

152295

**ÇEVRE ALGILAMA VE KENTSEL KİMLİK:
HALIÇ ÜZERİNE BİR YÖNTEM ÖNERİSİ**

**DOKTORA TEZİ
Y. Mim. A. Buket ÖNEM
(0502932702)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Aralık 2003
Tezin Savunulduğu Tarih : 6 Ocak 2004**

Tez Danışmanı :

Prof. Dr. İsmet KILINÇASLAN

Diğer Jüri Üyeleri

Prof.Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY (İ.T.Ü.)

Prof.Dr. Nur AKIN (İ.T.Ü.)

Prof.Dr. Aykut KARAMAN (M.S.Ü.)

Doç.Dr. İclal DİNÇER (Y.T.Ü.)

OCAK 2004

ÖNSÖZ

Haliç kimliğinin tanımlanması üzerine bir yöntem denemesi amacıyla yaptığım bu çalışmada beni yönlendiren, destekleyen danışman hocam Sayın Prof. Dr. İsmet Kılınçaslan'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamı her zaman destekleyen, İ.T.Ü Çevre ve Şehircilik Uyg-Ar Merkezi'ne, ve Merkez Müdürümüz sayın hocam Prof. Dr. Nuran Zeren Gülersoy'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Araştırmalarım sırasında gerekli bilgilere ulaşmam konusunda yardımlarını gördüğüm İBB Kentsel Dönüşüm ve Yeni Yerleşmeler Müdürlüğü'ne ve Yüksek Şehir Plancısı Ayşe Gökbayrak'a teşekkürlerimi sunarım.

Tüm çalışmam boyunca gerek motivasyonları, gerekse yeni fikirleriyle tez hazırlama sürecinde beni hiç yalnız bırakmayan ve yardımlarını esirgemeyen katkı ve destek sağlayan Araş.Gör. Kerem Yavuz Arslanlı'ya sonsuz teşekkürler.

Yoğun çalışma süresince her zaman beni destekleyen Araş.Gör. Filiz Akşit'e, Şehir Plancısı-Mimar Serdar Kaya'ya, Şehir Plancısı Ulaş Akın'a, Şehir Plancısı-Mimar Mahir Çetiner'e, Muharrem Ali Gökkurt'a, Sinan Altuntaş'a ve aileme teşekkürlerimi sunarım.

Yoğun çalışma süresince kendilerine daha az zaman ayırdığım aileme, anlayışları, her zaman beni destekledikleri ve yanımda oldukları için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ekim 2003

A. Buket ÖNEM

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	V
ŞEKİL LİSTESİ	VI
ÖZET	IX
SUMMARY	X
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam	2
1.3. Yöntem	4
2. ÇEVRESEL ALGILAMA VE KENTSEL KİMLİK	6
2.1. Çevre Algılama Kavramı	6
2.2. Kentsel Kimlik Kavramı	8
2.3. Çevresel Algılama ve Kimlik Üzerine Yaklaşımlar	11
2.3.1. Biçimsel Yaklaşım	11
2.3.2. Sosyo-Kültürel Yaklaşımlar	19
2.3.2.1. Kültür - Alt Kültür Kavramı	19
2.3.2.2. Algılanabilir Kentsel Birim	24
2.4. Sonuç ve Değerlendirme	25
3. TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE HALIÇ KİMLİĞİ	27
3.1. Bizans Dönemi	28
3.2. Osmanlı Dönemi	32
3.3. Cumhuriyet Dönemi	42
3.3.1. 1920-1984 Dönemi	42
3.3.2. 1984-2002 Dönemi	49
3.4. Sonuç ve Değerlendirme	52

4. HALIÇ KİMLİĞİNİ OLUŞTURAN ÖGELERİN ANALİZİ	54
4.1. Doğal Çevre	54
4.1.1. Doğal Yapı	54
4.1.2. Topoğrafik Özellikleri	55
4.1.3. Jeolojik Yapı	60
4.1.4. İklim	61
4.2. Beşeri ve İdari Çevre	61
4.2.1. Nüfus Yapısı	61
4.2.2. İdari Yapı ve Semtler	64
4.2.3. Kültürel Yapı	86
4.3. Kentsel Çevre	92
4.3.1. Liman	92
4.3.2. Sanayi	98
4.3.3. Mesire Alanı	102
4.4. Yapısal Çevre	107
4.5. Sonuç ve Değerlendirme	125
5. HALIÇ KİMLİĞİ VE ALGILANAN SINIRLAR	128
5.1. Topoğrafik ve Görsel Sınırlar	129
5.2. Kentsel Kullanım ve Erişebilirlik Sınırları	140
5.3. Sosyo-Kültürel Sınırlar	150
5.4. Sonuç ve Değerlendirme	155
6. GENEL SONUÇLAR	158
KAYNAKLAR	163
EKLER	172
ÖZGEÇMİŞ	192

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 3.1. Haliç Bölgesinin Tarihsel Gelişimi.....	53
Tablo 4.1. Türkiye ve İstanbul'da Nüfus, Yıllık Nüfus Artış Hızı.	62
Tablo 4.2. Haliç'e Kıyısı Olan İlçe Nüfusları.....	63
Tablo 4.3. 15.yy -18.yy arasında İstanbul Nüfusu hakkında yapılmış tahminler	90
Tablo 4.4. Osmanlı Nüfus Sayımlarına Göre 19.yüzyılda İstanbul'da Müslim ve Gayrimüslim Nüfus Oranı.....	90
Tablo 4.5. Osmanlı Nüfus Sayımlarında Etnik Cemaatlerin 19. Yüzyılda İstanbul'un Nüfusundaki Oranı.	91
Tablo 4.6. Meslek Gruplarına Göre Etnik Cemaatlerin İstanbul Nüfusundaki Oranı, 1885 Nüfus Sayımı.	91
Tablo 5.1. Haliç Topoğrafik Sınırları İçine Giren Mahalle Sayısı ve Nüfus Dağılımı	131
Tablo 5.2. Yaya Erişebilirlik Sınırı İçinde Kalan Mahalle Sayıları ve Nüfusları	148
Tablo C.1 Haliç Bölgesinde Bulunan Tarihi Binalar	187
Tablo D.1. Haliç Topoğrafik Sınır İçine Giren Mahallelerin Nüfus Dağılımı	189
Tablo D.2. Haliç Yaya Erişim Sınırı İçine Giren Mahallelerin Nüfus Dağılımı	190

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1. Çevrenin Algılanması.....	7
Şekil 2.2. Gözlemci – Çevre Etkileşimi	9
Şekil 2.3. Yakınlık İlkesi.....	13
Şekil 2.4. Benzerlik İlkesi.....	13
Şekil 2.5. Devamlılık İlkesi.....	13
Şekil 2.6. Kapalılık İlkesi.....	14
Şekil 2.7. Ortak Yön İlkesi	14
Şekil 2.8. Gestalt İlkeleri.....	15
Şekil 2.9. Kültür ve Etkinlikler İlişkisi Modeli	22
Şekil 3.1. İstanbul Surları	27
Şekil 3.2. Tarihi Yarımada 15. yy	30
Şekil 3.3. 1422 İstanbul Kenti - Buodelmonte	31
Şekil 3.4. 1453 yılı öncesi İstanbul - Ernest Mamboury 1925.....	32
Şekil 3.5. 1493 yılı İstanbul Kenti - Hartman Schedel	33
Şekil 3.6. 1521 Haliç - Piri Reis	34
Şekil 3.7. 1535 İstanbul, Haliç - Matrakçı Nasuh	35
Şekil 3.8. 17. yy Haliç.....	36
Şekil 3.9. 1811 yılında Haliç - De Nyaste.....	37
Şekil 3.10. 1840 yılında Haliç - Hellert.....	38
Şekil 3.12. 1896 Haliç - Malumat Matbaası	41
Şekil 3.13. 1919 Haliç - Alexander Raymond	42
Şekil 3.14. 1920-1923 İstanbul - İstanbul Keşfiyat ve İnş.A.Ş.	43
Şekil 3.15. 1935 yılında Haliç - K.M. Vasıf.....	44
Şekil 3.16. 1960 Haliç - Harita Genel Müdürlüğü	47
Şekil 3.17. 1978 yılında İstanbul - Harita Genel Müdürlüğü	48
Şekil 3.18. 1999 yılında Haliç	51
Şekil 4.1. İstanbul'un Uydu Görüntüsü.	54
Şekil 4.2. Haliç'in Üç Boyutlu Topoğrafik Modeli.....	56
Şekil 4.3. Haliç Bölgesi Topoğrafik Haritası	57
Şekil 4.4. Haliç Taban Topoğrafyası	59
Şekil 4.5. Haliç Bölgesi İlçe Sınırları.	65

Şekil 4.6. Haliç Bölgesi Mahalle Sınırları.	69
Şekil 4.7. Eminönü, 2001.	70
Şekil 4.8. Unkapanı, 2001.	71
Şekil 4.9. Cibali, 2001.....	73
Şekil 4.10. Fener, 2002.	74
Şekil 4.11. Balat, 2002.	76
Şekil 4.12. Ayvansaray, 2002	77
Şekil 4.13. Defterdar, 2002.....	78
Şekil 4.14. Eyüp, 2001.	79
Şekil 4.15. Bahariye Adaları, 2001	80
Şekil 4.16. Kağıthane, 2002	81
Şekil 4.17. Sütlüce, 2001.....	82
Şekil 4.18. Hasköy, 2002.....	83
Şekil 4.19. Kasımpaşa, 2002.....	84
Şekil 4.20. Galata, 2002.	86
Şekil 4.21. Haliç Limanı 15.yy.	92
Şekil 4.22. Haliç 1870.....	93
Şekil 4.23. Haliç İskeleleri	95
Şekil 4.24 Haliç'de Sanayi Alanları – 1950	101
Şekil 4.25. Haliç'de Sanayi Kuruluşları	102
Şekil 4.26. Kağıthane Mesiresi	103
Şekil 4.27. Sadabad Sarayı - L'Espinassell.....	104
Şekil 4.28. İmrahor Kasrı.....	105
Şekil 4.29. Sadabad Sarayı – Bartlett.....	105
Şekil 4.30. Ayvansaray Surları, 2002.....	108
Şekil 4.31 Haliç Çevresinde Dini Yapılar	113
Şekil 4.32. Haliç Çevresinde Mezarlıklar, 2002	114
Şekil 4.33. Balat'tan Konut Görünümleri, 2003	116
Şekil 4.34. Fener'de Tarihsel Binalar, 2003	117
Şekil 4.35. Eyüp'te Ahşap Konutlar, 2003.....	118
Şekil 4.36. Ayvansaray'da Ahşap Konutlar, 2003	119
Şekil 4.37. Galata'da Tarihsel Binalar, 2003.....	120
Şekil 4.38. Zeyrek'de Ahşap Konutlar, 2003.....	121
Şekil 4.39. Unkapanı Köprüsü, 2003	124
Şekil 4.40. Galata Köprüsü, 2003.....	125
Şekil 4.41. Atatürk Köprüsü, 2003	125
Şekil 4.42 Haliç, 2003.....	126

Şekil 4.43 Haliç'in Tarihsel Süreç İçinde Kimlik Dönüşümü	127
Şekil 5.1 Haliç Topoğrafik Sınırı	132
Şekil 5.2 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Kapalılık İlkesine Göre Değerlendirilmesi.....	133
Şekil 5.3 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Devamlılık İlkesine Göre Değerlendirilmesi..	134
Şekil 5.4 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Benzerlik İlkesine Göre Değerlendirilmesi....	135
Şekil 5.5 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Yakınlık İlkesine Göre Değerlendirilmesi.....	135
Şekil 5.6. Haliç Bölgesi Görsel Analiz Noktaları.....	136
Şekil 5.7. Haliç Bölgesi Arazi Kullanımı-2002	145
Şekil 5.8. Haliç'te İkamet Süresi ve Nedeni	146
Şekil 5.9 Haliç'te Ulaşım Aracını Kullanma Amacı ve Sıklığı	147
Şekil 5.10. Haliç'te Ulaşım Aracına Erişim Biçimi ve Süresi.....	147
Şekil 5.11. Haliç Bölgesinde Yaya Erişebilirlik Sınırı-2002.....	149
Şekil 5.12. Haliç Bölgesi 17-18. yy. Gayrimüslim Nüfusun Yerleşme Alanları	154
Şekil 5.13. Haliç'te Algılanan Tüm Sınırlar.....	156
Şekil B.1. Haliç Bölgesi 1 no'lu Silüet	174
Şekil B.2. Haliç Bölgesi 2 no'lu Silüet	175
Şekil B.3. Haliç Bölgesi 3 no'lu Silüet	176
Şekil B.4. Haliç Bölgesi 4 no'lu Silüet	177
Şekil B.5. Haliç Bölgesi 5 no'lu Silüet	178
Şekil B.6. Haliç Bölgesi 6 no'lu Silüet	179
Şekil B.7. Haliç Bölgesi 7 no'lu Silüet	180
Şekil B.8. Haliç Bölgesi 8 no'lu Silüet	181
Şekil B.9. Haliç Bölgesi 9 no'lu Silüet	182
Şekil B.10. Haliç Bölgesi 10 no'lu Silüet	183
Şekil B.11. Haliç Bölgesi 11 no'lu Silüet	184
Şekil B.12. Haliç Bölgesi 12 no'lu Silüet	185
Şekil B.13. Haliç Bölgesi 13 no'lu Silüet	185
Şekil B.14. Haliç Bölgesi 14 no'lu Silüet	186

ÇEVRE ALGILAMA VE KENTSEL KİMLİK: HALIÇ ÜZERİNE BİR YÖNTEM ÖNERİSİ

ÖZET

Şehirler, insanların yerleşme, konutsal rahatlık, işyeri, yeniden yapılanma ve eğlence ihtiyaçlarını karşılayan yerlerdir. Sosyal ve kültürel değerler bir şehrin sürekli gelişme içerisinde olan en önemli özellikleridir. Bu bağlamda kentsel kimlik, şehirlerin birer canlı varlık olarak hayatta kalabilmesi ve kentlilere yaşanılabilir bir ortam sağlanması açısından hayati önem taşımaktadır.

Bir Dünya metropolü olan İstanbul, doğal güzellikleri, tarihi ve arkeolojik mirası ve sosyo-kültürel yaşamıyla eşsiz bir şehirdir. Bu özellikler şehre zengin bir kimlik oluşturmakla beraber aynı zamanda güçlü bir kentsel imaj da kazandırmaktadır. Şehrin fiziksel öğelerinin oluşturduğu silüeti ve tarihi mimarisi son derece etkileyicidir.

İstanbul Boğazında bir körfez olan Haliç, kentin fiziksel yapısının önemli bir ögesidir ve İstanbul'un tarihi ve kültürel değerlerinin şekillenmesinde önemli bir rol oynar. İstanbul metropolünün akıllarda kalıcı görüntüsünün bir parçası olarak Haliç, kimliğini oluşturan güçlü öğeler ile bir alt bölge özelliğini taşır. Bu öğeler doğal, kültürel ve sosyal çevre ile ilgili veriler ile isimlendirilebilir. Haliç alt bölgesine değerlendirmek, turistik potansiyelin, sunulan kentsel hizmetlerin kalitesinin ve alt bölgeye ait kimliğe yapılan yatırımların titizlikle gözden geçirilmesiyle gerçekleştirilebilir. Son 30 yılda yerel yönetimler, bölgenin geliştirilmesi için sık sık uyguladıkları yaklaşımlarda bölgenin kimliği hakkında bir araştırma yapmamışlardır. Bu çalışmanın temel amaçlarından birisi, bölgenin gelecekte gerçekleştirilecek geliştirilme sürecine ve bölge planlama çalışmalarına bir temel oluşturmak için, kimliği oluşturan öğelere kapsamlı bir yatırım yapılmasını sağlamaktır. Çalışmanın bir başka önemli amacı da İstanbul'un tarihi bir alt bölgesinin tanımının ve sınır belirlemesinin yapılmasıdır. Bu çalışmanın sonucunda elde edilecekler, Haliç bölgesinin kimliğini oluşturan fiziksel, kültürel, ve sosyal öğeleri açıklamaya, bölgenin ekonomik tabanını genişletmeye yönelik planları yapmak için ne gibi atılımların gerçekleştirilmesi gerektiğini kararlaştırmaya yardımcı olacaktır.

Birinci bölüm, tezin giriş bölümü olup, böyle bir çalışmanın yapılmasının gerekliliğini ve araştırma sürecinde kullanılan metod ve analizleri içermektedir.

Tezin ikinci bölümünde, çevre algılama ve kentsel kimlik konularıyla ilgili temel teoriler ve hakkında yazılanlar üzerinde yoğunlaşmıştır.

Üçüncü bölümde Haliç bölgesinin tarihsel gelişimi, kentsel kimliğin oluşma aşaması göz önüne alınarak incelenmiştir. Bu inceleme İstanbulun başkent olduğu Roma, Bizans, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerini kapsamaktadır.

Dördüncü bölümde Haliç bölgesinin kimliğini oluşturan öğeler; doğal çevre, sosyo-kültürel yapı, kentsel çalışmalar ve bölgeler, tarihi mimari gibi birçok bağlamda incelenmiş ve analiz edilmiştir.

Beşinci bölüm Haliç bölgesinin sınır belirleme çalışmasını içermektedir. Daha önce gözden geçirilen çevre algılama ve kentsel kimlik teorilerine ait kavramların kullanılmasıyla bölgesel sınırların analizi gerçekleştirilmiştir. Topoğrafyayla ilgili sınır ve engeller, sosyo-kültürel kalıplar, yerel yönetimler, erişebilirlik hakkında detaylı bilgi verilmiştir. Sonuç ve değerlendirme altıncı bölümdedir.

URBAN IDENTITY AND ENVIRONMENTAL PERCEPTION: A CASE STUDY FOR HALIC

SUMMARY

Cities are places where human needs such as: settlement, residential accommodation, work places, recreation and entertainment are satisfied, services are provided. Social and cultural aspects of the city are the most important features and are in a continuous development. Urban identity in this respect is very vital for cities in order to survive as a living organism and provide livable environment for the urbanites.

As a world metropolis Istanbul is a unique city with her natural environment, historical and archeological heritage and with her very vivid socio-cultural life. These features provide a rich identity and at the same time allow for a powerful urban image. Her silhouette created by physical elements and historical buildings is very impressive. Golden Horn being a gulf along the Bosphorus is an important element of the urban physical structure and has a special role in the historical and cultural life of Istanbul. Within the comprehensive image of the metropolitan Istanbul, it is a sub-region with strong elements of identity. These elements can be identified by the data related to the natural, cultural and human environment.

Golden Horn sub-region should be evaluated after a meticulous assessment of the touristic potential, quality of urban services provided and a comprehensive investigation on the sub-regional identity. During the last two decades local governments have frequently displayed a fragmented approach in the preparation of area developmental plans without any research on identity. One of the main objectives of this study is to provide a comprehensive investigation on the identity elements in order to constitute a base for future improvement and physical planning studies. Another important aim of the study is the definition or delimitation of an historical sub-region of Istanbul. The end products of this study will help to determine the policies and plans to enhance the economic base of the area, to define the physical, cultural and social elements of the identity of the Golden Horn region. The first section is the introduction to the dissertation and contains the need for such a study and methods used for many analyses which have been used during the research.

In the second section of the dissertation, sections are focused primarily to the review of the literature and main theories dealing with the subject matters of environmental perception and urban identity.

In the third section the historical development of the Golden Horn Region has been examined in regards to the formation of the urban identity of the Golden Horn Region. This examination covered the periods of Roman, Byzantine, Ottoman in which Istanbul has been the capital city and Turkish Republic Period.

In the fourth part, the elements, which constitute the identity of the Golden Horn Region, have been analyzed in many respects: e.g. natural environment, socio-cultural structure, urban functions and districts, historical architecture and styles. The fifth part contains the delimitation study of the Golden Horn Region. Using the concepts of environmental perception and theories of urban identity revised earlier an analysis of regional edges has been conducted. Many limits and edges related to topography, socio-cultural patterns, local governments, accessibility and visual as well as skyline have been defined. Conclusions and evaluations are in the sixth section.

1. GİRİŞ

1.1. Amaç

Kentler toplumların yaşam biçimlerini ve kültürlerini yansıtır. Özellikle dünya kentleri değeri tartışılmaz kimlik özelliklerine sahiptir. İnsanlar kimliksiz bir kentte yaşamaya tahammül edemezken, çok yönlü ve çok katmanlı bir kimlik yoğunluğuna sahip kentlerde yaşamak, orada yetişmek, bir ayrıcalıktır. Zengin kimliğin sunduğu ortam eğitici olmak yanında insanı uygarlaştıran, yeni ufuklar açan, mutluluk veren özelliğe sahiptir.

Bir kentin kimliğini oluşturan birçok öğeden bahsedilebilir. Küresel olarak kimlik olgusuna baktığımızda antik çağ, ortaçağ gibi çeşitli tarihsel dönemler veya Mezopotamya veya İnka Uygarlığı gibi değişik ortamlarda kentsel kimlik ağırlığı belirli öğelerde toplanmaktadır. Genelde bir kentin kimliğini oluşturan öğeler onun tarihsel (arkeolojik) geçmişi, üzerinde bulunan binalar ve arazi yapısını kapsayan morfolojik yapısı, sosyo-kültürel mirasıdır. İnsanlar sosyal ve kültürel yapı öğeleriyle yaşamlarını sürdürürler ve etkileşim içine girer ve yaşamlarını zenginleştirirler. İlk değerleriyle korunmuş binalar ve yaşanabilir çevre bu kimliği zenginleştirerek kentlilere yeni ufuklar açar.

İstanbul, bir dünya metropolü olarak birçok dünya kentinde olmayan özellikleri beraber barındırmaktadır. Doğal çevresi, tarihsel ve arkeolojik değerleri, sosyo-kültürel yapısının zenginliği ile eşsiz bir kent özelliği sergilemektedir. Böylece kimlik olarak çok zengin olmakla kalmayıp, aynı zamanda fiziksel öğelerin yarattığı zengin bir imge (imaj) ve silüete sahiptir.

Haliç, İstanbul tarihinde ve fiziksel yapısında özel yeri olan bir kent parçasıdır. İstanbul üst kimliği içinde özgün, doğal ve beşeri çevresi ve onlara bağlı olarak oluşmuş çevre verileri ile çok zengin kimlik elemanlarına sahip, Tarihsel süreç içinde kimlik değişimine uğramış bir alt bölgedir. Son dönemdeki yerel yönetimler tarafından planlaması sıkça ele alınmış ve zenginleştirilmek istenmiştir. İstanbul turizm açısından potansiyelleri çok yoğun olan bir bölgedir. Herhangi bir bölgede yatırım planlaması yapılırken bölgenin tüm öğeleri araştırılıp buna göre tanımlama yapılmalıdır. Gerçekten de Haliç alt bölgesi, turizm ve kentsel hizmet açısından

değerlendirilmeli, kentsel kimliği belirlenmeli ve zenginleştirilmesi için planlar hazırlanmalıdır. Genelde gelişme planları hazırlanırken geniş kapsamlı bir kimlik araştırması yapılmamakta, parçacıl bir yaklaşım sergilenmektedir. Bu boşluğu gidermek, gerek kalkınma gerekse fiziksel planlama çalışmalarına öncülük etmek bu çalışmanın ana hedeflerindendir.

Haliç'te kimlik dönüşümü söz konusudur. Tarihsel süreç içinde liman, mesire, sanayi, rekreasyon olmak üzere kimlik değişimleri olmuştur. Bu kimlik dönüşümü çeşitli yöntemlerle incelenmiş ve belgelerle tezde belirtilmiştir. Kimliği oluşturan çeşitli öğelerin ne ölçüde kıyıda içeriye doğru varolduğu değişik yöntemlerle araştırılarak sınır belirlenilmesine çalışılmıştır. Burada kalitatif yöntem görsel inceleme ile hem silüet değerlerini ortaya koyarak haritalarla doğal yapı ve arazi kullanımı incelenerek sınırlar oluşturulmuştur.

Bu çalışma tarihsel bir kent parçasının alt kimlik öğelerini tanımlama ve sınırlarını belirlemede kullanılabilecek kriterlerin saptanması için bir yöntem geliştirmek amacını taşımaktadır. Bu gayretin sonucu olarak, çok değerli arkeolojik kültürel mirası barındırdığı halde günümüzde değerlerine ters kullanım içinde bulunan Haliç Bölgesinin fiziksel, kültürel ve sosyal açılardan kimliğini oluşturan öğelerin tanımlanması ve sınırlarının belirlenmesi ile mümkün olacaktır.

1.2. Kapsam

Haliç'in kimlik öğelerini ele alan bu çalışmada bölgenin gelişme süreci içinde fiziksel, tarihsel ve kültürel yapıdaki değişimler göz önüne alınmış ve bölgenin tanımlanması, sınırlarının belirlenmesi amaçlanmıştır.

Her kentin kendine özgü doğal simgeleri vardır. İstanbul bu açıdan dünyanın en zengin kentlerinden birisidir. Boğaz gibi doğal bir güzelliğin bir uzantısı olan Haliç İstanbul'un kurulduğu dönemlerden itibaren İstanbul'u tanımlayan gerek doğal bir liman olması, gerek topoğrafik özellikleri, gerekse İstanbul merkezinde bulunması nedeniyle kentin simgesi olmuştur. Haliç kıyılarında kentte yüzyıllar boyunca varlığını sürdüren medeniyetlerin izlerini bulmak mümkündür. Bizans'ın sarayları, surları, mahzenleri, kapıları, Osmanlı'nın köşkleri, kasırları, imarethaneleri ve hamamlarının yanı sıra, birçok ulus ve dinden insanın barındığı tarihi evleri, üç büyük dinin ibadethaneleri halen bu kıyılarda varlığını sürdürmektedir. Bu durum Haliç'te zengin bir kültür mozaiki oluşmasına neden olmuştur.

Haliç, 2. ve 3 zamanlarda meydana gelen tektonik olaylar sonucunda Boğaziçi ile aynı zamanda kırılarak bir akarsu vadisine dönüşmüş ve 4. zamanda buzulların

erimesiyle yükselen denizin, vadiyi istila etmesiyle oluşmuştur. Haliç'in Bizans dönemindeki adı antik çağ efsanelerine dayandırılır. İlkçağlarda Haliç, sakin ve temiz denizi, çevresi yeşillerle kaplı küçük koylarıyla bezenmiş bir limandır. Roma İmparatorluğunun son yüzyılında ve Ortaçağ başlarından sonra İstanbul imar edilip gelişmeye başlayınca Haliç de bir iç liman olarak daha büyük önem kazanmıştır.

17-18. yy'da Haliç, İstanbul'un merkezinde, tarihi değerleri içeren, mesire ve rekreasyon özelliklerini kapsayan bir bölgedir. Haliç'in iki yakasındaki iskeleler ise bağlı oldukları mahalle birimi ölçüsündeki yerleşmelerin merkezleridir. Zamanında iskele meydanında bir park yeri, küçük bir alışveriş alanı yer almakta, şehir ile ulaşım su yolu ile yapılmakta, kıyada balıkçı tekneleri için barınaklar ve çalışma alanı olarak da kayık yapım yerleri bulunmaktadır.

19. yy sonları ile 20. yy başlarında Haliç'te su kenarı eylemlerinin çeşitli kollardaki sanayiye dönüşmesi, bu bölgeyi bir iş alanı haline getirmiştir. Fabrika, depo, antrepo ve imalathaneler kıyıların görüntüsünü değiştirmiş, konut bölgelerinin su ile ilişkilerini kesmiştir. Karayolunun deniz yoluna göre avantajlı duruma geçmesi, iskelelerden faydalanma olanaklarını çok azaltmıştır. Yıllar önce yapılan planlar sonucu sanayi hızla çoğalarak yayılmıştır ve Cumhuriyet Döneminde sanayileşmenin etkisiyle Haliç, sanayi atıklarıyla kirlenmiştir.

Haliç sanayinin yarattığı olumsuz özelliklerle İstanbul'u ve kentlileri negatif biçimde etkilemeye başlamıştır. Tersaneler ve ağır sanayi, yamaçlardaki yoğun yerleşim, kirliliği doruk noktasına ulaştırmıştır. Bu olumsuz gelişmelerle Haliç'in dibi günümüze kadar hızla kirlenerek dolmuş ve zaman içinde, hiçbir canlının yaşayamayacağı bir su parçası haline gelmiştir. Son yıllarda belediye yönetimlerinin yoğun ilgisiyle Haliç'in kurtarılmasına ve eski günlerine döndürülmesine yönelik çabalar harcanmış ve projeler geliştirilmiştir.

Bu çalışmada, tarihsel kent parçalarının öğelerini ortaya çıkararak bölgenin kimliğini tanımlama üzerine çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Tezin ilk bölümlerinde de görüleceği gibi, öncelikle kimlik kavramı ve kentsel kimliği oluşturan öğelerin tanımlamaları üzerinde durulmuştur. Çevre algılama kavramları ile bu kavrama ilişkin yaklaşımlar, biçimsel yaklaşım ve sosyo-kültürel yaklaşımların irdelenmesi, kent kimliği-çevre etkileşimi, ilk bölümlerde ele alınan konulardır.

Üçüncü bölümde kent kimliğinin oluşması açısından Haliç Bölgesi'nin tarihsel gelişimi incelenmiştir. Üç imparatorluk başkenti olmuş kentin Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemleri tarihsel gelişimi üzerinde durularak bu dönemlerin Haliç'e etkileri açıklanmıştır.

Dördüncü bölümde Haliç bölgesinin kimliğini oluşturan öğeleri analizi yapılmıştır. Kent kimliğini oluşturan öğeler olan doğal, toplumsal ve insan tarafından oluşturulan elemanlar açısından Haliç bölgesi incelenmiştir. Öncelikle doğal çevreyi oluşturan topoğrafik özellikleri, doğal ve jeolojik yapısı ve iklimi üzerinde durulmuştur. Toplumsal yapıyı oluşturan nüfus ve kültürel yapı, bölgeye kimlik veren kentsel işlevler ve binalar tarafından tanımlanan alt bölgeler üzerinde durularak Haliç kimliğini oluşturan öğeler açıklanmıştır.

Beşinci bölümde kentsel kimlik öğeleri ve kuramsal çerçevede söz edilen çevre algılama kuramları açısından Haliç Bölgesi sınırlarının belirlenilmesine çalışılmıştır. Bu kapsamda topoğrafik ve görsel, yaya erişebilirlik, sosyo-kültürel sınırlar tanımlanmıştır.

Altıncı bölümde ise açıklanan kuramsal fikirler üzerine yapılan analizler çerçevesinde elde edilen sonuçlar açıklanarak, Haliç kimliğini oluşturan öğeler kapsamında değerlendirme ve sonuç ortaya konmuştur.

1.3. Yöntem

Haliç kimliğini oluşturan öğeler ve bölge sınırlarının belirlenmesi amaçlanan bu çalışmada kuramsal analitik ve sayısal bir yöntem kullanılmıştır. Tezin amacı doğrultusunda konu geniş kapsamlı ve çok yönlü olarak ele alınmıştır. Haliç Bölgesi, genelden özele doğru bir yaklaşımla incelenerek amaçların oluşturulmasına yönelik olarak literatür, arşiv ve alan araştırmaları yapılmıştır.

Haliç Bölgesini tanımlamak için kuramsal olarak çevre algılaması, biçimsel ve sosyo-kültürel yaklaşımlar üzerinde durularak bölgenin kentsel kimlik öğeleri ise kentsel kimlik kavramı irdelenerek belirlenmiştir. Haliç ile ilgili yapılan literatür çalışmasında İstanbul ve Haliç'i konu alan yayınlar, inceleme ve araştırmalar, bu konuda yapılan tezler incelenmiştir. Haliç ile ilgili olarak 1950 yıllarından günümüze kadar, İstanbul vilayeti ve Belediyenin yaptığı çalışmalar, Bakanlıkların yaptıkları çalışmalar ve yapılan akademik faaliyetler incelendiğinde Haliç'in su kirliliği ve temizlenme çalışmaları hakkında yoğunlaştığı görülmüştür. 10-11 Aralık 1975, İTÜ Haliç sempozyumunda sunulan bildiriler, 11-13 1976 Şubat Boğaziçi Üniversitesi Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Sempozyumu ve 1977'de Boğaziçi Üniversitesinin hazırladığı, Haliç Master plan ve Uygulama Programı kesin raporu Haliç üzerinde düşünülmeye 1970'li yıllarda başladığını göstermektedir. Yapılan tez çalışmalarında ise genelde Haliç içerisinde belirli alanlar incelenmiştir. Bu çalışmada ise Haliç

Bölgesi ele alınırken bir bütün olarak değerlendirilmesinin gerekliliği üzerinde durulmaktadır.

Arşiv araştırmasında doğal yapı, topoğrafik özellikler, jeolojik yapı, iklim, halihazır harita ve hava fotoğraflarına ilişkin veriler toplanmıştır. Nüfus yapısı ve kültürel yapıyı ortaya koymak için 15.yy'dan itibaren nüfus sayımları incelenmiştir. Tarihsel süreç içindeki gelişimini incelemek amacıyla tarihi harita, gravür ve gezginlerin seyahatnamelerinden yararlanılmıştır.

Alan araştırması aşamasında Haliç bölgesi hem kıyılar hem de tepe noktalarına, kadar araba ile dolaşarak fotoğraflar çekilerek notlar alınmıştır. Ayrıca özellikle silüetin algılanması ile ilgili olarak denizin ortasından algılanan Haliç'i belirlemek için deniz üzerinden de fotoğraflar çekilerek görsel sınırların belirlenmesi sağlanmıştır. Alanda özellikle erişebilirlik sınırlarının belirlenmesine yardımcı olması ve Haliç kullanıcılarını saptamak amacıyla tüm kıyı boyunca bir anket çalışması yapılmıştır.

Gelişme süreci içinde fiziksel, tarihsel ve kültürel yapıdaki değişimler incelenerek ve Haliç kimliğini oluşturan öğelerin analizi yapılarak bölgenin tanımlanması, sınırlarının belirlenmesi sağlanmıştır. Yapılan araştırmalar, elde edilen veriler ve yapılan analizler sonucunda Haliç Bölgesinin topoğrafik, kentsel kullanım ve erişebilirlik, idari, sosyo-kültürel ve görsel anlamda sınırlarının belirlenmesi sağlanmış ve bu durum haritalarla ifadelendirilmiştir.

2. ÇEVRESEL ALGILAMA VE KENTSEL KİMLİK

2.1. Çevre Algılama Kavramı

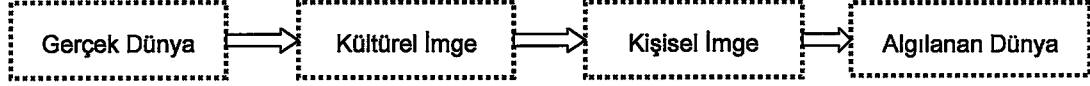
Çevre, bir canlı varlığın bağıntı kurduğu olaylarla varlıkların tümüdür ve herhangi bir varlığın belirlenmesinde dış etkenleri kapsar (Hançerlioğlu, 1989). Çevrenin farklı tanımlamaları vardır. Coğrafyacılar için, toprak yüzey biçimleri ve iklimden oluşan fiziksel çevre, mimarlar için insanın oluşturduğu yapıların tümü; toplumbilimciler için bireyin etrafını saran diğer insan grupları; psikologlar için daha çok bireyin arka planı ve geçmişi, çevre olarak adlandırılmaktadır (Gür, 1996).

Çevre, doğal ve insan eliyle yapılan unsurları içeren bir bütündür. Bu oluşumu meydana getiren bileşenin az veya çok çevre bütününe katkısı vardır. Bileşenin kendi özellikleri ön plana çıkabildiği gibi, bileşenlerin birbiriyle veya bütünüle olan ilişkileri de önem kazanabilir (Yürekli, 1977).

İnsan, içinde yaşadığı çevreden yararlanabilmek, ona uyabilmek veya onu kendine uydurabilmek için o çevreyi tanımak, anlamak zorundadır. Çevre ile ilgili bilgiler - farklı renkleri görmek, müziğin ritimlerini yorumlamak veya dokunulan bir nesnenin sıcaklığının ne olduğuna karar vermek- duyular ile algılanır. Duyu organlarıyla alınan veriler bütünleştirip yorumlayarak çevredeki nesne ve olaylara anlam vermeye çalışılır, çevre algılanmaya başlanır. Ancak duyum ile algıyı karıştırmamak gerekir. Duyumda; görme, duyma, tat alma, dokunma duyuları ile çabuk ve değerlendirmeden bir oluşum söz konusudur. Algı ise kişinin gelmiş geçmiş tüm deneyimlerinden sonra ortaya çıkar (www.encarta.msn.com). Algı, “çevremizi duyular yoluyla bilincimize aktarma, dış dünyanın duyumlarla gelen imgesinin bilinçte gerçekleşen tasarımıdır” şeklinde tanımlanmaktadır (Hançerlioğlu 1989). Kişinin çevre hakkında veya çevreden bilgilenme sürecidir (Lang, 1987).

Çevreden bilgilenme süreci fiziksel enerjinin elektrik sinyaline çevrilerek beyne işlemesi için gönderilmesi ile başlar. Algılama sayesinde bu sinyaller objeler, nesneler, duvarlar ve insanlar olarak görünür. Böyle bir yeteneğe sahip olmayan insan, yüzleri tanıyamaz, konuşulan dili anlayamaz ya da tehlikelerden sakınamaz. Birçok hayvan türü duyu ve algı sistemlerini geliştirerek hayatta kalmayı sağlamıştır.

Çevrenin algılanması, bilinmesi ve değerlendirilmesinin sürekliliği, çevrenin duyu organları ile hissedilmesi; çevrenin algılanmış biçiminin anlaşılması ve çevrenin niteliklerinin tanınması sonucunda, seçim yapma, karar verme sürecidir (Rapoport, 1977). Şekil 2.1’de görüldüğü gibi gerçek çevreden alınan bilgiler, kültürel ve kişisel imgelerin niteliklerine bağlı olarak algılanan çevreyi oluşturur.



Şekil 2.1. Çevrenin Algılanması (Rapoport, 1977)

Algılamamanın oluşum ilkeleri olarak, şekil-zemin ilişkisi, ışık, renk, şekil, büyüklük gibi sabit algılama kuralları, derinlik algılaması ve Gestalt ilkeleri incelenebilir. Algılamada şekil – zemin ilişkisi oldukça önemli bir kavramdır. Bir şekil arka alanıyla birlikte, onun içinde algılanır. Örneğin bir binanın karakterini veren herhangi bir cephesi incelendiğinde; cephe geri plan, pencereler ise bunun önünde şekil olarak; daha uzak mesafeden ise çevrenin önünde algılanır (Doruk, 1973).

Sabit algılamada, ışık, renk, şekil veya büyüklük olarak algılanan objelerin daha önceki deneyimlere, bilgilere göre algılanması sözkonusudur. Objenin üzerine düşen ışık miktarına göre objelerin algılanması değişmez. Beyaz bir kağıt her ortamda beyaz olarak algılanır. Renk de ışık gibidir; Renkli camlı bir gözlükten bakıldığında renkler sabit olduğu için doğadaki renkleri ile algılanır. Şekilleri ise beyin algımlarken düzeltir. Örneğin bir kitaba düz bakıldığında dikdörtgen algılanır ama açılı bakıldığında kitap yamuk olarak değil yine dikdörtgen olarak görünür. Aynı şekilde yakın olan cisimler daha büyük, uzak olanlar ise küçük olarak algılanır. Çünkü objelerin boyutu bilindiği için burada sabit büyüklük algısı söz konusudur (www.enkarta.msn.com). Derinlik algısı ise dünyanın üç boyutlu algılanmasını sağlar. Objeleri bir arada görmek, atmosferik perspektif, doku, lineer perspektif, büyüklük, yükseklik ve hareket derinliğin algılamasını sağlar.

Ham algıları anlamlı hale dönüştürmek düşünme, bilme ve hatırlama sayesinde olur. Bilgi ve deneyim algı için son derece önemlidir. Algı, duyum organlarının aldığı verilerin değerlendirilmesi ve yorumlanmasının yanında, diğer etkenlerin de etkilediği dinamik bir olgudur (Erkman, 1973).

İnsan çevresi, insanın hareket, iş, iskan, çeşitli kültürel ve sosyal ilişkileri, üretim vb. aktivitelerini çevreleyen mekan olarak; tamamen yapay şehirler ve köylerden, yerleşme etki alanlarına, kırsal alanlara kadar değişen karakter gösterir. Bu mekan doğal ve kültürel olarak tanımlanan, girişim halinde iki sistemden oluşur. Doğal

evre sistemi arazi formu ve arazi örtüsü ile belirlenir. Kültürel evre ise, insanın doğayı kullanış aktivitelerinin sonucu olarak doğa üzerindeki fiziksel etkileridir (Yürekli, 1977).

Mekan algısı geometrik bir temele oturan bir bilincin oluşumudur. Bu bilinç durumunda algının bilgiye dönüşümü belli referanslarla oluşur; her algı bir dizi oluşturan yaşam süresi boyunca bir öncekinden aldığı referanslarla gerçekleşir. Mekan algısı bütüncül, birçok yaşantının birlikteliğinde, bilinç düzeyinde oluşan bir gerçekliktir. Bu açıdan bakıldığında, bir kenti algılamak birçok yaşantı ve algı imgelerinin toplamı olarak değerlendirilir. (Aydınlı, 1999; Merleau-Ponty, 1994).

Bireyin evresi üzerindeki ve çevrenin birey üzerindeki etkinliği, ikili ve sürekli beslenen bir etkileşim sistemini oluşturur. Bu sistem içinde bireyin çevresi üzerindeki etkinliği çevreyi tanıma, çevreyi algılama ile başlar (Ocakçı, 1994). Birey ve çevresi arasında kurulan ilişkinin somutlaştığı bir noktaya veya bir alana yönelik algılanan etki ise kent imajını oluşturur. Kentsel algılama ve kent imajında esas belirleyiciler kimlik elemanlarıdır (Lynch, 1960, Ocakçı, 1995).

Toplumlar kimliklerini çevreleriyle yansıtırılar. Bu nedenle, evre karakterini açıklayabilmek için, toplum-evre kültürel ilişkilerinin, evre biimlenişine etkilerinin anlaşılması gerekmektedir (Yürekli,1977).

Kentsel kimliğin tanımlanması, belirlenmesi için çevresel algılama büyük önem taşımaktadır. Algılama bireyin çevresini tanımasına, bilgi sahibi olmasına, yararlanmasına ve yaratıcı faaliyetlerde bulunmasına yol açar.

2.2. Kentsel Kimlik Kavramı

Kent, teknik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel pek çok konuların birlikte söz konusu olduğu bir mekan, bir yerleşmedir (zdeş, 1985). Bu yerleşmeler, çeşitli kültür ve sosyal yapılardan oluşması nedeniyle farklılıklar gösterirler. Kentlerin farklı karakterleri kent kimliği, kent profili ve kent imgesi kavramlarıyla açıklanmaktadır.

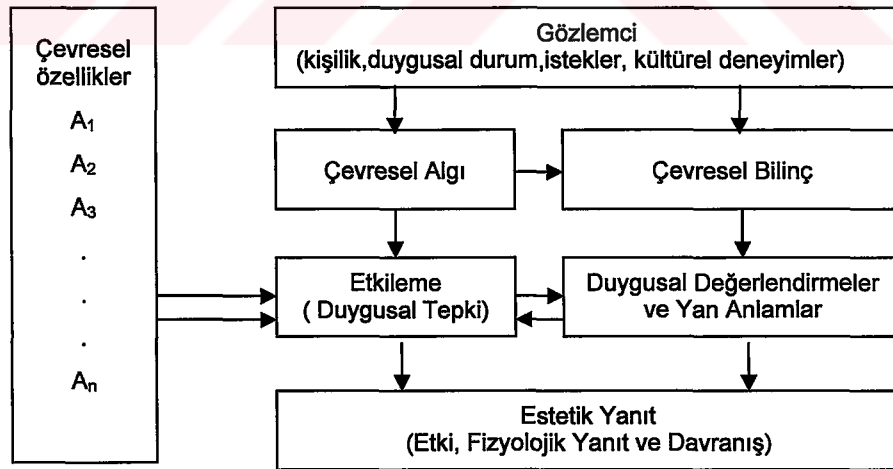
Kimlik, toplumsal bir varlık olarak insana özgü olan belirti, nitelik ve özelliklerle, birinin belirli bir kimse olmasını sağlayan şartların bütünü ve herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin tümüdür (www.ansiklopedi.com). Doğa tarafından oluşturulmuş ya da insan tarafından üretilmiş tüm varlıkların benzerlerinden ayırt edilmesini sağlayan özelliklerin tümüdür; Bir varlığın diğer varlıklardan farklılığı ve özgün olma durumudur (Lynch, 1960). Bir kimliğin oluşumu, belli koşulların srekliiliği ile gerçekleşmektedir. Bu koşullar, kültürel miras veya gelenekler; toplumun gereksinmelerinin nitelik ve karakteri; coğrafya, topoğrafya, iklim ve

doğadan meydana gelen faktörler; teknolojik gelişim; değişen şartlara uyabilme yeteneğidir (Gürsel, 1993).

Kent kimliği uzun bir zaman dilimi içinde biçimlenir. Kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerin karışımı olarak kente biçim verir (Wiberg, 1993; Suher, 1995). Kentin profilini, doğal profili, sosyo-ekonomik profili ve insan eliyle yapılmış mekanın profili ile bir bütünleşmenin değerlendirilmesi oluşturur (Suher, 1995).

Kent imgesi çevre ve insan arasındaki karşılıklı ilişkinin sonucunda ortaya çıkar. Çevrenin sunduklarını insan algılayarak seçer, organize eder. İmge, karşılıklı ilişkiler sonucu çevreden ortaya çıkan verileri anlık filtrelerden geçirerek insanın algılamasıdır ve kişiden kişiye değişebilir (Suher ve diğ. 1996). Kent imgesi, kentin yapılaşmış çevresinde gözlemlenen şehir tacı, sınırlar, bölgeler, kanallar, düğüm noktaları ve referans noktaları ile tanımlanabilir (Lynch, 1960). Tasarımı, düzenlenmesi, görünümü ve yapısal özellikleriyle bir kentin insanda bıraktığı izlenimdir (Keleş, 1980).

Kent kimliği oluşumu gözleyen ve gözlenen arasında iki yönlü olarak gelişen bir süreçtir (Lynch, 1960, Nasar, 1998) (Şekil 2.2). Bu süreçte gözlenen olarak katılan fiziksel çevre doğal ve yapma çevre olarak iki gruba ayrılırsa, kent kimliğini oluşturan elemanlar; doğal, beşeri ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan elemanlar açısından değerlendirilebilir.



Şekil 2.2. Gözlemci – Çevre Etkileşimi (Nasar, 1998)

Fiziksel çevre öğeleri kentsel kimliğin oluşmasında büyük öneme sahiptir. Ayrıca fiziksel elemanların tekil varlıkları yanında birbirleri ile etkileşerek birbirlerini güçlendirmeleri kent kimliğinin daha belirgin olarak algılanmasını sağlar (Lynch, 1960). Fiziksel çevre ile insan arasında sürekli bir etkileşim vardır.

Doğal Çevreden Kaynaklanan Kimlik Elemanları; kentin doğal çevre verileri ile ilgilidir. Doğal çevre verilerini; genel konum, topoğrafik durum, iklim koşulları, su ögesi, bitki örtüsü ve jeolojik durum oluşturur. Bu faktörlerin farklılığı, kentleri birbirinden ayırır, tanımlar, özgün kılar ve kente kimlik verir. Kent kimliği kavramı çerçevesinde, ele alınan kentin sahip olduğu doğal çevre verilerinin iyi analiz edilmiş olması, korunması, iyileştirilmesi ve vurgulanması, kentin olumlu kimliğinin korunması ve güçlendirilmesi anlamına gelir ve kentsel algılama daha olumlu olarak sağlanır (Ocakçı, 1995).

İnsan Eliyle Yapılmış Çevreden Kaynaklanan Kimlik Elemanları; yapma çevre elemanları, şehirlerde süregelen insan gereksinimlerinden kaynaklanan eylem alanları ve bu eylem alanlarının karşılıklı ilişkileri ile biçimlenen, insan eliyle yapılmış objelerden oluşur. Yapma çevre elemanlarının kent dokusu içinde kimlik elemanları olarak değerlendirilmesinde görüntü, konum ve anlam faktörü etken olur. Objenin formu, strüktürü, oranları, dokusu, simgesel durumu, kullanılan malzeme gibi açılardan oluşan özgün görsel etki, görüntü faktörünü meydana getirir. Objenin doğal çevre elemanlarıyla, kent eylem alanlarıyla ve diğer yapma çevre elemanlarıyla ilişkisi açısından bulunduğu özgün yer ve konumun oluşturduğu etki konum faktörüdür. Objenin işlevsel önemi veya şehrin tarihi gelişme sürecinde kazandığı anlamın özgün, sembolik değerinin oluşturduğu etki ise anlam faktörünü oluşturur (Ocakçı, 1994).

Beşeri Çevreden Kaynaklanan Kimlik Elemanları; birey ve toplumdur. Bireyin kimliği, yaşadığı çevre içinde olgunlaşır. Bireyin kendi geçmişiyle ilgili bilinçli- bilinçsiz tüm algıları, bilgileri, birikim ve deneyimleri, düşünce ve davranışları, gelecek ile ilgili beklenti ve tahminleri; gereksinim ve istekleri ayrıca içinde yaşadığı topluluğun adet, gelenek, inanç ve beklentileri kimliğini biçimlendirir. Bireysel kimlik, grup ve toplum kimliğini oluşturur. Bunlara bağlı olarak beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanları; demografik yapı (nüfus büyüklüğü, yapısı, yoğunluğu, yaş grupları...), kurumsal yapı (politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik...) ve kültürel yapıya yönelik alt elemanlardan oluşur (Ocakçı, 1994).

Çevre ve içinde yer alan yaşam biçimi ile bir bütün oluşturarak toplumsal olarak yeniden üretilen, sürekli değişim ve gelişim halinde olan toplumsal ilişkiler, kent kimliğinin yeniden tanımlanmasına neden olmaktadır. Toplumsal deneyimler, görüşler, inançlar, davranışlar toplumun sosyo-kültürel yapısını oluşturur. Kişinin toplumsal davranışlarını yönlendiren bu öğeler kentsel kimliğin oluşmasında da etkin rol oynar. Kimliğin oluşumunu, toplum kadar tasarımcı da etkiler. Bu nedenle kent kimliği tamamen yeni veya geçmiş öğelerin yeniden yorumlandığı kültürel bir olgu

olarak da tanımlanabilir (Tekeli, 1990). Kenti, geçmişten geleceğe bir süreklilik içinde algılamak ve kavramak gerekir (Güvenç, 1991).

Kentsel koruma anlayışı ve koruma politikası içinde korunma durumundaki ögeler kentin kimliği, kentin profili ve kentin imgesi olarak tümüdür ve kentin özgün karakteristikleridir. Hedef bu ögelerin teker teker korunmaları değildir. Amaç çevreleri içinde, bir ilişki ve etkileşim bütünlüğü içinde korunmalarıdır (Suher , 1995).

Hızlı toplumsal değişimin bir sonucu olarak kaybolan kentsel kimlikler ancak mevcut olan tarihsel dokuların korunmasıyla mümkün olacaktır. Korunan kentsel mekanlar yapısal ve çevresel sürekliliği beraberinde getirmektedir. Gelenekselde var olan, insana duyarlı kentleşme ve mimari anlayış tarzı aynı zamanda kentlere ve yerleşme alanlarına kimlik ve kişilik kazandıran bir özelliktir. Yani anlamlı ve nitelikli bir çevrede anlamlı ve nitelikli bir var oluş söz konusudur (Norberg-Schulz, 1984).

2.3. Çevresel Algılama ve Kimlik Üzerine Yaklaşımlar

2.3.1. Biçimsel Yaklaşım

Çevrenin algılanmasına ilişkin psikolojik araştırmalardan yola çıkılarak geliştirilen Gestalt Kuramı çevrenin algılanmasında ve kimliğin belirlenmesinde önemli bir yer tutmaktadır.

Biçimsel yaklaşımda, çeşitli parçalardan meydana gelen bir yapının tek başına da ayrı bir anlamı olduğu savunulur. Gestalt Kuramı da denilen ve kaynağı antik çağlara dayanan bu yaklaşım, bütünlük anlayışını ileri sürmektedir. Bütünsel yapının kendisini meydana getiren parçalardan bağımsız bir varlığı olduğunu savunan bir öğretilerdir. Burada önemli olan, biçimsel bütünlüktür (Hançerlioğlu, 1989).

Almanca “Biçim” anlamına gelen “Gestalt” sözcüğü, algı psikolojisinde “aralarında dinamik bağlar olan parçaların oluşturduğu anlamlı bir bütün” şeklinde tanımlanmaktadır (Levi, 1974). Bütüne anlam veren, onu oluşturan parçalar değil, bu parçaların ne şekilde biraraya geldikleri ve parçalar arasındaki ilişkidir (Aydınlı 1986). Örneğin, bir melodiyi oluşturan notalar, ona duyusal bir kalite kazandırır ve bu melodi ardı ardına gelen notalar dizisi olarak algılanmaz. Notalar tek tek izlenmez; çünkü o melodi kendine has bir bütünlüğe sahiptir ve bu bütün izlenir. Aynı melodiyi oluşturan notalar daha yavaş dinlendiğinde ise, o melodi aynı şekilde algılanmaz . Melodi ancak yeterli hızda, kendi temposunda dinlenirse tanınabilir. Burada, notalar arası dinamik bağ melodinin bütünlüğünü oluşturmakta ve ona anlam kazandırmaktadır.

Biçimsel Yaklaşımda, çevreden bilgi almanın, öğrenmenin kavrama yoluyla olduğu kabul edilmekte ve kavrama “amaç ve araçlar arasındaki mantıklı bağların anlaşılması” olarak tanımlanmaktadır. Bu yaklaşıma göre, problemin bir bütün olarak derinliğine kavranıp buna bütün halinde çözüm aranması, kişiyi hızlı ve özgün buluşlara götürmektedir (Öke, 1997).

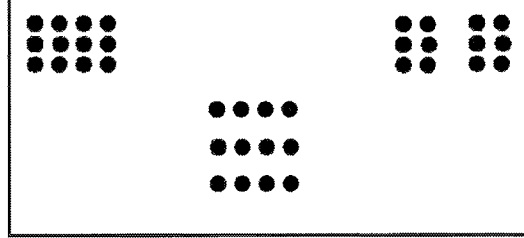
İstanbul'da Mimar Sinan'ın eseri olan Süleymaniye Camii, onu meydana getiren taşlardan farklı bir yapıya sahiptir. Yani, uyarımların meydana getirdiği bütünsel yapı ile o uyarımlar arasında farklılık vardır. Her gün yolda gördüğümüz trafik memurunu, bir operada smokinle görürsek birdenbire tanıyamayız. Öyleyse herhangi bir andaki bulunulan çevre, fizikteki manyetik alan gibi davranışlarımızı belirler. Bu demektir ki algılanan nesne çevresel bütünlüğü içinde anlamlıdır. Bu anlayışa göre her algı, unsurların toplanması ve birleşmesiyle değil, biçim olarak gerçekleşir. Birbiri ardınca sıralanmış yedi sekiz noktanın bir tasarımını yapmak istesek gözümüzün önüne ancak onların bütünsel biçimini getirebiliriz. Gestalt kuramı parça halinde değil, bütünsel biçim halinde algıladığımızı savunur.

Algıya yönelik çalışmalar, Gestalt psikolojisindeki uyarı-nesne ilişkisine dayalı ilk tanımlamalarla başlamış ve öncelikle şekil-nesne algılaması ile gelişme göstermiştir (Ittelson, 1976). Şekil, Gestalt psikolojisinde başlıca kavramlardan birisidir. Gestalt kuramı ile ilgilenen psikologlar şeklin algılanmasını elde etmek için çeşitli etkinden söz etmektedirler. Bu etkenler çevresel tasarım kuramında son derece önemlidir, çünkü çevrenin algılaması ile ilgili birimlerin neler olduğunu anlatırlar. Bir bakıma şeklin algılaması ile ilgili "kuramlar" haline dönüşmüşlerdir. Yani bu yaklaşımla insanların çevrelerinde algıladıkları cisimleri nasıl organize ettikleri birtakım ilkelerle kurallaştırılmıştır. Bu kurallar; yakınlık, benzerlik, devamlılık, kapalılık ve ortak yön, şeklinde sıralanabilirler.

Parça – bütün ilişkisinden çıkılarak geliştirilen bütüncüllük ilkesinde, görsel anlamda bütün olarak etki etmenin koşulunu, parçaların birbirine benzerliğinde, konum olarak yakınlığında, kapalı formlar ve grup oluşturmada, ortak bir yönde hareket etmelerinde ve sembolik formların bütüncül olarak anlaşılmasında deneyim sağlamak için yeterince yinelenmelerinde arayan bir dizi ilke tanımlanmaktadır (Denel, 1982)

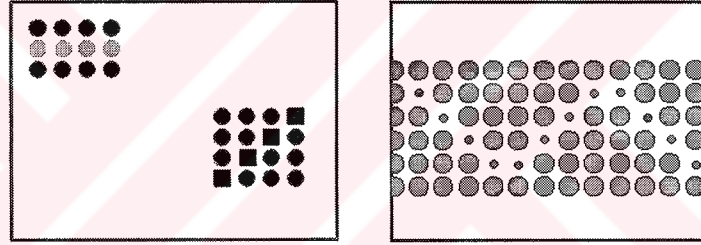
Görsel organizasyonda yakınlık ilkesi en basit koşullarla gerçekleşir. Göreli yakınlık, duyuşal birimlerin birbirleri arasındaki bağlantıda çok az direnç ortaya koyduğundan, birbirine yakın öğeler, görsel olarak birarada gruplanma eğilimi gösterirler (Erkman, 1973). Yakın öğeler bir grup olarak algılanır. Şekil 2.3.'de de görüldüğü gibi birbirine

yakın noktalar grup olarak algılanmaktadır. Üç farklı nokta grubu görülmektedir. Ögeler benzer ölçü, doku ve renkte ise, tek bir birim olarak algılanır; buna benzerlik ilkesi denir. Benzer elemanlar bir form oluştururlar ve bütün olarak algılanırlar. Aynı yakınlık ilkesinde olduğu gibi, figürler benzer olduklarında, grup teşkil etme eğilimi gösterirler (Erkman, 1973).



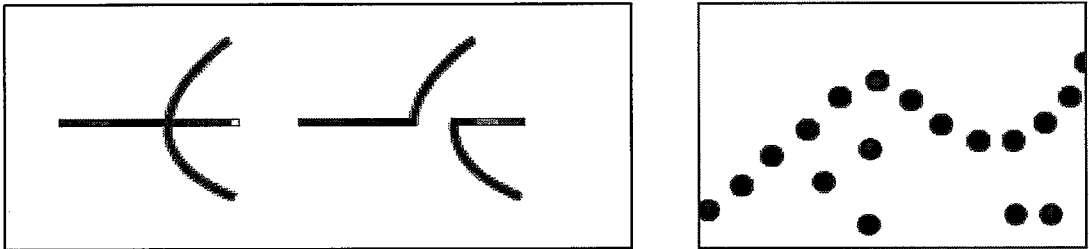
Şekil 2.3. Yakınlık İlkesi

Şekil 2.4'de iki farklı grup görülmektedir. Üstte bulunan şekilde farklı renkte noktalar grup içinde bir doğrultu oluşturmakta aynı şekilde altta bulunan grupta ise benzer şekiller diyagonal bir doğrultu oluşturmaktadır.



Şekil 2.4. Benzerlik İlkesi

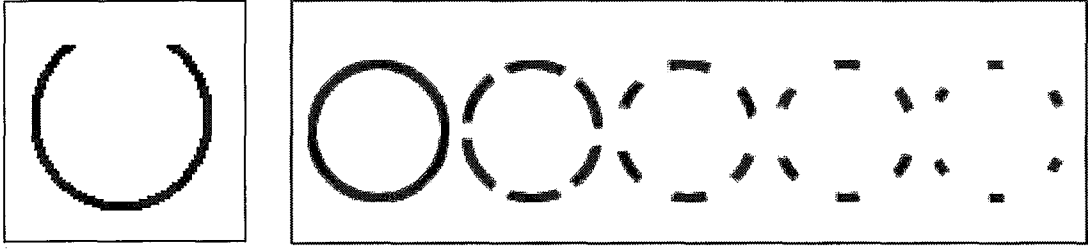
Devamlılık ilkesinde, figürlerin organizasyonu daha geniş alandaki figürlerin ne şekilde organize olacaklarını önceden belirlenecek şekildedir. Devamlılık gösteren figürler, ayrıca bir alanı çevrelerse bu genellikle ayrı bir ünite olarak görülür (Erkman, 1973). Bu kuralda cisimler ya da şekiller anlamsız dönüşler, kıvrımlar yerine bir doğrultuda devam eden şekilde algılanır. Şekil 2.5'de soldaki çizime bakıldığında sağdaki şekilde olduğu gibi iki parça değil düz bir çizgi ve onu kesen bir yay şeklinde algılanır (www.enkarta.msn.com).



Şekil 2.5. Devamlılık İlkesi

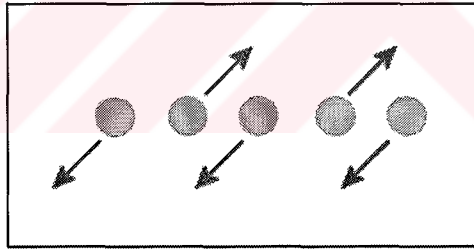
Kapalılık ilkesi ise devamlılık ilkesinin özel halidir. Eğer görsel formlar tamamlanmamış ve kararsız iseler, insan, algısal davranış olarak bu formları tamamlamaya çalışır. Bu duruma "kapalılık" denir. Kapalılık, bir şekil oluşturmayı gerektirir; çünkü, algılama sırasında kararsızlık durumu söz konusu değildir (Feldman, 1976). Şekil 2.6'da bir bölümü olmayan şekil çember olarak algılanır.

Kapalılık ve devamlılık ilkeleri de, insanların, süreklilik gösteren öğeleri tek bir bütün olarak algılama eğilimi gösterdiğini açıklamaktadır (Lang, 1987). Birleşmiş çizgiler, birbirine yakın çizgilerden daha kolay bir şekil oluşturur (Doruk, 1973).



Şekil 2.6. Kapalılık İlkesi

Ortak yön kuralı ayrı yöne giden cisimlerin gruplanmasını sağlar. Şekil 2.7'de üç tane topun aşağı yönde, iki tane topun da yukarı yönde hareket ettiği algılanarak aynı yöne hareket eden toplar gruplanır. Bu özellikten dolayı kuş sürüsü veya balık sürüsü tek bir birim olarak algılanır (www.encarta.msn.com).



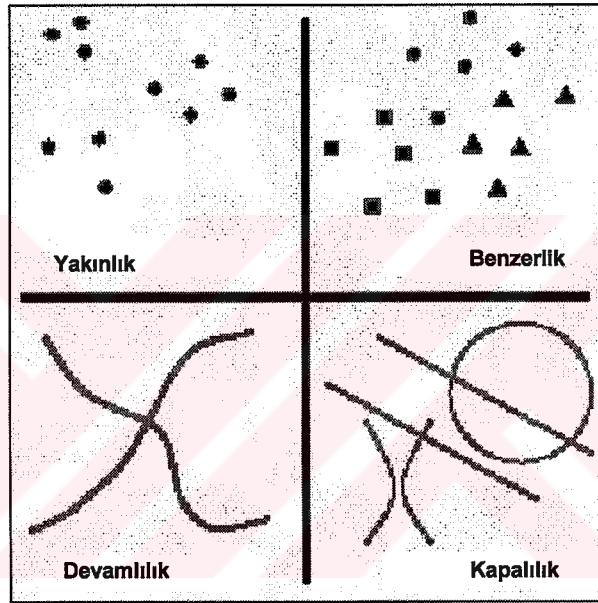
Şekil 2.7. Ortak Yön İlkesi

Doğal veya yapılaşmış çevrenin görsel niteliği geometrik bir yapıya indirgendiğinde biçimi, oranları, dengesi, ritmi, ölçeği, karmaşıklık derecesi, rengi, dokusu, aydınlanan ve gölgede kalan kütleleri ile değerlendirilmektedir. İnsanların memnuniyet duygusunu besleyen ve haz verme amacını ön plana alan bu biçimsel değerler, Gestalt yaklaşımları yardımıyla irdelenmektedir. Tüm plastik sanatlarda görsel düzeni oluşturan biçimsel oluşumlar, parçalar ve bütün arasındaki yapısal bağlantılar sonucu ortaya çıkmaktadır. Parçalar ya da birimler tek tek birşey ifade etmemekte; biçimsel organizasyon ilkeleri ve alan kuvvetleri yardımıyla bütünlük etkisi güçlenmektedir.

Binaların görsel etkinliğini, algılanan ağırlığını etkileyen faktörler, Gestalt kuramı bağlamında görsel algı ilkeleriyle şöyle açıklanabilir: Bir obje görsel ağırlığını,

dikkatin toplandığı bölgeye veya bir kompozisyonun görsel çekim merkezine göre, kaybeder. Görsel ağırlık, binanın yüzeysel veya hacimsel kompozisyonunu oluşturan öğelerin dağılımı tarafından etkilenir; zeminden yükselen öğeler, potansiyel bir enerji ile yüklü olarak bir araya gelir ve daha ağır görünürler (Arnheim, 1977).

Şekil 2.8 de görülen ilkeler sonucunda; Gestalt Kuramı, tüm algıların bir bütün içinde organize edildiğini açıklar. Örneğin güçlü bir forma sahip bir bina, çevresindeki diğer binalara, tüm doğal ve yapay öğelerin oluşturduğu arka fona göre şekil olarak algılanır. Buna göre, insan beyni üç boyutlu fiziksel güçler gibi çalışır ve kendini sağlam biçim kalıplarına doğru yöneltir (Arnheim, 1977).



Şekil 2.8. Gestalt İlkeleri

Görsel organizasyonda Gestalt algı teorileri yardımıyla basit, ancak estetik çekiciliğe sahip mimari formlar yaratmak olasıdır. Tasarımcılar tarafından benimsenen birçok kompozisyon ilkesi, temelde Gestalt algı teorilerine dayansa da, zaman içinde gelişebilen bağımsız ve özgün ilkeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir tasarımda daha küçük parçaların/birimlerin birbiriyle veya bütün ile ilişkisini kurmak için çeşitli oran kavramları geliştirilmiştir. Örneğin, bina cephelerinin düzenli bir şekilde daha küçük birimlere bölünmesi için çeşitli yollar, yöntemler geliştirilmiştir. Bunların bir bölümü bazı matematik dizilerine dayanmaktadır. Mimari bir kompozisyonda küçük parçaların/birimlerin iyi örgütlenmesi ve bireysel niteliklerini aşarak çok daha güçlü bir etki yaratması için, Gestalt algı teorileri yeni ilkelere öncü olmaktadır (Bergil, 1988).

