



**ULUSLARARASI BEŞERİ VE SOSYAL
BİLİMLER İNCELEME DERGİSİ (UBSBİD)**
**INTERNATIONAL HUMANITES AND SOCIAL
SCIENCE REVIEW (IHSSR)**

Volume: 2 Issue: 2 Year: 2018

İSTANBUL'UN VE BOĞAZIÇI'NIN KENTSEL NİTELİĞİ VE SORUNLARI

Şenay ALSAN*

MAKALE BİLGİSİ

ÖZ

Makale Tarihi:
Başvuru:6.11.2018

Revizyon : 14.11.2018

Kabul : 14.11.2018

Orcid Numarası: 0000-0002-2437-4635

Anahtar Kelimeler Yalı, Boğaziçi,
Kentleşme.:

Yüzyıllar boyunca bir çok uygarlığa başkentlik yapan İstanbul hakkında çok sayıda yazılmış kitap ve kaynak bulunmaktadır. Boğaziçi, yedi tepesi, insanları ve sanat yapıtlarıyla yıllarca bir çok yazara konu olmuştur. İstanbul'un geçmişi üçbin yıl öncesine kadar uzanır. Bir yerleşim birimi olarak kurulduğundan beri, yeryüzünün en gözde mekanlarından biri, belki de en önemlisi olarak günümüze gelmiştir. Boğaziçi, muhteşem yalılarla, uçsuz bucaksız bahçelerle doluydu. Ancak günümüzde, İstanbul'da olduğu gibi, Boğaziçi'de çarpık şehirleşmeden ve kültür erezyonundan nasibini almıştır.

URBAN QUALIFICATION AND PROBLEMS OF ISTANBUL AND BOSPORUS

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Article History:
Received: 6.11.2018

Revised : 14.11.2018

Accepted : 14.11.2018

Orcid Number: 0000-0002-2437-4635

Keywords: Waterside Mansion,
The Bosphorus, Urbanization

There are a lot of books and sources written on Istanbul, which has been the capital city of various civilizations for centuries. Istanbul has attracted the attention of many writers with the Bosphorus, seven hills, its people and art works. The history of the city goes until three thousand years back. Since its establishment as an allocation unit, it has been one of the most popular places and maybe the most important city of the world. The Bosphorus was full of wonderful waterside mansions and immense gardens. Today, however, the Bosphorus has dealt out awry urbanization and cultural erosion as Istanbul.

Though seems far away, the Bosphorus was covered with valleys, gardens and orchards. The line of woods reached to sea at most points. There were no settlements which disrupt the original beauty of the nature. However today's settlements and the landscape is obvious.

* Dr. Öğretim Üyesi, Haliç Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Grafik Tasarım Bölümü, İstanbul, senayalsan@halic.edu.tr

GİRİŞ

Boğaziçi, doğal biçimlenme ve coğrafya olarak, yeryüzü üstünde tek örnektir. Doğa burada iki kıyıyı, tam ortadan ikiye ayırmış ve bu kıyılara özel bir biçim vermiştir. İstanbul'un konumundaki bu lüks, dünyanın hiçbir yerinde yoktur. İstanbul'da nüfusun istikrarlı olduğu zamanlarda meskenler geniş bahçeler içine oturulur, şehir yukarıdan bakıldığı zaman bir ormanın içine gömülmüş gibi görünürdü. (Ayvazoğlu, B. 2012. s. 44.). Bu kıyıları tarih boyunca elinde tutmuş olan güçlerin hiçbiri, onun güzelliğini anlayamamışlardır. Günümüze gelinceye kadar aşama aşama yok etmişlerdir.



Resim 1. Melling, Dev Dağı'ndan Boğaz; Melling, Voyage Pittoresque... Pl. No:36
Necla Arslan. (1992). Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul (18. yüzyıl Sonu ve 19. yüzyıl), İstanbul
Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No:9. s. 45.

Sanayi devriminden önce Boğaziçi tarihi, gerek doğal çevresi, gerekse mimari yapılanması ile oldukça estetik bir görünüme sahipti. Boğaziçi yönetici sınıfının imar alanıydı. Tek sıra halinde sıralanmış olan yalılarının hemen arkasında erguvan ve defne ağaçlarıyla kaplı tepeler yükselmekteydi. Boğaziçi panoramasını süsleyen ağaçlar ise; kestane ağacı, dut, incir, nar gibi meyve ağaçları ve servilerdir.



Resim 2. Genellikle Fenerli Rumların oturduğu Bebek Sahili
Perihan, Sarıöz . (1996) "Bir zamanlar İstanbul, S.189

Boğaziçi'nin Vazgeçilmez Konut Tipi Yalı

İstanbul'un kent imgesi, dünyanın belleğinde denizle birlikte oluşmuştur. Bizans'tan, Konstantinopolis, İstanbul, Marmara, Haliç ve Boğaziçi kıyılarında denizin tanımladığı kentlerdir. İstanbul, 1960'dan sonraki yılların yarattığı depo-kent boyutlarına erişmeden önce, 2600 yıl süren bu deniz kenti karakterini korumuştur. Yalı ise bu deniz kentine Türkler'in getirdiği bir yaşam simgesidir. Dünyanın birçok ülkesinde su kenarında yaşayan, daha doğrusu suyolundan beslenen, örneğin Venedik, Amsterdam, Bangkok gibi çok ünlü kentler vardı. Fakat bütün bu kentler yapay kanallar üzerindedir. Oralarda insan doğaya yardım ederek, kentle birlikte kentin suyollarını da yaratmamıştır. Oysa İstanbul kendine bir su dokusu yaratmıştır. Varolan bir doğal yapı İstanbul'u yaratmıştır. (Kuban, D. 1998, s, 195.)



