



**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**BOĞAZIÇI KÖYLERİNDEN
ANADOLUHİSARİ'NDA
YERLEŞİM DOKUSU ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

Mimar F. Gül Demet SARI

**F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Semra TOKAY

İSTANBUL, 1996

2- BOĞAZİÇİ BÖLGESİ'NİN FİZİKSEL YAPI ÖZELLİKLERİ

2.1. BOĞAZİÇİ'NİN SINIRI

İstanbul Boğaz'ı coğrafi bakımdan Türkiye'nin Marmara Bölgesinde bulunur. Boğaziçi, iki kıta ve iki denizi birleştiren önemli bir kavşaktır. Gerek Avrupa ile Asya arasındaki kara yolu gerekse Karadeniz'le Akdeniz arasındaki deniz yolu çok eski zamanlardan beri kullanılmaktadır.

İstanbul Boğaz'ı ve çevresi biri dar, diğeri çok daha geniş olmak üzere iki şekilde sınırlanabilir.

Dar anlamda Boğaz ve çevresi, Boğaz'ın kuzey ayağından başlayarak iki yanda güneye doğru genişleyerek uzanan, kabaca üçgen şeklindeki alandır. Bu alanın tabanı Küçükçekmece - Tuzla arasındadır. Bu alan İstanbul Boğazı ve çevresinde antik çağdan beri beliren çekirdeğidir. Buna "iç yöre" denir.

Geniş anlamda Boğaz ve çevresi, Terkos, Büyükçekmece ve Tuzla - Anadolu feneri arasındaki alandır. Buna da "dış yöre" denir. İç yöre sosyo - ekonomik yönden bu alanı besler.

Bu tezde ele alınan Boğaziçi ve çevresinin sınırı daha dar tutulmuştur. Böylelikle araştırmada daha düzgün sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır. Tezde incelenecek Boğaziçi yöresi Üsküdar - Beşiktaş hattı ile Anadolu - Rumelikavağı hattı arasındaki kısımdır.

2.2. JEOLJİK YAPI

İstanbul Boğazı ve çevresi jeolojik formasyonları ve topoğrafik özellikleri bakımından çok çeşitli bir yöredir. Boğaz yöresinde topoğrafyanın esas unsurunu, yüksekliği 100 - 200 m. arasında oynayan alçak bir plato meydana getirir. (Erinç, 1973)

İstanbul Boğazı ve çevresinin jeolojik yapısını yaş ve litoloji bakımından iki gruba ayırarak özetlemek mümkündür. Bunlardan biri temel ikincisi ise örtü formasyonlarıdır. Yörenin temeli Silur, Devon ve Haliç'in kuzeybatısında yeralan bir şerit boyunca Karbon'dan oluşmuştur.

İstanbul ve çevresinin en yaygın serileri, temeli oluşturan kıvrımlı paleozoik (1. zaman) oluşumlarıdır. Temel Üzerinden tersier (3. zaman) serileri ve depoları yer almaktadır. Bunlar daha az kıvrımlı ve kırıklı bir yapı gösterirler. Paleozoik döneme ait sistler, kuvarsitler çok sert oldukları için kalkerden farklı aşınım etkisinde kalmışlardır. Sistler kolayca aşınmış, kalker ve kuvarsitler çok sert oldukları için fazla aşınmamış ve özellikle Anadolu yakasında Çamlıca ve diğer tepeler ortaya çıkmıştır.

Rumeli tarafında, Boğaz ve Haliç'e inen vadilerde sist ve mavi kalker oluşumlar görülmüştür. Bunların üzerini yumuşak toprak haline dönüşebilen Andeziz damarları kaplamaktadır. Kuvarsit oluşumuna pek rastlanmaz.

Belgrad ormanının Karadeniz'e inen yönünde ve Uskumru köyünden Kilyos'a kadar uzanan bölgede lavlar ve indifai tüfler yeralmaktadır.

Belgrad ormanındaki Paleozoik sistler kalınlığı bir hayli olan tortul bir kum ve çakıl tabakası ile kaplıdır.

Boğaziçi'nin doğu yakasındaki ise paleozoik döneme ait, yer yer değişime uğramış, genellikle geçirimsiz olan oluşumlar görülmektedir. En karakteristikleri, yumlulu kalker, radiolarit, killişt, grovak ve kalkerdir. Kıyıya yakın yerlerde kalkerler, kıydan uzaklaştıkça sistler hakimdir.

Küçüksu su bölümü çizgisinin kuzey - batı kısmında andezitler görülmektedir. Güney yamacında kalan düzlüklerde kırmızı renkli kuvarsit çakıllarını ihtiva eden kumlu ve gevşek yapısıyla neojen yapıları dikkati çekerler. (Erinç, 1973)

2.3. TOPOĞRAFİK YAPI

Boğaziçi bölgesi topoğrafik yapı olarak bir plato niteliğindedir. Plato yüksekliği 100 - 200m. arasında değişir. Marmara ve Karadeniz'in derin çukurlarını bir eşik gibi ayıran bu plato yükselti basamaklarının ve arızalarının dağılışı bakımından Boğaz'ın her iki yakasında asimetrik bir durum gösterir. Batıda en yüksek kısımları Karadeniz kıyılarında

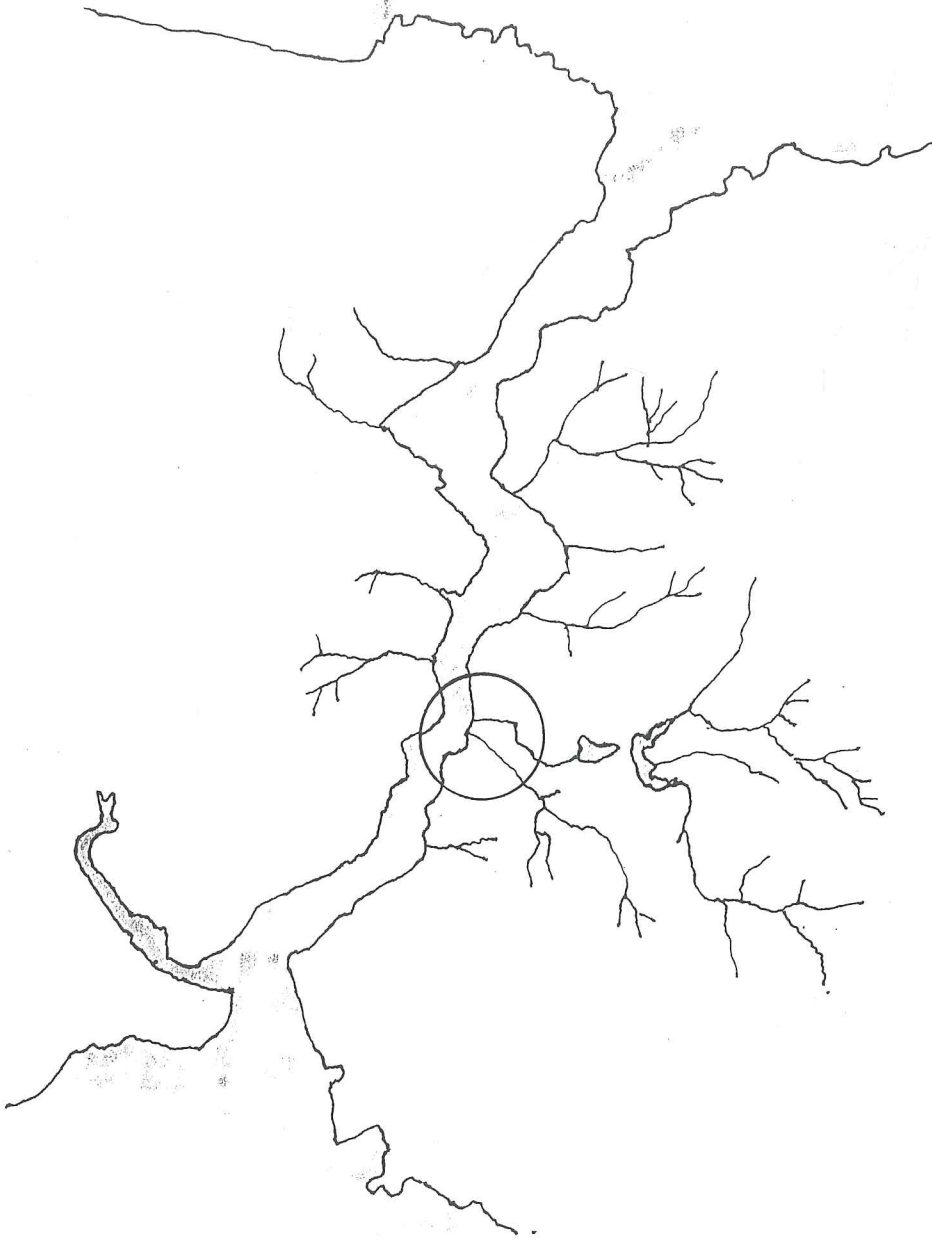
(Kocataş ve Belgrad ormanı çevreleri, 200 - 230m.) doğuda ise Marmara'ya (Çamlıca 262m., Kayışdağ 438m., Aydos 530m.) çok daha yakındır. (Erinç, 1973)

Boğaz platosu üzerinde yoğun bir vadi zinciri yer alır. Vadilerle parçalanmış plato, tepe ve vadi kurgusu açısından hareketli bir görünüm taşımaktadır. Plato üzerinde geniş düzlükler azdır. Eğimlerin dikliği ve geniş düzlüklerin azlığı yerleşim alanlarının seçimini, gelişme tarzını ve kara ulaşım ağını etkilemiştir. Boğaz boyunca yerleşim yerleri, antik çağdan itibaren vadi ağzlarındaki küçük düzlüklerde kurulmuş ve çekirdekler uzun süre birbirlerine bağlanamamıştır. (Erinç, 1973)

Platoyu yaran vadilerin en önemlisi, yöreyi ortadan ikiye bölen İstanbul Boğazı'dır. Plato üzerindeki diğer vadiler ve tepeler Boğaz oluşu vadisine açılırlar. (Bkz. şekil 2.1)

Bu yarılma ve onun çok önemli sonuçları olan topoğrafik parçalanma ve kuvvetli eğimler Kuaterner sırasında büyük ihtimalle son glasiyele rastlayan daha alçak bir taban seviyesine göre meydana gelmiş olmalıdır. Bununla beraber Boğaz'ın tabanı - 110 m.'ye kadar indiği gibi, birçok vadilerin tabanlarında da alüviyal dolgu kalınlığı 20 - 30 m.'yi aşar. Bu yarılma sonucu vadi deniz tarafından doldurulmuş ve birçok vadilerin ağzında koylar meydana gelmiştir. (Erinç, 1973)

Platonun yapısal özellikleri dikkatle incelendiğinde, planda birbiri ardışına yeralan vadi - burun (tepe) coğrafi oluşumlarının varlığı görülecektir. Kuzeydoğudan, güneybatıya doğru uzanan Boğaz oluşu dümdüz giden bir kanal değildir, beş yerde yön değiştirir. Kıyılar ana hatları itibarıyla paraleldir.