Gestalt yaklaşımı, estetiğe son derece özgün ve verimli iki farklı görüş getirmiştir. Birinci görüş, belirli insan duruş biçimleri ve davranışları ile bazı cansız nesnelerin, doğal ve içsel olarak, bazı duygusal süreç ve durumlarla paralellik gösterdiğini açıklar. Çünkü bu canlı ve cansız biçimler, bu duygusal durumlarla aynı strüktüre sahiptir. Örneğin bir söğüt ağacı dallarının dökülmesi, ve kendini bırakmışlığı açısından, yapısı gereği insana üzüntü duygusu verir (Arnheim, 1954). Bazı müzik parçalarıyla insanların algı sistemi arasında zamansal kalıplar ve strüktür açısından benzerlikler olduğu için, içsel ve duygusal beraberlikler oluşur. İkisinde de devinim, duraksama, gerilim, çözülme, uyum ve uyumsuzluk, doyunluk ve heyecan gibi duygusal süreçler vardır (Kabaş, 1981).

Estetik açıdan görsel etkinlik yaratan söz konusu ikinci görüş, "iyi biçim kümelenmesi"dir. "iyi" terimi, algısal duyuların maksimum etki veren örüntü içinde organize edilmesini açıklamaktadır. Bu gibi örüntüler, düzen, simetri ve basitlik gibi nitelikleri içermektedir. Örneğin; simetri, formun içinde kuvvetlendirilmiş bir aksın olması veya olmaması ile ilgilidir.

Bu nitelikler ritim, denge ve birlik/bütünlük gibi organizasyon ilkeleri ile birarada düşünülmelidir. Aslında ritim, denge ve birlik, algılama sırasında bilişsel süreçlerle ilişki kurmaya neden olan fizyolojik süreçlerdir. Bu durumda, düzensiz ve kuralsız formları, gözlemci algılaması yardımıyla dengeli ve tutarlı hale getirir. Alan kuvvetlerinin matematikte olduğu gibi bir uygulama alanı, bir doğrultusu ve bir çekim gücü olmalıdır. Buna göre, algılamalar farklı koşullar altında değişmez biçimler alırlar (Lang, 1987).

Duyusal niteliklerin gruplaması, algılamanın çok yönlülüğünü; çevrenin simgesel niteliğinin değerlendirmede temel faktör olduğunu; biçimsel ve simgesel estetik arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır. Bir davranışsal model olan uyarım-tepki modeli kapsamında çevrenin değerlendirilmesi, duyusal tepki ve çevre bileşenleri ilişkisini ortaya koymaktadır (Aydınlı, 1993).

Haliç Bölgesi tarihi yarımada silüetine bakıldığında, düzensiz konut alanları içinde simgesel binaların bir çekim kuvveti oluşturduğu görülmektedir. Böylece bu silüet bütün içinde dengeli hale gelmektedir.

Algılama, duyusal verinin biçimlenmesi, "bütün" haline gelmesidir; bu biçimlenmeler, aslında bireysel deneyimin temel birimleridir. Organizma, bütünlüğün algılanması için bireyi zorlar; psikolojik enerjiler, algısal süreç sırasında sinir sistemi tarafından organize edildiği için bütünü algılamak kolaylaşır.

Gestalt yaklaşımına göre "düzen" kavramına uygun olarak yaratılan bir çevre, kendi ilişkilerinden ve çatışmalarından arındırılmış bir şekilde bir araya gelen parçaların (birimlerin) bütünü oluşturması şeklinde açıklanmaktadır. Bu konuda bir tasarım teorisi ortaya koymada karşılaşılan güçlük, bu terimlerin uygulamaya yönelik somut tanımlar haline dönüştürülmesindeki yetersizliktir (Lang, 1987).

Bir kompozisyonda bileşenlerin bir araya gelişi bazı temel ilkeler bağlamında gerçekleşirse düzen yaratılır. Düzenleme ilkeleri her zaman açık, net olmayabilir. Düzensiz bir çevre ise, bileşenlerin birbiriyle olan ilişkisinde tutarsızlık ve rastlantısallık olması sonucu ortaya çıkmaktadır. Karmaşık bir yapısal düzenleme, çok sayıdaki bileşeni ve çeşitli düzenleme ilkelerini içerir. Kompozisyon ise, ilkelerin birbirini desteklemesi sonucu düzenli olarak algılanabilmektedir (Arnheim, 1977).

Tasarım amaçlarından biri olan düzen ve birlik/bütünlük, oransal ilişkiler, görsel denge ve ritim gibi ilkelerle gerçekleşmektedir. "Birlik", mimari öğelerin bir araya gelerek oluşturduğu senteze bütünlük duygusu veren bir olgu olarak bilinmektedir. Görsel düzenlemede Gestalt ilkeleri, karmaşık ya da basit olarak algılanan öğelerin bir araya gelişlerini analiz etmek için bazı esaslar ortaya koymaktadır. Oran sistemleri de, görsel bir düzenlemede, öğeler arasında ve bütünlükle ilişkilerin kurulmasında birlik/bütünlük yaratmak amacıyla tasarımcılar tarafından sıkça kullanılan bir yöntem olmuştur. Birliğin gerçekleşmesi için yapının kavranabilen öğelerinde ve bütününde aranan özelliklerin birbirleriyle çelişki içinde olmaması gerekir; ve "üslûpta bütünlük" olmaması durumunda "birlik" hissi zayıflayabilir (Kuban, 1973).

Estetik çekiciliğin temelinde, bir yanda duyguları uyaracak, ilgi uyandıracak, canlılık kazandıracak farklılık/çeşitlilik yatarken; diğer taraftan bunların dozunu dengeleyecek, uyarıcıyı disipline sokacak benzerlik, birlik olguları yatmaktadır. Geçmişte durağan karakterdeki bir "estetik" anlayış yerini, günümüzde dinamik bir fenomen olarak değerlendirilen "estetik deneyime" bırakmaktadır.

"Çeşitlilikte Birlik" ilkesi, düzen ve düzensizlik arasında bir değerle açıklanmaktadır. Bu üçlü ilişkiye göre strüktür olarak form ön plandadır; Gestalt ve mekân kavramları bütünlüğün mekânsal özelliklerini ve bütünün niteliksel kavramlarını içermektedir. Bu kurguya göre, Gestalt (biçim)'in morfolojik olanaklarının mekan içinde transformasyonu ile pozitif özellikler gösteren bir form meydana getirmek olasıdır (Thurell, 1989).

İnsanların yaşadıkları çevre ile ilgili bilgiler, daha önce kazanılmış bilgilerle ilişkili olarak basitleştirilmiş biçimlerde bellekte birleştirilir. Bu bilgiler, bireylerin

zihinlerinde, çevre ile karşılıklı etkileşim sonucu, şematik bir kurgu içinde yerleştirilir. Çevrenin fiziksel özelliklerinin genelleştirilmiş bir zihinsel haritası veya kişinin zihninde taşıdığı şema, bir ölçüde, temsil ettiği çevreye benzeyen bir imaj olarak tanımlanmaktadır (Aydınlı, 1993).

Aynı şekilde şehir imajı da insanlara son derece yarar sağlayan ve anlamsal boyutu ile görsel tatmin sağlayan bir kavramdır. Çevresel imaj sisteminin öğeleri: Yollar, (insanları yönlendiren hareket kanalları), kesişim noktaları (kavşaklar, meydanlar gibi kritik noktalar), kenarlar (fiziksel sınırlar), bölgeler (çeşitli etkinliklerin süreklilik kazandığı mekanlar), referans noktaları (çevreyi simgeleyen etkili yapılar) şeklinde gruplanabilir (Lynch 1960). Bir yerden bir yere hareket eden insanların yönünü belirleyen yollar, herhangi bir hareket kanalı, koridorlar, sokaklar, kaldırımlar, nehir veya su kanalları gibi süreklilik gösteren öğeler tarafından temsil edilirler. Yollar gibi süreklilik etkisi veren, ancak bağlayıcı, birleştirici değil, ayırıcı öğeler olarak dikkat çeken kenarlar, genelde bir alanı sınırlayan öğe olarak tanımlanmaktadır.

Ortak bir kadere sahip olarak bilinen şehrin bir bölgesi, bir semt, kendine özgü, tanımlanabilir bir kimlik taşımaktadır. Gestalt ilkelerinin yakınlık ve benzerlik öğeleriyle açıklanabilen bir semt, homojen bir dokuya, arazi kullanımına ve kesin, açık bir çizgiye sahiptir. Örneğin batıda büyük kentlerde Çinlilerin oturduğu mahalleler görsel ve işlevsel farklılığı ile diğer bölgelerden ayrılarak tipik bir semt özelliği göstermektedir. Haliç Bölgesi'nde bulunan 15 semt, farklı dokuları ve kentsel işlevleriyle bu bölgeye ait kimliklerin oluşmasında en önemli etkenlerdir. Özellikle Fener ve Balat Haliç için simgesel semtlerdir.

Bir şehirde yoğun insan aktivitelerinin yer aldığı belirgin noktalarda, özellikle, birbirini kesen yollarda, farklı davranış düzenlerine rastlanmaktadır. Bir meydan, metro istasyonu gibi stratejik olarak diğer yerlerden farklılık gösteren, odak noktası olarak hizmet veren bu yerler, çoğu zaman bir referans noktası ile desteklenerek, kentsel etkinliklerin buralarda yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Görsel olarak kolaylıkla fark edilebilen, gözlemciye kolay hatırlanabilmesi için bazı ipuçları veren referans noktaları "landmark" olarak tanımlanmaktadır. Gestalt şekil-zemin ilişkisinde olduğu gibi, "landmark" çevrelerindeki diğer yapılardan görsel olarak farklılık gösteren, şekil olarak algılanan bir etkinliğe sahiptir (Lang 1987). Gestalt yaklaşımında olduğu gibi bu öğeler, bir çevrede ayrı ayrı değil; bir bütün olarak yer alır ve zihinsel imgeler bu öğelerin bir kümesinden oluşur.

2.3.2. Sosyo-Kültürel Yaklaşımlar

2.3.2.1. Kültür - Alt Kültür Kavramı

Kültür, bir toplumun üyesi olarak, insanoğlunun öğrendiği bilgi, sanat, gelenek-görenek ve benzeri yetenek, beceri ve alışkanlıkları içine alan karmaşık bir bütündür (Tylor, 1871). Bu tanımda, kültürü oluşturan insan, toplum ve öğrenme süreci arasında yoğun bir ilişki olduğu belirtilmektedir.

Kültür sözcüğü dört ayrı anlamda kullanılmaktadır. Bilimsel anlamda kültür, uygarlıktır; beşeri alanda kültür, eğitim sürecinin ürünüdür; estetik alandaki kültür, güzel sanatlardır; teknolojik ve biyolojik alanda kültür, üretme, tarım, çoğaltma ve yetiştirme (Güvenç, 1991).

İnsanların ortak değerlerinden ve etkinliklerinden ortaya çıkan kültür, eylemlerin birbirine geçmesi ve kesişme sistemi olarak bilinmektedir. Süreklilik gösteren bir işlevsel model içinde paylaşılmış değerlerden oluşan kültürel boyut, soyut kavramları içerdiği gibi, bir tarihi yapıyla veya fiziksel bir işaretle de kendini ifade edebilmektedir. Birçok insan davranışı, kültür bileşeni tarafından yönlendirilmektedir. Toplumsal yapı ve kurumların kavramsal ve soyut bir modeli olan kültür, toplumda bütünleştirici bir rol oynar (Yürekli, 1977). Kültür, sosyal bir kavram olup toplumların geçmişten bugüne dek sahip oldukları manevi değerlerin bir bütünüdür ve zaman içerisinde değişme gösterir.

İnsanın kültürü, bir grubun düşüncelerini ve davranışlarındaki düzeni yansıtan, uyum gösteren, paylaşılmış bir şemadır. Bireyler, bir kültür içinde sosyal hale gelirler ve onların davranışlarını kültür biçimlendirir; bu zaman içinde gelişen bir olgudur (Rapoport, 1977).

Kültür, sanat, ilim, teknoloji, felsefe gibi alanlar ile bütün bir hayat tarzını ifade eder. İkinci dünya savaşından sonra bütün ülkelerde sanayileşme hızı artmıştır. Sanayileşmiş ülkeler, sanayileşmenin maddi yararları yanında kültürlerinin de korunacağını düşünmüşlerdir. Ancak teknolojik gelişme ve üretim tarzındaki değişimler ve buna bağlı olarak düzenlenen toplum yapısı kültürün birçok ögesi üzerinde yıpratıcı etkileri de beraberinde getirmiştir.

Ülkemizde sanayileşme süreci 1950'li yıllardan sonra hızlanmıştır. Buna paralel olarak çok hızlı bir sosyo-kültürel değişme gözlenmiştir. Şehirleşme hızının artması değişimi hızlandırmaktadır.

Her toplum, kendi tarihine ve kendine özgü bir kültüre sahiptir. Her kültür, fiziksel ve sosyal çevreden etkilenen insanın geçmiş çabalarının bir sonucudur. İnsanlar,

bilinçsiz bir şekilde, farkında olmadan, kendi kültürleriyle ilişki kurarlar. O kültürün mensubu olurlar; toplumsal olmanın sonucu olarak uygun davranışlarda bulunurlar. Her toplum kültürel değerleri bağlamında doğru olarak kabul edilen, değişime karşı koyan kararlı formlar oluşturur (Rapoport, 1969). Toplum bunları benimsedikçe gelenek haline gelir; bu olgu, kültür ve form arasındaki yakın ilişkiyi açıklar. Gelenek, aslında, bir kültürün bilinçli veya bilinçsizce fiziksel forma geçişini yansıtır.

Algı, dıştan gelen etkenlere ve kültürel niteliklere dayanır. Kültürel farklılıklar kısmen bilişsel şekiller, kısmen de paylaşılan sosyo-kültürel normlara bağlıdır. Buna göre çevresel deneyim paylaşılan norm ve değerlerin doğal bir sonucudur. Algı, kişisellikten çok, sosyal sistemin bir parçasıdır ve duyarlarla gelen mesajların algılayanın nitelikleri, motivasyonu, bilgisi ve varsayımları ile etkileşime girdiği dinamik bir süreçtir (Ünlü, 1998).

Algının bazı nitelikleri dışmerkezli bağlamlarda ele alınabilir. Örneğin, görme ve işitme öznel değişkenlerden çok nesnel olgulara bağlanabilir. Bununla birlikte müzik, ses ve tınılar kişisel niteliklere bağlıdır ve organizmalar farklı davranışsal modlar ile tepki gösterirler. Renkler ve ışık da kişi merkezli duyumun bir parçası olarak ele alınabilecek niteliklerdir. Özellikle estetik yargılamanın gelişmesine ilişkin çabalar özellikle kişi merkezli ve dış merkezli algılamaların geliştirilmesi ile açıklanabilir. Buna karşıt olarak, tad alma, koklama, ısısal ve işitsel deneyimleri paylaşmanın son derece güç olduğu ve algının kişi merkezli niteliklere yönelik olduğu da kabul edilebilir. Bu farklılaşma göreceli olarak kesin bir olgu değildir, çünkü çevreyi kültürel farklılıklara bağlı olarak değerlendirdiğimizde, bazı kişi merkezli duyumsama nitelikleri dış merkezli niteliklere dönüşebilir. Bundan dolayı kavramlar arasındaki farklılık uyarının etkisini basitleştirir ve kişinin insan ile etkileşiminde algının sınırlarını tanımlamada yardımcı olur.

Görme, algının çok önemli bir parçasıdır. Mekanların ve nesnelerin şekil, büyüklük, yükseklik, renk, malzeme gibi niteliklerinin; ışık ve gölge, arazi kullanımı, topoğrafya gibi fiziksel özelliklerinin kavranması en etkin görme duyusu ile olur. Ancak aynı öğelerin oluşturduğu bir kompozisyonu izleyen iki ayrı birey aynı niteliklere sahip bir kompozisyon algılayamaz. Her birey kendi bilgi ve ilgi durumuna bağlı olarak kompozisyonları algılar. İçgüdü veya deneyim sonucu her bireyin görme ve algılama duyarlılığı farklıdır. Bu nedenlerden ötürü görsel zenginlikteki önemi diğerlerinden iki kat fazladır. Bu kavram bireyler arasında çeşitlilikler gösterdiği gibi kültürler arasında farklılıklar gösterir. Görme sadece resimsel değildir, fakat bir eylemi ya da araştırmayı ortaya koyar ve çevredeki olguları, görünen olgunun arkasını ve üstünü

de içerir. Bu betimlemede, görsel nesne çevredeki görsel parametrelerle bütünleşir (Ünlü, 1998).

Çevredeki mekanlar ya da bölgeler bazı girdileri ile zihinde anı yaratabilecek niteliktedir. Koku alma bir mekanın duyumsanmasını zenginleştirir ve o mekanı kimikleştirir ve özgünleştirir. Kokular, sosyal açıdan sınıflaştırılmış bazı anlamları ortaya koyarlar (Rapoport, 1977). Bazı mekanlardaki koku, mekanların anımsanmasına yardımcı olur. Örneğin, liman şehir ve kasabaları görsel ve kokusal olgularla dopdolu algısal kimliğe sahiptir. Özellikle, çeşitli eylem biçimleri ile depolanan, pişirilen ve satılan deniz ürünleri tüm havayı bütünüyle değiştirir ve bu mekanlarda kendine özgü bir kimlik yaratır (Rapoport, 1977).

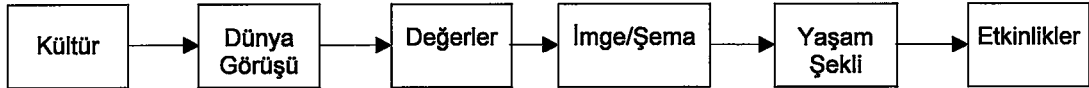
Şehirler, kokusal duyumsamada değişiklikler gösterir. Bu duyumsamada kokusal deneyim imgeselleşme sürecinin önemli bir parçasıdır. Bunun sonucu olarak nesnenin görünümü zihinde kokusal girdilerin bir parçası olarak ortaya çıkar ve şehirde bazı mekanlar böylece kolay anımsanabilen ve bilinen mekanlar olabilirler. Örneğin bir çikolata fabrikası, bira fabrikası, fırınlar, pastaneler, baharat dükkanları vb. bazı mahallelerin kimliğinin oluşmasına ve özellikle koku ve görmenin bütünleşmesi ile de özgün bir kimlik yaratılmasına yardımcı olurlar.

Ses, kent mekanlarına boyut katan elemandır. Rüzgar esintisi, kuşların sesi, su elemanlarının yarattığı doğal sesler; trafik, endüstri, müzik gibi insan tarafından yaratılmış sesler mekanı canlandıran etkilere Sessiz ve gürültülü mekanlar mekanların anlamı ve niteliği ile ilgili bir kimliğe sahiptir. Kentsel alanlar son derece yoğun trafik gürültüsü işitme olgusunun azalmasına neden olur. Buna karşıt olarak, ilkel topluluklarda işitme duyarlılığı avcılık ve toplayıcılık eyleminin gereği olarak gelişmiştir (Ünlü, 1998).

Dokunma duyusu hem istemli hem de istemsiz olabilir. Nesnenin derinliğinin algılanması ile elde edilen olgu görsel doku şeklinde tanımlanır. Bununla birlikte doku "dokunma" ile deneyimselleşebilen bir olgudur. Örneğin, yumuşaklığa, sert hissetmeye ilişkin duyumsal girdiler dokunduğumuz malzemenin niteliğini ima ettikleri gibi, bu malzemeler ile ilgili onların beton, yuvarlak taş, kum, kerpiç ya da ahşap kaplama olduğuna karar verilmesinde de yardımcı olurlar (Ünlü, 1998).

Kültür bir toplumun dünya görüşü ve yaşam tarzıdır. Çevre ile ilgilenme, uğraşma biçimidir. Semboller ve anlamlar sistemidir ve nesilden nesile aktarılır. Kültür bir toplumun özgün durumudur, o toplumu tanımlar ve kimlik verir (Rapoport, 1989).

Şekil 2.9'da kültürel yapının etkileme süreci görülmektedir. Bu süreç içinde ilk basamakta idealleri yansıtan dünya görüşü yer alır. Dünya görüşünün bir görüntüsü olarak değerler imgeleri ortaya çıkarır. İmgeler ise insanların özel yaşam şekillerini, seçim yaparken davranış şekillerini, ne roller oynadıklarını ve kaynakları nasıl kullandıklarını etkinlikler aracılığıyla ortaya çıkarırlar (Rapoport, 1977). Bu şema içerisinde değişen değerler ve imgeler, yaşam şeklini, dünya görüşünü ve eylem biçimini etkiler. Hepsinin kaynağı da kültürdür.



Şekil 2.9. Kültür ve Etkinlikler İlişkisi Modeli (Rapoport, 1977)

Kültür kavramının sınırlarını saptamak kolay değildir. Coğrafya haritalarında sınırlar esas alındığı halde, kültür haritalarında sınırlar pek kesin değildir. Kültür gruplarının yerleşim sınırları, ulusun siyasal sınırlarıyla çakışık değildir. Doğu Kültürü ve Batı Kültürü biçiminde ikili ve geleneksel ama sınırları kesin olmayan bir ayrım vardır. Ortadoğu, Akdeniz ve İslam kültürleri içiçe girmiş kültür alanlarıdır. Sınırların nerede başladığı nerede bittiğini belirlemek, yanıtlamak kolay değildir. Örneğin tarih ve dil bakımından, Türkiye Doğu (Asya) Kültürünün varolduğu bir ülkedir. Türk Tarihi'nin ve Türk Dili'nin kaynakları Doğu'dadır. Türkler, bin yıla yaklaşan bir süredir Anadolu'ya yerleştikleri için Ortadoğu kültür alanına da girmişlerdir. Akdeniz kıyısındaki yerleşmeleriyle Akdeniz Kültürü'nün; Müslüman oldukları için İslam Kültürü'nün bir üyesi sayılırlar. Bütün bu farklı yanları ve özellikleriyle, Türk Kültürü yine de bir bütünlük gösterir. Kültürün bütünleyen veya bütünleştiren gücü, giderek, farklı kaynaklardan yeni birleşimler yaratır (Güvenç, 1991).

Alt kültür, kültürün bir parçasını oluşturan bölgesel farklılıklar, değişik yöresel alışkanlıklar gibi unsurlardan etkilenecek oluşurlar. Bir sosyal sınıf, eşit sosyal duruma sahip olan insanlar kümesinden oluşur.

Kentler çeşitli etnik grupları, kültür ve meslek grupları ve sosyo-ekonomik sınıfları içine alan heterojen bir topluluktur. Kentlerde her biri ayrı kültür ve inançta olan ırk, sosyal yapı ve fonksiyon bakımından birbirinden açıkça ayrılan gruplar vardır (Yörükkan, 1968).

Heterojen şehirlerde insanlar, birbirlerinin hayat stillerine ve kültürlerine karışmadan beraber yaşarlar. Bu durum, zengin bir ortam olarak algılsa da farklılaşmayı ve değişimleri yok eder ve bütün hayat stillerini, yaşam tarzlarını ortak bir stile toplar ve daraltır. Heterojen gözükse, bir anda homojen hale gelir. Homojen ve birbirinden

ayırt edilemeyen karakterdeki modern şehirler, bireylerin hayat stilini ve farklı yönlerinin gelişimini engeller (Alexander, 1977).

Birçok sayıda alt kültürlerden oluşmuş şehirlerde her alt kültür konut alanı dışında kullanılan alanlar yardımıyla diğer alt kültürlerden ayrılarak kendi başına algılanabilir bir alan oluşturur. Bu alanlarda yeni hayat tarzları gelişebilir. İnsanlar istedikleri alt kültürün içinde yaşam seçebilir ve deneyimler edinebilir. Bireyin gelişebildiği her alt kültür grubu kendi içinde ortak değerleri kuvvetli şekilde korur destek sağlar, bu şekilde alt kültürlerin mozaiği oluşur.

Kültürleri ve alt kültürleri şehirde geliştirmek ve zenginleştirmek için kentteki çok sayıda mozaik kültürleri farklı alt kültür alanlarına bölünerek, kendi alanı içinde yeni yaşam stilleri oluşturulmalıdır.

Her yerleşme biriminin kendine özgü kültürel özellikleri vardır. Büyük bir kent yerleşmesinin farklı semt ve mahallelerinde bile farklı kültürel özellikler bulunur. Kalkınmanın sebep olduğu nüfus hareketleri, kentleşme, endüstrileşme, tabakalaşma ve sınıflaşma eğilimleri kültürel birimlerin sınırlarını sürekli olarak değiştirir, birleştirir ve ayırır, bir olgu değildir. Amerika gibi endüstrileşmiş ülkelerde bile kültürel bölgeler ve farklar vardır. Endüstri hayatının ve kitle haberleşme araçlarının bütün etkinliğine karşı, kültürel farklılıklar sürüp gider.

Değişik kültür gruplarının yaşadığı yerler kendi ekolojilerine sahip olan alt-kültürlerin mozağini oluştururlar. Bu kültürel grup komşularından etkilenmeden fiziksel olarak birbirinden ayrılır. Birbirine komşu olan alt-kültürlerin birbirlerinden, açık alanlar, çalışma alanları, kamu alanları, su, park gibi diğer doğal sınırlar ile ayrılmış olması birbiri üzerinde baskı kurmasını engeller. Şehirde homojen bir konut alanı bulunduğu zaman, burada yaşayanlar komşu birimler üzerine kendi değerlerini ve yaşam tarzlarını etkin kılmak için baskı yaparlar. Komşu alt kültürlerde fiziksel engellerin yeterince büyük olması etkileşimi azaltır. Zengin iki alt kültür birbirinden konut dışı alanlarla ayrılmak zorundadır.

Doğada iki türün farklılaşması ve alt türlerin çıkması coğrafi farklılaşmayla da öne çıkar. Genetik değişimlerin ortaya çıkışı bu izolasyonla oluşur. Aynı türdeki genetik farklılaşmanın oluşabilmesi fiziksel sınırlarla ayrılmış iklimlerde türler üzerinde görülür. Aynı şekilde şehirlerde de farklılaşma kültür olarak değerler, stiller şeklinde gelişebilir. Alt-kültürler arasında, doğal geniş çiftlik alanları, su ya da insan yapımı demiryolları, anayollar, parklar ve okullar gibi sınırlar olabilir. Bu iki alt kültür arasında buluşma alanları, ortak kullanım, iki kültürün buluşma alanları kurulabilir.

Mimar Sinan'ın kimi koruma önlemleri-onarımları, kültür yorumunu açıklıkla göstermektedir. Kimi yapılarında, bir önceki kültürün ürünlerine özenle yer vermesi ilginçtir. Sinan Ayasofya'yı onarırken de, II. Teodosyus çağından kalma duvarı tümüyle yenilemek yerine sağlam bir çerçeve içinde günümüze kalabilmesini sağlamıştır. Kültürü yaşayabilmenin, onu yeniden yaşatabilmenin yolları açık tutulmalıdır (Bektaş, 1992).

Kültürel kimlik kişiliğin göstergesi olarak bulunduğu çevreyi de biçimlendirmektedir. Kişisel, gruplara ait ve toplumsal kimlik özelliklerinin doğal, kentsel ve mimari çevreye yansması yada var olan çevrelerin kültürel kimliği yansıtması konusu mimari tasarım temel düşüncelerinin geliştirilmesinde, çevrelerin analizinde, planlanmasında ve yeniden organize edilmesinde çok önemlidir. Kimlik ve mimarlık dersi kültürel kimlik-çevresel kimlik ilişkilerinin irdelenmesini amaçlamaktadır.

2.3.2.2. Algılanabilir Kentsel Birim

İnsanlar, çevresi ile uyumlu bir yaşam sürmek, yaşadıkları alanların şehir içinde diğerlerinden farklı ve algılanabilir olmasını isterler. Doğal ve yapay çevre ile ilişkilerin zenginleştirilmesi için fiziksel mekanda insanları biraraya getirci düzenlemeler gereklidir. Bu nedenle oluşturulan komşuluk birimlerinde, insanların birbiriyle olan etkileşimlerini arttırmak amaçlanmaktadır (Kılınçaslan, 1994). Komşuluk birimi içinde yaşayan aileler, kamu servisleri, toplu kullanılan alanlar üzerinde alınan kararlarda etkin olabilmelidir. Yapılan incelemeler, insanların algılayabildiği kentsel birimin düşük nüfusa sahip alanlar olduğunu ve insan toplulukları 1500 kişinin üzerinde olduğunda koordine olamaz hale geldiğini göstermiştir. Genellikle küçük alanlarda insanlar iki veya üç blok içinde kendilerini sınırlayan bir alanda ve güven içinde olduklarını hissetmektedir (Alexander, 1977).

Bir komşuluk biriminin güçlü bir algılanabilirliğe ve kimliğe sahip olabilmesi için trafikten izole edilmesi gerekir. Yoğun trafik olduğunda o alanda insanlar orayı o kadar az kendi alanları olarak kabul etmektedirler. Yoğun trafik ile birlikte yol boyunca evlerin yoğunluğu da bu kimliği etkilemektedir.

Çevresel etkiler ve algılama açısından trafik yoğunlukları incelendiğinde saatte 200'den az aracın geçtiği bir sokak çevre ve ev hayatını etkilemez; saatte 550 aracın geçtiği bir sokakta ise topluluk hissi kaybolur (Alexander, 1977).

Toplumsal ve fiziksel bütün olarak komşuluk birimi, çoğunlukla doğal sınırlarla bazen de başka kentsel düzenlemelerin ortaya koyduğu yapay sınırlarla belirlenmiş olan, fiziksel düzeni önceden tasarlanarak geliştirilen ve içinde yaşayan insan

topluluğunun belirli bir toplumsal bütünlük oluşturduğu, kendi kendine yeterli bir mekansal ortamdır (Yücel, 1977).

Fiziksel sınırlar alt kültürleri birbirinden ayırır. Yani kendi yaşam tarzlarını kendine özel kılan 7000 kişilik topluluklar alt kültür sınıfının dokusunu oluşturur. Fakat sınırın algılanabilir komşuluk birimini de kapsamaması gerekir. Sınırın gücü ve dayanıklılığı komşuluk birimi için olması gereken şeydir. Eğer sınıf çok zayıf olursa komşuluk biriminin algılanması zor olur. Organik bir hücrenin duvarları, hücrenin içinden daha büyüktür ve sadece içeriği dışardan ayıran bir yüzey değildir; aynı zamanda dış dünyayla hücrenin bağlantısını sağlar.

Alt kültür sınırında belirli bir yaşam biçimi olan insan toplulukları bunları sınırlarla çevresindeki yaşam biçimlerinden korumak ister. Bu alt kültür sınırının da hücre zarı gibi koruyucu bir özelliği vardır. Bu nedenle, komşuluk birimleri arasında sınırların oluşturulması sağlanmalıdır. Komşuluk birimlerinin birbirinden ayrılmasını sağlayan bu sınırları çıkmaz sokaklarla ve az geçirgen ulaşılabilirlikle sağlamak mümkündür. Sınırları oluşturacak yolların, birkaç komşuluk birimi tarafından kullanılacak ortak kullanım alanlarını da oluşturması algılanabilir kentsel birim açısından önemlidir.

2.4. Sonuç ve Değerlendirme

Kentsel kimlik, kente ait özellikleri içinde barındıran, kentlerin tanım kazanmasını sağlayan bir kavramdır. Doğal, toplumsal ve insan eliyle yapılmış çevrenin, tarihi süreç içinde karşılıklı etkileşimleri sonucunda oluşan kent kimliği, çevrenin bir bütün olarak algılanmasıyla belirlenir. Çevre algılama yaklaşımları ile kent kimliğini oluşturan öğelerin tanımlanması çok yönlü olarak ele alınır ve belirli ilkeler doğrultusunda yapılır.

Çevre algılamanın biçimsel yaklaşımına göre çevreyi tanımlamak için çevre kapsamlı olarak kavranıp, bir bütün halinde değerlendirilir. Çevreyi oluşturan her birinin ayrı bir özelliği ve kimliği olan parçalar, birleşip bütünü oluşturduğunda o bölgeye ait kimlik oluşur. Bölgenin kimliğinin tam olarak belirlenebilmesi için parçaların analiz edilerek çıkan sonuçlara göre kimliğin tanımlanması ve bu tanımın sürekliliğinin sağlanması gereklidir. Bu yaklaşımda çevrenin görsel algıya bağlı olarak ve beraberinde bir bütün olarak algılanmasına yardımcı olacak devamlılık, yakınlık, kapalılık, benzerlik, ortak yön ilkeleri ile çevre analizi yapılır.

Kentlerin kimliği belirlenirken, çevresel algılamanın kültürel yaklaşımına göre kenti oluşturan kültür ve alt kültürlerin varlığı, kentin geçmişten geleceğe doğru sürekliliğini sağlayan kimlik elemanıdır. Kültür, kentsel yaşam kalitesini, değerini ve

şeklini belirlerken kentin algılanmasında, bölgelerin belirlenmesinde etkin bir rol oynar.

Tarihi, kültürel ve doğal değerler; kentsel mekanların estetik özellikleriyle birlikte İstanbul'un kimliğini oluştururlar. Haliç, kentin önemli bir parçası olarak bir alt kimliğe sahiptir. Haliç'in kimliğinin oluşmasını öncelikle etkileyen öğeler topografya, kentsel işlevler, kültürel yapısı, tarihsel ve estetik değerleridir. Bu öğelere bağlı olarak oluşan kentsel yapı ve tarihsel çevre Haliç kimliğini oluşturur.

Bu çalışma kapsamında tarihsel süreç içinde incelenen Haliç alt bölgesinin kent bütünü içindeki kimliği ve öneminin zaman içinde değiştiği görülmektedir. Haliç geçmiş dönemlere göre günümüzde çok farklı yaşama koşulları içindedir; tarihi ve estetik değerinden çok şey kaybetmiş durumdadır. Birçok bölgelerinde meydana gelen yanlış kullanım, eskime ve yıpranma, doğal yapıyı bozduğu gibi bölgedeki planlama kararlarının yetersiz ve parçacıl olması, sosyal, ekonomik ve teknik yönlerden sağlıklı bir çevrenin oluşmasına neden olmaktadır.



İstanbul, iki ayrı kıtanın sınırında, Doğu ve Batı'nın kültürlerinin birleştiği bir kenttir. Haliç'in doğal bir liman olması, kentin burada kurulmasının nedenlerinden biridir. Avrupa ve Asya'nın buluşma noktası olan İstanbul Boğazı'nın iki yakasında yer alan bu eşsiz kenti ünlü Fransız yazarı Lamartine "Orada, Tanrı ve insan, doğa ve sanat hep birlikte, yeryüzünde öylesine mükemmel bir yer yarattılar ki, görülmeye değer." sözleriyle tanımlamaktadır.

Haliç, az bulunur doğal değerlerin yanında, üç büyük uygarlıktan eserler barındıran bir bölgedir. Haliç kimliğinin tarihsel süreç içinde gelişimi üç dönemde incelenmiştir. Bunlar Bizans dönemi, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemleridir.

3.1. Bizans Dönemi

Byzantion, Avrupa ile Asya'yı ayıran İstanbul Boğazı'nın Trakya yakasında, bugün Topkapı Sarayı ve Ayasofya'nın kapladığı alan üstünde kurulan ilk kenttir. Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yer kentin akropolisidir. Akropoliste çeşitli tapınaklar yer alır. Sarayburnu ve çevresi Byzantion'un çekirdeğini oluşturmuştur. Bizans Devleti M.S. 395 yılında ikiye bölünen Roma İmparatorluğu'nun doğu parçasını oluşturur. Bu yeni konumu, kentin dünya kültürü ve siyaseti içindeki önemli rolünü belirlemiştir.

Roma İmparatorluğu'nun son yüzyılında ve Ortaçağ başlarından itibaren gelişen Byzantion'un 4. yüzyıl başlarında I. Constantinus tarafından Roma'nın yanında devletin ikinci başşehri yapılması ve Haliç'in Cibali ile Fener arasında Marmara yönünde uzanan yeni surlar inşası suretiyle genişletilmesi Haliç'e de iç liman olarak imkanlar sağlamıştır. I. Constantinus (M.S. 324-337), Romalı soyluları Byzantion'a çağırarak kentin Romalı nüfusunu artırır. Yeni başkent konumuna yakışır bir imar hamlesi başlatılır, limanlar ve su tesisleri yeniden düzenlenir, kent içi su dağıtım sistemlerinin temelleri atılır, savunma için yeni bir sur yaptırılır.

5. yüzyıl başlarında II.Theodosios döneminde daha da batıda Ayvansaray'dan Marmara'ya uzanan surların yapılması ile Haliç, artık büyük bir Hristiyan merkezi olan İstanbul'un kuzeyini boydan boya sınırlayan geniş ve emin büyük bir sığınak durumuna girmiştir. Theodosios suru Ayvansaray yakınında Haliç'e indiğinden Sarayburnu'ndan itibaren kıyı boyunca devam eden bir sur duvarı inşa edilerek şehir kuşatılmıştır. 476 yılında ise Batı Roma'nın yıkılmasından sonra Doğu Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu'na dönüşmüş ve İstanbul da bu yeni imparatorluğun başkenti haline gelmiştir.

Kent zaman içerisinde gelişmiş, Helenistik, Roma ve Bizans dönemlerinde, bugün Eminönü ve Fatih ilçelerinin bulunduğu alana yayılmıştır. İstanbul'un bu dönemlerine

ait izlerin bulunduğu surlarla belirli alan günümüzde “Tarihi Yarımada” olarak anılmaktadır. Tarihçi Polybios, Byzantion'un deniz kıyısında çok güvenli ve zengin bir kent olduğunu söylemektedir. Byzantion, stratejik konumu dolayısıyla Karadeniz ile Ege dünyası arasındaki ticaretin kilit noktası konumundadır (Tekin, 1997).

Tarihçi Polibios'un, "Bizanslılar, dünyamızda güvenlik ve refah bakımından en elverişli deniz kıyısında yaşayan insanlardır" şeklindeki ifadesinden kentin önemli bir liman ve yük aktarma yeri olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum kentin gelişimini yüzyıllar boyunca, kalıcı şekilde belirlemiştir. Kentin coğrafi konumu, deniz ulaşımında çağlar boyunca meydana gelen değişikliklere rağmen, liman faaliyeti açısından önemini yakın zamana kadar koruyan son derece elverişli önkoşullar sunmuştur. Bunun ötesinde de Haliç, Boğaz ve Marmara Denizi, kentin genel görünümünde, limanla ve limanla bağlantılı ekonomik yaşam ve mesleklerle doğrudan ilişkileri olmayan sakinlerinin günlük yaşamında bile büyük önem taşımıştır (Müller-Wiener, 1994).

6. yüzyılın ortaları, Bizans İmparatorluğu ve İstanbul için yeni bir yükseliş döneminin başlangıcıdır. İmparator I. Jüstinyen yönetimindeki bu dönemde daha önce tahrip edilmiş olan Ayasofya bugünkü haliyle yeniden inşa edilmiştir. Haliç, 6. yüzyıldan başlayarak kent bütünü'nün bir parçası olmuştur. 6. yüzyılın ikinci yarısında İmparator Tiberios, Haliç girişine iki kule inşa ettirerek girişi bir zincirle yabancı gemilere kapatmıştır. Aynı dönemde Galata XIII. Bölge olarak gelişme göstermiştir. Aslında Galata, I. Constantinus döneminden beri kentin bir parçası sayılmaktadır. Tarihçiler Haliç'te Ayvansaray'da sona eren kara surları ile karşı yakadaki Pegai arasında bir taş köprü'nün varlığından söz ederler.

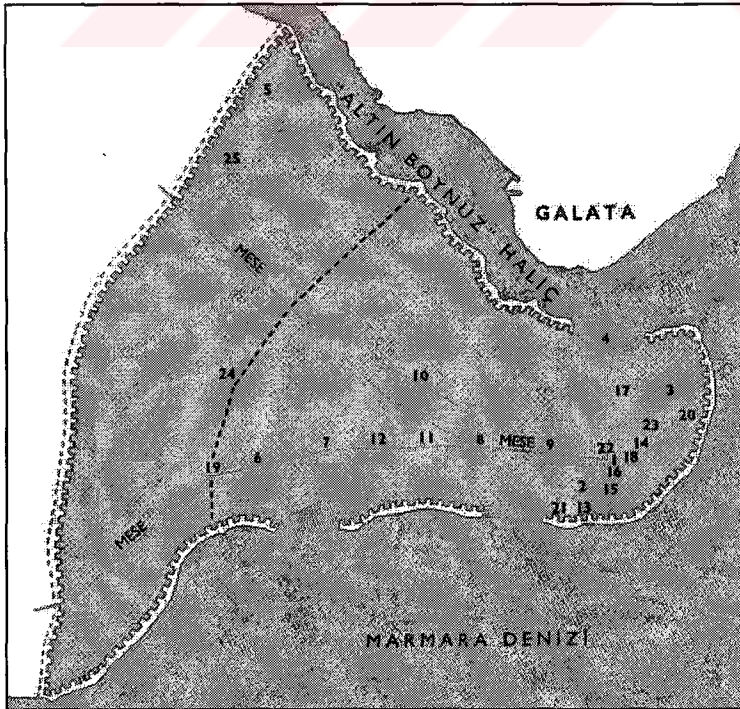
6. ve 7. yüzyıllar Haliç'in kuzeyindeki Sycae ticaret kolonisi ve surdışı ile ilişkiler geliştirmeye başladığı dönemdir. Ayvansaray'da surların hemen dışında 6. yy'da Justinianos zamanında Meryem'e ithaf edilen büyük bir kilise yapılmıştır. Alibey ve Kağıthane derelerinin Haliç'e döküldükleri yerin batısında bugünkü Eyüp'ün kurulduğu arazinin dik bir yamaç halinde suya indiği yerde II. Theodosios zamanında kurulan manastırdan ve çevrenin görünümünden dolayı buraya Kosmidon denilmiştir. Bu dönemde Eyüp'ün bulunduğu alan, Haliç'in diğer sahilleri gibi, zengin ve yoğun bir bitki örtüsüyle kaplı olduğundan ve civardaki ormanlarda av hayvanları yaşadığından imparatorlar tarafından av sahası ve sayfiye yeri olarak da kullanılmıştır (Yenen ve diğ., 2000).

İstanbul için, 7, 8 ve 9. yüzyıllar kuşatılma yıllarıdır. 7. yüzyılda Sasaniler ve Avarlar'ın saldırısına uğrayan kenti, sekizinci yüzyılda Bulgarlar ve Müslüman

Araplar, 9. yüzyılda ise Ruslar ve Bulgarlar kuşatmışlardır. 1204 yılında kent Haçlılar tarafından ele geçirilmiş ve yağmalanmıştır. Bu işgal ve yağma sonrasında ortaçağın en büyük kenti 40-50.000 nüfuslu, yoksul ve harabe bir kente dönüşmüş ve bu dönemden sonra İstanbul sürekli küçülmeye ve fakirleşmeye başlamıştır.

Bizans şehrinin genel silüetinde Ayasofya, onun yakınında Marmara sahiline doğru inen İmparator sarayları kompleksi ve Marmara'ya açılan galeri ile Hipodrom ve daha ileride Teodosyus Forumunun anıtları şehrin en yüksek kotlarındaki silüetinin en önemli yapılarıdır. Büyük surlarla çevrili ve önlerinde mendirekleri olan limanların ağızlarını ve rıhtımlarını süsleyen heykeller şehrin güneyden görünüşüne değişik bir nitelik kazandırılır. Şehirdeki yerleşmelerin büyük bir kısmının teraslar üstünde yerleştiği ve genellikle bunlar üzerinde kagir büyük yapıların bulunduğu bilinmektedir. Buna karşılık Haliç yönünde Osmanlı devri ile kıyaslanabilecek bir silüet oluşmamıştır. Haliç'e paralel tepeler hattına oturan tek yapı Havariyyun kilisesidir. Bozdoğan kemeri de, iki tepeyi birleştiren kütlesi ile, şehrin iki yöndeki görünüşüne katılır (Kuban, 1969). Şekil 3.2 de bu döneme ait yapılar görülmektedir.

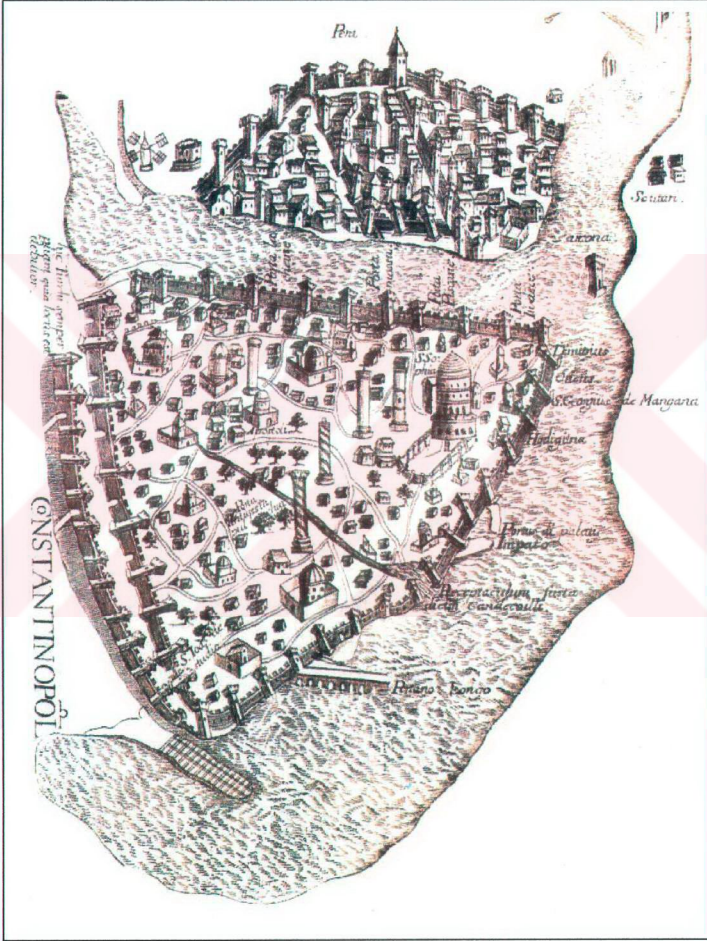
Bizans Döneminde Haliç, Akdeniz ve Yakın Doğu'nun en önemli ve en hareketli ticaret merkezi olmuştur. Haliç'in güney kıyısı iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölgedir. Fener, Balat semtleri ilk konaklama ve yerleşim bölgesi olmuştur. Özellikle Haliç kıyılarının emniyetli olması da bu bölgedeki gelişmede etkin bir rol oynamıştır.



1. Milion,
2. Hipodrom,
3. Akropolis,
4. Neorion Limanı,
5. Blakhernai Sarayı,
6. Arcadius Forumu,
7. Bovis Forumu,
8. Theodosius Forumu,
9. Constantinus Forumu,
10. Valens (Bozdoğan) Sükemeri,
11. Kapitol,
12. Amastrianos,
13. Boukoleon Sarayı,
14. Ayasofya,
15. Büyük Saray,
16. Zeuxippos Hamamı,
17. Strategion,
18. Augusteion Meydanı,
19. Altın Kapı,
20. Mangana Sarayı,
21. Hormisdas Mahallesi,
22. Basilika,
23. Aya İrini Kilişesi,
24. Constantinus Suru,
25. Khorra (Kariye) Manastırı

Şekil 3.2. Tarihi Yarımada 15. yy (Dünya Kenti İstanbul, 1997)

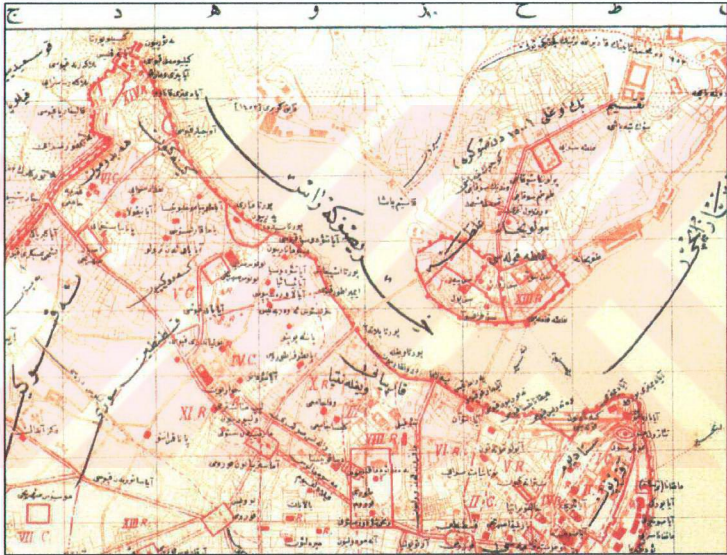
Şekil 3.3'de verilen gravürde, Haliç'in 15. yy'daki durumu görülmektedir. Floransalı rahip ve kartograf olan Christoforo Buodelmonte tarafından 1422 yılı civarında İstanbul'u ziyareti sırasında çizilen "kuş bakışı manzara haritaları" denilen bu gravürde, Hasköy sırtlarında yeldeğirmenleri, Marmara sahilinde iki sıra surlar ve kent içinde önemli anıtsal yapılar görülmektedir.



Şekil 3.3. 1422 İstanbul Kenti - Buodelmonte (İstanbul Haritaları, 1990)

Bizans döneminde Haliç'in güneyi ile kuzeyi farklı gelişme göstermiş, güneyi iş merkezi, ticaret, denizcilik ve dini tesislerle dolarken kuzeyinde XIV. yy'dan itibaren, Cenovalılar'ın sömürgesi olan Galata şehri gelişmiştir. Doğal yapısını koruyan bu kuzey yamaçlar ormanlık ve yeşillik bir şerit oluşturmuştur (Atalık ve diğerleri, 1975).

Şekil 3.4'de İstanbul'un döneme ait durumunu gösteren harita görülmektedir. İsviçreli Arkeolog ve ressam Ernest Mamboury'nin 1925 yılında çizdiği bu haritada 1453 yılında fethinden önceki döneme ait yapılar, gelişen yollar, oluşturulan 14 bölge ve surlar kırmızı olarak gösterilmiştir. Bu haritadan yerleşimin sur içinde ve Galata'da olduğu tespit edilmektedir.



Şekil 3.4.1453 yılı öncesi İstanbul (yollar, yapılar, 14 bölge) - Ernest Mamboury 1925 (İstanbul Haritaları, 1990)

3.2. Osmanlı Dönemi

İstanbul'un 1453 yılında fethedilmesiyle kent Osmanlılar'ın eline geçmiştir. Fetihten sonra şehrin kalkındırılması için yeni iskan bölgeleri oluşturulmuş ve Bizans'ın son dönemlerinde görkemini yitiren kentte, öncelikle eskiden kalma binalar ve surlar onarılmaya başlanmıştır. Bizans altyapıları üzerinde Osmanlı'nın temel kurumları olan binalar yapılmaya başlanmıştır. 1457 yılında başkent olan İstanbul, İmparatorluğun merkezi olmuş ve Osmanlılar da Bizanslılar gibi İstanbul'un tarihi

yarımadasını kendilerine merkez seçip, surların içine yerleşmişlerdir. Bu dönemde kentin gelişimi genelde sur içindedir. Sur dışı yerleşmeler Fatih'in kentin ilk büyük camisini ve Hazreti Eyüb'ün türbesini Eyüp'e yaptırmasıyla hızlanmıştır.

Nüfusu artırmaya yönelik olarak iskan ve sürgünlerle oluşan mahalleler daha sonraki İstanbul idari yapısının temelini oluşturmuştur. 1459 yılında İstanbul her biri farklı demografik özellikler taşıyan dört idari birime ayrılmıştır. Bunlardan biri idarenin merkezinin olduğu Suriçi, diğer üçü ise sur dışında yaralan ve "Bilad-i Selase" olarak adlandırılan Eyüp (Büyük Çekmece ve Küçük Çekmece, Çatalca ve Silivri dahil), Galata ve Üsküdar'dır. Bu çağlarda kentin idari ve ticari bölgeleri eski Bizans şehrinin aynı işlevdeki bölgeleri üzerinde veya yakınında yer almıştır. İşlev alanlarının yer değiştirmemesi büyük ölçüde iskelelere ve topoğrafyaya bağlıdır.

Şekil 3.5 'de aslı Bizans Dönemine ait olan bir kitaptan yararlanarak doktor Hartman Schedel tarafından yapılan 1493 yılına ait manzara krokisi niteliğindeki gravür görülmektedir. Bu gravürde anıtsal yapılar, surlar ve sur kapıları, Haliçi kapatan zincir dikkati çekmektedir. Ayrıntılarda ise Yedikule civarında yeldeğirmenleri ve sur dışında yer alan binalar görülmektedir.

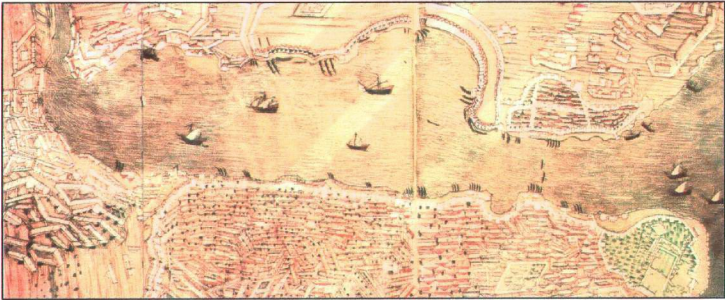


Şekil 3.5. 1493 yılı İstanbul Kenti - Hartman Schedel (İstanbul Haritaları, 1990)

Şekil 3.6'da dünya haritaları ve denizcilik kitabıyla tanınan Osmanlı denizcisi Piri Reis'in 1521 de yaptığı İstanbul haritası görülmektedir. Bu haritada Topkapı sarayı, camiler, kara ve sahil surları, tersane ile sur içindeki yoğun dokunun yanı sıra sur dışında da yoğunlaşan bir doku çizilmiştir.

Bu dönemde hizmet üretimi, zanaat ürünleri üretim ve dağıtımı ile savaş ekonomisi üretimi, tophane, baruthane, tersane, vb. tesisleri ile hem suriçinde hem de Haliç'in iki yakasında fizik mekana yansımıştır. Saray, Bedesten ve çevresinde kapanlar ile Haliç'in kuzeyinde Galata komşuluğunda Tophane ve Kasımpaşa'da tersane gibi ilk sanayi tesisleri bu dönemde ortaya çıkmıştır. Bu yönetsel ve ekonomik örgütlenmede rol alan nüfus Suriç'inde ve söz konusu tesislerin yakın çevresinde iskan edilmiştir (Yenen ve diğ., 2000).

Surdışı yerleşim olarak gelişen Eyüp'ün Osmanlı İmparatorluğunun gelişme döneminde devletin halkla ilişkisi geçtiği ideolojik ve simgesel tahta oturma, bağlılık yemini, kılıç kuşanma törenlerinde, sünnet, doğum ve zafer kutlamalarında odak noktası olması Haliç'in gelişimini etkilemiştir. Eyüp dinsel ve dinlenme amaçlı ziyaret ve konaklama mekanı, buna dayalı imalat ve ticaret seramik, çanak-çömlek, oyuncak atölyeler işlevleri ile İstanbul'un Haliç çevresindeki mekansal yapılanmasında etkin bir rol oynamıştır (Yenen ve diğ., 2000).



Şekil 3.6. 1521 Haliç - Piri Reis (İstanbul Haritaları, 1990)

Türk minyatürcü ayrıca matematik ve tarih konularında kitaplar da yazmış çok yönlü bir bilgin olan Matrakçı Nasuh'un 1535 yılı İstanbul'unu gösteren gravüründe sur içinde yine anıtsal yapılar ve konutlardan oluşan yoğun bir doku ile Haliç kıyılarında sur dışına yapılan binalar görülmektedir (Şekil 3.7). Çizilen gemilerden de Haliç'in liman olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Haliç üzerindeki köprü, Galata Kulesi'nin Haliç'e kadar uzanan ve sağlam durumda olan dört sıra halindeki surları ve bu surlar üzerindeki kuleler, Galata bölgesi kuzeyinin bağlık, bahçelik ve kırık oluşu, Beyazıt, Fatih ve Sultan Selim camilerinin olduğu fakat Süleymaniye ve Yeni Caminin henüz yapılmamış olduğu dikkati çekmektedir (İstanbul Haritaları, 1990). Osmanlı döneminde Haliç'e bakan yamaçlarda bugün kente İslam kimliğini vurgulayan

binalar yapılmıştır. Haliç sırtlarında dini yapılarla birlikte inşa edilen medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırmıştır.



Şekil 3.7. 1535 İstanbul, Haliç - Matrakçı Nasuh (İstanbul Haritaları, 1990)

16. yüzyıla büyük bir şehir olarak giren İstanbul, "Küçük Kıyamet" olarak anılan 14 Eylül 1509 depreminde çok zarar görmüştür. 8 Şiddetinde olduğu tahmin edilen depremde binlerce bina yıkılmış, binlerce kişi ölmüştür. İstanbul, 1510 yılında Sultan II. Bayezid tarafından 80.000 kişinin istihdamıyla neredeyse yeniden kurulmuştur. Bu yüzden günümüze gelebilen eserlerin büyük çoğunluğu bu devirden kalmıştır. 1520-1566 yılları arasında Kanuni Sultan Süleyman yönetiminde İstanbul birçok değerli eserle birlikte gelişmiştir. Bu dönemde özellikle Mimar Sinan imzalı birbirinden değerli çok sayıda eser inşa edilmiştir. Veba salgını, yangınlar ve sellere rağmen Kanuni dönemi Osmanlı İmparatorluğu gibi İstanbul için de tam bir yükseliş dönemi sayılmıştır.

16. yy.'da Haliç sahili çeşitli kentsel fonksiyonlarla yapılaşmaya başlamıştır. Galata surları dışına 17.yy.'da yabancı elçilikler yerleşmiş, Kasımpaşa sırtlarında mahalleler kurulmuştur. Bu yüzyılda kentin ağırlıklı yolu yine deniz yolu olmakla birlikte, İstanbul artık karayolu ile de beslenmeye başlamıştır.

17. yüzyılda kent nüfusu artmaya devam etmiş, yerleşme sınırları genişlemiştir. Bu yüzyılda anıtsal yapı yoğunluğunda bir duraklama olmakla birlikte, yeni yapılar sur dışında Haliç ve Boğaz sahillerine doğru yayılmıştır. İstanbul'un sur içini bırakarak deniz kıyıları boyunca gelişmeye başlaması, deniz ulaşımının önemini arttırmıştır. Bu dönemde Kağıthane'de Sadabat Sarayı inşa edilmiştir ve Kağıthane halkın önemli bir mesire yeri olmuştur. Haliç'in her iki yakası da köşk ve sahil saraylarıyla donatılmıştır. Tersane sarayı olarak inşa edilen Aynalıkavak Kasrı da bu döneme ait yapılardandır (Koçu, 1926). Şekil 3.8'de "Karalar ve Denizler" adlı atlasın alınan haritada Haliç Bölgesi incelendiğinde 17. yüzyıla ait gelişmeler görülmektedir. Ayrıca sur dışı yerleşimin başladığı, Galata'nın ve Haliç'in kuzey yönündeki kıyılarının geliştiği belirlenmektedir.

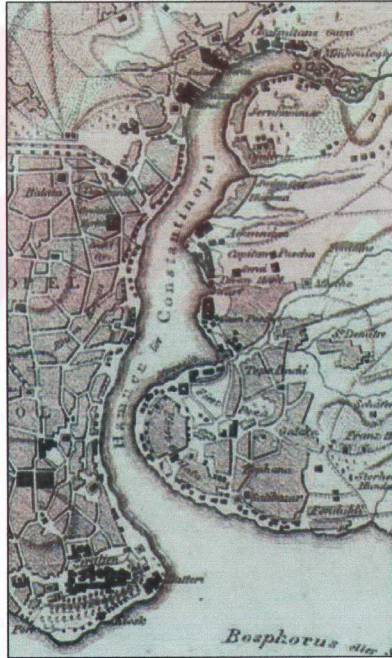


Şekil 3.8. 17. yy Haliç (İstanbul Haritaları, 1990)

Lale Devri olarak bilinen 1718-1730 yılları, itfaiye teşkilatının kurulması, ilk matbaanın açılması ve çeşitli fabrikaların inşasıyla İstanbul'un değişmeye başladığı dönemdir. 3 Kasım 1839'da Topkapı Sarayı Gülhane Bahçesi'nde okunarak halka ilan edilen Tanzimat Fermanı ile İstanbul'da yeni bir dönem açılmıştır. Batılılaşma sürecinin hızlandığı bu dönemde İstanbul'da mimariden yaşam tarzına, eğitim kuruluşlarından sanayi kuruluşlarına kadar birçok alanda yenilikler yaşanmıştır. Bu dönemde şehir yeni alanlara doğru genişlemeye başlamış, Suriçi Bakırköy yönünde, Galata ise Teşvikiye yönünde yayılmıştır. Ayrıca bu yıllarda, altyapı ve kent

hizmetlerinde de önemli gelişmeler olmuştur. Haliç üzerine köprü yapılması, tünel, kent içi deniz taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriye'nin açılması, Şehremaneti örgütüne ait diğer belediye dairelerinin kurulması, ilk telgraf hattının çekilmesi, Zaptiye Nezareti'nin kurulması ve ona bağlı karakolların açılması, Vakıf Gureba Hastanesi'nin hizmete girmesi ve Atılı Tramvay Şirketi bu gelişmelerin en önemlileridir. 18. yüzyılda Boğaziçi ve Haliç'te nüfus artışı olmuş ancak kent sınırları bu artışa oranla fazla büyümemiştir. Büyüyen yerleşmelerden en önemlisi Galata dışında gelişen Beyoğlu'dur.

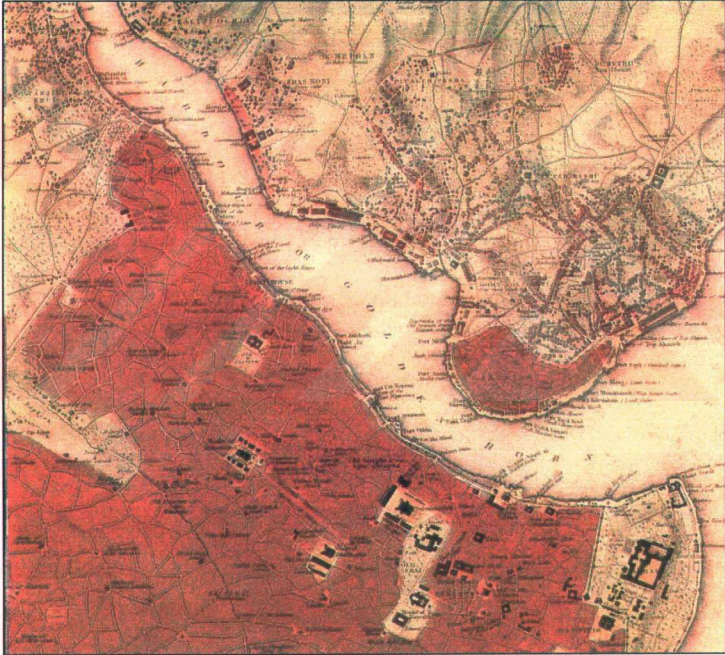
De Nyaste tarafından çizilen 1811 tarihli haritada görüldüğü gibi Haliç kıyılarında sur dışında gelişmeler başlamıştır (Şekil 3.9). Eyüp Haliç boyunca güneye doğru genişlemiştir. Cezri Kasım Paşa ve Zal Mahmut Paşa camilerinin etrafında mahalleler oluşmuştur. Kıyıda Yavedud, Zal Paşa, Defterdar, Eyüp ve Hoca Efendi iskelelerinin varlığı bölgenin o zaman yoğun bir nüfusa sahip olduğunu göstermektedir (Yenen ve diğ., 2000).



Şekil 3.9. 1811 yılında Haliç - De Nyaste (İstanbul Haritaları, 1990)

Hellert'in 1840 da çizdiği haritada da Tarihi Yarımada organik bir yerleşim dokusu, Galata tarafında açılan yollar ve Haliç kıyılarındaki gelişim görülmektedir (Şekil 3.10). Haliç kıyısında yer alan iskeleler de harita üzerinde belirtilmektedir.

Haliç'in iki yakasındaki yerleşmelerin yoğunlaşması sonucu iki kıyı arasındaki bağlantı çok sayıda iskeleler ve "prime" denilen kayıklarla sağlanmıştır. Buralara genellikle bir meydan çeşmesi ve bir cami yapılmıştır. Çevresinde de su üstünde kahvehaneler kurulmuştur. Ayrıca Yemişkapanı, Unkapanı, Odun İskelesi gibi iskeleler, ticaret gemilerinin yanaştığı iskelelerdir. Güney yakasının üst kısımlarında ticaret gemilerinin donatım, bakım ve kalafat işlerinin yapıldığı tezgahlar gelişmiştir. Haliç'in kuzeyinde de Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak tesislerinin kurulmasıyla gemi sanayi gelişmiştir (Eyice, 1975).



Şekil 3.10. 1840 yılında Haliç - Hellert (İstanbul Haritaları, 1990)

Yangınlarda tahrip olan birçok mahalle uzun süre yeniden imar edilememesi nedeniyle birçok zengin aile, Haliç'in öteki yakasındaki yeni mahallelere taşınmış, geride bıraktıkları konaklar ise bölünüp düşük gelirli ailelere kiralanmıştır. İnşaat

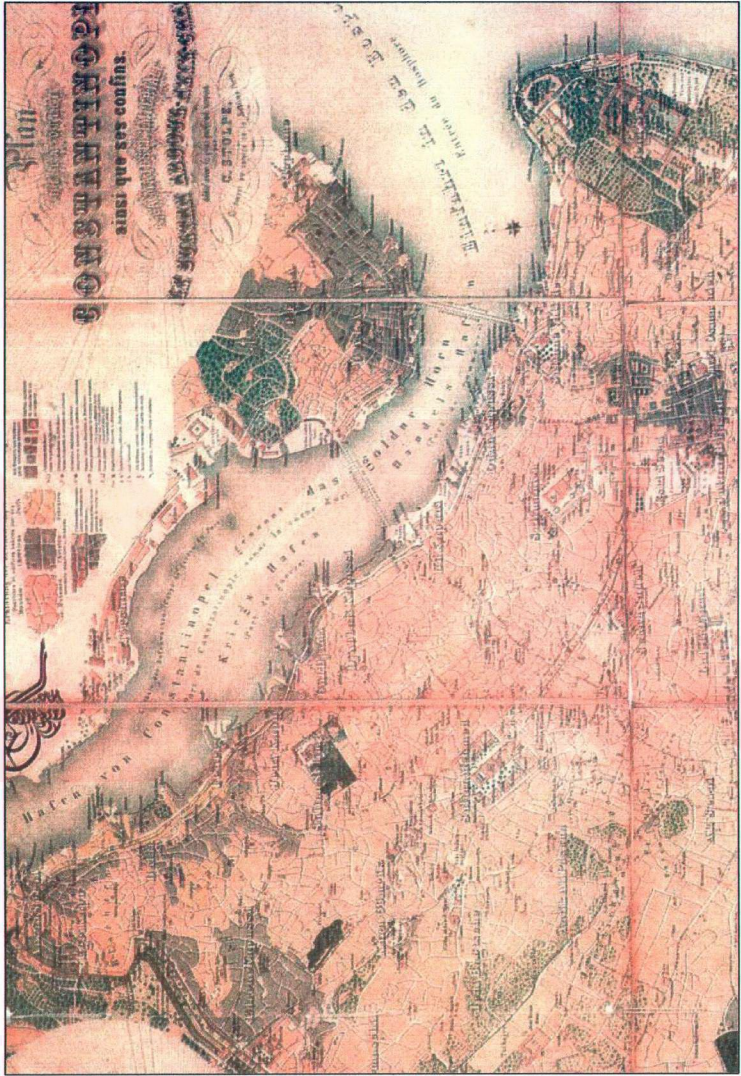
faaliyeti Galata tarafına geçmiş ve birkaç iş hanı veya kagir konak dışında İstanbul tarafında yeni inşaat yapılmamıştır.