Resim 3. 1870'lerde, Ortaköyde Sultan Abdülhamit Tarafından, Kardeşi Sultan Reşad'ın Kızları
Fehime, Fatma ve Hatice Sultanlar İçin Yapıtılan Birbirinin Benzeri Yalılardan İki.
Perihan, Sarıöz . (1996) "Bir zamanlar İstanbul, S.184

Kıyı anlamına gelen yalı sözcüğünün, anlam değiştirerek bir konut tipini adlandırması, ilginç bir semantik değişikliktir. Yalılar, bir yanı denize, öbür yanı arkadaki bahçeye açılan, genellikle bir orta mekân çevresinde gelişen bir plan tipolojisine sahiptir. Bu plan tipinin çok eski ve görkemli bir geçmişi vardır, ancak yaygın kullanımının asıl nedeni, çevreye, denize, bitki örtüsüne ve güneşe en fazla açılım sağlayan esnekliği idi. Türk konut geleneğinde odaların geleneksel olarak fonksiyonel kullanımı, yalılarının bu amacına hizmet etmektedir. Boğaziçi yalılarını Batılı ressamın çizimlerinde çok sık görüyoruz. Günümüzde, birkaç geç dönem örneğiyle, büyük yalılarının Batılılaşmış bazı örnekleri hala yaşasa da, bunların 18. yüzyıl Boğaz yerleşmesinin niteliğini yansıtmadığı aşikârdır.



Resim 4. Boğaz'ın En Güzel Koylarından Biri Olan Bebek Koyu
Perihan, Sarıöz. . (1996) "Bir Zamanlar İstanbul", S.188

Yapılaşma, İstanbul'un Boğaziçi kıyılarında daha sıktır. Boğaziçi kıyılarının nüfus artışı, Türklerin 18. yüzyılın başından itibaren uygulamış oldukları yayılma eğiliminin sonucudur. Bu yayılma hem kültürel seçimin, hem de Haliç'te eski yerleşim alanlarının yerini sanayi alanlarının alması ile açıklanabilir.

Boğaziçi'nde, hatta kısmen Haliç çevresinde, ana ulaşım hala deniz yolundan olduğuna göre, pereme (bir çeşit yalı kayığı) ve kayıkçı sayısındaki artış da kıyılardaki yerleşmenin yoğunlaştığının bir başka belirtisidir. 1680'de 1444 pereme varken 18. Yüzyıl sonunda 3996 pereme olduğu, kayıkçıların sayısının da üç kat arttığı belgelerde yazılıdır. (Baydar, O. ve diğerleri, 2008 , s. 172).

Boğaziçi'nin Avrupa yakası en önemli çağını I. Dünya Savaşı öncesi yaşamıştır. Yeniköy, Büyükdere arasında çoğunlukla Hıristiyanlar yerleşmişler, yabancı elçilikler, kent dışı konutlar için Hıristiyan mahalleri seçmişlerdir. İlk belediye bölgeleri düzenlendiği zaman en büyük belediye olarak Büyükdere seçilmiştir.

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra devletin ileri gelenleri ve saray erkânı taş konaklar yaptırmaya başlamışlardır, ancak ahşap yapı geleneği de sürdürülmüştür. Boğazda ve iç kesimlerde ahşap köşkler, kıyılarda yalılar yapılmaya devam etmiştir. Yapıların boyutlarında bazı değişiklikler olmuş, daha küçük ve Avrupalı üsluplar ile yalılar yapılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılın başlarında, ahşap konutlar, kâgir konutlar ve apartmanlar olmak üzere üç tip konut biçimi bulunmaktaydı.

Yangınlar, nüfus ve bakımsızlık gibi etmenler geleneksel Türk dokusunun değiştirilmesine neden olmuştur. Buna paralel olarak da Türk konut mimarisi korunamamıştır. Özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul'da köklü değişiklikler yapılmış olup şehir baştanbaşa yenilenmiştir. II. Mahmut döneminden, 1914 yılına kadar kentin fiziksel yapısı üç kez yenilenmiştir.

I Dünya Savaşı, İtilaf Devletlerinin İstanbul'u işgal etmeleri, Kurtuluş Savaşı birbirini takip etmiş, bu süre içerisinde İstanbul eski gösterişini kaybetmeye başlamıştır. Kent perişan ve yoksul bir görünüm almıştır. Boğaziçi'ndeki yerleşim yerleri kendi kaderlerine bırakılmıştır.

İstanbul'da Yapılaşmaya Getirilen Denetlemeler

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.

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, kaldırım, ışık, temizlik, çöp toplanması gibi kuralları belirleyen İntizam-ı Şerif Komisyonu oluşturulmuştur.

