarındadır. Her milletin başında kendi dini lideri bulunmaktaydı. Rumlara Ortodoks Patriği, Ermenilere Gregoryan Patriği, Yahudilere Hahambaşı önderlik etmekteydi (Freely, 1996: 209).

Adalardan ve Mora'dan gelmiş Rumlar Fener ve Samatya'ya, Anadolu'dan gelen Ermeniler Kumkapı, Yenikapı ve Samatya'ya; Kırım'dan gelen Ermeniler Balat, Karagümrük ve Kefeliköy taraflarına yerleşmişlerdir. Haliç'in güney kıyılarında, Bahçekapı civarında Bizans döneminden beri varlıklarını sürdüren Venediklilerin, Pisalıların, Amalfililerin semtleri bulunmaktaydı.

Fethedilen Ege Adaları, Foça, Mora gibi yerlerden Rumlar getirtilmiş ve Fener'e yerleştirilmiştir. II. Mehmet bu semte bazı ayrıcalıklar tanımıştır. Avrupa'nın çeşitli ülkelerine göçen Bizans'ın bazı soylu aileleri, II. Mehmet'in din özgürlüğü vermesiyle geri dönmüş ve Fener'e yerleşmişlerdir. Ayrıca Edirne'den, Bursa'dan, Gelibolu'dan ve Filibe'den çok sayıda Rum zanaatçı getirtilmiştir (Kuban, 2000: 187). Böylece bu semt Rum yerleşmesi olarak gelişmeye başlamıştır. Cibali semti de Rum ve Yahudi nüfusunun ağırlıkta olduğu bir semt olarak gelişmiştir.

Buralarda Bizans döneminden beri var olan kilise ve sinagogların çoğu korunmuş, az bir kısmı camiye çevrilmiş ve yeni kiliseler yapılmıştır. Fatih'in gayrimüslimlere verdiği din özgürlüğü sayesinde bu semtler kimliklerini korumuşlardır. Gayrimüslimler burada ticaret, gemicilikle uğraşmışlardır.

Galata'da zamanla Türk sayısının artmasına rağmen Avrupa kimliği her zaman öne çıkmıştır. Galata, İstanbul'un kısa sürede değişen kent imgesinden fazla etkilenmemiş, Akdeniz liman kenti görünümünü korumuştur. Fetihten sonra Fatih, Cenevizliler'in güvenliği ile ticaret haklarını güvence altına almıştır. Galata'da Cenevizliler'in yanısıra Floransalılar, Rumlar, Ermeniler de yaşıyordu ve her bir etnik sınıfın kendi mahalleleri, kiliseleri vardı. Ermeniler, genellikle Galata'nın doğu tarafında, Tophane'ye doğru olan kısımda toplanmışlardı. Ayverdi'nin tespitlerine göre, Galata'da Ermeniler'in oturduğu 8 adet mahalle bulunmaktaydı (Ayverdi, 1939: 67,68). Rumlar daha çok Mumhane Kapısı ve Balık Pazarı Kapısı arkasında yaşamaktaydılar. İtalyanlar ise batı tarafında, Arap Camii ile Meyit Kapısı arasında civarında oturmaktaydılar. Bu mahalleler dışında ticaretin yoğun olduğu yerlerde her etnik grubun yan yana yaşadığı konutlar da bulunmaktaydı. Galata'da Aziz Francis, Aziz Pietro ve Aziz Benoit isminde üç adet manastır bulunmaktaydı (Kuban, 2000: 217).

**Yahudi Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Fatih Sultan Mehmet, fetihten kısa bir süre sonra Anadolu Yahudi cemaatlerine mektup yollayarak onları İstanbul'a davet etmiştir. Bunun üzerine binlerce Yahudi ailesi İstanbul'a gelip yerleşmiştir. 1455 yılında ilk Yahudi cemaati, Bahçekapı-Eminönü arasına yerleştirilmiştir (Ortaylı, 2003: 192). Anadolu'dan gelen Yahudiler arasında Balat, Tire, Antalya, Sinop Yahudileri bulunmaktaydı. Bu cemaat, geldikleri yerin ismine izafeten İstanbul'da ibadethaneler yapmışlardır (Galanti, 1947: 16).

Fatih dönemine ait bir vakfiyede, çoğu Haliç kıyılarında olmak üzere İstanbul'da 17 Yahudi mahallesi sayılmaktadır. Bunlardan bazıları, Balıkpazarı, Bahçekapı, Acemoğlu (Yemiş İskelesi civarında), Karaşemsi, Timurtaş (Tahtakale yakınında), Unkapanı ve Balat mahalleleridir (Mantran, 1990: 58).

Bizans döneminden beri Musevilerin yerleştiği Balat semtine II. Mehmet döneminde de çeşitli yerlerden Yahudiler gelmiştir. Örneğin, Makedonya'nın Kastorya kentinden gelen yüz kadar fakir Musevi aile yerleştirilmiştir. Bu aileler Kastorya Sinagogu'nu inşa edip onun çevresine yerleşmişlerdir. Selanik Yahudileri Tekfur Sarayı çevresine ve Bahçekapı'daki Çıfıtkapısı'na yerleşmişlerdir. Selanik, Makedonya, Bulgaristan'dan gelen Yahudiler, geldikleri kentin adında sinagoglar kurmuşlardır. Bunlar Balat'ta Kastorya, Selaniko (Sigri), Makedonya'nın Ohri kasabasından gelenlerin kurduğu Ahrida/Ohrida sinagoglarıdır. Balat'ta Bizans döneminden beri varlıkları bilinen İstipol, Veria, Yanbol ve Çana Sinagogları, Osmanlı döneminde de kullanılmıştır (Güleryüz, 1992: 15-25). Yüzyıl sonlarında İspanya'dan göç

eden Yahudiler de Balat'a yerleştirilmişler ve Geruş, Neve Şalom, Messina ve Montras sinagoglarını kurmuşlardır. Bu semt Musevi kimliğini bundan sonra da korumuştur.

Hasköy, bu ismini Fatih döneminde almıştır. İstanbul kuşatması sırasında Fatih'in otağını buraya kurmasından ve burada bulunan bahçelerden dolayı ismini aldığı rivayet edilmektedir. Evliya Çelebi'ye göre Fatih burayı mamur hale getirerek çeşitli avlular, köşkler, bir çok odalar, sofalar ile hamam, havuz ve şadırvan yaptırmıştır. Hasköy'de Bizans'tan beri bulunan Yahudilerin sayısı gittikçe artmıştır. 1492 yılında II. Beyazıt, buraya İspanya'dan kovulan Sefarad Yahudilerini yerleştirmiştir, böylece Yahudi nüfusu Hasköy'de artmıştır.

Galata'da da Yahudilerin sinagogları bulunmaktaydı ve burada iki bölgede toplanmışlardı. Bunlardan biri sahilde Karaköy Kapısı'na yakın tarafta, diğeri Galata Kulesi civarında, sur dibinde idi.

Fetihten itibaren İstanbul'da Yahudi nüfusu hızla artmış, 15. yüzyıl sonlarında 36.000'e ulaşmıştır (Kuban, 2000: 188). Başkentte çok sayıda zengin Yahudi bulunmaktaydı. Hekim olanların da sayısı fazlaydı. Fakat İstanbul genelinde Yahudiler ticaretle uğraşmışlardır.

Yahudi cemaatlerinin tümü hahambaşının yetkisine tâbiydiler. Her bir cemaatin ayrı bir hahamı ve *haşgaha* denilen kendi yönetim meclisi bulunmaktaydı (Mantran, 1991: 51).

#### 3.3.3.2 Klasik Dönem

**Müslüman Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Klasik dönemde İstanbul'da İslam kenti imajı doruk noktasına ulaşmıştır. Bu imaj, özellikle anıtsal cami ve külliyelerde, kentin topografyasından da yararlanarak kendini göstermiştir. Külliyeler dini, eğitim, sağlık, sosyal ve bazen ticaret hizmeti veren, insanları bir araya getiren, çevresindeki kentsel mekanı da geliştiren komplekslerdir. Haliç'e bakan tepelerden geçen çizgi boyunca yapılan sultan külliyeleri, geniş alana yayılan dini ve sosyal merkez olarak kentin odakları haline gelmiş ve Haliç siluetinde yerlerini almışlardır.

16. yüzyılın ortalarından itibaren Sinan yapıları Haliç'in her iki yakasında öne çıkarak, kentin odak yapıları haline gelmişlerdir. Haliç'e inen vadinin başında bulunan Şehzade Külliyesi, Eminönü'nde sahile yakın bir konumda yapılmış olan, çinileriyle ünlü Rüstem Paşa Camisi, imparatorluğun gücünün simgesi olarak Süleymaniye Tepesi'nde kente hakim bir konumda yapılan Süleymaniye Külliyesi, Edirnekapı'daki Mihrimah Sultan Külliyesi, Eyüp'te Zal Mahmut Paşa Külliyesi Haliç'in güney kıyılarındaki başlıca anıtsal yapılardır. Haliç'in kuzey

tarafında ise Piyale Paşa Külliyesi ve Azapkapı Sokullu Mehmet Paşa Küliyesi dönemin önemli odak yapılarıdır. Çevrelerindeki nahiyelerin çekirdeği haline gelen bu külliyeler, hem kendi anıtsal binalarıyla, hem de çevrelerindeki yapılaşmanın artmasına sebep olarak Haliç siluetini etkilemişlerdir. 17. yüzyılda yapılan iki önemli külliye, Sultanahmet Külliyesi ve Eminönü sahilindeki Yeni Cami Külliyesi'dir.

Klasik dönemde, nüfusu artan şehrin su ihtiyacını karşılamak için de girişimlerde bulunulmuştur. İstanbul yakınlarından, özellikle Belgrad Ormanları'ndan su kemerleri ile getirilen su, kentteki sarnıçlara, hamamlara, su haznelerine ve çeşmelere dağıtılmıştır. Tamir edilen Valens Kemeri ile Topkapı Sarayı ve çevresindeki mahallelere su dağıtımı yapılmıştır[*].

Sur içi konut alanları nispeten iç kesimlerde, Süleymaniye ve Şehzade Camileri çevresinde yoğunlaşmakla beraber Haliç kıyılarında da önemli yerleşmeler bulunmaktaydı. Fatih dönemine göre Müslüman-Gayrimüslim halkın yerleştiği yerlerde değişiklik olmamış, fakat buralardaki yoğunluk artmıştır. 17. yüzyılda İstanbul'un fethinden beri süregelen yoğun ve anıtsal yapı faaliyetlerinde azalma olmuştur. Bu yüzyılda yapılan yeni mescitlerin sayısı, geçen yüzyıldakilerin üçte biri kadardır ve bunların çoğu Haliç kıyısındaki, Üsküdar'daki ve Boğaziçi'ndeki yeni mahallelerdedir (Kuban, 2000: 269).

Osmanlı Klasik döneminde de mahallelerde ekonomik duruma göre değil, ait olunan etnik gruba göre dağılım olmaktaydı. Fatih, Çarşamba, Zeyrek gibi Müslüman mahallelerinde gayrimüslim aile bulunmamaktaydı. Mahalle halkı içinde dayanışma vardı. Bir mahalleye yerleşmek için mahalle sakinlerinin rızası ve kefaleti gerekmekteydi (Ortaylı, 2007: 107). İstanbul'un siluetini süsleyen anıtsal kubbe ve minarelere karşın dar sokaklar çevresinde sıralanmış konutlar bir-iki katlı, ahşap, mütevazi yapılardı.

Sur içinde ticaret alanlarının ve kıyının etrafındaki konut yoğunluğu devam etmekteydi. Haliç kıyısı ile Edirnekapı-Beyazıt hattının kuzeyinde nüfusun büyük bir çoğunluğu yerleşmişti. Edirnekapı'dan Ayasofya'ya kadar uzanan aksın kuzeyini kaplayan alan, şehrin belli başlı mahallelerinin yer aldığı bölgeydi[*].

17. yüzyılda çıkan çok sayıda yangın evleri, dükkanları yok etmiştir. Diğer yandan

---

[*] Kanuni döneminde kentte 20 çeşme inşa edilmiş, 17. yüzyıl başlarında I. Ahmet döneminde bu sayı 62'ye çıkmıştır (Mantran, 2001: 211).

[*] Bir başka ikamet alanı, Beyazıt-Aksaray ekseni etrafında oluşmuştur. Bu konut alanı, burada bulunan daha düşük yoğunluklu ticaret alanıyla karışmaktadır. Sur içinde üçüncü bir yoğun yerleşim alanı, Samatya ile Yedikule arasında yer almaktadır (Mantran, 1991: 27, 28)

İstanbul'un nüfusu da artıyor, yıkılan yerlerin yerine yeni binalar yapılıyordu. Yapılan çeşme ve hamam sayısındaki artış da nüfusun arttığını göstermektedir. Bu yüzyıldan itibaren konut bölgeleri, sur dışı Haliç kıyılarında da yoğunlaşmaya başlamıştır. Anadolu'daki baskılardan, istilalardan ya da kıtlıklardan kaçıp İstanbul'a göçenler, İstanbul'un kenar semtleri olan Kasımpaşa, Tophane, Eyüp'e ve karasurları çevresine yerleşmişlerdir (Mantran, 2001: 243). Böylece Haliç'in güney ve kuzey kıyılarında ve yer yer iç kesimlerinde konut bölgeleri yer almıştır.

İstanbul siluetindeki anıtsal yapıların etkileyiciliğine rağmen, halkın yaşadığı konutların sıradan ve bakımsız, yolların da pis olduğu blinmektedir. Danimarkalı ressam Melchior Lorichs tarafından 1557-1561 yıllarında yapılan İstanbul gravüründe, Süleymaniye ile Fatih yamaçlarında, anıtsal yapıların diğer yapılara göre ne kadar öne çıktığı anlaşılmaktadır (Şekil 3.34, 3.35). 16. yüzyıl ortasında hazırlanmış bir yönetmelik, konut yapılarına kurallar getirmekteydi. Mantran, bu durumu "...bir ev giriş katıyla birlikte iki kattan yüksek olamaz ve üst katta çıkıntı yapamazdı ve balkon yapmak yasaktı. Deprem sonucu yıkılan bir bina ahşaptan yapılacak, yangından yıkıldıysa ve kamu binasına bitişikse kagir olarak yapılacaktı. Müslüman olmayanlar caminin yakınında ev yapamazlardı. 9 ziradan (yaklaşık 6.80 m) alçak olan evler kesme taştan olamaz ve banyosu bulunamazdı..." şeklinde ifade etmektedir (Mantran, 2001: 223).

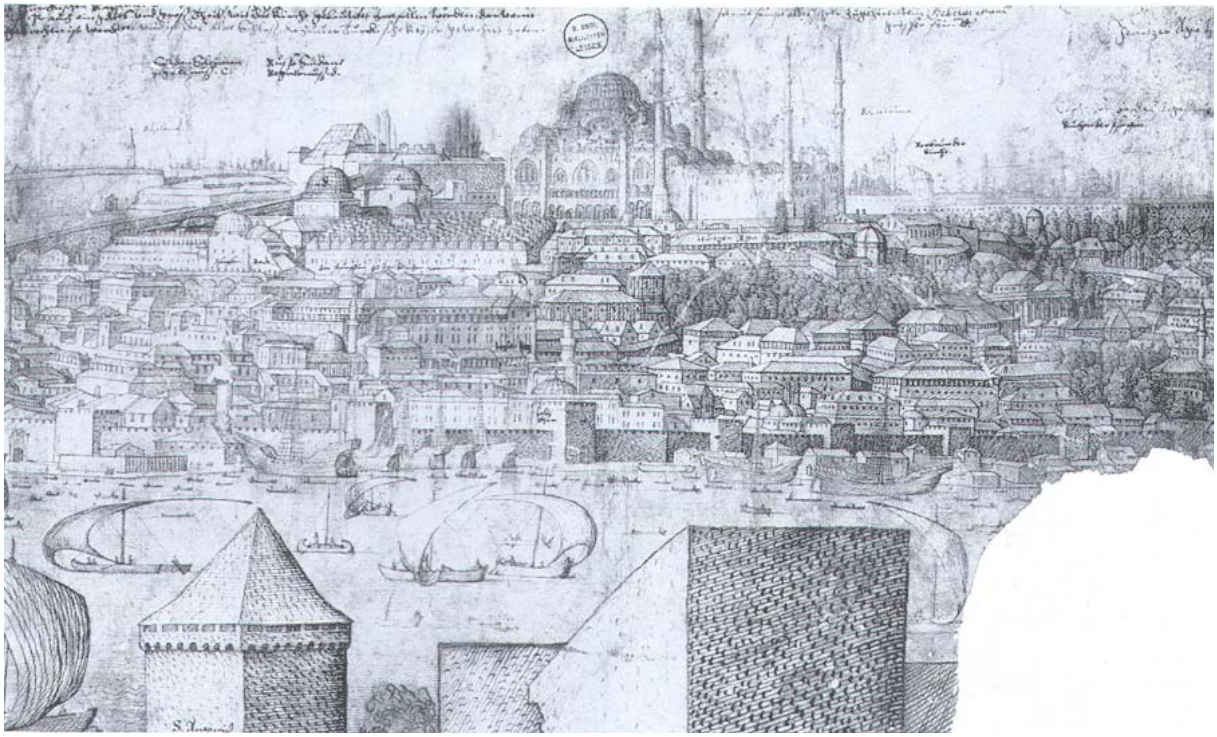
Unkapanı, Küçükpazar semtlerine Karadeniz kıyılarından, özellikle Bartın, İnebolu ve Cide'den gelenler yerleşmiştir. Unkapanı sahilinde, bu dönemde Mimar Sinan'ın yapısı olan Unkapanı Camisi (Süleyman Subaşı Camisi) yapılmıştır[*].

Balat'ta Mimar Sinan'ın Ferruh Kethüda Camisi ve bu caminin yanında bulunan Balat Hamamı, burada Müslüman yerleşmesinin de olduğunu göstermektedir. Bu bölgedeki bir başka hamam yapısı da, 16. yüzyıl sonunda Nurbanu Sultan için Cibali'de yapılan Haseki (Cibali) Hamamı'dır (Eyice, 2001: 117).

Ayvansaray, Klasik dönemde de Müslüman mahallesi niteliğini korumuştur. 1586 yılında burada Haliç'e ve karasurlarının dışına hakim bir konumda olan İvaz Efendi Camisi yapılmıştır. Bu cami, Atik Mustafa Paşa Camisi'nden sonra Ayvansaray'ın ikinci büyük camisidir.

---

[*] 19. yüzyılda yeniden inşa edilen bu cami bugüne ulaşamamıştır

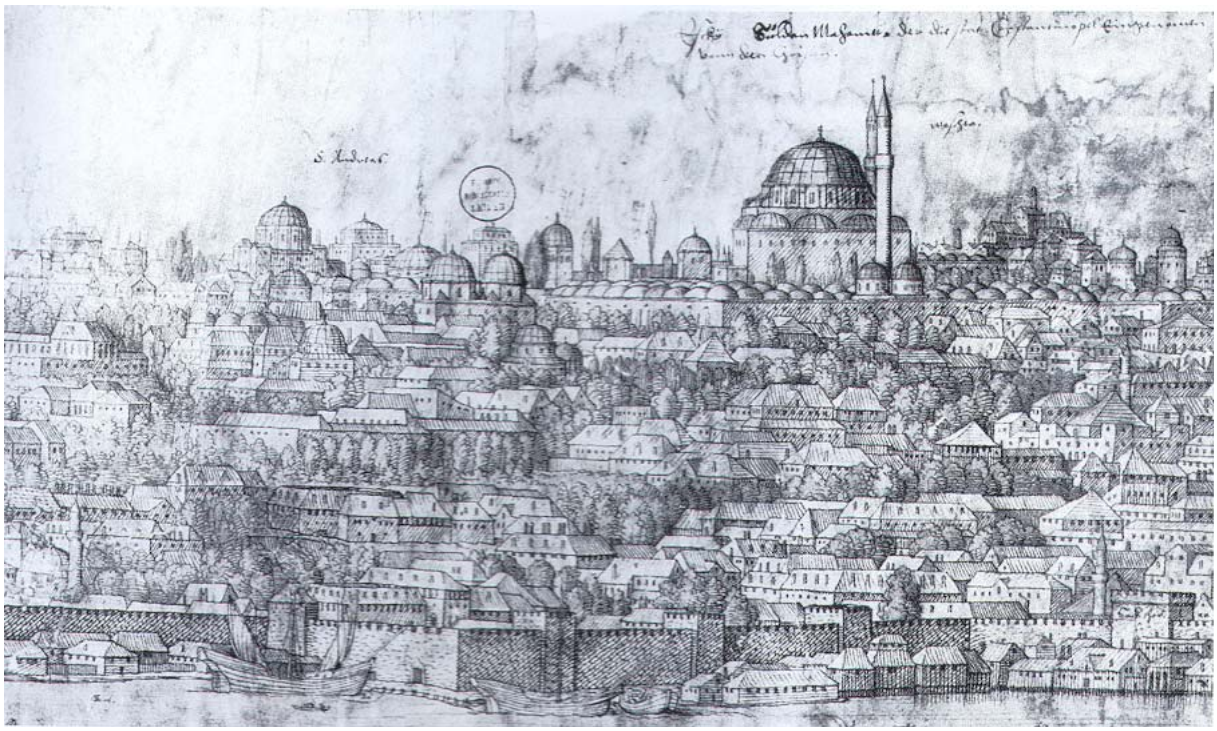


Şekil 3.29 Melchior Lorichs'in İstanbul gravüründen (1559) bir kesit. Haliç'ten Süleymaniye Külliyesi ve çevresi görülmektedir (Cezar, 2002: 133).

Emir Buhari Mescidi ve Tekkesi (1512-13), Ayvansaray Mescidi (1590-91), Simkeşbaşı İskender Bey Çeşmesi (1567-68), Hançerli Hamamı bu dönemde Ayvansaray'da yapılan diğer önemli yapılardandır. Ayvansaray'da Müslümanların yanı sıra Yahudiler de ikamet etmişlerdir. Zengin kesim sahildeki yalılarda oturmuştur. Sur duvarlarının dibine ise çingeneler yerleşmiştir.

Eyüp'te yapılan padişah törenleri buranın önemini arttırmış, kalabalıklaştırmış, burada oyuncakçılık, çömlekçilik gibi ticari faaliyetlerin de gelişmesine olanak tanımış ve sur içi ile sur dışı ayrımını önemsizleştirmiştir. Eyüp, kalabalık ve faal bir semt haline gelmiştir. 17. Yüzyılda Eyüp sur içi ile birleşmiş durumdaydı. Evliya Çelebi Eyüp'ün baştan sona mâmur, bakımlı bir şehir olduğunu, burada vezir, devlet adamları, seçkinler ve sultanların yalıları olduğunu, bu şehrin İstanbul'a "bitişik" olduğunu, fakat farklı yönetim birimi olduğunu belirtmektedir. (Evliya Çelebi, 2004, 1: 358).

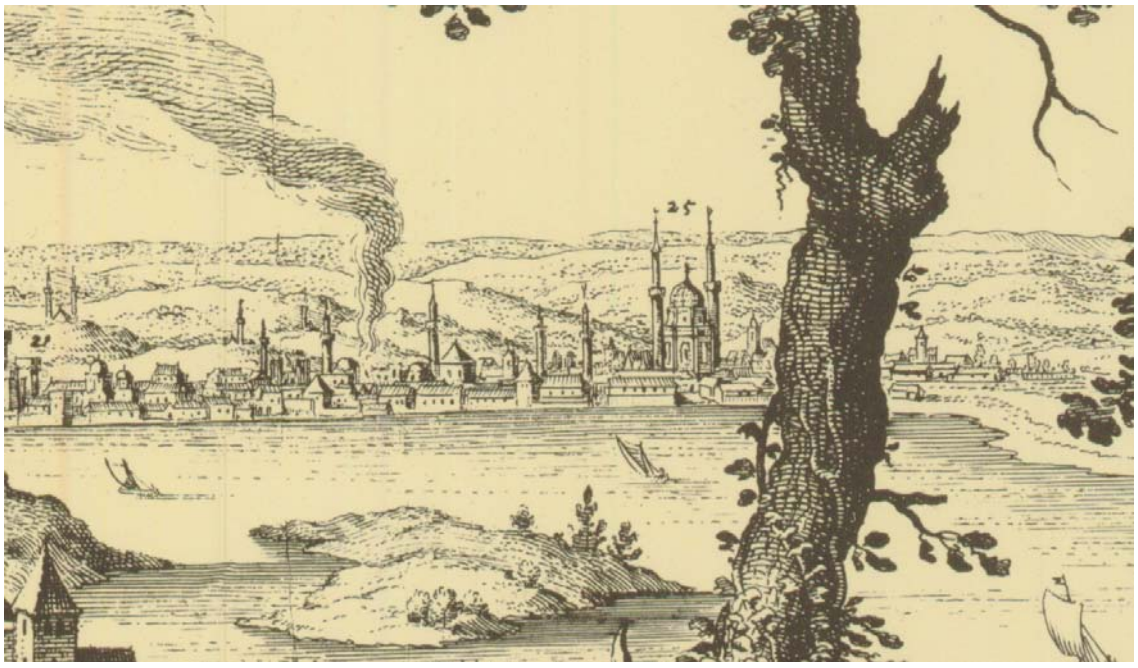
Saray çevresinin ve halkın sürekli ziyaret ettiği bir yer olması, padişahın saraydan Eyüp'e deniz yolu ile gidip kara yolu ile dönmesi, Eyüp ile Tarihi Yarımada arası ulaşımını önemli kılmıştır. Eyüp'e Eminönü'nden kara ve deniz yolu ile sürekli bir ulaşım sözkonusudur.



Şekil 3.30 Lorichs'in gravüründe (1559) Haliç'e bakan yamaçlar ve tepede Fatih Külliyesi (Cezar, 2002: 134)

Sur dışındaki en yoğun yerleşim alanı Eyüp ve Galata'dır. Bizans döneminden beri gelişmekte olan Galata'ya karşın Eyüp, fetihten sonra kısa süre içinde hızla büyümüştür. Eyüp'te Fatih dönemine göre yerleşilen alan fazla genişlememiş, bu alan içindeki binalar artmıştır. Bu dönemde Zal Mahmut Paşa, Sokullu Mehmet Paşa, Nişancı Mustafa Paşa gibi önemli külliyeler yapılmıştır. Bunların yanında Eyüp, çok sayıda tekke, türbe, hazire, medrese ve camiyle dolmuştur. Evliya Çelebi, camilerin dışında 1080 tane mescit olduğunu, bu mecitlerden cemaati en çok olanlarının Mimar Sinan yapıları olan Düğmecibaşı, Arpacıbaşı ve Karcı Süleyman mescitleri olduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 359). 17. yüzyılda semte yeni mahalleler eklenmiştir. Evliya Çelebi, Eyüp kazasının 700 köye hükmünün geçtiğini, 26 nahiye naibi olduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 1:358).

Eyüp'ün karşı kıyısında bulunan Sütlüce'nin kıyılarında yapılaşma başlamıştır. Haliç'e hakim, eğimli bir arazinin üstünde bulunan Çavuşbaşı (Sütlüce/Mahmut Ağa) Camisi (1538-39), Kaysunizade Mescidi, Sütlüce'nin en eski tekkesi olan Caferabad Tekesi, Çavuçbaşı Camisi'nin karşısında yer alan İshak Karamani Tekkesi bu yapılardan başlıcalarıdır. Evliya Çelebi Sütlüce'yi "...Galata Kadılığı'na bağlı, müstakil subaşısı olan, ikiyüz kadar bakımlı, cennet gibi bahçeleri olan saraylar ve diğer yüksek binalarla süslü şirin bir kasaba..." olarak anlatmaktadır. (Evliya Çelebi, 2004, 1: 371).



Şekil 3.31 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, surların bitiminden itibaren Eyüp kıyıları (Cezar, 2002: 153).

Haliç'in kuzey kıyılarında, tersaneden Sütlüce'ye kadar yeni yerleşimler oluşmuştur. Bu yerleşimler kıyıya paralel bir şekilde gelişmiştir. Tepeler genellikle boş ve yeşillikle kaplıydı. Bugünkü Halıcıoğlu Mahallesi'nde sahile yakın biraz içeride Abdüsselam Camisi* yapılmıştır.

Kara Piri Paşa Kasabası Galata Kadılığı'na bağlı, kendi subaşısı olan bir yerleşimdi. Evliya Çelebi, burada Ayni Hatun'un yaptırdığı bir cami ile üç adet mescit bulunduğunu belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 373).

Bu dönemde Hasköy'de Piri Mehmet Paşa, Turşucuzade Hüseyin Çelebi Camileri yapılmıştır. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre Hasköy'de İskele Mescidi ve Saraçhane Mescidi bulunmaktaydı, bunlardan başka han, imaret ve medrese yoktu. Daha çok gayrimüslim yerleşmesi olan Hasköy'de, Evliya Çelebi'nin belirttiği üzere, bir de Müslüman mahallesi bulunmaktaydı (Evliya Çelebi, 2004, 1: 274, 275).

Kasımpaşa, İstanbul Tersanesi'nin burada oluşu sebebiyle bu dönemde iyice büyümüş, İstanbul'un önemli bir semti olmuştur. Önceden devletin tersanesi Gelibolu'da olduğu için, Gelibolu'dan ve İzmir çevresinden gelen halk, Kasımpaşa'ya yerleşmiştir. Kasımpaşa, ismini

* Bu cami, daha sonra 1823 yılında ve 20. yüzyıl başlarında yenilenmiştir.

bu dönemde Kanuni'nin veziri olan ve burada önemli imar faaliyetleri yapmış olan Kasım Paşa'dan almıştır. Kanuni, Kasım Paşa ile birlikte diğer vezirlerinden Piyale Paşa, Ferhad Paşa ve Ayas Paşa'ya Kasımpaşa'yı mamur hale getirmeleri için ferman çıkarmıştır. Böylece bir çok devlet adamı burada evler, hayır eserleri yaptırmışlardır (Evliya Çelebi, 2004, 1: 377).

16. yüzyılda Kasımpaşa'da tersane çevresinde ve arkasında birkaç yeni mahalle kurulmuştur. İç kesimlerde yapılan Piyale Paşa Külliyesi ve Güzelce Kasım Paşa Camisi ile Azapkapı sahilindeki Sokullu Mehmet Paşa Camisi, bu gelişime katkıda bulunmuşlardır. Piyale Paşa Külliyesi, Evliya Çelebi'nin belirttiği üzere, Kasımpaşa merkezine bir saatlik bir yerde olduğu için, caminin cemaati azdı. Cemaati arttırmak ve o bölgeyi iskana elverişli hale getirmek için, camiye tersane tarafından bir kanal yapılmıştır. Bundan sonra caminin etrafı kalabalıklaşmış, fakat Piyale Paşa'nın ölümünden sonra kanalın bakımı ihmal edilmiş, pereme kayıklarının buraya girip çıkması mümkün olmayacak hale gelmiştir. Bunun üzerine bu bölgenin gelişimi durmuştur (Evliya Çelebi, 2004, 1: 377).

Kasımpaşa'da bulunan cami, mescit, medrese ve tekke sayısına bakıldığında Türk nüfusunun çoğunlukta olduğu anlaşılmaktadır. Dini yapıların çoğu kıyıdan uzakta, tepelerde veya Haliç'e doğru inen iki vadide yer almaktaydılar (Mantran, 1990, 1: 69). IV. Murat zamanında Kasımpaşa'da 11.060 hane bulunmaktaydı. Evliya Çelebi, Kasımpaşa'da 25 tane mahalle ismi saymaktadır. Bunlardan Türbedar Mahallesi ile Kanlıkozlar Mahallesi mezarlık içinde kurulmuştur. Müslüman yerleşmeleri dışında 10 Rum, 1 Ermeni mahallesi yer almaktaydı. Evliya Çelebi, Kasımpaşa halkını üç sınıfa ayırmıştır. Bunlardan birincisi kaptanlar, azebler, vardiyanlar, ip cambazları ve gemici dayılarından oluşan seçkin askerlerdir. İkinci sınıf esnaf, üçüncüsü ise tüccar ve gemi marangozlarından oluşmaktadır. Bunların dışında, ilim erbabı ve aba giyen dervişlerden bahsetmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 378, 384, 385).

Tersanenin arkasındaki tepeye, Kaptan-ı Derya Halil Paşa tarafından 1613-14'te bir köşk yaptırılmıştır[*] (Müller-Wiener, 1998: 49).

Galata'da 17. yüzyılda, bir kaç yüz Müslümanın varlığı kaydedilmektedir. Bu dönem Galata'da yapılan camiler bulunmaktadır. 1606'da yıkılan San Antonio Kilisesi'nin yerine Kemankeş Mustafa Paşa Camisi, 1660 yılında yanan San Francesco'nun yerine 1697'de Yeni Cami (Valide Cami) yapılmıştır. Galata'da az sayıda Müslüman Araplar yaşamaktaydı. Bunlar Mısırlılar, Suriyeliler ve Iraklılar'dan oluşmaktaydı. Arap halkı genelde inşaat

[*] Bu yapının yerinde 19. Yüzyıl'dan beri Deniz Hastanesi bulunmaktadır.

işlerinde, sıklıkla seramik, fayans ve çömlekçilik alanlarında çalışmaktaydılar (Mantran, 1990: 63).

**Hıristiyan Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Sur içi Haliç kıyılarının bir bölümü gayrimüslim yerleşmesi olarak konut işlevini 16. yüzyılda da devam ettirmiştir. Cibali, Balat ve Fener semtlerinde Rumlar ve Yahudiler yaşamıştır. Azınlık cemaatleri, kent içinde büyük yoğunlaşmalar halinde değil, bir kilise veya ilgili iş kolu çevresinde gruplaşmalar şeklinde yer almıştır. Bu dağılımı Mantran'ın şematik haritasında görmek mümkündür (Şekil 3.32).

En kalabalık azınlık grubunu Rumlar oluşturmaktaydı. Rumlar Balat, Fener, Cibali ve Ayakapı gibi Haliç'in güney kıyılarının büyük bölümüne yayılmışlardır. Bu semtlerin sahillerinde zengin Rum aileler yalılar yaptırmışlardır. Kömürciyan buradaki sahile pek çok insanın dinlenmeye ve gezmeye geldiğini yazmaktadır.

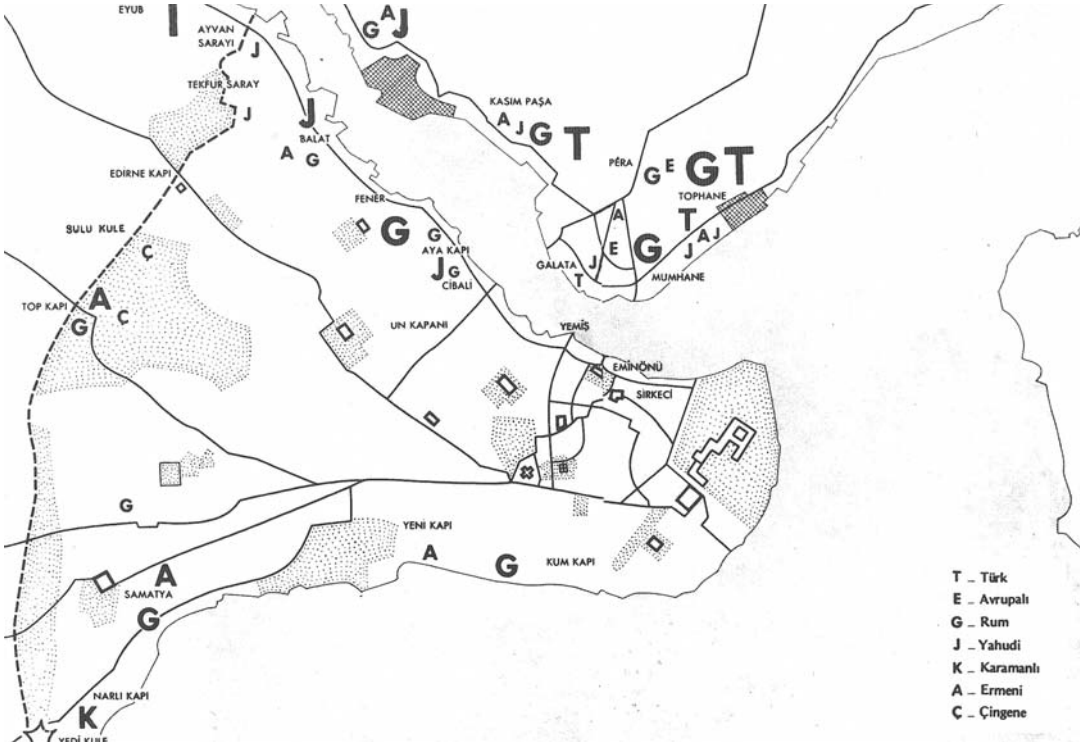
Rumlar, özellikle denizle ilişkisi olan mesleklerde, tayfa, gemici, kaptan, balıkçı, marangoz, tekne yapıcısı, kalafatçı olarak çalışmaktaydılar. Haliç'te karşılıklı kıyılarda işleyen perame denilen kayıklarda taşıyıcılık yapanlar, çoğunlukla Rumlardı. Bunun dışında Rumlar arasında küçük tüccarlar, dükkancılar, uzman zanaatkarlar da bulunmaktaydı. 17. yüzyılın ikinci yarısında, tercümanlık görevlerinde bulunmuşlardır (Mantran, 1990: 55).

Fener kapısı civarında Rumların konutları, Rum Patrikhanesi ve metropolitler bulunmaktaydı. Patrikhane, üç kez yer değiştirdikten sonra 1601'de Fener'e, Aya Yeoryios Kilisesi'ne getirtilmiştir[*]. Bu patrikhanenin yanında Kudüs Aydafos (vekil)'un ikamet ettiği manastır bulunmaktaydı (Kömürciyan, 1988: 19). Rum Patrikhanesi'nin buraya kurulmasından sonra Rum aristokrat aileleri patrikhanenin çevresinde ikamet etmeye başlamışlardır. (Deleon, 1991: 114).

17. Yüzyıl'da Balat'ta Musevi nüfusu artmakla beraber Rum ve Ermeni azınlığı da bulunmaktaydı. Surp Hreşdagabet Kilisesi, daha önce Ayia Strati adlı bir Rum kilisesi binasında, 1628'de ibadete açılmıştır. Kömürciyan, Balat'ın iç tarafında bulunan Surp Hreşdagabet Kilisesi'ninn etrafında dağınık halde sekizyüz hane Ermeni'nin oturduğunu belirtmektedir (Kömürciyan, 1988: 19). Mantran'ın belirttiğine göre, Balat ve Topkapı'da

[*] 1453'den 1456'ya kadar  Kilisesi'nde bulunan Rum Patrikliği, 1586'ya kadar Bakire Pammakaristos Kilisesi'nde (Fethiye Camii), 1597'ya kadar Ulah Hospodarlarının sarayındaki Teotokos Kilisesi'nde, bu tarihten 1601'e kadar da Aziz Demetrios Kasabu Kilisesi'nde yer almıştır (Mantran, 1990: 54).

yaşayan Ermeniler, büyük ölçüde Ermeni Çingeneleri'dir. Bunlar elek yapıp kent merkezinde satmaktadırlar. İstanbul ile Edirne arasındaki taşımacılığın bir kısmını karşılayan Ermeni katırcılar da burada oturmaktadırlar (Mantran, 1990: 51).



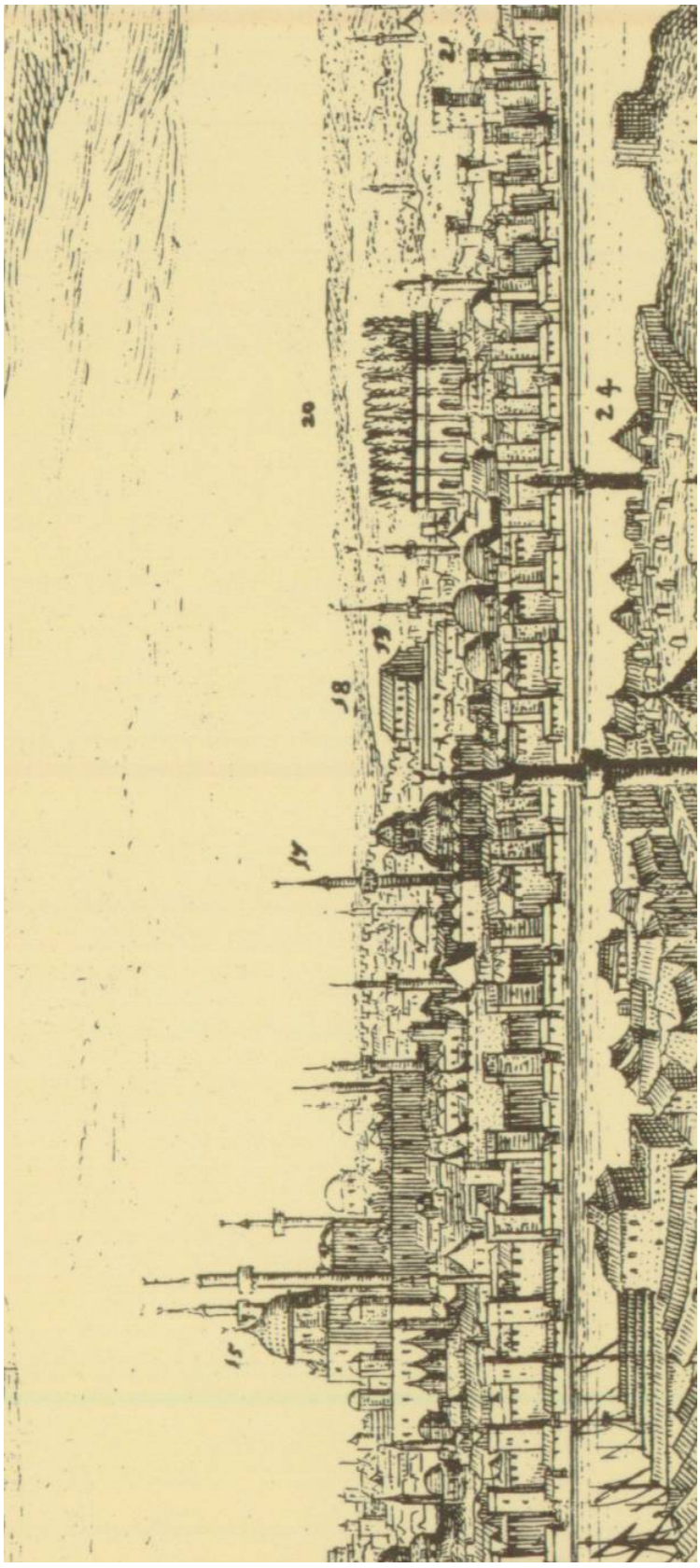

Şekil 3.32 17.yüzyılın ikinci yarısında gayrimüslim nüfusun kentte dağılımı (Mantran, 1990, 2: Harita 5).

Sütlüce ile Hasköy arasında bulunan Halıcıoğlu Mahallesi'nin kuruluşu, 17. yüzyıl başlarında Eğin'den (Erzincan-Kemah) göç eden 20 kadar Ermeni ailesinin buraya yerleşmesi ile başlamıştır. Ermeniler tuğla harmancılığı, dokumacılık, kuyumculukla uğraşmışlar veya devlet idaresinde çalışmışlardır. Burada 1633 yılında Surp İstepanos Şapeli yapılmıştır*.

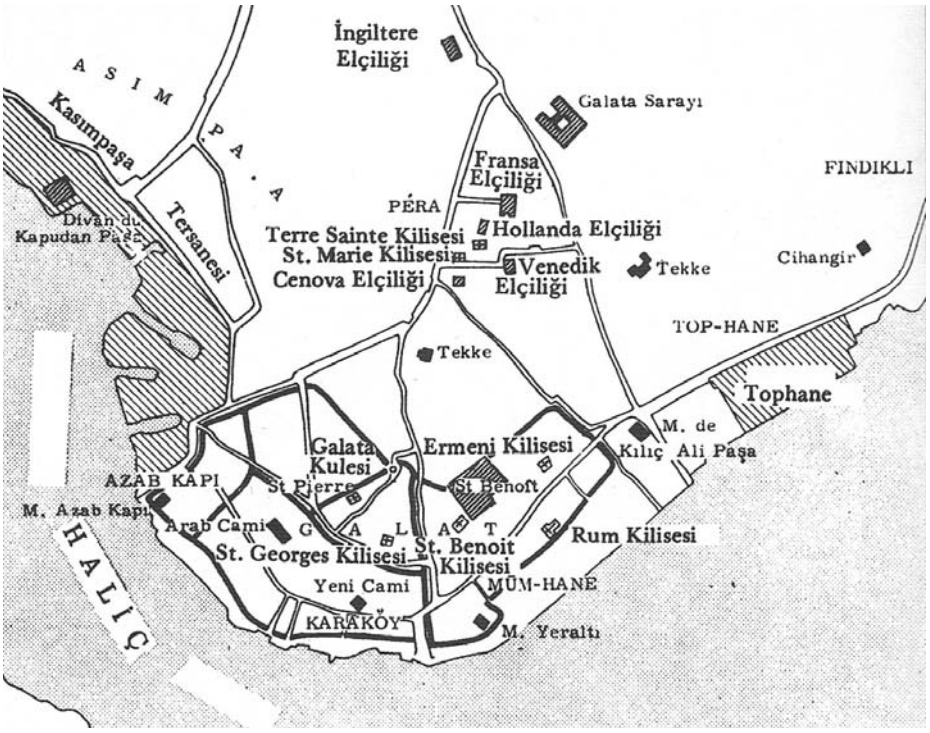
Evliya Çelebi, Kara Piri Paşa Kasabası'nda Rum ve Ermeniler'in oturduğunu, iskele tarafında dükkan, meyhane ve bozahaneleri olduğunu belirtmiştir. Hasköy'de de iki mahallede Rumlar'ın oturduğunu ve üç kiliseleri olduğunu, bir mahallede de Ermeniler'in bulunduğunu ifade etmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 373, 375).

Evliya Çelebi, Kasımpaşa'da Müslüman mahalleleri dışında on Rum Mahallesinin, bir de Ermeni Mahallesi'nin olduğunu yazmaktadır.

* Ahşap olarak yapılan bu şapel, 1830 yılında kagir kilise olarak yapılmış, 1973-74 yıllarında 3. Haliç Köprüsü'nün yapımı sırasında yıktırılmıştır (Göncüoğlu, 2005: 102).




Şekil 3.33 Matthäus Merian'ın 1635 tarihli İstanbul gravüründen detay, Yavuz Selim Camisi'nden itibaren surların bitimine kadar Haliç kıyıları (Cezar, 2002: 153).




Şekil 3.34 17. yüzyılın ikinci yarısında Galata (Mantran, 1990, 2:Harita 6)

16. yüzyılda Kasımpaşa ile Galata arasında içlere doğru uzanan yerde yerleşme bulunmamaktaydı. Burası 17. yüzyılda konut semti haline gelmiştir (Mantran, 2001: 226).

Galata'da Fatih döneminde olduğu gibi çeşitli cemaatlerden insanlar yaşamaya devam etmekteydiler. Kapitülasyonların imzalanmasından sonra Fransızlar, İngilizler ve 17. yüzyıl başında Hollandalılar da Galata'ya gelmişlerdi. Mantran'ın belirttiğine göre, 16. yüzyılda Galata'da oturan Frenklerin sayısı henüz çok azdı ve 17. yüzyılın sonunda 200 veya 300'den daha az sayıdalardı (Mantran, 1991: 56). 16. yüzyılda Galata'da yabancıların sarayları, elçiliklerin kır köşkleri görünmeye başlamıştır. İlk elçilik 1535 yılında, Pera bağları denilen yerde, Fransız Sarayı adıyla bilinen yapıda kurulan Fransız Elçiliği'dir. Bunu İngiliz elçiliği izlemiştir. 17. yüzyılda batı devletlerinin büyükelçiliklerinin çoğu Pera sırtlarına yerleşmiştir (Şekil 3.34). Fransa ve Hollanda elçilerinin burada kendilerine ait ikametgahları de bulunmaktaydı. Pera'da az sayıda olmak üzere Galata tüccarlarının da konutları yer almaktaydı (Mantran, 1990: 75). Kömürciyan, Pera'da Frenk tercümanlarının bahçeli evlerinin bulunduğundan bahsetmiştir. Pera'nın yukarılarına doğru ilerlerken sırayla Ceneviz elçisinin, Felemenk elçisinin ikametgahlarını, Tera Santa Manastırı ve Kilisesini, büyük ve süslü Fransız Elçiliğini, Kapuçin tarikatının manastırı ve kilisesini ve Kasımpaşa'ya nazır İngiliz Elçiliği'ni anlatmaktadır (Kömürciyan, 1988: 37, 38).

Kömürciyan, "Galatasarayı" denilen padişah sarayında vaktiyle içoğlanların eğitildiklerini, fakat o sırada sarayda sadece muhafızların bulunduğunu belirtmektedir (Kömürciyan, 1988: 38).

Mantran'ın belirttiğine göre, 17. yüzyılın ortasında, sık çıkan yangınlardan dolayı, Galata'da Hıristiyanların sahip oldukları sekiz kiliseden dört tanesi kalmıştır ve padişahtan bir beşincisinin inşa iznini almak çok zordur (Mantran, 1990, 1: 71).

**Yahudi Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

16. yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğu ile Polonya, Avrupa'daki Yahudi nüfusun başlıca sığınma merkezleri haline gelmişti. Bu sebeple imparatorlukta, özellikle İstanbul'da Yahudi nüfusu artmıştır (Ortaylı, 2003: 193). Yahudilerin önemli bir kısmı 16. yüzyılın sonuna kadar Bahçekapı'da yaşamışlardır. Yeni Cami Külliyesi'nin yapımı için Bahçekapı'daki Yahudi cemaati evleri, bir sinagog ve bir kilise yıkılmıştır. Bu sebeple Yahudiler, Yeni Cami'nin yapımı sırasında burayı terk etmek zorunda kalmışlar, Haliç'teki diğer Yahudi yerleşmelerine taşınmışlardır.

1698 yılında Unkapanı-Cibali arasında, Abdülecel Paşa Caddesi üzerinde Unkapanı Sinagogu yaptırılmıştır* (Güleryüz, 1992: 26-27).

Cibali ve Balat'ta yahudhane denilen, odalarında Musevi ailelerin barındığı büyük evler bulunmaktaydı. Kömürciyan, Cibali Kapısı'nın iki yanında evler olduğunu, burada Yahudilerin de ikamet ettiğini belirtmektedir. Balat, 17. yüzyılda İstanbul'un en önemli Musevi yerleşim bölgesi olmuştur. 1610 yılında İspanya ve Portekiz'den kovulan 900 bin kadar yahudinin büyük bir kısmı İstanbul'a yerleşmiş ve Musevi sayısını arttırmışlardır (İncicyan, 1976: 23). Balat'ta Yahudi yerleşimi Eğrikapı'ya ve sur içlerine doğru yayılmıştır (Ortaylı, 2003: 193).

Kentin en eski Yahudi yerleşim yerlerinden biri olan Hasköy, 16. yüzyılda da Yahudi Mahallesi niteliğini sürdürmüştür. Buradaki Piripaşa Mahellesi, kiremiti ve tuğlası ile ünlüydü. Hasköy'de çeşitli halklardan insanlar yaşamaktaydı. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre Hasköy 1 Müslüman, 11 Yahudi, 2 Rum, 1 de Ermeni mahallesinden oluşan, üçbin kadar bahçeli ve çok katlı evleri, bağları, bahçeleri olan güzel bir kasabadır. Yahudilerin 12

* Avram Paşa tarafından inşa edillen bu küçük sinagog, bir çok kere tamirat görmüş, 1968 yılında yangın geçirmiş ve 1976 yılında tekrar onarılmıştır. 1985 yılında, Anıtlar Yüksek Kurulu'nun itirazına rağmen Haliç çevre düzenlemesi programı çerçevesinde yıkılmıştır (Güleryüz, 1992: 27).

sinagogları, Rumların da 3 kiliseleri vardır (Evliya Çelebi, 2004, 1: 375). 1715 ve 1756 tarihli sur içi yangınlarından dolayı buraya bir çok Yahudi aile göç etmiştir. Evliya Çelebi burada 600'ü geçen dükkan bulunduğunu, bunlardan ellisinin debbağ boyahanesi, yüz tanesinin meyhane olduğunu, 300 tane de ev bulunduğunu yazmaktadır. Hasköy'ün tepelerinde Yahudi Mezarlığı olduğunu da belirtmektedir* (Evliya Çelebi, 2004, 1: 375). Sahilde küçük teknelerin ve kayıkların sığınağa alındığı küçük bir liman bulunmaktaydı. Hasköy'de Piri Mehmet Paşa Kasabası'nda bu döneme ait 1660 tarihli Sinyaro Sinagogu bulunmaktadır. Bu kasabada meyhaneler, bozahaneler ve dükkanlar bulunmaktaydı (Evliya Çelebi, 2004, 1: 373).

Yahudiler özellikle banka ve ticaret alanlarında oldukça faal duruma gelmişlerdir. Kasımpaşa'da, Galata'da ve Mumhane'de bu dönem Yahudilerin kalabalık olarak bulundukları bilinmektedir (Mantran, 1991: 51).

#### 3.3.3.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

18. yüzyılda, Müslüman-Gayrimüslim bölgelerinin kentteki konumunda önemli bir değişiklik olmamış, bunun yanında sur dışı yerleşimler büyümüştür. Bu dönemde bir yandan Anadolu'dan ve Rumeli'den yapılan göçlerle nüfus artmış, diğer yandan yangınlar bir çok yerde ahşap evleri yok etmiştir. Böylece kentte konut sorunu ve beslenme zorluğu başgöstermiştir. Başkenteki nüfus artışı, padişahların bazı önlemler almasına sebep olmuştur. Örneğin III. Ahmet döneminden başlayarak, İstanbul'a göçü engelleyen Divan kararları alınmıştır (Kuban, 2000: 317). Bu sert önlemler bile göçü engellemede tam olarak etkili olamamıştır. Göçmenler, anayaollardan uzak durarak patikalardan kente ulaşabilmekteydiler. Diğer yandan, Eyüp zenginleri gibi güçlü kimseler, göçmen hizmetlerine talep yaratarak, ellerinin altında olmaları için onları korumaktaydılar. Ayrıca kentte başgösteren veba salgınlarından sonra yeterli işgücü olmayınca İstanbul'a göçmen akışına ihtiyaç duyulmaktaydı (Faroqhi, 1998: 34). Anadolu'dan ve Rumeli'den göç edenler en çok Eyüp, Kasımpaşa, Galata ve Üsküdar'a yerleşmişlerdir.

Osmanlı ilk döneminde ve Klasik dönemde yerleşmenin büyüdüğünün göstergesi cami ve mescitlerdi, 17. yüzyıldan sonra çeşmeler de nüfusun artmasının bir ölçütü olmuşlardır. 18. yüzyılda yapılan yeni suyolları, yerleşim alanlarının Galata'nın kuzeyinde ve sur dışında yoğunlaştığını göstermektedir. Bahçeköy'de yeni baraj ve su dağıtım sistemi yapılmış, dağıtım merkezi olarak da Taksim seçilmiştir. Yeni yapılan çeşmelerin yüzde 40'ı Üsküdar ve

---

* Bu mezarlık, uzun süre İstanbul'daki Yahudi halkın tek mezarlığı olarak kalmıştır (Mantran, 1990: 67).

Boğaz'da yapılmış, bunları Eyüp ile Kasımpaşa, sonra da Beyoğlu izlemiştir (Kuban, 1996: 324). İncicyan'a göre 18. yüzyıl sonunda kentte 987 adet umumi çeşme ve sebil bulunmaktaydı (İncicyan, 1976: 25).

Bu döneme damgasını vuran ve yerleşim yerlerinin niteliğini değiştiren bir başka olay, Lale Devri'dir. Lale Devri ile başlayan batılı yaşam tarzının öncelikle zengin tabaka tarafından benimsenmesi, Haliç kıyılarında yalı mimarisinin gelişmesine sebep olmuştur. Haliç'te bulunan Müslüman ve Gayrimüslim konut bölgelerinin kıyı kesimleri sahilsaray, köşk ve yalıların bulunuduğu dinlenme, eğlenme yeri haline gelmiştir.

**Müslüman Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Bu dönemde İstanbul genelinde büyük, anıtsal cami ve külliyelerden çok sivil mimari örneklerine ağırlık verilmiştir. Yine de, Tarihi Yarımada'nın Haliç siluetinde büyük külliyelerin hakimiyeti kaybolmamıştır. 18. yüzyılda, yeni benimsenen mimari tarzda yeni külliyeler yapılmıştır. Bunlardan başlıcası, barok üslupta yapılmış olan Nur-u Osmaniye Camisi ve Külliyesi'dir. Şehzade Külliyesi'nin yanında yapılan Damat İbrahim Paşa Külliyesi (1720), yüzyıl sonlarında Sirkeci'de yapılmış olan I. Abdülhamit Külliyesi'nde (1775-89) de dönemin mimari üslubu görülmektedir.

Cibali semtine 18. yüzyılın ortalarından itibaren Müslüman halk yerleşmeye başlamıştır. Böylece bu dönemde cami ve tekkeler yapılmıştır.

Ayvansaray'ın bu yüzyılda parlak bir dönem yaşadığı, kıyılarında yalıların sıralandığı bilinmektedir. Ayrıca Hatice Sultan'ın hayratı olan 1711 tarihli bir çeşme, sıbyan mektebi ve sebil yapılmıştır. Bu dönemde Ayvansaray'da Çınarlıçeşme Mescidi yapılmıştır.

İstanbul'da nüfusun artması, sur dışı mahallelerinin önem kazanmasına sebep olmuştur. 16. yüzyılda cami ve mescidlerin %63'ü sur içinde bulunmakta iken 18. yüzyılda sur içindekilerin oranı %45'e düşmüştür (Kuban, 2000: 313).Yeni konut yapıları için de daha çok Eyüp civarında ve Haliç'in karşı kıyısında bulunan boş alanlar seçilmiştir.

18. yüzyılda Eyüp'te sosyal açıdan önemli değişme ve gelişmeler gözlenmektedir. Bu yüzyılda Eyüp kıyıları sadece dindar, kutsal bir tecrit yeri olmaktan çıkmış, üst sınıfın gezip eğlenip renkli hayat sürdüğü seyir, eğlence ve tüketim yeri olmuştur. Eyüp, sur dışı yerleşmeleri arasında en yoğun semtlerden biri olmuştur. Yapılaşma, Bahariye kıyıları boyunca Haliç'in sonlarına doğru yayılmıştır (Şekil 3.35). Bu dönemde Eyüp kıyılarında yapılan sultan sarayları, devlet büyüklerinin yaptırdığı yalılar, köşkler Eyüp'ün fiziksel

dokusunda önemli yer tutmuşlardır.

Eyüp kıyısında Yavedud, Zal Paşa, Defterdar, Eyüp ve Hoca Efendi iskelelernin varlığı, Eyüp'ün yoğun bir nüfusa sahip olduğunu göstermektedir (Yenen, 2000: 84).

Bu dönem Eyüp'te yapılan külliyeler arasında Bostan İskelesi yakınındaki Mihrişah Valide Sultan Külliyesi (1792-95) ve Zal Mahmut Paşa Camisi'nin yanındaki Şah Sultan Külliyesi (1800) yer almaktadır. Eyüp'te Zal Paşa Caddesi'nde 1743'te yapılan Kalenderhane Tekkesi, dönemin önemli tekkeleri arasına girmiştir. Nişanca Mahallesi'ndeki Şeyh Murat Buhari Tekkesi, bu dönem yapılan bir başka tekkedir. Eyüp'te bir çok türbe yapılmaya devam edilmiştir.

Bu dönem Eyüp'ün bazı kesimlerinde sosyal açıdan farklı gelişmeler olmuştur. 18. yüzyılda, Anadolu'dan yığın halinde gelen bekar erkekler ve hatta aileler, Eyüp gibi sur dışında bulunan semtlere ve iş bölgelerine yerleşmişlerdir. Böylece kentin etrafında, alt gelir gruplarının yaşadığı banliyö bölgeleri oluşmaya başlamıştır. Bu gruplar, daha sonra modernleşmenin gelmesiyle birlikte, sonraki dönemlerde gecekondulaşma şeklinde mekansal yapıyı da etkileyeceklerdir.

Sütlüce, İncicyan'ın belirttiğine göre, 18. yüzyılın ikinci yarısında 50 hanelik bir Türk köyüydü. Sütlüce'de bu dönem Haliç'e hakim bir yamaçta önemli tekkelerden olan Hasırizade (Elif Efendi) Tekkesi (1784) yapılmıştır.

Kasımpaşa, 17. yüzyılda olduğu gibi 18. yüzyılda da gelişmiş bir sur dışı semti idi. Hovhannesyan, Kasımpaşa Deresi'nde kalabalık bir kasaba bulunduğunu belirtmektedir (Hovhannesyan, 1997: 37). İncicyan da genellikle Türk olan Kasımpaşa halkının çoğunun dere içinde oturmakta olduğunu, halkın çoğunlukla debbağ ve keştibanlardan[*] oluştuğunu ifade etmiştir (İncicyan, 1976: 97). Tersanenin çevresine tersanede çalışan üst rütbeli denizciler yerleşmiştir. Burada yüksek rütbeli denizcilerin, tersane eminlerinin, bir kısım ulemanın köşkleri, kasırları, konakları yanında camiler ve tekkeler de yapılmıştır. Hovhannesyan, Kasımpaşa'da mevlevi dervişlerinin bir tekkesi bulunduğunu belirtmektedir. Ayrıca Kasımpaşa'da Galata Mollası'nın yönetiminde küçük bir mahkemenin bulunduğu bilinmektedir (Hovhannesyan, 1997: 37).

---

[*] "keştî" kelimesi Farsça'da gemi anlamına gelmekte, "keştî-bân" kelimesi de gemici, gemi süvarisi, kaptan anlamlarını taşımaktadır (Devellioğlu, 2003: 512).




Şekil 3.35 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Kasımpaşa, Galata ve Pera yerleşmelerinden detay (Atatürk Kitaplığı)

Galata'da bu dönem, kentin nüfusunun artmasına paralel olarak Müslümanlar'ın sayısı da artmıştır. Galata'nın ekonomik avantajlarından dolayı buraya yerleşen Türkler, Karaköy ile Azapkapı arasındaki batı kesimine yerleşmişlerdir. Galata'da 15. yüzyılda iki adet caminin bulunduğu bilinirken, 18. yüzyıl başında yirmiyi aşkın cami bulunmaktaydı (Mantran, 2001: 263). Anadolu'dan gelip yerleşen halkın da Galata'da Müslüman nüfusun artmasında etkisi bulunmaktadır.

François Kauffer adında bir Fransız mühendisin yaptığı 1776 tarihli haritada sur dışındaki yapılaşmanın yoğunluğu açıkça görülebilmektedir (Harita 3.35 ve 3.36). Bu harita, kentin bilimsel yöntemlerle hazırlanan ilk haritasıdır.




Şekil 3.36 Kauffer'in 1776 tarihli haritasında Eyüp ve Sütlüce yerleşmelerinden detay (Atatürk Kitaplığı)

Haritaya göre, sur dışında Haliç boyunca kıyıya paralel giden yerleşim alanları bulunmaktadır. Eyüp'ün yoğun bir dokuya sahip olduğu görülmektedir. Sahil şeridinde yer alan yalılar Bahariye boyunca devam etmekte, Alibey Köyü'nde birkaç yapıyla sona ermektedir. Karşı tarafta Kağıthane'de de daha seyrek olarak bu kıyı yapılaşması devam etmektedir. Sütlüce'de binalar biraz daha iç kesimlere yayılmakta, Kasımpaşa'da iyice genişlemektedir. Kasımpaşa sahillerinde büyük kışla ve tersane yapıları dikkat çekmektedir (Şekil 3.35). Kasımpaşa, Galata ve Pera'da yerleşim, yoğun olarak iç kesimlere doğru yayılmıştır.

**Hıristiyan Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Gayrimüslimler, 18. yüzyılda kent yaşamında giderek artan bir önem kazanmışlardır. Bunun sebepleri uluslararası ticaretteki etkin rolleri, Batılı ülkeler ile dışa açılmaya başlayan Osmanlı yönetimi arasında aracı rolü oynamaları ve Türklerden önce dış dünyaya açılmaları olarak gösterilebilir (Mantran, 2001: 258). Fatih döneminden beri İstanbul'da yaşayan azınlık grubu, mesleklerini ve yaşam biçimlerini burada oturtmuşlar, daha iyi şartlara ulaşmışlar, kimileri zengin olmuşlardır. Bu zengin gayrimüslim ailelerin, oturdukları semtlerde köşkleri, yalıları yapılmıştır. Gayrimüslimlerin Haliç çevresindeki oturduğu semtler bu dönemde de değişmemiştir.

Cibali'deki Rum ve Yahudi nüfusunun ikameti devam etmiştir. Hovhannesyan, Cibali Kapısı ile Aya Kapısı arasında hem sur hem de deniz tarafında evler olduğunu, bu evlerde çok sayıda Rum ve az sayıda Yahudinin yaşadığını belirtmektedir (Hovhanesyan, 1996: 22). Bu yüzyılda Cibali'de 1718, 1724, 1756 ve 1782 yıllarında büyük yangınlar çıkmış ve semtteki bir çok binanın yok olmasına sebep olmuştur.

Ayakapı sahilinde de Rumlar'ın konakları bulunmaktadır. Hovhanesyan, Ayakapı İskelesi'nin pek kullanışlı ve işlek olmadığını, Ayakapı'dan Fener ve Balat'a uzanan yolun üzerinde Rum zenginlerinin ve Eflak-Boğdan beylerinin sıra sıra evlerinin bulunduğunu, yeniçeri kulluğunun da burada olduğunu belirtmektedir (Hovhannesyan, 1996: 22). Ayakapısı'nın iç tarafında, Küçükmustafapaşa'da ise Ermeniler yaşamaktaydı. Fakir Ermeni cemaati, burada "Tekye odaları" denilen yerlerde yaşamaktaydılar (İncicyan, 1976: 19).

Fener'de bu yüzyılda Rum aristokrat ailelerin yalıları, konakları bulunmaktaydı. Fenerli iyi eğitimli Rumlar yurt dışında önemli görevlere getirilmiş, bazıları padişahın yanında yüksek görevlere getirilmiş, diğer Fenerliler de sarraflık, bankerlik, tüccarlık, gemicilik işlerinden zengin olmuşlardır. Bu ailelerin 2-3 katlı ahşap veya kagir yalıları Haliç panaromasında yerini almıştır. Fener Rum Patrikhanesi, 1797'de tekrar yapılmıştır. Patrikhanenin kilisesi olan Aya Yorgi Kilisesinin çevresinde metropolitlerin evleri bulunmaktaydı. Bu yüzyılda 1782 ve 1784 yıllarında çıkan yangınlarda bir çok ev ve birkaç kilise yanmıştır.

Balat'ta 18. yüzyılın ikinci yarısında açılan Khorenyan Okulu, Ermeni Cemaatinin kültürel gelişimine katkıda bulunmuştur. Hovhannesyan'ın belirttiğine göre bu civarda 18 Ermeni Hanesi bulunmaktaydı. Diğer Ermeniler kiliseden uzakta, dağınık olarak yerleşmişlerdir (Hovhannesyan, 1996: 24).

18. yüzyılda çıkan çok sayıda yangın, Balat'ın dokusuna zarar vermiştir. 1729'da Balat'ta

çıkan yangında 13 Rum Kilisesi, Balat Ermeni Hreşdagabet Kilisesi ile birlikte bir çok bina yanmıştır (Deleon, 1991: 63). Yangından sonra, yanan yerlerin yapımına tekrar başlanmıştır. Yanan ahşap Hreşdagabet Kilisesi, 1730 yılında eskisinden üç kat daha büyük, kagir ve gösterişli bir bina olarak inşa edilmiştir. Ermeni Cemaati için önemli bir kilise olan Surp Hreşdagabet Kilisesi, ek binalarıyla zamanla külliye niteliği kazanmıştır. 1755, 1773 yangınlarında da birçok bina harap olmuş, semtin karakteri giderek değişmeye başlamıştır.

Müslüman yerleşmesi olan Eyüp'te az sayıda Ermeni'nin yaşadığı iki mahalle bulunmaktaydı. Bunlardan biri Surp Asdvadzadzin Kilisesi[*]'nin bulunduğu Çeşmeli Odalar, diğeri Surp Yeğia Kilisesi[**]'nin bulunduğu Serviler Mahallesi'dir (Hovhannesyan, 1996: 33-34).

İncicyan'ın belirttiğine göre, Halıcıoğlu'nda yaşayan Ermeni bir cemaat bulunmaktaydı. Burada Ermeniler'in Yenimahalle'de Surp Stepannos isminde bir kiliseleri bulunmaktaydı (İncicyan, 1976: 96).

Bu dönem Osmanlı'nın Avrupa'ya açılma isteği Galata'nın önemini arttırmıştır. Avrupalı tüccarlara vergi muafiyeti gibi imtiyazlar tanınmıştır. Galata ve Pera'da Batılı ülkelerin yeni büyükelçilik binaları, büyük bahçeler içinde yapılıyordu. Bu elçilik binalarının varlığı Galata'nın siyasi ve ekonomik önemini arttırmıştır. Hovhannesyan, Beyoğlu'nda voyvodanın ikametgahının ve Aya Panaia Rum Kilisesi'nin bulunduğunu belirtmektedir. Bu gelişmelerle Pera ve daha ilerisinde yeni mahalleler açılmıştır.

Galata'da en kalabalık azınlıklar Rumlardı. Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler Galata'nın doğu kesiminde dini yerlerin çevresinde; Frenkler orta kısımda Bereketzade Mahallesi'nde oturmaktaydılar (Mantran, 2001: 264).

**Yahudi Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Yahudiler, bu dönemde Osmanlı yönetimi ile yabancı tüccarlar arasında aracılık yapmış, ticarette, bankacılıkta ve hekimlikte etkin rol oynamışlardır. Haliç çevresinde oturdukları semtler yine Cibali, Balat, Hasköy ve Galata olmuştur.

1815 Bostancıbaşı sicillerinde, Cibali İskelesi ile Ayakapı İskelesi arasında kaydedilen 31

---

[*] Hovhannesyan'ın belirttiğine göre bu küçük kilise 1785 yılında yıktırılmış fakat kalan kısmında ayin yapılmaya devam edilmektedir (Hovhannesyan, 1996: 33).

[**] Bu kilise de yıktırılmış, yeniden yapılmış ve 1800 yılında kutsanmıştır. Cemaat içindeki anlaşmazlık sonucu kısa bir süre sonra tekrar yıktırılmıştır (Hovhannesyan, 1996: 34)

binadan 4 tanesi Yahudi evidir. Fener ile Balat iskeleleri arasında da 3 yahudi evi, iki yahudhane kaydedilmiştir. Balat ile Ayvansaray İskeleleri arasında ise 20 adet Yahudilere ait ev veya arsa tespit edilmiştir (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 96-97).

Balat'ta, çeşitli Musevi grupları içeren etkin bir Musevi cemaati oluşmuştur. Burada zengin Yahudilerin yalıları sahilde sıralanmıştı. Yahudilerin çok sayıda sinagogları bulunmaktaydı.

Bu dönem Balat'ta çıkan yangınlarda bir çok ev, dükkan, cami, kilise yanmıştır. 1721'de Balat'ın iç bölümünde bir terzi dükkanında çıkan yangında 100 ev, 120 dükkan, 4 debbağhane, 7 fırın, 7 değirmenle birlikte Çavuş Mescidi ve Medresesi yanmıştır. 1729'da Balat Kapısı dışındaki bir mahzende çıkan yangın çevreye yayılmış ve İstanbul'un sekizde birini kül etmiştir. Bu yangında Fener Kapısı'ndan Ayvansaray'a kadar olan bölge tamamen yanmıştır.

Hasköy'de 18. Yüzyılda Yahudi nüfusu artmaya devam etmiştir. Böylece semt Okmeydanı'na doğru genişlemiştir. Hasköy tepelerinde bulunan Yahudi Mezarlığı'na sadece Hasköy değil, Balat ve çevresindeki Yahudiler de ölülerini gömmekteydiler (Hovhannesyan, 1996: 35).

Hovhannesyan, Galata'nın doğu tarafında, Mumhane'den sonraki kapı olarak belirttiği Eğri Kapı'nın dışındaki sahilde de Yahudilerin ikamet etmekte olduklarını belirtmiştir (Hovhannesyan, 1996: 41).

## 3.4 Sanayi Bölgesi

### 3.4.1 Bizans Dönemi

Konstantinopolis kıyılarında, o dönemlerin sanayi tesisi diyebileceğimiz tersaneler bulunmaktaydı. Neorion Limanı'nda, eksarthesis olarak adlandırılan tersane, kentin önemli bir gemi yapım yeriydi. Burada, tersane ile ilgili zanaatlerin yapıldığı, "palaia exartysis" denilen bir meydan bulunmaktaydı. Neorion Limanı'nın bir sanayi tesisi görünümünde değil, yarım daire kolonadlarla kentten ayrılan, heykellerin bulunduğu bir alan olduğu tahmin edilmektedir (Müller-Wiener, 1998: 6).

İkinci önemli tersane, bugünkü Kasımpaşa koyundaydı. Askeri ihtiyaçlardan dolayı, daha büyük donanmanın inşa edilme zorunluluğu doğmuştur. Bunun için konut ve ticaret alanlarının dışında, Haliç'in karşı kıyısında, Pegai'nin aşağısında, o zamanlar çok daha geniş olan Kasımpaşa koyunda bir tersane kurulmuştur. Osmanlı devrindeki Tersane-i Amire'nin bulunduğu yerde, daha Bizans döneminde gemi yapımı ve barınması için tesislerin bulunduğu

bilinmektedir. Bu tesisler, yüzyıllar boyunca Bizans İmparatorluğu'nun en önemli ve inşa faaliyetlerinin en yoğun olduğu tersanelerinden biri olmuştur*. Bu tersanede bir çok kez kısa süre içinde büyük donanmalar inşa edilmiştir. Muhtemelen burada gemi inşası ve bakımı için çok sayıda göz bulunmaktaydı, ancak günümüze bu konuda ayrıntılı bilgi ulaşmamıştır (Müller-Wiener, 1998: 14).

Haliç'teki bir başka tersanenin de, Blahernai Mahallesi kıyısında olduğu düşünülmektedir. Daha az önemli olan bu tersane Blahernai surlarının batısında, Kosmidion yakınlarında bulunmaktaydı. 1349-50 yılları arasında imparator olan Manuel Kantakuzenos'un bu tersanede bazı gemiler inşa ettirdiği bilinmektedir (Kuban, 2000: 59).

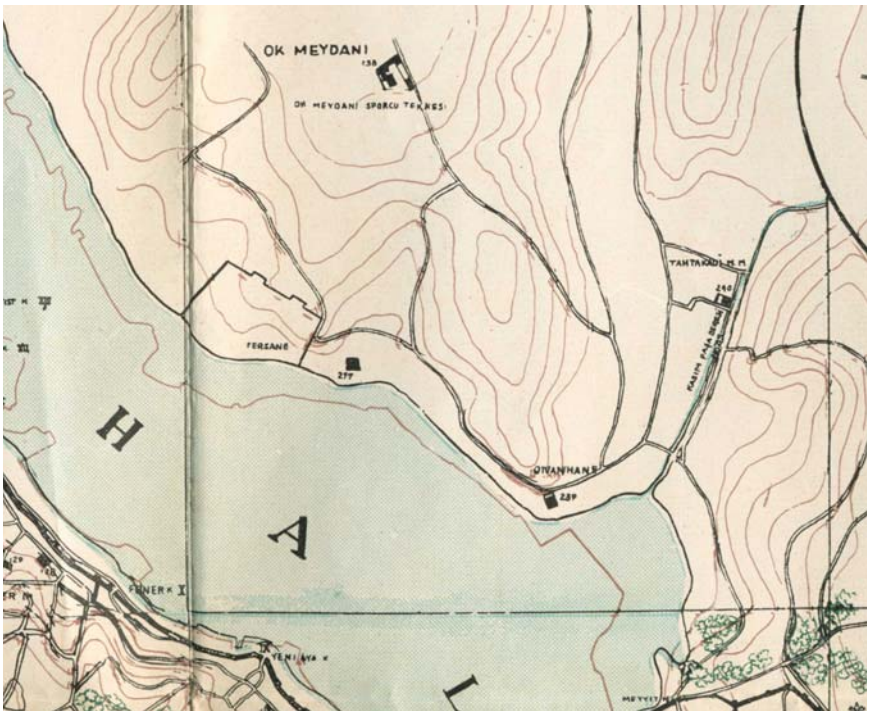
### 3.4.2 Osmanlı Dönemi

#### 3.4.2.1 Klasik Dönem Öncesi

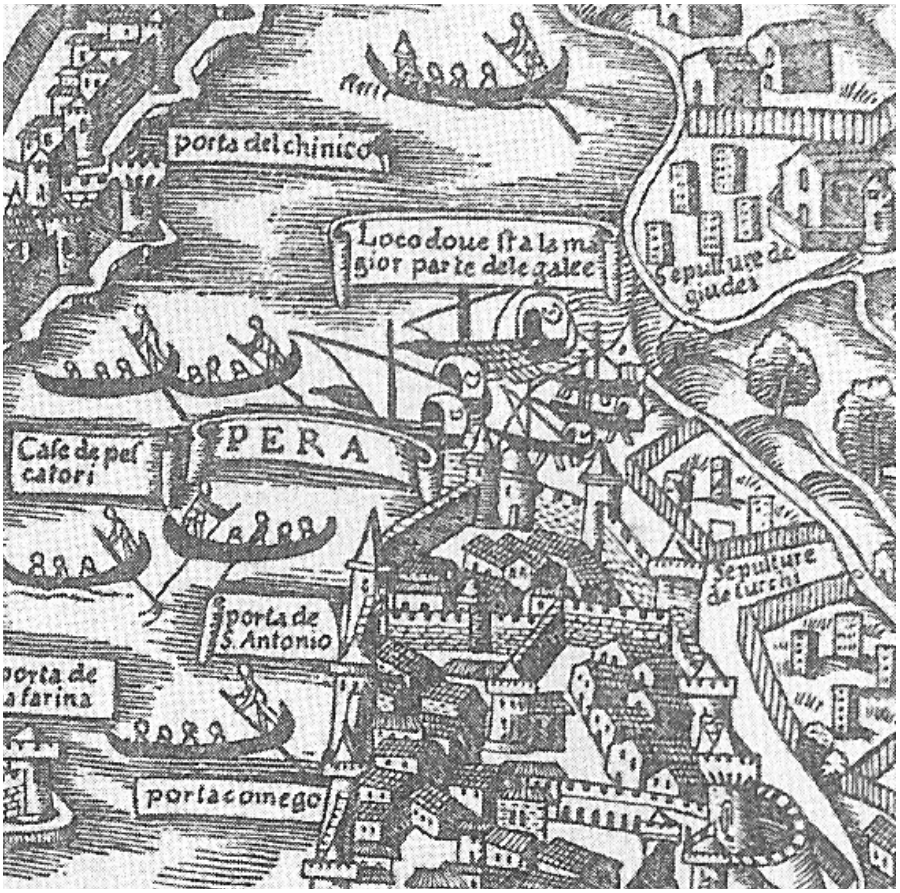
Osmanlı Devleti'nin asıl tersanesi Gelibolu'da bulunmaktaydı. Fetihten sonra öncelikle, Marmara kıyısında bulunan Bizans döneminden kalan Kadırga Limanı kullanılmıştır. Daha sonra, daha güvenilir ve sakin bir deniz olan Haliç'in kullanılmasına karar verilmiş ve Bizans dönemindeki tersane bölgesine, Kasımpaşa'ya yeni tesisler yapılmıştır. Fatih'in kurduğu tersanenin yeri olarak İncicyan, Kasımpaşa Deresi ağzını göstermektedir. İncicyan, Fatih'in kurdurduğu bu tesisten "eski tersane" olarak bahsetmektedir (İncicyan, 1976: 98). Ali Saim Ülgen'in Fatih dönemi haritasında ise tersane, Aynalıkavak tarafında gösterilmektedir (Şekil 3.37). Müller-Wiener de Fatih'in yaptırdığı ve II. Beyazıt'ın genişlettiği tersane için Galata'nın batısındaki koyda bulunduğunu belirtmektedir (Müller-Wiener, 1998: 45). Vavassore'ye ait, 1480'lerde İstanbul'u gösteren haritada da Galata'nın batı tarafındaki yanında kadırgalar görülmektedir (Şekil 3.38). Tersane bölgesinde Fatih zamanında birkaç göz tersane, bir cami ve kaptan paşalar için bir divanhane kurulmuştur (Evliya Çelebi, 2004: 377). II. Bayezid döneminde bu tersaneye zindan ve zindan mescidi eklenmiştir. Bundan sonra Kasımpaşa bölgesi, devletin büyük bir savaş ve ticaret limanı haline gelmiştir. Yavuz Sultan Selim döneminde (1512-20), 1513-14 yıllarında, Tersane-i Amire'nin yapımına başlanmıştır. Bunun için öncelikle, Beyoğlu-Galata'nın batısında bulunan mezarlıklar kaldırılmış ve başka mezarlıklara nakledilmiştir. Bu tarihten itibaren iki yıl içinde, sahilde yan

* 1035 yılında çıkan büyük bir yangın, tersane faaliyetlerinde uzun süre kesintiye sebep olmuştur. 12. yüzyılda son canlı dönemini yaşayan tersanenin, Latin işgali döneminde kullanılıp kullanılmadığı bilinmemektedir (Müller-Wiener, 1998: 14).

yana dizilmiş yüz kadar tersane gözü inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1992: 61).




