

T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ LİMAN ALANLARINDA ENDÜSTRİYEL MİRASIN KORUNMASI;
HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ali Fuat BAŞMAN

Anabilim Dalı: Şehir ve Bölge Planlama
Programı: Kentsel Koruma Ve Yenileme

Tez Danışmanı: Yard. Doç. Dr. Hürriyet ÖĞDÜL

NİSAN 2009

T.R.
MİMAR SİNAN FINE ARTS UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

**THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE AT HISTORICAL PORT
ZONES; EXAMPLE OF HAYDARPAŞA RAILWAY STATION AND PORT
SURROUNDING AREA**

M. Sc. Thesis by
Ali Fuat BAŞMAN

Division of Urban Planning
Programme of Urban Conservation and Regeneration

Supervisor: Yard. Doç. Dr. Hürriyet ÖĞDÜL

APRIL 2009

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
ŞEKİL LİSTESİ.....	IV
TABLO LİSTESİ	VI
GRAFİK LİSTESİ	VII
HARİTA LİSTESİ	VIII
ÖZET IX	
ABSTRACT	X
GİRİŞ.....	1
Bölüm 1. Osmanlı İmparatorluğu’nda ve Türkiye’de Sanayileşme Süreci.....	3
1.1. Sanayi Devrimi Ve Osmanlı İmparatorluğu’na Etkileri.....	3
1.1.1. Sanayi Devrimi.....	3
1.1.2. Sanayi Devrimi’nin Osmanlı Devleti Üzerine Etkileri	5
1.2. Osmanlı İmparatorluğu Sanayi Yapıları ve Süreçleri.....	10
1.3. Osmanlı Devleti’nden Günümüze Ulaşan Sanayi Envanteri Örnekleri ..	14
1.3.1. Dolmabahçe Gazhanesi	16
1.3.2. Hasanpaşa Gazhanesi	18
1.3.3. Silahtarağa Elektrik Fabrikası (Santralİstanbul)	20
1.3.4. Cibali Tütün Ve Sigara Fabrikası.....	22
1.3.5. Bomonti Bira Fabrikası (İstanbul Tekel Fabrikası)	24
1.3.6. Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası (Tekel İstanbul İçki Fabrikası)	27
1.3.7. Küçükçekmece Kibrit Fabrikası.....	29
1.3.8. Feshane-i Amire (Feshane Fabrika-i Hümayunu).....	30
1.3.9. Tophane-i Amire	31
1.3.10. Haydarpaşa Garı.....	34
1.3.11. Haliç ve Çevresi (1980 Sonrası)	35
1.3.12. Tersaneler ve Çevresi	40
1.3.12.1. Tersane-i Amire ve Çevresi	40
1.3.12.2. Haliç Tersanesi	42
1.3.12.3. Camialtı Tersanesi	45
1.3.12.4. Taşkızak Tersanesi	49
1.3.13. Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi	50
1.3.13.1. Haydarpaşa Limanı.....	53
1.4. BÖLÜM SONUCU.....	55
Bölüm 2. Avrupa’da Endüstri Devrimi, Sanayi Mirasının İşlevsel Dönüşümü ve Korunması.....	57
2.1. Sanayi Devrimi Sonrası Modern Mimari ve Kent	57
2.2. Avrupa’da Köhneleşen Sanayi Alanlarındaki Dönüşüm Politikaları ve Endüstri Arkeolojisi Kavramı	58
2.3. Gar ve Liman Alanlarında Dönüşüm Örnekleri.....	61
2.3.1. Madrid; Atocha Garı	61
2.3.2. Nottingham Tren Garı	63

2.3.3. Paris; Gare Du Nord Binası	64
2.3.4. Barselona Limanı	66
2.3.4.1. <i>Barselona-Port Vell Projesi</i>	73
2.3.4.2. <i>Port Vell Projesi Planlama Süreci</i>	74
2.3.5. Cenova Limanı-İtalya.....	77
2.3.6. Avrupa Liman Alanı Örneklerinin Değerlendirilmesi	83
2.4. BÖLÜM SONUCU	85
Bölüm 3. Haydarpaşa gar ve Liman çevresi analitik sentez ve projelerin değerlendirilmesi.....	87
3.1. Haydarpaşa Liman, Gar ve Çevresi Mevcut Durum Analizi	87
3.1.1. Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Genel Tanımı	87
3.1.2. Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Metropolitene Alan İçindeki Konumu.....	88
3.1.3. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresindeki Tarihi Mirasa Dair Yapılar	89
3.1.3.1. <i>Haydarpaşa İskelesi</i>	90
3.1.3.2. <i>Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane</i>	92
3.1.3.3. <i>Haydarpaşa Numune Hastanesi</i>	94
3.1.3.4. <i>Selimiye Kışlası</i>	95
3.1.3.5. <i>Yeldeğirmeni ve Talimhane</i>	97
3.1.4. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Demografik Yapı Analizi.....	99
3.1.4.1. <i>Nüfus Yapısı</i>	99
3.1.4.2. <i>Nüfus Dağılımı</i>	100
3.1.4.3. <i>Göç Analizi</i>	102
3.1.4.4. <i>Nüfus Yoğunluğu Analizi</i>	104
3.1.5. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Ekonomik Yapı Analizi	106
3.1.5.1. <i>Sektörel Dağılım Analizi</i>	106
3.1.5.2. <i>İşyeri-Konut İlişkisi</i>	109
3.1.6. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Mevcut Arazi Kullanımı ve Fiziksel Yapı Analizi.....	111
3.1.6.1. <i>Arazi Kullanımı Dağılımı</i>	112
3.1.6. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Ulaşım Altyapısı Analizi.....	113
3.1.6.1. <i>Karayolu Ulaşımı</i>	114
1. <i>Derece Kent İçi Yollar</i>	116
2. ve 3. <i>Derece Kent İçi Yollar</i>	116
<i>Yaya Yolları</i>	116
3.1.6.2. <i>Demiryolu Ulaşımı</i>	117
<i>Mevcut Raylı Sistemler</i>	118
<i>Etüt Aşamasındaki Raylı Sistemler</i>	123
3.1.6.3. <i>Denizyolu Ulaşımı</i>	124
<i>Şehir Hatları</i>	124
<i>Deniz Otobüsleri</i>	125
<i>Motor Hatları</i>	125
3.1.6.4. <i>Haydarpaşa Limanı</i>	126
3.1.6.5. <i>Üst Ölçek Planlarda Bölgenin Durumu</i>	128
3.1.7. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Mevcut Durum Analizi Sentez ve Değerlendirmeleri.....	131
3.2. Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Alanında Sorunlar ve avantajlar ..	133
3.3. Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Yarışma ve Dönüşüm projeleri	134

3.3.1. Kadıköy Meydanı – Haydarpaşa – Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi Yarışması (2000).....	134
3.3.1.1. Yarışma Sonucunda Ödül Alan Projeler.....	136
1. Ödül.....	136
2. Ödül.....	138
3.3.2. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesi.....	139
3.3.2.1. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesine Yönelik Eleştiriler	139
3.4. BÖLÜM SONUCU.....	142
Bölüm 4. SONUÇ ve DEĞERLENDİRMELER.....	144
KAYNAKÇA	149