1855 yılında ise ilk belediye Şehremaneti kurulmuştur. Belediye kurulmadan önce kentle ilgili etkinlikler ihaleler ile yürütülüyordu. 1858 yılından itibaren belediyelere, bina, yol, pazar, sağlık ve planlama gibi yetkiler verilmiştir. Kentsel düzenlemeler getirildikten sonra ise yabancı danışmanların yardımıyla yapılmaya başlanmıştır. 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 uymamıştır. Bu plana göre Avrupalıların istedikleri geniş sokaklar, at arabasının bile olmadığı bir kentte oldukça ters düşmüştür.

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. Çıkan yangınların büyük kısmı ise rant kavgasından ileri gelmiştir.



Resim 6. Yangından Sonra Çatının Durumu.

20. yüzyılın başlarında Balyan Usta tarafından yaptırılan Neo Barok ve Art Nouveau'nun güzel örneklerinden biri olan Ortaköy'deki Fehime Sultan (Gaziosmanpaşa) Yalısı, böyle bir rant kavgasına kurban gitmiştir. Yalı 22 Temmuz 2002 Cumartesi günü belirlenemeyen bir sebepten dolayı çıkan yangında kullanılamaz hale gelmiştir. Yangın öncesinde okulun bahçesinin, yasa dışı otopark olarak kullanıldığı iddiaları ile soruşturma başlatılmış, ancak sonuçlandırılmadan bu üzücü felaket meydana gelmiştir. Yalı bir süre enkaz halinde kalmış olup, bahçesi de maalesef 5 yıl süre ile otopark olarak

kullanılmıştır. Kullanım hakkı Türk Hava Yollarına verilen yalı, restorasyona alınmıştır. Şüpheli bir şekilde yanan yalının polis tarafından yürütülen soruşturmasında sebep olan kişi ya da kişiler tespit edilememiştir.



Resim 5. Fehime Sultan Yalısı Ön Cephe Görünümü (kaynakça gösterilmeyen fotoğraflar tarafımdan çekilmiştir)

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.

1950-60'lı yıllarda dönemin Başbakanı Adnan Menderes, kapsamlı bir kalkınma planı hazırlayarak İstanbul'un gelişmesine yardımcı olmuştur. Ancak bu gelişmeler 1960'lı yıllarda başlayan, nüfus artışı, sürekli göç, belediye ve hazine dairelerinin üzerine gecekonduların yapılmaya başlanmasına neden olmuştur.

İstanbul'un En Büyük Şehircilik Problemi Gecekondular

Gecekondulaşma bir bakıma politik kaygılardan ortaya çıkmıştır. Halk kendisine toprak verecek olan politikacılara oy vermiştir. Devlet, halkın sürekli artan taleplerini karşılayabilecek kapasitede olmadığı gibi, yeterli bir altyapıya da sahip değildir. 1950 yılından sonra tarihsel bütün semtler gecekondulaşmaya başlamıştır.

Günümüzde varoşlar olarak adlandırılan ikinci İstanbul, ilk tuğlaları 1960-70'lerde konulan Ümraniye-Dudullu, Sultanbeyli, Armutlu, Gazi Mahallesi, Habibler, Avcılar vb. gibi, kenti kuşatan yeni yerleşmelerdi. Buralarda, 1950'lerin Zeytinburnu gecekondular mahallelerindeki derme çatma, gerçekten de bir gecede kuruluveren kulübeler değil, imarsız iskansız kurulmuş çok katlı apartmanlar, evler, dükkanlar söz konusuydu. İdari açıdan bir bölümü 1980'lerde ve 1990 başlarında ilçelere dönüşen bu yeni semtler, tümüyle göçle gelmiş nüfusu barındırıyor ve göçün çıkış noktasının bütün toplumsal kültürel özelliklerini taşıyordu. (Baydar, O. ve diğerleri, 2008 , s. 253.)

Köyden aileleri ile birlikte gelenler el koymuş oldukları devlet ve hazine dairesinin üzerine tek odalı evler inşa etmeye başlamışlardır. Bu evler çoğunlukla görülmemesi için, ailenin tüm bireyleri ile birlikte gece yapıldığından gecekondular adı verilmiştir. Başlangıçta gecekondular bir tehlike olarak görülmemiş ve devlet durumlarının iyileştirilmesi için yardımlarda bulunmuştur. Ancak günümüzde gecekondulaşma, önünü alamadığımız en önemli kentsel problemimizdir.

Bugün gecekondulu geçici ev anlamını yitirmiş, yasadışı yapı anlamını yüklenmiştir. Gecekondulu bölgelerinde arazi mafyası oluşmuştur. Hatta günümüzde gecekonduların 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.

İstanbul'a yerleşen köylünün iş gereksinimini karşılayacak kapasite olmadığı gibi, beraberinde, yoksulluk, çarpık kentleşme ve toplumsal yapıda bozulma gibi problemleri de getirmiştir. Halkın kentsel kültür yoksulluğu, okuryazar olmaması ve kent kavramından beklentilerinin yüksek olması, geleneksel ahlakın çökmesine neden olmuştur. Bu nedenle gecekondulu bölgelerinde suç oranları daha fazladır. 1949 yılından itibaren devlet tam üç kez gecekondulu affı çıkarmıştır. Her boş alan potansiyel gecekondulu bölge olarak görülmüştür.

Yıllarca devletin ileri erkânına ve saray çevresine barınak olan Boğaziçi'nde gecekondulaşmadan nasibini almıştır. Boğaziçi tepelerindeki gecekondulu mahalleleri ve hemen yanında kooperatiflerin yapmış oldukları lüks villalar, estetik açıdan son derece kötü bir kentsel görünümüdür.