Şekil 3.37 "Fatih Devrinde İstanbul" haritasında tersane bölgesinden detay (Ülgen, 1939).




Şekil 3.38 Vavassore'nin 1480'lerde İstanbul gravüründen detay (Müller-Wiener, 1998: 1)

Haliç'in rüzgarlardan korunaklı bir iç deniz olması, kıyılarının derin olması ve gemilerin kolayca karaya çıkabilmesi, Haliç'te tersanenin kurulmasını teşvik edici özellikler olmuştur. Ayrıca tersanenin limana yakın oluşu, liman faaliyetleri için gerekli olan kayık, yelken, halat gibi malzemelerin kolayca sağlanması açısından avantajlı olmuştur (Mantran, 1990, 1: 87).

### 3.4.2.2 Klasik Dönem

Osmanlılar'da gemi inşaatı en önemli üretim dalıydı ve o zamanların sanayi koluydu. Osmanlı donanmasının Akdeniz'de kazandığı üstünlükle beraber Kasımpaşa koyunda bulunan tersane gittikçe gelişmiş, Osmanlı donanmasının başlıca tersanesi haline gelmiştir. Bu gözler kalın dış duvarlı, kiremit kaplı, hafif çatılı, küçük mahzenleri olan, her biri bir ya da arka arkaya iki kadırga alabilen, bitişik nizamda yapılmış yapılardı (Müller-Wiener: 46).

1547 yılında, o zamana kadar açık olan tersane çevresi yüksek bir duvarlarla çevrilmiştir. 1552'de sayısı 114, 16. yüzyıl ortalarında 120-125 olan tersane gözleri, 1579'da 135'e ulaşmıştır (Müller-Wiener, 1998: 46,47). Yüzyıl sonunda tersane gözleri bütün Kasımpaşa kıyılarını kaplamıştır (Kuban, 2000: 252).

Kanuni Sultan Süleyman döneminde kaptan-ı deryalık makamının kurulması ile Kasımpaşa Tersanesi burada iyice yerleşmiştir. Tersanede, yönetim işlerinin yürütüldüğü Kaptan Paşa Divanı[*] bulunmaktaydı. Güzelce Kasım Paşa'nın ismini verdiği bu tersane, Türk donanmasının en önemli inşa ve ikmal merkezi olmuştur[**]. 17. yüzyılda Osmanlı ordusunun uğradığı yenilgilerden sonra yeni ve daha büyük gemilerin yapımına (kalyonlar) girişilmiş, bu sebeple tersaneye yeni gözler eklenmiştir.

Azapkapı ile Kasımpaşa kıyılarını kapsayan Haliç'in bu bölgesi, Osmanlı Devleti'nin başlıca deniz tesislerini içeren sanayi bölgesi haline gelmiştir. Bu tesislerin dışında, Galata'nın ötesinde, Tophane'de topçuluk ve gemi donatımı işleri için yapılan Tophane Tersanesi bulunmaktaydı.

Tersane, diğer taraftan surla ayrılan küçük bir kent gibidir. Burası başkentin hayatına,

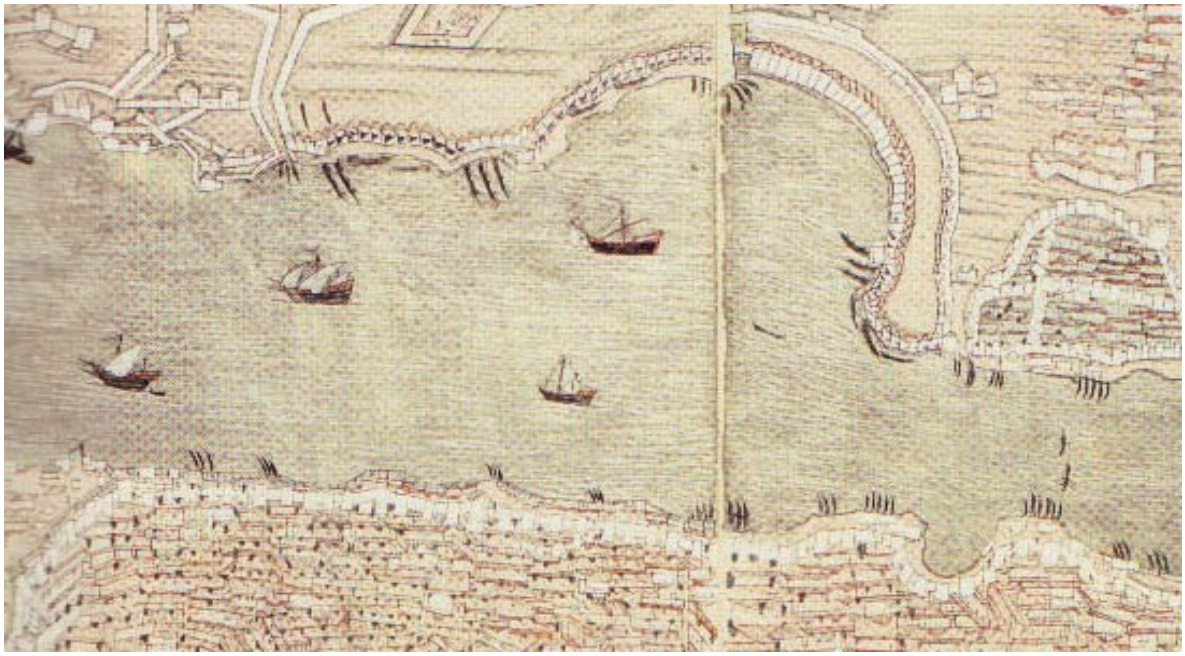
---

[*] Kaptan paşanın divanı, tersane alanı içinde, koyun ortasında yer almaktadır. Burada divan toplantıları yapılmakta, Osmanlı Bahriyesi'ne dair her konuda karar alınmaktadır. Kaptan paşanın yetkisi altında çok sayıda subay, mühendis ve denizci bulunmaktadır. Kaptan paşa, vezir-i azamdan sonra yeniçeri ağası ile birlikte, imparatorluğun en önemli askeri konumundadır (Mantran, 1991: 40).

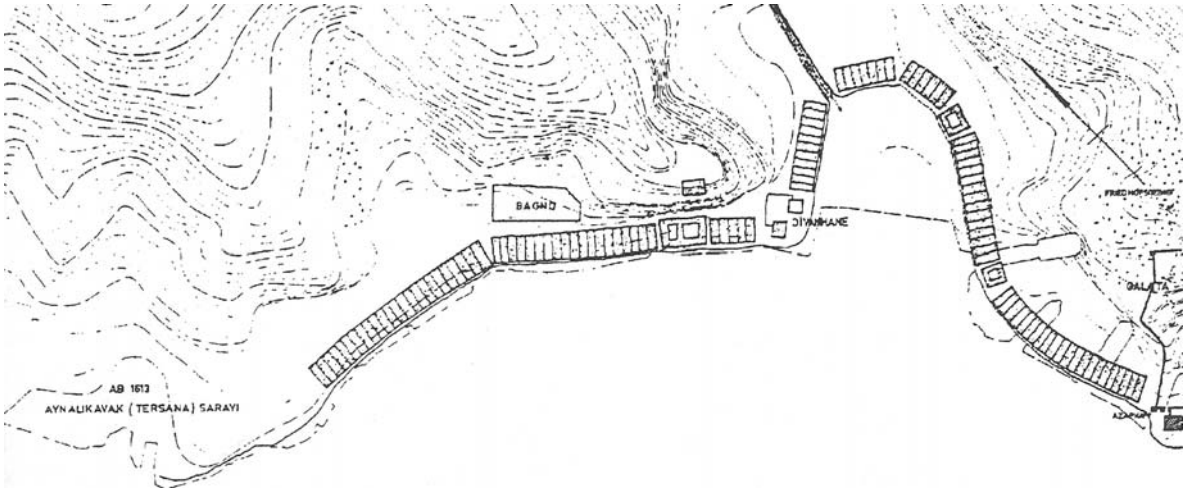
[**] Osmanlı İmparatorluğu'nda Galibolu, Süveyş, Rusçuk, Birecik, Sinop, İzmit, İnebahtı'da da tersaneler bulunmaktaydı, fakat bunlar daha az önemli, küçük tersanelerdir (Mantran, 1990, 1:91).

halkından çok, yönetsel ve ekonomik işleviyle katılmaktadır. Tersane halkı Türk yöneticilerin dışında kadırga inşaatçıları, marangoz, iskelet çatıcıları, kalafatçılar ve kölelerden meydana gelmektedir (Mantran, 1990, 1:69).

Evliya Çelebi, Kanuni devrinde tersaneye baruthane kulesi, yetmiş adet kaptan mahzeni, kürekhane, yedi adet kurşunlu mahzen ve yeni bir divanhane yaptırıldığını, geceleri her bir gözde birer bekçi beklediğini belirtmektedir. (Evliya Çelebi, 2004, 1: 377, 378).



Şekil 3.39 Piri Reis'in haritasında tersane bölgesinden detay (Kayra, 1990a: 67).



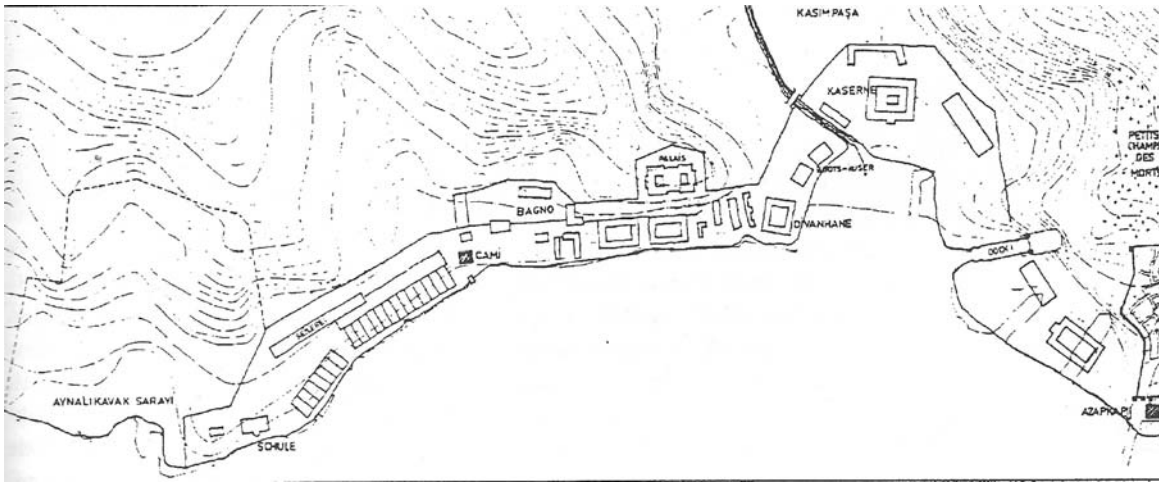

Şekil 3.40 1600 yılı civarlarında tersane bölgesinin restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998: 81).

Tersane bölgesinde bulunan zindandan, Müller-Wiener, "Bagno" olarak bahsetmektedir ve zindanın geniş avlu kompleksi olduğunu belirtmektedir. Yüksek duvarlarla çevrili avlunun doğu tarafında üç bölümlü büyük bir taş bina bulunmaktaydı. Burada, Magistranza denilen bölümde vasıflı işçi olarak çalışan esirler, daha büyük olan orta bölümde sıradan işçi ve kürek mahkumları, Al Santo Paolo olarak adlandırılan üçüncü bölümde ise hastalar yerleştirilmişti (Müller-Wiener, 1992: 61-62).

Tersanedeki inşa ve onarım işleri için Karadeniz veya İzmit'ten tahta, Arnavutluk, Midilli ve İzmir'den reçine ve katran, Selanik ve Tuna'dan demir, Anadolu'dan bakır, Sinop ve Trabzon'dan kenevir, Varna, Kefe ve Sakız'dan yağ, İngiltere'den demir ve kalay gibi pek çok malzeme gelmekteydi. Tersanede oldukça büyük boyutta gemi inşaat malzemesi deposu oluşmuştu ve tersane, bu açıdan İstanbul'un liman faaliyetlerine katkıda bulunmaktaydı (Mantran, 1991: 40).

### 3.4.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

18. yüzyılda askeri kayıplar sonucunda tersanenin önemi artmış ve tersane yapıları genişlemiştir. Kadırgalar artık yeterli gelmemekte ve daha büyük boyutta gemilere ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu sebeple daha büyük kızaklar yapılmıştır. III. Selim döneminde askeri alanda yapılan reformlar sonucunda tersanedeki yapım faaliyetlerinde ve örgütlenmesinde değişiklikler olmuştur (Müller-Wiener, 1998: 50, 51). Bu dönemde Havz-ı Atik denilen kagir havuzun yapılması, deniz tesislerinin gelişmesinde önemli rol oynamıştır (Eyice, 1997: 268).



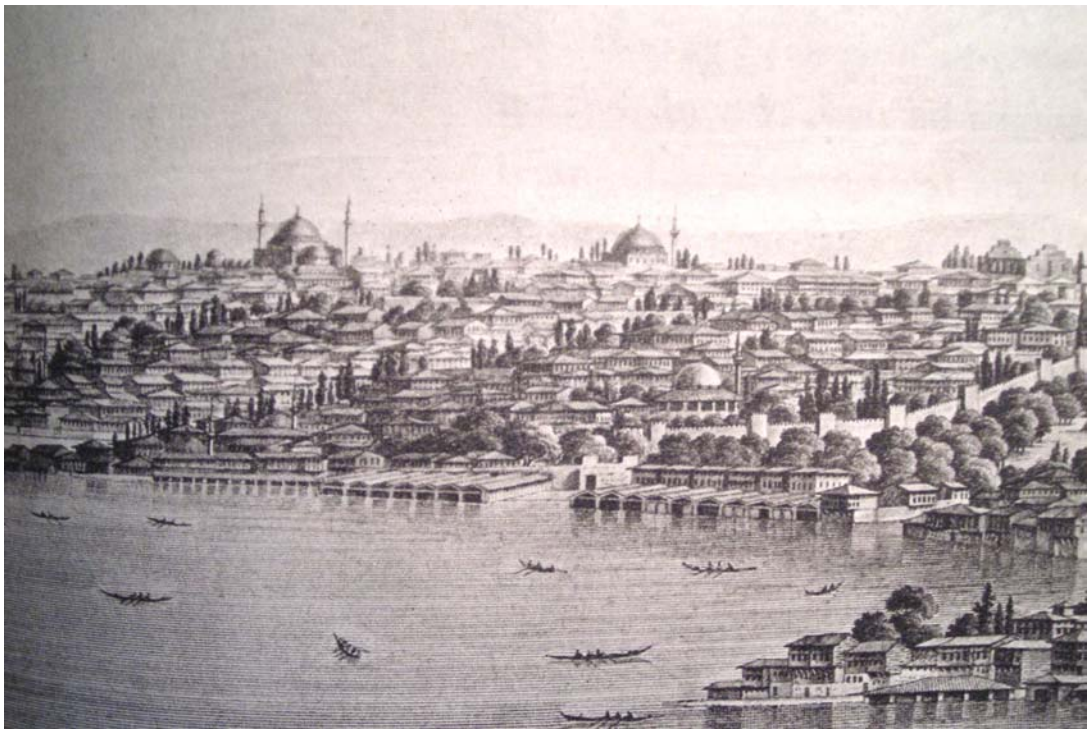

Şekil 3.41 1800 civarlarında tersane bölgesi restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998: 81).

İncicyan, tersanenin Avrupalı ustalar tarafından Avrupa'nın en ileri tersanelerinin bir benzeri olan kapalı büyük havuzun yapıldığını, bu havuzda yapılan geminin, hiç bir alet kullanılmadan havuz kapısını açarak suyu içeri akıtmak suretiyle tehlikesizce denize indirildiğini anlatmıştır. Tersanenin iki mil uzunluğunda olduğunu, donanmaya ait her türlü erzak ve levazım anbarının Kasımpaşa sahilinde bulunduğunu belirtmiştir (İncicyan, 1976: 98, 99).

Kasımpaşa Tersanesi'ni çevreleyen ve tersanenin genişlemesini önleyen duvar III. Selim devrinde, 1802 yılında yıkılmış ve tersane Aynalıkavak Sarayı arazisine doğru genişletilmiştir. Böylece tersaneye batı tarafından bitişik olan Aynalıkavak Sarayı binalarının büyük bir bölümü yıkılarak tersane alanına dahil edilmiştir.

Tersanenin, liman ile yakın ilişkisi devam etmekteydi. Tersane için kereste, yelken bezi, kürek, demir aksam, kurşun, kalay gibi bir çok malzeme çeşitli illerden ve ülkelerden ithal edilmekteydi. Ayrıca bir çok küçük işletme ve zanaatkar için iş imkanı yaratılmaktaydı. (Müller-Wiener, 1998: 51).

Haliç kıyılarında, tersane alanı dışında da gemi inşaatı ve tamiri için küçük boyutta tersane ve atölyelerin bulunduğu bilinmektedir. Melling'in gravürlerinde, Ayvansaray (Şekil 3.42) ve Sütlüce sahillerinde (Şekil 3.43) yan yana sıralanmış küçük tersane gözleri görülmektedir.



Şekil 3.42 Melling'in gravüründe, Ayvansaray kıyılarında tersane gözleri (Melling, 1969, no:14)



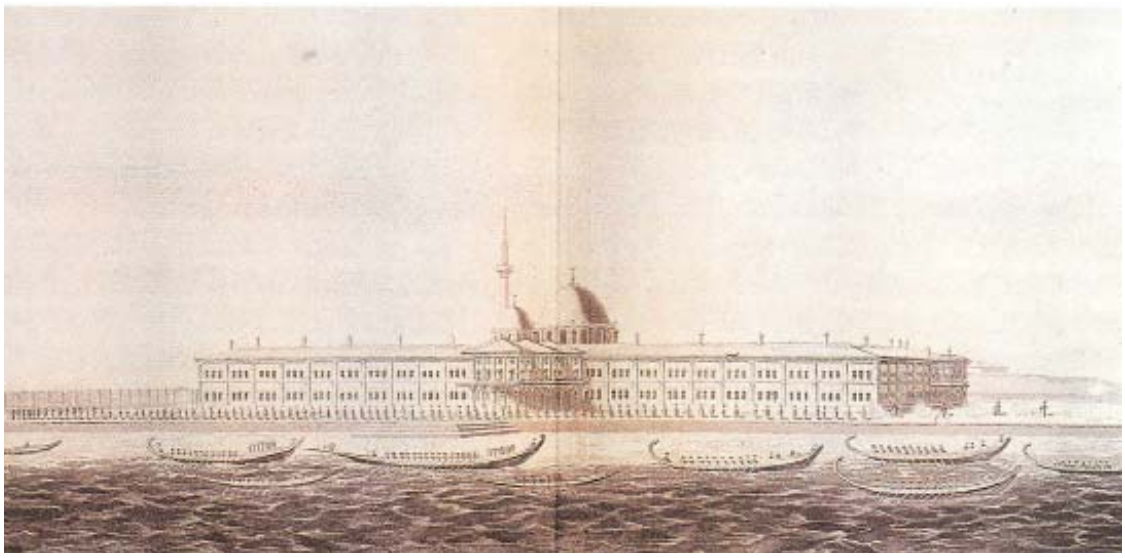
Şekil 3.43 Melling'in gravüründe, Sütlüce kıyılarında tersane gözleri ile arka tarafta Humbaracılar Kışlası (Melling, 1969, no:14).

Hasköy sahilinde, tersane için çıpa dökümhanesi* olarak kullanılan Lengerhane binası yapılmıştır. Hovhannesyan, Piri Paşa Mahallesi kıyısında gemiler için demir imalatının yapıldığını belirtmektedir: "...Bu sahilde, küçük tophane ile gemi demiri yapılan beylik karhanesi yer alır. Buradan sonra gelen yerin asıl adı Hasköy'dür..." (Hovhannesyan, 1997: 36). Müller-Wiener, Fransız-Macar asıllı Baronde Tott (1733-1793)'un teşvikiyle 1773 yılında Hasköy'de yeni bir top dökümhanesinin kurulduğunu belirtmiştir (Müller-Wiener, 1992: 67).

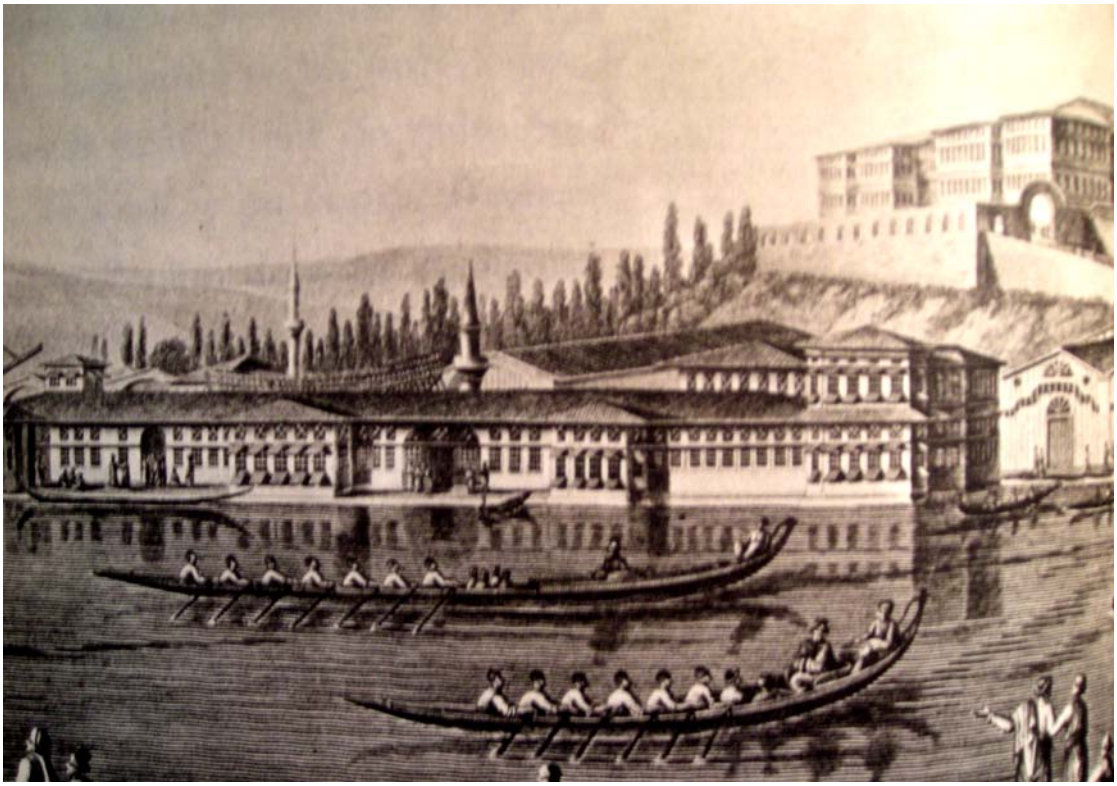
III, Selim'in gerçekleştirdiği reformlar çerçevesinde, tersane bölgesi civarında donanmanın ihtiyaçları doğrultusunda modern kışla yapıları yapılmıştır. Bunların ilki, 1782 yılında Kasımpaşa'da Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa'nın sahile yakın bir konumda, Kaptan Paşa Divanhanesinin yanında inşa ettirdiği, 1784'te yapımı tamamlanan Kalyoncular Kışlası'dır (Hovhannesyan, 1997: 37). Kalyon tipi yelkenli gemilerde görev yapan kalyoncu askerleri, deniz seferleri dışındaki zamanlarda görev yapmayan ve çoğunlukla Galata'da bulunan bekar odalarında yaşayan donanma mensuplarıydı. Donanma için devamlı bir deniz

* Çıpalar, 18. yüzyıla kadar çoğunlukla Bulgaristan'daki Samakov'daki demir dökümhanelerinden getirilmekte, çok büyük çıpalar ise İngiltere'den ithal edilmekteydi (Uzunçarşılı, 1998: 453).

kuvveti oluşturmak, daha yeni ve daha iyi eğitilmiş mürettebat oluşturmak ve askerleri disiplin altında tutmak amacıyla, kalyoncuların barınacağı bu kışla yapılmıştır. Kışlalardan diğeri, Halıcıoğlu'nda 1792 yılında, savaşta humbara denilen küçük el toplarını kullanan humbaracı askerlerinin barınması ve eğitimi için yapılan Humbaracılar Kışlası'dır (Şekil 3.44).



Şekil 3.44 Humbaracılar Kışlası gravürü (Cezar, 1995: 32)



Şekil 3.45 Melling'in gravüründe Kasımpaşa tersane bölgesi ile Kalyoncular Kışlası (Melling, 1969, no: 18).

III. Selim zamanında, ilk önce Eyüp Bahariye Köşkü'nde açılmış olan Mühendishane-i Sultani okulu, Humbaracılar Kışlası'na nakledilmiş ve burada 1795 yılında Mühendishane-i Berrî-i Hümâyun isimli okul açılmıştır. Bu okul, Osmanlı'ya Avrupa bilgi ve tekniğinin eğitim yoluyla girmesini sağlayan ilk kurumlardan biri olmuştur (Cezar, 1995: 376). Bu okul için Avrupa'dan mühendisler getirtilmiş ve gemi inşaatında bilimsel teknikler uygulanmıştır.

Kasımpaşa'da 1805 yılında Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak yapılmıştır. 1822-26 yıllarında tersaneye, ikinci bir kuruhavuz kurulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşen batılı devletler arasındaki zayıf konumu askeri, teknolojik ve sanayi reformların önem kazanmasına sebep olmuştur. II. Mahmud (1808-1839) devrinin son yıllarına doğru, İngiltere'den ithal edilen makinalarla tersanede ilk modern işletme binaları gerçekleştirilmiştir. 1834 yılında buhar makinasıyla çalışan bir bakır haddehanesi kurulmuş, ardından sarayı alanına demirhane ve bıçkıhane yapılmıştır. 1837 yılında tersanede ilk buharlı gemi imal edilmiş ve suya indirilmiştir (Müller-Wiener, 1992: 64).



Şekil 3.46 Melling'in gravüründe Kasımpaşa tersane bölgesi (Melling, 1969, no:18)

Azapkapı'dan Haliç'in yukarı taraflarına doğru genişleyen denizcilik tesisleri, modern sanayinin Haliç'te kurulmasından önce, Haliç'teki tek sanayi bölgesi olarak belirlenmiştir. Bu dönemde Haliç'in yukarı kesimleri saray çevresinin ve zenginlerin sayfiye bölgesi olsa da,

yüzyılın sonlarında kuzey yakada büyük kışla yapılarının belirmesi, tersane tesislerinin Aynalıkavak Kasrı arazisine ve Kasımpaşa kıyılarından yukarı doğru taşması, sanayinin buradaki sayfiye işlevinin önüne geçmeye başladığını göstermektedir.

## 3.5 Sayfiye Alanları

### 3.5.1 Bizans Dönemi

Bizans döneminde sur dışında ve Sykai dışında manastırlar, imparatorların av köşkleri, sayfiye sarayları, köy evleri gibi yapılar bulunmaktaydı. İmparatorlar ve soylular, kent dışında saray ve villalar yaptırmış, yaz aylarında dinlenmek için buralara gelmişlerdir. Bazen manastırlar ya da balıkçı köyleri yakınında olan bu yapılar, sonraki küçük yerleşmelerin çekirdeğini oluşturmuşlardır (Kuban, 2000: 109).

7. ve 8. yüzyıllarda Araplar, Avarlar ve Bulgarlar sık sık Konstantinopolis çevresine saldırıp buraları talan etmişlerdir. Bu sebeple kent dışı yerleşmeler bir dönem kullanılamaz hale gelmişlerdir. Fakat Makedonyalılar'ın yönetime geçmesinden sonra kentin yeniden güç kazanmasıyla eski sayfiye alanları tekrar canlanmıştır (Kuban, 2000: 152-153).

Bu dönemde ismi Cidarus olan Alibeyköy'de manastır ya da çiftlik evi olduğu düşünülen yapı grubu bulunmaktaydı. Barbyzes ve Cidarus (Alibeyköy) derelerinin üstünde ahşap küçük köprüler bulunmaktaydı.

Bizans dönemindeki ismi Galatiani olan Sütlüce'de ve o zamanki simi Pikridion olan Hasköy'de imparatorların yazlık sarayları, av köşkleri, kilise ve manastırlar bulunmaktaydı. Sykai yerleşmesinin arkasında bulunan Pera bölgesi de dinlenme ve gezinti alanı olarak işlev görmekteydi.

### 3.5.2 Osmanlı Dönemi

#### 3.5.2.1 Klasik Dönem Öncesi

Osmanlı ilk döneminde Haliç'in yukarı ucu olan Alibeyköy-Kağıthane bölgesinde mahalleler henüz oluşmamıştı. Buralarda Bizans'tan kalma bazı kalıntılar ve geniş çayırlık alanlar mevcuttu. Kağıthane, Fatih Sultan Mehmet zamanında Osmanlı'nın, daha çok saray çevresinin ilk mesire yerlerinden biri olmuştur. II. Bayezid döneminde Kağıthane'de saraya ait ahırların, askeri kışlaların, bir baruthanenin ve bir sayfiye köşkünün bulunduğu ileri sürülmektedir.

### 3.5.2.2 Klasik Dönem

Eyüp'ten sonra gelen Haliç kıyıları bu dönemde mesire yeri olarak önem kazanmaya başlamıştır. Şah Sultan Tekke-Camisi'nin yapıldığı Eyüp'ün Bahariye kıyıları, bu mesire yerlerinden biridir.

Evliya Çelebi, Eyüpsultan Mesiresi'nin Kağıthane yolu üzerinde Haliç'e bakan yüksek bir tepe üzerinde, yüksek ağaçlı bir mesire olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Eyüp çevresindeki mesirelerden Ağa Sekisi Mesiresi'nin Haliç'e bakan yüksek bir yeşillikte olduğunu; Ceres Meydanı Mesiresi'nin Eyüp'ün bitiminde Kağıthane yolu üzerinde güzel manzaralı bir yer olduğunu; Kalamış Mesiresi'nin ve Deniz Hamamı Mesiresi'nin Bahariye adalarında bulunduğunu; Can Kuyusu Mesiresi'nin Eyüp'ün kuzeyinde mezarlık içinde olduğunu; İdrisköşkü Mesiresi'nin harab olan Şeyh İdris Tekkesi'nin çevresinde bulunan, yaşil sofaları, namaz seddi, tatlı çeşmesi, büyük havuzu ve büyük ağaçları olan bir mesire olduğunu; Kırkserviler Mesiresi'nin havadar, yüksek, ağaçlık bir gezilecek yer olduğunu; Ağakarlığı Mesiresi'nin yeşillik içinde bir yer olduğunu; Bülbüldrersi Mesiresi'nde binlece bülbülün sesini duyulduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004: 360-362).

Evliya Çelebi, Alibeyköy Mesiresinin de geniş yeşillik bir dere içinde 40 evli, bir camili, 70-80 büyük çınar ağaçları olan bir mesire olduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004: 441).

Kanuni'nin avlanmak ve dinlenmek için sık sık Kağıthane'ye gittiği bilinmektedir. Kağıthane ilk kez Kanuni döneminde hasbahçeler arasına girmiştir. Şehzadelerin sünnet düğünlerinin bir bölümünün bu mesirede yapıldığı bilinmektedir. Kağıthane Deresi Vadisi kuyumcuların, saraçların, esnafın da eğlenmek ve dinlenmek için toplandıkları, çadırların kurulduğu yer olmuştur. Kömürciyan, burada bir dönem halkın gelip gezmesinin yasaklandığını, padişahın ise Vidos ve Litros köyü yakınında büyük bir bahçesi olduğunu ve buraya haremiyle beraber geldiğini belirtmektedir (Kömürciyan, 1988: 31). 17. yüzyıldan itibaren halkın da gözde mesire yeri olmuştur. Evliya Çelebi, buradaki hasbahçelerin ve mesirelerin isimlerini vermektedir. Kağıthane'de Mirgûne Bahçesi'nin IV. Murat Han'ın yaptırdığı bir hasbahçe olduğunu, Lâlezâr Mesiresi'nin Kağıthane lalesi adında rengarenk laleleriyle meşhur olduğunu belirtmektedir. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre, burada "...Mîrâhûr Köşkü Mesiresi denen, Kağıthane Nehri kenarında bir çimenlik yerde ahşap bir köşk bulunmaktaydı. Bu köşkte padişahlara ziyafet verilirdi..." "...Halkın ve ileri gelenlerin tekkesi olan Kağıthane Mesiresi, dünya görmüş Arap, Acem, Hind, Yemen ve Habeş seyyahları içinde meşhur bir mesiredir. Kağıthene çiçeği ve Kağıthane lalesiyle süslenmiş bir yeşillik, gölge veren ağaçlarla bezenmiş bir mesiredir...". Evliya Çelebi, Kağıthane çayırlıklarında kuyumcuların

belli zamanlarda toplandıkları Kuyumcular Mesiresinin, Kağıthane Kasabası Mesiresinin, Çaybaşı Mesiresinin, Emirgûne Bahçesi Mesiresinin varlığından bahsetmektedir. Kağıthane Kasabası Mesiresi'nde 200 kadar "cennet bahçeli" Müslüman evlerinin, Daye Hatun'a ait bir caminin, bir hamamın, 20 tane dükkanın ve bir kağıthanenin bulunduğunu belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2004, 2: 441- 443).

Kağıthane Deresi kıyılarındaki çayırlar, ağaçlık alanlar İstanbullular'ın gözde bir mesire yeri olmuştur. Vadinin ağzında yer alan Kağıthane Köyü'nde evler ve bahçeler bulunmaktaydı. Evliya Çelebi'ye göre bu köyün halkı tamamen Müslüman'dır. Evliya Çelebi, burada mutfağı, kileri, 20 dükkanı, fırını, kahvehanesi, su kuyusu ve camisi olan Kağıthane Tekkesi'nden bahsetmektedir (Evliya Çelebi, 2004: 442). Kömürciyan, köyün çevresinde kurulmuş çiftliklerin ve mandıraların sarayın süt ve yoğurt ihtiyacını kısmen karşıladığını belirtmektedir (Kömürciyan, 1988: 31).

Sütlüce de 16. yüzyıldan itibaren mesire yeri olarak ünlenmiştir. Sütlüce sahillerinde yalılar, bahçeler, köyler bulunmaktaydı. Evliya Çelebi buranın otunun ve havasının güzel olduğunu, "irem bağlı" köşklerin, havadar evlerin bulunduğunu belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 371). Sütlüce'deki Abdüsselam Mescidi'nden Tekke-i Abdüsselam Bahçesi olarak bahsetmekte, çevresinin de mesire yeri olduğunu belirtmektedir.

Sütlüce'den kara yolu ile Hasköy ve Kasımpaşa'ya, deniz yolu ile pereme denilen zarif kayıklar vasıtasıyla Eyüp'e geçilmekteydi. Evliya Çelebi'nin belirttiğine göre Sütlüce İskelesi'nin kuzeybatı tarafı çimenlik bir mesire yeriydi. Bu civarda Defterdarzade İbrahim Paşa'nın bahçesi vardı. Sultan IV. Mehmet (1648-1687)'in havasını, suyunu hoş bulduğundan hep bu bağda içip eğlendiğini, peremelerle Kağıthane'ye gidenleri seyredip armağanlar dağıttığını, bu bahçenin padişahlara mahsus bahçe haline geldiğini belirtmiştir. Bu bahçeye deniz kıyısında Karaağaç Yalısı yapılmıştı (Evliya Çelebi, 2004, 1: 371). Sarraf Sarkis Hovhannesyan'ın belirttiğine göre bahçesinde, "karaağaç" denilen bodur ağaçları olduğu için, bu yalıya İbrahim Paşa Sarayı'na Karaağaç Sahilsarayı (1672) denmiştir.

Evliya Çelebi, 17. yüzyılda Karaağaç Yalısı'nın bitişiğinde çam fıstığı ağaçlarıyla süslenmiş Ebussuud Bahçesinin, bu bahçeden sonra pek çok avlular ile süslenmiş Bezirganbaşı Bağı Yalısının, sonra çeşitli meyve ve çiçekleri olan İbrahim Hanzadeler Yalısı ve bağının, yanında bahçesiz Derviş Şamizade Yalısı ile Kemal Efendi Yalısı'nın bulunduğunu belirtmektedir. Yine bu civarda fıstık ve servi ağaçları olan Eski Yusuf Bahçesi'nin ve Murad Molla Sahilhanesi'nin bulunduğunu kaydetmektedir. Bu yüzyılda yapılan tekkelerden Hasanabad

(Niznam-abad) Tekkesi, mesire ve eğlence amaçlı yapılmış bir tekkeydi (Evliya Çelebi, 2004, 1: 372).

Evliya Çelebi, Kara Piri Paşa Kasabası'nın da bağlı, bahçeli mamur evleri, mesireleri ve bahçeleri olduğunu, şifalı bir ayazmasının bulunduğunu belirtmiştir (Evliya Çelebi, 2004, 1: 374).

Kasımpaşa'da Tersane-i Amire'nin yapımından sonra Hasköy ile Tersane arasında kalan bazı araziler tersane bahçesi olarak kullanılmıştır. Vak'anüvis Naima Efendi'ye göre I. Ahmet (saltanatı 1603-1617), Tersane bahçesinde bir kasır yapılmasını emretmiştir (Eldem, 1964, 1:250). Bu kasır, sonra bir çok kez tamirat görmüş, ek binalarla büyümüş ve Aynalıkavak Kasrı olarak da adlandırılmıştır[**]. Evliya Çelebi, Tersane Bahçesi'ni öncelikle Fatih'in "nice avlular, hamamlar, köşkler, çeşitli odalar ve sofalar, havuz ve şadırvanlarla mamur hale getirttiğini", belirtmiştir. Bu bahçeye 12 bin servi ağacı ve çeşit çeşit ağaçlar dikilerek "cennet bahçelerinden bir bahçe" olduğunu ifade etmiştir. Evliya Çelebi'ye göre, İbrahim Han (saltanatı 1640-1648), deniz kıyısında bir "irem köşk" yaptırmıştır. Burada padişahlara mahsus kayıkhaneler bulunmaktadır (Evliya Çelebi, 1: 375-376). Evliya Çelebi'nin ifadesinden, I. Ahmet zamanında yapılan saraya I. İbrahim'in yeni kısımlar ve sahilde bir köşk ilave ettirdiği anlaşılmaktadır.

#### 3.5.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

18. yüzyılda Lale Devri'nin getirdiği yeni yaşam biçimi sayfiye ve mesire yerlerine olan ilgiyi arttırmış, deniz kıyılarında sahilsarayların, yalıların, köşklerin, bahçelerin yoğun bir şekilde yapılmasına neden olmuştur. Bu yapım faaliyetinden en çok etkilenen bölgeler sur dışı Haliç kıyıları olmuştur. Hatta sur içinde ticaret-liman bölgesi dışında kalan Cibali, Fener, Balat sahillerinde de zengin kesimin yalıları, konakları yer almaktadır. Hovhannesyan'ın belirttiğine göre, Ayakapı ile Petrikapısı arasında bulunan Yenikapı, Türk ulemasının, sandalla deniz gezintisi yapmak istedikleri zaman Yavuzselim ve Fatih'ten sahile doğru inerek geldikleri yerdir. Fener'de soylu Rumlar, eski ve yeni voyvodalar Yahudi mahallesinin bitişiğinde yaşamakta, ama onlardan farklı olarak büyük bir zenginlik ve görkem içinde hayatlarını sürdürmektedirler (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 19.). Hovhannesyan'ın belirttiğine göre, Balat

---

[**] Köşk, bu ismini, sahip olduğu aynalara itafen almıştır. 1654 yılında köşkü gören Sieur du Loir'in anlatımına göre, "Haliç sahilinde inşa edilmiş bu Hünkar Köşkü, o kadar çok yerinde delinmiştir ki, duvarları sadece aynalardan yapılmış intibaını verirler...Bu sebepten dolayı Ayna Saray ismiyle yad edilir...Çevresi fazla büyük değildir ve bağçesinde yamaç eteklerine dikilmiş fıstık ve selviden başka ağaç yoktur" (Eldem, 1964, 1:253).

Kapısı'nın dışındaki sahilde, Ayvansaray'a kadar zengin Yahudiler'in evleri bulunmaktaydı. (Hovhannesyan, 1996: 24).

Zengin kesime ait bu tür yapılaşmanın artması Haliç kıyılarında zarif binaların yoğunlaşmasıyla sonuçlanmış, Haliç silueti, tarihinin en canlı, en gözde ve güzel görünümüne bürünmüştür.

1815 yılına ait Bostancıbaşı sicillerinde, Sarayburnu'ndaki Yalı Köşkü ile Eyüp'teki Bahariye Kasrı arasındaki sahilde 185 adet hane, 35 adet yalı, 6 adet padişaha veya saray mensuplarına ait saray ya da kasır kaydedilmiştir. Bunlardan 43 hane Müslümanlara, 41 hane Yahudilere, 101 hane de "zimmi"* lere aittir. Yalılardaki dağılım ise 33 Müslüman yalısı ve 2 adet zimmilere ait yalı şeklindedir, yahudilere ait yalı kaydedilmemiştir (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 7). 1815 tarihli defteri hazırlatan Bostancıbaşı Abdullah Ağa'nın "yalı" sözcüğünü yalnız Müslümanlara layık gördüğü için, gayrimüslimlerin yalılarının çok az sayıda olduğu görülmektedir. Fakat bu durum yanıltıcıdır ve bu dönemde gayrimüslimler de Müslüman Osmanlılar kadar varlıklıdırlar (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 4).

Eyüp kıyılarında özellikle saray çevresinin yalıları yer almaya başlamıştır. Bu yalılar, sahil boyunca Ayvansaray'dan Bahariye'ye dek uzanmıştır. Eyüp kıyılarının sultanların sayfiye yeri olmasında özellikle hanedanın kadın üyeleri öncülük etmiştir*. Bu sultanlar Haliç'te genellikle saraya ait düğün, doğum, ölüm gibi törenler zamanında Eyüp'teki saraylarına gelip, geçici olarak kalmaktaydılar. Bunun dışında Boğaziçi'ndeki sahilsaraylarına gidiyorlardı. Eyüp'teki sahilsaraylar, Boğaziçi'ndekilere göre daha mütevazi, az süslü, klasik Osmanlı evi tarzında yapılardı. Hanım sultanların bu yalıları sık sık el değiştirmiş, bir sultandan diğerine geçerken bazen yeniden yapılmıştır (Artan, 1993: 107-112).

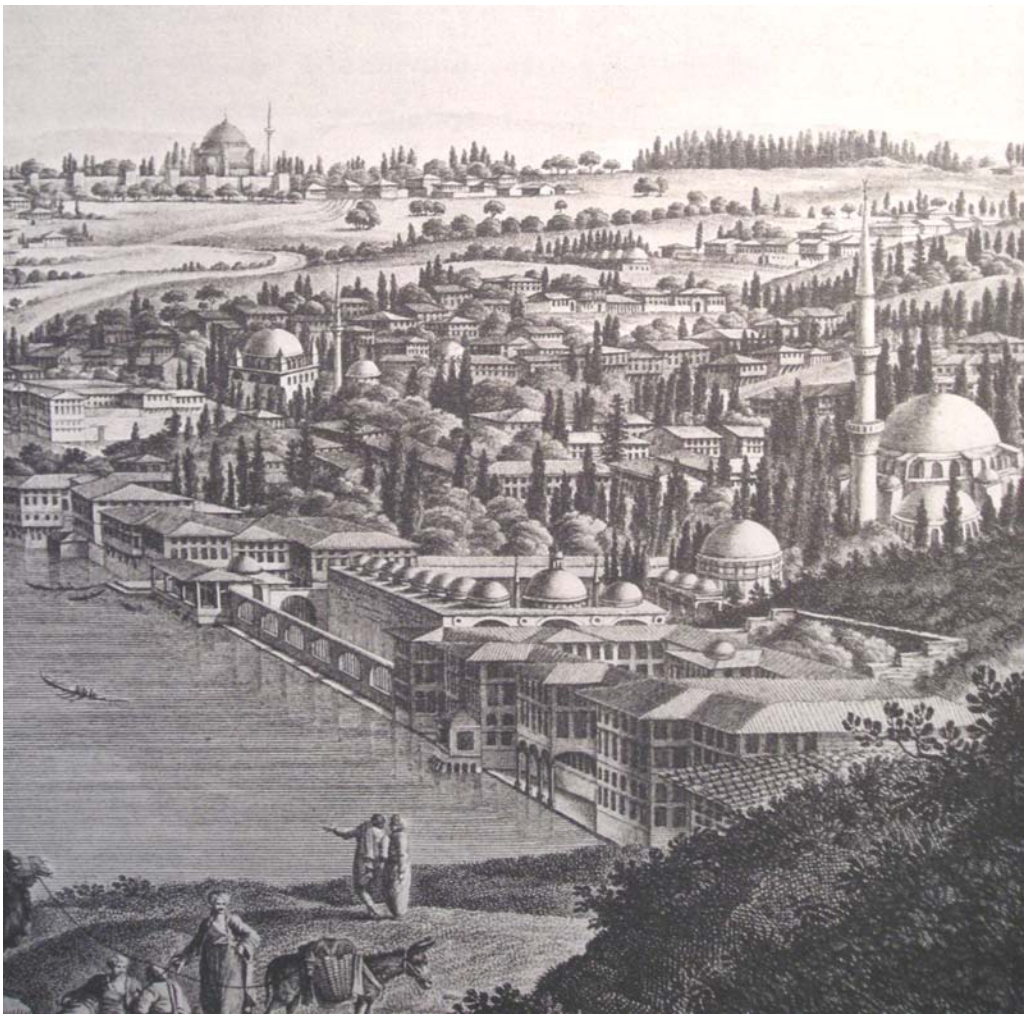
Ayvansaray Surları'nın yakınındaki yalılardan, Sultan IV. Mehmet'in kızı Hatice Sultan'ın (ölümü: 1743) sahilsarayı bulunmaktadır. Bu saray, Abdulvedud Mescidi ile surların bittiği yer arasında bulunmaktaydı. Bu sarayın yanında, Saray Hamamı ya da Yalı Hamamı olarak bilinen yapı yer almaktaydı (Eyice, 1987: 45). I. Ahmet'in kızı Fatma Sultan'ın yalısı da Yavedud İskelesi'nin yanında bulunmaktaydı (Artan, 1993: 111).

---

* Zimmi sözcüğüyle, Osmanlı tebaasından olan, Yahudiler dışındaki Gayrimüslimler kastedilmektedir.

* 18. yüzyıldan önce valide sultanlar ve sultan kızları, Eyüp'te öncelikle hayır yapıları yaptırmışlardı. Bu sultanlar, aynı zamanda sayfiye geleneğinin başlamasına öncülük etmişler, bu kutsal mekanda zevk ve sefa ile ibadeti bir araya getirmişlerdir (Artan, 1993: 107).

Eyüp'teki sahilsarayların bir grubu Defterdar ve Zalmahmutpaşa İskeleleri, diğer grubu Bahariye sahilinde Bostan İskelesi ile Şah Sultan Tekkesi arasında Eyüp Sultan Külliyesi'ni iki taraftan kuşatacak şekilde yoğunlaşmıştı (Artan, 1993: 111).



Şekil 3.47 Melling'in aynı gravüründe 18. yüzyılda Eyüp kıyılarından detay (Melling, 1969, no:14).

Bostancıbaşı defterlerinden izlendiği kadarıyla, Zalpaşa İskelesi'nden Bostan İskelesi'ne kadar Eyüp kıyılarında çeşitli mesleklerden insanların evleri ile kahvehaneler bulunmaktadır. Bostan İskelesi'nden sonra Bahariye kıyılarında daha yüksek tabakanın, din adamlarının, sultanların yalıları gelmektedir. III. Selim'in son yıllarında hazırlanan bir Bostancıbaşı defterinde, Eyüp Bostan İskelesi ile Bahariye arasındaki binalar şu şekilde sıralanmıştır: Bostan İskelesi-Beyhan Sultan Yalısı-Hatice Sultan Yalısı-Esma Sultan Yalısı-Yalı Hamamı-

Hançerli Yalısı-Şahsultan Tekkesi (Taşlıburun Dergahı)- İbrahim Hanzade Halil Bey'in yalısı- Üçler imamının yalısı- Mütevelliye Kadın Yalısı- Sabık Eyyub Mollası Ali Efendi'nin yalısı- Matlabcı Hacı Osman Efendi'nin Yalısı-Bahariye Saray-ı Hümayunu (Koçu, 1960, 4: 1845).

Hovhannesyan, Eyüp sahilindeki yalıları doğudan batıya doğru Şah Sultan Yalısı, Salihe Sultan Yalısı, Eyyubi Ensari ve Bostan iskeleri'nden sonra Zeynep Sultan Yalısı, Valide Sultan Yalısı, Şah İsmail Sultan Yalısı olarak sıralamaktadır (Hovhannesyan, 1996: 71).

Bahariye'de ilk yapım tarihi bilinmeyen Bahariye Kasrı da bu dönem yenilenerek sultanların resmi tören, davet, eğlence işlerinde kullanılmıştır.

Eyüp sahil şeridi ile birlikte Bahariye adacıkları da piknik yapılan, çalgılı eğlencelerin düzenlendiği mesire yerleri haline gelmiştir (Şekil 3.48).

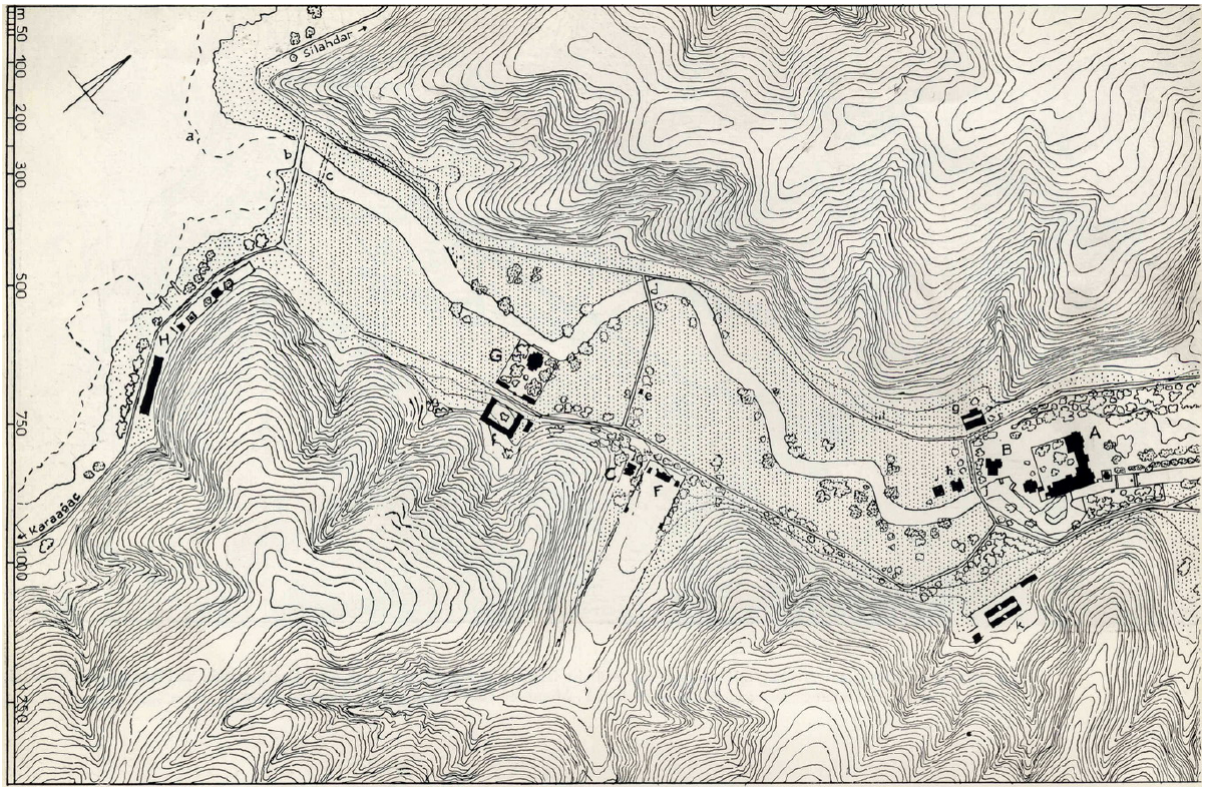


Şekil 3.48 Melling'in gravüründe Karaağaç'ta bulunan yalılar ve Bahariye Adaları (Melling, 1969, no:14).

Alibeyköy, geniş çayırların olduğu bir mesire yeriydi. Eyüp-Alibeyköy arasında, Silahtarağa Çeşmesi bulunmaktadır.

16. yüzyıldan itibaren mesire alanı olarak kullanılan Kağıthane, bu dönemde Lale Devri faaliyetlerinin odak noktası olmuş, dönemin en canlı eğlence yeri haline gelmiştir. Bu dönemde Kağıthane Mesiresi'ne bir çok ahşap köşk yapılmıştır.

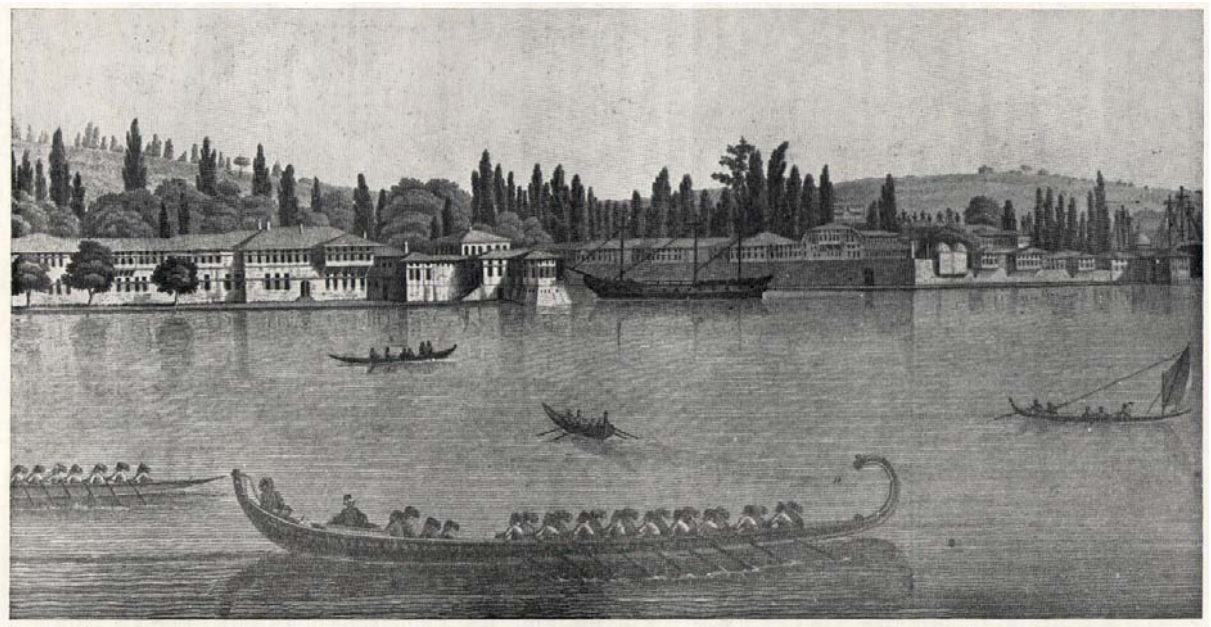
Lale Devri'nde Kağıthane Deresi'nin yatağı temizlenmiş; bu dere boyunca İstanbul'un en uzun mesiresi meydana gelmiştir. III. Ahmet döneminde bu derenin ağzından vadinin sırtları boyunca Karaağaç Bahçesi'ne kadar, köşk sayısı 170 adedi bulmuştur (Eldem, 1976: 5). Etrafında geniş bahçeleri olan bu köşklerin en ünlüleri Sadabad (1722), Şevkabad, Kasr-ı Neşat, Hüsrevabad, İmrahor Köşkü gibi yapılardır. Sadabad Sarayı bahçesinde su mimarisinin önemli bir örneği olan, "Cedvel-i sim" denilen, küçük şelalelerin olduğu bir kanal sistemi yapılmıştır. Bu kanalın çevresinde su oyunlarını seyretmek için Çadır Köşkü ve seyir kameriyeleri yapılmıştır. 1730'daki Patrona Halil isyanında önemli ölçüde hasar gören Kağıthane, yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Örneğin Sadabad Sarayı 1743'te I. Mahmut döneminde onarılmıştır.




Şekil 3.49 Kağıthane Mesiresi (Eldem, 1976: 8)

Kağıthane Mesiresi'nde bulunan yapıları gösteren çizimde (Şekil 3.49) yapıların isimleri harflerle belirtilmiştir. Buna göre; A: Çağlayan Kasrı, B:Çağlayan Camii, C: Kağıthane Kasrı, D: Koşu Köşkü, E: Kağıthane Köyü, F: Poligon Köşkü, G: İmrahor Köşkü, H: Baruthane, a: eski sahil boyu, b:Yeni Silahtar Köprüsü, c:eski Fil Köprüsü'nün yeri, d: İmrahor veya Sünnet Köprüsü, e:IV. Murat Çeşmesi, f: İmrahor Ahırları, g: mutfaklar, h: karakol, i: koğuş, j: Doğancı veya Damlı Köprü, k: Has Ahır.

Kağıthane'den sonraki Sütlüce sahilleri de yalıları, bahçeleri ile mesire alanı niteliğindeydi. Melling'in gravüründe Karaağaç-Sütlüce sahillerindeki ahşap yalılar ve tersane görülmektedir.



Şekil 3.50 Melling'in gravürüne Aynalıkavak Sarayı (Melling, 1969, no:17)

Karaağaç Sahilsarayı ve Bahçesi, III. Selim Dönemi'ne (1789-1807) kadar padişahların sık sık buraya gelmeleri sebebiyle bakımlı bir sayfiye yeriydi*.

Hasköy'de bulunan Tersane (Aynalıkavak) Sarayı (Şekil 3.50), özellikle Lale Devri'ndeki şenliklere, sünnet düğünlerine ev sahipliği yapmış ve bu dönemde oldukça önem kazanmıştır. Örneğin III. Ahmet'in şehzadeleri için 1711 yılında yapılan görkemli sünnet düğünü gösterileri, Okmeydanı ve Tersane Sarayı'nda son bulmuş, padişah Haliç'te yapılan şenlikleri kafesli köşkten seyretmiştir* (Eldem, 1964, 1:252). III. Ahmet, Harem Bahçesi'ne Hasbahçe Biniş Köşkü'nü yaptırmış ve III. Selim, 1791 yılında bu köşkü tekrar inşa ettirmiştir. III. Selim'in yaptırdığı Hasbahçe Köşkü, saraydan günümüze kadar gelebilen tek yapıdır. 1802-1803 tarihlerinde Büyük Aynalıkavak Sarayı yıkılmış ve sarayın arazisi tersaneye tahsis edilmiştir (Eldem, 1964, 1: 252-253).

---

* III. Selim'den sonra Karaağaç Sahilsarayı bakımsızlaşmış ve harabeye dönmüştür. 1826'da Asakir-i Mansure-i Muhammediye kışlalarının inşası için buradan malzeme sağlanmış ve sahilsaray yıkılmıştır

* Bu düğünün ayrıntıları, R. E. Koçu'nun hazırladığı (1939), Seyid Vehbi'nin *Surname: Üçüncü Ahmedin Oğullarının Sünnet Düğünü* isimli eserinde anlatılmıştır.

## 3.6 Kutsal Alanlar

### 3.6.1 Bizans Dönemi

Bizans surlarının dışında, bugünkü Eyüp yerleşimi içinde, Kosmidion denilen bir köy yerleşimi bulunmaktaydı. Kosmidion ismi, burada yapıldığı bilinen önemli bir manastırdan gelmektedir: Hıristiyan azizlerinden Kosmas ve Damianos, şifa verici güce sahip olduklarına inanılan iki hekimidir. Haliç'in yukarı ucunda, dik bir yamaçta bu iki azize adanmış bir sunak bulunmaktaydı (Eyice, 1997: 14). Justinianos I (527-567), bu azizlerden fayda görmüş ve bu sarayı görkemli bir manastır haline getirmiştir. Dönemin tarihçisi Prokopios'un anlatımına göre, manastırın yapılış hikayesi ve önemi şu şekilde ifade edilmiştir: "Bir zamanlar İmparator ağır bir şekilde hastalanıp cansız yatarken ve hekimler tarafından ölmüş sayılmak üzereyken bu azizler ona göründüler, onu umut edilmedik ve olağanüstü bir şekilde sağlığına kavuşturarak hayata döndürdüler. İmparator azizlere şükran duygularını sunmak amacıyla, böyle güçlü azizlere adanmak için uyumsuz ve değersiz olan eski yapıyı bütünüyle değiştirdi, onu yeniden biçimlendirdi ve böylece bir ölümlünün verebileceği karşılığı verdi; tapınağı güzelleştirdi, büyülttü ve parlak bir ışıkla doldurup eskiden olmayan bir çok şeyle donattı. Tıp sanatına üstün gelen hastalığı olan kişiler, insani yardımın çaresizliği içinde kendilerine kalan son umuda sığınırlar; bu kişiler düz kayıklarla koyu katederek bu tapınağa getirilirler. Liman içine girdiklerinde, bir akropolis üstündeymiş gibi gözüken tapınağı görürler; tapınak, minnettar imparatorun ulugönüllülüğüyle övünür ve hastalara umut dağıtır" (Prokopios, 1994: 33, 34).

Bizans'ın en güçlü imparatorunun şükran duygularının bir göstergesi olan bu manastıra kutsal bir önem atfedilmiş ve bu çevre, manastırın ismiye anılmıştır. Manastırda, dünya işleriyle ilişkilerini kesmiş olan saray kadınları ikamet etmekte, gece gündüz incil ve ilahiler okuyarak vakitlerini ibadetle geçirmekteydiler (Soko, 1959: 7)

Manastırın küçük kilisesinin başpapazının önemli bir görevi ve ayrıcalığı bulunmaktaydı. Savaşa gidecek olan imparatorlar ve kumandanlar, bu kiliseye gelmekte, başpapaz tarafından yapılan özel bir tören ve ayin ile silah kuşatılırlardı. Bu adet, İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethine kadar sürmüştür (Soko, 1959: 7).

Bu manastırın yanında yarışların, siyasi gösterilerin yapıldığı divanhane ve hipodrom da yapılmıştır. Manastırın yakınlarında, Kosmidion ile Blakharnae (Ayvansaray) Sarayı arasında ahşaptan bir sirk (canbazhane) yapılmış, ahşap olduğu için "Xylocerkos" ismiyle anılmıştır (Arseven, 1989: 67). Buranın daha sonra Aziz Mamas Hipodromu ismini almış olması

muhtemeldir (Gyllius, 1997: 185)

Bizans imparatorlarından Leon, bugünkü Bostan İskelesi civarına Aya Mama (Aziz Mamas) ismiyle anılan, fazla büyük olmayan ama zarif ve süslü bir av köşkü inşa ettirmiştir. Aya Mama Sarayı ile Manastır, Bulgar akınları sırasında tahrip olmuştur (Soko, 1959: 7).

### 3.6.2 Osmanlı Dönemi

#### 3.6.2.1 Klasik Dönem Öncesi

Bizans zamanında özel bir önemi olan, fakat imparatorluğun son dönemlerinde saldırılar sonucu yıkılan Kosmidion bölgesi, Osmanlı döneminde de kutsal bölge niteliğini, daha da arttırarak sürdürmüştür. İstanbul'un fethi sırasında Akşemsettin tarafından burada Hazreti Halid bin Zeyd Ebu Eyyub El-Ensari'nin mezarının bulunduğunun öğrenilmesiyle, bu bölge önem kazanmıştır. Eyyub El-Ensari, Emevilerin Konstantinopolis'i kuşatmaları sırasında şehit olmuş ve vasiyeti üzerine İslam ordularının ilerleyebildiği en uç noktaya gömülmüştür. II. Mehmet, fethin hemen sonrasında 1454-55 yıllarında buraya Eyüp Sultan Türbesi'ni yaptırmıştır. Bu türbe, fetihten sonra II. Mehmet'in yaptırdığı ilk yapı olmasıyla da önem kazanmaktadır (Haskan, 1993: 180). Eyüp Sultan Külliyesi'nin de yapılmasıyla beraber, Eyüp dini bir merkez niteliğinde büyümeye başlamıştır.

Osmanlı döneminde, Bizans döneminde oldupu gibi, Eyüp Sultan Külliyesi'nde kılıç kuşanma törenleri yapılmaya başlanmıştır. İlk olarak II. Beyazıd, Eyyub El-Ensari'nin türbesinde kılıç kuşanmış ve bu merasim, bir gelenek halini almıştır (Soko, 1959: 47).

Kılıç kuşanma merasimi için Eyüp'e gelen padişah, merasimden sonra Edirnekapı'dan şehre girmektedir. Bu sırada Fatih Camiine kadar bütün caddelere kerevetler kurulmaktadır. Padişah, Fatih'in türbesine giderek namaz kıldıktan sonra halkın arasından geçerek saraya dönmektedir (Soko, 1959: 48).

Fatih, Eyyub El-Ensari'nin ruhaniyetinden, ölümden sonra da yararlanmak isteyenler için o civarda beşyüz kadar lahitlik bir mezar yaptırmıştır. Padişah ve saray çevresi, devlet adamları, din adamları, sanatkarlar gibi bir çok kimsenin burada gömülmeyi tercih etmesinden dolayı Eyüp bundan sonra türbeler ve mezarlar semti olarak gelişmiştir.

Fatih, Külliye dahilinde, fakirlere yiyecek tahsis edilmesi için imaret yaptırmıştır. Eyüp'te yaptırdığı bir kaç tekke ile tarikat müridlerini ve dervişleri de bu bölgeye çekmiştir. Burada dini bir cemaat oluşmaya başlamıştır. Bu cemaati idare eden, mahallenin ağırbaşlı ve

yaşlılarından oluşan bir heyet oluşturulmuştur. Bu heyet, kimsesiz hastaları ziyaret etmekte, onlara hediyeler vermekte, fakirlere yardım etmekte, aynı zamanda kasabanın inzibat ve hukuk işlerini de görmekte, bir çok olayın mahkemeye götürülmemesini sağlamaktaydı (Soko, 1959: 56, 57). Böylece kutsal sayılan bu semte bu şekilde bir imtiyaz verilmiştir.

#### 3.6.2.2 Klasik Dönem

Eyüp'ün II. Mehmet devrinde başlayan dini ziyaretgah özelliği Klasik Dönem'de de yoğun olarak devam etmiştir. Eyüp'ün kutsal öneminden dolayı padişahların tahta oturma (cülus), bağlılık yemini (biat), kılıç kuşanma törenleri, saraya ait sünnet, doğum ve zafer kutlamaları burada yapılmıştır.

Eyüp'ün kutsallığı dünya çapında önem kazanmış, burası tüm İslam dünyasının Mekke, Medine ve Kudüs'ten sonra en önemli dördüncü ziyaretgahı haline gelmiştir. Yavuz Sultan Selim'in Hz. Muhammed'e ait kutsal emanetleri ve halifelik işaretlerini Eyüp'e getirtmesinin de bu kutsallıkta önemli etkisi olmuştur. Böylece Eyüp'ün kutsal ziyaretgah kimliği, siyasi bir misyon da kazanmıştır (Yenen, 2000: 83, 94)

Kılıç Kuşanma Törenleri için padişah Topkapı Sarayı'nda Harem-i Humayun'dan çıkıp ata binerek deniz kenarındaki Sinan Köşkü'ne gelir, buradan saltanat kayığına binip Eyüp'teki Bostan İskelesi'ne gider ve türbeye kadar yaya giderdi. Saray erkanı ve devletin ileri gelenleri önceden kara yoluyla Eyüp Sultan'a gider ve padişahı beklerlerdi. Eyüp Sultan Türbesi'nde padişah, Halife Osman'a ait kılıcı devrin önde gelen tarikat şeyhi yardımıyla törenle kuşanır, törenden sonra padişah kara yoluyla at üzerinde görkemli bir alayla kalabalık arasından geçerek Edirnekapısı'ndan şehre girer, Fatih, Beyazıt ve Divanyolu güzergahında Yavuz Sultan Selim'in, Fatih'in, Kanuni'nin, Şehzade Mehmet ve Cihangir'in, Sultan II. Beyazıd'ın türbelerini ziyaret ederek saraya dönerdi.

Eyüp'te bu dönem yapılan Şah Sultan Tekkesi, Baba Haydar Tekkesi, Cafer Paşa Tekkesi, Karyağdı Tekkesi, Şeyh Murat Efendi Tekkesi, en önemli tarikat yapılarındandır.

Bir çok dini yapının inşa edildiği Eyüp'te çok sayıda din adamı da ikamet etmekte veya burada kendilerine konut yaptırmaktaydılar. Özellikle Cuma günleri Eyüp, Müslüman kalabalıkla dolmaktaydı. Mantran'ın belirttiği üzere, "buraya gelen müslümanlar ticaret, kazanç, kar hırsı ve yönetim kavgalarının dışarıda bırakıldığı bu kentte, kafirlerle ilişkiden uzak bir şekilde, kendilerini gerçekten evlerinde hissetmektedirler. Eyüp, büyük kentin soysuz ve yozlaşmış dünyasının yanında sığınılacak bir liman gibidir" (Mantran, 1990: 65, 66).

#### 3.6.2.3 Batılılaşma Dönemi /Tanzimat Fermanı'na kadar

Eyüp, kutsal bir Müslüman ziyaretgah ve mezarlıklar semti olma özelliğini 18. yüzyılda da devam ettirmiştir. Burada yapılan çok sayıda tekke, müslüman halkın sosyal ve manevi hayatına katkıda bulunmuştur. Fakat bu dönem, saray çevresinin bu kutsal havadan yararlanmak, aynı zamanda dinlenmek, gezip eğlenmek için sahilsaraylar yaptırmasıyla farklı bir önem kazanmıştır. Bu sarayların sahibi olan kadın sultanlar, Eyüp'te yapılan önemli törenlere bir nevi ev sahipliği yaparak devlet işlerindeki etkinliklerini göstermeye çalışmışlardır. Eyüp'e daha çok bu törenlerde kısa süreli olarak ve yaşlılıklarında Eyüp'ün kutsal havasından faydalanmak üzere gelmekteydiler.

Ziya Şakir Soko'nun anlatımına göre, "III. Ahmet dönemindeki zevk ve sefahat Eyüp halkını etkilememiş, o civardaki bütün saraylarda sabahlara kadar devam eden zevk ve neşe alemlerine katılmamışlar, hatta kasabalarına içki girmesine bile müsaade etmemişlerdir" (Soko, 1959: 59).

### 3.7 Bölüm Sonu Değerlendirmesi

Haliç'in yerleşime uygunluğunun, ticari açıdan avantajlı koşullarının ilkçağlardan itibaren farkedilmesiyle beraber, çevresinde yerleşimler oluşmuş ve bu yerleşimler hızla gelişmiştir. Bu elverişli koşullar, Byzantion'dan itibaren öncelikle liman ve ticaret işlevinin burada yerleşmesine, giderek bu işlev etrafındaki konut bölgelerinin ve diğer fonksiyonların gelişmesine imkan vermiştir. Haliç'in sakin, korunaklı ve yeterince derin bir iç deniz, besin kaynağı oluşu, ulaşımı kolaylaştırması, geleneksel şehirler için oldukça uygun koşullardı. Byzantion'un, sonra Konstantinopolis'in ve İstanbul'un kurulup gelişmesiyle beraber zamanla Haliç çevresinde yönetim, liman, ticaret-üretim (imalathane), konut, sayfiye, kutsal alan-mezarlık ve sanayi işlevleri yer almıştır. Sosyal ve siyasal gelişmelerden, bazen yapım faaliyetlerinden dolayı bu işlevlerden bazıları zaman zaman yer değiştirmiş, bazılarının Haliç kıyısındaki alanı genişlemiş ya da daralmıştır.

19. yüzyıla kadar Haliç çevresinin fiziksel yapısının geçirdiği gelişim ve değişimi, dört tarihsel süreç içinde inceleyebiliriz. Bunlar Bizans, Klasik Dönem öncesi Osmanlı, Klasik Osmanlı ve ilk Batılılaşma dönemleri olarak belirlenmiştir. Bu dönemlerin her birinde fiziksel yapıyı etkileyen farklı gelişmeler olmuştur. Fakat Haliç'in gelişimi 19. yüzyıla kadar yön değiştirmemiş, her döneme bir önceki dönemin devamı niteliğinde yeni unsurlar eklenmiş ve Haliç'e özgü bu unsurlarla Haliç kıyı bölgesi, tarihi yarımadadan bağımsız olarak gelişmeye devam etmiştir.

Belirlenen tarihi dönemlerin, Haliç kıyısına yansıyan, belirgin bir takım özellikleri bulunmaktadır ve her yeni dönemde birtakım değişimler ve gelişmeler oluşmuştur:

- Bizans döneminden Klasik öncesi Osmanlı dönemine geçişte Haliç'teki işlevlerin genel kurgusu değişmemekle beraber, en önemli fark, sur dışında da yeni mahallelerin kurulması olmuştur. Bunların en önemlisi, Bizans dönemindeki kutsal alan özelliğini devam ettiren Eyüp'tür. Haliç kıyılarındaki bu değişim, siyasi yönetimin değişmesi sonucudur.

- Klasik Osmanlı döneminin en baskın özelliği, Haliç'in güney siluetinde görülen anıtsal odak yapılardır. Bu fiziksel görünüm, Osmanlı'nın siyasi gücünün Haliç siluetine yansımasıdır. Ayrıca bu dönemde, Haliç'in karşı kıyısındaki yerleşimler de gelişmeye başlamıştır.

- Batılılaşma ilk dönemi olan 18. yüzyılın en büyük özelliği ise sur dışı yapılaşmaların artması ve Haliç kıyılarına sayfiye işlevinin gelmesidir. Böylece 18. yüzyıldaki sosyal hayatın değişimi Haliç kıyılarında gözlemlenebilmektedir.

Dönemler arasında gerçekleşen gelişmeler çerçevesinde, Haliç kıyısındaki işlevlerin dağılımı ile Haliç siluetinin değişimi ve gelişimi, tarihsel süreç içinde, grafiksel anlatımla ifade edilmiştir (bkz. Çizim 3.1-3.8). Bu çizimlerde, her dönem içinde çevresindeki yerleşimin gelişimini etkileyen ve Haliç siluetinde konum ve boyutu itibariyle öne çıkan bir takım anıtsal yapılar, "odak yapı" olarak belirlenmiştir.

Haliç kıyılarında Bizans döneminden 18. yüzyıl sonuna kadar yer alan işlevlerin gelişimi şu şekildedir:

**Yönetim Bölgesi**

Bizans ve Osmanlı dönemlerinde saraylar, genellikle tarihi yarımdanın Haliç'e bakan tepelerinde yapılmıştır. Bizans sarayı, önce Sarayburnu'nun Marmara'ya bakan yamaç ve tepelerinde kurulmuştur. Bu sarayın Haliç'e bakan tarafta kurulmamasının sebebi, burada Pagan dönemden kalma Akropolis'in ve tapınakların yer almasıdır. Bizans imparatorları, yönetim merkezi için 11. yüzyıldan sonra bugünkü Ayvansaray-Edirnekapı bölgesindeki Haliç'e bakan yüksek alanı seçmişlerdir.

Osmanlı döneminde Fatih, ilk sarayı Beyazıt Tepesi'nde Haliç'e hakim bir noktada yaptırmış, kısa bir süre sonra da Sarayburnu'nda eski Akropolis'in yerini yönetim merkezi olarak seçmiştir. Yarımadanın bu en görkemli, Haliç'e ve Marmara'ya hakim olan noktası, yüzyıllar

boyunca yönetim ve padişahların ikamet alanı olarak kalmıştır.

**Ticaret ve Liman Bölgesi**

19. yüzyıla kadar Haliç'te yer alan işlevleri sur içi ve sur dışı olarak incelediğimizde, sur içi kıyılarında genellikle ticaret işlevinin baskınlığı görülmektedir. Haliç'in ticari bir liman olarak kullanılması, sur içi Haliç kıyılarının işlevini belirleyen ana etken olmuştur. Kenti savunmak için çevrilen sur duvarlarında yer yer kapılar açılarak iskeleler yapılmış ve bu kapılar kenti besleyen ana noktalar haline gelmiştir. Haliç kıyısındaki iskeleler, arka tarafındaki ticaret fonksiyonunun başlangıç yeri olmuştur. Kapıların arkasında malların dağıtımının ve satışının yapılması, limanın etrafındaki semtleri kentin ticaret merkezi konumuna getirmiştir. Haliç su yolunun fiziksel biçiminden dolayı ticaret işlevi, Haliç kıyısında çizgisel bir yön izleyerek, Bizans döneminde Petrion (Fener) kıyılarına kadar uzanmıştır. Bundan sonraki Haliç kıyıların ticaretin hayatı yoğun değildir. Blahernai Sarayı'nın kıyı tarafında saraya hizmet eden iskeleler bulunmaktadır.

Haliç'in güney kıyılarındaki ticaret işlevi Osmanlı döneminde de aynı bölgede devam etmiş, hatta Osmanlı Klasik döneminde, Osmanlı'nın canlı ticaret hayatına ve ekonomik gücüne bağlı olarak daha da yoğunlaşmıştır. Osmanlı Devleti de Haliç'in liman için elverişli koşullarından sonuna kadar yararlanmıştır. Osmanlı döneminde yeni kapılar, yeni iskeleler açılmış, liman işlevi Haliç'in güney kıyılarında batı tarafında Eyüp'e kadar yayılmıştır. Nüfusu gittikçe kalabalıklaşan İstanbul'un iaşesi için gereken geniş alanı, Haliç kıyıları karşılamaktaydı.

Unkapanı'na kadar oldukça yoğun olan ticaret işlevi, Erken ve Klasik Osmanlı dönemlerinde Ayvansaray'ın sonuna kadar devam etmektedir (Çizim 3.3 ile 3.5). Cibali'den sonra batıya doğru Haliç kıyılarındaki ticaret, Unkapanı-Eminönü bölgesindeki kadar yoğun değildir ve yer yer konut bölgesiyle iç içe girmiştir. Fakat yine de Bizans döneminde göre daha yoğun ticaret hayatı olan bu bölgede önemli iskelelerin, çeşitli esnaf gruplarının ve çarşıların bulunduğu görülmektedir. Ayrıca Balat iskelesi, Anadolu'dan gıda maddelerinin geldiği önemli bir liman konumundadır. 18. yüzyılda ise Cibali'den sonra Fener, Balat iskelelerinde ticaret işlevi yine yoğun olarak devam etmekteyken, diğer yandan bu kıyılarda zengin kesimin yalıları artmakta, sandal gezintileri gibi liman dışı faaliyetler yer almaktadır. Böylece bu yüzyılda Cibali'den itibaren sur dışına kadar ticaret işlevinin azalmakta olduğu ve konutlarla iç içe girdiği görülmektedir (Çizim 3.7). 18. yüzyılda Haliç'in sur dışında baskın olan sayfiye işlevi, Fener-Balat-Ayvansaray kıyılarına bu şekilde yansımıştır.

