
ESKİ CENEVİZ KOLONİSİ GALATA'DA, DENİZ SURLARININ KIYI BÖLGESİNDE KENTSEL MORFOLOJİ VE BİNA TİPOLOJİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE GÜNCEL DOKUDA BU ETKİNİN İZİNİN ARAŞTIRILMASI

Figen Kafescioğlu, Ayşe Derin Öncel

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
figenorcun@yahoo.com
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
derinoncel@yahoo.com

ÖZET

Ceneviz ticaret kolonisinin, Bizans İmparatorluğu'nun son döneminde elde ettiği imtiyazlarla tarihi yarımada'nın karşı kıyısı Sykae'de kurduğu yerleşme, ilk aşamada basit duvarlarla çevrilmiş, 1303 ile 1400 arasında ardı ardına elde edilen yeni imtiyazlarla altı aşamada inşa edilen sur duvarları, burçlar ve bir büyük kule'nin yapılmasıyla Akdeniz ticaretinin önemli bir limanı olma özelliğini sürdürmüştür. Üzerinde 22 adet kapının bulunduğu surların içinde Ceneviz yerleşmesi, Osmanlı döneminde koşullu özerk yapısını devam ettirmiş ve yerleşmeyi korumak için inşa edilen bu surlar, 1864-1865 yılları arasında büyük bir bölümünün yıkılmasına kadar kentsel doku içinde binalar ve yollar ile bütünleşmiş, kentsel ve mimari dokunun içinde kimi zaman belirleyici kimi zaman tamamlayıcı yeni bir rol üstlenmiştir. 19.Yüzyılın ortalarındaki bu yıkımlardan sonra da surların izleri bölgenin kentsel dokusundaki etkinliğini incelenmeye değer şekilde sürdürmüştür.

Bu çalışmada, Galata'nın Azapkapı'dan başlayarak, Perşembe Pazarı, Karaköy Meydanı, rıhtımlar ve limandan Tophane'ye kadar devam eden kıyı bölgesinde, Menderes yıkımlarından bu yana sürdürülmekte olan geri dönülmez hatalara rağmen, deniz surlarının kentsel morfoloji ve bina tipolojisi üzerindeki izleri 1858 yılında VI. Daire Beyoğlu Belediyesi tarafından yapılan kadastral nitelikli ilk plandan itibaren takip edilmeye çalışılacaktır.

Ceneviz Galatasının iç ve dış surlarının Fetih'ten sonra koruma işlevini yitirerek mahalle sınırları halini aldığı ve deniz surlarının dışında kalan kıyı alanında ise yapılanmanın başladığı bilinmektedir. Bu araştırmada yapı ve kent ölçeğinde, planların ardışık okunması ve üst üste getirilmesiyle kıyı bölgesinin deniz surlarının dışında oluşan dokusu, sur duvarlarının iç ve dış yüzüne bitişik veya sur ve burçları tamamen içine alarak biçimlenen yapısı ile iç bölümde sur kapılarının ve Galata Ceneviz yerleşmesinin yaşam biçiminin koşullandırdığı kent dokusu, meydan ve yol örüntüsü incelenecektir.

Araştırmanın ilk aşamasında belirlenen sorular şunlardır;

- Deniz surlarını da içine alan kıyı bölgesinin kent formu ve bina tipolojisinin Ceneviz Galatasından surların yıkımına kadar süregelen özelliklerinin neler olduğu,
- Deniz surlarının izinde oluşan kıyı bandı kent formunun, içinde barındırdığı ticaret ve liman işlevlerinin kurguladığı mekânsal yapı ile nasıl bir etkileşim içinde olduğu, sur ve sur içi ile nasıl eklemlendiği,
- Deniz surlarının yıkımı ve kıyıda 1950'lerden başlayan ve günümüze kadar geçen süreçte gerçekleşen müdahalelerin kent formunu ve mekânsal algıyı nasıl dönüştürdüğü.

Çalışmanın geldiği aşamada, tüm Galata'nın imtiyaz bölgelerinden ilki olan Azap Kapı'dan Karaköy'e uzanan Perşembe Pazarı ve sonuncusu olan Karaköy'den Tophane'ye kadar devam eden bölgede deniz surlarının içi ile dışında oluşan kentsel ve mimari dokular arasında farklılıklar görülmektedir. Aynı şekilde bu iki bölgenin aralarında da kent dokusu ile sur arasındaki ilişkilerde de farklılıklar gözlenmektedir. Bu farklılıkların, dönemsel dinamiklere bağlı olarak ilk kadastral planlardan itibaren okunabildiği ilginç bir dönüşüm sürecinden söz etmenin mümkün olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı söz konusu alanda kentsel ve mimari ölçekleri birbirine bağlayan kentsel morfoloji - bina tipolojisi ilişkisi ve kent formu konusunda bilgi birikimi oluşturmak ve bununla birlikte bugün fiziksel olarak bütünüyle ortadan kalkmış gibi görünen ancak hala parçalarının bulunduğu bu eski deniz surlarının kalıntılarının varlığına ve bölge dokusunun geçmişle bağlarının sürekliliğine işaret edilerek bölgede söz konusu olan güncel dönüşüm sürecinde korunması gereken kültürel mirasın göz ardı edilmeden, dönüşümün sağlıklı şekilde yapılabilmesi ve kent hayatına etkileri konusuna dikkat çekmektir.

Anahtar Kelimeler: *Galata, Deniz Surları, Kent Formu, Morfoloji-Tipoloji, Mekân*

Doğal liman özelliği taşıyan Haliç'in Bizans döneminden itibaren kendine özgü gelişim süreciyle dikkat çeken bir bölgesi olan Galata, 20. Yüzyıl başına kadar büyük ölçüde özelliğini korumuş, yıllardır süregelen mekânsal ilişkiler kent formu üzerinde etkili olmuştur. Cenevizlilerin korunma için inşa ettiği surlar 1864-1865 yılları arasında büyük bölümünün yıkılmasına kadar kentsel doku içinde binalar ve yollar ile bütünleşmiş, kentsel ve mimari dokunun içinde belirleyici ve tamamlayıcı yeni bir rol üstlenmiştir. Surların izleri, Bu yıkımlardan sonra da bölgenin kentsel dokusundaki etkinliğini incelenmeye değer şekilde sürdürmüştür.

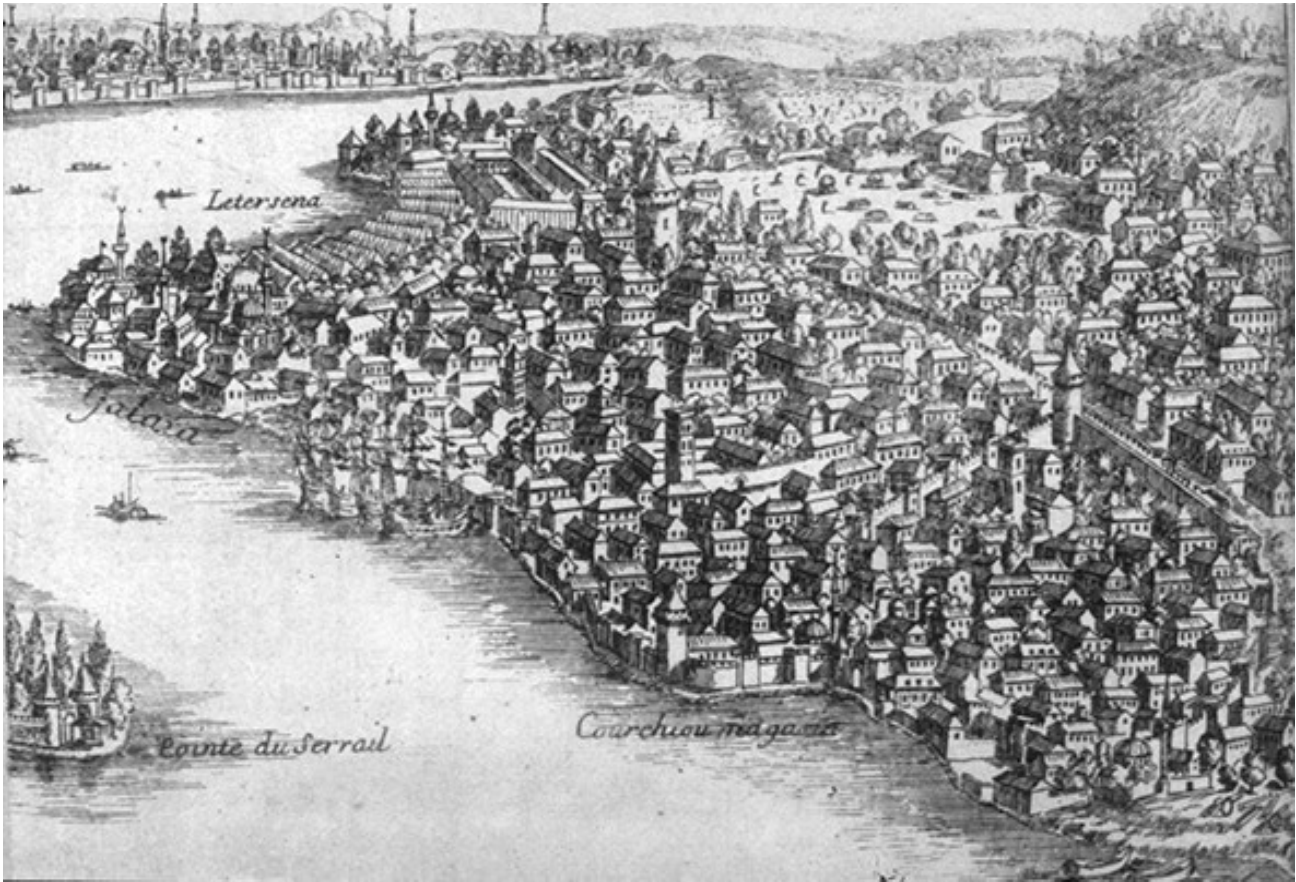
Bu çalışma, deniz surlarının kent formu üzerindeki etkilerine odaklanarak, mekânsal dönüşümleri belgeleyerek kıyıları için bütünsel bir bilgi alt yapısı oluşturmayı hedefleyen bir araştırmanın önemli bulgularını özetlemektedir.

Mekânsal hafızanın çoğunlukla silinmiş olduğu bir fiziksel ortamda bu bilgi birikimi, kent formu üzerinde süregelen değişimleri ortaya koyarak bu konuda bir muhasebe yapılmasını ve güncel projelerin bu bakış ile desteklenmesini hedeflemektedir.

Galata olarak adlandırılan bölge, 13.yy.da imtiyazlı bir bölge olarak Cenevizlilere verilmeden önce Haliç'in kuzeyinde Bizans'ın karşı kıyısında önceleri üzerinde bir Rum yerleşmesinin bulunduğu, Bizans şehrinin on dört bölgesinden on üçüncüsü idi¹ (Arseven, C.E., 1989,51).

13. Yüzyılın sonlarında Cenevizlilere verilen bölgede 1304 ten itibaren Bizans'tan elde ettikleri imtiyazlarla alandaki varlıklarını daha da yerleşik hale getiren Cenevizliler, özerkliklerini koruma amacıyla duvarlar, kuleler, burçlar inşa ettiler. Osmanlı fethine kadar ve bundan sonra da değişen idari şartlara rağmen özerk durumunu koruyan Galata'da sınırların içinde idari, sivil, dini birçok bina inşa ettiler ve bir deniz ticaret kolonisi olarak varlıklarını sürdürdülerⁱⁱ.

16. yy.ın ortalarına kadar fetih öncesi görünümünü büyük ölçüde koruyan bölgede Osmanlı idaresi tarafından fetihten sonra 15. yy.da doğu sınırında Tophane binası ve 1580 de Kılıç Ali Paşa Camisi, batısında 16. yy.da Tersane ve Sokullu Camisi (1577-78), kuzeyde ise Galata Mevlevihanesi yapılmıştır. Bu davranışın içerdeki yerleşimi var olan sınırları içinde tutmak ve Osmanlı idari gücünü hissettirmek gibi stratejik hedefleri olduğu belirtilmektedir (Yerasimos, S.,1991, 117-129) (**Resim-1**).



Resim 1: İstanbul görüntüsünden ayrıntı. Grelot, G. J.(1680) *Relation Nouvelle d'Un Voyage à Constantinople, Paris, s.74a.*

Şehrin gelişmesi kara surlarının dışındaki mevcut hendekler ve Osmanlı'nın oluşturduğu bu noktasal güç alanları nedeniyle ve artık korunma gibi bir gereklilik kalmamasından dolayı, çoğunlukla kıyı surlarının dışında olabilmıştır (İnciciyan, P. Ğ., 1976, s.100)Şehrin ihtiyaç duyduğu bağlantının da İstanbul'a doğru olduğu düşünülürse Galata'nın deniz surları ve kıyı şeridi boyunca gelişmesi normal bir durumdur.