Büyüme o kadar hızlı artmıştı ki Nazım Plan Bürosu tarafından konut sorununu çözümü için yapılan çalışmalar, bu gecekondulu sorunu çözemiyordu. İtalyan Profesör Luigi Piccinato, yeni master plan hazırlıklarına yardım etmek üzere 1958'de İstanbul'a gelmişti. Piccinato metropoliten alan için lineer bir gelişme planı öneriyordu, çünkü eşmerkezli bir gelişme eski kent üzerinde büyük bir baskı yaratabilecekti. Aslında kent tarihi, kıyı boyunca bu tür bir lineer gelişme eğilimi olduğunu gösteriyordu, ama bu büyüme, kıyıların önemli bölümünü kendilerine ayıran arsa spekülâtörleri tarafından durdurulmuştur. Hatta Piccinato, o tarihlerde kent nüfusunun her yıl % 6 artmasına neden olan köyden göçün baskısını azaltacak köklü plan kararları da önermişti. Önerisi, metropoliten alan çevresinde yeni merkezler kurulması ve oluşturulacak hızlı bir ulaşım sistemiyle kimi sanayi kuruluşlarının İstanbul dışına çıkmaya iterek, nüfusun bir bölümünü buraya çekmekti. İlk Boğaz Köprüsü bu planın bir parçasıdır. Ağır sanayinin yavaş yavaş kent dışına taşınması, paralel tarımsal gelişmeyi destekleme, bölgenin turist potansiyelini kullanma gibi bütün klasik planlama çareleri önerilmişti. Ne var ki plancılardan kavrayamadıkları bir şey vardı: Siyasal açıdan çoğunlukta olan kitlelerin ve onların temsilcilerinin irrasyonel tutumu. (Kuban, D. 1998, s, 402)

1990-2000 döneminde kentin konut sunum biçimi önemli ölçüde dönüşmüş, 1980'lerin sonuna kadar egemenliğini sürdüren gecekondulu ve yap-sat apartmanlarının şekillendirdiği ikili yapı yavaş yavaş ortadan kalkmaya başlamıştır. 1980'li yıllarda birbirini izleyen imar afları sonucunda günümüzde İstanbul'da gecekondulu alanları yoğun bir apartman dokusuna dönüşürken, bireysel konutları yıkarak arsa karşılığı konut üreten, küçük üretime dayalı yap-sat süreciyle dönüştürülecek parsel sayısı hızla azalmış durumdaydı. Bu her iki bölgede de yeni konut üretme olanakları büyük ölçüde ortadan kalkmış, doyumlu düzeniyene ulaşılmıştı. Bu özellik metropolün nüfus artış örüntüsüne yansımıştır. (Baydar, O. ve diğerleri, 2008 , s. 264-265).

Genellikle çöküntü bölgeleri haline dönüşen tarihi mahallelerin kontrol edilip, çağdaş kent yaşamına katılmalarını sağlamak giderek zorlaşan bir kültürel bilinçlenme, sosyal ve idari örgütlenme, ekonomik planlama ve ayrıntılı bir fiziki koruma planlaması sorunudur. (Kuban, D. 2000, s: 157).

Kentin kaotik çokluk ortamı, ekonomisinin hareketliliği ve ülkenin yeni politik-ekonomisinin hareketliliği ve bölge konjonktürlerine bağlı olarak bir başka kültür çeşitliliğine de sahne olmaktadır. 80'li yıllardan beri iş merkezlerinin yanı sıra sayıları her gün artan otellerin barındırdığı turistlere, kentte uzun süre kalan yasal ya da marjinal ilişkiler içinde çalışan başka yabancılar katılmaktadır. Araplar, İranlılar, Asyalılar vb. İstanbul, bugün bir yandan seçkin üst kültürünün, öte yandan yeni yerli kültürlerin, popüler ve marjinal olanın ve nihayet bu yeni yabancı öğelerin karmaşık bir mozağını sergiliyor. (Yücel, A. 2000. S. 206). Son zamanlarda Suriye'li göçmenler de eklenmiştir.

İstanbul ve Boğaziçi'nin Ulaşım Problemi

Kentin ulaşımı, 19. Yüzyılda araba ortaya çıkıncaya kadar yaya olarak yapılmaktaydı. Yedi tepe üzerine kurulan İstanbul'da topoğrafyası göz önüne alındığında düz yoldan bahsetmek imkânsızdır. Kaldı ki

yangın ve düzensiz yapılan inşaatlar ile düzensiz olan sokak yapısı bir o kadar daha bozulmuştur. Öte yandan hızla artan nüfus, beraberinde araba sayısı ulaşım için çeşitli çözüm önerileri üretilmiştir. Tramvay kaldırılarak trolleybüs konulmuştur, Boğaz kıyılarında vapur seferlerinin yerini alacak olan otobüs sistemi getirilmiştir. Tüm bu yol çalışmaları, alt yapısı olmadan geliştirildiği için, kent trafiği kaldıramaz duruma gelmiştir. Böylece İstanbul yarım yüzyıl gibi kısa bir sürede yapılar kenti olmaktan çıkıp yollar kentine dönüşmüştür. Tarihsel doku çok büyük zarar görmüştür.