Bizans döneminde, pazar ve çarşılar, yönetim bölgesinin hemen ardında ve Haliç'teki ilk limanlar olan Neorion ve Prosphorios limanlarının gerisinde yer almaktaydı. Burada ticaret faaliyetleri, kıyı ile baraber iç kesimlere, Mese Caddesi'ne kadar yayılmıştır. Batıda ise sur kapıları ile kentin omurgası olan Mese Yolu'nu birleştiren Macron Embolos Caddesi'ne kadar devam etmektedir (Çizim 3.1). Bu bölge, esnaf ve zenaatkarların bulunduğu başlıca iş ve üretim merkezi durumundadır. Bu durum, kentin tarihi boyunca değişmemiştir. Bu merkez, Osmanlı döneminde de Kapalıçarşı'nın ve Hanlar bölgesinin bulunduğu üretim ve ticaret bölgesi olarak devam etmiştir. Macron Embolos, Uzunçarşı Caddesi adıyla hanların bulunduğu merkezi iş bölgesini, Divanyolu Caddesi ile birleştiren ticari bir aks olmuştur. Sur kapılarını iç kesimlere bağlayan bir başka cadde, Unkapanı'ndan Bozdoğan Kemeri'ne doğru uzanan, yine Bizans döneminden gelen Kapan-ı Dakik Caddesi'dir (Çizim 3.3, 3.5 ve 3.7). Bu ticaret akslarının dışında, 20. yüzyıla kadar kıyı ile iç kesimin doğrudan bağlantısını kuran bir cadde bulunmamaktadır.

Sur dışı Haliç kıyılarında ticaret işlevi, Galata dışında daha seyrek olarak yer almaktadır. Haliç'ten çıkan balçıkla yapılan çömlekçilik işi çevreyi kirlettiği için, bir sur dışı imalat birimi olarak azınlık esnafının faaliyeti olmuştur. Baruthane, kağıthane ve tersane gibi imalat birimleri de sur dışı Haliç faaliyetlerinden olmuştur. Böylece ticaret işlevi, sur dışı Haliç kıyılarında süreklilik göstermemekte, yer yer konut bölgesine hizmet eden dükkanlar, çarşılar, imalathaneler şeklinde yer almaktadır. Liman işlevi Haliç'in bu sığ sularında yer almamaktadır.

Galata kıyılarında yer alan limana bağlı ticaret işlevi, Bizans döneminden Osmanlı döneminin sonuna kadar devam etmiştir. Galata, uluslararası ticaretin kentteki merkezi olduğu için, kıyılarda limana bağlı ticaretin yapıldığı, iç kesimlerde de yabancı tüccarların oturduğu bir bölge olmuşur. Buradaki ticaret ve liman işlevi, Osmanlı döneminin sonuna kadar aynı kıyı boyunca devam etmiştir. Bu bölge, kıyıda batıda tersane ve Azapkapı Camisi, kuzeydoğuda Tophane ve Kılıç Ali Paşa Camisi ile sınırlıdır. Bu sebeple kıyı boyunca genişlememiş, hatta tersaneye bağlı bazı imalat birimleri Galata'nın içine yayılmıştır. 18. yüzyıldan itibaren Galata'daki gayrimüslim nüfus, iç kesimlere doğru yayılmaya başlamıştır.

**Yerleşim Bölgesi**:

Bizans döneminde, ticaret merkezlerinin dışında kalan Mese Yolu ile Haliç arasındaki alan, kilise ve kiliselerin etrafında oluşan konut bölgesidir (Çizim 3.1). Bizans döneminde, Haliç'e bakan yamaçlarda kalabalık halkın oturduğu konutlar gelişmiştir. Osmanlı döneminde de

Haliç'e bakan yamaçlarda bir çok cami ve mescit etrafında Müslüman mahalleleri gelişmiş ve giderek şehrin en kalabalık yerleşim bölgesi oluşmuştur. Sur içinde iç kesimlerde yer alan Müslüman yerleşim bölgeleri, kendine özgü organik doku içinde gelişmişti ve bu bölgelerin Haliç kıyılarındaki ticaret ve gayrimüslim yerleşmeleri ile doğrudan bir ilişkisi bulunmamaktaydı.

Haliç'e bakan tepe noktaları, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde işlev organizasyonunu ve yerleşimi belirleyen önemli etkenlerdir. Kentin en önemli kilisesi olan Ayasofya, akropolün yanında, Marmara ve Haliç siluetine hakim bir şekilde inşa edilmiştir. Diğer önemli kilise olan Havariyun Kilisesi de bir başka yüksek noktaya, Fatih tepesine kurulmuştur. Şehrin siluetinde öne çıkan bu yapılar, Hıristiyanlık merkezinin bir simgesiydi. Kentteki önemli yapılara su getiren Valens Su Kemeri de Fatih ile Beyazıt tepeleri arasında bir duvar gibi konumlanmış cephesiyle, Haliç siluetinde önemli bir yer tutmaktadır. Bizans döneminde sur içinde yer alan bu odak yapılarının dışında, sur dışında, Kozmidion bölgesinde, kutsal önemi olan bir manastır bulunmaktaydı. Bu anıtsal yapılar, surlar ile beraber, Bizans dönemi Konstantinopolis'inin siluetini belirleyen ana unsurlar olmuştur. Bu yapılar dışında, Haliç kıyılarında ve Haliç'e bakan yamaçlarda yer alan diğer kiliseler ve sinagoglar da, Haliç siluetinde ikinci derecede önemli olan yapılardır. Bizans döneminde Haliç'in kuzey kıyısında da bir takım manastır ve kiliseler yapılmış, fakat bunlar odak yapı derecesinde binalar olmamıştır, çünkü çevresinde yoğun bir iskan bulunmamaktadır.

Constantin Surları ile Theodosios Surları arasında yoğun olmayan yerleşim alanları, sarnıçlar, askeri bölgeler bulunmaktadır. Bu iki sur arasındaki bölgenin kıyı tarafında, Bahçekapı'daki yerlerinden çıkartılıp zaman zaman şehir merkezinden uzak bölgelere yerleştirilmek istenen Yahudilerin ikamet alanı vardır.

Osmanlı döneminde de Fatih, kendi külliyesi için Fatih tepesinde yer alan Havariyun Kilisesi'nin yerini seçmiştir. Beyazıt Külliyesi Beyazt Tepesi'nin yüksek bir kotunda, Yavuz Sultan Selim'in Külliyesi de Fatih tepesinin önünde yer alan bir başka tepede kurulmuştur. Klasik dönem öncesinde, Haliç'in kuzey kıyılarında henüz odak denebilecek yapı oluşmamıştır. Haliç tepelerinde kentin önemli odaklarını yerleştirme yaklaşımı, klasik Osmanlı döneminde Sinan yapılarıyla iyice belirginleşmiştir. Özellikle Haliç'in Tarihi Yarımada ve Eyüp taraflarında konumlanmış olan bu anıtsal yapılar çevrelerindeki yerleşimleri etkilemiş, etraflarında kalabalık mahalleler oluşturmuş ve kent siluetini belirlemişlerdir. Bu şekilde belirli odaklar ve çevrelerinde gelişen küçük yapılardan oluşan Haliç silueti her zaman dikkat çekmiş, şehre gelen yabancı gezginler, sanatçılar tarafından

betimlenmiştir. Klasik dönemde Haliç'in kuzey tarafında da önemli yapılar yapılmıştır. Hıristiyan ağırlıklı yerleşim olan Galata ile tersane arasında, Müslümanlığın simgesi olarak yaptırılan Azapkapı Sokullu Camisi ile Kasımpaşa'nın iç kesimlerinde inşa edilen Piyale Paşa Külliyesi, Klasik dönemde Haliç'in kuzey kıyılarının da canlandırılması isteğini göstermektedir.

18. yüzyılda Haliç siluetindeki odak yapılar, genellikle sur dışında oluşmuştur. O zamana kadar tepe noktalarında yer alan anıtsal odaklar, sayfiye işlevinin önem kazanmasıyla beraber kıyılarda belirmiştir. Bu döneme damgasını vuran yapılar cami ve külliyeler değil, sahilsaraylar ve yalılardır (Çizim 3.7 ve 3.8). Yüzyılın sonlarına doğru ise Haliç'in kuzey kıyılarında yer alan büyük kışla yapıları, askeri reformların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Sanayileşme öncesi Haliç'in genelindeki konut yerleşimlerinin bir özelliği, her birinin kendi bölgesi olan çok kültürlü, kozmopolit bir yapıda olmasıydı. Haliç'teki uluslararası ticaretin de bu çok kültürlü yapıda etkisi vardır. Bizans döneminde Galata'da ve Eminönü-Unkapanı arasında yer alan İtalyan tüccarlar, Yahudiler ve az sayıda Müslüman Araplar, bu kozmopolit yapıyı oluşturuyordu. Osmanlı döneminde de bir çok millete ve dine mensup halk, deniz kıyısına ve sur dışına yerleştirilmiştir. İç kesimlerde Müslüman yerleşmeleri gelişmekteyken, Cibali, Fener, Balat kıyılarında gayrimüslim mahalleleri yer almaktaydı. Bizans dönemine göre en önemli fark, Osmanlı İstanbul'unda Haliç'in kuzey tarafına da azınlıkların yayılması ve daha yoğun yerleşimlerin oluşmasıdır.

Sur içi Haliç çevresinde Müslüman, Hıristiyan, Yahudi halkın konut bölgeleri Fatih döneminden 18. yüzyıla kadar önemli bir değişiklik geçirmemiştir. Fatih'in kurduğu mahallelerin konumu ve iskan biçimi değişmemiş, bu bölgelerdeki nüfus ve yapı adedi artmıştır. 18. yüzyılda ise daha çok kıyılarda değişim gözlenmiş, buralarda sayfiye işlevi ön plana çıkmıştır. Sur içindeki Müslüman yerleşim bölgeleri aynı kalmıştır.

Bizans döneminde sur dışı Haliç kıyıları, Sykai yerleşmesi dışında kırsal alanlardan oluşmaktadır. Burada köy yerleşmeleri, imparatorların av köşkleri, manastırlar, kiliseler gibi kent yaşamından uzakta kalan işlevler yer almaktadır. Osmanlı döneminde surların güvenlik açısından bir öneminin kalmaması, yerleşimin ve bazı işlevlerin sur dışına taşmasını sağlamıştır. Sur dışındaki yeni yerleşimlere ulaşım, deniz vasıtasıyla, kayıklarla gerçekleştirilmekteydi. Tarihi yarımada ile sur dışı yerleşimler arasında sıkı bir bağlantı bulunmamaktaydı. Farklı kadılığa bağlı olan sur dışı yerleşimleri, kendi içine dönük olarak

gelişmiştir. Sur içiyle sur dışı arasındaki ulaşımın en sık olduğu yer, Galata-Eminönü ticaret bölgesi ile kutsal öneminden dolayı sık sık ziyaret edilen Eyüp idi. 18. yüzyıldan sonra sur dışı ile olan bağlantı, Kağıthane ve Eyüp'te yer alan sayfiye işlevinden dolayı daha da önem kazanmıştır.

Müslümanların sur dışındaki yerleşim bölgeleri, ya kutsal bölgeye yakın olmak isteyen ve münzevi bir hayat sürenlerin, ya da tersane ile ilgili işlerde çalışanların oturduğu yerler olmuştur. Bu semtler kendi içinde gelişerek kendi çarşılarını, dükkanlarını ve yaşam biçimlerini oluşturmuşlardır. Sur dışında azınlık mahalleleri de aynı şekilde çarşıları dükkanları, kendi yaşam tarzlarından ortaya çıkan, örneğin sahilde meyhaneleri olan yerleşim birimleri meydana getirmişlerdir.

**Sanayi Bölgesi**

Haliç'in kuzey kıyısında yer alan sanayi işlevi, tersane bölgesini tanımlamaktadır. Kasımpaşa koyunun gemi yapımına uygun bir koy oluşu, Bizans döneminde farkedilmiş ve buraya bir takım tersane tesisleri yapılmıştır. Osmanlı'nın da burayı imparatorluğun ana tersanesini yapmasıyla, Kasımpaşa bölgesi Haliç'in başlıca sanayi bölgesi olmuştur. Böylece sanayi işlevi, Haliç'in bu noktasında Bizans döneminde başlayan ve 18. yüzyıl sonuna kadar aynı bölgede giderek büyüyen ve tüm koyu kaplayan bir gelişme göstermiştir. 19. yüzyıla kadar Haliç'teki sanayi işlevi, Karaağaç'taki küçük bir tersane ile birlikte, Kasımpaşa koyunu kaplayan bir alanla sınırlıydı. Tersane ile ilgili imalathaneler Galata kıyılarında da, Kürkçü Kapısı'na kadar yayılmıştır. Tersane çevresinde gelişen Kasımpaşa yerleşmesi, genellikle tersane için çalışan esnafın ve askerlerin oturduğu bir semtti. Bu sebeple burada Rum, Ermeni, Çingene mahalleleri de bulunmaktaydı. 16. yüzyılda kaptanpaşaların, ulemanın da ikamet ettiği bölge, 18. yüzyıldan itibaren, kente göç edenlerin yerleştiği bir yer olmuştur. Kasımpaşa'nın iç kesimlerinde, Piyale Paşa Külliyesi etrafında yaptırılan su kanalının sonradan kullanılmaması, burada ilk planlandığı gibi "mamur" bir semtin gelişmediğini göstermektedir. Çünkü donanmanın yeni ihtiyaçları arttıkça, bir yandan tersane ile ilgili yapılar genişlemekte, diğer yandan tersane, yan imalatları ile birlikte bölgeye alt gelir grubuna ait bir nüfusu çekmekteydi.

**Kutsal Alanlar**

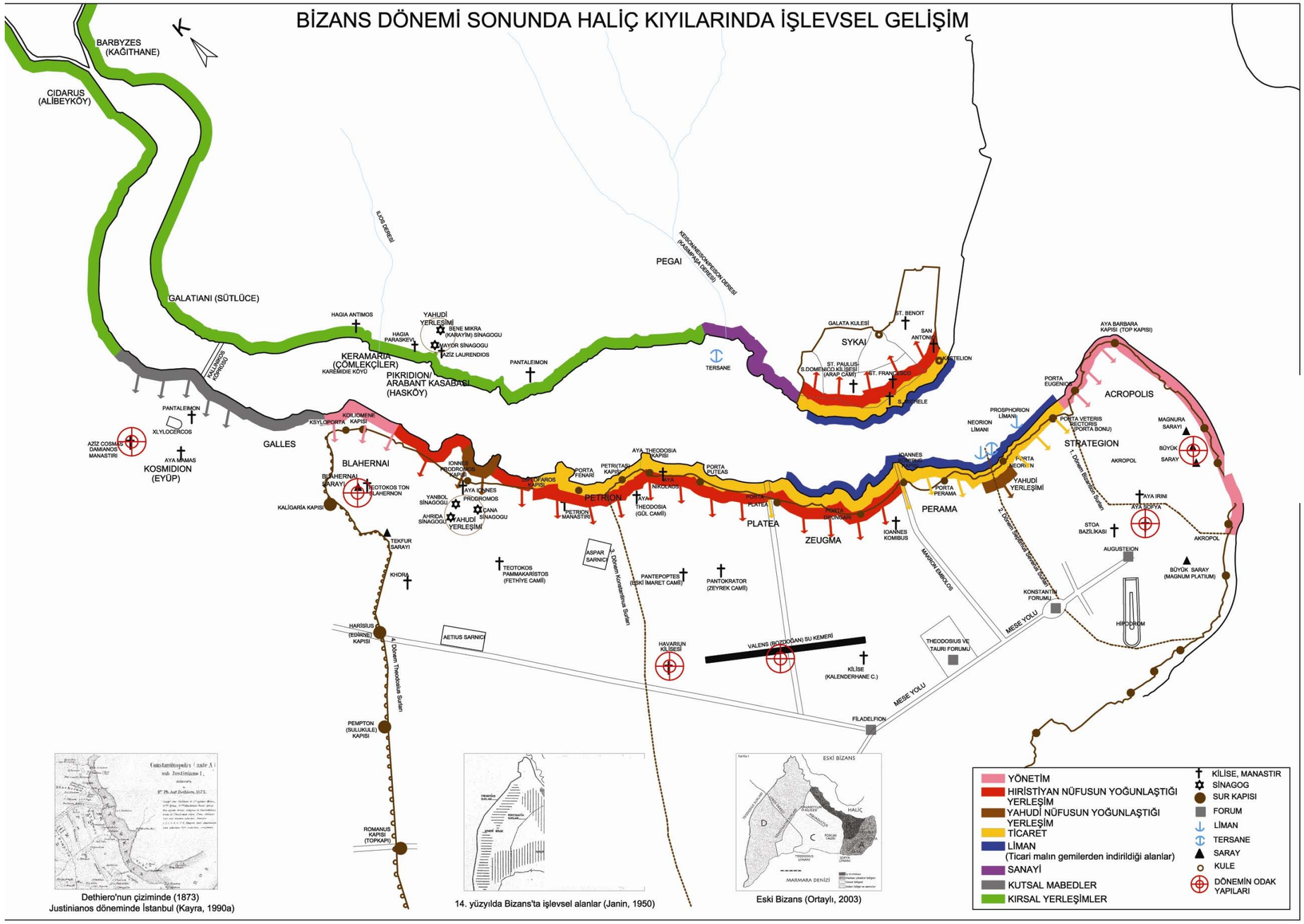
Bizans döneminde, surların hemen sonrasında yer alan Kozmidion yerleşmesine, hekim olan ve hastaları iyileştirici güçleri olduğuna inanılan Kosmas ve Damianos adlı iki azize adanmış manastırdan dolayı, kutsal bir önem atfedilmiştir. Bu kutsallık Osmanlı'da da devam etmiş,

İslam dininde önemli bir yeri olan bir sahabenin mezarı, Eyüp yerleşiminin çekirdeğini oluşturmuştur. Eyüp'ün hızla gelişmesi, kılıç kuşanma törenlerinin merkezi olması ve kutsal bir öneme sahip olması, sarayın ve halkın burayı sık sık ziyaret etmesine vesile olmuştur. Padişahın törenlerden dönerken izlediği Edirnekapısı Caddesi, sur dışını Tarihi Yarımada'ya bağlayan en önemli karayolu olmuştur. Eyüp'ün kutsal öneminden dolayı bir çok Müslüman buraya gömülmek istemiş ve Eyüp çevresinde mezarlık alanları oluşmuştur.

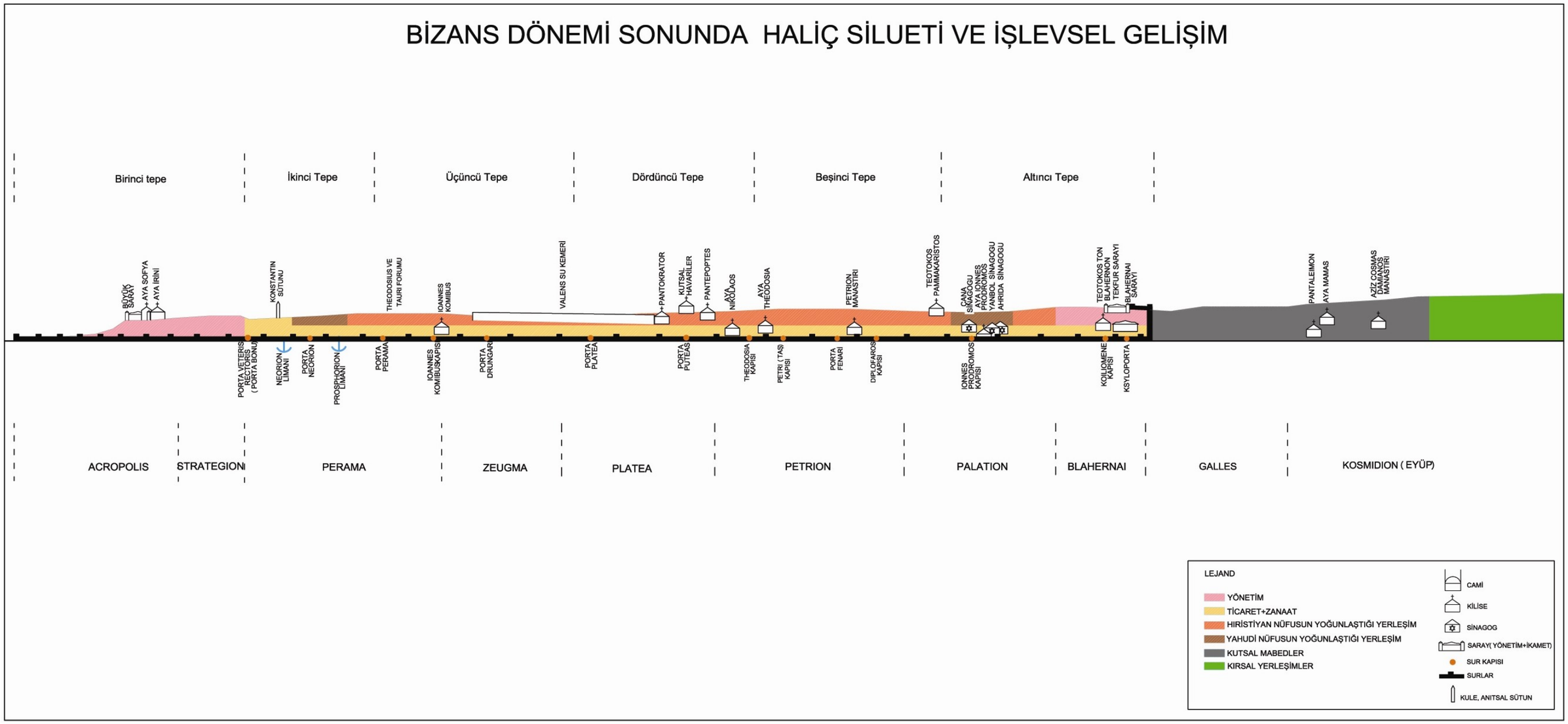
**Sayfiye Bölgesi**

18. yüzyılda Haliç kıyıları, sarayın Batılı yaşam tarzını keşfetmesiyle beraber, Lale Devri'nden itibaren farklı bir önem kazanmıştır. Kıyı bölgesinin, o zamana kadar Osmanlı seçkinleri tarafından itibarlı bir yerleşim yeri olarak görülmediği anlaşılmaktadır. Önemli külliyelerin etrafı, örneğin Süleymaniye ve Zeyrek bölgesi, ulema sınıfının oturduğu, önemli Müslüman yerleşimleridir. Sur içi Haliç kıyılarında limana bağlı olarak ticaret işlevinin bulunması Müslüman konutlarını kıyıdan uzaklaştırmıştır. Tepelerde bulunan külliyelerin etrafında Müslüman mahalleleri, kıyılarda azınlık mahalleleri oluşmuştur. 18. yüzyılda ise, suyun doğal güzelliğinden ve kayık gezintileri gibi eğlenceli yönünden faydalanma isteği, Haliç kıyılarına mesire ve sayfiye işlevi kazandırmıştır. Bu yaşam biçimi saray çevresinden çıkmış, zengin kesime yayılmıştır. Mesire yerleri, zaman zaman halkın da ziyaret ettiği yerler olmuştur. Haliç'in bu yeni işlevi Haliç'in yukarı kesimlerinde, Kağıthane deresinden başlamak üzere Ayvansaray'a kadar daha yoğun olarak yaşanmıştır. Fener-Balat-Cibali gibi gayrimüslim yerleşmelerini ise, zengin kesimin kıyılarda yalı yapma eğilimi şeklinde etkilemiştir. Bu yalılar Fenerli zengin ailelerin sayfiye yerleri değil, konutlarıydı; çünkü 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra bu ailelerin Boğaz'da yalı ve köşkler yaptırdıkları ve sayfiye bölgesi olarak Boğaziçi'ni tercih ettikleri bilinmektedir. Kuzey kıyılarında da Sütlüce'ye kadar olan sahillerde bulunan bahçeler, yalılar bu yeni yaşam tarzına dahil olmuştur. Tersaneden dolayı kuzey kıyıda daha fazla ilerleyememiştir. Hasköy'deki Aynalıkavak Sarayı Lale Devri'nde saray çevresinin sayfiye mekanı olmuş, fakat daha sonra arazinin bir kısmı tersane alanına dahil edilmiştir.

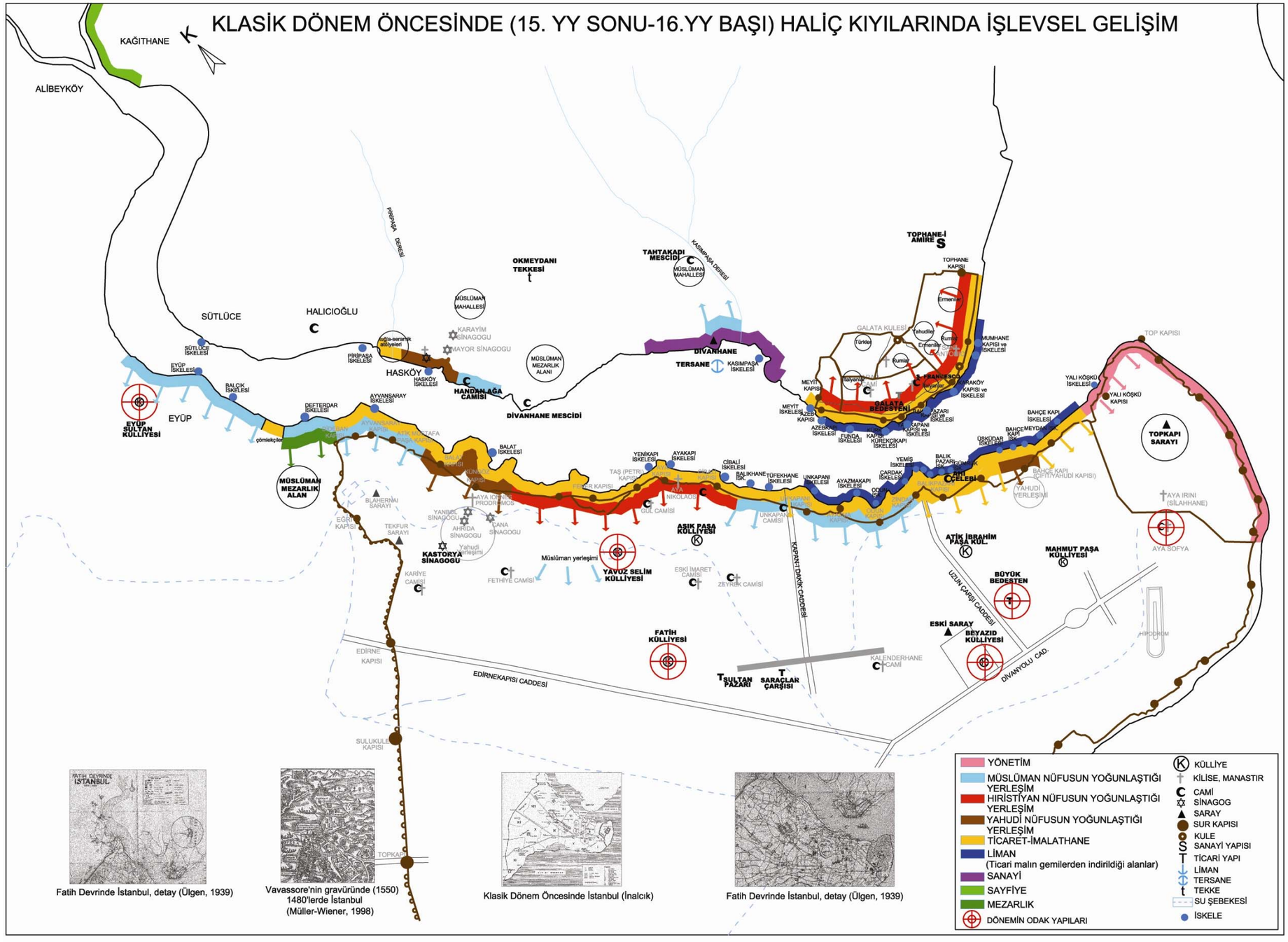
Haliç kıyı bölgesi 18. yüzyılın sonunda farklı bir çok işlevi barındıran, sosyal ve ticaret hayatın merkezi olan, çok kültürlü, renkli bir yaşamın yer aldığı bölge haline gelmiştir. Sur içinde Haliç kıyıları kentin besleyen ticaret bölgesi ve sultanların, ulemanın, zengin tüccarların oturduğu konut ve yönetim bölgesidir. Sur dışında ise sultanların ve halkın ziyaret ettiği, münzevi hayat yaşayanların, azınlıkların, aynı zamanda göçmenlerin ve alt gelir grubunun da bulunduğu bir bölgedir.




Çizim 3.1 Bizans dönemi sonunda Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




Çizim 3.2 Bizans dönemi sonunda Haliç silueti ve işlevsel gelişim






Fatih Devrinde İstanbul, detay (Ülgen, 1939)

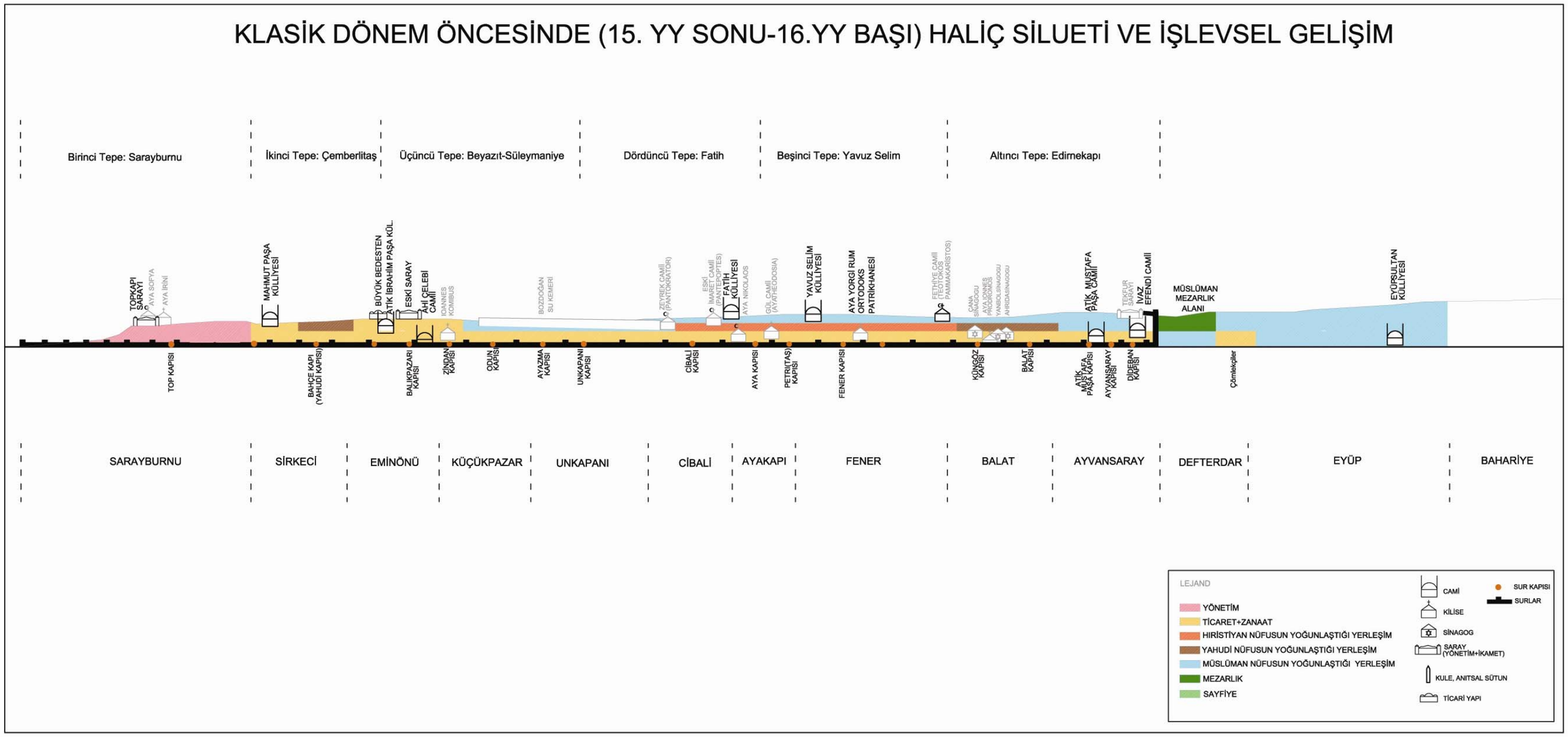


Vavassore'nin gravüründe (1550)
1480'lerde İstanbul
(Müller-Wiener, 1998)

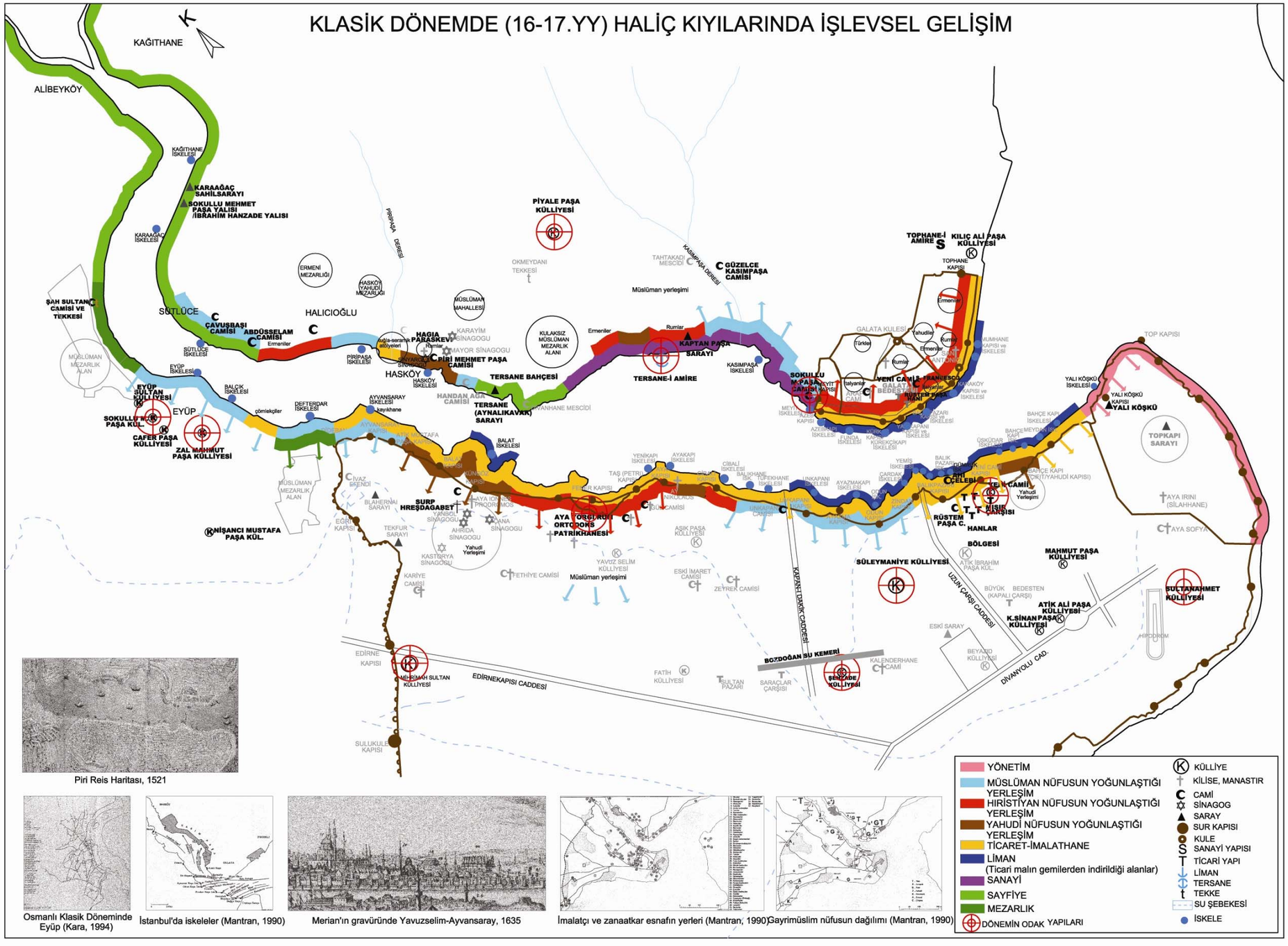

Klasik Dönem Öncesinde İstanbul (İnalcık)


Fatih Devrinde İstanbul, detay (Ülgen, 1939)

Çizim 3.3 Klasik dönem öncesinde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




Çizim 3.4 Klasik dönem öncesinde Haliç Silueti ve işlevsel gelişim




Piri Reis Haritası, 1521

Osmanlı Klasik Döneminde Eyüp (Kara, 1994)

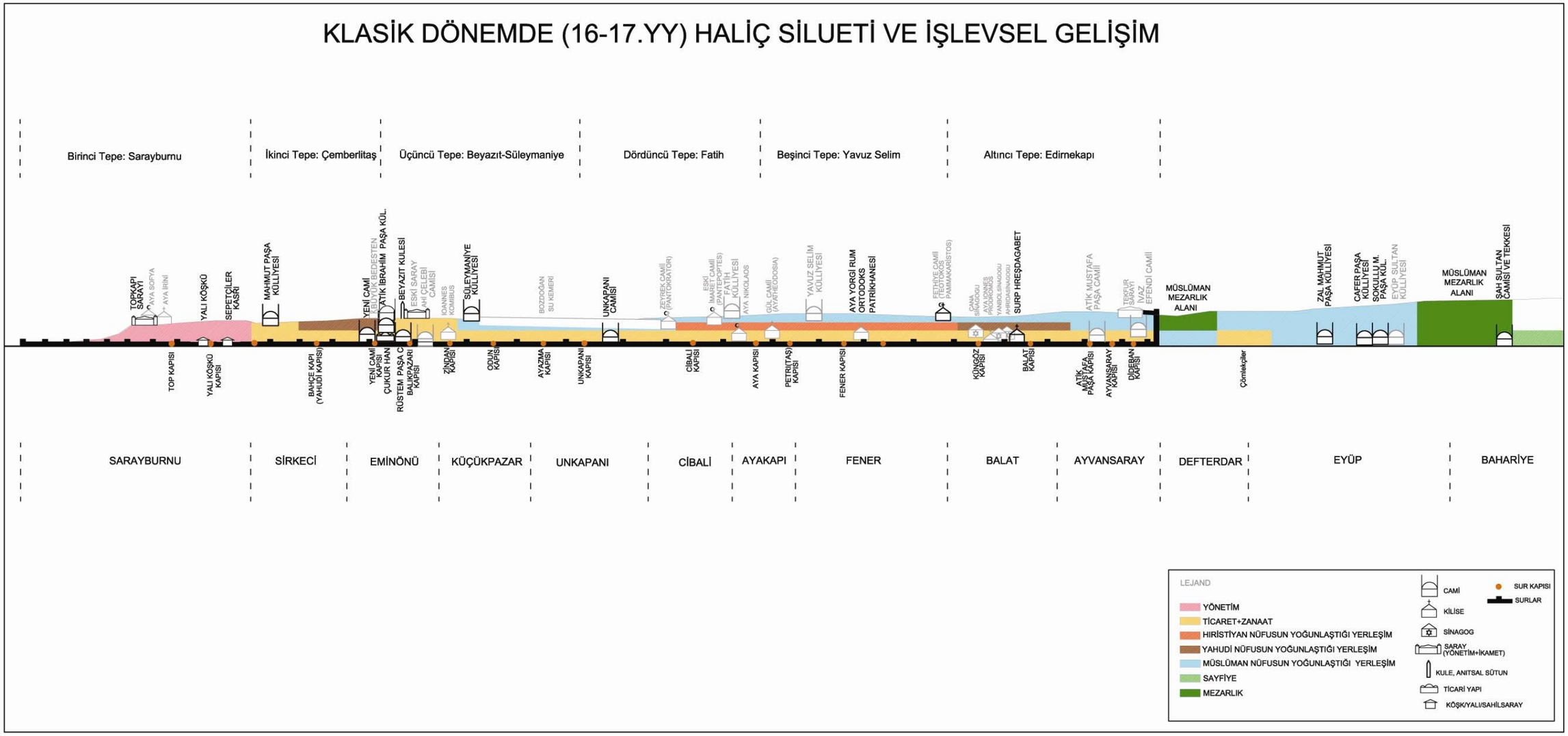
İstanbul'da iskeleler (Mantran, 1990)

Merian'ın gravüründe Yavuzselim-Ayvansaray, 1635

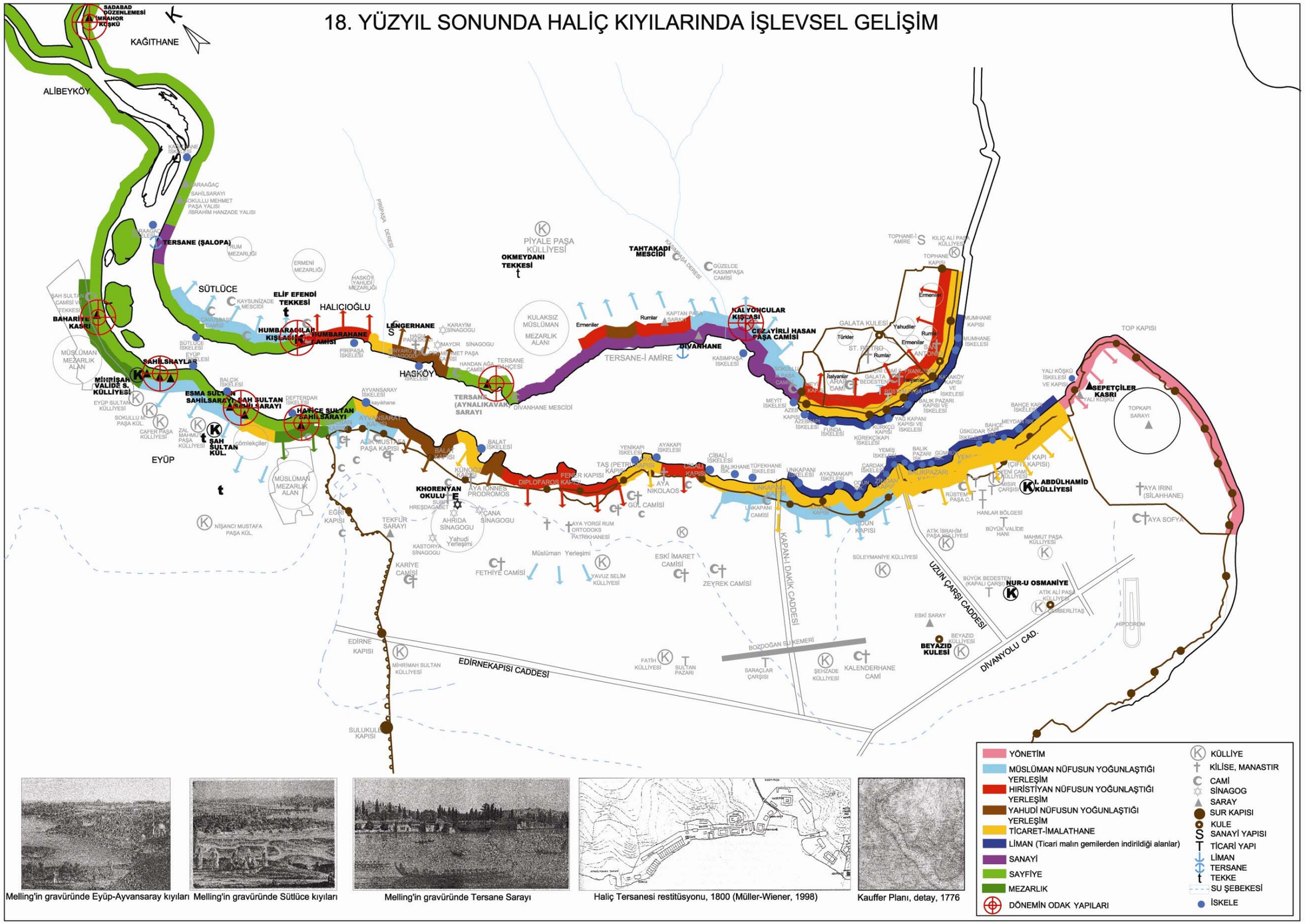
İmalatçı ve zanaatkar esnafın yerleri (Mantran, 1990)

Gayrimüslim nüfusun dağılımı (Mantran, 1990)

Çizim 3.5 Klasik dönemde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




Çizim 3.6 Klasik dönemde Haliç Silueti ve işlevsel gelişim




Melling'in gravüründe Eyüp-Ayvansaray kıyıları



Melling'in gravüründe Sütlüce kıyıları



Melling'in gravüründe Tersane Sarayı

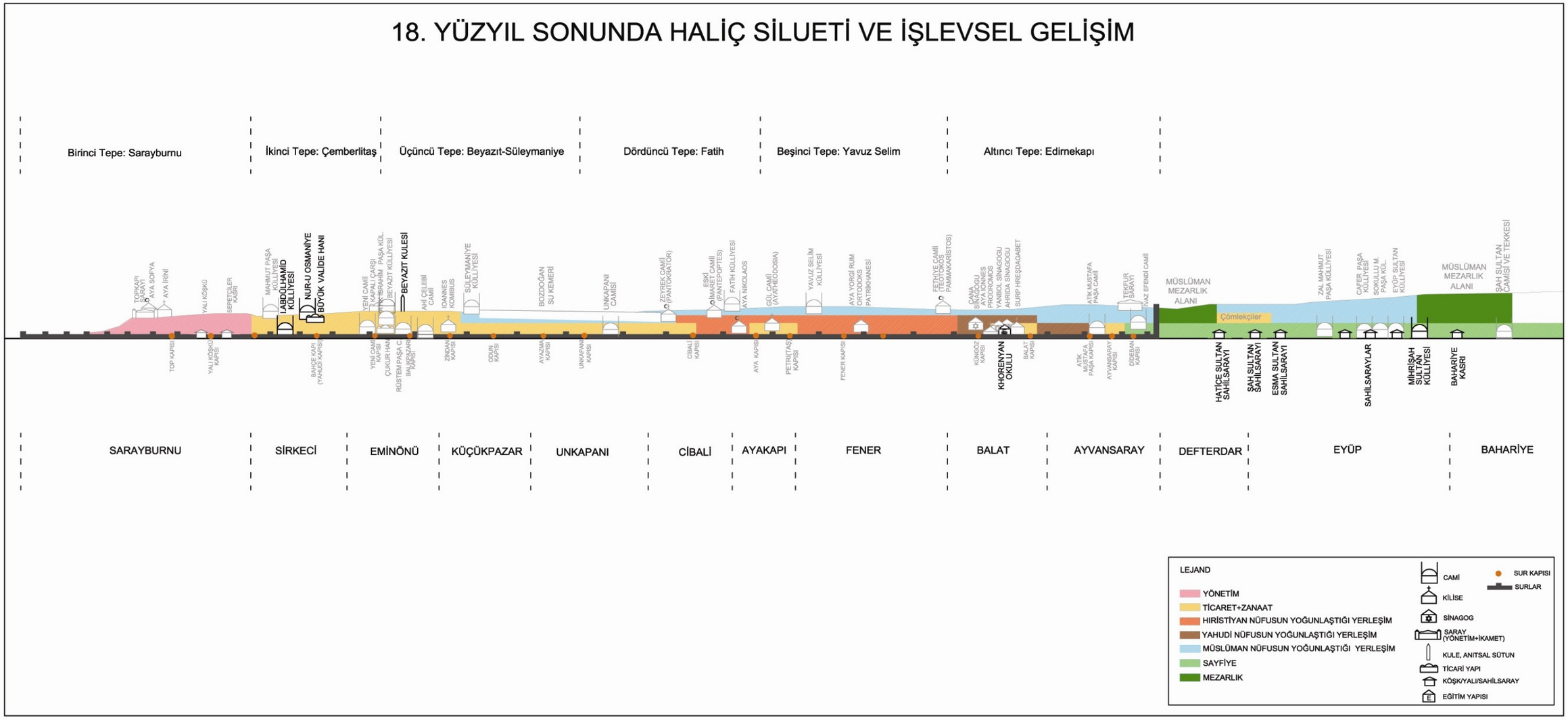


Haliç Tersanesi restitüsyonu, 1800 (Müller-Wiener, 1998)



Kauffer Planı, detay, 1776

Çizim 3.7 18. yüzyıl sonunda Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




**Çizim 3.8 18. yüzyıl sonunda Haliç Silueti ve işlevsel gelişim**

# 4. 19. YÜZYILDA HALİÇ KIYI BÖLGESİNİ KENTSEL DÖNÜŞÜME HAZIRLAYAN GELİŞMELER

İstanbul, 18. yüzyıl ortalarına kadar geleneksel şehir yapısını, kent dokusunu, kent işlevlerinin mekana dağılma biçimini genel olarak korumuştur. Kent dokusu ve kentsel alanın kullanım biçimi, 18. yüzyıla kadar belli kurumlaşmalar ve faaliyetler etrafında biçimlenmiştir. 18. yüzyıl, Batıya açılma ve değişime hazırlık dönemi olarak geçmiştir. 19. yüzyılda ise İstanbul, Doğu Akdeniz'in bütün büyük şehirlerinde olduğu gibi dış dünyaya ayak uydurarak yapısal bir değişim içine girmiştir. (Ortaylı, 2003: 18). Bu değişim, sanayileşen Batı ülkelerinin kalıplarını ve kurumsal yapısını izleyerek gerçekleşmiştir. Bir yandan sanayileşme ve reform kararları, diğer yandan kentsel mekanı yeni kurumlaşmaya uydurma ve modernleştirme çabaları, yüzyıl sonunda İstanbul ile beraber Haliç kıyılarının yapısını değiştirmiştir. 18. yüzyılda sayfiye işleviyle belirlenen Haliç silueti, farklı fiziksel özellikler göstermeye başlamıştır. Bu değişimi incelerken, Tanzimat Fermanı'nı izleyen gelişmeleri, yönetimin sanayileşmeye yönelişini ve yapılan kentsel planlamaların rolünü dikkate almak ve incelemek gerekmektedir.

## 4.1 Osmanlı Devleti'nin Sanayileşme Girişimleri

### 4.1.1 Tanzimattan Önce Osmanlı Sanayisinin Durumu

Sanayi, belirli hammaddelerin işlenerek tüketim maddeleri ve üretim araçlarına dönüştürülmesi süreci olarak tanımlanmaktadır. Sanayi Devrimi öncesinde görülen sanayi, büyük oranda insana ve el becerisine dayanan, sınırlı sayıda üretimin gerçekleştiği bir üretim biçimidir.

Osmanlı devletinde 19. yüzyıla kadar gelişen ve büyük çapta üretim yapan sanayi tesisleri, askeri amaçlı tesislerdir. Özellikle Osmanlı Klasik döneminde güçlü bir askeri kuvvete sahip olan Osmanlı Devletinin sanayisi, o günkü şartlara göre oldukça gelişmişti. Dönemin sanayi yapıları, askeri araç ve savaş donatım araçları üretmekteydiler. Büyük imalathaneler olan bu tesisler için "sanayi yapısı" terimini kullanmak, Mantran'a göre, "işletmeye soktukları araçlar ve çalıştırdıkları işçi sayısı bakımından" mümkündür (Mantran, 1990, 2:4). Bu tesisler için fabrika terimi kullanılmasa bile, işin teknikliği, kullanılan malzemenin niteliği ve çeşitliliği*,

* Tophane ve tersanede demir, bronz, odun, muşamba, bez, zift, katran gibi çok çeşitli malzemeler kullanılmakta, metalürjik kompleks ürünler meydana getirilmektedir (Mantran, 1990, 2:4).

belli bir uzmanlık ve organizasyon gerektirdiği için, o dönemin sanayi yapısı olarak kabul edilmektedir. Bu bakımdan, Osmanlı Devleti'nin İstanbul'daki en büyük sanayi tesisi Kasımpaşa'daki Tersane-i Amire idi. Tophane'deki top dökümhaneleri de büyük imalathanelerdendir. Bu iki sanayi tesisinde Türk ve yabancı mühendisler, ustabaşılar, uzman işçiler, memurlar, Kasımpaşa'da esirler olmak üzere binlerce kişi çalıştırılmaktaydı. Tamamen devlet tarafından yönetilen ve denetlenen bu kurumlar, diğer imalathanelerden bağımsız, kendi içinde gelişmiş endüstriyel birimler meydana getirmişlerdir (Mantran, 1990, 2:4).

Bu iki sanayi tesisi dışında, askeri tesislere hizmet eden, önemli fakat daha küçük çapta imalathaneler, lengerhane, baruthane ve silah atölyeleridir*. Ordunun tüketimine yönelik üretim yapan tesisler ise deri eşya üreten tabakhane (debbağhane)** ve saraçhaneler***, giyecek üreten askeriye dikimevi ve yiyecek ihtiyacının karşılayan değirmenler ve tahiniye fabrikalarıdır.

Büyük ölçekli askeri üretimlerin dışında, Osmanlı Devleti'nin "küçük esnaf sanayisi" de gelişmişti. Osmanlı üretiminin büyük kısmını oluşturan bu üretim şekli imalathane ve atölyelerde gerçekleştirilen, çeşitli aletlerle beraber insan emeğine dayanan ve tüketime yönelik olan faaliyetlerdi. Tuğla imalathanesi, değirmenler, çömlek ve çini imalathanesi, kağıt imalathanesi, yünlü ve ipek imalathanesi, porselen atölyesi, kumaş basmahanesi-boyahane, mumhane (şemhane) ve darphane gibi imalathaneler, küçük esnaf sanayisinin önemli kısmını oluşturmaktaydı. Bu yapılar, kent içinde çeşitli bölgelere dağılmışlardır, çünkü bu tür üretimlerde güçlü bir organizasyon gerekmiyordu. Bu işyerlerinin çoğunda üç kişiden daha az çalışan bulunmakta, 10 kişiden daha fazla çalıştırana rastlanmamaktadır (Mantran, 1991: 118). Zanaatçılar genellikle imalathaneler ile aynı bölgede yaşamakta, ürünlerini aynı bölgede veya merkezi ticaret bölgelerinde satmaktaydılar.

19. yüzyıl öncesinde, üretim sisteminde "Gedik usulü" gelişmiştir. Buna göre, meslek

---

* İlk zamanlarda savaşta kullanılan ok, yay, mancınık gibi aletlerin yerini ateşli silahların ve topun alması, savaş sanayisini geliştirmiş, kollarını genişletmiştir. Tüfenkhane denilen yapılarda, daha çok ateşli silahlar, barut ve humbara gibi patlayıcı malzemelerin imali yapılmaktadır. Baruthanelerin 15. yüzyıldan beri İstanbul'da var olduğu bilinmektedir (Kıraç, 2001: 131; Mantran, 1990, 2:5). Evliya Çelebi, İstanbul'da beş adet baruthane saymıştır (bkz. s. 61).

** İstanbul'da bulunan debbağhanelerin büyük bir kısmı, Fatih devrinden beri Kazlıçeşme'de bulunmaktadır. Zamanla artan ihtiyaçtan dolayı Eyüp, Kasımpaşa, Tophane ve Üsküdar'da da debbağhaneler açılmıştır (Giz, 1967: 23). 19. yüzyıldan sonra bu tesislerin bir kısmı, fabrika niteliğine kavuşmuştur.

*** Saraçhane, deri ürünlerinden eyer ve koşum takımları imal edilen imalathanedir.

sahipleri istedikleri yerde iş kurma ve bunu sürdürme hakkına sahip değillerdi. Gedik usulünün kuralları, padişah fermanları, hükümler, esnaf defterleri, mahkeme kararları gibi yazılı belgelere dayanmaktadır. Mesleklerin doğru bir şekilde nesilden nesile uygulanması, "usta-kalfa-işçi" ilişkisi içinde gerçekleşmekteydi (Giz, 1968: 14). Bir üretim, alışılmış biçiminden farklı bir şekilde yapılırsa, o iş "Nev-icad" ve "Hilaf-ı edeb-i kadim" (eski usule aykırı) olarak nitelendirilmekteydi. Yapılan üretimler, devlet denetimi altındaydı ve yabancıların bu sistem içinde herhangi bir hakları bulunmamaktaydı. Bu sebeple, sanayi alanında faaliyet gösteremeyen yabancılar ile bu sistemin içindekiler arasında gerilim oluşmaktaydı (Küçükerman, 1988: 50, 51).

Avrupa'da gelişen yeni üretim şekilleri, yeni teknolojiler sebebiyle Osmanlı sanayisi ve zanaatı geri kalmaya başlamıştır. Batılı araştırmacılar, 17. yüzyılın başından 18. yüzyıla kadar geçen dönemde su buharının enerjiye dönüştürülmesi konusunda birçok buluş gerçekleştirmişler, 1700'lü yıllardan itibaren buhar gücünü sanayi ve ulaşım alanında kullanmaya başlamışlardır (Giz, 1970: 6). 18. yüzyıl sonunda İngiltere'de başlayan ve diğer batılı ülkelere yayılan Sanayi Devrimi, seri üretime dayanan, bu sebeple makinaya dayanan, belli bir sermaye birikimini gerektiren bir üretim biçimini getirmiştir. İnsan gücü ve becerisinden çok makina önem kazandığı için, sanatkarlardan çok işçi kesimine ihtiyaç duyulmaktaydı. Avrupa ülkelerinde hızla gelişen teknolojik yöntemler, sanayinin temelini oluşturmaktaydı.

Geleneksel üretim yöntemleri önce Avrupa ülkelerinde, sonra da 18. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan kapitalizm yoluyla Avrupa ile ilişkili olan diğer ülkelerde yok olmaya başlamıştır. Osmanlı'daki eski üretim şekillerinin devam etmesi için tek yol, Avrupa ile her türlü ticaret ve siyasi ilişkileri kesmekti. Osmanlı İmparatorluğu'nun konumu ve 18. ve 19. yüzyıldaki gelişmeler sebebiyle böyle bir soyutlanma mümkün değildi.

18. yüzyılda Osmanlı üretimi imparatorluğun ihtiyacını karşılamada ve ihracatta eski önemini kaybetmiş, fakat yine de henüz tükenmemiştir. Bazı padişahlar, imparatorlukta üretimi arttırmak için bazı tedbirler almışlardır. III. Selim zamanında askeri ürünlerinin imalatının gelişmesi yönünde çabalar olmuştur. 1793-94 yıllarında top, tüfek, maden ocakları ve barut üretimi için çağdaş Avrupa usülleri ve teçhizatı ülkeye sokulmuştur (Clark, 2006: 500). II. Mahmud döneminde, 1827-28 yıllarında ilk kez buharla çalışan gemi ithal edilmiş ve tersanede bu tip gemilerin çalıştırılması için kaptan ve gemicilerin yetiştirilmesine, padişah iradesiyle karar verilmiştir. 1833-39 yılları arasında da tersanede top ve tüfek imal eden tesislerde ilk buhar makinaları kullanılmaya başlanmıştır (Giz, 1970: 7).

Osmanlı üretimi 1815-20 yıllarında çöküş dönemine girmiştir. Makine dünyada 18. yüzyıl sonlarında sanayiye girmiş, makina ürünleri 1818-1825 yılları arasında, Napolyon devrini takip eden dönemde piyasaları istila etmeye başlamıştır. Bu yıllarda, Avrupa mallarının doğu ülkelerine akışı hızla gerçekleşmiştir. Osmanlı üretiminin belkemiğini oluşturan pamuklu imalatı, İngiliz Manchester fabrikalarının rekabetine maruz kalmıştır. Bu durumda Osmanlı sanayisi 1825-30 yılları arasında büyük bir çöküşe uğramıştır. Ülkede pamuk ürünleri ihracatı durmuş, tam tersi, bu ürünlerin ithalatı başlamıştır.

Osmanlı üretiminin çöküşü, öncelikle Avrupa ülkeleriyle ilişkili olan İstanbul'da ve Avrupa'daki Osmanlı topraklarında gerçekleşmiştir[*]. Avrupa sanayi yöntemlerini ülkeye sokma girişimleri, daha çok ve öncelikle askeri alanda olmuştur. Örneğin 1830'ların sonlarında Tophane ile Dolmabahçe tüfek fabrikası, hayvan gücünden buhar gücüne dönüştürülmüştür (Clark, 2006: 501). Yeniçeri Ocağı kaldırılıp, Avrupa tarzında bir ordu kurulduktan sonra özellikle ordunun yeni kıyafet ve levazımını karşılamak amacıyla yeni tesisler kurulmuştur. Bunlardan biri, fes üretimi amamcıyla kurulan Feshane'dir.

Clark'ın belirttiği üzere, Avrupa'nın sanayi üstünlüğünü Osmanlı İmparatorluğu'na aktarma girişimleri, imalatın son aşamaları üzerinde toplanmış ve hammaddelerin iç kaynakları, ulaşım ve diğer ekonomik altyapı sorunları henüz tam olarak çözümlenmemişti. Bu gibi sorunlara daha gerçekçi çözümler, ancak Tanzimat'ı takip eden on yıl içinde ele alınmıştır (Clark, 2006: 501)

**Osmanlı Devleti'nde İhracat ve İthalatın Durumu ve Avrupa ile İlişkiler**

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyıl öncesinde ekonomik yapı, büyük ölçüde tarımsal ürüne dayanmaktaydı. Kırsal kesimde oluşan artı ürün, başta İstanbul olmak üzere büyük kentlere gelmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa ülkelerine göre ileri düzeyde küçük sanayiye ve el sanatlarına sahipti. Bu dönemdeki üretim faaliyetleri, imparatorluk sınırlarındaki ihtiyacı karşılamakta, bunun yanında bazı ürünlerin ihracatı yapılmaktaydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatında, en önemli rolü ham maddeler oynamaktaydı. 18. yüzyılda, Osmanlı ihracatının önemli bir kısmını pamuklu ve ipekli ürünler oluşturmaktaydı.

---

[*] 18. yüzyılda Anadolu'da ve iç kısımlarda, muhtemelen nakil masraflarının yüksekliğinden dolayı, yerli mallar hala piyasaya hakim durumdaydı (Sarc, 1940: 426).

1788 yılında Osmanlı Devleti Fransa'ya önemli miktarda pamuklu bez ihraç etmekteydi[*]. Fransa'nın ise Osmanlı devletine pamuklu ihracatı yok denilecek kadar azdı (Sarc, 1940: 423).

19. yüzyıla gelindiğinde ise, Avrupa'daki sanayi devriminin etkisiyle ithalat gittikçe artmıştır. Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den ithal ettiği pamuklu maddelerin fiyatı 1828'de 465 bin İngiliz lirasından 1831'de bir milyon 40 bin liraya çıkmıştır. (Sarc, 1940: 425).

19. yüzyılda liman ve ticaret alanında yabancıların egemenliği artmıştır. Sanayileşen Avrupa ülkeleri ürettikleri fazla ürünü satabilmek için yeni pazar arayışlarına girmişlerdir. Yakın doğu ülkeleri, özellikle İngiltere'nin öncelikli pazar hedeflerinden olmuştur. Osmanlı Devleti'nin 16 Ağustos 1838 (25 cemaziyelula 1254) tarihinde İngiltere ile imzalanan *Ticaret Antlaşması* ile İngiliz yüccarlara yerli tüccarlar ile aynı haklar tanınmıştır. Bu antlaşma, kısa süre içinde başka Avrupa ülkeleri ile de imzalanmış ve diğer devletler ile yapılacak anlaşmalar için bir örnek olmuştur. Yine 1838 yılında Fransa ile; Mayıs 1839'da Löbek, Brem ve Hamburg, Hans şehirleri ile, Eylül 1839'da Sardenya ile, 1840'da İspanya, Felemenk ve Belçika ve Prusya ile, Mayıs 1841'de Danimarka ile, Haziran 1841'de Toskana ile, 1846'da Rusya ile ticaret antlaşmaları imzalanmıştır. Bu antlaşmalar kapitülasyonların devam etmesine ve Avrupa ülkelerine yeni imtiyazların eklenmesine dayanmaktaydı. Tanzimat dönemine kadar Osmanlı Devleti ticaretinde yabancılar için inhisarlar[**], ruhsat tezkeresi almak, yerli veya yabancı malları istediği gibi alıp satamamak, memlekete sokamamak, memleketten çıkartamamak, memleketin her tarafına götürememek gibi engeller bulunmaktaydı. Avrupa devletlerinin yeni kazandığı imtiyazlar, "Osmanlı Devletinin her tarafında üretilen eşyayı alıp satabilmeleri, bütün Osmanlı memleketlerinde mevcut her türlü tekelciliğin kaldırılması, malların alım satımı ve nakli için tezkere istenilmemesi, yabancı tüccarların yerli tüccar muamelesi görmeleri, başka memleketlere ihraç edilmek üzere bir iskeleye getirilen mallardan yalnızca yüzde dokuz vergi ve yüzde üç gümrük bedeli ödenmesi, dışarıdan her türlü eşyanın ithal edilebilmesi ve yüzde üç ile yüzde iki vergi verildikten sonra bir eşyanın memleketin diğer yerlerine götürülüp getirilmesi ve satılması durumunda vergi alınmaması, yabancı malların boğazlardan serbestçe geçebilmesi, aktarma yapabilmesi" olarak belirtilmiştir (Tengirşenk, 1940: 289-298).

---

[*] Masson'a göre, 1788 yılında Osmanlı Devleti'nden Fransa'ya 2.3 milyon lira değerinde pamuklu bez ithal edilmiştir. İpekli mensucat ihracatı da, ağır gümrük vergilerine rağmen 187 bin liradır (Masson, 1911: 475).

[**] *İnhisar* kelimesi tekelcilik, herhangi bir üretim alanının devletin elinde bulunması, satışın tek elden

Osmanlı İmparatorluğu'nun emperyalist denetim altına girdiği 19. yüzyılda dış ticaret, 16. yüzyıldaki uzun mesafe ticaretinden çok farklıydı. 16. yüzyıldaki uzun mesafe ticareti Osmanlı üretiminin gelişmesini sağlarken, 19. yüzyıldaki ticaretin biçimi ve kuralları, üretimin gerilemesine neden olmaktaydı. Bir yandan tarımsal hammadde dış pazara yöneltilerek Osmanlı sanatkarlarının hammadde bulması zorlaştırılmakta, diğer yandan dışarıdan getirilen ürünlerle pazar alanı daraltılmaktaydı. Böylece 19. yüzyılda ticaretin gelişmesi, sanatkar kesimin kaybına, ticaret kesiminin güçlenmesine sebep olmaktaydı. Ticaret kesiminin denetimi ise tüm Akdeniz'de olduğu gibi İngiliz, Fransız, Hollanda gibi Avrupa ülkelerinin elindeydi. Bunlar hammaddeyi küçük köylerden toplamak ve Avrupa sanayi ürünlerini bu noktalara kadar götürmek için yerli aracı kullanmaktaydılar. Avrupalılar, Rum ve Ermeni tüccarları bu aracılık için tercih ediyorlardı. Müslüman tüccarlar ise ancak Müslüman yerleşmelerindeki ticareti denetleyebiliyorlardı (Tekeli, 1985, 2:458).

Batı ithalatının gelişmesi sonucunda 19. yüzyıldan itibaren geleneksel üretim teknikleri terkedilmeye başlanmış, ithalata dayalı ticaret ve yeni üretim teknikleri gelişmiştir. Batılılaşma hareketlerinin önce saraydan başlaması, sonra devletin diğer kurumlarına ve gittikçe halka da yayılması, Avrupa'nın makina ile ucuz bir şekilde üretilen sanayi ürünlerine olan talebi, gittikçe arttırmıştır. Osmanlı Devleti'ne yünlü kumaşlar, hırdavat, kağıt, saat gibi bir çok sanayi ürünleri gelmeye başlamıştır. Bunun sonucunda, dar ölçekli meslek çarşıları ve geleneksel meslekler eski önemini kaybetmeye ve ortadan kalkmaya başlamıştır (Işın, 1985: 547-551). Osmanlı'da geleneksel ticari yapının temeli olan üretimin ortadan kalkması ve Avrupalı tüccarların Osmanlı ticaretini denetim altına almaları, Osmanlı Devleti'nin ticari, sanayi ve mali yönlerden zarar görmesine sebep olmuştur. Bunun sonucu olarak Osmanlı Devleti batılı ülkelere borçlanmaya başlamış, dış borçların artmasıyla beraber, Düyun-u Umumiye İdaresi, devletin mali durumunu denetim altına almıştır.

### 4.1.2 Tanzimattan Sonra Sanayileşme Girişimleri

Tanzimat hareketi ile birlikte gelen batılılaşma çabaları, halkın ihtiyaçlarını, yaşam şeklini değiştirmeye başlamıştır. Avrupa ürünlerinin ülkede rağbet görmesinin bir sebebi de değişen ihtiyaçlar ve modernleşme çabalarıdır. Örneğin Tanzimat döneminde önce askerlerin kıyafetinde değişiklikler yapılmış, ardından halk da, Avrupa kıyafetlerini benimsemeye başlamıştır.

---

yönetilmesi ve devletin fiyata egemen olması anlamına gelmektedir.

Avrupa ürünlerinin ülkeye hızla girmesi, yabancı tüccarlara tanınan imtiyazlar ve geleneksel üretimin yeterli olamaması gibi gelişmelerle birlikte memlekette modern bir endüstrinin kurulması gerektiği anlaşılmıştır. Modern endüstrinin kurulması için, güçlü bir organizasyona ve ulaşım ağına gereksinim vardı. Üretimde makineden ve buhar gücünden en verimli şekilde yararlanmak, seri üretim yapabilmek için bütünleşik fabrika düzenine geçilmesi zorunluluk haline gelmiştir (Kıraç, 2001: 99).

Tanzimat Döneminde tarım, sanayi ve ticaretin gelişmesi için bir takım yönetsel ve hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu amaçla Hariciye Nezareti'ne bağlı *Ziraat ve Sanayi Meclisi* kurulmuştur. Ülkede tarım, sanayi ve ticaretin gelişmesi için yerli ve yabancı uzmanlardan yararlanarak hükümete rapor sunmakla görevli olan bu kurum, daha sonra eğitim görevini de üstlenerek *Umur-u Nafia* adını almıştır. 1839'da kurulan *Umur-u Ticaret ve Zanaat Nezareti*'ne bağlanmış, 1843'de Maliye Nezareti'ne bağlı *Ziraat Meclisi* adı altında faaliyetlerini sürdürmüştür. 1845'de ise *Ticaret Nezareti'*ne bağlanmıştır (Koraltürk, 1997: 333-334).

Sanayileşme için sermaye, bilgi, gerekli makina ve araçlar ve ulaşım hizmetleri gerekmekteydi. Sanayileşmeye yeni başlayan ve Avrupa ülkelerine göre geri kalmış olan Osmanlı İmparatorluğu'na fabrikalar için gerekli makinalar ve teknik personel Avrupa'dan ithal edilmiştir. Deniz ulaşımının kolaylıklarından faydalanmak amacıyla, öncelikle deniz kıyısında fabrika yapıları kurulmaya başlanmıştır.

Yabancı imalata bağımlılığın dezavantajlarının, 1840'lı yıllarda, güçlü bir şekilde anlaşılmış olduğu görülmektedir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren geleneksel üretimdeki buhran yalnızca İstanbul ve batıya yakın şehirlerde değil, uzak bölgelere yansımıştır. Doğuya ve Avrupa'nın bir çok yerine ihracat yapan çok sayıdaki imalathaneler 19. yüzyıl ortalarında kapanmış ya da yok olma tehlikesine girmiştir.

Diğer yandan, Tanzimat'ın ilk yıllarından Kırım Savaşı'na (1853-56) kadar, İstanbul'da çok sayıda devlet imalat işletmeleri kurulmuştur. Bu işletmeler, çeşit, sayı, planlama, yatırım ve hammaddelerin kaynağı bakımından daha önceki sanayileşme çabalarının çok üstündedir (Clark, 2006: 501). Abdülmecit döneminde (1839-1861) gerçekleşen bu yoğun teşebbüsler, çok sayıda Fabrika-i Hümayünlar'ın açılmasıyla sonuçlanmıştır. Üretimde makina kullanan bu sanayi tesisleri, özellikle Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar doğu-batı istikametinde yaklaşık 130 kilometre kadar uzanan sahil şeridinde yoğunlaşmıştır (Clark, 2006: 501). Bu

sanayi kompleksinde, işçilerin barındığı yapılar da bulunmaktaydı*. Bu tesisler için gerekli hammaddelerin ülke içinden temini için çalışmalar başlatılmıştır.

1843 yılında Feshane'ye yünlü dokuma kısmı eklenmiş, aynı yıl Darphane-i Hümayun'da buhar güçlü para basma makinaları kullanıma girmiş ve Beşiktaş'ta 1844'te demir dökümhanesi kurulmuştur. İstanbul dışında İzmir, Balıkesir, Samako, Bağdat, Tokat gibi şehirlerde de fabrikalar kurulmuştur (Clark, 2006: 503-504).

Osmanlı Devleti, uluslararası alanda düzenlenen sanayi sergilerine katılarak sanayi ürünlerindeki ilerlemeleri dış dünyaya duyurmak istemiştir. İlk kez 1551 yılında Londra'da açılan Uluslararası Sergi'ye, ardından 1856 yılındaki Paris Sergisi'ne ve 1862 yılındaki Londra 2. Uluslararası Sergisi'ne katılmıştır (Küçükerman, 1988: 136, 137). 1856 yılında yapılan Paris Uluslararası Sergisine katılan Osmanlı devlet fabrikaları İzmit Fabrikası, Feshane Fabrikası, Basmahane Fabrikası, Zeytinburnu Fabrikası, Hereke Fabrikası, Beykoz Teçhizatı Askeriye Fabrikası, Tophane Fabrikası, Beykoz İnceköy Fabrikası'dır. Bu fabrikalar askeri malzemeler, tekstil ürünleri, porselen, cam, fincan gibi ürünleri teşhir etmişlerdir (Sarc, 1940: 435).

İngiliz Ticaret Antlaşması ve diğer ülkelerle yapılan antlaşmalar ile, devlet tekellerinin çoğu Avrupa Devletleri'ne teslim edilmişti. Bu sebeple, sanayileşme çabalarının başarılı olması çok zor görünmekteydi. Buna rağmen, Abdülmecit ve çevresindekiler, sanayi yatırımlarından vazgeçmemişlerdir. Fakat çoğu yabancı mühendisler tarafından inşa edilen, makinaları ithal edilen, müdürleri ve işçilerin bir kısmı da yabancı olan** bu fabrikalar genellikle istenilen sonuçları elde edememişler ve bir süre sonra kapanmışlardır. Feshane Fabrikası verimli olan fabrikalardan biri olmuş ve gelişmeye devam etmiştir. Diğer bazı fabrikalar ise kapitülasyonların etkisi, bilgisizlik, idari sorunlar sebebiyle başarısız olmuşlardır. Kırım Savaşı ile beraber Avrupa'ya borçlanan Osmanlı maliyesi sarsılmış ve devlet, sanayi programının büyük kısmını terk etmek zorunda kalmıştır. Devlet fabrikaları dışında, çoğu yabancı sermayeli olan özel fabrikalar da ihtiyacı yeterince karşılayamamış ve Osmanlı

---

* MacFarlane'nin 1847-48 yıllarında İstanbul'u ziyeretindeki anlatımına göre, "burada işçiler, 220 metre uzunluğunda, iki katlı barakalarda kalıyorlardı. Bu yapılar topluluğunun tamamı, yaklaşık üç kilometre uzunluğunda duvarlarla çevrilmişti. Yakınında bir de teknik okul kurulmuştu" (Clark, 2006: 502; MacFarlane, 1850, 2:355).

** Fabrikaları ve donatımı kurmak, işletmek ve tamir etmek için gerekli usta, kalfa ve vasıflı işçilerin çoğu yabancı ülkelerden kiralanmaktaydı. Önceleri çoğu İngiltere'den getirtilen bu işçiler, sonradan daha ucuz olduğu için Belçika, Fransa, İtalya ve Avusturya'dan kiralanmıştır. Bu eğitilmiş yabancıların gözetiminde Ermeni, Bulgar, Rum, Yahudi ve Türklerden oluşan 5 bin kadar vasıfsız işçi bulunmaktaydı (Clark, 2006: 504, 505).

Devleti dışarıya bağımlı olmaya devam etmiştir.

Abdülaziz devrinde (1861-1876), sanayinin ıslahı için çeşitli tedbirler alınmıştır. Bunun için 1864 yılında *Islah-ı Sanayi Komisyonu* kurulmuştur. Bu kurumun amaçları yüzde 5 olan gümrük vergisini arttırmak, sanayi sergileri açarak sanayiyi teşvik etmek, esnaf şirketleri oluşturarak sanayiyi geliştirmek, sanayi okulları açmaktır (Koraltürk, 1997: 334). 1864-1866 yıllarında görev yapan Birinci Islah-ı Sanayi Komisyonu kayda değer bir iş yapamamış ve 1868'de ikinci bir komisyon kurulmuştur (Ergin, 1995: 718). Alınan tedbirler arasında öncelikle 1838'e kadar %3, 1838'den sonra %5 olan gümrük vergisinin 1862'de %5'ten % 8'e çıkarılması gerçekleştirilmiştir. 1863 yılında, sanayide buharla çalışan makinaların artması sebebiyle, "Sabit vapur makinalarına dair nizamname" çıkarılmıştır (Giz, 1970: 7). Aynı yıl, Sultanahmet meydanında bir binada yerli mallarla ithal makinaların teşhir edildiği "Sergi-i Umumi-i Osmani" sergisi açılmıştır[*]. Sergide, buharla işleyen makinaların sergilenmesine önem verilmiştir.

Sanayinin gelişmesi için yapılan girişimlerden biri, sanayi mektepleri açmak olmuştur. 1867 yılında sanayi kuruluşları için her türlü teknik eleman yetiştirmek amacıyla, Sultanahmet'te *Islah-ı Sanayi Mektebi* açılmıştır (Giz, 1969: 20). Alınan tedbirlerden bir diğeri, küçük sanayi esnafını, büyük şirketler halinde birleştirmek olmuştur. Bu konu, ikinci Islah-ı Sanayi Komisyonun talimatında açıklanmıştır. 1867-74 yılları arasında bu şekilde 7 tane şirket açılmıştır (Ergin, 1995: 718, 748). Bu şirketler sermayesizlik, acemilik gibi sebeplerden dolayı başarılı olamamış, devletten beklenen destek de sınırlı kalmıştır ve 1874 yılında Islah-ı Sanayi Komisyonu lağvedilmiştir. Komisyonun görevi Şehremaneti'ne devredilmiştir. Alınan diğer tedbirlerin de Osmanlı sanayisini kurtarmada pek bir etkisi olmamıştır.

1875 yılında gümrük mevzuatının değişmesi ve yeni fabrika kanununun çıkarılması gibi reformlar yapılmıştır (Müller-Wiener, 1992: 81). 1876 ile 1908 yılları arasında, Abdülhamit zamanında, sanayinin yaygınlaşması amacıyla, *Hamidiye Sanayi Mektebi Alisi* ismiyle yeni okullar açılmıştır (Küçükerman, 1988: 162). 25 Haziran 1876 tarihinde *Meclis-i Ticaret ve Ziraat* kurulmuş ve aynı yıl ticaret ve sanayi cemiyetleri kurulmaya başlanmıştır. Ticareti geliştirmek, sermaye birikimini arttırmak gibi amaçlarla kurulan bu sivil toplum örgütleri, bu

---

[*] Bu serginin amacı, ülke ekonomisinin o günkü sorunlarını ortaya çıkarmak ve uygun çözümlerin bulunmasına yardımcı olmaktı. Sergiye, ülkenin en uzak köşelerinden bile ürün getirilmesinin sağlanması için yoğun bir tanıtım yapılmıştır. Sergide, imparatorluğun çeşitli yerlerinden gelmiş 10.000'in üzerinde ürün yer almaktaydı. Feshane'nin de bu sergide önemli bir yeri olmuş, bu fabrikaya ait 300 adet eşya sergilenmiştir (Küçükerman, 1988: 139-143).

amaçlar doğrultusunda önemli etkinlik gösterememişlerdir (Koraltürk, 1997: 334, 335).

1880 yılında *Dersaadet Ticaret Odası* kurulmuş, altı ay sonra da sanayinin gelişmesini amaçlayan *Dersaadet Sanayi Odası* kurulmuştur. Dersaadet Ticaret Odası, 1889'da sanayi ve ziraat odaları işlevlerini de üzerine almıştır. 1910 yılında ziraat işlevinden ayrılarak Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası adını almıştır[*]. Bu kurumun kurulmasından yaklaşık 6 ay sonra Dersaadet Sanayi Odası açılmıştır (Koraltürk, 1997: 335, 336).