Bu dönemde İstanbul'un, modern kent standartlarına kavuşturulması için birçok girişimde bulunulmuştur. Tanzimat sonrası Osmanlı reformcuları İstanbul'un düzensiz sokak dokusu ve kent dokusuna düzenli bir görünüm kazandırmak, başkentin çeşitli semtleri arasında ulaşımı sağlamak ve kentin görünümünü güzelleştirmek, bölünmüşlüğü ve köhneliği ortadan kaldırmak için çalışmalarda bulunmuşlardır.

Sokak dokusunun düzenlenmesi, birçok çıkmazı olan kısa sokakların yerine, birbirleriyle bağlantılı, düz, açık ve aynı genişlikte arterlerin yaratılması ve tek tip bir mahalle dokusu yaratılması için yeni bina nizamnameleri uygulamaya konulmuştur. Bu çalışmalar sonucunda yeni açılan veya genişletilen ana arterlerde işleyen tramvay hatları ile İstanbul ve Galata'nın dağınık semtlerini birbirine bağlanmış, Haliç'in üzerinde yapılan iki köprü, iki yaka arasında ulaşımı kolaylaştırmıştır. Kentin coğrafi olarak birbirinden kopuk bölgelerinin, İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köylerinin bağlantıları ise Şirket-i Hayriye vapurları ile sağlanmıştır.

Tanzimat reformlarının getirdiği sosyal değişim, İstanbul'un kent dokusunu da etkilemiştir. Tanzimatın ilanı bayındırlık işlerinde yeni gelişmelere neden olmuştur. Kat sınırlamasının Ebniye Nizamnamesi ile kalkması Galata, Balat, Fener ve Kumkapı gibi gayri-müslimlerin oturdukları yörelerde çok katlı bina yapımının yaygınlaşmasına neden olmuştur. Özellikle 19. yy. ikinci yarısında varlıklı aileleri çeken bir bölge niteliği kazanan Galata-Pera'da, Tarihi Yarımada'dan farklı bir fiziksel çevre yaratılmıştır (Denel, 1982).

II. Mahmut zamanında kentte köklü değişikliklere gereksinim duyulmuş ve Moltke'ye (1837) ilk imar planı yaptırılmıştır. Moltke planında, özellikle İstanbul'da yol dokusunun dar ve dolambaçlı durumuna karşı yeni yollar açılarak tramvay trafiğinin rahatlatılması yönünde öneriler gözlenmektedir (Akin, 1998). 1838 ile 1908 yılları arasında yaşanan yeniden inşa projeleri kent dokusunda kalıcı değişiklikler yapmıştır. En yoğun imar faaliyeti 1850'lerin sonu ile 1870'ler arasında, Galata'da Altıncı Daire'nin denetiminde gerçekleşmiş, Divanyolu, Karaköy-Ortaköy Caddesi ve Taksim-Şişli bağlantısı gibi ana arterler oluşturulmuştur. Sultan Abdülaziz'in isteği üzerine 1863 yılında Stolpe'ye İstanbul haritası yaptırılmıştır (Şekil 3.11). Bu haritada dini yapılar, yeşil alanlar, köprüler, konut alanları belirtilmiştir. Ayrıca etnik dağılım yani Müslüman, Yahudi ve Hristiyanların oturduğu bölgelerde işlenmiştir.



Şekil 3.11. 1863 İstanbul Planı - C. Stolpe (İstanbul Haritaları, 1990)

19.yy'da Haliç'te sanayileşme hareketleri başlamıştır. İlk sanayi tesisleri sultanların bu bölgedeki saraylarının arsalarına yapılmıştır. Eyüp'te sanayi tesisi olarak İplikhane-i Amire adı verilen halat fabrikası ile Feshane kurulmuştur. Haliç'te ilk sanayi fonksiyonu olarak 15. yy.'da kurulan tersane tesislerinin 19. yy. gelişmesiyle, Haliç kıyılarında bu fonksiyona hizmet edecek yeni imalathaneler kurulmuştur. Bu yüzyılda kara ulaşımı da gelişme göstermiştir. Tarih boyunca ikinci derecede tercih edilen karayolu ulaşımı, iki kıyı arasında inşa edilen köprülerle önemini arttırmış, Haliç'te deniz ulaşımı yerini kara ulaşımına bırakmıştır.

Sirkeci'ye demiryolunun getirilmesi, Silaharağa'da elektrik santralinin kurulması, Haliç'te Feshane, İplikhane, Defterdar Yünlü Fabrikası ve diğer sanayi ve depolama yapılarının yoğunlaşması sonucunda Şekil 3.12'de 1896 tarihli haritada da görüldüğü gibi Kasımpaşa, Hasköy ve Eyüp'te sanayi çalışanları yerleşme dokusunu oluşturmuştur. Bu yerleşme dokusu arasında da yeşil alanlar mevcuttur. Haliç'in kuzey kıyısında ise Galata, ardındaki açık alanlara doğru yayılmıştır.

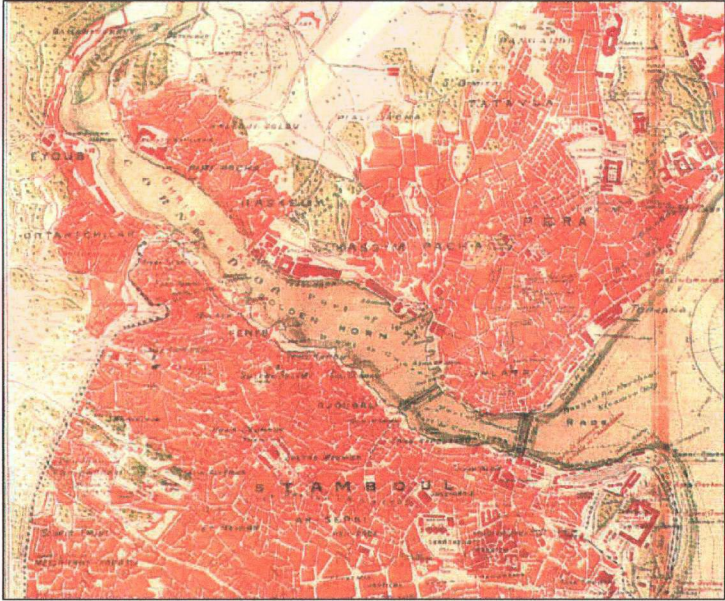
19. yy'da Pera'daki bağlar yerini yeni yapılara bırakırken, Galata da ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz ve İtalyan sanayici ve tüccarlarıyla, bu ülkelerden gelen her türlü malın indirildiği, depolandığı ve satıldığı bir alan haline dönüşmüştür (Akın, 1998).



Şekil 3.12. 1896 Haliç - Malumat Matbaası (İstanbul Haritaları, 1990)

3.3. Cumhuriyet Dönemi

İstanbul, Cumhuriyetin ilan edilmesi ve başkentin Ankara'ya taşınması ile birlikte İmparatorluk Başkenti olma özelliğini kaybetmiş, üç büyük imparatorluğun başkenti, artık bir devletin sadece en büyük kenti olmuştur. Haliç, Cumhuriyet döneminde de Bizans ve Osmanlı dönemindeki işlevlerini sürdürmeye devam etmiştir. Şekil 3.13'de, 1890'lardan 1930'lara kadar, yaklaşık kırk yıl boyunca Anadolu ve İstanbul'daki Selçuklu ve Osmanlı eserlerini inceleyen, resimleyen ve kitaplarını hazırlayan bir sanatçı ve bilim adamı Mimar Alexandre Raymond'un yaptığı 1919 yıllarına ait İstanbul Planı görülmektedir. Haliç'in kuzey ve güney yakalarındaki gelişim devam etmektedir. 19.yy'da Haliç'teki tersane tesislerinin gelişmesine paralel olarak Eminönü, Fatih ve Eyüp ilçelerinde yerleşen sanayi alanlarındaki gelişim Cumhuriyet döneminde de sürmüştür.



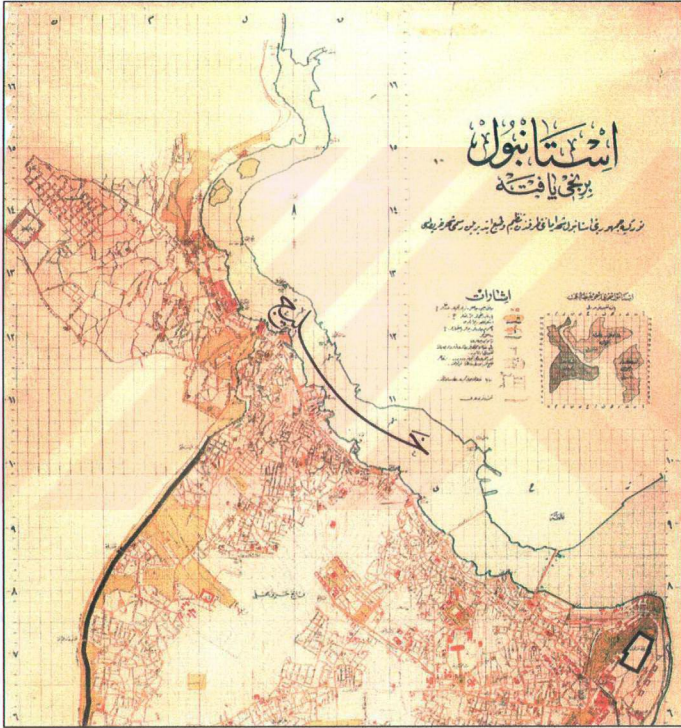
Şekil 3.13. 1919 Haliç - Alexander Raymond (İstanbul Haritaları, 1990)

3.3.1. 1920-1984 Dönemi

I. Dünya Savaşı sonrasında Mütareke ile birlikte işgal edilen İstanbul'da ikili bir yerleşme dokusu ve iki farklı kent yaşamı görülmektedir. Kabataş sırtları, Galata ve Beyoğlu'nda ahşap konutların arasında tek tük yükselen kagir apartmanlar, iş

hanları ve yabancı elçilik binaları vardır. Tarihi Yarımada'da ise camiler, külliyeler ve çarşıların arasında sıkışık bir doku içinde ahşap konutlar yer alır. Çoğunlukla Türk ve Müslüman mahallelerinin bulunduğu eski İstanbul'da geleneksel yaşam biçimleri sürdürülürken, Beyoğlu modern ve batılı bir yaşam tarzına sahiptir.

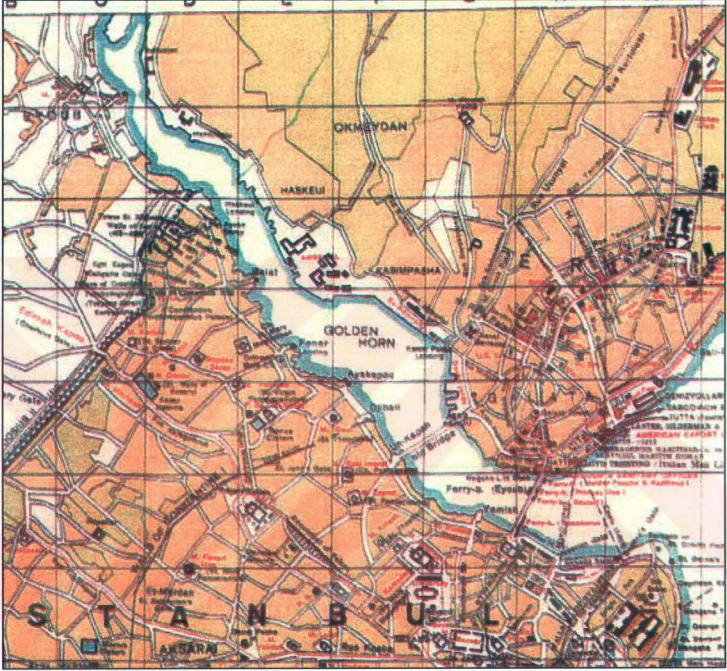
Sıkışık ahşap doku nedeniyle Haliç yıllar boyunca büyük yangınlar yaşamıştır. Balat, Fener, Hasköy ve Ayvansaray'da 17.yy. ve 20.yy arasında yangınlar çıkmıştır. Şekil 3.14'de İstanbul Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. tarafından yapılan 1920-1923 yıllarına ait haritada tarihi yarımada'da yangın sonrası durum gösterilmiştir.



Şekil 3.14. 1920-1923 İstanbul - İstanbul Keşfiyat ve İnş.A.Ş.
(İstanbul Haritaları, 1990)

Şekil 3.15'de Deniz Kuvvetleri Komutanı K.M. Vasıf tarafından yapılan 1935 yılına ait haritada da görüldüğü gibi İstanbul'un 1930'lu yıllarda en önemli konularından biri kentin planlanması ve imar girişimleridir. İstanbul 1950'lerden sonra gerçek gelişmeyle planlama arasında sürekli bir ikilemin yaşandığı bir kent olmuştur.

Sanayi, imalathane ve depo tesisleri 1950'den itibaren büyük alanlara yayılmış ve beraberinde plansız gelişen konut alanlarını getirmiştir. Düzensiz kurulan sanayinin pis su atıkları için gerekli önlem alınmadığı için olumsuz etki giderek artmıştır. Tarih içinde önemli bir mesire yeri niteliğine sahip Haliç, bu özelliğini de yine süreç içinde yitirmiştir (Kuban, 1997).



Şekil 3.15. 1935 yılında Haliç - K.M. Vasif (İstanbul Haritaları, 1990)

Artan nüfus ve ekonomik büyüme, bir yandan arazi fiyatlarının yükselmesine neden olmuş, öte yandan kentin seçkin semtlerine olan talebi artırmıştır. Böylece bu semtlerde de hızlı bir büyüme ve genişleme yaşanmıştır. Boş alanlar yerini toplu konut alanlarına bırakırken, bahçeli evler ve köşklere yerini ise apartmanlar almıştır. Zaman içinde Tarihi Yarımada'da ahşap evler yok edilmiş, geriye kalan yapılar ise kente göç eden insanların, Haliç'teki tesislerde çalışan işçilerin barınakları ve işyerleri ve depo alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Cumhuriyet döneminde Türkiye'nin kentlerini modernleştirmek üzere birçok Avrupalı uzman davet edilmiştir. İstanbul'un gelişmesini nazım planlarla denetim altına almak

için yapılan ilk uygulama 1930'larda görülür. Bu ilk danışmanlar heyeti Fransız ve Almanlardan oluşmaktadır: Alfred Agache, Herman Elgözt, H. Lambert ve Martin Wagner'in kent planmasında temel konular olan, büyüme, ulaşım, tarihi korumacılık ve bölgelerin oluşturulması hakkında geliştirdikleri öneriler uygulanmamış, ancak raporları günümüze kadar gelmiştir. Öte yandan, 1936 ile 1951 arasında İstanbul'da bulunan Fransız mimar ve plancı Henri Prost'un İstanbul için geliştirdiği projenin bazı bölümleri halen yürürlüktedir (Çelik, 1998).

Prost Planında, liman ve demiryollarının geliştirilmesine yönelik kararlar ile merkezi iş alanı, sanayi alanları, konut alanları, yeşil alanlar, Suriçi'nin korunması ve yol sistemi ile ilgili kararlar yer almaktadır. Bunlar içinde Haliç için en önemli karar sanayinin Haliç'te toplanması ve Boğaziçi'ndeki sanayi ve depolarının kaldırılarak Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine getirilmesidir. Ayrıca Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlandırılması, İstanbul'un silüetinin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi de Prost planının en önemli kararlarıdır.

1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Artan sanayileşme ile birlikte o zamana değin görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı dönem bu dönemdir. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, ulaşım ağırlık verilmiştir. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlak Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde uygulamalar yapılmıştır. Planlama açısından 1950'lerde görüşlerine başvuru uzmanlar, Alman plancı Hans Högg ile İtalyan plancı Luigi Piccinato'dur. Högg'ün çalışmaları özellikle mekansal kullanım esasına göre ayrışmanın önemine değinirken, Piccinato'nun planı daha genel, bölgesel bir yaklaşım içermektedir (Çelik, 1998).

Temelde İstanbul'un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yollarının geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür (Tekeli, 1994). Bu bağlamda Eminönü-Unkapanı sahil yolu, limanın artan kapasitesi doğrultusunda genişletilmiş, Unkapanı-Aksaray arasındaki Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi ile Topkapı'dan başlayarak limana ve oradan da Aksaray'a uzanan bir yan ring yolu oluşturulmuş, böylece Topkapı'da yer alan sanayi tesislerinin limanla bağlantısı sağlanmıştır. Beyoğlu yakasında, Karaköy'den Azapkapı'ya kadar Perşembe Pazarı'ndan geçen geniş bir yol açılmış, bu yol tersanenin arkasından Söğütözü'ne bağlanmıştır. Galata'daki liman Perşembe Pazarı'ndaki toptan ticareti destekleyecek biçimde ticaret limanına dönüştürülmüş,

Prost Planı'nın öngörülerinin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiştir. Bu uygulamalar Haliç sanayi alanlarının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak, Haliç ve çevresinde plansız yapılaşma ile gecekonduların oluşumu ile birlikte tarihi alanlar da çöküntü mekânlarına dönüşmeye başlamıştır.

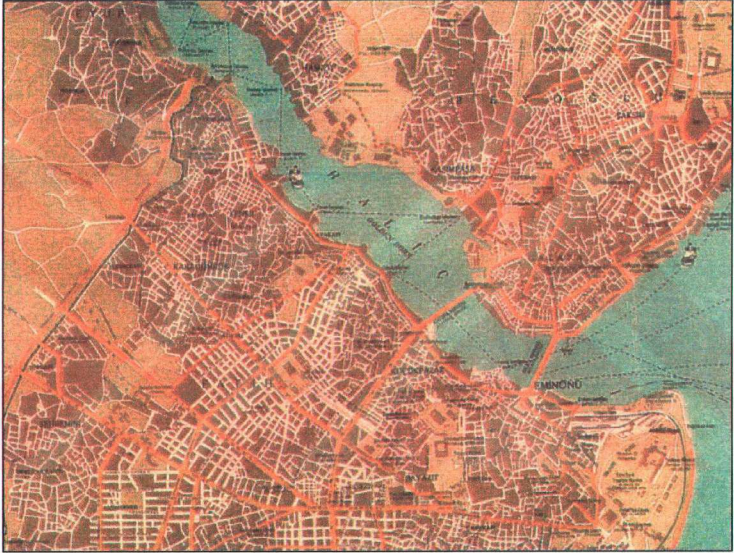
1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu Bölgesi Nazım İmar Planı'nda, siyasi rejimin tercihleri doğrultusunda, Haliç kıyılarında Kasımpaşa-Kağıthane arasında sanayinin korunması öngörülmüştür. 1958 yılında çalışmaya başlayan Piccinato'nun önerileri, İstanbul kenti ile ilgili çözümün çevre ve bölge ölçeklerini içeren bir mekânsal örgütlenmede aranması; sanayinin ve konut alanlarının desantralizasyonuna dayalı açık ve doğrusal gelişen bir kent sistemi kurgulanması, yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi, İstanbul'un bir üretim kenti değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması, bu doğrultuda sanayinin ülkenin iç pazarı yönünde İstanbul'un doğusuna doğru desantralize edilmesi, İzmit, Gemlik ve Bandırma'nın yeni sanayi kentleri olması, Haliç kıyılarındaki sanayinin temizlenmesi, Topkapı ve Rami'de kurulan sanayiye hizmet edecek bir limanın Kazlıçeşme-Bakırköy arasında kurulması, önerilen kent şemasını desteklemek üzere bir ulaşım sistemi kurulması, bu doğrultuda Haliç'e üçüncü körprü, Boğaz'a Ortaköy - Beylerbeyi arasında bir köprü yapılması, köprülerin mevcut doku ile bağlantıları ve çevre yollarının tesisi, Haliç ve Boğaziçi sahillerinde ana arterler açılmasının önlenmesi, kıyılarındaki yolların gezi yolu olarak düzenlenmesi, Kağıthane'de büyük bir hayvanat bahçesi yapılması, Suriçi ve sur dışındaki yeşil alanların Marmara ve Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantısının sağlanması, İstanbul'un turizm potansiyelinin korunması ve özendirilmesi, tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önlenmesi şeklindedir.

1957 yılında Prost planlarından hareketle yol açma girişimleri içinde, Rami Kışla Caddesi kuvvetli bir bağlantı yolu haline getirilerek Yeni Yol diye adlandırılan bir bulvar ile Eyüp Sultan Camii'ne bağlanmıştır. Bu bulvarın açılışı sırasında Cami-i Kebir Caddesi üzerindeki dükkanların yıkılması, oyuncakçılar çarşısının kalkması gibi doku değişiklikleri olmuştur (Yenen ve diğ., 2000).

Marmara Bölge Planlama Bürosu, Piccinato'nun önerileri doğrultusunda, kıyı şeridindeki yoğun yapılaşma baskısını azaltmak için doğrusal bir kentiçi gelişme aksı önermiş, hızlı deniz ulaşımının geliştirilmesini, metropoliten işlevlerin üst bir yönetim organı eliyle bölgeye yayılmasını, desantralizasyonun üniversiteler, bazı yönetim işlevleri, organize sanayi bölgeleri, haller ve benzeri kurumlar vasıtasıyla gerçekleşmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bu gelişmeler sırasında Doğu yakasının

payının artırılmaması, Boğaz geçişlerinin sınırlandırılması için Batı yakasının nüfus büyüklüğü ve ekonomik ağırlık oranının korunması hedeflenmiştir. İkinci derecede yönetici merkezlerin geliştirilmesi ile bazı merkezi iş alanı işlevlerinin desantralize edilmesi, uç kesimlerde yeni nüfus yığılmaları ile merkezin nüfus baskısından kurtarılması istenmiştir.

Şekil 3.16'da harita genel müdürlüğüne ait 1960 yılı haritası incelendiğinde, kara ulaşımı ile birlikte deniz ulaşımının da devam ettiği, kuzey yakasında Galata'nın arkasında Beyoğlu'nun, Haliç kıyılarında Kasımpaşa ve Hasköy'ün güney kıyılarında Eyüp'ün geliştiği, yoğun dokunun devam ettiği görülmektedir.

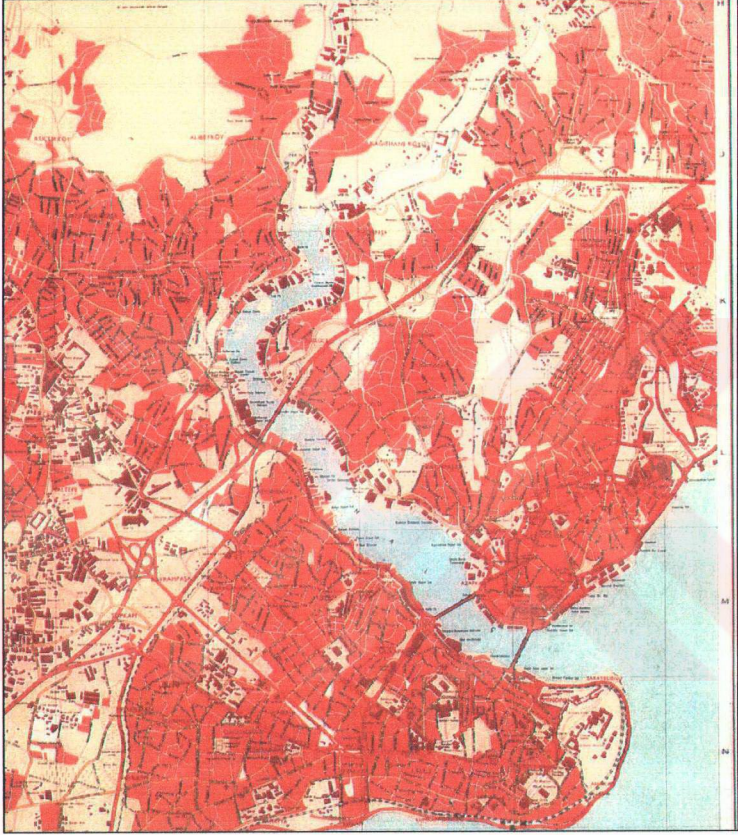


Şekil 3.16. 1960 Haliç - Harita Genel Müdürlüğü (İstanbul Haritaları, 1990)

20. yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çareler aranırken, Haliç dışında Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme-Zeytinburnu İstanbul yakasında gelişen ve yoğunlaşan diğer sanayi alanları ortaya çıkmıştır. Kentin bu dönemde gelişmeye başlayan bir başka sanayi aksı ise Beyoğlu yakasında Kağıthane-Bomonti-Levent-Esentepe bölgesidir.

Şekil 3.17'de 1978 yılına ait Haliç Bölgesini gösteren haritada çevre yolu, Haliç kıyılarında fabrika binaları ve Haliç çevresinde yapı alanlarında oluşan gelişmeler

görülmektedir. Haliç kıyılarında yer alan sanayinin yoğunlaşması ile yapılaşma boş alanlara doğru yayılarak eski dokuyu sarmıştır. Yoğunluğun artması, yolların genişletilmesi gibi uygulamalarla geleneksel doku tahrip olmuştur.



Şekil 3.17. 1978 yılında İstanbul - Harita Genel Müdürlüğü (İstanbul Haritaları, 1990)

Sanayi kuruluşlarının kentte açılan yeni ulaşım kanalları boyunca gelişme eğilimi konut alanlarının gelişmesini de etkilemiş, konut alanlarının desantralizasyonu süreci hızlanmış, kent merkezi dışındaki yerleşmeler hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Haliç'te, Topkapı'da ve Londra asfaltı boyunca yer seçen sanayi alanları ile birlikte biçimlenen konut alanları kuzey ve batı yönlerinde; Bayrampaşa, Güngören, Gaziosmanpaşa, Bahçelievler, Halkalı ve Sefaköy, Beyoğlu yakasında Kağıthane,

Alibeyköy, Gültepe ve Çeliktepe kaçak ve düzensiz yapılaşma ile öne çıkan yerleşmeler olmuşlardır.

Bu durumun kent mekanındaki en etkili sonucu sanayi tesisleri ve bu tesislerin önce yakın çevrelerinde konumlanmaya başlayan, giderek genişleyen ve yoğunlaşan geçekodu alanları ile olan organik ilişkidir. Önce Kazlıçeşme çevresinde başlayan bu eğilim politik düzeydeki Balkan ülkelerinden göçenlere yer gösterme kararlarından da etkilenecek Haliç ve çevresindeki yamaçlara yönelmiştir. İstanbul 1970'li yılların ortalarında Boğaziçi Köprüsü ile birbirine bağlanan Avrupa ve Anadolu yakalarına yayılan büyük bir metropol haline gelmiştir. Bu metropolü; boşalan eski merkez, gelişen çevre, yaygınlaşan sanayi ve plansız yerleşme alanları oluşturmuştur. 1980'li yıllar İstanbul Metropolitan alanı için 3194 sayılı imar yasasının çıkarıldığı, sanayinin kent dışına çıkarılması ile ilgili uygulamaların başladığı, metropoliten alana bağlı olarak organize sanayi sitelerinin kurulduğu dönemdir (Yenen ve diğ., 2000).

3.3.2. 1984-2002 Dönemi

1984-89 yıllarında İstanbul Belediyesi'nin Haliç'i temizleme operasyonunu başlattığı bir dönem yaşanmıştır. Bu dönemde imar yasalarında yapılan gelişmeler ve düzenlemeler genellikle bir yönüyle yerel yönetimlerin yetkilerini artırıcı diğer yönüyle merkezi yönetimin yetkilerini ve planlama araçlarını güçlendirici yönde olmuştur. 1982 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası, 1984 yılında çıkarılan 2981 sayılı İmar Affı Yasası, dönemde gelişmeleri etkileyen ve biçimlendiren önemli yasal değişikliklerdir. Yerel yönetimleri kaynak ve yetki yönünden güçlendiren düzenlemeler olan 1984 yılında iki kademeli bir metropoliten yönetim modelini içeren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasası ve 1985 yılında 3194 sayılı İmar Yasası ile belediyeler plan yaptırma ve onama yetkisine kavuşmaları da aynı paraleldeki gelişmelerdir. Bu yeni düzenlemeler ve bunlara dayalı uygulamalar sırasında İstanbul kültür turizmi kimliğinden Ortadoğu'nun finans merkezi olmaya kadar uzanan geniş bir arayış sırasında kimlik bunalımına düşmüş, bu dünya kentine kimliğini kazandıran önemli değerler hızla yitirmeye başlanmıştır.

1985 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. Bu uygulamaların bir plana dayandırılmaması, Haliç'in kimliği ile özdeşleşen Yemişçiler Çarşısı, Hal Binası ve Fener Evleri gibi tarihi binaların yıkılma kararıdır. Ancak verilecek yeni işlevler ile Haliç'in kurtulmasında görev alabilecekleri doğrultusunda alınan karar ile

yıkımdan kurtarılmışlardır. Bugün özgün nitelikleri ile Haliç'te kültürel ve sosyal dönüşümü sağlayacak öğeler olarak korunmaları ve yaşatılmaları amaçlanmaktadır.

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

1985 yılında onaylanan Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nda Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının kaldırılarak kamuya açılması; 1990 yılında hazırlanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda Tarihi Yarımada da getirilen eski kent kimliğinin korunarak, turizm, ticaret ve kültür ağırlıklı arazi kullanım kararlarının geliştirilmesi Haliç için de öngörülmüştür. Aynı yıl Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda ise Haliç'te iki yeni köprü yapılması önerilmiştir.

1995 yılında onaylanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda Tarihi yarımada silüetinin korunması için 40 rakım önerilirken, Cibali-Ayvansaray aksı ve Sadabat gibi tarihi rekreasyon alanları alt ölçekli planlarda mevcut dokuları sıhileştirilerek korunacak alanlar olarak belirlenmiştir. Şekil 3.18'de Haliç'in 1999 yılına ait hava fotoğrafı görülmektedir.

Son dönemlerde başlatılan Haliç'i kurtarmak, eski haline kavuşturmak için yapılan çalışmaların başlangıcında büyük kirlilik yaşayan suyun temizlenmesi sağlanarak sağlıklı bir ortam oluşturulmaya çalışılmıştır. Suyun temizlenmesi, Haliç'e gelen atık suların Haliç'e ulaşması engellenerek, arıtma tesislerine gönderilmesi ve Haliç'te zaman içinde biriken çamurun taranarak belli yerlerde toplanılması şeklinde iki aşamalı olarak ele alınmıştır. Su temizlendikten sonrada Haliç'teki kentsel alan kullanımı ile ilgili olarak çeşitli projeler hazırlanmıştır. Bu projelerden inşaatına başlanmış olanlar; Gülhane Parkı Düzenleme Projesi,, Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi Projesi, Piyerloti Mezarlığı Düzenleme Projesi, Piyerloti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi Kağıthane Deresi ve Yakın Çevresi Düzenleme Projesi, Sadabat Mesire Alanı Koruma ve Geliştirme Projesi, Söğütözü Kongre ve Kültür Merkezi Projesi'dir. Haliç'teki tüm projelerin entegrasyonunun kurulabilmesi için "Haliç Master Planı ve Raporları" kapsamına alınması ve tüm projelerin işletim sistemlerinin elde edilmesi hedeflenmiştir.



Şekil 3.18. 1999 yılında Haliç (Hava Fotoğraflarıyla İstanbul Şehir Rehberi, 1999)

3.4. Sonuç ve Değerlendirme

Kentin tarihsel süreç içinde gelişimi kentsel kimliğin vurgulanmasında önemli rol oynar. İstanbul'un tarihsel gelişimine bakıldığında üç uygarlığın etkisiyle dünyada eşine az rastlanır tarihsel bir kimliğe sahip olduğu görülür.

İstanbul'un tarihi kimliği, M.S. IV. yüzyılda Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olması ile başlar. Kent ilk büyük Hristiyan İmparatorluğunun ve uygarlığının merkezi olur. Haliç Roma İmparatorluğu döneminde korunaklı bir liman ve ilk yerleşim bölgesidir. Bizans İmparatorluğu döneminde Haliç liman olarak kullanılır, surlar yapılır, 14. yüzyılda Galata gelişmeye başlar ve şehrin gelişimi hızlanır.

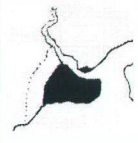
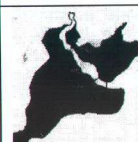
15. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olan İstanbul'un gelişimi sur içindedir. Haliç bu dönemde tepelere inşa edilen her biri şehir tacı olan camiler ile yeni bir silüet kazanır. 16-17. yy.'da kentsel büyüme tarihsel yarımada da yoğunlaşırken artan nüfus ile sur dışında yeni mahalleler oluşur. Eyüp, Üsküdar, Kasımpaşa semtleri ve Galata bu dönemde gelişir. 17-18. yy.'da Haliç, İstanbul'un merkezi bir kesiminde, tarihi değerleri içeren, mesire ve rekreasyon özelliklerini kapsayan bir bölgedir. Osmanlı'nın son dönemlerine kadar mesire alanı olarak canlılığı korur.

19. yüzyılda fabrika, atölye ve küçük sanayi alanlarının bu bölgede yer seçmesiyle Haliç'in kentsel kimliği değişime uğrar ve önceki dönemlerdeki ile geleneksel görünümünü yitirir. 20. yüzyılın başında bu değişim devam eder ve sık sık çıkan yangınlarla ortadan kalkan ahşap konutlar yerini kagir yapılara bırakır.

Cumhuriyet sonrası İstanbul'da 1937-1951 yılları arasında yapılan planlama çalışmaları kapsamında, Haliç kıyıları sanayi alanı olarak gelişir. Bu durum, bölgenin çevresini çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı atıklar nedeniyle tümüyle değiştirir ve bir mesire alanı olan Haliç'in tüm özelliğini yitirmesine neden olur. Böylece, Haliç, bu kez de İstanbul'u olumsuz bir biçimde etkilemeye başlar. 1956 yılında Tarihi Yarımada'da uygulanan geniş imar operasyonunda yıkım ve yol açımı Haliç'te doku bozulmasını ve silüetini etkileyen faaliyetler olur.

1984-1986 yılları arası İstanbul Belediyesi tarafından Haliç kıyılarının sanayi alanlarından arındırılması amacıyla temizlik ve yıkım çalışmalarına başlanır. Bu dönemlerde Haliç kıyılarında tarihsel değeri olan binalar tarihi değerleri göz önüne alınmadan yıkılır ve Haliç kıyılarına geniş park alanları ile temiz bir görünüm kazandırılmaya çalışılır. Son yıllarda belediye yönetimlerinin Haliç'i eski günlerine döndürme çabaları vardır. Tablo 3.1'de Haliç'in tarihsel gelişimi görülmektedir.

Tablo 3.1. Haliç Bölgesinin Tarihsel Gelişimi

	ROMA DÖNEMİ M.Ö.7.yy-M.S.324	▪ Korunaklı liman niteliğinde ▪ İlk yerleşim bölgesi ▪ Bizantion adlı yerleşimin kurulması ile Haliç'in gelişimi başlıyor.
	BİZANS DÖNEMİ 324-1453	▪ Byzantion'un başkent olması şehrin gelişimini hızlandırır. ▪ Haliç bir liman olarak kullanılmaya başlanır. ▪ 5.yy da şehir surları Haliç kıyılarını da içine alır. ▪ Haliç'in kıyılarında ticaret, denizcilik tesisleri ve dini tesisler yer almaktadır.
	OSMANLI GELİŞME DÖNEMİ 1453-1700	▪ Kuzey yakada ise surlarla çevrili ayrı bir şehir "Galata" gelişmektedir. ▪ Kentin gelişimi sur içindedir. ▪ Tarihi Yarımada'nın tepelerinde inşa edilen dini yapılar , medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırır.
	OSMANLI SON DÖNEMİ 1700-1920	▪ Haliç'in kuzey ve güney yakalarında surları dışında önemli yerleşme alanları oluşmuştur. ▪ Lale Devri ile birlikte köşkler, kasırlar ve saraylar Haliç kıyılarında inşa edilmiştir. ▪ Köprüler yapılır ▪ Sur dışı yerleşmeler başlar
	1920 – 1950 DÖNEMİ	▪ Cumhuriyet Döneminde planlama çalışmaları başlar. ▪ Haliç alınan plan kararları sonucu sanayi aksı olarak gelişir. ▪ Kara taşımacılığı önem kazanır.
	1950 – 1975 DÖNEMİ	▪ 1956 dan itibaren geniş imar operasyonları ile silüeti etkileyen yıkım ve yol açımı faaliyetleri olur. ▪ Eski kent dokusu tahrip edilir.
	1975 'den GÜNÜMÜZE	▪ Kentin gelişimi ile birlikte Haliç çevresi yoğun bir yerleşme içindedir. ▪ 1984-86 yılları arası İstanbul Belediyesi tarafından temizlik ve yıkım çalışmaları başlatılmıştır. ▪ Prost planıyla gelen 40 rakım kuralı delinerek silüeti bozacak çok sayıda niteliksiz yapı yer almaya başlamıştır.

4. HALIÇ KİMLİĞİNİ OLUŞTURAN ÖGELERİN ANALİZİ

4.1. Doğal Çevre

4.1.1. Doğal Yapı

Haliç, Avrupa kıtasında ve İstanbul Boğazı'nın güney girişinde Sarayburnu civarından başlayıp Kağıthane ve Alibey Dereleri'ne kadar güneydoğu ve kuzeybatı yönünde kıvrılarak uzanan yaklaşık 8 km. uzunluğunda, bir tarafı Boğaziçi'ne açılan kapalı bir limandır. Aynı zamanda Kağıthane ve Alibey derelerinin döküldüğü bir iç körfezdır. En geniş yeri yaklaşık 700 m. ile Cibali ile Kasımpaşa arasındadır. Derinliği ağız kısımlarında 40 m.'yi geçerken, gerek alüvyon birikmesi, gerekse kent atıkları nedeniyle uç kısmına doğru, özellikle Halıcıoğlu-Eyüp arasında 3 m.'den daha sığlaşmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi). Haliç, İstanbul'un Avrupa yakasında kuzey-batıdan güney-doğuya doğru uzanarak şehri, İstanbul ve Beyoğlu yarımadaı halinde ikiye böler (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. İstanbul'un Uydu Görüntüsü.

Karadeniz, Marmara ve Ege'de yapılan araştırmalar, buzul dönemlerinde Marmara ve Karadeniz'in birer göl, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın ise birer vadi olduklarını ortaya çıkarmaktadır. Yapılan jeomorfoloji araştırmaları sonucunda İ.Ö. 16 bin ile 12 bin yılları arasındaki buzul döneminde, Marmara'nın bugüne göre çok

daha küçük boyutlarda bir göl olduğu saptanmıştır. Su seviyelerindeki yükselme ile zaman içinde Karadeniz, Marmara ve Ege birleşir ve 5000'li yıllarda Marmara ve Karadeniz birer içdeniz haline dönüşür.

Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde denizin oluşturduğu Haliç, İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayırır. Sarayburnu – Galata arasından başlayarak önce batıya doğru uzanır, sonra da kuzeybatıya kıvrılan yay biçiminde bir girinti oluşturur. Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan bir akarsu ağzının, jeolojinin Buzul Çağı adı verilen döneminin sonunda sular altında kalmasıyla meydana gelmiştir. Haliç bu oluşum şekliyle fiziki coğrafyada ria terimiyle ifade edilen derin körfez tipinin en güzel örneklerinden biridir .

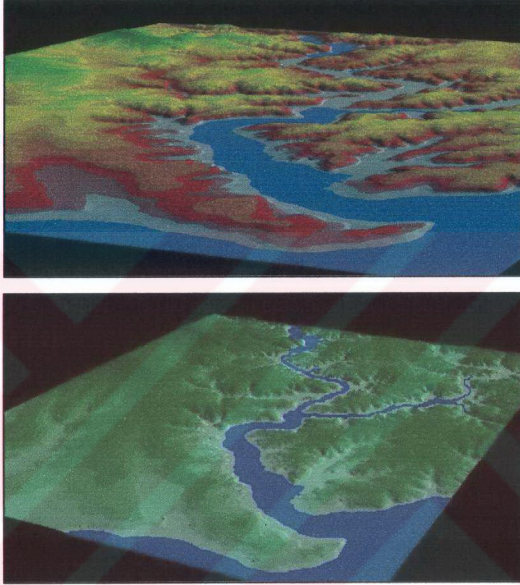
İstanbul – Çanakkale Boğazları jeolojik yapısı, Üçüncü Jeolojik Zaman'da oluşan IV. Zaman'ın üst katmanında Trakya – Bitinya kabuğunun alçalmasıyla ortaya çıkmıştır. Haliç'in oluşumu da Boğaziçi'nin oluşumu ile birliktedir. II. ve III. zamanlarda meydana gelen tektonik olaylar sonucunda Boğaziçi gibi Haliç yatağı da kırılmış ve bir akarsu vadisine dönüşmüştür. IV. Zaman'da, son buzul çağı sonrasında buzulların erimesiyle denizler yükselince sular derin vadiyi istila etmiş ve İstanbul Haliç'i meydana getirmiştir (Akbayar, 1994).

Karadeniz'e akan ırmağın vadi sistemi ile arasındaki havza sınırının çökmesiyle, Marmara ve Karadeniz arasında bir bağlantı oluşur. Birkaç yerinde keskin dönüşler yapan bu nehir vadisi, kuzeyde jeolojik kabuğun derinlerine uzanan bir kesik oluşturur, güneyde ise hafifçe yükselir. Nehrin kuzeybatı-güneydoğu doğrultusundan keskin bir dönüşle batıya kıvrılan yukarı kesimi, günümüzdeki Haliç ve Alibey Deresi ile Kağıthane Deresi'nin kuzeyden Haliç'e uzanan yatakları olarak bugün bile kolaylıkla seçilebilmektedir (Müller-Wiener, 1994).

4.1.2. Topoğrafik Özellikleri

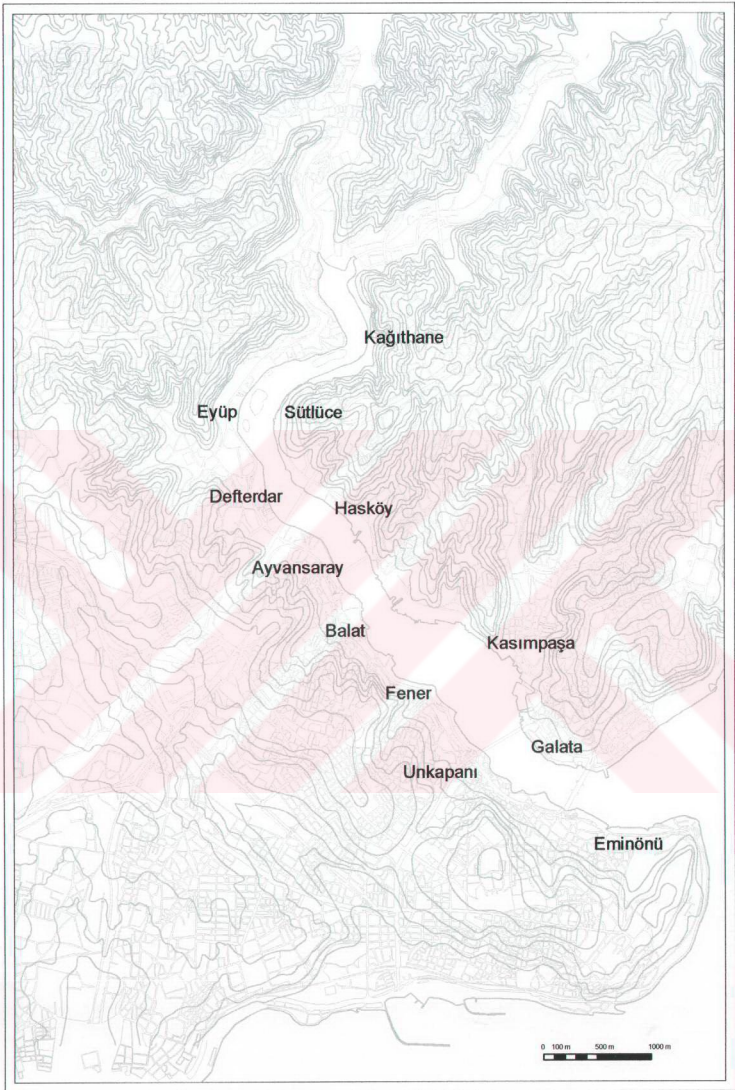
İstanbul Boğazı'na birleşen Haliç, güney yönünde alçalan bir topoğrafyada bulunmaktadır. Bu alçalan topoğrafyaya bağlı olarak Haliç'e güney yönde akan Alibey ve Kağıthane dereleri birleşmektedir. Birleşim noktasından itibaren başlayan ve ortalama 250 m. genişlikteki Haliç deniz ortamı önce güneybatı, Eyüp civarında güneye ve Eyüp iskelesi Haliç Köprüsü güzergahı boyunca da güneydoğu istikametine gittikçe genişleyerek devam etmektedir. Haliç'in her iki yakasında kıyı çizgisinden itibaren deniz seviyesinden birkaç metre yükseklikte ve yaklaşık 150'şer metreye varan düz bir sahil şeridi yer almaktadır. Alüvyon ya da dolgu toprak nedeniyle oluşan bu topoğrafyada sahil şeridinin bitiminden itibaren her iki yakada kaya ortamının yer alması nedeniyle aniden dikleşen bir morfolojik yapı

gözlenmektedir. Bu yapıya bağlı olarak yükseklikleri 50 ile 140 m arasında değişen tepe ve uzantılar her iki yamaçta yer almaktadır. İstanbul Boğazı'nın Trakya toprakları içine girintisi durumunda olan Haliç tarihin en erken çağından beri iki akarsu tarafından beslenir. Bu iki derenin arasında Silivri tepesi denilen bir yükseklik bulunur (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Haliç'in Üç Boyutlu Topoğrafik Modeli. (İBB, 2001)

Haliç boyunca derin olmayan vadilerle ayrılan tepeler bulunmaktadır. Marmara yönünde de Konstantinopolis'in yedinci tepesi olarak bilinen yüksek bir plato vardır öbür altı tepe Haliç boyunca sıralanan platolar ya da küçük yaylalardır. Marmara yönündeki güneybatı platosu, Haliç'e bakan platodan Marmara Denizi'ne dökülen Lykos Deresi'nin aktığı bir vadiyle ayrılır. Haliç'in yamaçları Beyoğlu kesiminde oldukça dik eğimli olup 50 - 100 m yükseklikte tepeler oluşturur; güneyde İstanbul yarımadası daha alçak olup bir kabartı halindedir; ayrıca, bu tepeler arasında Haliç'e çok az dikey inen ufak vadiler bulunur. Bu nedenle Şekil 4.3'te Haliç bölgesine ait topoğrafik haritada da görüldüğü gibi Haliç ve çevresinin arazisi kuzeye doğru hafifçe yükseklik kazanmaktadır.



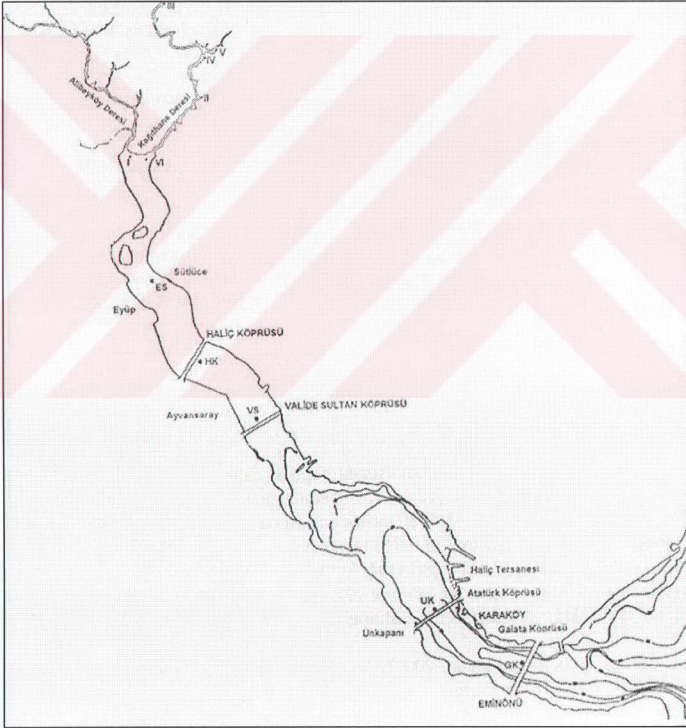
Şekil 4.3. Haliç Bölgesi Topoğrafik Haritası

Başlıca tepeleri 40-120 metre yüksekliktedir. Bunların en önemlisi İstanbul kesiminde Ayasofya-Topkapı Sarayı (40m.), Beyazıt-Süleymaniye (50-60m), Edirnekapı-Fatih (60-70m), Taksim (70-80m), Okmeydanı (90-100m), Şişli-Mecidiyeköy (100-200m), Levent (130-140m) sayılabilir. 16. yüzyıl Fransız gezgini Pierre Gilles yarımadaadaki tepelerin, Roma'nın altı tepesi kadar kolay ayırt edilemeyeceğini şöyle ifade etmektedir.

"Bunlar en tepede birleşiyorlar, ayrıca arkadan bakıldığında, önden görüldüğü gibi de yüksek değiller; onun için bunlara, her biri vadilerle birbirinden ayrılan sürekli sırtlar demekten başka çarem yok."

Pierre Gilles'in 16. yüzyılda yarımadaanın biçimiyle ilgili geometrik belirlemeleri, yarımadaanın 19. yüzyılda yapılan daha bilimsel belirlemelerine kadar en doğru saptamaları içerdiği bilinmektedir. Bu belirlemede ilginç gözlemler vardır: Kent üç yanı olduğu için bir üçgen biçiminde tanımlanmıştır, ama aslında bir üçgenden çok, kesişen üç çember yayının tanımladığı bir alandır. Bir üçgen olarak düşünülürse, tabanı batıya bakar, tepe noktası ise yarımadaanın başladığı doğu yönündedir. Bu üçgenin kenarları birbirine eşit değildir; batı kenarı bir hilal gibi kıvrılır. Daha ötede ise kuzeyden güneye bir eğri çizerek, kuzeye bakan kenarı bir yayı anımsatır. Üç kenardan Marmara Denizi'ne bakan kenarla, Trakya yönündeki kenar eşit uzunluktadır, ama Haliç yönündeki üçüncü kenar öbür ikisinden 1600 m. kadar daha kısadır. Kentin genişliği bir kaç noktada farklılaşır. Doğudan kent merkezine 1600 m kadardır, fakat hiçbir noktada 2400 m.'yi geçmez. Yarımada bu merkezde eni ve boyu birbirine eşit sayılabilecek iki kola ayrılır. Haliç yaklaşık 300 m genişliğindedir ve ağzından içeri doğru 4 km. kadar, büyük gemilerin girişine olanak tanıyacak derinliktedir. İki küçük akarsu, Alibeyköy Deresi ve Kâğıthane Deresi sularını Haliç'e boşaltır. Haliç'in kuzey kıyısında, liman girişinde yamaçtan kıyıya dik inen bir plato uzanır. Galata kenti, Byzantion'un kurulduğu tepeye bakan bu yamaçlarda kurulmuştur. Galata'yı Haliç'in kuzey kıyılarındaki öbür limanlardan Kasımpaşa Deresi ayırır. Bu yakadaki tepe ve vadilerin biçimi de karşı yakaya benzer. Alibey ve Kâğıthane Dereleri'nin denizle işgal edilmiş yatağı olan Haliç'in su altı topoğrafyası oldukça ilginçtir. Derelerin denize döküldüğü Haliç'in yukarı bölgesinde deniz oldukça sığ olduğu halde, Sütlüce kıyıları civarından Tophane-Sirkeci'ye uzanan bölge derindir. Haliç'in su altında kalan yamaçları ile deniz dibi rölyefinin yer yer değiştiği anlaşılmaktadır.

Haliç deniz dibi topoğrafyasını veren 1985 yılında yapılan batimetrik haritaya göre Alibey-Kağıthane Dereleri'nin Haliç'e döküldüğü yerden itibaren güneye doğru yaklaşık Eyüp-Sütlüce vapur iskelelerinin yer aldığı kesimlere kadar su derinliğinin genellikle 1 metreden az olduğu, ya da çok dar alanlarda yer yer maksimum 2 metreye ulaştığı, dolayısıyla deniz dibi topoğrafyasının yataya yakın konumda olduğu görülmektedir. Alibey-Kağıthane derelerinden başlayıp Haliç köprüsü ve daha güneyindeki Balat vapur iskelesi-Taşkızak Tersanesi'ne kadar deniz dibi topoğrafyası yine çok düşük bir eğimle anılmakta, su derinliği Tersane civarında 5 metreye ulaşmaktadır. Balat Vapur İskelesi-Taşkızak Tersanesinden itibaren ise deniz dibi topoğrafyasının hızla değişerek derinleştiği ve buna bağlı olarak su derinliğinin de arttığı görülmektedir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. Haliç Taban Topoğrafyası

4.1.3. Jeolojik Yapı

Haliç ve çevresinde temelde grovak kayaları yer almaktadır. Haliç çevresindeki tepe ve yüksekliklerde, grimsi kahverengi rengiyle karakteristik grovak kayaları yüzeylenir. Grovak kayaları üzerinde ise direkt olarak güncel çökeller yer almaktadır. Grovak kayaları üzerindeki bu güncel çökeller Alibey ve Kağıthane Dereleri'nin Haliç'e birleştiği kesime kadar alüvyon ile yer yer görülen dolgu topraktan oluşmaktadır. İki derenin Haliç'e döküldüğü yerden itibaren yine bu derelerin taşıdığı ve Haliç dibini oluşturan deniz dibi genç güncel çökelleri yer alır. Haliç Köprüsü civarında yer yer 50-60 metreye kadar ulaşan ve grovak üzerinde yer alan bu gevşek çökeller genellikle koyu gri renkli, üst seviyeleri ise son derece gevşek (likit kıvamda), killerden oluşmaktadır. Bu killer uzun bir dönemde evsel, endüstriyel ve hayvansal atıklardan dolayı organik nitelik taşımaktadır. Çakıllı düzeyler, daha çok bu genç çökellerin taban seviyelerinde yani ana kayayı oluşturan grovak kayasına yakın yer almaktadır. Düz topoğrafyayı oluşturan Haliç sahil şeridi ise tüm bu genç çökellerin üzerinde yer alan dolgu topraktan oluşmaktadır (İBB, 2001).

Bir zamanların havza sınırı da, deniz yüzeyinin 37 metre altında Sarayburnu'ndan Üsküdar'a uzanan kaya bariyeriyle, tüm deniz haritalarında belirgin şekilde görülür. Buna karşılık eski nehir vadisi çok daha alçaktır ve Boğaziçi'nde 60-80 metre, Haliç'te ise 40-42 metre civarında derinliğe sahiptir. Derinlik Hasköy önlerinde hızla 4-5 metreye ve Söğütözü yöresinde sadece 1-2 metreye kadar düşmektedir. Gerek doğrultusu gerekse derinliğiyle, bu kadar büyük farklılıklar gösteren bir su yolunda hayli karmaşık akıntı koşullarının hüküm sürdüğü, sakin koyların, çoğunlukla kuzeyden güneye doğru güçlü akıntılarla içiçe olduğu, yüzey ve dip akıntılarının her yerde örtüşmediği açıktır. İlk jeolojik çağlarda oluşmuş bu yüzey biçimleri, ana hatlarıyla bugün de varlıklarını sürdürür, ancak ayrıntılar, kentin yaklaşık iki bin beş yüz yıla yayılan tarihinde bir hayli değişikliğe uğrar.

Doğal tortular ve daha yakın zamanda bunlara eklenen, iki küçük ırmağın havzalarının atıkları, Halic'in batı kısmını büyük ölçüde doldurur. Her iki kıyıda da benzer bir gelişim gözlenir. Güney kıyı şeridi boyunca yapılan toprak yapısı araştırmaları sırasında derin sondajlarda deniz kabuklarına rastlanmış olmasından hareketle, Sirkeci bölgesinde yaklaşık 250 metre, Eminönü-Unkapanı arasında ise 150-200 metre genişliğindeki büyükçe bir şeridin, yakın zamana ait molozlarla doldurulduğu tahmin edilir; aynı şekilde, Galata'daki kıyı çizgisi de denize doğru yaklaşık 120-250 metre kayar. Ayrıca deniz dibi araştırmaları, Haliç'in dibindeki kayalık zeminin 40-50 metre kalınlığında bir kum, çamur ve koyu gri balçık tabakasıyla kaplı olduğunu gösterir. Kıyıya yakın alanda yer yer hayli önemli

boyutlara ulaşan ve her şeyden önce bu kuşaktaki bazı büyük tarihi yapıları tehdit eden kayma ve çöküntülerin nedeni de bu deniz dolgularıdır. Dolayısıyla kent planının bütün topografik analizlerinde, gerek kıyı çizgilerinin, gerek yükseltilerin, yer yer hayli büyük değişim geçirmiş olabileceği dikkate alınmalıdır.

4.1.4. İklim

Haliç, Marmara iklim bölgesinde, Çatalca ve Kocaeli kesiminde yer alır. İklimin belirgin özelliklerinden biri kısa zaman diliminde büyük değişiklikler göstermesidir. Denize yakınlığı nispi nem oranını artırmaktadır.

Yıllık ortalama yağış 638.9 mm 'dir. Yıllık yağışın; %39.5'i kış %21.4'ü ilkbahar %10.8'i yaz ve %28.3'ü ise sonbaharda düşmektedir. Yöredeki hakim rüzgarlar 1. derecede kuzey doğudan poyraz % 33; 2. derecede kuzeyden yıldız % 28.8; 3. derecede güneybatıdan lodos % 14.6; 4. derecede kuzeybatıdan karayel %10 olarak esmektedir.

Haliç'in iklimi ile ilgili olarak Alman mimar Wolfgang Müller-Wiener şu saptamada bulunmaktadır (Müller-Wiener, 1994).

"Bahardaki kısa bir dönem (Mart/Nisan) hariç, kuzey rüzgârlarının hakimiyetindeki hava koşulları, Karadeniz'den Marmara Denizi yönündeki sürekli akıntıyla birleşerek büyükçe yelkenli gemilerin Boğaz'dan geçişini zorlaştırıyordu; hatta kürekli deniz taşıtları bile, kuzeye doğru yol alırken Boğaz'ın bazı yerlerinde büyük güçlüklerle karşılaşılıyorlardı. Bu yüzden de limanda veya Boğaz'ın koylarından birinde günlerce, hatta haftalarca uygun rüzgâr beklemek zorunda kalındığı sık sık görülüyordu; Bizans döneminden bu yana bu konu hakkında sürekli şikâyet edilmektedir."

İstanbul çevresindeki deniz bölgesinin jeolojik yapısı gibi, iklim koşullarının da yöredeki gemicilik ve liman faaliyeti üzerinde her zaman olumlu sayılamayacak büyük bir etkisi olmuştur.

4.2. Beşeri ve İdari Çevre

4.2.1. Nüfus Yapısı

Nüfus ve çevre ilişkisinde, nüfusun büyüklüğünün, artışının, mekansal ve yapısal dağılımının çevre ve doğal kaynaklar ile etkileşiminin nasıl olduğunun belirlenmesi gereklidir.

Türkiye genelinde yıllık nüfus artış hızı 1940-1945 döneminde binde 10.6 ile en düşük seviyede iken 1955-1960 döneminde binde 28.5 ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Yıllık nüfus artış hızı 1960-1985 döneminde önemli bir değişim göstermemiş, ancak 1985 yılından sonra hızla azalma sürecine girmiştir. Yıllık nüfus

artış hızı, 1980-1985 döneminde binde 24.9, 1985-1990 döneminde ise binde 21.7 iken 1990-2000 döneminde binde 18.3'e düşmüştür. 1945 yılından sonra ilk kez 1990-2000 döneminde nüfus artış hızı binde 20'nin altına düşmüştür.

1927-1950 döneminde şehirlerde bulunan nüfusun oranı önemli bir değişim göstermemiş, 1950 yılından sonra ise hızla artmıştır. Ülkemizde şehirlerde bulunan nüfus, köylerde bulunan nüfusa göre çok büyük bir hızla artmaktadır. 1990-2000 döneminde şehirlerde bulunan yıllık nüfus artış hızı binde 26.8 iken köylerde bulunan yıllık nüfus artış hızı binde 4.2'dir. 1927-2000 dönemi dikkate alındığında, ülkemizde 1985 yılından sonra şehirlerde bulunan nüfusun köylerde bulunan nüfustan daha fazla olduğu bir dönemin başladığı görülmektedir. Ülkemizde şehirlerde bulunan nüfusun oranı son on yılda önemli artış göstererek 1990 yılında yüzde 59 iken 2000 yılında yüzde 64.9'a yükselmiştir (Tablo 4.1).

2000 yılı Genel Nüfus Sayımı'na göre Türkiye'nin toplam nüfusu 67 803 927, şehirlerin (il ve ilçe merkezleri) nüfusu 44 006 274, köylerin nüfusu ise 23 797 653'tür. 1927 yılında yaklaşık 13 000 600 bin olan nüfus 73 yılda beş kat artış göstermiştir. Nüfus 1927-1935 döneminde yılda ortalama 314 bin kişi artarken 1990-2000 döneminde yılda ortalama 1 milyon 133 bin kişilik bir artış göstermiştir (www.die.gov.tr).

Tablo 4.1. Türkiye ve İstanbul'da Nüfus, Yıllık Nüfus Artış Hızı (www.die.gov.tr).

Sayım Tarihi	Türkiye Nüfusu	Yıllık Nüfus Artış Hızı (Binde)	İstanbul Nüfusu (Bin)	Yıllık Nüfus Artış Hızı (Binde)
1927	13 648 270	-	806	-
1935	16 158 018	21.10	883	11,36
1940	17 820 950	19.59	991	22,99
1945	18 790 174	10.59	1078	16,86
1950	20 947 188	21.73	1166	15,70
1955	24 064 763	27.75	1533	54,75
1960	27 754 820	28.53	1882	40,92
1965	31 391 421	24.62	2293	39,57
1970	35 605 176	25.19	3019	54,94
1975	40 347 719	25.00	3904	51,44
1980	44 736 957	20.65	4741	38,86
1985	50 664 458	24.88	5842	41,76
1990	56 473 035	21.71	7309	44,78
2000	67 803 927	18,28	10018	33,09

İstanbul'un nüfusu 1927 yılında 806.863 iken 2000 yılında toplam nüfusu 10 018 735, kent nüfusu 8 803 468 kişiye ulaşmıştır. İstanbul ili'ndeki nüfus, ülke toplamındaki nüfusun yüzde 15'ini kapsamaktadır. Bir başka ifadeyle, ülkemizdeki her yüz kişiden 15'i İstanbul'da yaşamaktadır.

1935 ve 1950 yılları hariç, İstanbul'un nüfus artış hızı Türkiye genelinin üstündedir. Tablo 4.2'de görüldüğü gibi İstanbul'un nüfus artış hızının en yüksek olduğu yıllar 1955 ve 1970 yıllarıdır. Cumhuriyetin kuruluşunda yaklaşık yedide bir olan kentli nüfus oranında 1950'den sonra hızlı bir artış görülmüş ve kentli nüfus oranı 1970'de üçte biri aşmıştır. 1990 Genel Nüfus Sayımı'na göre ise nüfusun yarısından fazlası İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde ve diğer kent merkezlerinde yaşamaktadır (www.dpt.gov.tr).

İstanbul'da hızlı kentleşme, beraberinde önemli sosyal, ekonomik, demografik ve çevresel sorunlar getirmiştir. Hızlı kentleşme, kentlerde gecekondulaşma ile hizmet sunumu bakımından sorunlar yaşayan kentlerin oluşmasına yol açmış, kentlerde henüz kentleşme sürecini tamamlamamış alt-kültür gruplarının varlığını beraberinde getirmiştir. Hızlı kentleşme, çevre sorunlarının hızla büyümesine de yol açmıştır. Kentleşme, sanayileşme ve ekonomik gelişmeye paralel olarak yaşanan önemli süreçlerden biridir. Kentleşmenin gelişmesinde, tarımda makineleşme ve makineleşmenin getirdiği sonuçların, hızlı nüfus artışının, kentlerin iş ve eğitim yönünden çekiciliğinin, haberleşme ve ulaşım olanaklarının artmasının ve çeşitli düzeylerde verilen yönetsel kararların büyük etkisi olmuştur (www.dpt.gov.tr).

Bu etkileri Haliç bölgesinde de görmek mümkündür. Haliç bölgesine kıyıları olan Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih ve Kağıthane ilçeleri bazında nüfusları incelendiğinde Eminönü ilçesinde 1960'lardaki nüfus artışının 1990'lara doğru düştüğü Fatih ve Eyüp ilçelerinde ise arttığı görülmektedir (Tablo 4.2).

Tablo 4.2. Haliç'e Kıyısı Olan İlçe Nüfusları (www.die.gov.tr) .

İlçeler	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Beyoğlu	8080	11958	12987	9682	10821	10949	11169	11527	11168	27333	25444
Eminönü	24019	24144	26751	31934	33713	34462	30579	30721	23331	18677	16689
Eyüp	328	101	106	215	435	565	800	997	1112	1509	876
Fatih	8303	9283	11633	14704	23123	26507	32251	38779	36506	49746	46246
Kağıthane*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16815

* 1985'den sonra ilçe olmuştur.