Galata birçok yangın ve deprem felaketinde zarar görmüş, bundan gerek nüfusu gerekse kentsel ve mimari dokusu etkilenmiştir. On dokuzuncu yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise

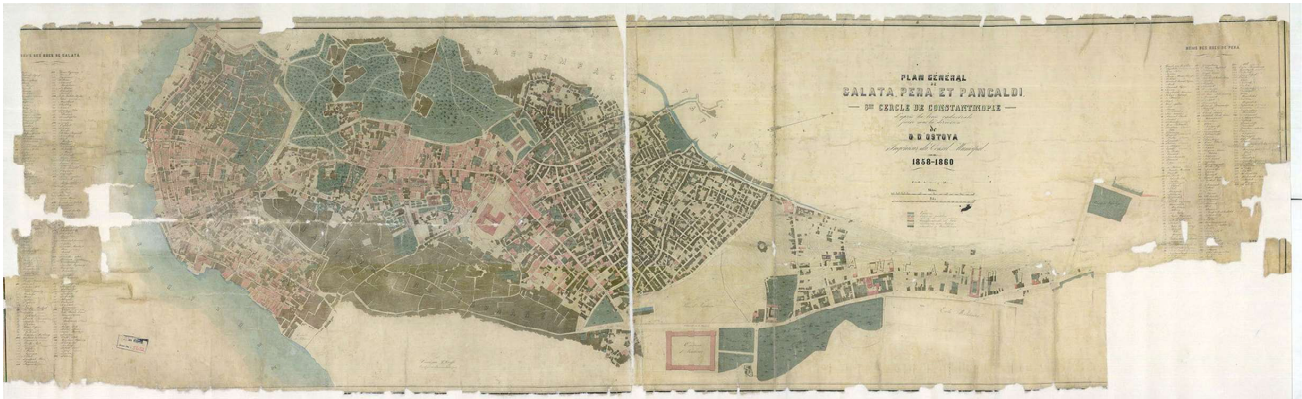
İmparatorluğun merkezi sisteminin güçlendirilmesi ve modernleşmesi hareketiyle kentsel mekâna yeni bir bakış açısı gelişecektir.

On dokuzuncu yüzyıl ortasında Galata kıyısını koşullandıran yeni dinamikler ve kent dokusunun temel özellikleri

On dokuzuncu yüzyıl Avrupa’da diğer birçok imparatorluk kenti için olduğu gibi İstanbul’da da modern öncesi kalıpların, kent dinamiklerinin buna bağlı olarak da kentsel formların radikal değişiklik geçirdiği bir dönemdir. 1839 da ilan edilen Tanzimat Fermanı’nın toplumsal yaşama getirdiği düzenlemeler takiben gelişen dinamikler Galata bölgesinin mekânsal yapısını da etkilemiştir. Galata kıyılarını etkileyen başlıca koşullar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- İdari merkezin tarihi yarımadadan Dolmabahçe’ye kayması kentin tüm yerleşim alışkanlığını etkilemiş ve hem sivil hem idari yerleşimin Galata’dan geçerek Haliç’in Kuzey’ine Pera’ya ve Boğaz’ın kıyılarına doğru ilerlemesine neden olmuştur.
- Galata’nın 1858’den itibaren batılı anlamdaki ilk belediye deneyimi olarak kurulan VI. Daire Beyoğlu Belediyesi tarafından kendi bütçesi ve meclisi tarafından yönetilmeye başlanmasıyla kıyıları da içeren birçok kentsel iyileştirme çalışması hayata geçirilmiştir.
- Galata’nın ticari ve finansal öneminin artması dolayısıyla birincisi 1836 da yapılan Azapkapı-Unkapanı arasında Mahmudiye köprüsü, diğeri ise 1845 de Karaköy Eminönü arasında Cısr-i Cedid köprüleri olmak üzere iki köprü yapılmıştır.

On dokuzuncu yüzyılın ortalarına tarihlenen d’Ostoya planı, Galata’nın kentsel ve mimari dokusu konusunda belge niteliği taşıyan ilk kadastral plandır ve Galata surlarının bilinen ilk detaylı durumunu gösterirⁱⁱⁱ (Öncel D., Kafescioğlu F.,2005, 18-19) (**Resim-2**). Bu plan incelendiğinde sur içinin üst kotlarında serbest ve seyrek dokuya karşıt olarak kıyıdaki dokunun yoğunluğu göze çarpmaktadır. Az eğimli topografik yapısı nedeniyle ticari ve sivil yerleşmeye uygun olan Galata’nın ilk İmtiyaz bölgesi, Ceneviz Galatası’nın diğer gelişim evrelerinde merkezde kalmış ve gelişim aşamaları hep bu merkezin korunması ve geliştirilmesi yönünde olmuştur. Merkez bölgenin önemi nedeniyle en çok sayıda burcun bu bölgenin surları üzerinde bulunduğu söylenebilir (**Resim 3**).



Resim 2: VI. Daire Beyoğlu Belediyesi’nin Kadastro bürosu tarafından çizilen Beyoğlu Planı 1858-1860.

Tüm kıyı bandındaki deniz surları üzerinde kara surlarının aksine^{iv} çok sayıda kapı ve bağlantı noktaları bulunmaktadır ve bunlar sur içi kent morfolojisinin belirleyici unsurlarıdır. Kıyıdan bu kapılar üzerinden kente girilmekte ve böylelikle sur içi yol ağı kıyı izine dik ve paralel şekilde

oluşmaktadır. İlk Ceneviz yerleşim alanını oluşturan 1. İmtiyaz bölgesini diğer bölgelerden ayıran en temel biçimsel özelliklerden biri yapı adalarının ızgara biçimli dokusudur (**Resim4**). İlk imtiyaz bölgesinde oluşan kıyı çizgisine paralel ve dik bu yol ağının biçimi, kıyının coğrafyasına uyum sağlayarak iki eklem noktası ile kendi içinde kavislenerek devam etmektedir. Bu eklemleme noktalarından biri 1. İmtiyaz bölgesi içinde kalır diğeri ise üçüncü ve son imtiyaz bölgesinin kesiştiği noktada oluşur. Bu ikinci eklem noktasında sokak ağı kıyıya paralel özelliğini sürdürürken ağ dokusu özelliği taşımaz.



Resim 3: İstanbul minyatüründen ayrıntı. Matrakçı Nasuh, 16. Yüzyıl

Bu kentsel doku içinde öne çıkan başlıca yollar denize paralel ve dik olarak tanımlanabilir ve C. E. Arseven 20. Yüzyıl başında bu yolları eskiden beri varlığını sürdüren bölgenin önemli bağlantıları olarak görmektedir (Arseven, C.E.,1989, s.62-63).



Resim 4: 1858-1860 d'Ostoya planında Galata surları, sur kapıları, yolağı ve eklemleme alanları görülmektedir.

Deniz surları üzerindeki kapılardan kente bağlanan ve kıyıya dik konumda bulunan yollar

- Birinci imtiyaz bölgesinin ortasında yer alan ve Yağkapanı Kapısı'ndan Galata Kulesi'ne kadar kuzeye doğru ilerleyen Perşembe Pazarı ve Galata Kulesi Sokakları, Ceneviz Galatası'nın kıyıya dik en önemli akslarıdır ve kentin omurgasını oluşturmaktadırlar. Bu aks üzerinde Ceneviz Galatası döneminden kalan St. Michele kilisesi kalıntıları üzerinde 16. yy. da inşa edilen Rüstem Paşa Hanı, Bedesten, Ceneviz Galatasından itibaren kentin ileri gelenlerinin konutları, ticaret hanları, Podesta'nın sarayı daha üst kotta ise St. Pierre Hanı ve St. Pierre-St Paul kilisesi bulunmaktadır. Birinci imtiyaz sınırları içinde kalan Kürkçü ve Balık Pazarı Kapıları'ndan sur içine ilerleyen yollar ise bu sürekliliği göstermezler.
- Son imtiyaz bölgesinin içinde kıyıdan başlayarak Büyük Kule Kapısı'ndan geçip Pera ile Galata arasındaki bağlantıyı sağlayan Yüksek Kaldırım Sokak da basamaklı yapısıyla önemli bir diğer aksı oluşturmaktadır. Bu yol 16. yy.dan itibaren Avrupa Devletlerine verilen büyükelçilik yapılarının da bulunduğu Pera'da kuzeye yönelen önemli bir bağlantıdır.

Bu iki önemli yolun farkı kullanımlarıyla ilgili olmalıdır. Zira Perşembe Pazarı-Galata Kulesi Sokaklarının oluşturduğu aks Ceneviz Galatası'nın omurgası, itibarlı yoludur ve birinci ile ikinci imtiyaz alanlarını birbirine bağlar. Başka bir deyişle suriçi bağlantı yoludur, kuzeyde sur dışına çıkmaz. Yüksek kaldırım bağlantısı ise bir prestij yolu değil sahilin Pera'yla bağlanmasını sağlayan bir yoldur ve sur içi halkından ziyade limana gelen çoğu yabancı olduğu muhtemel Pera'ya ulaşmak isteyenlerin sıkça kullandıkları bir yol olmalıdır.

Karaköy ile Tophane arasındaki(3. ve 6. İmtiyaz bölgeleri) kıyı surlarında bulunan kapıların devamında oluşan kıyıya dik diğer yollara bakıldığında ise sur içi ile oluşan bağlantıdan söz etmek çok zordur. Bu bölgede deniz surlarının dışında oluşan alan yoğun bir ticaret alanıdır ve varlığı en azından 17. Yüzyıldan itibaren bilinen (Kömürcüyan, E. Ç.,1952,) gümrük binası buranın diğer liman kentleriyle aktif bir ticaret bağlantısına sahip olduğunu gösterir. D'Ostoya planında bu bölgenin doğu ve batı uçlarında olmak üzere iki gümrük binasının bulunması, surların dış bölümünde sürekliliği olan bir yol bağlantısının olmaması, buna karşın kapılardan sur içine girildiğinde iç kısımda sura bitişik bina bulunmayıp Mumhane sokağın doğudan batıya kesintisiz bir bağlantı oluşturması burayı Perşembe Pazarı kıyısından ayıran en önemli göstergedir.

Kara surları üzerindeki kapılardan kente bağlanan ve kıyıya paralel konumda bulunan yollar

Denize paralel yollar arasında en önemli sayılan ikisi; Tersane ve Tophane yönündeki surlar üzerindeki kapılardan geçerek sur içi Ceneviz Galatası'nı Batı - Doğu doğrultusunda boydan boya geçerler. Yorgancılar- Galata Caddesi bağlantısı ve Yanık kapı-Hazeran-Voyvoda ve Kemeraltı Sokakları bağlantısı.

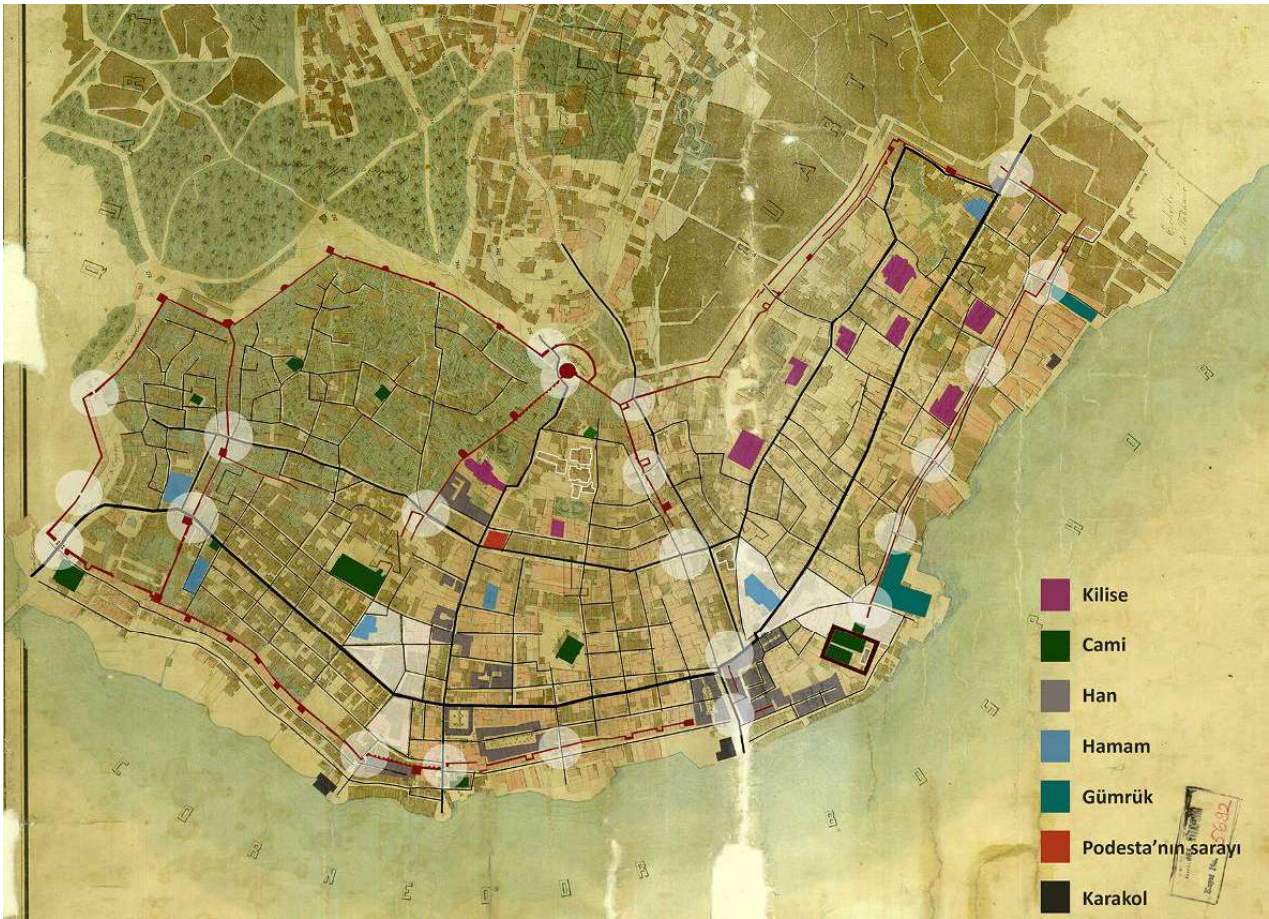
- 1. İmtiyaz bölgesinde yer alan İç Azap Kapı ile Küçük Karaköy kapısını bağlayan aks, en doğudaki sur üzerinde bulunan Tophane Kapısı'na kadar ulaşır. Bu yolun önemi Osmanlı Sarayı'nın Topkapı'dan Dolmabahçe'ye geçmesiyle artmış ve bu bağlantı üzerinde Belediye genişletme çalışmaları sürdürmüştür.