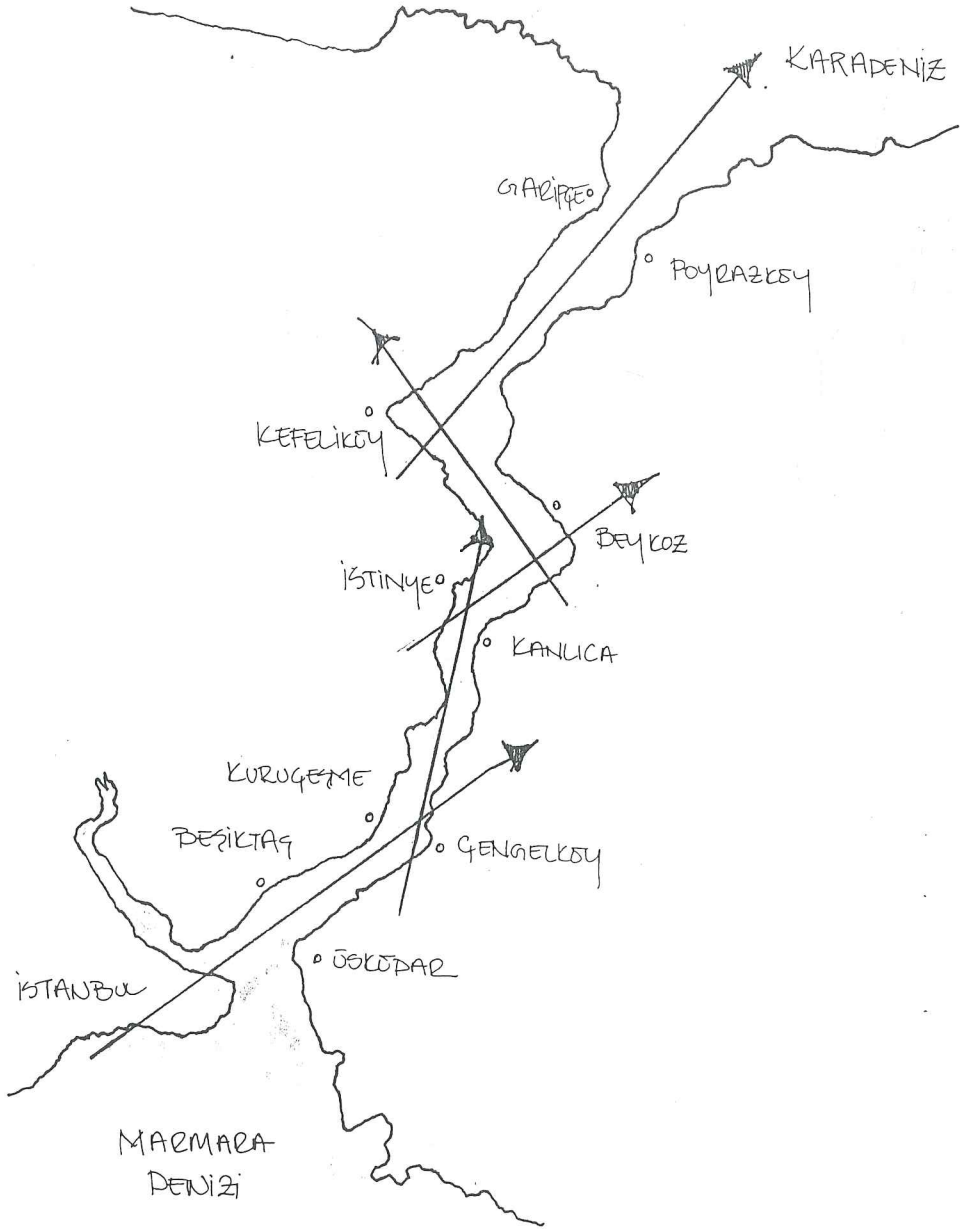
Şekil 2.1. Boğaziçi Su Havzaları (Aysu, 1973)

Boğaz oluğu, ekseninin beş ayrı noktada kırılmasıyla farklı altı ayrı bölüm (mekan) oluşmaktadır. Nilüfer Ağat, çalışmasında bu bölümleri Raum olarak adlandırmıştır. Ve her raum için manzara noktaları tespit etmiştir. (Ağat, 1963) (Bkz. şekil 2.2)

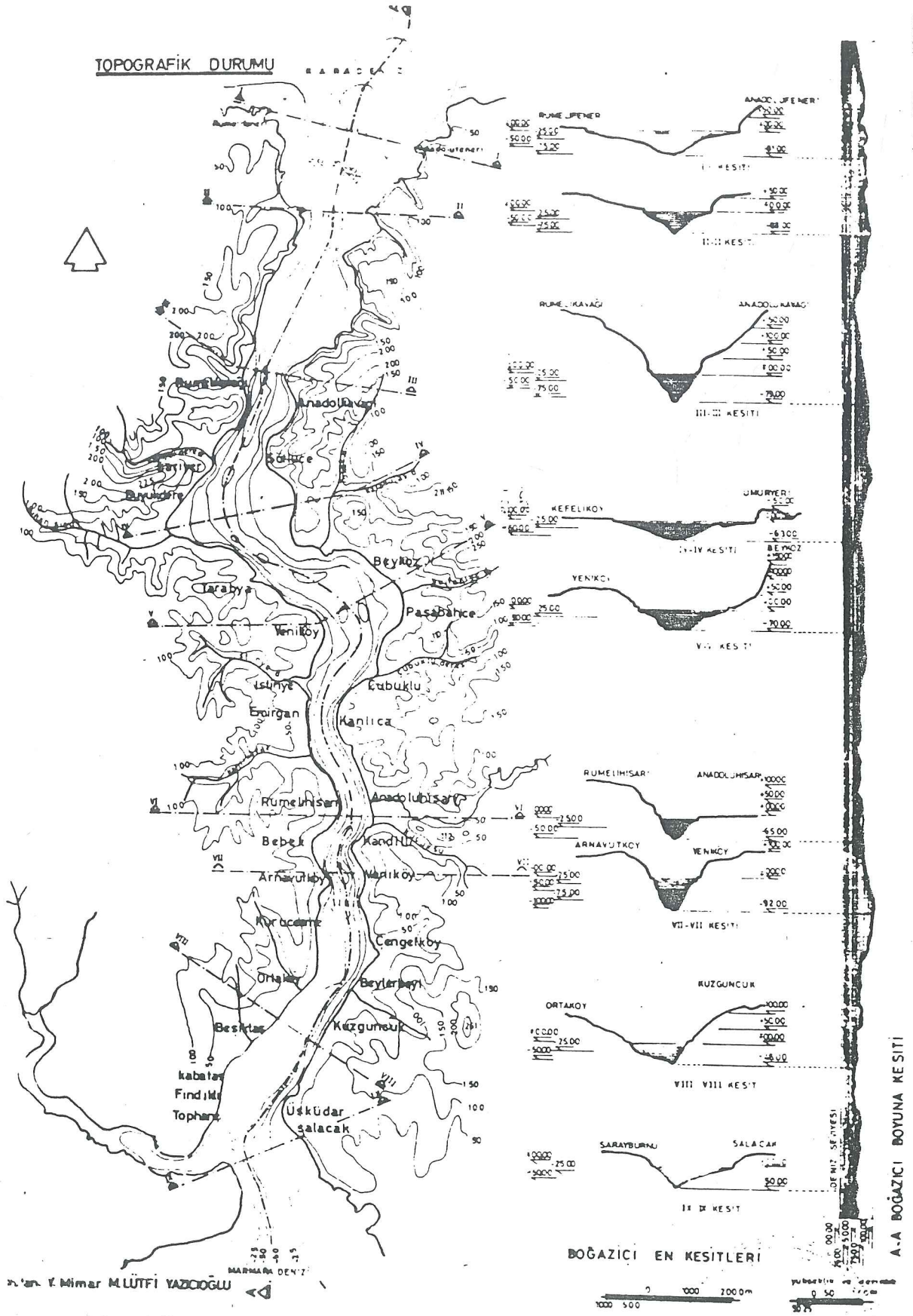
Coğrafi yapısının sistematik bir düzen içerisinde yer alması Boğaziçi'ne ayrı bir güzellik kazandırmaktadır. Zengin hareketli topoğrafik yapı yerleşim alanı olarakta eşsiz bir değerdir.

SUALTI TOPOĞRAFYASI

İstanbul Boğazı'nın tabanında birçok çukur ve tümsek vardır ve taban güney - kuzey doğrultusunda 0,001 derece eğimlidir. Boğazi baştan başa kateden Boğaz oluğunun derinliği 50 - 70 m. olup, güneyde Beşiktaş ile Üsküdar ve Kuzguncuk arasında kendi eksenini boyunca uzanan 25 - 30 m. seviyedeki bir sırt ve iki yan oluğa ayrılır. Kuzeye gidildikçe ortadaki sırt kaybolur ve tek bir oluk olur. Boğazın her iki ucunda en çok - 50 m. derinlikte birer eşik bulunur. Kuzey eşiği düzensiz ve yarım daire şeklindedir ve Rumeli - Anadolu fenerleri'nden sonra yer alır. Diğer eşik ise Boğaz'ın güney girişinde Sarayburnu - Selimiye arasındadır. (Bkz. şekil 2.3) Boğaziçi'nde derin çukurlarla sığıklarda mevcuttur. Arnavutköy - Vaniköy arasındaki çukurun derinliği 106 m., Bebek Cami ile Kandilli burnu arasındaki ikinci çukurun derinliği 120 m.'dir. Ayrıca Rumeli Feneri önünde Öreke Taşı sığılığı, Büyükdere karşısında Umur sığılığı ve Beykoz ile Serinburnu, Yeniköy ve İstinye arasındaki sığıklar başlıcalarıdır. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)



Şekil 2.2. Boğaz Oluğunun Eksenindeki Kırılma Noktaları (Ağat, 1963)



2.4. DENİZ AKINTILARI

Karadeniz ve Marmara denizi arasındaki su değişimi Boğaz yolu ile olur. Boğaz akıntıları Karadeniz'den Marmara'ya yönelen üst akıntı ve Marmara'dan Karadeniz'e doğru olan bir alt akıntıdan oluşmaktadır. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Varlığı eskiden beri bilinen esas büyük yüzey akıntısı, kuzey - kuzeydoğudan, güney - güneybatıya doğru hareket ederek Karadeniz'in fazla suyunu Marmara ve Ege denizleri yoluyla Akdeniz'e gönderir. İstanbul Boğazı'nın girintili çıkıntılı yapısı üst akıntı yanında koylarda küçük ters akıntılarda oluşturur. Kuzeye doğru giden en büyük ters akıntı Sarayburnu'ndan başlayarak Rumeli sahilini takiben Arnavutköy burnuna kadar gelir. Bu anaförler esas akıntıdan ayrılıp koyları kuzey doğrultusunda takip ettikten sonra sağa ve sola kıvrılıp tekrar ayrıldıkları akıntı ile birleşirler. (Ağat, 1963)

Şiddetli ve sürekli güney rüzgarların estiği zaman Boğaz suları tamamen ters istikamete akar. Güneyden kuzeye yönelen bu akıntıya "Orkoz" denir.