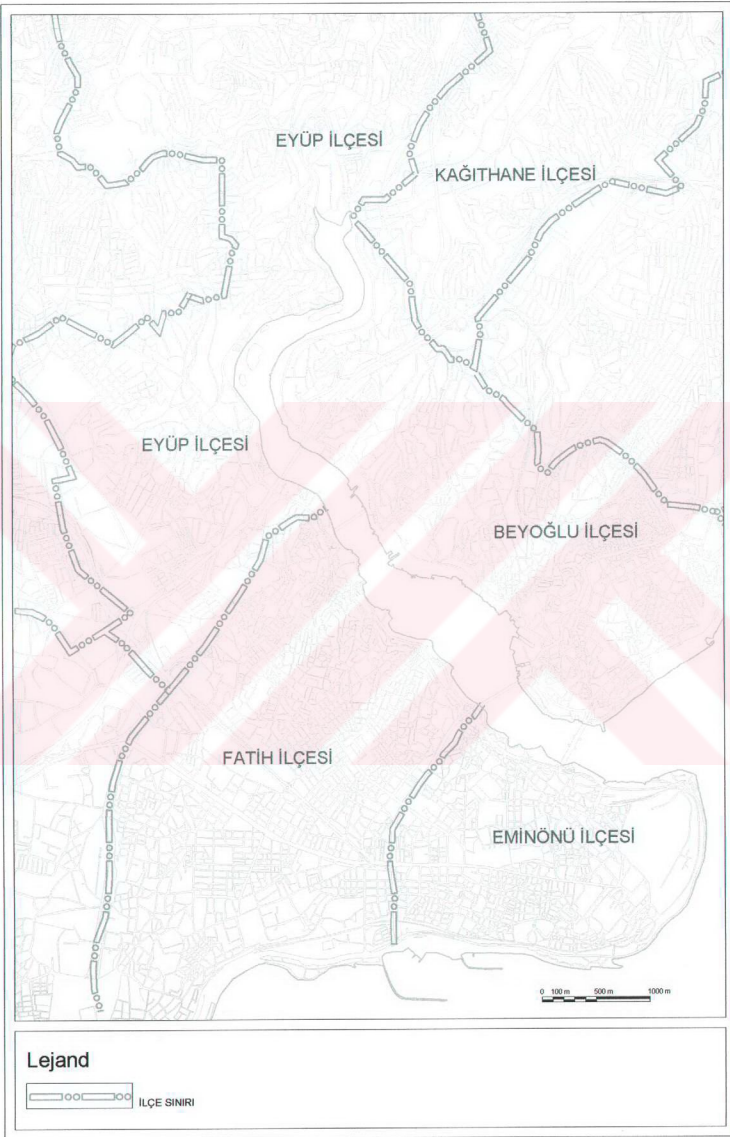
4.2.2. İdari Yapı ve Semtler

Bir bölgenin idari yapısını merkezi idarece belirlenmiş olan ilçeler ve mahalleler oluşturur. Haliç bölgesini, Haliç'e kıyıları olan Eminönü, Fatih, Eyüp, Kağıthane ve Beyoğlu ilçeleri oluşturmaktadır (Şekil 4.5).

Son yıllarda Haliç ve çevresindeki hızlı kentleşme ve sanayileşme süreci doğal ve tarihi güzelliklerin bozulmasına, yeşil alanların azalmasına, kıyıların halk tarafından kullanılmaz hale gelmesine, su kaynakları ve deniz ortamının kullanılmaz hale gelmesine neden olmuştur. Bu bölge içinde yaşanan çevre kirliliği Haliç çevresindeki yerel idarelerin ortak sorunu haline gelmiştir. Bu nedenle, Haliç ve çevresinin yerel idarelerce bölgenin sürdürülebilir ve etkin yönetimi için bir yerel yönetim birliği kurulmuştur (Akkaya, 2001).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin öncülüğünde Haliç'e kıyısı bulunan ilçeler Beyoğlu, Eyüp, Eminönü, Fatih ve Kağıthane Belediyelerinin katılımıyla "Haliç Belediyeler Birliği" kurulmuştur. Birlik Haliç ve çevresinin yeniden doğal, tarihi ve kültürel misyonuna kavuşmasını amaçlamaktadır. Haliç'e kıyısı bulunan belediyelerin üretecekleri ortak çevre yönetim projeleri için koordine görevini üstlenecek bir modeldir (Akkaya, 2001). Haliç'in bir bütün olarak ele alınması açısından önemli bir oluşumdur.

Birliğin Merkezi Eyüp'tür. Faaliyet alanı birliğe üye belediyelerin etki alanları ile sınırlıdır. Birlik, yeni inşa edilecek yerleşim birimleri, yeşil alanlar, konut alanları, yeni yapılacak imar planları inşa, tesis ve tefriş etmek, bunların temin ve tadilat işlerini yapmak ve yaptırmak; planlama, konut, finansman, kent yönetimi, kent esenliği ve düzeni, kentsel, sosyal, kültürel ve iktisadi girişimler, tüketicinin korunması ve tüketimin düzenlenmesi, çevre sorunlarının çözümü, turizm ve rekreasyon, kentsel kültür, eğitim ve sanat, üyelerin haklarını savunma ve koruma hizmetleriyle; Su, elektrik, kanalizasyon, çöp, ulaşım, trafik, sağlık, koruma ve yenileme türü fiziki ve sosyal altyapı hizmetlerini; yapı ve yapı malzemeleri, kent hizmetleri için gerekli araç ve gereçlerin üretmek, Haliç ve çevresindeki tarihi ve tabii çevreyi, su kaynaklarını ve orman varlığını korumak, koruma çalışmalarında kurullarla, üniversite ve sivil kuruluşlarla işbirliği yapmaktır (www.fatih-bld.gov.tr).



Şekil 4.5. Haliç Bölgesi İlçe Sınırları.

Kent tanımında önemli bir yeri olan, kentin en küçük idari birimi mahallelerdir. Mahalle terimini Araplar "konaklanan yer" anlamında kullanmışlardır. Osmanlı kültüründe birey için "mahalle", ailesinden sonra gelen ilk topluluktur. Mahallede yaşayanlar arasında hemşerilikten daha kuvvetli, akrabalık derecesinde dayanışma vardır. Köylülerden, göçebelerden ve başka merkezlerden gelen göçmenlerden oluşan homojen gruplar, etnik kökenlerine veya toplumsal, mesleki veya dini gruplara ait olmalarına göre, az aileli topluluklar halinde yerleşerek mahalleleri oluşturmuşlardır.

Bütün geleneksel kentlerde olduğu gibi Osmanlı mahallesinde de fakir zengin aynı yerdedir. Mahalleler kentin bir dilimi olarak temelde birbirine benzer dokuya sahiptir. Evler bir dini kompleks veya ibadethane gibi bir yapının çevresinde düzenlenerek çoğunlukla vakıf, cami, mescid, hamam çekirdeği etrafında oluşmuştur. Kentin merkezindeki ve Haliç kıyılarındaki bazı yoğun ticaret ve denizcilik alanları hariç tutulursa, sur içi İstanbul'un mahallelerinin büyük çoğunluğunun adı onaltıncı vakıf defterlerinde "Mahalle-i mescid-i..." şeklinde geçer (Ayverdi, 1958; Barkan-Ayverdi, 1970).

Mahalle nüfusunun hepsi bir cemaat sayılır. Bekârlar burada yaşamaz, İstanbul'da bekâr işçiler, iş bölgesi dahilindeki bekâr hanlarında kalmaktadır. Semtlerde sınıfsal bir nitelik pek görünmez. Ancak, Çarşamba, Süleymaniye ve Fatih, medreselere yakın olduğundan ulema semti diye bilinir. Bununla beraber bütün geleneksel kentlerde olduğu gibi mekândaki farklılaşmayı sosyal statü ve gelir farklarından çok, dini-etnik ayrımının belirlediği görülmektedir (Ortaylı, 1986). Osmanlı Türk Mahallesi toplumsal, kültürel, ekonomik ve yönetsel bağlamda bir toplumsal olgu olarak belirlenmektedir.

Onbeşinci yüzyıldan günümüze Suriçi İstanbul'un mahalleleri için genel olarak açıkça belirlenmiş ve değişmez sınırlardan bahsetmek mümkün değildir. Şehrin iç idari bölünmesi ve genel olarak dönemin mahalle anlayışı kesin bir tanımın yapılmasına uygun değildir. İstanbul'un mahalleleri hiçbir zaman Şam, Halep, Bağdat, Kahire ya da Orta Doğu'nun başka kentlerinin çoğu mahalleleri gibi sınırları kesin, etrafı bazen duvarlarla çevrili, geceleri kapıları kapatılan ve korunan iskan birimleri olmamıştır (Lapidus, 1969).

Osmanlı İstanbul'un mahallelerinin oluşumunda ve bunların devamlılığının sağlanmasında etken olan, önceden kesin olarak belirlenmiş fiziksel ya da idari sınırların zorlayıcılığı değildir. Öncelikle günlük yaşam, alışveriş ve ibadet gibi faaliyetlerin birlikte yürütülmesine bağlı bir organik bileşimdir. İşlev ve ihtiyaçların

yerine getirilmesini sağlayan yapılar etrafında oluşan kalıcı bir ilişkiler ağı önemli olmuştur. Suriçi İstanbul'unun mahallelerine kesin idari işlevler ve harita üzerinde belirlenmiş yapay sınırlar ise ancak 1920'li yılların sonlarına doğru verilmiştir (Ergin, 1934).

Mahalleler, mahalle grupları ya da daha küçük birimler, çoğu kez belirli toplumsal kopmaların da nesnelleştiği ortamlar oluşturmaktadır. Bu çevreler arasındaki toplumsal ayrışma, yalnız o ikamet topluluğu ve orada oturan halk açısından değil, tüm ülke ve kent için önemli toplumsal sorunlar olmaktadır. Çoğu kez etnik farklılıkların (renk farklılıkları, ulusal köken farklılıkları) önemli rol oynadıkları bu bölünme, fiziksel olmaktan çok toplumsal anlamda kesin bir ayrışma ve sınır koyma değerine sahiptir (Yücel, 1977).

İstanbul'da Fetih'ten sonra kurulmuş olan mahallelerin sadece "sınırları" zaman içinde değişmekle kalmamış, bazı mahalleler büyümüş, bazıları küçülmüş, bazı mahalleler tamamen ortadan kalkmış ya da zamanla diğer bir mahalle içinde erimiş, bazıları ise varlığını ad değiştirerek sürdürmüştür. Sonraki yüzyıllarda bir takım yeni mahalleler de ortaya çıkmıştır (Behar,1998). Suriçi İstanbul'unda mahalle ad ve sayılarının yüzyıllar içinde değişikliklere uğramış olduğunu eldeki çeşitli dönemlere ait somut mahalle listelerinde açıkça görmek mümkündür (Ayverdi, 1958; Aktepe, 1957; Mahallat Esamisi,1329).

Mahallenin fiziki sınırlarını toplumsal ve yönetsel örgütlenme belirler. Bu nedenle nüfus önemli bir kriterdir. Toplumsal ilişkilerin dayanışmacı yapısı ve yönetimin etkinliği göz önüne alındığında, geçerli ve yeterli bir sayısal değer bulunabilir (Alada, 1993). Nüfus gerekli mahalli işlevleri engeller bir büyümeye uğrarsa zaman içinde bir bölünme eğilimi gösterir. Osmanlı mahallesinin en önemli fiziksel yapı özelliklerinden biri de bu kendi kendine gerçekleşen organik oluşma eğilimidir (Alkışer,1992).

Çeşme, küçük meydan, mescit veya cami, okul ve kahvehane gibi binaların doku içinde dağılımları, bölgeleri tek tek ayırmaya yarar. Mahalleleri çok sayıda yol birleştirir; ibadet yapıları bazen birbirlerinden az uzaklıkta bulunur. Bütün bunlar her ne kadar çeşitli mahallelerin arasında sınırları karmaşık hale getirse de, dağılım düzeni "ağaç dalları" tanımına benzetilebilir (Cerasi, 1999).

Osmanlı kentinde konut dokusu, bütün İslam dünyasında mahalle olarak adlandırılan küçük cemaatlere ayrılır. Mahalleler yer adlarından da anlaşıldığına göre, başlangıçtaki etnik, kabilesel ve dini homojenliklerinin sayesinde bir anlamda özelliklerini korumuşlardır. İlk dönemlerde mahalleler arası sınırlarda taşma yoktur.

Zaten mahalleler arası boşluklar ve serbest alanlar olduğu zaman, bunlar göç dalgalarıyla dolar. Bir mahalleyi diğerinden ayıran duvarlar ise yoktur.

Komşuluk ünitelerinin birbirine yakın haneleri arasında komşuluk bağları aynı karakterde olup, konut alanlarında bu hücreler, birbirine eklenmiş ve kilitlemiş bir komşuluk dokusu oluştururlar. Evlerle dolu bir bölgede herhangi bir konut komşuluk bağları bakımından merkez olarak alınır, bu bağların o noktadan uzaklaştıkça zayıflayıp kaybolduğu görülür. Bu bağ ancak 20-30 ev arasında kurulabilir.

Eski Osmanlı yerleşmelerinden büyük şehir durumuna gelenlerin yerleşme dokusu incelendiğinde esas dokuyu oluşturan komşuluk üniteleri ile mahalle birimlerinin genellikle Anadolu'daki birimlerden kurulmuş olduğu söylenebilir. Bu noktada komşuluk ilişkileri ve buna bağlı gelişen fiziksel doku bakımından mahallelerin köyün kentteki bir uzantısı olduğu sonucu çıkmaktadır. Osmanlı kentlerinde bir mahallenin, sözü edilen 20-30 hanelik ilişkileri sınır değerini doğrular nitelikte, 16. yy verileriyle 10-50 hane arasında değişir bir yapıda olduğu saptanmıştır (Alada,1993).

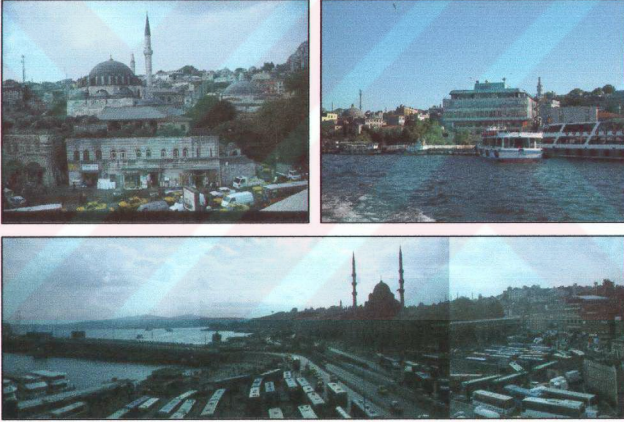
Şekil 4.6'da yer alan haritada Haliç bölgesini oluşturan mahalleler incelendiğinde geleneksel mahalle dokusunun özellikle tarihi yarımada da yoğunlaştığı, organik bir dokuya sahip oldukları görülmektedir. Sur dışına çıkıldığında mahalle büyüklüklerinin arttığı saptanmaktadır.

Semt, bir kentin belirli özellikleri olan, kendi içinde bir bütün oluşturan yerleşim bölgesidir. Haliç kıyısındaki yerleşmelerde tarihi doku fiziksel gelişim ile birlikte oluşmuş ve her biri kendine özgü farklı etnik kimlikler ve sosyal özelliklerle gelişmiştir. İki yakasında her birinin ayrı özelliği olan, kendine özgü kimliği bulunan mahallelerden oluşan Eminönü, Unkapanı, Cibali, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Alibeyköy, Kağıthane, Silahtarağa, Sütlüce, Hasköy, Kasımpaşa ve Karaköy semtleri yer alır .

Eminönü

Adını Osmanlı döneminde deniz gümrüğü ve Gümrük Eminliği'nin burada bulunmasından dolayı alan Eminönü, Haliç'in girişinde, İstanbul'un kurulduğu ilk dönemlerden beri var olan bir semttir. Semt olarak Eminönü, Yeni Cami, Mısır Çarşısı ve çevresidir (Koçu, 1963).

Eminönü, 1928'de İstanbul Merkez İlçesi'nin ikiye ayrılmasıyla ilçe yapılmıştır. İlçeyi oluşturan mahalleler şunlardır: Alemdar, Balabanağa, Binbirdirek, Beyazıt, Cankurtaran, Demirtaş, Emin Sinan, Hacı Kadın, Hobyar, Hoca Gıyasettin, Hoca Paşa, Kalenderhane, Katip Kasım, Kemal Paşa, Küçük Ayasofya, M. Hayrettin, M. Kemalettin, Mercan, Mesih Paşa, Molla Fenari, Molla Hüsrev, Muhsine Hatun, Nişanca, Şehsuvar, Rüstem Paşa, Saraç, İshak, Sarıdemir, Süleymaniye, Sultanahmet, Sururi, Tahtakale, Kaya Hatun ve Yavuz Sinan (www.eminonu-bld.gov.tr).



Şekil 4.7. Eminönü, 2001.

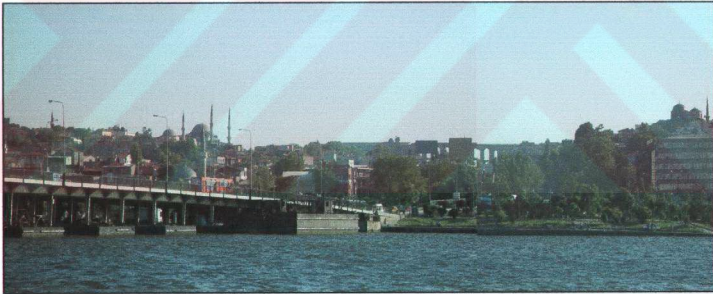
Eminönü'nde farklı kültürden toplulukların yaşadığı bilinmektedir. 17. yüzyıla kadar Yahudi mahallesi vardır. 1660 yılında meydana gelen Ayazmakapı yangınına kadar Eminönü bölgesinde Bahçekapı, Tahtakale ve Yemiş Iskelesi'nde oturan Museviler bu yangından sonra Balat ve Hasköy'e yerleştirilmişlerdir. Eminönü ile Karaköy meydanı arasındaki köprü, Haliç'in üzerindeki dört köprüden en başta olanıdır. Köprü ayağının batısında göze çarpan kule, Baba Cafer Zindanı olarak bilinir. Burası uzunca yıllar boyu hapisane olarak kullanıldığı için Zindankapı adıyla anılır. Bu bölgede bulunan eski yapılar arasında Tahtakale Hamamı, Timurtaş Mescidi,

Rüstempaşa Camii ve Eminönü'nün kimliğini vurgulayan ve 17. yüzyılın ortalarından bu yana var olan anıtsal nitelikli Yeni Cami Külliyesi başta gelir. Külliye'nin yapımını tamamlatan Turhan Sultan'ın türbesi de külliye'ye dahildir. Külliye'nin diğer ünlü yapısı ise, İstanbul'un ikinci kapalı çarşısı olan Mısır Çarşısı'dır (Şekil 4.7).

Tarihi İstanbul'un kuruluşu kadar eski olan Eminönü, İstanbul'un ön önemli ve en bilinen tarihi eserlerini de içinde barındırır. Ayasofya ve Sultanahmet Camileri, Topkapı Sarayı, Süleymaniye Camii, Bizans döneminde Hipodrom, Osmanlı döneminde Atmeydanı olan bugünkü Sultanahmet Meydanı, Yeni Cami, Kapalıçarşı, Nuruosmaniye Camii, Çemberlitaş, Beyazıt Camii, İstanbul Üniversitesi Merkez Binası, Çemberlitaş, Şehzade Camii, Yerebatan ve Binbirdirek sarnıçları gibi önemli tarihi eserler Eminönü ilçesi sınırları içindedir. Bugün Eminönü ticaret merkezi konumundadır.

Unkapanı

Unkapanı Haliç üzerinde bulunan Atatürk Köprüsü'nün, İstanbul yakasındaki ayağı çevresinde yer alan semttir (Şekil 4.8). İdari açıdan Eminönü ilçesine bağlıdır. Yavuz Sinan ve Hacı Kadın mahalleleri ile Fatih ilçesine bağlı Haraççı Kara Mehmet ve Kasap Demirhun mahallelerinin bazı bölümlerini içine alır (Koçu, 1963).



Şekil 4.8. Unkapanı, 2001.

Bizans döneminde bu bölgeye Armatiu denildiği, Geç Bizans döneminde ise yamaç eğiminin az olmasından ve bir düzlüğü andırmasından dolayı düzlükkapı anlamında Porta Platea adıyla da anıldığı bilinmektedir. İstanbul'un eski planlarında, ambarların, değirmenlerin bulunduğu, buğday ve un ticaretinin yapıldığı bir bölge olması nedeniyle Porta de la Farina (Un Kapısı) olarak da geçmektedir. İstanbul'a gelen yiyecek ve diğer ihtiyaç maddelerinin ölçümünün, ekspertizinin, fiyatlandırılması ve dağıtım işlemlerinin yapıldığı yerdir (İstanbul Ansiklopedisi, 1993).

Unkapanı'ndan Zeyrek'e ve Bozdoğan Kemerı'ne dik olmayan meyille çıkan yokuşta Atatürk Bulvarı açılırken bir çok tarihi yapı yok edilmiştir. Bununla birlikte sol tarafta Şebsefa Kadın Camii, sağda ise Bizans döneminde ait istinat duvarları ve sarnıç kalıntıları bulunur. Yıkılan yapıların yerine, İstanbul Manifaturacılar Çarşısı ile karşısında Sosyal Sigortalar ve Tekel Binaları yapılmıştır. Kıyıda bulunan Yavuz Er Sinan Camii ilgi çekici bir yapıdır. Bayırın üstünde Haliç'e paralel yükselen Bozdoğan Kemerı ise hem kentin anıtsal nitelikli özelliklerinden birisini temsil eder, hem de Şişhane, Tepebaşı ve Tünel mevkilerinin bulunduğu yamacın ve tepenin karşı yakasında Haliç'in genel görünümünde önemli bir yere sahiptir. Bizans döneminde üç kilisenin birleştirilmesinden oluşmuş Pantokrator Kilisesi yöredeki tarihi binalardan birisidir. Kentin Osmanlılara geçmesinden sonra II. Mehmed'in emriyle bu kompleks, Molla Zeyrek Mehmed Efendi'nin baş müderrisliğinde bir medrese haline getirilmiş, sonra da cami yapılmıştır. Ama bugün sadece bir kısmı cami olarak kullanılan ve Zeyrek Camii diye anılan, geri kalan kısımları ise bakımsız bir kilise olan yapı kalmıştır.

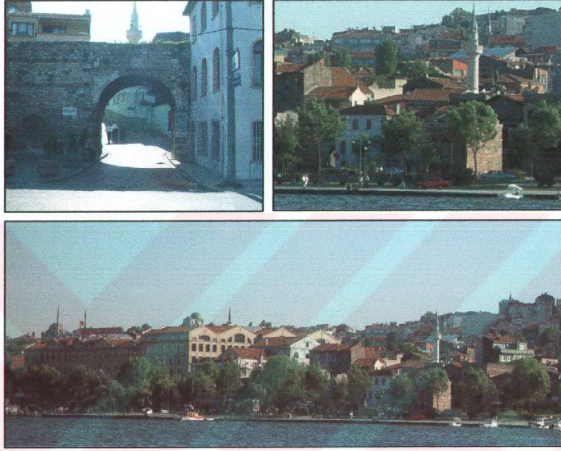
Cibali

Unkapanı'ndan Eyüp'e doğru Haliç'in batı kıyısında Cibali semti yer alır. Bu semti oluşturan Haraççı Kara Mehmed ile Küçük Mustafa Paşa mahalleleri Haliç kıyısında kurulmuştur. Semt, Abdüleziz Paşa Caddesi ile Hisarardı Sokağı üzerinde toplanmıştır; bu iki yol arasında Bizans surlarının kalıntısı ile Cibali Kapusu olarak adlandırılan bir kale kapısı bulunmaktadır (Koçu, 1963).

Semt, ismini Konstantinopolis'in Osmanlılarca alındığı kuşatmada, Haliç surlarındaki Porta Putea kapısından askerleriyle birlikte içeri giren Cebe Ali Bey adlı komutandan almaktadır.

18. yüzyıla kadar semtte Rum ve Yahudi nüfus çoğunluktadır. 18. yüzyıl ortalarından itibaren semte Müslüman halk yerleşmeye başlayınca camiler, tekkeler ve yeni binalar yapılmıştır. Buradaki en eski tarihi yapılar arasında Noel Baba (St. Claus) diye bilinen aziz adına yapılmış Ayios Nikola Kilisesi ve eskiden kiliseyken (Ayia Teodisia) sonradan camiye dönüştürülen Gül Camii sayılabilir. Diğer önemli bir bina Küçükmustafapaşa olarak bilinen yörede aynı adı taşıyan hamamdır. Bizans'ta burası kilisesiyle ve kapısıyla Ayia Teodosia olarak adandığından ve belli başlı kapıların bulunduğu mevkiler de kapıların adıyla bilinen semtlere dönüştüğünden isim zamanla Ayakapı olmuştur (Şekil 4.9). Bu ad resmi kaynaklarda Aynakapı diye yazılır. Cibali vapur iskelesinden başka Ayakapı adıyla burada bir iskele daha vardır.

Osmanlı döneminde dar sokakların, ahşap evlerin çoğunlukta bulunduğu yoğun nüfuslu bir kent olan İstanbul'da yangın çok sık görülen, birçok, ekonomik ve toplumsal sorunu beraberinde getiren bir olaydır. Cibali'de bir ticaret merkezi ve tekneleri kalafatlamada kullanılan yanıcı maddelerin depolandığı bir yer olduğundan, kentin merkezini etkileyen ve Yenikapı yönüne doğru uzanan büyük yangınların başlangıç noktası olmuştur (Taşkın, 1994).



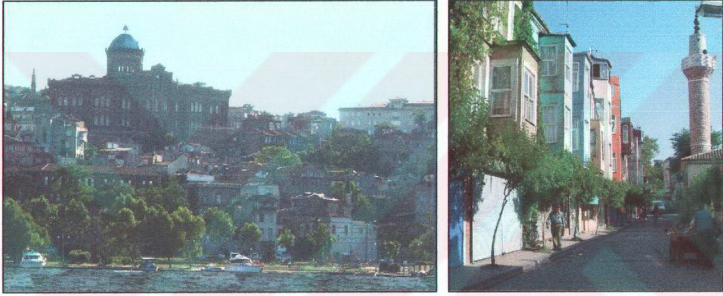
Şekil 4.9. Cibali, 2001

Cibali'ye bugünkü kimliğini veren, 1880'lerde yapılarak yakın zamanlara değin faaliyet gösteren tütün fabrikasıdır. Bu yapı bugün üniversite olarak kullanılmak üzere restore edilmiştir. 1980'li yıllarda Haliç Planı uygulanırken, kıyıda yer alan imalathaneler yıktırılarak kıyı şeridi açık alana dönüştürülmüştür. Günümüzde Cibali orta-alt katmanların küçük esnaf, işçi ve iç göçle gelenlerin yerleştiği bir semttir. Göçle gelenlerin çoğu Rizelidir. Gelenekçi ve muhafazakar bir toplumsal yapıya sahiptir.

Fener

Fener, Fatih ilçesi sınırları içinde; Haliç'in batı yakasında yer alan bir semttir. Fener semti, Abdi Subaşı, Tahta Minare, Tevki-i Cafer mahallelerine yayılır. Kasım Gönani, Katip Muslihiddin, Mollaasği, Hızırçavuş mahallelerinin bir kısmını da içine alır (Koçu, 1963). Semtin adı, Haliç kıyılarında bulunan tek deniz fenerinin burada olmasından kaynaklanmaktadır. Bizans döneminde de adı fener anlamına gelen "Fanarion" dur. Bizans döneminde eğimin dik ve kayalık olmasından dolayı kayalık yer anlamına gelen Petrion adı da kullanılmıştır.

Semt halkının çoğunluğunu yakın zamana kadar Rumlar oluşturmaktadır. Fener semtinin Haliç kıyısı binalarının 1814-1815 yılları arasında tanzim edilmiş Bostancıbaşı defterlerindeki kayıtlarda 19. yüzyıl başına kadar Rumların iskan ettikleri görülmektedir. Osmanlı döneminde genelde Rumların ve yer yer de varlıklı Yahudilerin oturduğu bu semtin Rum soyluları "Fenerliler" diye anılan ayrıcalıklı bir grup olarak Yunan ayaklanmasının başladığı 1821 yılına kadar İstanbul yaşamında ve Osmanlı Devleti'nin dış siyasetinde etkili olmuşlardır. Fenerliler, Fetih öncesi Ege adaları ve Mora'ya kaçan sonra Fatih'in kentte ırk ve mezhep farkı gözetmeksizin inanç ve ticaret özgürlüğü ilan etmesi üzerine, Ege Adaları'nın bazı aristokrat ailelerini de beraberlerinde getirerek İstanbul'a dönen varlıklı ve soylu Bizans aileleridir (Türker, 2001).



Şekil 4.10. Fener, 2002.

İstanbul'un fethi sırasında Osmanlılara karşı en çok direnen yöre olan Fener'in yağmalanması Fatih Sultan Mehmet tarafından yasaklanmış ve ayrıcalıklar verilmiştir. Böylece Osmanlılar döneminde kentte Ortodoksların toplandığı ve Bizans'ın yıkılmasından sonra göçen varlıklı ailelerin dönerek yerleştiği, 1450'lerin sonlarından başlayarak Ortodoks Patrikanesi'nin, Aya Yorgi (Patrikhane) Kilisesi'nin ve bitiştiğindeki Rum Ortodoks Patrikhane binasının bulunması nedeniyle semt, yüzyıllar boyu Rum azınlığının simgesi olmuştur. Fener de Haliç'in diğer kıyıları gibi, eskiden yalılarla süslüyken, sonradan imalathanelerle, atölyelerle dolu izbe semtler ve kıyılar arasına katılmıştır. Haliç'in son düzenlenmesinde kıyı şeridi açılıp genişletilmiş, bu arada binaların bir bölümü yıktırılmıştır. Yukarısında Çarşamba semtinin bulunduğu Fener'in ayrıca vapur iskelesi vardır (Şekil 4.10).

İstanbul'un oldukça sık yangın geçirmiş ve her defasında yenilenmiş semtlerinden biri olmasına rağmen, yine de surların hemen ardındaki kesimin, tarihsel gelişim içinde, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren fazla değişime uğramadan

varlığını sürdürdüğü gözlenmektedir. Ancak kıyı kesimi, 1930'lu yıllarda Fransız kent plancısı H. Prost'un kararlarıyla Haliç'e getirilen sanayi işlevi nedeniyle yalıların yerini alan fabrika, atölye, depo binaları ile nitelik değiştirmiştir. 1984 yılında İstanbul Belediyesi tarafından başlatılan Haliç temizleme ve düzenleme çalışmaları sırasında Fener sahilindeki yapılar yıkılmış, yerlerine uzun ve geniş yeşil band oluşturulmuştur. Bu çalışmalar sırasında kıyıda yer alan karakteristik tarihi örnekler de ortadan kalkmıştır.

Bugüne kalabilmiş birkaç konak, büyük okul yapıları, manastır ve kiliseler ve surun hemen ardında fazla değişmeden kalan konut bölgesi, Fenerlilerin buradaki birkaç yüzyıllık yaşamının izlerini yansıtır. Bugün İstanbul'un kırsal alanından gelmiş insanların yaşadığı bu çok çocuklu semtin evden eve gerilmiş iplere dizili rengarenk çamaşırları göze çarpmaktadır.

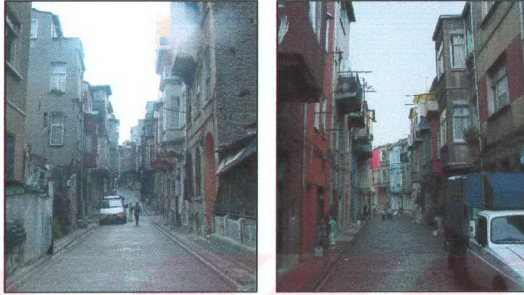
Balat

Balat, Fener'le Ayvansaray arasında yer alan, Fener'in kuzeybatısında Haliç kıyısıyla sahil surlarının arkasından iç kısımlara doğru, Eğrikapı yönünde yükselen bölgede kurulu semttir. Balat 1492'de II. Beyazıt tarafından İstanbul'a getirilen Yahudi göçmenlerin yerleştiği semttir. İsrail Devleti'nin kurulduğu tarihten itibaren oraya göç başlayınca kadar Balat, Yahudi mahallesi kimliğini korumuştur. Semtin adının Rumca saray anlamına gelen "palation" dan geldiği, fetihten sonra bu alan için Türkler tarafından kullanılan "Balat Kapusu"nun da aynı sözcükten geldiği düşünülmektedir.

Balat özellikle İstanbul Yahudileri açısından önem taşımaktadır. Balat'a ilk yerleştirilenler, Makedonya'nın Kastorio kentinden getirilen 100 kadar yoksul Yahudi ailesidir. Geldikleri yerin adını taşıyan Kastorya Sinagogu'nu inşa ederek çevresine yerleşmişlerdir. 1492'de İspanya'dan, 1497'de Portekiz ve İtalya'dan İstanbul'a göç eden Yahudilerin Balat'a yerleşenleri, Geruş, Neve Şalom, Messina ve Montias sinagoglarını kurmuşlardır. 15.yy'da kurulan Ahrida Sinagogu Balat Sinagoglarının en büyüğü ve görkemlisidir (Delon, 1991).

İstanbul'un 19. kapısı olan Balat Kapısı'nın burada bulunduğu, semtin dış taraflarında Musevilerin, iç tarafta ise çeşitli cemaatlere mensup kalabalık bir halk kesiminin oturduğu bilinmektedir. Genelde Musevi ağırlıklı bir semt olan Balat farklı ibadethaneleri ile dört cemaati bir arada barındırmıştır. Rumlar Fener'e yakın olan Tahtakale ve Kariye'nin altındaki İstipol Mahallesinde, Ermeniler sahilde surların hemen arkasındaki Surp Hreşdagabet Kilisesi çevresinde, Müslümanlar da Ferruh Kethüda Camii civarında yoğunlaşmıştır.

Balat ağırlıklı Yahudi mahallesi olmakla birlikte, Osmanlı toplumunun başlıca etnik ve dini yapılarının birbirine yakın olduğu semtlerden birisidir. Ahrida sinagogunun biraz ilerisinde Ayan Sokağında İmrozlular'ın yaptırdığı Ayois Strati Ortodoks Kilisesi vardır. Bu semtteki başlıca camii Sinan'ın eseri olan Ferruh Kethüda Camii'dir (Delon, 1991).



Şekil 4.11. Balat, 2002.

Balat semti, hemen her zaman karanlık görünümlü, dar bakımsız bir çevre olarak tanıtılmıştır. Özellikle 19. yüzyıl tasvirlerinde bölge oldukça kötü görünümlü ve sağlıksızdır. Balat'ta sık çıkan yangınlar sonucu kent dokusu büyük ölçüde değişmiş, Balat'ın ahşap yapıları zaman içinde kagir yapılara dönüşmüştür. Özellikle 1984-1986 yılları arasında Haliç temizleme ve düzenleme çalışmaları sırasında eski Balat'ın sahil kesimi büyük ölçüde ortadan kalkmıştır (Şekil 4.11).

Ayvansaray

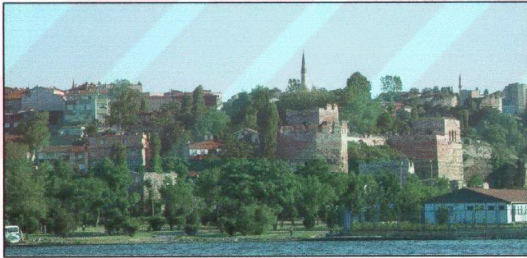
Balat'ın ilerisinde, Bizans döneminde Blahernai Sarayı ve soyluları ile ünlü Ayvansaray yer alır. Kara suruyla deniz surunun birleştiği noktada; Karabaş, Atik Mustafapaşa ve Abdülvedud mahallelerinin büyük bölümü bu semti oluştururlar. Semtın adı, Osmanlılarca açılan su kapısına Küçük Ayvansaray denilmesinden kaynaklanmaktadır. Osmanlı döneminde burası daha çok çingenelerin oturduğu bir yerdir (Koçu, 1963).

Son yıllarda surlar içerisindeki İstanbul'un bazı tarihi semt mahalleleri koruma altına alınarak, bunların şehir geçmişinden hatıralar halinde yaşatılması için çaba harcanmaktadır. Ayvansaray, Bizans, İslam ve Osmanlı dönemlerini yansıtan bir yerdir. Burada tarihi kalıntılar, Bizans Sarayı'nın semt duvarları, mahzenler, surlar, sahabe kabirleri ve daha pek eser, eski sokak dokularının arasına yer almaktadır. Çok azalmış olmakla birlikte, mütevazı eski İstanbul evlerinden örnekler de hala görülmektedir. Önceleri Blahernai sonraları Ayvansaray olarak adlandırılan bu

bölgenin içinde Bizans devrinde, şehrin en fazla saygı gösterilen dini yapıları, sur duvarları ve çeşitli yapılar bulunmaktadır.

Önemli tarihi yapılar arasında Blahernai Sarayı'ndan arta kalan Blahernai Ayazması ile eski bir kilisenin harabeleri üzerinde yer alan yakın dönemlere ait bir başka Ortodoks kilisesi ve ayazmasıdır. Diğer dini yapılar arasında Atik Mustafa Paşa Camii, Mimar Sinan eseri olan İvaz Efendi Camii ve adının Ayia Tekla olduğu tahmin edilen bir kiliseden çevrilmiş Toklu Dede Mescidi sayılabilir. Burada bulunan taraça üzerinden girilen bir kapıdan Arap kökenli bir Bizans kumandanının adını taşıyan ünlü Anemas Zindanına inilir. Vapur iskelesine de sahip bulunan Ayvansaray ile karşısındaki Hasköy arasına, yangından sonra yerinden taşınan dördüncü Galata Köprüsü yerleştirilmiştir.

Bizans döneminde yapılmış kara surlarının Haliç kıyısına inerek Haliç surlarıyla birleştiği köşede yer alan Ayvansaray ünlü ayazması ve kilisesi, nefis manzarası ile kentin en gözde yerlerindendir. Bizans İmparatorluk Sarayı XI. yy'da, çifte surla tahkim edilmiş bu bölgeye taşınmıştır. İç suru ve uç savunma kulesini 7. yüzyıl'da Avarlar'ın ve Perslerin iki yanlı saldırısı karşısında İmparator Herakliyus, dış suru ise 9. yüzyıl'da Bulgar saldırıları karşısında V. Leon yaptırmıştır. Bugün daha çok bir sanayi bölgesi haline gelen Ayvansaray'da sadece kalıntılar kalmıştır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12. Ayvansaray, 2002

1940'larda Ayvansaray hareketli ve canlı bir İstanbul semtidir. Kalafat yeri, iskelesi, kahvehaneleri, meyhaneleri ile ünlüdür. 1950'lerde ve 1960'larda ise lastik, dokuma, konserve ve kurşunkalem fabrikaları semtte yer alır (Delon, 1991). Günümüzde Ayvansaray, Haliç sahil yolu, çevre yolları ve Haliç köprüsü aracılığıyla kolay ulaşılan, ancak yoksul ve bakımsız bir yer durumundadır (Eyice, 1994).

Defterdar

Defterdar Senti Bizans surları sona erdikten sonra sur dışında ve Haliç kıyısında Abdülvedud İskeleyi ile Eyüp arasında yer alan senttir. 1934 Belediye Şehir Rehberine göre Eyüp ilçesi Cezeri Kasım Mahallesi sınırları içinde kalır. Bu sentin adı “Çömlekçiler” olarak da geçmektedir. 17. yy'ın ortasında Evliya Çelebi çömlekçileri, Ayvansaray ile eyüp arasında büyük bir mahalle olarak göstermekte ve Defterdarı bu mahallenin iskelelerinden biri olarak kaydetmektedir (Koçu, 1963).

Bu alanda Halıcıoğlu'dan uzanan dördüncü Haliç Köprüsü'nün ayağı yer alır. Burada hemen kuzeyde Defterdar Senti başlar. Senti ilk kuruluşu 16. yüzyıl başlarındaki yerleşmelere dayanır. Buradaki tarihi yapıların başında Nazlı Mahmut Efendi'nin Mimar Sinan'a yaptırdığı ve semte adını verdiği cami gelir. Bu sentte yer alan Defterdar Camii, Cezeri Kasım Camii, yine Sinan'ın önemli komplekslerinden Zal Mahmut Paşa Külliyesi ve Şah Sultan Külliyesi ilgi çeken önemli yapılardır. Haliç düzenlenmesinde kıyıda, sadece ünlü Feshane Binası bırakılmıştır (Şekil 4.13).



Şekil 4.13. Defterdar, 2002.

Defterdar ile Eyüp arası, Osmanlı döneminde sahil saraylarının, yalıların, konakların bulunduğu güzel bir yerleşmeyken, günümüze bu eserlerden hiç biri ulaşamamıştır. Senti bugün, konut ağırlıklı bir yerleşmedir.

Eyüp

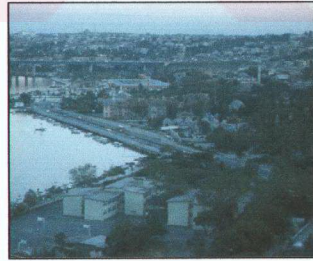
Defterdar'ın kuzeyinde yer alan, Bizans dönemindeki adı Kosmadion olan bugünkü Eyüp, güneyindeki Defterdar ve kuzeyindeki Silahtar ile ilk Osmanlı sur dışı yerleşim birimidir. Hz. Muhammed'in yakın dostu ve bayraktarı olan, halk arasında Eyüp Sultan adıyla tanınan Malid bin Zeyd, Emeviler devrindeki İstanbul kuşatmasında ölmüştür. 1453 yılındaki kuşatma sırasında Fatih'in hocası Akşemseddin tarafından bulunan mezarının çevresinde bir yerleşim çekirdeği oluşturulmuştur. Zamanla büyüyen mezarlıklardaki yazı ve taş işlemeciliği sanatlarının güzel örneklerini oluşturan mezar taşlarının tarihi ve sanatsal değeri büyüktür (Koçu, 1963).

Eyüp semtini oluşturan mahalleler eski yerleşme alanını kapsayan Merkez, İslam Bey, Dügmeçiler, Nişanca, Topçular, Rami Yeni, Rami Cuma mahalleleri ile 1950'lerden sonra oluşan Alibeyköy'e doğru uzanan gecekondu yerleşmelerini kapsayan Silahtarağa, Sakarya, Eyüp mahalleleridir.

Eyüp semtinin dini özelliği çeşitli Batılı gezgin ve yazarların da ilgisini çekmiştir. Pierre Loti bunlardan biridir. Haliç'i ya da Haliç'te güneşin batışını seyrettiği yer, bugün Pierre Loti Kahvesi olarak anılmaktadır.

Eyüp'ün dini özeliğinden dolayı, Osmanlı dönemindeki pek çok ünlü devlet adamının buraya gömülmesi bir gelenek haline gelmiştir. Bu türbelerin belli başlıları arasında Ayaş Paşa, Siyavuş Paşa, Pertev Paşa, Sokullu Mehmet Paşa, III. Selim'in annesi Mihrîşah Sultan ve Hüsrev Paşa'ya ait olanlar anılabilir. Türbesi burada bulunan tek padişah V. Mehmet Reşat Ebu Eyyub el-Ensari'nin adı yaygın olarak Eyüb Sultan'a dönüşmüş ve son dönemlerde tahta çıkan sultanların kılıç kuşanma törenleri ya da padişahların zaman zaman türbeyi ziyaretleri dahil olmak üzere, İstanbul haklının dilekte bulunmak, adak adamak, dua etmek, şifa dilemek, cuma namazı kılmak, hayır dağıtmak ve kurban kesmek gibi önemli bir ziyaret yeri haline gelmiştir. Eyüp, kentin belli başlı mezarlıklarından da birisine sahiptir.

İstanbul'un camiler, türbeler semti, Eyüp şehrin fethinden sonra kurulmuş önemli bir Türk mahallesidir. Bugün ise İstanbul'un en kalabalık ilçe merkezlerinden biridir. Aynı zamanda, camisi ve türbesiyle İslam Aleminin en kutsal ziyaret yerlerinin arasında yer almaktadır. Eyüp'ün imaj noktalarından biri Eyüp Camii'dir. Eyüp Camii, İslam dünyasının en kutsal ibadet yerlerinden birisidir (Koçu, 1963).

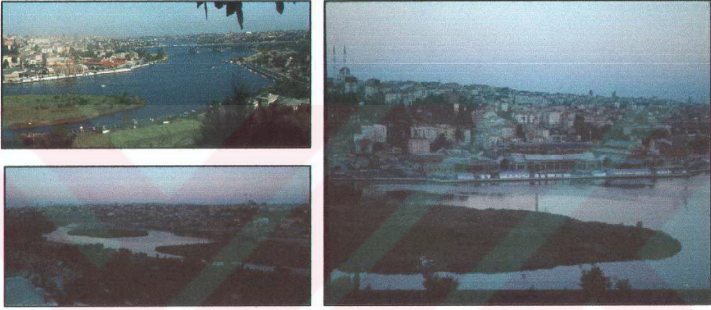


Şekil 4.14. Eyüp, 2001.

Eyüp'ün bir vapur iskelesi vardır, ancak 1950 sonrası sanayileşme nedeniyle kirlenen Haliç'te yer yer meydana gelen sığlaşmadan dolayı Haliç vapurları buraya yaşanamamakta, Ayvansaray'dan ileriye gidememektedir. Bugün ise Eyüp iskelesi tekrar kullanıma açılmıştır (Şekil 4.14).

Bahariye-Silahtarağa

Eyüp'ten kuzeye doğru uzanan kısım, sahil şeridiyle birlikte Bahariye olarak anılır. Burası Osmanlı döneminde çeşitli yalıların, sahil saraylarının bulunduğu bir sayfiye bölgesidir. Buradaki adacıklara Bahariye Adaları veya Yılan Adaları denilir. Hanedana ait Bahariye Kasrı, Bahariye Sarayı, Beyhan, Hatice ve Esmâ Sultan sahil sarayları buradadır. Bahariye 1940'lı yıllardan sonra bölgenin sanayi alanı ilan edilmesi ile birlikte birtakım küçük ya da orta boy fabrikaların bulunduğu bir alan olmuştur. Eskiden Bahariye mevkiine rastlayan Bostan İskelesi bugün yoktur (Şekil 4.15).



Şekil 4.15. Bahariye Adaları, 2001

Bahariye'nin kuzeyindeki Silahtarağa Senti Haliç'in bitiminin batısına rastlar ve Alibeyköy Deresi buraya akar. Özellikle 1950'li yıllarda Taşıtlarla-Yıldıztabya gecekondulu alanı bu semt içindedir. Burası Haliç'e bir uzantısı olarak sanayileşmiş, gecekondulaşmış ve Balkan göçmenlerinin iskanına ayrılmış bir alandır. Bugün gecekondular tuğla ya da briketten çok katlı sıvasız evlere dönüşmüşse de, semtin niteliği değişmemiştir. Bu adı taşıyan ama karşı kıyıda bulunan Silahtarağa Termik Santrali ise artık oradan taşınmıştır.

Kağıthane

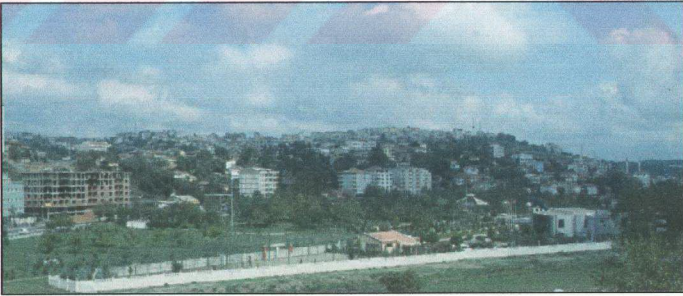
Kağıthane deresinin Haliç'le bulunduğu yerden itibaren kuzey-batıya doğru genişleyen Kağıthane semti kuzeyde ve güneyde Şişli, batıda Beşiktaş, doğuda Eyüp ilçeleriyle komşudur. Bir diğer güney komşusu da Beyoğlu'dur. Haliç'e de çok kısa bir kıyısı vardır. 1987 yılına kadar Şişli'ye bağlı olan Kağıthane, 1987'de ilçe yapılmıştır. İlçeyi oluşturan 16 mahallenin adları şöyledir: Çağlayan, Çeliklepe, Emniyet Evleri, Gültepe, Gürsel Harmantepe, Hürriyet, Merkez, Ortabayır, Sanayi,

Seyrantepe, Şirintepe, Talat Paşa, Telsizler, Yahya Kemal ve Yeşilce (www.kagithane-bld.gov.tr).

Kağıthane ilçesine adını veren Kağıthane deresi ve çevresi, Osmanlı döneminde önemli bir mesire yeridir. Kağıthane Çayıruları denilen yerde İmrahor Kasrı vardır. Ünlü Lale devrinin Sa'dabad'ı, Kağıthane Mesiresi, dillere destan Sa'dabad Kasrı, mermerden yapılmış setlerden şelaleler akan ve Cetvel-i Sim (Gümüş Dere) diye nitelenen Kağıthane Deresi ile 17. yüzyılın hemen başlarında o devrin güzelliklerini yansıtmaktadır.

Burada 1940'lara kadar Haliç vapurlarının yanaşabildiği Kağıthane iskelesi vardı. Semt, adını orada bir zamanlar bulunan kağıthaneden almıştır. Aynı dönemlerde burada bir de baruthane bulunduğu bilinmektedir. Kağıthane Deresi'nin içlerine doğru, bir başka kasrı hümayunun bulunduğu Karaağaç mevkiinden başlayarak birçok sahil sarayı ve yalı yapılmıştır (Eldem, 1977).

1730'daki Patrona Halil Ayaklanması'nda Sa'dabad yıkıldıktan sonra da Kağıthane Deresi ve Çayıruları, insanların denizden sandallarla, karadan arabalarla geldikleri güzel mesire alanlarından birisi olarak kalır. 19. yüzyılda Çağlayan Kasrı yapılır, II. Dünya Savaşı yıllarında burası askeri bir binaya dönüştürülür. Osmanlı döneminde Kağıthane Deresi'ne ve vadisine çok iyi bakılır, derenin çamurları bile toplanıp Humarahane'ye gönderilir, erozyonun önlenmesi için yamaçlardaki bitki örtüsü özenle ve hatta çeşitli yasaklarda korunur iken 1950'lerde sanayileşme sonrası Kağıthane bakımsız bir semte dönüşmüştür (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Kağıthane, 2002

Kağıthane'nin gelişimi, kurulan sanayi tesislerinin çevresinde gecekonduların yapılmasıyla başlamıştır. 1950'li yıllarda İstanbul kenti içinde girilen imar çalışmaları sırasında evleri ve arsaları istimlak edilenlerden bir bölümüne de

Kağıthane'den yer verilir. Kısa zamanda Kağıthane deresine bakan yamaçlar gecekonduyla dolmaya başlar (İstanbul Ansiklopedisi, 1994). Bugün, Kağıthane'nin eski dönemlerdeki mesire alanı kimliğine kavuşması için büyükşehir belediyesi tarafından bazı çalışmalar yapılmaktadır.

Sütlüce

Haliç'in Beyoğlu yakasında Kağıthane'den güneye doğru inildiğinde yer alan Sütlüce semtinin günümüzde bilinen özelliği, 1990'ların başlarına kadar kent mezbahasını burada bulunmasıdır. İstanbul gibi bir kentin et ihtiyacını karşılayacak kadar büyük bir mezbahanın varlığı, 20.yüzyılda Haliç'in pislenmesi, kirlenmesi ve kokmasının nedenleri arasında, önemli bir yer tutar.



Şekil 4.17. Sütlüce, 2001.

Kentin az sayıdaki Musevi mezarlıklarından birisi Sütlüce sırtlarındadır. Sütlüce'nin de vapur iskelesi iptal edilmiştir. Daha güneydeki Halıcıoğlu, Hasköy'den kuzeye doğru uzanan mezarlık ve üçüncü Haliç Köprüsü'nün uzantısı olan viyadük ile deniz arasında kalan küçük yöredir. Vadi bugün nitelsiz apartmanlar ve evlerle doludur (Şekil 4.17).

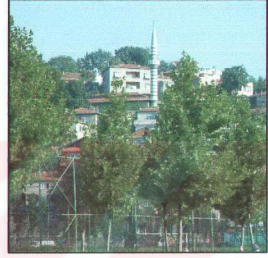
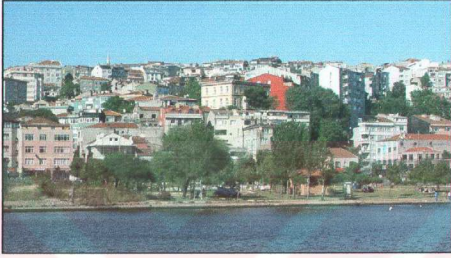
Hasköy

Hasköy Haliç'in kuzey kıyısında, Kasımpaşa ile Sütlüce arasında bulunan bir semttir. Semtin sınırlarını kuzey ve kuzeybatıdan çevre yolu, Sütlüce semti, Halıcıoğlu; batıdan Haliç; güneydoğudan Camialtı tersanesi bölgesi; doğuda Kulaksız Mahallesi ve Kasımpaşa Zindankarası Mezarlığı çizer. Semt Piri Paşa, Fetihstepe, Keçeci Piri, Cami-i Kebir mahallelerini kapsamaktadır. Hasköy sözcüğünün, Osmanlı döneminde yapılan hasbahçeden kaldığı sanılmaktadır.

Hasköy, eski bir Yahudi semtidir. Belli başlı Yahudi mahalleleri Abaşo La Kaye (Alt Sokak), Maalem veya Keçeci Piri, Arabacılar, Şeyh Salih (Çıksalı), Kordova, Yeni Mahalle, Parmakkapı, Kalaycı Bahçe, Sarayiko ve Piri Paşa'dır. Buradaki sinagoglar

günümüze gelene kadar yok olmuştur. Burada yer aldığı bilinen Yahudi okulları da kapanmıştır. İstanbul'un en büyük Musevi mezarlığı da Hasköy'dedir (Delon, 1991).

Haliç'in güney ve kuzey kıyılarına çeşitli dönemlerde saraylar yapılmıştır. Kasımpaşa ile Hasköy arasında bulunan 17.yy başında yapılan 19. yy'da III. Selim döneminde bugünkü şeklini alan Aynalıkavak Kasrı günümüzde kalan tek Haliç sarayıdır. III. Selim tarafından onarımı ve yeniden düzenlenmesi sırasında çağın teknolojik gelişimine uyarak, genişleyen tersaneye verilen arazi parçası, saraylarındaki küçülmenin ve daralmanın da başlangıcı olmuştur (Belge, 1994).



Şekil 4.18. Hasköy, 2002

Haliç'te sanayileşmenin yarattığı bazı olumsuz gelişmelere neden olmuştur. Buna rağmen Haliç'te varolan saraylardan günümüze sadece Aynalıkavak kalmıştır. Osmanlılar döneminde Hasköy'de toplam yapıldığı Humbaralarhane bulunmaktaydı. Sözü edilen Kağıthane Deresi'nin ağzından toplanan mil ve çamurlar burada kalıp dökmek için kullanılmıştır (Şekil 4.18).

Kasımpaşa

Kasımpaşa Haliç'in kuzeydoğu kıyısında, sahilde Atatürk Köprüsü'nün kuzeyinden ve Haliç Tersanesi havuzlarından başlayarak Hasköy'e kadar uzanan; kuzeydoğuda karaya doğru Dolapdere; güneydoğuda Azapkapı, kuzeybatıda Piyale Paşa, Okmeydanı, Aynalıkavak semt ve mahalleleri ile çevrili semttir. Adını burada önemli imar hareketleri yapan Vezir Kasım Paşa'dan almıştır.

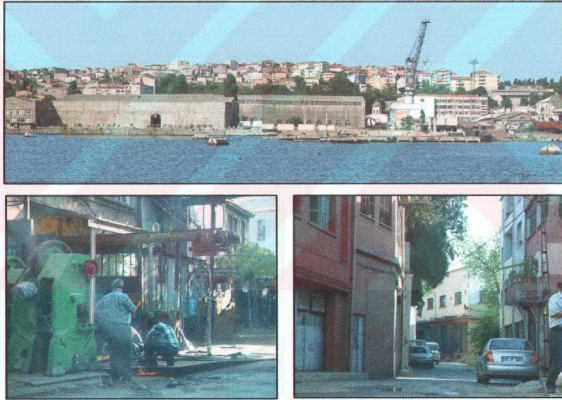
Osmanlı dönemi İstanbul'unun Beyoğlu yakasındaki en eski yerleşmesidir. İstanbul'un fethinden başlayarak Kasımpaşa'nın Haliç sahili ve çevresi, bugün de olduğu gibi kalyoncuların, denizcilerin, bahriyenin merkezi olmuştur.

17. yüzyılda Kasımpaşa İstanbul'un en mamur ve önemli semtlerinden biri olmuştur. Başta gemi yapımı için bölgeye iskan edilen zanaatkarlar semtin çeşitli mahallelerine dağılmışlardır. Bingazi ve Mısır'dan getirilmiş kalafat ve sal yapanlar

Zindankarası'na, demirci Ermeniler Yeniçeşme'de Ermeni mahallesine, demir işleyen, halka yapan Çingeneler Çürüklük'e yerleşmişlerdir. Müslüman mahallelerinden başka 10 Rum mahallesi, 1 Ermeni mahallesi vardır.

Hasköy Vapur İskelesi yakınındaki küçük çapta olan Hasköy Tersanesi'nden başka Hasköy ile Kasımpaşa arasında uzanan Camialtı ve Taşkızak tersaneleri Deniz Kuvvetleri'nin tersaneleridir. Kökeni Osmanlı döneminin 15. yüzyıl sonlarına uzanan bu tersaneler I.Selim (Yavuz) döneminde genişletilmiş, ancak II.Süleyman (Kanuni) döneminde Sadrazam Güzelce Kasım Paşa tarafından Osmanlı donanmasının üssü haline getirilmiştir.

Günümüzde de Kasımpaşa bir deniz üssüdür. Askeri tersanelerin yanı sıra Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Deniz Hastanesi buradadır. Kasımpaşa'da görülen büyük binaların çoğu Osmanlı döneminden beri Bahriyenin elindedir (Belge, 1994). Bu semtteki camiler arasında Cezayirli Gazi Hasan Paşa Mescidi ile Kasım Paşa Camii ilgi çeken yapılardır (Şekil 4.19).



Şekil 4.19. Kasımpaşa, 2002

Semt günümüzde, çok yüksek olmayan 3-5 katlı kagir binaların düzensiz bir şekilde yer aldığı, çok sayıda küçük atölye, dükkan, işyerinin bulunduğu; orta alt sosyo-ekonomik katmanların oturduğu ve çevre yollarından Piyale Paşa Bulvarı'nı izleyerek semte giren, buradan Şişhane veya Atatürk Köprüsü yoluyla Haliç'in güney yakasına geçen yoğun trafiğin yaşandığı bir bölgedir.

Azapkapı

Kasımpaşa'dan güneye doğru gidilince, bu kez sivil tersanenin (Haliç Tersanesi) bulunduğu Azapkapı gelir. 18. yüzyılın ikinci yarısında buradaki Osmanlı tersanelerinde çalışan deniz erlerine azeblar denildiğinden ve orada bir azeblar kişisi bulunduğundan bu adı alan yöre III. Mehmet döneminden beri Türklerin iskanındadır.

Haliç Üzerindeki ilk köprü II. Mahmud döneminde (1808-1839) Azapkapı ile Unkapanı arasında kurulmuştur. Bugün aynı yerdeki Atatürk Köprüsü ile Galata Köprüsü arasında uzanan sahil şeridi o dönemlerde küçük yük teknelerinin durduğu, ardiyelerin bulunduğu bir yerken, bugün açılmış durumundadır. Perşembe pazarı denilen ve küçük sanayide kullanılan yedek parçaların satışını yapan dükkanlar da buradadır. Atatürk Köprüsü'nün yanında Mimar Sinan'a ait Sokullu Mehmed Paşa Camii yer alır. Perşembe Pazarı'dan Karaköy'e doğru, deniz yakınındaki Balık Pazarı'ndan bugün geriye bir şey kalmamıştır.

Galata

Galata İstanbul'un Batı ile tüm ticaret ilişkilerinin kurulduğu ve yürütüldüğü bölgedir. Fetihden sonra da çoğunlukla yabancı kökenlilerin yaşadığı bir liman olma özelliğini korumuştur (Akin, 1998).

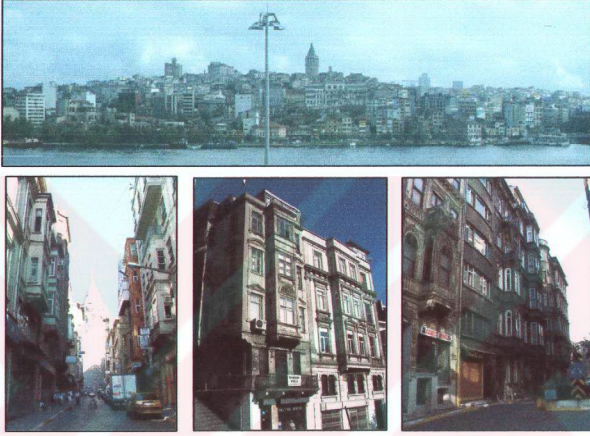
Galata Bizans'ın ilk yıllarında "Syka" adıyla anılmaktadır. Galata 14. yy'da küçük bir Ceneviz yerleşmesidir. Kentsel düzeni ve yapılarıyla, dönemin Akdeniz kentlerinin tipik özelliklerini taşımaktadır. Cenevizliler Venedik saldırılara karşı surlar yaparak sınırlarını Azapkapı-Şişhane-Galata Kulesi- Tophane çevresine kadar uzatmışlardır (İnciciyan,1976). Cenevizlilerin 1446'da, fetihden kısa bir süre önce surları sağlamlaştırp, yükseltmişlerdir. Ancak fetihden sonra II. Mehmet, Galata surlarının üst kesimini yıktırılmış ve Galata'daki Cenevizlilerle bir anlaşma imzalayarak, Bizans'tan beri sahip oldukları özel koşulları tanımış, ancak bölgenin esas sahibi Osmanlı Devleti olmuştur. Böylece Galata, İstanbul kentinin Haliç'in öte tarafındaki parçası olarak kalmıştır (Akin, 1998).

Galata'da canlı bir ticaret hayatı gelişir. Ticaret, bankacılık ve denizciliğin burada gelişmesi Galata'nın kozmopolit yapısını pekiştirir. Çeşitli dinlere ait yapılar iç içe yapılır. 16. yy.'ın ilk yarısında Galata, Tarihi Yarımada'nın karşısında deniz ve kara surlarıyla çevrili bir üçgen alandır. En üst noktada Galata Kulesi yer almakta ve evler, aralarındaki dinsel yapılarla bu merkeze doğru yükselmektedir (Şekil 4.20).

16. yy.'dan itibaren Pera'ya yerleşen yabancı elçilikler, bir yandan şimdiki Beyoğlu'nun bir Avrupa şehri görünümünü almasını sağlamış, ayrıca çeşitli azınlıklar,

Rumlar, Ermeniler ve Museviler çeşitli inanç ve milliyetten topluluklar Galata'da kiliseler yapmışlardır (Koçu, 1963).

Haliç'in güney ucunu oluşturan Galata, Bizans döneminde de Osmanlı döneminde de esas olarak Rumların ağırlıkla bulunduğu, iş bakımından Levantenlerin ve azınlıklardan diğer tüccarın, ithalat ve ihracatçıların, bankaların ve bankerlerin semti haline gelmiştir. 1955 yılından sonra yapılan istismlaklerle Galata özelliğini kaybetmiştir.



Şekil 4.20. Galata, 2002.

Galata Cumhuriyet döneminde bu özelliğini uzunca bir dönem sürdürdüysede 1970'li ve 1980'li yıllarda iş merkezlerinin Mecidiyeköy, Gayrettepe, Levent ve Maslak'a kaymasıyla ve İstanbul'da azınlıkların çok azalmasıyla bu kimliğinden uzaklaşmıştır.

4.2.3. Kültürel Yapı

Haliç'in kültürel yapısı incelendiğinde antik çağlardan günümüze kadar çok geniş bir yelpaze oluşturduğu görülmektedir. Haliç'in Bizans dönemindeki adı antik çağ efsanelerine dayandırılır. Bu efsaneler Haliç'e "altın boynuz" ismiyle kültürel anlamda ayrı bir kimlik verir.

Altın boynuz isminin çıkış noktası antik çağlardaki efsanelere dayandırılır. Bu efsanelere göre Tanrı Zeus, İo isimli bir genç kıza aşık olur. Çocuk bekleyen İo'yu Zeus, karısı Hera'nın öfkesinden korumak amacı ile beyaz bir inek şekline dönüştürür. İo, Hera'nın başına doladığı at sineğinden kurtulmak için kaçarken,

Haliç'in sonunda Alibeyköy (Kydaros) ve Kâğıthane (Barbysos) dereleri arasında kalan tepede kızı Keroessa'yı doğurur. Keroessa'yı su perisi Semestra büyütür. Keroessa da denizler hakimi tanrı Poseidon'dan Byzas isimli bir erkek çocuk doğurur Byzas, Byzia isimli bir kaynak perisi tarafından beslenir, büyütülür ve sonra da Byzantion'u kurar. Böylece Byzas'ın adı Roma İmparatorluğu'nun parçalanmasından sonra Doğu Roma'nın resmi adı haline gelecektir.

Haliç'in ismi olan Keras'ın, kentin kurucusunun annesi olan Keroessa'nın isminden kaynaklandığı söylenmektedir. İsmi türetildiğini ve zamanla kısaltılarak Keras'a dönüştüğünü Keras'ın anlamı boynuz olduğu için, sözcüğün mitolojideki simgelerinden olan bereket boynuzundan geldiğini öne sürülmektedir.

İsa döneminde yaşamış tarihçilerinden Strabon ise Haliç'in girinti çıkıntılarıyla bir geyik boynuzuna benzediği için Keras adını aldığını yazar. Haliç eski yazarlar tarafından Keras (boynuz) olarak adlandırılır. Batılılar daha sonra bunu Khrysokeras'a (altın boynuz) çevirmiş olduklarından Haliç'in bütün batı dillerindeki yaygın adı bu olmuştur.

Arapça "Haliç" sözcüğü ise körfez anlamına gelmektedir. İstanbul halicinin kent açısından taşıdığı önemden dolayı Osmanlılar döneminden bu yana bir özel isim haline gelmiş, birçok semti kapsayan bir kent bölgesi adı olmuştur (İstanbul Ansiklopedisi, 1994). Haliç'in ismi Osmanlı kaynaklarında da Halic-i Konstantiniyye, Haliç-i İstanbul ve Haliç şeklinde geçmektedir.

Tarihi bir perspektifle ele alındığında, kültürel olgu köklü bir toplumsal değişim sürecini yansıtmaktadır. Üç imparatorluğa başkentlik yapan İstanbul'un her zaman merkezinde yer alan ve adını Antik çağ efsanelerinden alan Haliç, barındırdığı farklı kültür gruplarıyla da her zaman ön planda olmuştur. Bu kültür grupları alt kültür grupları olarak mahalleler oluşturmıştır.