- Harup, Yanık ve Voyvoda Kapılarından geçerek, Voyvoda kapının yakınında olduğu düşünülen kemerin ismini verdiği Kemeraltı Sokak olarak devam eden yol ise Tophane yakınındaki surla kadar ilerler ancak buradan surla dibinden Güneye dönerek Galata Caddesine oradan da Tophane kapısına bağlanır.

Kıyıya paralel ve dik bu bağlantılar, İstanbul kentinin geçirdiği her kentsel dönüşüm evresinde varlıklarını çeşitli değişikliklerle korumuşlar, günümüzde de kentin en önemli bağlantı aksları olma özelliklerini sürdürmektedirler.

Deniz surları, kapılar ve kent formu ilişkisi

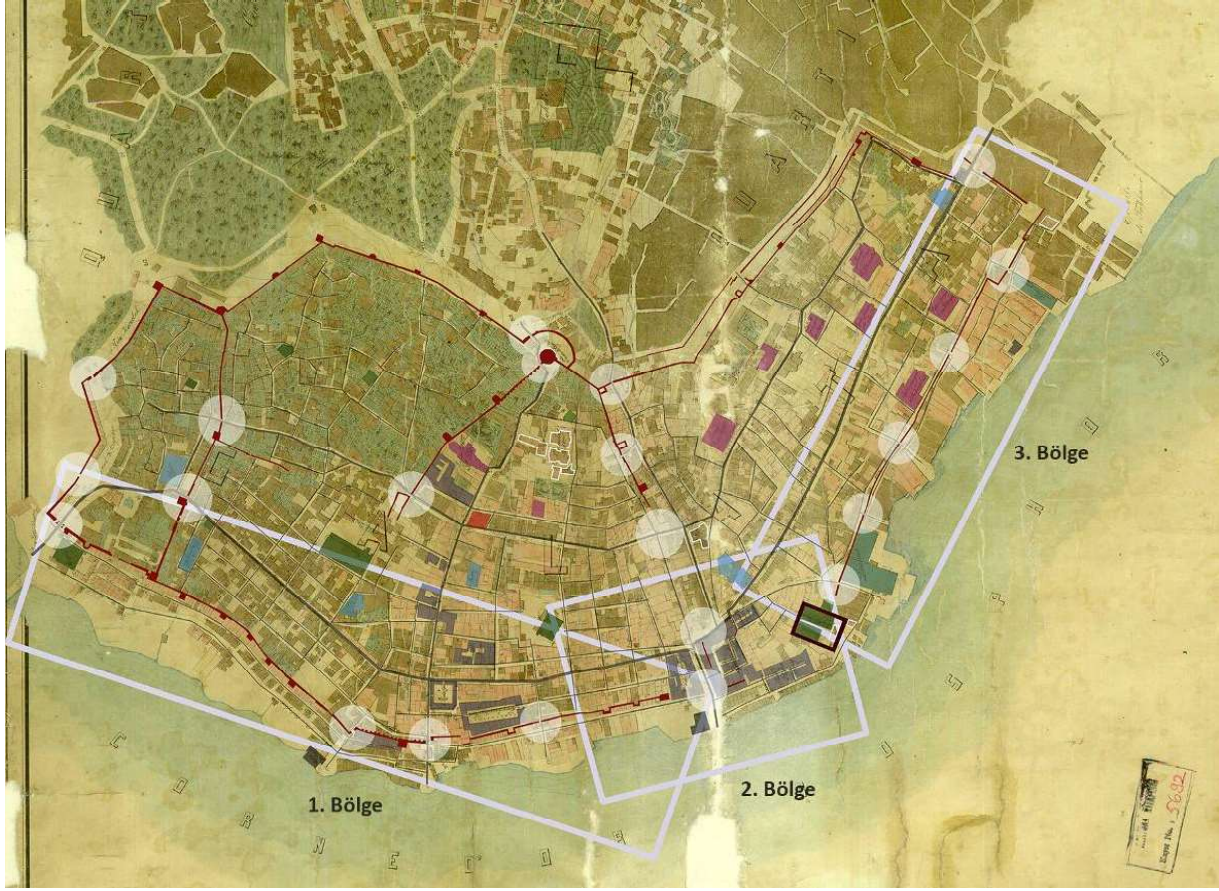
1858-1860 tarihli d'Ostoya planı ve devamında hazırlanan 1:200 ölçekli planlarda surlar, kapılar, burçlar ve hendekler izlenebilmekte ve kıyı izi rıhtım inşaatları öncesi haliyle görülmektedir. Bu belgeler üzerinde deniz surları ve kıyı bölgesinin kentsel ve mimari dokusu incelendiğinde birbirinden farklı nitelikte morfolojik özellik gösteren üç ana bölge belirlenebilir. Bu üç bölge Ceneviz Galatasının biçimlenme mantığı ve kullanımlarla da örtüşmektedir (**Resim-5**).



Resim 5: 1858-1860 d'Ostoya planında Galata surları içinde kullanımlar görülmektedir

Sonuç olarak 1858 planına göre, kıyı bölgesinde Azap Kapı'dan sonra yer alan Kürkçü, Yağ Kapanı ve Balık Pazarı kapılarını içine alan, ilk ve beşinci imtiyaz sınırlarının kıyıları oluşturduğu alan -birinci bölge, Karaköy kapısı ve Kurşunlu Mahsen Kapısı ile sınırlı ve 3. İmtiyaz bölgesini içine alan kıyı bölgesi ikinci bölge ve son olarak da iki gümrük binası arasında kalan

liman bölgesi de üçüncü bölge olarak, yukarıda da açıklandığı gibi gerek kentsel gerekse mimari ölçekte birbirinden farklı morfolojik özellikler göstermektedirler (**Resim-6**).



Resim 6: 1858-1860 d'Ostoya planında Galata surları içinde kullanımlar görülmektedir

1. BÖLGE

Azapkapı'dan Karaköy'e uzanan kıyı üzerinde bulunan surların iç ve dış bölümünde binaların bitişik düzende ve çoğunlukla suru içine alan yapı adaları oluşturduğu izlenmektedir (**Resim 7**). Bu bölgede sur dışında kesintisiz devam eden surla bitişik yapılar adeta kalınlaşmış bir sur etkisi göstermektedirler. Sur dışında bu sur-yapı dizisine paralel oluşan ve yine kıyıyı boyunca uzanan paralel bağlantı yolları bu bölgenin önemli bir diğer biçimsel özelliğidir. Kıyıya paralel çizgisel yapı adaları kâgir veya ahşap bitişik binalardan, barakalardan oluşmakta ve kendine özgü biçimler ve tipolojiler oluşturduğu görülmektedir. Bu tipolojilerden biri surla içten veya dıştan dayanan-yaklaşan han yapılarıdır. Bir diğeri, deniz kıyısında birbirine dayanarak bir bütün gibi algılanan organik biçimli yapı adasını oluşturan birimlerdir. Sokullu Camisi'nin devamında oluşan ve adeta arasta gibi kullanılan rasyonel dizilmiş birim dükkânların oluşturduğu yapı ayrışan bir başka tipoloji üretmiş görülmektedir. Son olarak da yine kıyıda Karaköy'e doğru diğerlerine göre daha büyük parsellerde biçimlenen ve tekil olarak algılanan tipoloji dikkat çekmektedir. Bu yapıların çoğu deniz ticaretiyle ilgili birimler, atölyeler ve imalat yerleridir.

Birinci bölgede sur dışında izlenen kıyıya paralel doku kapıların sur içine girişiyle biçimlenen kıyıya dik yol ağıyla bütünleşerek gridal bir düzen oluşturur. Bu düzenin kıyı coğrafyasına uyum sağladığı eklem bölgesi de Kürkçü Kapının hemen arkasında görülmektedir. Kürkçü

kapıdan Azap kapıya kadar ilerleyen deniz surları üzerinde sonradan açılan bir kapı dışında (Buğulu Geçidi) bağlantı olmadığı için bu bölgede sur içi ile dışı arasında bir ilişki görünmemektedir. Oysa bu bölgenin merkezinde konumlanan ve üç kapı ile sınırlanan merkez bölgede geçirgen bir yapı izlenmektedir ve sur içi ile dışı birbirleriyle ilişki kurmaktadır.



Resim 7: 1858-1860 d'Ostoya planında birinci bölge



Resim 8: Eski Yağ Kapanı Camii

Ceneviz Galatası'nın üç önemli kapısı olduğu bilinen Kürkçü, Yağ Kapanı ve Balık Pazarı kapılarının deniz kıyısında genişletilmiş sahillerinde iskeleleri bulunmaktadır. Kürkçü Kapı'nın bulunduğu sahilde ayrıca Karakol binası da vardır. Bu kapı yakınındaki bir diğer yapı, Osmanlı

dönemine ait Yelkenci Han'dır ve burada 19. yüzyılda gemi yelkenlerinin imal edildiği bilinmektedir. Yağ Kapanı Kapısı'nın sahilinde yer alan Eski Yağ Kapanı Camisi kâgirdir ancak etrafı giriş katında küçük ahşap dükkânlarla çevrelenmiştir. İlginç olan caminin biçimi ile ahşap dükkânların sınırını oluşturduğu küçük yapı adasının biçiminin farklılığıdır. Zemin katında yapı adası ahşap dükkânlarla sokak ağına uygun bir form alırken üst katta cami başka bir biçimde devam etmektedir (**Resim 8**). St. Michele Kilisesi'nin yıkıntıları üzerine XVI. yy.da yapılan Rüstem Paşa Hanı ise surun iç kısmında ama sur ile arasında dar bir mesafe bırakacak biçimde yapılmıştır. Burada da eski burçlardan biri hâlâ mevcut durumdadır^v. Burada kent ve mimari ölçeğin zemin kotunda bağlandığı tipik ticari bölge kent morfolojisi örneği izlenmektedir. Bu durumu özel yapan ise eski kilise kalıntısının bu biçimde yorumlanarak avlulu bir han yapısına dönüştürülmesidir.