Bu yüzey akıntılarının yanısıra, güneyden kuzeye giden alt akıntıya "Kanal" denir. Ancak çok şiddetli kuzey rüzgarları estiği zaman Karadeniz'in suları bütün Boğaz oluğunu kaplayarak alt akıntıyı ortadan kaldırır. Kanalin suların kışın ılık, yazın çok soğuktur. 1942 - 1944 yıllarında P. Ulliyott ve O. Ilgaz'ın yaptığı çalışmalar sonucunda kuzey eşiği üzerinde yalnız az tuzlu Karadeniz sularının bulunması Marmara'dan gelen suların Karadeniz'e çıkamadığını göstermektedir. Bundan üst akıntıya karışan ve kuzey eşiğine yaklaştıkça hacmi küçülen kanal sularının tekrar Marmara'ya döndüğü sonucu çıkmaktadır. (Ağat, 1963)

2.5. İKLİMİ

İstanbul Boğazı ve çevresinde bölgesel ve yerel iklim koşulları hüküm sürer. Bölgesel iklim Akdeniz iklim koşullarını gösterir. (Erinç, 1973)

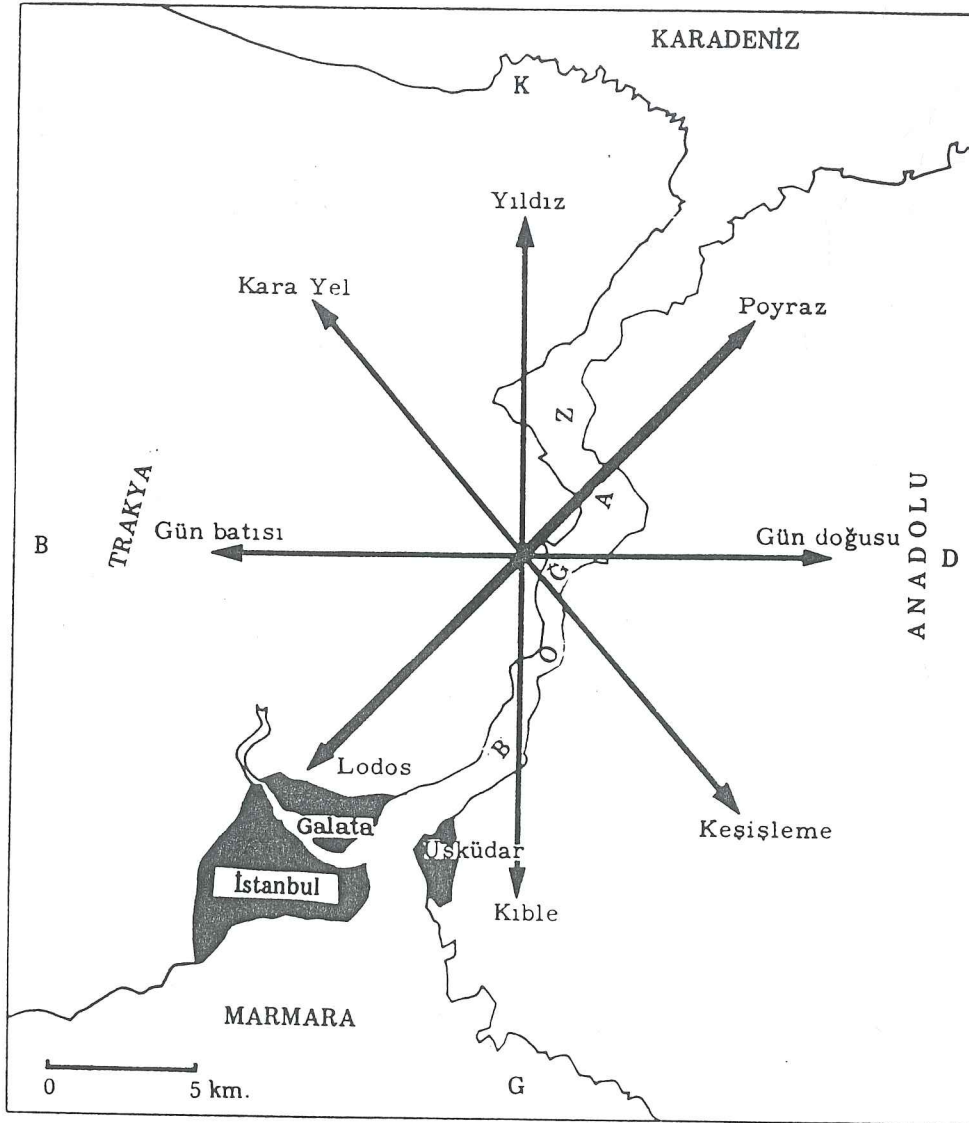
Yazlar sıcak ve kurak, kışlar yağışlı geçer. Hazirandan ağustos sonlarına kadar yarı kurak şartlar etkilidir. Yaz sıcaklıkları genellikle yüksektir. En sıcak ay ortalamaları 23 - 25 derece, mutlak maksimum sıcaklık 36 - 41 derece arasındadır.

Kışlar genellikle ılımandır. En soğuk ay ortalamaları 5 - 7 derece arasındadır. Kuzeyden gelen kutbi hava kütlelerine bağlı olarak donlu ve karlı günler görülebilir. Boğazda kış döneminde toprak ısısı yüzeyde 5 dereceye kadar düşer ve bu sırada toprakta ısı terlemesi meydana gelir.

Yörenin bölgesel iklim bakımından bir özelliğide, sirkülasyon açısından çok hareketli bir saha olması ve hakim hava hareketinin kuzeydoğu - güneybatı doğrultusunda olmasıdır. Yani kabaca İstanbul Boğazı eksenini boyunca ve ona paralel olarak meydana gelmesidir. Sirkülasyon en büyük şiddete Boğaz eksenini boyunca erişir. Bunun dışında topoğrafyanın sirkülasyonu yön ve şiddet bakımından etkilediği ve özellikle tabi vedilere doğru sapmaların meydana geldiği tespit edilmiştir.

Yerel iklim etkisi, bölgesel iklim koşullarının, yörenin sınırları içinde nispi konum, yükselti, topoğrafya özellikleri ve vejetasyon karakterleri etkenlerine bağlı olarak, bir yerden ötekine önemli değişiklikler gösterir ve birbirinden ayrı yerel iklim tiplerini ortaya çıkarır. Böylece kuzeyde Karadeniz kıyıları, ortada platolar sahası, güneyde Marmara kıyıları olmak üzere üç yerel iklim tipi oluşur. (Erinç, 1973)

Karadeniz kıyıları denizsel bir yerel iklim arzeder. Günlük ve yıllık ısı farkları en az, yaz mevsimi güney kıyılarından daha az sıcaktır. En soğuk ay şubata kaymıştır.



Şekil 2.4. Boğaziçi'nde Esen Rüzgarlar

Platolar sahasındaki iklim, kış suhunetlerinin ve mutlak nemin en düşük olduğu, yıllık yağış etkisinin en yüksek ve yaz kuraklığının en hafif, yaz sıcaklığının ise en az yüksek olduğu yerel iklim tipidir.

Marmara kıyıları boyunca uzanan kıyı şeridi, özellikle bunun kuzey rüzgarlarına kapalı Kocaeli kıyılarında, kış mevsimi platolardan belirli şekilde daha sıcak, kar örtüsü çok daha kısa süreli, yazlar daha sıcak, yağış önemli derecede daha az ve yaz kuraklığı mutlak kuraklık sınırına yakın derecede şiddetlidir. (Erinç, 1973)

Boğaziçi'nde hakim rüzgarlar iklimi belirler. (Bkz. şekil 2.4) Yazın serinlik, kışın soğuk - kuru hava yaratan rüzgar Mayıs ayı başından itibaren ağustos sonuna kadar eser.

Lodos kışın ılımlı bir hava koşulu, yazında Marmara'da ısınarak boğucu rüzgar getirir. Hisarlar'dan itibaren kuzeye çıkıldıkça yerel iklim özellikleri görülür. Boğaz'da iklimatik yapıda başlıca iklim değişikliklerini rüzgarlar, ısı, radyasyon, yağış, atmosferik kirlenme ve basınç oluşturur.

İstanbul Boğaz'ı rüzgarları yöneltecek bir oluk görevi görür. Sirkülasyonun genellikle kuvvetli olmasını ve topoğrafyanın derin vadilerle yarılmış ve genellikle konveks bir karakter göstermesini, İstanbul yöresine kirli havanın birikmesini önleyen ve kolayca drene edilmesini sağlayan çok olumlu bir etki olarak hatırlamak gerekir.

2.6. BİTKİ ÖRTÜSÜ

İstanbul Boğaz'ı ve çevresinde bitki örtüsü, hem bölgesel, hem de yerel iklim koşullarının oluşumunda büyük rol oynamıştır. Geçmiş dönemlerde orman, koru ve bahçeleriyle zengin olan Boğaziçi, bitki örtüsü bakımından Akdeniz ikliminden, Karadeniz iklimine geçişi yansıtır. Genel olarak bitki örtüsü, doğal bitkilerden, koru, park ve konut bahçelerinden oluşur.

Doğal bitki örtüsü ormanlar hariç, Akdeniz iklimine has makilerden oluşur. Bu formasyonun en önemli doğal türleri, defne, sakız, eflatun - pembe çiçekli erguvan, katırtırnağı, lobenlen, ateşdiken, akçameşe, kermes meşesidir. Korular Boğaziçi bitki örtüsünün en önemli kısmını oluşturur. Korular dışında parklar, bahçelerde önemli bir yer tutar.

Boğaziçi'nde orman dokusu tür bakımından zengindir. İklim özelliklerine göre orman dokusu içinde, kestane, meşe, karaağaç, ıhlamur, dişbudak, akasya yetişir. Tarıma ayrılan alanlarda ise mısır, çiçek, sebze yetiştirilir. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Son yıllarda Boğaz bütününde tahrip edilen orman alanlarının çalılığa, çalılık alanların çayırılığa ve çayırılığında yerleşmeye açıldığı gözlenmektedir.