Genel olarak İslam şehirlerinde, mahalle yalnızca bir idari kategori değildir. Ortak kültüre sahip bir cemaat yaşamını ifade etmektedir. Cemaatler bazı durumlarda aynı dini inancı veya etnik kökeni taşıyan kimselerden oluşmuştur. Ama esas önemli olan, mahalle cemaatlerinin farklı toplumsal tabakalara, zenginlik düzeylerine ve mesleklerle sahip kimseleri aynı çatı altında toplamış olmasıdır (Zubaida, 1992).

Yakın zamana kadar, Türkiye'de kasaba ve kentler, kendi içinde önemli sınıf farklılıkları gösteren mahallelerden oluşmaktadır. Oysa özellikle büyük kentlerde bu prensip tamamen tersine dönmekte ve aynı komşuluk çevresinde yer alıp almamanın temel düzenleyicisi sosyal sınıf haline gelmektedir. Gelenek ve eski

kültürlerin getirdiği alışkanlıkları dışlayan bu gelişmenin sosyal ve siyasi sonuçları ayrıca araştırılması gereken önemli bir konudur (Ayata,1996).

Haliç, kentin var olduğu günden bu yana farklı kültürlerin bir arada yaşadığı bir yer olmuştur. Tahtakale, Doğu Roma döneminde bir Müslüman mahallesidir. Amalfi, Piza, Cenova ve Venediklilerin duvarlarla çevrili mahalleleri Eminönü'ndedir. Latin işgalinden sonra, Venedikliler Galata'ya (Sykai) yerleştirilirler. Galata sonraları bir Ceneviz kenti olur. Osmanlı imparatorluğu döneminde Balat bir Musevi, Fener ise bir Rum (Bizans-Ortodoks) semtidir. Haliç'in her yanında Türkler, Rumlar, Museviler, Ermeniler yan yana yaşarlar. Ayrıca Galata'da bunlara Latinler, Beyoğlu'nda Avrupalılar, Ayvansaray'da Çingenelerin yaşadığı belirtilmektedir (Amicis, 1993).

İstanbul hakkında pek çok bilgi çeşitli dönemlerde İstanbul'a gelen gezginlerin notlarından veya gravürlerinden öğrenilmektedir. İstanbul ile ilgili seyahatnameler arasında önemli bir yeri olan Edmondo de Amicis'in İstanbul adlı seyahatnamesinde yazar Haliç'te bulunan mahalleleri şöyle tanımlamaktadır:

"...Okmeydanı'ndan Haliç'e doğru inerken, Piripaşa denilen küçük bir Müslüman mahallesine geliyoruz... Bu mahalle, Haliç'in karşı sahilindeki Yahudi mahallesine, Balat'a bakar...

...Yine Altınboynuz sahilini takip ederek, büyük, kalabalık, acayip görünüşlü başka bir mahalleye iniyor ve adımımızı atar atmaz artık bir Müslüman memleketinde olmadığımızın farkına varıyoruz. Her tarafta, yerlerde yuvarlanan pis pasaklı çocuklar, iskelet gibi kuru illeriyle paçavra ve hurda dolu evlerin kapılarında iş gören yırtık pırtık elbiseli iğrenç kocakanlar, duvar diplerinden kaçıyor gibi yürüyen, kafalarına paramparça mendiller bağlamış, uzun kirli elbiseli adamlar, pencerelerden bakan hastalıklı suratlar, bir evden ötekine gerilmiş iplere asılmış çul çaput, her yanda kuru ot ve çamur görülüyor. Burası, Kırım harbi sırasında, şimdi artık mevcut olmayan tahta bir köprüyle karşı sahildekine bağlanmış olan, Haliç'in kuzey kıyısına yerleşmiş bir Yahudi mahallesine, Hasköy'dür...

... Başka bir Müslüman mezarlığını geçiyor, başka bir tepeye çıkıyor, başka bir mahalleye, karışık insanların oturduğu Halıcıoğlu'na giriyoruz; her sokak başında yeni bir ırk, yeni bir din bulunan küçük bir semt; inilir, çıkılır, tırmanılır, mezarların, cami, kilise ve havraların arasından geçilir; mezarlıkların, bahçelerin etrafından...

... Hay Allah! gele gele bir mahalleye geldik. Burası, tarlalarla, mezarlıklarla çevrilmiş bir tepenin üstünde yükselen ve bir Hristiyan mahallesi olan Sütüce'dir. Tepenin eteğinde, vaktiyle, iki yakayı birleştiren Haliç'in yegâne köprüsü varmış. ...

... On dakikalık bir yol yürüdükten sonra kendimizi birden Türkiye'nin ortasında, camii ve tekkesi bol, bağlık bahçelik büyük bir Müslüman mahallesi olan Kasımpaşa'da bulduk..."

Edmondo de Amicis'in notlarına bakınca Haliç'in "altınboynuz" olarak adlandırıldığı ve o dönemde Piripaşa ve Kasımpaşa da Müslümanlar, Hasköy ve Balat'ta Yahudiler, Fener'de Rumlar, Söğütözü'nde Hristiyanların yaşadığı anlaşılmaktadır. Haliç bölgesinin çok farklı kültürlerden meydana geldiği ve bu kültürlerin de Haliç kimliğinin oluşmasında büyük etkilerinin olduğu görülmektedir.

Haliç bölgesinde yaşayan etnik grupların dağılım ve sosyal gelişme demografik yapının tarihsel süreç içinde incelenmesi ile öğrenilebilir. Ancak 15.yy. ve 19.yy. dönemlerindeki kent nüfusuna ilişkin doğru kayıtlar tutulmamıştır. Bilimsel bir nüfus sayımı denebilecek hiçbir sayım yapılmamıştır. Yapılan nüfus tahminleri çeşitlidir. Ancak sistematik bir nüfus sayımı olarak herhangi bir çalışma olmadığından, kentteki mahalle imamlarının kayıtları kullanılmaktadır. Bu imamlar camilerle ilgili devlet görevlileridir ve askerlik yoklaması, sağlık yönetimi/denetimi, gıda ve ilaç dağıtımı gibi amaçlarla talep edilen, nüfusa ilişkin bilgileri sağlarlar. Aynı şekilde, çeşitli Hristiyan mahallelerindeki din adamları ile Yahudilerin ve diğer cemaatlerin resmi görevlileri, ulaşılabilen en güvenilir istatistik kaynaklardır.

Osmanlı dönemindeki nüfus bilgileri iki şekilde elde edilmektedir. Ülkeye gelen seyyahların kendi gözlemlerine dayanan tahminleri ve vergi toplamak ve askerlik hizmeti gördürmek amacıyla ihtiyaç duyulması nedeniyle yapılan resmi nüfus sayımları bu dönemde gayrimüslim tebaa ödedikleri "cizye vergisi" nedeniyle kontrol altında tutulmaktadır. Bu sebeplerle elde edilen bilgilerden bir kısmı hane sayısı ve bir kısımda özellikle gayrimüslimler erkek nüfus üzerinden verilmektedir.

1430-1440 dönemi nüfus tahminleri İstanbul'un fethinden önce kente gelmiş birçok Hristiyan seyyahın anlatılarına dayanılarak yapılmaktadır. 1477 yılında ise İstanbul kadısı Muhittin Efendi tarafından yaptırılmış İstanbul'daki hanelerin sayımına dayanılarak üç farklı nüfus tahmininde bulunulmuştur (Behar, 1996). Bu tahminler hane sayısının aile büyüklüğü olarak alınan 4-5 gibi katsayılarla çarpılarak bulunmuştur. 1430 ile 1580 yılları arasında İstanbul nüfusunda bir artış gözlenmektedir.

17-18. yy. arasında İstanbul nüfusu hakkında yapılmış tahminlerine temel teşkil edecek resmi veri ya da kaynak yoktur (Behar, 1996). Osmanlı imparatorluğu'nda doğum ve ölüm kayıtlarını kapsayan ahval-i şahsiye sicilleri tutulmadığı için Türkiye'deki şehirlerin nüfuslarını doğru olarak hesaplamak mümkün olmaktadır (Oliver, 1977). Tablo 4.3'de 1640 ile 1792 yılları arasında İstanbul nüfusun da bir düşüş gözlenmektedir. 1882 yılı nüfusu 1881 de yapılmaya başlanan nüfus sayımının geçici sonuçlarını yansıtır. Kesin rakamlar 1885 yılına ait olanlardır

(Behar, 1996). Yine bu yüzyıla ilgili farklı kaynaklara bakıldığında da birbirinden değişik tahminlerle karşılaşılmaktadır.

Tablo 4.3. 15.yy -18.yy arasında İstanbul Nüfusu hakkında yapılmış tahminler

YIL	NÜFUS	KAYNAK
1430-1440	40.000-50.000	Schneider 1952
1477	97.956	Barkan 1952
1477	60.000-70.000	Schneider 1952
1477	145.000-150.000	Ayverdi 1958
1520-1530	400.000	Barkan 1953
1550	410.000-520.000	Mantran 1962
1571-1580	700.000	Barkan 1957
1640	1.000.000	Contarini
1681	800.000	Civrano
1690	600.000-750.000	Mantran 1962
1792	500.000	Oliver 1977
1844	391.000	Shaw 1979
1856	430.000	Shaw 1979
1882	382.376	Nüfus Sayımı
1885	873.575	Nüfus Sayımı
1896	1.115.946	Vital Cuinet
1906	864.576	Nüfus Sayımı
1914	909.978	Nüfus Sayımı

İstanbul'da yaşayan gayrimüslim toplulukların nüfusu ise 1885 dökümlerinden itibaren gözükmemektedir. İstanbul'daki Rum Patrikhanesi "Yabancı istatistiklere göre, Türk-Rus Savaşı sırasında (1876-1878), İstanbul'un nüfusu 680.000'dir ve bunun 250.000'i Rum'dur" şeklinde o dönemi anlatan bir açıklama yapmaktadır. Tablo 4.4'de 19. yüzyıl Osmanlı nüfus sayımlarına göre İstanbul'da Müslim ve gayrimüslim nüfus oranı görülmektedir. Burada 1906'dan 1914'e geçildiğinde gayrimüslim nüfusta görülen ani azalmanın nedeni, yabancı uyrukluların 1914 dökümünde yer almamalarıdır (Behar, 1996).

Tablo 4.4. Osmanlı Nüfus Sayımlarına Göre 19.yüzyılda İstanbul'da Müslim ve Gayrimüslim Nüfus Oranı (Behar, 1996).

Yıl	Nüfus %	
	Müslim	Gayrimüslim
1844	47.91	52.09
1856	47.51	52.41
1885	44.06	55.94
1896	56.37	43.63
1906	49.93	50.07
1914	61.59	38.41

Tablo 4.5'de 1844 ve 1914 yılları arasında İstanbul'da yaşayan etnik cemaatin İstanbul nüfusuna oranı görülmektedir. İstanbul'daki Rum Patrikhanesi 1912 yılında kentte 384.689 Rum bulunduğunu; İstanbul'daki Ermeni Patrikhanesi, 1919'da Ermeni Protestan Patrikliği'ne gönderdiği bir listede, İstanbul'da 118.000 Ermeni bulunduğunu belirtmektedir. 1914 yılında İstanbul'a 32.000 Ermeni sığınmacı geldiği tahmin edilmektedir. 1912'de İstanbul'daki Musevilerin sayısı ise 44.765 olarak tahmin edilmektedir.

Tablo 4.5. Osmanlı Nüfus Sayımlarında Etnik Cemaatlerin 19. Yüzyılda İstanbul'un Nüfusundaki Oranı (Behar, 1996).

	Sayım Yılı				
	1844	1856	1885	1906	1914
Müslüman	47.91	47.51	44.06	49.93	61.59
Rum	21.39	24.78	17.48	20.41	22.57
Ermeni	22.43	19.08	17.12	7.14	8.02
Katolik	2.40	2.29	0.74	1.07	1.13
Yahudi	5.87	5.60	5.08	5.53	5.73
Yabancı Uyruklu	-	-	14.79	14.95	-
Diğer	-	0.74	0.73	0.97	0.96

1885 yılında yapılan sayımda İstanbul 'da yaşayan etnik grupların meslekleri ve doğum yerleri hakkında da bilgiler elde edilebilmektedir. Tablo 4.7'de görüldüğü gibi Yahudilerin %95'inin İstanbullu olduğu ayrıca Müslümanların %62'sinin İstanbul dışından geldiği anlaşılmaktadır. Meslek gruplarına bakıldığında da Müslümanların memuriyet yaparken gayrimüslimlerin ticaretle uğraştıkları görülmektedir. (Tablo 4.6)

Tablo 4.6. Meslek Gruplarına Göre Etnik Cemaatlerin İstanbul Nüfusundaki Oranı, 1885 Nüfus Sayımı (%) (Behar, 1996).

	Müslüman	Rum	Ermeni	Yahudi	Diğer	Toplam
Esnaf,zanaat,ticaret	38.3	25.4	27.0	5.3	4.0	100.00
Devlet memuriyeti	95.3	1.5	2.1	0.4	0.7	100.00
Medrese ve Mektep Talebeleri	47.8	24.6	21.2	5.3	1.1	100.00
Meslek Sahibi Olmayanlar,	55.8	20.5	15.5	7.5	0.7	100.00
Toplam	49.4	22.5	20.6	5.5	2.0	100.00

Yukarda belirtilen verilerden, bugünkü İstanbul'un o tarihlerde Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve Müslümanlardan oluşan kültür gruplarının oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu farklı kültürlerin yaşadığı Haliç ve çevresine kültürel açıdan bakıldığında çok zengin bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Yaşayan farklı kültürlerin katkılarının yanında burada yaşanan olaylarda; Fatih Sultan Mehmed'in donanmasını, Doğu Romalıların dev zincirle kapattıkları Haliç'e bir gecede (21-22 Nisan 1453),

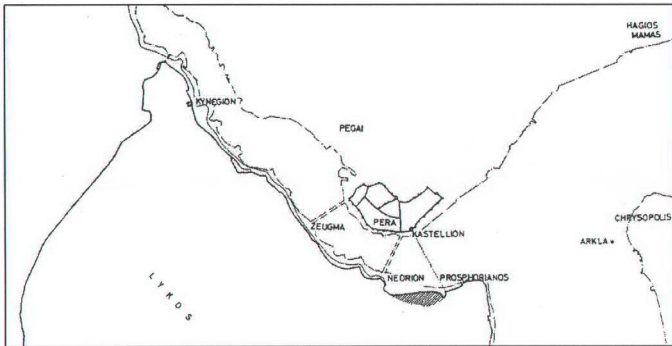
vadilerden sırtları aşarak geçirmesi; IV. Murat döneminde Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagarî Hasan Çelebi'nin Galata Kulesi'nden uçarak Üsküdar'a inmeleri; Haliç'in, her devirde canlılığını koruduğunu ve kültürel anlamda İstanbul'a çeşitlilik katan bir mekân olduğunu göstermektedir.

4.3. Kentsel Çevre

Kentsel çevre, Haliç'e kimlik kazandıran öğeler olarak ortaya çıkmaktadır. Öncelikle doğal yapısından kaynaklanan liman özelliği İstanbul'un her döneminde korunmuş bir işlevdir. Doğal güzellikleri nedeniyle mesire alanı olması, farklı kültürlerin yaşaması nedeniyle bu kültürün bölgeye olan etkisi ile her döneme ait tarihi eserlerin bulunması Haliç kimliği için önemlidir. Daha sonra alınan planlama kararlarıyla sanayi fonksiyonunun bu bölgeye gelmesi Haliç'i olumsuz yönde etkilemiş ama sürekli kent gündeminde olmasını sağlayan bir işlev olmuştur.

4.3.1. Liman

Haliç doğal yapısı nedeniyle İstanbul'un kuruluşundan günümüze kadar liman işlevini üstlenmiştir. M.Ö. 7. yüzyıldaki Yunan kolonizasyonu dönemindeki ilk yıllarından başlayarak, önemli bir liman ve yük aktarma yeridir. Bu durum kentin ve Haliç'in gelişimini yüzyıllar boyunca, ağırlığı azalarak veya çoğalarak da olsa, kalıcı şekilde belirlemiştir. 15.yy da İstanbul'da iki limanı vardır: Haliç'in girişinde batıda Neorion ve hemen bitişiğinde doğuda Prosforion (Şekil 4.21). Kentin ana limanı olan Prosforion, iki yanındaki sağlam kulelerle korunan, zincirle kapatılan ve dalgakıranı olan bir limandır. Limanın bugünkü yerinin, Sarayburnu'ndaki Sepetçiler Kasrı ve çok önceleri yıkılmış Yalıköşkü arasında olduğu bilinir.



Şekil 4.21. Haliç Limanı 15.yy. (Müller-Wiener, 1994)

İkinci liman daha batıda Galata köprüsüne yakındır. Neorion adıyla tanınan limanın bu dönemde var olup olmadığı kesin değildir. Roma İmparatorluk döneminde ikinci liman olarak kullanılır. Ana liman olan Neorion'un girişi dalgakıranlar ve kulelerle çevrelenmiştir. Bugünkü Sirkeci bölgesinin genellikle Neorion'a denk düştüğü kabul edilmekle birlikte, yerini ve alanını belirleyecek hiçbir fiziksel veri bulunmamaktadır (Müller-Wiener, 1994).

Haliç'in son derece iyi bir liman olduğu üzerinde bütün gözlemciler anlaşılır. Ana liman Neorion'dan bu büyük koyun içlerine doğru ve kentin ticaret merkeziyle doğrudan bağlantılı uzun rıhtımlarına ticaret gemileri yanaşır ve yüklerini boşaltırlar. İspanyol gezgini Clavijo limanı şöyle anlatır:

"Dört bir yandan gelen rüzgârlardan korunmuş güvenli bir liman, buraya giren her gemi aynı zamanda bütün düşman gemilerinin saldırılarından da korunmuş olur... Su öylesine berrak ve derin ki, en büyük gemiler, hatta silahlı büyük ticaret gemileri bile kent surlarına yanaşabilir, kıyıya iskele uzatılabilir."

İspanyol gezginin burada anlattıkları, o dönemler için Haliç'te oluşan bir manzaradır. Neorion, Prosforion ve Galata limanlarıyla Haliç boyunca uzanan rıhtımlar günümüze değin kente hizmet vermiştir. Eski fotoğraflarda limanlarda her zaman büyük bir etkinlik ve karmaşa olduğu görülür. Haliç kıyılarındaki Galata, Eminönü ve Sirkeci 19. yüzyılda da aynı canlı liman yaşamını sürdürmüşlerdir.



Şekil 4.22. Haliç 1870 (Çelik, 1998)

Şekil 4.22'de Galata'dan tarihi yarımadaya bakıldığında kıyıdaki gemi yoğunluğu dikkat çekicidir. Kentin deniz ticaretinin büyük bölümü Karadeniz yoluyla yapılmaktadır. Doğu Karadeniz'den deri, esir, mısır, tuz, şarap, Uzakdoğu'dan ipek ve baharat Trabzon yoluyla Prosforion Limanı'na gelmektedir. Akdeniz ticaret yolu da aynı limanda ve Haliç'in içlerine doğru sıralanmış rıhtım ve iskelelerde sona erer. 12. yüzyıldan sonra İtalyan tüccarlarının rekabeti başlar ve İtalyan tüccarlar sonunda

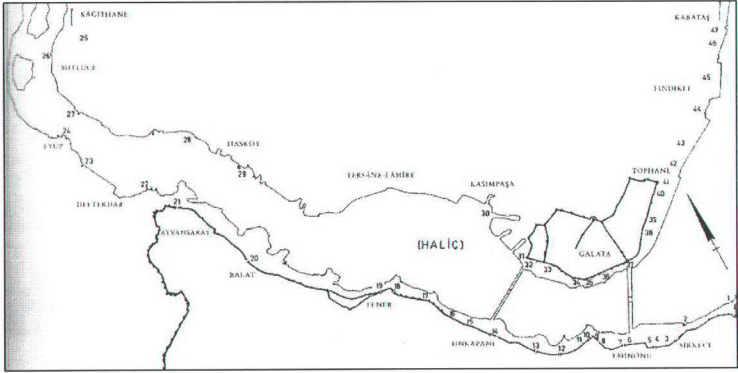
Bizans ticaretini ele geçirirler. İtalyan ticaret kentlerine verilen imtiyazlar Cenevizliler'e de verilmeye başlanır. Ceneviz mahallesinin batısına, İtalyan tüccarlar yerleştirilir. Bunları, verilen imtiyazlarla, öbürlerinden çok daha geniş bir alana yayılan Venedikliler izler.

Kıyıda Venedik iskeleleri, Yahudi mahallesine de hizmet veren Yahudi Kapısı'nın rıhtımından başlar. Genellikle sur kapılarında aynı adla bir de iskele bulunmaktadır. Kıyı boyunca surlarla deniz arasında geniş olmayan bir alan vardır. Burada limanlara ulaşan yolun adı Drungari Yolu'dur. Kereste nakliyatı ve depolaması için kullanılan Drungari'deki iskele bu işlevini aynı adla Türk döneminde de sürdürmüştür. Drungari Kapısı çevresindeki üçüncü rıhtım alanı Bizans Dönemi'nde Zeugma olarak da bilinir. 12. yüzyıldan sonra liman tam bir Akdeniz ticaret ortamı haline gelmiştir. Drungari Kapısı bizde Odun Kapısı olarak adlandırılmaktadır, Venedik imtiyazları bu kapıda bitmektedir.

Haçlı dönemine kadar ticari limanlar, kentin büyük rıhtımları ve tersaneleri Haliç'te yer almışlar, I. Constantinus tarafından "Navalia" adında bir tersane kurulmuştur. Savaş gemilerinin rıhtımı Neorion tersane olarak da kullanılmıştır. Haliç'te üç tersane daha olduğu bilinir. Bunlardan Neorion'dan sonra en önemli olanı bugün Kasımpaşa bölgesindedir. Türk dönemindeki en önemli tersane de burada kurulmuştur. Bir başka tersane de Blakhernai mahallesine bağlı olan Blahernai Neorion'udur. Daha az önemli olan bu tersane Blahernai surlarının batısında, Kosmidion yakınlarındadır. 1349-50 arasında Kosmidion tersanesinde bazı gemiler inşa edilmiştir.

Orta Bizans döneminden itibaren Haliç'in tamamı kentin limanı sayılmaktadır, ancak ticarethaneler ve asıl liman işlevleri, yani gemilerin yüklenmesi, boşaltılması malların depolanması için sadece belirli kıyı şeritleri kullanılmaktadır. Bazı kıyıların işlevi eskiden beri aynıdır, ama çoğu faaliyet ancak Osmanlı egemenliği sırasındaki devlet müdahaleleri ya da özel girişimler sonucunda belli bir yere kavuşmuştur.

Kıyı kesiminde, şekil 4.23'de görüldüğü gibi iskeleler bulunmaktadır. Osmanlı Dönemine kadar kıyı boyunca surların üzerinde bulunan her kapıda aynı adla bir de iskele mevcuttur. Osmanlı dönemindeki işlevleri bakımından iskeleler incelenirse, şu özelliklere sahip oldukları görülür.



- | | | |
|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 6. Gümrük İskelesi | 17. Cibalikapı İskelesi | 28. Piripaşa İskelesi |
| 7. Balıkpazarı İskelesi | 18. Ayakapı İskelesi | 29. Hasköy İskelesi |
| 8. Hasır İskelesi | 19. Yenikapı İskelesi | 30. Kasımpaşa İskelesi |
| 9. Limon İskelesi | 20. Balat İskelesi | 31. Meyit İskelesi |
| 10. Yemiş İskelesi | 21. Ayvansaray İskelesi | 32. Azapkapı İskelesi |
| 11. Çardak İskelesi | 22. Defterdar İskelesi | 33. Funda İskelesi |
| 12. Odun İskelesi | 23. Balçık İskelesi | 34. Kürekçikapı İskelesi |
| 13. Bokluk İskelesi | 24. Eyüp İskelesi | 35. Yağkapı İskelesi |
| 14. Unkapı İskelesi | 25. Kağıthane İskelesi | 36. Balıkpazarı İskelesi |
| 15. Tüfekhane İskelesi | 26. Karaağaç İskelesi | 37. Karaköy İskelesi |
| 16. Balıkthane İskelesi | 27. Sütluçe İskelesi | |

Şekil 4.23. Haliç İskeleleri (Çelik, 1998)

Bahçekapı iskelesi; sura tutturulmuş demir halkalarıyla, yıkımından sonra 20. yy'a kadar kent içinde toplu idamların yapıldığı yerlerden biridir. Bu iskelenin yakınında Yeni Camii'nin batısında bulunan gümrük yapıları, 1911'de rıhtım tesislerinin genişletilmesinden sonra yıkılmıştır. Ayrıca 1936 Prost'un planı uygulaması sırasında Yeni Camii önündeki tüm yapılar yıkılmıştır. Hasır ve Limon iskeleleri çevresindeki yapılarla birlikte yok olmuştur (Müller-Wiener, 1998).

Çardak iskelesi; yelkenli gemiler için kullanılmaktadır. Yakınında 19. yy. kadar bir yeniçeri kolları ve kahvehane mevcuttur. 1826'da yeniçerilerin dağıtılmasından sonra burası ihtisab ağının makam binası olmuştur. Hasköy ve Eyüp yolcularının kullandığı birkaç küçük iskelede bu bölgede bulunmaktadır. Odun iskelesi çevresinde odun ve kereste depoları mevcuttur (Yüceltürk, 2001).

Unkapı iskelesi önceleri daha çok Kapan-ı Dakik iskelesi (un terazisi) olarak anılmaktadır. Liman işleyişi açısından önemli iskeleler Unkapı ile sona ermektedir. Unkapı'nın ötesindeki Tüfekhane iskelesi ve Balıkthane iskelesi de aynı

konumdadır. Bunlar ağırlıkla yolcu taşımacılığına hizmet etmekte olup, her ikisi de deniz surunun aynı adlı kapılarının önünde bulunur ve adlarını bu kapılardan alırlar.

Cibalıkapı, Ayakapı ve Yenikapı'daki iskeleler içinde aynı şey geçerlidir. Cibalıkapı ile Fenerkapı önlerindeki iskeleler ve daha ileride bulunan Balat iskelesi ise daha büyüktür. Balat'ın görünümü, 1890'da yörenin atık su kanalının temizlenmesi sırasında çıkarılan kanal dibi çamuru ve 1894 depreminde yıkılan deniz surunun molozları buraya döküldükten sonra hayli değişime uğrar; ayrıca Cibalıkapı önündeki bölge ve özellikle de Balat pislik nedeniyle Haliç'in büyük yangınlarından en fazla etkilenen mahallelerindenidir. Bir deniz suru kapısıyla bağlantılı son yanaşma yeri Ayvansaray iskelesidir (Müller- Wiener, 1998).

Haliç'ten biraz daha yukarıya çıkıldığında, Defterdar'da dört değişik yerde iskelelerle karşılaşılır: Yavedud, Zalpaşa, Defterdar ve Hocaefendi; Balçık İskelesi adı verilen küçük bir iskele ise Feshane genişletilirken oradan kaldırılmıştır. Haliç'in güney yakasında iskelelerin sonuncusu olan Eyüp iskelesi, 19. yüzyılda yalılarla dolu bölgedeki küçük bir iskeledir.

Haliç'in kuzey kıyısında Kağıthane, Karaağaç ve Sötlüce iskeleleri yer alır. Sötlüce ve Karaağaç arasında III. Selim döneminde fırkata yapımı için tezgahlar kurulmuştur. 19. yüzyıl başına kadar var olan donanmaya ait on kayıkthane de burada yer almış, daha sonra da cephanelik olarak kullanılmıştır.

Sötlüce'de III. Selim döneminde, uzun cephesi ve üzerinde yükselen cami kubbesiyle, küçük yapılarla bezeli kıyı görünümüne egemen olan büyük Humbaracıyan Kışlası inşa edilmiştir. Kışlanın ve Halıcıoğlu ile Piripaşa'nın iskeleleri sadece yolcu taşımacılığına hizmet etmektedir, aralarındaki bölgelerde de 20. yüzyıla kadar sadece evler ve atölyelerle birkaç kayıkthane vardır.

Piripaşa ve Hasköy arasındaki sınır kesiminde ise yine liman işleyişi için önem taşıyan bir kaç yapı vardır. Bunların en eskisi 1708'de III. Ahmet döneminde kurulan ve III. Selim döneminde bugünkü şekliyle inşa edilen Lengerhane yani Osmanlı donanmasının çapa dökümhanesidir; hemen bitişiğinde uzun ve dar bir arsa üzerinde Şirket-i Hayriye'nin tersanesi kuruludur. Dökümhane binası bir büyük ve dört küçük kubbeyle örtülü küresel bir binadır; günümüzde Tekel idare binası olarak kullanılmaktadır (Müller-Wiener, 1998).

Bunlardan sonra Aynalıkavak Kasrı ve Tersane-i Amire bulunmaktadır. Kasımpaşa Koyu'nda eskiden beri oldukça işlek bir iskele olan Kasımpaşa iskelesi bulunmaktadır. Tersanenin arkasındaki nüfusu yoğun bu bölgenin sakinleri karşı yakadaki kente ve çarşılarına gidip gelebilmektedir. Bu iskele muhtemelen yolcu

sayısının fazlalığı yüzünden 1873'te genişletilmiştir. İskele kışla önündeki talim meydanıyla birlikte Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından 1195-97/1780-83 yıllarında tersanenin yakınında inşa ettirilmiştir.

Tersanenin üç doku ile atölyelerinin yer aldığı yamaçtan sonra, aynı adlı kapının önünde Meyit İskelesi yer almaktadır. Bazı kaynaklara göre kapı ve iskelenin adı yamacın üst kısmında bulunan mezarlıklardan gelmektedir; başka kaynaklar ise bu adın, cenazelerin buradan Üsküdar'daki büyük mezarlıklara nakledilmesinden kaynaklandığını öne sürer. Meyit İskelesi'nden sonra, Pera'nın batısındaki kent surunun hemen dışında, Sultan Ahmet Camii'nin mülklerinden Azapkapı iskelesi bulunmaktadır.

Su İskelesi adıyla da anılan Yağkapanı iskelesi, eski tarihlerde güney kıyısından gelen kayıklar için en önemli iskelelerden biridir. 18. yüzyıla kadar bu bölge ve biraz daha doğusundaki kıyı şeridi, tüm limanın en yoğun kullanılan rıhtımlarından biridir ve çeşitli ülkelerden gelen gemiler buraya yanaşmaktadırlar.

19. yüzyılda birkaç büyük han, ayrıca Sultan Ahmet Camii'nin vakıf mülklerinden, daha çok yolcu taşımacılığına hizmet eden en hareketli iskelelerden biri olan Karaköy iskelesi de gene önemli iskelelerdendir. Yöre halkının uzun süren şikayetlerinin ardından 1848'de iskele, ertesi yıl da kıyı şeridinin gümrük önündeki bir kısmı yenilenir. Bu yenileme günümüze kadar süren bir dizi düzenlemelerin başlangıcını oluşturur. 1892-1895'te rıhtımların ve 1910-1911'de yeni köprü'nün inşasıyla devam eden düzenlemeler, özellikle de 1957-1958'de ve 1986-1988'de bölgedeki binaların ve bloklarının yıkılması ile devam eder.

Osmanlı döneminde yoğun bir şekilde kullanılan Haliç iskeleleri sanayinin bölgeye gelmesi gibi yanlış plan kararları sonucunda oluşan kirlilik nedeniyle deniz ulaşımının yapılamaması sonucu kullanılmamaya başlamış ve bir kısmı yok olmuştur.

1980'lerden sonra başlayan Haliç'i temizleme girişimleri sonucunda tekrar deniz ulaşımının başlamasıyla Haliç'in güney yakasında Eminönü, Yemişçi, Cibali, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp; kuzey yakasında Kağıthane, Halıcıoğlu, Hasköy, Sütluçe, Kasımpaşa iskeleler tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Bugün bu iskelelerden Yemiş, Cibali, Hasköy, Halıcıoğlu, Kağıthane iskeleleri kullanılmamaktadır.

4.3.2. Sanayi

Gerek nüfusu gerekse kapladığı alanı hızla büyüyen İstanbul'da, başta sanayi olmak üzere, şehrsel faaliyetlerin ve konutların yer seçimleri günümüzde de aynı kontrolsüz gelişmesini sürdürmektedir.

Tarihte çeşitli imparatorlukların başkenti olan İstanbul, siyasal ve ekonomik gücü bünyesinde bulunduran bir dünya şehri olma niteliğine sahip olmuştur. Bu yüzyılın başında, tarımsal üretiminde henüz ilkel teknoloji kullanılırken İstanbul, limanları, dışarıyla ilişkili yoğun ticareti, yüksek gelir düzeyi ve milyonu aşan nüfusuyla ülkenin tek büyük hakim şehri olarak belirlenmektedir (Kılınçaslan, 1981).

İstanbul şehrinin mekânsal yapısı üzerinde sanayi kuruluşlarının etkisi çok daha eski dönemlerde başlamıştır. Ancak, o dönemde çoğu birkaç binadan oluşan gruplaşmalar şehrin içinde dağınık bir şekilde yer almışlardır. Sanayi kuruluşlarının nispeten yoğunlaşmış olduğu tek alan Haliç'tir (Tümertekin, 1997).

Haliç çevresinde sanayi kuruluş yeri seçiminde deniz ulaşımı başlıca rolü oynamıştır. Dolayısıyla birçok sanayi kuruluşunun Haliç'in kenarında yer almasının nedeni deniz ulaşımıdır. Zamanla Haliç'te deniz ulaşımı gittikçe gerilemiştir. Bunda kara taşıtlarının gelişerek taşıma kolaylığı sağlamaları yanında, deniz taşıtlarının gittikçe büyüyerek köprüler yüzünden her an kolaylıkla girip çıkamamalarının ve ayrıca Haliç'in gittikçe dolmakta olmasının büyük rolü vardır (Tümertekin, 1997).

Haliç'e gelen ilk sanayi tesisleri tersanelerdir. İlk tersaneler Bizans döneminde küçük tekneler için yapılmıştır. Fetih'ten sonra bunların yetmeyeceği kabul edilerek Haliç'te yeni tersaneler yapılmaya başlanmıştır. Galata'dan Kağıthane Deresi'ne kadar önceleri küçükten büyüğe doğru kayık, karamürsel at kayığı, çektiri gibi tekneler yapılmıştır. Söğütözü'nde yine aynı dönemlerde küçük gözler halinde Tersane-i Amire'nin küçük filika inşa kızakları yer almıştır. Tersane-i Amira tesislerinin en önemlisi bugün hala kullanılan ve 15 yy.'ın ikinci yarısında inşa edilmiş Camialtı Tersanesi ile Taşkızak Tersanesi'dir. Hasköy Tersanesi Şirket-i Hayriye tarafından kendi vapurlarını üretmek için 1861'de kurulmuş ve 1884'de büyütülerek daha büyük teknelerin yapımı gerçekleştirilmiştir.

1836 yılında Haliç'te Defterdar semtinde Feshane "Feshane-i Amire" İkinci Sultan Mahmut tarafından fes ve serpuş imal edilmesi amacıyla kurulmuş, daha sonra dokuma fabrikasına dönüştürülmüştür. 1860'larda işçi sayısının 200-500 civarında oluşu ve yılda 216.000 m. kumaş dokuyabilmesi ve günde 1500 adet dolayında fes üretilmesi, bu fabrikanın döneminin büyük bir sanayi tesisi olduğunu kanıtlamaktadır. Feshane de 1894 yılında genişletilerek üretim artırılır, mimar Krikor Balyan

tarafından yenilenen ve büyütülen bina geç ampir üslubunda pavyon şeklinde inşa edilir. 1895 yılında ise Feshane'ye çırak ve işçi yetiştirmek üzere kendi bünyesinde bir de sanayi sıbyan mektebi açılır. 1921 yılına kadar Bab-ı Seraskeri'nin yönetimine verilmişken 1925 yılında Sanayi ve Maaddin Bankası'na devredilir ve Feshane Mensucat T.A.Ş. tarafından işletilir, 1937'de ise Sümerbank'a devredilir. Fabrika bu dönemde Birleşik Yün İpliği ve Yünlü Mensucat Fabrikaları A. Ş. tarafından işletilmeye ve daha sonra Defterdar Yünlü Sanayi müessesesi adıyla hizmet vermeye başlar. Bu dönemlerde fabrika yalnız kumaş değil hem kendi ihtiyacı için hem de Sümerbank'ın diğer fabrikaları için yedek parçalar da üretilir. Feshane 1986 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç düzenlemesi kapsamında yıktırılmak üzere boşaltır. Belediye yönetiminin değişmesiyle birlikte yine Belediye tarafından müze ve sanat merkezi işlevi ile onarılır. Bugün ise sergi ve çeşitli etkinlikler için kullanılmaktadır.

Silahtarağa Elektrik Santrali, İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılamak üzere Alibeyköy ile Kağıthane derelerinin birleşip Haliç'e döküldüğü alanda 1913 yılında kurulmuş Türkiye'nin ilk termik santralidir. Macar Oame Firması tarafından kurulmuş olan santral daha sonra 1914'te "Osmanlı Türk Elektrik Anonim Şirketi" tarafından devralınmış ve kentin gelişen ihtiyaçlarına göre genişletilmiştir. 1937'de millileştirilmiş, İETT İşletmesi'ne bağlanmıştır. 1938-52 yılları arasında İstanbul'un elektrik ihtiyacını tek başına karşılayan Silahtarağa Elektrik Santrali daha sonra yapılan diğer santrallerle entegre olarak çalıştırılmış, 1970 yılında TEK'e devredilmiştir. Ama kullanılan teknolojinin eskimesi yüzünden 1983 yılına kadar üretim yapabilmiş bu tarihten sonra zorunlu olarak kapatılmıştır.

Sütlüce Mezbahası, Haliç'in Eyüpsultan Külliyesi karşısına gelen kesimde yer almaktadır. Eski gravürlerde mezbahanın yerinde yan yana sıralanan bir dizi küçük tersaneler resmedilmiştir. Bugünkü mezbaha binasının temeli, Cemil Topuzlu'nun ikinci belediye başkanlığı döneminde; Ekim 1920'de atılmış ve kısa sürede inşaatı bitirilmiştir. Ancak Tophane'de bulunan mezbahanın yeni binaya taşınması uzun sürmüş ve açılışı 1923 yılında yapılabilmektedir.

Yapıldığı yıllardan bu yana en büyük et kesim merkezi olan Sütlüce Mezbahası'nın zamanla yetersiz kalması, Haliç'i aşırı derecede kirletmesi nedeniyle kentin mezbaha işlevi Tuzla Aydınli Köy'üne taşınmıştır. 1990 yılından sonra bir süre yalnızca et dağıtım merkezi olarak çalıştırılmıştır. Bugün ise bu yapılar kongre ve kültür merkezi olarak tekrar kullanıma açılması planlanmaktadır.

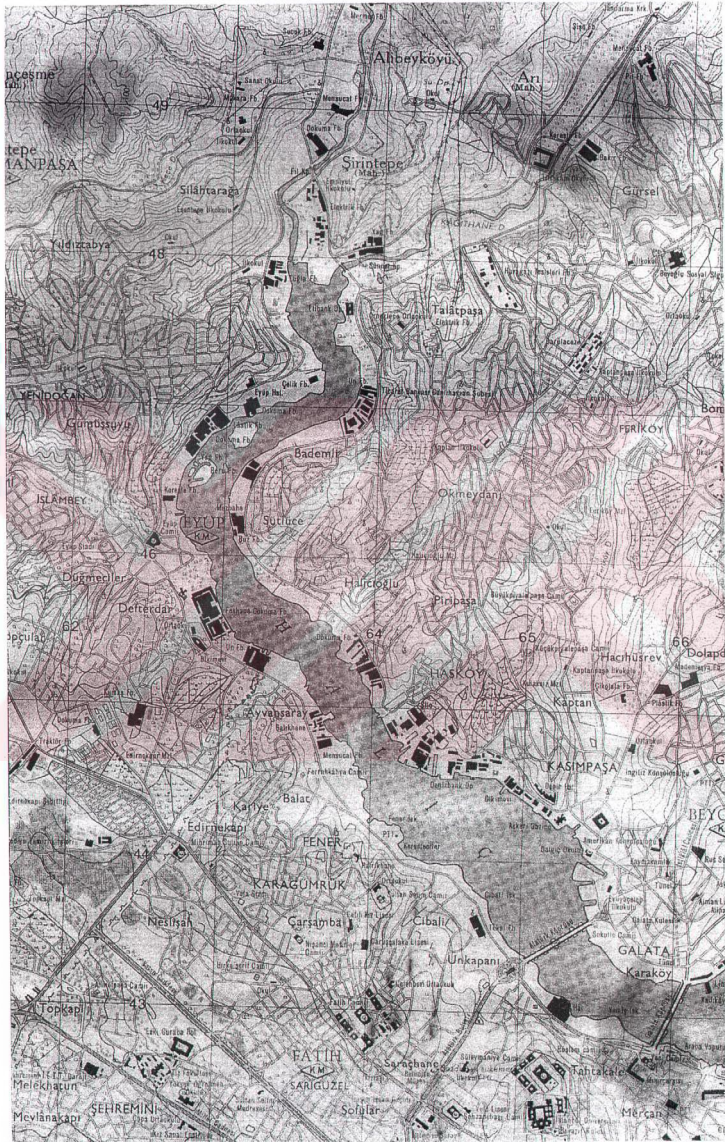
İstanbul'daki sanayi işletmelerinin kuruluş yerlerini etkileyen faktörler, çeşitli sanayi kollarında değişiklik göstermekle beraber, "merkezi iş alanına yakınlık" ile "geniş arazi imkanları"dır. İstanbul şehrinde kuruluş yeri seçimini etkileyen faktörler zaman içinde değişikliğe uğramışlardır. Etkisi azalan bir faktörün yerine bir diğerinin güçlenmesi ya da etkileri azalan faktörlerin tarihi faktörler olarak kuruluş da çekici rol oynamaları, şehrin belirli yerlerinde sanayi kuruluşlarının yoğunluk kazanmasına sebep olmaktadır (Tümertekin, 1997).

Haliç bu açıdan sanayide kuruluş yeri seçimini etkileyen faktörlerin zamanla değişimine iyi bir örnektir. 1969 'da, 10 ve daha fazla işçi çalıştıran 130 kuruluşun faaliyette olduğu Haliç çevresinde sanayi Alibeyköy ve Kağıthane köyü doğrultularında vadilere kaymıştır. Haliç'e sanayiye çeken ilk önemli faktör nakliye kolaylığıdır. 19. yy'ın sonlarından itibaren değirmenler, kereste, inşaat demiri, tel, çivi ve başka maddeler imal edenlerle diğer madeni eşya işletmeleri, ulaşım kolaylığı yanında, hammaddenin denizyoluyla kolaylıkla taşınması ve gerekli su ihtiyacının sağlanması nedeniyle Haliç kıyılarını tercih etmişlerdir. 1950'lerden sonra kurulanların bazıları ise Silahtarağa santraline yakın olmak istemişlerdir. Fazla elektrik kullanan bu işletmeler, fabrikadan doğrudan hat alarak bol ve yüksek voltajlı elektrik ile çalışma imkanı bulmuşlardır (Şekil 4.24).

Haliç'te İstanbul'un diğer sanayi alanlarında görülen işletmeler arası ilişkiler de gelişmiştir. Feshane'nin Eyüp'te yer seçmesiyle Balat'tan itibaren küçük dokuma tezgahları, Eyüp-Ayvansaray arasında ve Eyüp'ün biraz ilerisinde büyük dokuma kuruluşları, bunların etrafında da bu fabrikalardan iplik ya da iş alarak dokuyup teslim eden küçük atölyeler yer almıştır. Diğer bir toplanma alanı, Silahtarağa Elektrik Santrali çevresindedir. Enerjiye yakınlık ve ulaşım kolaylığının teşvik ettiği bu toplanma, Haliç'in yukarı kısımları ile Kağıthane Vadisi ve Şişli yönündeki yamaçların yoğun yerleşme yerleri haline gelmesi nedeniyle de hızlanmıştır.

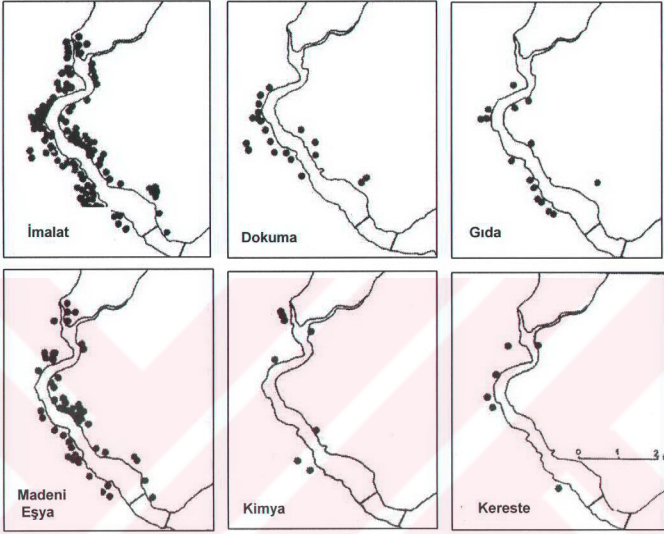
Böylece de bir yandan yeni sanayi alanları ortaya çıkarken, bir yandan da mevcut sanayi alanları daha da genişlemiştir. 1966 Sanayi Planı'nda 9 alanda toplam 1140,5 hektar alan sanayiye tahsis edilmişken, 1980 Nâzım Planı'nda bu alana yenileri katılarak 5959,5 ha'a çıkmıştır.

1966 planında düşünülmeyen, fakat gerçekleşmiş olan yeni yerler sanayi alanına katılmıştır. 1995 Nâzım Planı'nda ise bu kez doğu ve batı yakası gibi bir ayırma gidilerek batı yakası için 2901, doğu yakası için 4692 ha olarak, şehir için toplam 7593 ha'lık sanayi alanı öngörülmüştür.



Şekil 4.24 Halic'te Sanayi Alanları – 1950

Şekil 4.25'de Haliç bölgesinde 1950 yıllarında yer alan sanayi tesislerinin dağılımı görülmektedir. Birinci sırada imalat sektörü yer alırken bunu madeni eşya ve dokuma takip etmektedir. Gıda, kimya ve kereste de Haliç çevresinde yer alan sanayi kuruluşlarıdır.



Şekil 4.25. Haliç'te Sanayi Kuruluşları (Tümertekin, 1997)

4.3.3. Mesire Alanı

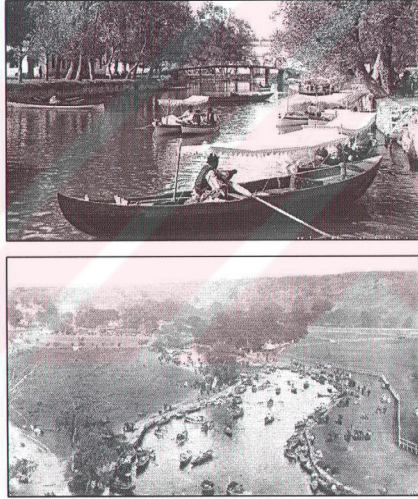
Haliç, çevrede yaşayanların ve tüm İstanbulluların yeşile olan ihtiyacını karşılamak üzere geçmişte mesire alanı halinde gelişmiştir. Bir zamanlar lale bahçelerinin bulunduğu ve Kağıthane sefalarının yapıldığı, çeşitli eğlencelerin tertiplendiği eğlenme ve dinlenme mekanı olmuştur. Bütün bu özellikler Haliç'in su ile olan ilişkisini ve ona bağlı gelişimi göstermektedir. Haliç aynı zamanda birçok yalı, köşk ve sahil saraylarının yapıldığı, su kıyısının kültürel ve mimari yönden değerlendirildiği bir mekan olmuştur. Bugün geçmişteki Haliç'i simgeleyen izler kalmamıştır.

XV. yy.'dan itibaren, İstanbul'un Türkleşmesi ile birlikte doğal güzellikleri ve koruları ile ün yapmış olan Kağıthane, XVII. yy.'da şehrin en cazip eğlence ve mesire yerlerinden biri olmuş ve bu özelliğini Cumhuriyet Dönemine kadar korumuştur (Ünüver, 1973). Evliya Çelebi Kağıthane mesiresinden "Lalezar" diye sözeder ve Kağıthane lalesi olarak bilinen "Lale-i Gunagun'u överek "Lale vakti bu mesireyi

görenin aklı perişan olur” diyerek mesirenin güzelliğini açıklar (Aslanoğlu, 1972). Bu dönemde Haliç bütün halkın toplandığı bir yerdir.

Terkos Gölü’nün doğusundan çıkıp Haliç’e akan Kağıthane Deresi’nin oluşturduğu vadi, özellikle Lale Devri’nde en canlı mesire alanıdır. Vadinin yamaçlarla birlikte bütünü çayırırla kaplıdır. Derenin kenarlarında ise başta çınar olmak üzere kavak ve söğüt gibi büyük ağaç türleri yer almaktadır. O dönemlerde bu alanları koruyan özel bakıcı alayları olduğu bilinmektedir.

Kıyıları sayfiye sarayları ve köşklele doludur. II. Beyazıd döneminde Kağıthane bölgesinde saraya ait askeri kışlalar ile padişaha ziyafet verilen kasırın bulunması ile birlikte eski kâğıt imalathanelerinin, un değirmenlerinin ve baruthanenin bulunduğu Kâğıthane yöresi, cirit oyunlarının, ok atışlarının ve yarışların düzenlendiği bir eğlence yeridir.



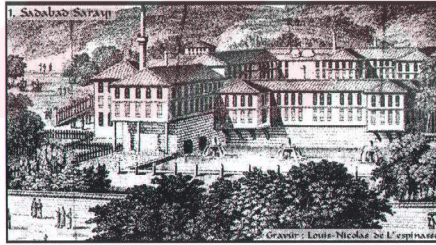
Şekil 4.26. Kağıthane Mesiresi (Eken, 1992)

Şekil 4.26’da da görüldüğü gibi halkın bir kısmı buraya Haliç üzerinden kayıklarla gelmektedir. Sadabad diye de bilinen Kâğıthane Mesiresi, kestane, meşe, dişbudak, ıhlamur, pırnal, armut, erik, kiraz, ayva, şeftali ve ceviz ağaçlarının bulunduğu büyük bir park görünümündedir. Kağıthane çayırları, İstanbul halkının özellikle baharda açık havaya çıktığı yerler olmakla birlikte belirli zamanlarda esnaf loncalarının yıllık toplantılarının yapıldığı, at yarışları, çeşitli oyunlar, güreşler ve cirit oynanılan bir

alan olmuştur. Haliç'ten parlak renkli yaldızlı kayıklar ve yakalardan arabalarla gelen halk bu eğlencelere katılmaktadır (Eyice, 1986).

I.Süleyman (Kanuni) bu vadiyi çok beğenmiş; avlanmak, dinlenmek ve boş vakit geçirmek için sık sık buraya gelmiştir. Hem mesire hem de toplantı alanı olarak kullanılmaktadır. Kanuni döneminde şehzadebaşı sünnet düşünlerinin bir bölümü burada yapılır. Yine Kağıthane Kanuni döneminde ilk defa hasbahçeler arasına katılmıştır. 18. yüzyıl başlarından itibaren Kağıthane adı Osmanlı tarihine geçmiştir. Padişah III. Ahmet ve Sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim Paşa, Kağıthane'nin yeniden düzenlenmesine karar verirler ve 1721'de iki havuz inşa edilerek tarh edilen bahçeye "Hüsrevabad" adı verilmiştir. Yapılması kararlaştırılan saray ile Kağıthane köyü arasındaki dere 1722'de iki taraflı düzgün bir rıhtım ile kanal içine alınmış ve 28 m. genişlik ve 1100 m. Uzunluktaki bu kanala da "Cetvel-i Sim) adı verilmiştir (Eldem, 1977).

Su bendinin başına, suyun üzerine doğru çıkma şeklinde sütunlu, etrafı açık ve ortası havuzlu bir köşk inşa edilerek bu yapıya "Kasr-ı Nişad" adı verilmiştir. Osmanlı elçisi Yirmisekiz Mehmed Çelebi'nin Avrupa'da gezip incelediği ve örnek olarak planlarını getirttiği saraylara benzetilerek 1722'de inşa edilen saray ise "Sadabad" olarak adlandırılmıştır (Şekil 4.27). Sadabad, "Sa'adatin ma'mur eylediği mahal" anlamında kullanılmıştır (Ünver,1973).

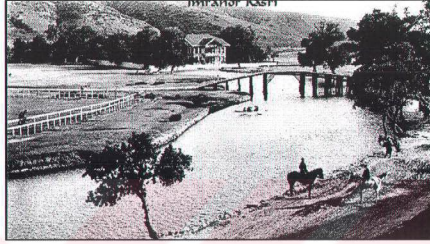


Şekil 4.27. Sadabad Sarayı - L'Espinassell (Arslan, 1992)

Hüsrevabad ile Sadabad'dan sonra Şevkabad, Kasr-ı Cihan, Ferahabad, Hayrabad, Nevpeyda gibi adlar taşıyan köşk ve kasırlar yapılmıştır. Kağıthane deresi ve kıyıları kısa zamanda zevk ve eğlence merkezi haline gelmiştir. Tarihçi Çelebizade'ye göre bu alanda 170 kadar çeşitli köşk ve kasır inşa edilmiştir. Sadabad Sarayı, Harem-i Hümayun ve Has Oda isimleri verilen iki bölümden oluşmaktadır. Kuzey-Doğu yönünde Koşu Köşkü ve Hürremabad, Güney-Batı yönüne gidildiğinde İmrahor

Köşkü ve ahırları, Poligon Köşkü ve atış alanı, ileride Karaağaç bahçeleri bulunmaktadır (Eldem, 1977). Şekil 4.28'de İmrahor Kasrı görülmektedir.

Kağıthane'de düzenlenen eğlenceler ve şaşalı yaşam, 1730 yılında çıkan Patrona Halil ayaklanmasına kadar sürer. Ayaklanma sırasında bu dönem eserleri yok edilir, köşkler ve lale bahçeleri yerle bir edilir, köşk arsaları ve çevredeki lale bahçeleri bağ ve bostan haline getirilir (Eyice, 1986). Kısa bir süre sonra Kağıthane yine saray ve devlet erkanı ile halkın zevkle gittiği mesire olma özelliğini yeniden kazanır.



Şekil 4.28. İmrahor Kasrı (Eken, 1992)

I. Mahmud döneminde onarılan Sadabad Sarayı yerine mimar Kırkor Balyan tarafından 1809-1810 yıllarında yeni bir saray yapılmıştır. II. Mahmut, harap olan köşklere, kasırları sarayı ve camii yeni planlara göre yeniden yaptırarak bölgeyi yeniden canlandırmıştır (Eldem, 1977). Şekil 4.29 da Bartlett tarafından yapılan gravürde Sadabad Sarayı, mermer havuzun bittiği yerden görülmektedir. Bu nedenle sarayın yalnızca harem bölümü ve arkadaki üç kameriye tam olarak verilebilmiştir (Arslan, 1992).



Şekil 4.29. Sadabad Sarayı – Bartlett (Arslan, 1992)

Abdülaziz döneminde II. Mahmud'un yaptırdığı saray yıktırılarak yerine Sarkis ve Agop Balyan'lara 1862 yılında "Çağlayan Sarayı" adıyla yeni bir saray yaptırılmıştır. İmrahor Kasrı yerine de İsviçre mimarisine uygun dik çatılı büyük bir köşk ve Kağıthane Kasrı yaptırılmıştır (Eldem, 1977).

Aynı yere 1952 yılında istihkam okulu olarak dördüncü bina inşa edilmiştir. 1970'li yıllarda istihkam okulunun İzmir'e taşınmasından sonra bina yine askeri amaçlarla kullanılmış ve nihayet askerin buradan ayrılmasıyla binalar boş kalmıştır. Bugün bina Kağıthane Belediye Başkanlığı'nca kullanılmaktadır. Kağıthane Deresi ise betonarme kanal içerisine alınmış doğal dere yatağı değiştirilmiş ve bir atık su kanalına dönüştürülmüştür. Alanda bulunan Cetvel-i Sim ve kasırlar yok edilmiş, doğal çevre ekolojik açıdan tahrip olmuştur.

Yoğun bir doğa kirlenmesiyle yok olan eski Kâğıthane Mesiresi, bugün tam bir harabedir. Yöredeki yapıtların çoğu II. Dünya Savaşı sırasında askeri tesislerin yapılabilmesi için yıkılmış, kalanı ise bakımsızlıktan çürümeye terk edilmiştir.

İstanbul'un alınmasından hemen sonra Fatih Sultan Mehmet'in Haliç'in dolmasını önlemek için ferman çıkartarak Kağıthane deresinin yamaçlarını "ziraatten menetmesi" ve hayvan otlatılmasını ve ağaç kesilmesini yasaklaması, Haliç'in ekolojik yapısının bozulmasından doğan sorunların o dönemde de ne denli ciddi olduğunu göstermektedir (Atalık ve diğ., 1985). Bu dönemde Kağıthane deresinin çamurunun top dökümünde kalıp yapılmak üzere çıkarılması, Haliç'in dolmasını kısmen önleyici bir işlevi de yerine getirmiştir (Eyice, 1975).

Cumhuriyet döneminde ise, kesilen ağaçlar nedeniyle aşınım hızlanmıştır. Alibey ve Kağıthane derelerini taşıdığı dolgu maddeleri ve fabrikalara ilişkin katı ve kirli atıklar, Haliç'in hızla dolup kirlenmesine neden olmuştur. Kıyı boyunca uzanan sırtlardaki yerleşme alanlarının pis su atıkları da buraya akıtılmaktadır. Haliç üzerinde bulunan üç köprü de doğal akıntılarının limana girip çıkmalarını engellemekte ve giderek sedimentasyon miktarını arttırmaktadır (Atalık ve diğ., 1985).

Bugün Haliç'te, birkaç dini kompleks, Aynalıkavak Kasrı, Tersane'ye ait geç devir yapıları dışında 17. ve 18. yüzyılların Haliç'ini yansıtan eserlerden bir iz kalmamıştır. Çağlar boyu iki derenin vadilerinin yeşil alan olması, Haliç yamaçlarındaki akasya, meşe, selvi ve meyve ağaçları ile ağaçsız alanlarda bağ ve elle işlenen bahçelerin sayesinde suyu temiz kalabilmiştir. Osmanlı'nın son dönemlerine kadar mesire alanı olarak canlılığını koruyabilmiştir. Oysa 19. yüzyılın sonlarından itibaren Haliç, temel işlevlerine ters düşen kullanımların tercih edilmesi nedeniyle giderek atıklar ve kirlilik artmış, koku salan ve insan sağlığını bile tehdit eden bir sorun haline dönüşmüştür.

Eski özelliklerini yitirmekle birlikte, varlığını sürdüren ünlü Piyerloti Kahvesi Haliç için önemli mekanlardan birisidir. Adını bir Fransız yazarından alan, bir zamanlar sanatçıların toplantı yeri olan tarihi şark kahvesidir. Eyüp sırtlarından Haliç'e uzanan

zengin bir manzaraya sahip bu tepe, Osmanlı Dönemi'nin son zamanlarıyla Cumhuriyet'in ilk yıllarında çok sık gidilen bir dinlence merkezidir (Koçu, 1963) .

4.4. Yapısal Çevre

Haliç kimliğinin oluşmasında önemli belirleyici öğelerden biri de bölgede bulunan tarihi binalardır. Mimari çevreyi oluşturan bu binaların biçimi, strüktürü, oranları, simgesel durumu, konumunun oluşturduğu etki, şehrin tarihi gelişme sürecinde kazandığı anlam, kent kimliğinin oluşmasında önemli faktörlerdir. Bölgenin önemli yapılarını surlar, köprü, dini yapılar, sanayi yapıları, ve konutlar oluşturmaktadır.

Surlar

Savunma yapıları olarak surlar tarihi merkezlerin sınırlarını canlı tutarak tarihi çekirdek ile kent dışı arasındaki ayrımın belirsizleşmesini önler. İstanbul'da II. Theodosius surlarının büyük bölümünün günümüze ulaşmış olması kent tarihi açısından olduğu kadar evrensel kültür mirası bakımından da önemli bir kazanımdır. Tarihi Yarımada'yı çevreleyen kara ve deniz surları İstanbul'u anlatan tarihi resimlerde de vurgulandığı gibi kent imgesinin ayrılmaz parçalarıdır (Ahunbay,1995).

Birinci surlar, birinci tepenin, yani iskan alanının etrafını çevirir ve yapıma tarihi de kesin olarak bilinmez. İkinci surlar Septimus Severus zamanında ve M.S. 196 yılında yaptırılmıştır. Bu surlar ikinci tepeyi ve etrafındaki dereleri çevirir. Üçüncü surlar, İmparator Konstantin tarafından M.S. 330 yılında yapılmıştır ve kente önemli bir gelişme getirmiştir. Birinci ve dördüncü tepeleri içine alarak beşinci ve yedinci tepeleri de keser. Bütün yedi tepeyi içine alan ve şehri genişleten dördüncü sur ise İmparator Theodosius zamanında (408-450) yapılmıştır (Stewig, 1965).

İstanbul surları, kimi yerde dörtgen taş, kimi yerde moloz taş, bir bölümünde de tuğla sıralarıyla örülmüştür. Kara surları iki sıradır, yirmibeş adım hendekle çevrilidir (Gyllius, 1997). Kara surları 4. yy.'da kentin hızla büyümesi ve imparatorluk bölgesinin tehlike altında olması nedeniyle, Constantinus Surları'nın yaklaşık 1,5 km. batısında yer alan kalelerin yapımına başlanır. Bunlar, Marmara Denizi'nden Blakhernai'nin daha önce yapılmış olan kalelerine kadar uzanır (Müller-Weiner, 2001).

Genç antik dönemin en gelişmiş savunma yapısı olan İstanbul kara surları, yaklaşık 1000 yıl boyunca kuşatmalara başarılı direnç gösterebilmesini, Helenistik dönemden beri mimari yapısının mükemmel tasarımıandır (Ahunbay, 1994).

Antik çağda bağımsız olan ve Constantinus döneminde ise, yeni kurulmuş kentin önünde yer alan Blakhernai yerleşim bölgesi, 4. yy.'ın başında kendini çevreleyen surlara sahiptir. 5.yy.'ın başında Tekfur Sarayı Bölgesi'nde, eski Blakhernai Surları'na Theodosius kara surları ve 439 yılından itibaren Haliç surları bağlanır. Haliç surlarının, kara surlarının kuzey ucunu oluşturan surun bitiminden, Topkapı sarayına kadar olan uzunluğu 1934 Şehir Rehberinde 5420 m. ve 123 burç olduğu belirtilmiştir. Bu surlarda Haliç surları, İstanbul'un Türkler tarafından fethinden sonra tamamen ihmal edilmiş ve yüzyıllar boyunca yer yer çökerek büyük ölçüde kalmıştır (Şekil 4.30).

Fener bölgesinde surlar Fener Kapısı'nın batısı ile Petrion Kapısı'nın doğusunda kalan iki nokta arasında takriben 265 metre boyunca çift sıra halindedir. Bu iki sıradan deniz kıyısında olan kırk bir çizgi şeklindedir (Türker, 2001).



Şekil 4.30. Ayvansaray Surları,

2002

Galata surları, çeşitli bölümlerindeki Latince yazıtların da kanıtladığı gibi, fetihten önce Cenevizliler tarafından yapılmıştır. Gerek 15. yy. minyatürlerinden, gerekse de gravür ve çizimlerden bölge içinde iç içe başka surların da varolduğu ve iç kısmın bu surlarla beş mahalleye bölündüğü bilinmektedir. Yaklaşık 2 m. Kalınlığında, 2,8 km. uzunluğundaki, 37 ha'lık alanı sınırlayan surlar sahilde denizle son bulmakta, arkada Pera yönünden gelecek saldırılara karşı da Azapkapı-Şişhane-Galata Kulesi-Tophane arasındaki surların önünde, 15 m.'lik bir hendek yer almaktadır. Günümüze yalnız Galata Kulesi ile mahalle aralarında çok az olarak yer yer küçük bir kısmı kalan surların, oniki kapısı ve yirmidört kulesi bulunmaktadır. Kasımpaşa Tersanesi yönünde Meyit Kapısı, güneye bakan deniz kıyısında Azapkapı, yine aynı kesimde Kürkcükapı, Yağkapanı tarafına açılan deniz kıyısında Yağkapanı Kapısı, yine aynı kesimde Balıkpazarı Kapısı, Karaköy Kapısı, yine deniz kıyısında doğu yönünde,

Rumların buradaki Havariyun ayazması nedeniyle "Aya Nikola" adıyla andıkları Kurşunlu Mahsen Kapısı, doğuda denize bakan Kireç Kapı ile Timur Kapı, karaya bakan Tophane Kapısı, Küçük Kule ve Büyük Kule Kapıları, dış duvarlardaki mevcut kapılardır (Akin, 1998).

Dini Binalar ve Mezarlıklar

Bölgede hangi kültürlerin yaşadığını gösteren dini yapılar; kiliseler, sinagoglar, camiler Haliç için en önemli kentsel öğelerdir. Haliç Bölgesinde bulunan Şekil 4.13'de dini yapıların yoğunlaştığı alanların Tarihi Yarımada'da olduğu görülmektedir.

Ek C'de yer alan Tablo C.1'de görüldüğü gibi kiliseler Fener ve Balat'ta yoğunlaşmaktadır. Farklı cemaatlere ait dinsel yapıların sayısının oldukça fazla olduğu, günümüze ise ancak bir bölümünün gelebildiği görülmektedir.

Önceden paganizmin egemen olduğu İstanbul, Hristiyanlık 4.yüzyılda tanışmış ve kiliseler de bu dönemden sonra yapılmaya başlanmıştır. İstanbul'a inşa edilen ilk kiliseler Havariyyun Kilisesi, Ayasofya ve Aya İrini'dir.

Fethetme kadar İstanbul'da çok sayıda kilise inşa edilmiştir. Fetih'ten sonra Fatih Sultan Mehmed kiliseleri faaliyetlerinde özgür bırakmıştır. Ama Osmanlı Dönemi'nde artık kullanılmadığı için tamamen harap olan veya satın alınarak camiye dönüştürülen çok sayıda kilise vardır.

Osmanlı Dönemi'nde de kilise yapımı faaliyetleri devam etmiştir. Ama bunlar Suriçi'nden çok Beyoğlu yakasında veya o dönemde henüz sayfiye yeri sayılan küçük bölgelerde ve Boğaziçi'nde inşa edilmişlerdir.

Beyoğlu'ndaki kiliseler 16. yüzyıldan sonra ve daha çok elçilikler etrafında yapılmışlardır. Bunların önemlileri arasında St. Maria Draperis, St. Antoine de Padoue, Latin İtalyan Kilisesi, Ermeni-Katolik Surp Yerrortutyon Kilisesi, Aya Triada, St. Louis, Terre-Sainte İspanyol Kilisesi ve İngiliz Elçiliği Kilisesi sayılabilir.

