



TARİHİ EYÜP YERLEŞMESİNİN
GELİŞİM SÜRECİNDE
YOLLAR VE ÖYKÜLERİ



Hülya Yalçın



1963 yılında Kars-Arpaçay'da doğdu. 1981 yılında İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Bölümü Sanat Tarihi Anabilim dalına girdi ve 1985 yılında mezun oldu. 1986 yılında Eyüp Belediyesi Araştırma Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü'nde göreve başladı. Halen aynı müdürlükte görev yapmaktadır.

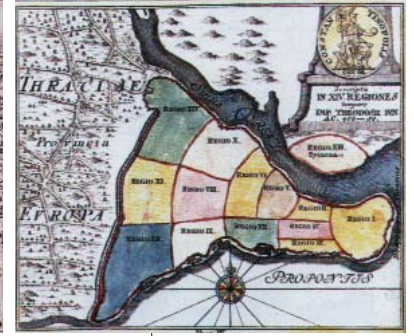
Tarihi Eyüp Yerleşmesinin gelişim sürecinde yolları anlatabilmek için öncelikle İstanbul'un yollarının gelişim sürecini irdelememiz gerekmektedir. İstanbul'un ayrılmaz bir parçası olan Eyüp'ün asıl gelişim süreci fetihten sonra başlamaktadır. Daha önceki dönemlerde sur dışında yer alan bu yerleşme bir sayfiye yeri olmaktan öteye geçmemiştir.

Bu nedenle burada öncelikle İstanbul'un ve yollarının gelişim sürecini kısaca ele alacağız;

Yarımburgaz civarındaki bir mağarada bulunan izlerden İstanbul ve çevresindeki ilk yerleşimin paleolitik çağa kadar uzandığı görülüyorsa da bizim bildiğimiz haliyle İstanbul MÖ 660 tarihlerinde kurulmuştur. Bu çağda Yunan yarımadasını sarsan Dor akınlarından kaçan Megaralılar dalgalar halinde bu bölgeye yerleşirler. Efsaneye göre Byzas önderliğinde gelenler, bugünkü Sarayburnu civarına yerleşirler.

Liderlerinden dolayı da bu yerleşim Byzantion olarak adlandırılır. Byzantion 27 kuleli muntazam yontulmuş taşlardan yapılmış bir surla çevrili küçük bir şehirdi. Bu şehrin, Haliç girişi kıyısında bir, belki de iki limanı vardı. İki kıtayı birbirine bağlayan dar su yolu kıyısındaki bu yerleşim, Perslerden Atinalılara, İspartalılar'dan Makedonyalılara, Romalılara kadar çeşitli kavimlerin göç ve istila yolları üzerinde olduğu için zaman zaman el değiştirir. Bir ticaret merkezi olarak gelişmesini sürdürür. Roma İmparatorluğunun bölgede egemenliğini kabul ettirmesiyle bölgeye istikrar gelince, Byzantion'un gelişmesi hızlanır. MS. 330'da İmparatorluğun eşbaşkenti, 65 yıl sonra da Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğunun başkenti olur ve böylece şehir için yeni bir çağ başlıyordu.

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Karadeniz ve Akdeniz gibi iki denizi birleştiren bu nedenle de o günlerin bilinen dünyasının kuzey-güney trafiğini denetleyen eşsiz bir konumda bulunması, bu kentin hızla gelişmesine ve dünyaya hükmeden üç imparatorluğun (Roma, Bizans, Osmanlı) başkenti olarak seçilmesine yol açtı. Antik çağda bir şehir devleti olan, hızla



Resim 1; Vavassore'nin 1566-1574 yılları arasında basılmış eseri Konstantinopol'un Eski Planı

Resim 2; Christoph Weigel tarafından 1720 tarihinde hazırlanmış olan İstanbul'un Bizans dönemine ait 14 sentini gösterir plan

gelişmesi için Romalıları beklemesi gereken İstanbul, Ortaçağ'da Avrupa karanlıklara gömülürken, Bizans yönetimi altında o günlerin parıldayan yıldızı olmuş; Avrupa'da geçmiş dönem uygarlıklarının kalıntıları harabeye dönerken, aynı dönemde İstanbul dünya uygarlığına bir Ayasofya hediye edebilmişti.

İmparatorluklara başkentlik yapmış olan İstanbul'da Bizans döneminde sokak adlarının olup olmadığı hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla birlikte iki caddenin adının olduğu bilinmektedir. Bunlardan biri zafer yolu olarak bilinen Mese caddesi'dir, diğeri ise Makron Embolos denilen Uzunçarşı caddesidir.

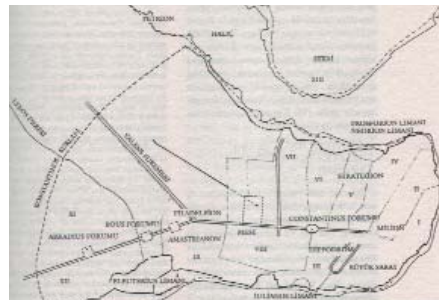
İstanbul'un sonraki çağlarda orijinal topoğrafyası bir ölçüde değişmiştir. Fakat ana yol ağı omurgası Konstantin zamanında kurulmuştur. Konstantin çağı kentine kimlik kazandıran öğelerden biri portikli yollardır. (Embolos)

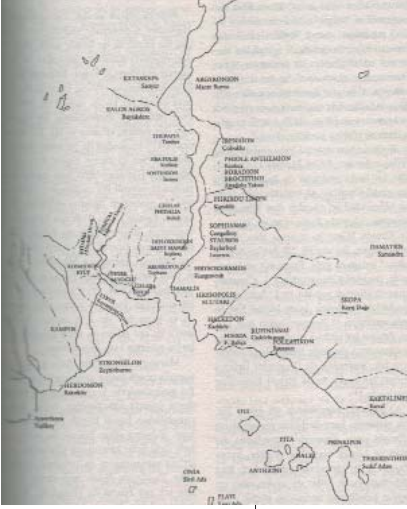
Bizans çağının sokak dokusuna ilişkin, bu ana yol çizgisinden başka bilgimiz yoktur. Bizans başkentinde, yol strüktürünün geometrik düzenlere göre değil topoğrafik verilere göre şekillendiğini söyleyebiliriz.

Şehrin Haliç'e bakan kapıları boyunca, Osmanlılar zamanında da kullanılmaya devam eden çeşitli malların indirildiği iskeleler vardı. Bunların arasında sur dışı ma-

Resim 3; Constantinopolis'in yol ağı

Resim 4; Stolpe'nin hazırladığı Bizans dönemi yol akslarını gösterir harita





Resim 5; Constantinopolis'in sayfiyeleri

halleri de bulunuyordu. Fakat bu mahalleler hiçbir zaman şehrin organik bir parçası olmamıştır. Bizans döneminde Cosmidion adıyla bilinen Eyüp'te bu yerleşmelerden biriydi.

6 ve 7. yüzyıllar Konstantinopolis'in Haliç'in kuzeyindeki Sycae ticaret kolonisi ve surdışı ile ilişkiler geliştirmeye başladığı dönemdir. Ayvansaray'da surların hemen dışında 6.yüzyılda Justinianos zamanında Meryem'e ithaf edilen büyük kilise yapılmıştır. Aynı dönemde Eyüp'te Aziz Kosmos ve Damianos adlarına adanmış bir manastır mevcuttur. Kydaros (bugünkü Alibey) ve Barbyzes (bugünkü Kâğıthane) 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 Kosmidion (yeşil) denilmiştir. Yerleşme bu ziyaretgah çevresinde oluşmuştur. Kuruluşu İ.S. 5.yüzyıl ortalarına uzanan yerleşme, çevredeki dini yapılar nedeniyle, kutsal bir şifa merkezi olarak tanınmıştır. 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.

Bizans döneminde olduğu gibi fetihten sonra da, Haliç'in girişinde yer almakta olan liman, hemen hemen hiç yiyecek üretmeyen bu kentin ekonomik yaşamında en önemli yeri işgal etmekteydi. İstanbul yarımadasının en yoğun yerleşme alanı, başlıca anıtların bulunduğu ve sokakların sık bir ağ oluşturduğu doğu bölgesiydi. Burada, Ayasofya ve Beyazıt Meydanları arasında kentin asırlarca ana eksenini oluşturmuş bulunan Divan yolunun izlerini bulmak mümkündür.

İstanbul'un fethinden itibaren değişik etnik gruplara ve dinlere

mensup insanların yan yana çalıştıkları bu ticaret bölgesinin dışında, İstanbul'un mahalleleri milletlere göre ayrılmıştı.

En büyük grubu oluşturan Müslümanlar yarımada'nın merkezinde yaşarlardı, Ermeniler, Yahudiler ve Rumlar ise daha çok sahil kesimlerinde yerleşmişlerdi. Marmara sahillerinde genellikle Rum ve Ermeni mahalleleri varken, Haliç Rum ve Yahudi mahalleleriyle çevrelenmişti. Kentin nüfusu kara surlarına doğru seyrekleşmekteydi. Kentin en geniş boş arazisi surlara bitişik olan bu bölge de bulunuyordu. Buralarda, meyve bahçeleri ve bostanlar yer almaktaydı. Surların dışında yer alan yerleşmeler konusunda bir istisna vardı, Fatih Sultan Mehmet Haliç surları dışında, Hz. Muhammed'in sancaktarı Eba Eyyub el-Ensari adına bir türbe, cami, aşhane, imaret ve hamamdan oluşan bir külliye inşa ettirecek, Robert Mantran'ın **"Buraya gelen İstanbul müslümanları, ticaret, kazanç, kâr hırsı ve yönetim kavgalarının dışarıda bırakıldığı bu kentte, kâfirlerle ilişkiden uzak bir şekilde, kendilerini gerçekten evlerinde hissetmektedirler. Eyüb, büyük kentin soysuz ve yozlaşmış dünyasının yanında sığınacak bir liman gibidir."** diye tarif ettiği Eyüp'ün temellerini atmıştır. Aslında, İstanbul'un fethinin politik olduğu kadar dini ve sembolik anlamını belirten bir davranıştır Eyüp'teki yeni yerleşme ve kısa zamanda Müslümanlar için bir ziyaretgâh olmuştur.