Yeni yollar çoğunlukla eski yapılar yıkılarak yapılmıştır. Yol genişletilmesi çalışması sırasında da birçok tarihsel anıt yok edilmiş, Boğaz kıyısındaki sahilhanelerin bir bölümü yıkılmıştır.



Resim 7. İstanbul'da Trafik Problemi

<http://www.milliyet.com.tr/istanbul-da-trafik-cilesi-basladi-gundem-2252745/> Erişim Tarihi:
02.11.2018.

1960 yıllarındaki en büyük tartışma ise Boğaz Köprüsü'nün yapılıp yapılmaması idi. 19. yüzyılın sonlarından beri gündemde olan köprünün inşasına karşı olanlar, kara trafiğini özendireceğini, mevcut yerleşim alanlarının artacağını ve Boğaz'ın manzarasını bozacağını savunmuşlardır. Ancak tüm bu karşı çıkmalara rağmen köprü yapılmış, trafik sorununa çözüm getirmekle birlikte, bahsi geçen tüm problemleri de beraberinde getirmiştir. Boğaz Köprüsü'nden sonra ikinci bir köprüye ihtiyaç duyulmuş, Fatih Köprüsü yapılmıştır. 29 Ekim 2018 tarihinde ise üçüncü köprü İstanbul Köprü'sü açılmıştır. Tüm büyük metropolitenlerde olduğu gibi yeraltı ulaşımını artırma yoluna gidilmiş, metro ağı genişletilmeye çalışılmıştır.

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 çıkılmayacak bir durum almıştır.

İstanbul Taşınmaz Varlıklarını Korumak Adına Yapılan Çalışmalar

Bir yandan tamamen farklı bir kent kavramı yaratılmaya çalışılıyor, bir yandan da tarihi çevrenin korunabilmesi için bir takım çalışmalar sürdürülmekteydi. 1873 yılında eski eserlerin korunabilmesi için bir yasa çıkarılmış, 1906 yılında bu yönetmelik yeniden gözden geçirilerek bazı düzenlemeler getirilmiştir.

Kent planlamasında 19. yüzyıl boyunca süren Batılı biçimlerin rekabeti, bazı yapı ve şehircilik yönetmeliklerinin yürürlüğe konması ile açıklanır. Bunlar, taşın ahşap konstrüksiyonunun yerini almasını, sokak cephelerinin aynı hizaya girmesini ve kent temizliğini destekleyen yöntemler öngörmüş ve de aslında İslam yasaları ile bağdaşmayan, toplum yararına istimlak olgusunu getirmişlerdi. (Barillari, D. Godoli E. S: 13.)

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 oluşturulmuştur. Her türlü tarihsel mimarinin envanterinin çıkarılmasını, projelerin denetlenmesini sağlamıştır. 1956 yılında İmar Nizamnamesi'ne konulan bir hükümlerle birlikte kurula, tarihsel çevre denetimi konusunda tam yetki tanınmış, bu madde ile birlikte Türkiye'de ilk defa kavramsal olarak sit alanı düşüncesi ortaya çıkmıştır. Ancak bütün bu çalışmalara rağmen 1960 yılından sonra geleneksel Türk mimarisi kalıntıları, yetkililerin ilgisizliği nedeniyle modern gelişme içinde yok olup gitmeye başlamıştır. Bağımsız olarak çalışan kurul 1983 yılına kadar pek çok tarihsel konut mimarisini koruma altına almıştır.

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 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.



Resim 8. Boğaziçi'ndeki çarpık kentleşme
www.istanbulfotografлари.com, Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2007.

Anıtlar Yüksek Kurulu'nun en önemli kararlarından biri Boğaziçi'nin korunması için hazırlanmış olduğu yasadı. Kurulun getirmiş olduğu bir öneri ile birlikte, bütün Boğaziçi Bakanlar Kurulu kararıyla

koruma alanı ilan edilmiş ve bu yasa ile birlikte Boğaziçi'ne yapılacak bütün inşaatların kurulun onayından geçmesi sağlanmıştır.

Son yıllarda kentsel çevrenin korunmasına karşı duyarlılık giderek artmakta ve bu alanda bir araya gelen aydınların çabaları yoğunlaşmaktadır. Mimarlar Odası'nın yurt sathında yayılan koruma çabalarına ek olarak, ÇEKÜL, Galata Derneği, Zeyrek Koruma Derneği, Cihangir Derneği gibi örgütlenmeler çevresine sahip çıkan kentlilerin, meslek adamlarının tarihi çevre için başarılı projeler üretecekleri umudunu vermektedir. (Ahunbay, Z. 1999, s. 143)

1983 yılında çıkarılan Boğaziçi Yasası, Boğaziçi koruma alanı içinde bulunan tarihsel yapılar ve evlerin onarımı dışında yapılabilecek her türlü inşaatı yasaklamıştır. Ancak Boğaziçi'nin tarihin çok eski devirlerinden beri İstanbul'un en prestijli yeri olması nedeniyle buraya olan talep azalmadığı gibi, eski konutlara olan talep de artmıştır. Halen ayakta kalan ahşap evlerin restorasyonu, yıkılanların yeniden inşa edilmesi yüksek arsa fiyatları giderek artmıştır. Ancak bu yeniden inşaat abartılarak, sahte rökonstrüksiyonlara neden olmuştur.