Fener'in sahil kesiminde Ayakapısı ile Fener kapısı arasında Bizans'ın ilk yıllarından 1453'e kadar yayılan geniş zaman dilimi içinde çok sayıda kilise ve manastır bulunmaktadır. Ayios Yeorgios Patrikane Kilisesi, Patrikanenin Fener'e taşındığı 1601 yılından günümüze kadar geçen 400 yıl içinde yalnız İstanbul Rumları için değil; tüm Ortodoks Hristiyan alemi için ayrıcalıklı bir yeri vardır. Ayios Yeorgios Kilisesi günümüzde çok iyi durumdadır. 36m. x 20m. Ölçülerinde, dikdörtgen planlı, üç nefli bir bazilika şeklinde olan yapı, orta bölümünde iki yüzlü kırma çatı, yan neflerinde ise tek yüzlü çatılarla örtülüdür. Kesme taş, kaba taş ve tuğla malzeme

kullanılarak inşa edilmiş olan kilisenin yan nefler boyunca uzanan kadınlar mahfili iki katlıdır (Türker, 2001).

Panayia Muhliotissa Kilisesi, Vlah Sarayı Kilisesi, Ayios Yeorgios Potiras Kilisesi, Ayios Yorgios metohi Kilisesi, Ayios Ioannis Prodromos Kilisesi, Fener de bulunan önemli kiliselerdir (Türker, 2001). Haliç'in kuzey kıyısında, Hasköy'ün yukarısında Panteleimon Manastırı yer almaktadır.

Sveti Stefanos Bulgar Kilisesi, Balat'la Fener arasında, Mürsel Paşa Caddesi üzerinde yer alan bu kilise bölgedeki en dikkat çekici ve en güzel yapılardan biridir. Kilise mimari açıdan olduğu gibi teknik açıdan da özel bir öneme sahiptir. 1898 yılında yapılan bu kilise dökme demir malzemeler kullanılarak inşa edilmiştir. Yeniden monte edilebilir özelliğe sahip kilise son derece özgün bir mühendislik çalışması olarak da dikkat çeker. Kilisenin mimarı, 1845-1935 yılları arasında yaşamış olan Ermeni asıllı Hovsep Aznavur'dur. Kilisenin dökme parçaları yurt dışında imal edilmiş daha sonra buraya getirilip monte edilmiştir.

İstanbul'daki sinagogların tarihi de kiliseler kadar eskidir. Bilinen ilk sinagog 318 yılında inşa edilmiştir. Bazı sinagogların zorla kiliseye dönüştürülmesine veya Latin istilası sırasında talan edilmesine rağmen sinagoglar varlıklarını sürdürmüşlerdir. 15. yüzyılda ilk önce İspanya daha sonra da Avrupa'nın çeşitli yörelerinden İstanbul'a başlayan Yahudi göçüyle birlikte sinagogların sayısı hızla çoğalmıştır. Gelen göçmenler özgürce kendi sinagoglarını inşa edebilmişlerdir.

Bu sinagoglar belirli bir mimari tarzına sahip değillerdi. Yapanların gelmiş oldukları yörelerdeki mimari anlayışa veya yapıldıkları dönemin mimarisine göre inşa ediliyorlardı. Ama hepsinin ortak özelliği gösterişli binalar olmamalarıydı. Dışarıdan bakan birinin dikkatini çekecek veya başka din mensuplarını rahatsız edecek bir stil veya süsleme kullanılmadan, bir avlu içerisinde inşa edilmişlerdi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun bünyesinde oldukça özgür olarak yaşamlarını ve dini etkinliklerini sürdüren Yahudi Cemaatine ait çok sayıda sinagog bugün de İstanbul'da faaliyetlerine devam etmektedir. Balat'ta bulunan sinagoglar Ahrida, Yanbol, Çana, İştıpol, Kastorya, Selanik (Sigri) ve Eliahu Sinagoglarıdır. Ahrida Sinagogu Balat Sinagoglarının en büyüğü ve görkemlisidir. Balat'ta Kürkcü Çeşme Caddesi üzerindedir. Sinagogun ilk yapılışı 15. yüzyıla kadar gidiyor. Ancak günümüzdeki yapı 17. yüzyılın ortalarına tarihleniyor. 1992 yılına kadar bakımsız durumda olan sinagog, bu tarihte yapılan restorasyon ile yeniden eski mimari tarzına kavuştu. Sefarad Yahudilerini 1492'de İspanya'dan Türk topraklarına getiren gemileri simgeleyen pruva biçimindeki Teva bölümü, bu sinagogun en dikkat çekici

yeridir. Ahrida sadece Balatlı Museviler için değil, tüm İstanbul'daki Museviler için özel bir yere sahiptir. Çana Sinagogu, eski hahamhane binası ile birliktedir. Yapının Bizans döneminden kalma olduğu bazı kaynaklarda belirtilmiştir. 2000 yılı içinde kısmi bir onarım gören sinagog günümüzde kapalı durumdadır. Ahşap bir yapı olan İstipol Sinagogu küçük bir ibadethanedir. Tarihi hakkında net bilgiler yoktur. Günümüzde kapalı durumdadır. Balat'ın yukarı kısımlarındaki Kasturya Sinagogunun yapımı İstanbul'un fethinin ilk yıllarına kadar uzandığı belirtilmektedir. Ancak günümüzde sinagogun sadece bahçe duvarları ve bu duvarlar üzerindeki dış kapıları ayakta kalabilmiştir. 1990'lı yılların başında yıktırılan sinagogun yerinde otopark vardır. Balat'taki Selaniko Sinagogu da bütünüyle harabe halindedir. Hemen hemen bütün duvarları yıkılmış olan sinagogun bulunduğu alan günümüzde hırdavat deposu olarak kullanılmaktadır. Yanbol Sinagogu halen ibadete açıktır. Sinagogun Bizans döneminden beri var olduğu belirtilir. Yapı, 1895 yılında önemli bir onarım görmüş ve bugünkü biçimini almıştır. Sinagogun iç mekanındaki ahşap malzemeleri ve tavan süslemesi dikkat çekicidir. Yahudilerin yerleştiği Hasköy'de ise 1950'lerde Piri Paşa, Mayorka, Sarayiko, Arabacılar, Maalem sinagogları bulunmaktadır (Delon, 1991). Şekil 4.32'de Haliç'te bulunan sinagoglar gözükmektedir.

Osmanlı kimliği İslam sanat ve mimarinin genel özellikleri içinde oluşur. Anıtsal Osmanlı mimarisinde felsefi eğilim ya da dini simgesellik etkisi olmadan, işlevsel bir düşünceye dayanarak, kubbenin geometrik biçimi ve strüktürel eğiliminden bir merkezi mekan kavramına varılmıştır (Kuban, 1982). Anıtsal Osmanlı camilerinde kubbe ve minarelerin simgesel bir anlamı vardır.

Fetihten sonra Türk kenti imajını yerleştirmek için başlatılan faaliyet dönemi Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi ile başlamıştır. 12. yy'da yapılan Bizans'ın önemli bir manastır kompleksinin baş kilisesi olan Pantokrator Manastır Kilisesi fetihten sonra Zeyrek Camii'ne çevrilmiştir. Haliç'te diğer önemli kiliselerden Cibali'de Theodosia kilisesi Gül Camii ve Fener'in üst kısımlarında bulunan Pammakaristos Manastırın Fethiye Camii olmuştur.

Galata'nın Ceneviz döneminden kalma kiliselerinden, yanında bir de hastane bulunan San Antonio 1606'da yıkılmış, yerine Kemankeş Mustafa Paşa Camisi, 1544-50 yılları arasında ortadan kalkan Cenevizlilerin görkemli kilisesi San Michele'nin yerine de Rüstem Paşa Kervansarayı yapılmıştır. Yine Galata'daki tüm Galata Katoliklerinin ana kilisesi San Francesco da 1639'da tahribe uğramış, 1660'da yanmış ve yerine 1697'de Yeni Cami yaptırılmıştır. 1936 da yıktırılan bu caminin yerine Hırdavatçılar Çarşısı yapılmıştır (Akın, 1998). Yapılan cami ve külliye, Bizans döneminde de kullanılan Mese Yolu ve tepelerin üzerinde

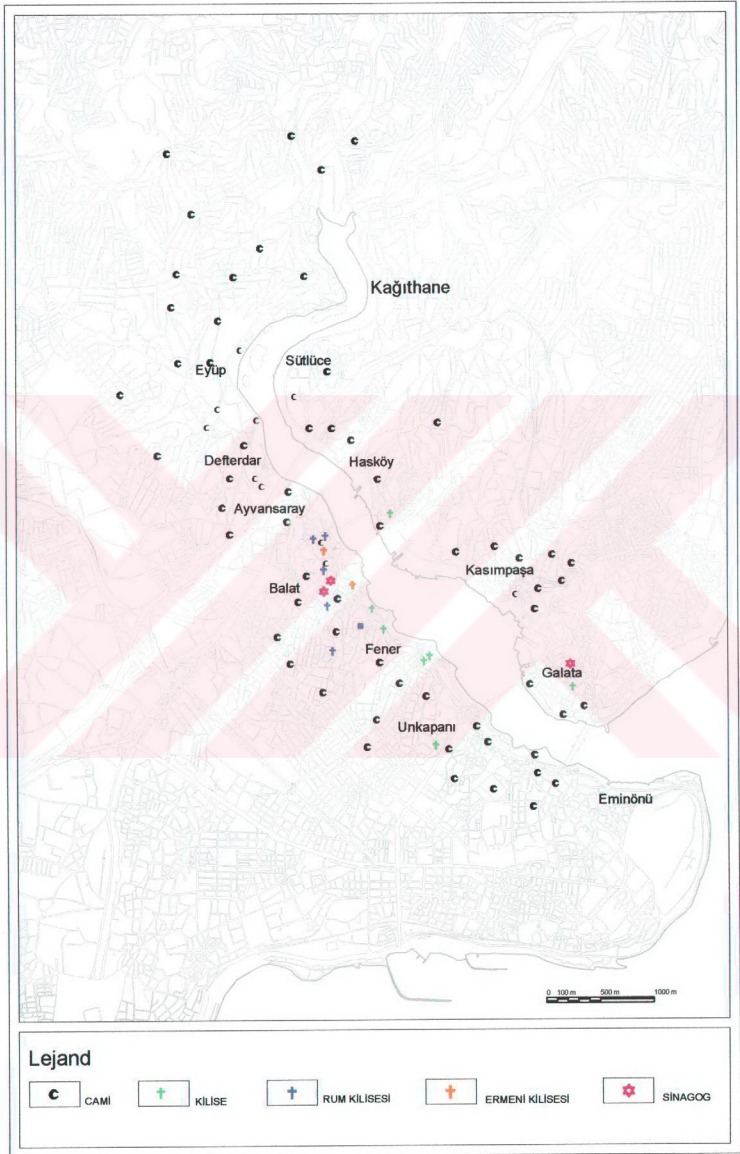
konumlanmıştır. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun gücü ve kente katmaya çalıştığı anlam silüete yansımıştır (Çelik, 1986).

Haliç silüetinin oluşmasında etken olan camiler Haliç'in imgesel öğelerini oluşturmaktadır. Bunların ilki, 1463-70 yılları arasında tamamlanan İstanbul'a Türk kimliğini kazandırması açısından önemli bir yapı olan Fatih Külliyesidir. 16.yy. başında, Beyazıt Külliyesi, eski Forum Tauri üzerine yapılmıştır. Bunu Şehzade ve Süleymaniye Külliyesi izlemiştir. Aynı yüzyıl başında silüete Balat sırtlarında yer alan Sultan Selim Camii katılmıştır. 16. yy.'da Eyüp'e Zal Mahmud Paşa Külliyesi olmak üzere, çok sayıda cami ve medrese yapılmıştır. 17. yy.'da Haliç'in uç noktasında silüete katılan Sultan Ahmet Camisi ve Eminönü'ndeki Yeni Camii Külliyesi hem İstanbul, hem de Haliç görünümü açısından önemli anıtsal yapılardır. 18. yy.'da İstanbul'un ikinci tepesi üzerinde yer alan Nur-u Osmaniye Külliyesi, Osmanlı döneminin Haliç silüetine eklenen son anıtsal grubunu oluşturur (Akın, 1996).

Haliç'in kuzeyinde II. Selim döneminde yapılan Piyale Paşa Camii önemli Osmanlı yapısıdır. Mimar Sinan tarafından yapılan Piyale Paşa Camii kubbeleri, kemerleri, giriş revakıyla ilgi çekici bir yapıdır (Belge, 1994). Mimar Sinan tarafından Kasımpaşa'da 1533 yılında yapılan Güzelce Kasımpaşa Camii ve Azapkapı'da 1577 yılında yapılan Sokulu Mehmet Paşa Camii bu bölgenin önemli dini yapılarıdır.

Galata ve çevresinde, özellikle bölgenin Türkleştirilme çabalarına bağlı olarak inşa edilen cami, mescit, sebil, çeşme gibi İslam anıtsal yapılarının sayısı oldukça fazladır. Galata ve Pera'da yoğun olarak gayrimüslimler olduğundan, bu yapılar çevrelerinde büyük bir etki yaratmamıştır. Bölgenin en eski camisi, bir Bizans Kilisesinden camiye çevrilen Arap Camisi'dir. Galata Surlarının dört kulesinden en önemlisi olan Galata Kulesi dışında, II. Tiberus döneminde (578-582) Haliç'in girişini denetlemek amacıyla yaptırıldığı düşünülen Galata Kalesi'nin alt kısmı, "Mahzen-i Sultani" ya da "Kurşunlu Mahzen" adıyla anılmakta ve 18.yy'dan itibaren de "Yer altı Camisi" adını taşıyan bir cami olarak kullanılmıştır. Ayrıca , çoğu mescit küçük camiler yapılmıştır. 15.yy. sonlarında Fatih'in dizdarı Hacı Hasan Ali tarafından yaptırılmış olan Kuledibi'ndeki Bereketzade Mescidi, Fatih dönemi denizcilerinden Şehsuvar Mehmet tarafından yaptırılan Şehsuvar Camisi, 17.yy. başlarında yapılan Şahkulu Mescidi bölgedeki diğer camilerdir (Akın, 1998).

Şekil 4.31'de Haliç çevresinde yer alan dini yapılar gösterilmiştir. Bu haritada şu an mevcut olan kilise, sinagog ve camiler gösterilmiştir. Kilise ve sinagoglar Fener ve Balat yoğunlaşmaktadır.



Şekil 4.31 Haliç Çevresinde Dini Yapılar

Tarihi mezarlıklar konumları ile İstanbul'un silüetini güzelleştiren, çeşitlilik kazandırır. Her mezarın başına bir ağaç ve özellikle servi ağacı dikme geleneğinden dolayı tarihi Türk mezarlıkları küçük bir koru görünümü sergilemektedir. Her biri sanat eseri olan mezar taşlarıyla ilgi çeken yerlerdir. Türbe ve mezarlıklar şehrin en güzel manzarasına sahip yerlerine kurulduğundan, bu alanlar serin ve sakin havasının etkisiyle hem belirli günlerde ziyaret edilen, hem de halkın mesire ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılayan yerler durumundadır (Aydın, 1993).

İstanbul mezarlıkları, mezar taşları ile Osmanlı sanatının şeklini yansıtmaları açısından ayrı bir özellik göstermektedir. Mezar taşları üzerindeki kitabeler ile tarihin akışı içinde etnik yapıyı belirlemeleri nedeniyle de önem kazanmaktadır. Ancak bu konuya gerekli ilginin gösterilmemesi, arsa temin etmek, yol açmak gibi amaçlar doğrultusunda mezarlıkların çoğu ortadan kalmış ve tahrip olmuştur. Haliç'in kuzey silüetine hakim günümüzdeki Tepebaşı sırtlarından Kasımpaşa'ya, Haliç kıyılarına kadar uzanan Galata mezarlığı'nın %95'e yakın bölümü yok edilmiştir. Bu durumdan Hristiyan mezarlıkları, Müslüman mezarlıklarına oranla daha az zarar görmüştür (Yüçetürk, 2001).

Galata'da 19.yy'ın ikinci yarısına kadar gerek gravürlerde gerekse fotoğraflarda yeşil yoğunluklar olarak görülmektedir. Bu mezarlık alanlarından "Petit-Champs des Morts" Küçük Mezarlık adıyla anılan mezarlık Galata bölgesinin üst kesiminde Tepebaşı, Şişhane, Kuledibi yöresindedir. "Grand -Champs des Morts" Büyük mezarlık ise, Taksimden başlayarak Ayaspaşa-Gümüşsuyu bölgesini içeren ve Fındıklı'dan sahile dek uzanan geniş alanda yer almaktadır. 1855 yıllarında Galata ve Pera bölgesi için öngörülen kentsel düzenleme çalışmaları çerçevesinde, mezarlığın Feriköy'e taşınarak yerinin, gelişmekte olan bölgede yol açımı ve yapılaşmalara ayrılması kararı alınmıştır (Akin, 1998).



Şekil 4.32. Haliç Çevresinde Mezarlıklar, 2002

Haliç silüetinde önemli yeri olan mezarlıklar Eyüp Sultan Mezarlığı, Sötlüce Mezarlığı, Hasköy Mezarlığı, Yahudi Mezarlığı, Ermeni Mezarlığı, Kulaksız Mezarlığı, Feriköy Mezarlığı'dır. Şekil 4.32'de Eyüp Mezarlığı ve Sötlüce Mezarlığı görölmektedir.

Konutlar

Anadolu kentlerinin mekânsal yapısı 17. yüzyıldan 19. yüzyıla değin durağan bir yapıya sahip olmasına karşın, imparatorluğun başkenti İstanbul metropoliten kent boyutlarına varana değin sürekli gelişme gösterir. 16. yüzyılda İstanbul sur içinde oldukça yoğun bir biçimde yapılaşmış, konut ve ticaret merkezleri belirginleşmiştir.

Haliç bölgesinin konut dokusunu oluşturan binalar da Haliç'e kimlik veren öğelerdir. Özellikle Fener ve Balat dünya çapında tanınan, karakteristik özellikleri ile korunulmaya çalışılan konutlardan oluşmaktadır. Fener ve Balat Şekil 4.34'deki resimlerde göröldüğü gibi birbiriyile uyumlu cepheleri, stilleri, tuğla, taş veya ahşap gibi malzemelerin birlikte kullanımını yansıtan, sıra halinde inşa edilmiş cumbalı evler ile Haliç'e kimlik veren semtlerdir. Yakınlık ve benzerlik ilkelerine göre algılanan bu semtler çevrelerindeki diğer yerleşimlerden ayrılarak Haliç kimliğinin oluşmasına katkıda bulunurlar.

Balat'ta kuzeyde Kürkçü Çeşmesi Caddesi ve Hızır Çavuş Köprüsü Sokak, batıda Hacı Rıza sokak, doğuda Çiçekçi Bostan Sokak, güneyde Söğütlü Bakkal ve Tatlı Memba Sokakları ile sınırlanan alanda yapılar benzer özelliklere sahiptir. Balat evlerinde parsellerin darlığı nedeniyle ortaya çıkan çözümler benzerdir. Yapıların büyük bölümü 3 katlıdır. Tek katlı yapılar çok az sayıdadır. 1928-29 haritalarında çekme katın dokunun önemli bir özelliğı olduğu ve son katların çekme kat ve teras biçiminde düzenlendiğı görölmektedir (Yücel, 1996).

Yapıların ikiz, üçüz ve sıra ev olarak inşa edilmiş olmaları kentsel dokuda görölen özelliklerden birisidir. Evlere yapı cephesinden veya 3-4 basamakla çıkılan niş içerisindeki girişlerden girilmektedir. Yapıların büyük çoğunluğunda çıkma bulunmaktadır. Mimari çevre içinde Yaklaşık 430-480 cm yüksekliğindeki anıtsal girişler bölgenin tipik özelliğidir.

Silmelerin, yapılarda önemli bir süsleme elemanı olarak kullanıldığı görölmektedir. Kat silmeleri yapıdaki çıkmaları da dönecek şekilde sürekli. Özellikle sıra evlerde bütün birimler boyunca devam eden silmeler önemli bir süsleme ögesi durumundadır (Şekil 4.34).

Dokuda sıva üzeri bezemeler yaygındır. Bütün cephe, kalın çizgilerle geometrik olarak bölünmüş ve içlerine desenler yerleştirilmiştir. En yaygın desen Musevi

evlerinde görülen altı köşeli yıldız ve bunun sembolik biçimi olan altı yapraklı çiçektir. Bazı Musevi evlerinde, 1. katta ortadaki pencerenin parapetinde İbrani takvimine göre binanın yapım tarihi yer almaktadır.



Şekil 4.33. Balat'tan Konut Görünümleri, 2003

Geleneksel yapıların büyük çoğunluğunun kagir olduğu görülmektedir. Ahşap yapılar yok denecek kadar azdır. Kagir yapıların tümü tuğla malzeme ile inşa edilmiştir. Zemin katlarda veya tüm dış cephede, silmelerde, sövelerde ve kilit taşlarında tuğlanın sıklıkla yer alması, malzemenin dekoratif amaçla da tercih edildiğini göstermektedir.

Fener'in Rum evlerini sahil kesiminden tepeye doğru genelde üç sınıfa ayırmak mümkündür. Sahil kesiminde Bizans'tan kaldığı iddia edilen, ancak muhtemelen Bizans'ın son dönem yapı geleneğinin izlerini taşıyan 17. ve 18. yüzyıl yapıları. Bunlar genellikle iki katlı taş ve tuğla karışımı malzeme ile yapılmış, küçük pencereleri kalın demir parmaklıklar ya da demir kepenklerle korunan evlerdir. 1980'li yıllarda Unkapanı-Eyüp yolunun genişletilmesi sırasında yapılan alelelece yıkımlarla hemen hepsi yok edildiğinden; ancak örnek için bırakılan birkaç tanesi ayaktaadır. Şekil 4.34'de bu evlerden bazıları görülmektedir.

Tarih boyunca birbiri ardından gelen yangınlar Fener semtindeki ahşap evleri büyük ölçüde yok edip, halkı özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinden sonra taş evlere yöneltmiş olsa da ahşap evlerin ayakta kalmış tek tük örneklerine Fener'in birçok yerinde hala rastlamak mümkündür. Bunlar genellikle üç katlı, bol pencereli, bazılarının son katlarında ufak birer balkonları da olan gösterişli, ama bakımsızlıktan karamış ve yıkılmaya yüz tutmuş evlerdir.

Fener'e bugünkü eşsiz karakterini kazandıran taş Rum evleri ve konaklarının büyük bir bölümü 19. yüzyılın son çeyreği ile 20. yüzyılın ilk yıllarında inşa edilmiştir. Evlerin kapıları üzerinde sıkça rastlanan inşa tarihleri özellikle 1900-1905 arasında

yoğunlaşmaktadır. Tepeye doğru yükselen meyilli bir arazi ve kısıtlı bir arsa üzerine yapılmış olan bu kagir evlerin hepsinin ortak kaygısı deniz görmektir. Genellikle üç katlı olan bu evler bol pencere ve çıkmalara, yer yer yuvarlak köşelere sahiptir. Özellikle ikinci ve üçüncü katlarından Haliç'i büyük bir açı ile görürler.



Şekil 4.34. Fener'de Tarihsel Binalar, 2003

Evlerin hemen hepsi görkemli girişleri ile dikkat çeker. Çoğu yerde birkaç mermer basamakla ulaşılan, iki sütun veya bir kemerle zenginleştirilmiş sahanlıklarda işçiliği ile dikkat çeken demir bir kapı ve bir parmaklık bulunur. Rum mimar ve kalfalar tarafından Rum aileleri için yapılmış olan bu evler cephelerinde yer yer kullanılmış olan sırlı kırmızı tuğlalarla Batı etkisi taşısalar da Yunan karakteri hakimdir. Meandroslu süsleme şeritlerinin yanı sıra bazı evlerde yakın zamanlara kadar Yunan mitolojisinden alınmış konuları işleyen duvar resimlerine rastlanmaktadır (Türker,2001).

Gezgin Theophile Gautier, "İstanbul" başlıklı kitabında Fener'i şöyle anlatır:

"Taş evler güzel bir mimari üsluptadır. Bu evlerin çoğunda, merdiven biçiminde kesilmiş konsollara y ada kıvrıntılı dirseklere dayalı güzel balkonlar vardır; daha eski olan başka evler yarı kale, yarı sivil yapı olan küçük Ortaçağ konaklarını hatırlatırlar. Bu evlerin duvarları bir muhasaraya karşı gelecek kalınlıktadır, demir kepenklerden kuşun geçmez, koca koca parmaklıklar daraltılmış pencereleri korur, kornişler kimi evlerde mazgal gibidir; bütün bunlar, güçsüz dili bu taş mahalleyi sonsuz yalayan yangına karşı masum bir koruma lüksü "

Fener'de önemli mimari üsluplarla inşa edilmiş bu evler, büyük ve kapalı balkonlar, duvara gömülmüş ayaklar, taş konsollar, dar cepheler, kalın duvarlar, kafesli yüksek pencereler, tuğla-taş karışımı duvarlar, kemerli pencereler, kirpi saçaklı çatılar ile belirli bir bölgeyi tanımlamaları açısından Haliç kimliğine önemli katkılarda bulunmaktadır.

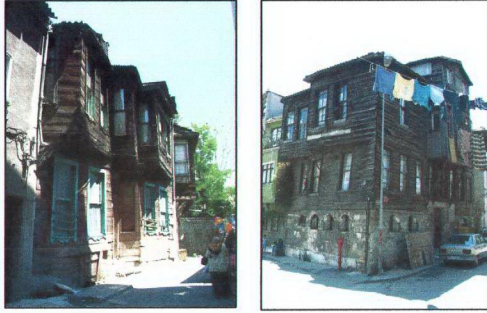
Eyüp'te Osmanlı döneminden günümüze kadar ulaşmış, tarihsel süreç içinde toplumumuzun belli bir kesiminin belli bir devirdeki sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamın somut belgeleri olarak ayakta durmaya çalışan sivil mimarlık örneği ahşap ve kagir yapılar yer almaktadır (Şekil 4.35).



Şekil 4.35. Eyüp'te Ahşap Konutlar, 2003

İstanbul sokağı yanyana sıralı evlerin bulunduğu, kıvrımlı, bir sokaktır. Burada yer alan evler genellikle bir veya iki katlıdır; etraflarını kuşatan yahut arka kısımlarında küçük bir bahçeye sahiptirler. 1660 yılındaki büyük yangından sonra hükümetin yasaklamasına rağmen İstanbul'da evler Cumhuriyete kadar genellikle ahşaptan yapılmaya devam etmiştir. İstanbul'da en yaygın olan ev tipi; biraz yüksekte bir bodrum üzerine iki katlıdır. Bodrumun yüksek yapılması nedeniyle giriş kapısına, birkaç basamakla ulaşılır. Zemin kat sokağa kapalıdır, bu nedenle az sayıda küçük pencereleri vardır. Bu pencerelerin dışında parmaklık veya ahşap kafesler bulunur. Zemin kat yaşama alanı değil, servis alanı olarak kullanılır. Üst katın cumbası ve pencereleri sokağı daha iyi görebilecek şekilde tasarlanmıştır. Üst kat yaşama alanıdır. Özellikle üst katta bulunan ve yabancılar tarafından "Türk Odası" olarak anılan büyük oda gündelik yaşamın büyük kısmının içinde yaşandığı bir mekandır. İç, oturmak için sedirlerle kaplı bu odanın en az iki duvarında çok sayıda pencere olur. Bu oda oturma, misafir ağırlama ve uyumanın dışında, yemek için de kullanılır. Yemek, odanın ortasında çok alçak bir sehpa üzerinde, yerde yenir. Bu odaların içerisinde bazen bir ocak ve "gusülhane" adı verilen yıkanma yeri de olabilmektedir. İçleri ve dış yüzeyleri ahşap süslemelerle bezenmiş bu evlerin çatılarında da ahşap saçaklar vardır. 1950'li yıllardan itibaren hızlanan göç nedeniyle bu evlerin bir çoğu yerlerine daha çok katlı apartmanlar yapılması amacıyla yok edilmiştir. Ayvansaray da, Bizans, ve Osmanlı dönemlerini yansıtan bir yerdir (Şekil 4.36). Eski sokak

dokularının arasına yer alan çok azalmış olmakla birlikte, mütevazı eski İstanbul evlerinden örnekler hala görülmektedir (Eyice, 1994).



Şekil 4.36. Ayvansaray'da Ahşap Konutlar, 2003

18. yüzyılda Boğaz kıyılarında ve Kâğıthane'de yalı ve köşkerin yapımı hızlanmıştır. Artan nüfusun gereksinimini karşılamak üzere yeni su şebekeleri kurulmuş ve bent, kemer, çeşme, sebil yapımı artmıştır. Kâğıthane bir eğlence merkezi olarak değerlendirilmiştir. Tanzimatın ilanı bayındırlık işlerinde yeni gelişmelere neden olmuştur. Kat sınırlamasının Tanzimatla kalkması Galata, Balat, Fener ve Kumkapı gibi gayri-Müslimlerin oturdukları yörelerde çok katlı yapının yaygınlaşmasına neden olmuştur. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında varlıklı aileleri çeken bir bölge niteliği kazanan Galata-Pera'da, tarihi yarımadadan farklı bir fiziksel çevre yaratılmıştır (Denel, 1982).

Galata 19.yy'ın ikinci yarısında önceleri çoğu ahşap olan yapıların yerini, ardı ardına çıkan yangınlar sonrası yapılan üç ya da dört katlı, masif görünümlü taş evler almaktadır. Bu yüzyılın ortalarına tarihlenen ilk fotoğraflar, özellikle Galata'nın hala yoğun bir ahşap dokuya sahip olduğunu göstermektedir (Akın,1998).

19. yy'ın ikinci yarısından itibaren bölgede yapılan konutlar, geleneksel Osmanlı evinin iki katlı, avlulu ahşap konutları ve onların içe dönük düzenlerinden çok farklıdır. Bunlar, doğrudan sokağa açılan kapıları, üst katlarla aynı pencere düzenini içeren zemin katları, avlu ya da bahçe yerine arkada yer alan küçük taşlıklarıyla, genelde dar parselasyon üzerinde gelişen kent evleridir. Sıvalı ya da taş cephelerde zaman zaman tuğla kullanımı da gözlenmekte, pencere ve balkonlarda demir parmaklıklar, tüm cephede yer alan silme, alınlık, vb. bezemeler Historisist bir anlayışı yansıtmaktadır. Üst katların çıkmaları, altlarındaki demir ya da taş konsollar, çıkma üstlerindeki balkonlarla 19. yy İstanbul yeni konut biçimi ve özelliklerini sergiler. İki-üç katlı ve içinde tek ailenin oturduğu bu konutlardan, 19.yy'ın sonlarına

doğru bölgede, birden fazla aileyi barındıran çok katlı apartmanlaşmaya doğru gidilmiştir. Yine Galata'nın konut örnekleri arasında yeri olan sıra evler, küçük tüccar, esnaf, sanatkar ve bürokratların konutu olarak 19. yy'ın ikinci yarısından sonra inşa edilen konut tipidir (Şekil 4.37).



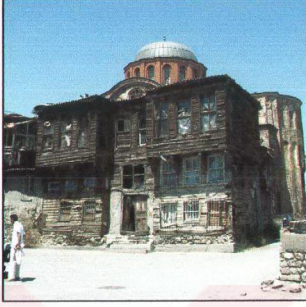
Şekil 4.37. Galata'da Tarihse Binalar, 2003

İstanbul Tarihi Yarımadası'nın dördüncü tepesinde konumlanmış olan Zeyrek 12. yy.'a kadar uzanan 800 yıllık köklü geçmişiyle hem Bizans hem de Osmanlı döneminde önemli bir sosyal, kültürel ve dini cazibe merkezi olmuştur. Barındırdığı mimari yapılar ve sahip olduğu köklü geçmiş nedeniyle Zeyrek, UNESCO'nun "Dünya Kültür Mirası" listesinde yer almaktadır. Dar yokuşları, ahşap evleri, sarnıçları ile dikkati çeken, Haliç'e tepeden bakan, İstanbul'un en eski semtlerinden biri olan Zeyrek'te bulunan evler Bizans ve Osmanlı mimarisinin izlerini taşımaktadır.

Çoğunlukla ahşap yapılardan oluşan mimari yapısı, kuzey yönünde Haliç'e kadar uzanmaktadır. Zeyrek'te bulunan ahşap konutların çoğu 1800-1840 arasında inşa edilmiş olan sıra evlerdir. Ortalama 50 m² taban alanına oturan, toplam brüt alanları 100-150 m² olan ve kat sayıları 2-3 kat arasında değişen bu sıra evlerin parsel genişliği 5-10 m. arasında değişmektedir. Yaşama mekanları cadde tarafına bakan ve arka taraflarında küçük bahçelerin bulunduğu bu sıra evlerin ortak özellikleri, farklı genişlik ve yükseklikte cumbalara sahip olmalarıdır. 1930'lu yıllardan sonra İstanbul'da, gerek ahşap malzeme azlığı, gerekse yangın talimatnameleri nedeniyle kagir yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu dönemden sonra inşa edilen konutların plan şemaları ve formları, malzeme ve yapım yönetiminin değişmesine rağmen, 1940'lı yılların sonuna kadar orijinalliğini ve diğer ahşap dokuya uyumunu korumuştur (Karaman, 1994) (Şekil 4.38).

Zeyrek Bölgesinde kentsel çevre organik şekilde gelişen geleneksel Türk evi mimari özelliğini taşıyan ahşap ve kagir evlerden oluşan bir dokuya sahip olan bu alan 1975

yılında Kentsel Sit Alanı kapsamına alınmıştır. UNESCO'nun başlattığı kampanyayla 1983 yılında Dünya Mimari Miras listesine dahil edilmiştir. 271 adet parsel koruma altına alınmıştır. Bölgede bulunan ahşap evlerin %58'i ve kagir evlerin %50'si koruma altındadır (Zeren ve diğ., 2001).



Şekil 4.38. Zeyrek'de Ahşap Konutlar, 2003

Kamu Yapıları

Bizans Döneminde Haliç bir ticaret merkezidir. Önemli bir iç liman olmasından dolayı Haliç'e bakan sur kapıları boyunca çeşitli malların indirildiği iskeleler vardır. Neorion limanından Blahemai Sarayına kadar surla deniz arasında depolar dükkanlar ve iskeleler mevcuttur. 1341 yılında Cenevizliler tarafından yaptırılan Galata Kulesi haliç silüetine yüzyıllar boyunca hakim olmuş ve bölgenin simgesi olmuştur.

1453 yılında İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet tarafından İstanbul Tersanesi, Haliç'in kuzey kıyısında Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e kadar uzanan kıyı şeridinde yer almaktadır. I. Selim'in emri ile donanmayı büyötmek için büyük bir tersane kurulmaya başlanmıştır. Böylece 1513-1514 yıllarında Galata'nın batısındaki koyda yeni bir donanma tersanesinin Tersane-i Amirenin inşasına başlanmıştır. 1513 yılında ilk dört göz tamamlanmış, 1514 baharında 50, yaz sonuna kadar 100 göz tamamlanmıştır. Bu gözler ilkçağdaki tekne yapım evleri gibi kıyıda bitişik nizamda, dış duvarları kalın, buna karşılık çatıları hafif ve kiremit yapılarıdır. Enleri 5, 5-7 m., boyları 20, 40 m.'dir. 1522 yılında göz sayısı 114'e çıkmış ve yüzyıl ortalarında bu sayı 125'i bulmuştur. Gözler arka arkaya iki kadirga alabilen ve aynı zamanda depolarında bulunduğu bir yapıdadır (Müller-Wiener, 1998).

Galata semtinin tarihsel gelişimindeki siyasi rolü, 16. yüzyıldan itibaren bölgeye yerleşen yabancı elçiliklerin faaliyetleri ile artmıştır. İlk kurulan elçilik 1535 yılında

inşa edilen ve İstanbul tarihinde "Fransız Sarayı" adıyla bilinen Fransız Elçiliğidir (Eyice, 1994).

17. yüzyılda Haliç kentin ticaret merkezidir ve bu dönemde ticaret yapıları büyük yangınlar nedeniyle kagir olarak inşa edilmeye başlanmıştır. 18. yüzyılda ahşap dükkanlardan oluşan labirent şeklindeki büyük çarşıların yerini kagir hanlar almıştır. Bu döneme ait en önemli ticaret yapısı örnekleri sadrazam Köprülü Mehmet Paşa'nın vezir Hanı ile Yeni Cami ile birlikte inşa edilen Mısır Çarşısıdır (Yücetürk, 2001).

18. yüzyıl sonundan askeri yapılar önem kazanmıştır ve kışla binalarının yapımına başlanmıştır. Kışlalar görkemli, batı stili binalardır. Kasımpaşa semtinde Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa tarafından 1783 yılında yaptırılan Kalyoncu Kışlası tersanenin yanına yapılmıştır. Bugün Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Kuzey Deniz Saha komutanlığı tarafından kullanılmaktadır. Haliç'in kuzey yakasında 3. Selim zamanında 1792 yılında inşa edilen Humbaracılar Kışlası diğer önemli askeri yapıdır. Kışla 2. Mahmut döneminde yenilenmiştir, günümüzde Askeri Levazım Okulu sınırları içindedir (Kuban, 1996).

İstanbul'da 19.yy. sanayinin geliştiği görülmektedir. Sanayi alanları Haliç boyunca sultanların sarayları için seçtikleri alanlarda gelişmiştir. 19. yüzyıl boyunca imparatorluk sahil sarayları, köşk ve kasırları yıkılarak yerine askeri kurumlar, fabrikalar ve demiryolu terminelleri yapılmıştır. Haliç kıyılarında yoğunluklu olarak dokuma ve gıda endüstrileri kurulmuştur. Bu dönemde sanayi alanları Haliç'in güney yakasında Eminönü'nde matbaa sanayi, Eyüp'te Halat fabrikası (Ritehane, İplikhane) ve Feshane; Haliç'in kuzey yakasında Kasımpaşa'da tersane ve askeri malzeme sanayi, Söğütözü'nde küçük ölçekli imalathaneler ve mezbaha (Yücetürk, 2001).

1833 yılında Defterdar'da Beyhan Sultan Sahil sarayının yerine yapılan Feshane fes yapımı yanında dokuma işlerinde yaptığı bir fabrikadır. Feshane İstanbul Eyüp ilçesinin Defterdar semtinde 1835 yılında Osmanlı'nın önemli sanayi ürünleri olan çuha ve feshin temini için kurulmuş yapı üretimi özelliğiyle de türünün ilk prefabrik çelik konstrüksiyon tekstil fabrikasıdır, Kolonlar Belçika'da döküm olarak imal edilerek getirilmiştir. Bina bu özelliğiyle de büyük önem taşımaktadır. Osmanlı ordusu 19. yüzyıl ortalarına doğru kıyafetlerinde değişikliğe gitmiş, yeni kıyafetlerin temininde Feshane Dokuma Fabrikasının rolü büyük olmuştur. 1894 yılında genişletilmiştir. 1953 yılı itibarıyla 389 kadın işçinin fabrikada çalışıyor bulunması Türk toplumunda artık kadınların da iş hayatına girdiğini göstermesi açısından dikkat

çekicidir, 1986 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç ve çevresini düzenleme projesi kapsamında fabrika boşaltılmış konfeksiyon bölümü Bakırköy sanayi işletmesine taşınmış ve fabrika büyük dokuma salonu dışında yıkılmıştır. 1992 yılında Büyükşehir Belediyesi ve özel bir kuruluşun girişimiyle çağdaş el sanatları müzesine dönüştürülen Feshane binası takip eden yıllarda Haliç tarafı cümle kapısı önünün sular altında kalması ve bu suların içerilere kadar girmesi nedeniyle kullanılamaz hale gelmiş ayrıca binanın restorasyonu da tamamlanamamıştır. 1986 yılında fabrikanın boşaltılmasıyla başlayan 12 yıllık süreçte çürümeye yüz tutan Feshane ancak 1998 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yeni bir proje kapsamında restorasyon çalışmalarını başlatmasıyla kurtarılabilmektedir (www.ibb.gov.tr).

Sütlüce Mezbahası ihtiyaç duyuldukça eklemelenen ve her birinin işlevi ayrı olan bina topluluğundan oluşmuştur. Cemil Topuzlu'nun yaptırdığı bölüm iki kulesi ve ilginç neo-klasik cephesi ile Ahmet Burhaneddin, Osman Fitri, Marko Logos'tan oluşan mimarların projelendirdiği ilk binadır ve tarihi eser olarak tescil edilmiştir. Mimari üslup 1. Ulusal Mimari karakterlerini taşımaktadır.

1839 Tanzimat'ın ilan edilmesi ile sivil bir eğitim sistemi gelişmiştir. Yeni askeri okullar açılmıştır. Bu anlamda yapılan ilk askeri okul Mekteb-i Ulum-i Harbiye ve 2. Beyazıt'ın içoğlanların eğitimini için kurulan Galata Sarayı'ndaki okulun yerine kurulan Galatasaray'dır. Bunun yanında yabancı okullarda açılmaktadır. Fener'de yamaçta bütün Haliç'e hakim 1881 yılında inşa edilen Rum Lisesi inşa edilmiştir (Kuban, 1996). Mimar K. Dimadis'in Fener'in tepesine eğimli bir araziye teras şeklinde düzleştirerek taç gibi oturttuğu okul binası, Bizans yapı tekniğinin ana malzemelerinden tuğlanın çok zengin bir değerlendirilmesi ile ortaya neo-Bizans tarzı etkileyici bir bina olarak çıkmıştır (Türker, 2001).

Köprüler

Haliç'in iki yakasındaki kıyılar için önem taşıyan diğer önemli yapılar köprü yapılarıdır. Haliç'te köprü yapma fikri çok eskilere kadar uzanır. Leonordo da Vinci Haliç köprüsü için eskizler yapar. Ancak limanın köprüyle kapanması o dönemlerde tercih edilmemiştir (Belge, 1994).

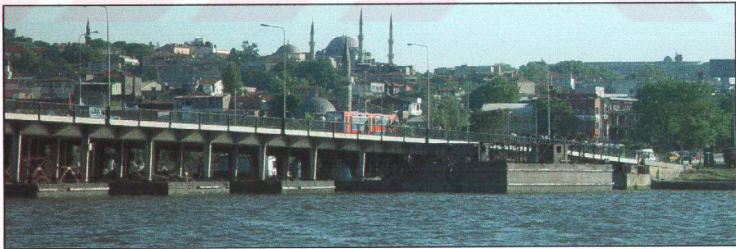
Gittikçe büyüyen kentte ulaşım bir engel haline gelince köprü yapımı gereksinim haline gelmiştir. Unkapanı ile Azapkapı'yı birleştiren ahşap köprü 1836'da, yine aynı yerde Fransız bir şirketin yaptığı köprü 1875 yılında ve 1940'da da bugünkü Unkapanı köprüsü yapılmıştır. 1845'te Eminönü ve Karaköy'ü birleştiren Galata Köprüsü ise 1992 de yerine yeni köprü yapılanca Balat – Hasköy arasında hizmet

vermeye başlamıştır. 1974 yılında Boğaziçi Köprüsü çevre yolları kapsamında yapılan Haliç Köprüsü ile Haliç üzerinde dört köprü bulunmaktadır.

Haliç üzerinde iki yakayı bağlayan ilk köprü, II. Mahmud döneminde Tersane'de yaptırılarak 1836'da tamamlanan Hayratiye Köprüsüdür. Bu köprü Unkapanı ile Azapkapı arasında 600 arşın uzunluğundadır. 1845'te Karaköy ve Eminönü arasında dubalı ve ahşap olarak Tersane-i Amire'de yapılan ilk Karaköy Köprüsü yapılmıştır. Uzunluğu 500 m. kadar olan köprü 1863 yılında yenilerek yine ahşaptan ikinci Karaköy köprüsü yapılmıştır. Bu köprü 1875 yılına kadar hizmet vermiştir.

1863'te Haliç üzerinde Ayvansaray ile Piripaşa arasında Cezayirlioğlu Mıgırdıç adında bir sarraf tarafından ahşap kazıklar üzerinde bir köprü yaptırılmıştır. Yahudi köprüsü de denilen bu yapı, üstünden geçenlerden para alınmak suretiyle kazanç sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Fakat iki kıyı arasında kayıkla taşımacılık yapan sandalcılar tarafından işlerine zarar verdiği için açılışından on gün sonra yakılmış ve bir daha yapılmamıştır (Eyice, 2001).

Fransız firmasına 1870 yılında Karaköy-Eminönü arası için sipariş edilen üçüncü Karaköy köprüsü savaş yüzünden gecikerek 1875'e doğru Azapkapı-Unkapanı Köprüsü olarak kurulmuştur. Boyu 480 m., genişliği 18 m. olan köprü 26 duba tarafından taşınmaktadır. Bu köprü de 1912'de sökülerek Eyüp önlerine götürülmüştür. Azapkapı ve Unkapanı arasına yeni bir köprü yapılarak Atatürk köprüsü olarak adlandırılan 477 m. uzunluğunda ve 25 m. genişliğinde bir köprü yapılmıştır. Yirmi dört dubalı olan köprü 1940'larda yapılip açılmıştır ve hala hizmet vermektedir (Şekil 4.39).



Şekil 4.39. Unkapanı Köprüsü, 2003

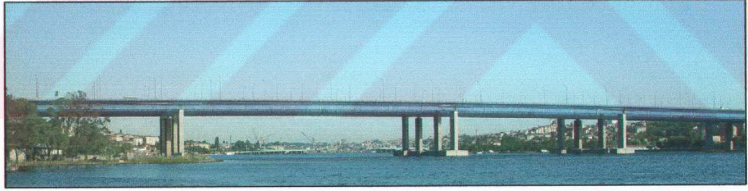
Karaköy-Eminönü arasında yeni bir köprü yapılması için Alman M.A.N. firmasının yaptığı demir köprünün inşasına 1910 yılında başlamış, dubaları iki yıl boyunca Hasköy'de yapılmış ve 1912 yılında hizmete girmiştir. İlk yapıldığında köprünün altında pek çok dükkan ve gazino vardır. Köprünün açılır kapanır kapaklarının

altında giriş ve çıkış için iki kapı düşünülmüş, estetik bakımdan da dökme demirden korkulukların Yenica mi'deki şebekelere uygun olarak XVI. Yüzyıl motiflerine göre yapılmasına özen gösterilmiştir. Köprü'nün projelendirilmesinde, eserin o yıllarda hakim olan Türk neo-klasik üslubuna uymasına özen gösterildiği dikkati çeker. Bu köprü 1990 yılına kadar hizmetini sürdürerek Sötlüce-Ayvansaray arasına yeniden kurulmuştur. 1991 yılında Galata köprüsünün yerine günümüzde kullanılan, estetik bakımdan eski Galata köprüsünün yerini alamayan yeni Galata köprüsü inşa edilmiştir (Eyice, 2001) (Şekil, 4.40).



Şekil 4.40. Galata Köprüsü, 2003

İstanbul'da yeni Boğaz köprüsü ve ona bağlı olarak çevre yolları yapıldığında Haliç'in yukarı kesiminde yeni bir köprü yapılması düşünüldükçe Haliçioğlu ile Ayvansaray arasında büyük bir köprü Atatürk Köprüsü inşa edilmiştir (Şekil, 4.41).



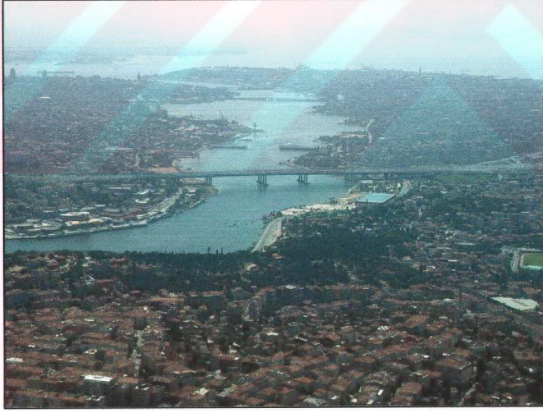
Şekil 4.41. Atatürk Köprüsü, 2003

4.5. Sonuç ve Değerlendirme

Kentsel kimliği oluşturan doğal çevre, beşeri çevre ve insan eliyle yapılmış çevre elemanlar kapsamında Haliç'in doğal, kültürel ve tarihi kimliğe sahip olduğu saptanmıştır. Doğal çevreden kaynaklanan kimlik öğeleri üzerinde bir değerlendirme yapıldığında Bizans Döneminden günümüze kadar su ögesinin ve topoğrafik özelliklerinin Haliç kimliğinin oluşmasında etkin olduğunu görülür. Doğal yapı nedeniyle özellikle yedi tepe üzerinde yer alan ve kentin referans noktaları (landmarks) olan yapıların oluşturduğu silüet etkisi ve bu yapıların geçmiş ile

günümüz arasında bir köprü kurması, doğal çevre ve insan eliyle yapılmış çevrenin karşılıklı etkileşimi sonucunda Haliç kimliği olarak tanımlanan doğal ve tarihsel bir kimlik oluşur.

Haliç'in toplumsal yapısı incelediğinde kozmopolit bir kültüre sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu kültürü oluşturan alt kültürler ise Müslümanlar, Museviler, Ermeniler, Rumlar'dır. İstanbul Osmanlı başkenti iken her etnik grubun kent mekânında toplandığı alanlar vardır. Azınlıklar, meslek gereği ve Batı ile ilişkilerinin bir yansıması olarak kıyılarda yerleşirken, Müslüman kesim, genellikle iç kısımlarda yerleşmişlerdir. Osmanlı toplumunda, dini ve etnik farklılaşmanın yanında, geç dönemde ortaya çıkan sınıfsal farklılaşmanın da etkisiyle her topluluktan zenginleşenler, ulaşım teknolojisinin gelişmesinden de yararlanarak, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir. Cumhuriyet döneminde sanayi tesislerinin Haliç'e yönelmesi ile mahallelerdeki sakinlerin yaşamları etkilenmiş, bu dönemde prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır. İstanbul'da nüfus artışının yanı sıra kentin nüfusunda da hızlı bir değişiklik yaşanmıştır. Eski ekonomik ve kültürel canlılığını yitiren azınlık nüfusunun süratle azalması ile Anadolu'dan kente gelen taşralı nüfus ve göçmenler yeni bir kent kültürü yaratmaya başlamıştır.



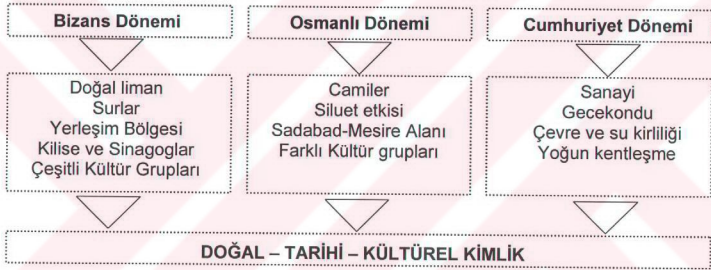
Şekil 4.42 Haliç, 2003

Cumhuriyet döneminde ekonomideki atılımlar ve sanayi altyapı yatırımları ve zenginleşen kentte giderek artan işgücü talebi yüzbinlerce insanın kente akması nedeniyle yeni yerleşim alanlarında yeni alt kültürler ve yeni toplumsal kimlikler oluşmuştur. Tüm bu gelişmeler giderek zenginleşen kentte üst ve alt gelir grupları,

üst ve alt kültürler, üst ve alt toplumsal yapılar arasındaki farklılaşmaların artmasına neden olmaktadır. Haliç ve Marmara kıyılarındaki sanayileşme, Eyüp sırtları, Taşıtlarla, Rami gecekondü semtleri oluşur. Bu gecekondü alanları 10-15 yıl içinde çevreye yayılarak bir zamanların Altın Boynuz'u Haliç'in, farklı bir görünüm ve kimlik kazanmasına neden olur (Şekil 4.42).

Haliç kimliğini oluşturan öğeler incelendiğinde kıyı kullanım açısından Haliç kimliğinde bir değişim gözlenmektedir. Bu değişimin oluşmasına ise kentleşme, nüfus artışı, politik kararlar, yapılan parçacıl uygulamalar etkindir.

Haliç kimliği oluşturulurken adı ve sınırları zaman içinde değişen bir kent olan İstanbul için Haliç alt bölgesinin sınırlarının belirlenmesi önem kazanmaktadır. Haliç, tarihi ve doğal değerleriyle turistik açıdan ve kentsel hizmet açısından değerlendirilmesi gereken bir bölgedir.



Şekil 4.43 Haliç'in Tarihsel Süreç İçinde Kimlik Dönüşümü

Haliç bölgesi kimliğini oluşturan kimlik öğeleri doğal çevre, idari ve sosyal çevre, kentsel çevre ve mimari çevre incelendiğinde değişik dönemlerde değişik öğelerin kimlik oluşumunu etkilediği gözlenmektedir (Şekil 4.43). Haliç; Bizans Döneminde doğal liman olması, doğası nedeniyle, Osmanlı Döneminde Sadabad, mesire alanı işlevi nedeniyle doğal; Bizans Döneminde Kilise ve Sinagoglar, Osmanlı Döneminde Camiler nedeniyle tarihsel, Bizans Döneminde ilk yerleşilen alan olması, Osmanlı döneminde farklı kültür grupları nedeniyle kültürel kimliğe sahiptir. Cumhuriyet döneminde ise bir kimlik dönüşümü sözkonusudur. Doğal bir liman olması nedeniyle sanayi işlevinin Haliç'e verilmesiyle birlikte çevre ve su kirliliği, yoğun yerleşme ve gecekondularla bir sanayi alanı kimliği kazanmıştır. Ama her zaman doğal, tarihi, kültürel kimliği ön plana çıkarılmaya çalışılmıştır.

5. HALİÇ KİMLİĞİ VE ALGILANAN SINIRLAR

Kentsel mekanı çevreleyen ya da içinde barındıran ve algılama sırasında ilk etkiyi veren topoğrafya, fiziksel çevre, arazi kullanım ögeleri kentsel mekanın kimliğinin oluşmasında önemli bir yere sahiptir. Toplumsal yapı ile birlikte mekanın kullanım biçimleri ve değişen mekan kurguları, tarihsel süreklilik içinde toplumların sanatlarından, alışkanlıklarından, mimarilerinden ve bunun gibi birçok olgudan oluşan kültürleri kimliğin belirleyicisidir. Fiziksel çevreyi oluşturan yapıların renk, konum, oranlar gibi özellikleri, kentsel mekanın içindeki faaliyet ve kullanım türleri ve aralarındaki ilişkiler mekanın kimliğini oluşturmada önemlidir. Faaliyetlerin çeşitliliği, erişebilirlik dereceleri, farklı bireyler tarafından kullanılabilirlikleri, kullanıcılar arasında farklılaşan ihtiyaç ve isteklere göre faaliyetlerin yoğunluğu kimlik için önem kazanmaktadır. Kentsel mekanın kullanılabilirliği kimliği etkilemektedir.

Haliç doğal çevre verilerinin zenginliği, topoğrafik yapısından kaynaklanan konumu, sosyo-ekonomik yapısı, kültürel çevrenin çeşitliliği ve yapılaşmış çevre ögeleri ile tarihsel süreç içinde önemini korumuştur. İstanbul'un simgesi olan ve Haliç'in güney silüetini oluşturan tepeler, doğal çevre açısından olduğu kadar bu tepeler üzerinde yer alan Bayezid Külliyesi, Süleymaniye Külliyesi Fatih Külliyesi, Yavuz Selim Külliyesi ile yapılaşmış çevre yönünden de kent imgesini oluşturan referans noktalarıdır. Kent imgesinin diğer ögeleri olan "bağlantılar" önemli aksları oluşturan yollar, Haliç üzerinde yer alan köprüler, "bölgeler" Haliç çevresinde yer alan semtler, "sınırlar" Haliç kıyıları, surlar Haliç kimliğini oluştururlar.

Haliç'i oluşturan semtler tarihsel süreç içinde incelendiğinde, Eminönü liman etkisiyle ticari bir merkez olarak; Galata ticaret, Sütlüce mezbaha, Kasımpaşa tersane, Ayvansaray tekne yapımı fonksiyonlarının bulunması nedeniyle işlevsel; Cibali tütün fabrikasının bulunması nedeniyle işçi semti olmasından dolayı, Kağıthane Sadabad, Fener ve Balat kentsel dokuları nedeniyle kültürel; Fener Rum, Balat ve Hasköy Yahudi, Eyüp Müslüman cemaatlerinin yoğun yaşadığı yerler olması nedeniyle dinsel kimliğe sahip oldukları görülmektedir.

Haliç'in İstanbul içindeki konumuna bakıldığında karalar içine girmiş bir deniz parçasının çevresinde gelişen yerleşim alanı tanımlaması kullanılabilir. Bu

tanımlamada Haliç'i oluşturan alanın sınırlarının belirtilmesi de gerekmektedir. Kentsel imge ögesi olarak sınırlar kimliğin algılanması açısından da önemlidir.

Sınırlar, doğal, yönetsel, büyüklük (alan, mesafe, nüfus), konut yapılarının ortak özellikleri gibi verilerle belirlenen bir alanı tanımlamaktadır (Yücel, 1977). Birbirinden fiziksel, sosyo-kültürel özellikler ile farklılaşmış alanlar arasında geçiş bölgelerinin bulunması nedeniyle sınırları belirlemek güçtür. Örneğin, kriter olarak alınan yağış ya da bitki örtüsü gibi özellikler ile bir sınır oluşturulduğunda, harita üzerinde hatlar birdenbire değişmez. Daha çok bir bölgeden diğer bir bölgeye geçme söz konusudur (Tümertekin, 1994). Sınır belirlerken karşılaşılan güçlükler arasında çeşitli faktörlerin sınır oluşumunu etkilemesi, işlevsel ve idari sınırlar arasında farklılıklar olması gibi nedenler sayılabilir.

Bir bölgenin sınırları belirlenirken, fiziksel, kültürel ve görsel sınır kavramı üzerinde durulabilir. Fiziksel sınırlar topografya, iklim, bitki örtüsü gibi doğal çevreden ve yapma çevreden kaynaklı ögelere, kültürel sınırlar ise toplumsal ögelere bağlı olarak oluşurlar. Görsel sınırlar ise çevrenin algılanması ile oluşan kentsel imgelerin önem kazandığı sınırlardır.

Yapılan bu çalışma kapsamında Haliç'in sınırları tanımlarken alginın biçimsel kuramının ilkelerinden ve kültürel kuramından yararlanılarak topoğrafik ve görsel sınırlar, kentsel kullanım-erişebilirlik sınırları ve sosyo-kültürel sınırlar oluşturulmuştur. Yöntem olarak görsel, niteliksel inceleme ve istatistiksel araştırma teknikleri kullanılmıştır. Topoğrafik sınırlar arazi üzerinde yapılan çeşitli çalışmalar ve görsel malzemelerle kentsel kullanım ve erişebilirlik sınırları yerinde yapılan tespitler ve anketlerle sağlanılmaya çalışılmıştır.

5.1. Topoğrafik ve Görsel Sınırlar

Bireyler çevrelerini algılayarak çevrenin sahip olduğu kimliği de belirlemeye çalışırlar. Çevrelerini bu kimliğe göre tanımlarlar. Kimlik ögeleri belirlenirken topoğrafik durum süreklilik ve sınırlama sağlama açısından önemlidir. İstanbul, Marmara kıyılarından kuzeye doğru hafif eğimlerle yükselen ve yer yer belirginleşen platolar ve tepelerle vurgulanır. Kentin oluşumunda fiziksel yapısının etkisi büyüktür. Fiziksel yapı aynı zamanda yerleşmelerin sınırlarının oluşumu için de temel oluşturur. Bir bölgenin fiziksel sınırları belirlenirken topoğrafik, iklimsel, jeolojik özellikleri göz önüne alınır. Topoğrafyayı oluşturan ögeler tepeler, vadiler, ovalar, yamaçlar, kıyılar, su alanlarıdır. Bu ögeler yerleşmelerin oluşumu ve gelişimi için en önemli etkenlerdir.

Haliç'in topoğrafik yapısını Haliç kıyı şeridi, tepeler ve sırtlar, yamaçlar ve teraslar oluşturmaktadır.

Haliç'in fiziksel yapısının en belirgin ve özellikle biçimleniş ve siluet açısından en önemli öğeleri tepeleridir. İstanbul silüetini yedi noktada vurgulayan bu tepeler gerçekte vadilerle ayrılmış bir sırt elemanının yüksek noktaları durumundadır. Bu tepeler, gerçekte, bulundukları fondan çok ayrılan, belirgin tepeler olmaktan çok o fonun yüksek kesimleri veya bir sırt elemanının vadilerle ayrılıp belirginlik kazandırılmış noktalarıdır. Topkapı sarayının bulunduğu birinci tepe 40 m. olmak üzere en alçağı, Eyüp sırtlarındaki altıncı tepe ise 80 m. olmak üzere en yükseğidir (Özdeş, 1988).

Tepelerin hemen hepsinin değişik yönlere özellikle Haliç'e doğru uzanan kesimleri bir tür teraslar zinciri oluşturmaktadır. Bu noktaların tepe olma etkileri bulundukları yerdeki yüksek konumlarının ötesinde, bu noktalarda gerçekleştirilmiş olan yapılaşmalardan kaynaklanmaktadır. Ancak, giderek yükselen çevre yapılaşması bu silueti zorlar, tehdit ederken tepelerin algılanmasını da etkilemektedir (İBB, 2001).

Kıyı ve tepelerin oluşturduğu sırtlar arasında kalan yamaçlar Haliç'in fiziksel yapısının önemli bir başka öğesidir. Gerek Haliç yamaçlarının gerekse Marmara yamaçlarının, tarihin her dönemi boyunca kentsel gelişme ile bütünleştiği görülmektedir. Özellikle de Haliç yamaçlarının daha fazla eğimli olmalarına karşın, daha yoğun bir gelişme alanı olduğu bilinmektedir. Gerçekte yamaçların eğimi fazla sayılmamaktadır. Ayrıca, bu yamaçların dışa dönük, perspektif yönünden zengin olanak sağlayan konumları ve daha fazla eğimli kesimlerinde bile ortaya çıkan manzara terasları, yamaçların kendilerinin olduğu kadar Tarihi Yarımada'nın tümünün gelişme değerini artırıcı özelliktedir. Bu terasların tepelerle ve teraslarda yer alan tarihi yapılarla ve de kıyılarla bütünleştirilmesi fiziksel yapıya açıklık kazandırmanın yanında, estetik ve anlamlı bir biçimlenme sağlamak bakımından da önem taşır.

Bu açıdan Haliç'in topoğrafik sınırlarını belirlerken bölgenin sahip olduğu tepelerden ve yamaçlardan oluşan fiziksel yapı göz önüne alınmıştır. Haliç'in yamaçları Beyoğlu kesiminde oldukça dik eğimli olup 50 - 100 m yükseklikte tepeler oluşturur; güneyde Tarihi Yarımada'da daha yumuşak bir eğim vardır; ayrıca, bu tepeler arasında Haliç'e çok az dikey inen ufak vadiler bulunur. Haliç ve çevresinin arazisi kuzeye doğru hafifçe yükselik kazanmaktadır. Topoğrafyayı oluşturan tepe, vadi, su alanları gibi elemanlar tek tek düşünüldüklerinde bölgeleri ayırarak alt sınırlar oluşturdukları, ama bir bütün içinde ele alındıklarında devamlılık oluşturarak bir

bölge için sınır oluşturdıkları görülür. Algının biçimsel kuramının devamlılık ilkesine göre Haliç bölgesi incelendiğinde tepelerin üst kotta devamlılık sağlayarak topoğrafik anlamda bir sınır oluşturduğu söylenebilir. Çalışmada topoğrafik sınırlar oluşturulurken Haliç'i oluşturan su ögesine göre Haliç kıyılarını görecekt noktalar esas alınarak topoğrafik harita üzerinde sınır çizgisi belirlenmiştir.

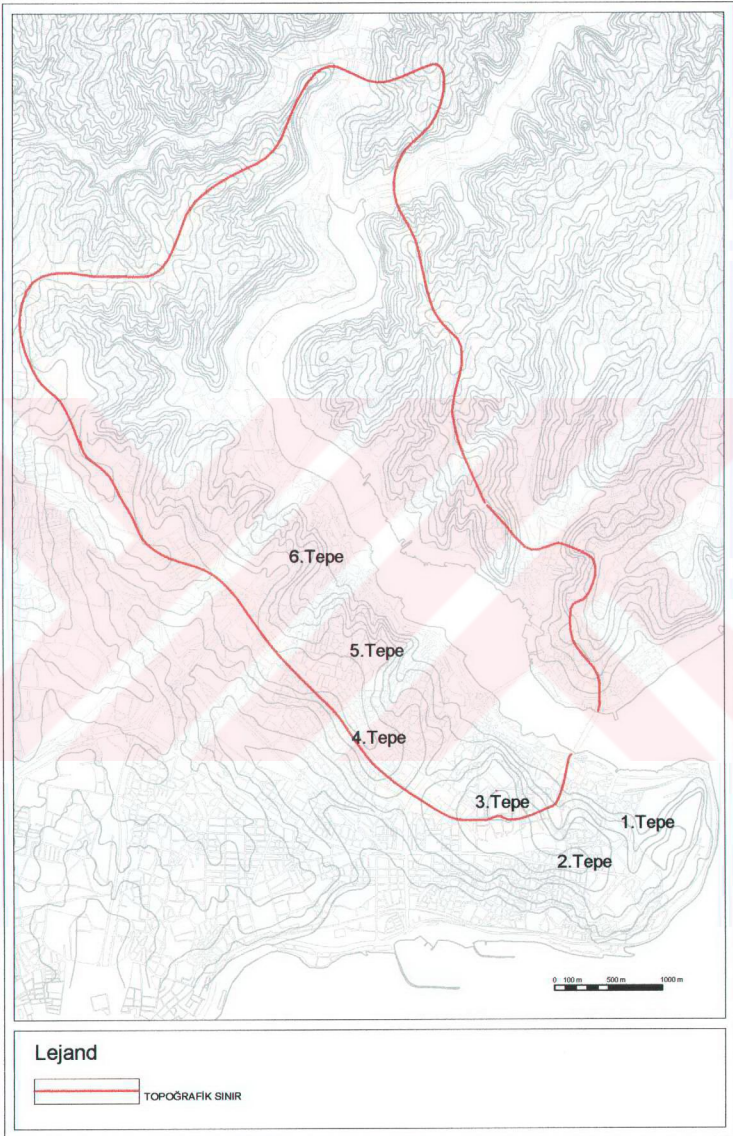
Şekil 5.1'de görüldüğü gibi bu sınır Haliç'e hakim tepeler üzerinden geçmektedir. Topoğrafik haritadan elde edilen bu sınır güncel halihazır harita üzerine çizildiğinde sınırın genelde yol akslarından geçtiği görülmektedir. Haliç kıyılarına paralel giden Fatih İlçesi sınırları içinde Fevzi Paşa Caddesi Tarihi Yarımada bölgesinde topoğrafik sınırı oluşturmaktadır. Eyüp İlçesinin batısında bulunan Gaziosmanpaşa ilçesinden Yıldıztabya, Yenidoğan, Narlıtepe mahalleleri de tanımlanan Haliç sınırı içine girmektedir. Beyoğlu yakasında da belirlenen sınır yine ana yol akslarından geçmektedir. Çevresel imaj sisteminin bir ögesi olan yollar, insanları yönlendirirken aynı zamanda sınırlayıcı bir eleman olarak da rol oynarlar. Yolların devamlılık göstermesi bir sınır olarak algılanmasını sağlamaktadır. Kara sınırını yollar belirlerken deniz sınırını oluşturan kıyılar da yollar gibi devamlılık etkisi verir. Kıyılar bağlayıcı ögeler olmakla birlikte ayırıcı etkileri de vardır. Su ile kara arasında iki elemanı ayıran sınır olarak da algılanmaktadır.