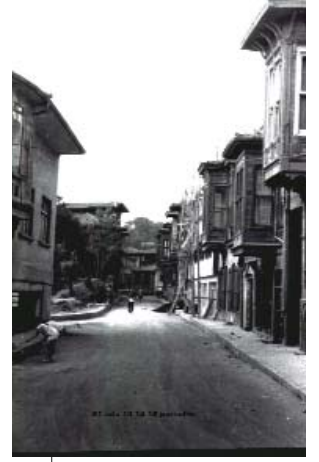
Kentin merkezinde yer alan en önemli meydan At Meydanıydı. Bunun dışında kentin herkesin yararlanabileceği başlıca açık alanları camilerin veya külliyelerin avlularıydı. Böylece bu alanlar dini ve dünyevi işlerin birleştirildiği mekanlar olmak özelliğine sahip oldular.

1800'lerde İstanbul'un kısa ve kalabalık sokakları, daralıp genişleyen, yön değiştiren ve sık sık çıkmaz sokağa dönüşen karmaşık bir ağ oluşturmaktaydı. Kentin en büyük caddelerinden olan Divan yolu en geniş yerinde 6 metre iken ortalama genişliği ancak 3.80 metreyi buluyordu. Daha önemsiz sokaklarda ise bu genişlik 2 ya da 2.30 metreden daha geniş değildi.

Osmanlı kentlerinde anıtların arasında-

Resim 6; Eyüpsultan Camii





ki dokuyu konut mimarisi oluşturuyordu. İstanbul'un mahalleleri dini merkezlerin etrafında organik olarak gelişmiş yerleşmelerdi. Ancak, sosyal ve kültürel değerler mahallelerin fiziksel yapılarını da belirlemiştir. Yerleşmelerde gelir ve sosyal statüye göre ayırım gözetilmediği için değişik tip konutlar çoğu kez yan yana bulunabilirdi. Bu konudaki tek istisna bekâr odalarıydı ve bunlar mahallelerin dışında tutuluyordu. Kadınların ve dolayısı ile ailenin mahremiyeti mahalle dokusunun oluşmasında diğer önemli bir etkendi. Yoğun kent ortamında tek tek hanelerin birbirinden azami şekilde tecrit etme arayışı, çıkmaz sokaklar etrafında konut gruplaşmalarına yol açmış, böylece sokaklar yarı kamusal geçit niteliğine bürünmüşlerdi.

Osmanlı döneminde görülen düzensiz sokak yapılaşması Bizans döneminde de vardı. Özel mülkiyet hakkını üstün tutan Osmanlı Devleti başkalarının hakkına tecavüz etmedikçe umumi alanlara taşılmasını hoş gördü ve bu sokak dokularını korudu. Bunun sonucunda da İstanbul'un sokak yapısı, pitoresk bir hareketlilik kazandı; evlerin canlı renklere boyanması mahalleleri daha da şenlendirirdi.

Fetihten sonra İstanbul'un yeniden inşa edilmesindeki ana hedef, Müslüman halkın İslam geleneklerine göre yaşayabileceği bir kent yaratmaktı. Müslüman mahalleleri külliye çevresinde gelişti. Kentin fiziki yapısını da düzenlemek amacıyla, emlak sahipleri taşınmaz mülklerini ve topraklarını belirli koşullarda kullanılması için vakıflara devrettiler.

Fatih Sultan Mehmet devrinde İstanbul 13 (onüç) nahiyeye ayrılmıştı. Bu nahiyeler padişahların ve paşaların yaptırdıkları külliyelerin çevresinde gelişti. Nahiyelerin alt birimleri olan mahalleler ise, vakıflarca desteklenen daha küçük camilerin veya tekkelerin çevresinde gelişti. 1546-1596 arasındaki elli yılda İstanbul'daki Vakıf sayısının 1594'ten 3180'e çıkışı, İmparatorluk başkentinin ne kadar büyük bir hızla bir İslam kentine dönüştüğünün açık göstergesidir.

16. yüzyıl yoğun inşaat faaliyetinin görüldüğü bir dönem oldu. Anadolu-Türk mimari unsurlarının Bizans motifleriyle karışımından oluşan mimari formlar, 16.yüzyıl İstanbul'unun muhteşem mimarisini yarattı. Kanuni Sultan Süleyman'ın uzun süren saltanatı boyunca İstanbul bir çok anıt kazanmış ve Mimar Sinan'ın eserlerinde klasik Osmanlı Mimarisi doruk noktasına ulaşmıştır.

17. ve 18. yüzyıllarda İstanbul, 15. ve 16. yüzyıllardaki gelişme çizgisini izlemişti.



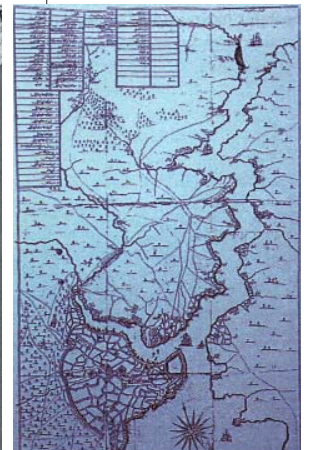
Resim 7; Eyüp'te tarihi sokak dokusu

Resim 8; Eyüp'te farklı statüdeki evlerin yan yana yer aldığı sokak

Resim 9; Eyüp'te tarihi sokak dokusu

Resim 10; Fatih Sultan Mehmet'in oluşturduğu İstanbul Nahiyeleri

Resim 11; 17.-18. yüzyılda İstanbul





Resim 12; 1871 yılına ait İstanbul haritası

Ancak, İmparatorluğun iktisadi gücündeki azalma nedeniyle, imar faaliyetleri ölçek olarak önceki dönemlerle kıyaslanamaz.

19. yüzyılda Osmanlı başkentinin demografik ve fiziksel büyümesi yeni bir yaklaşımı gerekli kıldı. 1855 tarihinde Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi ile İstanbul ve Bilâd-ı Selâse ondört ve 1877 tarihli Belediye Kanunu ile de yirmi daireye ayrılmıştır.

Tanzimat-ı Hayriye'ye gelinceye kadar İstanbul, belediye işlerini görme hususunda Dersaadet ve Bilad-ı Selâse namıyla dört Kaza'ya (Mevleviyet'e) bölünmüş ve bu dört kaza ayrıca kırk mahkemeye (şubeye) ayrılmıştı. Bunların içinde İstanbul Efendisi (Kadısı) hepsinden üstündür ve doğrudan doğruya Sadâret Makamından emir alırdı. Şehrin bazı hususlarda Valisi, Hakimi ve Belediye Reisi İstanbul Kadısı idi. Bilâd-ı Selâse denilen Üsküdar-Galata ve Eyyüb Kadıları da buldukları yerlerin mutasarrıfları veya Daire Müdürleri hükmündeydiler.

II.Mahmut tarafından Yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra "İhtisab Nezareti" adıyla yeni bir memuriyet çıkarılarak, o zamana kadar kadılar tarafından görülmekte olan esnaf, narh ve zabıta işleri ile Asâkir-i Muhammediye masraflarının karşılığı olan ihtisab vergilerinin tahsili ve bilhassa İstanbul'a giren ve çıkanların gözetim altında bulundurulması keyfiyetleri, yani Polis veya Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti görevleri bu Nezarete verilmişti.

1855 tarihinde çıkarılan nizamnameye göre Zabtiye Müşiriyeti, Dersaadet, Beyoğlu, Üsküdar ve Çekmece adıyla dört mutasarrıflığa ve Galata, Adalar, Kartal, Eyyüb-Yeniköy, Beykoz, Çatalca adlarıyla sekiz Kaymakamlığa ve Kü-

çük Çekmece Su Yolu Kasabası, Terkos, Gebze, Şile Müdürlüklerine ayrılmıştı.

Mayıs 1855 yılında daha köklü bir programı uygulamak üzere, İntizam-ı Şehir Komisyonu kuruldu. Bu komisyonun kuruluşu maksadı İstanbul'u Avrupa kentleri gibi mükemmel bir şekilde inşa etmektir. Bunun için İstanbul'un güzelleştirilmeye (tezyin), temizlenmeye (tanzif), yollarının genişletilmesine (tevessü), sokaklarının aydınlatılmasına (tenvir-i esvâk) ve inşaat usullerinin iyileştirilmesine (ıslah-ı usul-i ebniye) ihtiyacı vardı. Resmi raporlara göre, bu işler yürütülürken belirli kurallara uyulursa netice alınabilecekti. Bu kuralların başarılı olduğu Avrupa'da ispat edildiğine göre komisyon Avrupa usullerine aşina olanlardan müteşekkil olmalıydı.

Komisyonun başlıca katkısı, yol şebekesini ve şebekeyle ilgili hayati önemdeki hizmetleri düzenleyen bir dizi kural üretmek oldu. Komisyonun ilk önerileri arasında, Pera ve Galata'daki, Tophane'den Ortaköy'e uzanan kıyı şeridindeki ve Üsküdar'daki yolların genişletilmesi, düzeltilmesi ve döşenmesi vardı. Öncelikli öneriler arasında, kaldırımların, su ve kanalizasyon şebekesinin tamamlanması ve aydınlatılması, belediyede muhasebe işleri için bir daire kurulması yer alıyordu.

Zamanın resmi gazetesi Takvim-i Vekayi'de 1857 yılında yayınlanan bir nizamname ile İstanbul'un ondört dairesinden Pera, Galata ve Tophane'yi kapsayan Altıncı Daire'nin pilot bölge olarak seçildiği bildirilerek, bunun gerekçesi de açıklanmıştır; "her şeye yukarıda sözü edilen diğer bölgelerde (Galata'nın dışındaki on üç bölgede) başlamak mugalata olacağından, ayrıca Altıncı Daire'de bir çok değerli emlak ve bina bulunduğu ve ayrıca bu bölgede ikamet edenler bu gibi düzenlemeleri başka memleketlerde görmüş olup, kıymetini bildiklerinden, ıslahat programı önce Altıncı Daire'de uygulanacaktır."

Tanzimat fermanıyla hayata geçirilen reformların yansımaları, bir süre sonra kent dokusunda ve mimaride de görülmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak İstanbul, yavaş yavaş Osmanlı kenti özelliklerinden uzaklaşarak Avrupalı biçimleri ve unsurları

Resim 13; 1855'de oluşturulan İstanbul'un Daireleri



içeren daha kozmopolit bir kente dönüşmeye başladı.