19. yüzyıl sonlarında Haliç dışında kurulan ve başarılı olan fabrikalardan biri, Paşabahçe'de 1884'te kurulan cam fabrikasıydı. Bomonti'de 1891 yılında kurulan Bomonti Bira Fabrikası da bu dönemin en başarılı tesislerinden biri olmuştur (Müller-Wiener, 1992: 81, 83).

II. Meşrutiyetin ilanından sonra da sanayi alanında bir takım girişimlerde bulunulmuş, ulusal sanayiyi kurmak hedeflenmiştir. Özel sektöre sanayileşmeyi özendirmek amacıyla, teşvik tedbirleri hazırlanmıştır. Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bağlı *Sanayi Müdiriyet-i Umumiyesi*, sanayi işlerinin düzenlenme ve ıslahı için bir sanayi istatistiği düzenlemiştir (Kıraç, 2001: 26). 1913-1915 yıllarında yapılan sanayi sayımlarında, ülkedeki sanayi yapılarının sayıları, konumları belirlenmiştir[**]. Bundan sonra, sanayileşme bilinci yaratmak için sanayi sergi sarayları ve panayırları açılmış, fakat Osmanlı Devleti, istediği miktarda fabrika açamamış, açtığı fabrikalardan yeterince verim alamamış ve makina devrimini gerçekleştirememiştir. Müller-Wiener'in belirttiğine göre, "19. yüzyıl ne İstanbul'a ne de memlekete bir sanayi devrimi getirmemişti; olsa olsa ilk adımlarından bahsedilebilir. Bunlar bazı hususlarda Orta Avrupa'nın sanayileşme sürecine benziyor, veya onun biraz gecikmeli olarak tekrarını teşkil ediyordu. Fakat bir çok sebep yüzünden bu ilk hamleler uzun vadeli ve devamlı neticeler getirememiştir" (Müller-Wiener, 1992: 94).

Sanayileşme ile ilgili bu çabalar kısa sürede etkili olamamışsa da, Cumhuriyet döneminin politikaları üzerinde temel oluşturmuştur.

---

[*] Cumhuriyet'in ilanından sonra bu kurum, 1925 yılında yürürlüğe giren kanunla İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası olarak etkinliğini sürdürmüştür.

[**] Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin düzenlediği bu sayımlar İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, İzmit, Karamürsel, Bandırma ve Uşak şehirlerinde yapılmıştır. Buna göre Osmanlı topraklarındaki sanayi kuruluşlarının %55'inin İstanbul ve çevresinde olduğu belirlenmiştir. 1915 istatistiğinde 264 tane kuruluş yer almaktadır. Bu sayımda, muharrik güç ile birlikte en az on veya muharrik gücü olmadığı halde en az yirmi işçi çalıştıran tesisleri ile 24 saatte en az 100 kental hububat öğüten değirmenlerin sayımı yapılmıştır. Bu sayımın sonuçları, 1917 yılında "1329, 1331 Seneleri Sanayi İstatiki" adı altında yayımlanmıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz Ökçün, 1997.

## 4.2 Osmanlı Dönemi'nde Yapılan Kentsel Planlama Çalışmaları ve Haliç'e Etkileri

### 4.2.1 Tanzimattan Önce Planlama Girişimleri

İstanbul'da modern anlamda kent planlaması, 19. yüzyılda başlamıştır. Bu döneme kadar kentin gelişimini öncelikle doğal veriler yönlendirmiştir. İstanbul'un engebeli topografyası, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olması buradaki yerleşimleri, yolları ve kentsel işlevleri etkilemiştir. İstanbul'un Haliç kıyısında bir yarımadada kurulmuş olması deniz ulaşımını, ticareti önemli kılmış, gerek Bizans, gerekse Osmanlı döneminde kentin kıyılar boyunca büyümesine sebep olmuştur. Bunun yanında İstanbul'un tarihsel süreç içinde geçirdiği değişimlerde, bazı padişahların ve vezirlerin kararlarının da fiziksel çevre üzerinde önemli etkileri olmuştur. Fakat 19. yüzyıla kadar kent dokusunda belirli dönemlerde gerçekleşen değişimler, kentsel dönüşüm niteliğinde olmamıştır.

İstanbul'un ilk kurgusu, bir Roma şehri niteliğinde yapılmıştır. Yarımadanın ucunda acropolisi, ardında çarşı bölgesi ile konut bölgesi bulunan, sur içinde kenti enine ve boyuna bölen revaklı yolları olan kent, Osmanlılar dönemine kadar bu planını devam ettirmiştir. Şehrin Osmanlılar tarafından fethi, Bizans döneminden sonra kent dokusunda değişime sebep olan bir dönüm noktasıdır. Bu dönemde Fatih'in kurguladığı, İslam kentine uygun, mahalle birimleri ve kadılıklardan oluşan kent düzeni, Osmanlılar'ın İstanbul üzerinde yaptığı ilk planlama olarak nitelendirilebilir. Osmanlı'nın içe dönük sosyal yapısı, yeni kent kurgusuna yön vermiştir. Osmanlı İstanbul'unda Bizans'taki törensel yollar ve forumlardan ziyade cami etrafında gelişen çıkmaz, dar sokaklardan oluşan organik doku gelişmiştir. Osmanlı'nın İstanbul kent kurgusuna kattığı bir diğer yenilik, kentin sur dışında da gelişmesidir. Sur dışı Haliç kıyılarında, kendi üretim faaliyetlerini ve yaşam biçimlerini oluşturan mahalleler oluşmuştur.

İstanbul, 16. yüzyılda Mimar Sinan'ın katkılarıyla ikinci bir değişim ve gelişim geçirmiştir. Bu değişim, mevcut düzene aykırı olarak değil, onun anıtsal bir şekilde vurgulanması ile gerçekleşmiştir. Sinan'ın İstanbul'unda tepelerde konumlanan ve Haliç siluetinde beliren anıtsal külliyeler ile sahil kenarındaki camiler, İslam imgesinin vurgusu olarak kent dokusuna ve Haliç siluetine damgasını vurmuştur. Büyük külliye yapıları, yaya ulaşımını da yönlendiren önemli bir etken olmuştur. 17. yüzyılda Sinan döneminin ilkeleri devam etmiş, kent dokusunda çarpıcı bir değişiklik meydana gelmemiştir. 17. yüzyılın ikinci yarısında padişahların genellikle Edirne'yi İstanbul'a tercih etmeleri de kent görünümünde yenilik olmamasının bir sebebi olabilmektedir.

İstanbul'un çehresini değiştiren bir diğer olay, Lale Devri ve sonrasında gelişen eğilimlerdir. Saray çevresinin batılılaşma eğilimleri, Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Paris'ten getirttiği projeler, kentsel mekanın planlamasında yeni açılımlar getirmiştir. Meydan çeşmeleri, barok üslupta yapılar, yalı mimarisi bu eğilimin sonuçları olarak kent dokusuna ve Haliç siluetine yansımıştır. Bu dönemde gelişen sayfiye kavramıyla sur dışı Haliç kıyılarında ve Boğaz'da zengin kesime ait yapılaşmalar doğmuştur.

İçe dönük yapıdan kaynaklanan dar, eğrisel ve bakımsız toprak yolların varlığı İstanbul'a gelen gezginler tarafından sık sık belirtilmiştir. Nüfus arttıkça özellikle sur içi İstanbul'unda yoğun ve sıkışık bir doku oluşmuş, ahşap evlerin çoğunlukta olduğu bu doku yangınlardan büyük zarar görmüştür. Bu zararların görülmesi ile modernleşme hareketleri sonucunda, ilk planlama girişimleri gerçekleşmiştir.

İstanbul'da planlı ilk imar hareketi, III. Selim zamanında Selimiye'de yapılmıştır (Ergin, 1938: 27). III. Selim, nizam-ı cedit askerleri için yaptırdığı Selimiye Kışlası'nın etrafına, sokakları birbirine dik ve geniş olarak düzenlenmiş bir mahalle yaptırmıştır. Bu sokak dokusu sistemi, 19. yüzyılda daha sonra yapılacak olan sokak düzenleme şeklinin habercisi ve ilk uygulaması olmuştur. Yine III. Selim devrinde, ilk ölçülü harita, 1786 yılında Kauffer tarafından yapılmıştır[*]. 1802 yılında Melling'in Topkapı Sarayı çevresi için mevzii imar planı yaptığı bilinmektedir (Tekeli, 1985: 884, 885).

### 4.2.2 Belediyede ve Kent Yapısında Örgütsel Değişim

19. yüzyılda değişen ekonomik şartlar nedeniyle geleneksel kent yönetimi ve belediye örgütlenmesi yeterli olmamaktaydı. Yönetim ve belediye örgütünde değişiklikler yapmak zorunlu hale gelmiştir. Avrupa ile yoğun ekonomik ilişkilere giren Osmanlı Devleti'nin, 19. yüzyılın ticari faaliyetlerine uygun bir ulaşım sistemine ve hizmetler bütününe ihtiyacı vardı. Örneğin bir liman kenti olan İstanbul'da tüccar gemileri için karantina ve konaklama tesisleri, uygun sağlık koşulları ve düzenli bir kent ulaşımı gerekmekteydi. Bunun için modern hizmetleri görecek yeni belediye yönetimlerinin kurulmasına karar verilmiştir.

Klasik Osmanlı döneminde beledi, mülki ve adli işler aynı elde, kadılıkta toplanmıştı. Kadının görevlerine yardımcı olması için bazı kurumlar ve toplumsal gruplar bulunmaktaydı. Örneğin subaşı, böcekbaşı, çöplük subaşısı, mimarbaşı gibi yeniçeri ocağı subaylar ve görevliler, genel

[*] Bu harita üzerinde bir imar kararının alınıp alınmadığı bilinmemektedir

güvenlik, temzilik ve imar düzeninin sağlanması gibi konulardan sorumluydular. Şehir halkı ve esnaf grupları da bazı hizmetleri yerine getirmekle yükümlüydüler. Kadı ve resmi görevliler şehre belediye hizmeti getirmekten çok, bu hizmeti yaptırmak için halkı örgütlemekle ve denetlemekle sorumluydular (Ortaylı, 2000: 125). Mahkeme ve belediye merkezi gibi kurumlar yoktu, bu iş için kadının oturduğu konak kullanılırdı. Alt yerleşme birimleri nahiye, köy ve mahalle idi. Mahalleleri, padişah beratıyla tayin edilen imamlar yönetiyordu ve imamlar, kadıların mahalle düzeyinde temsilcisi idi. Gayrimüslim mahallelerinde imamın görevi kocabaşına ve papaza aitti. Azınlık semtlerinde yapı ve onarım için gerekli izin daima Babıâlî'den alınır, kadı adına hassa mimarları gerekli denetimi yapardı. Mahallenin beledî hizmetlerini gören, asayişinden sorumlu olan kurumlar imamlar, papazlar ve kocabaşılarıydı. Geleneksel şehir yönetimi ayrıntılı tanımlanmış kurallardan çok fermanlar, şeriat kuralları gibi yazılı veya yazısız kurallara dayanmaktaydı. Osmanlı Devleti, Avrupa ile yoğun temasa geçinceye kadar sadece belediye işleri ile ilgilenecek yetkili bir kuruluşa gerek duymamıştır.

II. Mahmut döneminde idari örgütlenmede bazı değişiklikler yapılmıştır. Mahallelerde imamın yanında muhtarlık kurumu oluşturulmuştur. Böylece mahalli işlerden muhtar ve imam aynı derecede sorumlu olmuş, Gayrimüslim mahalle ve köylerinde ise papaz ve kocabaşı yönetmeye devam etmiştir. Bu birimlerin mali gücünün sınırlı olması sebebiyle, bayındırlık tesislerinde onarım bile yapamıyor, merkezi hükümetin desteğini bekliyorlardı. Ayrıca verginin adil bir şekilde toplanıp toplanmadığı devlet tarafından iyice kontrol edilemediğinden, muhtarlar vergi konusunda yolsuzluk yapabiliyorlardı. Yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra kadılar yaptırımcı gücünü kaybetmiş, bu sebeple kadının elinden belediye görevleri alınmıştır. II. Mahmut döneminde 1826'da İstanbul'da ve taşrada olağanüstü yetkili ihtisab nazırı denilen görevliler tayin edilmiştir. İhtisab Nezareti'nin görevi kısmen şehreminliği, kısmen Osmanlı Valiliği ve zabıta nazırlığı, kısmen de maliye nazırlığını içermekteydi (Ergin, 1996: 26). Ancak İhtisab Nezareti'nin bu şekli fazla sürmemiştir. Bu karışık dönemde ihtisab nazırları, bu görevleri yerine getirmekte yetersiz kalmışlardır (Ortaylı, 1978: 15-17).

Devlet ve toplum hayatında yeni bir dönemi başlatan Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra, aydın ve bürokrat zümre, imparatorluğun işlevini yitirmiş kurumlarını ve sarsılan merkezi otoriteyi yeniden kurmak, devleti mali idari, adli alanda düzene sokmak çabasına girmişlerdir. Eğitim, ulaşım, ticaret gibi konularda merkeziyetçi bir yönetim modelinin ihtiyaçlarına cevap verecek önemli adımlar atılmıştır. Cumhuriyet döneminde uygulanacak olan modern bir

yapının ilk kurumları bu dönemde yaratılmıştır. Amaç kente daha iyi altyapı hizmetleri vermek, bayındır, temiz ve aydınlık bir kent yaratmak, asayişi ve ekonomik gücü denetim altına almaktı.

Devlet kadrolarında yapılacak radikal bir değişim için yeterli kadrolar bulunmamaktaydı. Modern belediyeler, bütün görevlerini eksiksizce yerine getirememişlerdir. Bu sebeple Islahatçılar klasik kurum ve yöntemlerini de tamamen terk etmemişlerdir. Geleneksel örgütler ile yeni kurumlar yan yana işlemişlerdir. Örneğin mahalle ve cemaat toplulukları, kendi semtlerindeki belediye görevlerini ve bazı kolluk görevlerini yerinde getirmeye devam etmişlerdir. 19. yüzyıl İstanbul'u, yeni örgütlenmenin getirdiği sıkıntılar ile geçmiştir.

Kırım Savaşı'ndan sonra Avrupalılar ile ilişkilerin artması, kentte sayıları giderek artan Fransız, İngiliz ve İtalyanların, hükümetten düzenli kent hizmetleri istemeleri ve yönetim örgütlerinin Batı ülkelerindekilere benzemesine çalışılması, sadece belediye işleri ile meşgul olacak bir kurumun kurulmasında önemli etken olmuştur. 1855 yılında belediye hizmetlerinin görülmesi amacıyla, Avrupalılar'ın bu makam için kullandıkları "Préfécture" isminin karşılığı olarak, *İstanbul Şehremaneti* kurulmuştur. Şehremanetinin başında şehremini denilen memur ve padişahın tayini ile görevlendirilen şehremaneti meclisi bulunmaktaydı. Şehremaneti'nin kurulmasıyla İhtisab Nezareti'nin lağvediği bildirilmiştir.

1856 Islahat Fermanı toprak alım-satımı konusunda bir takım yenilikler ve kolaylıklar getirmiştir. 1858 yılında çıkan Arazi Kanunnamesi ile kent çevresindeki tarımsal arazide tapu kavramı getirilerek bir tür özel mülkiyet hakkı doğmuştur. Bu kanunla kent çevresindeki miri toprakların mülk topraklarına dönüşmesi kolaylaşmıştır. Böylece kentin surlar dışında yayılması kolaylaşmış, kent dışında yeni yerleşimler doğmuştur. Yeni gelişen ulaşım teknolojisi de bu yerleşimlere ulaşımı olanaklı kılmıştır (Tekeli, 1985: 882).

1867 yılında kabul edilen bir protokolle, yabancı uyruklular "şerait-i mahalliyeye ve mehakime" tabi olmak şartıyla köy ve şehirlerde toprak satın almaya başlamışlardır. Bu olay da beledi örgütlenmenin sürat ve niteliğini belirleyen önemli bir etken olmuştur. Liman faaliyetleri için kente yerleşen yabancı tüccarlar, modern şehir hayatının düzenlenmesi için belediye idarelerinin kurulması gereğini duymuş ve bu konuda teşebbüslere girişmişlerdir (Ortaylı, 2000: 178).

Şehremaneti, bağımsız bir bütçesinin olmayışı, bilgi birikimi ve deneyim eksikliği ve yeterli kadroların olmayışı gibi sebeplerden dolayı istenen kent reformlarını gerçekleştirememiştir. Bunun üzerine Mayıs 1855'te *İntizam-ı Şehir Komisyonu* kurulmuştur. Şehremaneti'nin

ardından İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun kurulması, şehrin yeniden imarı, düzenlenmesi, temizlenmesi için atılmış adımlardır. Bu komisyon, cadde ve sokakların düzenlenmesi, temizlik, aydınlanma gibi belediye işlerini gerçekleştirmek amacıyla, Avrupa'da bu işlerin işleyişini bilen Müslüman ve Gayrimüslim üyelerle kurulmuştur. Bu komisyon, İstanbul'un 14 belediye dairesine ayrılmasını öngören bir nizamname hazırlamıştır. Takvim-i Vekayi'de yayınlanan bir tebliğde, Pera, Galata ve Tophane'yi kapsayan, Altıncı Daire-i Belediye olarak tanımlanan bölgenin pilot bölge seçildiği, burada düzenlenecek belediye işlerinin Avrupa yöntemlerine uygun olarak uygulanacağı bildirilmiştir. Pilot bölgenin Galata-Pera bölgesi seçilmesinin sebepleri, belediye hizmetlerinin en çok istendiği semtin burası olması ve burada maddi durumu iyi olan insanların yaşamasıydı. Ortaylı, bu durumu"...Pera'da Levantenler refah içinde yaşayıp havagazı, kumpanya suyu, parke kaldırım taşı isterken, yanıbaşındaki Kasımpaşa semtinde insanlar ekmek derdindeydi..." şeklinde ifade etmiştir (Ortaylı, 2000: 142). Selh-i Cemaziyelevvel 1274 (16 Ocak 1858) tarihli tebliğde, "Çünkü Galata ve Beyoğlu'nda nüfus çok olup, binalar daha itinalı yapılmış ve sakinleri de Avrupa görmüş ve beledi hizmetlerden anlayan adamlar olduğundan, icraata oradan başlanmasında isabet olduğu, böylece diğerlerine iyi bir numune gösterileceği" belirtilerek bu semtlerin pilot bölge seçilmesinin gerekçesi açıklanmıştı (Ortaylı, 2000: 143-144). O dönemlerde Paris'in en seçkin ve modern semtinin de "Altıncı bölge" olması, Galata ve Pera'yı bir Avrupa kenti görüntüsüne sokma isteğinin bir göstergesiydi. Eyüp semti beşinci daire olarak belirlenmiş, ondan sonra gelen Hasköy'ün altıncı daire olması gerekirken Hasköy yedinci, Galata altıncı daire olmuştu (Ergin, 1995: 1414; Ortaylı, 2000: 144).

Altıncı Dairenin müdürü Babıâlî'nin seçimi ve padişah iradesi ile göreve gelen bir memurdu. Bu daire Şehremaneti'ne değil, doğrudan doğruya Sadarete bağlıydı. Meclis üyeleri ve danışmanlar da Osmanlı uyruklu veya yabancı üyelerden oluşuyordu. Altıncı Daire'nin görevlerini Babıâlî'nin gözetiminde yapması, ama hareket serbestliği verilen bir devlet ofisi gibi çalışması kararlaştırılmıştır. Bu daireye, ayrıca beledî cezalar verecek bir yargı yetkisi de verilmiştir (Ortaylı, 2000: 147, 149).

İstanbul'un yapı işleri ve imar denetimi 1868 yılına kadar *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* tarafından yapılmaktaydı. 1868'de bu görevi Şehremaneti devralmıştır. Altıncı Daireye ise bu konuda ayrıcalık tanınmış, kendi bölgesinin yapı işleri ve imar kontrolünde özerk olması, ayrı bir imar örgütünün olması kararlaştırılmıştır. Fakat Altıncı Daire Şehremanetiyle aynı nizamnameyi uygulamıştır. 1280 (1863) yılında çıkan "Turuk ve Ebniye Nizamatı" nı Altıncı Daire de uygulamıştır. Bu nizamnamede sokaklar sınıflandırılmış, birinci sınıfa giren sokaklar

15 arşın, ikinci sınıf sokaklar 12 arşın, üçüncü sınıf sokaklar 10 arşın, dördüncü sınıf sokaklar ise 8 arşın olarak belirlenmiştir (Ortaylı, 2000: 149).

Altıncı Daire'nin kurulmasından sonraki gelişmeler, Haliç'in batı ucundaki bölgelerin prestijli konut ve ticaret bölgesi olarak gelişimini sağlamış, bu gelişim zamanla Pera'nın iç kesimlerine, Cihangir'e, Şişli'ye, Beşiktaş'a, Boğaz köylerine ve Adalar'a kaymış, Tarihi Yarımada tarafı ise konut ve sayfiye olarak önemini kaybetmiştir.

Şehremaneti, yapmak istediklerinde başarılı olamamışsa da, Altıncı Daire, Galata ve Pera'da kısa sürede yoğun imar faaliyetleri gerçekleştirmiştir. Altıncı Daire'nin ilk uygulamaları arasında, Tophane-Karaköy Köprüsü aksının genişletilmesi çalışmaları yer almaktadır. Belediye, bir çok sokak ve caddede kaldırım düzenlemeleri, kanalizasyon çalışmaları yapmış, bazı yolları genişletmiş, gaz lambaları koydurtmuş, sokakların temizliği için önlemler almış, sokaklar isimlendirilmiş, evler numaralandırılmış, yıkık dökük binaları yıktırmıştır. Öncelikle Pera Caddesi genişletilerek önemli bir aks olarak vurgulanmış, döşeme kaplaması yapılmış, buranın ışıklandırılması için gaz lambaları konmuştur. Özellikle Galata'da bulunan bir çok ehşap ev, dükkan yıkılarak yerlerine sağlam, kagir binalar yapılmıştır. Yapı cephelerinde uyulması gereken bazı kurallar getirilerek düzenli bir genel görünümün sağlanması amaçlanmıştır. Karaköy Köprüsü ile Galata Gümrüğü arasındaki ana aksı kapatan niteliksiz yapılar ve barakalar kaldırılmış, Karaköy Meydanı genişletilmiştir. 1864 yılında Galata surları yıkılmış, ardından 1866 yılında hendekler kapatılmış ve bu alanlarda yeniden düzenleme çalışmaları yapılmıştır. 1873 yılında Pera'da ve Kasımpaşa'da kadastro çalışmalarına başlanmış, kadasto haritaları hazırlanmıştır. 1874 yılında bu bölgeler tamamlanarak Galata'nın planına başlanmıştır. Yangında yanan yerlerin yeniden düzenlenmesi için yoğun çabalar harcanmıştır (Akın, 1998: 102-121). Pera'da bulunan gayrimüslim mezarlıkları şehir dışına çıkartılmış, Şişli'de umumi Hıristiyan Mezarlığı yaptırılmıştır. Pera'daki eski mezarlık alanlarında umumi binalar inşa edilmiş ve bahçeler düzenlenmiştir.

25 Eylül 1877 tarihinde "Der Saadet Belediye Kanunu" yürürlüğe girmiş, bu kanunla Altıncı Daire'nin ayrıcalıklı durumu sona ermiştir. Fakat Altıncı Daire çalışmalarına yoğun bir şekilde devam etmiş ve Galata-Pera bölgesi diğer bölgelerden farklı bir biçimde gelişmeye devam etmiştir. İstanbul'un diğer bazı semtlerinde ise düzensizlik, fakirlik devam etmekteydi.

1877'den sonra Avrupa tarzı belediye kavramları, Osmanlı düzenine daha çok girmiştir. I. Meşrutiyet Döneminde belediye yönetsel bir organ olmaktan öte, bir tüzel kişilik kazanmıştır.

Tanzimattan sonraki belediye çalışmalarındaki gelişmeler, olumlu ve olumsuz katkılarına

rağmen, İstanbul'un kentsel mekanının değişmesinde ve Türkiye'nin yerel yönetim geleneğini oluşturmakta önemli rol oynamıştır.

### 4.2.3 Tanzimat'tan Sonra Yapılan Planlama Girişimleri ve İmar Hareketleri

Avrupa'nın büyük şehirlerinde kapitalizmin ve sanayileşmenin gelişmesiyle beraber kentsel dokuda önemli değişmeler meydana gelmiştir. Bu değişim, Avrupa'nın ticaret ilişkisi içinde olduğu, henüz sanayileşmemiş ülkelerde de yaşanmaya başlanmıştır. Sanayileşmiş ülkelerin şehirlerinde oluşan kent planlamasının aynısı yaşanmasa da, Osmanlı kentlerine, İstanbul başta olmak üzere merkeziyetçiliğin girmesi kaçınılmaz olmuştur. Sanayileşme ve modernleşme atılımları yapan Osmanlı başkentinde nüfusun artması, hastalık salgınlarının yaygınlaşması, yangınların sıkışık dokuda hızla yayılması, sosyal yapıdaki değişim, mevcut ulaşım sisteminin yetersiz kalması gibi sorunların ortaya çıkmasıyla birlikte, kent planlaması işi daha da önemsenmiştir. Tanzimat ile gelen yönetimsel değişiklikler, kentin planlanması konusunun ele alınışında da etkisini göstermiş, bu işi yapacak devlet daireleri ve önemli reformcu bürokratlar ortaya çıkmıştır. II. Mahmut'un şehir planı yapması için Moltke'yi çağırmasıyla başlayan gelişmeler, şehir dokusu ve yönetimiyle ilgili bir çok yeni karar alınmasıyla devam etmiştir.

**Moltke'nin Planı ve Kente Etkisi**

Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra, İstanbul için önemli bir imar teşebbüsü gerçekleşmiştir. Selimiye'deki bölgesel imar hareketinin aksine, bu teşebbüs, tüm şehri kaplaması bakımından önemlidir ve İstanbul'un ilk imar planı olarak nitelendirilebilmektedir. Batılılaşma yanlısı olan ve Avrupa standartlarını ülkeye getirmek isteyen Mustafa Reşit Paşa, yabancı uzmanlara danışma planını hükümetçe uygulamaya konulmuştur (Çelik, 1996: 41). 1839 yılında II. Mahmut, Almanya'dan Helmuth von Moltke adında bir Alman askerini ülkeye çağırmıştır[*]. II. Mahmud, Moltke'yi İstanbul'daki sokak dokusunu gösteren bir harita hazırlamak ve bu dokuyu düzenlemekle görevlendirmiştir.

Moltke'nin yaptığı planlamada ana hedefler sur içinde idare ve ticaret merkezi ile kara surları arasında sürekli ve geniş bir ulaşım ağı yapmak ve yangınları önlemek amacıla kagir yapılaşmaya gitmek idi. Moltke'nin yaptığı orijinal harita bulunamamıştır, fakat İstanbul'un

[*] Helmuth von Moltke, Mısır valisi ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki savaşlarda, ordunun kurmay subaylık yapan bir askerdir (Ergin, 1938: 28).

imarı ile ilgili tekliflerinin bir özeti, Divan-ı Hümayun defterlerinde ilmühaber adı altında bulunmuştur. 25 Rebiülahir 1255 (1839) tarihli Bu yazıda, yapılacak bazı yollar ve kıyıdaki iskeleler ilgili kararlar şu şekilde anlatılmıştır:

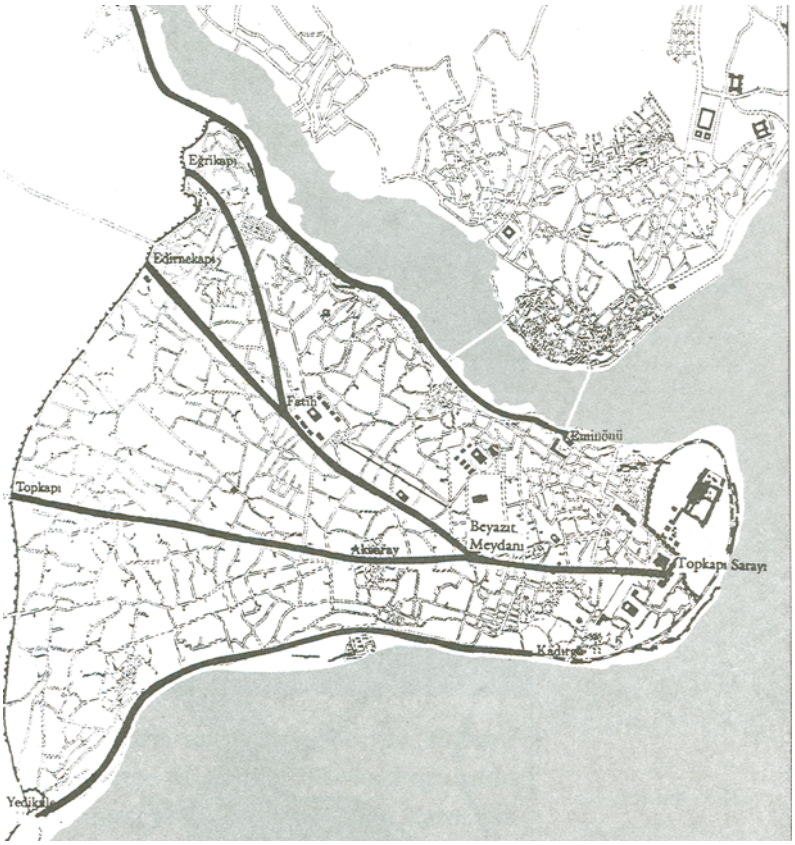
"...Dersaadetin bir kıt'a haritası tanzim olunduktan sonra Babıhümayundan Divanyolu ile Aksaraya ve oradan Silivri ve Mevlevihane kapularına ve Sultan Beyazıttan Edirnekapusuna ve Çarşanba pazarından geçilerek Eğrikapuya ve Kadırga Limanından Yedikuleye ve dahili surda Bahçekapusundan bed' ile Ebaeyyubûlensari türbei şerifeleri civarına müntehi olacak tarikler yirmişer zira olarak iki tarafına eşcar (ağaçlar) garsile tezyin olunmak ve dörder zira vüsatli yaya kaldıırmları yapılarak bargir ve arabaların mürur ve uburlarına on ikişer zira meydan bırakılmak ve maada bilcümle tarikler dahi on beş ve on ikişer ve nihayet onar ziya olmak ve asla çıkmaz sokak bulunmamak ve harici surda Yalı köşkünden başlayıp Unkapanına ve Tophaneyi Amireden Cesri Cedide varınca taş iskeleler ile kezalik yirmişer zira yollar yapılıp dörder arşın yaya kaldırımlarına eşcar gars ettirilmek ve işbu iskelelerin bazı mahallelerinde ve dahili surda dahi icabına göre birer meydan bırakılmak ve bu meydanlar dahi uyabilecek mertebe cevamii şerife ve sair ebniyei cesime etraflarında tesis olunmak üzre bir kıt'a resim tanzim olunarak..." (Ergin, 1938: 30).

Moltke, 20 zira (15.2 metre) genişliğinde, bunun dörder zirası (3 metre) kaldırımlara, geri kalan 12 zirası (9.2 metre) araba ve atlara ayrılmış olan, iki tarafında ağaçlar olan beş tane ana yol önermiştir (Şekil 4.1). Bunlardan biri Haliç kıyısında, deniz surları içinde, Bahçekapısı ile Eyüp arasında önerilmiştir. Diğer yolların 15, 12 ve 10 zira genişliğinde olması ve çıkmaz sokak bulunmaması gerektiğini belirtmiştir. Haliç kıyısında sur dışında Yalı Köşkü ile Unkapanı arasında ve Tophane-i Amire ile Unkapanı Köprüsü arasında taş iskelelerin yapılmasını, bazı iskelelerin ve camilerin çevresinde meydan açılmasını önermektedir.

Moltke'nin önerdiği 4 ana yol karasurları kapılarında sona ermekte, Haliç kıyısındaki hat ise sahilden, kutsal merkez olan Eyüp'e kadar devam etmekteydi. Eyüp'ün sur içi İstanbul'u ile birleştirilmek istenmesi, İstanbul'un belli başlı merkezlerinden biri olarak kabul edildiğini göstermektedir. Ayrıca aynı dönemde Eyüp'te Feshane-i Amire açılmıştır. Haliç kıyısındaki bu ana yol, liman ile Feshane ve daha sonra yapılacak olan fabrikaları birleştirecekti.

Moltke'nin projeleri aynen uygulamaya konulmamıştır, fakat Moltke'nin planı, daha sonra yapılacak olan planlamaların, inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturmuştur. Bu plan, İstanbul'da gerçekleştirilmek istenen Avrupa tarzında, modern, bütüncül kentin bir

habercisiydi.




Şekil 4.1 Moltke'nin önerdiği ana yollar (Çelik, 1998:85)

Moltke'nin önerilerinin çoğu, o dönemde olmasa bile uzun vadede, hatta Cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir. Öncelikle sokak genişlikleri ve bina yükseklikleri ile ilgili olan önerileri dikkate alınmıştır. 1848 tarihinde çıkan Ebniye Nizamnamesi'nde ilmühaberdeki ilkelere benzer olarak kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi yolları, inşaatların denetimi, yol ve sokakların genişlikleri, yapılacak binaların yükseklikleri üzerine kurallar getirilmiştir (Tekeli, 1980: 38). Cadde ve sokaklar için teklif ve kabul edilen azami genişlik 10 arşın ve en az 6 arşındır (Ergin, 1938: 34).

**Bekir Paşa Planı**

Abdülmecit döneminde, Londra'ya eğitime gönderilen ve geri dönünce Mühendishane-i Berri-i Hümayun'un yönetimine geçen Bekir Paşa, İstanbul için bir plan hazırlamıştır. Bu plan, Bekir Paşa'nın akrabalarından Mehmet Eşref Bey tarafından aktarılmıştır. 1850'lerde Avrupa başkentlerinde uygulanan büyük imar operasyonlarına özenilerek hazırlanan bu plana göre, Süleymaniye, Şehzade Camii, Beyazıt Camii, Sultanahmet Camii, Yeni Camii, Laleli ve Nuru Osmaniye Camileri geniş meydanlar ortasında kalmakta, bütün İstanbul'un yolları bu

anıtlara doğru gelmekteydi. Mahalleler arasında parklar ve bahçeler yapılmakta, bütün sebil, türbe ve medreselerin etrafı açılmaktaydı. Avrupa treni de İstanbul'a gelmekte ve Yedikule'de yapılacak bir zafer takında sonlanmaktaydı (Tekeli, 1980: 38-39). Gerçekleşmeyen bu plan, Avrupa kentlerinin ne kadar etkisinde kalındığını göstermekteydi.

Kırım Savaşı sırasında müttefik ordularının İstanbul'da karargah kurmasının ardından, Avrupa tarzı planlama biçiminin etkisinin daha da arttığı görülmektedir. Savaş sırasında kentin alt yapısının modern kentin gereksinimlerini karşılamadan uzak olduğu anlaşılmıştır. Savaşta İngiliz, Fransız, İtalyan subaylarıyla sıkı ilişkiler içinde olan Osmanlı yöneticileri, onlardan etkilenerek kenti imar etmek için yönetimsel düzenlemelere girmişlerdir (Tekeli, 1980: 39).

İstanbul'da gerçekleşen bir diğer imar hareketi, 6. Daire-i Belediye'nin Galata ve Pera'da 1855-1868 yılları arasında yaptığı faaliyetlerdir (bkz. "Belediye ve Kent Yapısında Örgütsel Değişim").

**Yangınlar Sonrasında Yapılan İmar Hareketleri**

Tarihi boyunca bir çok yangın geçiren İstanbul'da 19. yüzyıla gelindiğinde, halk arasında büyük panik yaratan yangınlar için köklü çözüm arayışına girişilmiştir. Aynı dönemde kent kurgusunda çağdaşlaşma eğilimlerinin de yer almasıyla beraber, yanan yerlerinde daha öncekinden farklı düzenlemeler yapılmıştır. Böylece yangınlar, 19. yüzyılda kent mekanının değişiminde önemli rol oynamışlardır. Yangınlar şehre büyük hasar verirken diğer yandan yanan bölgelerin kagir binalarla ve yeni yönetmeliklerle belirlenen sokak düzeniyle tekrar düzenlenmesini, bu arada su, kanalizasyon gibi hizmetlerin getirilmesini, sokakların taşlarla döşenmesini sağlamıştır. Yanan yerler kentin prestijli bir bölgesiyse, yeni yapılan tasarımlar, çevredeki yanmamış bazı bölgeleri de içine alarak, kapsamlı bir yenileştirme projesi haline gelmekteydi (Çelik, 1998: 45). İstanbul tarafında sıkışık doku ve ahşap yapılardan dolayı çok sayıda yangın çıkması, aynı zamanda yerleşimi Pera, Beşiktaş, Nişantaşı gibi semtlerdeki yeni imara açılan yerlere doğru yönlendirmiştir. Dolmabahçe Sarayı'nı yaptıran Abdülmecit, Nişantaşı taraflarında yollar açtırmış, konaklar yaptırmış ve orada ev yapmaya halkı teşvik etmiştir. Abdülaziz de Beşiktaş'taki Akaret binalarını yaptırmış ve bu semtin imarına çalışmıştır (Ergin, 1938: 54).

İstanbul'da yangın sonrasında yapılan ilk kapsamlı imar hareketi, 1856 Akasaray Yangını'ndan sonra gerçekleşmiştir. llk kez bu yangınından sonra sistematik bir şekilde yangın yerleri haritaları yapılmaya başlanmıştır. Bu haritaları yapan, Luigi Storari adında bir

İtalyan mühendistir*. Storari'nin bölge için yaptığı tasarım, mümkün oladuğu kadar geniş ve düz caddelerden oluşmakta, çıkmaz sokakları yok etmekteydi. Strorari ayrıca, Unkapanı'ndan Yenikapı'ya uzanan aks ile Divanyolu Caddesi'nin birleştiği kavşağı** genişleterek vurgulamış, bir meydan haline getirmiştir (Çelik, 1998: 46). Böylece batılı tarzda tasarım kriterleri kent dokusunda görülmeye başlanmıştır.

İstanbul'da gerçekleşen önemli bir imar hareketi de 1866 Hocapaşa Yangını'ndan sonra gerçekleşmiştir. Hocapaşa yangınında, Ayasofya'dan Beyazıt'a kadar olan bölgenin Haliç ile Marmara Denizi arasında kalan alanın çoğu yanmıştır***. Bu yangında ve aynı yıl içinde çıkan yangınlarda Demirkapı ve Sirkeci semtlerinde 168, Mahmutpaşa Yokuşu'nda 99, Mercan'da 220, Hocapaşa'da 1007 bina yanmıştır (Ergin, 1938:40). Dönemin hükümdarı Abdülaziz, bu bölgede yaptırdığı düzenlemede sokakları genişletmeye, binaları kagire çevirmeye önem vermiştir****. Bu işlerin yapılması için öncelikle *Islahat-ı Turuk Komisyonu* kurulmuş, komisyon 1869 yılına kadar verimli bir şekilde çalışmalarını sürdürmüştür. Bu komisyonun üyeleri olan erkanı harp zabitleri ile onların yanındaki sivil mühendis yamakları, öncelikle yangın yerleri haritasını yapmışlardır. Bu haritada, cami ve türbeler dışında kalan arsaların yüzde yirmibeşi, yol genişletmek için parasız olarak alınmıştır. Yolların genişliği 25 ile 6 arşın arasında kabul edilmiştir. Divanyolu Caddesi, en geniş cadde olarak (19 metre) düzenlenmiştir. Ahşap yapıya izin verilmemiş, kagir binaların daha ucuza yapılması için kolaylıklar tanınmıştır. Sokak düzenlemelerinde kaldırım taşları döşenmiş, yeniden kanalizasyon yapılmıştır. İmar komisyonu, bu işleri yaklaşık dört senede bitirmiştir (Ergin, 1938: 40-42).

İmar komisyonu bu süre içinde sadece yangın yerlerini değil, önemli bazı sokak ve meydanların düzenlenmesi işlerini de yapmıştır*****. Bu işler arasında Ayasofya önü ve

---

* Sonraki yangın yeri haritalarında, bu mühendisin uyguladığı usuller uygulanmıştır. Yangın haritasının yapılması için, en az 20 binanın yanması gerekmekteydi Hocapaşa Yangını'ndan sonra da kentte çok sayıda yangın olmuş, bunlardan büyük olan 179 tanesinde yangın yeri haritası yapılmıştır (Ergin, 1938:40, 44).

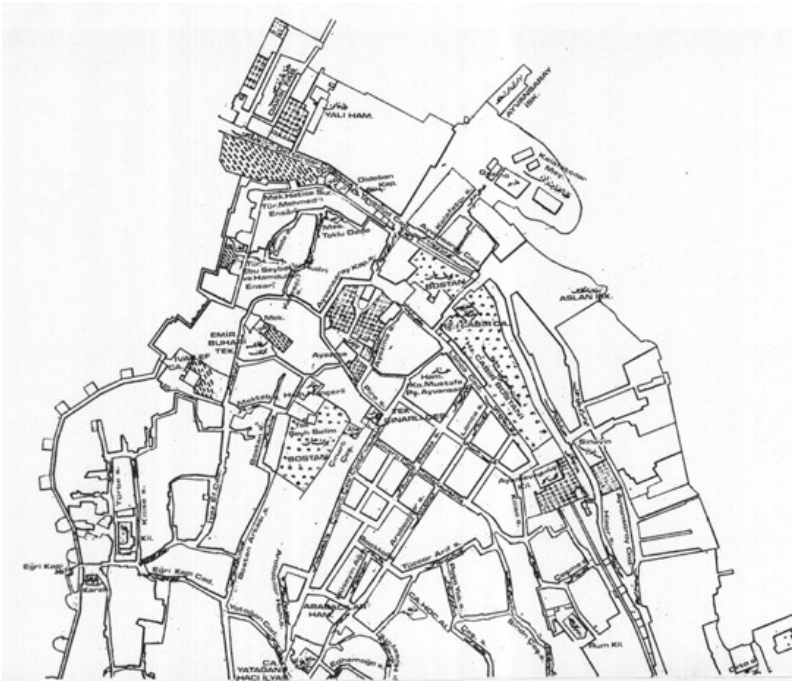
** Bu kavşak, Bizans'ın Bovis Forumu'na denk gelmekteydi.

*** Ergin'in belirttiğine göre, bu alanın beşte dördü tarla haline gelmiştir. Bu alan, son 300 senede sekizinci kere büyük yangın geçirmiştir (Ergin, 1938: 38).

**** Abdülaziz, Fransa, İngiltere gibi Avrupa ülkelerine seyahat eden ilk Osmanlı padişahıdır. Abdülaziz'in bu geziler sırasında Avrupa kentlerindeki imar düzenini görmüş olması, kent merkezinde bu çapta bir imar girişiminde bulunmasını etkilemiş olmalıdır (Ergin, 1938:38-39).

***** Çelik'in Başbakanlık Arşivi'nde bulunan iradeye dayanarak belirttiğine göre, komisyonun yetki ve sorumluluklarını açıklayan nizamname Takvim-i Vekayi'de ve yabancı dillerde çıkan gazetelerde yayınlanmıştır. Buna göre komisyon, düzenlenmeye gerek görülen diğer yanmamış bölgelerde de yetkiliydi. Böylece kentin

Meydanı, Beyazıt Meydanı, Unkapanı Caddesi, Sirkeci ile Bâb- ı âli'yi birleştiren Ankara Caddesi*, Mercan ve Fincancılar Yokuşu, Sultanhamamı ve Bahçekapısı tarafları, Galata Azapkapı-Karaköy Caddesi, Beyazıt-Aksaray Tramvay Caddesi yer almaktadır (Ergin, 1938: 43). Sirkeci İskelesi'ni Bâb-ı âli'ye bağlayan Ankara Caddesi ile Bâb-ı âli'yi Divanyolu'na bağlayan Mahmudiye Caddesi (bugünkü Babıali Caddesi), ana arter olan Divanyolu Caddesi'nden sonra gelen, ikincil caddelerdi ve 12.20 metre olarak öngörülmüştü (Çelik, 1998: 48). Böylece, Haliç'i Divanyolu'na bağlayan, kuzey-güney ekseninde geniş bir aks oluşturulmuştur.



Şekil 4.2 1875-1882 tarihli Ayverdi haritalarında Ayvansaray'da yeniden düzenlenen sokaklar

Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun kentin çeşitli mahallelerinde çıkan küçük yangınlar sonrasında da düzenlemeler yaptığı bilinmektedir. Yangında yanan bazı semtlerin yeniden planlamasında, ızgara sistemiyle oluşturulan sokak dokusunu haritalarda görmek mümkündür. Örneğin 1861'de çıkan Ayvansaray yangınından sonra, önceden sıkışık dokusu ve çıkmaz sokakları olan yanmış bölgede böyle bir düzenleme yapılmıştır (Çelik, 1998: 54). Bu düzenlemede, organik kent dokusu içinde, birdenbire ızgara sistemiyle yapılmış bir alan görülmektedir (Şekil 4.2). Bu tür mahalle düzenlemeleri kendi içinde gerçekleştirilmiş,

---

genelindeki modern planlama çalışmalarından sorumluydu (Çelik, 1998: 47-48).

* Ankara Caddesi, 1875-1882 yılları arasında, Abdülhamit zamanında yapılan ve Ayverdi'nin "19. Asırda İstanbul Haritası" ismiyle yayınladığı (1958) haritada, Aziziye Caddesi olarak görülmektedir.

bölgeyi kentin diğer bölgelerine bağlayan yollar henüz oluşturulmamıştır.

Islahat-ı Turuk Komisyonu, Haliç'in iki yakasındaki başlıca arterleri oluşturarak, en önemli anıtların çevresini açarak, dört sene içinde o dönem için oldukça geniş çapta imar operasyonlarını gerçekleştirmiştir.

**Arnodin Planı**

Abdülhamid devrinde, Fransız bir mühendis olan **Arnodin**, 1900 yılında Üsküdar ile Sarayburnu'nu demiryolu köprüsüyle birleştirecek bir proje geliştirmiştir. Üsküdar'dan sonra demiryolu hattı Haydarpaşa ile birleşecekti. Aynı zamanda Bakırköy'den Rumelihisarı'na gelecek, boğazı geçen ikinci bir köprüyle Kandilli'ye ulaşacak, sonra da Bostancı ile birleşecek ikinci bir demiryolu hattı öneriyordu. Böylece, İstanbul'a bir çevre yolu önerilmiş oluyordu. Bu proje de büyük ihtimalle kaynak yetersizliğinden dolayı gerçekleşmemiştir (Çelik, 1996: 86-89).

**Bouvard Planı**

Avrupalı seyyahların İstanbul sokaklarının bakımsızlığını eleştirmesinden rahatsız olan II. Abdülhamit, özellikle Eminönü ve Karaköy Meydanları gibi gibi İstanbul'a gelen yabancıların ilk gözüne çarpan yerlerinin düzenlenmesi için Paris elçisi olan Salih Münir Paşa'dan nazım planını yapacak birilerini bulmasını istemiştir. Bunun üzerine 1908 yılında Paris Belediyesi baş mühendisi olan **Bouvard**'dan İstanbul için nazım planı yapması istenmiştir. Bouvard, öncelikle kentin ölçekli ve bilimsel bir haritası olması gerektiğini belirtmiştir[*]. Bouvard'ın At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı'na ait projelerinde, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması gibi beaux-arts ilkeleri uygulanmıştır. İstanbul için tamamen yeni bir imaj öngörülmüş, kentin topografyasını ve mevcut kent dokusunu gözardı eden geniş meydanlar, Fransız tarzında bahçeler önerilmiştir. Bouvard, Galata Köprüsü için batı tarzında ve gösterişli bir tasarım sunmuş, Yeni Camii çevresinde, At Meydanı'nda büyük bir meydan, Beyazıt'ta geniş bir meydanın yanında görkemli bir belediye sarayı önermiştir. Bouvard'ın bu modern, Avrupa başkentlerini yansıtan gösterişli tasarımlarını Abdülhamit beğenmiş, uygulamaya geçilmesi için talimat vermiş fakat proje gerçekleşmemiştir (Ergin, 1938: 46).

---

[*] Bu iş için 1910 yılında Fransız Topografya cemiyeti, İstanbul'un haritasını çıkarmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine harita çıkarma işi bir Alman firmasına verilmiştir. Bu firma, "Alman Mavileri" olarak bilinen 1/500, 1/1000 ve 1/2000 haritaları 1919 yılında bitirmiştir (Tekeli, 1993: 29).

Bu projelerin gerçekleşmemesine rağmen Tanzimat'tan sonraki padişah ve yöneticilerin Avrupalı şehir imajını benimsemiş oldukları, kent planlamasında ulaşıma ve kentin birbirinden uzak birimlerini birleştirmeye önem veren, modern gereksinimlere cevap verecek unsurları tercih ettikleri anlaşılmaktadır.

**Teodorre Orik Planı**

Meşrutiyet'in ilanından sonra **Teodorre Orik** adında bir Alman'a şehrin haritası yaptırılmıştır. Liyon Belediyesi baş mühendisi İstanbul Şehremaneti Fen Heyeti'ne müdür tayin edilmiştir. Orik de İstanbul üzerinde projeler yapmış ve yine çeşitli yollar, meydanlar açılmasını önermiştir. Orik'in tavsiyesi üzerine Unkapanı-Yenikapı ile Aksaray-Beyazıt ana caddeleri açılmıştır. Orik, Süleymaniye ile Galata Kulesi civarını bir asma köprü ile birleştirme önerisi getirmiş, Aksaray, Çırçır, İshakpaşa ve Beyazıt yangın yerleri mevzii planlarını yaptırmıştır (Ergin, 1938: 59).

### 4.2.4 Ulaşımdaki Gelişmeler

19. yüzyıla kadar İstanbul'da ulaşım imkanları oldukça kısıtlıydı. Kent içi kara ulaşımı genelde yaya olarak, bazen tahtrevan denilen taşıma araçları ile, nadiren de at arabaları ile yapılmaktaydı. Yollar düzensiz, dar ve dönemeçliydi. Yol sınırlarındaki sürekli değişiklikler, yol bakımını güçleştirmekteydi. Vakıf sisteminden dolayı, ulaşım konusuna yeterli finans ayrılmamaktaydı (Cerasi, 1999: 188). Deniz ulaşımı ise kayık ve mavnalar ile sağlanmaktaydı.

İstanbul'da Tanzimat sonrası oluşan fiziksel değişimin önemli bir parçası ulaşım düzenidir. Sanayi için, çevre yerleşimlerinden veya uzak bölgelerden elde edilecek hammaddeye ve ürünleri satmak için ticaret bölgelerine ulaşıma ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu sebeple sanayileşen ülkelerde yeni ulaşım teknolojileri geliştirilmiştir. Sanayileşmeye çalışan Osmanlı başkentinde de kenti içi ve uluslararası ulaşım önem kazanmıştır. 19. yüzyılda İstanbul'da bu konuda önemli adımlar atılmıştır. Yeni ulaşım sistemlerinin geliştiği bu yüzyılda kent, deniz ulaşımında vapurlarla, kara ulaşımında ise köprüler, atlı tramvaylar, metro hattı ve trenlerle tanışmıştır. Bu sistemlerin yapımı için teknik donanım ve sermayeden yoksun olan hükümet, özel yatırımcılara imtiyaz tanımış ve ulaşım sisemlerini belli süreler için işletme hakkı vermiştir.

19. yüzyılda deniz ve karayolu ulaşımında modern ulaşım sistemlerinin kullanılmasıyla beraber gerçekleştirilen gelişmeler, İstanbul'un ticaret ve sanayi işlevlerinin gelişmesine

katkıda bulunmuştur. Yeni ulaşım imkanları, İstanbul'un kentsel mekanında değişimlere yol açmıştır. Dolayısıyla Haliç'teki işlevlerin ve sosyal yapının değişiminde önemli rol oynamıştır. Birbirinden uzak olan semtler arası ulaşımın kolaylaşması kentin büyüyüp yayılmasına sebep olmuş, Boğaz köylerinin ve Adalar'ın gelişmesini sağlamıştır. Bu semtler arasındaki ulaşımın kolaylığı, kentin birbirinden kopuk, farklı semtlerini birleştirerek kentsel bütünleşmeye doğru adım atılmasını sağlamıştır.

**Deniz Ulaşımı**

Ticaretin en önemli aracı olan deniz taşımacılığı, İstanbul limanlarının önemini arttırmış, Eminönü ve Galata'da dünyaca ünlü ticaret bölgelerinin oluşmasını sağlamıştır. İstanbul'un sur dışında da kıyı boyunca gelişmesi, Haliç'te deniz ulaşımının önemini arttırmıştır. Sur dışında yer alan semtlere yarımadadan ulaşmak için deniz yolu kullanılmaktaydı. 1851 yılına kadar halkın deniz ulaşımı kayık ve mavnalarla sağlanıyordu. Merkez Eminönü'nden kayıklar 3 ana istikamete doğru gidiyorlardı. Bunlar Galata, Haliç köyleri ve Boğaz'ın iki yakasıydı. Pazar kayıkları denen toplu taşıma vasıtaları, 13 m. kadar uzunluğunda, 2.5 m. genişliğinde, ahşap, denize dayanıklı kayıklardı (Tutel, 1997: 15). Boğaz köylerinde, çevrenin ihtiyacına göre bir, iki, hatta üç pazar kayığı birden bulunurdu. Bunlar İstanbul'a yolcu ve yük götürürler, sonra yeniden aldığı yük ve yolcularla köye geri dönerlerdi.

İlk buhar makineli gemi İstanbul limanına Sultan II. Mahmud döneminde 1828 yılında gelmiştir. Bu gemiler halkın, özellikle de II. Mahmud'un ilgisini çekmiştir. II. Mahmud, bu gemilerden daha başkalarının da getirtilmesini, hatta kendi tersanelerimizde de yaptırılmasını istemiştir. Böylece getirilen ve inşa ettirilen büyüklü küçüklü gemilerle İstanbul ile yakın iskele ve limanlar arasında yolcu ve yük taşımacılığına girişilmiştir. 1937 yılında biri İngiliz, diğeri Rus olan iki şirket de kapitülasyonların kendilerine verdiği haklardan yararlanarak boğazda vapur çalıştırmaya başlamışlardır. Bu vapurlarla rekabet etmek için Tersane-i Amire'nin bünyesinde "Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi", ilk olarak "Hümapervaz" adlı vapurla yolcu taşımacılığına girişmiştir. Zamanla artan ihtiyaç karşısında daha fazla vapur seferlerine gerek duyulmuş ve bunun için bir şirket kurulmasına karar verilmiştir. Mustafa Reşit Paşa'nın desteği ve dönemin padişahı Abdülmecid'in onaylamasıyla 1851'de "Şirket-i Hayriye" adında bir anonim şirketi kurulmuştur. Şirketin hisse senetleri başlangıçta 1500 adet olarak satışa çıkarılmış ve en çok hisse senedini Sultan Abdülmecid satın almıştır. Diğerlerini de dönemin önde gelen devlet adamları ile çoğu Ermeni olan zengin kişiler almışlardır (Tutel, 1997: 13).

Şirket-i Hayriye ilk vapur seferini 1854'te Anadolu yakasının en büyük yerleşme merkezi olan Üsküdar'a yapmıştır. İlk altı vapura Tersane-i Amire vapurlarıyla aralarında rekabet olmaması için yalnız Eminönü ile boğaz köylerinde sefer yapma hakkı verilmiştir. Tersane-i Amire vapurları ise Marmara kıyıları ile Adalar arasında hizmet verecekti. Daha sonra artan talep karşısında yeni vapurlar sipariş edilmiştir. 1857'de isimleri İstinye, Bebek, Kandilli, Beykoz, Anadolu olan ahşap, 60 beygir gücünde, iki silindirli makineli ve yandan çarklı olan beş vapur daha getirtilmiştir (Tutel, 1997: 25).

6 vapur seferiyle başlayan Şirket-i Hayriye, vapur sayısını 1864'te 16'ya, 1872'de 34'e ve 1909'da 36'ya çıkarmıştır. Önceleri Boğaz'da oturan yüksek bürokratlar ve Avrupalılar'a yönelik olan vapur seferleri, kısa zamanda herkesin yararlandığı bir taşımacılık ağına dönüşmüştür. 1919'a kadar yürürlükte kalan 1888 nizamnamesi'nde Eminönü ile Haliç köyleri arasında vapur seferleri düzenlenmiştir. Bu seferler, Haliç'teki kalabalık mahallelere ve bölgedeki atölye ve fabrikalara ulaşımı sağlamaktaydı. Bu nizamnamede yedi hattan söz edilmektedir. En sık kullanılan Üsküdar-Eminönü hattında her yirmi dakikada veya yarım saatte bir sefer yapılacaktı. Boğaz köylerine yapılan seferler Üsküdar-Eminönü hattından daha seyrek olmakla birlikte yaz aylarında artan trafiğe cevap vermek için daha sıklaştırıldı. Bu nizamnamede artık oturmuş gözüken Üsküdar-Beşiktaş ile Harem-Kabataş hatlarının varlığı, kentin Avrupa ile Asya yakaları arasındaki ulaşımın da hızla geliştiğini göstermektedir. Diğer seferler ise Eminönü-Haliç köyleri, Eminönü-Yeşilköy ve Eminönü-Adalar arasında yapılmaktaydı. Düzenli seferlere ilaveten, Cuma, Pazar, bayram günleri, ramazan geceleri ve paskalyalarda ek seferler konuluyordu. Ayrıca Üsküdar-Kabataş, Üsküdar-Sirkeci ve Büyükdere- Hünkar iskeleleri arasında araba ve hayvan taşıyan feribot seferleri bulunmaktaydı (Çelik, 1996: 70, 71).

Şirket-i Hayriye, kısa vadede hedeflerine ulaşarak batı örneğine göre temelleri atılan bir çok kuruluşun sağlayamadığı sürekliliği sağlamıştır. 19. yüzyılın modernleşme hedeflerini kendi içinde gerçekleştirmiştir. Tanzimat reformlarının kağıtta kalmayan bu pratik uygulaması, serbest girişimciliği desteklemek, hisse senedi satışıyla ticaret borsasını hareketlendirmek, çağdaş işletmecilik anlayışını yerleştirmek, gazino ve bekleme salonları gibi yan hizmetleri hizmete sokmak, modern teknolojiyi yakından takip etmek ve uygulamak, Osmanlı insanını deniz ticaretine özendirmek, memur istihdamına rasyonel çözüm getirmek, modern kaptanlık mesleğini başlatmak ve en önemlisi Boğaziçi'ni bir yerleşim bölgesi olarak İstanbul'a kazandırmak gibi modernleşme hedeflerini gerçekleştirmiştir (Işın, 1995: 245.). Boğaziçi ancak Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli bir şekilde seferler yapmaya başlamasından sonra

kalabalıklaşmış, canlılık kazanmıştır. Küçük yerleşim yerleri, ancak vapurlar yolcu taşımaya başladıktan sonra gelişmiş, birer köy halini almışlardır. Eskiden sayfiye yerleri olan boğaz köyleri bütün yıl oturulabilecek yerler olmuş, böylece şehirde ve sayfiyede iki ev tutmak gereksiz hale gelmiş ve tasarruf yapılmıştır.

Uzak bölgelere ulaşımın kolaylaşması, kentin büyümesini sağlamıştır. İstanbul, artık Tarihi Yarımada ile Haliç çevresindeki yerleşimlerden ibaret değildi. Üstelik bu yeni yerleşimlerdeki yeni yaşam tarzına ve modernleşmenin getirdiği kent ve yapı düzenine rağbet daha da artmış, Haliç çevresindeki geleneksel dokudaki yerleşimler, eski önemini kaybetmiştir.

Deniz taşımacılığı, Haliç kıyılarına sanayiyi çeken ilk önemli faktör olmuştur. Hammaddenin deniz yolu ile nakliyesinin kolaylığı bu dönemde kurulan fabrikalar için büyük avantaj olmuştur.

**Haliç Köprüleri**

Tarihi Yarımada ile Galata ve diğer köyler arasında, yüzyıllardır devam eden deniz taşımacılığı bulunmaktaydı. 19. yüzyıldaki gelişmeler, bu iki ticaret bölgesi arasındaki ulaşımın daha kısa sürede gerçekleştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. 1930'lu yıllarda iki yaka arasında iş ve ticaretin yoğunluğu, nüfusun artması, Osmanlı Sarayı'nın Beşiktaş'a taşınması gibi sebeplerden dolayı köprü yapımı kaçınılmaz olmuştur. Osmanlı döneminde Haliç üzerinde Galata'da ve Unkapanı'nda günümüze kadar değişerek gelen, iki tane köprü yapılmıştır. Ayvansaray'da da kısa ömürlü bir köprü inşa edilmiştir. Galata ve Unkapanı köprüleri zaman zaman tadilata uğramış, yenilenmiş, her yenileşmesinde daha sağlam ve farklı taşıyıcı sistemlerde yapılmıştır.

19. yüzyılda Haliç üzerinde ilk olarak 1836 tarihinde Azapkapı'yı Unkapanı'na bağlayan ahşap bir köprü yapılmıştır. Haliç'te ilk köprünün burada yapılmasının başlıca nedeni Azapkapı yakınında bulunan Tersane-i Amire idi. Tanzimat öncesinde henüz Galata ve Pera önemli ölçüde gelişmemiştir. Bu sebeple bu tarihte Karaköy-Eminönü arasında bir bağlantı yapılması öncelikli olmamıştır. Yaklaşık 600 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde olan bu köprüye, geçiş ücreti alınmaması sebebiyle "Hayratiye'' adı verilmiştir. 1864'te yenilenen bu köprüye "Mahmudiye" adı verilmiş, 1282/1865-66'dan itibaren arabalar ve hayvanlar için geçiş ücreti alınmaya başlanmıştır.

Tanzimat ve Avrupa ülkeleriyle imzalanan ticaret antlaşmalarından sonra hızla gelişen Galata'nın da Eminönü'ndeki ticari hayat ile birleştirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Beyoğlu ve Beşiktaş'ın kalabalıklaşması, padişahın Topkapı Sarayı yerine Dolmabahçe Sarayı'nda

oturmayı tercih etmesi de bu köprünün yapılmasına sebep oluşturmuştur. 1845 yılında ilk Galata Köprüsü II. Mahmut'un annesi Bezmi Alem Valide Sultan tarafından, dubalar üzerinde ahşap olarak yaptırılmıştır. Tersanede yapılan köprünün boyu 500 metre civarındaydı. Köprünün Eminönü ayağı, bugünkü kadar dolmamış olan eski Gümrük Önü Meydanı'ndan başlamakta, Karaköy'de ise bugünkü yerinden biraz daha Tophane tarafında sonlanmaktaydı Açılışından sonra üç gün kadar bedelsiz geçilebilen köprü, daha sonra paralı olmuştur (Boğaz ve Haliç Geçişleri Tarihçesi, 1973: 68).



Şekil 4.3 1863 yılında yapılan ikinci Galata Köprüsü (Boğaz ve Haliç Geçişleri Tarihçesi, 1973: 70).

Birinci Galata Köprüsü'nün eskimesi nedeniyle, eski köprü 1863 yılında daha geniş ve sağlam bir ahşap köprüyle değiştirilmiştir (Şekil 4.3). Bu köprünün yapılmasında Abdülaziz'in Mısır yolculuğundan dönüşü ve At Meydanı'nda uluslararası sergi olan ve III. Napoleon'un davet edildiği Sergi-i Osmani'nin gerçekleşmesi etkili olmuştur. Ahşap olduğu için çabuk eskiyen köprünün yerine, Abdülaziz demir bir köprü yapılmasını istemiştir. 1872 yılında önce Galata için tasarlanan ve İngiliz Şirketi'nin projelendirdiği demir köprünün, son anda Unkapanı Köprüsü'nün yerine yapılmasına karar verilmiştir. Galata Köprüsü de yine demirden tekrar yapılmış ve 1878'de tamamlanmıştır.

Köprünün yapıldığı dönemde henüz fabrika atıklarıyla dolu olmayan Haliç'te denize

girilebildiğinden, köprüde banyo kabinesi yapılmıştır. Köprünün ortası 180 derece dönerek iki yana açılmakta, gemilerin giriş çıkışına izin vermekteydi. Döşeme seviyesinde ve iskele başlarında dükkanlar, gazinolar, kıraathaneler yer almaktaydı. Eminönü'ne yakın, Haliç tarafında bir de deniz hamamı bulunmaktaydı (Boğaz ve Haliç Geçişleri Tarihçesi: 73, 74).

1912 yılında tekrar yenilenen Galata Köprüsü, bu şeklini 1992'ye kadar korumuştur. Köprünün üstünden tramvay hattı geçirilmiştir. 1878'de yenilenen eski Galata Köprüsü ise Unkapanı'na taşınmıştır. Bu köprü de 1936 yılında çıkan fırtınada parçalanana kadar burada hizmet vermiştir. Daha sonra 1940'da bugünkü Atatürk Köprüsü inşa edilmiştir.



Şekil 4.4 1913 yılında Galata Köprüsü (Çelik, 1998: 98)

Kente gelen gemilerin ilk gözüne çarpan yapılarından olan Galata Köprüsü'ne dair pek çok yabancı firma, yeni tasarımlar sunmuş, bu projelerin çoğu gerçekleşmemiştir. Kısıtlı bütçelere rağmen yine de köprülerin bir kaç defa yenilenmesi, hızla değişen ve gelişen İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir zorunluluk olmuştur. Ayrıca yabancıların kentin fiziki durumu ile ilgili eleştirileri, sarayın, kent imajını sağlamlaştırma yolunda çabalarıyla

sonuçlanmış, yapım faaliyetleri hızlanmıştır. 1876'da İstanbul'a gelmiş olan Marquis Salisbury, Galata Köprüsü'nden araba ile geçtiği sırada, "Bu köprüye tahammül eden, her türlü kötü idareye tahammül eder" sözleriyle, kentin fiziki yapısıyla ilgili eleştirilerini ifade etmiştir (Ergin, 1996: 29).



Şekil 4.5 20. yüzyıl başında Unkapanı Köprüsü (Bayrı, 1951: 36)

1863 yılında Ayvansaray ile Piripaşa arasında ahşap bir köprü yapılmış, fakat kısa süre içinde kayıkçılar tarafından yıkılmıştır. Mimari açıdan özelliği olmayan bu köprü İstanbul ve Galata'yı birbirine bağlayarak geniş bir metropol oluşturma amacının ifadesi olması bakımından önemliydi (Çelik, 1996: 74).

Haliç'te yapılan köprülerin yapımı, karşılıklı iki ticaret merkezinin bütünleşmesini sağlamıştır. Bunun yanında, Beyoğlu'nun da etki alanının genişletilmesine, dolayısıyla da büyümesine ve yoğunluğunun artmasına sebep olmuştur. Özellikle Galata Köprüsü, uzun süre İstanbul'un en yoğun akslarından biri olmuştur. İstanbul'un "Doğulu" ve "Batılı" yakası köprülerle adeta bütünleşmiştir. Köprüden geçen insan kalabalığı arasında çeşitli sınıflardan, dinlerden, ırklardan insanlara rastlamak mümkündü. Özellikle Galata Köprüsü, kentin kozmopolit yapısının belki de en açık görülebildiği mekandı. Haliç'teki köprüler, diğer ulaşım araçlarının da gelişmesiyle birlikte, İstanbul'un sınırlarının büyümesine katkıda

bulunmuşlardır.

**Tramvay Hatları Planlaması**

İstanbul ulaşımını modernleştirmek amacıyla atılan adımlardan biri tramvay hattının getirilmesidir. Kent genişledikçe yeni ulaşım ihtiyaçları doğmuş, yabancı girişimcilerden atlı tramvay hattı yapmak konusunda saraya teklifler gelmiş, padişah da bu teklifleri değerlendirmiştir. 1864'de bir İngiliz, İstanbul, Galata ve Beşiktaş'ta tramvay imtiyazını almak için başvurmuştur. Teklifi olumlu olarak değerlendiren hükümet, 1864 yılında bir taslak nizamname düzenlemiştir. Bu nizamnamede, atlı tramvay sisteminde gelecekte uyulacak esaslar tespit edilmiş ve uygulanması düşünülen tramvay hattının güzergahları belirlenmiştir. Bu güzergahlar Moltke'nin kara yolu projesiyle benzerlik taşımaktaydı. Bunlar, şehir merkezinden karasurlarına doğru, tarihi yarımadayı boydan boya geçen güzergahlardır. Atlı tramvay hattının bir bölümü Eminönü'nden itibaren sahil boyunca ilerleyerek, fabrikaların bulunduğu Eyüp'te son buluyordu[*] (Çelik, 1998: 76). Haliç boyunca yer alan mahalle ve imalathanelere bağlantıyı sağlamak ve bir dini merkez olan Eyüp'e ulaşımı kolaylaştırmak hedeflenmiştir. Haliç'in güney kıyılarında vapur ve kayıkların işlemesine rağmen kara ulaşımıyla da desteklenmesi gereği vurgulanmıştır.

Bu tramvay hattında önerilen diğer güzergahlar, tarihi yarımadayı boydan boya geçerek iç kesimdeki mahalleleri merkezdeki iş bölgesine, birbirlerine ve karasurlarındaki kapılara bağlıyordu. Bir diğer hat da Galata'yı kuzeyde yeni gelişen semtlere ve boğaz köylerine bağlayan yoldu.

1964 yılındaki atlı tramvay kurma girişimi gerçekleşememiş ve girişimciye imtiyaz verilmemiştir. 1868 yılında, Rüstem Bey'in imtiyaz başvurusu da geri çevrilmiştir (Çelik, 1998: 76).

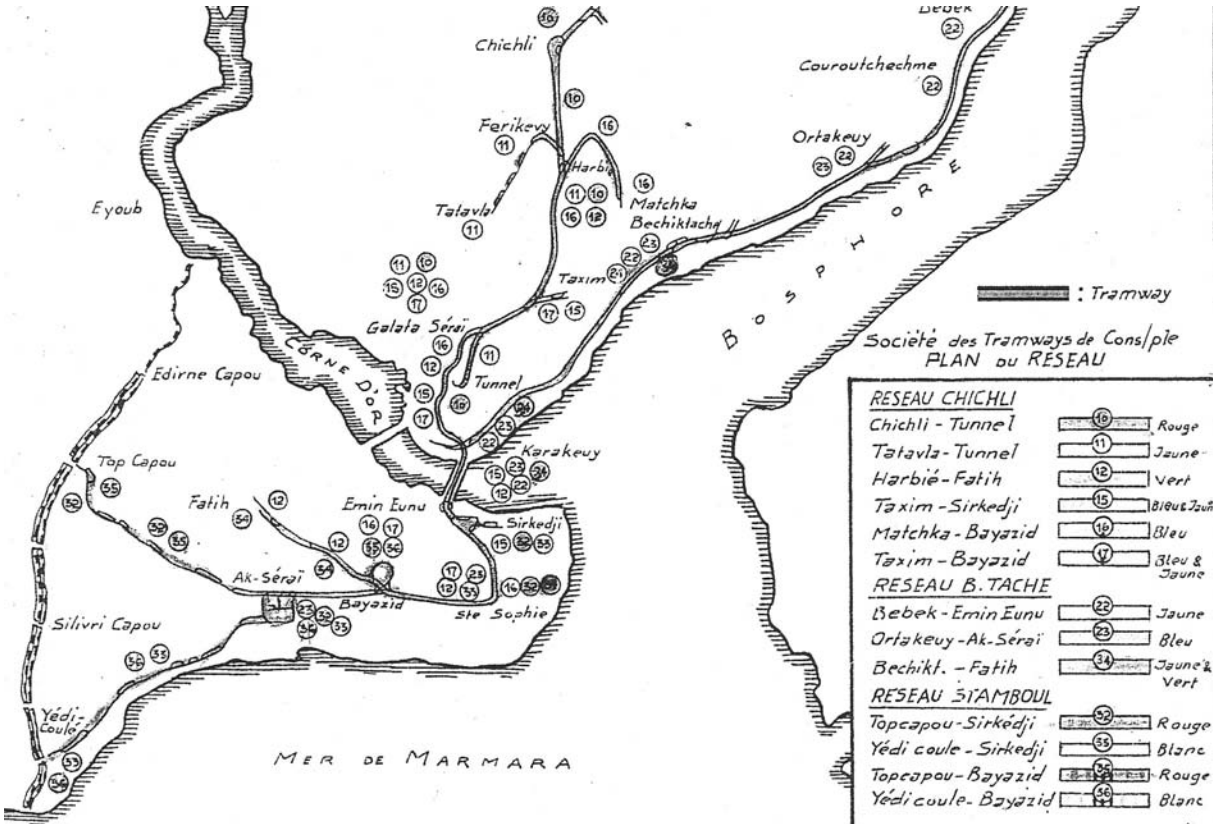
1869 yılında "Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşası"na dair bir sözleşme ile İstanbul caddelerinde yolcu ve eşya taşımacılığı için ray döşenmiş, hayvanların çektiği araba işletmeciliği imtiyazı 40 yıl sure ile Konstantin Krepano Efendi'nin kuracağı Dersaadet Tramvay Şirketi isimli şirkete verilmiştir 1869 nizamnamesinde, Eminönü-Eyüp dışındaki 1964 nizamnamesindeki hatlar tekrarlanmıştır (Çelik, 1998: 76). Yolların yapımı, araçların ithal edilmesi gibi hazırlıklar iki yıl sürmüştür (Gülersoy, 1989: 16). 1872'de Azapkapı-

[*] Aynı aks, Moltke'nin önerdiği ana yol güzargahlarında da önerilmişti. Bu, Eminönü-Eyüp arasında kurulmak istenen ticaret-sanayi aksının bir tekrarı olmuştur.

Beşiktaş tramvay hattı, ilk tamamlanan hat olmuştur. Eminönü-Aksaray hattı da aynı yılın Kasım ayında gerçekleşmiştir (Çelik, 1998: 77).

1881 yılında Eminönü-Eyüp arasına hat çekilme tasarısı yenilenmiş fakat yine gerçekleşmemiştir[**]. 1869 ve 1881 nizamnamelerinde Galata tarafı için öngörülmüş olan, Azapkapı-Boğaz ve Karaköy-Cadde-i Kebir ve Şişli hatları hizmete girmiştir. Ulaşımın modernleşmesinde seçkin nüfusun oturduğu Pera bölgesine öncelik verildiği görülmektedir. 1896 tarihinde İstanbul tarafında Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı arasında üç kısa hat görülmektedir (Çelik, 1998: 77).

1907 sözleşmesinde 6 yeni hat öneriliyordu. Bunlardan biri, yine Eminönü-Eyüp arasındaki hattı Diğerleri Beyazıt-Fatih, Galatasaray-Tünel, Pangaltı-Tatavla, Unkapanı-Vefa-Fatih ile Ortaköy-Bebek hatlarıydı. Bu sözleşmede, ayrıca elektriğin tramvaylarda kullanılması gerekliliği belirtilmiştir (Gülersoy, 1989: 16, 17).




Şekil 4.6 1915-20 yıllarında elektrikli tramvay güzergahlarını gösteren kroki (Kayserilioğlu, 1998: 51)

[**] Eyüp hattının gerçekleşmemesine gerekçe olarak, Prens Sabahattin ile Misak Narlıyan Efendinin, Haliç ve Eyüp'e vapur işletme projelerinin olması gösterilmektedir. Tramvay şirketinin Eyüp'te depo ve ahırlar yapmış olmasına rağmen, burada hat yapması engellenmiştir (Gülersoy, 1989: 16).

1911 yılında "Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi" kurulmuş ve elektrikli tramvaya geçişi sağlayacak sözleşme imzalanmıştır. 1912'de çıkan Balkan Savaşı'ndan sonra hükümet, ordunun ihtiyacını karşılamak üzere Tramvay Şirketi'nin atlarına da el koymak zorunda kalmış, böylece elektrikli tramvay kaçınılmaz olmuştur. 1914'de Karaköy Meydanı'nda açılışı yapılan ilk elektrikli tramvay Karaköy-Ortaköy hattında sefere konulmuştur (Gülersoy, 1989: 45). Aynı yıl tramvaylar demirden tekrar yapılan Galata Köprüsü üzerinden geçmeye başlamıştır. Silahtarağa Elektrik Fabrikasının hizmete girmesiyle beraber diğer hatlar da elektrikliye çevrilmiş, böylece 1915 yılı sonlarında geniş bir elektrikli tramvay şebekesi oluşmuştur.

Tramvay hatları, halkın geniş bir kesimine hitabeden toplu taşıma araçlarıydı. Bir kısım hatlar sur içinde ticaret merkezleri ile konut bölgelerini birleştiriyor ve karasurlarına kadar devam ediyordu. Diğer kısımlar ise Galata ile yeni gelişen yerleşim birimlerini birleştiriyordu. Böylece kentin çeşitli noktalarında oturanların iş merkezleri ile bağlantısı sağlanmış oluyrodu. Galata tarafındaki tramvay arabaları daha iyi görünümlü ve daha kullanışlıydı (Çelik, 1998: 79).

**Tünel**

19. yüzyılın ikinci yarısında dış ticaretin artışına bağlı olarak Galata ile burada işleri olanların konutlarının bulunduğu Beyoğlu arasındaki ulaşım önem kazanmıştır. Karaköy'den Pera'ya çıkan tek güzergah olan Yüksekkaldırım, dik ve dar bir yokuştu ve günde ortalama 40.000 kişinin kullandığı bu yolda izdiham yaşanıyordu. Eugene Henri Gavand isimli bir mühendis tarafından burada bir tür yeraltı teleferiği yapılması önerilmiş, 1869'da Gavand'a metro yapma ve işletme imtiyazı verilmiştir 'Gavand 1872'de 'The Metropolitan Railway of Constantinople, from Galata to Pera' isimli şirketini kurmuş ve buharla çalışan İstanbul tüneli üç yıl sonra, 1875'de hizmete girmiştir (Çelik, 1996: 79).

İstanbul Tüneli, 1863'de Londra'da ve 1868'de New York'da inşa edilen metrolardan sonra dünyanın en eski üçüncü yeraltı toplu taşıma sistemidir.

Sistem 554.80 metre uzunluğunda, 6.7 m. genişliğinde ve 4.90 m. yüksekliğinde bir tünel, her iki ucunda birer istasyon ve makina dairelerinden oluşuyordu. Galata ve Pera uçlarında 61.55 metrelik kot farkı vardı ve eğim % 2 ile % 15 arasında değişiyordu . İki paralel hat üzerinde ikişer vagonluk üstü açık iki tren çalışmaktaydı. Birinci vagon yolculara tahsis edilmiş ve kadın ve erkek olmak üzere iki kompartımana ayrılmıştı. İkinci vagon mal ve at taşınması içindi (Çelik, 1996: 79).

1904'de Metropolitan Railway'in imtiyazı ilk imtiyazın bitişinden itibaren yetmiş beş yıl uzatılmış, böylece şirket Cumhuriyet'ten sonra tüm kamu taşımacılığı sistemlerinin millileştirilmesine kadar metro ulaşımını sağlamıştır.

Tünelin başarısından sonra Gavand başka tünel projeleri de önermiştir. Bunlardan biri Marmara ile Haliç sahilleri arasında doğrudan en kısa mesafeden bağlantı kurmaktı. Bu dönemde birkaç metro projesi daha gündeme gelmiş ama bunların hiçbiri kabul edilmemişti.

Tünel, surların kaldırılmasıyla birbiriyle ilişkisi yakınlaşan Galata ve Pera bölgelerini daha da bütünleştirmiş, Yüksekkaldırım'ın zor ve tehlikeli basamaklarını çıkmak yerine 2-3 dakikada Galata'dan Pera'ya ulaşım imkanı getirmiştir. Galata'daki ticaret bölgesi ile Pera'daki konut ve eğlence merkezi arasındaki ulaşıma çağdaş bir çözüm getirilmiştir.

**Demiryolu Hattı**

Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ilişkilerinde ve toplumsal yapısında ortaya çıkan değişimler, dış ülkeler ile olan bağlantı sistemlerinde de değişime yol açmıştır. Buharlı gemilerle beraber demiryolu ulaşımı da önem kazanmıştır. Yabancı şirketler tarafından demiryolu yatırımları yapılmıştır.