Tablo 5.1 de topoğrafik sınırlara göre Haliç bölgesini oluşturan ilçelere göre mahalle sayıları ve nüfus dağılımı görülmektedir. Eminönü ilçesinden 11, Fatih ilçesinden 22, Eyüp ilçesinden 9, Beyoğlu ilçesinden 18 mahalle Haliç için belirlenen topoğrafik sınırlar içine girmektedir.

Tablo 5.1. Haliç Topoğrafik Sınırları İçine Giren Mahalle Sayısı ve Nüfus Dağılımı (DİE)

İlçe	Mahalle Sayısı	1985	1990	1997	2000
Eminönü	11	12.505	15.782	11.247	10.688
Fatih	22	116.011	109.741	98.146	89.380
Eyüp	9	77.962	107.713	101.450	92.693
Beyoğlu	18	94.430	94.312	99.434	104.543

Ek D tablo D.1'de detaylı olarak dağılımın görülebileceği gibi Eminönü İlçesi yoğun iş bölgesi olarak geliştiğinden konut nüfusunun azalması nedeniyle diğer bölgelere göre çok düşük nüfusa sahiptir. Eyüp ilçesinde 1985-1997 yılları arasında Beyoğlu ilçesinde 1990-2000 yılları arasında nüfusun arttığı görülmektedir. İşyeri konut ilişkisi açısından alınan göçle ilgili olarak nüfus artışları olmaktadır. Fatih ilçesinde ise en fazla mahalle sayısına sahip olmasına karşı 1985-2000 yılları arasında nüfusun azaldığı görülmektedir.



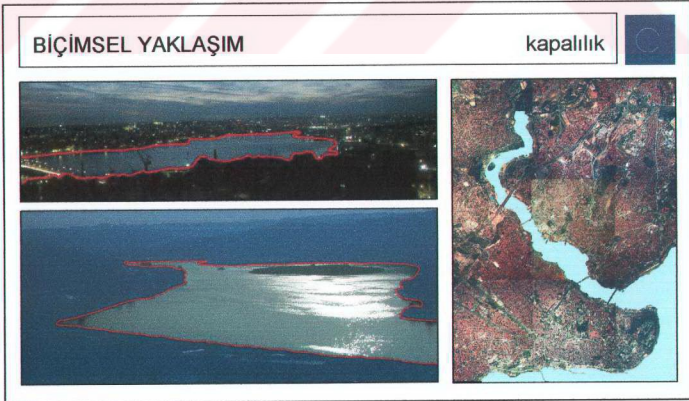
Şekil 5.1 Haliç Topoğrafik Sınırı

İnsanın çevresini algılamasına ilişkin araştırmalar sonucunda geliştirilen Gestalt Kuramı, bütünün değerinin kendisini oluşturan öğelerin bir araya geldiğinde oluşan değerden daha fazla olduğu anlamında bir bütüncülük anlayışını içerir. Haliç bölgesinin bir bütün olarak algılanması Haliç kimliğini oluşturan öğelerin bir arada değerlendirilmesi şeklinde açıklanabilir.

Bütünlük; oransal ilişkiler, görsel denge ve ritim gibi ilkelerle gerçekleşmektedir. Birlik, mimari öğelerin bir araya gelerek oluşturduğu senteze bütünlük duygusu veren bir olgu olarak bilinmektedir. Görsel düzenlemede Gestalt ilkeleri, karmaşık ya da basit olarak algılanan öğelerin bir araya gelişlerini analiz etmek için bazı esaslar ortaya koymaktadır. Oran sistemleri de, görsel bir düzenlemede, öğeler arasında ve bütünlü ilişkilerin kurulmasında birlik/bütünlük yaratmak amacıyla bir yöntem oluşturmaktadır (Kuban, 1973).

Görsel anlamda bütün olarak etki etme koşulu, parçaların birbirine benzerliğinde konum olarak yakınlığında kapalı formlar ve grup oluşturmada, ortak bir yönde hareket etmesinde, formların yinelenmelerinde oluşan etki ile sağlanır. Haliç Gestalt yaklaşımının devamlılık, benzerlik, kapalılık ve yakınlık ilkeleri çerçevesinde bir bütün olarak değerlendirildiğinde bölgeyi belirleyen sınırların anlamlılığı artmaktadır.

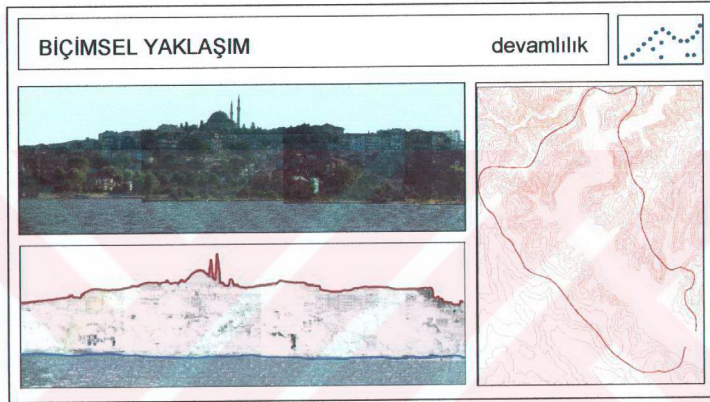
Haliç'e ait hava fotoğrafı incelendiğinde algısal olarak kapalı bir alan görülmektedir. Gestalt yaklaşımının kapalılık ilkesine göre kıyıların oluşturduğu ve sınırlandırdığı bir alan oluşmaktadır (Şekil 5.2). Haliç üzerinde tekne ile gezinirken kapalı bir mekan hissedilmektedir.



Şekil 5.2 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Kapalılık İlkesine Göre Değerlendirilmesi

Gestalt yaklaşımının devamlılık ilkesinde, süreklilik gösteren cisimler bir alanı çevrelerse genellikle ayrı bir birim olarak algılanırlar. Şekil 5.1'de bölgenin topoğrafik özelliklerine dayanarak tepe noktalarından geçen bir topoğrafik sınır tanımlanmıştır. Tepe noktalarının devamlılığı algısal olarak birleştirildiğinde bu sınır oluşmaktadır. Aynı zamanda kapalı bir mekan olarak da algılanmakta ve topoğrafik sınır içinde kalan alan Haliç bölgesi olarak tanımlanmaktadır.

Haliç silüetine bakıldığında da topografyaya bağlı olarak en üst noktada yer alan devamlılık gösteren objeler bir çizgi olarak algılanır.



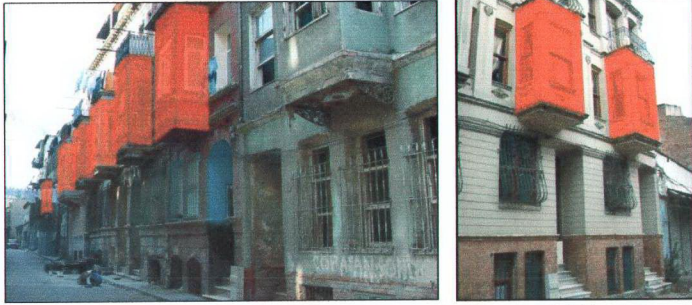
Şekil 5.3 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Devamlılık İlkesine Göre Değerlendirilmesi

Gestalt yaklaşımının yakınlık ve benzerlik ilkeleri ile açıklanan homojen bir dokuya sahip olan semtler Haliç Bölgesinde de be

lirgin olarak görülmektedir. Özellikle Fener ve Balat benzer yapı özellikleri ile görsel olarak diğer bölgelerden ayrılmaktadır. Mimari çevreden kaynaklanan bir oluşum söz konusudur. Balat'da cumbalı iki katlı Yahudi evleri, Fener'de cumbalı ama daha yüksek Rum evleri Haliç'e ayrı bir kimlik vermektedir (Şekil 5.4). Bu durumda evlerin birbirine yakınlığı da algılama açısından daha kesin sınırların oluşumunu sağlamaktadır. Fener ya da Balat'ta mimari açıdan özelliği olan konutlar bulunmaktadır. Bu konutların her biri farklı özellikleri sahiptir. Ancak konutlar yol boyunca bir devamlılık gösterdiği için bir birim olarak algılanırlar ve Fener evi veya Balat evi şeklinde bulunduğu bölgeye kimlik veren bir özellik haline gelmektedir.

BİÇİMSEL YAKLAŞIM

benzerlik

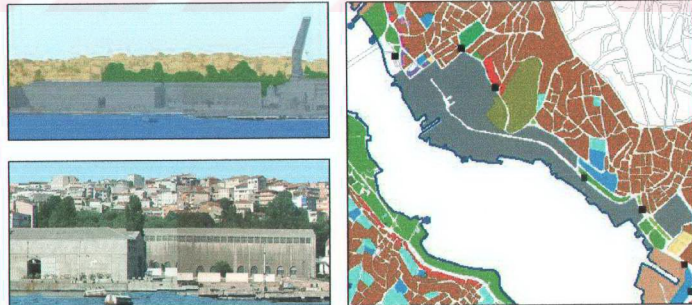


Şekil 5.4 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Benzerlik İlkesine Göre Değerlendirilmesi

Yakınlık ilkesinde bir birine yakın cisimler bir bütün olarak algılanmaktadır. Şekil 5.5 de Kasımpaşa kıyısında yer alan tersanelere uzaktan bakıldığında tersane binaları onların üstünde yeşil bir çizgi olarak ağaçlar ve onların da üstünde konut grubu algılanmaktadır. Birbirine benzer ve yakın cisimler görsel olarak gruplanmaktadır. Arazi kullanımı incelendiğinde birbirine yakın fonksiyon alanlarının gruplanarak bölgeler oluşturduğu görülür. Haliç Bölgesi arazi kullanımında da tersane binalarının bulunduğu alan, konutların oluşturduğu alan gibi fonksiyona bağlı bölgeler algılanmaktadır.

BİÇİMSEL YAKLAŞIM

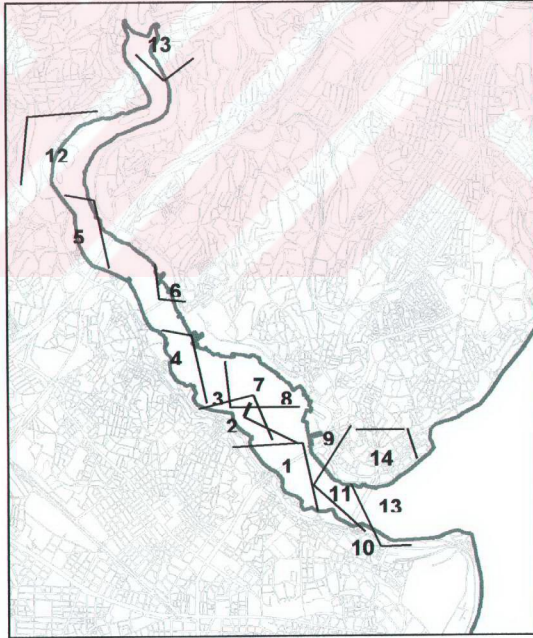
yakınlık



Şekil 5.5 Haliç'in Biçimsel Yaklaşım Yakınlık İlkesine Göre Değerlendirilmesi

Görsel anlamda sınırların tanımlanabilmesi için şekil 5.6'da belirtilen denizden, kıyılardan ya da tepe noktalardan Haliç'in algılanan görüntüsü belirtilen noktalarla çekilen fotoğraflarla ortaya konulmuştur (Ek B). Bu fotoğraflardan, özellikle Tarihi Yarımada tarafının, tepelerde birer kentsel imge olarak yer alan tarihi binaların özellikle dini yapıların çevresel algının biçimsel kuramına göre devamlılık sağlamasından dolayı bir sınır olarak algılandığı görülmektedir. Bu açıdan Haliç bölgesine bakıldığında öncelikle Haliç silueti algılanmaktadır.

Haliç'in topoğrafik yapısıyla bütünleşen tarihi yapılaşma, İstanbul'un simgesi olan bir silüet oluşturmaktadır. Bu silüet Haliç'in karşı yamaçlarından, Pera-Galata kesimlerinden Üsküdar-Kadıköy kıyı ve yamaçlarından bakıldığında çok iyi algılanmaktadır. Tarihi Yarımada'nın topoğrafik yapısının sağladığı önemli avantajlardan biri; çok sayıda manzara teraslarına ve çok geniş açıdan uzak perspektiflere sahip bakış noktalarına sahip olmasıdır. Tüm Sarayburnu ve Sultanahmet boyunca Boğaziçi, Anadolu yakası, Adalar ve Marmara Denizine açılan manzara terasları vardır.



Şekil 5.6. Haliç Bölgesi Görsel Analiz Noktaları

Tarihi Yarımada'nın Haliç silueti, İstanbul'un kentsel gelişimini sergileyen, -Bizans'la başlayarak tüm Osmanlı dönemi boyunca görünümüne katılan anıtsal yapılarla zenginleşerek- 20.yüzyıla dek gelen en büyük miraslardan biridir. Ve bu miras, son dönemlerdeki onca olumsuz değişime rağmen, 2500 yıllık bir kentin geleceğe aktarılacak değerlerini hala korumaktadır (Akın,1996).

Haliç, İstanbul siluetini, Topkapı Sarayı, Ayasofya, Yeni Cami, Süleymaniye, Pantokrator Kilisesi, Fatih Cami, Sultan Selim, Blakhernai Sarayı, Eyüp, Aynalıkavak Kasrı, Galata ile oluşturur. Sarayburnu'ndan Eyüp'e uzanan siluet İstanbul'u tanımlayan ve her platformda tanıtan bir simgedir. İstanbul adlı seyahatnamede Amicis İstanbul panoramasını şöyle tanımlamaktadır

.".... Bir mezar taşının üstüne oturup, yüzümüzü Altınboynuz'a dönerek, hem dinleniyor hem de etrafımızda uzanan muhteşem ve gönül açıcı manzarayı hayran hayran seyrediyoruz. Aşağıda, Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Piripaşa ve gökyüzünün maviliği ile mezarlıkların, bahçelerin yeşilliği arasında kalmış; sol tarafta, تنها Okmeydanı, Kasımpaşa minareleri; daha ileride, uçsuz bucaksız ve karmakarışık İstanbul ve İstanbul'un ötesinde, semada kaybolup giden Asya dağları. Önümüzde, Sütlüce'nin karşısında, Haliç'in öteki sahilinde, fevkalâde türbeleri, mermer camileri, üzerine mezarlar saçılmış gölgeli bayırları, ıssız yollar, zam ve zarafet dolu münzevi köşeleri tek tek seçilen esrarlı Eyüp semti; Eyüp'ün sağında, sulara akseden başka köyler ve nihayet Altınboynuz'un ağaçlarla çiçeklerle örtülü iki yüksek sahil arasında kaybolan son kıvrımı. Bütün bu panoramayı, yorgun argın, uykuyla uyanıklık arası bir halde seyredip dururken, bu güzelliği, ne olduğunu bilmediğim bir şarkıyı söyleyerek musikiye döküyorduk; üstüne oturduğumuz ölünün kim olduğunu düşünüyorduk..."

Şekil E.1 ve E.2'de görüldüğü gibi algılanan alanda topografyadan kaynaklanan bir sınır oluşmaktadır. Tarihi doku ve kişiliği silueti bozan binalar içiçe girerek görsel anlamda bir karmaşa yaratmaktadır Şekil E.3 ve E.4'de Feshane, Fener Balat'a göre düz bir alanda yer alan Eyüp'ün bu durumunu vurgulayacak şekilde kıyıda yer almaktadır. Burada arkadaki doku Feshaneye fon oluşturmaktadır (Şekil E.5).

Eminönü'nden başlayarak Haliç sahili boyunca yapılan 1980'li yılların temizleme çalışmaları, Eminönü Meydanı'nın geleneksel Yemiş İskelesi ve Çarşısını, Fener, Balat sahilindeki bazı tarihi nitelikli yapıları ortadan kaldırmıştır. Eyüp'te niteliksiz yapılaşmalar ve böyle önemli bir merkeze uygun olamayan kullanımlar süregelmektedir. Günümüzün Eyüp sahili, 19. yy panoramalarında ve Bostancıbaşı Defterlerinde yer alan yalı dizilerini, sanayileşmeyle birlikte geçen yüzyıl sonundan itibaren yitirmeye başlamış ve bu süreç, Haliç'in tarihi yarımada sahilindeki uç noktası da, bugün hala camisi ve Piyer Loti Kahvesi ile adını ve önemini sürdürür gibi görünse de, sıradan bir hale sokmuştur (Akın, 1996).

Haliç Bölgesinin kuzey yakasında ise tarihi kimlik çok hissedilememektedir. Kağıthane, eskiden büyük çayırın bulunduğu bir yerken, çarpık kentleşmenin sonucu olarak üst üste yığılmış gecekondulardan oluşan bir dokuya sahiptir. Alibeyköy çevresi ve derenin batı yamacı düzlüklerde zaman içinde gecekonduların istilasına uğramıştır. Bölgeye akın akın gelip yerleşenler her yöne taşarak yeni yeni semtlerin oluşmasına neden olmuşlardır.

Sütlüce mezbahası, tersaneler bu yakada simgesel öğelerdir. Hasköy'de birkaç yüzyıl öncesine kadar çok bakımlı bir yerleşme iken şimdilerde çarpık kentleşmeyle ihmale uğramış bir yerleşim merkezidir. Eski yeşil yamaçlar, korular bugün baştan başa gecekonduların gelişigüzel istilasına uğramıştır. Haliç çevresinin yeniden düzenlenmesi çalışmaları çerçevesinde Hasköy kurtarılmaya çalışılmıştır. Halıcıoğlu ve Sütlüce'de eskiden İstanbul'un en gözde mesirelerinden biriyken, günümüzde hayli bakımsız kalmışlardır (Şekil E.6).

Haliç Köprüsü'nün hemen altında 1157'de inşa edilmiş Halıcıoğlu Camii ve günümüzde Beyoğlu Adliyesi olan Humbaracı Kışlası yer almaktadır. Bölgeye ilişkin ilgisizlik ve yanlış planlama anlayışı Halıcıoğlu'nu da etkilemiş, Haliç'in bu eşsiz güzellikteki köşesi zamanla ihmale uğramış. Semtte bulunan yalılar yıkılmış, evler yıkılmış ve kısa zamanda biriken çamurlar ile Haliç'in ortasında adacıklar oluşmuştur. Daha sonraları inşa edilen mezbahane ile semt hayvan pazarlarının kurulduğu bir yer haline gelmiştir. Yıllarca bu mezbahanenin atıklarında Haliç'e boşaltılmıştır. Günümüzde mezbahanenin yerine bir kültür merkezi inşası vardır. Ancak burada hayvan pazarlarının hala kurulduğu, kesimlerin hala yapıldığı görülmektedir. Halıcıoğlu'nda hala kirlilik devam ederken eski yapılarında bakımsızdır.

Kıyı boyunca devam edilince Kasımpaşa semtinde Haliç Tersanesi göze ilk çarpan kentsel imgelerden biridir. Büyük kütlesi ve kapladığı alan ile görsel olarak sınırlayıcı bir öge olarak da yer almaktadır (Şekil E.7, Şekil E.8, Şekil E.9)

Galata, Cenevizlilerin ünlü liman bölgesi, kentin, Haliç'in tarihi yarımada kesimi gibi geçmiş çok eskilere giden, daima Batılı nitelikler taşımış, ayrıcalıklı bir alanıdır. Özellikle 19.yy'da ününü ve gelişmişliğini daha da arttıran Galata, Haliç'in diğer yakasının geleneksel Osmanlı görümüne karşın, Doğu Akdeniz liman kentlerinden biri gibidir. Dönemin gravür ve fotoğraflarında da bu durum açıkça gözlenmektedir. Galata niteliklerine uygun bir biçimde değerlendirilmemiş, yapılan yeni restorasyonlar, genelde çevreye aykırı nitelsiz görünümler yaratmıştır. Galata'da yakın zamanda gözlemlenen sosyal yapı değişim de önemlidir. Son yıllarda yapılan

Kuledibi çevre düzenlemesi bile, bölgeye belirli bir özen getirmek adına, oldukça yüzeysel, Galata'nın estetik kalite ve kimliğinden uzak bir uygulama olmuştur (Akın, 1996).

Haliç'in diğer bölgelerinde de tarihi özellikleri olan kente simgesel olarak etkisi olan binalar ve alanlar olduğunu görmekteyiz. Karaköy ile Azapkapı arası, İstanbul'un en kalabalık, en hareketli iş merkezlerinden biridir. Daracık geçitlerin iki yanını, alçak kemerlerin altını hep işportacılar mekan olarak seçmişlerdir. Eskiden kıyı boyunca tarihi hanlar, birkaç yüzyıllık taş binalar sıralanırken; bunların çoğu da sağlam bir zemin üzerine inşa edilmediği için denize, birkaçı da yana doğru meyletmiş binalardır. Zaman içinde bunların çoğu, özellikle kıyıya yakın olanlar yıktırılarak ortadan kaldırılmıştır (Şekil E.10, Şekil E.11).

Haliç denizden ve kıyılardan daha çok tepe noktalardan tam olarak algılanmaktadır. Pierre Loti, tepelerde yer alan teraslardan Haliç kimliği hissedilebilmektedir (Şekil E.12, Şekil E.13). Haliç'i günün her saatinde farklı bir şekilde algılamak mümkündür. Şekil B.14'de Galata kulesinden gece görünüşü ise Haliç'in tarihsel, kültürel, doğal kimliğinin yanında seyirlik, geceleri de yaşayan canlı bir bölge olarak da değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Haliç'in kentin tüm tarihsel sürecini sergileyen anıtsal değerleri ve onunla bütünleşen silüeti, yeni yapılaşmalarla zedelenmiştir. Sık sık üzerinde durulan bu silüet bozulmalarının dışında, tarihi yarımada'nın içi geleneksel dokusunu bütünüyle yitirmiş durumdadır ve tüm anıtsal yapılar hemen yakınlarından başlayan yüksek apartmanlarla, algılanamaz hale gelmişlerdir. Bu durum, tarihi yarımada içindeki bütün külliyeler ve camiler için geçerlidir. Suriçi İstanbul'u sağlıklı beton yapıların bulunduğu bir yerleşime dönüşmüştür.

İstanbul'un özgün fiziksel niteliklerinin yok edilişi 1980'li yıllar boyunca da artarak devam etmiş, koruma adına çıkarılan 1983 yasası ve onu izleyen yıllarda yürürlüğe giren ilke kararlarına rağmen 1995 yılına gelindiğinde, artık İstanbul'un geçen 45 yıllık süreç içinde yok olan ya da nitelik değiştirerek tanınmaz hale gelen özgün tarihi çevre ve yapıları, dünya tarihinde özel bir yeri olan kenti, oldukça anonimleştirmiştir. Bu genel görünüm değişimleri hemen ilk bakışta göze çarpmakta ve İstanbul'u İstanbul yapan esas kimliğin yerine yeni bir kimlik kendini zorla kabul ettirmeye başladığı ortaya koymaktadır (Akın, 1996).

5.2. Kentsel Kullanım ve Erişebilirlik Sınırları

İnsan ve içinde bulunduğu çevre arasındaki ilişki, kültürel, duyuşsal ve çevresel değerlerin etkileşiminin sonucudur. İnsanlar seçtikleri yaşama ortamlarının kendilerine uygun özelliklere sahip olmasını isterler. Farklı yerleşmelerde, farklı zamanlarda, farklı kültürlere sahip birçok çevrede insanlar için önemli olan ilginç, zengin ve sürpriz mekanlara sahip kentsel alanların olmasıdır (Rapoport,1990).

Mekansal yaşantı, kentte, caddelerde, meydanlarda, oyun alanlarında ve bahçelerde, başka bir deyişle, insanoğlunun sınırlarını belirleyerek yarattığı her hacimde devamını bulmaktadır (Özer, 1982). Bu nedenle kentsel doku tarihi ve kültürel sürekliliğin sağlanmasında önemlidir.

İstanbul'da yerleşim alanlarının Byzantium'un kurulduğu çekirdekten başlayarak Tarihi Yarımada'da yoğunlaştığı görülmektedir. Ancak başlangıçtan itibaren Haliç'in kuzey yakasında Galata ayrı olarak varlığını sürdürmüştür. Mekandaki büyüme başlangıçta tarihi yarımada üzerinde topoğrafik koşulların belirlenmiş olduğu II. Theodosius Surları ile sınırlanmış, 16.yy'dan itibaren sur dışında Eyüp, kuzeyde Galata'ya doğru yayılmıştır. 19. yy'da Galata ve Karaköy köprülerinin yapımı ile Galata'nın Sirkeci ile bağlantısı bu yayılmayı güçlendirmiştir. (Bölen ve Diğ., 1996).

Gerek Bizans öncesi ve Bizans gerekse Osmanlı dönemlerinde Tarihi Yarımada'nın bir üretim, tüketim, dağıtım ve ticaret, sanayi, yönetim anlamında denetim merkezi olması bu coğrafi mekanın büyümesini, kendi içinde bütünleşmesini, yığılmasını ve giderek yoğunlaşmasını ve yayılmasını getirmiştir (Yenen ve diğ. ve diğ.1996). Bizans Dönemi sosyal mekanının yarattığı hipodrom, agora, forum, Mese Yolu ve bu aks üzerinde yoğunlaşan sosyo-ekonomik anlamdaki üretim tüketim ilişkileri bu coğrafi mekanın gelişme sürecini oluşturur (Kılınçaslan, 1981).

Bizans Döneminde, önemli bir balıkçılık merkezi ve ticari merkezi olan Haliç bugünkü Eminönü'ne rastlayan liman meydanı ticaret, ulaşım, depolama kadar yönetsel ve askeri fonksiyonların da yoğunlaştığı bir alandır. Byzantium'un, bu merkez bölgesi bugünkü Sarayburnu ile Unkapanı arasındadır. Konut bölgesi ise liman ve pazarın hemen arkasından başlar. Burada ilk sırada balıkçılar ve aşağı gelir grubundan halk yaşamaktadır. Yüksek tabaka ve tüccarlar Akropolün çevresinde yer alır. Gene Agora ve diğer resmi binalar da Akropol'ün ve zengin tabaka konutlarının bulunduğu bölgededir. Kentin, bugün Sarayburnu ve Sultanahmet meydanı olarak bilinen noktaları arasında, İmparatorluk Sarayı, büyük yönetsel bürolar, senato ve hipodrom yer alır. Bizans döneminde Galata, Akdeniz

İtalyan şehirlerinin koloniyal faaliyetlerinin yoğunluğuna bağlı olarak gelişir (Ortaylı, 1987).

İstanbul'a Osmanlı Döneminde kazandırılmaya çalışılan Türk kimliği ise Bizans döneminde oluşturulan yapı üzerine yeni yapılarla sağlanılmıştır. Osmanlı'daki ekonomik ve sosyal mekanın bir ürünü olarak külliye, farklı iş kollarında uzmanlaşmış kapalı ve açık çarşılar, coğrafi mekanın kendi içinde bütünleşmesini ve yığılmasını anlatmaktadır. Beyazıt, Süleymaniye, Fatih ve Yavuz Selim Külliyesi Suriçi'de yoğunlaşmanın, Eyüp sultan Külliyesi ise Surdışına yayılmanın örnekleridir. Osmanlı Devleti'nin Suriçi'nde coğrafi mekanı biçimlendirirken doğal yapıyı değerlendirmede benimsediği tavır kentin tepe noktalarında gerçekleştirdiği külliye ve Haliç'in doğal bir liman olarak kullanılmasıyla ortaya çıkar. Eminönü, sirkeci, Unkapanı, Balat iskeleleri ve bu iskelelere bağlantılı olan uzmanlaşmış Unkapanı, Balkapanı, Yağkapanı gümrükleri ve gerilerindeki han ve çarşılar ile birlikte dönemin doğal ve yapılaşmış alanların bütünleşmesinin bir ürünüdür (Yenen ve diğ.1996).

İstanbul yarımadasında kurulan ilk kentten bugüne kadar gelen mekansal öğelerden birincisi liman bölgesidir. Liman bölgesi fonksiyonları temelde, Bizans döneminden sonra da aynı kalır. Osmanlı İstanbul'unda da Sirkeci kentin ana limanı olmuştur. İkinci öge yönetim bölgesidir, yönetim binalarının bulunduğu alan sonradan Osmanlı yönetiminin de yerleştiği düzlük alan çevresinde bulunmaktadır (Kılınçaslan, 1981).

15.yy başlarında Konstantinopolis'in özellikle konut bölgeleri büyük ölçüde boşalmıştır. Merkezdeki bürokratik kurumların saray ve iş çevresinin bulunduğu mekân dışında, gerek Bizans, gerekse Osmanlı devirlerinde ahşap binalar ve yangın artıcı boş arsa ve bahçeler vardır. Şehrin mekân organizasyonuna bakıldığında, geleneksel kent dokusuna özgü nitelikler görülür. Yönetim ve kontrol bölgesi, iş ve liman bölgesi ve konut alanı da bu geleneksel yapıya göre sıralanmıştır. Bizans döneminde sarayın, devlet büroları, yüksek tabaka konutları ve kentin tapınağının bulunduğu alan aynı özelliği devam ettirir. Fatih'in bugünkü Beyazıt'ta Üniversitenin yerinde yaptırdığı Eski Saray kısa zamanda terk edilir ve Topkapı Sarayı'na .geçilir. Ayasofya kentinin önemli camiidir. Hipodrom, Atmeydanı olarak benzer fonksiyonları yerine getirir. Genellikle yöneticilerin konakları da burada yer alır. Geleneksel kentte konut bölgesindeki farklılaşma; gelir ve statüden ileri gelmeyip, etnik ve dini farklara dayanır. İstanbul'un konut bölgesinin merkez ve iç kısmında Müslüman nüfus, kenarlarda gayrimüslim azınlıklar yerleştirilmiştir.

Haliç, konumunun getirdiği avantajla yüzyıllar boyunca hem bir ticaret limanı hem de gemilerin yapımına dayalı bir alan olarak işlevlendirilmiş, fiziki doku bu etkenlerle gelişmiştir. Bizans döneminden beri şehrin asıl ticaret merkezi olan Haliç kıyısındaki iskelelerden yamaçlara doğru gelişen bölge Osmanlı Döneminde de ticaretin yoğunlaştığı canlı bir alan olmuştur. Haliç iskeleleri 16. yüzyılda işleve bağlı olarak ihtisaslaşmaya başlamış. 17.yüzyıl sonunda ise, Haliç'in kuzey kıyısında Karaköy-Kasımpaşa; güney kıyısında ise Eminönü-Unkapanı arasındaki bölgede deniz ve kara ticareti oldukça yoğunlaşmıştır (Mantran, 1986). İskelelerin ve Suriçi ile Beyoğlu'nu birleştiren köprülerin yapımı, kentin bütünleşmesini ve Haliç'in yoğun şekilde iskân edilmesini sağlayan etkindir.

Haliç'in iki yakasındaki iskeleler, bağlı oldukları mahalle birimi ölçüsündeki yerleşmelerin merkezleridir. İskele meydanında bir park yeri, küçük bir alışveriş alanı yer almakta, şehir ile ulaşım su yolu ile yapılmakta, kıyada balıkçı tekneleri için barınaklar ve çalışma alanı olarak da kayık yapım yerleri yer almaktadır. İskele meydanlarında yer alan çarşı, bugün iç kesimlere kaymakta ve konutların alt katlarında yer almaktadır (Çetiner,1975).

Surların dışındaki mahallelerin İstanbul tarihinde ayrı bir önemi vardır. Aslında endüstri öncesi kentlerde surdışı mahalleler ana kentle olan ilişkisi yönünden modern banliyölerden farklı bir niteliğe sahip yerleşmelerdir. Bu yerleşim birimlerinin ortaya çıkışı başlıca iki nedene dayanır. Birinci neden şehrin sağlık ve temizliği yönünden belirgin ölçüde sakıncası olan çömlükçilik, dericilik, camcılık, mezbaha faaliyet dalları ve bu dalda çalışan nüfusun bulunuşu. İkinci neden de; şehrin günlük toplumsal ve ekonomik yaşamı ile yoğun ilişkileri olmayan grupların bulunmasıdır. Bunlara alt gelir gruplarına giren bir tabakayı da eklemek gerekir. Kentin dışındaki bir kesim dış ticaret kolonisi olarak gelişebilir. Galata bu duruma örnektir. Metropol İstanbul'da her üç tip yerleşimi de bulmak mümkündür. Birinci nedenle doğan yerleşmelere örnek; Haliç kıyısındaki Ayvansaray-Eyüp çömlükçi bölgesi ve Galata'daki Hendekdibi, mumcuların iş yeridir. Bu faaliyetler ve faaliyet grupları sağlık, temizlik ve yangın tehlikesi nedeniyle sur dışına çıkarılır. İkinci nedenle ortaya çıkan yerleşmelerin ilk örneği Eyüp'tür. Bunlar modern metropoldeki banliyölerden farklı olup; emeklilerin, bostancı, balıkçı, kayıkçı gibi alt gelir gruplarının ve münzevilerin yaşadığı yerlerdir. Azebler Mahallesi ve Kasımpaşa 16. yüzyılda tersane semtidir. Bu askeri bölgede 3000'e yakın donanma asker ve zabiti bulunduğundan bölgenin asayişi de donanmaya aittir 18. yy.'da kente göç başlayınca, Kasımpaşa gibi semtler, toprağını terk eden köylülerin yığıldığı ilk gecekondu mahalleleri olarak ortaya çıkar (Ortaylı, 1987).

İstanbul'un geleneksel yerleşme düzenindeki değişimin ilk belirtileri 18. yy'da meydana gelir. Gerçekte ülkenin ekonomik yapısında köklü değişiklikler meydana gelmesine rağmen, yönetici sınıfın elinde toplanan servetler gösterişli tüketimi arttırmaktadır. Diğer yandan Karadeniz'in ulaşımını ellerine geçiren armatör Fenerli Rumlar ile İstanbul'daki elçilik heyetleri 18. yy.'da belirgin ölçüde yeni bir yaşam biçimi doğurur. Bu durumda gerçek anlamda olmasa bile bir sayfiye yaşamı ortaya çıkmıştır. Kâğıthane'deki eski bostanlar; kasırlar ve bahçeler ile süslenmeye başlar. Diğer yandan Kâğıthane'de bir kâğıt fabrikası, aynı bölgede mühendishaneler kentin dışında modern kışlalar yapılmaya başlanır. Mekânsal yapıdaki temel değişmeler, yani banliyölerin, gecekondu ve slumların doğuşu ise, 19. yy.'daki modernleşmenin getirdiği bir olgudur. 18. yy. bu döneme bir hazırlık olarak görmek gerekir (Ortaylı, 1987).

1950'li yıllardan sonra İstanbul'a olan iç göçlerin hızlı artışıyla öncelikle planlarla sanayiye ayrılan alanların çevresinde kontrolsüz ve plansız yapılaşma başlamıştır. Prost planıyla Haliç kıyılarında sanayinin önerilmesi özellikle Süleymaniye, Eyüp ve Beyazıt civarında tarihi çevrenin tahribi ile birlikte plansız yapılaşmanın oluşmasını hızlandırmıştır (Gülersoy ve diğ., 1996). Sanayi tesislerinin Haliç'te yer alması nedeniyle prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır. Osmanlı toplumunda, dini ve etnik farklılaşmanın yanında, geç dönemde ortaya çıkan sınıfsal farklılaşmanın da bu duruma etkisi olmuş, her topluluktan zenginleşenler, ulaşım teknolojisinin gelişmesinden de yararlanarak, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir.

1962 yılında İstanbul'un bölgesi ile birlikte düşünülerek bütüncül planlama yaklaşımı ile ele alınması gerekliliği gündeme getirilmiştir. Bu çalışmada geleceğe yönelik arazi kullanım planlaması ve bölge içi yerleşmeler arasındaki ilişkilerin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Piccinato İstanbul'un sanayi kenti olarak değil, idari, kültürel, ticari ve ekonomik merkez olarak gelişmesinin gerekliliği üzerinde durmuştur (Gülersoy ve diğ., 1996).

19. yüzyılda bürokrasinin modernleştiği birçok idari organların kurumsallaştığı görülüyor. Kurulan bakanlıklar artık sadaretin dışında yönetim ve iş bölgesinin her tarafında yer alır. Saray, modern şehirlerdeki gibi merkez bölgenin dışına Dolmabahçe'ye taşınmıştır. Yönetim bölgesinde ve diğer kısımlarda sokak ve yol yapımı artar. 19. yüzyılda kâgir bina yapımının teşvik edilir.

Eski iş merkezinin yapısı değişerek yeni tip iş hanları ortaya çıkar. Değişen ticari yapı, modern anlamdaki uzmanlaşma da, daha çok dış dünya ile olan ilişkilerin

yoğunlaştığı Galata ve Beyoğlu'nda görülmektedir. Galata, ticarethane, büyük mağaza ve bankalar gelişmiştir. İstanbul'da geleneksel çarşı düzeni büyük ölçüde devam ederken, burada mağazalar, ticarethane ve depolama faaliyetleri belirgin alanlarda toplanmaya başlar. 19.yy'ın sonu ve 20.yy'ın başında Haliç kıyılarında konuttan sanayi ve depolama alanlarına dönüşüm yaşanmıştır. 1980'den sonra tekrar sanayi ve depolama alanlarının boşaltılmasıyla bu alanlarda oluşan köhneleşme yapıların yıkılmasına neden olmuştur.

Konut bölgesinde İstanbul yakasında büyük değişimler görülmezken, Beyoğlu tarafında hızlı bir değişime göze çarpmaktadır. Beyoğlu konut bölgesinde mimari bakımdan bitişik düzen binalar, kâgir yapılar artmakta etnik yönden karışma ve sosyal sınıflaşmaya göre bir mekânsal biçimlenme göze çarpar. 20. yüzyıl başında apartman yaşamı bu bölgede tipik hale gelmiştir. Bu modernleşen yaşam ve yerleşme kalıpları; ulaşım, sağlık, itfaiye gibi belediye hizmetlerinin de Beyoğlu yakasında mükemmelleştirilmesini gerektirir. Buna karşılık İstanbul yakasında bu konuda değişimler yavaş olur. Diğer taraftan özellikle sur dibindeki mahallelerde alt gelir grubundan ailelerin yerleştikleri sefalet mahalleleri oluşur. Balat, Fener, karşı tarafta Hasköy yavaş yavaş slum bölgesine dönüşürler.

Bütün bu gelişmeler sonucunda, kentsel kullanım açısından Haliç bölgesine bakıldığında, tarihi süreç içinde öncelikle bir yerleşim alanı olduğunu, daha sonra doğal bir liman olması nedeniyle sanayinin Haliç kıyılarına gelmesiyle bir değişim süreci yaşadığı görülmektedir. Bugünkü mevcut durum ise arazi kullanım paftasında görüldüğü gibi konut, ticaret, yeşil alanlar ve tersanelerden oluşmakta, kıyı ile konutlar arasında sınır oluşturan yeşil bir aks bulunmaktadır (Şekil 5.7). Yeşil aksın arkasında ise ticaret alanları yer almaktadır. Eyüp sırtlarını da kapsayarak Silahtarağa'ya doğru uzanan Eyüp mezarlığı ve Beyoğlu yakasındaki Sütlüce Musevi Mezarlığı, Kasımpaşa ve Hasköy mezarlıkları Haliç sırtlarının tek yeşili haline gelmiştir. Yoğun bir yerleşim bölgesi dahi olsa, kentin herhangi bir bölgesinde, özellikle de boydan boya Haliç yamaçları gibi çok geniş bir bölgesinde yeşilliğin yarım yüzyıl içinde mezarlık ağaçlarına indirgenmesi, doğal yapının ve tarihi dokunun tahribinin çarpıcı örneklerinden birisini oluşturur. Haliç'in tarihsel kimliğini vurgulayan dini tesisler ise özellikle Tarihi Yarımada'da yoğunlaşmıştır. Konut dokusu incelendiğinde Tarihi Yarımada'da daha organik ve parçacıl bir parsel yapısı varken, sur dışında daha büyük parsellerden oluşan bir doku görülmektedir.

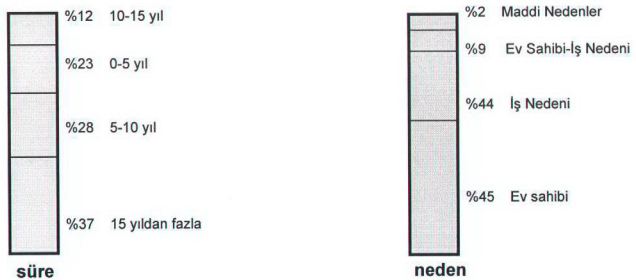


Şekil 5.7. Haliç Bölgesi Arazi Kullanımı-2002

Kentsel mekanın içindeki faaliyet ve kullanım türleri ve aralarındaki ilişkiler mekanı kimliğini oluşturmada önemlidir. Faaliyetlerin çeşitliliği, ulaşılabilirlik dereceleri, farklı bireyler tarafından kullanılabilirlikleri, kullanıcılar arasında farklılaşan ihtiyaç ve isteklere göre faaliyetlerin yoğunluğu önem kazanmaktadır. Kentsel mekanın kullanılabilirliği de kimliği etkilemektedir.

Bir bölgeyi etkin şekilde kullanan topluluklar, gerçekten o bölgenin kullanıcısıdır. İnsan ve çevre arasındaki bütünlük, kişiye o çevre içinde kendini güvenli hissedeceği bir ortam sağlar. Bu alan sokak, meydan, binalar gibi kentsel öğelerin oluşturduğu yapma ve doğal çevrenin devamlı kullanıcıları için tanımlıdır. Bir bölgenin tanımlanması yapılırken ve sınırları belirlenirken bu durumun da göz önüne alınması gerekir. Bu nedenle tez çalışması kapsamında Haliç algılanan kimlik sınırları oluşturulurken Haliç'i gerçekten kullanan kesimi belirlemek için "yaya erişimi" kriteri göz önüne alınarak bir sınır oluşturulmaya çalışılmıştır. Yaya erişebilirlik mesafesinin oluşturulması için, Haliç bölgesindeki otobüs duraklarında ve iskelelerde yapılan anket çalışmasında Haliç'i kullanan kişilerin burayı kullanım amacı, sıklığı, ne kadar uzaklıkta oturduğu sorularak Haliç kıyı kullanıcılarının kimler olduğu belirlenmiştir.

Yapılan anket çalışmasında anket uygulanan kişilerin ne kadar süredir bu alanda yaşadıklarını ve ne amaçla burada oturduklarını öğrenmek için sorulan sorular sonucunda; %37 sinin 15 yıldan fazla, %28'inin 5-10 yıl, %23'ünün 5 yıl, %12'sinin 10-15 yıldır burada yaşadıkları tespit edilmiştir. Anket yapılan kişilerin 1/3'ünden fazlasının 15 yıldan fazla süredir bu bölgede yaşıyor olmaları, %54'ünün ev sahibi olmaları ile açıklanabilmektedir. %45'inin ev sahibi olması, %44'ünün iş nedeniyle, %9'unun iş nedeniyle burada ev sahibi olması ve %2'sinin maddi nedenlerden dolayı burayı tercih ettikleri belirlenmiştir (Şekil 5.8). Haliç bölgesinde yaşayanların 1/3'i 1985'li yıllarda buraya yerleştikleri ve ev sahibi olukları anlaşılmaktadır.



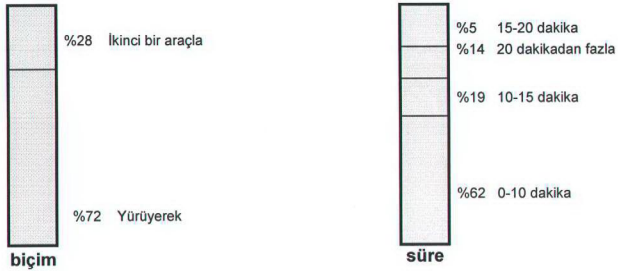
Şekil 5.8. Haliç'te İkamet Süresi ve Nedeni

Ulaşım aracını kullanma amaçları ve kullanma sıklıklarına bakıldığında, anket yapılan kişilerin %53'ünün çalışma, %33'ünün gezme, %7'sinin eğitim ve gezi, %5'inin çalışma ve gezi, %2'sinin eğitim amacıyla ulaşım araçlarını kullandığı görülmektedir. Kullanma sıklıkları ise %57'si her gün, %26'sı haftada iki kezden daha az, %12'si haftada birkez, %5'i haftada 2 kez şeklindedir (Şekil 5.9). Bu sonuçlara göre toplu taşıma araçları çalışma amaçlı olarak ve her gün kullanılmaktadır. Ayrıca burada çalışan nüfusun yoğunlukta olduğu görülmektedir.



Şekil 5.9 Haliç'te Ulaşım Aracını Kullanma Amacı ve Sıklığı

Yaya erişim sınırlarının belirlenmesi için bir diğer veri olarak kullanılan ulaşım aracına erişim biçimi ve erişim süresi soruları değerlendirildiğinde şu sonuçlar çıkmaktadır. Ankete katılan kişilerin %72 'si yürüyerek, %28'i ise bir araç kullanarak ikinci araçlarına ulaşmaktadırlar. Araca ulaşım süresi olarak %62'si 10 dakikada, %19'u 10-15 dakikada, %14'ü 20 dakikadan fazla, %5'i ise 15-20 dakikada araçlarına ulaştıklarını belirtmişlerdir. Büyük çoğunluk ulaşım aracına yürüyerek ulaşmakta, ikinci araçla gelenler genelde deniz yolunu kullanmaktadırlar (Şekil 5.5).



Şekil 5.10. Haliç'te Ulaşım Aracına Erişim Biçimi ve Süresi

“Yaya erişebilirlik sınırı” oluşturularak Haliç’i kullanan kesim belirlenilmeye çalışılmıştır. Bu nedenle, Haliç kıyılarında bulunan iskeleler ve bölge içinde yer alan otobüs durakları pafta üzerinde işaretlenmiş ve bir ilkokul yerleşim biriminde erişim mesafesi olan 500 m. çap kullanılarak şekil 5.11’de görülen “yaya erişebilirlik sınırı” oluşturulmuştur. Böylece Haliç kıyılarını kullananlar açısından yayanın ulaşacağı alan sınırları belirlenmiştir. Yaya erişebilirlik sınırları içinde kalan mahalleler ise tablo 5.2’de görüldüğü gibidir. Eminönü ilçesinden 4, Fatih ilçesinden 11, Eyüp ilçesinden 7, Beyoğlu ilçesinden 12 mahalle Haliç için belirlenen Yaya Erişebilirlik Sınırı içine girmektedir.

Tablo 5.2. Yaya Erişebilirlik Sınırı İçinde Kalan Mahalle Sayıları ve Nüfusları

İlçe	Mahalle Sayısı	1985	1990	1997	2000
Eminönü	4	10.252	8.577	5.539	5.826
Fatih	11	63.835	61.880	53.775	48.982
Eyüp	7	77.962	87.933	81.523	71.889
Beyoğlu	12	62.806	61.417	69.971	77.482

Tablo 5.1’de verilen topoğrafik sınır içine giren mahalle sayıları ile karşılaştırıldığında mahalle sayılarında en büyük azalmanın Eminönü ilçesi sınırları içinde bulunan mahallerde olduğu görülmektedir. Topoğrafik sınır içine 11 mahalle girerken yaya erişim sınırında 4 mahalle girmektedir. Fatih ilçesinde de mahalle sayısı yarı yarıya düşmektedir. Buna karşılık Eyüp ilçesinde topoğrafik sınır içine 9 mahalle, yaya erişebilirlik sınırı içine ise 7 mahalle girmektedir. Bunda en büyük etkenin topoğrafya olduğu söylenebilir.

Haliç’i tanımlamak amacıyla Haliç kıyı kullanıcıları belirlenilmeye çalışılmıştır. Bu nedenle oluşturulan erişilebilirlik sınırları incelendiğinde eski yerleşmelerin bu sınırlar içinde kaldığı görülmektedir. Bu yerleşmeler Haliç’te su yolunu kullanarak erişimin sağlandığı alanlardır.



Şekil 5.11. Haliç Bölgesinde Yaya Erişebilirlik Sınırı-2002

5.3. Sosyo-Kültürel Sınırlar

Kültür, bir topluluğun manevi özelliğini, duyuş ve düşünüş birliğini oluşturan gelenek durumundaki her türlü yaşayış, düşüncenin tümüdür. Dünyada kendine özgü çok sayıda kültür grubu vardır. Kültürü oluşturan öğeler olarak dil, din,ırk, nüfusun toplanma alanları, siyasal örgütlenme, binalar, işlevsel yapılar, el ve süsleme sanatları sayılabilir. Ekonomik kalkınma düzeyi de genellikle bir kültürün teknolojisini yansıtır. Bir kültürde hayat standartlarını belirleyen ve yansıtan değişkenler, diğer bütün faktörler kadar kültürün bir parçasıdır. Konutların türü ve dağılışı ile toplumun meslek yapısı da kültürün diğer elemanları ile ilişkilidir (Tümertekin,1994).

Kültürler akışkan olduğundan, kültüre bağlı sınırları kesin olarak belirlemek zordur. Kültürel sınır çizgilerinden çok, sınır zonları oluşturulur. Birçok kültür bölgesinin bir merkezi alanı vardır, bu merkezden uzaklaştıkça, temel özellikler zayıflar ve kaybolur. Kesin olarak ortaya çıkmış sınırların bulunduğu yerlerde, genellikle, farklı kültür gruplarını ayıran fiziki engeller ya da kapalı siyasal sınırlar söz konusudur. Fakat birçok durumda da kültürler sınır zonları aracılığıyla yavaş yavaş birbirine karışırlar.

Kentlerin ve bazı mahallelerin, onların ulusal kültür içinde tanımlanmalarını sağlayan özellikleri vardır. Bizans Dönemi'nde, Hristiyanların, Osmanlı Dönemi'nde Hristiyan Osmanlılar'ın çoğunlukta yaşadığı bir alan olması; Haliç'in daima, İstanbul'un diğer bölgelerinden farklı bir kültüre ve yaşam biçimine sahip olmasına neden olmuştur. Bu farklar, kimi zaman keskin çizgili, büyük ayrılıklar biçiminde görülmüş; kimi zaman azalmış; ama daima var olmuştur.

Kültür, bireyin kendi dışındaki evrene açılma yolu olarak insan hayatına bir anlam kazandırmasının yanında, toplumların da uygarlık yarışında yükselebilmelerini gerçekleştireci bir fonksiyona sahiptir. Kültür, her eyleme bir işlevsellik tanıyan, her eylemle toplumsal davranışlar arasında ilişki kuran gizli bir bağ ve toplumu bütünleştiren bir unsurdur. Kültür öğrenilmekte ve bireyler tarafından bir veri olarak kabul edilmektedir.

Kültür, sosyal bir kavram olup, toplumların geçmişten bugüne kadar sahip oldukları manevi değerlerin bir bütünüdür. Haliç'in kültürel yapısına bu açıdan bakıldığında İstanbul'un kuruluşundaki efsanelere dayanan kültürel bir oluşumla günümüze kadar oldukça renkli bir mozaik oluşturduğu görülmektedir.

Yerleşik ve kendine özgü bir çekirdek kültüre sahip olan ve bu kültürü çevresindeki farklı kültürleri çözücü, eritici ve onlara kendi doğrultusunda yeni biçim verici yönde değiştiren kentler tarafından aktarılan kültür statik değildir. Tersine eski kültür

varlığını korumakla birlikte, ondan türetilen yeni ögeler ve sentezler yeni açılımları birlikte getirmektedir. Heterojen kentlerde farklı kültürlerle sahip grupları ve bireyleri bir araya getirirken eski kültürle de, düşünce biçimleri ve değer sistemlerinin doğmasına ve gelişmesine zemin hazırlayan yerleşim birimleridir. Burada kültürel değişimin kaynağı farklılık, çeşitlilik ve karmaşıklıktır. Heterojen kentlerin özgün ve yaratıcı yönleri baskındır (Redfield and Singer, 1954). Bu açıdan Haliç'in kültürel yapısına bakılacak olursa farklı kültürlerin tarihsel süreç içinde bu bölgeye egemen olması nedeniyle kültürel anlamda bir çeşitlilik söz konusudur.

Haliç'te kozmopolit bir kültürün varlığı kesindir. Üç uygarlığın yaşadığı bir alan olarak tarihsel süreç içinde değişime uğrayan ve bu nedenle çeşitlenen bir kültürden sözedilebilir. Bu kültürün özellikleri ve sınırlarını saptamak ise kolay değildir. Kültürel sınırlar denilince bu alanda kuruluşundan günümüze kadar yaşamış kültürlerin yaşadıkları alanların sınırlarının belirlenmesi demektir. Haliç'in tarihsel sürecine bakıldığında çok farklı kültürün bir arada yaşadığı, yabancı gezginlerin gözlemlerinden, yazdıkları seyahatnamelerden, çizdikleri gravürlerden o dönemlere ait bilgilerden anlaşılmaktadır.

Her geleneksel kentte olduğu gibi, İstanbul'da da azınlık mahalleleri olarak adlandırılan alt kültür grupların yaşayacağı arazi sınırlandırılmış ve belirlenmiştir. Bu semtlerde konut ve özellikle kilise, okul, yetimhane gibi binaların yapımı-onarımı, bundan başka altyapısal tesislerin genişletilmesi veya onarımı özel izne bağlıdır. Bütün bu uygulamaların sonucunda yer darlığı ve sıkışık bir yerleşme düzeni ortaya çıkmış ve bu durum kentsel hizmetlerin düzensizliğine ve temizliğin noksanlığına neden olmuştur. İstanbul'da azınlık cemaatler şehrin Marmara, Haliç ve surlara bakan çevre kesiminde yerleştirilmişlerdir.

Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'u feth ettiği zaman nüfus yoğunluğu oldukça düşüktür. Konstantinopolis'in son yıllarında oldukça düşük olan nüfus fetihin etkisiyle daha da azalmıştır (Çelik1998). Fatih'in başkenti İstanbul yapma çabaları; nüfusu kente çekmesi ve farklı dindeki insanları özgür bırakması ile başlamıştır. 1455'de getirilen İslâm grupların yanında, aynı yıl kente gelen ilk Yahudi cemaati Bahçekapı-Eminönü arasına yerleştirilmiştir. II. Mehmed Ermenileri de Sulumanastır ve Samatya'ya getirmiş. 1454'de Ortodoks-Rum Patrikliğine atamada bulunmuştur. Hristiyan hane sayısı 1478'de 5162 iken, 1489'da 5462'ye yükselmiş, Yahudi hane sayısı ise 1647'de 2491'e varmıştır (İnalçık,1978). Kentte, Fatih Sultan Mehmed'in yerleşme için izlediği ilk tutum; boş ev veya arazilere kendi isteğiyle yerleşen kimselere, kendi mülklerine yerleşeceklerini, ifade etmesidir (www.mimarist.com).

Bu dönemde Rumlar, Yahudiler, Ermeniler şehrin çeşitli semtlerine yerleştirilirken, Latinler Galata'da bırakılırlar. Sürgünle gelen her grup, cemaatler halinde yerleştirilmektedir. Müslümanlar da cemaat halinde getirilirler ve her cemaat bir mahalle oluşturur. Galata'daki durumun da buna paralel olduğu görülür. Rum, Ermeni ve Yahudi cemaat örgütleri resmen tanınmış ve onaylanmış imtiyazlara sahiptir. 16. yüzyılda bütün azınlık cemaatler, mahalle ve örgütleri bakımından artık İstanbul'un tipik görünümü içinde yerlerini almışlardır. Bu mahalleler bütün geleneksel kentlerdeki gibi kentin kenarlarında yer almaktadır (İnalçık, 1978).

Bahçekapı civarında İtalyanlar'ın Haliç'in ağzına rastlayan kısmında Bizans döneminde Latin kolonistlerin son zamanlarda da Venedikli tüccarların ve Venedik Balyosunun oturduğu bilinmektedir. 15. asırdaki tahrir defterlerinde burası «Arslanlı Ev Mahallesi» ve «Venedik Lonca Mahallesi» diye kaydedilmiştir. 15. yüzyıldan sonra bütün yabancılar Galata tarafında toplanmıştır. Kefe'nin zaptından sonra Karaim cemaati Hasköy'e yerleştirilir. Yahudiler bugünkü Eminönü civarındadır. 17. yüzyılda bir yangından sonra, burada oturmalarına izin verilmez. Valide Terhan Sultân burada Yeni Cami'yi yaptırdığında Yahudilerin tümü Balat'a nakledilir. Bundan başka Hasköy'de de başka bir kalabalık Yahudi grubu vardır. Unkapanı'ndan sonra gelen Fener semtinde Rumlar oturmaktadır.

Fetihten sonra 16. yüzyılda, Rum patrikleri de Fener semtine yerleşmişlerdir. Fener; fakir Rumlar kadar zengin Fenerli ailelerin de oturduğu bir yerdir. Eremya Çelebi 17. asırda Fener'de 11 tane aristokrat Rum ailenin bulunduğunu bildirir. Balat'da bir mahalle teşkil etmeksizin dağınık halde 80 kadar Ermeni hanesinin bulunmaktadır.

İstanbul Yahudilerinin de cemaatler halinde; Balat cemaati, Hasköy cemaati gibi örgütlenip bu mahallelere yerleştiği çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir. Hasköy'ün en kalabalık yerleşme yeri olduğu söylenmektedir. Balat ve Eğrikapı'da yoğun halde yerleşmişlerdir. 16. yüzyılda Yahudi nüfus 36.000 kadardır. Eğrikapı'da bugün terk edilmiş bir Musevi mezarlığı ve sinagog bulunmaktadır.

16. yüzyılda Galata'da İslamlar 535 hane, Rumlar 592 hane, Avrupalılar 332 hane ve Ermeniler 62 hane ile başlıca cemaatlerdir. Pera başlangıçtan beri yabancıların ve gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşadığı yerdir, kilise ve vakıflar burada kurulmuştur. Galata'da daha çok liman faaliyetlerine yönelik iş kolları, örneğin yelkenciler çarşısı ve gemi donanımına yönelik faaliyetler yer almaktadır.

1839 dönemlerinde, Ermeniler; Sulumanastır, Kumkapı, Samatya, Gedikpaşa, Yenikapı, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Üsküdar'da; Rumlar, Samatya, Fener, Balat, Kumkapı, Cibali, Topkapı, Hasköy, Kasımpaşa, Galata, Tophane, Kuruçeşme,

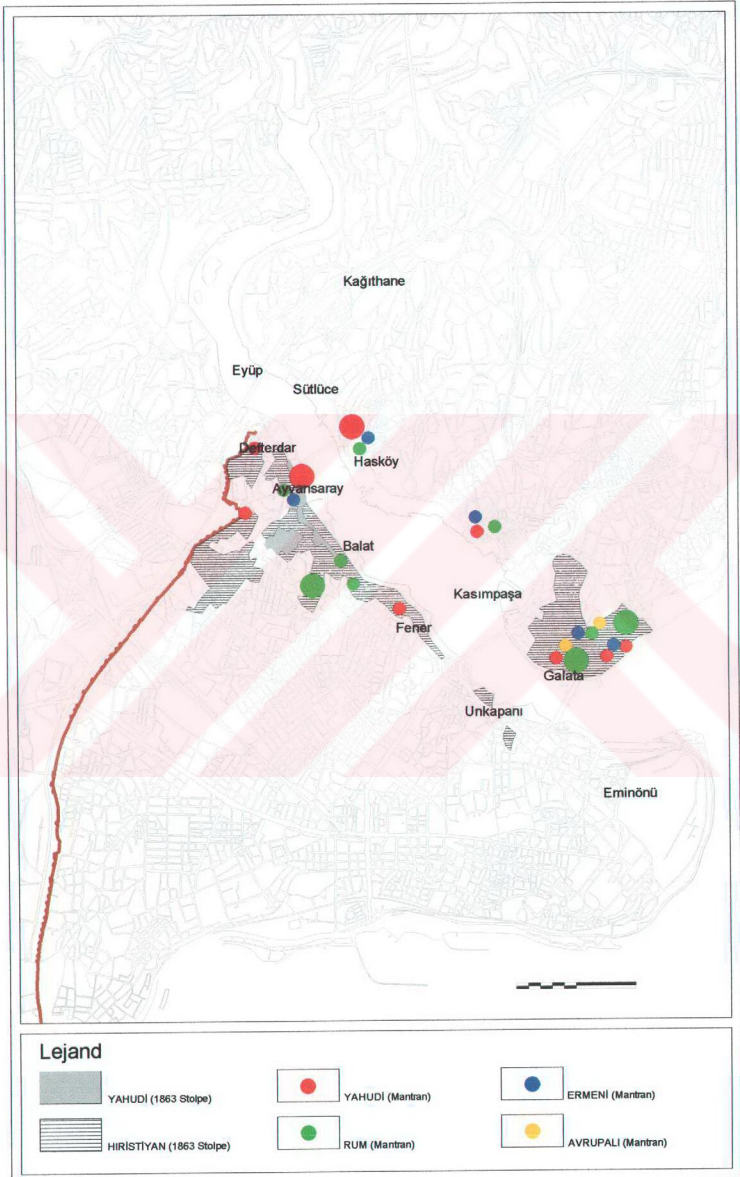
Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Çengelköy'de; Museviler de Balat, Cibali, Ayazmakapısı, Ayvansaray, Çifutkapı, Tekfursaray, Hasköy, Kasımpaşa, Galata, Mumhane, Beşiktaş, Ortaköy, Kuzguncuk, Üsküdar'da yerleşmişlerdir.

Geleneksel kentte konut bölgesindeki farklılaşma gelir ve statü nedenine dayanmayıp etnik ve ırksal farklardan ileri gelmektedir. Sanayi öncesi İstanbul'unda da bu farklılaşma izlenmektedir. Anıtların ve merkezi işlevlerin yoğunlaştığı yüksek iç kısımlarda Müslüman Türk nüfus, bu bölgeden dışarıya çıkıldığında gayri Müslim azınlıkların bulunduğu mahalleler gelmektedir. Fatih, Aksaray, Laleli, Şehzadebaşı, Süleymaniye, Vefa, Zeyrek, Çarşamba, Atikali merkezi iş alanını çevreleyen Müslüman nüfus'un yaşadığı geniş bölgedir (Kılınçaslan, 1981). Stolpe 1863 tarihli haritasında Müslüman, Yahudi ve Hristiyan halkın yerleştiği alanları belirlemiştir.

Mantran'ın harita üzerinde gösterdiği Müslüman olmayan nüfus'un yerleri, sanayi öncesi geleneksel kentte görülen etnik farklılaşmaların İstanbul'da açıkça ortaya çıktığını göstermektedir. Haliç ve Marmara kıyılarıyla, Galata, Müslüman olmayan azınlıkların yerleştiği bölgeler olarak yüzyıllar boyu yaşamıştır (Kılınçaslan, 1981).

Kültürel sınırlara ait bilgilere gezginlerin yazdığı seyahatnamelerden ve yapılan haritalardan ulaşılmaktadır. Stolpe'nin ve Mantran'ın yaptığı çalışmalardan yararlanılarak şekil 5.8'de görülen kültürel sınır alanları tanımlanmıştır. Ama bunlar kesin sınır değildir. Bu bölgelerde yaşadıklarına dair buluntulara göre oluşturulmuşlardır. Farklı etnik gruplar Haliç kıyılarına yayılmıştır. Hasköy ve Galata'da Ermeniler; Fener ve Ayvansaray'da Rumlar; Balat ve Hasköy'de Yahudiler; Ayvansaray'da Çingeneler; Eyüp'te Müslümanlar kültür mozaği oluşturmaktadır.

Günümüzde ise etnik dağılım kentleşme döneminde meydana gelen göçlere dayanarak yine çeşitlilik göstermektedir. Haliç bölgesinde Karadenizlilerin yoğun olarak yaşadığı görülmektedir. Cibali semti bugün Karadenizlilerin yoğunlukta olduğu bir yerdir. Sokaklarda dolaşıldığı zaman yer isimleri, folkloru ile bölgede yaşayan Karadeniz kültürü hissedilmektedir.



Şekil 5.12. Haliç Bölgesi 17-18. yy. Gayrimüslim Nüfusun Yerleşme Alanları

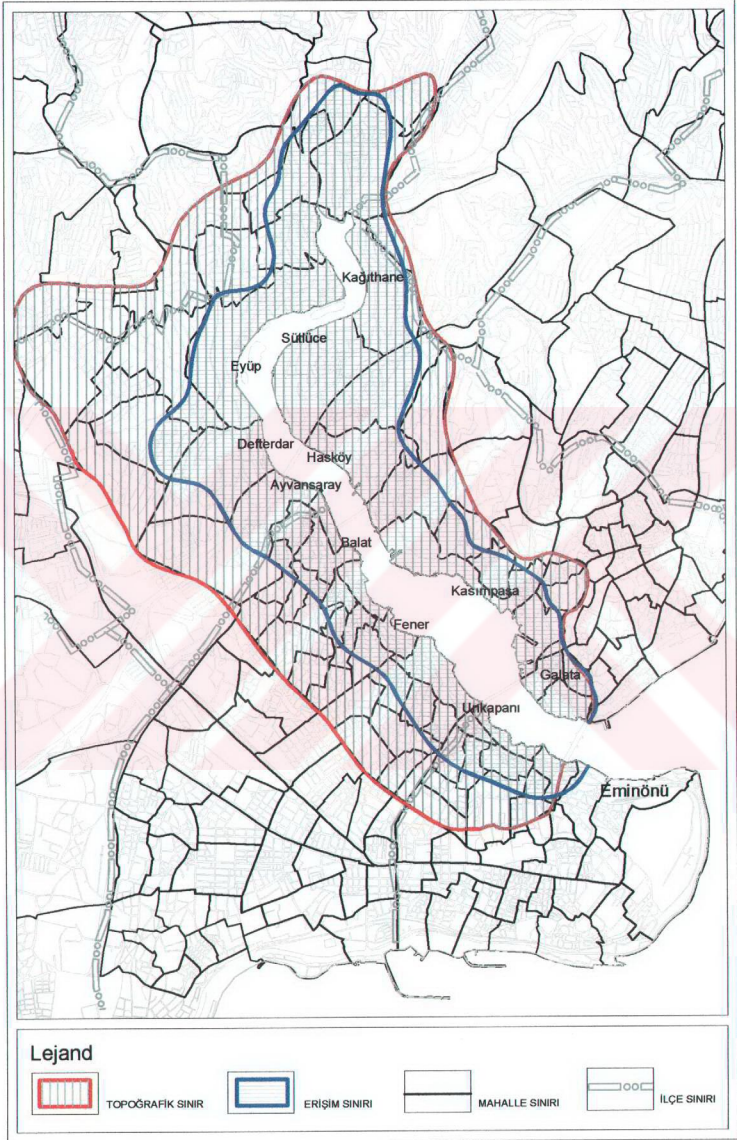
5.4. Sonuç ve Değerlendirme

Haliç kimliği oluşturulurken adı ve sınırları zaman içinde değişen bir kent olan İstanbul için Haliç alt bölgesinin sınırlarının belirlenmesi önem kazanmaktadır. Haliç, tarihi ve doğal değerleriyle turistik açıdan ve kentsel hizmet açısından değerlendirilmesi gereken bir bölgedir.