3. BOĞAZİÇİ BÖLGESİ'NİN TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1. İLK YERLEŞİMLER

Tarihin ilk çağlarından beri Boğaziçi bölgesi yerleşim alanı olarak kullanılmaktadır. Yerleşimin tarih öncesine değin indiği saptanmıştır. Araştırmalarda Anadolu yakasında Küçüksu ve Mahmut Şevketpaşa deresi vadilerinde, Kadıköy'de Kurbağalıdere vadisinde, Belgrad ormanı ve çevresinde, Göksu vadisinin yukarı kesimlerinde Yontmataş dönemine ait buluntular elde edilmiştir. Bu buluntular bölgedeki ilk yaşam izlerinin M.Ö. 2500 yıllarına kadar uzandığını göstermektedir. (Yazıcıoğlu, 1980)

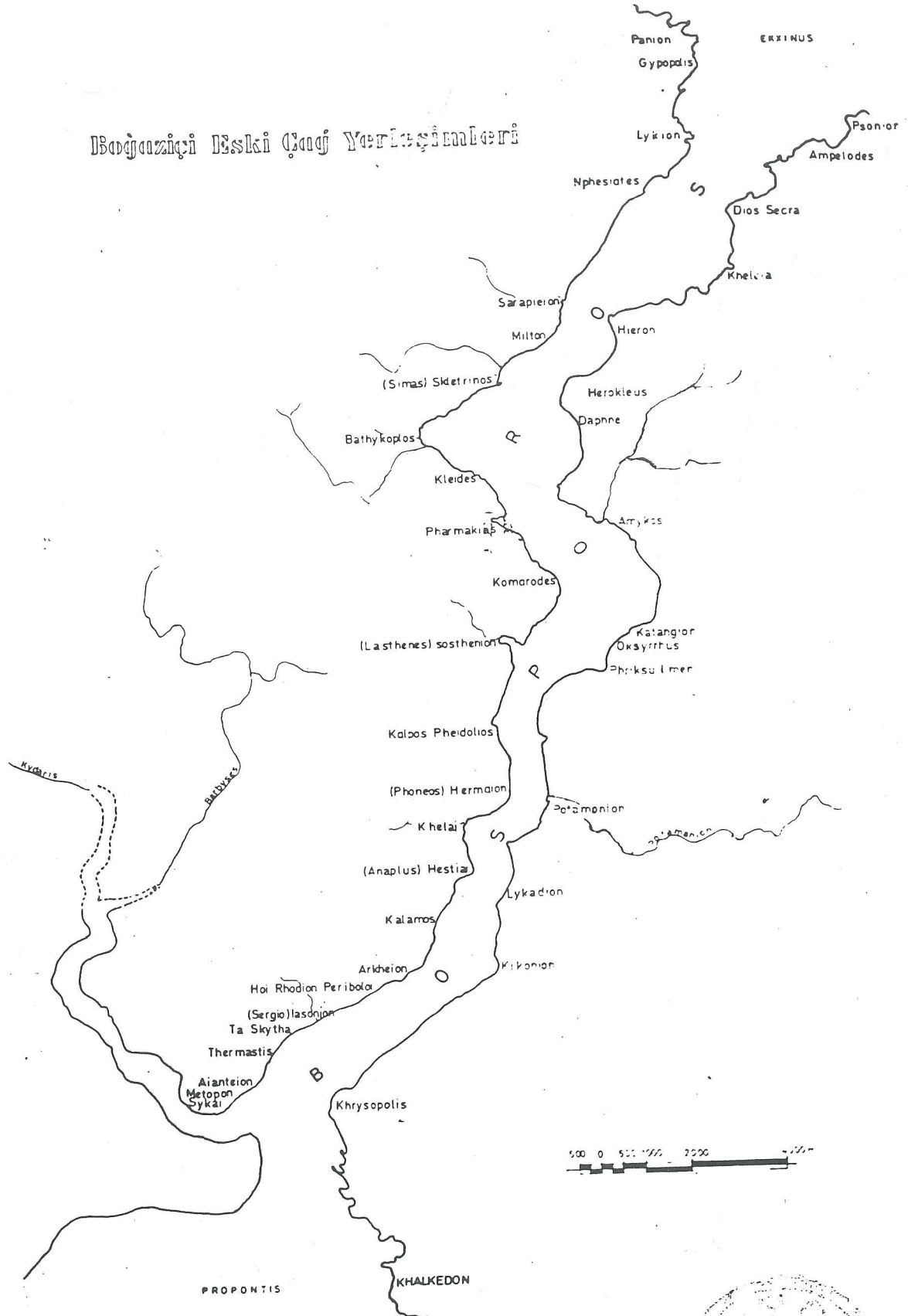
Boğaziçi'nde yaşadıkları bilinen en eski halk topluluğu Thraklardır. Ancak onlardan günümüze arkeolojik buluntular gelememiştir. Fenikeliler ise Karadeniz'deki kolonileri ile ilişkilerini Boğaziçi'nden sağladıkları için M.Ö. 1500 yıllarında Kadıköy'ün Moda burnunda büyük bir koloni kurmuşlardır.

Grekler Boğaziçi'ne yerleşmeden önce burasının stratejik nitelikte Karadeniz'e açılan bir su yolu olduğunu bilmelerine karşın, ancak M.Ö. 685'te Arkhios başkanlığında Kadıköy'e gelip yerleşmişlerdir. Üsküdar'da kuvvetli bir liman oluşturmuşlardır.

Boğaziçi gibi tarih boyunca önemli jeolojik ve politik bir bölgenin, yerleşimden çok egemenlik kurma ve elde tutma isteği ile işgal edildiğinde söylenebilir. Uzun tarih süreci içerisinde de bir çok uygarlığın peşpeşe ve üstüste gelmesi, topoğrafik yapının devinimliği ve yeterli arkeolojik çalışmanın yapılamamış olması sebebiyle; ilk yerleşim ve yapı biçimleri konusundaki bilgiler son derece kısıtlıdır.

Bilinen Bizans öncesi Boğaziçi görünümü, toplu yerleşmeler şeklinde olmayıp, su yoluyla ilişkili tek yapı yada küçük yapı grupları şeklindedir. Bunlarda çoğunlukla halkın oturduğu yapılar olmayıp mabet, adak yeri, küçük barınaklar, balıkçı iskeleleri ve ikmal yerler ile Boğaz girişlerinde bir nevi gümrük yapıları şeklindedir. (Yazıcıoğlu, 1980)

Boğaziçi Eski Çağ Yerleşimleri



Şekil 3.1. Boğaziçi'nde İlk Yerleşimler

Boğaziçi'nde M.Ö. 7. yüzyıldan sonra Yunan kolonileri kurulmaya başlamıştır. Khalkedon (Kadıköy), Khrysopolis (Üsküdar), Amykos (Beykoz), Skai (Karaköy), Metopon (Tophane), Aianteion (Salıpazarı) , Anaplis (Arnavutköy) ilk kurulan kolonilerdir. Bunlar küçük yerleşim birimleri niteliğindedir.

Bizans öncesinde, bu küçük yerleşimlerden başka, dini merkezlerin (ayazmaların) var olduğuda bilinmektedir. Karadeniz'in hırçın karakterinden çekinen denizciler, bu denize açılmadan önce ibadet etmek ve adakta bulunmak amacıyla Boğaz kıyılarına kiliseler inşa etmişlerdir. Boğaziçi, onlar için başlamakta olan uzun yolculuğun ilk durağıdır. Bu nedenle bazı köyler, ticaret gemilerine korunaklı limanlar olarakta hizmet vermişlerdir.

Ayrıca bu su yolunda egemenlik kurmak ve geçiş hakkını elde tutmak amacıyla bugünkü Üsküdar ve Kavaklar'da kaleler, karakollar ve gümrük yapıları mevcuttu.

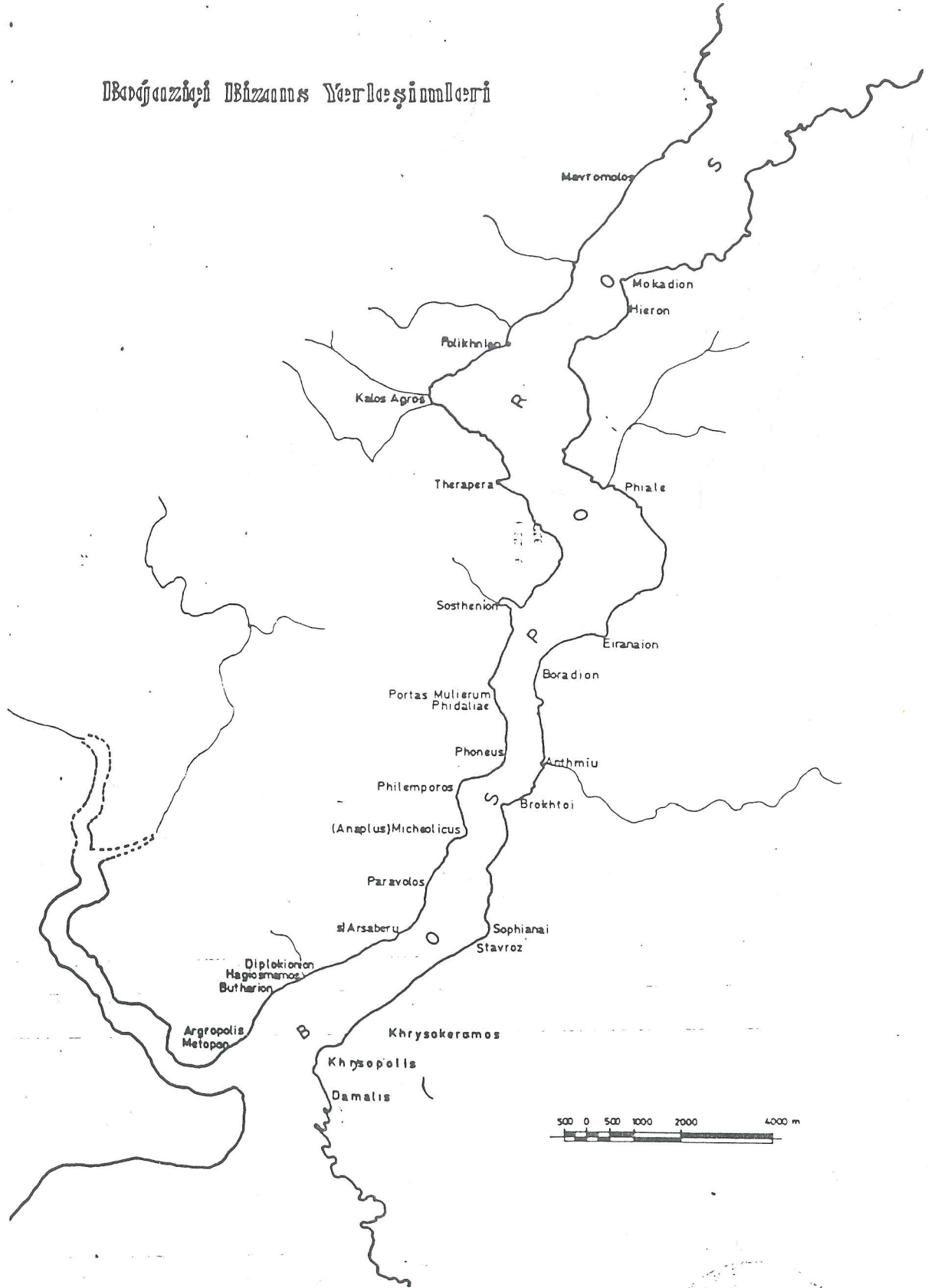
Balıkçılıkla uğraşan Bebek - Kanlıca gibi köylerde balıkçı iskele ve limanları ile küçük balıkçı topluluklarının oturduğu yapılar ve denizle ilişkisi olmayan Ortaköy - Büyükdere gibi verimli vadilerde tarımla uğraşan içe dönük küçük toplulukların tek katlı basit çiftçi evleri eski çağ yapıları arasındadır.

3.2. BİZANS DÖNEMİ YERLEŞİMİ

Bizans devrinde de Boğaziçi geniş ölçüde yerleşim alanı olarak kullanılmamıştır. Boğaziçi'nin gelişimi daha çok Bizans'ın siyasi egemenliği ile orantılı olmuş ve ilk defa bu dönemde tek bir devlet egemenliği kurulabilmiştir.

