



FATİH DÖNEMİNDEN
GÜNÜMÜZE
ŞEHİRLEŞME VE ULAŞIM



Şenay Aslan



1971 İstanbul doğumlu. Bilimsel çalışmalarını M. Ü. Türkiyat Enstitüsü, İ. T. Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yaptı. M. S. Ü. Fen Edebiyat Fakültesi, Haliç Üniversitesi ve Bilgi Üniversitesi'nde sürdürdü. Halen Bilimsel çalışmalarıyla beraber sanatsal ve yazımsal çalışmalarına devam etmekte.

Boğazın Türkler tarafından iskanı, İstanbul'un fethinden çok öncesine dayanır. Fetihden sonra ise fethedilen şehrin çevresine yeni yerleşim bölgeleri kurularak sur dışı alanlara yayılma politikası takip edilmiştir. İlk yerleşim Tophane'dedir. Fatih'in Tophane'ye bir top imalathanesi kurmasıyla birlikte semtin gelişmesi daha da hızlanmıştır.

I.Bayezit 1397 İstanbul Kuşatması sırasında, yapımını başlattığı kalenin işçilerinin ve ailelerinin iskanını sağlamış ve İstanbul'un fethinden sonra bu yerleşim devam etmiştir. 14. yüzyılın sonlarına doğru Boğaziçi'nin Anadolu Yakası Osmanlılar tarafından alınarak, Yıldırım Bayezit tarafından Güzelcehisar (Anadolu Hisarı) inşa ettirilmiştir. Fatih 1452'de Boğazkesen Hisarı'nı (Rumeli Hisarı) yaptırarak Boğaziçi'ni kontrol altına almıştır.

Fatih Sultan Mehmet, Bebek'te bir cami yaptırarak burayı Türk mahallesine dönüştürmüştür. Fatih Sultan Mehmet kentin imarıyla ilgili olarak, kuşatma sırasında top atışlarıyla harap olan surları onarmış ve kentin merkezine bir saray inşa ettirmiştir. Bu ilk sarayın bazı bölümleri 15. yüzyıl sonunda yeniden düzenlenmiş ve bu alana II. Bayezit ve Süleymaniye Külliyesi yapılmıştır.

Fatih; geriye kalan hazinelerin zenginliğine karşı, son derece kötü şekilde tahrip olmuş, fakirleşmiş ve terkedilmiş bir görünüme bürünen İstanbul'a yeni bir kimlik kazandırabilmek için çalışmalara başlar. Kenti yeniden inşa edebilmek için çok sayıda ustaya ve zanaatçıya ihtiyaç vardır. Fermanlar ile imparatorluğun her eyaletinden ustalar, zanaatçılar getirilir. İlk olarak da Ayasofya'yı baş cami yapar. Daha sonra ise mevcut sekiz kilise camiye dönüştürülür.

Fetihden hemen sonra şehrin kalkındırılması için yeni iskan bölgeleri oluşturulur. Boş mülkler fetihde hizmeti geçenler başta olmak üzere hemen her isteyene parasız olarak verilir. Anadolu ve Rumeli'den Müslüman nüfus şehre göçe özendirilir. Bu da yeterince fayda sağlamanınca vilayetlere ferman gönderilerek her sınıftan belli sayıda kişinin İstanbul'a sürgün edilmeleri buyrulur. Çeşitli bölgelerden Hristiyan ve Yahudiler de şehre getirilerek belli yerlerde iskan edilirler.

Türklerin yanı sıra, Rumlar, Ermeniler, Yahudiler, Slavlar da getirilmiştir. Şehre yerleşmek isteyenlerden vergi alınmamıştır. İmparatorluğun dört bir yanından getirilen yüzlerce insan öncelikle sur içinde Haliç kıyılarına ve yamaçla-



Şekil 1. Amadeo Preziosi, "Eyüp'ten Manzara" "Oryantalistlerin İstanbul'u" Germaner, Semra; İnankur, Zeynep, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2002. s. 261.

rına, daha az olan gruplar ise Aksaray civarına, İzmir çevresinden gelen Rumlar Galata bölgesine yerleştirilmiştir. Fetih öncesinden Üsküdar'a yerleşen Türklere, Anadolu'dan gelen Türkler eklenir.

Nüfusu arttırmaya yönelik bu iskan ve sürgünlerle oluşan mahalleler daha sonraki İstanbul şehir plan 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 yer alan ve "Biladi Selase" olarak adlandırılan Eyüp (Büyük ve Küçük Çekmece, Çatalca ve Silivri dahil), Galata ve Üsküdar'dı.

Sur içi İstanbul'unda tesislerin kurulduğu yerler çoğunlukla Bizans dönemindeki işlevleri devam ettirmektedir. Sözelimi Bedesten ve Büyük Çarşı bölgesinde Bizans döneminde de aynı hizmetler yapılmaktaydı. Hippodrom, Osmanlı döneminde, cirit, düğün ve sünnet törenlerinin yapıldığı genel eğlence ve oyunların yer aldığı Atmeydanı haline gelmiştir. Bu gelenekler bugün de devam etmektedir. Haliç Liman bölgesinde Unkapanı, Bizans döneminde de aynı işlevdeydi.