Sınırları belirlemek birbirinden fiziksel, sosyo-kültürel özellikler ile farklılaşmış alanlar arasında geçiş bölgelerinin bulunması nedeniyle güçtür. Bu nedenle Haliç bölgesi için sınır belirlerken farklı kriterlere göre sınırlar oluşturulup bu sınırların değerlendirilmesi yapılmıştır. Sınırlar oluşturulurken Haliç'in topoğrafik ve görsel sınırları, erişebilirlik sınırları, ilçe ve mahalle sınırları belirlenip şekil 5.13' de görülen haritada tanımlanan alanlar Haliç sınırları olarak saptanmıştır. Bu haritada topoğrafik sınırlar kırmızı, erişebilirlik sınırları mavi olarak gösterilmiştir.

Haliç, İstanbul'un iki yakasını ayıran deniz ve birbirine bakan yamaçlar ile oluşan ve vadiye açılan akarsular ve havzaları ile bütünleşen bir alt bölgesidir. İstanbul'un bilim, kültür, sanat ve hizmet ağırlıklı bir dünya metropolü olması nedeniyle şehrin tarihi gelişimi esnasında oluşan ve günümüze kadar gelen Haliç'in kültürel, tarihsel ve fiziksel yapısının korunması ve bu özelliklerin tek tek ele alınıp değerlendirilmenin bir bütün olarak yapılması gerekmektedir.

Bir kentsel bölge ve kimlik öğelerinin karşılıklı etkileşim sonucunda, benzerlik, devamlılık, yakınlık, kapalılık yaklaşımları ile diğer bölgelerden ayırt edilebilir. Bölgeyi bir bütün olarak düşünürsek, ilçeler, semtler, mahalleler, binalar ayrı ayrı özellikleri ve kimlikleri ile bu bölgeyi oluştururlar. Haliç bölgesi de bir bütün olarak ele alınmalıdır. Çevre algılamının biçimsel kuramına göre incelersek çeşitli parçalardan meydana gelen Haliç'in seçkin bir anlamı olduğu görülür. Haliç'i meydana getiren parçalar fiziksel anlamda bölgeyi oluşturan semtler, semtleri oluşturan mahalleler, mahalleleri oluşturan binalar; sosyo-kültürel anlamda ise Haliç'te yaşayan insanlar, gelenekler ve yaşanan olaylardır. Bu öğelerin tarihsel süreç içinde bir araya gelmesi sonucunda Haliç kimliği oluşur. Her birini ayrı ayrı ele aldığımızda kendi içlerinde farklı özelliklere ve etkilere sahip olan Fener, Balat, Galata, Hasköy, Sütlüce, Eyüp semtleri farklı yapılarıyla Haliç'i oluşturan birimlerdir. Bu semtlerde değişik kültürdeki insanlar kendi birimlerinde yaşarlar; ama bölgeye bir bütün olarak baktığımızda tarihsel yapılar, farklı kültürlerin insan mozaiği, su ve paha biçilmez silüet Haliç'in kimliğinin öğeleri oluşturur. Haliç bütünü kendisini meydana getiren parçalardan daha yüksek değerde bir varlık sergilemektedir.



Şekil 5.13. Haliç'te Algılanan Tüm Sınırlar

6. GENEL SONUÇLAR

Kentsel kimlik, doğal, toplumsal ve yapılaşmış çevrenin, tarihi süreç içinde karşılıklı etkileşimi sonucunda oluşan ve kentlerin anlam kazanmasını, tanımlanmasını sağlayan bir kavramdır. Kent kimliğini oluşturan öğeler, kentin özgün karakteristikleridir ve çok yönlüdürler. Kentsel çevrenin tüm özellikleri ve çeşitli katmanlarıyla bir bütün olarak algılanmasıyla kimlik belirlenmektedir.

Çevre algılama yaklaşımları ile Haliç kimliğini oluşturan öğelerin tanımlanması yapılarak Haliç'teki kimlik dönüşümü ve algılanan sınırlar belirlenmiştir. Haliç'in kimliğinin oluşmasını öncelikle etkileyen öğeler: topografya, kentsel işlevler, kültürel yapı, tarihsel ve estetik değerlerdir. Bu öğelere bağlı olarak oluşan kentsel yapı ve tarihsel çevre Haliç kimliğini oluşturmaktadır.

Tarihsel süreç içinde kentsel yapının değişimi Haliç kimliğinin çeşitli dönemlerde değişik kimlik öğelerine sahip olmasına neden olmuştur. Haliç'in tarihsel gelişimine bakıldığında üç uygarlığın etkisiyle dünyada eşine az rastlanır tarihsel bir kimliğe sahip olduğu görülür. Bu uygarlıklar üç dönemde incelenmiştir. İlk olarak ele alınan Bizans Dönemi'nde Haliç doğal bir liman ve yerleşim bölgesidir. Sur duvarları, kıyılarda ve yamaçlarda yer alan çeşitli tarihsel kamu ve özel binalar, kültürel simgeler kimlik oluşumunda etkin öğelerdir ve daha çok güney kıyılardaki semtler gelişmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde kentin gelişimi sur içinde devam etmiştir. Kuzey yakada Galata surlarla çevrili ayrı bir şehir olarak büyümektedir. Tarihi Yarımada'nın tepelerinde inşa edilen dini yapılar, medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırır. 18. ve 19. yüzyıllarda Haliç'in kuzey ve güney yakalarında ve surların dışında yerleşme bölgeleri ve semtler oluşmuş ve aynı zamanda dinlenme eğlence işlevleri de yoğunluk kazanmıştır. Lale Devri ile birlikte köşkler, kasırlar ve saraylar Haliç kıyılarında inşa edilir, köprüler yapılır ve sur dışı yerleşmeleri Haliç'in bir ögesi olmaya başlar. Osmanlı döneminin sonlarına doğru denizyolunun ve doğal liman olmanın sağladığı avantajlarla depolama, sanayi ve gemi yapımcılığı işlevleri yanında çok eskiden varolan donanma kuvvetlerinin yerleşim yeri olarak değişime uğramıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nde kentin tümüne ait planlama çalışmalarıyla birlikte Haliç içinde önemli yerleşim kararları alınmıştır. Haliç'in gelişiminde bu çalışmaların etkisi büyük olur ve alınan plan kararları sonucu sanayi bölgesi olarak gelişir. Denizyolu taşımasının yanında karayolu taşımacılığı gelişerek önem kazanır. 1950'li yıllarda başlayan geniş imar operasyonları ile silueti etkileyen yol açma ve bina yıkma faaliyetleri olur. Eski kent dokusu büyük ölçüde tahrip edilir. Haliç çevresi artan kentleşme baskıları altında eskisinden daha yoğun bir yerleşme bölgesi olarak ortaya çıkar. 1984-86 yıllarında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi bozulan kimlik öğelerini yeniden kazandırmak amacıyla temizlik ve yıkım çalışmalarına başlar. Silueti bozan çok sayıda nitelsiz yapı, uyumsuz işlevler ortadan kaldırılır, tarihsel binaların çevresi olanak olduğu ölçüde yeşil alanlarla donatılır.

Haliç, kimlik öğeleri açısından değerlendirildiğinde, kentin kuruluşundan günümüze kadar iki doğal çevre unsurunun kimlik ögesi olarak öne çıktığı görülür. Bunların birincisi deniz ve su yolları ikincisi ise tepelerin oluşturduğu topoğrafik yapıdır. Her iki ögede tarihsel süreç içinde Haliç kimliğinin oluşmasında en önemli etkenlerdir.

Doğal çevreden sonra incelediğimiz en önemli öge gurubu beşeri çevre kimlik öğeleri olmuştur. Kuruluşundan günümüze Haliç, farklı kültür gruplarının yaşadığı, kozmopolit bir toplumsal yapıya sahip kent parçasıdır. Bizans ve Osmanlı döneminde burada yerleşen çeşitli kültür gruplarına baktığımızda bunların Müslümanlar, Museviler, Ermeniler, Rumlar ve Avrupalılardan oluştuğunu görürüz. Bu gruplar, meslekleri gereği veya Batı ile ilişkilerinin bir yansıması olarak kıyılarda yerleşirken, Müslüman kesim, genellikle iç kısımlarda yerleşmiştir. Osmanlı dönemindeki bu farklı kültürler Haliç'in kültürel kimliğine zenginlik katmıştır.

Cumhuriyet döneminde iktisadi atılımlar ve sanayi altyapı yatırımlarıyla zenginleşen kentte işgücü talebi artmış, içgöçlerle Anadolu'nun çeşitli yörelerinden insan akını olmuştur. Büyük nüfus kitlelerinin yerleştiği yeni yerleşim alanlarında yeni alt kültürler ve yeni toplumsal kimlikler oluşmuştur. Haliç ve Marmara kıyılarındaki sanayileşme sonucunda, Eyüp sırtları, Taşlıtarla, Rami gecekondu semtleri oluşur. Bu gecekondu alanları 10-15 yıl içinde çevreye yayılarak Haliç'te kimlik değişimine neden olmuştur.

Yapılaşmış çevre açısından Haliç incelendiğinde, güney yakası yerleşiminin Bizans Dönemi'nde sur içinde geliştiği, kuzey yakada ise yine surlarla çevrili Galata'nın geliştiği görülür. Tepelere yapılan tarihi binalarla Haliç silüetinin belirginleşmesi başlamıştır. Osmanlı döneminde cami ve külliye yüksek gabarileri ve ihtişamlı görünüşleriyle Haliç'in en vurgulu kimlik öğelerini oluştururlar. Yerleşmelere

bakıldığında Suriçi yerleşmeleri olan Cibali, Fener, Balat ve Ayvansaray gibi semtler kentsel yoğunluğa koşut bir yapı göstermiştir. Sur dışında ise daha çok mesire alanları, av köşkleri bulunur. Özellikle Lale Devri olarak bilinen dönemde birçok imar hareketleri yapılmakla birlikte Kağıthane deresinin Haliç'e aktığı yöredeki kasır, saray ve bahçeleri içeren ve o devirde Sa'dabat olarak anılan mesire yeri yaratılmıştır. Sadabat sarayının çevresinde yapılan kasır, köşk, çeşme, ve köprüler ve zamanla o dönemdeki halk eğlencelerini de içine alacak şekilde genişleyen yeşil alanlar ve bahçeler kendine özgü bir eğlence ve yaşam tarzını belirlemekte ve bu dönem kimliğini oluşturmaktadır. Sur içinde güçlü kimliği öne çıkaran önemli semtler olan Fener ve Balat evleri, kiliseleri, sinagogları ile her dönemde Haliç kimliğinin merkezinde yer almıştır.

Çevre algılayma yaklaşımlarına göre incelenen Haliç, doğal formu nedeniyle kapalı bir mekandır. Doğal zirve noktaları ile devamlılık göstermektedir. Mimari usulplar veya yapı tarzları arasındaki benzerlikler Zeyrek, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp ve Galata semtlerinde güçlü olarak izlenmektedir. Bu semtler kendine özgü kimliği olan binaların bulunduğu bir bölge olarak öne çıkmakta ve alan sınırları kolayca algılanmaktadır.

Haliç Bölgesinin arazi kullanımı incelendiğinde konut dokusunun hakim olduğu gözlenmektedir. Bizans Döneminde Suriçi kıyıları Rum, Yahudi ve Avrupalı konut mahalleleri, sur dışında ise Eyüp yazlık saraylar, evler ile sayfiye kullanımına sahiptir. Osmanlı Döneminde Haliç'in aşağı kesimi ve Galata'da kıyılar boyunca çeşitli ticaret ve depolama işlevleri, yukarı kesiminde ise konut kullanımı artmıştır. Kuzeyde Eyüp ve çevresinde mesire alanları da önem kazanmıştır. Cumhuriyet döneminde ise yapılan planlama çalışmaları ile özellikle Haliç'in yükleme, boşaltma kolaylığı sağlaması nedeniyle sanayi burada toplanmıştır. 1950'lerde fabrika, depo, imalathaneler kıyıların görüntüsünü değiştirmiştir. Sanayinin çektiği nüfus bu alanlarda yerleşerek nüfus yoğunluğunun artmasına ve geleneksel yerleşme dokusunun bozulmasına neden olmuştur. Yerleşmenin kimliğine uygun olmayan kullanımlar ve kimliği dikkate almayan planlama kararları toplumun yapısında da farklılaşmalar oluşturmaktadır. Tarihsel süreç içinde yaptığımız çeşitli incelemeler ve analizler sonucu Haliç kıyıları liman, mesire, sanayi gibi işlevlerle farklı kullanımlara açılmıştır.

Haliç'in doğal formu tarihsel süreç içinde bölgenin biçimlenmesinde önemli bir nedendir. Tarihsel yapılarla daha vurgulanan Haliç su ögesinin ortasından kuzey ve güney yakaların algılanmasına göre oluşturulan tepe üst çizgisi görsel sınırları belirlemektedir. Haliç topoğrafik haritası üzerinde zirve noktalarını birleştiren sınır

çizgisi halihazır harita ile karşılaştırıldığında genelde yolların bu çizgileri izlediği görülmüştür. Bu sınır içine Fatih, Beyoğlu, Eminönü ve Eyüp ilçelerinden toplam 60 mahallenin girdiği saptanmıştır.

Haliç'i bir başka açıdan tanımlamak üzere Haliç'in kıyı kullanıcılarını belirlemek amacıyla erişebilirlik sınırlarını saptama çalışması yapılmıştır. Bu sınırlar kullanıcı anketleri ve haritalar üzerinde yapılan çalışmalarla belirlenmiştir. Yaya erişebilirlik sınırlarının içine Eminönü, Fatih, Eyüp ve Beyoğlu ilçelerinden 34 mahallenin girdiği saptanmıştır. Araştırma sonunda yüksek erişebilirliği olan mahalleler incelendiğinde bunların Haliç'te su yollarını kullanarak erişimi sağlayan eski yerleşmeler olduğu görülmektedir.

Topoğrafik sınır, yaya erişim sınırı ve ilçe sınırları toplu olarak ele alınıp karşılaştırıldığında topoğrafik sınırların ve özellikle erişebilirlik sınırlarının oluşturduğu alanın Haliç olarak adlandırılabilceği ortaya çıkmaktadır. Buna karşın idari sınırlar ile topoğrafik ve erişim sınırlarının örtüşmediği ve idari sınırların kapsadığı alanın algılanan Haliç'i yansıtmadığı görülmektedir.

Tarihsel süreç içinde incelenen Haliç'te, kent bütünü içindeki kimlik öğelerinin ve öneminin zaman içinde değiştiği görülmektedir. Haliç geçmiş dönemlere göre günümüzde çok farklı yaşama çevresine sahiptir. Tarihsel ve estetik değerinden çok şey kaybetmiş durumdadır. Eskime ve yıpranma yanında birçok alt bölgede uygulanan yanlış arazi kullanımı doğal yapıyı bozmuştur. Bölgedeki planlama kararlarının yetersiz ve parçacıl olması, sosyal, ekonomik ve teknik yönlerden sağlıksız bir çevrenin oluşmasına neden olmaktadır. Haliç, tarihi ve doğal değerleriyle turistik açıdan ve kentsel hizmet açısından değerlendirilmesi gereken bölgedir.

Tezde ana unsur olarak Haliç'te oluşan kimlik dönüşümü tarihin çeşitli dönemleri ve Haliç kimlik öğeleri incelenerek ortaya çıkarılmıştır. Bu kimlik dönüşümü Haliç'in Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde gerek kentsel yapıda gerek toplumsal yapıda meydana gelen değişimlere bağlı olarak oluşmuştur. Bu durum her dönemde Haliç'in her zaman güçlü bir kimliğe sahip olmasını sağlamıştır.

Haliç ve çevresi incelendiğinde her biri ayrı bir kimlik ögesi olan doğal, tarihi, kültürel öğelerinin tek başlarına taşıdıkları anlamdan daha etkin olarak bir bütün olarak algılanmaları ile Haliç kimliğinin oluştuğu ve Haliç'e daha kuvvetli bir kimlik kazandırdığı görülmektedir.

Haliç'in bu değerlerinin korunabilmesi ve devamlılığının sağlanabilmesi için Haliç ve çevresinin yaşatılmasını sağlamak gerekmektedir. Bunun için öncelikle doğal, tarihi,

kültürel, işlevsel kimlik öğeleriyle Haliç arkeolojik bir değer, birçok kültürün barındığı yerleşme mozaigi, liman, sanayi alanı, kozmopolit bir kentsel çevre olarak tanımlanmıştır. Bu bölgenin turizm, kültür, sanat ve ticaret merkezi olarak gelişmesine olanak sağlanmalıdır. Bu işlevler tanımlanırken Haliç'in doğal kimlik öğeleri olan su ve topoğrafik özellikleri her zaman göz önüne alınmalıdır. Su ögesi tarihsel süreçte bakıldığında her zaman liman, sanayi için taşıma aracı olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu ögenin planlama çalışmalarında değerlendirilmesi ile günün her saati farklı görünümsergileyen Haliç'in turizm açısından da önemini arttıracak bir uygulama olacaktır. Turistik yönden Haliç'in ele alınması İstanbul için ayrı bir önem taşımaktadır.

Topoğrafik sınırın oluşmasını sağlayan tepelerde yer alan yapılaşmaların tarihsel ve kültürel kimliği vurgulayacak şekilde temizlenmesi, silüeti bozacak yapılaşmaya izin vermeyecek koşulların belirlenmesi gerekmektedir.

Bütüncül bir yaklaşımla Haliç'in ele alınması, gelecekte bir kültür varlığı kimliği ile tüm Avrupa için önemli bir merkez durumuna gelecek olan Haliç için büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR

- Ahunbay, M.**, 1994. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7, *Kara Surları Maddesi* Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, s. 77-79, İstanbul.
- Ahunbay, Z.**, 1995. İstanbul Karasurlarının Kent Kimliğine Etkisi, *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul, 5-7 Haziran, s.156-160.
- Akbayar, N.**, 1994. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Akkaya, M.A.**, 2001. Denizel Çevre Yönetim Sisteminde Mahalli İdareler ve "Haliç Belediyeler Birliği" Modelinin Analizi, *Haliç 2001 Sempozyumu*, İSKİ, İstanbul, 3-4 Mayıs, s.78-85.
- Akın, N.**, 1998. 19. yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Akın, N.**, 1996. Tarihi Yarımada'nın Haliç Silüeti, *Prof. Doğan Kuban'a Armağan*, s. 129-137, Der. Zeynep Ahunbay, Deniz Mazlum, Kutgün Eyüpgiller, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Aktepe, M.**, 1957. XVII. Asır aid İstanbul Kazası Avarız Defteri, İstanbul Enstitüsü Dergisi, 3, s. 109-139.
- Alada, A.B.**, 1993. Yerel Yönetim ve Ahlak, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı Yerel Yönetimin Geliştirilmesi Program El Kitabı Dizisi 10, Ankara.
- Alexandre, C.**, 1977. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction, N.Y., Oxford U. Press.
- Alkışer, Y.**, 1992. Bina ve Şehir Biçimlenmesinde Felsefe ve Kuram, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Amicis, E. D.**, 1993. İstanbul (1874), çeviren: Beynun Akyavaş, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Arnheim, R.**, 1977. The Dynamics of Architectural Form, Berkeley and Los Angeles, University of California.

- Arslan, N.**, 1992. Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul (18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No:9, İstanbul.
- Aslanoğlu, E. G.**, 1972. Eski Türk Bahçeleri ve Özellikleri Eski İstanbul Bahçeleri, ODTÜ, Ankara.
- Atalık, G., Bölen, F., Giritlioğlu, C., Erku, G.**, 1985. Haliç Düzenleme Planı İçin Uygulanabilirlik Analizi, İ.T.Ü. Araştırma Fonu Projesi, İTÜ Çevre ve Araştırma Merkezi, İstanbul.
- Ayata, S., Ayata, A. G.**, 1996. Konut, Komşuluk ve Kent Kültürü, T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara.
- Aydın, F.R.**, 1993. Tarihi Türk Bahçeleri İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydınlı, S.**, 1986. Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı bir Model *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydınlı, S.**, 1993. Mimarlıkta Estetik Değerler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Aydınlı, S.**, 1999. Kentsel Mekanı okumak: Görüngübilim Bakış Açısıyla Kentsel Mekan, *1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Kentsel Mekan: Kentsel Tasarım Bir Tasarımlar Bütünü*, M.S.Ü., İstanbul, 26-28 Mayıs s.155-165.
- Ayverdi, E. H.**, 1958. Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu, Vakıflar Umum Müdürlüğü Neşriyatı, Ankara.
- Barkan, Ö.L.ve Ayverdi, E.H.**, 1970. İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri-953(1546) Tarihli, İstanbul Fetih Cemiyeti yayını, İstanbul.
- Behar, C.**, 1998. Kasap İlyas Mahallesi , İstanbul'un Bir Mahallesinin Sosyal ve Demografik Portresi:1546-1885, *İstanbul Araştırmaları 4*, s. 7-111, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayını, İstanbul.
- Behar, C.**, 1996. Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927, Tarihi istatistikler Dizisi Cilt 2, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, Ankara.
- Bektaş, C.**, 1992. Koruma ve Onarım, Yem Yayınları, İstanbul.
- Belge, M.**, 1994. İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı, İstanbul.

- Bergil, M.**, 1988. Doğada/Bilimde/Sanatta Altın Oran, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Bölen, F., Korça, P., Türkoğlu, H., Yirmibeşoğlu, F.**, 1996. 2020 yılına Doğru İstanbul Kentsel Sisteminin Gelişimi, *İstanbul 2020 Sempozyumu*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, s.219-229.
- Cerasi, M.**, 1999. Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi, YKY Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Çelik, Z.**, 1998. 19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları , İstanbul.
- Çetiner, A.**, 1975. Korunması Gereken Değerler Haliç Yöresi, *İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Dergisi*, **10**, s.57-69.
- Çubuk, M.**, 1971. Boğaziçi Mekanının Düzenlenmesinde Bazı İlkeler, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Delon, J.**, 1991. Balat ve Çevresi Bir Semt Monografisi, Can Yayınları, İstanbul.
- Denel, S.**, 1982. Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlar'da Değişim ve Nedenleri, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara.
- Doruk, B.**, 1973. Mimari Tasarıma Giriş Programı, *Doçentlik Tezi*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul
- Dünya Kenti İstanbul**, 1997. ed. Afife Batur, TEB, İstanbul.
- Eken, A.**, 1992. Kartpostallarda İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No:10, İstanbul.
- Eldem, S.H.**, 1977. Sa'dabad, Kültür Bakanlığı Yayınları 292, Türk Sanat Eserleri, 12, İstanbul,
- Erkman, U.**, 1973. Mimaride Etki ve Görsel İdrak İlişkileri, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Ergin, O.N.**, 1934. İstanbul Şehri Rehberi, İstanbul
- Eyice, S.**, 1975. Tarihte Haliç, *Haliç Sempozyumu*, İ.T.Ü., İstanbul.
- Eyice, S.**, 1986. Kağıthane-Sadabad-Çağlayan, *Taç Dergisi*, **1**, s.69-78,
- Eyice, S.**, 1994 Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, *Ayvansaray maddesi* , s. 491-495, Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.

- Eyice, S.**, 2001. Haliç ve Tarihçesi, *Haliç 2001 Sempozyumu*, İSKİ, İstanbul, 3-4 Mayıs, s.104-131.
- Feldman, E.B.**, 1976. *Varieties of Visual Experience, Art as Image and Idea*, Harry N. Abrams Inc., Newyork.
- Gyllius, P.**, 1997. İstanbul'un Tarihi Eserleri, Latince'den çeviren:Erendiz Özbayoğlu, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Gülersoy, N.Z., Tezer, A.**, 1996. İstanbul'un Planlaması ve Kentsel Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi, *İstanbul 2020 Sempozyumu*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, s.175-187.
- Gür Öymen, Ş.**, 1996. Mekan Örgütlemesi, Gür Yayıncılık, Trabzon.
- Gürsel, Y.**, 1993. Değişme koşullarında Kimlik-Meşrutiyyet-Etik, *Türkiye Mimarlığı Sempozyumu II: Kimlik-Meşrutiyyet-Etik*, Atatürk Kültür Merkezi, Ankara, 7-9 Ekim, s.38-42.
- Güvenç, B.**, 1991 Kentlerin Kimliği ve Antalya Üzerine Notlar, Öneriler, Örnekler, *Mimarlık Dergisi*, 1991/1, Ankara.
- Hançerlioğlu, O.**, 1989. Felsefe Ansiklopedisi. TCY Press. New York.
- Hava Fotoğraflarıyla İstanbul Şehri Rehberi**, 1999. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Harita Müdürlüğü Yayınları, Avrupa Yakası, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi**, 2001. Haliç Araştırma Raporu, Kentsel Dönüşüm ve Yeni Yerleşimler Müdürlüğü, İstanbul.
- İstanbul Haritaları**, 1990. Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, İstanbul.
- Ittelson, W.H., Franck, K., O'Hanlan, T.**, 1976. The Nature of Environmental Experience, in S.Wapner, S.D. Cohen, and L. Kaplan (der.) *Experiencing the Environment*, New York:Plenum. s.187-206.
- İnalcık, H.**, 1978. Encyclopedia of İslam, (EI) 2. Ed., Leiden, İstanbul,.
- Kabaş, Ö.**, 1981. Güzel Sanatlar Eğitiminde Temel Tasarım ve Temel Desen Dersinin Yöntemli Bir Uygulama Çalışması, M.S.Ü. Yayını, İstanbul.
- Karaman, A., Önal, Ş.**, 1994. Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı, sf. 553-555, İstanbul.
- Keleş, R.**, 1980. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu, Ankara.

- Kılınçaslan, İ.**, 1981. İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Kılınçaslan, İ.**, 1994. Arazi Kullanışı Planlaması Ders Notları, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, 1993-1994 Akademik Yılı, İstanbul
- Koçu, R.E.**, 1963. İstanbul Ansiklopedisi, Hüsnütabiat-Ercan Matbaası, İstanbul
- Kuban, D.**, 1970. İstanbul'un Tarihi Yapısı, *Mimarlık Dergisi*, 5, s.26-48.
- Kuban, D.**, 1973. Mimarlık Kavramları, İ.T.Ü. Yayını, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1982. Türk ve İslam Sanatı Üzerine Denemeler, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1996. İstanbul Bir Kent Tarihi : Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1997. Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi, *İstanbul Maddesi*, s. 873, Yapı Endüstri Merkezi Yayını, İstanbul.
- Lang, J.**, 1987. Creating Architectural Theory, Newyork: Van Nostrand Reinhold Co.
- Lapidus, İ.M.** 1969. Middle Eastern Cities, Berkeley, University of California Press.
- Levi, D.**, 1974. The Gestalt Psychology of Expression in Architecture",Lang,J., v.d., (Ed.), Designing for Human Behavior, Dowden, Hutchinson and Ross, Inc., Stroudsburg., Semra Aydın'ın Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı bir Model 1986 Doktora Tezinden.
- Lynch, K.**, 1960. The Image of the City, Press, Cambridge: The MIT Press.
- Lynch, K.**, 1981. A Theory of Good City Form, Cambridge: The MIT Press.
- Mahallat Esamisi**, 1329 (1913). Şehremaneti Hududu Dahilinde Bulunan Mahallat , Arşak Garoyan Matbaası, İstanbul.
- Mantran, R.**, 1986. 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, İstanbul :V yayınları, İstanbul.
- Merleau-Ponty, M.**, 1994. Algının Fenomenolojisine Önsöz, çev: M. Atıcı, Afa Yayınları, İstanbul.
- Müller-Wiener, W.**, 1998. Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

- Müller-Wiener, W.**, 2001 İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası, Yapı ve Kredi Yayınları, Toplumsal Araştırmalar Dizisi:7, İstanbul.
- Nasar, J.L.**, 1998. The Evaluative Image Of The City, Thousand Oaks, CA : Sage Publications, London.
- Norberg-Schulz, C.**, 1984. The Genius Loci, Rizzoli, International Publications, New York.
- Ocakçı, M.**, 1995. Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri, *Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım, 17.Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu*, M.S.Ü., İstanbul, 4-6 Kasım , s.163-170.
- Ocakçı, M.**, 1994. Kimlik Elemanlarının Şehrsel Tasarıma Yönlendirici Etkisi, *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu "Kentsel Tasarıma Ekolojik Yaklaşım*, M.S.Ü., İstanbul, 12-13 Mayıs , s.239-245.
- Ocakçı, M.**, 1991a. Türkiye 'de Birincil Metropoliten Şehir İstanbul'da Orta-Büyük Ölçekteki İmalat Sanayinin Gelişim Çizgisi ve Bileşimindeki Değişimler, *Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Kongresi*, İzmir, 6-8 Kasım , s.267-277.
- Ocakçı, M.**, 1991b. İstanbul Tarihi Yarımada'da İmalat Sanayinin Karakteristiklerinin ve Gelişebilecek Türlerinin Saptanmasına Yardımcı Araştırma Projesi, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul.
- Oliver, G.A.**, 1977.Oliver'in Türkiye Seyahatnamesi,çev. Oğuz Gökmen, İstanbul
- Ortaylı, İ.**, 1986. İstanbul'dan Sayfalar, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Öke, A.**, 1997 Eczacıbaşı Sanat ansiklopedisi, *Gestalt Maddesi*, s. 673, YEM Yayınevi, İstanbul.
- Özer, F.**, 1982. Çağdaş Mimari Dizaynlamada Tarihsele Sürekliliğin Değerlendirilmesi, İTÜ Matbaası, İstanbul.
- Özdeş, G.**, 1985. Şehircilik, Şehir-Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul.
- Özdeş, G.**, 1988. İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı, Araştırma-Değerlendirme Çalışmaları, Basılmamış Rapor, İstanbul.
- Rapoport, A.**, 1969. House, Form and Culture, N.J. Prentice Hall, Englewood Cliffs.

- Rapoport, A.**, 1977. Human Aspects of Urban Form:Towards a Man-Environment Approach to Urban Form an Design, Pergamon Press, Newyork.
- Rapoport, A.**, 1989. Housing, Culture and Design, Woreword University of Pensylvania Press, Philadelphia.
- Redfield, R., Singer, M.**, 1969. the Cultural Role of Cities, in R. Sennett ed. Classic Essays on the Culture of Cities, Pentice Hall, New Jersey.
- Schneider**, 1952. XV.yy da İstanbul'un Nüfusu, Belleten, CXVI, sayı:61, İstanbul.
- Suher, H.**, 1995. Kent Kimliğine Etkili Yasa Uygulamaları, *Mimarî ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, İ.T.Ü. İstanbul, 5-7 Haziran, s.3-12.
- Suher, H., Ocakçı, M., Karabay, H.**, 1996. İstanbul Metroliten Kent planlama Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmgesi, *İstanbul 2020 Sempozyumu*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, İstanbul, 17-19 Nisan, s.57-73.
- Stewing, R.**, 1965. İstanbul'un Bünyesi Doğulu Osmanlı Bünyesinden Avrupalı Kozmopolit Bünyeye Geçiş, Aşkın Basımevi, İstanbul.
- Taşkın, F.**, 1994. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı, sf. 428-429, İstanbul.
- Tekeli, İ.**, 1990. Bir Kent Kimliği Üzerine Düşünceler, Antalya Kent Merkezi İçinde Kale Kapısı ve Çevresi Tasarım Yarışması, Ankara.
- Tekeli, İ.**, 1994. Bir Kentsel Tasarım Kuramının Geliştirilmesi Üzerine Düşünceler, Kent Planlama, Politika, Sanat, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara.
- Tekin, O.**, 1997. Dünya Kenti İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Thurell, S.**, 1989. The Shadow of a Thought-The Janus Concept in Architecture, Doctoral Thesis, Stocholm. Doç. Dr. Semra Aydın, Mimarlıkta Estetik, 1993, İstanbul.
- Tümertekin, E.**, 1994. Beşeri Coğrafya,İstanbul Üniversitesi yayını, İstanbul
- Tümertekin, E.**, 1997. İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt yayınları, İstanbul
- Türker, O.**, 2001. Fanari'den Fener'e, Bir Haliç Hikayesi, Sel Yayıncılık, İstanbul

- Tylor, E. B.**, 1871. Primitive Culture: Researches into the Development of Mythology, Philosophy, Religion, Language, Art and Custom, J. Murray, London.
- Ünlü, A.**, 1998. Çevresel Tasarımda İlk Kavramlar, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Ünver, S.**, 1973. Her Devirde Kağıthane Vakıflar Dergisi, Cilt:X, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Yenen, Z., Akın, O., Yakar, H.**, 2000. Eyüp Dönüşüm Sürecinde Sosyo-Ekonomik-Mekansal Yapı, Eyüp Belediyesi Yayınları:12, İstanbul.
- Yörükan, A.**, 1968. Modern Şehir ve İnsan Sağlığı (Derleme), İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Yücel, A.**, 1977. Kentsel Konut Topluluklarının Tasarlanmasında Sosyal Sistem İçeriğinin Değerlendirilmesi / Bir Kuramsal Yaklaşım Denemesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yücel, N.**, 1996. Balat'ta Tarihi Çevre Koruma Projesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yücetürk, E.**, 2001. Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayınları-1, İstanbul.
- Yürekli, F.**, 1977. Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem Araştırması, *Doktora Tezi*, İTÜ, İstanbul.
- Vernon, M.D.**, 1970 Experiments in Visual Perception, Penguin Books Ltd., Londra, Semra Aydın'ın Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı bir Model 1986 Doktora Tezinden.
- Wiberg, U.**, 1993. Medium Sized Cities and Renewal Strategies, The Journal of the Regional Science Association International, Papers in Regional Science, Volume 72, Number 2, s.140, Newyork.
- Zeren, N., Tezer, A., Yiğiter, R.**, 2001. Zeyrek : a study in conservation, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Zubaida, S.**, 1993. Islam the People and the State, I.B. Tauris, London.

Yararlanılan İnternet Siteleri

www.ansiklopedi.com, 2002., www.ansiklopedi.com/kimlik.htm

www.die.gov.tr, 2001., www.die.gov.tr/konular/nufusSayimi.htm

www.dpt.gov.tr, 2000., www.dpt.gov.tr/ekonomi/gosterge/tr/1950-01

www.eminonu-bld.gov.tr, 2000., www.eminonu-bld.gov.tr/tarihce.php

www.encarta.msn.com, 2002.,

[www.encarta.msn.com/encyclopedia_761571997_1/Gestalt_Psychology:_
Gestalt_laws_of_grouping.html](http://www.encarta.msn.com/encyclopedia_761571997_1/Gestalt_Psychology:_Gestalt_laws_of_grouping.html)

www.fatih-bld.gov.tr, 2000., www.fatih-bld.gov.tr/halicbelediyelerbirligi

www.ibb.gov.tr, 2000., www.ibb.gov.tr/halic.htm

www.kagithane-bld.gov.tr, 2000., www.kagithane-bld.gov.tr/bld/resimler.htm

www.mimarist.com, 2002., www.mimarist.com/istanbul.html

EKLER

EK A

HALIÇ BÖLGESİNDE YAPILAN ERIŞEBİLİRLİK ANKETİ

1. Hangi mahallede oturuyorsunuz?
2. Kaç senedir burada yaşıyorsunuz?

	K.2
5 yıl	1
5-10 yıl	2
10-15 yıl	3
15 yıldan fazla	4

3. Burada oturma nedeniniz.

	K.3
Ev sahibi	1
İş nedeni ile	2
Maddi nedenler	3

4. Bu durağı kullanma amacınız.

	K.4
Çalışma	1
Eğitim	2
Gezi	3
Alışveriş	4

5. Bu durağı ne kadar sıklıkta kullanıyorsunuz?

	K.5
Hergün	1
Haftada 1 kez	2
Haftada 2 kez	3

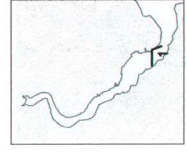
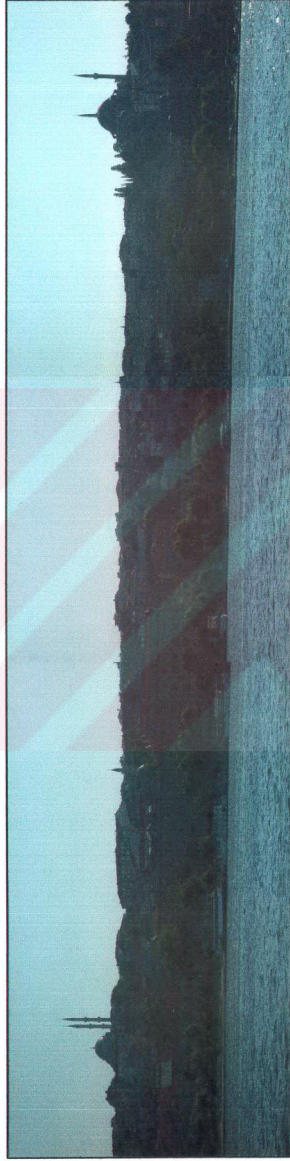
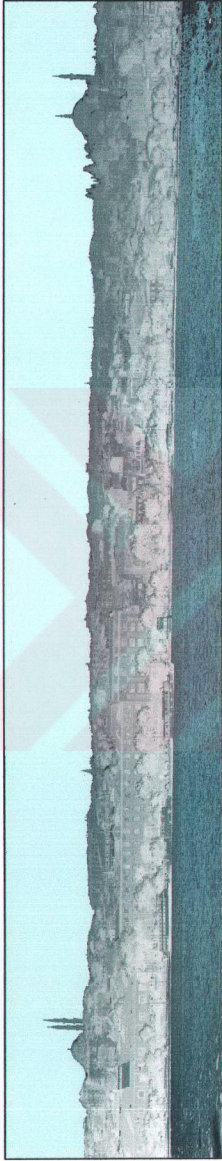
6. Bu durağa nasıl ulaşıyorsunuz?

	K.6
yürüyerek	1
ikinci bir araçla	2

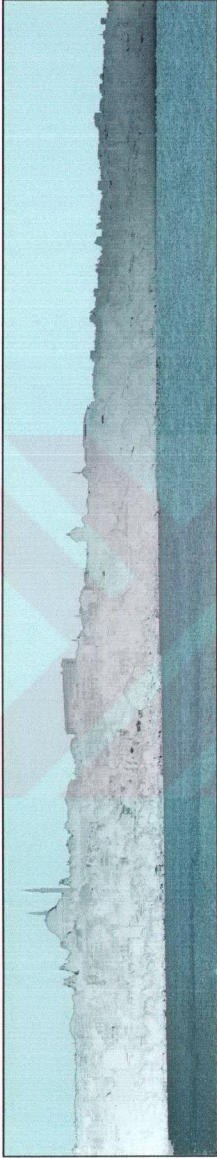
7. Bu durağa ulaşma süreniz.

	K.7
10 dak.	1
15 dak.	2
20 dak.	3
25 dak.	4

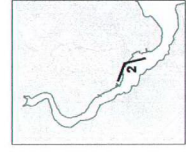
EK B. Haliç Silüetleri

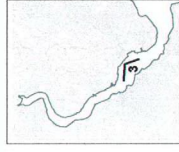
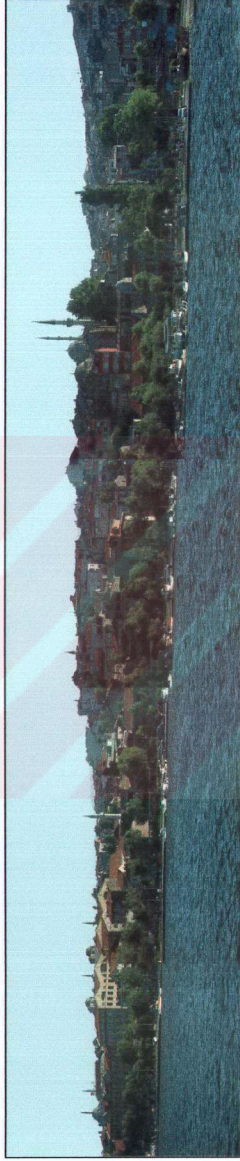
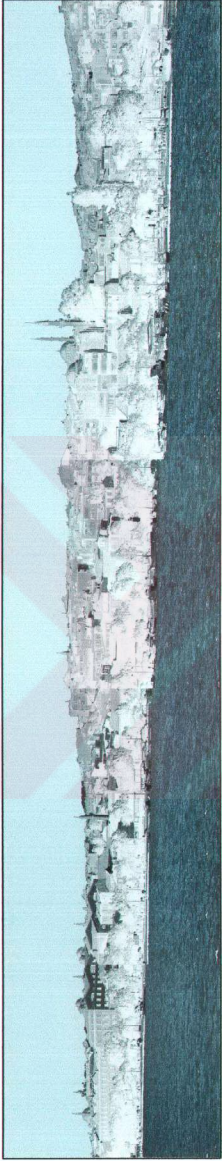


Şekil B.1. Haliç Bölgesi 1 no'lu Silüet

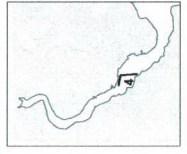
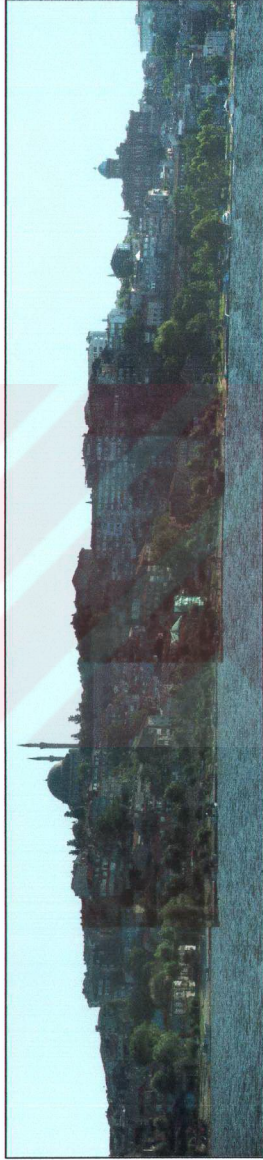


Şekil B.2: Haliç Bölgesi 2 no'lu Silüet

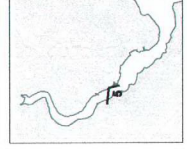
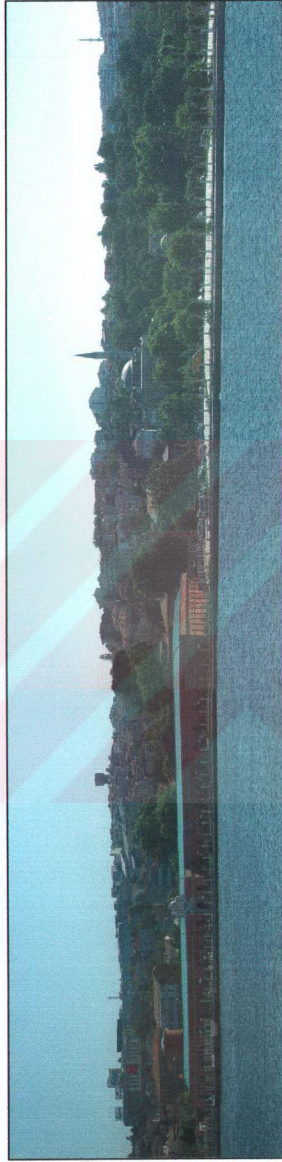
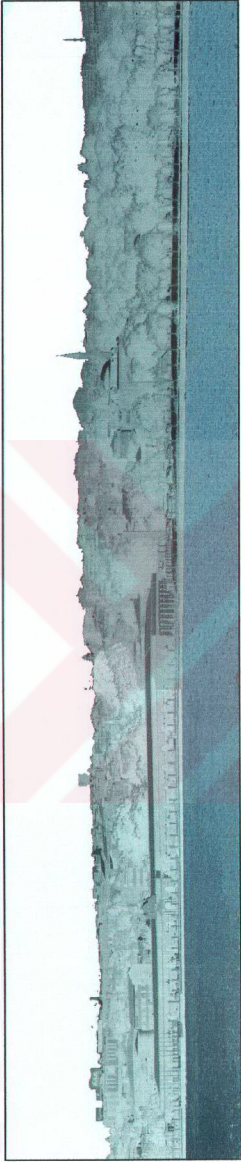




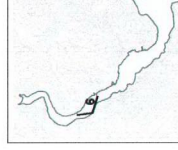
Şekil B.3. Haliç Bölgesi 3 no'lu Silüet



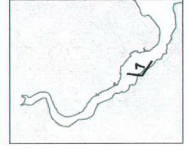
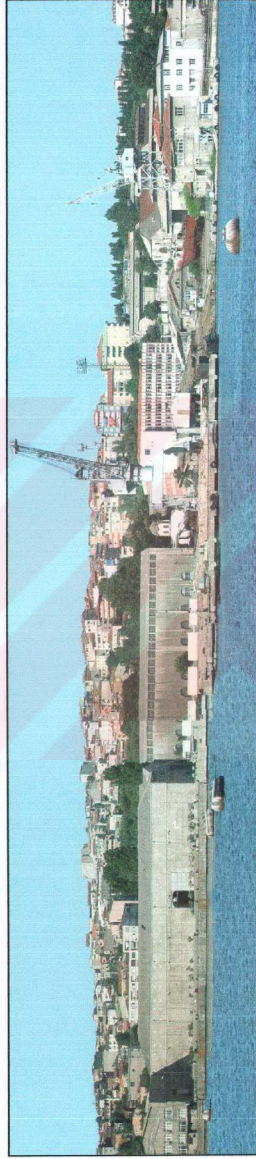
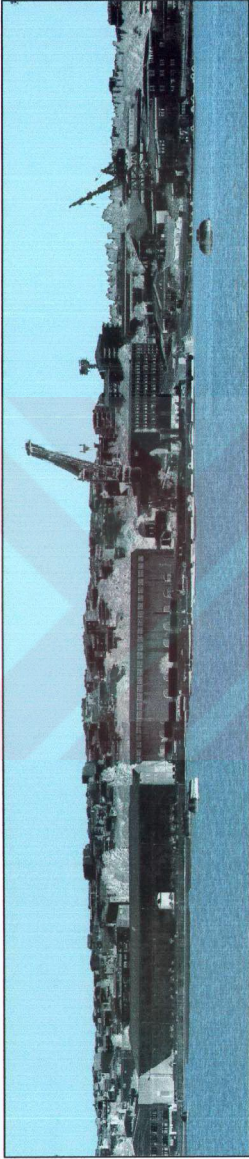
Şekil B.4. Haliç Bölgesi 4 no'lu Silüet



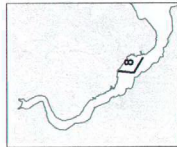
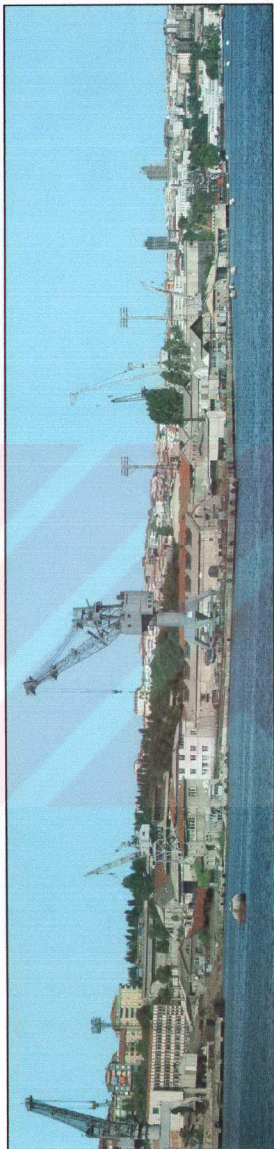
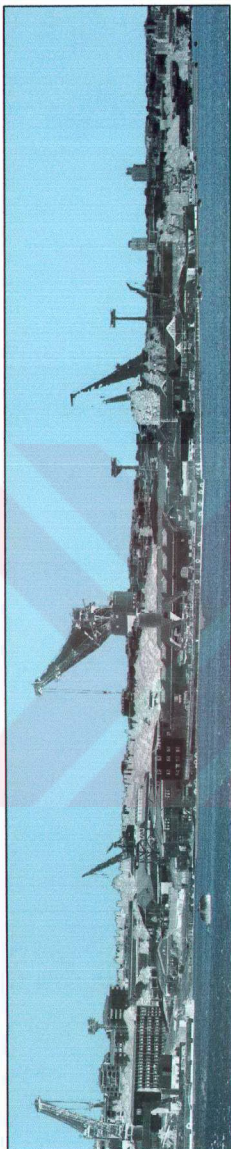
Şekil B.5. Haliç Bölgesi 5 no'lu Silüet



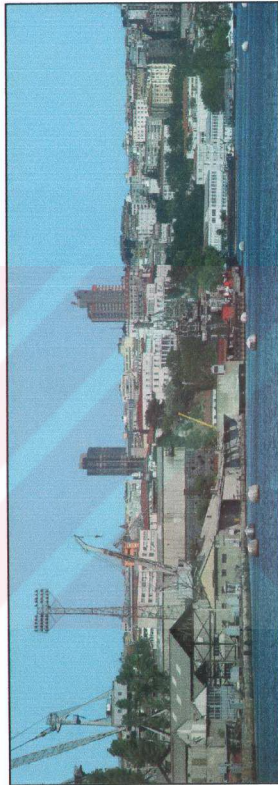
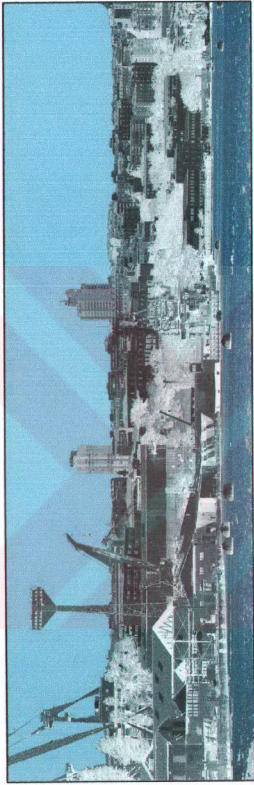
Şekil B.6. Haliç Bölgesi 6 no'lu Silüet



Şekil B.7. Haliç Bölgesi 7 no'lu Silüet

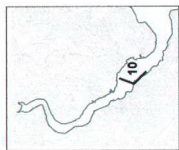
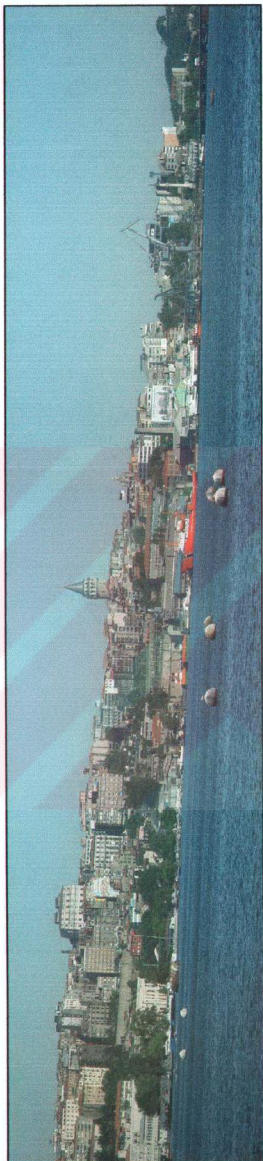
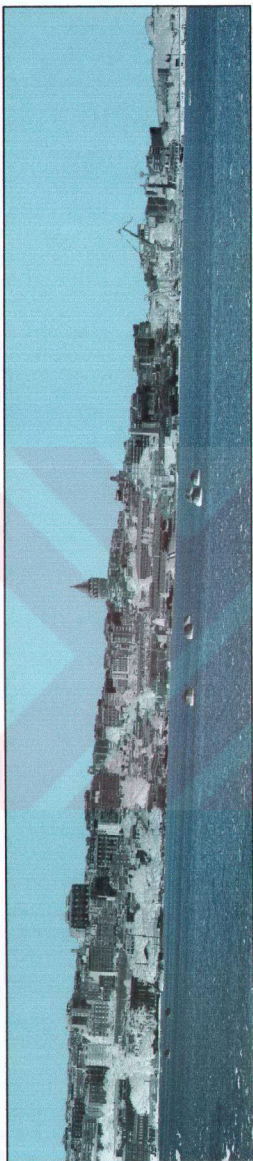


Şekil B.8. Haliç Bölgesi 8 no'lu Silüet

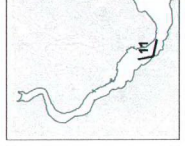


Şekil B.9. Haliç Bölgesi 9 no'lu Silüet





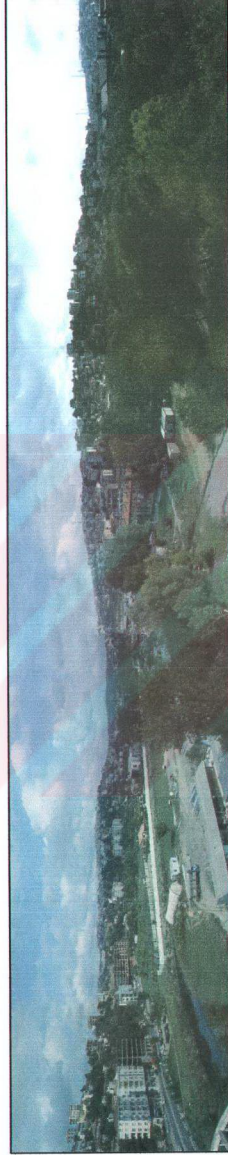
Şekil B.10. Haliç Bölgesi 10 no'lu Silüet



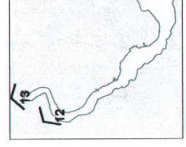
Şekil B.11. Haliç Bölgesi 11 no'lu Silüet

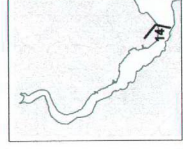
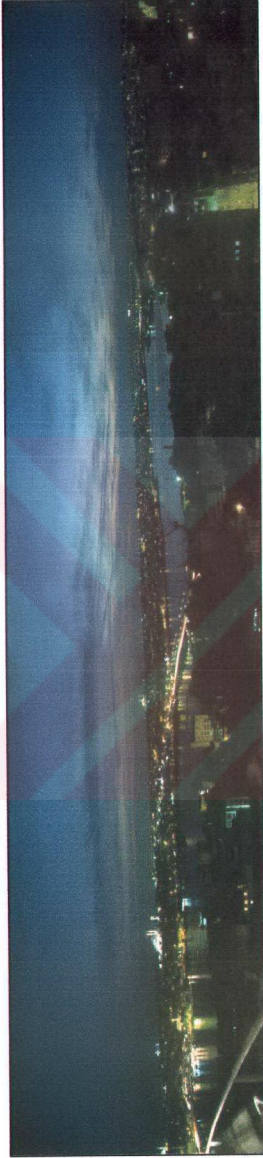


Şekil B.12. Haliç Bölgesi 12 no'lu Silüet



Şekil B.13. Haliç Bölgesi 13 no'lu Silüet





Şekil B.14. Haliç Bölgesi 14 no'lu Silüet

Tablo C.1 Haliç Bölgesinde Bulunan Tarihi Binalar

YAPININ ADI	KONUMU	YAPIM TARİHİ	KULLANIMI
Galata Köprüsü (Eski)	Karaköy-Eminönü	1845-1863-1875-1912	Köprü
Galata Köprüsü (Yeni)	Karaköy-Eminönü	1992	Köprü
Unkapanı Köprüsü	Azapkapı- Unkapanı	1875-1940	Köprü
Cibali Tütün Fabrikası	Cibali	1884	Tütün / Sigara Fabrikası - Müze
Küçük Mustafa Paşa Hamamı	Cibali	15. yy sonu-16. y başı	Hamam
Şazeli Tekkesi	Cibali	13. yy	Tekke
Emir Buhari Tekkesi	Cibali	16.yy - 19.yy	Tekke
Aya Nikola Kilisesi	Cibali	19.yy	Kilise
Panayia Muhliotissa Kilisesi	Fener	13.yy	Kilise
Fener Rum Patrikhanesi (Aya Yorgi Manastırı)	Fener	1602-1720-1989	Kilise
Stefan (Bulgar) Kilisesi	Fener	1896	Kilise
Fener Rum Erkek Lisesi	Fener	1454 - 1880	Okul
Kantemir Evi	Fener		Konut
Kadın Eserleri Kütüphanesi	Fener		Kütüphane
Aya Yorgi Metokyan Kilisesi	Fener	12.yy - 18. yy	Kilise
Ahrida Sinagogu	Balat	15.yy	Sinagog
Yanbol Sinagogu	Balat	? - 1895	Sinagog
Yohannes Prodromos Metokyan Kilisesi	Balat	14.yy	Kilise
Or-Ahayim Hastanesi	Balat	1858	Hastane
Ferruh Kethuda Camii	Balat	1562, 1953-1960	Cami
Panayotaki Nikosi Evi	Balat	17. yy	Konut
Balatkapı Panayia Balinu Kilisesi	Balat	16. yy - 18. yy	Kilise
Tahta Minare Hamamı	Balat		Hamam
Balatkapı Taksiarhes Kilisesi	Balat	15. yy - 16. yy	Kilise
Blakerna Ayazması ve Kilisesi	Ayvansaray	451-1434-1960	Ayazma / Kilise

(Tablo C.1 devamı)

Blakerna Sarayı	Ayvansaray	491-518	Saray
Anemas Zindanı ve Kulesi	Ayvansaray		
İvaz Efendi Camii	Ayvansaray	16.yy	Cami
Atik Mustafa Paşa (Cabir) Camii / Aya Tekla Kilisesi	Ayvansaray	9.yy - 15.yy	Kilise / Camii
Aya Dimitriyos Kanavis Kilisesi	Ayvansaray	13.yy- 18.yy	Kilise
Hançerli Sultan Hamamı	Ayvansaray	16.yy- 1990	Hamam
Emir Buhari Tekkesi	Ayvansaray	16.yy- 19.yy	Tekke
Eyüp Sultan Camii	Eyüp	?-18.yy	Cami
Eyüp Sultan Türbesi	Eyüp	1458	Türbe
Mihrişah Valde Sultan Külliyesi	Eyüp	18.yy	Külliye
Zal Mahmut Paşa Külliyesi	Eyüp	1570-1580 civarı	Külliye
Hasan Hüsnü Paşa Külliyesi	Eyüp		Külliye
Feshane Binası	Eyüp	1833-1986	Fabrika
Bahariye Mevlevihanesi	Eyüp		mevlevihane
Sokollu Külliyesi	Eyüp	16.yy	Külliye
Şah Sultan Külliyesi	Eyüp	19.yy	Külliye
Reşadiye Okulu	Eyüp	20.yy	Okul
Şah Sultan Tekke ve Camii	Eyüp	16.yy	Cami
Cezeri Kasım Paşa Camii	Eyüp	16.yy	Cami
Yavedud Tekkesi	Eyüp		Tekke
Defterdar Camii	Eyüp	1553	Cami
Kaptan Paşa Camii	Eyüp	1577-1900	Cami
Sad'abad Kasrı	Kağıthane		
Sütlüce Hamamı	Sütlüce		Hamam
Sütlüce Mezbahası	Sütlüce	1923	Mezbaha
Çavuşbaşı Camii	Sütlüce		Cami
Lengerhane	Sütlüce		Lengerhane
Aynalıkavak Kasrı	Hasköy	16.yy	
Bahriye Nezareti	Kasımpaşa	17.yy	
İstanbul Deniz Hastanesi	Kasımpaşa	1785	Hastane
Kalyoncu Kışlası	Kasımpaşa	1783	Kışla
Taşkızak Tersanesi	Kasımpaşa	19.yy	Tersane
Camialtı Tersanesi	Hasköy		Tersane
Aya Paraskevi Kilisesi	Hasköy	17.yy-19.yy	Kilise

EK D

Tablo D.1. Haliç Topoğrafik Sınır İçine Giren Mahallelerin Nüfus Dağılımı
(www.die.gov.tr)

EMİNÖNÜ				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Yavuz Sinan	1.088	1.269	1.314	1.147
Hacı Kadın	1.552	965	1.201	1.377
Hoca Gıyasettin	4.262	5.240	3.250	3.394
Molla Hüsrev	1.768	2.496	2.122	1.661
Kalenderhane	790	1.806	856	887
Süleymaniye	1.360	1.116	1.150	932
Demirtaş	1.357	2.261	996	997
Rüstem Paşa	96	123	125	56
Tahtakale	81	111	92	58
Mercan	151	290	121	132
Sarı Demir	0	105	20	47
	12.505	15.782	11.247	10.688

FATİH				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Abdi Subaşı	4808	4433	3959	3389
Atık Mustafa Paşa	5355	5139	4545	4108
Avcıbey	5756	5411	4916	4633
Baba Hasan Alemi	2.713	2.240	1.987	1.713
Balat Karabaş	1.685	929	879	680
Beyceğiz	8.563	8.077	8.149	7.000
Haraççı Kara Mehmet	1.692	1.888	1.409	1.017
Hamami Muhittin	5.682	5.412	5.051	4.843
Hatip Muslihittin	5.788	6.556	4.467	3.978
Haydar	9.527	7.515	6.299	5.983
Hızır Çavuş	4.579	4.708	3.918	3.446
Hüsambey	4.664	4.465	3.848	4.029
Kasap Demirhun	2.727	2.305	2.023	1.861
Katip Musluhuttin	6.025	6.119	5.104	4.590
Kariye	3.940	3.564	3.160	2.949
Kocadede	7.302	6.744	6.343	6.036
Kırkçeşme	510	547	468	447
Kırmaşı	4.491	3.847	3.656	3.203
Küçük Mustafa Paşa	5.675	4.787	5.122	4.447
Müftüali	11.253	11.811	10.830	10.351
Şeyh Resmi	8.145	7.876	7.413	6.844
Tevkii Cafer	5.131	5.368	4.600	3.833
	116.011	109.741	98.146	89.380

(Tablo D.1 devamı)

EYÜP				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Defterdar	3.952	4.322	4.736	4.151
Düğmeciler	19.728	22.820	18.412	17.012
Nişanca	11.855	12.481	16.645	15.712
Rami Cuma	0	9.449	9.657	10.460
İslambey	13.560	13.632	12.591	11.820
Eyüp Merkez	11.621	17.797	13.837	8.822
Rami Yeni	0	10.331	10.270	10.344
Silahtarağa	9.946	9.749	8.103	7.402
Sakarya	7.300	7.132	7.199	6.970
	77.962	107.713	101.450	92.693

BEYOĞLU				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Sururi Mehmet Efendi	6.101	5.926	5.290	4.731
Yahyakahya	4.855	4.297	3.407	3.225
Çatma Mescit	3.483	3.432	2.731	2.686
Bedrettin	2.048	1.280	951	909
Evliya Çelebi	1.138	754	592	639
Şahkulu	2.898	2.339	1.716	1.396
Emekyemez	295	252	99	108
Bereketzede	1.391	1.064	576	771
Arap Cami	219	269	110	54
Küçükpiyale	6.607	7.774	6.825	6.967
Kadimehmet Efendi	7.680	9.127	9.494	8.056
Kulaksız	7.500	8.712	8.964	10.055
Camii Kebir	3.152	3.287	4.308	3.519
Keçeci Piri	8.999	11.773	12.372	13.141
Piripaşa	4.906	8.110	7.019	8.910
Halicioğlu	0	8.493	13.121	15.806
Fetihstepe	11.106	10.988	13.779	14.534
Sütlüce	22.052	6.435	8.080	9.036
	94.430	94.312	99.434	104.543

Tablo D.2. Haliç Yaya Erişim Sınırı İçine Giren Mahallelerin Nüfus Dağılımı
(www.die.gov.tr)

EMİNÖNÜ				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Hacı Kadın	1.552	965	1.201	1.377
Hoca Gıyasettin	4.262	5.240	3.250	3.394
Demirtaş	1.357	2.261	996	997
Tahtakale	81	111	92	58
	10.252	8.577	5.539	5.826

(Tablo D.2 devamı)

FATİH				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Avcıbey	5756	5411	4916	4633
Haraççı Kara Mehmet	1.692	1.888	1.409	1.017
Hamami Muhittin	5.682	5.412	5.051	4.843
Haşip Muslihittin	5.788	6.556	4.467	3.978
Haydar	9.527	7.515	6.299	5.983
Hızır Çavuş	4.579	4.708	3.918	3.446
Kasap Demirhan	2.727	2.305	2.023	1.861
Katip Musluhuttin	6.025	6.119	5.104	4.590
Küçük Mustafa Paşa	5.675	4.787	5.122	4.447
Müftüali	11.253	11.811	10.830	10.351
Tevkil Cafer	5.131	5.368	4.600	3.833
	63.835	61.880	53.775	48.982

EYÜP				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Defterdar	3.952	4.322	4.736	4.151
Düğmeciler	19.728	22.820	18.412	17.012
Nişanca	11.855	12.481	16.645	15.712
İslambey	13.560	13.632	12.591	11.820
Eyüp Merkez	11.621	17.797	13.837	8.822
Silahtarağa	9.946	9.749	8.103	7.402
Sakarya	7.300	7.132	7.199	6.970
	77.962	87.933	81.523	71.889

BEYOĞLU				
Mahalle	1985	1990	1997	2000
Bedrettin	2.048	1.280	951	909
Evliya Çelebi	1.138	754	592	639
Emekyemez	295	252	99	108
Bereketzede	1.391	1.064	576	771
Arap Cami	219	269	110	54
Kulaksız	7.500	8.712	8.964	10.055
Camii Kebir	3.152	3.287	4.308	3.519
Keçeci Piri	8.999	11.773	12.372	13.141
Piripaşa	4.906	8.110	7.019	8.910
Halıcıoğlu	0	8.493	13.121	15.806
Fetih-tepe	11.106	10.988	13.779	14.534
Sütlüce	22.052	6.435	8.080	9.036
	62.806	61.417	69.971	77.482

ÖZGEÇMİŞ

Ayşe Buket Önem 16.03.1968 yılında Sivas'ta doğdu. İlköğrenimini Yeşilköy Muzaffer Erdönmez İlkokulunda, orta öğrenimini Yeşilköy Muhsin Adil Binal Ortaokulunda ve Lise öğrenimini Yeşilköy 50. Yıl Lisesinde tamamladı.

1989 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümünden mezun oldu. 1993 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programından yüksek lisans derecesi aldı. 1993 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programında doktora öğrenimine başladı.