2. BÖLGE

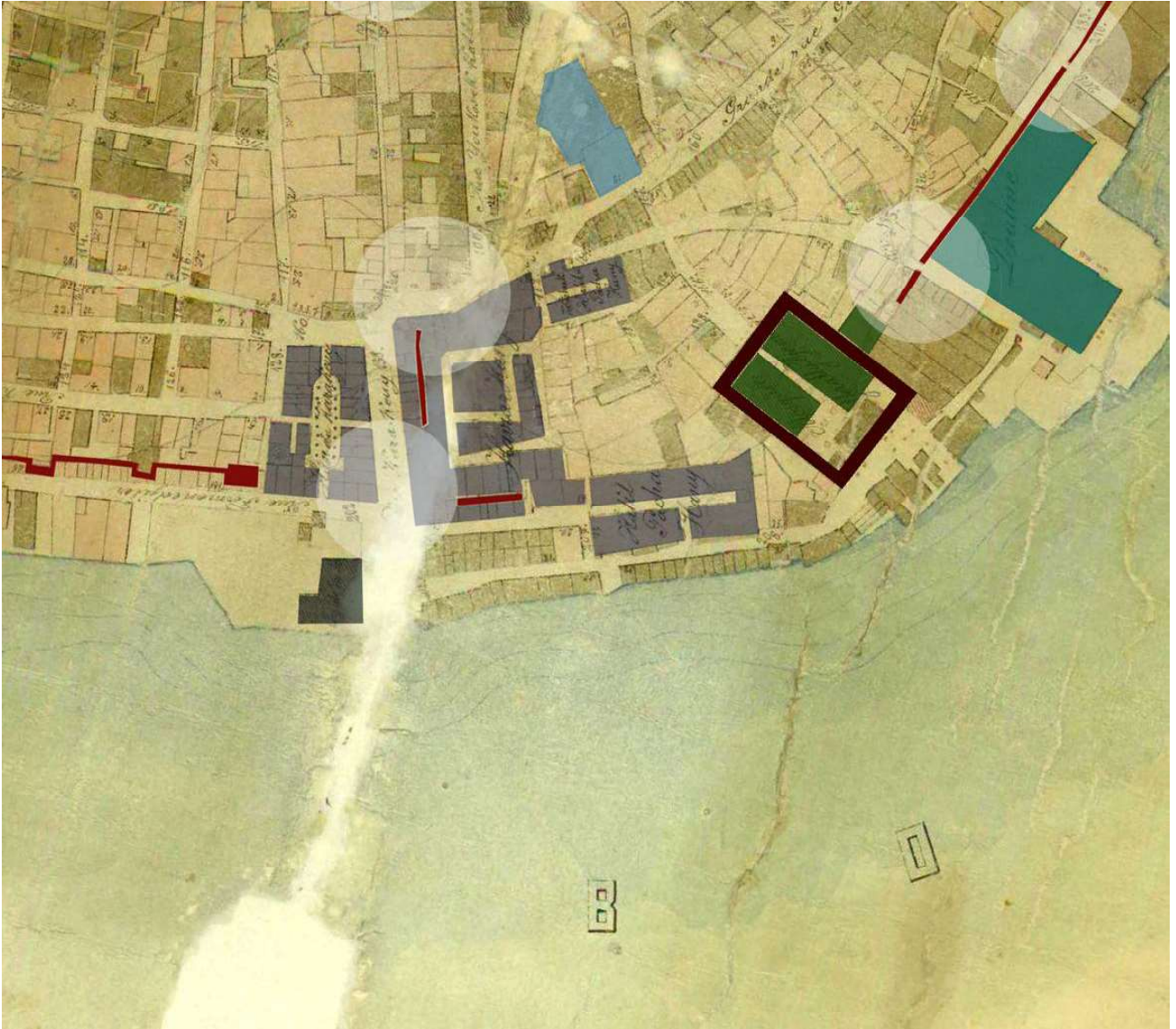
Galata'nın Ceneviz kolonisi olarak tanınmasından önce ilk Bizans yerleşmesinin Havyar Han ve Eski kemerin bulunduğu noktada yani bu gün Karaköy Meydanı'nın etrafında olduğunun düşünüldüğü yazının başında belirtilmişti. Ceneviz Galatası'nda ise bu bölge, birinci ve üçüncü imtiyaz sınırlarını oluşturan alanda kalmaktadır'

Ceneviz Galatası'nın birinci ve ikinci İmtiyaz bölgelerinin sınırını oluşturarak Kule'ye kadar devam eden iç sur ile deniz surlarının kesişim noktasında bulunan Karaköy Kapısı ve çevresi, 1845 yılında Eminönü ile Galata arasında Cisir-i Cedid (Yeni Köprü) Köprüsü'nün yapılması ile Karaköy'ün Ceneviz Galatası'ndan gelen tipik kıyı suru ve kapı bağlantısı ilişkisini kaybetmiş olmalıdır. İkinci Bölge – Karaköy olarak tanımlanan bu bölge, birinci ve üçüncü bölge arasında bir eklem noktası oluşturmaktadır. Bu eklemleme özelliği bölgenin kullanımları ve morfolojik yapısı ile de örtüşmektedir.

Daha önce kıyı çizgisine uyum sağlayan eklem noktaları tanımlanırken bu bölgenin özelliğinden söz edilmişti (**Resim-4**). Bu alan içinde daha çok ticaret kullanımları gelişmiş ancak Galata Kale'sinin de içinde olmasıyla önemi artmıştır. Sonuç olarak, 1858-60 planında bu bölge, Belediye'nin ilk icraatlarından olan bir yarışma ile karar verdiği ve inşa ettiği Karaköy Han, Havyar Han, Halil Paşa Han, Küçük Halil Paşa Han, Galata Kalesi, üzerinde Kurşunlu Mahzen Kasrı ve Yeraltı Cami, Kemankeş Mustafa Paşa Cami gibi binaları içinde bulundurur. Ayrıca bu bölge yol ağı düzeni düşünüldüğünde tüm Galata'da kent ölçeğinde birleşim noktası özelliği taşımakta ayrıca, iç işleyiş açısından da kendine özgü bir yapıya sahip bulunmaktadır.

D'Ostoya planında (1858-60) birinci İmtiyaz bölgesinin kıyı surları Karaköy Han'ın bulunduğu yerde kesilir, kapı ve surun üçüncü imtiyaz bölgesinde ilerleyen devamı da bulunmamaktadır. Kuzeyden kıyıya inen sur ise Havyar Han'ın içinde devam etmektedir. Üçüncü İmtiyaz bölgesinin bitiminde Kurşunlu Mahsen Kapısı bulunmaktadır. Bu kapının hemen doğusunda konumlanan Galata Gümrüğü artık liman alanın başladığını işaret etmektedir (**Resim 9**). D'ostoya planına göre Galata Kalesi'nden doğu yönünde devam eden sur, Kurşunlu Mahsen Kapısı ve ilerleyen deniz surları bu tarihte mevcuttur.

Kurşunlu Mahsen Kapısı'ndan sur içine kavisli bir yol ile geçiş ve bu yolun Yüksek Kaldırım Sokağına doğru ilerlemesi, Havyar Han'ın sur ile iç içe ilişkisi ve kendi iç bağlantı yolları, Galata Kalesi'nin arkasında gelişen yol ağı, o dönemde yeni yapılan Karaköy Han'ın yaya ulaşımına katkısı gibi biçimlenişler bu özgün dokuyu tanımlamaktadır. Binaların mimari biçimlenmeleri de buna paralel olarak kendine özgü gelişmektedir.



Resim 9: 1858-1860 d'Ostoya planında ikinci bölge

3. BÖLGE

Deniz surlarının doğu bölümünü oluşturan dış liman bölgesi, daha önce de belirtildiği gibi, sur içi ve dışı morfolojik yapısı açısından birinci bölgeden farklı özellikler göstermektedir. 1858-1860 planında, bu bölgede doğu ve batı sınırında iki gümrük binası bulunmaktadır. Batıda Kurşunlu Mahsen Kapısı'nın yanındaki gümrük yapısı 1830'larda yapılmış olmalıdır (Erkal N.,2010, 34) ve varlığını 20. Yüzyıl başına kadar başka yapılarında eklenmesiyle devam ettirir^{vi}.Yabancı işletmelerin "Acenta" binaları sur dışının sıkışık dokusunda yerlerini almıştır (**Resim-10**). Birinci bölgedeki gemilerle ilgili atölyeler çekek yerleri, boş kıyılar Küçük bina dizileri yerine surdan denize kadar ulaşan büyük yapı adaları ve binalar (ahşap ve kâgir) bulunmaktadır.

Birinci ve üçüncü bölge arasında liman alanlarının sur içi ile ilişkisi karşılaştırıldığında görülen en önemli fark surlar üzerindeki kapılardan kent içine ilerleyen yolların kent ile kurduğu bağlantı farklılığıdır. Birinci bölgede kapılardan giren yollar kent ağına aktif bir biçimde katılır

hatta Perşembe Pazarı Sokak Ceneviz Galatası'nın en itibarlı yoludur, üçüncü bölgede ise bu yollar deniz surları boyunca iç kısımdan devam eden ve adeta liman ile kenti bir tampon mekân yaratarak ayıran Mumhane Sokağı'na bağlanırlar. Yine birincinin tersine burada, surların iç bölümüne bitişik yapı adası bulunmamakta ve diğer bölgelerdeki kıyı surlarına göre oldukça zayıf sayılabilecek sur içten neredeyse kesintisiz bir şekilde devam etmektedir.

Birinci bölgede surlar, kent ile kıyı arasında birleştirici etki yapar ve kentsel doku içinde kalmış bir eleman gibi algılanırken buradaki surlar dokudan soyutlanmış durumda ve engel etkisi yapmaktadırlar.

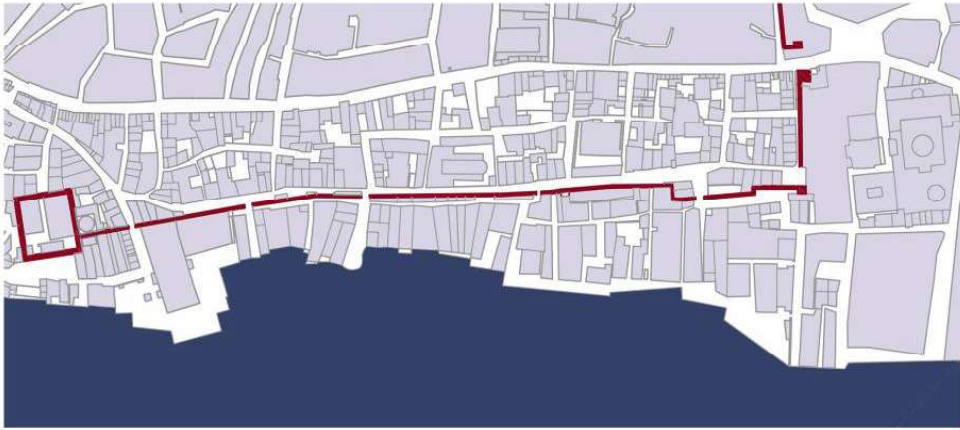


Resim 10: 1858-1860 d'Ostoya planında üçüncü bölge

Özetle 1. Bölgede geçirgen serbest bir mekânsal düzen hâkim, kent içi ile iletişim açıktır, 3. Bölgede ise tekil ve içine kapalı bir düzen göze çarpar. Dış limanda hem kıyı sur içine kapalı hem de limandaki binalar kendi içlerine kapalıdır, aralarında ilişki kurmazlar. Bu temel mekânsal farklılık hiç kuşkusuz kullanım farklılıklarıyla örtüşmektedir. Sonuç olarak daha çok dış ticarete yoğunlaşmış ve Gümrük binaları ve acente ofisleri bulunan ve rihtim olmadığı için gemilerden boşaltmanın kayıklar vasıtasıyla kıyıda binaların önlerindeki iskelelere yapılması zorunluluğu, diğer kıyıya göre farklı bir morfoloji geliştirmiş olmalıdır (**Resim-11**).

Üçüncü bölgenin yapıları ve oluşturdukları kentsel doku 1858-1860 yılı planında detaylı olarak incelendiğinde, kapılar arasındaki mesafenin benzer olduğu ve kapılar arasında surdan denize ulaşan yapı adalarının kendi içlerinde benzerlik kurmuş oldukları fark edilmektedir.

Bu bölgede planda belirtilen binalar, Gümrük Binası, 1860 yılında yapılan Fransız Geçiti (Cité Française), Karakol, Fransız Taşıma Şirketi (Messagerie Française) ve ikinci Gümrük binasıdır.



Resim 11: 1858-1860 planından ayrıntı üzerinde birinci ve üçüncü bölge.

On dokuzuncu yüzyıl ortasından yüzyıl dönümüne kadar değişen dinamikler

Tanzimat Dönemine ait en önemli kurumlardan biri olan Altıncı Daire Belediyesi'nin kurulduğu 1858 yılı ile özel statüsünün sona erdiği 1876 tarihleri arasında Galata'da planladığı ve gerçekleştirdiği çalışmalar, kent mekânlarındaki dönüşüm ve sonrasında mimari dokuda yaşanan değişimleri büyük ölçüde tanımlamaktadır. Kurumun gerçekleştirdiği en önemli işlerden biri Ceneviz surlarının yıkılmasıdır.

Bütün bu süre içinde Belediye'nin hedefi, Galata bölgesi içinde ve Galata ile Pera arasında ulaşımın iyileştirilmesidir. XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Galata Limanı'nın hacmi genişlemiş, Borsa kurulmuş ve Galata modern bir iş merkezi olma sürecine girmiştir.