Bizans döneminde Boğaziçi'nde büyük bir kısmı denizden ulaşılan az sayıda köy mevcuttur. Boğaziçi bir sayfiye alanı olarak görülmektedir. Birçok manastır ve kilise, Bizans tarihinin ilk yıllarında kurulmuştur.

Boğaziçi Bizans Yerleşimleri



Şekil 3.2. Bizans Döneminde Boğaziçi Yerleşimleri

Küçük çiftçi evleri ve tarıma bağlı yerleşmeler, balıkçı köyleri, barınak ve iskeleler (Büyükdere - Bebek yerleşimleri), gemici barınakları, mabet ve adak yerleri Eskiçağ yerleşimlerinin Bizans döneminde devam edenleridir. Bunun yanısıra Bizans döneminde kurulan yapı ve yerleşim bölgeleride vardır.

İmparator ve saray ileri gelenlerinin yaptırdıkları saray, malikhane, büyük konutlar, sayfiye ve dinlenme yerleri gibi bina ve yerleşimler ; yeni kurulan kilise, manastır, ayazma gibi dini etkilerin oluşturduğu Arnavutköy , Kuzguncuk gibi bölgeler ve kaleler bunların arasındadır. (Yazıcıoğlu, 1980)

Bizans devrinde Boğaziçi'ndeki en gelişmiş köy Beşiktaş'tır. Boğaziçi'nin şehir merkezinden kopukluğu, kurulan küçük yerleşimlerin güvenliğini tehlikeye sokmaktadır.

Bizans devletinin zayıflaması ve dış tehlikelerin büyümesi ile Boğaziçi yavaş yavaş boşaltılmıştır. Manastırlar ve dini tesislerde zamanla ortadan kalkmıştır.

3.3. OSMANLI DÖNEMİ YERLEŞİMİ

Türklerin, Trakya'ya ve Rumeli'ye geçişi ve Boğaziçi'ni kontrol altında tutma çabaları ve isteği sonucu Boğaziçi'nde Türk egemenliğinin varlığı İstanbul'un fethinden çok önceleri olmuştur. 14. ve 15. yy.'ın ilk yarısında Bizanslılar'dan boşalan Boğaziçi Türklerin eline geçmiştir. (Yazıcıoğlu, 1980)

İstanbul'un Türkler tarafından fethinden sonra Boğaziçi'nde 15. yy. ikinci yarısında savunma amacı yanında rekreatif amaçlı yerleşimler ve kullanımlarda başlamıştır.

Fatih döneminde (1451 -1481) yeni ve güvenli bir ortama kavuşan Boğaziçi'nde Rumeli ve Anadoluhisarı kaleiçi ve etrafı, Beykoz, Üsküdar, Tophane ve Beşiktaş'ta ilk Türk yerleşimleri oluşurken, küçük hristiyan topluluklarıda yavaş yavaş canlılık kazanıyordu.

15. yy.'da Boğaziçi'ndeki yerleşimler genellikle tarım ve balıkçılıkla geçinen köylerden ve saray mensuplarının yazlık, gününbirlik kullanımları için yaptırdıkları köşkler ve hasbahçelerden oluşmuştur.

16. yy.'dan itibaren Boğaziçi'nde su yolu ulaşımı gelişmeye başlayınca, kayıklar ve peremeler artmış, özel iskeleler ve kayikhaneler kurulmuştur. Beşiktaş, Rumelihisarı, Yeniköy, Beykoz, Anadoluhisarı ve Üsküdar en yoğun yerleşim yerleri olmuştur. Vadiler ve çayırlar dinlenme ve eğlenme alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle Ortaköy ve Beylerbeyi'nden itibaren iki yakada yerleşimler hızla yayılırken, kuzeyde savunma amaçlı yeni yerleşimler kurulmuştur.

17. yy.'da İstanbul yarımadasına Anadolu'dan gelen güçler sonucu, dar gelirli halk ve dış ticaret adamları kent dışına ve Boğaz köylerine yönelmiştir. Saray erkânı, devlet ricali ve halkın yerleşmesi sonucu Boğaziçi giderek gelişmeye başlamış ve her gruptan halkın yaşamaya başladığı bir yer olmuştur. Yine bu dönemde dış saldırılardan korunmak amacıyla Kilyos, Anadolufeneri, Rumelifeneri, Rumelikavağı ve Garipçe köyleri kurulmuştur.

18. yy.'da Boğaziçi şehrin banliyösü olarak görülebilir. Bazı yabancı elçilikler yazlıklarını Büyükdere ve Yeniköy'de inşa etmişlerdir. 3.Selim'in batı uygarlığı ile Türk geleneğini birleştirme hedefi, Boğaziçi yapılarının görünümüne değişiklik getirmiştir. Kıyı kesimlerinde ahşap sahil sarayları, yalılar, tepelerde mehtap ve görünüm köşkları ile Boğaziçi bu yüzyılda kişilik bulmaya başlamıştır.

19.yy.'da Boğaziçi en parlak dönemini yaşamıştır. Bu yüzyılda yapılar çoğalmış, küçük kıyı meydanları ve geniş çayırlar halkın birbirleri ile karşılaştıkları gezinti ve piknik yerleri olmuştur. Boğaziçi yaz - kış oturulan köy yerleşimleri dışında, mevsimlik sayfiye yeri halini almıştır.

Yine bu dönemde deniz ulaşımının gelişmeside Boğaziçi'ndeki önemli bir değişikliktir.Boğaziçi'nde buharlı gemiler çalıştırılmaya

başlanmış, Ruslar, İngilizler ve sonrada Türkler 1844 yılında Feride-i Osmaniye'yi kurarak yaz aylarında sık Boğaz seferleri koymuşlardır.

Arkasından 1850 yılında kurulan Şirket-i Hayriye 1855 yılında Üsküdar - Beşiktaş arasında yaz - kış düzenli vapur seferlerine başlanmıştır. Sonuçta yoğunluğun hızla artması ile Beşiktaş'tan sonra Bebek'e kadar Boğaziçi devamlı oturulan yerler halini alıyordu.

Osmanlı dönemi boyunca Türkler Boğaziçi'nde bir mimari ortam yaratmışlardır. Ve bir Boğaziçi medeniyeti meydana getirmişlerdir. Boğaziçi Türk İstanbul'unun şiir, musiki, edebiyat konusu, eğlence yeri ve sayfiyesi olmuştur. Osmanlı döneminde Boğaziçi yerleşimleri :

Rumeli Kıyıları

Tophane
Salıpazarı ve Fındıklı
Kabataş
Dolmabahçe
Beşiktaş
Ortaköy
Kuruçeşme
Arnavutköy
Bebek
Rumelihisarı
Baltalimanı
Boyacıköyü
Emirgan
İstinye
Yeniköy
Tarabya
Kireçburnu
Kefeliköy
Büyükdere
Sarıyer
Rumelikavağı
Boğaz ağzı

Anadolu Kıyıları

Kuzguncuk
Beylerbeyi
Çengelköy
Kuleli
Vaniköyü
Kandilli
Anadoluhisarı
Kanlıca
Çubuklu
Paşabahçe (si)
Beykoz
Sütlüce ve Umuryeri
Akbaba ve Dereseki köyleri
Yüşa Tepesi
Anadolukavağı
Boğaz ağzı

3.4. GÜNÜMÜZ BOĞAZİÇİ YERLEŞİMİ

Boğaziçi İstanbul kenti bütünü içinde etkin konumunu Cumhuriyet öncesi dönemde kazanmış, ancak bu önem Cumhuriyet döneminde dahada artmıştır. İstanbul'un ticaret, sanayi ve kültür merkezi olarak 1950 'lerden itibaren hızla kentleşmesi ile bu iki mekan daha yoğun biçimde etkileşmiştir. Boğaziçi her dönemde talep edilen bir sayfiye belde olmuştur. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Osmanlı döneminde yazlık konutlar, yalılar ve bunlara hizmet veren Boğaziçi köylerinden oluşan yerleşim dokusunda Cumhuriyet döneminde olumsuz gelişmeler olmuştur. Günümüz Boğaziçi yerleşmelerinde, vadi içlerindeki yapılanmalar, yeşil yamaçlara sığramıştır. Bu yamaç yapılaşması yalnızca vadi içlerinde kalmamış, Boğaz oluğuna dik açılan yamaçlarıda kaplamıştır.

Türkiye'de özellikle 1950'li yıllardan sonra kırsal kesimlerden kentsel mekanlara doğru yoğun bir nüfus akımı başlamıştır. Bunun sonucu olarak Boğaziçi'nde de hızlı nüfus artışı gözlenmiştir ve göçle gelenlerin oluşturduğu gecekondulaşma, yasadışı standart altı gelişmeye sebep olmuştur.

Boğaziçi'nin nüfus artış oranı :

1950 yılında	% 13.10
1955 yılında	% 26.50
1960 yılında	% 14.10
1970 yılında	% 19.70
1980 yılında	% 22.70
1990 yılında	% 9.50 'dir.

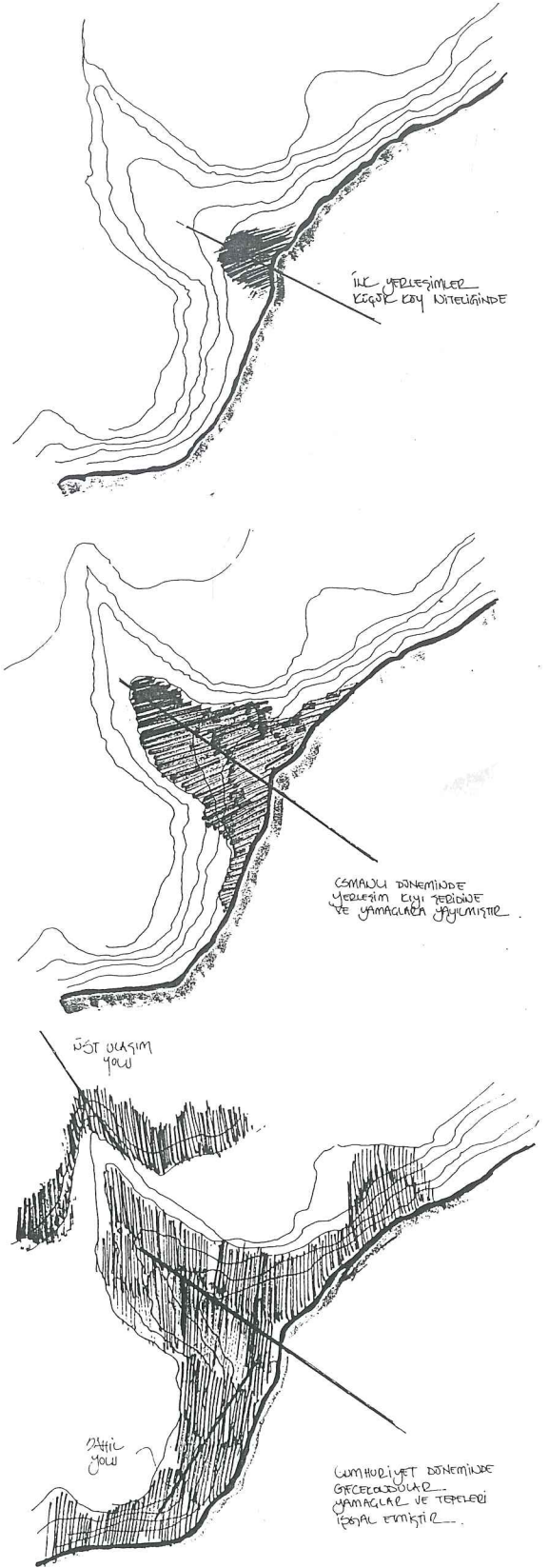
1985 - 1990 yıllarında yasal yollarla belediye sınırlarının değişmesi, Boğaziçi yasasının uygulanması, Boğaziçi'nde nüfus artışını azaltmıştır. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994) Ancak Boğaziçi'nde zamanında yapılan yanlış yerleşme ve şehirleşmenin sonucu her iki yakada meydana getirilen sanayi kuruluşları ve bu kuruluşların

doğurduğu düzensiz kentleşme Boğaziçi'nin tabii yapısını bozmuştur. Özellikle büyük sanayi kuruluşlarının İstanbul'da toplanması ve çalışanların konut sorunlarının önceden çözümlenmemesi sonucu başlayan gecekondulaşma süreci Boğaziçi sırtlarının bir gecekondu bölgesi kimliğine bürünmesine yol açmıştır.