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1 İstanbul’da Bulunan Endüstri Mirasına Dair Yapılar	15
Şekil 2 Dolmabahçe Gazhanesi’nin Cumhuriyet Sonrası Kıyıda Görüntüsü	17
Şekil 3 Hasanpaşa Gazhanesi.....	18
Şekil 4 Hasanpaşa Gazhanesi İçinde Ayakta Kalan Yapılar.....	19
Şekil 5 Silahtarağa Elektrik Santrali	21
Şekil 6 Santralİstanbul Çağdaş Sanatlar Müzesi.....	22
Şekil 7 Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası (Kadir Has Üniversitesi).....	23
Şekil 8 Bomonti Bira Fabrikası.....	24
Şekil 9 Bomonti Bira Fabrikası Osmanlı Dönemi	25
Şekil 10 Tophane-i Amire’nin Havadan Görünümü.....	32
Şekil 11 Tophane-i Amire Binası.....	33
Şekil 12 Tersane-i Amire (rekonstrüksiyon) Üstte 1600 civarı, ortada 1800 civarı ve altta 19. yüzyılın ikinci yarısı.....	43
Şekil 13 1855’te Galata ve Haliç Tersanesi	44
Şekil 14 Camialtı Tersanesi’nden bir görünüş.....	46
Şekil 15 Cezayirli Hasan Paşa Dönemi 40 m Yüksekliğinde Bir Kollu Vinç	47
Şekil 16 Atocha Garı, Madrid	61
Şekil 17Atocha Garı İç Görünümü	63
Şekil 18 Nottingham Garı	64
Şekil 19 Paris, Gare Du Nord Binası	65
Şekil 20 Gare Du Nord Girişi	66
Şekil 21 Barselona Limanı	67
Şekil 22 Terminal A’dan Genel Görünüm.....	68
Şekil 23 Terminal D-C’den Genel Görünüm.....	68
Şekil 24 Maremagnum Kruvaziyer Terminali	69
Şekil 25 Barselona Limanı ve Çevresi.....	69
Şekil 26 Barselona Limanı Akvaryum Alanı.....	70
Şekil 27 Barselona Limanı Sinema Binası.....	71
Şekil 28 Barselona Limanı Katalonya Tarih Müzesi.....	71
Şekil 29 Barselona Limanı Deniz Müzesi.....	72
Şekil 30 Kolomb Anıtı	72
Şekil 31 Port Vell Limanı’nın Genel Görünümü.....	73
Şekil 32 Port Vell Limanı ve Çevresi	73
Şekil 33 Port Vell Limanı Konumu	74
Şekil 34 Barselona Port Vell Limanı ve Çevresi	75
Şekil 35 Port Vell Limanı’nın Proje Öncesi Durumu	75
Şekil 36 Port Vell Limanı Proje Sonrası Durumu.....	76
Şekil 37 Cenova Limanı’nın Genel Görünümü	77
Şekil 38 Cenova Limanı Genel Görünümü.....	78
Şekil 39 Cenova Limanı Terminal Alanları	79
Şekil 40 Cenova Limanı Yolcu Terminalleri	80
Şekil 41 Cenova Limanında Yapılan Düzenlemeler.....	81
Şekil 42 Cenova Limanı Turistik Alanları.....	81
Şekil 43 Cenova Limanı Festival ve Tiyatro Alanları	82
Şekil 44 Cenova Limanı Çevresi Açık ve Rekreatif Alanlar	82
Şekil 45 Kadıköy İlçesinin Metropol İçindeki Tanımı	87
Şekil 46 Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Konumu ve Yakın Çevresi İle İlişkisi.....	88
Şekil 47 Haydarpaşa Hava Fotoğrafı 2008	90

Şekil 48 Haydarpaşa İskele Binası 2008	91
Şekil 49 İskele Binası Cephe Görünümü	91
Şekil 50 İskele Binası Vaziyet Planı	92
Şekil 51 Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane Deniz Tarafından Görünümü. (Afife Batur Arşivi)	93
Şekil 52 Tıbbiye Caddesinden Görünümü Şekil 53 Deniz Tarafından Görünümü	93
Şekil 54 Deniz Tarafından Eski Görünümü	93
Şekil 55 Haydarpaşa Numune Hastanesi 2008	94
Şekil 56 Haydarpaşa Numune Hastanesi 2008	95
Şekil 57 19. y.y. Selimiye Kışlası'na Ait Bir Gravür.....	96
Şekil 58 19. y.y. Selimiye Kışlası'na Ait Bir Gravür.....	96
Şekil 59 Marmara Denizi Üzerinden Selimiye Kışlası Ve Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane Yapılarının Havadan Görünümü	97
Şekil 60 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Alanı ve Yakın Çevresindeki Raylı Sistem Ağı	117
Şekil 61 Marmaray Güzergahı.....	121
Şekil 62 Denizyolu Hatları Ve İskeleler	124
Şekil 63 Milliyet Gazetesi Temmuz 2007 “Bu Manzaraya Dünya Karşı”	140
Şekil 64 Milliyet Gazetesi 13 Temmuz 2005 “Haydarpaşa İçin Risk Senaryosu” ..	141

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 Haydarpaşa Toplam Alan Büyüklüğü ve Nüfus	89
Tablo 2 İstanbul Metropolitan Alanda Kadıköy İlçesinin Nüfus Artış Hızı	99
Tablo 3 Rasimpaşa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi)	100
Tablo 4 Osmanağa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi).....	101
Tablo 5 Osmanağa Mahallesinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi).....	103
Tablo 6 Rasimpaşa Mahallesinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi)	103
Tablo 7 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresinde Nüfus, Yoğunluk ve Alan Değerleri	105
Tablo 8 Rasimpaşa Mahallesi Hanehalkı Çalışan Nüfusunun Sektörlere Göre Dağılımı (Kişi)	106
Tablo 9 Rasimpaşa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler (Kişi)	107
Tablo 10 Osmanağa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler (Kişi) ...	108
Tablo 11 Rasimpaşa Mahallesi Nüfusun Çalıştıkları Yerler (Kişi)	109
Tablo 12 Osmanağa Mahallesinde Nüfusun Çalıştıkları Yerler (Kişi).....	110
Tablo 13 Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı İçindeki Kent İçi Yollar	114
Tablo 14 Haydarpaşa Garı'ndan Yurtiçi Anahat Trenleri	119
Tablo 15 Marmaray Projesi ile Entegrasyon Sağlanan Güzergahlar	121
Tablo 16 Marmaray Projesi İle İlgili Bilgiler.....	122
Tablo 17 Üsküdar Merkez Bölgesi İle İlişkili Raylı Sistem Projeleri.....	123
Tablo 18 Haydarpaşa Limanı Kapasite Verileri.....	126