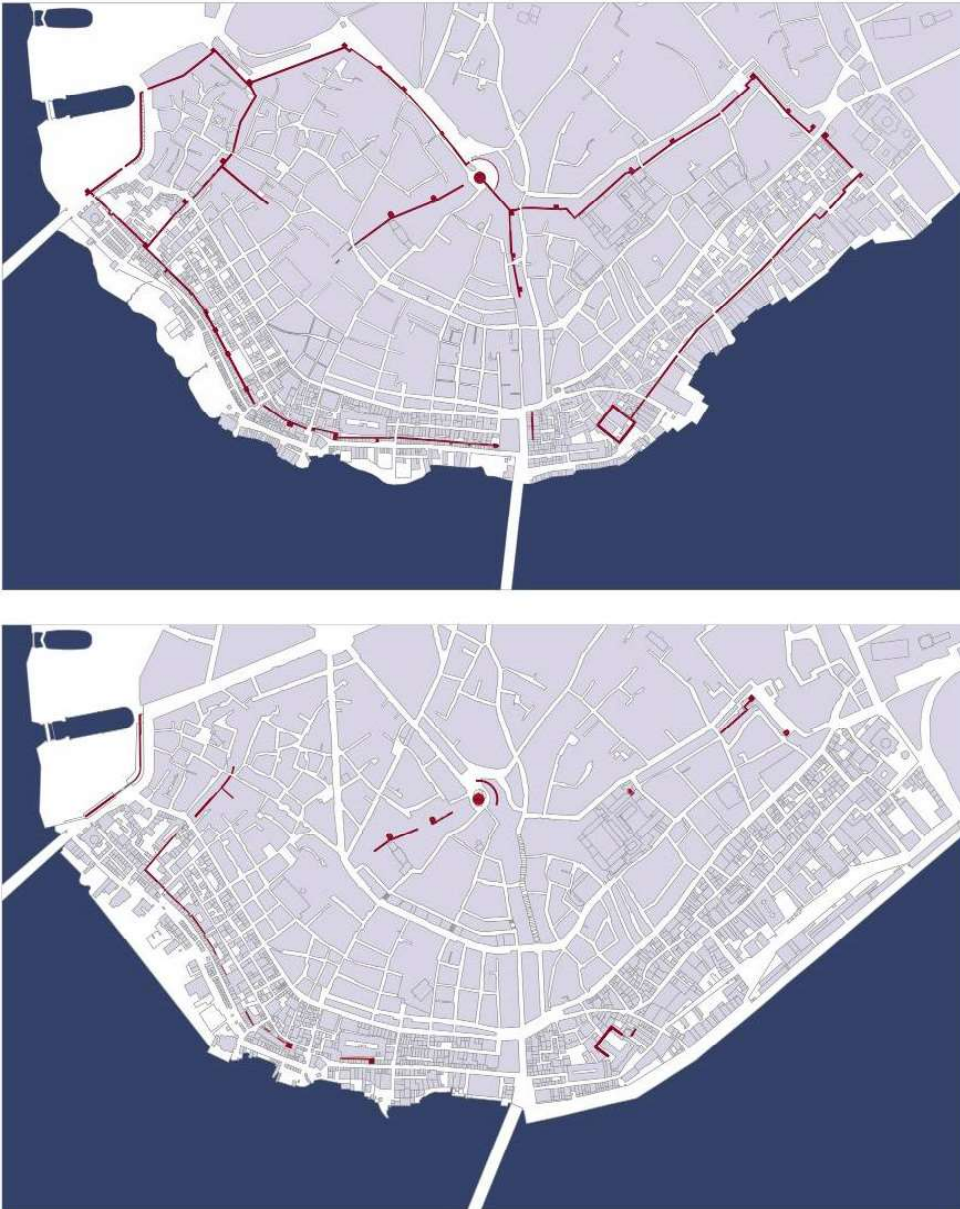
Yeni ticaret hanları arasında klasik han tipolojilerini devam ettirenler olduğu gibi (Karaköy Han, Mehmet Ali Paşa Han gibi), yeni örneklerde (Osmanlı Bankası, Nordstern Han, Tütün Rejisi gibi) bulunmaktadır. Ayrıca her iki tipolojiden de etkilerin bulunduğu yerine özgü biçimlenmiş Hanlar da (Ömerabad Han, Ada Han, Ticaret Han gibi) inşa edilmiştir.

Kırım savaşı sonrası 1856'da toplanan Paris Kongresi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası sistemin bir parçası olması için limanlarının iyileştirilmesi talebi, dönemin aktif ekonomik yapısını besleyen deniz ticaretinin ve turistik amaçlı seyahatlerin de artması ile Galata Limanı'nda, mekânsal olarak da genişleme ihtiyacı doğurmuştur^{vii}. Böylece Galata Limanı, gemilerle gelen malların kolaylıkla indirilmesi, depolanması, rıhtımda yürüme alanına da olan

ihtiyaç ve kentin imajının iyileştirilmesi amacıyla genişletme ve düzenleme projelerine konu olmuş ve rıhtımlar inşa edilmiştir.

Rıhtım inşası üçüncü bölge olarak tanımlanan bölgede gerçekleşmiş, birinci bölge ise gerek daha sığ olduğu için gerekse çamurlu yapısından dolayı rıhtım inşası göze alınamamıştır. Böylelikle yüzyıl dönümünde iki kıyı arasında kullanım ve mekânsal düzen farklılıkları daha da belirgin hale gelmiştir.

Dönemin dinamikleri genel olarak tanımlandıktan sonra, deniz surlarının yıkımı Karaköy Meydanı'nın genişlemesi, Karaköy ve Unkapanı'nda yeni köprülerin inşası ve dış limanda rıhtımların ve yeni depo binalarının yapılması ile kıyıda önemli bir dönüşüm yaşanmıştır. **Resim-12**'de surlar yıkılmadan önceki kentsel doku ile 1905'deki kentsel doku karşılaştırılmaktadır. Surların 1864-1865 yılları arasında yıkılması, kıyı ile kara arasında sınırların ortadan kalkacağını düşündürse de mülkiyetin surlara bitişik parsellere geçmesi kıyı dokusunun duvar etkisinin çok uzun süre kısmen devam etmesine neden olmuştur.

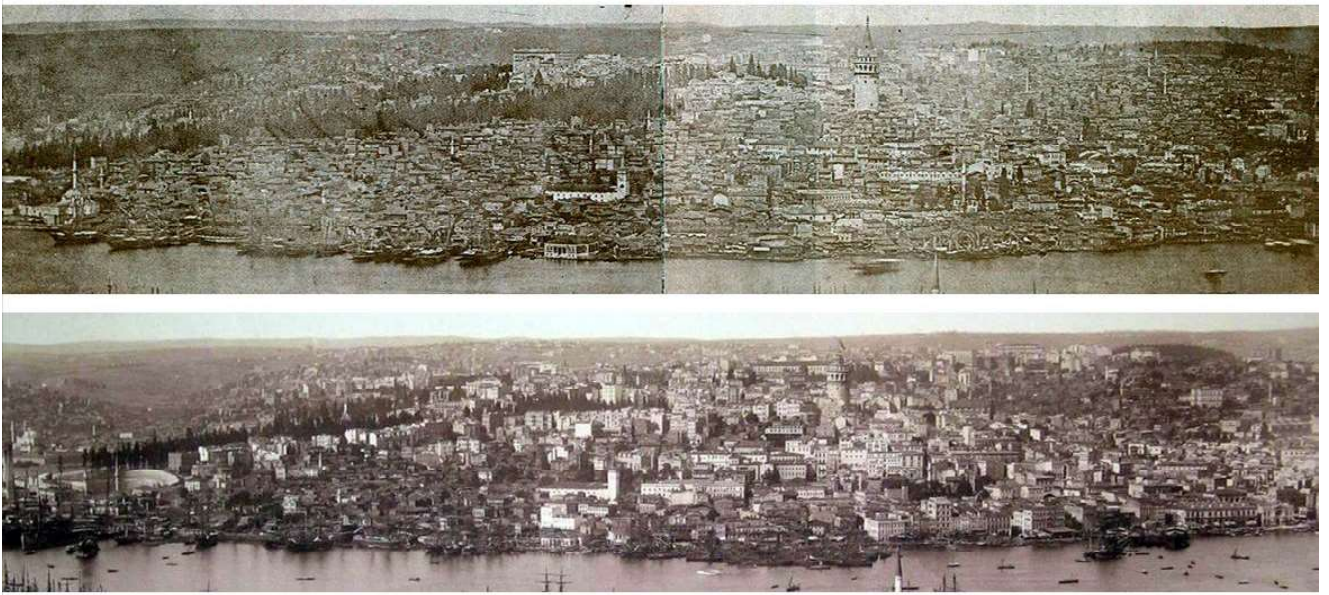


Resim 12: 1858-1860 planı (üstte) ile 1905 planının (altta) karşılaştırılması

Yüzyıl dönümünde birinci bölgede değişim

Azap Kapı ile Karaköy arasında bulunan İç Liman bölgesinin on dokuzuncu yüzyıl ortaları ile 1880'lerin sonlarına doğru bir tarihte çekilen iki panoramik fotoğrafı karşılaştırıldığında kıyının mimari dokusunda oluşan değişim genel hatlarıyla izlenebilmektedir (**Resim-13**). Göze çarpan en önemli fark binaların kâgirleşmiş olmasıdır. Ayrıca bu kâgirleşmenin özellikle Yağ Kapanı kapısından Karaköy yönüne doğru olan kıyıda gerçekleşmekte olduğu görülmektedir. 1905 yılına ait Goad planları bu kıyının geçirmekte olduğu dönüşümün karakterini tanımlamaktadır.

İç Liman alanı, Galata'nın bütününde surların yıkılmış olmasına rağmen, kentsel dokuda hala surların parçalarının bulunduğu bir bölge olarak tanımlanabilir. Farklı bir deyişle surlar, bazı bölümlerinin yıkılmasına rağmen müdahale edilmemiş kentsel doku içinde binalarla iç içe varlığını sürdürmektedir. Sürdürmediği yerlerde ise kıyı tarafında daha önce sura yapışık yapıların oluşturduğu ince yapı adası ve parsel düzeni değişmediği için sur olmasa bile izi kolaylıkla takip edilebilmektedir.



Resim 13: 19. yüzyıl ortası (üstte) ile 1875-1890 yılları arasına (altta) ait iki panoramada Galata

Resim-12'de daha önce izlendiği gibi 1858-60 ile 1905 yılları arasında Galata kıyı şeridinde önemli değişimler görülmektedir. 3. bölgede kıyı doldurularak rıhtım ve antrepolar yapılmış, 1. bölgede ise bütünsel bir müdahaleden ziyade bölgesel bazı kıyı düzenlemeleri göze çarpmaktadır.

Eski fotoğraflar her iki dönemi gösteren planlarla karşılaştırılınca; Kıyıda ada ve parsel düzeninin değişmediği, boşluklara eklenen yeni binaların daha yüksek oldukları, ancak farklı olarak önlerindeki kıyının binaların sınırlarında özelleştiği, çoğunun kıyıda özel iskele ve depolarının olduğu, 1905 planına göre bu yapıların çoğunun içki depoları, restoranlar ve ofisler olduğu (Helbig Han), Karaköy'e yaklaştıkça ise Hanların arttığı eski fotoğraflarda izlenmektedir (Eliadis Han, Marassoglou Han, Mehmet Ali Paşa Han).

Sur ile kıyı arasındaki kullanıma benzer bir şekilde, Karaköy'e yaklaştıkça Hanlar çoğalmakta dükkânların kullanımları değişmektedir. Burada özellikle surun iç kısmında meydana yaklaştıkça kırtasiye, kitapçı ve basım evlerine sıklıkla rastlanmaktadır.

Bitişik birimlerden meydana gelen ve aynı ticaret, tamirat veya imalat işlerini yapan dükkânların kıyıda veya deniz surlarına içte veya dışta dayanarak oluşturduğu bu tipoloji kıyı çizgisine paralel iç bağlantı yollarıyla da birleşince kendine özgü bir kentsel morfoloji-bina tipolojisi ilişkisi tarif etmekte ve aynı zamanda 1858-60 planındaki varlığı da bu dokunun 19. Yüzyıl modernleşmesinden önce olduğunu göstermektedir. Buna karşılık Karaköy tarafında ise yüzyıl dönümünde, tipik bir Osmanlı modernleşmesi kentsel yapılanması izlenmektedir.

20. yüzyıl başında kentsel ve mimari dokuda modernleşmenin yansımaları-ikinci bölge-Karaköy

İkinci bölge-Karaköy olarak tanımlanan bölgenin, kentsel dokuda bir meydan olarak oluşmamış ancak değişen gereksinimlerin koşullandırması ve modernleşme sürecinin dinamikleriyle Meydana dönüşmüş olduğu söylenebilir (**Resim-14**).



Resim 14: 19 yüzyıl sonlarında Karaköy Meydanı

Bu alanın meydan özelliğini sağlayan mimari elemanların en önemlileri hiç kuşkusuz Karaköy Han ve Havyar Handır. Bu yapılar zemin kotlarının geçirgen planlamaları ve kentsel dokuya bağlanma biçimleri ile Meydanı koşullandıran yaya akışını desteklerler (**Resim-15**). Burada ilginç olan ise Havyar Han'ın bir surlara bitişik olarak gelişmiş yapılar topluluğu olarak kent içinde yapılanması ve temellerinin çok eski olmasıdır. Karaköy Han ise o dönem için tam bir erken Modernleşme dönemi yapısıdır ve aynı zamanda klasik han tipolojisini de devam ettirmektedir.