Kent dokusunun düzenlenmesi maksadıyla oluşturulan ilkeler tüm İstanbul için aynıydı. Kent tasarımına ilişkin ilk kuraları, Tanzimat fermanı'nı kaleme alanlardan biri de Mustafa Reşid Paşa'dır. Mustafa Reşid Paşa, Paris, Viyana ve Londra gibi Avrupa başkentlerindeki diplomatik görevleri sırasında bu kentlere hayran olmuş ve İstanbul'un da aynı standartlara sahip olmasını istemişti. Bu nedenle planlamaya bilimsel yaklaşımı savunmaktaydı. Ona göre yol şebekesi "kavad-i hendese" kurallarına uygun olmalıydı. Bu da mevcut yolların düz ve geniş arterlerle kesilmesi demektir. Böylece sağlanacak ulaşım kolaylığı şehrin başına bela olan yangın afeti ile mücadeleyi mümkün kılacaktı. Mustafa Reşid Paşa'nın bir diğer görüşü de yapıların malzemesinin ahşaptan kâgire dönüştürülmesi ile ilgiliydi.

Tanzimat Fermanının ilanından hemen sonra, Mustafa Reşid Paşa'nın görüşleri doğrultusunda Alman Mühendis Helmuth von Moltke, İstanbul'un sokak yapısını düzeltmekle görevlendirilmiştir.

İstanbul'un sokaklarını genişliklerine göre kategorileri ayıran Helmuth von Moltke de Mustafa Reşid Paşa gibi yol şebekesinin "kavad-i hendese" kurallarına uygun olması gerektiğini düşünüyor ve kâgir yapılar öneriyordu.

Helmuth von Moltke'nin projeleri uygulanmadı ancak yeni inşaat nizamnamelerinin temelini oluşturdu. Şehir planlamasını ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848 yılında çıkarılmış olup; 1848-1882 yılları arasında bu nizamnamelerin sayısı altıya bulmuştur.

Bunlar: 1- 1848'de Ebniye Nizamnamesi

2- 1858 Sokaklara dair Nizamname

3- 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi

4- 1875 İstanbul ve Belde-i Selase'de Yapılacak Ebniyenin Sureti İnşaiyesine dair Nizamname

5- Dersaadet Belediye Kanunu

6- 1882 Ebniye Kanunu

1848 tarihli Ebniye Nizamname'ne göre

re sokaklar genişliğine göre üçe ayrılmıştı: - Genişlikleri 7.60 metreden küçük olmayan "büyük caddeler", 6.00 metreden az olmayan "adi caddeler", 4.50 metreyi geçmeyen "sair sokaklar".

1863 ve 1882 yılında çıkarılan nizamnamelerde cadde genişlikleri artırılırken her üç nizamnamede de ortak tek nokta çıkmaz sokakların kaldırılmasının gerekliliğidir.

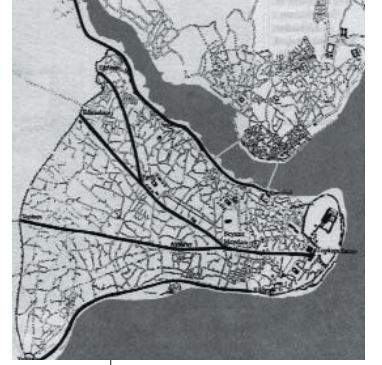
Sadece sokakların genişliği ile ilgili olan 1848-1863 nizamnameleri sokakların yoğunluk açısından nitelikleri ile fazla ilgilennemiştir. Yapıların irtifaları kullanılan malzemeye göre belirleniyor ve kâgir yapılar (Taş ve tuğla yapılar) ahşap yapılara göre daha yüksek irtifa da yapıyordu. Bu sorunu gidermek için 1882 Ebniye Kanununda bina yükseklikleri ile sokak genişlikleri arasında bağlantı kurularak gerekli düzenlemeler yapıldı.

1848'de ahşap binaların azami yüksekliği 16.70 metre, kâgir binaların azami yüksekliği ise 22.80 metre olarak belirlenmiştir. (Madde 10)

1863'te nüfus artışını önleyici olarak bir önlem olarak bu yükseklikler 10.60 metre ve 15.20 metreye düşürüldü. (Madde 20)

1882 düzenlemesine göre de 11.50 metre genişliğindeki caddelerde kâgir binaların azami yüksekliği 22.80 metreye, ahşap binaların 15.20 metreye; 7.60 metre genişliğindeki en dar sokaklarda ise kâgir binaların 18.20 metreye, ahşap yapıların da 12.20 metreye ulaşabileceği karara bağlanmıştır. Madde 33)

1864 yılında hükümetin aldığı bir karar da başkentteki bütün binaların taş veya tuğladan yapılması şart koşuyordu. Ancak madde imkânları kâgir inşaatı yetmeyenler ahşap bina yapabileceklerdi. Ahşap malzeme kullanıldığı takdirde ise; yangınların yayılmasının önlenmesi maksadıyla ahşap binalar arasına tuğla duvar çekilmesi gerekiyordu.



Resim 14; Helmuth von Moltke'nin hazırladığı İstanbul planı (1839 tarihli)



Resim 15; 1871 yılında hazırlanan İstanbul yerleşim haritası



Resim 16; Haliç Vapuru Eyüp yolunda

Yollar ile yapılar arasındaki ilişkilere değindikten sonra; İstanbul'un çarpıcı başka bir özelliğine değineceğim, bu özellik İstanbul'un denizle olan ilişkisidir.

İstanbul'da deniz en beklenmedik anlarda, en yoğun mahallelerin ortasından sürpriz bir şekilde karşımıza çıkardı.

Karşımıza çıkardı diyorum. Çünkü sahil yolları nedeniyle bu güzellikleri önemli ölçüde kaybettik.

Geçmişte başlıca yollar ya denizi izlerler ya da denize çıkarlardı. Deniz İstanbul'a güzel manzaralar sunmakla kalmayıp elverişli, ulaşım imkânları da sunardı.

Ayrıca deniz başlı başına bir mesiredir, hangimiz bir vapurun güvertesinde, hem temiz hava almak hem de manzara seyretmek istemeyiz.

Eskiden İstanbul'da deniz aynı zamanda pazar yeridir, deniz mahsullerinden zerzavata ve giyim kuşama dek bir çok ürün kayıklardan sahildeki müşterilere satılırdı. Deniz kenarındaki kaldırımlarda suyla yayalar arsında parmaklık yoktu.

İnsanla denizin bu ilişkisi, 19.yüzyıl plançlarına bir hedef daha vermişti. Sahil şeridinin temizlenmesi ve düzenlenmesi. Bu çalışmalar kapsamında iskeleler ve rıhtımlar tamir edilerek kullanıma sunulmuştur.

Eski İstanbul'da Boğaz köyleri, tek tek birbirinden kopuk köylerdi. Bu köylerin aralarında yol bile bulunmazdı. Bütün işlerini denizden çözerlerdi, malzeme bile denizden gelirdi. Küçük koylar, küçük burunlarla deniz kıyısı alternatifleri ressamane biçimde ve pitoresk anlamda dizilirdi.

İstanbul'da düzenli vapur seferleri 1851 tarihinde başlamıştır. Bu tarihe kadar kent sahilleri arasında ulaşım kayık ve mavnalarla sağlanırdı.

Merkez konumunda olan Eminönü'nden kayıklar üç ana istikamette hizmet verirdi: Galata tarafına, Haliç'in köyleri arasında ve Boğazın iki yakasındaki köylere. Kayık trafiğinin en yoğun olduğu hat, Galata-Eminönü arasındaydı.

Her yolcu kayığı belli bir iskeleye bağlı olup; o iskeleye yük ve yolcu taşırdı. Başka noktalardan yolcu ve yük alınması gümrük idaresinin iznine bağlıydı. Bu seferler şehir yöneticileri tarafından düzenlenen bir çeşit ucuz dolmuş seferleriydi. Ayrıca, genellikle Boğaz'da sahilhaneleri olan hükümet erkânına ait çok sayıda kayık vardı. Kayığın boyu ve kürek sayısı sahibinin sosyal statüsünü gösteriyordu. Deniz ulaşımının başlıca avantajı süratli olmasıydı. Mesela; Büyükdere ve Eminönü arası kayıkla bir buçuk saat sürerken, aynı yol at sırtında ancak dört saatte alınabiliyordu.

19. yüzyılın ortalarında İstanbul'un deniz trafiğinin hissedilir derecede artması nedeniyle daha verimli çözümler araştırılmaya başlandı. İlk kez 1850 yılında iki yabancının işlettiği buharlı vapur seferleri başladı. Bu seferleri akabinde 1851 yılında ilk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye kuruldu. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşundan hemen sonra, şirketin altı vapurunun sefer yaptığı güzergahta (Üsküdar - Eminönü arasında) yabancı vapurların yolcu taşınması yasaklandı.

1919 yılına kadar yürürlükte kalan 1888 nizamnamesi yedi hatta vapur seferleri düzenlendiğini göstermektedir. Bu nizamnamede belirtilen hatlar: Üsküdar - Beşiktaş, Harem - Kabataş, Eminönü - Haliç köyleri, Eminönü - Yeşilköy, Eminönü - Adalar, Eminönü - Üsküdar, Eminönü - Boğaz köyleri'dir. Ayrıca Üsküdar - Kabataş, Üsküdar - Sirkeci, Büyükdere - Hünkar İskelesi arasında araba ve hayvan taşıyan feribot seferleri vardı.

İstanbul yaşamında her zaman renkli bir unsur olan deniz ulaşımı, 19. yüzyılın ikinci yarısında başlıca kamu hizmeti haline geldi. Altı vapurla seferlere başlayan Şirket-i Hayriye'nin vapur sayısı 1864'te on altıya, 1872'de otuz dörde ve 1909'da otuz altıya ulaşmıştır. Şirket-i Hayriye Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk ulaşım girişimiydi

Resim 17; Elektrikli tramvay



ve başarılı olmuştur.

Şirket-i Hayriye vapurları ulaşımı hatırı sayılır biçimde rahatlatmıştı, karada tarihi yarımada'nın iç tarafları, Marmara sahilleri ve yeni gelişen mahallelere doğru kara ulaşımına ihtiyaç duyuluyordu. 1860'lardan itibaren bir tramvay sistemi kurup işletmek isteyen girişimciler ortaya çıkmıştı.