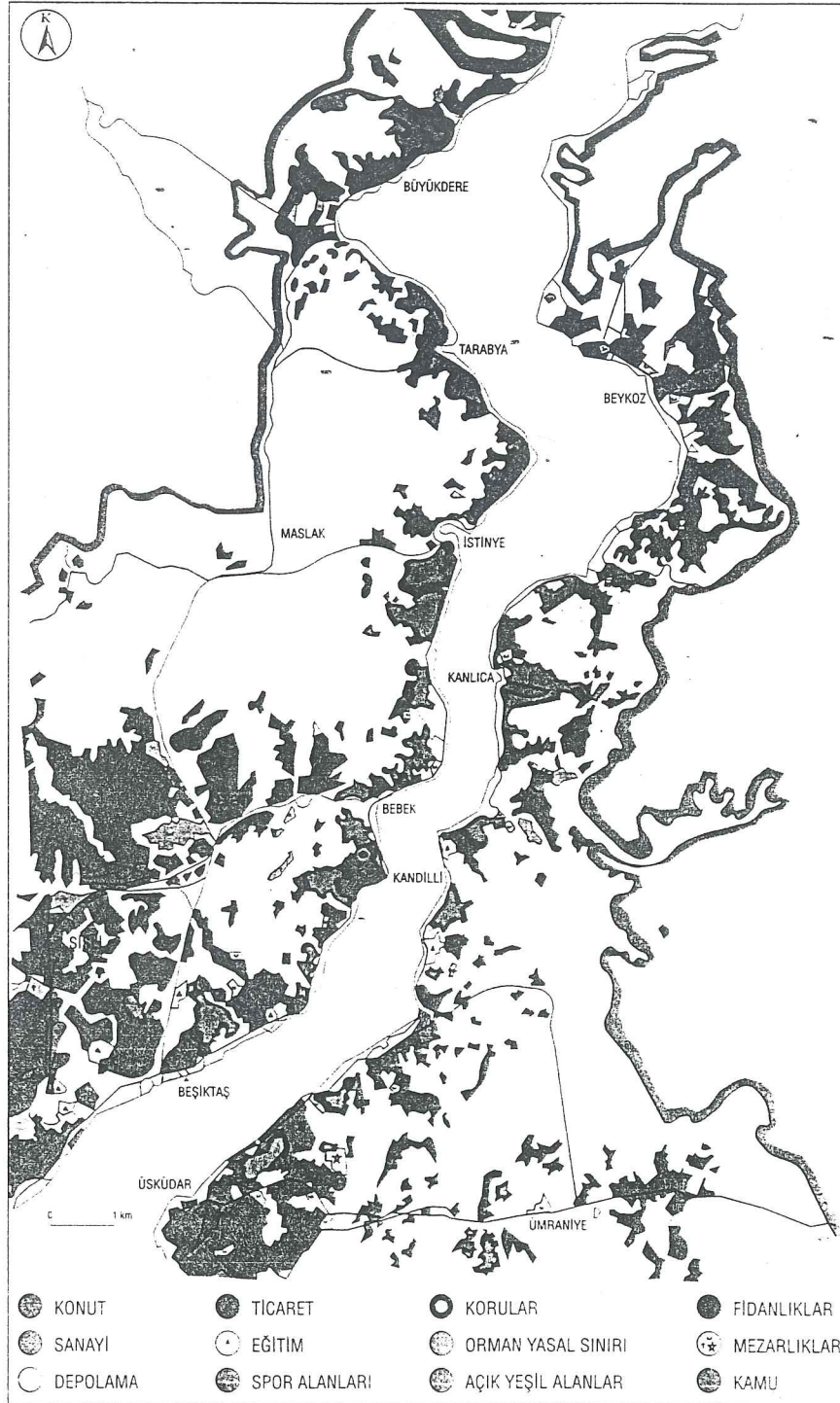
Boğaziçi'ndeki ilk yerleşimler, Boğaz oluğuna açılan vadi düzlüklerine kurulmuştur. Bu yerleşim birimlerine ulaşım su yolu ile sağlanmaktadır. Bizans döneminde de aynı nitelikte yerleşimler vardır. Bu yerleşmelerde de yamaçlarda yapılaşma yoktur.

Osmanlı döneminde yerleşimin en özellikli yönü, köylerin aralarında iskan boşluklarının bulunmasıdır. Yerleşmeler ayrı ayrı ve birbirinden bağımsızdır. Deniz ulaşımı yine ağırlıktadır. Ancak sahil yolu ile yakın köyler birbirine bağlanmaktadır. Kıyıda saraylar, yalılar, köşkler, ve çiftlikler inşa edilmiştir. Koylarda ve vadi ağzlarındaki köy içi yerleşimleri yamaçlara sıçramıştır.

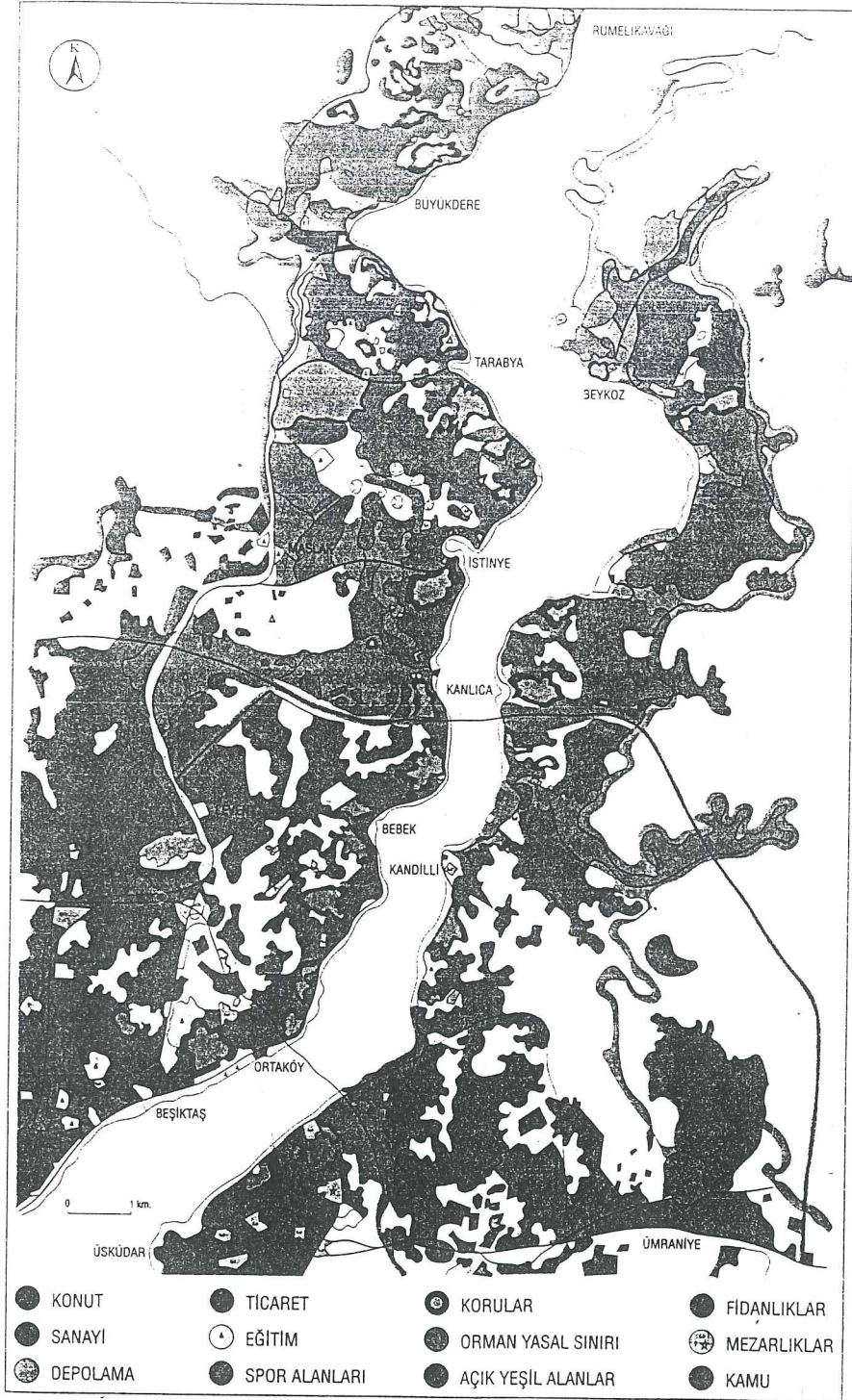
Cumhuriyet döneminde hızlı kentleşme ve gecekondulaşma sonucu köy içleri, yamaçlar ve tepeler hızla işgal edilmiş, üst ulaşım yollarının açılması ile eski Boğaz köylerinde yığılmalar meydana gelmiştir.



Şekil 3.3. Boğaziçi Köylerinde Yerleşimin Zaman İçinde Gelişme Şeması



Şekil 3.4. Boğaziçi'nde Araziden Yararlanma, 1965



Şekil 3.5. Boğaziçi'nde Araziden Yararlanma, 1989

4. BOĞAZİÇİ'NDE ULAŞIM

4.1. DENİZ ULAŞIMI

Boğaziçi'nin gelişmesinde deniz yoluna bağlı ulaşım kolaylığının önemi büyüktür. Ancak İstanbul boğazının bir su yolu olması nedeniyle deniz yolu ile sağlanan ulaşım, kara nakil araçlarının gelişmesi ve yolların açılması ile eski önemini kaybetmiştir. Cumhuriyet döneminde sahil yolları genişletilmiş, kara ulaşımına ağırlık verilmiştir.