İstanbul ile Sofya'yı bağlayan ilk demiryolunun projesi Belçika'lı banker Baron Hirsh'in sahibi olduğu şirket tarafından yapılmıştır. Demiryolunun izleyeceği güzergah İstanbul'da tartışmalı bir konu olmuştur. Projeye göre, demiryolu Marmara sahili boyunca ilerleyerek Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçecekti. Projeler saray görevlileri arasında tartışmalara yol açmış fakat dönemin padişahı Abdülmecid teknolojiye tam destek vererek demiryolunun İstanbul'a ulaşması gerektiğini savunmuştur. Sarayın 1856'da Dolmabahçe'ye taşınması doğal olarak bu kararda rol oynamıştır. Böylece İstanbul-Sofya arasındaki ilk demiryolu 1874 yılında hizmete girmiştir (Çelik, 1996: 82).

Demiryolları Marmara sahilinin mahallelerinden geçtikçe, banliyölerle kent merkezini bağlayan trenler kısa sürede çalışmaya başlamıştır. 1875'de altı istasyon bulunmaktaydı: Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Bakıröy, Yeşilköy ve Küçükçekmece. 1896 tarihli bir haritada Samatya ve Yenikapı'da iki ilave istasyon görülmektedir (Çelik, 1996: 82).

Demiryolunun kente girmesiyle birlikte, istasyon denen yeni yapı tipi, kentte yerini almıştır. Demiryolunun Sarayburnu sahilinde yapılması ve ana istasyonun Sirkeci'de yapılması, Sarayburnu'nun Haliç'ten görünümünü değiştirmiştir. Yalı Köşkü yıkılmış, Sirkeci Garı'nın geniş kütleli ek binaları siluette belirmeye başlamıştır.

Demiryolu'nun Tarihi Tarımada'ya ve Haliç'e gelmesi, sanayi ve ticaret faaliyetleri için avantaj olmuştur. Hammaddenin ve ticari ürünlerin nakliyatı sanayileşmeye çalışan o dönemki Osmanlı Devleti için önemli bir yatırımdı. Diğer yandan şehir merkezinde demiryolunun yapılması 19. yüzyıl sonlarından itibaren civardaki semtlerin ticari ve sanayi yükünü arttırmış, Sirkeci bölgesini kalabalık ve karışık bir yer haline getirmiştir.

Toplu taşıma araçlarının dışında 19. yüzyılda İstanbul ulaşımına katılan bir diğer yenilik, otomobil ve faytonlardı. Öncelikle Avrupa'dan ithal edilen faytonlar sonra yerli üretimle de yapılmaya başlanmış ve önce padişahların hizmetine sunulmuştur. Giderek üst tabak arasında yayılan faytonlar, mesire yerlerine gidip gelmelerde kullanılan, zengin kesimin yerleşim birimlerinde görülen araçlardı. İlk olarak 1895 yılında İstanbul'a getirtilen otomobil de üst sınıfa hizmet etmekteydi (Işın, 1985: 557).

## 4.3 20. yüzyıl başında Haliç İşlevlerinin ve Siluetinin Değişimi

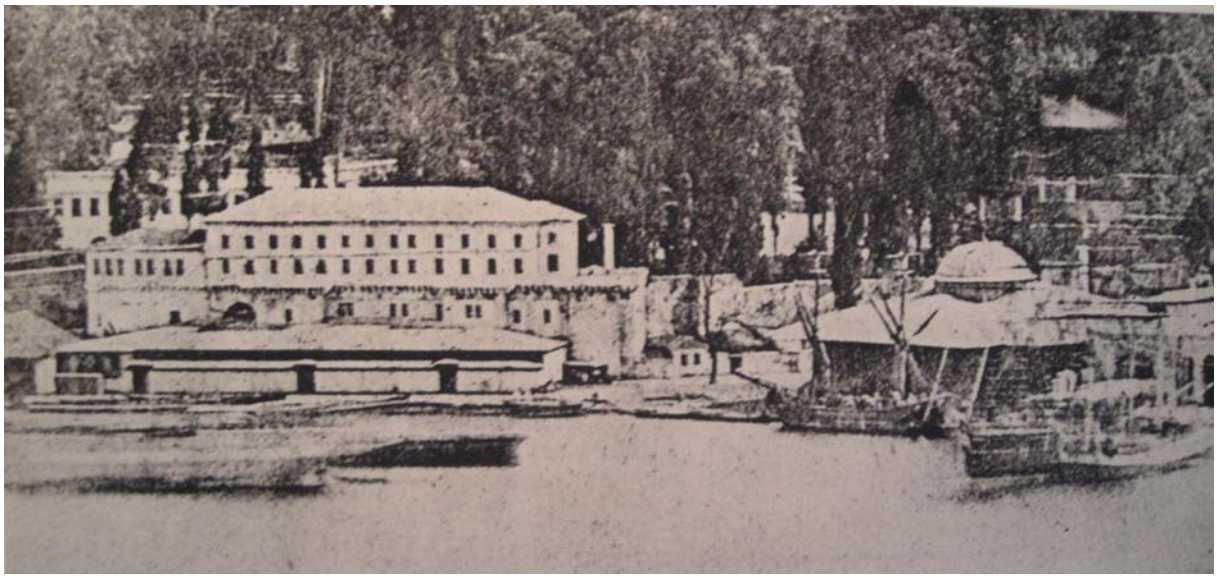
### 4.3.1 Yönetim Bölgesinin Değişimi

19. yüzyılda Topkapı Sarayı padişahlar tarafından rağbet görmemiştir. Boğaz'da yeni saraylar yapılmış ve sultanlar batılı üslupta yapılan bu saraylarda yaşamayı tercih etmişlerdir. Sultanların bu tercihi, İstanbul'un çekim merkezinin kuzeye doğru kaymasının habercisiydi. 18. yüzyılda padişahlar Beşiktaş'taki sarayı yazlık köşk olarak kullanırken, II. Mahmut, ömrünün çoğunu eski Çırağan Sarayı'nda geçirmiştir. Abdülmecit, Dolmabahçe'de Beşiktaş Sarayı'na ait ahşap binaları yıktırarak yeni, kagir ve batılı üslupta bir saray yaptırmış ve burada yaşamıştır. 1853 yılında Dolmabahçe'deki yeni sarayın tamamlanması ile sultanların resmi konutu buraya taşınmıştır. Abdülaziz, Beylerbeyi Sarayı'nı ve yeni Çırağan Sarayı'nı yaptırmıştır. II. Abdülhamid de, daha önce sultanların köşkler yaptırdığı Yıldız'daki padişah mesire alanında yeni yapılar yaptırmış ve burada yaşamayı tercih etmiştir.

Yeni sarayların yapılmasına rağmen Topkapı Sarayı kullanılmaya devam etmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısında sarayda birkaç ek yapı ile onarım çalışmaları yapılmıştır. İmparatorlukta yapılan reformlar, saraya da yansımıştır. Daha önceden cirid oyunu ve silah talimleri yapılan Gülhane Köşkü civarındaki bölge, II. Mahmut döneminde yeni nizamiye kıtaları için kullanılmıştır 1856 yılında Sultan Abdülmecid, sarayın Haliç tarafına bakan ve harap olmuş Çadır Köşkü ile Üçüncü Yer Köşkü yerine tamamen Fransız tarzında Mecidiye Köşkü'nü yaptırmıştır (Müller-Wiener, 2001: 504).

1860'lardan sonra Topkapı Sarayı yeni yapı ve onarımdan çok yıkım sürecine girmiştir. 1861

yılında Yalı Köşkü yıkılmıştır. 1863'te Yazlık Harem, 1866-67'de Maliye Nezareti ile ana kapının bir bölümü yanmıştır.



Şekil 4.7 Sepetçiler ve Yalı Köşkleri'nin Kırım Savaşı sırasındaki durumu, Robertson (Eldem, 1964).




Şekil 4.8 Sarayburnu'nun 19. yüzyıl sonu-20. yüzyıl başında çekilmiş bir fotoğraftaki durumu (İstanbul: Kıtaların, denizlerin, yolların, tacirlerin buluştuğu kent, 1997: 120).

1874 yılında demiryolunun sarayın çevresinden geçirilmesi, Topkapı Sarayı'nın öneminin azaldığını, bunun yerine Avrupa ile ulaşım bağlantısının ne kadar önem kazandığını göstermektedir. 1891 yılında, eski köşklerin ve yönetim binalarının bulunduğu yere Arkeoloji Müzesi yapılmıştır. Son olarak 1913 yılında Gülhane Parkı, Şehremaneti'ne verilerek halka açılmıştır (Müller-Wiener, 2001: 504).

### 4.3.2 Yerleşim Bölgeleri

19. yüzyılda Osmanlı toplumu önemli dönüşümler geçirmiş, bu dönüşüm yerleşim bölgelerine de yansımıştır. İmparatorluğun toprak kaybetmesi sonucu aldığı göçlerle İstanbul nüfusu artmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılında yerleşim daha çok sur dışında, özellikle Boğaz çevresinde gelişmiştir. Haliç'teki yerleşimlerdeki Müslüman ve gayrimüslim bölgeler değişmemiş fakat buradaki yerleşimlerin çekiciliği azalmıştır. Sanayi öncesi Osmanlı kentindeki değişik sınıf üyelerini birlikte barındıran mahalle yapısı dönüşmüş, konut alanlarında sınıfsal farklılıklar ortaya çıkmıştır. Ayrıca kent içi ulaşım biçimlerinin değişmesiyle beraber banliyöleşme eğilimleri doğmuştur. (Tekeli, 1980: 33). Zengin kesim yeni açılan yerleşim bölgelerine taşınmaya başlamış ve 20. yüzyıl başında Haliç'teki mahalleler daha çok orta ve alt gelir grubunun yaşadığı yerler olmuştur. Savaşlar sonucu kaybedilen topraklardan gelen halk da buralara yerleşmiş, yeni göçmen mahalleleri ve yeni kültür öğeleri oluşturmuşlardır. Bu dönemde Haliç'teki eski yerleşimlerde Müslüman-gayrimüslim ayırımı devam etmektedir. Fakat Beyoğlu ve onun kuzeyindeki yeni açılan konut alanlarında etnik ayırım çözülmeye başlamış, buralarda zenginleşen kesim oturmaya başlamıştır.

Ubicini, 1855 yılında İstanbul'un nüfusunu 721.000 kişi olarak kaydetmiştir. Bu nüfusun yarısı asıl şehirde, diğer yarısı da dış mahallelerde bulunmaktaydı. Avrupalılar ve geçici olarak gelenler bu nüfusa dahil değildir ve onların nüfusu yaklaşık 116.000'dir. 721 bin kişi içinde 380.000 Müslüman, 100.000 Rum, 205.000 Ermeni ve 37.000 Yahudi olduğu belirtilmiştir (Ubicini, 1977: 68).

#### Müslüman Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri

İstanbul'da 19. yüzyıl içinde Müslüman nüfusun sayısı oldukça artmıştır. Bunun en önemli sebebi, kaybedilen topraklardan gelen Müslüman göçmenlerdir. 1844 yılında İstanbul'da yaşayan Müslümanların sayısı yaklaşık 196 bin iken, 1886 yılında yaklaşık 385 bine ulaşmıştır (Shaw, 1977, 2:242). Bu da, 40 sene içinde %100'e yakın bir artış olduğunu göstermektedir.

19. yüzyıla kadar geleneksel mahalle dokusu içinde üst ve alt gelir grubundan olan halk aynı sokakta, mahallede ve semtte otururken, nüfusun artması, sosyal ve ticari yapının değişmesi, geleneksel çarşı sisteminin etkinliğinin azalması sonucunda zengin kesim yaşamak için yeni yerler aramıştır. Ticari hayatın geçtiği Eminönü, Beyazıt ve Aksaray çarşı bölgeleri, üst tabaka için yaşamın merkezi olmaktan çıkmıştır.

19. yüzyılda yeni yerleşim bölgelerine doğru eğilim olduğu için, sur içi İstanbul'unda ve Haliç kıyılarındaki ahşap evlerden oluşan mahalleler, varlıklı aileler tarafından yavaş yavaş terkedilmeye başlanmıştır. Eminönü-Cibali arasındaki ticaret bölgesinin güneyinde kalan Süleymaniye, Zeyrek ile Aksaray çevresindeki gibi Müslüman mahalleleri konut işlevlerini devam ettirmekteydiler. Yangınlardan harap olan ve yeni ızgara sistemiyle düzenlenen bölgeler dışında bu mahalleler, geleneksel dokuyu taşımaktaydılar. Ancak konut bölgesi olarak prestijli alan olmaktan çıkmışlar ve yoksullaşmışlardır. Kentin yeni prestijli konut alanları, Şişli, Nişantaşı, Beşiktaş, Kadıköy ve Boğaz köyleri olmuştur. Zengin kesim arasında, kışlık konutun dışında Boğaz'da yazlık köşk kavramı ortaya çıkmıştır. Müslüman halk daha çok Boğaz'ın Avrupa yakasında, Beşiktaş, Kuruçeşme, Bebek, Sarıyer ve Rumelikavağı'nda yaşamışlardır (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 4). 19. yüzyılın ikinci yarısında, oldukça gelişen Pera bölgesinde yabancıların baskın nüfusuna karşın, zengin ve Batılılaşma eğiliminde olan, 6. Daire-i Belediye'nin hizmetlerinden faydalanmak isteyen Müslüman halk da yerleşmiştir. Sarayın Beşiktaş'a, daha sonra Yıldız'a taşınması da, bir çok devlet memuru ve bürokratın Beşiktaş çevresine yerleşmesine sebep olmuştur. Yine de Tarihi Yarımda ile Eyüp, genişleyen İstanbul'da Müslüman halkın en fazla bulunduğu ve geleneksel İslami karakteri yansıtan bölge olmuştur. Burada yaşayan alt ve orta gelirli aileler, geleneksel yaşam tarzlarını devam ettirmişlerdir. Fakat nüfusun yoğunlaşmasıyla buradaki halk iç içe geçmiş küçük konutlarda yaşamış, Pera'daki altyapı gelişimininden uzak kalmış ve salgın hastalıklar ile yangınlardan daha çok etkilenmişlerdir.

Eyüp, Müslüman semti kimliğini sürekli korumuştur. Ayvansaray ve Eyüp sahillerinde 1815 yılında Müslüman Osmanlılar'ın yalıları hala görülmekteydi (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 23). Fakat Osmanlı Hanedanının burada yeni saraylar yaptırma girişimleri bu yüzyılda sona ermiştir. Hanedan üyeleri ve zengin kesim, bundan sonra yeni saray ve yalıları için Boğaziçi'ni tercih ederken, sahilde artık bazı paşaların, tüccarların, ilmiye mensuplarının, yalıları ile tuğla fırınları, kahvehaneler, atölyeler gibi geniş yelpazedeki sosyal sınıflara hitabeden binalar birlikte bulunmaktadır (Ortaylı, 1993: 126-127). Eyüp'e orta sınıf sanayi çalışanlarının da yerleşmesiyle sosyal yapıda değişim olmuştur.

19. Yüzyıl sonlarında Eyüp'ün önemli semtleri Sofular, Kasım Çavuş, Kuru-Kovan, Eski-Yeni, Bülbül Deresi, İdris Köşkü, Otakçılar, Çömlekçiler, Taşlı-Burun ve Yeni Çeşme semtleridir (İnalcık, 1994: 8). Bu tarihlerde Eyüp semtinde 22 adet mahalle bulunmaktadır: Nişancı Atik Mustafa Paşa, Baba Haydar, Dere veya Nazperver, Cezeri KasımPaşa, Silahi Mehmet Bey, Kızıl Mescid, Cami-i Kebir, Servi, Topçular, Defterdar Mahmud Efendi, Şah Sultan, Defterdar Kara Süleyman Çelebi, Emir Buhari, Süleyman Subaşı, İslam Bey, Ali Paşa-yı Cedid, Kasım Çavuş, Zeynep Hatun, Aşçıbaşı, Fethi Çelebi Mahalleleri (İnalcık, 1994: 9).

Bu dönemde Eyüp yerleşim alanı iç kısımlara doğru biraz daha genişlemiştir. 1828-29'da Eyüp tepelerinde, Rami Çiftliği'nin bulunduğu bölgede Rami Kışlası yapılmış ve Rami Tepelerinin eteklerinde ızgara planlı yeni bir Müslüman yerleşmesi oluşmuştur. II. Abdülhamit döneminde bu bölgeye devlet erkanı yerleştirilmiştir. Bu yerleşme Düğmeciler (Dökmeciler)'e doğru gelişmiş, Kasım Çavuş Camisinin çevresinden Pierre Loti tepesine doğru çıkmış, İslambey Caddesi boyunca Üç Şehitler Vadisine doğru uzanmıştır (Kara, 1994: 276). 1877-78 yıllarında Bulgaristan'dan gelen göçmenlerin Rami'deki eski çiftlik arazisine yerleştirilmeleri ile yerleşme Rami tepeleri boyunca yayılmaya başlamıştır. Bugünkü Rami Cuma mahallesinin ilk yerleşimleri oluşmaya başlamıştır.

Bu dönemde Eyüp'te Eyüp Askeri Rüştiyesi (1875), Eyüp Reşadiye Mektebi (1910), Eyüp Sultan Baytar Mektebi (1884), Meşrutiyet döneminde yapılan Eyüp Sultan Kız Rüşdiyesi gibi modern okullar da açılmıştır (Haskan, 1993: 310-318).

Sütlüce'de de Müslüman yerleşmesi devam etmiştir. 1818 yılında Sütlüce sahillerinde zengin ve ünlü ailelerin yalıları görülmekte iken (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 29), yüzyıl sonunda sosyal yapıda değişmeler olmuştur. İmalathane, fabrika, askeri bölge ve konut işlevleri iç içe girmiştir. 20. yüzyıl başlarında yapılan Sütlüce mezbahası, semtin ekonomik ve sosyal hayatında değişime neden olmuştur.

19. yüzyılın ortalarına kadar zengin bir semt olan Kasımpaşa, 1821 yangınından sonra eski görkemine kavuşamamıştır. Bundan sonra bahriyeye mensup orta sınıf kişilerin, esnafın oturduğu semt olmuş, giderek yoksullaşmıştır. Edmondo De Amicis, 1874 yılı İstanbul'unu anlatırken Kasımpaşa'dan cami ve tekkesi bol, bağlık bahçelik büyük bir Müslüman Mahallesi olarak bahsetmektedir. Piripaşa'yı ise karşıdaki Balat Semti'nden bakıldığında hoş, iç açıcı renkleri, yeşillikleri olan küçük bir semt olarak, içine girildiğinde ise ıssız, bakımsız, sefil bir yer olarak tasvir etmektedir (Amicis, 1981: 81, 94).

Kasımpaşa'da da 19. yüzyıl içinde değişimler görülmüştür. Yerleşim iç kesimlere, Okmeydanı'da doğru yayılmış, buraya göçmenler yerleşmiştir.

1722 yılında yapılan Divanhane binası 1818-1834 yıllarında yıkılarak ahşaptan, 2 katlı olarak tekrar yapılmış ve son olarak 1869'da daha büyük ve kagir olarak yapılmıştır. Bina, Bahriye Nezareti binası olarak kullanılmıştır. 19. yüzyıl ortalarına doğru, Aynalıkavak'ta bir yalı, donanmaya ait hastane binası olarak kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonra hastane, tersaneye yakın olması için, 1838'te inşa edilmiş olan Bahriye Mektebi binasına taşınmıştır ve Bahriye Merkez Hastanesi adıyla faaliyete geçmiştir.

**Hıristiyan Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Avrupa Devletleri, Osmanlı tebaasının tüm unsurları arasında tam bir eşitlik sağlanmasını istiyorlardı. Balkanlar'da oluşan milliyetçilik akımları, Sırp ayaklanmasına, 1829'da Yunan Devleti'nin kurulmasına sebep olmuştur. 19. yüzyılda gelişen milliyetçilik akımları, Avrupa'dan gelen dış baskı ile birleşince, azınlıkların hakları ön plana çıkmıştır. İmparatorluğun birliğini yeniden kuvvetlendirme çabasıyla ilan edilen Tanzimat Fermanı ile başlayan, Islahat Fermanı ile devam eden yenilik hareketleri, Hıristiyan halka geniş özgürlükler tanımıştır. Öyle ki, Hıristiyan azınlıkların durumu Müslümanlara nazaran daha iyi bir duruma gelmiştir. Kapitülasyonların verdiği imtiyazlarla kalkınan Hıristiyan topluluklarında millet kavramı gelişmiş ve bu halklar bağımsızlık isteklerinde bulunmuşlardır.

Diğer yandan Osmanlı toplum yapısında da değişmeler görülmüş, toplumun sınıfsal farklılaşması dönüşüm geçirmiştir. Geleneksel Osmanlı toplum yapısında artı ürüne el koyan askeri sınıfın yerini maaşlı bürokratlar almış, özellikle gayrimüslim ticaret burjuvazisi etkinliğini ve zenginliğini arttırmıştır. İlmiye sınıfı ve zanaatkarlar ise eski önemini kaybetmiştir (Tekeli, 1980: 31).

Kırım Savaşı sonrasında Batılı Devletler ile yakınlaşan Osmanlı hükümeti, haracı ve cizyeyi kaldıracağını, reayayı orduya ve idarenin bütün şubelerine kabul edeceğini, gayrimüslimlerin orduda miralay rütbesine, memuriyetlerde ise birinci sınıfa kadar çıkabileceklerini, özel izin almadan kiliselerini tamir ve inşa edebileceklerini açıklamıştır. 1856 Islahat Fermanı ile Hıristiyanların şahitlikleri kabul edilmeye başlanmış, Vilayet ve Belediye Meclislerinde Müslüman ve gayrimüslimlerin makul oranlarda temsilci bulundurmaları, Meclis-i Ahkam-ı Adliye'ye gayrimüslimlerden de üye alınması kabul edilmiş, gayrimüslimlerin millet örgütlenişleri yeniden düzenlenerek bunların meclislerine ruhanilerden başka halktan temsilcilerin katılması kabul edilmiştir (Engelhardt, 1999: 115-118). Ekonomik olarak

güçlenmiş olan azınlıkların, böylelikle yavaş yavaş siyasi haklara da sahip olmaları sağlanmıştır.

Meşrutiyet'in ilanı ile bütün halkın eşit bir şekilde yönetime katılması, bu sayede gayrimüslimlerin de devlete kazanılması ve onlardan dolayı oluşan uluslararası baskının kalkması amaçlanmıştır (Sofuoğlu, 2004: 181).

Geniş imtiyazlara sahip olan Ermeni ve Rum tüccarlar zenginleşerek ticaret burjuvazisini oluşturmuşlardır. Milliyetçilik hareketlerinin dayanağını oluşturan bu kesim, kilise üzerinde etkisini arttırmış, kendi eğitim kurumlarını kurmuşlardır (Tekeli, 1985a, 2: 458).

Haliç'in tarihi boyunca önemli Hıristiyan yerleşimleri olan Cibali, Ayakapı ve Fener Osmanlı'nın son döneminde çekiciliğini kaybetmiştir. Zenginleşen gayrimüslim aileler Tarabya, Kuruçeşme, Arnavutköy, Kadıköy, Adalar ve Şişli gibi burjuva semtlerinde ikamet etmeye başlamışlartır. Eski canlılığını kaybeden Haliç sahillerinde ise, orta halli gayrimüslimler kalmıştır. Burada kalan memur, zanaatkar ve küçük tüccardan oluşan halk, yangınlardan sonra oluşturulan kagir sıra evlere yerleşmişlerdir.

Fener'de Fatih döneminden beri bulunan ve bir çok Fener'li baştercümanların, Eflak ve Boğdan beylerinin, patrik ve din görevlilerinin yetiştiği Rum okulu, 1880 yılında yeniden görkemli biçimde inşa edilmiştir. Okul, büyük kütlesiyle bugün bile Haliç siluetinde önemli yer tutmaktadır.




Şekil 4.9 Bir kartpostalda Fener kıyıları ve Sveti Stefan Kilisesi (Atatürk Kitaplığı)



Şekil 4.10 20. yüzyıl başında Fener kıyıları (Atatürk Kitaplığı)

19. yüzyılda Balkanlar'dan ve özellikle Bulgar vilayetlerinden İstanbul'a Bulgar cemaatleri göç etmiştir. Bunların Haliç kıyısında yerleştikleri bölgeler Kasımpaşa ve Hasköy olmuştur (Kiutuçkas, 1999: 38). Bulgar cemaati, kendilerine ait kiliselerinin olması için talepte bulunmuş ve 1849'da Fener'de Bulgar kilisesinin inşa edilmesine izin veren bir ferman çıkmıştır (Kiutuçkas, 1999: 43) Önce geçici olarak küçük bir kilise yapılmış, 1898 yılında ise demir malzemeden, görkemli bir şekilde yapılan Sveti Stefan kilisesi inşa edilmiştir (Şekil 4.9). Böylece Fener çevresinde de Bulgar cemaatine ait yeni okullar ve konutlar yer almıştır.

19. yüzyıl İstanbul'unda görülen Batılılaşma eğilimleri, yeni gelişen gayrimüslim bölgelerinde son derece yoğun hissedilmiştir. Galata ve Pera, özellikle 1857'de Altıncı Daire-i Belediye'nin kurulmasından sonra, Haliç çevresinde en hızlı gelişen semtler olmuştur. Bankacılık, denizcilik, ticaret ve sanatla zenginleşen gayrimüslim Osmanlılar ile yabancılar, burada kagir ve görkemli konaklarda yaşamaktaydılar. Bir kısım Müslümanlar ve gayrimüslimler, Haliç'te eski oturdukları semtleri terk edip daha iyi belediye hizmetinin verildiği Galata ve Pera'ye yerleşmişlerdir.

Altıncı Daire-i Belediye'nin kurulmasından önce Pera'da elçilik sarayları, gösterişli konaklar ile bakımsız apartmanlar yan bulunmaktaydı. Veba gibi salgın hastalıklar bu bölgeyi etkilemişti. Beyoğlu'nun dar, güneş görmeyen ve geceleri karanlık olan sokakları soygun

olaylarını arttırıyordu (Ortaylı, 2000: 143). Yeni Belediye, semt sakinlerinin isteklerine cevap vermiş, başarılı belediye hizmetlerini Cumhuriyet dönemine kadar devam ettirmiştir.

20 Kasım 1886'da La Turquie gazetesinde, 10 yıl arayla Pera'yı görenlerin, bugün kendilerini çok farklı bir ortam içinde buldukları belirtilmiştir. 1876'nın Pera'sında büyük caddenin dolambaçlı, dar, döşemesiz, kaldırımsız durumunun, evlerin harap cephelerinin oluşturduğu düzensiz görünümün yerine zarif, kullanışlı ve konforlu bir görünümün geldiği övgüyle ifade edilmiştir (Akın, 1998: 124-125)

Osmanlı vatandaşı olan gayrimüslimlerin dışında, yabancı uyruklu Hıristiyanlar da İstanbul'a gelmiş, genellikle Galata ve Pera'da yaşamışlardır. Tanzimat Fermanı ile imparatorlukta geniş haklara sahip olan yabancıların sayısı, İstanbul'da artmıştır. 1844 ile 1886 yılları arasında, Kapitülasyonlardan ve Avrupalı tüccarlara tanınan haklardan faydalanmak isteyen 100 bin civarındaki yabancı, İstanbul'a yerleşmiştir (Shaw, 1977: 241). Osmanlı vatandaşı olan bazı gayrimüslimler de yabancı devlet tebaası altına geçerek, sefaretlerin koruması altına girmek istemişlerdir. Altıncı Daire-i Belediye'nin yönetim alanındaki Galata, Pera ve Tophane'de %47 yabancı, %32 Osmanlı Gayrimüslim ve %21 Müslüman halk ikamet etmekteydi. İstanbul yakasında yaşayan yabancı uyrukluların oranı ise sadece %1.5 civarındaydı (Çelik, 1998: 34).

Galata ve Pera'da Osmanlı halkının yabancı olduğu yabancı restoranlar, birahaneler, oteller, genelevler, tiyatrolar, şık kulüpler, cafeler birbiri ardına açılıyor, semtin sosyal hayatının bir parçası oluyordu. Avrupa şehirlerinde görülen büyük banka yapıları da Galata'nın fiziksel görünümünde önemli yer tutmuşlardır.

**Yahudi Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

1833 yılında İstanbul'da bulunan Yahudi sayısı 39 bin kadardı ve yüzyılın sonunda bu sayı 55 bine yükseldi (Molho, 1999: 79). İstanbul'daki Yahudilerin çoğu yoksuldu ve tüccar, çerçi, hamal ve sandalcıların sayısı çoktu. Gayrimüslimlere gelişme yolunu açan Tanzimat reformlarına Yahudiler kayıtsız kalmış, gerici ve önyargılı hahamlar cemaatlerini etkilemişlerdir. Bütün dini-etnik azınlıklara açık olan Tıbbiye, ilk 34 yılında Yahudiler tarafından tercih edilmemiş, Fransızca eğitim veren Galatasaray Okulu'na bir dönem Yahudi öğrenci gitmemiştir (Molho, 1999: 80). Piripaşa'da 1854'te açılan ve daha sonra Kont Abraham de Kamondo'nun himayesi altına giren Yahudiler'in ilk modern okulu, Fransızca öğretilmesini günah sayan gericilerin hedefi olmuş, Alliance Israelite Universelle'nin 1875'te kurulan okulu ile 1895'te kurulan ve Türkçe eğitim veren haham okulu da benzer tepkilerle

karşılaşmıştır. Bu durum, Yahudiler arasında bölünmelere sebep olmuştur. İlerici Yahudiler, cemaatleri ile ilgili reform nizamnamesi önerisini hükümete iletmiş ve 1857'de cemaatin yönetim kurumlarıyla ilgili reformlarını içeren nizamname çıkarılmıştır. 1860'da Paris'te kurulan Alliance Israelite Universelle kurumunun modern eğitim kurumları açması ve devletin katkısı ile Yahudilerin modernleşmesi zamanla gerçekleşmiştir (Molho, 1999: 78-85).

Yahudi yerleşmeleri, aynı bölgelerde devam etmekteydi. Eminönü'de Çıfıt Kapısı çevresinde Yahudiler'in dükkanları ve konutları bulunmaktaydı. Yeni Cami'nin yapılışı sırasında Balat'a ve Hasköy'e yerleştirilen Yahudilerin, buradaki işyerleri işlevini sürdürmüştür. Bu sebeple, Çıfıt Kapısı'ndan Cibali'ye kadar olan kıyılarda Yahudi yerleşimi tekrar oluşmuştur.

Edmando de Amicis Yahudiler'in yaşadığı Balat'ta, balçık dolu su birikintilerinin, uyuz köpeklerin, sefil barakaların olduğu sokaklardan geçtiğini anlatmaktadır (Amicis, 1981: 188).

1894 depremine Balat'tan geçen sahil surları ile Balat Kapısı yıkılmış, Balat sahili surların ve yıkılan diğer binaların molozları ile bir miktar doldurulmuştur (Koçu, 1960: 1974)

Ubicini, 1855'teki ziyareti sırasında, İstanbul'un dış mahallelerinden olan Hasköy'ün hemen hemen tamamının Yahudilerden oluştuğunu belirtmektedir (Ubicini, 1977: 68). Amicis, 19. yüzyılda Hasköy'ün "büyük, kalabalık ve acayip görünüşlü" bir Yahudi mahallesi olduğunu, bu çevrede kirli görünümlü insanların bulunduğunu belirtmektedir. (Amicis, 1981: 94). Hasköy'ün fakirleşmesinin sebebi de Hasköy'ün varlıklı Yahudilerinin Beyoğlu, Galata, Şişli ve Bağaziçi kıyılarına yerleşmeleriydi. 1912'de Annuaire Orientale yıllığında Hasköy'deki mevcut sinagoglar Kordova, Şeritçisi, Esgher, Kalaycıbahçe, Maalem, Mizrahi, Parmakkapı, Sarayiko, Sinyora, Yeni Mahalle ve Çıksali olarak gösterilmiş, Amon ailesinini evinin de ibadethane olarak kullanıldığı belirtilmiştir (Güleryüz, 1992: 96) Hasköy'de 1804 yılında çıkan yangında 11 sinagog ile 500 ev tamamen yanmış, 150 ev hasar görmüştür. 1894'te Şeyh Salih, 1905'te Maalem, 1908'de Arabacılar, 1909'da Aynalıkavak, 1918'de Kordova ve 1923'te Aynalıkavak yangınlarında da Hasköy'de yüzlerce ev, dükkan ve pek çok sinagog yanmıştır (Güleryüz, 1992: 95). 19. yüzyıl sonlarında çıkan kolera ve tifo salgınları da Hasköy'ü olumsuz etkilemiştir.

Yahudilerin İstanbul'daki en büyük mezarlığı, Sütlüce'nin arka tarafındaki tepede bulunmaktaydı

### 4.3.3 Ticaret-İmalathane ve Liman Bölgeleri

19. yüzyılda artan Batı ithalatı, pazarın mal dengesini Avrupa ürünleri yönünde bozmuştur. Avrupa'dan ithal edilen mallar önce üst sınıfın, sonra da halkın dikkatini çekmiş, bazı yerli malların yerini almaya başlamıştır. Örneğin Eyüp'te meşhur olan oyuncakçı dükkanları, Avrupa'dan gelen yeni oyuncakların daha cazip olması sebebiyle yok olmaya başlamıştır. Totomjanz, İstanbul'da el ile yapılan işlerle geçinenler, dokumacı, kalaycı, bakırcı gibi küçük sanayi erbebının yarı aç yaşamakta olduğunu, dilencilik yaptığını belirtmektedir (Totomjanz ve Toptschijan, 101; Sarc, 1940: 430). 1867'de Takvim-i Vakayi'de çıkan bir tebliğde, sırmakeş esnafının, sanatlarının derece derece çöküşe uğradığı ifade edilmiştir (Ergin, 1995, 1:750). Islah-ı Sanayi Komisyonunun 1866 tarihli, İstanbul'da bir Tabaklar Şirketi kurulması ile ilgili bir tutanağında, eskiden pek mamur olan tabak esnafının son 30-40 senedir tenezzülata uğradığını, tabakhanelerin kullanılmaz duruma geldiği, aynı komisyonun 1868 yılındaki bir tutanağında son 30-40 yılda İstanbul ve Üsküdar'daki kumaşçı tezgahlarının 350'den 4'e, çatma yastıkçılar tezgahının 60'dan 8'e indiği belirtilmiştir (Ergin, 1995, 1:.755, 760).

18. yüzyılda çok sayıda yalının yer aldığı Haliç kıyılarının yerini, 19. yüzyılda sanayi ve ticaret tesisleri almaya başlamıştır.

1815 yılına ait Bostancıbaşı sicillerine göre, Müslüman halkın gelir kaynakları arasında akar, yahudhane, kayıkhane gibi taşınmaz mallardan elde edilen kiralar dikkat çekmektedir. Gayrimüslim halk ise daha çok ekonomik, ticari işlerde, hekimlik gibi serbest meslek alanlarında etkinlik göstermekteydi (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 3). Ermeni halkı arasında bir çok mimar, mühendis, hammal, sarraf, doktor ve zannatkar bulunmaktaydı (Amicis, 1981: 180).

Bu dönemde Haliç kıyısında bazı sur yıkımları olmuştur. Ahmet Lütfi Efendi, Bahçekapı çevresindeki sur duvarların ve bazı kapıların yıkılıp satıldığını belirtmektedir (Vak'a-nüvis, 1989, 11: 91).

Eminönü-Cibali arasında Yahudilerin ve Rumların şerbetçi dükkanı denilen meyhaneleri yer almaktaydı (Kayra ve Üyepazarcı, 1992: 17).

1825 tarihli Bostancıbaşı Defterlerine göre Balat sahilinde Musevilerin evleri, yahudhaneler, kahveler, Tur-ı Sina Kilisesi, kayıkhaneler ve iskelelerin arasında Yahudilere ait sığır salhanesi (mezbahası) ve keresteciler dükkanı arsaları bulunmaktaydı.



Şekil 4.11 1900'lü yıllara ait bir fotoğrafta Yeni Cami ve Eminönü rıhtımı (Çelik, 1998: 61).



Şekil 4.12 19. yüzyıl sonunda Unkapanı kıyıları ve Unkapanı Değirmeni (İMP arşivi)



Şekil 4.13 Sebah ve Joaillier'e ait fotoğrafta 1889 yılında Eminönü Meydanı (Öztuncay, 2003, 2: 516)



Şekil 4.14 Süleymaniye ve Haliç kıyıları (Ortaylı, 2003: 1)




Şekil 4.15 20. yüzyıl başına ait bir kartpostalda İstanbul limanı (Atatürk Kitaplığı)




Şekil 4.16 Kargopoulo'nun fotoğrafında 1870'de Galata ve inşaat halinde olan Galata köprüsü (Öztuncay, 2000: 237)

Galata-Pera bölgesinde ise ithal ürünleri satan bonmarşeler, vitrinli mağazalar gündelik hayattaki yerlerini almışlardır. 19. yüzyılda Avrupa ile ticaretin önem kazanması Galata'yı ve çevresini oldukça geliştirmiştir. Galata, Eminönü-Unkapanı ticari merkezinin karşısında ikinci bir merkez olarak gelişmiş ve hatta ondan daha önemli bir konuma gelmiştir. 19. yüzyıldaki gelişmeler, geleneksel Osmanlı bedesteninden çok, Galata'da ortaya çıkan bankaları, iş hanlarını saygın iş merkezleri konumuna getirmiştir.




Şekil 4.17 Goad Haritaları'nda (1905) Galata, Kürkçü Kapısı-Yağkapanı Kapısı Bölgesi (İMP arşivi)

Amicis'in 19. yüzyıl sonlarında tasvir ettiği kalabalık ve yoğun Galata sokaklarında "tüccar yazıhaneleri, bürolar, Borsa ve gümrük, acentalıklar, mağazalar, meyhaneler, berber ve kasap dükkanları, Rum ve Ermeni kahveleri bulunmakta, sokaktan hamallar, arabalar, merkepler, tramvay geçmekte, etraftaki kalabalık halk Fransızca, İtalyanca, Cenevizce konuşmakta, her yerden su, şerbet, gazete satıcısı sesleri gelmekteydi" (Amicis, 1981: 18). Galata'da ayrıca

matbaalar, tercüme büroları, kitapçı dükkanları da yeni ticaret yapıları olarak ortaya çıkmıştır. Pera'da ise daha çok Avrupa yaşam biçiminden kaynaklanan otel, pastane, restoran, kahvehane, mağaza, tiyatro, pasaj, gibi yeni yapı tipleri ortaya çıkmıştır. Bu tür yapılar genellikle Levantenler tarafından işletilmekte, genellikle ithal ürünler satılmakta ve o dönemin Avrupa standartlarına eşdeğer biçimde dekore edilmekteydi (Akın, 1998: 69).

20. yüzyıl başlarında hazırlanan Goad Haritaları'nda, Galata kıyılarında limana bağlı depolar, atölyeler ve dükkanların bulunduğu görülmektedir. İç kısımlara doğru gidildikçe de, çok sayıda han yapısı yer almaktadır (Şekil 4.17).

### 4.3.4 Sanayi Bölgesi

19. yüzyılda gayrimüslimlerin denetimindeki yeni bir ticaret şeklinin gelişmesi, lonca sistemi içindeki üretimin gerilemesine sebep olmaktaydı. Osmanlı Devleti'ne lonca sistemi dışında yeni bir üretim sistemi girmiştir. Islahat çabaları sonucunda sınırlı da olsa fabrika tipi üretime geçilmiş, kısa sürede yeni fabrikalar açılmıştır. Gelişen sanayi, ihraç edilen ürünlerin birinci derecede işlemesini yapmaktaydı (Tekeli, 1985a, 2: 458).

Fabrikaların kurulması için Beykoz, Zeytinburnu gibi deniz kıyısındaki yerlerin yanında Haliç kıyı bölgeleri de seçilmiştir. Haliç'in taşımacılık avantajının olması, atıkların doğrudan suya atılma kolaylığı, Haliç kıyılarında sanayileşmeyi özendiren sebeplerdendir. Fabrikalar, daha önce saray, bahçe olarak kullanılan imparatorluk arazilerinin kamulaştırılması sonucunda kurulmuştur. Böylece 18. Haliç kıyılarını süsleyen zarif yapılar yok olmaya, yerlerine depo, atölye ve büyük fabrika yapıları yapılmaya başlanmıştır.

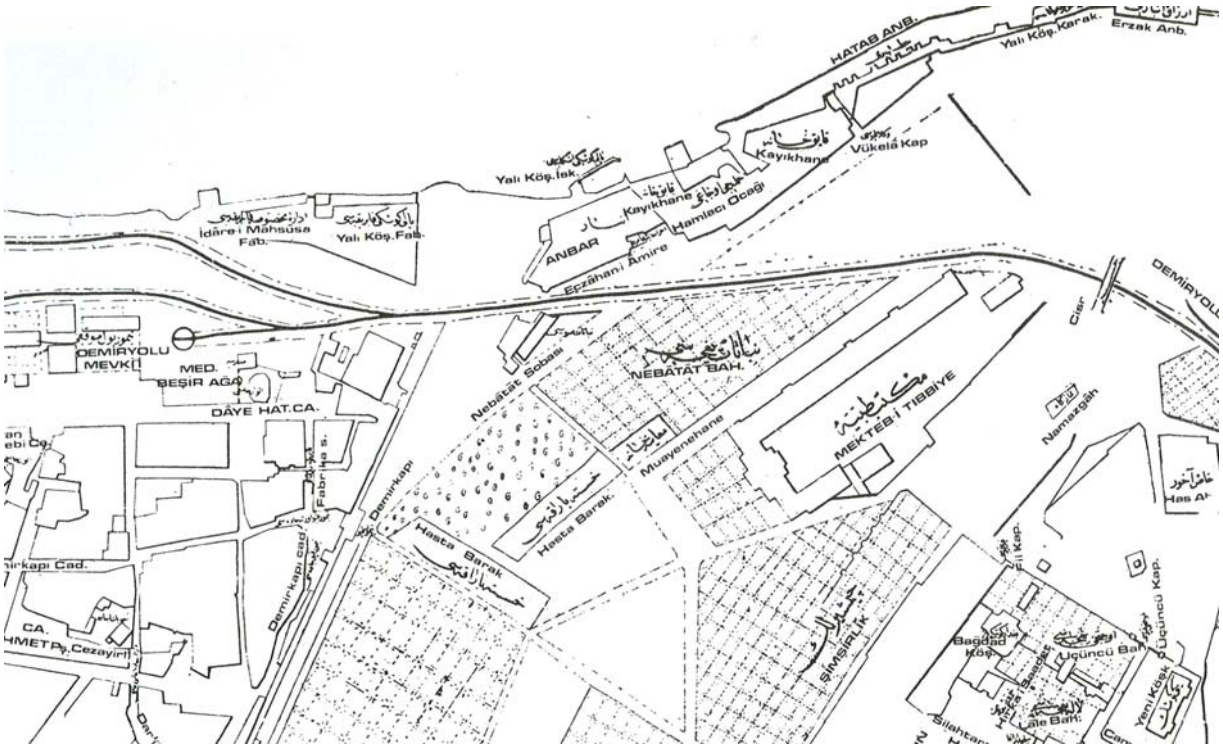
Dönemin fabrika yapıları sade ampir veya neoklasik üslup özelliği taşıyan, genelde lineer bir yerleşime sahip, dönemin strüktür teknolojisini kullanan büyük yapılardır. Bu yapılar, üslup ve biçim bakımından genellikle Avrupa'daki benzer örneklerini takip etmişlerdir.

Yalı Köşkü'nün bulunduğu Sirkeci'de, 19. yüzyıl ortalarında yapıldığı tahmin edilen[*] Yalıköşkü makina fabrikası yapılmıştır. 1870 yıllarında bu fabrikada, tersanenin dokları için pompalar üretilmiştir. Bugün izine rastlanmayan bu küçük fabrika tren garının inşasından sonra, 1880-90 yıllarında yıktırılmış olmalıdır (Müller-Wiener, 1992:79). 1875 tarihli E. H. Ayverdi haritasında sahilde Yalı Köşkü İskelesi'nin batısında birbirine bitişik "İdare-i

[*] Müller-Wiener'in belirttiğine göre, bu fabrikanın inşaat tarihine ait bilgiye ulaşılamamıştır, fakat 1855-60'lı yıllardaki fotoğraflarda fabrika görülmektedir (Müller-Wiener, 1992: 79). 1913 ve 1915 Yılları Sanayi İstatistiklerinde bu fabrikadan bahsedilmemektedir (Ökçün, 1997).

Mahsusa Fabrikası" ile "Yalı Köşkü Fabrikası" görülmektedir (Şekil 4.18).

Yoğun bir ticaret alanı haline gelen Eminönü'nde Matbaa Sanayi gelişmiştir. 1913 ve 1915 sanayi sayımlarına göre tespit edilen sanayi yapılarından "Amedi Matbaası" ile "Matbaa-i Hayriye" Cağaloğlu'nda, "Dernersesyan Vahram ve Hıraçya" Sirkeci'de bulunmaktaydı. En büyük matbaa olan "Matbaa-ı Amire"**, sarayın içinde yer almaktaydı. Bâb-ı Âli'de ise "Asaduryan Artin ve Mahdunmarı", "İkdam Matbaası", "Jamanak Matbaası", "Garoyan Arşak Matbaası" ile "Hilal Matbaası" kaydedilmiştir. Fincancılar'da bir, Nur-u Osmaniye'de üç adet matbaa sayılmıştır (Ökçün, 1997: 153-154).

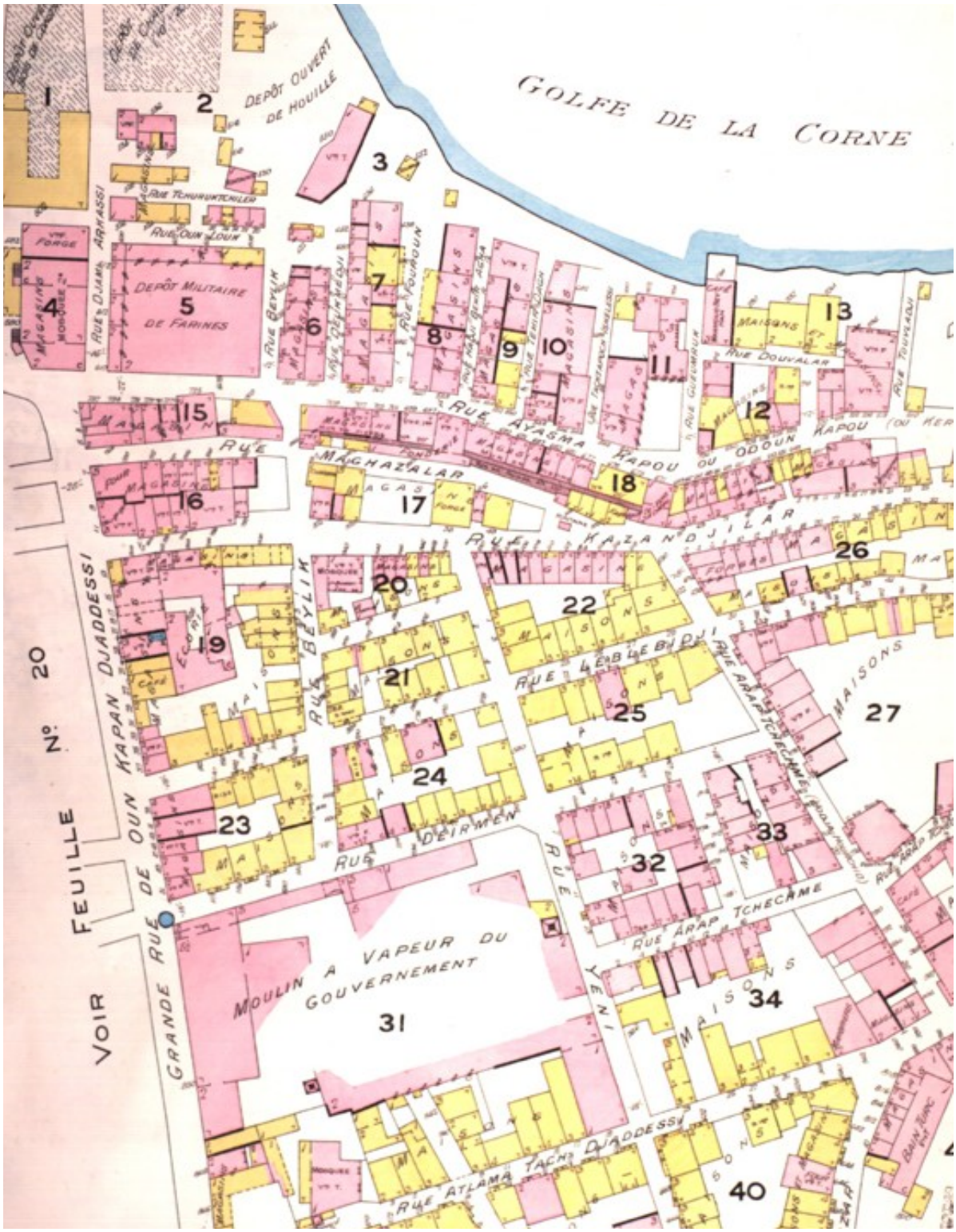



Şekil 4.18 E. H. Ayverdi haritasında (1875) Sirkeci'den detay (İMP arşivi)

Aynı sanayi istatistiğinde, Odunkapı'da "İslam Makaronya Fabrikası" ile "Kazilas İstimatyos Makaronya Fabrikası olmak üzere iki adet makarna fabrikasının varlığı tespit edilmiştir. Ayrıca Tahtakale'de "Antonyadis Yanko ve Şürekâsı" ile "Ali Faik Osmanlı Şeker" isimli şeker fabrikaları, Sigara Kağıdı Fabrikası, Sirkeci'de "Macid Mehmet Karakaş Kuşak

** 1913 ve 1915 sanayi istatistiklerinde İzmir ve İstanbul'da saptanan 39 matbaada toplam 624 beygir gücünde, 65 adet çeşitli motor bulunmaktaydı. Buna göre, her bir müesseseye ortalama 16 beygir gücü düşmekteydi. Marbaa-ı Amire'de ise 118 beygir gücü değerinde güç bulunmaktaydı. Bunu, 67 beygir gücüyle Çemberlitaş'taki Matbaa-ı Osmaniye izlemekteydi. Matbaa-ı Amire dışındaki matbaalar, özel kişilere aitti (Ökçün, 1997: 153-154).

Fabrikası" bulunmaktadır (Ökçün, 1997: 51, 139, 159).




Şekil 4.19 Goad Haritası'nda (1904) Unkapanı Değirmeni (İMP arşivi)

20. yüzyıl başında Unkapanı ile Odun Kapısı arasında çok sayıda imalathane ve fabrika yer almaktadır. Unkapanı'nda, buhar enerjisiyle çalışan büyük bir un değirmeninin olduğu

bilinmektedir. 1904 yılında yapılan Goad sigorta haritasında, "31" numara ile gösterilen yapı adasında bu un değirmeninin yeri görülmektedir (Şekil 4.16). Bu fabrikanın kalıntıları günümüze de ulaşmıştır. Goad haritasında, Unkapanı sahilinde depo, ambar ve dükkanların yer aldığı görülmektedir.Müller-Wiener, 1863 yıllarında Unkapanı'nda dört-beş katlı, eski İngiliz değirmenlerine benzeyen iki tane değirmenin varlığından bahsetmektedir. (Müller-Wiener, 1992: 80). 1913-1915 yılı Sanayi İstatistiklerinde kaydedilen Cibali'deki un değirmeninin ismi, "Korpi Demosten B." Olarak belirtilmiştir (Ökçün, 1997: 38). Ayrıca Unkapanı'nda "Kostantinidis Yorgi" tahin fabrikası yer almaktadır (Ökçün, 1997: 51).

Haliç kıyısındaki büyük fabrikalardan biri, Cibali ile Unkapanı arasında, Haliç sahilide 120 metreli cephesi ve geniş kütlesi ile yer almış olan Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'dır. II. Abdülhamid Dönemi'nde 1884 yılında inşa edilen fabrikayı açma imtiyazı Osmanlı Bankası ile beraber iki yabancı şirketin kurduğu Reji İdaresi'ne verilmiştir*. Neoklasik üslupta inşa edilen yapıda dönemin teknolojisi olan pik demir kolonlar, çelik putreller, cam ve tuğla kullanılmıştır. Fabrika, ek binalarıyla birlikte genişlemiş ve Cibali bölgesinin işlevini belirleyen en önemli yapısı olmuştur.

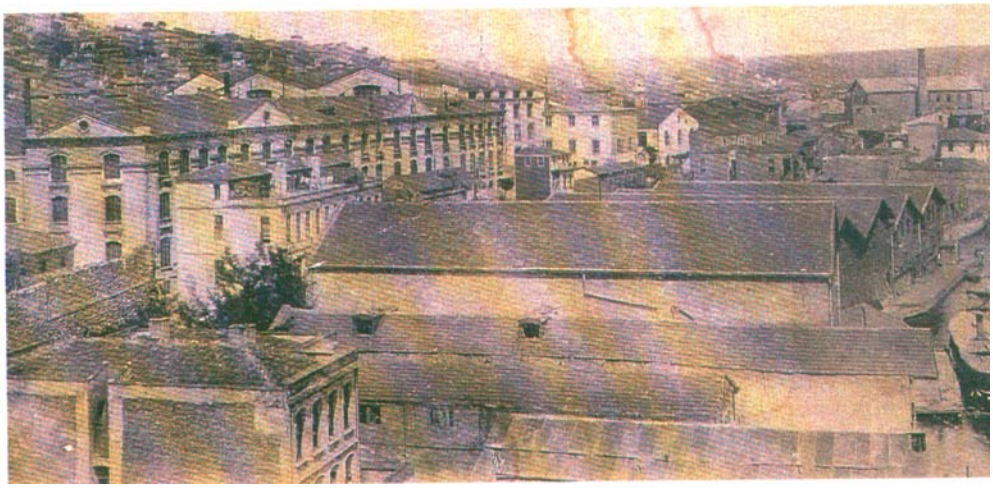



Şekil 4.20 Cibali Tütün Fabrikası (Atatürk Kitaplığı)

Fener civarında 1832'de faaliyette olan bir tüfek fabrikasının bulunduğu bilinmektedir.

* Fabrika, 1925'te Türk Tekel İdaresi tarafından devralınmıştır.

Muhtemelen burada daha önce bulunan bir atölye, genişletilerek fabrikaya dönüştürülmüştür (Müller-Wiener, 1992:69).



Şekil 4.21 Cibali Tütün Fabrikası'nın ek yapıları (İMP arşivi)



Şekil 4.22 Cibali Tütün Fabrikası ve çevresinin Haliç'ten görünümü (İMP arşivi)

Balat'ta 20. yüzyıl başlarından itibaren sahilde fabrikalar, atölyeler, depo* binaları yer almaya başlamıştır. 1913-15 istatistiklerinden tespit edilen verilere göre, Balat'ta "Hacı Ali Efendi" isminde bir tahin fabrikası, "Değirmenciyan B. ve mahdumları" isimli marangozluk fabrikası

* Çeşitli limanlarda hububat ve tütün için yaptırılan silo ve ambarlar, sanayi yapıları arasına girmese de limanın çevresinde yer alan teknik yapılar olarak özel bir yer tutmaktadırlar.

ve "Hamiz Kardon ve Osmanlı Anonim Şirketi" isimli kimya fabrikası[**] bulunmaktaydı.

Ayvansaray'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sanayi yapıları yapılmaya başlanmıştır. Fabrika, depo, atölye, debbağhane yapıları özellikle sur dışı Haliç kıyısında toplanmıştır. Sahilde daha önceden bulunan kalafat yeri, 300 tona kadar gemi, tekne ve kayık yapılabilme kapasitesindeydi. Burada ayrıca "İttihat Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmaniyesi" isimli un fabrikası ile "Aris ve Şürekâsı Sabun ve İtriyat Fabrikası" bulunmaktaydı (Ökçün, 1997: 38, 169).

Eyüp, 19. yüzyıldaki sanayi atılımlarından ilk etkilenen bölgelerden biri olmuştur. Sur içindeki ticaret-liman bölgesi ile ulaşım kolaylığı, Haliç kıyısında olması gibi sebeplerden dolayı ilk büyük fabrikaların yapıldığı yerlerden biri olmuştur. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren Eyüp kıyıları büyük bir değişim geçirmiş, yalıların yerine fabrika yapıları kurulmuştur.

Yeni kurulan orduya başlık olarak öngörülen fes, önce Tunus'tan ithal edilmiş, 1826'da Tunus Beylerbeyi'ne 50.000 adet fes sipariş edilmiştir (Sarc, 1940: 435). Daha sonra fesin İstanbul'da üretilmesine karar verilmiş ve 1836 yılında[*] Kadırga'da "Hazine-i Hassa" binalarında, "Darüssinae" ismindeki imalathanede fes yapımı başlamıştır (Alageyik, 1967: 9). Fes, zamanla halk arasında da benimsenmiş ve bu bina yetersiz kalmıştır. Bunun üzerine 1839'da Eyüp-Defterdar'daki Hatice Sultan'a (1768-1822) ait olan büyük, ahşap yalının feriye kısmı Feshane-i Amire olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1843 yılına kadar sadece fes imal eden fabrikada bu tarihten itibaren aba ve halı gibi çeşitli dokuma ürünleri üretilmeye başlanmıştır. Fabrika, ek binalar ile genişletilmiştir. 1866 yılında çıkan bir yangında büyük ihtimalle tamamen yok olmuş, Abdülaziz'in emriyle yeniden kurulmuş ve modern bir fabrika tesisi olarak çalışmaya devam etmiştir. 1883-85 yılları arasında kuzey tarafına bitişik olan Valide Sarayı alanı üzerinde geniş bir hol binası inşa edilmiştir. 1904 yılında kumaş imalathanesi için gerekli bütün bölüm ve tertibatını kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. 1912'de de geliştirme planı yapılmış, fakat yavaş ilerlemiştir. 1916 yılında, İzmit'te kapanmış olan yün dokuma fabrikasından makinalar buraya nakledilmiştir (Müller-Wiener, 1992: 76). 1878'de Bab-ı Seraskeri emrine verilen fabrika, Cumhuriyet dönemine kadar bu idare altında

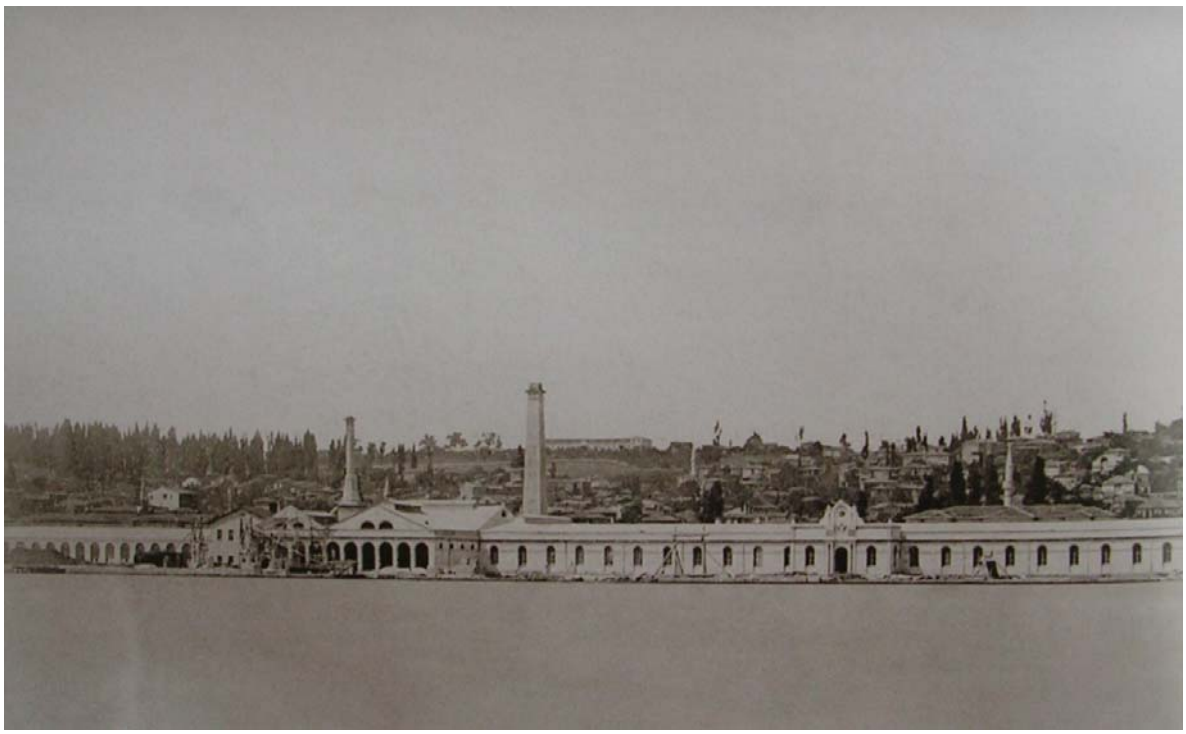
---

[**] Bu fabrika 1911 yılında kurulmuş, Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan yararlanmış bir müessesedir. 1915 yılında burada 4 memur, 2 ustabaşı, 7 işçi olmak üzere toplam 13 kişi çalışmaktaydı (Ökçün, 1997: 174).

[*] Küçükerman, bu binanın Kadırga'daki Hazine-i Hassa'ya ait bir konakta, 1834 yılında kurulduğunu belirtmektedir (Küçükerman, 1988: 51).

çalışmıştır**. Feshane'nin Osmanlı sanayisi içinde önemli bir yeri olmuştur. Dönemin en modern teknolojisini kullanan ilk büyük mensucat fabrikası niteliğini taşımaktadır.

Eyüp'te 1826/27'de yine daha çok askeri ihtiyaçların karşılanması için Riştehane-i Amire de denilen İplikhane Fabrikası (Kışlası) açılmıştır**. Bu işletme 19. yüzyıl sonlarında yok olmuştur. 1920'lerdeki haritalarda görülen binanın kalıntıları üzerine yeni fabrika binaları yapılmıştır (Müller-Wiener, 1992: 74). 350 metre'ye yakın cephesiyle, "U" şeklindeki avlusu ve iki kanadıyla Bahariye sahilinde konumlanmış bu fabrika binaları, döneme ait fotoğraflarda görülmektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.23 19. yüzyıl sonlarında Haliç'ten Feshane'nin görünümü (Sultan II. Abdülhamid Arşivi İstanbul Fotoğrafları, 2007: 574)

Eyüp'te sahilsaraylarının yerine sanayi yapısı yapma eğilimi, II. Mahmut'un kararlarından kaynaklanmaktaydı (Kuban, 2000: 364). Ondan sonra gelen padişahlar da bu tavrı devam ettirmişlerdir. Böylece Haliç'in işlevsel gelişiminde farklı bir yöne doğru gidilmiştir. Bu

** Fabrika, 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası emrine verilerek anonim şirket olarak çalışmıştır. 1933 yılında ise Sümerbank'ın idaresine verilmiştir (Alageyik, 1967: 9).

** Pamuk ipliği ve pamuk urgan imal eden fabrikada, 15 tane hayvan gücüyle döndürülen çark bulunmaktaydı. Fabrikada askerlerin yanısıra şehir polisi tarafından gönderilen hafif suçlular, hırsızlar ve serseriler, işçi olarak çalıştırılmaktaydı. İşletmenin organizasyonu askeri tarzda biçimlendirilmişti ve bu sebeple tesis, İplikhane Kışlası ismiyle de tanınmaktaydı (Müller-Wiener, 1992: 74).

eğilim, daha sonra Haliç'in tarihi mirasını tehdit edecek boyuta gitmiştir.

1913-15 istatistiklerine göre, Bahariye'de "Yaşarzade Hasan Hüsnü Efendi" isminde tuğla fabrikası bulunmaktaydı. 1912 yılında kurulan bu fabrika, kısa süre sonra savaş nedeniyle diğer tuğla fabrikaları gibi kapanmıştır (Ökçün, 1997: 74).

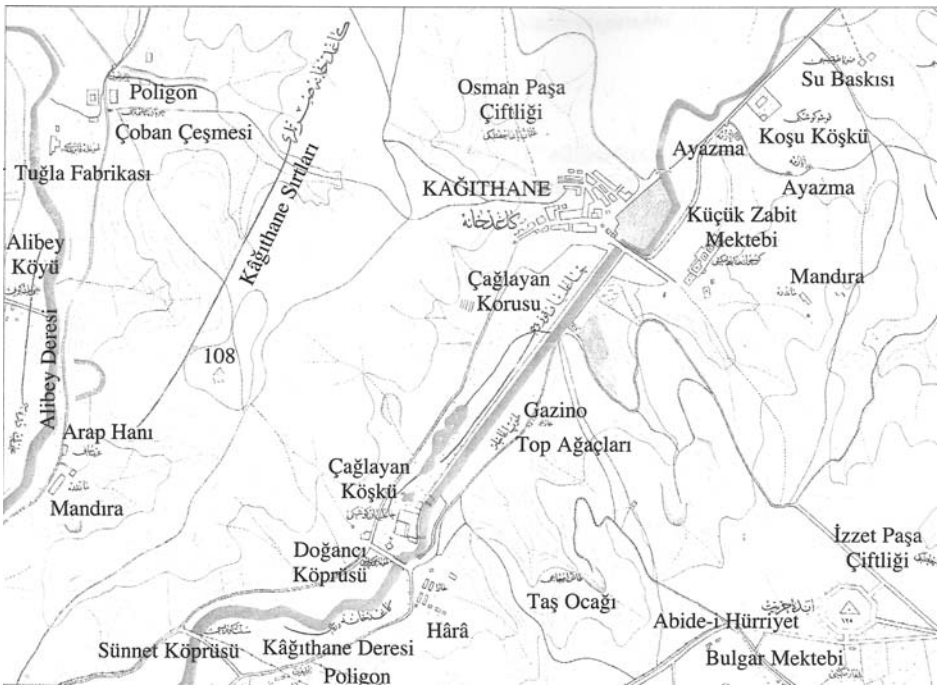



Şekil 4.24 Eyüp İplikhane Kışlası (Atatürk Kitaplığı)

Silahtarağa Elektrik Fabrikasının açılmasından sonra, Alibeyköy ve Kağıthane bölgesinin fiziksel dokusu değişmeye başlamıştır. İlerleyen zamanlarda bölgenin sanayiye açılmasıyla beraber, sanayi tesislerinin bir çoğu Silahtarağa santraline yakın olarak kurulmak istenmişlerdir. Fazla elektrik kullanan bu tesisler, fabrikadan direkt hat alarak bol ve yüksek voltajlı elektrikle çalışma imkanı bulmuşlardır (Tümertekin, 1972: 40).

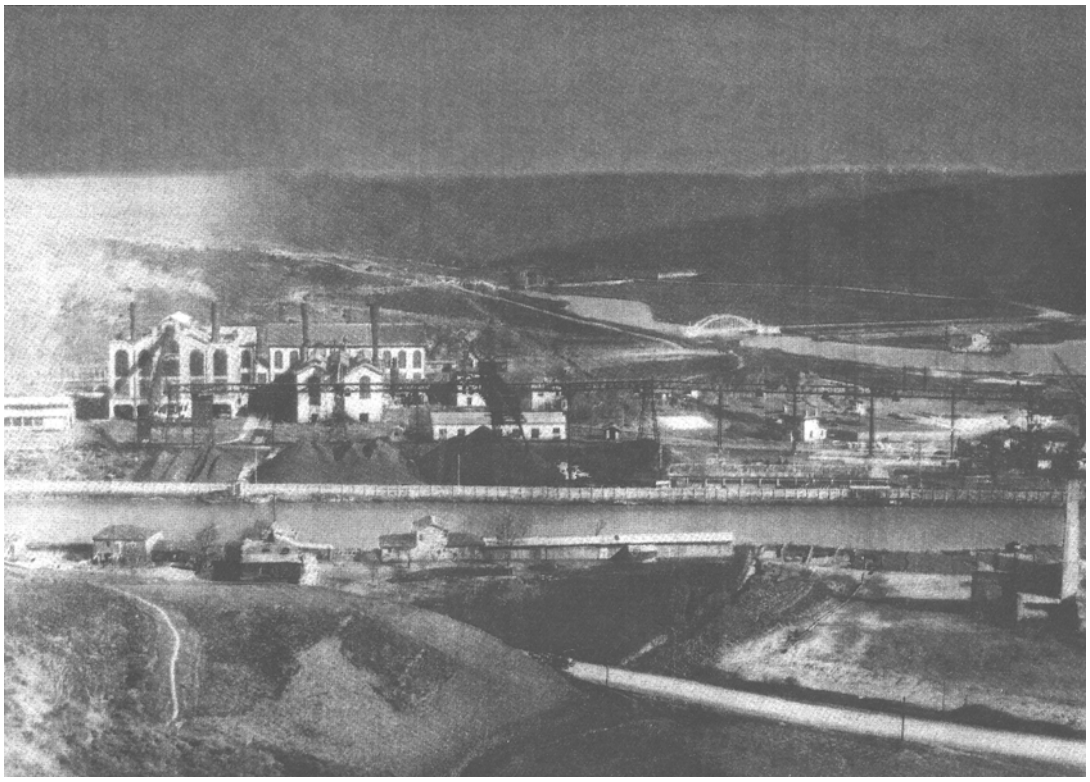
1920'lı yıllarda Osmanlıca hazırlanan Alman Mavileri Haritası'nda, 28 numara olarak gösterilen paftada, Silahtarağa Elektrik Fabrikası ile onun üst tarafında "Elektrik Fabrikası İkamet Binaları" görülmektedir (Şekil 4.24). 20. yüzyıl başlarında Kağıthane deresi çevresinde taş ocakları ve tuğla harmanları yer almaktaydı. 1864 yılına ait, Kağıthane civarında bulunan taş ocaklarının, hem Saray-ı Hümayun'a yakınlığı, hem de ocaklardan çıkan molozların Kağıthane Deresi'ne karışması ve Tersane-i Amire'ye zarar vermesi sebebiyle kapattırılmalarına dair bir belge bulunmaktadır (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 362-364). 1893 tarihli bir belgede, "İmrahor Kasr-ı Hümayunu karşısındaki tuğla ocağından çıkan dumanın, özellikle genç tayların sağlığına zarar verdiği gibi, çamur ve um

çıkarılması da Emir-i Ahır Kasr-ı Hümayunu'u yanındaki çayırı tamamıyla bozacağından gerekli tedbirlerin alınmasının istendiği" belirtilmektedir. 1907 yılına ait bir başka belgede, Kağıthane ve Silahtarağa dereleri ile yakın bölgelerinden, Karaağaç ve Bahariye'de bulunan tuğla harmanları için çamur çıkarmanın yasak olduğu anlaşılmaktadır (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 370-373). Alibeyköy ile Kağıthane Dereleri etrafında bulunan yapıların görüldüğü 20. yüzyıl başlarına ait bir haritada, çeşitli yerlerde mandıralar yer almaktadır (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007).




Şekil 4.25 20. yüzyıl başında Kağıthane, H. Irmak koleksiyonu (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 54).

1815 yılına ait Bostancıbaşı Defterlerinde Sütlüce'de şalope kayıkanelerinin ve iskelenin yanında Kormoz adında bir gayrimüslimin işlettiği değirmenin varlığı kaydedilmiştir R. E. Koçu bu değirmenin Haliç sahillerindeki değirmenlerin en eskisi olduğunu ve Haliç'in sanayi bölgesi olmasında etkili olduğunu belirtmektedir. 1913-15 sanayi istatistiklerine göre, Sütlüce'de 1912 yılında açılan "Şahbaz Agiya Mahdumları" isimli tuğla fabrikası bulunmaktadır (Ökçün, 1997: 73). Alman Mavileri Haritası'nda da Karaağaç-Sütlüce kıyılarında Tapa Fabrikası, Kamondo Fabrikası ile tuğla fabrikalarının, tuğla harmanlarının yer aldığı görülmektedir (Şekil 4.25).

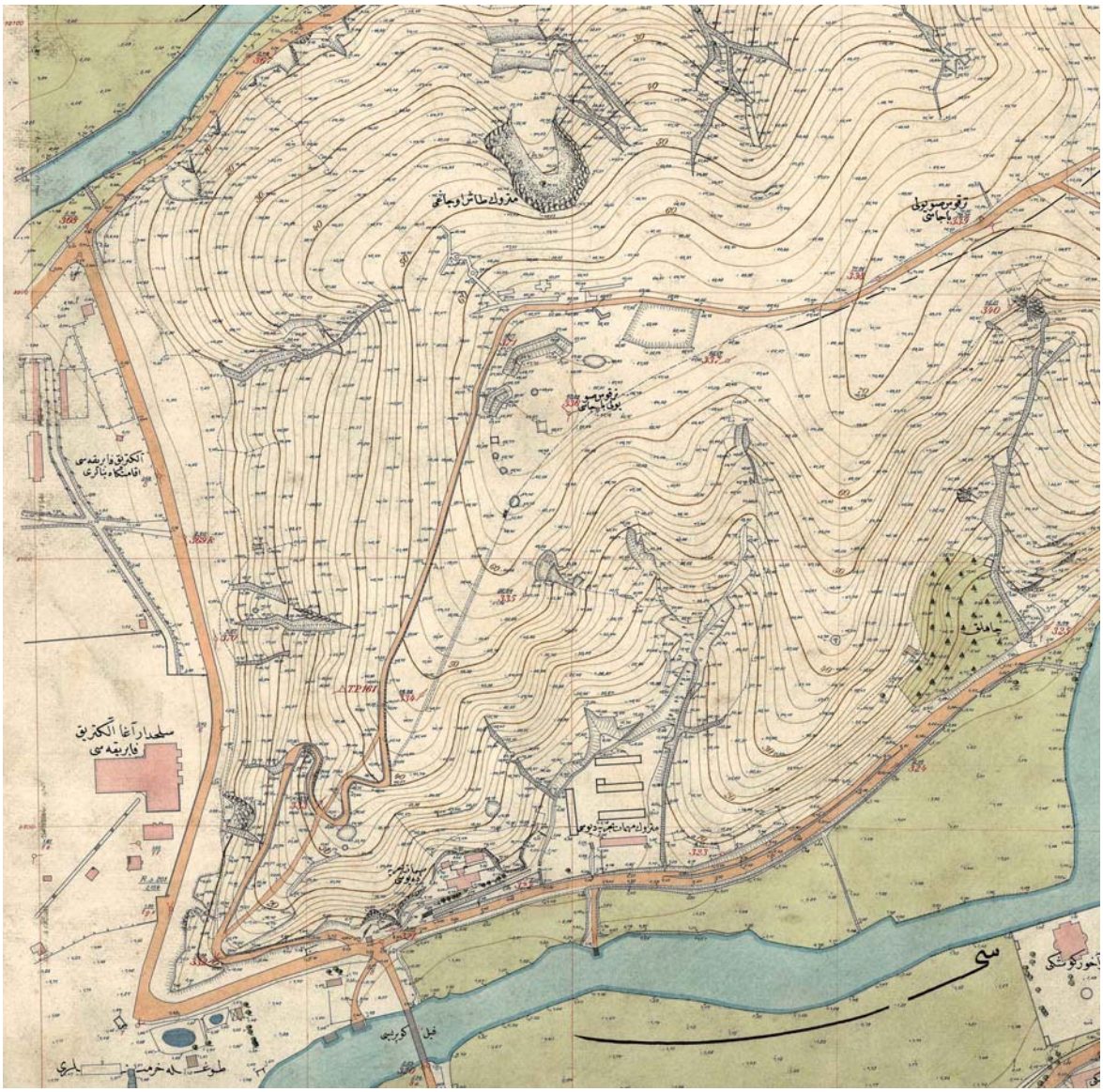


Şekil 4.26 20. yüzyıl başlarında Silahtarağa Elektrik Santrali ve kömür iskeleleri, H. Irmak koleksiyonu (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 428).

1865-70 yılları arasında, Beyoğlu belediyesi, modern mezbahayı Haliç kıyılarında kurmak istemiştir. Daha önceleri İstanbul'da hayvan kesimi, Fatih Sultan Mehmet'in Yedikule dışında kurdurduğu Salhane'de yapılmaktaydı (Cezar, 2002: 527). 1919 yılında, Şehremini Cemil Paşa'nın girşimiyle, Sütlüce kıyılarında, yanyana sıralanan tersane gözlerinin yakınında Sütlüce Mezbahası kurulmuştur. I. Ulusal Mimari karakterini taşıyan yapı buzhane, kesimhane gibi ek binalarıyla geniş bir alana yayılmış ve İstanbul'un en büyük et kesim yeri olmuştur.

19. yüzyıldan itibaren Hasköy'de tersane ve tersaneye ait atölye yapıları yer almıştır. 18. yüzyılda Hasköy'de yapılmaya başlanan küçük tersane gözleri 19. yüzyılda genişleyerek Hasköy Tersanesi adını almıştır. Hasköy'de 1861 yılında Şirket-i Hayriye tarafından vapur bakım ve onarımının yapılması amacıyla birkaç küçük binadan oluşan atölye yapılmıştır. 1884 ve 1910 yıllarında buraya kızaklar ve ırgatlar eklenmiştir. 1910 yılında torna tezgahları, inşaiye atölyesi ve marangozhane kurulmuştur. Kasımpaşa tersanesi tesisleri de genişleyerek Hasköy sahillerine yayılmıştır.

Hasköy'de eski bir değirmenin yıkılıp, yerine buharlı bir değirmen inşa edilmesini padişah Abdülmecit'in 1851 yılında onayladığına dair bir belge bulunmaktadır*. Belgeye göre, İstanbul ve çevresinde bulunan mevcut değirmenlerde üretilen unun yetersiz gelmesi sebebiyle, buharla çalışan değirmenlerin milli menfaatlere yararlı olacağı hükmüne varılmıştır (Giz, 1970: .7). 1913-15 sanayi istatistiklerinde de Hasköy Değirmenleri kayıtlıdır (Ökçün, 1997: 38).



Şekil 4.27 Alman Mavileri Haritası'nda Silahtarağa'dan detay (Atatürk Kitaplığı)

* Giz'in İstanbul Sanayi Odası Dergisi'nde yayınlanan makalesinde, 1851 yılına ait olan ve zamanın Ticaret Nazırına gönderilen belgenin bir kopyası bulunmaktadır.



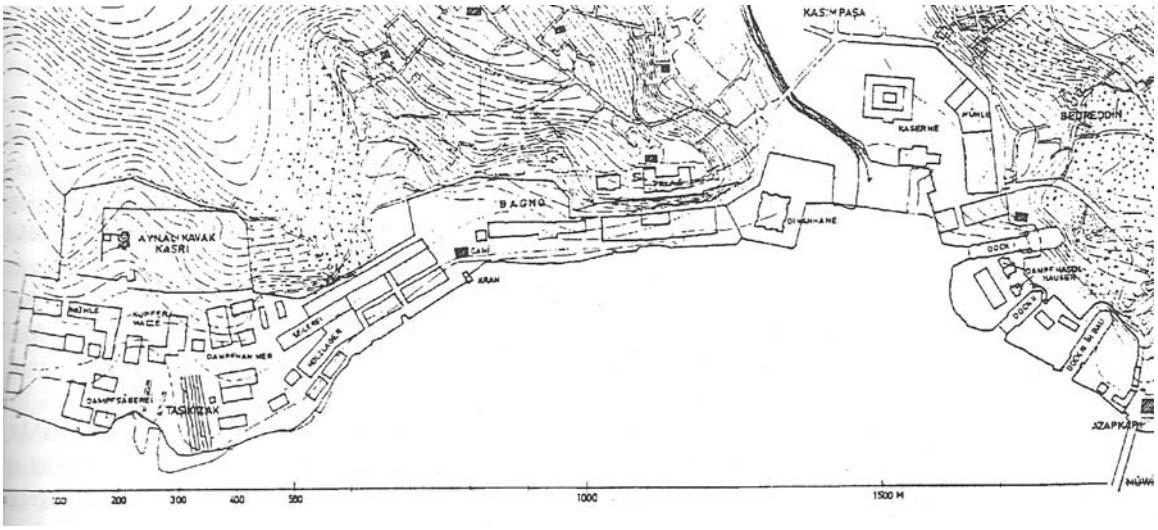

Şekil 4.28 Alman Mavileri'nde Kırkağaç-Sütlüce kıyılarından detay (Atatürk Kitaplığı)



Şekil 4.29 20. yüzyıl başında Sütlüce kıyıları (Atatürk Kitaplığı)

Kasımpaşa'daki tersane, 19. yüzyılda, modern tekniklerle gelişmekteydi. 1837'de ilk buharlı geminin yapılmasından sonra, tersanede sürekli olarak yeni makina atölyeleri, buhar çekiçleri gibi imalathaneler yapılmaktaydı. Aynalıkavak Sarayı eski arazisi, 19. yüzyılda bu tür yapılarla dolmuştur (Şekil 4.31). 1857-70 yılları arasında tersaneye üçüncü bir dok (kuruhavuz) inşa edilmiştir. Burada, pompaların çalıştırılması için gerekli makina daireleri de bulunmaktaydı. Tersanede bu zamana kadar tek katlı ve sundurmaya benzer tipik atölyeler görülmekte iken, artık birkaç katlı atölye binaları yapılmaktaydı. Burada modern gemiler için lazım olan yardımcı makinalar, pompa, vinç, torpido gibi hassas mekanik aletler yapılmaktaydı. Böylece tersanenin görünümü yüzyıl sonlarna göre değişerek Avrupa'daki tipik modern tersanelere benzemiştir. Sıra sıra dizilmiş eski tersane gözlerinin yerini karışık, yanyana ve düzensizlik içinde inşa edilen çok sayıda çok katlı fabrika binaları, depolar ve dumanlı bacalar almıştır (Şekil 4.30, 4.31)(Müller-Wiener, 1992: 64-65).