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1 Rasimpaşa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi).....	101
Grafik 2 Osmanağa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi).....	102
Grafik 3 Osmanağa Mahallesinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi).....	103
Grafik 4 Rasimpaşa Mahallesinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi).....	104
Grafik 5 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Alanında Yoğunluk Değerleri	105
Grafik 6 Rasimpaşa Mahallesi Hanehalkı Çalışan Nüfusunun Sektörlere Göre Dağılımı (Kişi)	106
Grafik 7 Rasimpaşa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler	107
Grafik 8 Osmanağa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler.....	109
Grafik 9 Rasimpaşa Mahallesi Nüfusun Çalıştıkları Yerler	110
Grafik 10 Osmanağa Mahallesinde Nüfusun Çalıştıkları Yerler	111
Grafik 11 Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Arazi Kullanımı Dağılımı	112

HARİTA LİSTESİ

Harita 1 Pervitich Haritası Kadıköy Rıhtım ve Talimhane Bölgesi	98
Harita 2 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Arazi Kullanımı	113
Harita 3 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Taslak Revizyon Planı.....	130
Harita 4 “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 1. Ödül	137
Harita 5 “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 2. Ödül	138

TARİHİ LİMAN ALANLARINDA ENDÜSTRİYEL MİRASIN KORUNMASI;

HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Ali Fuat BAŞMAN

**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

Nisan 2009

ÖZET

Sanayi Devrimi sonrasında Osmanlı'da ve Avrupa'daki kentlerde yaşanan endüstriye geçiş süreçleri sonrasında; tasarlanan sanayi mimari örneklerinin günümüzde nasıl korunduğuna ve işlevlendirildiğine dair bir yöntem araştırması olması amaçlanmaktadır. İlk bölümde Sanayi Devrimi'nin Osmanlı üzerine etkileri incelenirken, ortaya çıkan sanayi mirası örneklerinin günümüzde nasıl değerlendirildikleri ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu mimari örneklerin kent içindeki fonksiyonları ile birlikte kente nasıl eklenirler gözetilmiştir. Devam eden bölümde ise Avrupa'daki tarihi sanayi alanlarının korunmasına dair ortaya çıkan Endüstri Mirası kavramı ve Sanayi Devrimi sonrası yaşanan kentsel planlama anlayışı incelenmiştir. Bunun yanı sıra Haydarpaşa Gar çevresi benzeri mimari yapıların nasıl korunduğuna ve fonksiyon verildiğine dair örnekler araştırılmıştır.

Haydarpaşa Garı ve liman çevresinde yaşanan güncel projeler son bölümde ele alınarak, alan için bir sentez çalışması yapılmıştır. Bu kapsamda İstanbul adına bir Endüstriyel Miras olarak değerlendirilen bölgenin kent içinde yeniden işlevlendirilmesinde gerekliliği irdelenmiştir.

Bilim Kodu :
Anahtar Kelimeler :
Sayfa Adedi :
Tez Yöneticisi : **Yard. Doç. Dr. Hürriyet ÖGDÜL**

**THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE AT HISTORICAL
PORT ZONES; EXAMPLE OF HAYDARPAŞA RAILWAY STATION AND
PORT SURROUNDING AREA**

(M.Sc. Thesis)

Ali Fuat BAŞMAN

**MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

April 2009

ABSTRACT

This thesis aims to analyse the transition of industrial architectural examples after the industrial revolution in Ottoman Empire and European cities. In the first chapter, effects of industrial revolution on the Ottoman Empire and the apparition of new industrial architectural examples have been analysed. The functions and the integration of these examples have been analysed. In the following chapter, the protection of historical industrial areas in Europe, the concept of industrial heritage and the concept of planning after the industrial revolution has been analysed. Therefore, the protection of architectural examples neighbouring to Haydarpaşa Station and their function has been analysed.

In the last chapter, the current Project near Haydarpaşa Station and port has been researched and proposals to this area have been developed in this chapter. Consequently, the importance and function of this industrial heritage in Istanbul has been analysed and the necessary methodology has been developed.

Science Code :

Key Words :

Page Number:

Supervisor : Yard. Doç. Dr. Hürriyet ÖĞDÜL

GİRİŞ

Endüstriyel Miras kavramının ortaya çıkışı aslında çok yakın bir geçmişe dayanmaktadır. Sanayi Devrimi ile birlikte Avrupa'nın birçok kentinde dönemin özgün mimari stillerini yansıtan yapılar yükselmeye başlamıştır. İşlevlerine ve fonksiyonlarına göre şekillenen bu yapıların bir araya gelip oluşturduğu sanayi bölgeleri birçok kentin oluşumunda büyük rol oynamışlardır. Özellikle bu bölgeler etrafında yayılan konut alanları Avrupa'dan örnek vermek gerekirse, Manchester, Liverpool, Stuttgart gibi kentlerin oluşumunun temelidir.

Bu bağlamda Endüstri Mirası sayılabilecek alanlar ve yapılar aslında kentin kimliği ve tarihsel gelişimi açısından bir sonraki nesiller için korunması gerekli anıtsal değerler olarak görülmelidir. Tekrar fonksiyon verilerek korunmaları ve kent içinde köhneleşmeleri engellenmesi açısından bir yaklaşım benimsenmelidir.

İstanbul kenti açısından Endüstri Mirası kavramı değerlendirildiğinde, geçmişten günümüze kalan sayılı bina olduğu görülmektedir. Son dönemlerdeki kentsel dönüşüm projelerine konu olan bu yapılardan bazıları farklı fonksiyonlar verilerek restore edilmişlerdir. Fakat diğerleri bakımsızlıktan ve belediyelerin korunmasına kaynak ayırmamasından dolayı ya yıkılma tehdidiyle karşı karşıya yada köhneleşerek tarihsel değerlerini yitirmektedirler.

Günümüzde İstanbul kentinin artan nüfusu, trafiği ve benzeri kentsel sorunları, kentin sürekli yeni kullanım alanları yaratmasını mecbur kılmaktadır. Bunun sonucunda özellikle kent merkezinde artan rant; özellikle yabancı yatırımcılar tarafından değerlendirilmek istenmektedir. Üst üste ilan edilen ve başarılı uygulanamayan yenileme alanları ile birlikte; birçok tarihi değer ve kıyı alanı yok olma tehdidi altına girmektedir. Avrupa'da yerleşen koruma bilincinin ve yasaların ülkemiz adına yeni olması nedeniyle birkaç sivil toplum kuruluşu ve üniversite dışında, bu projeler gerektiği gibi uygulanamamaktadır.

Haydarpaşa Gar ve Liman alanı olarak tanımladığımız mekan ise Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze taşıdığı tarihsel değerler ile koruma ve yenileme çalışmalarında dikkatle incelenmesi gereken endüstriyel miras bölgelerinden biridir. Birçok endüstri miras alanının yada yapısının günümüzde bakımsızlıktan yok olmaya yüz tutuyor olması, bu gibi alanlardaki değeri gittikçe arttırmaktadır. Bu gibi tarihi sanayi ve ticaret yapılarını bulunduran mekanların bazıları başarılı projelerle farklı fonksiyonlar verilerek, kentle yeniden bütünleştirilmişlerdir. Özellikle Haliç çevresinde bulunan Osmanlı sanayinin ilk dönemlerinden kalma yapılar eğitim ve kültürel faaliyetler ile yeniden işlevlendirilerek kentte yeni çekim merkezleri halini almışlardır.