1869 tarihinde Krepano Efendi'ye kırk yıllık bir imtiyaz tanınarak İstanbul tramvay Şirketi kuruldu. Kuruluş aşamasında yapılması düşünülen hatlardan Eminönü-Eyüp ve Tatavla hatları hiçbir zaman yapılamadı. Öncelik yine Galata bölgesine verildi.

Tramvay hatlarının dağılımında nüfus yoğunluğu dikkate alınmış ve kentin büyümesinin yönelimi yatırımlarda belirleyici olmuştur. Temmuz 1872'de Azapkapı-Beşiktaş hattının ilk tamamlanan hat olması bu gerçeği belirlemektedir. Eminönü - Aksaray hattı ise Kasım ayında hizmete girmişti.

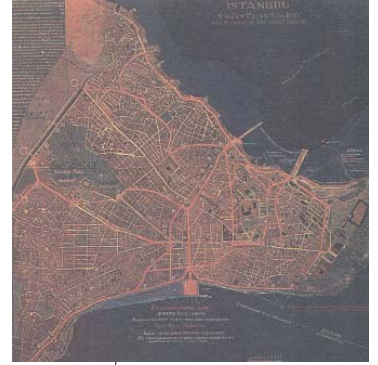
Mevcut yolların durumu ve genişliği tramvay hattının yapım hızını büyük ölçüde belirlemekteydi. İstanbul Tramvay Şirketi yolları asgari 11.50 metreye kadar genişletmekle, ayrıca yolları döşeme ve hasar gören su, kanalizasyon, gaz borularının tamir etmekle mükellefti.

Ücretler, tarifeler, yolcuların rahatı gibi konular Şirket-i Hayriye nizamnamesi ile paralellikler gösteriyordu. Tramvay'da da altı yaşın altındaki çocuklar ücretsiz seyahat ediyordu ve postacılar, askerlere, polislerimize indirimli tarife uygulanıyordu.

1872 yılında başlayan atlı tramvay seferleri 1912 yılında elektrikli sisteme geçmiştir.

Yer altı ulaşımın ilk örneklerinden biri olan ve 1875 yılında hizmete giren Galata - Pera arasındaki tünel tamamen yer altında olması nedeniyle Londra'dan sonraki dünyanın ikinci metrosudur.

Tanzimat ve 19. yüzyılın ilk yarısı oldukça köklü reformların yapıldığı çağdır. Bu dönemde 1838 yılında yapılan Osmanlı - İngiliz Ticaret Anlaşması'ndan sonra modern sanayi gelişmesi karşısında Osmanlı ekonomisinin çökmesi hızlanmıştır.



Resim 18; 1900 yılında İstanbul
Resim 19; Prost'un hazırladığı
plan (1937)

Tanzimat sonrası dönemde sıkça rastlanılan Avrupalı uzmanlara başvurma adeti Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir. İstanbul'un gelişmesini nazım planlarla kontrol altına almak için ilk çaba 1930'lu yıllarda görüldü.

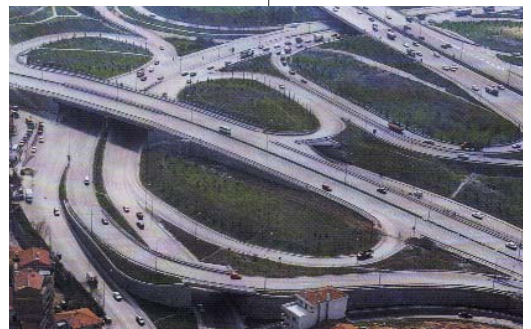
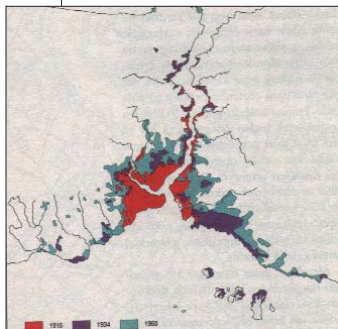
1930'lu yılların ilk yarısı Cumhuriyetin Osmanlı döneminden kalma tüm kent yönetimi ve imar yasalarının değiştiği yıllar olmuştur. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu ve 1593 sayılı Umumi Hıfzı Sıhha Kanunu, 1933 yılında çıkarılan Belediyeler Bankası Kanunu, 1933 yılında Ebniye Kanunu'nun yerine geçmesi için çıkarılan Yapı ve yollar Kanunu ve 1934 yılında çıkarılan Belediyeler İstimlak Kanunu ile yeni bir kentsel yönetimin çerçevesi oluşturulmuştur.

Bu ilk danışmanlar heyeti Fransız ve Almanlardan oluşuyordu. Alfred Agache, Herman Elgötz, H. Lambert ve Martin Wagner'in kent planlaması ile ilgili önerileri uygulanmadı ancak raporları günümüze kadar ulaştı. 1936 - 1951 yılları arasında İstanbul'da bulunan Fransız mimar ve planacı Henri Prost'un İstanbul için geliştirdiği projenin bazı bölümleri yakın zamana kadar Eyüp'te de yürürlükte idi.



Resim 20; 1920-1923 yılları
arasında İstanbul Keşfiyatı
A.Ş. tarafından hazırlanan İstanbul haritası

Resim 21; 1960'lı yıllara kadar
İstanbul'un gelişme evreleri
Resim 22; Sürekli büyüyen şehir
işgal eden yollar-kavşaklar





Resim 23; Eyüpsultan'da Kılıç Kuşanma Töreleri

Planlama da ikinci dalga 1950'lerde yaşandı. Bu dönemde görüşlerine başvurulmuş uzmanlar Alman plancı Hans Högg ile İtalyan plancı Luigi Piccinato'dur. 1950'li yıllarda yapılan uygulamalarla kitle taşıtı olan tramvaylar kaldırıldı, İstanbul'un insancıl ölçüleri, Vatan ve Millet caddeleri gibi vahşi boyutlarda arterler açılarak bütün eski doku büyük ölçüde yok edilmiştir.

Yıkımlar öyle boyutlara ulaşmıştı ki çıkan molozlar Marmara kıyılarına dökülüyordu. İstanbul şehrinin yapısı, molozlar üzerinden sahil yolu geçirilerek değiştiriliyordu. Sahil yolu ise şehir ve toplum ile deniz arasındaki ilişkiyi balta gibi kesiyordu.

Menderes döneminde kentin tarihsel niteliklerine saygı duymayan yol mühendisleri tarafından açılması istenen bulvarlar hiçbir tepki gösterilmeden uygulandı. Her hangi bir plan veya program olmaksızın yürütülen çalışmaların maksadı trafiği rahatlatabilecek modern bir ulaşım sistemi yaratmak, modern meydanlar açmak, camileri onarmak ve kenti güzelleştirmek olarak açıklanıyordu. Ancak, tarihi bir kente bu kadar basit gerekçelerle ve düşünülmeden, plansız programsız müdahale etmenin doğru bir hareket olmadığı kısa sürede anlaşılacaktı. Bu dönemde şehrin nüfusu ikiye katlandı. Trafik çözülmesi her gün daha da zorlaşan bir sorun yumağına dönüştü, tarihi bölgeler yok edildi.

Eski İstanbul bir yaya kentiydi, her şey insan ölçeğinde düşünülüyordu. 1950'lerde hala tramvay ve

vapur sistemi ulaşım hizmetini sürdürüyordu ve araba sayısı dikkate alınmayacak kadar azdı.

Hatta, ilk Boğaz köprüsü tasarısı da bu yıllarda tartışılmış ve geliştirilmiştir. Açılan geniş bulvarlarla birlikte tramvay kaldırıldı, yerine elektrikli trolleybüs konuldu. Boğaz kıyılarına vapur seferlerinin yerini alacak bir otobüs sistemi geliştirildi. Eski şehri neredeyse yok eden bütün bu bulvarlar, günümüzde kent trafiğini kaldıramaz hale geldiler, her yıl yeni ilavelerle azgımlaşarak büyümeye, şehri yemeye devam ediyorlar.

Kültürel açıdan bakıldığında, Menderes'in ve onu izleyen politikacılarla yöneticilerin yaptığı, kentin eski imgesi yerine modern bir Avrupa kenti imgesi yerleştirmeye çalışmaktır. Aslında bu girişimler, Osmanlı sultanlarının, 19. yüzyılda Haliç'te yeni fabrikalar yapmak için sarayları yıktırması veya Sirkeci'ye gar yapmak için Topkapı Sarayı'nın bir bölümünü feda etmesi ile aynı mantığa sahipti ve aynı modernizm coşkusunu yansıtıyordu. Bu olgu Tanzimat'tan bu yana Türk aydınının en karmaşık kültürel sorunu olmuştur.

İstanbul'un ayrılmaz bir parçası olan Eyüp'te benzer bir gelişme çizgisi izlenmiştir.

Yukarıdaki satırlarda, modernleşme uğruna onarılamaz tahribata uğrayan genelde İstanbul, özelde Eyüp'te yolların nasıl oluştuğuna değindim.

Yabancı seyyahların "kutsal şehir" olarak adlandırdıkları Eyüp, İstanbul'un dışında, surlara bitişik, Haliç'in hemen kıyısında yeşil servilerin gölgelediği büyük mezarlığı ile adeta apayrı bir şehir olarak doğmuştu ve gelişmişti. Sessiz ve sadece yayaların dolaştığı dar sokaklarını ağaçlar yeşillendiriyor. Bahçe duvarlarından sarkan mavi salkımlar sokakları süslüyordu.

Padişahların kılıç alayları nedeniyle Eyüp'ün, Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişme dönemindeki rollerinden biri de devletin halkla ilişkiye geçtiği ideolojik ve simgesel tahta oturma (cülus), bağıklık yemini, kılıç kuşanma törenlerinde, sünnet, doğum ve zafer kutlamalarında odak olmasıdır.