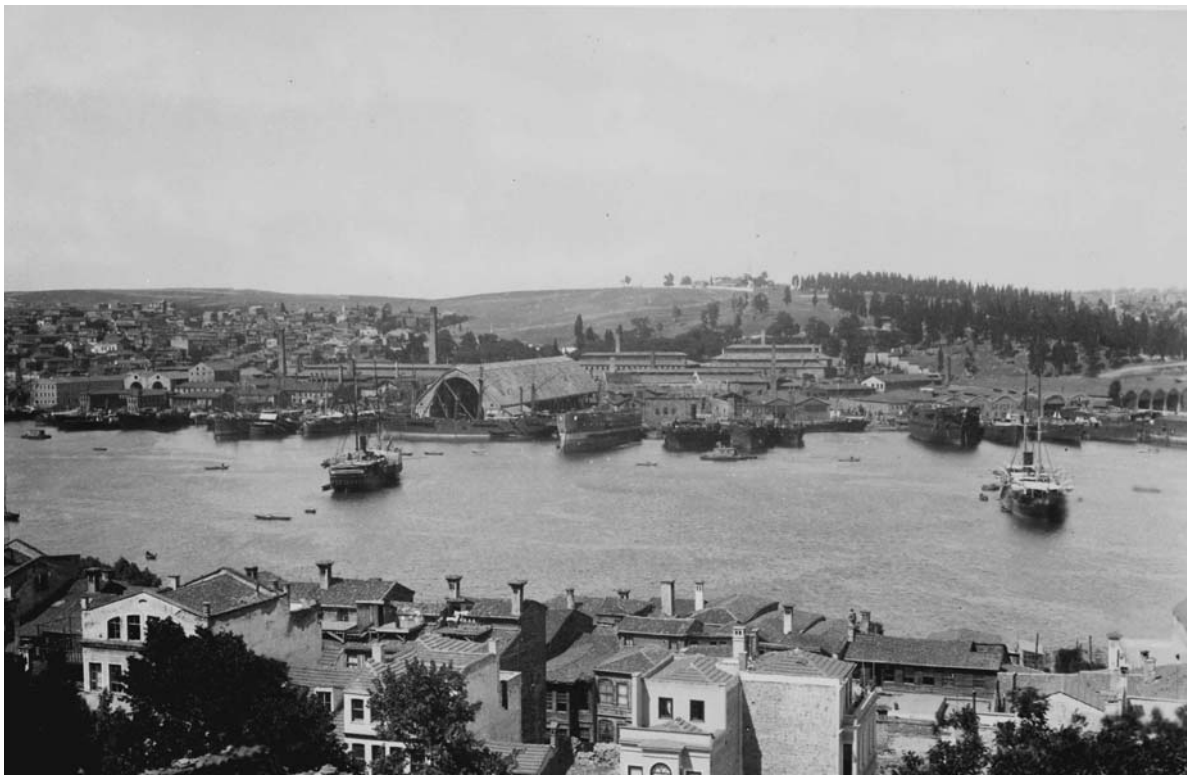
1913-15 sanayi istatistiklerine göre Azapkapı'da Atinopulos Şeker Fabrikası, Derunyan V Onnik Mimentı Fabrikası, ile Jöst H. Ve Monye A. (madeni eşya) İmalathanesi bulunmaktaydı (Ökçün, 1997: 51, 80, 179).




Şekil 4.30 19. yüzyılın ikinci yarısında Haliç tersanesinin restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998:81).



Şekil 4.31 Necip Bey Haritaları'nda (1918) Kasımpaşa ve tersane bölgesi (İMP arşivi)



Şekil 4.32 Abdullah Freres'in fotoğrafından 19. yüzyıl sonunda Haliç tersanesinin görünümü (Sultan II. Abdülhamid Arşivi İstanbul Fotoğrafları, 2007)

Bu dönem Galata ve Beyoğlu'nda da sanayi yapıları yapılmıştır. 1913-15 sanayi istatistiklerine göre Galata'da "Rake Biraderler" ile "Mika Mahdumları" makarna fabrikaları, "Fokelstein H." Mefruşat fabrikası, "Prütopapas J. D. Şürekası" sigara kağıdı imalathanesi, yedi adet madeni eşya fabrikası, dokuz adet matbaa, Perşembepazarı'nda altı adet maden atölyesi, Mumhane'de "Nomiku J. D." şeker fabrikası, "Viris Foti" ile "Yenaropulos Petro" lokum fabrikaları, "Emniyet" konserve fabrikası, Beyoğlu'nda beş adet mefruşat fabrikası, altı adet matbaa bulunmaktadır (Ökçün, 1997: 48, 51, 58, 104, 150, 154, 179).

İmparatorluğun son döneminde, İstanbul'da sanayi tesisleri üç bölgede yoğunlaşmaktadır. Bunlar Haliç bölgesi, Boğaziçi'nin özellikle Beykoz ve Paşabahçe bölgesi, İstanbul yakasında da Yedikule'den Bakırköy ve Küçükçekmece'ye uzanan kıyı bölgesidir. Bu üç bölge arasında en fazla yoğunluk Haliç kıyılarında oluşmuştur (Cezar, 2002: 525). 20. yüzyıl başlarında Haliç siluetinde kışla, eğitim ve fabrika yapıları, neredeyse anıtsal camilerin baskınlığının yerini almıştır. Bu dönemde yapılan fabrikalar henüz havayı ve denizi kirletmemiş, Haliç siluetini baştan başa değiştirmemiştir. Ancak bu dönem alınan kararlar bundan sonraki gelişmelere temel olmuş, Eyüp'te 20. yüzyıl boyunca sürecek yoğun bir sanayi kirlenmesinin kapılarını aralamıştır.

### 4.3.5 Sayfiye Bölgesi

19. yüzyıl içinde kurumsal ve sosyal yapıya ilişkin köklü değişimler olduğu için, Haliç kıyılarının işlevinde yüzyıl başı ile sonu arasında büyük farklar oluşmuştur. Yüzyıl başında Haliç sahillerinde 18. yüzyıldaki yaşam tarzı devam ederken, 20. yüzyıl başında bu yaşam tarzının daha çok Boğaz kıyılarında devam ettiğini görmekteyiz. Artık Haliç kıyıları sayfiye önemini kaybetmiş, burada daha farklı işlevler ve yapı tipleri ortaya çıkmıştır.

19. yüzyılda Bahariye kıyılarındaki yalılar, dönemin fotoğraflarında görülmektedir. R. E. Koçu'nun belirttiğine göre Bahariye, "I. Dünya Savaşı'na kadar İstanbul'un mamur bir kibar yatağı, ünlü bir sayfiyesi idi". Koçu'nun Ahmet Ağın'dan naklettiğine göre, Bahariye Kasrı ile Hatice Sultan Sarayı'nın yerine İplikhane Kışlası'nın yapılmasıyla beraber Bahariye semti eski sayfiye hüviyetini kaybetmiştir (Koçu, 1960, 4: 1844). 1877 yılında burada Bahariye Mevlevihanesi yapılmıştır[*].

Kağıthane Mesiresi, işlevini eskisi gibi canlı olmasa da, 19. yüzyıl boyunca, hatta 20, yüzyıl başında devam ettirmiştir. Harap duruma gelen Sadabad Sarayı, buradaki cami ile beraber II. Mahmut zamanında 1809-1810 yıllarında yıkılıp yeniden Kirkor Balyan'a yaptırılmıştır (Eyice, 1995b: 88). Bu civarda yeni binalar ve kasırların da yapılmasıyla bölge canlanmış, burada zaman zaman şölenler yapılmıştır. II. Mahmut'tan sonra gelen padişah Abdülmecit, Boğaziçi'ni ve Batı üslubundaki saray ve kasırları tercih etmiş, bu sebeple Kağıthane'yi ihmal etmiştir. Böylece Sadabad Sarayı harap durumuna düşmüş, fakat Kağıthane mesiresi İstanbul halkı için önemini sürdürmüştür (Eyice, 1995b: 88).

Sultan Abdülaziz Kağıthane'ye sık sık gelmiş, buradaki oyun ve eğlenceleri seyretmiştir. Abdülaziz zamanında eski Sadabad veya Hayrabad camii yenilenmiş, II. Mahmut'un yaptırdığı saray yıkılarak 1862'de Sarkis ve Agop Balyanlar'a Avrupa mimari üslubunda, "Çağlayan Kasrı" olarak adlandırılan yeni bir saray yaptırılmıştır. Abdülaziz ayrıca İmrahor Kasrı'nı ve saray atlarına ait tavlaları da yeniden inşa ettirmiştir (Eyice, 1995b: 89).

II. Abdülhamit zamanında da Çağlayan Sarayı korunmuş, bu civara yeni binalar yapılmıştır. Padişah, Çağlayan suyu denilen su başına küçük bir kasır, Çağlayan Sarayı'nın karşısına bir çeşme yaptırmıştır. 1888 yılında satın alınan Mauser tüfeklerinin denenmesi için Kağıthane

---

[*] Beşiktaş'ta bulunan mevlevihane önce Maçka'ya, sonra da 1873 yılında Bahariye'deki Mustafa ve Hüseyin Efendilerin yalılarına taşınmış, 1876 yılında Bahariye'de yeni mevlevihane kompleksi yapılmıştır. Mevlevihanenin semahanesi 1935 yılında yıkılmış, ardından arazisine fabrika binalarının yapılmasıyla beraber, binaları gittikçe harap duruma düşmüştür (Koçu, 1960, 4: 1854).

Mesiresi'nde atış poligonu kurulmuştur. Burada, padişahın dinlenmesi için tek katlı "Poligon Kasrı" ile kasrın önünde "Poligon Çeşmesi" yapılmıştır. Yine Abdülhamit döneminde Kağıthane Köyü karşısına, "Karşı Köşk" olarak adlandırılan iki bina yapılmış ya da ihya edilmiştir. Bu binaya Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra Mahmut Şevket Paşa tarafından el konulmuş, 1910 yılına doğru Astsubay Okulu yapılmıştır (Eyice, 1995b: 91). 1882 yılına ait, "halkın mesire alanı olarak kullandığı Kağıthane'deki çağlayanların tamir ettirilmelerine" dair bir belge bulunmaktadır (Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, 2007: 349).

Çağlayan Sarayı, 1917 yılında üç ay kadar Erkan-ı Harp Mektebi (Harp Akademisi) olarak kullanılmış, I. Dünya Savaşı'ndan sonra bir süre öksüz-yetim çocuklar yurdu haline getirilmiş, 1923 yılına kadar Darü'l-eytam (yurt) olarak kullanılmıştır (Eyice, 1995b: 91).

I. Dünya Savaşı'ndan sonra Kağıthane, giderek canlılığını kaybetmiş ve mesire olarak gözden düşmüştür. 20. yüzyıl başlarında, Haliç kıyılarında yaşayan zenginlerin Boğaziçi kıyılarına taşınması ile Kağıthane Mesiresi şehir göçebelerinin talan alanı haline dönüşmüştür.

1920'lere ait Osmanlıca hazırlanan Alman Mavileri haritalarının "28 numaralı pafta" olarak belirtilen paftasında Kağıthane Deresi'nin etrafında üst tarafta Çağlayan Köşkü, alt atarafta İmrahor Köşkü, iki köşkün arasında Poligon Alanı görülmektedir (Şekil 4.31).

Hasköy'de bulunan Tersane Bahçesi ve Aynalıkavak Kasrı 19. yüzyılda önemini kaybetmiş, yüzyılın ikinci yarısından sonra tersaneye yapılan eklemeler sonucunda denizle bağlantısı kopmuş, iç kısımda kalmıştır.



Şekil 4.33 Gülmez Frères'in fotoğrafında 19. yüzyıl sonunda Bahariye kıyıları (Atatürk Kitaplığı)




Şekil 4.34 Alman Mavileri'nde Kağıthane Mesiresi, detay (Atatürk Kitaplığı)

## 4.4 Bölüm Sonu Değerlendirmesi

Tanzimattan sonra 19. yüzyıl ile Cumhuriyet dönemi arasındaki zaman dilimi, İstanbul'da geleneksel yaşam biçiminin, üretim şekillerinin, yönetimsel örgütlenmenin değiştiği, bu değişimin de kentsel mekana yansıdığı bir dönemdir. Kentsel yapıdaki bu değişime paralel olarak, Haliç çevresindeki semtlerin geleneksel özelliklerini ve bazı işlevlerini yitirmeye başladığını, yeni yapı tiplerinin ve yeni işlevlerin oluştuğu görülmektedir. Sosyal hayatın ve fiziksel mekanın bu değişimi, 19. yüzyılda gerçekleşen bazı gelişmelerle açıklanabilmektedir. Bu gelişmeler birbirlerinden bağımsız olarak değil, bir arada ve genellikle eşzamanlı olarak gerçekleşmiştir.

### Sanayileşme Girişimleri

Batılı devletlerde gelişen sanayileşme ve yeni üretim biçimlerinden Osmanlı Devleti de etkilenmiş, zayıf kalan üretimini, askeri ve idari yapısını güçlendirmek için bir takım girişimlerde bulunmuş, zaman zaman da yabancıların bu konudaki girişimlerini desteklemiştir. Yeni gelişen ihtiyaçlar sonucunda kışla, fabrika, banka gibi nüfusu çevresinde toplayan yapı tipleri ortaya çıkmıştır. Osmanlı padişahlarının bu dönemde sanayileşmeye verdikleri önem, saraya ait yalıların yıktırılarak yerine fabrikalar yaptırmalarından anlaşılmaktadır. Eyüp gibi kutsal bir merkez ve bir önceki dönemin sayfiye yerinde büyük bir fabrika yaptırmak, pratik ve ekonomik nedenlerle açıklanabilmektedir. Eyüp'ün hem sur dışında olması, hem de sur içiyle uzun zamandır kullanılan bir yol bağlantısının olması, sanayi yapısı için uygun bir konum sağlamaktaydı. Feshane'nin Eyüp'te yapılması, bu çevrenin giderek sanayi yapılarıyla ve taşradan gelen sanayi çalışanlarıyla dolmasına sebep olacaktır.

### Sosyal Yapının Değişimi

19. yüzyıl İstanbul'unda nüfusu bir arada toplayan unsurlar artık külliye çevresinde gelişen geleneksel mahalle birimleri değil, ekonomik ihtiyaçlardan doğan gereksinimler olmuştur. Geleneksel cemaat kavramı çözülmeye başlamış, insanların birarada yaşaması etnik ayrımdan çok sosyal statüye bağlanmıştır. Haliç çevresinde büyük fabrikaların yapıldığı Eyüp, Cibali, Silahtarağa, Sütlüce gibi semtlerde düşük gelir grubundaki insanlar çoğalmış, zengin kesim yeni gelişen semtlere yerleşmeye başlamıştır. Bu yer değiştirme zamanla, Bizans'tan beri devam eden etnik ayırımla biçimlenen yerleşim birimleri yerine sosyal statüye bağlı yerleşim birimlerini ortaya çıkarmıştır. Bu da çok kültürlü bir yapılaşmadan, çeşitli etnik gruplarının iç içe geçtiği bir kentsel yapı meydana getirmeye başlamıştır. 19. yüzyılda nüfusun artması, sur

içinin artık yeni nüfusu kaldıramaz duruma gelmesi ve sur dışında gecekondu mahallelerinin oluşması da bu yapıya katkıda bulunmuştur. Haliç kıyısında yerleri belli olan etnik gruplar ve işlevler dağılmaya başlamıştır.

**Ulaşımdaki Gelişmeler**

İstanbul'da 19. yüzyılda ulaşımın gelişmesi, kent içinde önceden birbirinden kopuk olan bazı kesimleri bütünleştirmeye yönelikti. Örneğin, 1838'de Unkapanı ile Azapkapı arasında köprünün yapımı, sur içindeki üretim faaliyetleri ile karşı kıyıyı da birleştiren ilk adımdı. 1846'da Galata köprüsünün yapımı, Eminönü ile Galata iş merkezlerini birleştirmişti. Şirket-i Hayriye vapurları, kent merkeziyle çevredeki yerleşim bölgelerini ve Boğaziçi'ndeki sayfiye yerleri arasındaki ulaşımı sağlamaktaydı. Yüzyılın ikinci yarısında kurulan tramvay hatları ile, vapur ve köprülerin yeterli olmadığı bazı bölgelere ulaşımı kolaylaştırmak amaçlanmıştır. Tramvay hatları Haliç'e de uzatılmak istenmiş fakat gerçekleşmemiştir. Bu hat, 1864, 1881 ve 1907 nizamnamelerinde önerilen Eminönü-Eyüp sahil yoludur. Moltke planında da önerilen bu hat, bir kez daha gerçekleşmemiştir, fakat tekrar önerilmesi, sur dışı Haliç kıyılarının kent merkezine yakınlaştırma isteği olduğunu göstermektedir. Diğer yandan, sanayi yapılarının yer aldığı Topkapı ve Yedikule'nin sur içi merkeziyle birleştirilmesi, tramvay hatlarında gerçekleştirilmiştir. Bu da daha sonra, sur kapıların dışında gecekondu yerleşimlerin oluşmasına sebep olacaktır.

Haliç'in karşı kıyısında belirlenen ana güzergahlar ise Galata'dan kuzeye, boğaz köylerine doğru giden aks ile Cadde-i Kebir ile Şişli'ye doğru giden akslardı. Bu akslarda yüzyıl sonuna doğru tramvay hattı yapılmıştır. Böylece şehrin kuzeyde genişleme yönü belirlenmiştir. Galata'dan Haliç'e paralel uzanan bir ana yol bulunmamaktaydı, çünkü tersanenin ötesinde önemli yerleşim alanları bulunmamaktaydı. Hasköy, Sütlüce ve Kasımpaşa bölgeleri, giderek fakir nüfusun barındığı semtler haline gelmiştir.

Kent içi toplu taşıma araçları semtler arasındaki bağlantıyı sağlarken, demiryolu da İstanbul'un dış dünyaya açılan ulaşım ağıydı. Demiryolu hattının sarayın bahçesinden geçmesi, Feshane'nin bir sahilsarayın yerine yapılmasında olduğu gibi, padişahların sanayiye, dış dünyaya açılmaya ve ulaşıma verdiği önemi göstermekteydi.

**Kentsel Planlama Çalışmaları**

19. yüzyılda kent genelinde ortaya çıkan değişimi Osmanlı yönetiminin bilinçli olarak desteklediği bir takım planlama çalışmaları yönlendirmiştir. Batılı plancılar tarafından yapılan bu bütüncül planlamalar, modern bir metropolün gereksinimlerini karşılamaya yönelikti.

İstanbul'u ilk defa bir bütün olarak ele alan imar planı diyebileceğimiz proje, Moltke tarafından, 1839'da yapılmıştır. Bu planda Eminönü'ndeki ticaret merkezi ile kara surları ve Eyüp arasında doğrudan bir ulaşım ağı yapma girişimi, sur dışı alanları ve dolayısıyla Haliç'i de kentsel bütünün içine katma çabasıdır. Moltke'nin planı o dönemde gerçekleşmemiş olsa bile, bundan sonraki planlamalar ya da ulaşım alanında alınan kararlar, benzer hedeflerin uygulanmak istendiğini göstermektedir. Aynı zamanlarda Eyüp'te Feshane'nin ve İplikhane Kışlası'nın yapılması, yönetimin de bu kararları desteklediğini göstermektedir. Padişahların, kentin bitişiğinde yer alan ve ulaşımı kolay olan bölgelerinde üretim faaliyetlerini örgütleme eğilimi görülmektedir.

19. yüzyıl, gerçekleşemeyen bir çok projenin yapıldığı bir dönemdir. Fakat bu projeler, kentte yaratılmak istenen yeni imajı, ilkeleri, eğilimleri göstermektedir. Bu eğilimler, daha sonraki planlamalarda da kendini göstermiştir.

Bouvard'ın tarihi yarımadada topografyayı hiçe sayan iddialı tasarımları, dönemin kent planlamadaki eğilimlerini yansıtmaktaydı. Bouvard, Galata Köprüsü projesinde yoğun trafik akışını karşılayacak genişlikte, görkemli ve bezemeli bir tasarım, Yeni Camii önünde yoğunluğu düzene sokacak geniş bir meydan önermişti. Yönetimin de beğendiği bu projelerde kentin o güne kadar gelen organik ve sıkışık dokusu gözardı edilerek düzenli, iyi işleyen, baskın bir ulaşım ağı, geniş meydanlar ve Avrupa şehirlerindeki gibi bir imaj hedeflenmişti. Arnodin'in çevre yolu önerisi de kentin Asya ile Avrupa yakalarında bulunan bölgeleri bütünleştirmeye ve bu kısımları demiryolu hattına bağlamaya yönelikti. Böylece birbirinden kopuk bölgeleri bütünleştiren bir kent düzeni düşüncesi benimsenmiştir. Bu bütünleşme 19. yüzyılda tam olarak gerçekleşmese de, bütünleşmenin oluşması için adımlar atılmıştır.

**Haliç Kıyı Bölgesinde İşlevlerin ve Yapılaşmanın Değişimi**

19. yüzyılda yaşanan bu değişimlerin Haliç kıyılarına yansıması, Çizim 4.1'de görülmektedir. Bu yüzyılda kent kurgusunu yeniden ele alma biçimi, Haliç çevresinde bazı işlevlerin yok olmasına, yer değiştirmesine sebep olmuştur. Tanzimat öncesi dönem ile Cumhuriyet öncesi dönem arasındaki en büyük fark, sur dışı Haliç kıyılarında yer alan sayfiye işlevinin neredeyse yok olmasıdır. Bahariye'de, Alibeyköy'de ve Kağıthane'deki bazı alanlar dışında sur dışı Haliç kıyılarına, sayfiye işlevine tamamen aykırı olan sanayi işlevi gelmiştir. Eyüp'te Feshane'nin ve İplikhane Kışlası'nın yapılmasıyla başlanan fabrika yapıları giderek Bahariye, Kağıthane ve Sütlüce kıyılarına da yayılmıştır. Bir önceki döneme göre, bu tesislerin bulunduğu semtlerde oturan halkın milliyeti henüz değişmemiş, fakat gelir düzeyi değişmiştir.

Göçlerle gelip fabrikalarda çalışan Osmanlı nüfusu artarken, zengin Osmanlı ve gayrimüslim kesim, Haliç'i terk etmeye başlamıştır. Eyüp tepelerinde Rami Kışlası'nın etrafında oluşturulan yeni yerleşim, yüzyıl sonlarında Balkanlar'dan gelen göçmenlerin iskan alanı konumuna gelmiştir.

19. yüzyıl sonunda Haliç'in tamamı henüz sanayileşmemiştir. Sanayi işlevi bölge bölge Haliç kıyılarında yer almaya başlamıştır. Sur içi kıyılarda, sanayi ile ticaret işlevleri iç içe girmiştir. Çünkü bu kıyılarda önceden beri var olan bir takım imalat birimleri, gelişen teknolojiler sonucu fabrikaya dönüşmüştür. Bunun bir örneği, Unkapanı'ndaki Un Fabrikası'dır. Haliç'in sur içi kıyılarında gelişen bu sanayi yapıları, Osmanlı döneminin başından beri önemli olan iskelelerine yakın noktalarda yer almışlardır. Sirkeci, Eminönü, Cibali ve Balat iskeleleri, liman faaliyetleri açısından her zaman önemli noktalar olmuşlardır. Sirkeci'de Makina Fabrikası'nın yapılması, Eminönü çarşı bölgesinde matbaa ve gıda sanayisinin gelişmesi, Cibali'deki Tütün Fabrikası ile Balat'ta yer alan gıda, marangozluk ve kimya gibi çeşitli sanayi kollarının gelişmesi, iskeleler ile sanayi yapıları arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Sur içi kıyılarında yer alan bu sınırlı sayıdaki sanayi yapılarının arasında, küçük çapta ticaret faaliyetleri ve gayrimüslim konut alanları da işlevlerini devam ettirmekteydiler (Çizim 4.1), fakat sosyal yapıda ve giderek fiziksel yapıda değişimler görülmekteydi.

Cibali'de tütün fabrikasının yapılması, önceki dönemlerde canlı bir ticaret ve gayrimüslim bölgesi olan çevreyi, sanayi ile ilgili tesislerinin bulunduğu bir bölgeye dönüştürmüştür. Bölgeye sanayi çalışanlarının yerleşmeye başlamasıyla maddi durumu iyi olan Gayrimüslim nüfusun oranı azalmış, müslüman nüfus da artmaya başlamıştır.

19. yüzyılda Müslüman nüfusun Haliç çevresindeki bölgeleri değişmemiş, fakat üst gelir grubundaki kesim, kentin kuzeyindeki yeni yerleşim bölgelerine yerleşmeye başlamıştır.

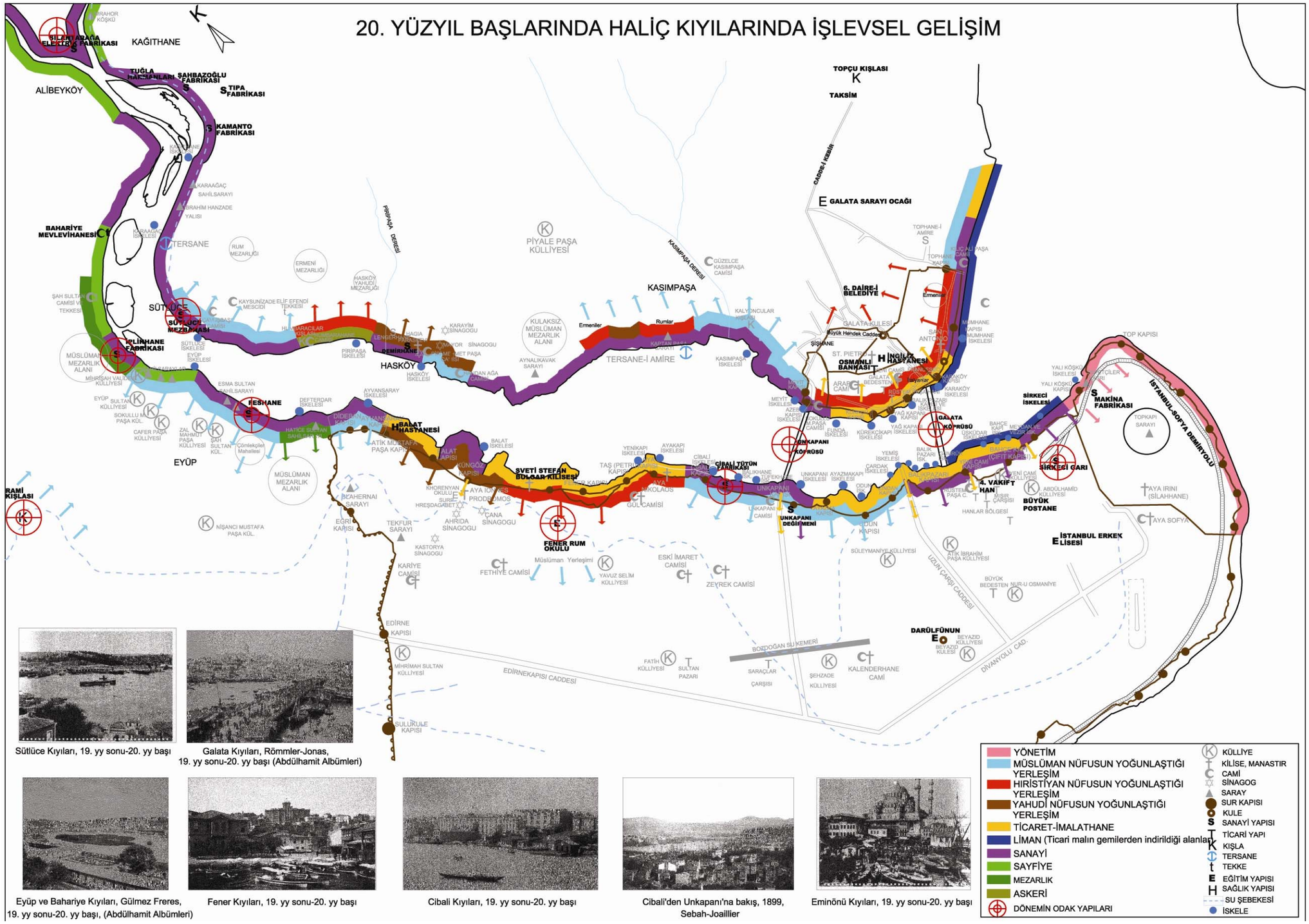
Haliç'in kuzey kıyısındaki gayrimüslim bölgeleri aynı yerlerinde kalmış, fakat bir gelişme göstermemiştir. Hasköy'de kışlalar etrafında askeri bölge oluşmuştur. Tersane semti olan Kasımpaşa'da tersane çalışanları ve düşük gelir grubu kalmıştır. Bu bölge, göçlerle iç kesimlere doğru yayılmıştır. 19. yüzyılda yapılan imar faaliyetlerinde ve kentsel hizmetlerde Galata-Pera ve sur içi bölgelerine ağırlık verilmesi, Haliç'in kuzey semtlerini bakımsız bölgeler haline getirmiştir.

Haliç'te önceki dönemlerde anıtsal külliyeler ve sahilsaraylar çevredeki yerleşimi ve nüfusu etkilerken, 19. yüzyılda büyük fabrika yapıları ve kışlalar etkilemiştir. 19. yüzyılda odak yapı olarak fabrika yapılarını ve Haliç'teki köprüler yer almaktadır. Çünkü bu yapılar,

çevrelerindeki sosyal ve fiziksel yapıyı etkileyen, 19. yüzyılda Haliç'in gelişimini belirleyen önemli yapılardır. Haliç kıyılarına inşa edilen bu yapıların, siluette de etkinlikleri bulunmaktadır. Haliç siluetinde bir başka etkin yapı, Fener Rum Okulu'dur. Bu da, Fener semtinin henüz sosyal yapısını yitirmediğini ve Fenerli zengin ailelerin etkinliklerini sürdürdüklerini göstermektedir.

Haliç kıyılarında 19. yüzyılda sahil surlarının önünde giderek artan yapılaşmanın artık surların Haliç siluetindeki önemini azalttığını göstermektedir. Sur dışı Haliç kıyılarında yer alan depolar, ambarlar, dükkanlar gibi ticaret yapıları, yalılar ve konutların yapılmasıyla surların siluette etkisi kalmamış, yer yer yıkılmışlardır.

19. yüzyılda Haliç kıyılarında yer alan işlevler incelendiğinde, 18. yüzyıla kadar olan gelişimden tamamen farklı bir doku görülmektedir (Çizim 4.1). Haliç'in çok işlevli, çok kültürlü yapısı devem etmekte, fakat bu işlevlerin bölge bölge yerlerinden kaydığı, yerlerine sanayi işlevinin gelmeye başladığı görülmektedir. Bu dönemde sanayi işlevinin Haliç'te yer alan diğer işlevlere göre baskınlığı ile siluette yeni odak yapıları olarak görülen fabrika yapılarının yer alması, Haliç sahillerinin bundan sonraki işlevinin habercisi olmaktadır. 18. yüzyıla kadar olan Haliç'in gelişimi, bu zaman diliminde yön değiştirerek sanayileşme yolunda gelişmeye başlamıştır.




Sütlüce Kıyıları, 19. yy sonu-20. yy başı

Galata Kıyıları, Römmler-Jonas, 19. yy sonu-20. yy başı (Abdülhamit Albümleri)

Eyüp ve Bahariye Kıyıları, Gülmez Freres, 19. yy sonu-20. yy başı, (Abdülhamit Albümleri)

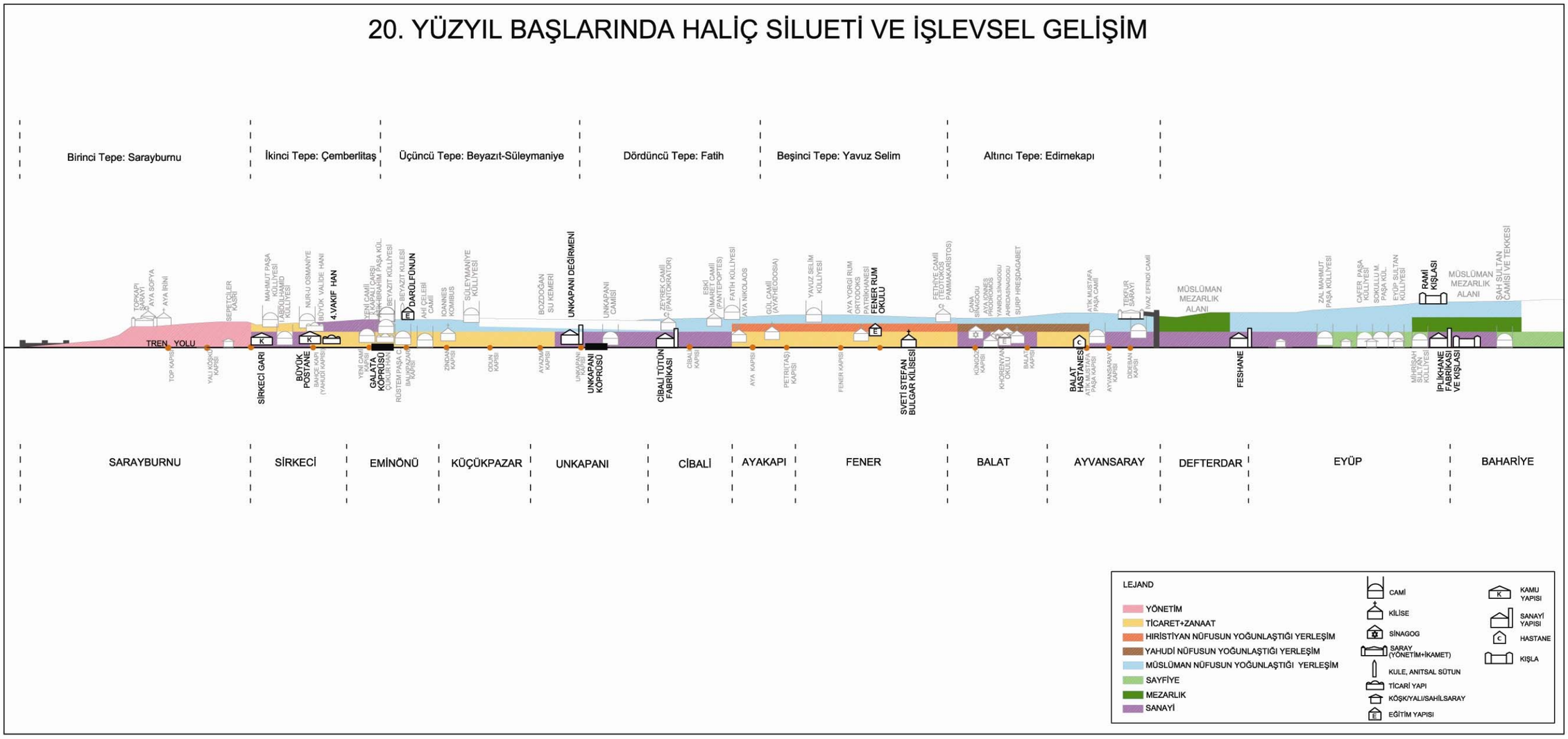
Fener Kıyıları, 19. yy sonu-20. yy başı

Cibali Kıyıları, 19. yy sonu-20. yy başı

Cibali'den Unkapanı'na bakış, 1899, Sebah-Joaillier

Eminönü Kıyıları, 19. yy sonu-20. yy başı

Çizim 4.1 20. yüzyıl başlarında Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




Çizim 4.2 20. yüzyıl başlarında Haliç silueti ve işlevsel gelişim

# 5. CUMHURİYET DÖNEMİNDE HALİÇ KIYI BÖLGESİNDE GERÇEKLEŞEN KENTSEL DÖNÜŞÜM

## 5.1 Cumhuriyet Döneminde Kentsel Planlama Çalışmaları ve Haliç'e Etkileri

Birinci Dünya Savaşı'ndan çıkan İstanbul yoksul, bakımsız ve nüfusu azalmış bir haldeydi. Yeni cumhuriyetin başkenti olarak Ankara seçilmişti. Yeni başkentin kurulması sorunu, İstanbul'un imar edilmesinden daha önemliydi. Ankara'nın nüfusu artmakta ve bir an önce imar uygulamalarına girişilmekteydi. İstanbul, milli olmayan bir batılılaşma ve kozmopolit bir yaşam ile bütünleşmiş, yıkılan imparatorluğun eski başkenti olarak görülmekteydi. Bu sebeple, önceleri geri plana itilmişti. Gayrimüslimlerin ülkeyi terketmesi ve savaş kayıpları sonucu kentin nüfusu azalmış, yediyüzbin civarına düşmüştür.

1930'lu yıllardan itibaren, İstanbul'da da kentsel planlama girişimlerinde bulunulmuştur. Cumhuriyet döneminde yapılan planlamalarda öncelikle İstanbul'un kalkınması, bununla birlikte düzenli ve çağdaş bir görünüme kavuşması hedeflenmiştir. Cumhuriyet döneminde, Osmanlı dönemine göre oldukça radikal dönüşümler amaçlanmış ve uygulanmıştır. Osmanlı dönemine ait kent yönetimi ile ilgili kurumlardan ve imar yasalarından keskin bir kopuş yaşanarak, devletin sınırlı kaynakları ile yeni kurumların temelleri atılmıştır.

İstanbul ile ilgili alınan kararlar, yapılan kentsel planlama çalışmaları ve uygulamalar Haliç bölgesini doğrudan etkilemiş, bu bölge, tarihinde görülmediği ölçüde tahribata uğramıştır.

### 5.1.1 1923-1945 Döneminde Yapılan Planlamalar

1923-1945 arası dönem, büyük çapta imar hareketlerinin uygulamaya girmediği, fakat önemli planlamaların yapıldığı, kalkınma için gerekli kurumsal alt yapının oluşturulduğu bir dönemdir. 1930'lara kadar İstanbul'un imarı için yapılan uygulamalar, sokakların iyileştirilmesi, küçük parkların yapılması, tramvay hattının uzatılması gibi sınırlı faaliyetler olmuştur (Kuban, 2000: 384).

1924 ile 1928 yılları arasında, Dr. Emin Erkul'un İstanbul şehremini olduğu dönemde Türkiye'de ilk kez bir şehircilik ve yerel yönetim mevzuatı oluşmaya başlamıştır. 1924 yılında, "İstanbul Şehremaneti" dergisi ile ilk defa şehircilik ve yerel yönetim dergisi çıkmıştır. Şehircilik ile ilgili kitaplar ve çeviriler yayınlanmıştır. Aynı dönemde İstanbul için uzmanlardan oluşan bir imar kurulu oluşturulmuş, şehrin 1/5000 ölçekli haritası hazırlanarak

bunun üstünde imar kararları alınmıştır. Bu imar planı içinden uygulanabilen en önemli karar, Fatih-Edirnekapı yolunun açılması ve tramvay hattının yapılması olmuştur (Tekeli, 1980: 53).

1930'lu yıllarda, kent planlamasında kurumsallaştırmaya girişilmiştir. Yeni cumhuriyetin kentlerini modern, temiz, sağlıklı yerleşimler haline getirmek hedeflenmiştir. 1930'da şehremaneti kaldırılmış ve İstanbul'da belediye başkanı ile valinin görevleri birleştirilmiştir. Aynı yıl, belediyelere önemli sağlık ve sosyal yardım işlevleri sağlayan 1580 sayılı Belediyeler Yasası ile 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu çıkmıştır. 1580 sayılı Belediyeler Yasası aynı zamanda her belediyenin harita, kadastro ve şehir planı yaptırmasını, bu planı beş senelik kalkınma programı hazırlayarak uygulamasını zorunlu tutmuştur (Tekeli, 1980: 65-66). Umumi Hıfzısıhha Kanunu, İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin dağılışı üzerinde etki yapan ilk kanundur. Bu kanunun 268. maddesine göre, "civarda ikamet eden halkın sıhhat ve istirahatini ihlal eden müessese ve atölyeler kanunun neşrinden itibaren resmi müsaade istihsal edilmeksizin açılamaz" (Tümertekin, 1972: 7). Aynı kanunun 269 maddesinde, atölyeler birinci, ikinci ve üçüncü olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır. Birinci sınıf atölyeler konutlardan uzak bulundurulması gerekenler, ikinci sınıf olanlar konutlardan uzaklaştırılması gerekmekle beraber izin verilmeden önce çevredeki halkın sıhhatleri üzerinde bir marazat yapmayacağı konusunda tetkik yapılması icabedenler, üçüncü sınıf ise konutların yanında kalabilmekle beraber yalnız gözetime tabi tutulması gerekenlerdir. Bu kanunla sanayi faaliyetlerinin dağılışını etkileyecek bazı sınırlandırmalar getirilmiş, fakat sanayi kollarının tariflerinin hepsinde açıklık olmaması ve konutlara olan uzaklığın açıkça belirtilmemesi, 1930'dan önceki sanayi-şehir ilişkisini fazla değiştirmemiştir (Tümertekin, 1972: 8).

Bu iki temel yasayı, Ebniye Kanunu'nun yerine geçmek üzere çıkarılan Yapı ve Yollar Kanunu, Belediye Bankası Kanunu, Mühendislik ve Mimarlık mesleğinin görülmesine ilişkin yasanın çıkması izlemiştir. 1934 yılında Belediye İstimlak Kanunu çıkarılmıştır (Tekeli, 1993: 30).

1933 yılında yapılan Üniversite Reformuyla beraber Türkiye'ye o zaman için Almanya'nın çok önemli sosyal ve kent plancıları ve akademisyenleri gelmiştir. Ernst Reuter, Gerhard Kessler, Martin Wagner , Gustav Oelsner gibi akademisyenlerin Türkiye'de planlamaya ve sosyal olaylara bakışın derinliğini artırmaya katkısı olmuştur. Bu yıllarda, Türk araştırmacıları da şehircilikle ilgili tezler öne sürmüş, yayınlar hazırlamışlardır (Tekeli, 2005: 11).

1933 yılında, İstanbul'un imarı konusu esaslıca ele alınmıştır. Türkiye'de o zaman imar planı

yapacak yeterli sayıda ve donanımda uzman olmadığı için, yurt dışından şehir plancıları yarışma için çağrılmıştır. Böylece 1930'lu yıllar, İstanbul için imar planlarının yapıldığı, bu planların incelendiği, tartışıldığı bir dönem olmuştur. Bu planlamaların ardından bir takım imar faaliyetleri yapılsa da, II. Dünya Savaşı'nın araya girmesi sonucunda geniş çapta uygulamaya girişilmemiştir.

#### 5.1.1.1 1933-Elgötz-Agache-Lambert Planları

1933 yılında belediye bütçesine ödenek koyarak, İstanbul planının hazırlanması için bir yarışma açılmış, yarışmaya o dönemin tanınmış yabancı uzmanlarından Alfred Agache, Herman Elgötz, H. Lambert ve Prost davet edilmiştir. Prost, işlerinin yoğunluğu dolayısıyla bu yarşmaya katılamamıştır. Belediye, plancılara planlama ilkeleriyle ilgili herhangi bir uyarıda bulunmamış, İstanbul'un o günkü durumuna ait genel plandan başka bir düküman vermemiştir (Duranay vd., 1972). Plancılardan, kent planının yanısıra bir rapor yazarak neler yapılabileceğini anlatmaları istenmiştir. Uzmanlar, İstanbul'da yaptıkları birer aylık inceleme sonucunda raporlarını ve eskizlerini oluşturmuşlardır. Beldiye tarafından oluşturulan jüri, Elgötz'ün raporunu birinci seçmiştir. Ayrıca jüri arasından seçilen yedi kişilik bir komisyon, yarışmacıların raporlarına ilişkin değerlendirme ve eleştirilerini sunduğu bir rapor hazırlamıştır.

**Elgötz Planı**

Berlin Teknik Üniversitesi öğretim üyesi olan ve Almanya'da bir çok kentin planlamasını yapmış olan Prof. Dr. Herman Elgötz yarışma kapsamında İstanbul ile ilgili bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor, 1934 yılında İstanbul'da basılmıştır (Elgötz, 2007: 13).

Elgötz, raporunda dünyada imara en çok ihtiyacı olan şehrin İstanbul olduğunu belirttikten sonra, İstanbul'un tarihi önemine dikkat çekmiş, eski kültürün yeni ihtiyaç ve medeniyet koşullarıyla uyumlu olarak birleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Tarihi anıtların dikkatle korunması gerektiğini, bu anıtları esas sirkülasyon yollarından ayırmak ve birbirlerine küçük yollarla bağlamak gerektiğini ifade etmiştir. Jüri komisyonu, bu düşüneyi çok olumlu bulmuştur. Elgötz, Tarihi Yarımada'da gezinti yollarını eksik olduğunu, imar faaliyetlerinde şehirden denize doğru bir istikamet verilmesi gerektiğini, mümkün olduğunca şehrin her noktasından denizin görülmesini sağlamak gerektiğini ve şehrin güzel siluetini de bozmamak gerektiğini belirtmiştir. Şehrin imarı için fen idaresinde kurulması gereken organizasyonu ve çıkarılması gereken imar kanunlarnı anlatmıştır. Elgötz'ün Haliç çevresini ilgilendiren önerileri şu şekilde özetlenebilir:

**Kent İşlevleri ile İlgili Öneriler:**

Elgötz'e göre şehir konut, iş, küçük ve büyük sanayi, yönetim, kültür, serbest alanlar ve liman bölgelerine ayrılmalıdır. Özellikle konut, kültürel alanlar ve serbest alanlar arasında gerekli yakın ilişkiler kurulmalıdır.

İstanbul tarafında Cibali'den Galata Köprüsü'ne kadar uzanan ve Sirkeci Demirkapı'dan Tahtakale, Unkapanı, Küçükpazar ve Zeyrek'ten geçerek tekrar Cibali'ye varan bir alan iş bölgesi olarak ayrılacaktır.

Beyoğlu tarafında Perşembe Pazarı ve Bankalar Caddesi'nin iki tarafı, Azapkapı'dan Kasımpaşa'ya kadar olan kısım, Tarlabaşı ve İstaiklal Caddelerinin iki tarafı iş ve ticaret bölgesi olacaktır. Ayvansaray'dan Sünnet Köprüsü'ne kadar ve Beyoğlu sahilinde de Gazi Köprüsü'nden Sünnet Köprüsü'ne kadar olan kısım iş bölgesi olarak ayrılmıştır. Ağır sanayi sur dışında ve Kurbağalıdere yakınında olmalıdır.

İdare bölgesi olarak Divanyolu ve Beyazıt arası uygun görülmüştür.

Sarayburnu'ndaki surlar, Ayasofya, Sultanahmet, Şehitmehmet Paşa Camileriyle Divanyolu'nu içine alan yaklaşık 100 metrelik bir şerit ile Beyazıt ve Süleymaniye'nin kuzeyinden geçerek Şehzadebaşı yolu ile Fatih'e kadar uzanan 200 metrelik bant, kültür bölgesi olarak kullanılacaktır. Beyoğlu yakasında ayrılan kültürel bölge ise Taksim Parkı'ndan Galata'ya uzanan 200-500 metre arasında değişen alandır (Duranay vd., 1972: 370).

Elgötz'e göre mevcut parklar ve mezarlık alanları korunmalı, Haliç'te vapur iskeleleri arkasına parklar yapılmalıdır. Taksim'den Harbiye'ye kadar olan alan ile Beşiktaş tramvay yolu arasında bir park ve bunun iki tarafında bahçeli evler düşünülmelidir (Duranay vd., 1972: 373).

**Sanayileşme ile İlgili Öneriler:**

Elgötz, savaştan sonra Akdeniz ve Karadeniz'de İstanbul Limanı'na rakip limanların önem kazandığını, İstanbul Limanı'nın yalnız şehrin ihtiyacını karşılayacak bir liman haline geldiğini belirterek İstanbul için kalkınma önerileri getirmiştir. Şehrin iktisadi buhrandan korunması için liman işlerine önem verilmesi ve sanayi ile küçük sanatların muhafaza edilmesi gerektiğini, Türkiye dahilinde milli sanayinin kurulması gerektiğini belirtmiştir.

Raporunda İstanbul nüfusunun 600.000 olup kentte 8600 fabrika bulunduğu, bu fabrikalarda çalışan 52500 adet işçinin olduğu bilgisine yer vererek bu rakamların İstanbul'un kalkınması için yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca hahihazırda İstanbul'da bulunan sanayinin yalnızca %5'inin makina kuvveti ile işletilmekte olduğunu belirtmiştir. Elgötz, İstanbul'un kalkınması için öncelikle mevcut sanayi ile küçük sanatların korunması gerektiğini, milli sanayinin kurulmasının zorunlu olduğunu, yabancı sanayinin de İstanbul'a gelmesi için serbest liman meselesinin halledilmesi gerektiğini savunmuştur (Elgötz, 2007: 18-19).

Elgötz'e göre Karadeniz'den esen rüzgarların dumanları şehir içine götürmemesi için Haliç kıyısında Cibali'den Ayvansaray'a kadar küçük sanayi yerleştirilmelidir. Sanayi merkezlerinin, eşya istasyonunu bulunduğu Marmara sahillerine alınması uygundur. Fabrikaların çevresinde, İstanbul'un batısında ve sur dışında, sanayi tesislerinde çalışan işçiler oturacaktır. Burada, el işi ile uğraşanlar da oturabilmektedir. Surların dışında yaşayan işçilere sebze ve meyve yetiştirebilmesi için toprak da verilmelidir. (Elgötz, 2007: 25, 26).

Ayvansaray'dan Sünnet Köprüsü'ne kadar ve Beyoğlu sahilinde de Gazi Köprüsü'nden Sünnet Köprüsü'ne kadar olan kısım iş bölgesi olarak ayrılmıştır. Galata tarafında ise Boğaz sahilinde güneye doğru uzayan sanayi mıntıkası ayrılmış, Beyoğlu ve Galata'nın kuzeybatısında ise bahçeli işçi evleri önerilmiştir.

**Ulaşımla İlgili Öneriler:**

Elgötz, sanayi teşebbüslerini kolaylaştırmak için deniz ve kara ulaşımına önem verilmesi gerektiğinden bahsetmiştir. Mevcut limanın küçük olduğunu, Haliç'in çamur ile dolmakta olduğunu ve İstanbul'da yeni, büyük limanlara ihtiyaç olduğunu anlatmıştır. Elgötz, projesinde limanın yerini değiştirmemiş ve mevcut limanın onarılmasını, Sirkeci'den Sarayburnu'na kadar genişletilmesini önermiştir. Fakat asıl teklifi, maddi imkanlar elverirse Yenikapı'da ve Haydarpaşa'da iki yeni limanın yapılmasıdır. Böylece sanayi de Marmara kıyılarında tesis edilecekti ve köprü önündeki yoğunluk azalacaktı.

Jüri komisyonu, liman için Haydarpaşa'nın yerini kuruluş kolaylığı ve Anadolu ile ulaşım kolaylığı bakımından uygun bulmuş, Haliç'te yeni bir liman kurulmasının zor olduğunu belirtmiştir. Mevcut limanın Sarayburnu'na kadar 500 metre genişletilmesi teklifini de beğenmiştir.

Elgötz, Sirkeci İstasyonu'nun yerini sakıncalı bulmaktadır. Ona göre öncelikle demiryolunun Boğaziçi üzerinde bir geçit ile Anadolu tarafına naklinin mümkün olup olmayacağı düşünülmelidir. Elgötz, bu yöntemin masraflı olacağı kabulüyle, sanayi malları için yeni

demir yolu hattı önermektedir: İstanbul surlarının arkasında ve Haliç boyunca geçen ve Unkapanı Köprüsü civarındaki eşya istasyonunda sona eren bir sınai demiryolu hattı ile Galata Köprüsü önündeki yığılma engellenmiş olacaktır. Demiryolunun bu kolu, Haliç sahilinden mevcut sanayi bölgesine ulaşacaktır. Diğer kolu ise yine sahile paralel olarak Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binasından 100 metre uzaklıktaki bir eşya istasyonunda son bulmaktadır. Böylece Galata ve Beyoğlu'nda da eşya depoları oluşturulacaktır. Yolcular için ise Sirkeci İstasyonu kalacaktır (Elgötz, 2007: 21).

Jüri komisyonunun görüşüne göre, demiryolu hattının Haliç'e getirilmesi ekonomik bakımdan gerekli olsa bile, o gün için bu ihtiyacı düşünmeye gerek yoktur.

İstanbul'un Bizans'tan kalma tarihi yolların ihya edilmesi, eski yolların korunması ve şehre yeni araba yolları açılması önerilmektedir. Bu ana yollardan bazıları şehir surlarına paralel, iç ve dış tarafta yapılacak caddeler, Marmara kıyılarında demiryoluna paralel geçen ve Sarayburnu'nda yeraltına inecek cadde ve Beyoğlu tarafında Haliç'e paralel açılacak caddedir. Ana yolların ortasında sekiz metre genişliğinde bir tramvay yolu önerilmekte, bu caddelerin toplam genişliği 20 metre olarak öngörülmektedir.

Elgötz'ün planına göre Haliç sahilinde ve surlar çevresinde bir çok gezinti yolları yapılmalıdır. Yeni Camii Meydanı düzenlenmelidir. Haliç'e yeni köprüler yapılarak, Eminönü-Unkapanı arasındaki cadde genişletilerek ve Eminönü-Sirkeci İstasyonu arasına yeni bir cadde yapılarak Yeni Cami çevresindeki sirkülasyon hafifletilmelidir. Sur içinin batı ile doğu kesimi bir çok cadde ve metro ile bağlanmalıdır. İşçilerin yaşadığı semtler de ana caddelere ve gezinti yerlerine bağlanmalıdır.

Galata tarafındaki ana caddeler, Boğaz ve Haliç sahilindeki caddelerdir. Galata Köprüsü'nden Taksim Meydanı'na kadar giden yol yalnız gidiş, Tarlabaşı ve Tozkoparan Caddeleri de geliş için kullanılmalıdır. Haliç'in kuzeyinde iki köprü yapılarak İstanbul'un dolaşım yolları birbirine bağlanacaktır. Elgötz, İstanbul'un en önemli ticari ve iktisadi bölgelerini birbirine bağlamak için yeraltından geçecek demiryolu önermiştir. Bu hat Şişli'den başlayıp Taksim, Galata Köprüsü, Ayasofya ve Beyazıt'a gidecek, ikinci bir kol da Eyüp'e ulaşacaktır. Bu yeraltı hattı ile mevcut caddeler aynı genişlikte kalacak ve böylece şehrin manzarası değişmeyecektir (Elgötz, 2007: 29).

Elgötz, İstanbul trafiği için, dar sokaklardan ve eğimli yerlerden tramvaya göre daha rahat geçen elektrikli otobüsü (troleybüs) önermiştir. Avrupa tarafında 5 ana tramvay hattı önermiştir:

Birinci hat, Boğaziçi sahilinden Galata Körüsü'ne, oradan Taksim Meydanı'na ve tekrar Boğaziçi sahiline gitmektedir.

İkinci hat, Aksaray'dan Unkapanı Köprüsü vasıtasıyla Şişli'ye uzanmaktadır.

Üçüncü hat Beyazıt Meydanı ile Eyüp arasındaki yeraltı hattının tamamlayıcısı olarak Eyüp-Beyazıt-Yenicami-Galata Köprüsü-Galata istikametinde bulunmaktadır.

Dördüncü hat İstanbul tarafında Haliç sahilinden Sirkeci İstasyonu'na gelmekte, Aksaray ve surlara doğru gitmektedir.

Beşinci hat yeraltı demiryolunu takip etmektedir.

Enine bağlantılar için de Yedikule'den surlar boyunca giderek Haliç'i dördüncü köprü ile geçen ve Dolmabahçe'ye giden bir hat ile Marmara sanayi bölgesinden başlayıp üçüncü köprüyü geçen ve Şişli'ye kadar giden hat önerilmiş, bu hatlarda troleybüs veya otobüs uygun görümüştür (Elgötz, 2007: 32).

Elgötz'e göre Unkapanı-Galata köprüsü arasındaki Galata sahil şeridi Türk mimarisine uygun şekilde, alçak binalarla imar edilmeli, burada yapılacak yeraltı istasyonu ile bu bölgenin ticari hayatının ve öneminin arttırılmasına çalışılmalıdır.

Elgötz, sirkülasyonu kolaylaştırmak için Yeni Camii önünün açılmasını ve bu çevredeki yolların düzenlenmesini, Sirkeci Garı'nda da bir meydan yaratılmasını önermiştir.

Jüri komisyonu, mevcut yolların genişletilerek aynen kullanılması prensibini ve Elgötz'ün önerdiği yol şebekesini uygun bulmuştur (Duranay vd., 1972: 70).

Elgötz ile bilinmeyen nedenlerle planlama çalışmaları için bir anlaşma yapılmamıştır, fakat onun önerilerinin büyük bir kısmının uzun vadede gerçekleştiği görülmektedir.

**Alfred Agache Planı**

Fransız kent plancısı Alfred Agache'nin önerileri, 1934 yılında, 20 sayfalık bir kitapçık halinde, Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı başlığıyla basılmıştır (Agache, 2007:39). Agache raporunda İstanbul'un tertip, güzelleştirme ve genişleme sorununun, o günün en ilgi çekici sorunlarından biri olduğunu belirtmiş, fakat hakiki bir şehircilik planının o günün sorunları yanında gelecek 40-50 yılı da ilgilendirdiğini hatırlatmıştır.

**Kent İşlevleri ile İlgili Öneriler:**

Agache, aynı tip ahşap evler ve dar, karışık yolları olan Eski İstanbul'un cazibesini kaybettiğini, yangın ile boşalan yerlerin yeniden yapılandırılarak çekici hale getirilebileceğini belirtmiştir. Şehrin siluetini bozmaması için, sur içinin alçak olan batı yamaçlarına yeni mahalleler kurmayı, buralarda iş binaları, mağazalar, dükkanlardan oluşan ticaret bölgesi ile köşk ve müşterek konutlardan oluşan yerleşim bölgesi oluşturulmasını önermiştir. Ayrıca burayı canlandırmak için büyük bir otel yapılmasını öngörmüştür. Böylece İstanbul tarafında bir çok aile, hatta yabancılar da ikamet etmek isteyeceklerdir (Agache, 2007: 43).

Agache, şehrin büyük ve küçük sanayi, sanat, ticaret, ortak ve özel meslekelr bölgelerine ayrılması gerektiğini, mevcut ana mıntıkaların değiştirilmemesi gerektiğini söylemiştir. Ona göre İstanbul'daki büyük çarşı, Beyoğlu Caddesi ile Galata'nın küçük sokaklarındaki ticari merkezler ıslah edilerek korunmalıdır. Gazi Paşa Caddesi ile Laleli arası da ticaret bölgesi olarak gelişmelidir. Beyoğlu ve Şişli'den Haliç'e inen vadi boyunca yerleşim bölgeleri oluşturulabilir (Agache, 2007: 43-44).

Agache'ye göre uğrama limanı mevcutta olduğu gibi Galata Körüsü ile Sirkeci arasında kalmalı; ticaret limanı Galata Köprüsü ile Atatürk Köprüsü arasında, serbest liman ise yarımadanın Marmara sahilinde (Yenikapı'da) kurulmalıdır (Agache, 2007: 46-47).

Agache, Haliç'in kuzey yakasında, sur dışı Marmara sahillerinde ve Üsküdar tarafında da sanayi bölgelerinin kurulması gerektiğini belirtmiştir (Agache, 2007: 370).

**Sanayi ile İlgili Öneriler:**

Agache'nin önerdiği sanayi bölgeleri Haliç'teki ticaret limanından itibaren mezbahanın sonuna kadar devam eden sahil, Marmara sahilinde sur dışından 500 metre mesafeden itibaren Bakırköy'e kadar olan bölge ile Yeşilköy'de demiryolunun kuzeyindeki bölgedir. Ayrıca Üsküdar Paşalimanı'na küçük bir sanayi bölgesi, Mühürdar'da Kadıköy İskelesi-Harem İskelesi arasında sanayi bölgesi önermiştir (Agache, 2007: 379).

**Ulaşımla İlgili Öneriler:**

Agache'ye göre, Haliç bir şehir limanı işlevi görmeli, İstanbul ile Galata ve Beyoğlu arasını ayırmamalıdır. Bu iki yaka arasındaki ulaşım zorluğu, İstanbul ile Beyoğlu'nu birbirine yabancı kılmıştır. Bunun için Haliç'i geçen 3 köprü ile bir feribot önermiştir.

Yenikapı'daki serbest liman ile Haliç'teki ticaret limanı birleştirilmeli, bunun için Gazi

Bulvarı ile Eminönü, Kapalıçarşı ve Laleli'den geçen iki ana yol kullanılmalıdır. Bugünkü Unkapanı Köprüsü yerine feribot seferi önermiştir. Yenikapı ile Unkapanı'nı birleştirecek Gazi Bulvarı da buradaki feribot iskelesinde son bulacaktır.

Valide Camisi'nin 150 metre kuzeyinden yeni bir cadde önermiş, bu caddenin Haliç'i Cibali-Kasımpaşa arasında yeni bir köprü ile geçerek Laleli ticari bölgesinin Beyoğlu-Şişli ile bağlantısını sağlayacağını belirtmiştir. Beyoğlu ile İstanbul arasının, 40 metre genişliğinde, üzerinde tramvayın da geçebileceği bir bulvar ile bağlanmasını önermiştir (Agache, 2007: 44-45). Demiryolunun da Sirkeci'den Cibali'ye uzatılmasını önermiştir ve bu, jüri tarafından sakıncalı bulunmuştur. Jüri komisyonu, Gazi Bulvarı'nın değiştirilmesi teklifini, mevcut Unkapanı-Beyoğlu yoluna göre daha olumlu bulmamış, üstelik oldukça masraflı olacağını ifade etmiştir.

Agache, kısmen yeraltına giren, kısmen açık havada işleyen güzergahlar önermiştir. Bu hatlardan biri, Yenikapı'daki istasyondan başlayarak Beyazıt'a, Unkapanı'na gelmekte, Haliç'i alttan geçerek Beyoğlu ve Şişli'ye ulaşmaktadır. Diğer bir hat, Beyoğlu'ndan başlayıp, Gazi Köprüsü'nden geçerek İstanbul'un batısındaki mahallelere ulaşmaktadır (Agache, 2007: 46).

Agache Sirkeci İstasyonu'nun eşya ve liman için bırakılmasını, yolcu istasyonunun Yenikapı'ya taşınmasını, ve Kasımpaşa'da bir otogar yapılmasını önermiştir. Sirkeci'de boşalacak alanlara modern konut alanlarının bırakılmasını düşünmüştür.

Jüri komisyonuna göre Sirkeci'deki kalabalığın esas nedeni trenle gelen yolcular olmadığı için, istasyonun bir kısmının Yenikapı'ya taşınması fikri olumlu bulunmamıştır.

Agache'nin raporunda, Haliç'te yeni rıhtım yapılması önerilmiştir.

Agache Avrupa ile Asya demiryollarının birleşmesi için Yeşilköy'den çıkan bir hattın Alibeyköy ve Kağıthane'den geçerek Arnavutköy'e ulaşmasını, buradan köprü ile Vaniköy'e ve oradan Haydarpaşa'ya ulaşmasını önermiştir (Agache, 2007: 46).

Jüri bu teklifi teknolojik, ekonomik ve estetik bakımlardan olumlu bulmamış, ihtiyacı da karşılamayacağını belirtmiştir.

**J. H. Lambert Planı**

Fransız İçişleri Bakanlığı tarafından Türkiye'ye tavsiye edilen Lambert, Newyork, Şikago ve Paris şehir planlama çalışmalarına katılmıştı (Tekeli, 1980: 74).

Lambert, İstanbul'un, doğunun en önemli transit, sanayi, kültür, spor ve turizm merkezi olduğunu kabul edip, şehrin imar planının buna göre düzenlenmesi gerektiğini savunmuştur.

**Kent İşlevleri ile İlgili Öneriler:**

Lambert'e göre yeni liman Kumkapı-Bakırköy arasında yapılmalıdır. Sur içinde hafif sanayi bölgeleri ayrılmalı, ağır sanayi limanın arkasındaki bölgede düşünülmelidir. Atatürk Bulvarı çevresinde ticaret bölgesi gelişmeli, üniversite yerinde kalmalı, Sultanahmet civarı kültür güzel sanatlar merkezi olmalıdır. Sultanahmet ve Ayasofya arası halka açık yeşil alanlar şeklinde düzenlenmelidir (Duranay vd, 1972). Çapa ile Edirnekapısı caddeleri arasındaki Yenibahçe vadisinde spor tesisleri kurulmalı, gerekirse sur dışında da ikinci spor tesisi kurulmalıdır. Aksaray, Langa ve Yenikapı'da büyük meydanlar ve bunlara komşu kamu binaları, sergi sarayları ve sosyal binalar yapılmalıdır (Eyice, 2002: 21).

**Sanayi ile İlgili Öneriler:**

Lambert, Haliç'teki limanın genişlemesi gerektiğini, fakat bunun da sakıncaları olduğunu belirtmiştir. Liman için Boğaziçi'ne uzatılması veya Haydarpaşa'da yapılması alternatiflerini de düşünerek, bunların da sakıncalı olduğunu belirtmiştir. Bu sebeple, limanın Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına kadar uzanan bir alanda yapılmasını, Samatya'dan Bakırköy'ün batısına kadar olan alanın yeni sanayi limanı olmasını ve ağır sanayi bölgesinin bu limanın gerisinde yapılmasını önermiştir. Lambert'e göre sur içinde hafif sanayi bölgeleri ayrılmalı, surların dışında da ikiyüz metrelik yeşil sahadan sonra deniz kenarında ağır sanayi, gerisinde hafif sanayi bölgesi, limanla ilişkili olarak düşünülmelidir.

Jüri komisyonu, Haliç'te ve Yenikapı'da yeni liman kurulmasını uygun bulmamıştır. Sanayi için gerekli olan hammaddenin çoğu Anadolu'dan geleceğinden ve işlendikten sonra çoğu aynı yoldan Anadolu'ya döneceği için, limanın Haydarpaşa'da kurulması, Anadolu ile ulaşım açısından daha verimli bulunmuştur.

**Ulaşımla İlgili Öneriler:**

Lambert'in ulaşımla ilgili kararları, limanın yeri ile ilgili önerisine göre şekillenmiştir. Belgratkapı, Silivrikapı, Kumkapı ve Sultanahmet'ten gelen yollar ile Sirkeci, Üniversite, Beyoğlu, Eskipazar gibi merkezlere giden bütün yolların Yenikapı'da önerdiği limanın gerisinde ve Aksaray'da düşünülen büyük meydanlarda birleşmesini önermiştir. Lambert'e göre, Marmara kıyılarında ve Sarayburnu'nda sahil yolu yapılmalıydı. Bu durumda Sirkeci İstasyonu ya Yenikapı'ya alınacak, ya da yerinde kalıp, sahil yolu Topkapı Sarayı'nın alt

kısmında geçerek iki kola ayrılacak ve Sultanahmet ile Sirkeci'ye bağlanacaktı. Ayrıca Hal civarındaki yollar genişletilecek, Fatih ve Çarşamba'ya doğru uzatılacaktı. Kasımpaşa, Azapkapı ve Dolmabahçe'den de yukarı doğru çıkan yollar yapılmalıydı. Sirkeci'de yolcu ve feribot iskelesi, Sarayburnu'na doğru ikinci bir iskele yapılmasını tavsiye etmiştir.

Jüri komisyonu, raporunda demiryolu hattının Sirkeci'de bırakılarak yenilenmesiyle yetinileceğini belirtmiştir. Limanın yerinin ve şehrin ana merkezinin Yenikapı'ya nakledilmesini ve ana ulaşım yollarının buraya bağlanması sistemini başarısız bulmuş, Aksaray'daki meydanda yedi yol aksının birleştirilmesini trafik tıkanıklığı yaratacağı için reddetmiştir (Duranay vd., 1972: 70).

Lambert'in Haliç kıyıları ile ilgili yeşillendirme önerisi vardır. Haliç'in iki kıyısında boydan boya iki yeşil şerit düzenlendikten sonra, Yeşilköy'den Eyüp'e kadar ayrı bir yeşil şeridin tasarlanması gerektiğini belirtmiştir (Eyice, 2002: 22).

İstanbul'un planlamasıyla ilgili bu yarışmaya, yalnız yabancı mimar ve plancıların çağrılmasına karşı tepkiler ve eleştiriler oluşmuştur. Örneğin Mimar-şehir plancısı Burhan Arif, 1933 yılında, Arkitekt dergisinde yazdığı makalede, İstanbul'un planının yapılması için, burada yaşayıp her sokağının bilinmesi gerektiğini savunmuş, yabancı plancıların şehircilik anlayışını eleştirmiştir. O dönemde İstanbul Belediyesi Yollar ve Köprüler Müdürü olan Mühendis Galip Alnar da, Elgötz'ün İstanbul limanıyla ilgili kabul edilmiş önerilerini eleştirmiş ve Haliç'te limanın olmaması gerektiğini savunmuştur (Alnar, 1935: 325). Haliç'e girişin kolay olmadığını, Haliç'te akıntıların olduğunu, rıhtımlarının iki kıyıda olması sebebiyle demiryoluna gerektiği gibi bağlanamayacağını ve modern limanın Salacak-Bostancı Limanı arasında olması gerektiğini belirtmiştir.

1932 yılında açılan bu yarışmanın sonucunda, elde edilen raporlardan, şehrin gelişmesine yön verecek düzeyde bir çözümün elde edilemediği görüşüne varılmıştır. Bu sebeple, 1935 yılında, Alman plancı Prof. Martin Wagner, İstanbul'a çağrılmıştır.

#### 5.1.1.2 Martin Wagner'in Raporu

Alman mimar ve şehir plancısı olan Prof. Martin Wagner, Almanya'da Nazi İktidarı sırasında 1933 yılında memuriyetten çıkarılmış, daha sonra İstanbul Belediyesi tarafından İmar Müdürlüğü'nde imar müşaviri olarak İstanbul planını yapmak için davet edilmiştir. 1935 yılıda Türkiye'ye gelen Wagner, İstanbul'un bölge planının yapılması konusunda bir takım önerilerde bulunmak ve bu konuyu tartışmaya açmak amacıyla 11.12.1936 yılında bir rapor

yazmıştır. Bu rapor, 1936 yılında Arkitekt Dergisi'nde yayınlanmıştır. Wagner, Türkiye'de bulunduğu yıllarda doğrudan imar planı yapmamış, daha çok planlama yapılırken göz önüne alınması gereken ilke ve esaslara değinmiştir. Kent planlamasını sosyal ve ekonomik boyutlarını inceleyen Wagner, İstanbul'un çevresiyle beraber kalkınma ve gelişmesiyle ilgili önerilerini makalelerinde sunmuştur.

**Sanayi ile İlgili Önerileri:**

Wagner, İstanbul'un çevredeki köy ve ilçelerden alabileceği göçü irdelemiş, şehrin gelişmesi için civardaki köylülerin gelirini arttıracak önlemler alınması gerektiğini belirtmiştir. Ona göre şehir dışındaki halkın "nüfusunu değil, satın alma kudretini şehre çekmek", İstanbul'un yararınadır. Wagner, 1950'lerden itibaren İstanbul'un uğradığı göç tehlikesini önceden görmüş ve bu konuda uyarılarda bulunmuştur. İstanbul'a su temini önerilerinde Alibeyköy ve Kağıthane vadilerinin ıslah edilmesi, burada modern bir sulama sistemi kurulması, su bendleri inşa edilmesi konularına dikkat çekmiş, bu sayede Haliç'in çamurla dolması meselesinin de engelleneceğini izah etmiştir. Aksi takdirde küçük sanayinin tabi bir limanı olan Haliç'in az bir zaman sonra işe yaramaz hale geleceğini belirtmiştir.

Wagner, sanayinin daha çok hammadde çıkan sahalarda yerleşmesi gerektiğini, Türkiye'nin iskan siyasetini ana hedefinin, şehir dışında sanayiyi kurmak olması gerektiğini altını çizmiştir. Bu şekilde, köylülere sanayide çalışmak imkanı verileceğini, köy halkının yerinden oynamayacağını ve İstanbul'a işsizlerin o zamanki kadar gelmeyeceğini belirtmiştir (Wagner, 1936) .

**Ulaşım Önerileri:**

Wagner, İstanbul'da otomobil yolunun ihmal edilmemesi gerektiğini hatırlatmıştır. Wagner'e göre Şark demiryollarını genişletmek yerine İstanbul'dan uzak mesafelere otoyolu yapmak daha verimli olacaktır. Wagner, İstanbul limanlarıyla bağlantılı olan, Trakya tarafına gidecek ana yollar önermiştir. Bunlardan bazıları Eyüp ile Edirnekapı'dan Terkos'a giden yol ile Taksim-Şişli-Büyükdere-Kilyos hattında yapılacak yoldur. Bu şekilde, uzak mesafelerden gelecek yolcular, örneğin Beyoğlu'na gitmek için demiryolunda olduğu gibi aktarma yapmayacaklardır. Ayrıca Sirkeci İstasyonu çevresindeki yoğunluk azalacak, burada liman faaliyetleri daha rahat yürütülecektir (Wagner, 1936).

Wagner'in önerileri, yaptığı analizler, yapıldığı yıllar için çok ileri olmasına rağmen, o dönemki plancılık anlayışıyla örtüşmemiştir. Yönetim daha somut, kısa samanda sonuçlar getirecek bir plan beklentisindeydi. Bu sebeple Wagner ile İstanbul imar planı ile ilgili bir

anlaşma yapılmamıştır ve Wagner, 1938 yılında Türkiye'den ayrılmıştır. Wagner, uygulamaya konan bir plan hazırlamamıştır, fakat verdiği dersler, konferanslar ve yazılarıyla, o dönem konuyla ilgilenenlerin kafasında şehircilik kavramının oluşmasında kısmen de olsa etkili olmuştur.

#### 5.1.1.3 Prost Planı

1936 yılında, İstanbul'un planlama çalışmalarını yönetmesi amacıyla Fransız şehircilik uzmanı Prof. Henry Prost davet edilmiştir. Fransa'da tanınmış bir mimar ve şehircilik uzmanı olan Henry Prost, Fransa'nın sömürgesi olan Cezayir için de planlar hazırlamıştır (Eyice, 2002: 22). Henri Prost'tan şehrin Nazım Planı'nı çıkarması istenmiştir. Prost, 1936-37 yıllarında nazım planına temel oluşturacak araştırmaları yapmış, 1937 yılında, "İstanbul'un Nazım Planını İzah Eden Rapor" başlığı altında İstanbul planıyla ilgili ilk resmi raporu yayınlanmıştır (Prost, 2007: 79-100).

Prost, İstanbul'daki sanayinin, ticaretin yayılış biçimi, ulaşım, mülklerin dağılışı ile ilgili araştırmalardan sonra nazım planın temeli olan bir program oluşturmuştur. Bu programda Haliç ve çevresini ilgilendiren maddeler şu şekildedir:

- Galata Limanı Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Bu limana kara ulaşımı yalnız kamyon ve otomobillerle temin edilecektir.
- Sarayburnu Limanı geçicidir. Sarayburnu'ndan Galata Köprüsü'ne kadar olan sahilde bir kattan fazla depolar bulunmayacaktır.
- Galata Köprüsü bir miktar Haliç'e doğru nakledilecek ve köprünün her iki başında geniş iki meydan oluşturulacaktır.
- Atatürk Köprüsü, yapılmakta olan projesine göre tamamlanacaktır.
- Haliç kıyıları ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir şekilde teşekkülüne müsait bir şekilde düzenlenecektir. Nispeten büyük sanayi için Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in başlangıcına doğru olan yerler tahsis edilecektir. Bunlardan cinslerine ve kurulacakları yerin manzaralarına göre en çok sıkıntı verenler, koyun dibine uzaklaştırılacaktır. Haliç'in ker iki yakasında ağır kamyonlar için geniş birer sınai yol tesis edilecektir.
- Haliç'in sağ kıyısında iki köprü arasında gıda maddeleri, haller ve balıkhanenin tesisi gerçekleştirileceltir.

- Haliç'in sol kıyısında iki köprü arasında geniş bir rıhtım yapılacaktır.
- Sirkeci Garı yalnız banliyö trenlerine ve geçici olarak Sarayburnu küçük limanına gelecek eşya trenlerine tahsis edilecektir.
- Beyazıt ile Şehzade arasında üniversite mahallesi oluşturulacak, üniversiteye ait meydan ve park düzenlemesi yapılacaktır.
- Sarayburnu ile Küçükayasofya arasında arkeolojik bir park tesis edilecektir.
- Sarayburnu'nda liman ve Sirkeci Garı zamanla kaldırılarak buradaki gereksiz binalar kaldırılacaktır.
- Kara Surları'nın dış kısmındaki 500 metre genişliğindeki alana, iç kısmında ise surlar boyunca, buradaki mahallelerin gelişimine uygun olarak yapılacak düzenlemeye göre, tespit edilecek genişlikteki alana bina yapımı yasaklanacaktır.
- Deniz Surları'ndan arkeolojik yönden değerli olanlar ve bulundukları bölgelerde özellik gösterenler korunacaktır. Haliç kıyısındaki surlarının, buradaki ticaret ve sanayi ulaşıma zarar vermeyecek surette, çok karakteristik noktalardaki kısımları korunacak ve buralardaki ticaret ve sanayi mahalleleri sıhhileştirilecektir.
- Şehir manzarasına hakim olan başlıca eserlerin çevresindeki binaların yükseklik ve karakteri bakımından tedbirler alınacaktır. Bunlar, bölgenin özel imar planlarında belirtilecektir.

Prost, kentin geneli için daha sıhhi, ferah, modern, estetik bir yaşam sunmak amacıyla sokakların düzenlenmesini, sıkışık dokunun ferahlatılarak yer yer açık alanlar yaratılmasını, önemli anıtların çevrelerindeki binaların yıkılmasını önermiştir. Prost'un bu yaklaşımı, 19. yüzyıl Avrupa şehirlerinin modernleşmeci tavrına benzemektedir.

Prost, nazım planı programında açıkladığı üzere, Haliç kıyılarının ticaret ve sanayiye tahsis edilmesini önermiştir. Planında Sarayburnu tarafına arkeolojik alan işlevi vermiş, buradaki liman ve garın işlevini azaltmış ve Yenikapı'ya modern bir liman yapılmasını uygun görmüştür. Sur içinde Haliç kıyısının arkasında çarşı ve eğitim işlevini korumuştur. Sur dışı Haliç kıyılarına ise ağır sanayiyi yerleştirmiştir. Bu yaklaşımı, İstanbul'un zaman içinde geçireceği değişimi ve gelişmeleri iyi analiz edememesinden kaynaklanmaktadır.

Bunun yanında, Prost'un Haliç siluetini korumaya yönelik olumlu önerisi de vardır. Prost'un Nazım Planı'na göre, Tarihi Yarımada'da abidelerin şehir silueti içinde kaybolmasını

önlemek için, denizden 40 metre daha yüksek rakımlı yerlerde 12 metreden (4 kat) daha yüksek yapı yapılmaması gerekmekteydi.