Avrupa'daki kentlerde bu gibi tarihi sanayi ve liman alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde, Barcelona, Genova gibi tezin içinde de inceleyeceğimiz başarılı örnekler mevcuttur. Tezin amaçlarından biride bu örnekler ile birlikte Haydarpaşa Gar ve Liman alanında yapılması düşünülen yada yapılmış olan projelerin birlikte değerlendirilerek; bu alandaki olası bir dönüşüm projesine öneriler getirmektir.

Osmanlı Devleti'nde Sanayi Devrimi sonrasında yaşanan süreç ve inşa edilen bu yapılar ve çevresinde gelişen alanlar tezin bir bölümünü oluştururken, diğer kısmında ise Avrupa örnekleri üzerinden Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresindeki proje adına çeşitli önerilerin getirilebileceği bir planlama yaklaşımı araştırılmıştır. Bu araştırmalar sonucunda da tezin değerlendirme kısmında Haydarpaşa'da olabilecek bir planlama çalışmasının ilkelerinin, uygulamasının ve amacının ne olması konusunda öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

BÖLÜM 1. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA VE TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME SÜRECİ

1.1. SANAYİ DEVRİMİ VE OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA ETKİLERİ

Sanayi Devrimi her ne kadar Avrupa'daki doğuşu ve gelişim süreci gibi Osmanlı Devleti'ni kültürel ve sosyal anlamda etkilemese de; Sanayi Devrimi sonrası Avrupa'dan ithal edilen teknolojiler ve yeni mimari gelişmeler sonucunda birçok endüstriyel mimari eserin ortaya çıktığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti'ndeki tarıma dayalı üretim politikalarının uzun yıllar devlet içinde hakim olması nedeni ile; Sanayi Devrimi sonrasında devletin makineleşme ve seri üretime geçiş süreçleri sıkıntılı olmuştur. Bu bağlamda birçok alanda sanayi yatırımlarının daha çok devlet teşvikiyle olduğu, sosyal anlamda tarımın etkilerinin Cumhuriyet dönemi dahilinde de halk üzerinde hakim olduğu görülmektedir. Sanayi Devrimi sonrasında yapılan özel yatırımların çoğunun yabancı ortaklı yada direk yabancı sermayenin kurduğu işletmeler olduğu bilinmektedir. Yerli sanayi yatırımlarının sayısı Osmanlı döneminde çok azdır.

Bu bölüm kapsamında Osmanlı Devleti'ni Sanayi Devrimi'nin nasıl etkilediği ve bu dönem sonucunda ortaya çıkan endüstriyel miras ve değerlendirmeleri anlatılmıştır.

1.1.1. Sanayi Devrimi

16. yüzyıldan başlayarak Avrupa'daki hızlı nüfus artışı ve tarımdaki gelişmelerle birlikte sektörün ihtiyacından fazla olan nüfus kentlere kaymıştır. Bu sayede sanayinin ihtiyaç duyduğu hazır işgücü oluşmuştur.

Orta sınıfın gelişmesi, savaşlardan kazanılan ganimetler ve sömürgelerden gelen malların tekrar işlenerek satılmasıyla ortaya çıkan kapitalin değerlendirilmesi adına yeni yatırım alanları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda sanayileşme hareketleri ve teknolojik gelişmelerin tetiklendiği bir sürecin başladığı görülmektedir.

Sürecin ilk aşamasında demirin ve kömürün hammadde olduğu makinelerce işlendiği büyük fabrikaların kurulduğu ve daha sonrasında Avrupa'daki temel tarıma dayalı toplumsal düzenin sanayileşmeyle birlikte fabrikalara kaydığı görülmektedir. Bunun yanı sıra kömürün işlenmesi ve çıkarılması sonucu kömür ile çalışan demiryolu sistemlerinde de gelişmeler yaşanmış ve demiryolu ağlarının çoğalması ile birlikte fabrikaların hem üretilen ürünleri hemde hammaddeyi kolayca temin etmesi sağlanmıştır. Böylelikle büyük ölçekli fabrika yatırımları Avrupa'nın her bir tarafına yayılmıştır.

Demir sanayi devriminin birinci döneminde önemli bir etken iken ikinci aşamada yerini bütünüyle çeliğe bırakmıştır. Özellikle demiryolu yapımında çeliğin yeri büyüktü. 1880-1890 yılları arasında A.B.D. mevcut demiryollarına 115.000 km. eklerken, İngiltere mevcut demiryolu uzunluğunu 1860-1913 arasında iki katına, Fransa dört, Almanya ise altı katına çıkarmıştır. Rusya'da da doğuda Pasifik güneyde de Asya'nın içlerine kadar uzanan bir ağ örülmüştü. Böylece demiryolu ulaşımı 1870 sonrasında hayatın her alanında etkinlik kazanmış, beraberinde siyasal ve ekonomik yönden güçlü merkezi devletlerin kurulmasını getirmiştir.

Bu devrin ilk ve en açık özelliği üretimde görüldü. Bu ürünleri pazarlayacak, alacak ve tüketecek kitleler ortaya çıktı. Eski ve basit yapım biçemlerinin yerini daha ucuz ve aynı zamanda bazen daha kaliteli ürünleriyle fabrikalar aldı.¹

Sanayi devrimi Avrupa'da burjuva sınıfının yapı değiştirmesine ve yeni bir işçi sınıfının doğmasına yol açtı. Eski burjuva sınıfına şimdi fabrika sahipleri de katılmıştı. Burjuva sınıfı artık her ülkede en zengin sınıfı oluşturuyordu.

¹ Armağanoglu, F.; XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Türk Tarih Kurumu Yayınları; 2003

Sanayi devrimi sonucunda işçi sınıfı bilinçlenmeye başladı. Toplumların hemen hepsinde en kalabalık sınıfını oluşturdu.

1.1.2. Sanayi Devrimi'nin Osmanlı Devleti Üzerine Etkileri

19. yüzyılda Endüstri Devrimi ile birlikte Osmanlı Devleti kendi özel teşvikleriyle sanayi yatırımlarını desteklerken diğer taraftan küçük zanaatlar üretimine devam etmekteydi. Bununla birlikte yatırımların yoğunlaştığı illerin başında İstanbul ve çevresi geldiği görülmektedir. 1850'ler sonrasında yabancı sermayenin devlete akışı ile birlikte yurt içindeki sanayi yapılarındaki sayı artmıştır. Teknolojik gelişmeler ile birlikte sanayi yapılarındaki farklı sistemleri kullanmak adına yurt dışından çeşitli uzmanların getirildiği görülmektedir.

Fakat teknolojinin, uzman personelin ve yapı malzemelerinin yurt dışından ithali sonucu Osmanlı Devleti'nde tam anlamıyla hem ekonomik hemde sosyal açıdan bir Sanayi Devrimi yaşandığı söylenememektedir. Osmanlı Devleti içinde yaşanan değişimin sadece devlet tekelinde kalan bir girişim olduğu gözükmemektedir. Fabrikaların ustalarının gitmesi yada teknolojinin yetersiz kaldığı durumlarda fabrikaların çok hızlı bir şekilde kapanmış yada üretim yapılamamıştır.²

Sonuç olarak; Sanayi Devrimi'nin Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa'daki devlet gibi yaşanmadığı ve sanayileşme girişimlerinin yetersiz kaldığı ortadadır. Ülkenin bu noktaya gelmesinde ülkeyi etkileyen süreçler Sanayi Devrimi öncesi ve sonrası olarak irdelenmelidir.