Meydanı çevreleyen diğer yapılar ise; Köprü'nün batı ucunda yer alan ve eski karakolun yerine dönemin mimari bezeme anlayışını yansıtan Aziziye Karakolu ve doğu ucunda ise Credit Lyonnais Bankasının bulunduğu handır. Köprü'nün karaya bağlandığı noktada oluşan bu meydan aynı zamanda sur dışında konumlanmış, kıyıya paralel ilerleyen önemli yolları (batıda Fermenciler, doğuda Halil Paşa ve Rıhtım Caddesi) da birleştirir.



Resim 15: 1905 Goad planında Karaköy Meydanı

Meydanın doğusunda dolgu alanlar taş rıhtımlar ve ilerde de antrepolar ve ek gümrük yapılarının bulunduğu büyük rıhtım inşaatı bitmiştir. **Resim 16'** daköprü'nün hemen doğusunda yer alan doldurulmuş kıyı görülmektedir. Bu kıyıda bulunan mimari doku 1858-1860 planında bitişik ahşap birimlerden oluşurken 20. Yüzyıl başına gelindiğinde bu yapıların kâgirleştikleri ve yükseldikleri görülmektedir. Karaköy'ün önemli yapılarından biri olan 1910'da Halil Paşa Han'ın yerine yapılan Ömer Abed Han, dönemin ihtiyaçlarına göre daha yüksek inşa edilmiş ve hem cephe bezemeleriyle hem de parsel büyüklüğü ile kıyı tarafındaki daha çok restoran ve kafe olarak kullanılan bitişik yapılardan farklı bir etki oluşturmaktadır (**Resim 17**).



Resim 16: Karaköy Meydanı'ndan Tophane'ye doğru rıhtımlar, 20. Yüzyılbaşı



Resim 17: Karaköy Meydanı'ndan Tophane'ye doğru rıhtımlar, 20. Yüzyılbaşı

Kıyıda Galata Kalesi-Kurşunlu Mahsen'in bulunduğu bölümde ise önemli değişimler göze çarpar. Öncelikle Kurşunlu Mahsen yıkılarak yerine ahşap bir yapı yapılmış ve bu yapı kısa süre içinde birçok değişiklik geçirmiştir. 1905 planında bu ahşap yapı "Osmanlı İmparatorluğu Sağlık İdaresi" olarak kaydedilmiş önünde ise yine ahşap olarak yer alan binalarda sağlık ofisi ve Liman polisi yer almıştır. Kıyıda yapılan dolgu işlemleri ve rıhtım düzenlemesinden eski gümrük binasının yıkılarak yerine kıyıdan bir bağlantı yolu ve önündeki dolgu alanında yeni gümrük ve depoların düşünüldüğü anlaşılmaktadır (**Resim-18**). Karaköy tarafında kalan yeni sahil bölümünde gümrük kontrolü olmayan rıhtım, eski gümrüğün önünden başlayan bölümde ise sınırları belirlenmiş ve kontrol sağlanmış liman bölgesi oluşmuştur. Modern anlamda bir liman kullanımı, sınırları belirli, kontrollü ve gemilerin rahatlıkla yanaşabildiği yük indirdiği raylı sistemle taşıma yapılabildiği koşullara kavuşmuş görünmektedir.

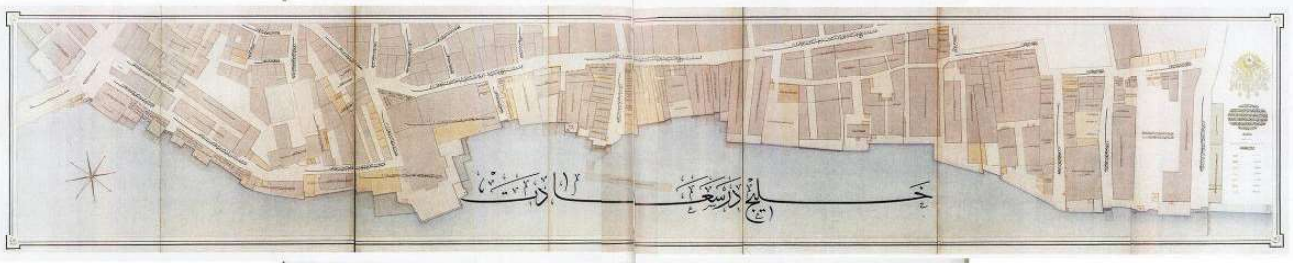


Resim 18: Galata Kalesi ve gümrük bölgesinin değişimi

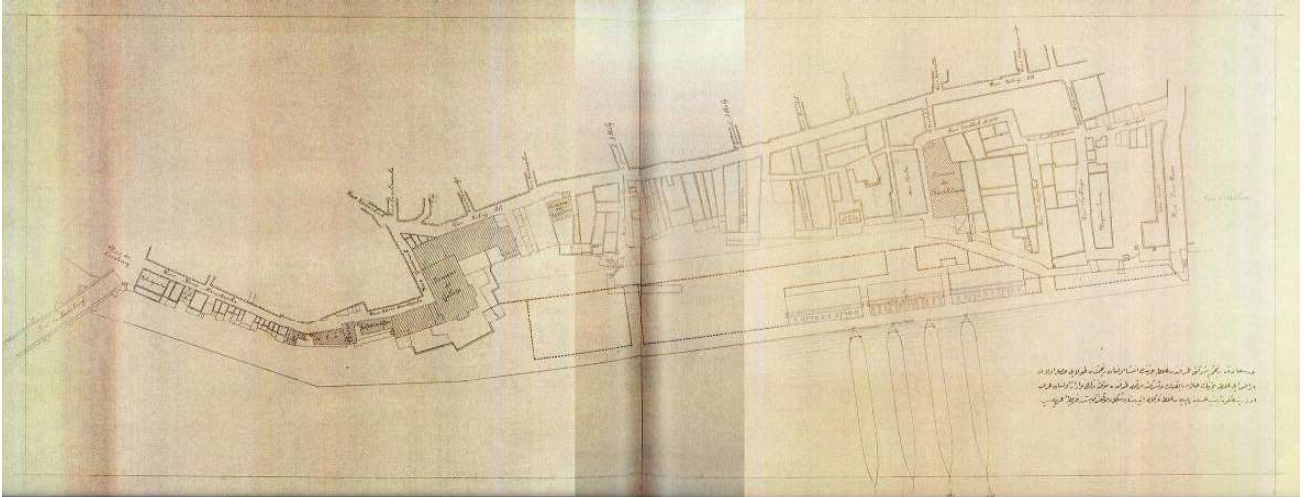
Üçüncü Bölge-Modern bir liman

1893-1894 yılında Dersâdet Rıhtım Şirketi tarafından yaptırılan planda sahilin eski durumu izlenebilmektedir (Koçak, Y., Ademoğlu, A., Beşli, A., Eraslan, Z., Akçay, Y., 2013) (**Resim 19**). Aynı kuruma ait bir diğer planda ise dolgu alan ve yeni rıhtım görülmektedir (**Resim 20**). Bu plana göre Galata Gümrüğü eski yerinde, yeni kapı ile Mumhane Kapı arasında İçki Gümrüğü, Eğri Kapı'nın yakınında ise Kireç Kapı Gümrüğü bulunmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi 1895'de tamamlanacak yeni projeye Galata, sınırları belirli, kontrollü bir ithalat ihracat gümrüğü, depolar ve rıhtım alanı olan modern bir limana sahip olacaktır. Kentsel dokudan soyutlanmış, özelleşmiş bu yeni dolgu alan kent dokusuyla ilişki kurmamaktadır (**Resim 21**).

Eski sahilin bulunduğu bölüm ile yeni liman alanının arasında 1905 planlarında adı Rıhtımlar Sokak(arka paralel) olarak tanımlanmış geniş bir yol bulunmaktadır. Bu yol yeni liman alanıyla kent arasında kıyıya paralel tampon bir bölge oluşturmaktadır.



Resim 19: 1893-1894 yılında Dersâdet Rıhtım Şirketi tarafından yaptırılan kıyı planı



Resim 20: 1893-1894 yılında Dersâdet Rıhtım Şirketi tarafından yaptırılan kıyı planı



Resim 21: Galata rıhtımı 20. Yüzyıl başı

Eski sahili oluşturan yapı adalarında ise büyük parsellerde yeni yüksek hanlar yapılmaktadır. 1912-1914 yılları arasında kıyıya iki büyük bina yapılmıştır. “Lloyd Han” olarak tanımlanan, Cité Française ‘in yanında yer alan ve tipolojik olarak benzerlikler gösteren büyük han yapısı da yeni yapı olarak tanımlanabilir. Mumhane ve Rıhtım sokakları birbirine bağlayan büyük tekil bir ticaret yapısı olan bina aynı zamanda pasaj tipolojisine verilebilecek önemli bir örnek olarak sayılabilir. Bu yeni binalar ve depo alanları ayrıca arka sırada bulunan yeni yapıların görüntüsü, Azap kapı-Karaköy arasında bulunan birinci bölge ile arasında önemli bir farklılık yaratmaktadır **Resim 22**. Sonuç olarak burada tamamen dolgu olan bir bölgede, kent ile ilişkisi sınırlarla tanımlanmış, kıydan soyutlanmış ve kullanımı tamamen özelleşmiş dışa kapalı modern bir ticaret limanı oluşmuştur.

20. Yüzyıl başlarında Mumhane sokağın kara tarafında ise binaların kâgirleştiği, kilise yapılarının yenilendiği **Resim-23**’te göze çarpmaktadır. Bu bölümde dini yapılar (kilise, manastır), okullar, çok sayıda otel, kafe, restoran, küçük ticaret bulunmakta ayrıca konutlarda bulunmaktadır. Sahil tarafında ise sıklıkla görülen kullanımlar ticaret ofisleri barındıran hanlar, yağ depoları, ısınma ve inşaat malzemeleri depoları, Tophane’ye doğru kesimhanelerdir.



Resim 22: Galata rıhtımı 20. Yüzyıl başı



Resim 23: Galata Kulesinden bir panoramik fotoğrafta üçüncü bölge (yüzyıl dönümü)

Osmanlı İmparatorluğunun son dönemi ve Cumhuriyetin kuruluşundan sonra Galata kıyılarında izlenen değişimler

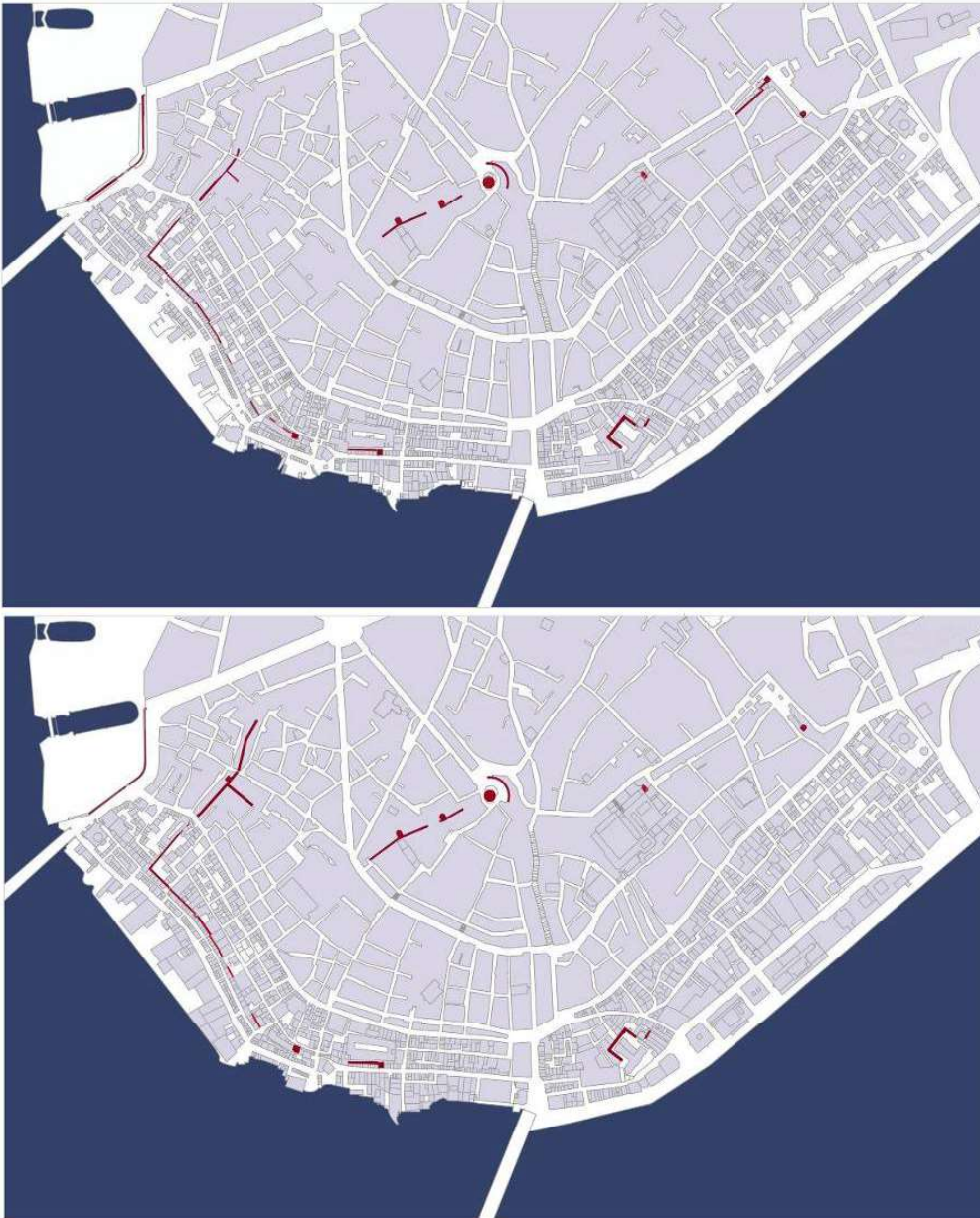
20. yüzyıl başından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve politik sorunlarının kent mekânlarına yansıyan önemli göstergeleri, Galata için kent ölçeğinde büyük projeler gerçekleştirilememesi olarak özetlenebilir. Galata kıyılarına bakıldığında birinci bölgede bir değişiklik yoktur, kullanımlar devam etmektedir. Karaköy'de ise bazı binalar değişmiş, 1912'de yeni Karaköy köprüsü yapılmış, Dış Liman bölgesinde 1910-1911'de iki Büyük Han, yeni gümrük binaları ve depolar, paket postanesi inşa edilmiştir. Bu tekil değişiklikler kıyılarda süregelmekte olan fiziksel ve sosyal ortamı değiştirmemiştir. Sonuç olarak 19. Yüzyıl sonundan itibaren söz konusu olan dinamikler kent mekânına daha az müdahale etmiş görünmektedir. Meydan'da bu dönemde yapılan diğer yeni yapılar Wiener Bank Verein, arkasındaki yapı adasında ise İtalyan Mimar Raimondo d'Aronco'nun yaptığı Karaköy Mescidi'dir **Resim 24**. Aziziye Karakolu yıkılarak yerine Karaköy Seyrû Sefâin Acentası binası Vedat Tek tarafından daha daraltılmış bir alanda ama daha yüksek olarak ve betonarme olarak inşa edilmiştir.