İlber Ortaylı İstanbul ulaşımındaki değişimi şöyle anlatıyor: " 17. yy. İstanbul'unun tuhaf meşhurlarından bir Cevri Çelebi vardı. Divan sahibi şairdi; İstanbul'da doğmuş, yaşamış ve ölmüştür. Ömründe Üsküdar'ı olsun görmemiş, çünkü kayık ve gemiye hiç binmemiş. Galata'ya geçecek olsa, atla veya yaya olarak Eyüp üzerinden Kağıthane deresi geçer, yani Haliç'in etrafından dolaşmış. Şimdi İstanbul'lular ister istemez hepsi Cevri Çelebi modasını izliyor. Sarıyer ve Arnavutköy'den Eminönü'ne kan ter içinde otobüslerle, Bakırköy'den Yenikapı veya Sirkeci'ye istif istif doluştukları trenlerle taşınan İstanbul halkı, aslında Cevri Çelebi'den daha daha tuhaf bir görünümde. Üç tarafı sularla çevrili bir metropolün halkı; ' İlle de karadan gideriz suyla şaka olmaz' der gibidir." (Ortaylı, 1989)

İstanbul halkı 19. yy.'ın ikinci yarısına dek Boğaz köylerine yelkenli yada kürekli küçük teknelerle gidip gelirdi. Bu dönemde Pereme, Çektiri ve pazar kayıkları ile dolmuşlar Boğaz halkını şehre taşırdı. Ancak ulaşım olanakların sınırlı ve yetersiz olması Boğaz köylerinin gelişimini etkilemiştir. Yine bu dönemlerde üst sınıfa mensup insanlar kendi olanakları ile yalı ve köşklerine ulaşırlardı. (Yalı - kayıkhanesi oluşumu)

Geçmiş dönemlerde Boğaziçi'nde tek deniz ulaşımı aracı olan bu kayıklar, buharlı gemilerin ortaya çıkması ile önemini kaybetmiştir. 1849 yılında Fevaid-i Osmani İdaresi Hümaferuaz adlı vapurla Boğaz'da ilk seferini yapmaya başlamıştır. Günde bir kez akşamları Galata köprüsünden kalkarak Kandilli, İstinye, Boyacıköy ve Kanlıca'ya uğrayan vapur, İstinye'de geceleyip, sabah aynı yerlere uğrayarak Galata

Köprüsü'ne gelirdi. 1851'den itibaren günlük sefer sayısı arttırılmıştır. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Tanzimat fermanının mülkün korunmasını garanti etmesi, Boğaziçi'ne ilgiyi artırmıştır. Dolayısıyla ulaşım araçlarının artışı zorunlu kılmıştır. 1850 yılında kurulan Şirket-i Hayriye 6 vapurla yolcu taşımaya başlamıştır. Kısa sürede vapur sayısı 12'ye çıkmış ve 1955 yılında Üsküdar - Beşiktaş arasında düzenli seferler konulmuştur. Şirket-i Hayriye'nin ilk Türk kaptanı olan Ömer Kaptan seferlerdeki gecikmeleri İdari Meclis'e şöyle anlatmaktadır: " Çengelköy, bildiğiniz gibi bağlık, bahçelik, bostanlık bir köy...Halk sepetler dolusu hıyarı, domatesi, patlıcanı İstanbul'a vapurla indiriyor. Sebze sepetlerinin vapura yüklenmesi çok zaman alıyor. Beylerbeyi ise teşrifat meraklısı beyzade takımının oturduğu kibar bir semt. İskele girişinde iki kişi karşılaşırsa, 'Önce siz buyurun', 'rica ederim, siz buyurun', 'Nasıl olur, çok rica ederim, siz buyurun' diyerek birbirlerine yol verdiklerinden yolcunun vapura girmesi uzayıp gidiyor. Kuzguncuk ise kalabalık Musevi ailelerinin oturduğu bir köy olduğundan elbette onların da vapura binmesi, girmesi çıkması dakikalar alıyor. Gecikmelerin başlıca nedeni budur."

Bu açıklamadada görüldüğü gibi Boğaz köyleri, sosyal ve kültürel açıdan oldukça geniş bir yelpazeye sahiptir.

Cumhuriyet döneminde Denizcilik Bankası, Şirket-i Hayriye'nin yerini almış, Boğaziçi'nde ulaşımı sağlamaya başlamıştır. Boğaz köprüleri inşa edilmeden önce, iki yaka arasında çalışan arabalı vapur seferleri, yaşamı birleştiren en önemli araçlardı. Bugün Kabataş - Üsküdar araba vapuru seferleri yerini yolcu vapur seferlerine bırakmıştır.

1993 yılında, Denizcilik İşletmelerinin mevcut 52 iskelesinden 28 tanesi Boğaziçi'ndedir ve iki kıyı boyuna hemen hemen eşit aralıklarla dağılmışlardır.

Şehir Hatları İşletmesinin, Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığı yaptığı hatlar, Sarıyer - Kavaklar, Yeniköy - Beylerbeyi, Paşabahçe - İstinye, Kanlıca - Rumelihisarı ve Kandilli - Bebek hatlarıdır. Şehir Hatları işletmesinin seferlerinin ancak % 10 - 15 kadarı Boğaziçi 'ne yapılmaktadır.

4.2. KARA ULAŞIMI

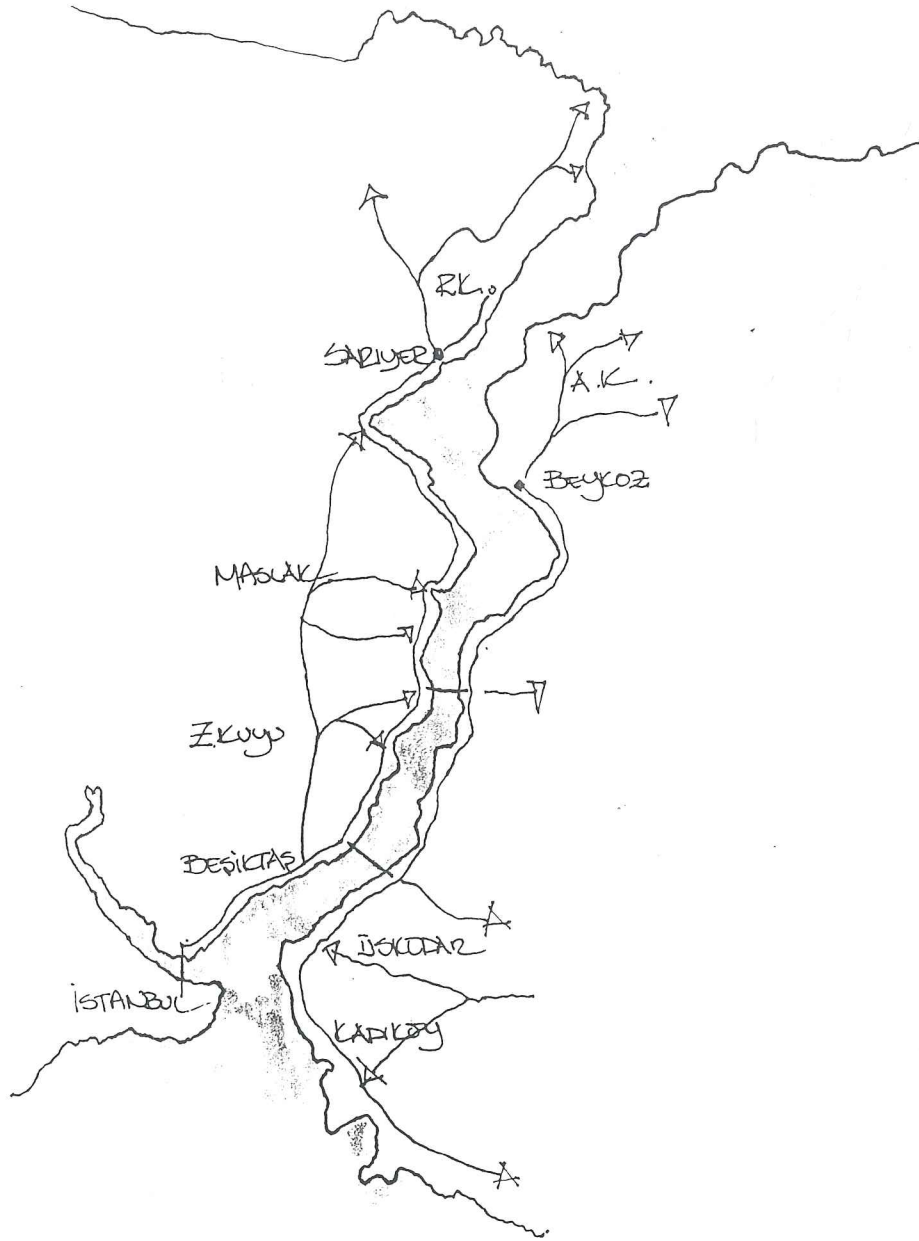
Kara ulaşımı, deniz ulaşımının sistemli olarak kullanılmasından önce, birbirlerine yakın Boğaz köyleri arasında bağlantıyı sağlıyordu. Ancak 1871 yılında atlı tramvay hattı ile toplu taşımacılık sistemine geçilmesine rağmen 1914 yılına değin Boğaziçi yerleşmelerinde karadan ulaşım etkili olmamıştır.

Sahil yollarının gelişmesi ve asıl ulaşım yükünü alması ise Cumhuriyet sonrasında olacaktır. Bugün Boğaziçi'nde kara ulaşım sistemi, deniz ulaşım sisteminde bağımsız bir ulaşım ağı oluşturur. Bu da beraberinde kimliği değişen Boğaziçi getirmiştir. Kara ulaşımında sahil yolu ve üst ulaşım yolu olmak üzere mevcut iki yol vardır. (Bkz. şekil 4.1)

SAHİL YOLU

Osmanlı döneminde kıyı yalılarının gerisinde ince bir sahil yolu bulunmaktaydı. Bu yol sahil boyunca devam etmesine rağmen fazla bir yoğunluğa sahip değildi.

Bugünkü sahil yolu ise Boğaz trafiğinin büyük bir bölümünü kaldırmaktadır. 1956 - 1960 yıllarında İstanbul şehrindeki yenilenme hareketleri Boğaziçi'ni de etkilemiştir. İlk olarak sahil yolunun genişletilmesi çalışmaları başlamıştır. Kıyı şeridinin topoğrafik yapısına ve mevcut kullanıma aldırmaksızın 30 m. genişliğinde bir sahil yolu açılmıştır. Yolun genişletilmesi sırasında yeşil doku tahrip edilmiş, bazı sahil sarayları ve yalılar yıkılmıştır. (Bkz. şekil 4.2)



Şekil 4.1. Boğaziçi Geneline Karayolu Ulaşımı. Sahil Yolu ve Üst Ulaşım Yolu Bağlantıları

Sahil yolunun gelişmesiyle, deniz ulaşımı odakları olan iskeleler eski önemlerini kaybetmişlerdir. Bazıları başka amaçlar için kiraya verilmiştir. Örneğin Kireçburnu iskelesi gazino, Tarabya iskeleside deniz hamamı olarak bir süre kullanılmıştır.