Kent surları ötesinde yer alan Eyüp ise tamamen bir Türk kasabası olarak kurulmuştur. İstanbul 717-18 yıllarında Araplar tarafından kuşatılması sırasında Hz. Muhammed'in arkadaşı ve sancaktarı olan Ebu Eyyub El-Ensari bir çarpışmada şehit düşer ve Ayvansaray civarında gömülür. Yaklaşık Sekiz yüzyıl sonra İstanbul'un fethi sırasında mezar bulunur. Fatih Sultan Mehmet hemen mezarın üzerine türbe ve cami kompleksi inşa ettirir. Ancak ne yazık ki kül-



Şekil 2. Antoine Ignace Mel-ling, "Galata Kulesinden İstanbul Görünümü" 1787 "Oryantalistlerin İstanbul'u" Germaner, Semra; İnankur, Zeynep, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2002. s. 32.

liyenin orijinali günümüze ulaşmamıştır. Eyüp o dönemlerden itibaren hatta günümüzde bile, çevre yerleşimlerden gelen insanların ziyaret ettiği bir kutsal mekan kimliğine bürünmüştür. Fetih'ten sonra iskan politikasına uyularak, Bursa'dan getirilen Türkler buraya yerleştirilmişler. Türbenin hemen etrafına evler, köşkler yapılarak semtin iskanı sağlanmış. 1457 Edirne yangınıyla şehre yeni göçmenler gelerek şehir oldukça şenlenir. Fatih'in emriyle birlikte vezirler ve devletin ileri gelen erkani, kentnin çeşitli bölgelerine benzer yapı kompleksleri inşa ettirmişlerdir. Fatih döneminden sonra da diğer Osmanlı padişahları bu geleneği devam ettirmiştir.

Fatih, Avrupa ile ticaretin merkezi konumunda yer alan Galata bölgesinden savaş nedeniyle kaçan azınlıklara üç ay içerisinde geri döndükleri takdirde tüm mal varlıklarının geri iade edileceğini ilan eder. Böylece Galatanın eskisi gibi işlek bir ticaret limanı olmasını sağlamıştır. Galata yalnız ticari anlamda değil, yaşam stili bakımından da Avrupa'ya benzerliği açısından dikkat çekmiştir.

Beyoğlu ise, Pera olarak adlandırılmakta ve Pera bağları denilen bölgede başlangıçta bağ, bahçe ve mezarlıklar yer almaktaydı. Zamanla Avrupa elçilik binaları ve köşklere yapılmış ve böylece semtin gelişmesi sağlanmıştır.

Nüfusun en yoğun olduğu bölge ise Haliç'ti. Ticari yapıların fazla olması da bu görüşü güçlendirmektedir. Nüfus yoğunluğu, Beyazıt-Edirnekapı, Hipodrom ile Aksaray-Yenikapı, Samatya-Yedikule arasında artmaktaydı.

Bugün Topkapı adıyla bilinen yeni sarayın ilk aşaması da 1465 yılında tamamlanmıştır. Saray, divan toplantıları, her üç ayda bir yeniçeri maaşları dağıtımı ve elçilerin kabulü gibi çeşitli kamu işlerine tahsis edil-

miştir. Daha sonraki yıllarda saray genişletilmiş yeni köşkler eklenmiştir. Fatih'in miraslarına sahip çıkmak istediği üç dünyayı temsil eden, Bizans, Türk ve İran tarzında üç köşk inşa ettirdiği bilinmektedir. Yine aynı dönemlerde Marmara kıyılarında Kadırga adıyla bilinen yerde bir liman ve tersane yapımına başlanmıştır.

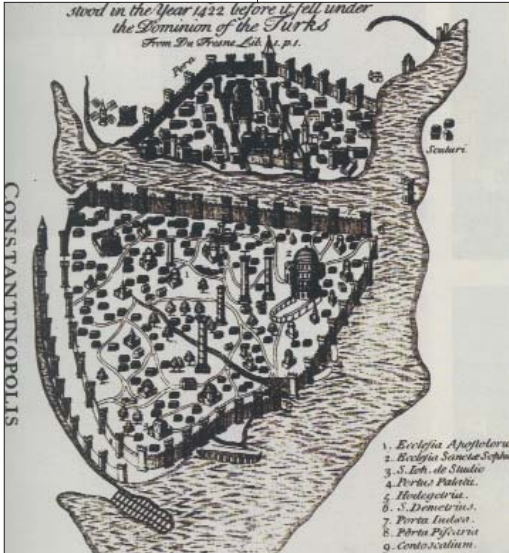
15. yüzyıl ortalarından itibaren doğal güzellikleri, mimarisi, ulaşım araçları ve hayat tarzı bakımından önemli değişiklikler geçiren İstanbul giderek güzelleşmiş, Bizans dönemindeki ısıklık ve sessizliğin yerini giderek artan bir ihtişam ve azamet almıştır. Kısa zamanda her iki sahilde kurulan köyler, başta hanedan mensupları olmak üzere devlet büyükleri tarafından yaptırılan kasırlar, köşkler, yalılar, bahçeler, cami ve çeşmelerle Boğaziçi kalabalıklaşmış ve güzelleşmiştir.

15. yüzyılda Boğaziçi'nde halk genellikle tarım ve balıkçılıkla geçiniyorlardı. Buralarda mütevazı ve sakin bir hayat hüküm sürerken saray mensupları ise yazlıklar, köşkler yaptırmışlardır. Boğaziçi'ndeki yerleşme düzenine ilk biçimini kazandıran hükümdar Fatih olmuştur. Kanuni döneminde ise yerleşim alanları geliştirilmiştir. Boğaziçi'nde oturanların en önemli eğlencelerinden biri de balığa çıkmaktı. Her nevi canlı balık besler ve bunları turfanda olarak saraya sunarlardı. Fetih'ten sonra ise Boğaziçi kıyıları daha çok askeri amaçla kullanılmaya başlanmıştır. O dönemlerde ulaşım zor ve pahalı olduğu için görevliler evlerini aynı zamanda işyeri olarak da kullanmaktaydılar.