Resim 24: Karaköy Meydanını çevreleyen yapılar

1923'te İstanbul'un devletin idari merkezi olma durumunun değişmesi bir süre bölgedeki canlılığı etkileyecektir. 1937 yılında İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı tamamlayan Henri Prost'un planı, 1939'da kabul edilerek uygulamaya başlanmıştır. Galata rıhtımının mevcut yerinde kalması da Prost Projesi ile belirlenmiştir^{viii} (Bilsel, C. 2010, 54)1937 tarihli Arkitekt dergisinde İstanbul Yolcu Limanı Proje Müsabakası adıyla İstanbul Yolcu Limanı Direktörlüğü tarafından açılan bir yarışma bulunmaktadır. (İsimsiz, Arkitekt,1937-02 (74),41-56) Bu yarışma sonucu inşa edilen 'Yeni Yolcu Salonu' binası 1948 tarihli Nirven Haritasında projeye uygun haliyle görülmektedir.

20. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde, Varlık vergisi ve 6-7 Eylül 1955 olayları gibi sosyal ve politik eşikler geçilmiştir. Galata sahillerinde mülkü bulunan çoğunluğun Rum, Ermeni ve Yahudi asıllı oldukları göz önüne alındığında bu dönemde oluşan sosyal kırılmanın etkilerinin mülklerin el değiştirmesine neden olduğu söylenebilir. Bu da doğal olarak mekân kullanımlarını etkilemiş olmalıdır.

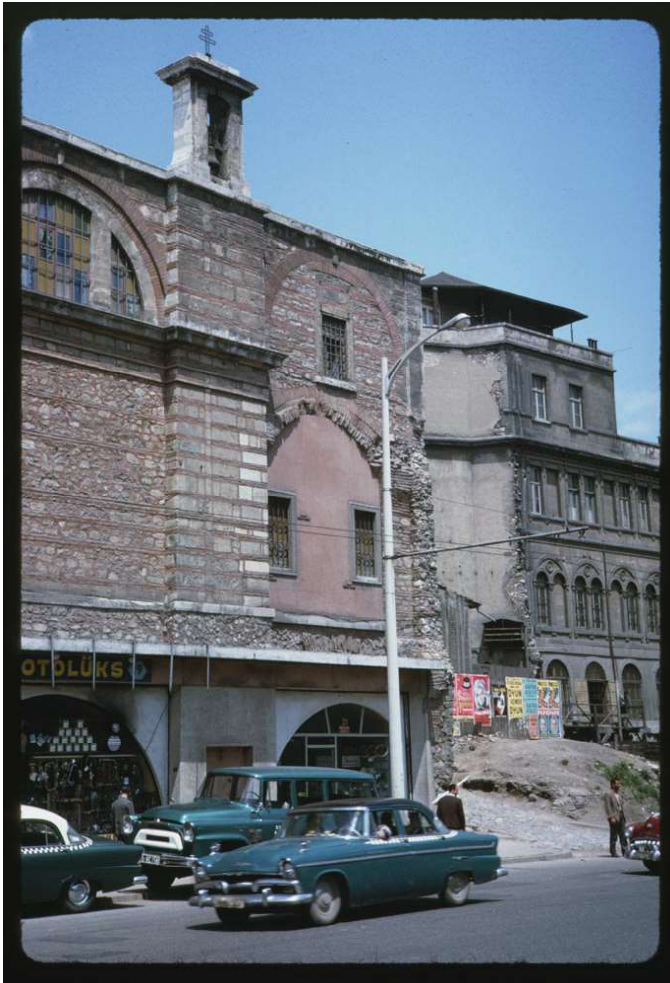


Resim 25: 1905 Goadplanı ile 1948-1949 tarihli Suat Nirven planları karşılaştırması

1948 Tarihli Suat Nirven planları 20. yüzyıl ortasına gelindiğinde birinci bölge olarak tanımlanan bölgede, önceden kıyıda yer alan açık depo alanlarının ve kalafat yerlerinin depo binalarına dönüştüğünü belgelemektedir. Ayrıca Kürkçü Kapı sahilinde bulunan Karakol yıkılmış ve yerine bir depo yapısı yapılmıştır. Aynı durum Yağ Kapanı Kapısının iskelesinde de görülmekte, taş rihtim olarak yapılan alanın üzerinde bir depo binası bulunmaktadır. Aynı durum tüm iç limanda görülmektedir. Bu durumun, genel olarak özensiz bir biçimde yeni kâgir veya betonarme yapıların küçük birimlerden oluşan eski dokunun önünde kapatıcı ve soyutlayıcı bir etki yaptığı söylenebilir (bkz. yukarıda **Resim 25**). Bu arada surlar parçalar halinde ve binalara bitişik olarak varlıklarını sürdürmektedirler.

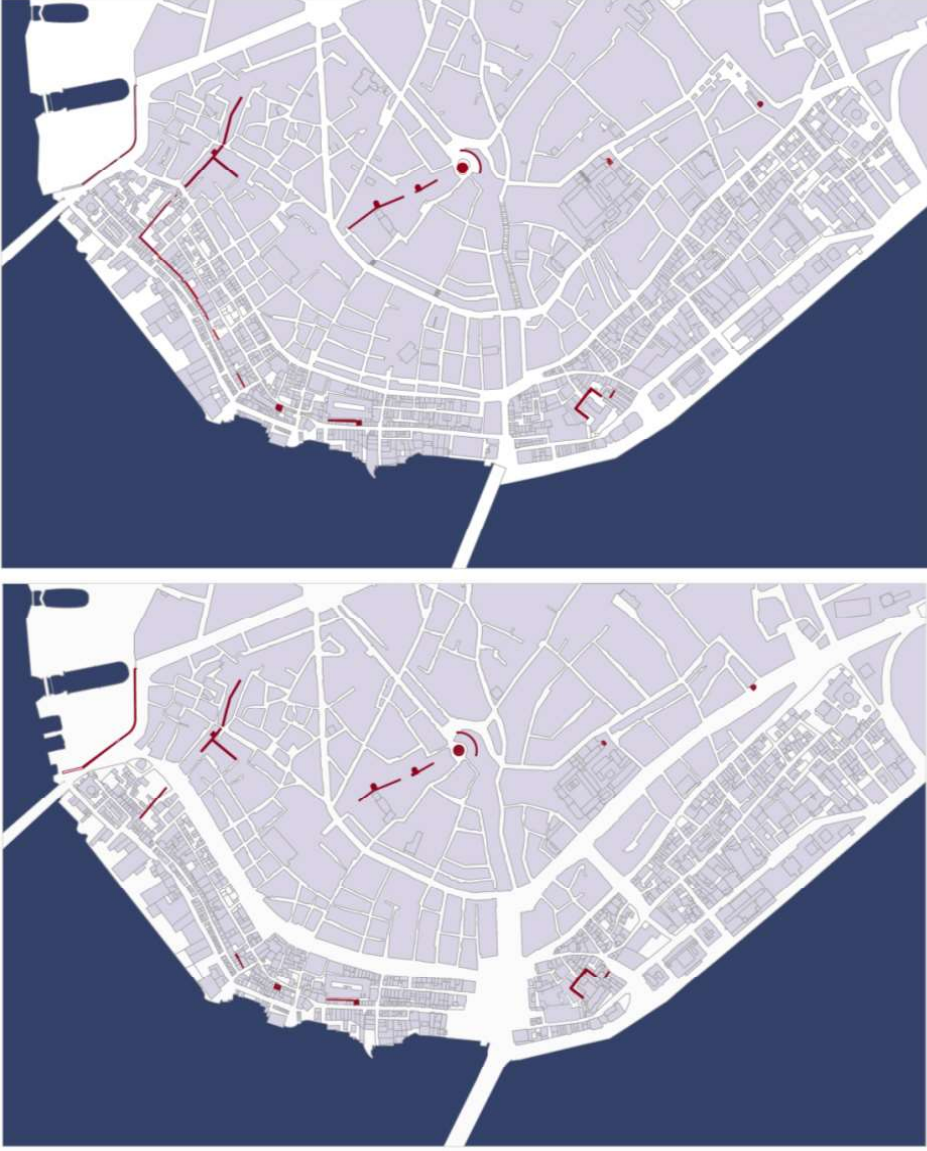
Galata'da kentsel ve mimari mekâna 1956-59 müdahaleleri

Farklı dinamiklerle gerçekleşse de Prost planının, Galata'da Menderes yıkımları olarak bilinen dönüşümlerin öncülü olduğu söylenebilir. Yeni merkez Taksim ile tarihi merkezi ve Marmara'yı birbirine bağlamak üzere önerilen yeni trafik aksının biri Tepebaşı-Azapkapı-Atatürk Köprüsü-Yenikapı yolu iken diğeri de Taksim-Karaköy-Galata Köprüsü ve Eminönü aksıdır. İlk olarak öncelik taşıyan Taksim Unkapanı otoyolu uygulanmış, Taksim Galata Köprüsü Eminönü aksının kuvvetlendirilmesi ise, farklılıklarla da olsa Menderes yıkımları sırasında Karaköy meydanının açılması, Karaköy-Tophane-Kabataş-Dolmabahçe aksı üzerinde olmuştur.



Bu yıkımlar sırasında, Karaköy Meydanı'nın açılmasından başka Meydan ve Karaköy-Beşiktaş aksında surlara paralel olarak Ceneviz döneminden itibaren mevcut olan, denize paralel yolların genişletilmesi ve üzerlerindeki çeşitli yapıların niteliğine bakılmaksızın tamamen veya kısmen yıkılarak (**Resim 26**) transit trafiğin yer alacağı bulvar haline dönüşmesi bölgenin üst kotları ile kıyı bağlantısını koparmıştır. Karaköy Meydanı ile Tophane arasındaki ana ulaşımın, alanın denize paralel en eski bağlantısı olan Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan ana aksın devamı olan Necatibey Caddesi'nden o zamana kadar tali bir bağlantı olan Kemeraltı Caddesi'ne kaydırılması da bu dönemin önemli hamlelerinden biridir. Bu aksın Perşembe Pazarı tarafında, Tersane Caddesi ile Camii Cedit Caddesi arasında kalan yapı adaları da bu sırada yıkılarak Karaköy Meydanı bağlantısı genişletilmiştir (**Resim 27**).

***Resim 26:** Surp Pırgiç Ermeni Kilisesi Kemeraltı Caddesi genişletme çalışmaları*



Resim 27: 1948-1949 tarihli Suat Nirven planları ve Menderes yıkımları karşılaştırması

Alandaki tüm bu yıkarak genişletme işlemlerine rağmen kentin sürekli artan nüfusu ve taşıt trafiği bölgenin eski ve girift dokusu içinde çoğalarak artmaya devam etmiştir. 1960'lar bu alanın taşıt trafiğine uygun hale gelmesi amacıyla yapılan projelerin birbiri ardına gerçekleştirildiği yıllardır.