Resim 24; 1453 yılından önceki İstanbul'un topoğrafik haritası (Mamboury-1925)



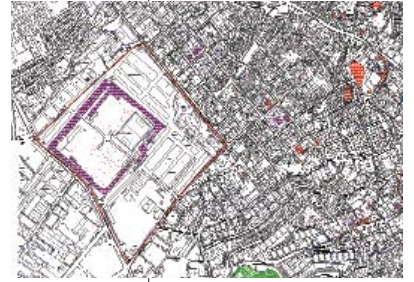
Edmondo de Amicis, İstanbul adlı eserinde, Eyüp'ü anlatırken; "Karşı sahil tepelerinden ve Haliç'in bütün koylarından birçok defa pırl pırl kubbelerini ve narin minarelerini gördüğüm o esrarlı Eyüp Camii'ne heyecan içinde vasıl olduk. Avluda büyük bir çınarın gölgesinde, halka halinde dizilmiş kandillerin devamlı aydınlattığı, Bizans surlarının dibinde ilk Müslümanlarla beraber şehit olan ve bu sahile defnedilmiş cesedi sekiz asır sonra Fatih Sultan Mehmed tarafından bulunan Haz. Peygamberin meşhur sancakdarının köşk şeklindeki türbesi yükselir. Fatih, padişahlarının Osman Gazi'nin kılıcını merasimle kuşandıkları bu camii onun için yaptırmışlardır, bu yüzden etrafındaki kabristan kabristanların en mübareği olduğu gibi, bu cami de İstanbul camilerinin en mukaddes olanıdır. Camiin etrafında, ulu ağaçların altında, çiçeklerle çevrilmiş, mermerler ve yaldızlı arabesklerle parıldayan, gösterişli kitabelerle süslenmiş sultan, vezir ve saray büyüklerinin türbeleri yükselir. Şeyhülislâmların türbesi ayrı bir yerdedir, sekiz köşeli bir kubbeye örtülmüştür, kubbenin altında büyük din adamları medfundur, üzerlerinde başucuna ince ipekli tül den sarıklar yerleştirilmiş kocaman siyah sandukalar vardır. Bu, fevkalâde bir sessizliğe gömülmüş aristokratik bir mahalle gibi, uhrevi bir hüznle beraber dünyevi bir hürmet hissini ilham eden bembeyaz, gölgesi ve şahane bir güzelliğe sahip bir mezar şehridir. Mezarlık bahçelerindeki yeşilliğin çelenkler ve demetler halinde sarkıttığı ve üzerinden akasya, meşe, mersin dallarının yükseldiği beyaz duvarların ve parmaklıkların içine geçiyor ve türbelerin kemerli pencerelerini örten yaldızlı demir dantellerin arasından, tatlı bir ziya içinde, ağaçların yeşil gölgeleriyle boyanmış mermer lahitleri görüyoruz. İstanbul'un başka hiçbir yerinde, ölüm tasvirini güzelleştiren ve korkmadan seyrettiren Müslüman sanatı bu kadar zarafetle gözler önüne serilmez. Dudaklarda hem dua hem tebessüm uyandıran hüznün ve zarafet dolu bir kabristan, bir saray, bir bahçe, bir mabettir." demektedir.

İstanbul'daki, ilk Türk ve Müslüman yerleşmesi olma özelliği taşıyan Eyüp, Os-



Resim 25; Kartpostallarda Eyüp

manlı - Türk şehirciliğinin tipik bir örneğidir. Osmanlı Sultanları ve halkın gözünde kutsal bir yer sayıldığı için en değerli sanat ve kültür eserlerinin toplandığı bir merkez olarak gelişmiştir. Ebâ Ey-yüb'un ahirette şefaati kazanmak ümidiyle imparatorluğun seçkin kişileri burada türbelerini yaptırmış ve bir çok vakıf tesisleri kurmuş buldukları gibi, zamanla burada büyük mezarlıklar gelişmiş, Eyüp Sultan adeta İstanbul'un seçkin bir kabristanı olmuştur.



Resim 26; Rami sirtlarında Rami Paşa çiftliğinde kurulan kışla ve Balkan göçmelerinin yerleştirildiği yeni yerleşim merkezi

Ayrıca, yeni tahta çıkan her Osmanlı sultanına Eyüp Sultan Türbesi'nde devrin en büyük tarikat şeyhi veya şeyhülislâm tarafından kılıç kuşatılırdı. Taklid-i Seyf adı verilen bu merasim, tahta oturmak için biat merasimi kadar önemliydi.

Saltanatın en mukaddes eşyasından sayılan Peygamber'in Sancağı da 1703 Patrona Halil İsyanı'na kadar Eyüp Sultan Türbesi'nde saklanmış, sonra Topkapı Sarayı'nda Harem Dairesi'ne alınmıştır. Özetle, Eyüp Sultan, Osmanlı siyasi düzeninde, son derece önemli bir makam oluşturmaktadır.

Eyüp, Osmanlı Türk mimarisi, çinicilik ve hat sanatları bakımından da eşsiz bir müze durumundadır. Eyüp Sultan, aynı zamanda en önemli tekkelerin toplandığı bir merkezdir. Tekkelerin, Türk tasavvuf, edebiyat ve sanat tarihindeki seçkin yeri

Resim 27; Menderes dönemi yıkımlarında Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı imaret ve Eyüp'ün meşhur kebabçıları da nasibini almıştır.



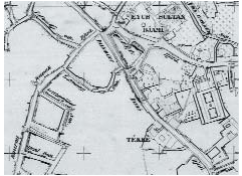


Resim 28; Tokmaktepe Mezarlığı çevre yolu nedeniyle büyük bir kısmı kaldırıldı. (Alman Mavileri-1919).

Resim 29; Eyüp Camii Meydanına bıçak gibi saplanan bulvar Saçlı Abdülkadir Mescidi içinde kabus oluşturuyordu. Freni patlayan kamyonlar soluğu mescitte alıyordu.



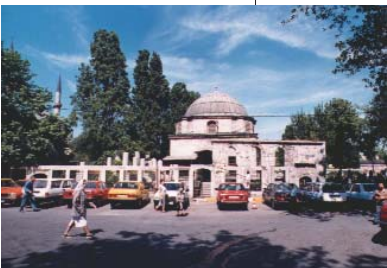
Resim 30; İstanbul Şehremaneti tarafından tanzim ve tab ettirilen resmi şehir haritası (İstanbul Birinci Pafta)



Resim 31; Eyüp Camii önünde yer alan ve meydana oluşturmak için yıkılarak kaldırılan yapı adası eski haritalarda görülmektedir. (Alman Mavileri-1919)

Resim 32; Saçlı Abdülkadir Efendi Mescidi önünde sonlanan Eyüp Bulvarı ve mescit önüne park etmiş araçlar

Resim 33; Boyacı sokaktan Silah-tarağa caddesine doğru dönen otobüsler -1980'li yıllar



gözönüne alındığında, Eyüp Sultan bir fikir ve sanat merkezidir.

Fatih Sultan Mehmed ve II.Bayezid İstanbul'un yeniden iskânı için özel bir çaba harcamışlardır. Fatih Sultan Mehmed zamanında İstanbul'un iskanı için uygulanan politikalar çerçevesinde Eyüp Sultan külliyesi çevresine Bursa'dan gelenler yerleştirilmiştir. Daha sonra da nüfusun artırılması için İstanbul'a ve Eyüp'e göçmen kabul edilmiştir. Çektiği göçmen tipine bakılarak Eyüp'ün Balkanların bir parçası olduğunu söyleyebiliriz.

Eyüp, işlevsel olarak İstanbul'a bağımlı küçük bir kasaba, önemli bir dini ziyaret merkezi ve büyük bir mezarlık alanıydı. Fakat yönetim bakımından, güneyde Büyükkçekmece'den kuzeyde Arnavutköy'e kadar uzanan İstanbul'un Rumeli'deki hinterlandını kapsayan bağımsız bir kazanın, Haslar kazasının merkeziydi. Çok sayıda kayık ve suyolları ile işlek karayollarının varlığı, kırsal alandan kaza merkezine taşımacılığın, başkentin merkeze uzak ve karaya dönük diğer bölgelerine oranla, çok daha kolay olmasını sağlıyordu.

Haslar kazası esas olarak kırsal bir kazaydı; Eyüp kasabası merkezinde yaşayan kentliler kaza içinde azımlık olarak kalmaktadır. Ancak burada kırsallık farklı bir boyuta sahipti. Zira bu bölge taze süt, sebze ve çiçek gibi uzak tarım alanlarından getirilmesi mümkün olmayan malları İstanbul için üreten yörenin bir parçasını oluşturuyordu.

Eyüp, aynı zamanda dinsel amaçlı ziyaret ve konaklama mekanı, buna dayalı imalat ve ticaret (seramik, çanak-çömlek, oyuncak atölyeleri) işlevleri ile İstanbul'un Haliç çevresindeki mekansal yapılanmada bir son nokta olmuştur.

17. ve 18. Yüzyıllarda Anadolu ve Rumeli'deki huzursuzluklar ve aynı dönemde Avrupa'da ve Kırım'da toprak kayıplarının başlaması İstanbul'a göçü artırmış ve konut alanlarının yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Eyüp'ün bu göç olgusundan etkilenmesi ise 18. Yüzyılda olmuştur. Bu dönemde Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da gecekondulaşmanın ilk işaretleri görülmeye başlamıştır.

Lale devri olarak adlandırılan 1718-1730 yılları arasındaki dönemde Eyüp, mesireleri ve sahil sarayları ile ün yapmıştır. O zamanlar İstanbullularca Eyüp Sultan'ın meşhur sayılan pek çok özelliği vardı: Eyüp kebabı, Eyüp kaymağı, Eyüp oyuncuğu, Eyüp kuş lokumu, Eyüp hacı lokumu, reçellik gülleri ve can erikleriyle, yazın türbe erikleri, sonbaharda Sultan Selim incirleriyle meşhur Eyüp bostanları, fulya tarlaları, lale ve sümbül bahçeleri, hanımların içinde ferace ve yağmaklarını çıkararak kebab ve kaymak yedikleri türbe bahçesi, en girift yazıları hâkkeden mezar taşçıları vardı.

Ancak, 18.yüzyılda başlayan yenileşme hareketleri ve 1834 Tanzimat Fermanı biliminde, sanatta ilerleyen, sömürgeleşme ve sanayileşme ile zenginleşen Batının etkilerinin Osmanlı ülkesinde de yaşanmaya başlanması İstanbul'da yaşama alanlarının değişmesine yol açmış, sarayın Beşiktaş'a dolayısıyla Boğaz'a yerleşmesini müteakip prestijli yerleşim alanları Beyoğlu ve Boğaz kıyılarında gelişmeye başlamıştır. Bu gelişmelerden sonra 19.yüzyılda Eyüp eski önemini kaybetmiş, Feshane, İplikhane, ilk enerji santralinin kurulması ile birlikte Haliç kıyıları sanayiye açılmış, Eyüp'te artık bir ziyaretgah, seyir ve mesire yeri değil, imalathaneler, sanayi çalışanlarının yerleştiği işçi mahalleri, orta sınıf konutları ve mezarlıklardan oluşan bir kenar semttir.