Fatih 1456 yılında, Ayasofya ve Fatih Camisi komplekslerine gelir kaynağı temin etmek amacıyla bedesten inşa ettirir, hemen arkasından da çarşı, han ve hamam gibi ticari yapıların inşasına başlanır. Bedestenin dört kapısından çıkan dört yolun çevresinde birbirine paralel sokaklarda çarşılar inşa edilir. Daha sonra bu çarşıların tümü Büyük Çarşı'yı yani bugünkü Kapalıçarşı'yı oluşturmuştur. Sayısı 1000'i bulan dükkanların üzeri kapatılarak, İstanbul'un ticaret merkezi olan Kapalıçarşı meydana gelmiştir. Kiraya verilen tüm bu dükkanların gelirleri camiye bağlanır. Vakıf kurumları Osmanlı şehirciliğinin temelini oluşturur. Her türlü sosyal ve ekonomik hayır kurumu vakıfların adı altında yürütülür, idaresi ise bir vakfiye ile belirlenerek hizmetin devamı sağlanıyordu. Din hizmetlileri ve vakıf görevlileri de maaşlarını bu vakıflardan temin ederlerdi. Şehrin imar faaliyetleri için gerekli olan gelir kaynağı da bu vakıflardı. Osmanlı şehirciliğinin vakıf kurumuna bağlı oldu-

Şekil 3. Fetih'ten Önce İstanbul ve Galata

Kuban, Doğan "İstanbul Yazıları, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1998. s. 17



ğunu söylemek yanlış olmaz.

Fatih 1463 yılında, diğer Osmanlı padişahlarında olduğu gibi, İstanbul'da kendi adına bir cami ile sultani bir külliye inşasını emretmiştir. Sekiz yıl içinde tamamlanan külliye, hayrat binaları 100.000 metrekarelik bir alanı kaplıyordu ve bir cami, caminin iki yanında camiye paralel olarak uzanan sekiz büyük, sekiz küçük medrese, bir tabhane, bir imaret, hastane, sıbyan mektebi ve bir kütüphaneden meydana geliyordu. Tüm bu yapıların masraflarını karşılamak için de 280 dükkandan oluşan büyük çarşı (Sultan Pazarı), 110 dükkandan oluşan sarachane ve hamamları (Çukurca Hamam ve İrgatlar Hamamı) yaptırmıştır. Tüm bu tesisler her çeşit dini, sosyal ve ekonomik hizmetleri içeren bir Osmanlı kent çekirdeğini oluşturuyordu. Fatih külliyesi, hem kentsel bir kompleks, hem de toplumsal-kültürel bir merkez olarak önemli bir örnek teşkil etmiş ve diğer hükümdarlar da Fatih'i takip etmişlerdir. Yine külliyenin şehir merkezinin dışına inşa edilmesi, bölgenin gelişmesini sağlamıştır.

Fetihten hemen sonra, kentin imarı için gerekli olan hazineyi koruyabilmek amacıyla, koruyucu bir yapıya ihtiyaç duyulmuş ve bu doğrultuda Yedikule Hisarı, Altın Kapı ve bitişindeki surlarla bütünleşerek, güçlü duvarlar inşa edilmiştir.

Fatih öldüğünde, İstanbul'un fethinin 28. yıl dönümüydü. 28 yılda yapılan külliye, imparatorluk sarayı, 180 mahallesi, hamamları, tersaneleri, sur dışında adeta farklı bir kent gibi gelişen Eyüp semti ve yaklaşık yüzbinlik nüfusu ile birlikte İstanbul, tipik bir Türk - İslam kenti görünümünü almıştır.

16. yüzyılda Boğaziçi'nde su ulaşımı önem kazanmış, özel iskeleler, kayıkhaneler kurulma yoluna gidilmiştir. Tek ulaşım yolu deniz, ulaşım aracı ise kayıktı. Bu nedenle, 16. yüzyılın ikinci yarısında Boğaziçi'ndeki yerleşim alanları hala seyrek ve birbirinden uzaktı. Kıyılarda yer alan camilerin çevresinde ya da vadilerin içlerinde birkaç mahalle kurulmuş olmakla birlikte yamaçlar hala boştu ve korularla kaplıydı. Aynı durum Haliç'in kuzey yakası için de söz konusudur. Bu şehirleşme planına göre evler küçük ve özel bahçeli olarak düzenlenmişti. 16. yüzyılın sonlarına doğru ise; Osmanlı başkenti, siyaset, sanat, imar ve şehirleşme alanlarında en görkemli dönemini yaşamıştır.

Lale Devri'nin İstanbul'a kazandırdığı bir olgu olan lüks, yazlık konutların sayısının art-

masına neden olmuştur. 17. yüzyıl rehavet dönemi olarak adlandırmak yanlış olmaz. İmparatorluğun duraklama ve hatta gerileme döneminin başlangıcı olarak nitelendirilir. Gerileme sadece siyaset alanında değil hemen hemen tüm alanlarda olmuştur. Yüzyılın sonuna kadar topu topu 4 büyük sultan camisi yaptırılmıştır: Sultan Ahmet Camisi, Yeni Valide Camisi, Nuruosmaniye Camisi ve Laleli Camisi.