Prost'un Haliç'in iki yakasında öngördüğü imar ana yasaları ise şu şekilde açıklanmıştır:

"Haliç'in sağ yakası olarak tanımlanan Tarihi Yarımada tarafında yol sahası çoktur, evler ise dağınık bir şekilde bulunmaktadır. Bu kadar çok yolun sıhhileştirilmesi ekonomik değildir. Eski İstanbul dokusu, sıhhileştirilmiş yeşil alanlarda yapılmış alçak evler şeklinde düzenlenmeye uygundur. Bunun gerçekleştirilmesi için gereksiz yolların sayısı azaltılmalı, yollar modern sıhhi tesisata kavuşturulmalı ve bir çok mahalle, yeni bir plana göre düzenlenmelidir. Faydasız yollar üzerinde bulunan az sayıda binalar istimlak edilmelidir. Bunların dışında kalan alanlar ağaçlandırılmalı ve buralarda eğlence ve spor yerleri yapılmalıdır.

Yangından sonra ifraz edilen ve sıhhi şartlara uygun olmayacak kadar küçük olan arsalar istimlak edilerek müşterek konutlar yapılmak üzere yeniden düzenlenmelidir. Atatürk Bulvarı gibi geniş caddeler üzerinde caddenin önemine uygun olmayan boyutaki arsalar birleştirilmelidir.

Haliç'in sol yakası olarak tanımlanan Galata tarafında çok sayıda yüksek binalı dar sokaklar mevcuttur. Beyoğlu ve Galata sokaklarının hepsini ulaşım ve rahatlık açısından genişletmek gerekmektedir.

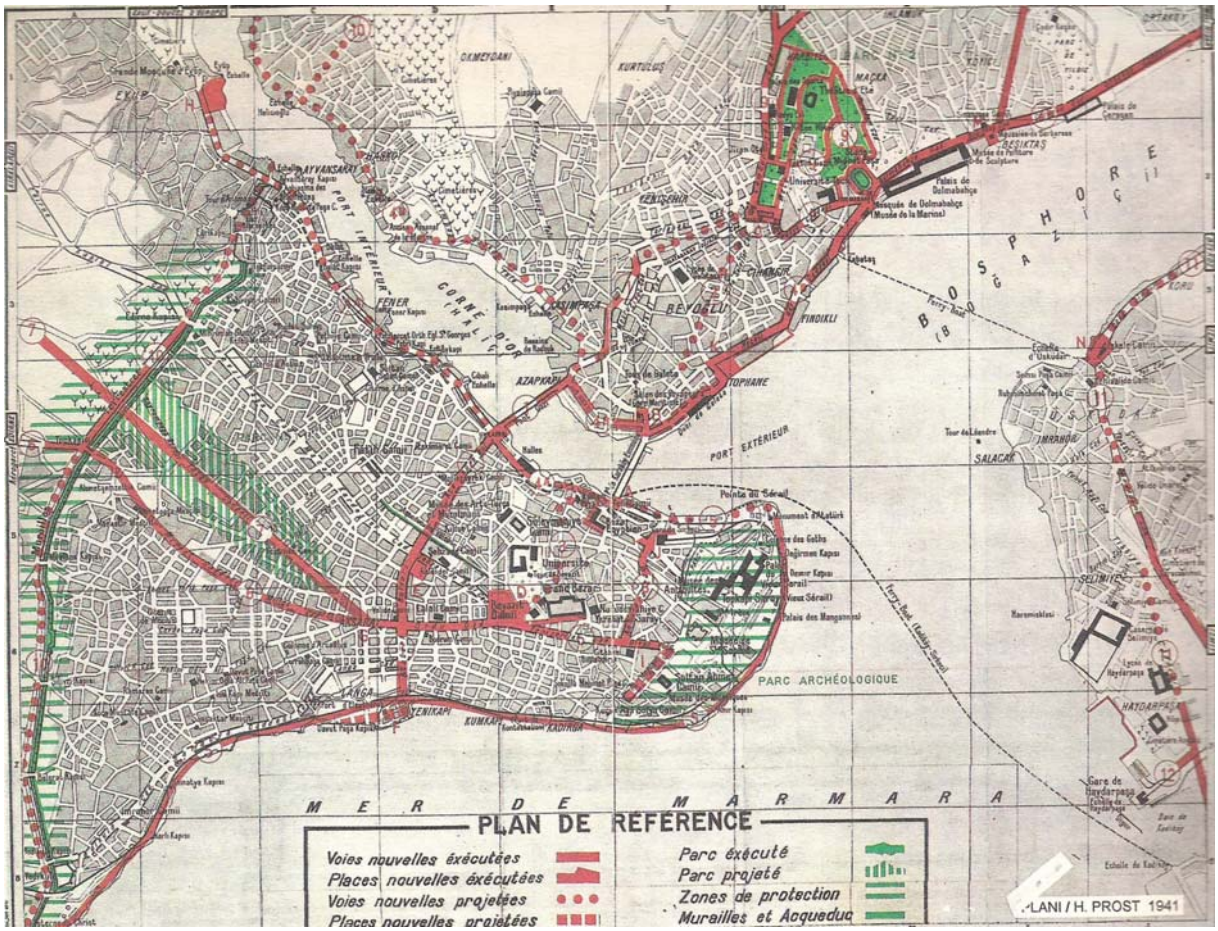
Teoride Haliç'in sol yakasını Taksim'e kadar yıkmak ve yeniden bir plan yapmak gerekmektedir. Bu işin gerçekleştirilebilmesi için öncelikle serbest alanlarda havadar binalardan oluşan, tamamen yeni mahalleler oluşturulmalı, bu mahallelerin şehre bağlantısı düşünülmelidir. Yeni mahallelerde yapılan konut sayısı kadar eski mahallelerden istimlak edilerek yıkılmalıdır. Sonunda eski mahalleler, yeni plana göre yapılmalıdır. Bunlar, uzun vadede gerçekleştirilecek faaliyetlerdir.

Liman ile Haliç'in sol kıyısı, kara ve deniz ulaşımı ile bağlantılı olarak rasyonel bir şekilde yeniden düzenlenmelidir."

Görüldüğü gibi Prost'un Haliç çevresinde öngördüğü yeni mahalleler korumacılıktan uzak; modernleşmeye, yıkıp yeniden yapmaya, ulaşımı kolaylaştırmaya, düzenli, ve sağlıklı çevreler yaratmaya yöneliktir.

**Nazım Plan Yeni Yol Şebekesi:**

Prost, kentin yol şebekesine oldukça önem vermiş, bunun için ayrıntılı planlar hazırlatmıştır. Prost'un nazım planında, ana yol şebekesinin hemen oluşturulması önerilmektedir. Var olan sokakların genişletilmesi yerine, yeni yollar önerilmiştir. Prost, mevcut sokakların genişletilmesini sakıncalı bulmakta, bunun sebebini de yüksek istimlak bedellerine, gerçekleştirilmesinin uzun seneler almasına, geriye kalan arsaların küçülmesi ve burada sağlık koşullarına uymayan binaların doğmasına bağlamaktadır (Tekeli, 1980: 77). Modern tekniğe uygun, geniş yollar bugünkü durumu temelden düzeltecektir. Zeminin doğal eğimleri köprü-viyadük ve tünellerle geçilecek, bu şekilde yol kesişmeleri önlenerek ulaşıma uygun yollar elde edilecektir.




Şekil 5.1 Prost Planı'nda önerilen ana güzergahlar, 1941 (İMP arşivi)

**Sağ Sahil**[*]:

Haliç'in sağ yakasında Galata Köprüsü-Beyazıt arası gibi önemli noktalarda sade

[*] Haliç'in Tarihi Yarımada tarafındaki kısmı kastedilmektedir.

güzergahların oluşturulması uygun görülmüştür.

Limanın yanında doklar ve fabrikaların bulunması gerektiğinden, İstanbul girişindeki limanın, Sarayburnu'nun Sultanahmet, Ayasofya, Saray gibi tarihi anıtların siluetini bozma tehlikesi vardır. Bu sebeple Prost, politik baskılarla burada kurulmak istenen limanın ancak geçici olması kaydıyla kabul edilebileceğini belirtmiştir. Ayrıca İstanbul Limanı'nın yükleme ve boşaltma ile nakliye açısından çok az randımanlı ve çok el emeği masrafı isteyen bir liman olduğunu ifade etmiştir. Liman müdürlüğüe ait 300 kadar mavnanın da Haliç'te yer işgal ettiği göz önünde bulundurulursa, estetik ve ekonomik açıdan limanın buradaki yeri uygun bulunmamıştır. İstanbul için düşünülen bir şehircilik taslağında, böyle bir görüntü yer almamalıdır. Bu sebeple demiryolu ile irtibatı olan yeni, havzalı, modern bir limanın tesis edilmesi gereklidir. Bu durumda depolar limanla demiryolu civarında toplanacak, fabrikalar da Haliç'in sonunda kurulacaktır.

Prost, nazım planı yol şebekesi kararlarını harita üzerinde görsel ve yazılı olarak açıklamıştır (Şekil 5.2). Haliç'in sağ ve sol kıyısı için ayrı ayrı yapılan bu haritalarda, önerilen yol güzergahlarına numara verilmiş ve bu yolların açıklamaları, haritanın üst ve sol kısmında yapılmıştır. Raporda, rakamların belirttiği yol veya meydanların açıklamasında, "iş" kelimesi kullanılmıştır.

Prost'un Nazım Planı'nda gerçekleştirilmesi düşünülen Haliç çevresindeki yol güzargahları şu şekildedir:

*1 numaralı iş*[*], Galata Köprüsü ile Sarayburnu Parkı'nı birleştiren önemli yoldur. Parkın dış duvarında anıtsal büyük kapılar açılmak suretiyle, müze önündeki avluya çıkılır. Bu yolun kuzey tarafında kalan deniz kenarındaki alan, liman tesislerine ayrılacaktır. Böylece liman işleri Galata-Sarayburnu arasında, başka hiçbir yolu kesemediği yekpare bir alanda görülecektir (Bu, rıhtımın gezinti yolu olarak kullanılacağı zamana kadar geçerli olup, geçici bir durumdur).

*2 numaralı iş*, 1 numaralı yolu devamı olup, Sarayburnu Parkı ile Atmaydanı'nı birleştirmekte, Divanyolu'nun başına çıkmaktadır (Şekil 5.3). Bu yolun güzergahı Yerebatan Sarayı, Ayasofya'nın manzarası göz önüne alınacak şekilde çizilmelidir.

---

[*] Bu numaralar, Şekil 5.2'de görülen "Nazım Plana Göre Yapılacak Esaslı İşler" başlıklı planda gösterilen numaraların karşılığı olan yol veya meydan önerileridir. Planın daha yakından gösterimi Şekil 5.3 ve 5.4'te verilmiştir.




Şekil 5.2 Prost'un hazırladığı, "İstanbul Nazım Plan Sağ Kıyı, 1937 Eylül'de Etütlerin Durumu" başlıklı plan (İMP arşivi)

*4 numaralı iş*, Eminönü Meydanı'ndan Süleymaniye'ye yapılan yoldur. Bu yol, Uzunçarşı Caddesi ile birleşerek üniversite'nin güneyinde, Ordu Caddesi'nde yapılması tasarlanan bir meydanla (6 Numaralı iş) birleşmektedir (Şekil 5.3).

*5 numaralı iş*, Eminönü'nden Yeniçeriler Caddesi'ne giden, çarşıdan geçen bir yoldur (Şekil 5.3).

*7 numaralı iş*, Eminönü hallerden Merkez Postane binasına kadar giden, Hasırcılar Caddesi'ne az çok paralel bir yoldur (Şekil 5.3). Bu yolun iki tarafında direkli ve üstü kapalı kaldırımlar olacaktır. Yeni Cami arkası ile postane arasındaki önemli binaları istimlak etmek gerekeceğinden, bunun için de büyük paralar yatırılması gerektiğinden, bu yol çok gerekli

işler arasına girmemektedir.

*8 numaralı iş*, 7 numaralı yolun da ulaştığı, haller önünde yapılması planlanan meydandır (Şekil 5.3). Hallere mal getiren ve buradan mahallelere mal götüren kamyon, otomobil gibi vasıtaların burada izdiham yaratacağı düşüncesiyle önerilmiştir. Bu meydandan Eminönü-Galata Köprüsü-Postane Binası'na doğru (7 numaralı iş), Atatürk Köprüsü'ne doğru (8 numaralı iş), Şehzade'ye doğru (8a numaralı iş) ve Beyazıt'a doğru (8b numaralı iş) giden yollar düşünülmüştür (Şekil 5.3).

*9 numaralı iş*, Haliç'i çevreleyen büyük sınaî yolun güney kısmını teşkil etmektedir. Bir çok yerde, sur duvarlarının içinde ve dışında surlara paralel yolları ayıran ve surların üzerinde yapılmış olan binaların yıkılması suretiyle yapılacaktır. Surların korunacak kısımları, müzeler ve abideleri muhafaza idaresi ile birlikte tespit edilecektir (Şekil 5.4)*.

*10 numaralı iş*, Galata Köprüsü'nden başlayarak Sarayburnu sahilini çevreleyen, Marmara kıyılarından Yenikapı'ya ulaşan gezinti yoludur. Eminönü Meydanı'ndan bu bulvara hafif meyilli bir yolla çıkılmaktadır (Şekil 5.3).

*14 numaralı iş*, Fatih Camisi'nden Sultanselim ve Fethiye Camileri'ne giden turistik bir güzergahtır (Şekil 5.4). Bu yol ikiye ayrılıp biri Haliç sahiline, diğeri (15 numaralı iş) Edirnekapı'ya ulaşmaktadır.

*16 numaralı iş*, Atatürk Köprüsü Meydanı ile Fatih Camisi'ni birleştiren yoldur (Şekil 5.4).

*17 numaralı iş* , Şehzade Camisi'ni Fatih Camisi'ne bağlayan, Bozdoğan Su Kemeri'nin yanından geçen turistik yoldur (Şekil 5.4). Bozdoğan Su Kemeri'nin iki tarafında geniş yeşil saha bırakılarak açığa çıkartılması önerilmektedir.

*18 numaralı iş*, Atatürk Köprüsü'nden başlayıp üniversitenin içinden geçerek 6 numaralı meydanda son bulan güzergahtır (Şekil 5.3).

---

* Raporda "9 numaralı yol" olarak belirtilen ve Haliç kıyısı boyunca giden cadde, planda (Şekil 5.4) yanlışlıkla "7" rakamı ile gösterilmiştir.




Şekil 5.3 Şekil 5.2'den detay




Şekil 5.4 Şekil 5.2'den detay

*19 numaralı iş*, Yenikapı'dan itibaren düz giden Atatürk Bulvarı üzerinde dört köşeli bir

meydanı tanımlamaktadır.

Prost'un serbest sahalar olarak belirttiği alanlardan Haliç çevresinde olanlar şunlardır:

1- Süleymaniye'de 4 numaralı yol ile 7 numaralı yolun kesiştiği alan

2- Sarayburnu'nda, yanmış olan saray binasının yıkılmasıyla elde edilen düzlük.

3- Validehan'ın yerinde yapılacak alan. Bu hanın bir kısmının veya tamanının yıkılıp yıkılmayacağı, yapılacak araştırmalardan sonra kararlaştırılacaktır.

4- Beyoğlu'ndan gelirken, Atatürk Köprüsü'nden görülecek meyilli bir alan.

5- Pantokrator Kilisesi'ne dayanan teraslardan oluşan alan

6- Çukurbostan'daki sarnıcın üstündeki yeşil alan

7- Sarayburnu, müzeler ve buradaki bahçelerin tanzimi.

Eminönü Meydanı'nda Yapılması Düşünülen Değişiklikler:

1- Caminin önündeki parazit binalar yıkılarak cami meydana çıkarılmalıdır.

2- Üniversite ve Beyazıt'a giden bir yol ile Süleymaniye manzarası görülmelidir (4 numaralı yol)

3- Müzelere, atmeydanına, Ayasofya'ya ve arkeolojik mahalleye giden yolun Sarayburnu bahçelerine manzarası olacaktır (1 numaralı yol).

4- Çarşıya giden bir yol yapılacaktır (5 numaralı yol).

5- Hallere ve balıkhaneye yol gidecektir.

Prost, Avrupa ile Asya demiryollarının bir köprü ile birleştirilmesini öneren plancılara karşılık bunun mümkün olduğunu, fakat o gün için çok gerekli olmadığını belirtmiştir. Haliç'teki sanayi tesislerine deniz yolu ile ulaşım mümkün olduğundan, demiryolunun buradan geçirilmesinin çok faydalı olmayacağı sonucuna varmıştır.

Sanayisi gelişen bu kentte Sirkeci Garı'nın etrafında liman ve demiryolu faaliyetlerini kaldıracak kadar yeterli alan bulunmamaktadır. Bu sebeple Prost, Sirkeci Garı'nın Yenikapı'ya naklinin yapılması gerektiği görüşündedir. Böylece Atatürk Bulvarı da garı Taksim'e ve Haliç'teki sanayi mıntıkasına bağlamaktadır. Boğaz'a giriş manzarasını dünyanın en güzel manzarası olarak tabir eden Prost, bu manzarayı gören Sarayburnu

kıyısının demiryolu yerine ağaçlı, geniş bir gezinti yeri olması gerektiğinin önemle altını çizmiştir.

**Sol Sahil:**

Haliç'in sol yakasında Taksim Meydanı ile köprü başlarını birleştirmek suretiyle şehir otostratları yapılacak, bunlar değeri az, küçük evlerin üstünden geçerek vadileri aşacaktır.

Prost, Haliç'in sol tarafı ile ilgili önerilerini de bir harita üzerinde plan olarak sunmuştur. (Şekil5.5). Bu haritada, önerdiği yol güzergahlarını çizimle ifade etmiştir.

Prost, Atatürk Köprüsü ile İngiliz Sefaretini, İngiliz Sefareti ile de Taksim'i bağlamak için öneriler sunmuştur.

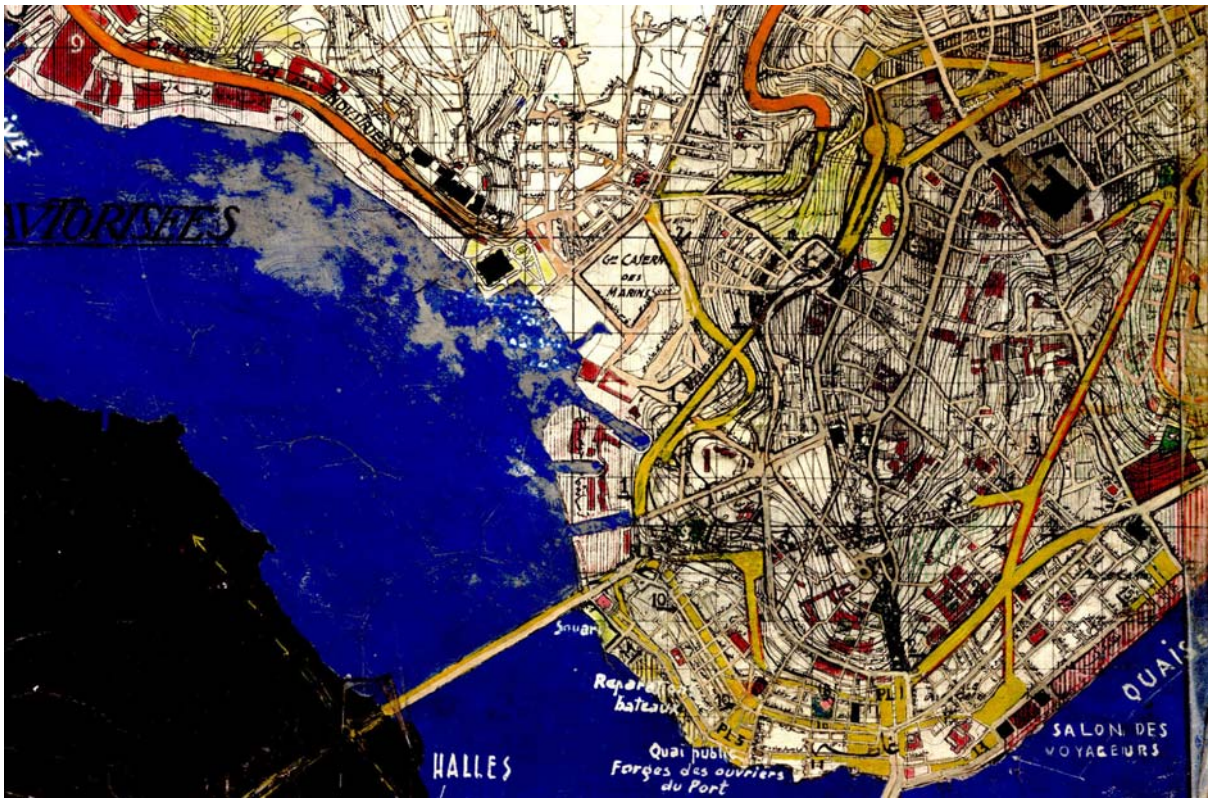
Galata Köprüsü'nü Taksim'e bağlamak için kısmen havada viyadük şeklinde, kısmen de tünel şeklinde bir yol önermektedir (Şekil 5.7).

Haliç kıyısının iki köprü arasındaki kısmının tadili için halka açık bir rıhtım ile liman işlerine ait bir alanın yapılmasını, kalafat yerlerinin Atatürk Köprüsü'den daha ileriye götürülmesini önermiştir. Galata ile Kasımpaşa arasına o günküne göre daha az eğimli bir cadde yapılması, Karaköy Meydanı'nda Galata Kulesi'ne doğru yeşil bir saha yapmak için bazı bina bloklarının kaldırılması da Haliç'in sol sahili ile ilgili önerileri arasındadır. Prost, Haliç'in yukarı kısmındaki sanayi bölgesine kadar sahilden giden bir cadde önermiştir (Şekil 5.8)

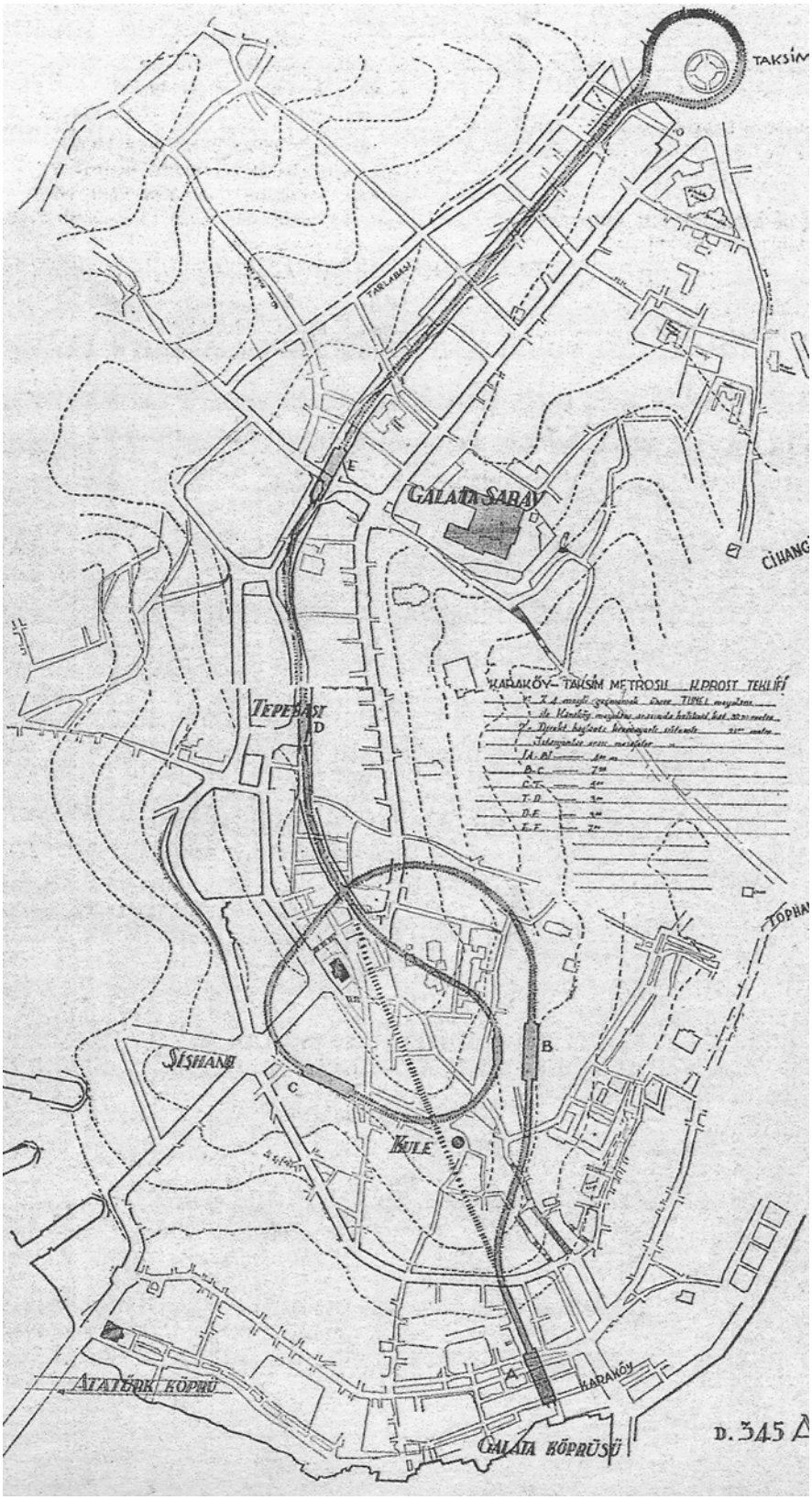
Prost, Karaköy yakınında sahilin bir bölümüne deniz garı yapılması teklifini getirmiştir. Buradaki mahallenin binalarının havasız, bakımsız, sağlıksız olduğu sonucuna vardıktan sonra, mahalleyi tamamen yıkıp rasyonel bir şekilde yeniden düzenlenmesini, iskele ile Karaköy arasında araba bekleme yerleri yapılmasını, Karaköy Meydanı'nın genişletilmesini önermiştir. Böylece Karaköy tarafındaki sirkülasyon kolaylaşacak, yolcuların İstanbul'a girişleri rahatlayacaktı. İstanbul gibi önemli bir şehre girerken karşılaşılan manzara yabancıların gözünde önemli olduğu için, Prost bu konuya özellikle önem vermiştir.




Şekil 5.5 Prost'un Haliç'in sol yakası ile ilgili hazırladığı plan (Atatürk Kitaplığı)




Şekil 5.6 Şekil 5.5'den detay




Şekil 5.7 Prost'un Karaköy-Taksim güzergahı önerisi (Duranay vd., 1972: 108).




Şekil 5.8 Prost'un Haliç sol sahil şeridi ile ilgili öneri planı (Şekil5.5'ten detay)

Prost'un raporunda belirttiği üzere, Galata rıhtımının demiryolu ile bağlantısı mümkün değildir, fakat bir takım yollarla Avrupa ile bağlantısı kurulmalıdır. Liman çevresinde "kamyon parkları" inşa edilerek Rumeli ile yolcu ve eşya nakli yapılabilir.

Prost, Galata limanının Haliç'e doğru genişlemesinin şehircilik ve ekonomi açılarından doğru olmadığını belirtmiştir. Galata Köprüsü'nün iki başında modern bir şekilde düzenlenecek meydanlara ihtiyaç olduğunu, fakat iki taraftaki önemli binaların buna engel olduğunu ifade etmiştir. Bu sebeple, köprünün 50 metre kadar batıya oğru kaydırılması teklifini getirmiştir. Bu şekilde ulaşım ve estetik bakımlarından iyi sonuçlar elde edileceğini belirtmiştir.




Şekil 5.9 Prost Planı (1936), Haliç sahili (Atatürk Kitaplığı)

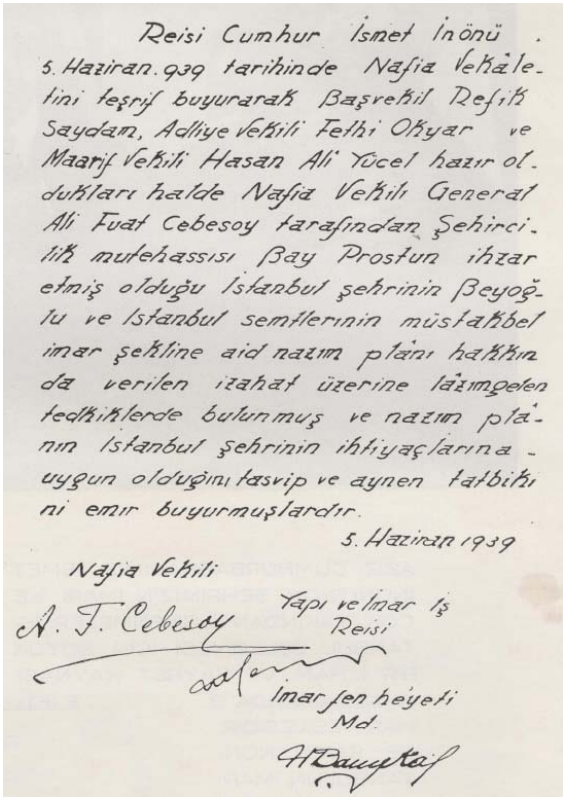
**Haliç İle İlgili Öneriler:**

Prost'un planında Haliç'in başlangıç tarafı ağır sanayi bölgesi olarak tanımlandığı için, Haliç'in çamurla dolmasının sorun yaratacağı vurgulanmıştır. Kağıthane deresinin getirdiği topraklar ve iki sahildeki yamaçlardan parçalanıp gelen parçalar Haliç'in dibine çökmekte, böylece Haliç'in dibi çamurla dolmaktaydı. Bu çamur bazen su yüzeyine çıkmakta ve gemiler tersaneden ileri gidememekteydi. Prost, bu durumun, tek nakil vasıtası olarak Haliç'i kullanan sanayi mahallesi için yavaş yavaş ilerleyen bir tehdit olduğunu ve buna karşı tedbir

alınması gerektiğini belirtmiştir. Alınması gereken tedbirler arasında yamaçların ağaçlandırılmasını, böylece buralardan kopup gelen toprakların önlenebileceğini ifade etmiştir. Böylece köprüden Haliç'in görünüşü güzelleşecek ve sanayi çalışanları için de ağaçlıklı bir çevre, daha olumlu olacaktır. Alınması gereken diğer bir önlem, zeminden toprak çıkarılmasıdır. Bu çıkarılan topağın Marmara'ya mı dökmek gerektiği, veya sığ yerlerde biriktirip ağaçlıklı adalar mı meydana getirileceği konusu, zeminin cinsine göre araştırılarak karar verilecek konulardır. Ayrıca mezbahanın pis kullanılmış sularının Haliç'in daha müsait bir noktasına taşınarak dökülmesi de uzun vadeli kararları beklemeden yapılması gereken işlerdendir.

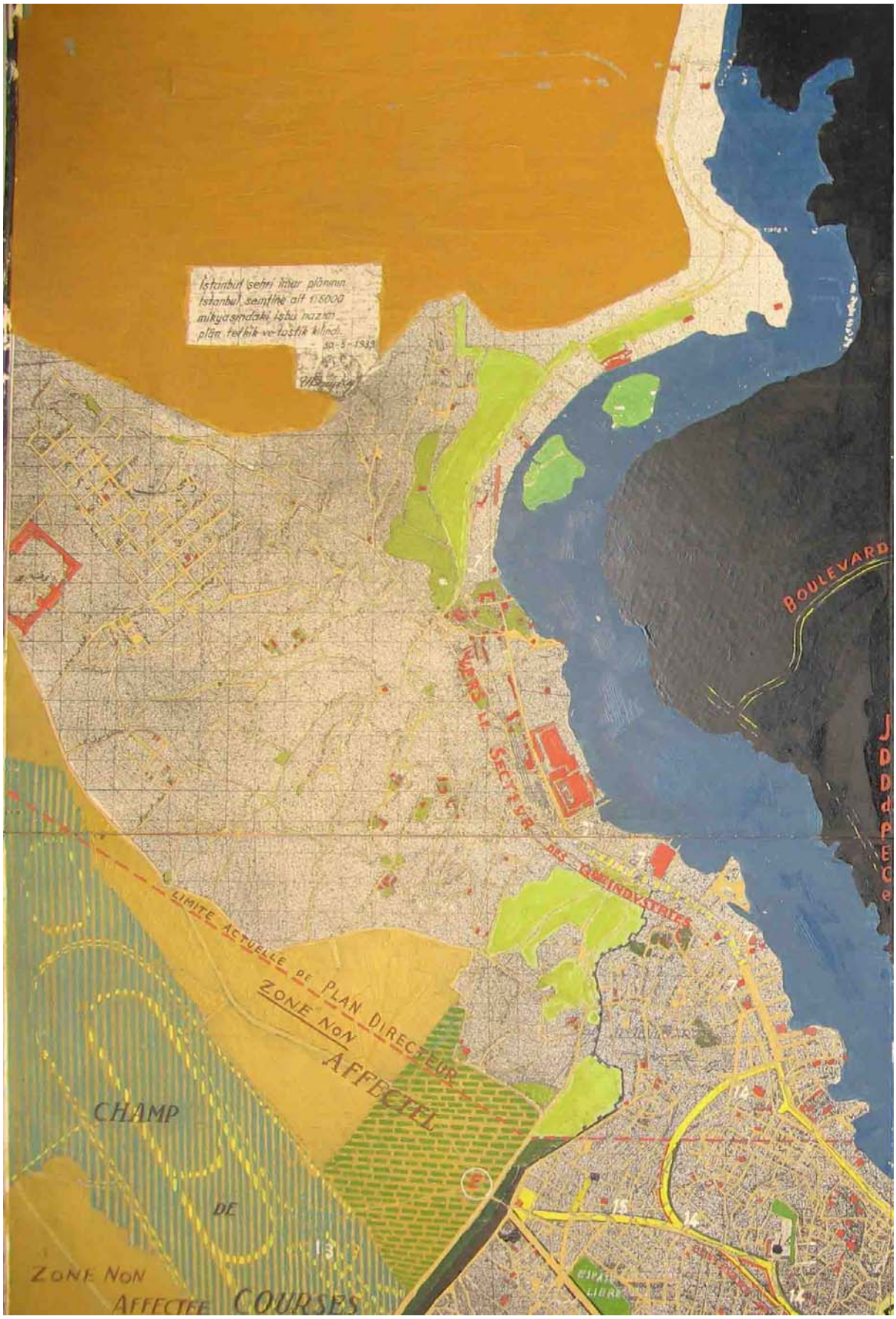
Prost ayrıca, sanayi alanının sahilinde öncelikle mezbaha gibi kuruluşlara gidecek bir yol güzergahı tespit edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu ana damarın başlangıcı Kasımpaşa'da olacak, eski tersane içinden geçecek ve böylece Galata ve Beyoğlu'nu her günkü gıda ihtiyaçlarından birinin merkezine bağlayacaktır.

Prof. Wagner, Prost'un 1/5000 ölçekli nazım planını incelemiş ve gerçekçi bulmamıştır (Tekeli, 1993: 31). Plan, dönemin cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından kabul edilmiş ve planın aynen uygulanması istenmiştir:



Reisi Cumhur İsmet İnönü
5. Haziran. 939 tarihinde Nafia Vekâletini teşrif buyurarak Başvekil Refik Saydam, Adliye Vekili Fethi Okyar ve Maarif Vekili Hasan Ali Yücel hazır oldukları halde Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy tarafından Şehircilik mütehassısı Bay Prostun ihzar etmiş olduğu İstanbul şehrinin Beyoğlu ve İstanbul semtlerinin müstakbel imar şekline aid nazım planı hakkında verilen izahat üzerine lâzımgelen tedkiklerde bulunmuş ve nazım planın İstanbul şehrinin ihtiyaçlarına uygun olduğunu tasvip ve aynen tatbikini emir buyurmuşlardır.
5. Haziran 1939
Nafia Vekili
A. F. Cebesoy
Yapı ve İmar İş Reisi
İmar şen heyeti Md.

Şekil 5.10 Prost Planı'nın onaylandığına dair resmi yazının örneği (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 6)




Şekil 5.11 Prost'un planında Haliç'in sur dışı sağ kıyıları (Şekil 5.9'den detay).

Prost'un bazı önerileri, 1940'lı yıllardan itibaren uygulamaya konulmuş, diğer bir çok önerisi de uzun vadede gerçekleştirilmiştir. Prost'un Türk uzmanlarla hazırladığı plan çalışmalarında kent için 5'er yıllık 3 dönemden oluşan 15 yıllık program hazırlanmıştır. 1943 yılında, İstanbul'un fethinin 500. yıl kutlamaları için Prost planı gözden geçirilerek, yeni bir 10 yıllık imar programı ilan edilmiştir (Tekeli, 1993: 30, 32).

Prost'un ilk büyük imar hareketi, 1938'de Eminönü Meydanı'nın genişletilmesi ve Yeni Cami'nin etrafının açılmasını sağlamak olmuştur. 1938 yılına kadar Haliç çevresinde yapılan önemli imar hareketleri Atatürk Bulvarı'nın Yenikapı-Aksaray kısmının yapılması, Gazi (Atatürk) Köprüsü'nün yeniden inşa edilmesi olmuştur (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 18). 1939-1948 yılları arasında Atatürk Bulvarı'nın tamamlanması, Ankara (Bâb-ı âli) Caddesi, Yenipostane Caddesi, Yeni Cami çevresi yolları, Süleymaniye Camisi çevresi yolları, Galata Tersane Caddesi gibi yolların yapım ve tamir işleri yapılmıştır. Sirkeci, Unkapanı, Sultanahmet-Ayasofya, Taksim, Aksaray Meydanları düzenlenmiştir. Mısır Çarşısı 1942-43 yıllarında restore edilmiştir (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 26, 58, 68). Bu imar işeri yapılırken, diğer yandan 1148 bina istimlak edilerek yıkılmıştır (Tekeli, 1993: 32).

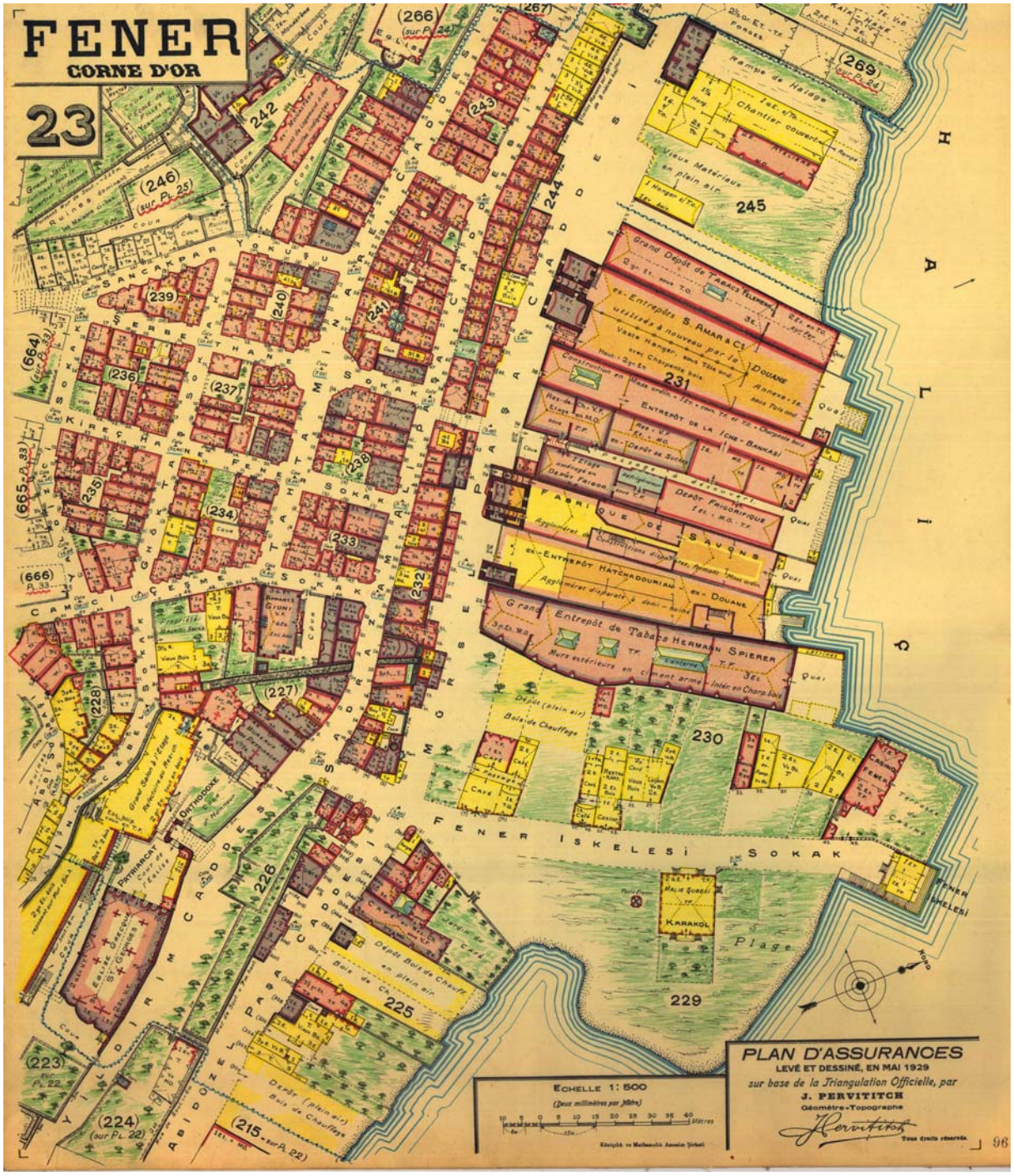
Prost'un 1943 tarihli '1943-1953 On Senelik Plan-İstanbul Mıntıkası Planı' çalışmasında acele olarak gerçekleştirilmesi gereken ana caddeler olarak Eminönü-Haller-Atatürk Köprüsü ve Tophane-Karaköy-Atatürk Köprüsü hattı önerilmiştir.

II. Dünya Savaşı sonrasında İstanbul'a göç artmış, nüfusu artan İstanbul'da Prost'un planı yetersiz kalmıştır. 1948 yılında Lütfü Kırdar Vali ve Belediye Başkanlığı görevinden ayrılmış, imar operasyonları kısa bir süre için durmuştur. 1950 yılının son günlerinde de Prost'un işine son verilmiştir (Tekeli, 1993: 32).

Prost'un Haliç'in özellikle yukarı kesimlerinin sanayiye açılması önerisi, ileriki yıllarda kente göçün artmasıyla birleşince, zaten 19. yüzyılda sanayileşmeye başlamış olan Haliç çevresinin görsel ve fiziksel olarak bozulmasına, çevre kirliliğine, çarpık kentleşmeye sebep olmuştur.



Şekil 5.12 Eminönü Meydanı'nda istimlak edilen yerler (Güzelleşen İstanbul, 1944)




Şekil 5.13 1929 tarihli Pervititch Haritaları'nda Fener kıyılarındaki ticaret-sanayi yapıları (Jacques Pervititch sigorta haritalarında İstanbul, 2000: 96).



Şekil 5.14 1940'lı yıllarda Atatürk Köprüsü ve Cibali (Cumhuriyet Devrinde İstanbul, 1949: 66).

### 5.1.2 1950-1960 Döneminde Yapılan Planlamalar ve Uygulamalar

II. Dünya Savaşı sonrasında İstanbul çok hızlı bir kentleşme dönemine ve yeni bir ekonomik, siyasal politika arayışına girmiştir. Bu yeni dönem, beraberinde Haliç için önemli sorunlar getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya ticaret yolları açılmış, Türkiye'ye ticaret ve sanayide ilerleme yolu açılmıştır, para yardımları yapılmıştır. Bunun sonucu olarak, büyük şehirlere göçler artmıştır. İstanbul, hızla sanayileşmeye ve işçi nüfusu çekmeye başlamıştır. İstanbul'un nüfusunun artmasına paralel olarak konut sorunu doğmuş, sanayi arsası talebi artmış, bu talep yapılan plan içinde karşılanamamıştır. Zamanla kentin çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur. Topkapı Sanayi Bölgesi (1952-53), Keresteciler Sitesi, Rami-Topçular sanayi ve küçük sanayi alanları oluşmuş, bu çevrelerde sanayi çalışanları yerleşerek gecekondu mahallelerini oluşturmuşlardır. Motorlu araç sayısı da hızla artmış ve kent içi trafiği, bu artışı

karşılayamaz hale gelmiştir.

Yeni hükümet, İstanbul'un imarı için girişimlerde bulunmuştur. O döneme kadar yapılmış olan nazım planlarını incelemek, uygulanacak ve uygulanmayacak kısımlarının belirlenmesini sağlamak amacıyla 1951 yılında bir Revizyon Komisyonu oluşturmuştur. Komisyon, Prost'un planını ile ilgili "mesken, ulaşım, sosyal, ekonomik sorunlara çözüm getirmek yerine, şehri süslemeye dayanan bir planlama anlayışının hakim olduğu" görüşüne varmıştır. Komisyon, 1/5000 ölçekli nazım planların düzenlenmesinin hemen ardından 1/2000 ölçekli umumi planlarına başlanmasını tavsiye etmiştir (Duranay vd., 1972: 78, 79).

Komisyon, mevzii sanayi ile büyük sanayi bölgelerinin ayırt edilmesini; mevzi sanayi için Haliç-Topkapı-Yedikule'yi önermiş ve buradaki küçük çaptaki tesisler için esaslı bir bağlantı yolu ile Yedikule'de bunun için bir liman önermiştir. Büyük sanayinin Anadolu yakasına, tersanenin Tuzla-Pendik arasına alınmasını uygun görmüştür (Duranay vd., 1972: 79).

1952 yılında İstanbul Belediyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi öğretim üyelerinden oluşan "Müşavirler Heyeti"ni kurmuş, bu heyeti, şehircilik çalışmalarını yönetmekle görevlendirmiştir. Müşavirler Heyeti, "İstanbul Sanayi Bölge Planı" hazırlamıştır. Bu plan, İstanbul Belediye Meclisi'nce incelenerek Belediye Meclisi'nin 955/92/846 sayılı ve 31.3.1955 tarihli kararı gereğince bazı mıntıkalar sanayi bölgesinden çıkarılmış, bazısı da ilave edilmiştir (Tümertekin, 1972: 8) (bkz İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı). Bu dönemde 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı, 1/10.000 ölçekli sanayi planı, 1/500 ölçekli Beyoğlu sanayi planları hazırlanmıştır. Beyoğlu Nazım İmar Planı, Prost'un planında günün koşullarına göre bir takım değişiklikler yapmak şeklinde hazırlanmıştır. Beyoğlu Nazım Planı'nda uygun görülen sanayi bölgeleri şu şekildedir:

İkinci ve Üçüncü Sınıf Sanayi bölgeleri: Mecidiyeköy-Levent arası, Mecidiyeköy-Şişli arası, Bomonti.

Birinci sınıf sanayi bölgeleri: Kasımpaşa-Kağıthane deresi arası, bütün sahil boyu ile Kağıthane Atış Poligonu sahası (gazhane için) (Tümertekin, 1972: 8).

Ayrıca büyük projeler olarak metro ile köprü projeleri üzerinde durulmuş, fakat kesin karara bağlanmamıştır. 1/500 ölçekli tafsilat planları, Azapkapı-Tophane, Karaköy Meydanı, Taksim-Gümüşsuyu, Harbiye-Mecidiyeköy, Taksim-İstiklal Caddesi, Sıraselviler ve civarı, Taksim-Kurtuluş, sahil yolu, Beşiktaş, Bebek Meydanı, Taksim-Tarlabaşı Refik Saydam Caddesi, Feriköy-Dolapdere-Kasımpaşa yolu, Kasımpaşa-Hasköy yolu kesimleri üzerinde hazırlanmıştır.

**İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı (1955)**

1955 yılında onaylanan İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı için, öncelikle sanayi kuruluşları tespit edilerek bir harita üzerine işlenmiştir. Bu tespitlerden kesif (yoğun) sanayi yerleşmelerinin Haliç sahillerinde, Topkapı dışında, Rami Kışlası civarında, Dolapdere ve Bomonti civarında toplandığı görülmüştür.

1/10.000 ölçekli sanayi bölgeleri planına göre sanayi bölgelerinin sur dışında, Haliç'ten Marmara'ya ve Bakırköy civarına kadar, Beyoğlu semtinde Feriköy civarında, diğer ilçelerde de uygun yerlerin sanayiye ayrılması, iskan bölgeleri içinde kalan mevcut zararlı sanayinin kendilerine ayrılacak yerlere nakli, Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarına ilaveten Yedikule civarında yeni bir liman sahası ayrılması, büyük sanayi ve serbest liman bölgesinin Tuzla-Pendik civarına taşınması, prensip olarak kabul edilmiştir. Bu Sanayi Bölgeleri Planı ile ilk defa, hangi bölgelerin sanayiye ayrıldığı, bir planla tespit edilmiştir (Duranay vd., 1972: 80).



Şekil 5.15 Haliç sahil yolu açılmadan önce Eyüp'ün durumu (İstanbul'un Kitabı, 1957: 63)

Bu sanayi planı ile Haliç kıyısındaki sanayi kısmen dondurulmuş, Topkapı, Rami kesimlerine kaydırılmıştır. Fakat sanayiye ayrılan bu alanlarda hızlı değer artışının olması nedeniyle, yatırımcılar kontrolsüz ve arsa değeri düşük alanlara yönelmişlerdir. Kağıthane vadisinde plan dışı yerleşmeler oluşmuştur. Ayrıca sanayi alanları ile birlikte konut alanları planlaması ele alınmadığı için, sanayi alanlarının etrafı gecekondu mahalleleri ile sarılmıştır. Böylece Haliç'teki doku tahribatı önlenememiştir.

**İmar Operasyonları**

Sanayi planının dışında, Haliç siluetinin bozulmasına etki eden bir takım gelişmeler olmuştur. İstanbul'da artan konut talebi karşısında 1954 yılında kat mülkiyetine olanak sağlanması, 1956 yılında Belediye sınırlarının büyütülmesi, belediyelerin konut yapımındaki görev alanlarının genişletilmesi gibi düzenlemeler yapılmıştır (Tekeli, 1993: 32).

1956 yılı itibariyle dönemin başbakanı Menderes, İstanbul'da trafiği rahatlatmak, cami gibi önemli anıtları açığa çıkarmak amacıyla, aynı zamanda siyasi bir güç gösterisi olarak geniş çaplı imar operasyonları başlatmıştır. Tarihi eserlere duyarlılık göstermeden geniş bulvarlar açılıyor, dini anıtsal yapılar restore edilirken sivil mimarlık örnekleri yıkılıyordu. İmar faaliyetleri, çoğunlukla, Prost ile Müşavirler Heyeti planlarından seçilen kararlara dayanmakta ve bu kararlar çevreye daha az duyarlı olarak uygulanmaktaydı (Tekeli, 1993: 33).

1956-57 yıllarında yapılan imar faaliyetlerinden biri, Vatan Caddesi'nin açılmasıdır. Aksaray Meydanı ile Topkapı arasında uzanan bu yol, sur dışındaki sanayi bölgeleri ile Sirkeci, Sultanahmet, Beyazıt, Aksaray ticaret bölgesini birleştirmektedir. Bizans döneminde, Vatan Caddesi'ne yakın bir konumda, Lykos (Bayrampaşa) Deresi civarında, Bous Forumu ile Aziz Romanos Kapısı'nı birleştiren bir yolun varlığı bilinmektedir. Bu yol, Osmanlı döneminde de az çok değişerek varlığını sürdürmüştür. Prost'un planında da canlandırılması öneren bu yol, Menderes döneminde 30 metre genişliğinde yapılmış ve önemli bir arter haline gelmiştir. Bu caddenin yapılmasıyla birlikte, çevrede yoğun ticaret, konut, eğitim, sağlık, konaklama yapıları oluşmuştur.

Yine bu dönemde, Sirkeci ile Florya arasında sahil yolu yapılmıştır. Bu yol, şehir ile denizin ilişkisini kestiği gibi rıhtımların, tarihi surların bir kısmının yıkılmasına sebep olmuştur.

Menderes döneminde yapılan ve yapılması planlanan imar faaliyetlerini anlatan "İstanbul'un Kitabı" isimli kitaba göre, "Eminönü-Unkapanı arasındaki eski harap hanlar, baraka dükkanlar istimlak edilmiş ve süratle yıkılmasına geçilmiştir. Yıkma işi ilerleyince Eminönü'nü Unkapanı'na bağlayacak yolun inşaatına başlanmıştır. Yeni yol, sahilden 200 metre kadar içeriden geçmekte ve genişliği elli metreyi bulmaktadır..." (İstanbul'un Kitabı, 1957: 59). Kitapta belirtildiği üzere, "Eminönü-Unkapanı arasında açılmakta olan bu yol Atatürk Köprüsü'nün Unkapanı kısmındaki meydana ulaşmakta ve karşısında başlayan Haliç yolu Eyüp'e kadar uzanmaktadır. 50 metre genişlikte olması planlanan ve Haliç Sahil Yolu adını alan bu büyük cadde, mümkün mertebe sahili şerit halinde takip edecektir. Sahilden uzaklaştığı zaman deniz ile yol arasında kalacak arazi parçaları, eğlence yerleri, gazino, kahve

ve parklar için ayrılacaktır. Sahil yolunun kara tarafına rastlayan kısım ise, büyük mağaza ve apartman bloklarına tahsis edilecektir".

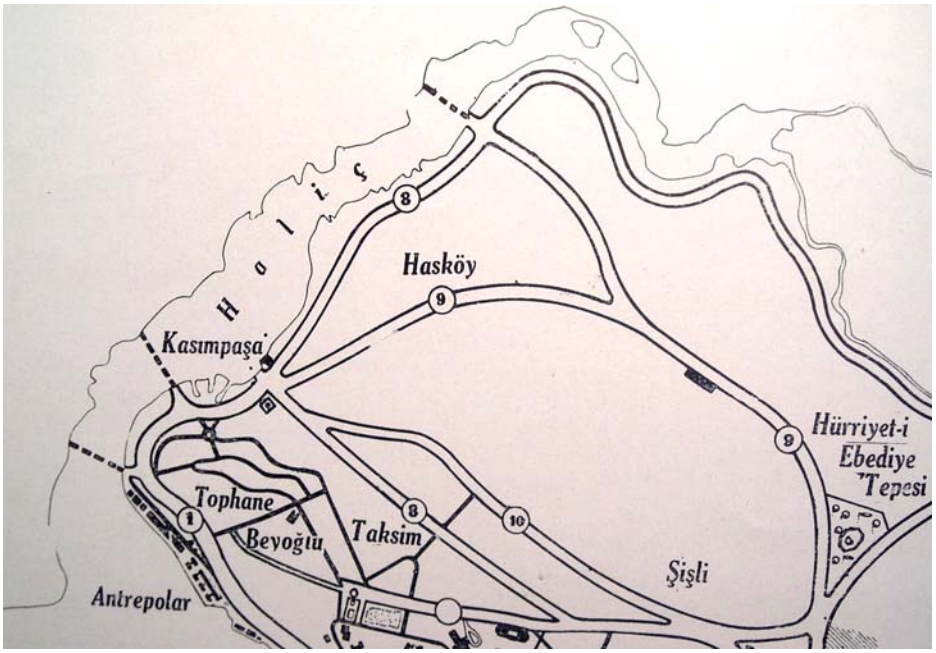



Şekil 5.16 Menderes döneminde Haliç'in Tarihi Yarımada tarafında belirlenen ana yollar (İstanbul'un Kitabı, 1957: 10)

Kitapta, Haliç çevresinde açılması düşünülen bulvarlar şu şekilde açıklanmıştır: "Haliç'i Marmara sahiline bağlayacak olan ve Fatih Camii yanından inen Fatih Bulvarı, Cibali'de Haliç yoluyla birleşecektir. Fatih Bulvarı, sahil yolundan geçecek ve karşı sahilde Kasımpaşa'ya uzanacak yeni köprü ayağına varacaktır. Bu suretle Beyoğlu ciheti, Haliç üzerinden 100 bin kişilik stada bağlanacaktır..." "...Yol, Cibali iskelesi önünden sahili takip ederek Fener'e kadar uzanacaktır. Fener iskelesinin bulunduğu kısımdaki çıkıntı turistik bir yer olarak ele alınacak ve tanzim edilecektir. Balat'ta sahilden içeriye giren yolun çıkıntıları yeşil saha haline getirilecektir. Ayvansaray'da İstanbul surlarının Haliç'teki başında, yol sahilden ayrılarak içeriden devam edecektir. Defterdar iskelesi ile Ayvansaray iskelesi

arasında yeni bir köprü inşası da düşünülmektedir. Londra Asfaltı'ndan gelen ve surlara muvazi olarak Haliç'e inen 20 metre genişlikteki yol, bu yeni köprüden geçerek Beyoğlu ve Abide-i Hürrüyet'e bağlanacaktır. Haliç Sahil Yolu, Defterar fabrikalarının arkasından Eyüp'e varacaktır. Tarihi eserlerin meydana çıkarıldığı ve abideler meydanı haline getirilen Eyüp'ten geçen bir korniş yolu Abide-i Hürrüyet üzerinden, Mecidiyeköyüne ve buradan boğaz köprüsüne ulaşacaktır" (İstanbul'un Kitabı, 1957: 58).

Menderes döneminde açılması veya düzenlenmesi planlanan ana yolları gösteren haritada (Şekil 5.16 ), 2 numara ile Florya-Sarayburnu arasındaki "Haliç Sahil yolu", 6 ile "Ankara Caddesi", 9 ile "Fevzipaşa Caddesi", 10 ile "Yeni Bulvar", 11 ile "Fatih Bulvarı", 12 ile "Atatürk Bulvarı" belirtilmiştir (İstanbul'un Kitabı, 1957: 8, 9). Galata tarafında açılması planlanan yolları gösteren haritada (Şekil 5.17) 1 ile "Boğaz Sahil Yolu", 8 ile "Dolapdere-Kasımpaşa-Sütlüce-Kağıthane-Şişli yolu" belirtilmiştir (İstanbul'un Kitabı, 1957: 100)




Şekil 5.17 Menderes döneminde Haliç'in Galata tarafında belirlenen ana yollar (İstanbul'un Kitabı, 1957: 11)

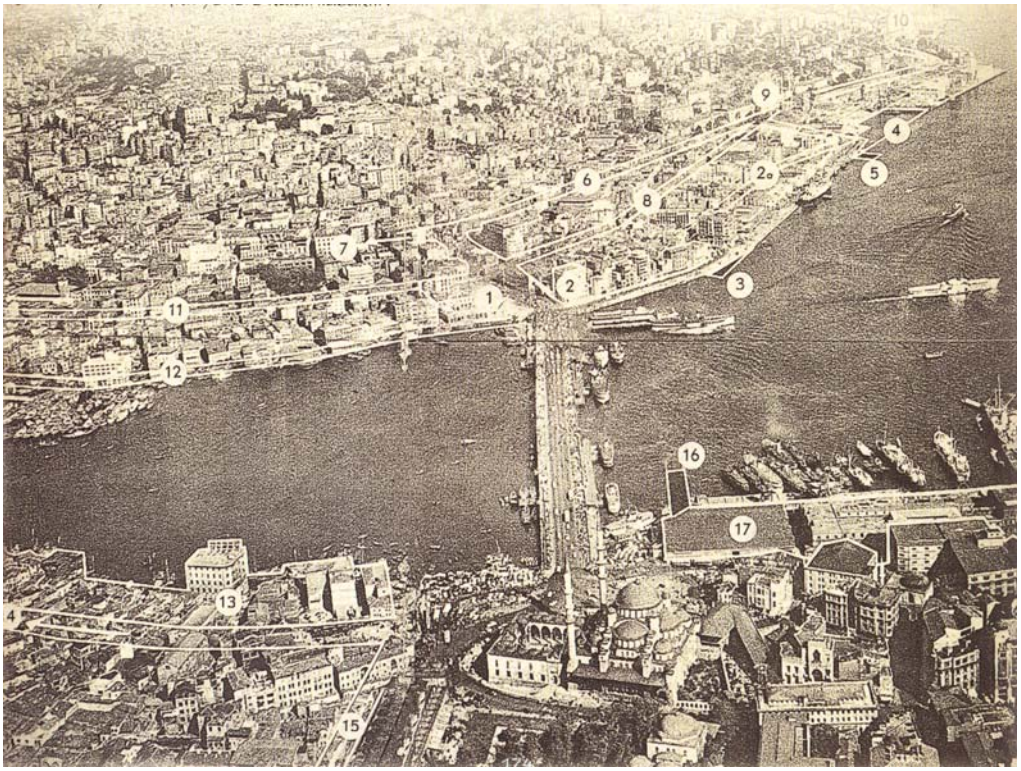
İsatanbul'da yoğun imar faaliyetlerinin başlaması ve bu faaliyetlerinin eleştirilmesi nedeniyle, bazı yabancı şehircilik uzmanları çağrılmış, bu uzmanlar İstanbul ile ilgili çalışmalar yapıp tespit ve önerilerde bulunmuşlardır. Bu tespit ve öneriler arasında, Haliç çevresini ilgilendiren ulaşım, liman ve yerleşim birimleri ile ilgili öneriler bulunmaktadır.



Şekil 5.18 Cumhuriyet döneminde Eminönü kıyıları (Şahenk, 1996: 227)



Şekil 5.19 Eminönü ve Galata'da planlanan imar hareketlerini gösteren fotoğraf (İMP arşivi)




Şekil 5.20 1957 yılında, Haliç'te planlanan imar hareketlerini gösteren fotoğraf. (13 numara Eminönü'nde istimlak edilecek ve yerine işyerleri yapılacak olan alanı; 12 numara, Karaköy ile Unkapanı Köprüsü arasında yapılacak olan sahil yolunu ifade etmektedir (Kayserilioğlu, 1999: 174)

**Prof. Hans Högg'ün Planlama Çalışmaları**

1956-60 yılları arasında Alman şehircilik uzmanı Prof. Hans Högg İstanbul'da çalışmalar yapmış, tespit ve önerilerini bildirdiği bir kitapçık yayınlamıştır (Högg, 1961: 1-20). Bu kitapçıkta verilen bilgiye göre, İstanbul'da hızla artan nüfusa karşı sadece bölgesel değil, ulusal ölçüde planlama yapılmalı, İstanbul'un kanalizasyon ve ulaşım şebekesi en kısa zamanda çözülmelidir. 1950'lerde yaşanan ekonomik ve toplumsal gelişmeler karşısında, daha önce yapılan planlar geçerliliğini yitirmiştir. Högg, önerdiği ulaşım ağını sahil bandı, İş bandı, iç kavşak bandı ve dış bant olmak üzere 4 ana başlık altında toplamıştır. Sahil bandı, iskeleler, sahil boyu ticaret ve endüstri tesisleri, otel, restoran gibi rekreasyon alanları için, Haliç ve Boğaz kıyılarını izleyen, topografya ve şehir planlama programına uygun olarak, kıyı ve kıyı arkasında dar bir şerit olarak uzanan bant olacaktır. İç Kavşak bandı ile Atatürk Bulvarı ve Atatürk Köprüsü, dış bant ile havaalanı, banliyöler, Avrupa-Asya arası şehirlerarası yol, sahil bandı ve bunları birleştirecek Boğaz köprüsü kastedilmiştir. Högg, radyal yol olarak tanımladığı iç banda bağlanacak yollar arasında, Haliç kıyısı boyunca uzanacak yolu da katmıştır.

Högg, şehir merkezinin gereksiz fonksiyonlardan arındırılmasını, bu bağlamda deniz ulaşım şirketlerinin merkezden iskelelerini kaldırması gerektiğini, liman ve demiryolunun merkezdeki işlevinin hafifletilmesi gerektiğini belirtmiştir. Haliç doğal limanının, şehrin Anadolu kısmına, Adalara, Boğaziçine hizmet edecek merkez liman olmasını ve donatım limanı fonksiyonu görmesini önermiştir.

Högg, Haliç'in iki yakasında, herhangi bir planlama söz konusu olmadan gelişen ve 23 kilometre boyunca uzanan düzendışı yerleşim bölgesinden bahsetmiştir. İstanbul'un planlanmamış ilkel binaları, planlı binalara çevirmek zorunda olduğunu, gecekondu bölgelerine acil sağlık, kanalizasyon ve yol şebekesinin götürülmesi gerektiğini vurgulamıştır (Högg, 1961: 1-20).

**Prof. Piccinato'nun Çalışmaları**

Hans Högg'ün çalışmalarının kamuoyundaki plansızlık tartışmalarını kaldırmaya yetmeyişi üzerine, yeni girişimlerde bulunulmuştur. 1958'de devam etmekte olan imar hareketlerini desteklemek ve bu hareketlere yarayacak tafsilat planlarını hazırlamak amacıyla İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. Geçit Devresi Nazım Planı olarak adlandırılan bu çalışma, İller Bankası Planlama bürosunda Prof. Piccinato'nun yönlendiriciliği altında hazırlanmıştır. 1/10.000 ölçekli bu plan, 1960 yılında tamamlanmıştır (Duranay vd., 1972: 84).

Piccinato, raporunda o günkü İstanbul'un ve Haliç çevresinin durumunu açıkça ortaya koymuştur. Şehir dokusunun bozulmasına karşı, iş ve üretim bölgelerinin İstanbul'da olmasının sakıncalı olduğunu, endüstri ve tersanenin İstanbul çevresine (İzmit-Adapazarı arası) desantralize olması gerektiğini belirtmiştir. Piccinato'nun Haliç bölgesindeki problemlere yönelik tespit ve önerileri bulunmaktadır. Buna göre;

"İstanbul endüstriyel üretim şehri olmaktansa, ticaret, tüketim, idari ve ekonomik merkez olmalıdır.

Endüstri tesisleri evvelce liman görevini gören Haliç'in iki sahilinde ve Kağıthane-Alibeyköy dereleri istikametinde ilerlemiş, Eyüp'ün peyzajını ve mesire yerlerindeki yeşillikleri mahvetmiştir. Bu sanayi tesisleri, bu civarda kanser gibi gecekonduların türemesine ve yeni açılan geniş bulvarların ötesinde hakiki bir büyük şehir dramının gelişmesine amil olmuşlardır.

Haliç'in güney kıyısının fabrikalardan tamamen temizlenmesi, bu temizliğin Alibey vadisine kadar yapılması; Kağıthane'deki endüstrinin dondurulması ve Edirne şosesi üzerinde mevcut fabrikaların daha verimli olabilmeleri gayesiyle, bu sahanın ileride yapılacak fabrika ve işçi mesken sahaları için düzenlenmesi teklif edilmiştir.

İzmit, İç Anadolu'ya 1 No'lu Devlet yolu ve Demiryolu ile bağlı olup, İstanbul'un hakiki kapısı olacak ve büyük İstanbul'un yaşamasına yarayacak olan geniş endüstri ve tersane sahaları İzmit ile Adapazarı arasında geliştirilebilecektir. Bu sanayi bölgelerinin yanında, bütün sosyal sınıfları entegre eden yeni şehirler kurulmalıdır.

Kağıthane Parkı, Eyüp manzumesi, surların iç ve dış yeşillikleri gibi geniş yeşil alanların düzenlenmesi gerekmektedir. Haliç ve Alibeyköy ile Kağıthane vadileri, turizm kaynakları olarak değerlendirilmelidir.

Büyük çapta ulaşım ağı, İstanbul'da desantralizasyon değil, yoğunluk yaratacaktır. Özellikle demiryolları, limanlarıyla beraber lüzumsuz çalışma yoğunluğu içindedir. Memleketin uzak yerlerinden İstanbul Limanına hammadde gelmesi, burada mamul hale geldikten sonra tekrar nakledilmesi, enerji israfıdır.

Mevcut karayolu şebekesi, hep aynı merkeze doğru yöneltilmiş olduğundan şehri içinden çıkılmaz bir kapalı sisteme doğru sevketmektedir. Şehir planında dairevi değil lineer ve açık sistem önerilmektedir.

İstanbul ve Beyoğlu bölgeleri, gelişme bakımından artık kapanmış kabul edilmiştir ve

buralara daha fazla yüklenilmemelidir. İstanbul ve Beyoğlu çevrelerinin bugünkü gibi merkeze tesir eden gelişigüzel gelişimi önlenmezse, şehrin geleceği feci olacaktır. Yeni oluşacak yerleşimler desantralize edilmeli ve bu yerleşimler, tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine bağlanmalıdır. Bu belkemiği, Londara Asfaltı'ndan başlayarak Ayvansray civarında üçüncü köprü ile Haliç'i geçen ve Ortaköy-Beylerbeyi arasında boğazı geçen yoldur".

Prof. Piccinato, İstanbul şehri için daha önce yapılmış olan Prost planını eleştirmiş, bu planın yalnızca sur içinin ve Anadolu tarafında dar bir arazi parçasının dikkate alınarak, iyice tartılıp düşünmeden, o günkü alışılmış olan çözümlerle yapıldığını ve daha çok gösterişli, estetik mekanlar yaratma kaygısında olduğunu belirtmiştir.

**UIA Şehircilik Komitesi Raporu:**

1959 yılında, UIA Şehircilik Komitesi İstanbul'da toplanmış, komite başkanı Andre Gutton İstanbul ile ilgili bir rapor hazırlamıştır. Andre Gutton'un şehirdeki sanayi ile ilgili düşünceleri de Piccinato'nunkiler doğrultusundadır. Bu raporda sunulan önerilere göre, "İstanbul'da bir tek abidenin bile feda edilmesi doğru değildir. Turizm, bu tarihi şehrin endüstrisi olmalıdır. Şehrin genişlemesi durdurulmalıdır ve bu ancak sanayinin, iyice düşünülerek yavaş yavaş desantralize edilmesiyle gerçekleştirilebilir" (Duranay vd., 1972: 84).

**1961-62-63 Yılları, Geçit Devresi Planlama Çalışmaları**

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden sonra İstanbul Belediyesi, eleştirilen plansız gelişmeyi durdurmak ve kentin yeni planını yapmak için girişimlerden bulunmuştur.

İmar ve İskan Bakanlığı, Piccinato planını yapılacak bölge planlama çalışmalarına göre revize edilmesi gerektiğini belirterek onaylamamıştır. Bölge planının elde edilmesi için İmar ve İskan Bakanlığı, İstanbul'da bir bölge planlama bürosu açmıştır (Tekeli, 1993: 34)

1961 yılında İstanbul Belediyesi İmar Planlama Müdürlüğü, 1961-62-63 senelerine ait, 2.5 yıllık planlama faaliyeti ana programı hazırlamıştır. Bu programda, Piccinato planının yeterli araştırma, bilgi ve dökümanlara sahip olamadan, o günkü zaruretler içinde hazırlandığından dolayı gelecekteki ihtiyaçları karşılamada yeterli olamayacağı, Piccinato planı esas alınarak yeni bir Geçit Devresi Nazım Plan-Metropolitan Saha Planlaması hazırlanması gerektiği belirtilmiştir (Duranay vd., 1972). 1.5 yılda bölge planının, daha sonra metropoliten alanın fiziki planının hazırlanması kararlaştırılmıştır.

1961 yılında, İstanbul İmar Planlaması Geçit Devresi Şurası toplanmıştır. Bu şuraya Eğitim Kurumları ve Meslek Odaları temsilcileri de katılmış, İstanbul'da o döneme kadar yapılan planlamaların değerlendirilmesi yapılmıştır. Sanayi yerleşmeleri, tarihi ve tabii değerlerin korunması, iskan ve arazi politikası ve organizasyon konuları üzerinde görüşülmüştür.

İstanbul Metropoliten alan planının dayanacağı Doğu Marmara Bölgesi ön raporu hazırlanarak, yeni sanayi yerleşmeleri olarak belirlenen İzmit, Adapazarı, Büyükçekmece, Gebze, Ümraniye bölgeleri ile ilgili öneriler sunulmuştur.

**Suriçi Nazım Planı (1964)**

1964 yılında, İstanbul belediye İmar ve Planlama Müdürlüğünce hazırlanan, 1/5000 ölçekli Suriçi Nazım Planı onaylanmıştır. Sur içi İmar Planı İzah Raporuna göre, Tarihi Yarımada'nın ve Haliç siluetinin tahribata uğraması, şu sebeplere dayanmaktadır:

1- Yangınlar ve yangından sonra birbirine paralel kadastro yolları ve sıra yapılar

2- Genel plansızlık

3- Yarımadanın tarihi hüviyeti ile bağdaşmayan ve milyonlarca lira istimlaki icabettiren ve bugün için de uygulama kabiliyeti kalmamış olan imar planları

4- Sık sık değişen talimathane hükümleri

5- Çatı katları

6- Gabari tanzimleri

7- Yapı sanayi düzensizliği

Bu plana göre, "Haliç sahillerini kuşatan bölge, turizm bakımından ıslahı gerekli bir bölgedir. Sur kalıntıları ile 17. ve 18. asırlardan kalma Türk sivil mimarimizin numunelerini veren yapıların muhafazası ile bu bölgenin bir park olarak tanzimi bir gerçektir. İslam dünyasının ikinci Kâbesi olarak kabul edilen ve dünya şehircilik tarihinde özel bir önem taşıyan Eyüp'e bu şerit ile ulaşma, bu bölgeyi turizm bakımından kıymetlendirecektir. Yeniden sanayi tesisi ile mevcut tesislerin tevsiine imkan verilmeyecektir." (Duranay vd., 1972)

Plan raporunda, tatbikat planları henüz yapılmamış veya bu planla yürülükten kaldırılmış olan bölgelerde, yapılara kat sınırlaması getirilmiştir. Buna göre, yapıları az kesif olan ve karakterini koruyan iskan bölgelerinde inşaat nizamları çevre karakterine göre, ön bahçesiz, bitişik veya ayrı blok olarak tertip edilecektir ve yükseklik 12.50 metreyi geçmeyecektir.

Yapıları kesif teşekkül eden yoğun iskan bölgelerinde yüksekli 15.50 metreyi, Marmara ve Haliç sahillerinde ise 6.50'yi geçmeyecektir. Hanlar Bölgesi'nde 15.50 metreyi, Süleymeniye çevresinde 9.50 metreyi geçmeyecektir. 40 rakımının ve karakterini koruyan az yoğun bölgelerin dışında kalan yerlerde, sokağın çoğunluğunu oluşturan yapılar, önceki planlama ve mevzuata göre yüksek teşekkül etmişse, en çok 18.50 metreyi geçmemek şartıyla, teşekkül etmiş irtifa karakterine göre yükseklik verilebilir.

Nazım planında Hanlar Bölgesinin özel bir önemle korunması, eski eserlerin çevreleri ile birlikte titizlikle korunması önerilmiştir. Vatan Caddesi'nin iki tarafındaki boşluklar, çevre perspektifini bozmayacak şekilde yapılarla doldurulabilecektir. Surların çevresinde, Prost Planı'nda öngörüldüğü gibi, yeşil tecrit sahası oluşturulacak, mezarlıklar korunacak, burada bulunan gecekondu, fabrika, depo gibi yabancı ve zararlı unsurlar temizlenecektir (Duranay vd., 1972).

**Sanayi Bölgeleri ile ilgili Çalışmalar**

1955 yılında sanayiye ayrılan alanlarda (Topkapı, Rami, Levent) hızlı değer artışı olmuş, bu sebeple yatırım yapacaklar kontrolsüz ve arsa değeri düşük alanlara yönelmişlerdir. Kağıthane vadisi gibi yerlerde plan dışı yerleşmeler olmuş, sanayi alanları ile birlikte konut alanları planlaması ele alınmadığı için şehrin etrafında gecekondu mahalleleri oluşmuştur. Sanayinin düzensiz yayılışına engel olmak amacıyla, yeniden sanayi planı çalışmalarına başlanmıştır (Duranay vd., 1972).

Sanayi Sahalarının Planı (1966): Prost Planı ile sanayiye ayrılan Haliç kıyılarında sanayinin düzensiz yayılmasına engel olmak amacıyla 1963 yılında, yeniden sanayi planı çalışmalarına başlanmıştır. "Milli Güvenlik Kurulu'nun 14/11/1963 tarihli kararı ile Ankara'da İmar ve İskan Bakanlığı'nda yapılan bakanlıklar arası komite toplantısında İstanbul'da bir alt komite kurulmasıyla başlayan teşebbüs, Sanayi Nazım Planı komisyonunun İstanbul Sanayi Bölgeleri hakkındaki raporunun hazırlanmasıyla ilk ürününü vermiştir. İstanbul'un nazım planı hazırlanıncaya kadar yürürlükteki imar planlarının sanayi ile ilgili kısımlarının tadil planı olarak hazırlanmış ve İstanbul belediye Meclisi'nin 29/4/1966 tarihli onayı ile kabul edilmiştir." (Tümertekin, 1972: 8)

Bu plana göre belirlenen İstanbul Sanayi Sahaları Halkalı, Topkapı, Rami, Bomonti, Levent, Oto Sanayi, Kurtköy, Küçükköy ve Ümraniye Sanayi Sahalarıdır. Böylece Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir (Tümertekin, 1972: 8-9).

1966 yılında çıkartılan 775 sayılı yasayla toplumun gerçeği olarak kabul edilen

gecekonduların tespit edilmesi, ıslah ve tasfiye edilmesi kararlaştırılmıştır. Fakat, düzensiz ve plan dışı sanayi yerleşmelerine engel olunamamıştır. Bir yandan gecekondu ıslah, tasfiye ve önleme bölgeleri saptanarak gecekonduları denetim altına almaya çalışılıyor, diğer yandan gecekondu bölgelerine belediyeler kuruluyordu (Tekeli, 1993: 35).

**1971 Büyük İstanbul Nazım Planı Raporu**

1966 yılında çalışmaya başlayan Nazım Plan Bürosu, 1966-70 yılları arasında İstanbul'u metropol ölçeğinde ele alarak nazım planı hazırlamıştır. Plan raporunda, şehirsel büyüme göz önünde bulundurularak sanayinin desantralizasyonu ile ilgili genel ilkeler belirtilmiştir. Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının açık ve esnek lineer sistem ile gerçekleştirileceği, şehrin gelişmesinin de bu doğrultuda olacağı belirtilmiştir.

İstanbul Boğazı ile ilgili Çevre Yolları Mevzii Planı 1968 yılında onaylanmıştır. 1970 yılının başında ihale edilen köprünün inşaatı, 1973 yılında tamamlanmıştır.

1960'lı yılların sonlarında etüdlerine başlanan, 1971'de bakanlığa sunulan 'İstanbul Nazım Planı Ön Tasarısı ve Raporu'nda Haliç civarında 170 Hektarlık sanayi, depolama ve tersane alanları mevcuttur.

1978 yılında Haliç çevresi düzenleme projeleri yapılmış, Islahat Planları hazırlanmıştır. Haliç'ten tonlarca balçık çıkartılmış, bir çok bina yıkılarak yeşil alanlar ve parklar yapılmıştır

### 5.1.3 1980'den Günümüze Yapılan Planlamalar ve Yapılan Uygulamalar

29.7.1980'de İstanbul Nazım Plan Bürosu tarafından hazırlanan 1/50.000 Nazım Planı Bakanlık tarafından onaylanmıştır. Bu planda Haliç kıyıları ve merkezi iş alanı bölgesi öncelikli planlanacak alanlar olarak belirtilmiştir. 1985 onaylı Haliç Kamulaştırma Planları'nda Haliç kıyılarındaki küçük ve büyük sanayi tesislerinin bu fonksiyonlar için ayrılan yere taşınması, terk edilen sanayi yapılarının da yıkılarak kamuya açık park alanı haline getirilmesi kararı alınmıştır. Bu yapılar yıkılırken bazı tarihi yapılar da ortadan kalkmıştır. Haliç kıyı şeridinde az sayıda kalmış tarihi doku da yok olmuştur.

## 5.2 Kentsel Dönüşüm Sonrasında Haliç Güney Kıyı Bölgesi'nin Fiziksel Durumu

Prof. Dr. Erol Tümertekin, sanayi faaliyetlerinin şehir içinde dağılışınını, gecekondu ile ilişkilerini incelemiştir ve 1970 yılında "İstanbul Şehri ve Çevresinde Sanayi Etüdü" adı altında yayımlamıştır.