1880'de Fransız Pierre Loti adına Haliç ve

çevresinin manzarasına bakan bir tepede kurulan kahve Eyüp'ün yabancılar tarafından tanınması ve ziyaret edilmesinde farklı bir yer edinmiştir.

Bu dönemde Eyüp ile ilgili asıl gelişme yakın çevresinde ortaya çıkmıştır. Sultan 2. Mahmut'un orduyu yenileme çalışmaları sırasında kurulan Rami Kışlası (1829) ile Balkan Savaşları nedeniyle buradan gelen göçmenlerin yerleştiği Taşlıtarla, sonraki gelişmelerin merkezlerini oluşturmuştur. Sirkeci'ye demiryolunun getirilmesi, Silahtarğa'da ülkenin ilk enerji santralinin kurulması, Haliç'te Feshane, İplikhane ve diğer sanayi ve depolama yapılarının yoğunlaşması Kasımpaşa, Hasköy ve Eyüp'te sanayi çalışanlarının yerleşme dokusunu ortaya çıkarmıştır.

Eyüp'te burada oturmak, öldükten sonra da bu kutsal çevrede gömülmek isteyen sakinlerin gündelik gereksinmelerini, Eyüp Sultan Camii, Türbesi ve çevresi ile mezarları ziyarete gelenlerin alışveriş taleplerini karşılayan kayda değer büyüklükte bir çarşı gelişmiştir. Çarşıda balıkçılar, süt pazarı... gibi Eyüp'ün İstanbul için besin üretici yönüne işaret eden kısımlar ile sahaflar, tespihçiler, yazmacılar, çömlekçiler, oyuncakçılar, hayvan pazarı, Cuma pazarı... gibi Eyüp'e yoğun ziyaretçi varlığına işaret eden kısımların bulunduğu kaynaklardan anlaşılmaktadır.

Kısaca diyebiliriz ki; İstanbul'un ilk Türk-Müslüman yerleşmesi özelliğini taşıyan Eyüp, 15. Yüzyılda Ebâ Eyyub el-Ensari'nin türbesi ile birlikte inşa edilen külliye'nin etrafında yer alan ilk mahalleye Bursa'dan getirilerek iskan ettirilen ilk yerleşimcilerden sonra, 16.-17.yüzyıllarda en prestijli günlerini yaşamış ve 18. Yüzyılın sonlarından itibaren Beyoğlu ve Boğaz kıyılarının önem kazanmasıyla birlikte yavaş yavaş yıldızı sönmeye başlamış, 19.yüzyılda artık sanayiye açılmış kıyıları ve sanayi çalışanlarının yerleştiği mahalleleri ile bir kenar semt haline gelmiştir.

Prost Planı (1936) ve Haliç kıyılarında ve 1950'li yıllarda Topkapı'da sanayi bölgelerinin tesisi, bunun yanı sıra 1940'lı yıllarda Rami yöresinde ızgara sistemle oluşturulmuş yeni yerleşme alanına Balkan göçmenlerinin yerleştirilmesiyle Eyüp yerleşmesi, sanayi ile



Resim 34; Bostan İskelesi

Resim 35; Henry Malla'nın fırçasından yok olan Yâvedut mahallesi'nden konutlar

içiçe girerek, Haliç kıyısı boyunca kuzeybatıya doğru büyümüştür. Güvenlik nedeni ile kutsal emanetlerin de Topkapı Sarayı'na nakledildiği bu dönemde Eyüp artık bir ziyaretgah, seyir ve mesire yeri değil, imalathaneler, işçi mahalleleri, orta sınıf konutları ve mezarlıklardan oluşan kenar semttir. 1950'li yıllara değin dinsel kimliğin öne çıktığı bir su kenarı yerleşmesi olan Eyüp 1950'lerden sonra hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir.

1957de Başbakan Menderes'in, Prost'un planlarından hareketle yol açma girişimleri sonucunda, Rami Kışla Caddesi kuvvetli bir bağlantı yolu haline getirilerek Yeni Yol diye adlandırılan bir bulvar ile Eyüp Sultan Camii'ne bağlanmıştır.

Bu konuda **Eyüp Sultan Camii ve Yakın Çevresi isimli çalışmasında Nezih Eldem görüşlerini şöyle dile getirmiştir:** "Tarihi mekansal kurguyu incelediğimiz zaman Eyüp Camii önünde bir yapı adasının kaldırılması ve önemli bir çeşmenin yok edilmesi bahasına yaratılmış olan mevcut meydanın bile, bir mimarlık ayıbı olduğunu yazık ki bugün pek çok mimara ve tasarımcıya bile anlatabilmek kolay olmuyor. Oysa camiye deniz yolu ile ulaşan yolların, nasıl bu kapılarda sonlandığını, açık büyük mekan olarak cami bünyesi içindeki ana avlunun boyutları ile ağaçları ile nasıl etkiyici olduğunu çocukluğumdan hatırlıyor ve bugünkü anlamsal kayıp için üzülüyorum.



Resim 36; Süheyl Ünver'in fırçasından 1955 yılında Yâvedut



Resim 37; Tokmaktepe Mezarlığı'nın kaldırılarak 1972-73 yıllarında inşa edilen 1990'ların sonunda yeni ilavelerle daha da genişletilen Haliç köprüsü ve bağlantıları

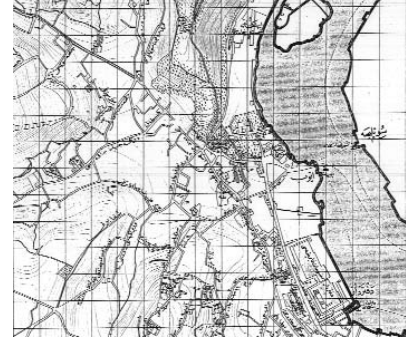
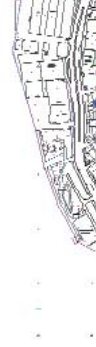
Resim 38; Padişahların Kılıç kuşanma merasimi için Eyüp Sultan'a geldikleri zaman karaya ayak bastıkları Bostan İskelesini de yok eden ve Eyüp'ün suyla ilişkisine ciddi anlamda zarar veren sahil yolu

Resim 39; 1920'lerde Eyüp Kıyıları

Türk mimarisinde hiçbir cami bir meydan üzerinde değildir. Camiler ve külliye geometrik yapılanma kurguları ile piramidal yükselişleri ile kültürel egemenliğin taş ve kurşun malzemeleri ile kalıcılığın simgesidirler. Faniliğin, geçiciliğin vurgulandığı, ahşap malzeme ve kişiselliği vurgulayan gölgeli parçalıklar ve kırıklıkları ile evler topluluğunca kucaklanmışlardır. Onlar üzerinde yükselerek sadece uzaktan silüette algılanırlar. Yaklaşırken bütünü gördüğünüz mesafeler asla yaratılmamıştır."

1954 Kat Mülkiyeti Yasası ile 1974 İstanbul Kat Nizamları Düzenlemesi Eyüp'te de yükleniciler eliyle yık-yap-sat sürecinin işlemesine ve parçacı yaklaşımlara yol açmıştır. Diğer yandan sanayinin yoğunlaşması ile artan kaçak yapılaşma boş alanlarda yayılarak eski dokuyu sarmıştır. Tüm bunlar yoğunluğun artmasına, yolların genişletilmesi uygulamaları ile birlikte geleneksel dokunun tahrip olmasına yol açmıştır. Bu süreç sonunda Eyüp'teki çiçek yetiştirme alanları da, Alibeyköy'deki sebze bahçeleri ve meralar da ortadan kalkmıştır.

Turgut CANSEVER, İstanbul'un tahribi ve çöküşü içinde Eyüpsultan ve Geleceği isimli makalesinde; tarihi Eyüp yerleşmesini anlatırken Menderes dönemi uygulamaları için, "Eyüp Sultan semti padişahların cülus merasimlerinin yapıldığı mukaddes



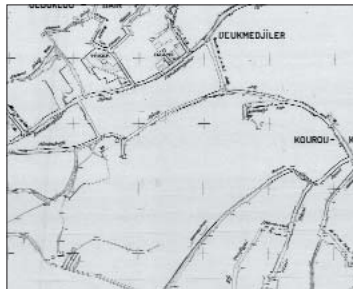
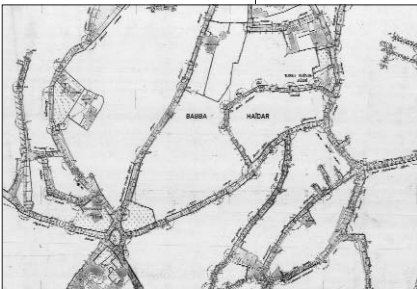
mevki olduğu kadar mübarek insan Eyüp Sultan hazretlerinin makamıdır da. Aynı zamanda çocukların cennetini teşkil eden ve ümit ve neşelerinin kaynağı olan oyuncakların üretildiği ve satıldığı bir bayram yeri, gelinlerin ziyaretgâhı, dünyayı güzelleştiren çiçeklerin üretildiği bir çiçekçilik merkezi, saf, temiz geleceğe yönelik ümit dolu insanların, çocukların, gelinlerin, çiçeklerin, sâfiyetin ve temizliğin ortamı Eyüp Sultan bu değerleriyle birlikte beş asır yaşamıştır." dedikten sonra şöyle devam etmiştir.

"Fatih Sultan Mehmed tarafından İstanbul'a getirilen tatlı su derelerinin toprak erozyonundan korunması için kurulmuş 'Fundacı Takımları' Cumhuriyetin ilk yıllarında lağvedildi. Bunun sonucu olarak Haliç tepelerini örten fundalıkların gelişigüzel kesilerek İstanbul'da fırınlarda ana yakıt malzemesi olarak kullanılmaya başlanmasıyla tepeler çıplaklaştı ve Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin taşıdığı erozyona uğramış topraklar Haliç'in dolmasının asli sebebinin oluşturdu. Asır başında Hasköy'de suya dalma yarışları yapılan bu berrak sular, böylece kirlenmeye, Haliç dolmaya terk edildi, diğer taraftan da yapılan yeni şehir planlarıyla alınan kararlar Eyüp Sultan ve yöresinin tahribine yol açtı.