Büyük anıtsal yapıların sayısı çok az olmakla birlikte küçük yapıların sayısı hızla artmaya başlamıştır. Konutların dağılımı ve yoğunluğu ve ihtiyaçlar doğrultusunda da, birçok irili ufaklı cami, mescit, hamam ve çeşme yapılmıştır.

Kırım Savaşı'nın hemen ardından İstanbul'a gelen İngiliz, Fransız ve İtalyan subayları ile Galata'da yerleşmiş olan Levantenlerin yaşam tarzı, İstanbul halkı üzerinde etkili olmuştur. Bu dönemde Beyoğlu, meyhaneleri, kahvehaneleri, tütüncü dükkanları ve tiyatrolarıyla tam bir eğlence merkezi haline dönüşmüştür. Şehzadebaşı ve Gedikpaşa'da da tuluattan modern tiyatroya kadar bir çok gösteri sergilenmekteydi. Toplumun eğlence anlayışıyla birlikte, zevkleri de değişiyordu. Sadece saray çevreleri ve zenginler değil, orta halli aileler de Batı tipi lüks tüketime yönelerek evlerinin iç dekorasyonu değiştirmişler; masa, sandelye ve koltuk gibi eşyalar evlere girmeye başlamıştır. Yine bu dönemde yazlık ve kışlık adeti başlamıştır. Suriçi ve Beyoğlu kışlık; Boğaz, Kadıköy ve Adalar yazlık yerler olarak belirlenmiştir. Bu nedenle Boğaz değer kazanmış, önceden Boğaz'da yalı satın alınabilecek para ile ancak mevsimlik kira olarak ödenir hale gelmiştir.

18.yüzyılda Londra ve Paris'te olduğu gibi İstanbul'da da bir nüfus patlaması gözlenmişti. Günümüzde İstanbul'un en önemli problemi olan nüfus yoğunluğunun getirmiş olduğu sorunların temeli, bu dönemde atılmıştır. Bu sorunlar sadece mekansal anlamda değil aynı zamanda zengin ve elit bir tabaka ile yerli halkın bir arada yaşama zorunluluğunun getirmiş olduğu sosyal sınıf farklılıklarıdır.

Osmanlı İstanbul'unda Boğazın kentle bağlantısı deniz yoluyla sağlanıyordu. 19. yüzyıl ortalarında İstanbul'un deniz ulaşımı kayıkçı ve



Şekil 4. Yedikule Surları ve Marmara'dan İstanbul Kuban, Doğan "İstanbul Yazıları, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1998. s.47.

mavnacıardan buharlı gemilere geçmişti. O yıllarda İstanbul'da bulunan Lamartin, "Kayıkçıların etten adeleri, gemilerin çelik pistonlarıyla uzun süre rekabet edemeyecek" diyerek çağın değişimini dile getirmişti. Osmanlı hükümeti ilk buharlı gemiyi 1829'da satın almıştır. 1838'de ise tersanede buharlı "Hümapervaz" adlı bir Osmanlı vapuru hizmet görmeye başlamıştır. 1850 yılı başında Kaptan Paşa, Boğaziçi'ne işleyen Rus vapurlarından birinde bir grup Müslüman kadının görülmesi üzerine, kafesli bölmesi bulunmadığından dolayı, bu vapurlara kadınların binmesinin yasaklanmasını emreder; ayrıca yabancı vapurlara kadın yolcu taşıyacak kayıkçıların da cezalandırılacakları ilan edilir. Hümapervaz'ın içinde pazar kayıklarında olduğu gibi kafesli bir bölüm ayrılarak kadın yolcular taşınmaya başlanır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk vapuru İngiltere'den satın alınmış ve II. Mahmut'a tahsis edilmiştir. Buharlı gemiler yapmak üzere Amerikalı inşaat mühendisi Foster Rhode ülkeye davet edilmiş; Aynalıkavak'ta birçok buharlı gemi inşa edilmiştir. İstanbullular küreksiz, yelkensisiz olarak hareket edebilen bu gemilere "buğ gemisi" adını vermişlerdi. Padişahın vapuruna da taht gemisi deniliyordu. İstanbul'da padişahın başka veliahdın, diğer şehzadelerin kayıkları olduğu gibi vapurları da vardı. Daha sonraları bazı zengin paşalar da vapur sahibi olmaya başladılar. 19. yüzyılda Şirket-i Hayriye kurularak yabancıardan kabotaj hakkı alınmış ve buharlı taşıma araçları kullanılmaya başlanmıştır. Boğaz vapurlarının başlaması ile birlikte hem Boğaz köylerinin nüfusu artmış, hem de buralardaki eğlence yerlerine halkın rağbetini arttırmıştır.

Boğaz vapurlarının 3 farklı güzergahı bulunuyordu. Avrupa yakasındaki iskelelere uğrayan vapurlar yeşil, sadece Asya yakasına uğrayan vapurlar kırmızı, her iki yakaya uğrayan vapurlar ise kırmızı-yeşil bayrak taşırlardı. Her iki yakaya uğrayan vapurlara halk arasında bugün de kullanılan "Dilenci Vapuru" deniliyordu.

Sabah ve akşamları vapur seferleri, erkeklerin Cuma hariç her gün işe gitmeleri nedeniyle daha sık olarak yapılırdı. Vapurların saatleri günü gününe aksatılmadan gazetelerde yayınlanırdı. Gece İstinye'den kalkan vapur, sabah yolcularını toplayarak şehre gelirdi. Vapurlarda memur ve siviller için ayrı ücret tarifesi uygulanırdı. Uşaklarıyla yolculuk yapanlar ise hizmetkarları için ayrıca bilet ödemezlerdi. Boğazda oturan devlet adamları için sabahları Kanlı-

ca'dan özel bir vapur kalkar, yolcuları Sirkeci'ye getirirdi. Halkın binmesinin yasak olduğu bu vapurlara "Vükela Vapuru" denirdi.