Devrim öncesi dönemde Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar nedeni ile Avrupa devletlerine bağımlı hale geldiği ve yatırımlarında bağımsız hareket edemediği görülmektedir. Bunun yanı sıra sahip olduğu toprakların diğer devletler adına bir hammadde ve pazar kaynağı olması nedeniyle yapılacak girişimlerin verimliliği düşmekteydi. Osmanlı Devleti'nde sanayileşme öncesindeki üretim biçimi emek yoğun bir yapı gösterip iç-pazar ihtiyacını karşılar nitelikteydi.

² Toprak, Z.; Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, cilt: 5, İstanbul, 1985.

Devletin sahip olduğu fabrikalar dışında çalışan küçük işletmelerdeki istihdam sayıları 30-40 kişi civarındaydı.³

Sanayi Devrimi dönemlerinde devletin himayesinde olan topraklarda başlayan bağımsızlık mücadeleleri ise devletin yatırımlarının çoğunun askeri amaçlı kullanılmasına neden oluyordu. Bu nedenler sanayileşme politikaları ikinci plana atılmış durumdaydı. Devrim sonrası dönemde ise yukarıda da bahsedildiği gibi yeterli deneyime sahip olmayan işçi profili nedeniyle birçok girişimin devlet desteğiyle yapılması söz konusu olmuştur. Bu konu ile ilgili dönemin yazarları sanayinin gelişmesi adına yurt dışına öğrencilerin gönderilip son teknoloji üretim sistemlerinin öğrenilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda sanayileşme açısından geri kalmasını birçok başlık altında incelemek gerekmektedir. Politik, ekonomik, coğrafi ve demografik açıdan sanayileşme girişimlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

19. yüzyılda Osmanlı Devleti yönetimi içinde sanayileşme politikaları açısından farklı fikirler söz konusuydu. Yönetim içinde bir kısım serbest ticareti savunurken; diğer bir kısım klasik bir iktisad modeli içinde tarım ve ticarete bağlı olarak sanayinin gelişebileceğini düşünmekteydi. 1826 yılında yeniçerilerin kaldırılmasıyla birlikte Osmanlı'da başlıca üretim sistemi olan lonca teşkilatı içinde bir reforma gidilebilmesine olanak sağlanmıştı. Fakat serbest ticarete geçiş çalışmaları yönetim içinde buna karşı olanlar tarafından destek görmeyince bu girişimlerin sonuçsuz kaldığı görülmektedir. Kent merkezindeki loncaların desteklenmesi fakat bunun dışındaki loncaların korunmaması nedeniyle lonca sistemi kent merkezi dışında yabancı rekabetine yenik düşmüş ve sonucunda Osmanlı'da küçük işletmeler ve zanaatkarlar zor durumda kalmışlardır.⁴

Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması sonrası Mısır'daki Mehmet Ali Paşa'nın sanayileşme hareketleri ve Osmanlı'ya karşı başarılı olduğu askeri hareketler sonucunda İngiltere'den yardım istenilmiştir.

³ Önsoy, R.; Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1988.

⁴ Pamuk, Ş.; 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi; 1997

Bunun sonucunda 1838 yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın imzalandığı görülmektedir. Antlaşmanın doğurduğu sonuçlar gereği Osmanlı Devleti uzun vadede iç ve dış gümrük vergileri gibi konularda, bağımsız bir ticaret politikası izleme hakkını kaybetmiştir.⁵

Tanzimat Fermanı'nın kabul edilmesi ile birlikte; Osmanlı Devleti içinde sanayileşme adına hız kazandıran birkaç oluşum gözlemlenmektedir. Tanzimat Dönemi devlet adamları tarafından “Sanayiye Güçlendirme Operasyonu” olarak nitelendirilmekteydi.

Tanzimat'ın ilanı ile birlikte;

- İslimiye'de bir yün iplik ve dokuma fabrikası Avrupa'dan getirilen yeni makinelerle modernize edilerek fabrika müdürlüğüne Avrupa hakkında bilgisi olan Kamil Paşa geçirilmiştir.
- 1840'ların ortalarında demir döküm ve dokuma atölyelerinin kurulduğu ve bir tersaneden Bakırköy Sanayi Sitesi kurulmuştur.
- Ordunun ihtiyacı olan demirden çeşitli savaş ekipmanlarının imalatı adına Zeytinburnu Sanayi Sitesi kurulmuştur.
- Bunun yanında ordunun tekstil açısından ihtiyaçları adına 1843 yılında İzmit Çuha Fabrikası kurulmuştur.
- 1840'lı yıllarda inşa edilen Hereke Dokuma Fabrikası Avrupa'dan getirilen makinelerle birlikte modernize edilmiştir.
- Çubuklu Billur Fabrikası kurulmuştur.
- 1842 Balıkesir Çuha Fabrikası üretime başlamıştır.
- Beşiktaş'ta bir demir dökümhanesi kurulmuştur.
- Varna yakınlarında oniki fırınlı demir dökümhaneleri kurulmuştur.
- 1846'da İzmir Kağıt Fabrikası'nın kurulmuştur.
- Kumaş fabrikalarının ihtiyaçları adına Bursa'da bir İpek İpliği Fabrikası kurulmuştur.⁶

⁵ Toprak, Z.; Tanzimat'ta Osmanlı Sanayi, Tanzimat'tan Cumhuriyete Osmanlı Ansiklopedisi, Cilt: 5, İstanbul, 1985

⁶ Köksal, T. Gül; İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi; İTÜ; İstanbul, 2005

Hammadde ihtiyacının karşılanması adına da hızlanan çalışmalar sonucunda yabancı desteğiyle birlikte Ereğli’de kömür araştırmalarına hız verildi. İstanbul ve Bursa yakınlarında yün elde etmek amacıyla çeşitli koyun üretim merkezlerinin kurulduğu görülmektedir.

Fakat bütün bu yapılan modernleşme ve rekabeti yükseltici girişimlere rağmen; devletin yanlış politikaları ve Avrupa ülkelerinin rekabet gücünün yüksek olması nedeniyle birçok fabrika 1860'lara doğru devlet desteği alamaması nedeniyle kapanmıştır. Bunun yanı sıra işten çıkarmaların getirdiği ekonomik ve sosyal gerilemelerde göze çarpmaktaydı. Bütün bunların sonucunda Osmanlı Devleti özellikle İstanbul; Avrupa ülkeleri adına açık bir Pazar haline gelmiştir.⁷

1860'lı yıllarda sadece Hereke, Feshane ve Baruthane gibi büyük işletmelerin devlet desteğiyle ayakta kalması ile birlikte Tanzimatçıların bir takım önlemler adlıği görülmektedir. Sanayinin ihtiyacı doğrultusunda kalifiye eleman yetiştirmek amacıyla sanayi mektepleri açılmış ve bunun yanında Islah-i Sanayi Komisyonu kurulmuştur. Komisyon ilk iş olarak gittikçe küçülen küçük işletmeleri birleştirerek sanayideki rekabeti artırıcı birkaç önlem almıştır.