Tümertekin'in 1968-70 yılları arasında yaptığı çalışmaya göre, İstanbul'da sanayi faaliyetleri gelişme halindedir. 1960'lı yıllarda yapılan planlamalarda alınan kararlara göre sanayinin çevredeki yerleşimlere desantralizasyonu öngörülmüşse de, İstanbul, Türkiye'deki, sanayinin tesis adedine göre % 42.9'una, işçi adedine göre % 35.9'una sahiptir (Tümertekin, 1972: 3, 4). Belirli tarihler arasında yapılan tesis adedine göre yapılan tespitlere göre, 1951-60 arasında en fazla sayıda sanayi tesisi kurulmuştur. Dokuma, ilaç ve sıhhi malzeme, giyim eşyası, gıda maddeleri, madeni eşya, plastik eşya ve elektrik malzemesi kollarında 20'den fazla sayıda işçi çalıştıran tesisler ile ilgili yapılan çalışmada aşağıdaki rakamlara ulaşılmıştır (Tümertekin, 1970).:

| Dönem | 1941-50 | 1951-60 | 1961-68 |
|---|---|---|---|
| Tesis Miktarı | 69 | 236 | 168 |

Tümertekin'in tespitlerine göre, sanayi tesislerinin dağılışında, Londara ve Ankara Asfaltı'nın yapılmasıyla birlikte, karayolları deniz yoluna oranla daha çok tercih edilen ulaşım sistemi olmuştur. O dönemde yapılan sanayi tesislerinin ana kara yollarına yakın olması göz önüne alınmıştır.

Haliç çevresinde kurulan ve plan kararları ile onaylanan sanayi yapılarında, deniz ulaşımı ve demiryolu ulaşımı faktörleri, yer seçiminde önemli rol oynamıştır. İstanbul'da 20'den fazla işçi çalıştıran sanayi tesislerinin dağılımını gösteren Harita 5.21'de, Haliç kıyısı, Alibeyköy ve Kağıthane dereleri boyunca sıralanan sanayi görülmektedir. İç kısımlarda ise Topkapı, Rami bölgelerinde, anayolların çevresinde yoğunlaşmıştır.

Haliç'in fabrika atıklarından dolayı çamurla dolmuş olması, Haliç'teki köprülerin varlığı ve deniz nakil vasıtalarının gittikçe büyümesi, Haliç'te deniz ulaşımını zorlu hale getirmiştir. 1970 yıllarında, 200-300 tonluk küçük ahşap tekneler Haliç'te ancak seyrüsefer yapabilmekte ve yüklü olduklarında herhangi bir yerde denize saplanıp kalabilmekteydiler. Silahtarağa Elektrik Fabrikası'na kömür götüren küçük çelik tekneler* için 4-5 senede bir tarama yapılarak bir kanal meydana getirilmiştir (Tümertekin, 1970: 45). Bu durum, o yıllarda

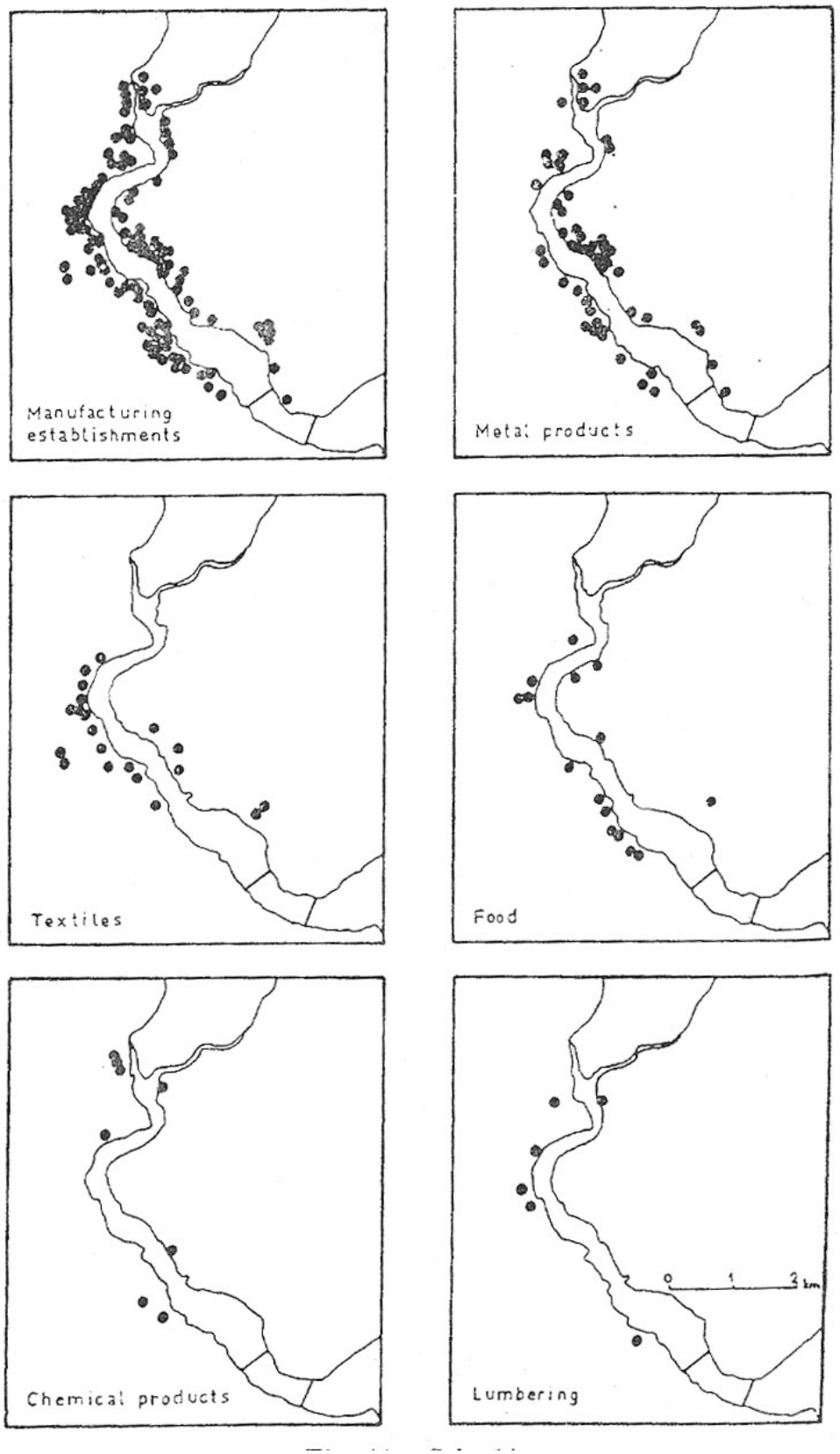
* Kömürle çalışan Silahtarağa Santrali için Haliç kullanılmaktaydı, çünkü kömürün kamyonlarla nakli uygun değildi (Tümertekin, 1970: 45, N. Erdem, 1969)

Haliç'in çevresindeki tesislerden dolayı ne duruma geldiğini göstermektedir.

Sanayi tesisleri, şehir çevresinde olduğu gibi, şehir merkezinde de kurulmuştur. Ticaret merkezine yakınlık, bu yer seçiminde önemli bir faktör olmuştur. Merkezi iş sahalarını gösteren Şekil 5.23 ile Şekil 5.21 karşılaştırıldığında, İstanbul'daki sanayi tesislerinin yer seçimi ile ilgili yapılan anketlerde, en önemli faktörlerin "ucuz ve geniş saha" ile "merkezi ticaret sahalarına yakınlık" olduğu tespit edilmiştir. Bu faktörlerden sonra ulaşım kolaylığı gelmektedir (Tümertekin, 1980: 58). Çok yer kaplayan modern fabrikalar için ucuz ve geniş saha faktörü önemli rol oynamış, bunlar daha çok şehrin çevresinde yerleşmişlerdir. Fakat bu fabrikaların çevresinde yer alan konut sahaları geniş yer kaplayarak şehir merkezine doğru yaklaşmıştır. Şehir merkezine yakın olanlar ise daha çok küçük 20 işçinin altında işçi çalıştıran sanayi tesisleridir. Bu küçük tesislerin bir çoğu Haliç çevresinde, Eminönü, Tahtakale, Mercan, Mahmutpaşa semtlerinde toplanmışlardır. (Şekil 5.25) 1970 yılı çalışmalarına göre genel olarak şehir içinde yer alan sanayi tesisleri eski, dışındakiler ise yeni olarak tespit edilmiştir (Tümertekin, 1970: 62).



Şekil 5.21 İstanbul'da sanayi tesislerinin dağılımı, detay (Tümertekin, 1970: 48).



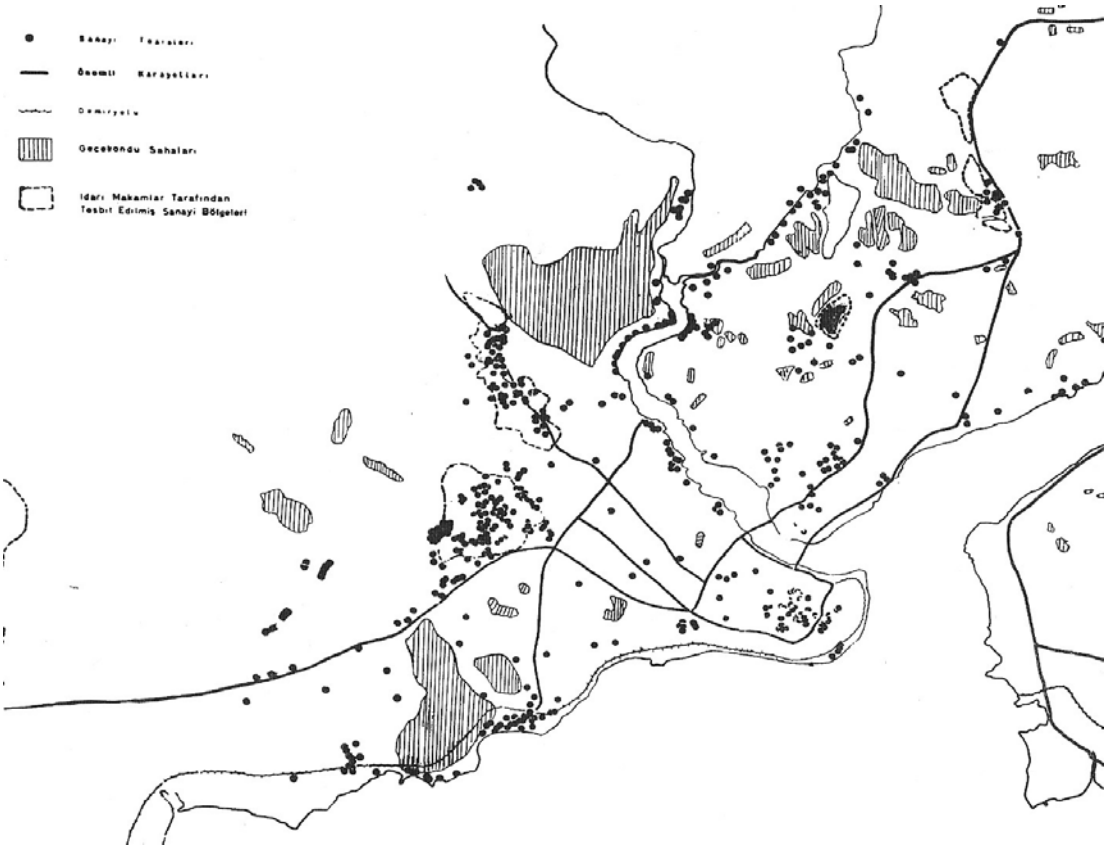

Şekil 5.22 Haliç'te sanayi dağılımı (Tümertekin, 1972: 120)



Şekil 5.23 İstanbul'da Merkezi iş sahaları (Tümertekin, 1970: 48).

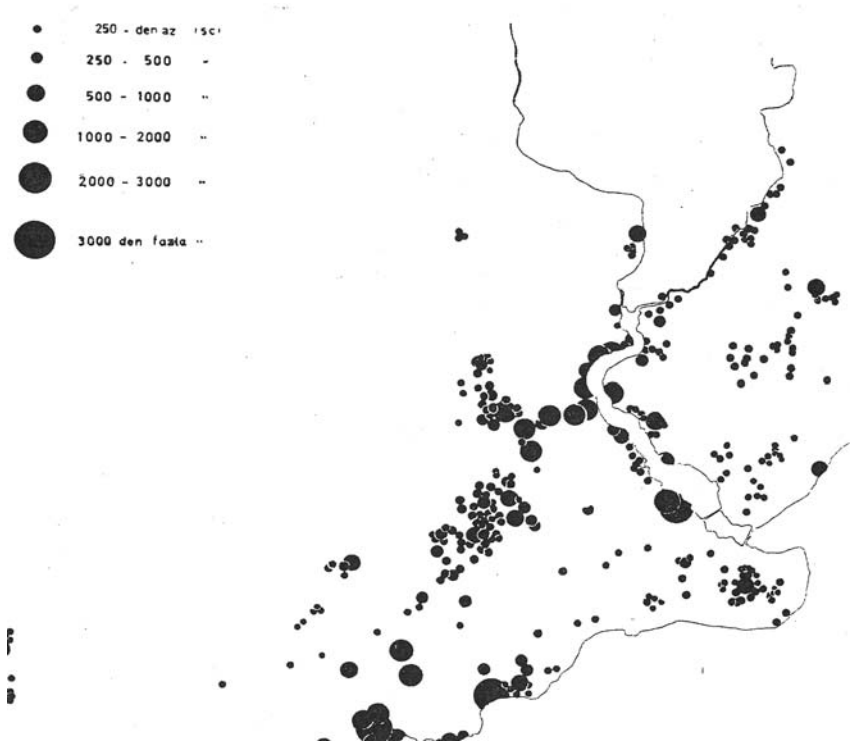
Sanayi alanları ile sanayi çalışanlarının ikametgahları arasında yakın ilişki görülmektedir. Şekil 5.24'te sanayi alanlarının yakın çevresinde geniş gecekondu alanlarının bulunduğu tespit edilmiştir. Hatta şehir içindeki ticaret ve sanayi tesisleri ile ikametgahların iç içe bulundukları söylenebilmektedir. İkametgahlar arasında bulunan bir binanın veya bir katın depo ve benzeri işlevlerde kullanıldığı tespit edilmektedir (Tümertekin, 1970: 57). Harita 5.24'te görülen gecekondu alanları arasında Haliç çevresinde Eyüp, Rami, Kağıthane sırtlarındaki bulunanların diğerlerine oranla oldukça geniş yer kapladıkları görülmektedir. Bu gecekondu bölgesi, Fevzipaşa Caddesi ile birleşen Rami Kışla Caddesi çevresinde, Rami ve Gaziosmanpaşa civarında yoğunlaşan sanayi alanları ile Haliç'teki sanayi alanları arasını kaplamaktadır.

1969 yılında 10 ve daha fazla işçi çalıştıran 130 tesisin Haliç çevresinde faaliyette olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında, sanayi Alibeyköy ve Kağıthane köyü vadileri doğrultularına yayılmıştır (Tümertekin, 1972: 40).




Şekil 5.24 Gecekondu ve sanayi ilişkisi (Tümertekin, 1970: 48)

1980 sonrasında Haliç kıyılarında yapılan uygulamalar ile bu kıyılar sanayiden arındırılmış, sanayi yapıları, beraberindeki tarihi doku ile beraber yıkılmış ve buralara yeşil alan işlevi verilmiştir. Yıkımdan kurtulan önemli sanayi yapıları da yakın zamanda işlev değişikliğine uğramış, bu yapılara eğitim ve kültür odaklı işlevler verilmiştir. Cibali Tütün Fabrikası'na üniversite, Feshane'ye kültür merkezi, Lengerhane'ye müze, Silahtarağa Elektrik Fabrikası'na eğitim-kültür, Sütlüce Mezbahası'na kongre ve bilim merkezi işlevleri verilmiştir. Fakat Haliç siluetinde görünen yoğun ve dokuya aykırı yüksek yapılaşmanın önüne geçilememekte, hatta yapılaşma daha da artmaktadır.




Şekil 5.25 İşçi miktarlarına göre sanayi tesisleri (Tümertekin, 1970: 48)



Şekil 5.26 Cumhuriyet döneminde Eminönü'nden Galata'ya bakış (İMP arşivi)



Şekil 5.27 Sanayileşme sonrasında Haliç'in havadan görünümü (Şahenk, 1996:87)



Şekil 5.28 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Küçük Pazar (İMP arşivi)




Şekil 5.29 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Unkapanı (İMP arşivi)



Şekil 5.30 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Cibali (İMP arşivi)



Şekil 5.31 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Cibali (İMP arşivi)



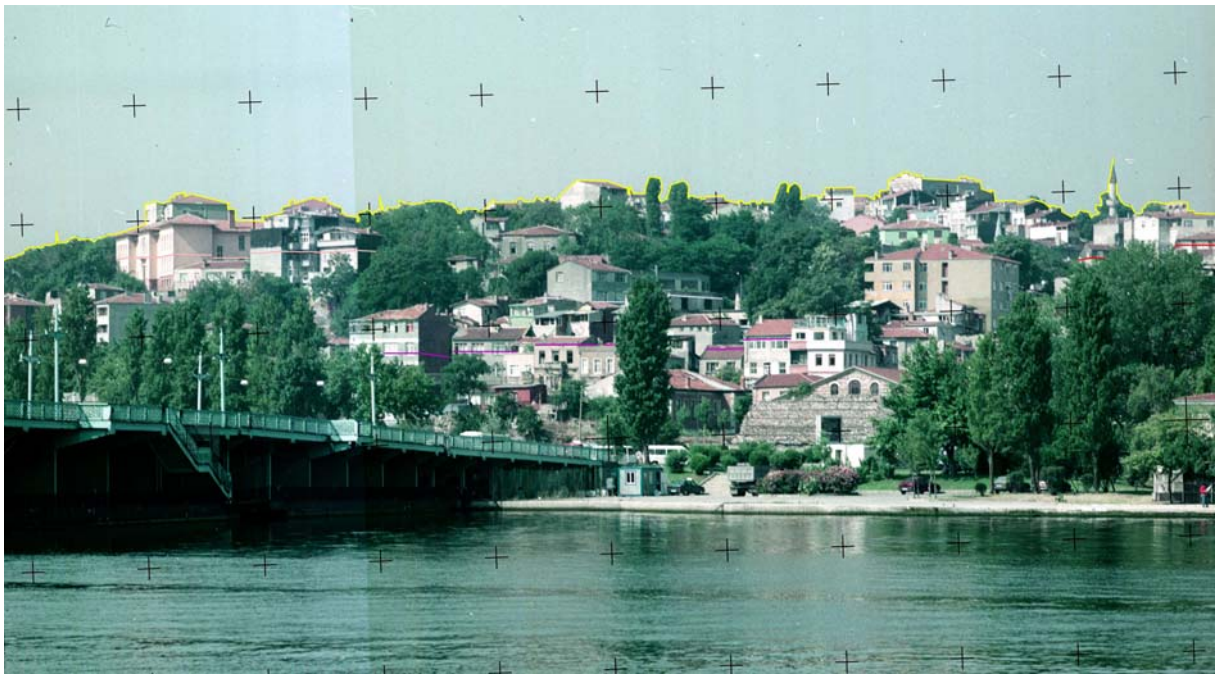
Şekil 5.32 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Fener (İMP arşivi)



Şekil 5.33 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Fener (İMP arşivi)



Şekil 5.34 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)



Şekil 5.35 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)



Şekil 5.36 Haliç Sahil Düzenlemesi sonrasında Balat (İMP arşivi)



Şekil 5.37 Günümüzde Eyüp, Feshane (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007)



Şekil 5.38 Günümüzde Eyüp sırtları Feshane (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007



Şekil 5.39 Günümüzde Haliç ve çevresindeki yerleşimlerin hava fotoğrafı (İMP arşivi)



Şekil 5.40 Günümüzde Haliç Tarihi Yarımada silueti (Fotoğraf: A. Ertuğrul, 2007)

## 5.3 Sonu Değerlendirmesi

Cumhuriyet döneminde Haliç yerleşimleri, tarihi süreç içindeki en büyük kentsel dönüşüme uğramış, tarihi dokusunun büyük bir kısmını yitirmiş ve çoğu eski işlevleri yok olmuştur. Haliç'in Cumhuriyet dönemindeki kentsel dönüşümünü incelemek için, yapılan kentsel planlama çalışmalarını, imar faaliyetlerini ve dönemin şehircilik anlayışını irdelemek gerekmektedir.

**Kentsel Planlama Çalışmaları**

Cumhuriyet döneminde yapılan kent planlamalarında, 19. yüzyıldan itibaren şehir planlamada kabul edilen bazı esasların uygulamaya girdiğini görmekteyiz.

**Elgötz, Agache ve Lambert Planları**

Elgötz, Agache ve Lambert'in katıldığı yarışmada birinci seçilen Elgötz'ün projesinin, 19. yüzyıldan beri kent planlamasında gerçekleştirilmek istenen hedeflere yakın olduğu görülmektedir.

Yarışmada projesi kabul edilmeyen **Lambert,** önerisinde sanayi ve liman bölgesini Marmara kıyılarına yerleştirmiş, şehir merkezlerinden gelen ana yolları liman yakınındaki Aksaray'da birleştirmiş, fakat Haliç ile bir bağlantı yolu düşünmemiştir. Haliç kıyılarında boydan boya yeşil alan şeridi önererek bu kıyıları sanayiden ve şehir merkezinden uzak tutmuştur. Bu bakımlardan Lambert'in önerisi, Cumhuriyet döneminde yapılan ve gerçekleştirilmek istenen planlamalardan farklılık göstermektedir.

**Agache**, Haliç ile şehrin bağlantısını Yenikapı ile Tarihi Yarımada'yı boydan boya geçen ve köprüyle Kasımpaşa'ya ulaşan yol ile kurmuştur. Haliç'in kuzey kıyılarını sanayiye ayırmıştır.

**Elgötz** ise bu bağlantıyı bir çok koldan kurmuştur. Marmara ile Haliç'i bağlayan yol aksı, Haliç ile Marmara sahili boyunca uzanan yol önerileri, sur kapılarına giden eski Bizans yollarının ihyası, Haliç'te iki yeni köprü, sur dışı Haliç kıyıları boyunca giden demiryolu önerisi ve yeraltı demiryolunun Eyüp'e uzatılması önerileri, Haliç ile şehrin bağlantısını oldukça kuvvetlendiren önerilerdir. Bunlar, Haliç'teki ulaşım, iş ve insan yoğunluğunun artmasına sebep olacak kararlardır.

Elgötz'ün İstanbul, Beyoğlu ve sur dışı Haliç ile Marmara bölgelerini ana ulaşım akslarıyla kesintisiz olarak birleştirdiği, kent planına bütüncül olarak yaklaşan önerileri jüri

komisyonunca da beğenilmiştir.

**Wagner'in Önerileri**

Elgötz ile bir anlaşma yapılamaması üzerine Almanya'dan çağrılan Wagner'in önerileri de beklentileri karşılamamıştır. Sanayinin kent dışına, İstanbul çevresine alınmasını öneren Wagner'in şehricilik anlayışı ile dönemin planlama anlayışı örtüşmemiştir.

İstanbul için istenen, geniş bir ulaşım ağı ile farklı noktalardaki yerleşim birimlerini ticaret merkezi ile birleştirmek, kente modern bir görünüm vermekti.

**Prost Planı**

Prost'un yaptığı nazım plan yönetimin istekleriyle örtüşmüş, kısa sürede uygulamaya geçmiş, büyük bir kısmı zaman içinde uygulanmıştır.

Prost, şehrin 19. yüzyıldan o zamana kadar yapılmak istenen, bir kısmı uygulanan ya da uygulanamayan bazı kararları nazım planında önermiştir. Bunlardan bir tanesi, Haliç'i çevreleyen büyük sanayi yoludur. Zaten sanayi yapıları ile dolmuş olan sur dışı Haliç kıyılarına ağır sanayi işlevini vermiş ve bunu desteklemek için sahilden giden bir cadde önermiştir. Prost'un Yenikapı'da önerdiği garın Atatürk Bulvarı vasıtasıyla Haliç'teki sanayi bölgelerine ulaşması da bu amaca hizmet etmektedir. Prost'un sur içi nazım planında harita üzerinde önerdiği bir çok yol, Haliç ile Tarihi Yarımda'nın iç kısımları arasındaki ilişkiyi kuvvetlendiren yollardır. 19. yüzyıldan beri önerilen Eminönü ve Yeni Cami Meydan genişletme ve düzenleme işi, Prost planını izleyen yıllarda gerçekleşmiştir. Yoğun bir kavşak haline gelen bu meydanlar, öncelikle yapılması gerekenler arasında gösterilmiştir.

Beyoğlu tarafındaki Haliç kıyısında, Haliç'in sonuna kadar kıyıya paralel olarak giden otomobil yolu da ilk kez Prost'un planında önerilmiştir.

Prost'un hazırladığı nazım planda Haliç, bütünüyle kente dahil edilmiş ve Haliç'in kent merkeziyle ilişkisi kuvvetlendirilmiştir.

**Menderes Planı ve Yapılan Uygulamalar**

Menderes döneminde gerçekleştirilmek istenen kent planı, tarihi yarımadayı enine ve boyuna kesen ana arterler şeklindeydi. Kent merkezinden çıkan caddeler, yarımadayı boyuna keserek bir çok koldan Haliç'e paralel olarak uzanmakta, sur dışına, örneğin Eyüp'e, Rami'ye kadar gitmekteydi. Haliç ile Marmara arası da karasurlarına paralel bir caddeler ile birleştirilmekteydi.

Kentin tarihi dokusuna tamamen aykırı olan bu yolların zamanla gerçekleştirilmesi, Haliç kıyılarının fiziksel yapısını etkilemiştir. Örneğin Aksaray'dan sur dışına doğru uzanan Vatan ve Millet caddeleri, daha önceki planlarda önerilen güzergahlardandır ve Menderes döneminde gerçekleştirilmiştir. Bu caddelerin kent merkezinden Topkapı'dan sur dışına uzanması, bu bölgelerde sanayinin ve işçi yerleşimlerinin oluşmasına katkıda bulunmuştur.

20. yüzyılda gerçekleştirilen ana ulaşım akslarının, Haliç'i dik olarak kesen ve Haliç kıyılarını hem sur içinde, hem sur dışında iç kesimlerle, hatta Marmara ile birleştiren yollar olduğu görülmektedir (Çizim 5.1). Yapılan bu yollar, Marmara'dan Haliç'e uzanan sanayi bölgelerinin birleşmesine, kente göç eden halkın ulaşımı kolay olan bu caddeler etrafına yerleşmesine, Topkapı-Rami sanayi bölgelerinden Haliç'e uzanan gecekondu mahallelerinin oluşmasına sebep olmuştur. Sanayi bölgeleri ve sanayi çalışanları Haliç'in geneline yayılmış, Haliç'in eski kullanıcıları bölgeyi terk etmiş ve eski işlevleri yok olmuştur.

**Haliç'te Gerçekleşen Kentsel Dönüşüm**

Galata ve Eminönü bölgesi, kentin iş merkezi olma özelliğini devam ettirmiştir. Ticaret işlevinin yanında bu bölgelerde de büyük veya küçük çapta sanayi tesisleri yer almaktadır. Bu tesisler, ticaret işleviyle yer yer iç içe girmektedirler.

Eminönü ve Galata kıyıları dışında Haliç'in diğer kıyıları ise ağır ve hafif sanayi ile dolmuştur. Haliç'in yeni kullanıcıları, ağırlıklı olarak, bu sanayi kollarında ve iş merkezlerinde çalışanlardır. Cumhuriyet döneminde Haliç çevresinde halk, kendine özgü karakteristik özellikleri olan semtlerin etrafında değil, iş ve sanayi bölgelerinin etrafına dağılmıştır. Haliç'teki işlevlerin grafiksel olarak anlatıldığı çizimlerde de bu dağılış biçimi görülmektedir (Çizim 5.1). Haliç bölgesinde o zamana kadar oluşmuş gayrimüslim yerleşmeleri ve sayfiye işlevi yok olmuş, bu bölgeler yerlerini sanayiye ve sanayi çalışanlarına bırakmıştır. Yapılan imar faaliyetleri sonucunda mezarlık alanlarının bir kısmı da tahrip olmuştur.

Cumhuriyet döneminde şehrin Haliç'ten siluetinde, odak yapılar yerine çok sayıda iş merkezleri, birbirinin benzeri betonarme apartmanlar, gecekondular yer almaktadır. Bu da geleneksel külliye etrafında gelişen yerleşim sisteminin artık tamamen yok olduğunu, bununla beraber Haliç'e özgü işlevlerin de kaybolduğunu göstermektedir. Kurulan ulaşım ağı, geniş yollar ve meydanlar ile de modern bir kentin kurulmak istendiği, bu arada bu geleneksel yapının göz ardı edildiği ve yıkıldığı görülmektedir.

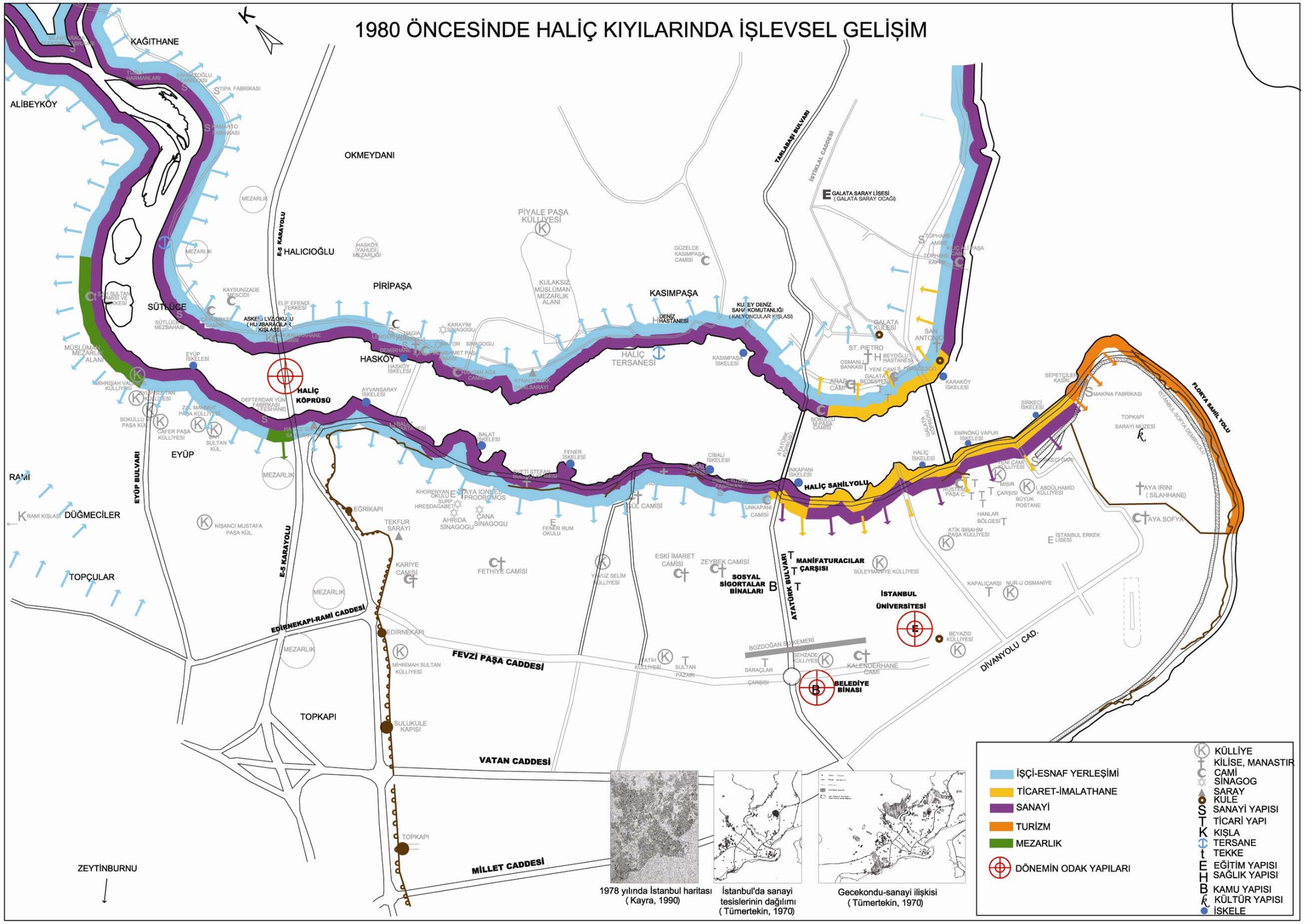
Yeni dokuda odak yapı olarak nitelendirilebilecek yapılar Şehzadebaşı'daki Belediye Binası

ile İstanbul Üniversitesi binalarıdır. Bu yapılar, işlevsel olarak çevrelerine belli bir nüfusu çekmektedir. Fakat bu binalar ve beraberindeki çarşı, iş merkezi gibi yapılar bölgenin gündüz nüfusunu arttırmakta, gece nüfusunu fazla değiştirmemektedir. Bu dönem yapılan Haliç Köprüsü de çevre yollarını birleştiren ve Haliç'i transit geçiş bölgesi haline getiren bir odak yapıdır. Bu yüzyılda inşa edilen binalar, Haliç silüetine değer katmayan yapılardır.

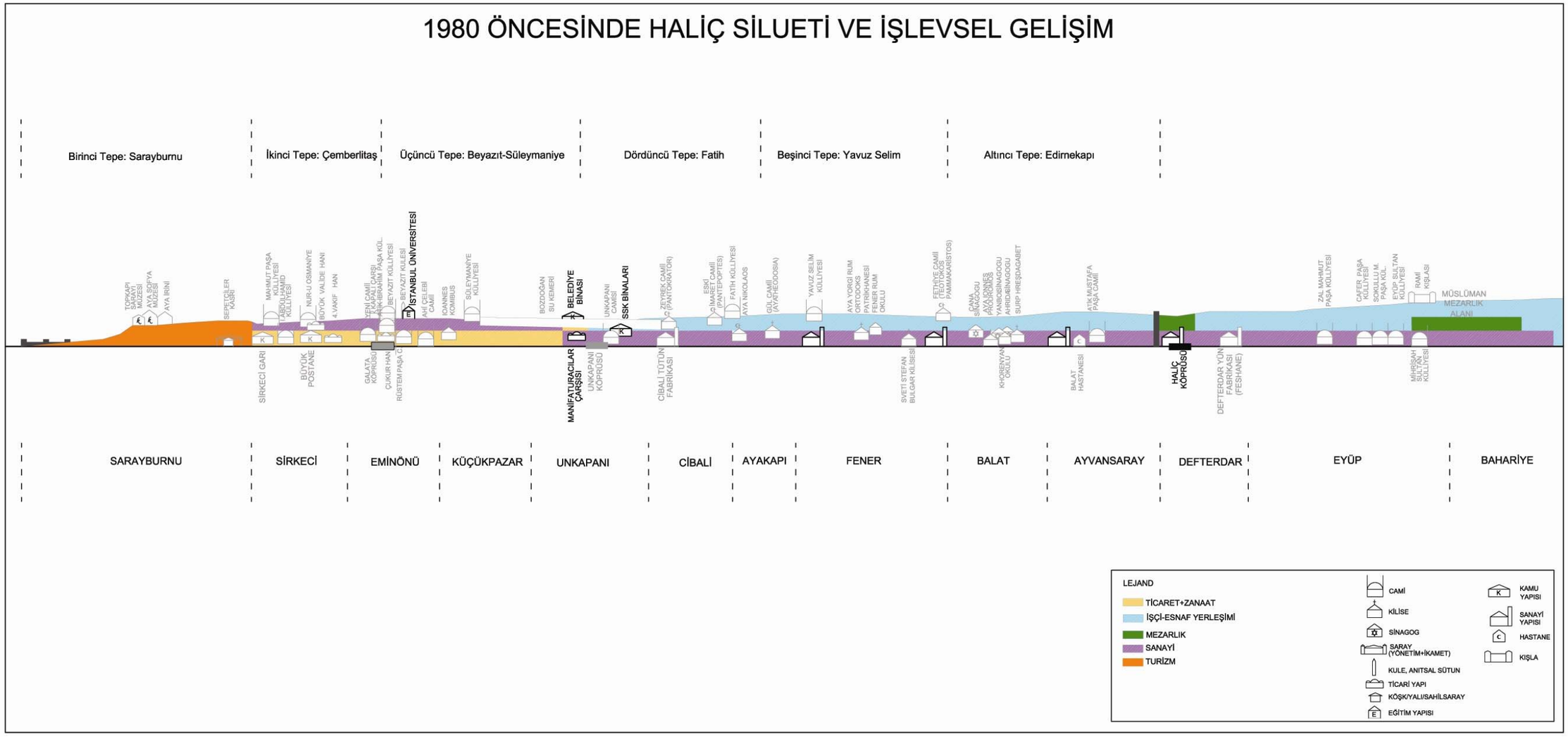
**1980 Sonrası Düzenlemeler**

1980 sonrasında Haliç'te yapılan düzenlemeler, Haliç'teki sanayinin desantralizasyonuna ve Haliç kıyısını yeşillendirmeye yönelik çalışmalardır. Günümüzde, Haliç kıyısında bulunan endüstri mirası olan anıtsal yapılara kültür, eğitim işlevi verilmektedir.

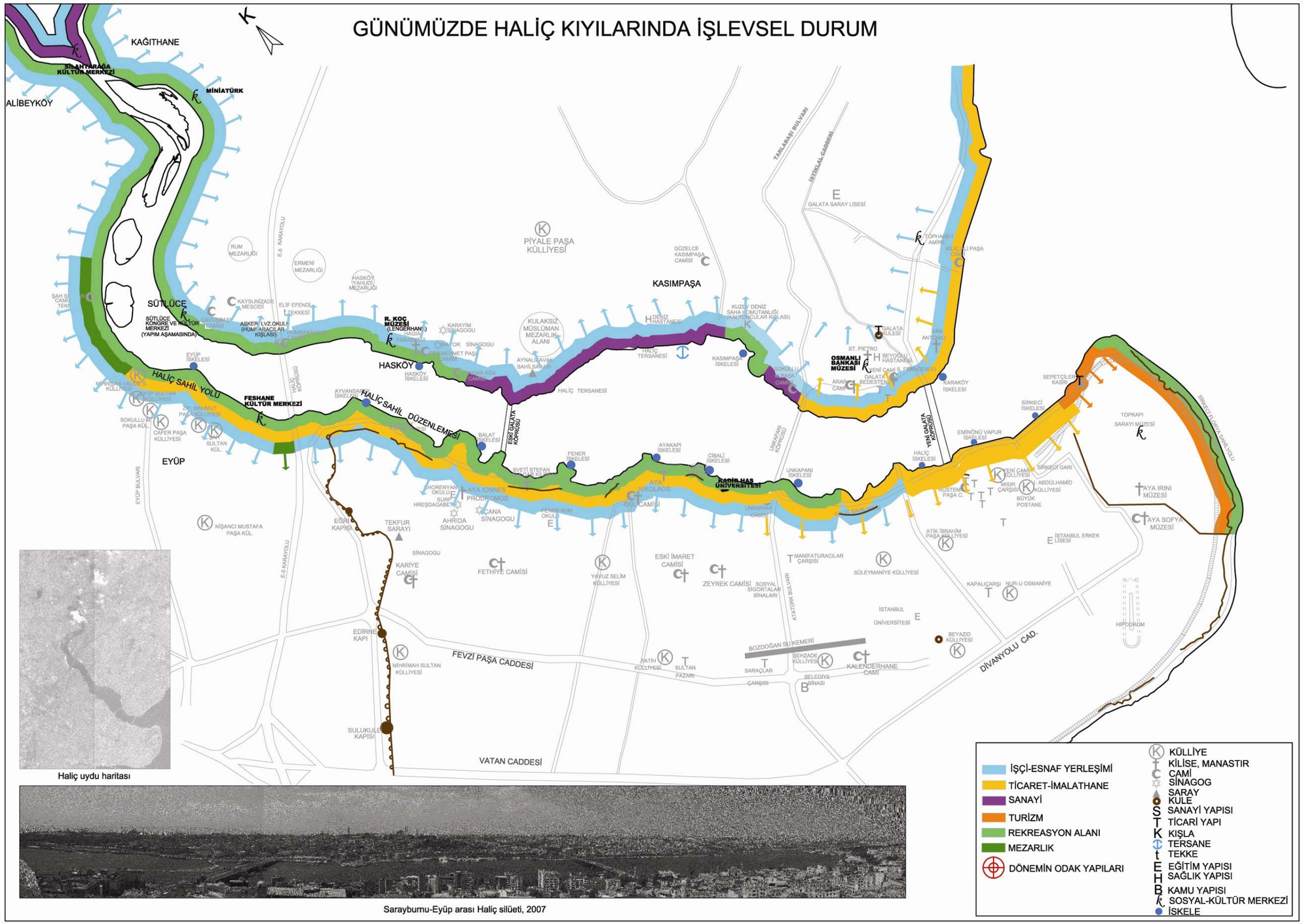
Haliç kıyılarının yeşillendirilmesi sınırlı bir alanda kalmış, tarihi dokunun korunmasına katkıda bulunmamış, hatta yıkımlar sırasında tarihi bir takım yapılarının yitirilmesine sebep olmuştur. 20. yüzyılda yapılan imar çalışmaları sonucu Haliç kıyısının arkasında oluşan yoğun betonarme, çok katlı ve kimliksiz binalardan oluşan doku ve özellikle Eyüp-Alibeyköy tepelerinde yer alan gecekondular, önlenemez duruma gelmiştir.



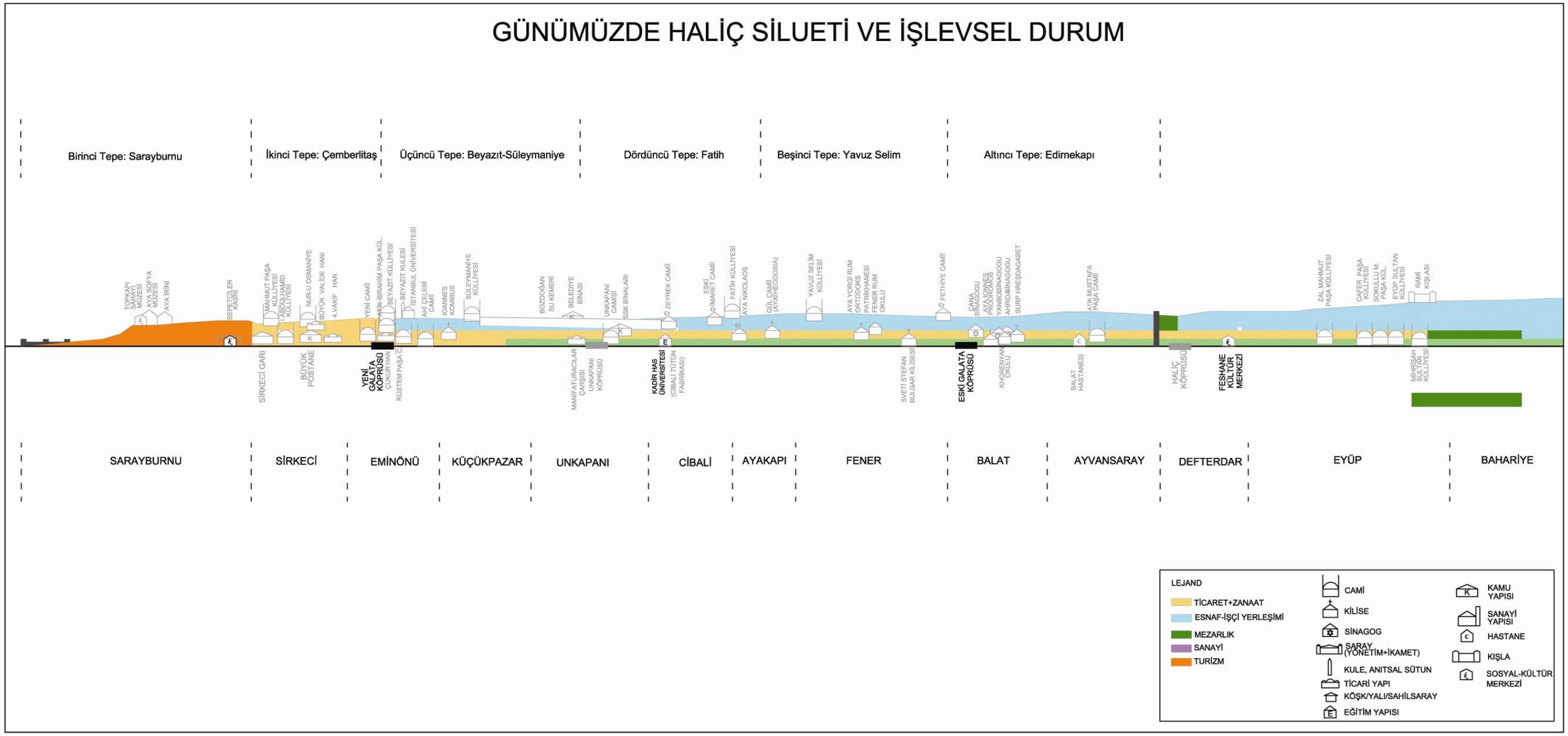

Çizim 5.1 1980 öncesinde Haliç ve çevresinde işlevsel gelişim




Çizim 5.2 1980 öncesinde Haliç silueti ve işlevsel gelişim




Çizim 5.3 Günümüzde Haliç ve çevresinde işlevsel durum




Çizim 5.4 Günümüzde Haliç silueti ve işlevsel durum

# 6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Haliç kıyı yerleşimi, tarihi süreç içinde bir çok işlevi ve sosyal yapıyı kendi içinde barındıran, kendine özgü bir gelişme göstermiştir. Haliç'in kentle ilişkisi sonucunda Haliç kıyılarında bir takım işlevler ortaya çıkmıştır. Bu işlevler 19. yüzyıla kadar gelişmiş, Haliç yaşamına yeni unsurlar eklenmiştir.

19. yüzyıldan itibaren kentin su ile olan ilişkisi, farklı bir gelişme göstermiştir. Sanayileşme ve modern bir anlayışla yapılan kent planları, kıyıdaki işlevlerin değişimine sebep olmuştur.

Tarih boyunca Haliç ile kent arasındaki ilişkiyi belirleyen işlevlerin gelişimi ve dönüşümü, aşağıdaki başlıklar altında açıklanabilmektedir:

**Yönetim İşlevi**

Bizans ve Osmanlı yöneticileri, saraylarını su ile ilişkili bölgelerde ve tepe noktalarında kurdurmuşlardır. Topkapı Sarayı, surlarla çevrili bir alanda olsa bile, padişahlar sarayın Marmara ve Haliç sahillerinde kıyı köşkleri, sur dışı Haliç kıyılarında da sahilsaraylar yaptırmışlardır.

19. yüzyılda oluşan kentsel dönüşüm, Topkapı Sarayı'nı da etkilemiştir. Boğaz'da yapılan yeni saraylar, ulaşım imkanlarının da gelişmesi sonucunda, padişahlar tarafından daha çok tercih edilmiştir. Sanayinin Haliç ve Marmara kıyılarına gelmesi, demiryolunun bu bölgede yapılmasını zorunlu kılmıştır. Demiryolunun sarayın bahçesinden geçmesi, yönetimin Haliç ve Tarihi Yarımada ile ilgili planlarını göstermektedir. Haliç ve Marmara kıyılarındaki ticaret ve sanayi alanlarına götürülecek taşımacılık hizmeti, padişah için saraydan daha önemli bir konudur. 19. yüzyıl sonunda, Haliç'ten Sarayburnu ve Sirkeci görünümünde ön planda artık istasyon binaları yer almaktadır.

Cumhuriyet döneminde Topkapı Sarayı işlevini kaybetmiş ve müze olarak kullanılmıştır. Kentin yönetimi, Tarihi Yarımada'da Valilik binası ve Belediye Sarayı binalarında devam etmiştir.

**Savunma İşlevi**

Haliç kıyılarında yer alan en eski işlevlerden biri, kenti denizden gelecek saldırılara karşı koruyacak sur sistemidir. Antik kentlerin en önemli savunma araçlarından biri olan sur sisteminin Byzantion döneminden beri var olduğu bilinmektedir. Bizans döneminde Haliç surlarının savunmadaki rolü, karasurları kadar kuvvetli olmasa da, devam etmiştir.

Osmanlı döneminde, surların savunma açısından önemi kalmamıştır. Surlar, Haslar Kadılığı'nı sınırlayan ve kıyıdaki iskele bölgesini kentten ayıran duvar işlevi görmektedir.

19. yüzyıldan itibaren, Haliç surlarının bir kısmı yıkılmaya başlamıştır. Cumhuriyet döneminde ise kıyıda artan yapılaşma ve inşa edilen yollar sonucunda neredeyse tamamen yok olmuştur.

**Ticaret İşlevi**

Kentin kuruluşundan itibaren liman işlevi, Haliç'te yer almıştır. Surlarda açılan kapılar, kente gelen çeşitli malların girdiği noktalar olmuştur. Bizans ve Osmanlı dönemlerinde Eminönü-Unkapanı arası ile Galata kıyı bölgeleri en yoğun ticaret bölgeleridir. Ticaret ve üretim bölgesi, Eminönü-Sirkeci kıyılarından iç kesimlere doğru yayılmıştır.

Sur içi Haliç kıyılarında yer alan bu ticaret işlevi, 19. yüzyılda üretim biçimlerinin değişmesiyle birlikte yer yer sanayiye dönüşmüştür. Zanaatkarların bulunduğu dükkan ve hanların yanında fabrikalar, atölyeler yapılmıştır.

Cumhuriyet döneminde sur içi kıyı bölgesi, yerini çoğunlukla sanayiye, atölyelere bırakmıştır. Ticaret işlevi, nitelik değiştirerek ve yeni yapı tipleriyle Eminönü-Unkapanı ile Galata kıyılarındaki konumunu sürdürmüştür. Ticaret, Haliç kıyısında en uzun süre yer alan ve günümüzde de devam eden işlev olmuştur.

**Yerleşim İşlevi**

Haliç, pagan dönemden itibaren çeşitli etnik ve dini grupların ikamet ettiği, kendi kültürlerini yaşattıkları bir bölge olmuştur. Bu gruplar, 19. yüzyılda yer değiştirmeye başlamıştır. Cumhuriyet döneminde yer değiştirme tamamlanmıştır. Bu dönemde Haliç kıyılarında kültür çeşitliliği görülmemektedir.

- **Müslüman Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

  Osmanlı döneminden itibaren Müslüman halk, sur içi ve sur dışı Haliç çevresinde, cami etrafında gelişen mahallelere yerleşmişlerdir. Haliç çevresinde yoğun yerleşim alanlarının olmasının sebebi, Haliç'e bakan tepe noktalarında anıtsal külliyelerin konumlandırılması ve bu külliyelerin etrafında önemli yerleşimlerin oluşmasıdır. Müslüman halk sur içinde, kıyıdaki ticaret ve gayrimüslim bölgelerinin gerisinde bulunan Süleymaniye, Vefa, Yavuz Selim, Ayvansaray gibi semtlerde yaşamışlardır. Sur dışında ise Eyüp ve Kasımpaşa, önemli Müslüman yerleşmeleridir. Bu mahallelerde farklı gelir ve meslek grubundaki halk

birarada yaşamıştır.

19. yüzyıl sonlarında, Haliç kıyılarında sanayileşme ile ulaşım imkanlarının gelişmesi sonucunda üst gelir grubundaki halk, kentin yeni kurulan semtlerine yerleşmeye başlamıştır. Özellikle sur dışı Müslüman konut alanlarında, göçmen ve işçi nüfusu artmıştır.

Cumhuriyet döneminde işçi nüfusu, sur içi kıyı bölgelerinin gerisinde, artış göstermiştir. Sur dışı bölgelerde de planlamalar ile oluşan Topkapı, Rami, Gaziosmanpaşa gibi sanayi bölgelerinin çevresinde oluşan işçi yerleşimleri, kontrol edilemez duruma gelmiş ve Haliç'e doğru gecekondulaşma biçiminde uzanmıştır. Alınan ulaşım kararları ile şehrin bir çok yerine bağlantıların artması, bu sanayi bölgelerinin ve işçi yerleşimlerinin Tarihi Yarımada'ya, sur dışına ve Haliç çevresine dağılmalarına sebep olmuştur.

- **Gayrimüslim Nüfusun Yoğunlaştığı Yerleşim Bölgeleri**

Bizans döneminde Haliç'e bakan yamaçlar boyunca ikamet eden Hıristiyan ve Yahudi nüfus, Osmanlı döneminde Cibali, Fener, Balat, Hasköy, Kasımpaşa ve Galata semtlerinde, kıyıya yakın bölgelere yerleştirilmiştir. Bu dini grupların içinde çok çeşitli etnik kökene ait halk da bulunmaktadır.

19. yüzyılda, Tanzimat ile gelen haklardan yararlanan gayrimüslim halkın bir kısmı, önemli görevlere getirtilmiş veya ticaretle zenginleşmiştir. Daha iyi yaşam şartlarına kavuşmak isteyen bu kesim, Haliç'i terk ederek kentin yeni yerleşim bölgelerine taşınmıştır.

Cumhuriyet döneminde, yabancı devletlerle yapılan mübadeleler sonucunda da gayrimüslim nüfusunun sayısı kentte azalmıştır. Haliç'in bir sanayi bölgesi olmasıyla birlikte, gayrimüslim mahalleleri, yerlerini sanayi çalışanlarına bırakmıştır.

**Kutsal Alanlar**

Eyüp, tarih boyunca, Hıristiyan ve Müslüman kültürlerinde kutsal öneme sahip bir bölge olmuştur. Bu semt, kılıç kuşanma gibi bir çok törene ev sahipliği yapan, ziyaret, tekke ve mezarlık bölgesi olmuştur.

19. yüzyılda Haliç'teki tersane dışında ilk sanayi yapıları, bu kutsal bölgede kurulmuştur. Bu dönemden itibaren Eyüpsultan Külliyesi'nin dini ziyaretgah özelliği devam etse de, çevresindeki sosyal doku değişmeye başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde sanayileşmenin ve ulaşımım artması, Eyüp'ün gecekondular ile çevrilmesi, Osmanlı döneminde manevi hayatın merkezi olan Eyüp semtini, ticaret ve sanayi bölgesi haline getirmiştir. Mezarlıkların bir kısmı, yapılan yolar sonucu tahrip olmuştur.

Günümüzde Eyüpsultan Külliyesi'nin ziyaretgah özelliğini devam etmekte, Eyüp kıyılarında kültür, sanat, ticaret işlevi öne çıkmakta, iç kesimlerde ise çarpık yapılaşma devam etmektedir.

**Sayfiye İşlevi**

Bizans döneminde, imaparatorların av köşkü gibi binalarının bulunduğu Haliç'in sur dışı kıyıları, Osmanlı döneminde Kağıthane Deresi'nden itibaren mesire ve sayfiye yeri olarak kullanılmıştır. 18. yüzyılda kıyının sayfiye ve mesire yeri olarak kullanımı en üst noktasına erişmiş, Haliç sahilleri yalılar ve sahilsaraylarla dolmuştur.

Sanayileşmenin Haliç'e girmesiyle, kıyıda en çok tahrip olan yapı grubu yalılar olmuştur. Dönemin ihtiyaçları sonucunda Haliç artık bir dinlenme, eğlenme yeri değil, sanayi için ulaşımı ve taşımacılık imkanlarından yararlanılan, atıkların boşaltıldığı bir kent öğesi olmuştur.

20. yüzyılda kıyıdaki sanayi yapıları, iç kesimlerin su ile olan ilişkisini kesmiştir. Haliç kıyılarındaki sayfiye ve mesire alanları yok denecek kadar azalmıştır. Sahildeki yalılardan sadece Sepetçiler Kasrı ile Aynalıkavak sahilsarayı günümüze ulaşmıştır.

1980 sonrası yapılan Haliç düzenlemeleri ile kıyılara yeniden rekreasyon işlevi verilmiştir, ancak sahil yolları, yine yerleşim alanlarının su ile olan ilişkisini azaltmıştır. Haliç kıyı bandında yer alan bu rekreasyon alanlarının bir çoğu işlevsiz, boş yeşil alanlardan oluşmaktadır.

**Sanayi İşlevi**

Haliç'te kurulan ilk sanayi fonksiyonu, gemi yapımıdır. Haliç'in sakin bir liman olmasının gemi yapımındaki avantajı Bizans döneminden itibaren kullanılmış ve Osmanlı döneminde gelişerek devam etmiştir.

19. yüzyılda, imparatorluğun en önemli gereksinim olarak gördüğü sanayileşme, öncelikle ulaşımın kolay olduğu kıyı bölgelerinde gelişmiştir. Haliç kıyılarında yapılan fabrikalar, zamanla sosyal dokuyu etkileyerek Haliç'e özgü işlevlerin dönüşmesine sebep olmuştur.

Yapılan planlamalar ve ulaşım düzenleriyle de desteklenen sanayileşme kararları, 20.

yüzyılda Haliç'te sayfiye işlevinin yok olmasına, etnik grupların bir çoğunun dağılmasına, göçmenlerin ve alt gelir grubunun Haliç çevresine yerleşmesine, küçük imalatların fabrikalara dönüşmesine ve Haliç silüetinin kimliksizleşmesine sebep olmuştur. Sanayinin Haliç'e gelmesi ve Haliç'in kentle bütünleşmesi sonucunda sanayileşme öncesi Haliç'in çok kültürlü, çok odaklı yapısı çözülmüş, eski sahipleri Haliç'i terketmiş ve sanayi çalışanları bölgenin nüfusunu oluşturmuştur. Artık Haliç'te yer alan işlevler sanayi, ticaret ve Müslüman konut bölgeleri ile sınırlı kalmıştır.

1980 sonrasında Haliç kıyılarının yeşillendirmesi bu çarpık yapılaşmaya çözüm olmamış, tersine, tarihi değeri olan sanayi mirasının da yok olmasına sebep olmuştur.

Haliç silueti Cumhuriyet döneminde bir kaç yapı dışında yeni odak noktaları oluşturamamıştır. Siluetin geleneksel özelliği de kaybolmuş, yerini çok katlı betonarme binalara bırakmıştır.

**KAYNAKLAR**

Abaç, S., (1935), Kasımpaşa'nın Tarihçesi, Bozkurt Matbaası, İstanbul.

Agache, A., (2007), "Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı", Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, 41-52, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Ahmet Lütfi, (1989), Vak'a - Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi, M. Aktepe (Haz.), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Akın, N., (1998), 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayınlari, İstanbul.

Aktepe, M. (1958), "İstanbul Nüfus Mes'elesine Dair Bazı Vesikalar", Tarih Dergisi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, IX/13:.5-18.

Aktepe, M., (1976), "Kağıthane'ye Dair Bazı Bilgiler", Prof. Dr. İsmail Uzunçarşılı'ya Armağan, Ankara.

Alageyik, Ö., (1967), "Türkiye'de Mensucat Sanayiin Tarihçesi", İstanbul Sanayi Odası Dergisi, İstanbul, 2(16):9-11.

Alnar, (1935), "İstanbul'un Liman Meselesi", Arkitekt,

Amicis, E., (1981), İstanbul (1874) (Çev., B. Akyavaş), Kültür Bakanlığı Yayınları:382, Ankara.

Anonim, (1944), Güzelleşen İstanbul, İstanbul Belediyesi, İstanbul.

Anonim, (1947), Yenileşen İstanbul, İstanbul Belediye Matbaası, İstanbul.

Anonim, (1949), Cumhuriyet Devrinde İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Anonim, (1957), İstanbul'un Kitabı, İstanbul.

Anonim, (1973), Boğaz ve Haliç Geçişlerini Tarihçesi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.

Anonim, (1996), İstanbul'un Dört Çağı: İstanbul Panelleri, F. Türe (Derl.), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Anonim, (1997), İstanbul: Kıtaların, Denizlerin, Yolların, Tacirlerin Buluştuğu Kent, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.

Anonim, (2002), Gravürlerle Türkiye: İstanbul 1, 2, 3, T.C. Kültür Bakanlığı Yayımlar Dairesi Başkanlığı, Ankara.

Anonim, (2000), Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, Axa Oyak, İstanbul.

Anonim, (2000), Sayılarla İstanbul=Statistics for İstanbul, İBB APK Daire Başkanlığı Araştırma Müdürlüğü, İstanbul.

Anonim, (2001), "İstanbul: Türk Devri", İslam Ansiklopedisi, İstanbul, 2001, 23:220-267.

Anonim, (2007), Sultan II. Abdülhamid Arşivi İstanbul Fotoğrafları, İBB Kültür A. Ş., İstanbul.

Anonim, (2007), Osmanlı Belgelerinde Kağıthane, H. Irmak (ed.), Kağıthane Belediyesi

Kültür Yayınları no:22, İstanbul.

Arif, B., (1933), "İstanbul'un Planı", Mimar Dergisi, Mimarlar Odası, Ankara, 5: 154-161.

Arseven, C. E., (1989), Eski İstanbul, D. Yelkenci (Haz.), Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Artan, T., (1993), "Eyüp'ün Bir Diğer Çehresi: Sayfiye ve Sahilsaraylar", Eyüp: Dün/Bugün Sempozyum, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 106-114.

Artan, T., (1995), "Eyüp", İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 12:1-6

Artan, T., (1998), "Terekeler Işığında 18. Yüzyıl Ortasında Eyüp'te Yaşam Tarzı ve Standartlarına Bir Bakış: Ortahalliliğin Aynası", 18. Yüzyıl Kadı Sicilleri Işığında Eyüp'te Sosyal Yaşam, T. Artan (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları 53, İstanbul, 49-64.

Aynural, S., (2001), İstanbul Değirmeleri ve Fırınları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 126, İstanbul.

Ayverdi, E.H., (1953), Fatih Devri Mimarisi, İstanbul Matbaası, İstanbul.

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

Bayrak, O., (2003), Resimli İstanbul Tarihi, İnkılap Yayınları, İstanbul.

Bayrı, M. H. (1951), İstanbul, Hayat Yayınları, İstanbul.

Cansever, T., (1993), "İstanbul Planlamasında Geçmiş ve Gelecek – Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak", İstanbul Dergisi, İstanbul.

Cerasi, M., (1999), Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyılarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi (Çev., A. Ataöv), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Cezar, M., (1995), Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayını, İstanbul.

Cezar, M., (2002), Osmanlı Başkenti İstanbul, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayını, İstanbul.

Clark, E. C., (2006), "Osmanlı Sanayi Devrimi" (Çev., Y. Cezar), 499-512, Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu, H. İnalcık ve M. Seyitdanlıoğlu (Derl.), Phoenix Yayınevi, Ankara.

Clavijo, (1928), Embassy To Tamberlane 1403-1406, Published by George Routledge&Sons Ltd, London.

Çelik, Z., (1998), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Dagron, G., (1974), Naissance d'une capitale : Constantinople et ses institutions de 330 à 451, Presses universitaires de France, Paris.

Darkot, B., (1938), İstanbul'un Coğrafyası, Bürhaneddin Basımevi, İstanbul.

Deleon, J. (2004), Balat ve Çevresi (İstanbul'un Fethi ve Haliç Semtleri), Remzi Kitabevi, İstanbul.

Devellioğlu, F., (2003), Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara.

Dirimtekin, F. (1956), Fetihten Önce Haliç Surları, İstanbul Enstitüsü, İstanbul.

Duranay, N., Gürsel., ve E., Ural, S., (1972),"Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması", Mimarlık, 7:65-108 , Mimarlar Odası, Ankara.

Eldem, S. H. (1964), Köşkler ve Kasırlar, Ankara.

Eldem, S. H., (1976), Türk Bahçeleri, Kültür Bakanlığı, Ankara.

Eldem, S. H. (1977), Sadabad, Kültür Bakanlığı, Ankara.

Eldem, S. H. (1979), İstanbul Anıları, Alarko Yayınları, İstanbul.

Eldem, S. H. ve Akoza, F., (1981), Topkapı Sarayı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul, 1981.

Elgötz, H., (2007), "İstanbul Şehrinin Umumi Planı", Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, 13-38, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Engelhardt, (1999), Tanzimat ve Türkiye, (Çev: a. Reşad), Kaknüs Yayınları, İstanbul.

Ergin, O. N., (1938), İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri, Eminönü Halkevi Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi Neşriyatı, İstanbul.

Ergin, O. N., (1995), Mecelle-i Umur-i Belediyye, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

Ergin, O. N., (1996), İstanbul Şehreminleri, Hazırlayan A. N. Galitekin, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

Eryılmaz, B., (1992), Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme, İşaret Yayınları, İstanbul.

Evliya Çelebi, (2004), Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul I, II, S. A. Kahraman ve Y. Dağlı (Haz.), Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.

Eyice, S, (1963), Son Devir Bizans Mimarisi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul.

Eyice, S. (1986), "Kağıthane-Sadabad-Çağlayan", TAÇ Dergisi, Şubat 1986.

Eyice, S. (1987), "İstanbul'da İhmal Edilmiş Tarihi Bir Semt Ayvansaray", TAÇ Dergisi, İstanbul, 2 (5)

Eyice, S., (1995a), "İlk Kuruluştan Türk Devrinin Başlarına İstanbul", İstanbul Armağanı 1 Fetih ve Fatih, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No:17, İstanbul.

Eyice, S., (1995b), "İstanbul Halkının ve Padişahlarının Ünlü Mesiresi: Kağıthane", İstanbul Armağanı 3 Gündelik Hayatın Renkleri, M. Armağan (Haz.), İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 75-95).

Eyice, S., (1997), "Haliç", İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, 15:264-280, İstanbul.

Eyice, S. (2001), "Haliç ve Tarihçesi", Haliç 2001 Sempozyumu, 3-4 Mayıs 2001, İstanbul, 104-130.

Eyice, S., (2002), "İstanbul'un İmar Planı Raporları", İstanbul Dergisi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 43:20-24.

Faroqhi, S., (1998), "Eyüp Kadı Sicillerine Yansıdığı Şekliyle 18. Yüzyıl 'Büyük İstanbul'una Göç", 33-48, 18. Yüzyıl Kadı Sicilleri Işığında Eyüp'te Sosyal Yaşam, T. Artan (Ed.) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Freely, J. (1996), Saltanat Şehri İstanbul, (Çev., L. Eren), İletişim Yayınları, İstanbul.

Galanti, A., (1947), Türkler ve Yahudiler, Tan Matbaası, İstanbul.

Geray, C., (1972), "İmar Yasasında Yapılan Değişikliklere Toplu Bakış", Mimarlık, sayı:, Mimarlar Odası, Ankara.

Giz, A., (1967), "17'nci Yüzyılda İstanbul şehrinde Sanayiin Durumu", İstanbul Sanayi Odası Dergisi, 2(17):12-13, İstanbul.

Giz, A., (1968), "Eski Türk Sanayinde Gedik Usulü", İstanbul Sanayi Odası Dergisi, 3(23):13-14, İstanbul.

Giz, A., (1969), "İstanbul'da Sanayi Mektebinin Kuruluşu", İstanbul Sanayi Odası Dergisi, 3(35):20-21, İstanbul .

Giz, A., (1970), "Türkiye'de ilk Buhar Makineleri", İstanbul Sanayi Odası Dergisi, 5(57):6-7, İstanbul.

Göncüoğlu, F. (2005), Tarihte Hasköy, Sinpaş Yayınları, İstanbul.

Grelot, G., J., (1683), A late voyage to Constantinople, Printed by J. Playford, London.

Gülersoy, Ç., (1989), Tramvay İstanbul'da, İstanbul Kitaplığı, İstanbul.

Güleryüz, N., (1992), İstanbul Sinagogları, Ajans Class, İstanbul.

Güleryüz, N., (1993), Türk Yahudileri Tarihi -I-, Gözlem Basın Yayın A.Ş., İstanbul.

Güran, T. (1992), "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", 150. Yılında Tanzimat, 235-258, H. D. Yıldız (Haz.), Ankara.

Gyllius, P. (1997), İstanbul'un Tarihi Eserleri, (Çev., E. Özbayoğlu), Eren Yayınları, İstanbul.

Haskan, M. N. (1993), Eyüp Tarihi, Türk Turizm İşletmeciliği Vakfı, İstanbul.

Hovhannesyan, S., (1997), Payitaht İstanbul'un Tarihçesi, (Çev., E. Hançer), Tarih Vakfı, İstanbul.

Högg, H., (1961), İstanbul: Ausschnitte aus der Stadterneuerung, München.

Işın, E., (1985), "19. yy'da Modernleşme ve Gündelik Hayat", Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, cilt 2, s.538-563, İstanbul.

Işın, E., (1995), "Bir Boğaziçi Tanzimatçısı: Şirket-i Hayriye", İstanbul Armağanı:2, Boğaziçi Medeniyeti, İstanbul.

İbn Batuta, (2004), İbn Batuta Seyahatnamesi 1, YKY, İstanbul.

İnalcık, H., (1995), "İstanbul: Bir İslam Şehri", İstanbul Armağanı 1 Fetih ve Fatih, s.71-90, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

İncicyan, P. Ğ. (1976), 18. Asırda İstanbul, (Çev., H. D. Andreasyan) İstanbul fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları 43, İstanbul.

İşli, N., (1995), "Eyüp Mezarlığı", İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 12:7-8.

Janin, R., (1950), Constantinople Byzantine: développment urbain et répertoire topographique, Institut français d'études byzantines, Paris.

Kabacalı, A., (2003), İstanbul: From the Past to the Present, Denizbank, İstanbul.

Kahya, Y. ve Tanyeli, G., (1994), "Haliç'in Köprüleri", Arredamento-Dekorasyon, 63: 120-125.

Kara, F. E. (1994), İstanbul Metropolitan Alan Gelişme Sürecinde Bir Dini, Kültürel, Sosyal Yaşam Merkezi Eyüp, Doktora Tezi İTÜ Fen bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış), İstanbul.

Kayra, C. (1990a), Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İBB Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı, İstanbul.

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

Kayra, C., Üyepazarcı, E., (1992), II. Mahmut'un İstanbul'u – Bostancıbaşı Sicilleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İstanbul.

Kayserilioğlu, R., S., (1998), Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İETT Genel Müdürlüğü, İstanbul.

Kılınçaslan, İ., (1981), İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fak., İstanbul.

Kıraç, A. B., (2001), Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Kiutuçkas, Y., (1999), "1878'e Kadar İstanbul'daki Bulgar Cemaati", 19. Yüzyıl İstanbul'unda Gayrimüslimler, P. Stathis (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 36-51.

Koçu, R. E., (1960a), "Ayakapu", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi,İstanbul, 3:1378-1379.

Koçu, R. E., (1960b), "Aynalıkavak Sarayı", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi,İstanbul, 3:1610-1615.

Koçu, R. E., (1960c), "Azeb, Azebler, Azebler Ocağı", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 3:1674

Koçu, R. E., (1960d), "Bahariye", "Bahariye Kasrı", "Bahariye Mevlevihanesi", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 4:1844-1850, 1853-1856.

Koçu, R. E. (1960e), "Balat", "Balat Kapusu", "Balat Sahili", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 4:1961-1965, 1970-1971, 1974.

Koçu, R. E. (1965), "Cibali", "Cibali Tekel Tütün Sigara Fabrikası", "Cibali Yangınları", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 7:3547-3549, 3553-3560.

Koçu, R. E. "Fener Nahiyesi", "Fener Rum Ortodoks Patrikhanesi", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 10: 5640-5643

Koçu, R. E. (1974), "Galata", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat

Kollektif Şirketi, İstanbul, 11:5882-5886.

Koçu, R. E, (2003), Tarihte İstanbul Esnafı, Doğan Kitapçılık, İstanbul.

Koraltürk, M., (1997), "İstanbul'da Sınai Örgütlenmenin Kısa Tarihi ve Sanayi Odası'nın Kuruluşu", İstanbul Armağanı 3, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 330-345, İstanbul.

Köksal, G., (1996), Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Kömürcüyan, E. Ç. (1988), İstanbul Tarihi 17. Asırda İstanbul, Eren Yayıncılık.

Küçükerman, Ö. (1988), Türk Giyim Sanayi Tarihindeki Ünlü Fabrika: Feshane Defterdar Fabrikası, Sümerbank Yayını, Ankara.

Kuban, D., (1998), Sinan'ın Sanatı ve Selimiye, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. baskı, İstanbul.

Kuban, D. (2000), İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı, 2. Baskı (1.baskı 1996), İstanbul.

MacFarlane, C., (1850), Turkey and its destiny: the result of journeys made in 1847 and 1848 to examine into the state of that country, Philadelphia.

Mango, C., (1993), Studies on Constantinople, Variorum Edition, Great Britain.

Mamboury, E., (1951), İstanbul Touristique, İstanbul.

Mantran, R. (1965), 17. yy'da İstanbul'da Gündelik Hayat, Eren Yayınları, Paris, 1965.

Mantran, R., (1990), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, I. ve II. Cilt, (Çev., M. A. Kılıçbay ve E. Özcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Mantran, R. (2001), İstanbul Tarihi, (Çev., T. Tunçdoğan), İletişim Yayınları, İstanbul.

Masson, P., (1911), Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIIe siècle, Librairie Hachette, Paris.

Melling, A. I., (1969), Voyage Pittoresque De Constantinople Et Des Rives Du Bosphore, İstanbul.

Molho, R., (1999), "Tanzimat Öncesi ve Sonrasında İstanbul Yahudileri", 19. Yüzyıl İstanbul'unda Gayrimüslimler, P. Stathis (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 78-85.

Moltke, H., (1969), Moltke'nin Türkiye Mektupları, Remzi Kitabevi, Ankara.

Müller-Wiener, W., (1992), "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, E. İhsanoğlu (haz.), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 53-120.

Müller-Wiener, W., (1998), İstanbul Limanı, (Çev., E. Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Müller-Wiener, W., (2001), İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, (Çev., Ü. Sayın), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Ortaylı, İ, Tekeli, İ., (1978), Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi, Türk İdareciler Derneği, Ankara.

Ortaylı, İ., (1993), "Eyüp'te Sanayi ve Çevre Kirlenmesi", Eyüp:Dün/Bugün Sempozyum, 11-

12 Aralık 1993, T. Artan (Haz.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 124-128.

Ortaylı, İ., (2000), Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880), Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Ortaylı, İ., (2003), İstanbul'dan Sayfalar, İBB Kültür A.Ş., İstanbul.

Ortaylı, İ., (2005), İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı, İletişim Yayınları, 21. Baskı, İstanbul.

Ortaylı, İ., (2007), Son İmparatorluk Osmanlı, Timaş Yayınları, İstanbul.

Ortaylı, İ., (2007), Osmanlı Barışı, Timaş Yayınları, İstanbul.

Osmanağaoğlu, C., (1994), Tanzimat Dönemi İtibarıyla Osmanlı Tabiyetinin Gelişimi, Legal Yayıncılık, İstanbul.

Ökçün, A. G. (1997), Osmanlı sanayii : 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki, Ankara.

Önsoy, R., (1988), Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

Öztuncay, B., (2000), Vassilaki Kargopoulo, BOS Yayını, İstanbul.

Öztuncay, B., (2003), The Photographers of Constantinople, Aygaz Yayını, İstanbul.

Prokopios, (1994), İstanbul'da Iustinianus Döneminde Yapılar, Birinci Kitap, çev: Erendiz Özbayoğlu, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Prost, H., (2007), "İstanbul Nazım Planını İzah Eden Rapor", Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, 79-100, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Reyhanlı, T., (1983), İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat (1582-1599), Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.

Sakaoğlu, N ve Akbayar, N., (1999), Osmanlı'da Zenaatten Sanata, I. Cilt: Esnaf ve Zenaatkarlar, Körfezbank, İstanbul.

Sakaoğlu, N., (1999), Bu Mülkün Sultanları, Oğlak Yayınları, İstanbul.

Sarc, Ö. C., (1940), "Tanzimat ve Sanayiimiz", Tanzimat, Maarif Matbaası, İstanbul, I:.423-440.

Schiele, R. ve Müller-Wiener, W., (1988), 19. Yüzyılda İstanbul Hayatı, İstanbul.

Schneider, A.M., (1950), Mauern und Tore am Goldenen Horn zu Konstantinopel, Vandenhoeck&Ruprecht, Göttingen.

Shaw, S. J., (1977), History of the Ottoman Empire, Volume II, Cambridge University Press, New York.

Sofuoğlu, E., (2004), Osmanlı Devletinde Islahatlar ve I. Meşrutiyet, Gökubbe Türk Tarih Dizisi:2, İstanbul.

Soko, Z. Ş. (1959), Haliç ve Eyüp Sultan, İstanbul Belediyesi, İstanbul.

Sonyel, S., (1994), "Tanzimat ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Gayrimüslim Uyrukları Üzerindeki Etkileri", Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu, 31 Ekim-3 Kasım 1989, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 344-351.

Şahenk, H., (1996), Bir Zamanlar İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

Tekeli, İ., (1980), "Türkiye'de Kentsel Planlamasının Tarihsel Kökleri", 8-112, Türkiye'de İmar Planlaması, T. Gök (Derl), ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.

Tekeli, İ., (1985a), "Tanzimattan Cumhuriyet'e Eğitim Sistemindeki Değişmeler", Tanzimattan Günümüze Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, 2: 456-475.

Tekeli, İ., (1985b), "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimattan Günümüze Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, , 4: 878-890.

Tekeli, İ., (1993), "1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri –İcabında Plan...", İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, 1993, (4):26-37.

Tekeli, İ., (1999), "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", 19-30, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kemtleri, P. Dumont ve F. Georgeon (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Tekeli, İ., (2005), "Türkiye'de Kent Planlaması Düşüncesinin Gelişimi", XXII. Yunus Aran Konferansı, İstanbul.

Tengirşenk, Y. K., (1940), "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devletinin Harici Ticaret Siyaseti", Tanzimat, Maarif Matbaası, İstanbul, I: 289-320.

Topuzlu, C., (1944), 32 Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul Mevzulu Konferans, C.H.P Beyoğlu Halkevi Konferans Serisi:1, Ülkü Basımevi, İstanbul.

Tuncer, F., (1996), İstanbul Tarihi Yarımada'sında Yapılanma Biçimleri ve Koruma Önerileri, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).

Turan., Ö. ve Uluengin, M. B., (2005), "İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı", Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Bilim ve Sanat Vakfı, İstanbul, 3 (6): 353-436.

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

Tutel, E., (2000), Haliç: Dünden Bugüne Yedi Tepenin Koynunda Uyuyan Büyülü Cennet, İstanbul.

Tümertekin, E., (1970), "İstanbul Şehri ve Çevresinde Sanayi: Özellikler ve Dağılış", İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, İstanbul, 9 (17): 33-67.

Tümertekin, E., (1972), İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

Türker, O., (2001), Fenari'den Fener'e, Sel Yayıncılık, İstanbul.

Ubicini, F. H. A., (1977), 1855'te Türkiye, A. Düz (çev.), Tercüman Yayınları, İstanbul.

Ülgen, A. S. (1939), Fatih devrinde İstanbul, 1453-1481 : haritası, izahatı, indeksler, Vakıflar Umum Müdürlüğü, Ankara.

Ülke, R. (1957), İstanbul Anıtları, Ayvansaray Balat ve Fener Semtlerindeki Anıtlar, Yeni Matbaa, İstanbul.

Van Millingen, A., (1899), Byzantine Constantinople : The Walls of the City and Adjoining Historical Sites, Londra.

Wagner, M., (1936), “İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri”, Arkitekt, Ağustos 1936, s.217-218, İstanbul.

Wagner, M., (1936), “İstanbul’un Seyrüsefer Meselesi”, Arkitekt, Eylül 1936, s.252-257, İstanbul.

Wagner, M., (1936), “İstanbul Havalisinin Planı”, Arkitekt, Kasım 1936, s.301-337, İstanbul.

Yenen, Z., Akın, O. ve Yakar, H., (2000), Eyüp- Dönüşüm Sürecinde Sosyal- Ekonomik-Mekansal Yapı, Eyüp Belediyesi, İstanbul.

Yerasimos, S., (1999), “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, 1-18, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kemtleri, P. Dumont ve F. Georgeon (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Yılmaz, Ö. F., (2003), Asırlar Boyunca Eminönü, Eminönü Belediyesi, İstanbul.

Yücetürk, E. (2001), Haliç Siluetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

## ÖZGEÇMİŞ

| | | |
|---|---|---|
| Doğum tarihi | 11.08.1976 | |
| Doğum yeri | Ankara | |
| Lise | 1987-1994 | Çanakkale Anadolu Lisesi |
| Lisans | 1994-1998 | İstanbul Tekn,k Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü |
| Yüksek Lisans | 1998-2001 | Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve-Restorasyon Programı |
| Doktora | 2002-2008 | Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve-Restorasyon Programı |

**Çalıştığı kurumlar**

| | |
|---|---|
| 2008- | İstanbul İl Özel İdaresi |
| 2006-2007 | BİMTAŞ A.Ş., İMP Tarihi Yarımada Grubu |
| 2005-2006 | Akant Mimarlık Restorasyon |
| 2002-2005 | Şirin Akıncı Mimarlık Restorasyon |
| 2000-2002 | Can İnşaat ve Sanayi A.Ş. |