- Yıkımlarla genişletilen Karaköy Meydanı'nda 1964 yılında dört girişli Karaköy yaya alt geçidi yapılması,
- Genişletilen Tersane Caddesi'nin devamında 1969 yılında açılan Azapkapı alt ve üst geçitleri ile Unkapanı Köprüsü ve Şişhane bağlantılarının yıkılmış Batı surlarının izinde kent içi transit yol ağının bir parçası haline gelmesi,
- 1975 yılında Yeni Yolcu Salonu'nun arkasında Kemankeş Caddesi ile Mumhane Caddesi arasında yapılan kat otoparkı.

Bu dönüşümler kent içi ulaşımın deniz yolundan kara yoluna dönüşümünün de göstergelerini oluştururlar (**Resim 28**).



Resim 28: Galata Hava fotoğrafı

1986 Müdahaleleri ve Günümüzde Karaköy-Kullanımlar/kentsel doku

Seksenli yıllar belediyelerin idari ve finansal yetkilerinin arttığı, dönemsel neo-liberal politikaların kent toprağını sermaye olarak değerlendirmeye başladığı yıllardır. Tüm İstanbul ile birlikte yüzyılların kenti Galata da Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı döneminde Haliç'in temizlenmesi projesi ile birlikte Perşembe Pazarı bölgesinde yine iyileştirme, sağlıklılaştırma amacıyla radikal bir yıkım müdahalesine maruz kalmıştır. 1985 yılında hazırlanan Haliç Nazım İmar Planı, Haliç'in mekânsal ve işlevsel yapısının bu operasyonlarla geri dönülemez şekilde değişmesine neden olmuştur. Bu plana dayanarak özellikle birinci bölge olarak adlandırılan alanda Haliç'i temizlemek adına kıyının 50-100 metre içerisinde yer alan birçok yapı istimlak edilmiş; çok sayıda fabrika ve küçük esnafa ait işyerleri yıkılmış; işyerleri merkez dışındaki yeni sanayi alanlarına nakledilmiştir. Kıyıların park ve bahçelere çevrilmesiyle Haliç boyunca çok geniş bir alan açılmıştır. İlk defa inşa edilen kanal sistemleri ve kolektörlerle de Haliç'in suları temizlenmeye başlanmıştır (Erbey, D. 2009). Bölge bir kez daha üstenci bir tavırla, demokratik süreçler harekete geçirmeksizin ve tarihi kültürel miras gözetilmeden dönüştürülmek istendi. Olumlu hedeflerle başlayan, ancak sağlıklı bir koruma yaklaşımı içermeyen ve sosyal olarak küçük ve orta ölçekli zanaatkarların yer aldığı doku bozularak, kullanılmayan, geniş açık alanlar elde edildi. Açılan kimi davaları kazanan tekil bazı yapı parselleri boşluğun içinde varlıklarını sürdürürken (**Resim 29**), Menderes yıkımlarını anımsatır şekilde kimi parseller adeta tıraşlanarak büyük boşluklar oluşturuldu (**Resim 30**).



Resim 29: Perşembe Pazarı kıyısında bina

Ülkenin küresel ekonomiye eklemlenmesi ve kaynak üretilmesi gereksinimiyle merkezi ve yerel idarenin geliştirmiş olduğu kent mekânını dönüştürerek yeniden üretilmesi politikası, bu yıllarda İstanbul’da birçok alanda olduğu gibi Galata’da da uygulanmıştır. Galata kıyılarına odaklanan çalışma alanının bütününe 1980’lerden bugüne kadar çeşitli aşamalarda gerekli yasal altyapı oluşturularak müdahale edilmiştir.

Çalışmada üçüncü bölge olarak tanımlanan Galata Köprüsü ile Tophane arasındaki alan, Galata Rıhtımının modernizasyonunun gündeme geldiği 19. yüzyılın ortalarından itibaren, Batıda Gümrük Han, Yolcu Salonu ve Çinili Han’ın oluşturduğu ada ile başlayan, doğuda Tophane ve Salıpazarı’na kadar uzanan kıyı alanı, kontrollü ve büyük ölçüde kamunun ulaşımına kapalı hale gelmiştir.



Resim 30: Menderes yıkımları ile Dalan yıkımları karşılaştırması

Bugün bu alan Salıpazarı ve antrepoları da içine alarak kent toprağının pazarlanarak rant sağlamaya yönelik potansiyel alanlarından biri olarak görülmektedir. İlk olarak 2002 de kamuya duyurulan ve 2005 ve 2013 de iki kez ihaleye çıkarılan Galataport projesi, meslek odaları tarafından yapılan itirazlar ile 13 yıldır uygulanmaya başlanmamış olmasına rağmen yakın çevresinde farklı ölçeklerde mekânsal ve işlevsel dönüşümlere sebep olmuş durumdadır. Bu projenin vaat ettiği sermaye potansiyelinin Fındıklı, Tophane, Karaköy ve Perşembe Pazarındaki turizm ve eğlence yatırımlarının büyük süratle çoğalmasına ve bölgenin “soylulaştırma” olarak tanımlanabilecek bir dönüşüm geçirmesini tetiklediği tekrar edilen bir gerçektir.



Söz konusu dönüşüm kapsamında üçüncü bölge olarak tanımlanan liman bölgesinde kamunun kıyıya ulaşımı konusunda kentsel ölçekte bir gelişim sağlanmamakta aksine büyük ölçekli Galataport projesi ile alan serbest kamusal kullanım açısından daha da sınırlı ve koşullu hale gelmektedir. Bölgede turizm yatırımları süratle çoğalmakta hem büyük sermaye grupları hem de küçük ölçekli otelcilik yatırımları yapılmaktadır. Bu amaçla varolan 19 yy ticaret ve finans hayatının sahneleri olan hanların (Hastane Han, Lloyd Han vd.) bir kısmı otele dönüşmekte veya küçük parseller birleştirilerek yeni otel binaları (Novotel vd.) üretilmektedir.

Bölgede bu yatırımları yapanlar arasında büyük sermaye kuruluşları olduğu gibi küçük sanayi ile uğraşan bölge esnafının da yatırımlarını otel, lokanta, kafe ve turistik ticaret alanına yönelttiği gözlem ve gazete haberleri ile belirtilmektedir.

İkinci bölge de üçüncü bölge ile benzer şekilde dönüşüm geçirmektedir. Karaköy Meydanı'nın transit trafik açısından yoğunluğu devam etmektedir. Karaköy Meydanı taşıt ve tramvay trafiğinin kavşak noktasıdır, kamusal alan niteliği taşımamaktadır. Karaköy Meydanı'nın doğu sınırını oluşturan eski Havyar Han'ın bir bölümünün yıkılmasından sonra yerine yapılan büro binası ile arka blok arasında kalan alan (Havyar Han içi Sokak) Ömer Abed Han ve arkadaki sokaklarla kapalı geçitler oluşturarak kamusal kullanıma olanak vermektedir (**Resim 31**). Bu alan Havyar Han'ın eski suru da içine alan orijinal parçalı dokusunun izlerinin halen algılanabildiği bir mekândır.



Resim 31: Havyar Han'dan bugüne kalan binalar

2010 Beyoğlu İmar Planında Galataport (3. Bölgenin kıyısı)ve Perşembe Pazarı alanı (1. Bölge) “Yenileme alanı ve turistik alan” olarak planlama dışı bırakılan alanlar arasındadır. İBB tarafından yapılan “Perşembe Pazarı yenileme projesi” (<http://persembepazariprojesi.com/detay.aspx?Tur=2000&ID=157>) başlıklı çalışmada yenilemenin niteliği tescilli binaların restorasyonu ve kayıp tescilli yapıların yeniden inşa edilmesi olarak tarif edilmektedir. Projenin hedefleri, bölgede ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanlarının oluşturulması, doğal afet risklerine karşı önlemler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve kullanılarak yaşatılması olarak açıklanmaktadır.

Şişhane ile tarihi yarımadaı bağlayan, bölgenin dokusu içine adeta saptanan, sur duvarına paralel ve çok yakın olarak inşa edilen yeni metro köprüsü alanın mekânsal yapısına etkili bir

KAYNAKLAR

- Arseven, C.E. (1989) Eski Galata ve Binaları, Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul,
- Bilsel, C. (2010), “İstanbul’un Dönüşümleri” Prost planlaması ve Modern Kenti Yaratmak, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul’a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010 Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul,
- Erbey, D. E., Haliç’te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik, (2009) Voyvoda Caddesi Toplantıları Database: (http://www.obarsiv.com/e_voyvoda_0809.html), Erişim Tarihi: 17.08.2015
- Erkal N.,(2010), Bugün Liman Kara Olmuştur İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul’a: Mimarlık ve Kent 1910-2010 der. İpek Yada Akpınar, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi (2010), İstanbul; 31-48.
- İnciciyan, P. Ğ.(1976) 18. Asırda İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul, s.100
- Koçak, Y., Ademoğlu, A., Beşli, A., Eraslan, Z., Akçay, Y., 2013 Sultan II. Abdülhamid Devri Harita ve Planlarında İstanbul, İBB Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul, 2013
- Kömürcüyan, E. C., İstanbul Tarihi, XII. Asırda İstanbul, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1988
- Öncel D., Kafescioğlu F.(2005), “1858-1860 Galata Pera ve Pangaltı Planı”, Mimarist no:15, s.18-19)
- Yerasimos, S.(1991), Galata à Travers Les Reçits de Voyage(1453-1600), Première Rencontre Internationale Sur l’Empire Ottoman et La Turquie Moderne, ed. Eldem, E., Edition Isis, Istanbul-Paris, s:117-129
- Database: (<http://persembepazariprojesi.com/detay.aspx?Tur=2000&ID=157>) Erişim Tarihi: 15.09.2015
- Database: (<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/2/27/192.pdf>) Arkitekt Dergisi veri tabanı, İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası, Erişim Tarihi: 20.08.2015

NOTLAR:

ⁱArseven bu ilk yerleşmenin yerinin bilinmemesine rağmen Justianus zamanında duvarlarla çevrilen bu bölgenin Havyar Han ile Eski kemerin bulunduğu alan olabileceğini aktarır. Arseven, C.E. (1989) Eski Galata ve Binaları, Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul, s.51.

ⁱⁱFetihten sonra Osmanlılar, Galata’nın ticari ve idari özerkliğinin korumasına ve istiladan sonra şehri terk etmeyenlerin zımnî veya Frenk statüsünde ticaret yapabilmelerine, dini ve geleneksel olarak yaşam biçimlerini devam ettirmelerine ve Ayasofya Vakfıyesine kira ödemek suretiyle mal varlıklarını korumalarına izin verdiler.

ⁱⁱⁱGalata surları üzerine yapılan araştırmaların çoğu M. de Launey’in surların yıkımı (1865-1866) sırasında o güne kadar ayakta kalan surların yerlerini ve durumlarını gösterdiği plana referans verirler. (Bu plan için bkz. S. Eyice, Palazzo del Commune des Génois à Pera (Galata), 1982). M. De Launey’nin ayrıca *Journal de Constantinople*’da 2 ve 5 Aralık 1864 tarihlerinde, surların yıkım öncesi durumunu belirleyen bir seri yazı da yayımlamıştır. Ancak VI. Dairenin 1858-60 planı çok daha detaylıdır ve bu haritanın Atatürk Kitaplığı arşivinde bulunması araştırmacılar için çok önemli bir kaynağın ortaya çıkmasını sağlamıştır.

^{iv}Arseven güvenlik nedeniyle kara surları üzerinde deniz surlarına nazaran daha az kapı olduğunu belirtmektedir. Arseven (1989) s.61

^v Bu burç sur duvarı ile beraber bugün de olarak görülebilmektedir, yıktırılırken yüksekliği azaltılmış, tamamen yok edilmemiştir.

^{vi} Gümrük Binasının kıyıda çekilmiş bir fotoğrafı için bkz.. Erkal N, (2011/12), Corner of The Horn; An Architectural Review of the Leaded Magazine in Galata Istanbul, DOI:10.4305/Metu JFA, s.219.

^{vii} Rıhtım inşası ancak 1879'da ciddi bir şekilde düşünülmüş, rıhtım inşaatı 75 yıl işletme hakkı ile Fenerler İdaresi Umum Müdürü Maurice Michel'e verilmiş ve çalışmalara ancak 1890'da başlanabilmiştir. Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi'in kurulmasıyla başlayan çalışmalar sonucunda 1895'e gelindiğinde Tophane'den Karaköy'e uzanan bölgenin rıhtımları yapılmıştır. Tutel E., 'Rıhtımlar' maddesi, İstanbul Ansiklopedisi

^{viii}1939 yılında bizzat Atatürk'ün imzasıyla belirlenen Galata Rıhtımının mevcut yerinin korunması kararı Prost Planında gözetilen bir ilke olmuştur. Bilcel, C.(2010), "İstanbul'un Dönüşümleri" Prost planlaması ve Modern Kenti Yaratmak, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010 Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, s. 54.