Sahil yolu Boğaz köylerini kent merkezlerine biraz daha yaklaştırmıştır. Bunun sonucunda köylere ilgi artmış ve her geçen gün artan yoğunluk ulaşımı aksatmaya başlamıştır. Son zamanlarda ulaşımı iyileştirme amacıyla denizdende yol kazanılmaya gidilmiş ve Arnavutköy ve Büyükdere sahilllerinde, bu sahillerin görünümünü tümüyle değiştiren " kazıklı yollar " yapılmıştır. (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994)

Boğaz köylerinin sahil yolu ile birbirine bağlanması, Boğaziçi'nin yerleşim karakterini bozmuş ve yalı kültürünü tahrip etmiştir. Buda yok olan bir Boğaziçi kültürünün ilk evresidir.

ÜST ULAŞIM YOLU

Üst ulaşım yolu olarak Rumeli yakasında Maslak'tan itibaren İstinye, Tarabya ve Kefeliköy'e ulaşan bir yol bulunmaktadır. Bu yol bağlandığı merkezlerden sonra tekrar sahil yolu tarafından desteklenir.

Anadolu yakasında bir üst ulaşım yolunun varlığından söz edemeyiz. Ancak İkinci Boğaz köprüsü çevre yolları, Anadolu kıyısındaki bazı yerleşimleri, şehrin geri planda gelişen merkezlerine dolaylı olarak bağlamaktadır.

Rumeli sahilinde Sarıyer, Anadolu sahilinde Beykoz, sahil yolunun bittiği ve üst bağlantı yollarının sonuçlandığı merkez Boğaz köyleridir. Bunlar kuzey yönündeki diğer köylerin ulaşım noktalarıdır.

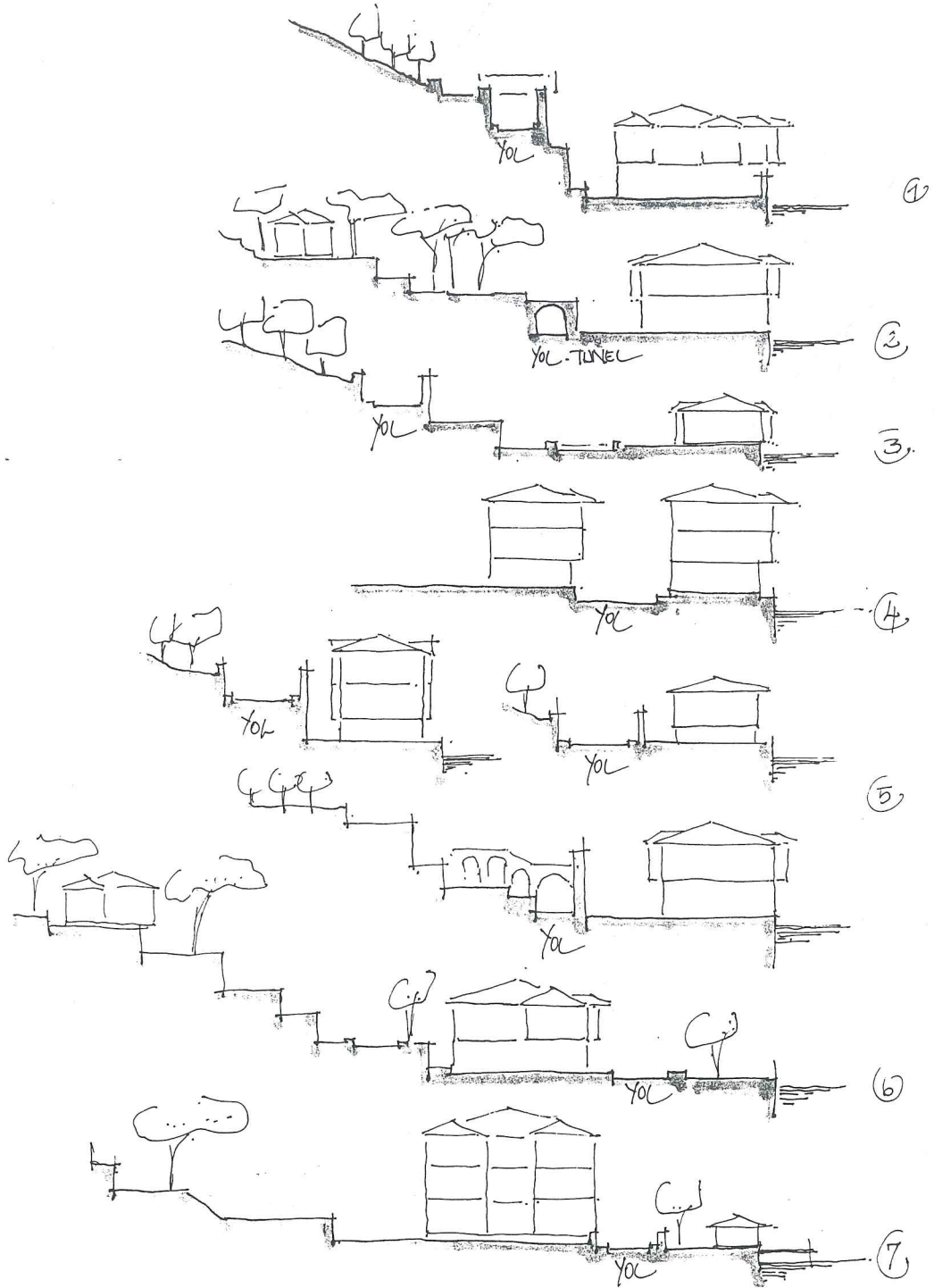
Büyük İstanbul Nazım Bürosu çalışmalarına katılmış olan Prof. Luigi Piccinato (İtalyan mimar ve şehircilik uzmanı) 1967 yılında hazırladığı raporunda sahil yolları ile ilgili şu öneride bulunmuştur; " Sahillerin kenarından geçen ana arter yolların açılması katiyetle men edilmeli,

sahiller tamamen serbest bırakılarak, umumun istifadesine arz edilmelidir. İrtibat yolu için sırtlardan geçen Parkways sistemi tercih edilmelidir. "(Piccinato, 1970)

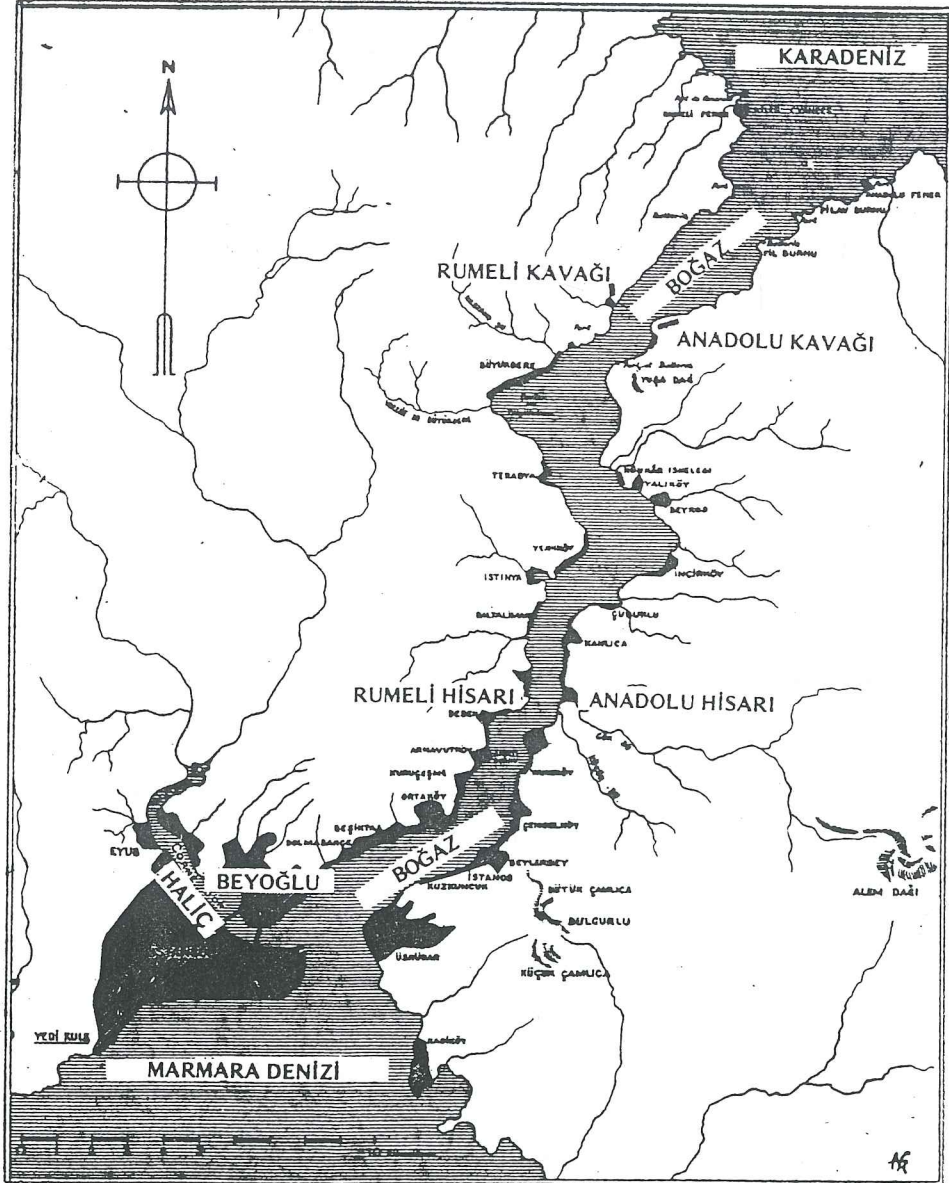
Ancak üst ulaşım yolları, yalnız belediyeçilik sonucunda, Boğaz silüetinde vadi ağızlarına akan bir yapılar yığınınında beraberinde getirmiştir. Örneğin Bebek vadisi Etiler'le birleşmiş ve yeşilin yok edildiği bir yerleşim alanına dönüşmüştür. (Aysel,1994)

Boğaz köprüleri ve çevre yolları da, Boğaziçi alanında ulaşım sistemini etkilemiştir. Boğaz köprüleri özellikle Boğaziçi deniz yolunun önemini azaltmıştır. Boğaz köprüleri ve çevre yolu bağlantıları, Ortaköy vadisi, Ümraniye vadisi, Kadıköy ve Bostancı yerleşimlerinin yoğunlaşmasını sağlamıştır. 1973 yılından bu yana kıtalararası trafik yükünü kaldıran Boğaziçi köprüsü, artan trafik karşısında yetersiz kalmıştır. Bunun üzerine Kanlıca - Baltalimanı arasında ikinci bir Boğaz köprüsü inşa edilmiştir.

Kara ulaşım sistemine eklenen bu yeni yollar yerleşme yoğunluğunun artmasına sebep olmuş ve Boğaziçi silüetini olumsuz yönde etkilemiştir.



Şekil 4.2. Boğaziçi Kıyı Profilinde Deniz - Yalı - Yol İlişkisi (Yazıcıoğlu, 1980)



Anadoluhisarı'nın Boğaziçi'ndeki yeri