Padişah Boğaz'da gezintiye çıktığı zaman kayığına bostancıbaşını da almıştı. Deftere göre padişaha açıklamalar yaparlardı. Bostancıbaşılar tarafından Rumeli ve Anadolu yakasının deniz kenarındaki cami, mescit, yalı, kasır, kayık-hane, boş arsa, çeşme, dere ağzları, iskele ve mesire yerlerini tespit edilmiş ve deftere yazılmıştır. Bizler bu defterler sayesinde dönemin topografyasını ve şehirleşme sistemi ile ilgili bilgi edinebiliyoruz.

Ulaşım sistemindeki gelişme, 1926'da ilk kez kamuya ait 4 otobüsün sefere girmesiyle başlamıştır. Önceleri sadece İstanbul merkezi ve Beyoğlu arasında seferlere başlayan otobüslerin sayıları gittikçe arttırılmıştır. Mecidiyeköy-İstinye sırt yolu, İstinye-Hacıosman Bayırı arası, İstinye-Tarabya ve Büyükdere koyu bağlantıları asfaltlanmıştır. Gümüşsuyu ve Dolmabahçe arasında 500 metrelik yeni bir yol açılarak, kentin sahil ile bağlantısı sağlanmıştır. Doğu yakasında, ilk otobüs hattı 1956-1959 yılları arasında açılmıştır. 1938 yıllarında Batı yakasında Boğaziçi'nde dolmuş taksi sistemi oturtulmuştur.

İETT otobüsleri, Levent - İstanbul - Şişli arasında üç ayrı şebeke ile Batı yakasına hizmet verirken doğu yakasında sadece Anadolu yakası işletmesi hizmet vermiştir. Tramvayın kaldırılmasıyla 1961-63 yılları arasında Batı yakasında, 1966 yılında doğu yakasında minibüs seferleri yapılmaya başlanmıştır. Yine 1961 yılında Batı yakasında, 1967 yılında doğu yakasında trolley-büsler hizmete girmiştir. 1980'li yıllarda, halk otobüsleri karayolu ulaşımında hizmet vermeye başlamışlardır. Geçmişte Karaköy-Bebek, Üsküdar-Kısıklı-Kadıköy arasında yer alan elektrikli tramvay hattı, uzun süre Boğaziçi'nde hizmet vermiştir. Ulaşımı iyileştirme ve denizden de yol kazanma amacıyla, Arnavutköy ve Büyükdere sahillerinde, "Kazıklı yol"lar yapılmıştır. Boğaz köprüleri ve çevre yolları da eklenerek İstanbul'un bugünkü trafik şeması çizilmiştir.

Osmanlı şehircilik tarihinin ilk manifestosu olarak sayılan olay, 1836 yılında Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın, II. Mahmut'a göndermiş olduğu mektuptur. Mektubunda Avrupa gazetelerinde sık sık yer alan Türk ahşap yapı sistemine yöneltilen eleştirilere dikkat çeker. Ahşap yapı sisteminin, çıkacak olası yangın sırasında tüm yerleşim yerini yok etmesi nedeniyle değiştirilmesi, geleneksel ahşap evlerden oluşan dokunun yerini, taş ve kâğıt yapıların alması gerekti-

ği ve yolların da geometri kurallarına uygun olarak yapılması gerektiğini savunur. Mektupta, taş işçiliği konusunda Türk mimarları deneyimli olmadığı için ilk aşamada yurtdışından getirilen mimarlarla problemin çözümlenebileceği, ikinci aşamada ise Türk mimarların yurtdışında eğitilerek sonuca ulaşılacağı konusundan da bahsedilmektedir.

O dönemde şehirleşme planları çerçevesinde İstanbul'a gelen Le Corbusier, İstanbul ile ilgili şöyle bir gözlem yapıyor: "İstanbul sıkışık bir yerleşke; insanoğluna ait bütün evler ahşap, Allah'ın bütün evleri taştan. Çok sıkışık dokulu İstanbul'da yangın olduğunda tam bir felaket. Nerede ise her gün yanıyor. Eğer rüzgar ve sinsi cezalandırmalar da varsa İstanbul bir çırpıda yok oluyor. Bu, tüyler ürpertici. Biz Avrupalıların, dehşetten açılmış gözlerle izlediği hayrete düşüren bir ateş kaynağı. Onlar ise, bunun alın yazısı olduğunu düşünerek alevleri kendi hallerine bırakmışlar. Hatta bu kentin her dört yılda bir, yeni bir kabuğa sahip olduğu söyleniyor." Ancak Türklerin ahşap konstrüksiyonu terk edememe sebepleri Le Corbusier gibi yazgıcı bir boyun eğmeden dolayı değil, çabuk tahrip olmasına karşın masrafı az ve yapımı daha kolay olmasından kaynaklanıyordu. Kısa sürede kabuk değiştirmesi de bu kolay yapılabilme özelliğinden ileri gelmekteydi. Tüm bu gelişmelerden sonra imara açılan yeni alanlarda kullanılan yöntem geleneksel Osmanlı şehirciliği ile Batılılaşmanın bir sentezi olmuştur.