Bu kapsamda 1866-1868 arasında tekstil, demir ve döküm konusunda çeşitli şirketler kurulmuş fakat kurulan tüm şirketlerin faaliyete geçmesi mümkün olmamıştır. Devlet gümrük tarifelerini değiştirmekte yetersiz kalınca komisyon 1873'te dağılmıştır. Komisyonun dağılması sonrasında sanayiye teşvik etmek amaçlı çeşitli imtiyazları içeren “Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkatı”, 1914'te ise “Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi” yayınlanmıştır.⁸

Ekonomik açıdan sanayileşme girişimleri değerlendirildiğinde ise 19. yüzyıl sonlarında devlet tarafından yapılan büyük sanayi yapıları için çok fazla sayıda kalifiye işçi ve hammadde gerektiği görülmektedir. Devlet içinde bunu sağlayabilecek iyi ve orta bir sınıfın olmaması nedeniyle yatırım işinin ekonomik boyutunun azınlıklar ve yabancı devletlerin elinde olduğu görülmektedir.

⁷ Pamuk, Ş.; 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt: 1; Ankara, 1995

⁸ Önsoy, R.; Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikaları 1839-1876; H.Ü. Edebiyat Fakültesi Dergisi; 1984

Sonuç olarak devlet dışarıya hammadde veren ve karşılığında işlenmiş ürün alan bir konuma gelmiştir. Özellikle İngiltere, Fransa ve Avusturya'ya hammadde ihraç edilirken, Rusya ve Fransa'dan ise askeri ekipman ve çeşitli tekstil ürünlerinin alındığı görülmektedir.

Osmanlı sanayi politikalarındaki teknolojik girişimler ise; 17. yüzyılın sonuna kadar Osmanlı Devleti'nin Batı'dan alınan tekniklerle Tersane-i Amire, Tophane-i Amire, Baruthane gibi tesislerin kurulmasını sağlayacak savaş malzemesi imalatını ve gemi inşaatını geliştirmesiyle sınırlı kalmıştır. Bunun yanında Avrupa'daki teknolojik gelişmelerle birlikte yabancı devletler kısa sürede seri üretimde hız kazanmış ve kısa sürede çok sayıda ve iyi kalitede mal üretir hale gelmiştir.⁹

Osmanlı'nın bu dönemde bilim ve teknolojiyi üretmemek yerine dışarıdan alma modelini benimsemesi devletin gelişmemesi ve dışarıya bağımlı hale gelmesini sağlamıştır. Bunun yanı sıra yapılan yatırımların çoğunun İstanbul ve çevresindeki illerle sınırlı tutulması İstanbul merkezi ve çevresinin dışındaki imalat sektöründeki firmaların desteklenmemesi, sistemi çöker hale getirmiştir.

Hepsinin bir sonucu olarak Osmanlı devletindeki sanayileşme çalışmaları, toplum ve üretim anlayışını kökten değiştirememiş, buna karşılık yanlış politikalar, dış borçlar ve üretimdeki sürdürülebilirliğin sağlanamaması nedeniyle Osmanlı dönemi sanayileşme hareketlerinden istenen verim alınamamıştır.¹⁰

⁹ Quataert, D.; Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü; İstanbul, 1999

¹⁰ Köksal, T. Gül; İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi; İTÜ; İstanbul, 2005

1.2. OSMANLI İMPARATORLUĞU SANAYİ YAPILARI VE SÜREÇLERİ

19. yüzyılda kurulan fabrikaların iki aşamada kurulduğunu söylemek mümkündür. Bunlardan ilki; 1980'ler öncesinde en son teknolojik ekipmanların ve makinelerin ithal edilerek, ordu ve sarayın gereksinimlerini sağlamak amaçlı kurulan fabrikalardır. Bu fabrikaların çoğunluğu İstanbul ve çevresinde kurulmuştur.

En önemlileri ve bilinenleri olarak karşımıza Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar uzanan alanda kurulmuş olan, yünlü-pamuklu dokuma fabrikaları ile Feshane-i Amire, Tophane-i Amire, Tersane-i Amire ve demir dökümhaneleri çıkmaktadır.

Üretilen ürünlerin hepsinin devlet tarafından satın alındığı ve bu sayede Avrupa'daki rekabetten fabrikalar uzak tutulmaktaydı. Diğer taraftan makinelerin ve ustaların Avrupa'dan ithal edilmesine rağmen bu fabrikaların çoğu kısa dönemde kapanmıştır.¹¹

İkinci aşamada ise 1880'ler sonunda Osmanlı'nın serbest ticareti kabul etmesiyle birlikte hem yerli hemde yabancı sermaye destekli fabrikalar kurulmaya başlanmıştır. Büyük bir kısmı pamuklu, yünlü ve ipek tekstil dallarında, iplik, bez ve kumaş üreten fabrikaların çoğunluğu İstanbul ve İzmir'de kurulmuştur.

Osmanlı Devleti'nde 17. yüzyıla kadar sanayi alanında yapılan çalışmalar zanaatkarlar ve loncalar çevresinde şekilleniyordu. Sektörel olarak sadece deri sektöründe hizmet veren tabakhanelerin belli bir bölgede kümelenildiğini söylemek mümkündür. Suya ihtiyaçları olması nedeniyle tabakhaneler Yedikule-Kazlıçeşme civarında yer seçmişlerdir.

1687 tarihinde tabakhaneler dışında Şehremini'de bir barut fabrikası kurulduğu ve meydana gelen bir patlama nedeniyle taşındığı bilinmektedir. Ayrıca bunun dışında Haliç'in kuzeybatısında konumlanan tuğla fabrikaları söz konusudur.

¹¹ Clark, E.; Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992

Bütün bu yapılar dışında temelleri 15. yüzyılda atılan Tersane-i Amire ve temelleri 16. yüzyılda atılan Tophane-i Amire'nin dönem içinde mevcut olduğu görülmektedir.¹²

18. yüzyılın ilk on senesi içinde bir yün, ipek fabrikası ile 1720'ler civarında bir porselen fabrikası ve kumaş basmahanesi kurulmuştur. 1740'lı yıllarda ise Yalova'da bir kağıt fabrikasının kurulduğu görülmektedir.

Bu kuruluşların ardından askeri amaçlı sanayiye önem verildiği ve belli alanlarda top dökümhanelerinin kurulduğu bilinmektedir. Bunların ardından ise Levent Çiftliği ve Dolmabahçe'deki tüfek fabrikaları kurulmuştur. Bu tüfek fabrikalarının ikisinde 19. yüzyılda modernleştirilmiş ve sonrasında yıkılmıştır.