Bu arada 1957'de, Başbakan Adnan Menderes'in Prost'un planlarından hareket ederek İstanbul'da Karayolları Teşkilatı kullanılarak başlattığı vahşi yol açma faaliyeti içerisinde Edirnekapı'dan başlayıp Eyüp'e inmesi düşünülen ve Eyüp Merkez alanında Sokollu Mehmed Paşa Türbesi dahil pek çok âbideyi (türbe, tekke, mezarlık ve diğer tarihi eserleri) yok edecek yol inşaatı yarı yerinde, neredeyse Karayolları mühendislerine savaş açılarak durdurulabildi."

Resim 40; Nişanca Meydanı-Alman Mavileri-Sokak isimleri hemen hemen hiç değişmeden günümüze kadar ulaşmıştır. Ancak Meydanda yer alan yapı adası kaldırılmış, Nişanca Camii'nin karşı köşesinde yer alan mezarlık yok olmuş ve iş-gale uğramıştır.

Resim 41; Düşmeciler Mahallesi'nde de sokak isimleri değişikliğe uğramamış. Fakat artan yapılaşma nedeniyle yeni açılan yollar ismlendirilmiştir.



demektedir.

Daha Menderes döneminde tartışmaları yapılan Boğaz köprüsü ve E-5 çevre yolunun Haliç geçişini sağlayan köprü ve devamındaki yollar fethin ilk şehitlerinin gömüldüğü Tokmaktepe adı verilen mezarlığın yok olmasına sebep olmuştur.

Surların bitişiğinde yer alan ve tarihte Yâvedut mahallesi olarak adlandırılan günümüz Defterdar mahallesinin bir parçası olan yerleşim alanının da yok olmasına sebep olmuştur.

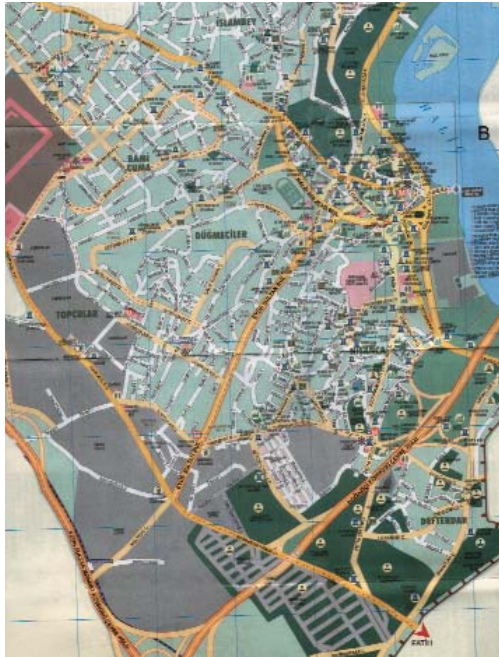
1984 yılında yine 3030 sayılı yasa çerçevesinde "büyükşehir" kavramı tesis edilmiş, yerleşme merkezleri, bu arada Eyüp; İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Kemerburgaz yerleşmesi ve kırsal alanı da kapsayan Karadeniz kıyılarına kadar çok geniş bir alanın yerel yönetim merkezi olmuştur. Yerel yönetimlerin imar yetkilerini artıran bu yasaların da yardımıyla dönemin belediye başkanı marifetiyle başlatılan Haliç'in sanayiden arındırılması operasyonu çerçevesinde kıyıdaki imalathaneler ve Sütlüce'deki mezbaha kaldırılmış, sahilde yeni dolgu alanları tesis edilerek hızlı araç ulaşımına göre tasarlanan geniş ve kıyı kotundan yüksek, kazıklı sahil yolu düzenlenmiştir.

Haliç kıyısındaki en önemli iskele olan Bostan İskelesi yüzyıllarca Osmanlı Padişahlarının kılıç kuşanmak için Eyüp Sultan Camiine gelirken karaya ayak bastıkları iskele olup; binek taşı halen İmaretin yanında yer almaktadır. Ancak yapılan sahil yolu ile Bostan İskelesi ortadan kaldırılmıştır. Bu iskele çevresinde yer alan tarihi türbeler, tekke binaları, Mihrişah Sultan İmaret, taş ustalığı ve hat sanatının nadide örneklerinden olan mezar taşlarının sergilendiği hazireleri, zamanında Türk musiki sanatının büyük ustalarının meşk alemlerinde bulunduğu ve bugün ortadan kalkan meşhur kahvesi, Sultan Reşat'ın Mimar Kemalettin'e yaptırdığı türbe ve okulu ile eski görkemli sosyal yaşantısı ve kültürel birikiminden kalan izlerin çağdaş bir anlayışla değerlendirilerek sahil düzenlemesinin yeniden yapılacağı, insan su ilişkisinin sağlıklı bir şekilde tekrar teşekkül etmesi hususunda gerekli çabanın gösterileceği umidini hiçbir zaman kaybetmedim.

İstanbul'un ve Eyüp'ün yollarının oluşumunu birbirinden ayıramaz bağlarla bağlı her iki her iki yerleşmenin gelişim serüvenini aktarmaya çalıştıktan sonra, şehirlerin can damarları olan yolların nasıl isimlendirildiği konusuna da değinirsek; İmparatorluklara başkentlik yapmış olan İstanbul'da Bizans döneminde sokak adlarının olup olmadığı hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla birlikte iki caddenin adının olduğu bilinmektedir. Bunlardan biri zafer yolu olarak bilinen Mese caddesidir, diğeri ise Makron Embolos denilen Uzunçarşı caddesidir. Fetihden sonra da şehrin içinde sokak adlarının olduğuna dair açık bir bilgi yoktur. Sadece Mese yolunun adının Divan Yolu olarak değiştiğini biliyoruz. Osmanlı devrinde yer tarif edilirken genellikle bahis mevzuu olan yerin yakınındaki cami veya mescit adı kullanılıyordu. Bazen de o yerin yakınındaki tabii veyahut yapma bir özelliğin adından faydalanılıyordu.

I. Dünya Savaşı sırasında, hazırlanan ve Necip Bey Haritaları denilen şehrin çok ayrıntılı planlarında bazı cadde ve sokak adlarının işaretlendiği görülmektedir.

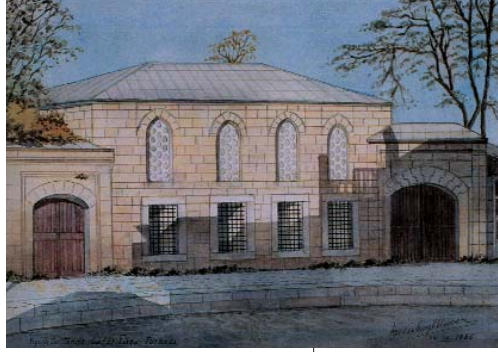
Ancak, Cumhuriyet döneminde İstanbul'un mahallelerinin bir düzene sokulması ile ilgili çalışmaları yürüten, vilâyet ve belediye mektupçusu Osman Nuri Ergin şehrin mahalle sayısını kısıtladı, bütün cadde ve sokakları da yeniden isimlendirdi.



Resim 42; Eyüp'teki cadde ve sokakların isimlerinin yer aldığı Eyüp Sultan Rehberi



Resim 43; Özbekler Tekkesi
Resim 44; Cafer Paşa Tekkesi
(Süheyl Ünver'den)



Bu çalışmanın sonucunda 1934 yılında yayınlanan İstanbul Şehri Rehberi isimli kitap incelendiği zaman tarihi mahalle adlarının eskiye göre çok azaltılmış olduğu görülür.

Bu kitaptaki tarihi mahalle adlarının eskiye göre çok azalmış olduğu görülmektedir. Mahalle sayısı kısıtlanırken, garip bir uygulama ile mahalleye adını veren bazı mescitler mahallenin sınırları dışında bırakılmıştır.

Eyüp'teki yollar ile ilgili olarak eski haritaları incelediğimiz zaman sokak isimlerinin çok fazla değişikliğe uğramadığını tespit edebiliyoruz.

Genellikle yakınındaki cami, tekke, türbe gibi yapılara göre isimlendirilen cadde ve sokaklar kimi zamanda o bölgede geçen önemli bir olaya göre isimlendirilmektedir. Ancak son zamanlarda sokakların isimlendirilmesinde bu gelenek terk edilmiş olup, sokak isimleri tesadüfen seçilmektedir.

Eyüp'teki bazı sokak isimlerine bakarsak; Cafer Paşa Tekkesi, Özbekler Tekkesi (şimdiki Diyanet sitesi) v.s. yer aldığı cadde günümüze ulaşamamış olan ve Saçlı Abdülkadir Efendi Mescidi bitişiğinde yer alan Kalenderhane Tekkesi'nden almıştır, ismini.

Bir başka cadde aynı cadde üzerinde bulunan Vezir Tekke'nin adını taşımaktayken zaman içinde birkaç kez isim değiştiren Bostan İskelesi sokağı ise ismini yakınında bulunan, Yeniçeri ocağının kaldırılmasından önce burada yer alan Eyüp Bostancılarının bir kışlasından almaktadır. (Bu kışlanın H 1234 (M.1818) tarihinde inşa edildiği belirlenmiştir. II. Mahmud döneminde 1242 (M.1827) tarihlerinde güvenliği

sağlamak amacıyla bir de karakol inşa edilmiştir.

Karakolun yakınındaki önemli yapılardan bazıları İplikhane Fabrikası, Mihrişah Valide Sultan İmareti ve Bostan İskelesidir. Ocak 1827 tarihinde yapımına başlanan ve 16 Ocak 1828 tarihinde açılan İplikhane Fabrikası asayiş işlerinden sorumlu olan Asakiri Mansure-i Muhammediye'nin elbise ihtiyacını karşılamaktaydı.

Fabrikayı yapmak için Hatice Sultan, hanım Sultan ve Hançerli Sultan sahil sarayları yıktırılmıştır. Daha sonra ihtiyaç üzerine Hibetullah Sarayı da yıktırılarak arsanın bir kısmı fabrikaya katılmış, bir kısmı üzerine de karakol binası yaptırılmıştır.

İplikhanenin önündeki dar ve uzun sahaya "Halat Meydanı" deniliyordu. Karakol binası, sahilde tahta bir iskeleden çıkınca sol taraftaydı.