Yapılan inşaatlara getirilen denetlemeler ve sınırlamalar ilk defa 19. yüzyılda sistematik bir düzene sokulmuştur. 1831 yılında sultanın yaptığı inşaatların mali denetimini yapan şehremini makamı ortadan kaldırılmış. Onun yerine Ebniye-i Hassa Müdürlüğü, 1849 yılında ise Nafia Nezareti (İmar Bakanlığı) oluşturulmuştur. 1836 tarihinde çıkarılan Ebniye Nizannamesi ile birlikte kent dışı toplu konut projeleri yapanların, proje planları çizmeleri ve önerdikleri alt ve üst yapı projeleriyle birlikte hükümete sunmaları gerekliliği getirilmiştir.

1855 yılında ise ilk belediye Şehremaneti kurulur. Belediye kurulmadan önce kentle ilgili etkinlikler ihaleler ile yürütülürken, kentsel düzenlemeler getirildikten sonra ise yabancı danışmanların yardımıyla yapılmaya başlanır. Ancak bu Batılı mimarların getirdiği düzenlemeler, klasik Türk mimari ve kent yapısına uymadığından dolayı bir takım problemler ortaya çıkmıştır. Avrupalıların tasarlamış olduğu plan; dar ve dolambaçlı yollara ve çıkmaz sokaklara sahip

olan geleneksel Türk yerleşimine uygun değildi. Bu plana göre Avrupalıların istedikleri geniş sokaklar, at arabasının bile olmadığı bir kentte oldukça ters düşmekteydi.

İlk inşaat yönetmeliği ise, II. Mahmut'un danışmanlarından Helmuth von Moltke'nin önderliğinde 1848 yılında yapılmıştır. Hemen arkasından ise 1849 yılında Ebniye Beyannamesi düzenlenmiştir. Bu yönetmelik ile birlikte, sokakların genişliği saptanmış, çıkmaz sokaklar ve arsa genişletilmesi yasaklanmıştır. Aynı zamanda yangınların yok etmiş olduğu arazilerde yapılacak yeni binalar ile ilgili hükümler de yönetmelikte yer almaktadır.

Bu yönetmelikleri, 19. yüzyılda çıkarılan diğer yönetmelikler izlemiştir. 1856 yılında sokakların, kaldırımların, ışıkların, temizliğin, çöp toplanmasının kuralları belirleyen İntizam-ı Şerif Komisyonu oluşturulmuştur. 1858 yılından itibaren belediyelere, bina, yol, pazar, sağlık ve planlama gibi yetkiler verilmiştir.

19. yüzyılda yapılan planlama çalışmaları ise sokakların ve evlerin düzenlenmesi üzerine yoğunlaşmıştır. 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyıl başlarında kent planları ve yangın alanları çıkarılmıştır. Yangınlar, nüfus ve bakımsızlık gibi etmenler geleneksel Türk dokusunun değiştirilmesine neden olmuştur. Bununla birlikte Türk konut mimarisi korunamamıştır. Özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul'da köklü değişiklikler yapılmış ve şehir baştan başa yenilenmiştir.

1930 yılında yeni belediye yasaları çıkarılarak, şehremaneti kaldırılmış, belediye başkanının ve valinin görevleri birleştirilmiştir. 1933 yılında yurt dışından üç planlamacı (Alfred Agache Rio de Janeiro, H. Lambert, Hermann Elgoetz de Essen) getirilerek, yeni bir kentsel planlama dönemine girilmiştir.

Gecekondulaşma bir bakıma politik kaygılardan ortaya çıkmıştır. Halk kendisine toprak verecek olan politikacılara oy veriyordu. Devlet halkın sürekli artan talebelerini karşılayabilecek kapasitede olmadığı gibi, yeterli bir altyapıya da



Şekil 5. Üsküdar'da Kağır Evlerden Oluşan Bir Sokak Görünümü

Kuban, Doğan "İstanbul Yazıları, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1998. s 70.

sahip değildi. 1950 yılından sonra tarihsel bütün semtler gecekondulaşmaya başlamıştır. 20. yüzyılın başına doğru, kara ulaşım ağının tamamlanmasıyla birlikte yerleşim alanları kontrolsüz bir şekilde kalabalıklaşmış, gecekondu ve sanayi bölgeleri İstanbul'u istila etmeye başlamıştır. Başta Boğaziçi olmak üzere İstanbul, kimliğinden çıkarak çarpık kentleşmeden nasibini almıştır.

1950'den itibaren de göçle gelenlerin oluşturduğu gecekondu nüfusu, Boğaziçi'nde yasadışı ve çarpık şehirleşmeye yol açmıştır. Gelişen ulaşım olanakları yeni gruplar yaratmıştır. Bugün İstanbul nüfusunun yüzde 60-70'ini İstanbul dışından, çoğunlukla da Anadolu'dan gelen insanlar oluşturmaktadır.

Bu göçün sonucu olarak da İstanbul peyzajına uymayan ve pek çok yerde kontrol edilemeyen şehirleşme gözlenmiştir. Köyden aileleri ile birlikte gelenler el koymuş oldukları devlet ve hazine dairesinin üzerine tek odalı evler inşa etmeye başlarlar. Bu evler çoğunlukla görülmemesi için ailenin tüm bireyleri ile birlikte gece yapıldığından gecekondu adı verilmiştir. Başlangıçta gecekondu bir tehlike olarak görülmemiş ve devlet durumlarının iyileştirilmesi için yardımlarda bulunmuştur. Ancak günümüzde gecekondulaşma önünü alamadığımız en önemli kentsel problemimizdir.