19. yüzyılın başlarıyla birlikte İstanbul'da sanayi konusunda atılımlar olduğu ve bu atılımlar neticesinde Haliç'in iki kıyısında ve kent merkezinde çok sayıda fabrikanın kurulduğu görülmektedir. İstanbul'da bu dönemlerde açılan ilk tesisler Beykoz'da açılan Kağıthane ve 1813 yılında yine Beykoz'da açılan ve belli bir süre sonra ayakkabı imalathanesine dönüştürülen tabakhanedir. Yine 19. yüzyıl başlarında Topkapı Sarayı'nın dış avlusundaki eski darphane yıkılarak, modern İngiliz makineleri ile birlikte yeni bir darphane kurulmuştur. Devlete ait bir bina olarak kurulan ve sonrasında Eyüp'te bugünkü yerine taşınan Feshane-i Amire Kadırga'da kurulduğu bilinmektedir.¹³

1840'lardan itibaren bir sanayi bölgesi olarak nitelendirilebilecek Yedikule surlarından Küçükçekmece'ye doğru uzanan 15 km uzunluğunda kıyı şeridinde çok sayıda fabrikanın kurulduğu görülmektedir. Zeytinburnu'nda ise yabancı yatırımcıları desteğiyle "Grande Fabrique" fabrikası ordu ve donanma için makine üretmeye başlamıştır.

¹² Müller-Wiener, W.; 15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler; İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları; İstanbul, 1992

¹³ Clark, E.; Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları; İstanbul, 1992

İstanbul'da 1880 yılları sonrasında Paşabahçe cam fabrikası, Beykoz'da Hamidiye Kağıt Fabrikası ve Yedikule'de tekstil fabrikası kurulmuştur. Feriköy'de ise bugün dönüşüm konuları tartışılan Bomonti Bira Fabrikası 1891 yılında faaliyete geçmiştir. 1897 yılında ise bugün harabe şeklinde restorasyonu beklenen Küçükçekmece Kibrit Fabrikası kurulmuştur.

20. yüzyıl başından itibaren II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte iç gümrüklerin kaldırılması ve çeşitli sanayi teşvikleri ile birlikte ülke içinde sanayinin bir sıçrama olduğu görülmektedir. Fakat bu dönemdeki sanayi girişimleri I. Dünya Savaşı nedeniyle uzun süre üretimlerini durdurmak yada tamamen kapanmak zorunda kalmışlardır. Diğer bir etki olarak bu savaş döneminde yapılan bazı sanayi tesisleri faaliyete geçememiş veya işletmeye açılmamıştır.¹⁴

Bu dönemde Silahtarağa'da bugün Santral İstanbul adıyla faaliyet gösteren ve Zeytinburnu ile birlikte Haliç'in iki kıyasına da elektrik sağlayan Elektrik Fabrikası kurulmuştur. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte devlete ait olan tüm tesisler Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası'nın malvarlığına dönüşmüştür.¹⁵

15. yüzyıl ve 20. yüzyıl arasında kurulan imalathanelerin konumları incelendiğinde ise, ağırlıklı olarak deniz, yada dere kenarlarını tercih ettikleri görülmektedir. Bunun nedeni ise özellikle tekstil sektöründe hizmet veren faaliyetlerin kent içindeki yoğunluğuydu. Bu sektör o zamanın şartlarında aşırı su kullanımına gereksinim duymaktaydı.

17. yüzyıla kadar, İstanbul'daki en önemli ve en büyük askeri sanayi kuruluşları, Tershane-i Amire ve Tophane-i Amire'dir. Tershaneler Haliç kuzey kıyasında kurulup, Hasköy yönüne doğru gelişme göstermiştir. Tophane-i Amire binası da imalat sektörü açısından sürekli su ihtiyacı olmasıyla Tophane civarında su yakınına kurulmuştur ve limanla bağlantısı sağlanmıştır.

¹⁴ Ökçün, G.; Osmanlı Sanayi, 1913-1915 Yılları Arası Sanayi İstatistiki; Ankara, 1997

¹⁵ Müller-Wiener, W.; 15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler; İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları; İstanbul, 1992

19 yüzyıl sonlarına doğru kent dışında ve kıyı şeridinde yoğunlaşan sanayi firmaların zamanla terk edilmesi, dönüşmemesi ve plansız sanayileşme sonucunda günümüzde kentte yaşanan birçok sorun ortaya çıkmıştır. Yeterli önlemin alınmadığı ve arıtmanın olmadığı sanayi tesisleri zamanla çevreye zarar verir hale gelmişlerdir. İçme suyu kaynaklarının zamanla kirlenmesi ile birlikte günümüzde kullanılabilir içme suyu kaynaklarında kent içinde yetersizlikler yaşanmakta ve su belli sistemlerle yakın derelerden sağlanmaya çalışılmaktadır.¹⁶ Bunun yanı sıra 1980 döneminde dönemin belediye başkanı tarafından Haliç'in temizlenmesi adına birçok envanteri alınmamış tarihi sanayi binası yıkılmıştır ve yerlerin park düzenlemeleri yapılmıştır. Bunun sonucunda İstanbul'un endüstriyel mirası ve tarihi yara almıştır.

Günümüzde ancak endüstriyel miras adına kullanılacak ve değerlendirilebilecek, Haliç Tersaneleri, Cibali Tütün Fabrikası, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Lengerhane ve İsportahane gibi anıtsal büyüklükteki yapılar ayakta kalabilmişlerdir. Bu yapılar ileriki bölümlerde detaylı incelenecektir.