SONUÇ

Modern çağın en büyük özelliklerinden biri, insanları kendi tarih ve kültürüne bağlayan damarları birer birer koparması, insanları sıradan, kişisiz, tek tip kitleler haline getirmesidir.

20. yüzyıl ortalarında bazı semtlerde, Üsküdar ve Boğaziçi'nde eski dokuyu yansıtan mahalle ve sokaklara rastlayabiliyorduk. Ancak 20. yüzyılın sonlarına doğru, yüzyıllar boyunca birçok medeniyete başkentlik yapmış olan bir kentin, çöküş dönemi başlamıştır. Günümüzde İstanbul'da halen pek çok anıt, tarihi yapı mevcuttur. Ancak çarpık kentleşmenin bu anıtları ne zaman sindireceği bilinmemektedir.

Bugün bütünüyle yok olan bu Boğaziçi mimarisi deneyi araştırılarak rekonstitüsüyonu yapılmalı, insan ve doğa arasındaki ilişkilerin mimariye yansıyan eşsiz bir örneği olarak tarihte yerini almalıdır. (Kuban, D. 2000, s: 347).

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'un geleceğini tasarlamaya yönelik yeni bir açılım getirmek dünyanın çok özel bu aziz şehri için en iyi başlangıç olacaktır. İstanbul'un geleceğinin sektörel dağılımı konusunda orta vadede bir uzlaşma bulunmaktadır. Bununla beraber bir bütün olarak İstanbul'un önüne ne tür bir hedef ortaya koyduğu netleşmiş değildir. Herkes İstanbul'un önemli ve büyük bir kent olmasını istemektedir ancak henüz bunun içi doldurulmamış, yöntemi belirlenmemiştir. Bu nedenle de yol almakta güçlükler vardır. İstanbul'un geleceğine yönelik bu belirsizliklerin ortadan kaldırılması ve ana hedefin netleşmesi gerekmektedir. (Bilgili, A.E. 2012. s:365-366).

İstanbul metropolünün sorunlarına çözümler üretebilsek bile uygulanabilmesi için toplumun siyasal, ekonomik ve kültürel düzenlerinin değişmesi gerekmektedir. 19. yüzyılda kentin sorunları çözümsüz gibi görünmüyordu. 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 birer ütopya oldu.

Tarihi mimari yapıların kenti olan İstanbul, denizle yakın bir ilişki içindedir. İstanbul'a denizin yarattığı bir kültür diyebiliriz. Bu kadar kısa bir sürede yok edebildiğimiz Boğaziçi kültürü ki, Boğaziçi bir kültürdür, daha ne kadar dayanabileceği tartışma konusudur.

KAYNAKÇA

Ağat, Nilüfer. (1963). *Boğaziçi'nin Turistik Etüdü*. İstanbul: İTÜ Yayınları.

Ahunbay, Zeynep. (1998). *Pilot Projeler İstanbul*. Ankara: UNESCO Türkiye Milli Komisyonu Yayınları.

Ahunbay, Zeynep. (1999). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon: İstanbul*. YEM Yayınları.

Akozan, Feridun. (1974) *Sait Halim Paşa Yalısı*. Ankara: Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Yayınları.

Akyol, Şadan. (1997). *İçimdeki Boğaziçi*. İstanbul: İstanbul Kitaplığı.

Alus, S. Muhtar. (1997). *İstanbul Kazan, Ben Kepçe*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Alus, S. Muhtar. (1994). *İstanbul Yazıları*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.

Arpad, Burhan. (2000). *Bir İstanbul Var İdi*. İstanbul: Doğan Kitapçılık A.Ş.

Arseven, Celal Esat. (1989). *Eski İstanbul*. İstanbul: İstanbul Kütüphanesi Yayınları,

Ayyıldız, Uğur. (1999). *İstanbul*. İstanbul: İstanbul Valiliği Yayınları.

Ayvazoğlu, Beşir. (2012). *Şehir ve Kültür İstanbul*. İstanbul: Profil Yayıncılık.

Barillari, Diana. Godoli, Ezio. (1997). *İstanbul 1900 Art Nouveau Mimarisi ve İç Mekanlar*. İstanbul: Yem Yayınevi.

Baydar, Oya ve diğerleri. (2008). *İstanbul*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Belge, Murat. (1997). *Boğaziçi'nde Yalılar. İnsanlar*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Belge, Murat. (1997). *Skylife, İstanbul Bak Bir Varmış Bir Yokmuş İmparatorluktan Cumhuriyet'e Kadar İstanbul'* dan (2000). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları. THY Bülteni. sayı: 234.

Belge, Murat. (2000). *İstanbul Gezi Rehberi*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.

Bilgili, Ahmet Emre (2012) “Şehir ve Kültür : İstanbul: Profil Yayıncılık.

Birsel, Salah.(1991). *Boğaziçi Şingir Mungır*. İstanbul: Nisan Yayınları.

Deleon, Jak. (2000). *100 İstanbul*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Ebersolt, Jean. (1999). *Bizans İstanbul'u ve Doğu Seyyahları*. İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş.

Eldem, S. Hakkı. (1974). *Köşkler ve Kasırlar II*, İstanbul: Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Yüksek Mimarlık Bölümü Röleve Kürsüsü.