Boğaziçi'nde gecekondu oturan düşük gelirli gruplardan, en yüksek gelir grubuna kadar çok çeşitli sosyo-ekonomik özellikler gösteren kozmopolit bir nüfus yapısı bulunmaktadır. Haliç ve Marmara bölgesi sanayileşmesi Eyüp surlarında Taşlıtarla, Rami, Zeytinburnu ve Ümraniye'de ilk gecekondu semtlerini yaratmış ve bu semtler hızla yayılmıştır. Kaçak yapılmış gecekondu plansızdır, yollar dar, arazi genellikle dik eğimli, su, kanalizasyon, elektrik, telefon hatları yetersiz, konutlar dar ve niteliksizdir. Tüm bu olumsuz etmenlerin yanında nüfusu ise oldukça fazladır. Kentsel düzen yoktur. Kaçak olmayan, mülkiyetli ve ruhsatlı konutlar da, yapılanma nitelikleri ve sosyo-ekonomik açıdan, gecekondulardan çok da farklı olduğu söylenebilir. Yeni imar yasasına göre kurulan, lüks villa tipi konutlar, koru, orman, açık ve yeşil alanlar üzerine yapılmıştır. Bu yapılanma Boğaziçi'nin tepelerinde ve yamaçlarında kötü bir görünüm oluşturmuştur.

İstanbul'a yerleşen köylünün iş gereksinimini karşılayacak kapasite yoktu. Halkın kentsel kültür yoksulluğu, okuryazar olmaması ve kent kavramından beklentilerinin yüksek olması geleneksel ahlakın çökmesine neden olmuştur. Bu nedenle gecekondu bölgelerinde suç oranları daha fazladır. 1949 yılından itibaren devlet tam üç kez gecekondu affı çıkarmıştır. Her boş alan potansiyel gecekondu bölgesi olarak görülmüştür.

Bugün gecekondu geçici ev anlamını yitirmiş, yasadışı yapı anlamını yüklenmiştir. Gecekondu bölgelerinde arazi mafyası oluşmuştur. Hatta günümüzde gecekondu üzerine kat çıkarak sağlıksız ve depreme karşı dayanıksız evler yapılmaktadır. Tek katlı evi taşıyabilecek zemin düzenlemesinin üzerine birkaç kat çıkarak, düşük standartlı konut alanları oluşturulmuştur.

Cumhuriyet devrinden itibaren genel nüfus artışı ile beraber İstanbul'a bazı sanayi işletmeleri de yapılmaya başlanmıştır. Bu yapılar İstanbul'un görünümünü bozarak, zarar vermiştir.

Yeni ulaşım ağları ile birlikte araba nüfusu da insan nüfusuna paralel olarak artmaya başlamıştır. Böylece İstanbul'da araba sahip olmak yeni yollar yapmaktan daha hızlı bir şekilde gelişmiştir. Buna paralel olarak da kentin sorunları gün geçtikçe artmış ve içinden çıkılamayacak bir durum almıştır.

Bir yandan tamamen farklı bir kent kavramı yaratılmaya çalışılırken, bir yandan da tarihi çevrenin korunabilmesi için bir takım çalışmalar yapılmaktadır. 1873 yılında eski eserlerin korunabilmesi için bir yasa çıkarılmış, 1906 yılında bu yönetmelik yeniden gözden geçirilerek bazı düzenlemeler getirilmiştir. Ancak bütün bu çalışmalara rağmen 1960 yılından sonra geleneksel Türk mimarisi kalıntıları, yetkililerin ilgisizliği nedeniyle modern gelişme içinde yok olup gitmeye başlamıştır.

1924 yılında İstanbul'da Muhafaza -i Asar -ı Atika Komisyonu oluşturulmuş, ancak bu komisyon sadece danışma hizmeti verdiği için umulan sonuç elde edilememiştir. 1951 yılında ise Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu oluşturulmuş. Her türlü tarihsel mimarinin envanterinin çıkarılmasını, projelerin denetlenmesini sağlamıştır. Bağımsız olarak çalışan kurul 1983 yılına kadar pek çok tarihsel konut

mimarisini koruma altına almıştır. 1956 yılında İmar Nizamnamesi'ne konulan bir hükümle birlikte kurula, tarihsel çevre denetimi konusunda tam yetki tanınmıştır. Bu madde ile birlikte Türkiye'de ilk defa kavramsal olarak sit alanı düşüncesi ortaya çıkmıştır.

Türkçede teknik bir terim olarak yer alan sit kelimesi Fransızca ve İngilizce karşılığı yer anlamına gelen site sözcüğüdür. Korunması gerekli yer anlamına gelir. Anıtların, sokakların, korunmasına ilişkin yasalar koymak oldukça yenidir. İlk kez Mimarlar Kongresinde ortaya çıkan bu olgu 1964 yılında Venedik'te toplanan ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) adlı kurumun kuruluşunu sağlayan uluslararası toplantıda tanımlanmıştır.

1969 yılında sit alanlarının korunması için bir takım kararlar alınmıştır, nazım plan aracılığıyla uygulanacak olan bu rapor ve kurul kararları, belediyenin kapsamlı korumacılığa karşı olmasından dolayı uygulanamamıştır. Ancak 1972 yılında çıkarılan Eski Eserler Yasası'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte, 1969 yılı raporu da yasal bir temele oturtulmuş oldu. Bu yasayla birlikte Anıtlar Yüksek Kurulu'na tarihsel sit alanları ile ilgili sınırsız yetki verilmiştir.