Karakol, Eyüp Sultan Türbesinde Kılıç Kuşanmaya deniz yoluyla gelen padişahların saltanat kayığının yanaştığı Bostan İskelesinin asayiş ve güvenliğini de sağlayacak şekilde yapılmıştı.)

İsim değişikliğine uğramamış sokak ve caddelerimize örnek verecek olursak; Çömlekçiler caddesi, Arpacı Hayrettin sokak, Arakiyeci caddesi, Kurukavak caddesi, Sirkeci sokak, Kızıl Değirmen sokak, Alaca Çeşme sokak, Savaklar caddesi, Sofular caddesi, Alacaçeşme sokak, Kırk Merdiven sokak, Nazır Ağa sokak, Baba Haydar caddesi v.s.

Zaman içinde isim değişikliğine uğrayan sokak ve caddelere de şu örnekleri verebiliriz; Eski Yeni caddesi-Fahri Korutürk caddesi, Oyuncakçılar caddesi- Camii Kebir caddesi, Debbağhane caddesi-Feshane caddesi, Bostan İskelesi sokak-Boyacı sokak v.s.

Son söz olarak Aydın Boysan'ın İstanbul'un Kuytu Köşelerin isimli kitabından şu satırları aktarmak istiyorum.

Bizim eski şehirlerimiz, plan yaparak kurulmamış ki... İstanbul'un sur içi kadim

bölgesi dışında kalan semtler planla değil, yalnız edep terbiye esasına göre kurulmuş... Eğer komşunun manzarasını kesiyorsa, kimse o yana saçak veya cumba çıkmamış.

Bu davranış, planlanmış şehir yasaklarından değil, kuşaklar boyu yerleşmiş ahlak-edep-terbiye üçgeninden kaynaklanmıştır.

Eskiden sokaklarımıza, orada oturan insanların ruhu yansır. Sokaklarımız, işlevi de olan birer halk sanatı yapıtıydı. Yaşayan insanlar birbirine saygı ve sevgi duyardı. Sokak, bu yaşamın sahnesi olurdu.

Planlanarak çizilen her sokağa, orada oturanların ruhunu yansıtmak olanak dışı. Nüfus yığılmalarının doğurduğu standart çözümler, artı kaçınılmaz zorunluluklar.

Artık, ne yazık ki yeni sokaklarımız (hatta şehirlerimiz), yaşanmış güzel zamanlarımızın sonucu olamıyor.

BİBLİYOGRAFYA:

- Ahmed Rasim. (Hazırlayan: Hikmet Dizdaroğlu). Muharrir Bu Ya, Milli Eğitim Bakanlığı basımevi, İstanbul, 1990.
- AKAKUŞ, Recep. Eyyüb Sultan ve Mukaddes Emanetler, İstanbul, 1973.
- AKTAŞ, Prof. Dr. Şerif. Ahmet Râsım'ın eserlerinde İstanbul, Kültür Bakanlığı Yayınları, Gençlik Basımevi, İstanbul, 1988.
- ALUS, Sermet, Muhtar. İstanbul Yazıları. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1994.
- AMİCİS, Edmondo de. (Çev:Prof.Dr. AKYAVAŞ, Beynun). İstanbul, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1986.
- ARPAD, Burhan. Yokedilen İstanbul, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Şişli, İstanbul, 1988.
- A. Süheyl ÜNVER'İN İstanbul'u, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1996.
- ATAMAN, Sadi Yaver. Türk İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1977.
- Ayvasaraylı Hafız Hüseyin. (İhsan Terzi), Hadikat'ül-Cevami, II Cilt, Tercüman Yayınları, İstanbul, 1987.
- BASİRETÇİ ALİ EFENDİ, (Hazırlayan: SAĞLAM; Nuri). İstanbul Mektupları, Kitabevi, İstanbul, 2001.
- BAYRI, Mehmet Halit. İstanbul Folkloru, İstanbul, 1972.
- BELGE, Murat. İstanbul Gezi Rehberi. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993.
- BİRSEL, Salâh. Kahveler Kitabı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1983.
- BOYSAN, Aydın. İstanbul'un Kuytu Köşeleri, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003.
- CANSEVER, Turgut. Ülke ölçeğinde İstanbul'u planlamak, İstanbul Dergisi, İstanbul, Ocak, 1993, s:48-59.
- CANSEVER, Turgut. İstanbul'un Tahriri ve Çöküşü İçinde Eyüp Sultan ve Geleceği. İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1997.
- CERASİ, M. Maurice (Çev: ATAÖV, Aslı), Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygurluğu ve Mimarisi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.
- ÇİFTÇİ, Aynur. Eyüpsultan'ın Tarihi Karakolları, Tarihi Kültürü ve Sanatıyla II. Eyüp Sultan Sempozyumu Tebliğler, S:226-237, İst., 1998.
- ÇELİK, Zeynep. (Çev: DERİNGİL, Selim) 19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.
- GÖNCÜOĞLU, Süleyman Faruk. "Ya Vedud Eyüp Sultan İlçesinin yok edilen tarihi bir mahallesinin dünü ve bugünü", Tarihi Kültürü ve Sanatıyla Eyüp Sultan Sempozyumu, İstanbul, 1998, s: 190-201.

EKEN, Ahmet. Kartpostallarda İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1992.

ELDEM, Nezih. "Eyüp Sultan Camii ve yakın çevresi", Tarihi Kültürü ve Sanatıyla Eyüp Sultan Sempozyumu, İstanbul, 1998, s: 51-53.

ERDENEN, Orhan-YÖRÜK, Ahmet- GÖNCÜOĞLU, Ömer Faruk. Adım adım İSTANBUL, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Daire Başkanlığı, İstanbul, 2003, s:4-11.

ERGİN, Osman Nuri. İstanbul Şehreminleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Daire Başkanlığı, İstanbul, 1996.

EYİCE, Semavi. "Eyüpsultan semtinde tarih ve sanat tarihi", Tarihi Kültürü ve Sanatıyla Eyüp Sultan Sempozyumu, İstanbul, 1998, s: 12-37.

EYİCE, Semavi. Tarihte Haliç. Haliç Sempozyumu, 10-11 Aralık 1975, 263-287. İstanbul Teknik Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Fakültesi.

GÖKTÜRK, Hakkı. Eyyübsultan Reşâdiye Nümüne Mektebi, İstanbul Ansiklopedisi.

HASKAN, Mehmet Nermi. Eyüp Tarihi, İstanbul, 1993.

İNALCIK, Halil. "İstanbul" Encyclopedia of Islam. 2. ed., Leiden, 1978, c:4, s:224-48.

KARA, H. Fahrünnisa. "Eyüp Sultan yerleşme dokusunun tarihsel süreç içinde gelişimi değişimi" Tarihi Kültürü ve Sanatıyla Eyüp Sultan Sempozyumu, İstanbul, 1998, s: 278-293.

KAYAOĞLU, İ.Günday, PEKİN, ERSU. Eski İstanbul'da Gündelik Hayat, İstanbul, 1992.

KAYRA, Cahit. İstanbul Haritaları, Ortaçağ'dan günümüze, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları, İstanbul, 1992.

KAYRA, Cahit. Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İst., 1990.

KEMAL, YAHYA. Aziz İstanbul, İstanbul, 1985.

KOÇU, Reşat Ekrem. İstanbul Ansiklopedisi, Eyüp Maddesi. Cilt 9-10.

KOMAN, M. Mesut. Eyüp Sultan Loti Kahvesi ve çevresi, İst. 1986.

KUBAN, Doğan. 7. YY.'dan 18. YY.'a İstanbul'un kullanımı Koloni Şehrinde İmparatorluk Başkentine, İstanbul Dergisi, 1993, Sayı:4, S:10-24.

KUBAN, Doğan. İstanbul Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.

MANTRAN, Robert. (Çev: M. Ali KILIÇBAY-Enver ÖZCAN), 17. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul, V. Yayınları, Ankara, 1986, cilt: 1-2.

MÜLLER-WIENER, Wolfgang. (Çev: SAYIN, Ülker) İstanbul'un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

ORHONLU, C. "Osmanlı Türkleri devrinde İstanbul'da Kayıklık ve Kayık İşletmeciliği", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, sayı:3, İstanbul, 1966, s:109-131.

ÖZDEMİR, Hikmet. Eyüpsultan'da Bir Hanım Sultan Adile Sultan (1826-1899), Tarihi Kültürü ve Sanatıyla II. Eyüp Sultan Sempozyumu Tebliğler, S:210-215, İstanbul, 1998.

ÖZDEMİR, Kemal. Osmanlı'nın yükseliş döneminde Kâğıt üstündeki Eyüp, Popüler Tarih Dergisi, Ağustos 2000, s:20-23.

ÖZSOY, İskender. Son Eyüp Oyuncakçısı, Popüler Tarih Dergisi, İstanbul 2001.

ŞEHİSUVAROĞLU, Haluk. Asırlar boyunca İSTANBUL sarayları, Camileri, Abideleri, Çeşmeleri, Cumhuriyet Gazetesi Yayınları.

TANMAN, Baha. Kılıç Kuşanma Törenlerinin Eyüp Sultan Külliyesi ile yakın çevresine yansması, Tarihi Kültürü ve Sanatıyla II. Eyüp Sultan Sempozyumu Tebliğler, S:76-93, İstanbul, 1998.

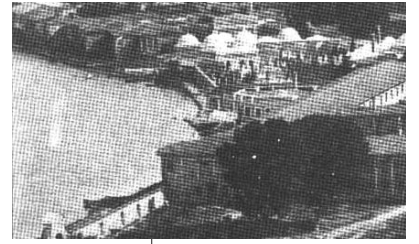
TANPINAR, Ahmet Hamdi. Beş Şehir, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1992.

TEKELİ, İlhan. 1839-1980 arasında İstanbul'un planlama deneyimleri İcibinde Plan..., İstanbul Dergisi, 1993, Sayı:4, S:26-37.

ÜNVER, A. Süheyl, Türkiye'de kahvehaneler, Türk Etnografya Dergisi, sayı:5, 1962.

YILDIRIM, Yavuz. Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara, 1981.

ZİYAOĞLU Rakım. Yorumlu İstanbul kütüğü 330-1983, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, Yenilik Basımevi, İstanbul, 1985-s: 130-131.



Resim 45; Bostan İskelesi Karakolu, İplikhane, İmaret ve Bostan İskelesi
Resim 46; Artık Bostan İskelesi'nin yerinde sahil yolu var