Eldem, S. Hakkı. (1976). *Büyük Konutlar*. İstanbul: Maya Matbaacılık Yayıncılık Ltd.

Eldem, S. Hakkı. (1993). *Boğaziçi Yalıları I Rumeli Yakası*, İstanbul Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. (1994). İstanbul Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları. Vehbi Koç Vakfı Yayınları.

Erdenen, Orhan. (1994). *Boğaziçi Sahilhaneleri*. İstanbul: Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No.12.

Evin, İffet. (1987). *Yaşadığım Boğaziçi*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.

Fesch, Paul. (1999). *Abdülhamit'in Son Günlerinde İstanbul*. İstanbul: Pera Turizm Ticaret A.Ş. I. Baskı.

Grelot, Josephus. (1998). *İstanbul Seyahatnamesi*. İstanbul: Pera Turizm ve Ticaret A.Ş.

Godoli, Ezio. (1997). *İstanbul 1900. Art Nouveau Mimarisi ve İç Mekanlar*. İstanbul: YEM Yayınları.

Gülersoy, Çelik. (1982). *Boğaziçi Sorunlar, Çözümler*. İstanbul: İstanbul Kitaplığı Ltd.

Gülersoy, Çelik. (1995). *İstanbul Maceramız I*, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Gülersoy, Çelik. (1996). *İstanbul Maceramız II*, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Güngör, Necati.(1999). *Boğaziçi Büyüsü, İstanbul.Seçkin*.İstanbul : İnkılapYayınları.

Güngör, Necati. (1996). *Seyyahların Kaleminden Şehr-i Şirin İstanbul*. İstanbul: Milliyet Yayınları.

Güngör, Necati. (1997). *Bir Hayal İstanbul*. İstanbul: Milliyet Yayınları.

Işın, Ekrem. (2001). *İstanbul'da Gündelik Hayat* İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İleri, Selim. (2000). İstanbul: P Sanat Kültür Antika Dergisi. sayı.19..

Kayra, Cahit. (1993). *Mekanlar ve Zamanlar*. İstanbul: Akbank Kültür ve Sanat Kitapları.

Kuban, Doğan. (1972). *İstanbul Boğaziçi*. İstanbul: Türkiye Turing Otomobil Kurumu Bülteni, 33.

Kuban, Doğan. (1998). *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları*, İstanbul: . Yapı ve Endüstri Merkezi Yayınları.

Kuban, Doğan. (2000). *İstanbul Bir Kent Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kuban, Doğan. (2000). *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

Neyzi, Leyla. (1999). *İstanbul'da Hatırlamak ve Unutmak*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.

Özendes, Engin. (1999). *Osmanlı'nın Son Başkenti İstanbul*. İstanbul: Yapı – Endüstri Merkezi Yayınları.

Özendes, Engin. (2000). *Merhaba Atina/ Here İstanbul*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.

Sarıöz, Perihan. (1996). *Bir Zamanlar İstanbul*. İstanbul: İdea İletişim Hizmetleri A.Ş.

Sözen, Gürol. (1999). *Martların İstanbul'u*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,

Sözen, Gürol. (1989). *Bin Çeşit İstanbul ve Boğaziçi Yalıları*, İstanbul: Ak Yayınları Kültür ve Sanat Kitapları: 49 Yeni Dizi 3.

Taylor, Jane. (2000). *İmparatorlukların Başkenti İstanbul* . İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Yerasimos, Stefanos. (2000). *İmparatorluk Başkenti İstanbul*. İstanbul: Mohn Media, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını.

Yücel, Atilla. "Cumhuriyet Dönemi İstanbul'u" Dünya Kenti İstanbul. (2000). İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.

Bak Bir Varmış Bir Yokmuş İmparatorluktan Cumhuriyet'e Kadar İstanbul'dan (2000). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. (1994). İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı Yayınları.

Yapıdan Seçmeler, (1996). *Mimari Akımlar I*. İstanbul: Yem Yayınları.

İnternet Kaynakları:

Bakacak, Mustafa. (1997). *Kayıp Sanat*, Milliyet.
<http://www.milliyet.com.tr/1997/06/22/yasam/sirlarin.html>. Erişim Tarihi: 22 Haziran 1997

Bayer, Yalçın. (2000). *Tablolar Londra'ya Neden Gitti*. Hürriyet.
<http://www.hurriyet.com/hur/turk/00/09/02/yazarlar/64yaz.htm>, Erişim Tarihi: 3 Eylül 2000.

Hasan, Aydın. (2000). *Trilyonluk Tarihi Şoföre Emanet Ettiler*. Milliyet.
<http://www.milliyet.com.tr/2000/08/28/haber/hab01.html> . Erişim Tarihi: 28 Ağustos 2000

Yalı Soruları. (2000).Türkiye. Hürriyet,
<http://hurweb01.hurriyetim.com.tr/hur/turk/00/09/05/turkiye/07tur.htm> Erişim Tarihi: 5 Eylül 2000.

Yılmaz, Önder. (2000). Başbakanlıktan 8 Tablo Çalındı, Milliyet.
<http://www.milliyet.com.tr/2000/08/27/haber/hab02.html>, Erişim Tarihi: 27 Ağustos 2000.

<http://www.milliyet.com.tr/istanbul-da-trafik-cilesi-basladi-gundem-2252745/>.Erişim: 02.11.2018.