Son yirmi yıl içinde ise İstanbul'un büyük bir metropoliten haline gelmesi, belediye sayısının artması, yetki alanlarının örtüşmesi sorunlarını beraberinde getirmiştir. Bu sorunları çözebilmek için de 1981 yılında kurulan İstanbul Su ve Kanalizasyon İşletmesi gibi kurumlar oluşturulmaya başlanmıştır.

Bugün İstanbul 10 milyonu aşkın nüfusu, her köşeden yükselen gökdelenleri, ana caddelerin iki yanında dizili olan sekiz-on katlı apartmanları ve ofis binalarıyla modern bir o kadar da geri kalmış kent görünümündedir.

İstanbul metropolünün sorunlarına çözümler üretebilsek bile uygulanabilmesi için toplumun siyasal, ekonomik ve kültürel düzenlerinin değişmesi gerekmektedir. 19. yüzyılda kentin sorunları çözümsüz gibi görünüyordu. Gereksinimler ve boyutları bu kadar büyük değildi. Bireyler fiziksel bir kaosun içinde kaybolmadan, küçük mutluluklar tadabiliyorlardı. Sözelimi, Boğazda küçük bir kayık ile gezabiliyor, balık tutabiliyor, deniz kenarında çay içebiliyor, manzarayı seyredebiliyor, denize girebiliyor ve en önemlisi de temiz bir hava soluyabiliyorlardı. Ancak bugün bu bahsettiklerimiz maalesef birer anı olmuştur.

KAYNAKÇA

- AHUNBAY, Zeynep *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, İstanbul: YEM Yayınları, 1999.
- ALUS, Sermet Muhtar. *İstanbul Kazan, Ben Keççe*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997.
- ARPAD, Burhan *Bir İstanbul Var İdi*, İstanbul: Doğan Kitapçılık A.Ş., 2000
- ARSEVEN, Celal Esad *Eski İstanbul (Abidat ve Mebanisi)*, İstanbul: İstanbul Kütüphanesi Yayınları, 1989.
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı. *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu*, Ankara: 1958.
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri*, (1451-1481) İstanbul: 1973,
- BARILLARI, Diana. *İstanbul*, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayınları, 1995.
- BELGE, Murat. *İstanbul Gezi Rehberi*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 2000.
- DELEON, Jak. *100 İstanbul*, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2000.
- EBERSOLT, Jean. *Bizans İstanbul'u ve Doğu Seyyahları*, İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., 1999.
- EVİN, İffet. *Yaşadığım Boğaziçi*, İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, 1987.
- FESCH, Paul. *Abdülhamit'in Son Günlerinde İstanbul*, İstanbul: Pera Turizm Ticaret A.Ş., I. Baskı, 1999.
- Germaner, Semra *Oryantalistlerin İstanbul'u*, İstanbul: Türkiye İş Bankası İnkur, Zeynep Yayınları, 2002.
- GRELOT, Josephus. *İstanbul Seyahatnamesi*, İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş., 1998.
- GÜLERSOY, Çelik. *Boğaziçi Sorunlar, Çözümler*, İstanbul: İstanbul Kitaplığı Ltd., 1982
- GÜLERSOY, Çelik. *İstanbul Maceramız I*, İst.: Remzi Kitabevi, 1995.
- GÜLERSOY, Çelik. *İstanbul Maceramız II*, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1996.
- GÜNGÖR, Necati. *Seyyahların Kaleminden Şehr-i Şirin İstanbul*, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1996.
- GÜNGÖR, Necati. *Bir Hayal İstanbul*, İst.: Milliyet Yayınları, 1997.
- IŞIN, Ekrem *İstanbul'da Gündelik Hayat*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001
- KAYRA, Cahit. *Mekanlar ve Zamanlar*, İstanbul: Akbank Kültür ve Sanat Kitapları, 1993.
- KUBAN, Doğan. *İstanbul Bir Kent Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- KUBAN, Doğan. *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları*, İstanbul: Yapı ve Endüstri Merkezi Yayınları, 1998.
- KUBAN, Doğan. *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 2000.
- NEYZİ, Leyla. *İstanbul'da Hatırlamak ve Unutmak*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 1999.
- ÖZENDES, Engin. *Merhaba Atina/ Here İstanbul*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 2000.
- ÖZENDES, Engin. *Osmanlı'nın Son Başkenti İstanbul*, İstanbul: Yapı - Endüstri Merkezi Yayınları, 1999.
- PAMAY, Besalet. *İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973 / der.* İstanbul: Çevre koruma ve Yeşillendirme Derneği, 1973.
- SARİÖZ, Perihan. *Bir Zamanlar İstanbul*, İstanbul: İdea İletişim Hizmetleri A.Ş. 1996.
- SÖZEN, Gürol. *Martların İstanbul'u*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999.
- SÖZEN, Gürol. *Bin Çeşit İstanbul ve Boğaziçi Yalıları*, İstanbul: Ak Yayınları Kültür ve Sanat Kitapları: 49 Yeni Dizi 3/1989.
- YERASİMOS, Stefanos. *İmparatorluk Başkenti İstanbul*, İst.: Mohn Media, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, 2000.
- TAYLOR, Jane. *İmparatorlukların Başkenti İstanbul*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2000.
- Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları, 1994.
- Bak Bir Varmış Bir Yokmuş İmparatorluktan Cumhuriyet'e Kadar İstanbul, Türkiye*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2000.
- Dünya Kenti İstanbul*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 2000.
- Türk Ansiklopedisi*, C.VII Ankara: 1955.
- Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti 1600-1905*, İstanbul: Cem Yayınevi, 2000.
- Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyıllı Uluslarüstü Bir Miras*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1999.