Extended Abstract

URBAN QUALIFICATION AND PROBLEMS OF ISTANBUL AND BOSPORUS

In this study; emphasizing the contribution of the Bosphorus to the urban landscape; by examining the urban problems like migration, unplanned urbanization, transportation, population growth, it is tried to produce solution proposals.

Istanbul, the capital of three great empires, is located in a very important geopolitical position in terms of history, trade, and culture. Throughout history, it has always been seen as a universal image. The topography of Istanbul is distinguished from other important world cities by its Golden Horn, Bosphorus, seven hills, historic peninsula symbolized by monuments.

While describing the history of Istanbul, it is necessary to evaluate the Roman and Byzantine and Ottoman work together. Today, some historians, in order to bring Ottoman to the forefront, wish to ignore the culture of Rome and Byzantine. However, in order to understand the Bosphorus culture, in particular, we need to pass all the civilizations living on it through the culture screen without distinguishing. Although it is at a point that connects Europe and Asia, it is not right to describe İstanbul as a European city in its entirety. When Fatih Sultan Mehmet conquered Istanbul; Greeks, Armenians, Jews and, especially, Turks have emigrated from Anatolia. Those people with these different cultures brought their own cultures while they settled down. While the understanding of the traditional Turkish city continued, at the same time a very rich mosaic was formed with both the existing Roman and Byzantine culture as well as the culture of the immigrants. Thus, an eclectic architecture that has a mix of Eastern and Western culture emerged.

Due to the prestigious status of the Bosphorus, coastal palaces and the entire coastline have been given to the state officials until the 19th century. Especially in the Tulip Era, it was completely in the service of the aristocratic class. Behind the coastal palaces in the Bosphorus there were the large gardens, they were connected to the sea with the docks in the front. The coastal palaces have not been very long-lived because they have been destroyed by the new owner and rebuilt according to their own taste as they changed hands. Another reason for being short-lived is that the material used was mostly wood. In the slightest fire, the fire suddenly jumped from one palace to the other, and sometimes it was possible for the entire neighborhood to stay in flames. Today, the Bosphorus has maintained its prestigious position. When it came to the 20th century, with the modernization, the clash of traditional city and modern city identities started. The traditional urban texture of the Ottoman has become unable to compete with the monumental dimensions of the architecture of the west. When Swissotel was erected near the Dolmabahçe Palace, various cafes and narrow streets in Ortaköy, and, especially, the skyscrapers beside the mosques forming the city silhouette, the city started to lose its identity.

The modern city concept has brought a lot of problems with it. The most important of these is the rural-urban migration happening unplanned and with the concern of income. With this unplanned action without any infrastructure, the city's texture has been ruined, the crime rate has risen, morale has suffered collapse. The squatters built almost overnight began to take the place of the unique architecture of the Bosphorus. This rapid unplanned urbanization has destroyed a 2500-year-old history in a moment. The most important feature of the European cities is that they have very strict laws for preserving the historical texture and transmitting it to the next generation. We can see the squares that we see in paintings of famous painters in the 17th century as unchanged when we visit today, it is as if the clothes of people remind us what year we are. However, our understanding of urbanization is based on destroying the existing texture, rather than protecting it. The most beautiful places of the Bosphorus have taken their share from this understanding of politics and income. Unlawful inhabiting have brought with it unplanned urban fabric, increasing population and various sociological problems. Along with the population increase, the Bosphorus has lost its identity as a summer resort and it has started to be used as a business area.

Another important problem is a traffic problem. After the industrial revolution, the increase of motor vehicles, the turning of the narrow roads designed for horse carts into freeways, turned the traffic problem into a problem that could not be escaped. Freeways surrounded by squatters, apartments and scattered industrial buildings have taken the place of the great Hellenistic and Roman Period roads with big porticoes and forums. Megacity Istanbul is trying to produce various solutions to reduce the traffic problem. The construction of the third bridge, the increase of the transit routes, the projects of the monorail, the increase of the Metrobus and metro networks have not contributed to a permanent solution. Alternative solutions such as the ban on bridge crossing with one person, a more efficient use of maritime transportation by increasing the ferry routes and the ferryboat lines and the encouragement of the use of bicycles are proposed. However, the biggest problem of Istanbul is the excessively increasing population and the unplanned urbanization. Encouraging the urban-rural immigration by increasing employment in Anatolia, directing the people to agriculture and animal husbandry, and supporting with low-interest loans are needed. But all these happen with an educated and informed society.

Several laws have been enacted to protect the gradually deteriorating texture, but it is still not enough. Especially the Bosphorus Act of 1975, which protects the Bosphorus coasts, could not be implemented in a real sense due to illegal construction and subsequent repentance laws. The spontaneous settlement that the immigrants brought to the city pushed the city into an irregularity that cannot be escaped from.

We can protect the beauties of the past only with the dynamism of the future. This is done with awareness of history, culture and the environment. This power is present in today's youth excessively, they only need a little support and education. Our youth need to be educated with environmental awareness, no laws can be so strong, we can only prevent urban corruption in this way. A well-organized and trouble-free city concept may seem too utopian, but at least with systematic work and socio-cultural change in this regard, it does not seem impossible.

Key Words: Waterside Mansion, The Bosphorus, Urbanization