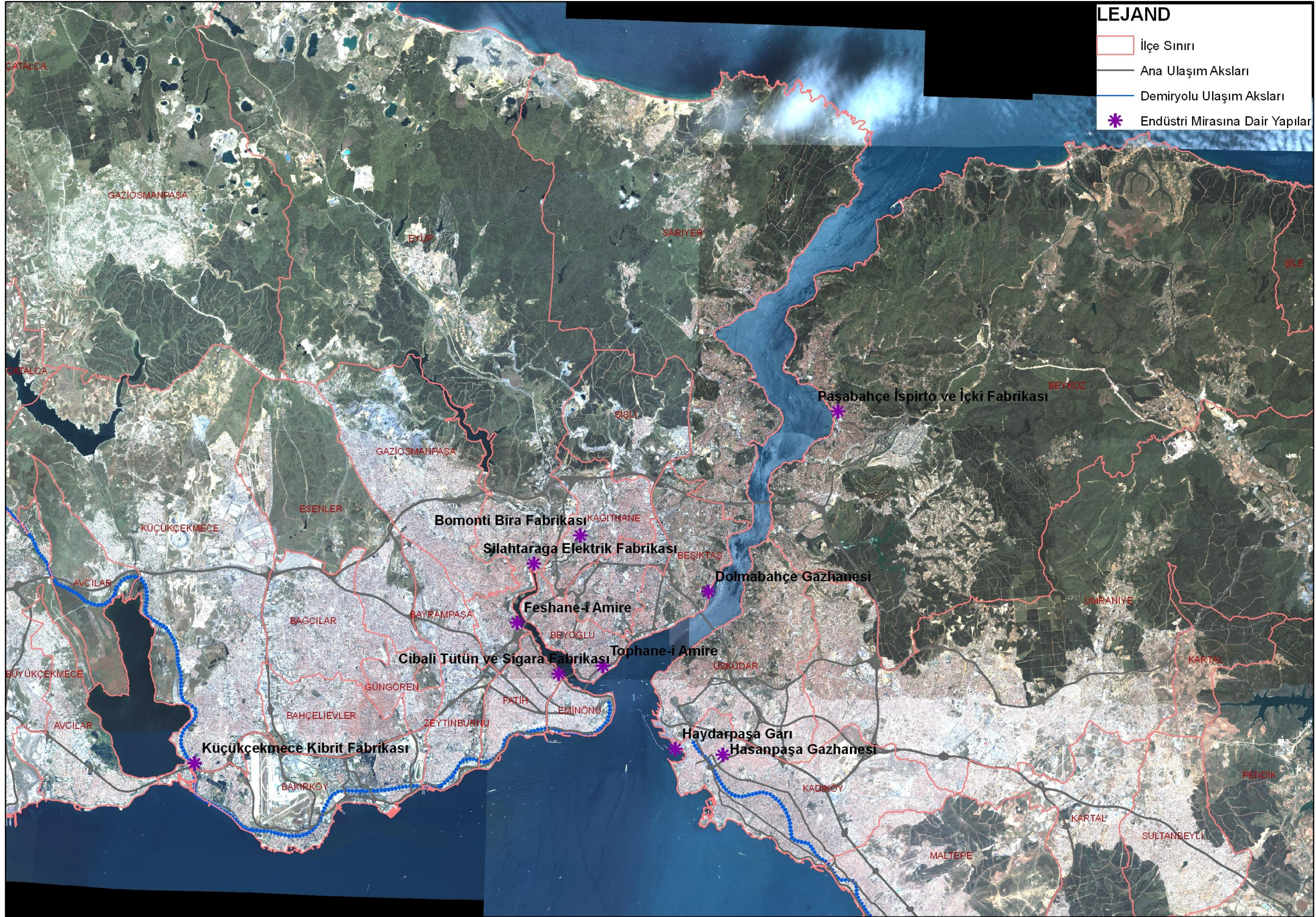
Osmanlı Dönemi'nde ihtiyaç duyulan sanayi fabrikaları 1980 sonrası dönemde işlevsizleştirilmiş ve belli yeni fonksiyonlar getirilmediğinden kendi kaderlerine terk edilmişlerdir. Bir dönem ülkenin ekonomik faaliyetlerine girdi veren, endüstriyel geçmişin izlerini taşıyan bu binaların kent ve kamu yararına kullanılması ancak günümüzde koruma kavramının yeni yeni oturmaya başlamasıyla birlikte gündeme gelmektedir.

¹⁶ Köksal, T. Gül.; Haliç Tersanelerinin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri; İTÜ, Y. Lisans Tezi; İstanbul, 1996

1.3. OSMANLI DEVLETİ'NDEN GÜNÜMÜZE ULAŞAN SANAYİ ENVANTERİ ÖRNEKLERİ

İstanbul'da Osmanlı'dan günümüze ulaşan sanayi envanteri hakkında çok kapsamlı araştırmalar yapılmamasına rağmen; bu konuda 2000'li yıllar sonrasında hazırlanan birkaç tez ve yayın olduğunu söylemek mümkündür. Bu bölüm kapsamında günümüze ulaşan ve yakın dönemde çeşitli yeni fonksiyonlar atanarak, kullanımı devam eden bu endüstri miraslarından birkaçını inceleyeceğiz. Bu yapıların çevreyle etkileşimleri ve kente nasıl eklemlendikleri yada eklemlenemediklerini koruma yöntemleri açısından irdedeleyeceğiz.

Şekil 1 İstanbul'da Bulunan Endüstri Mirasına Dair Yapılar

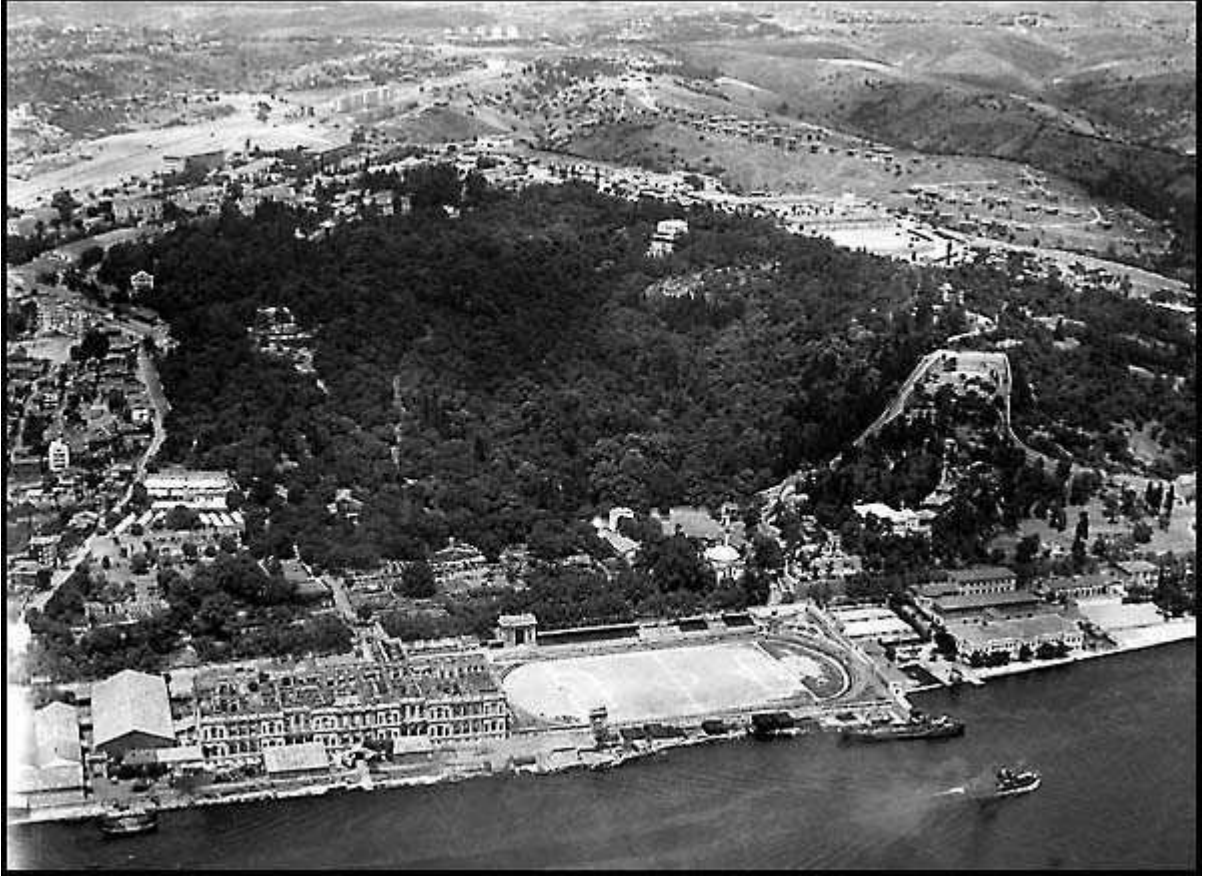


1.3.1. Dolmabahçe Gazhanesi

Dolmabahçe Gazhanesi 1854 yılında Dolmabahçe Sarayı'na bağlı olarak inşa edilmiş ve hizmete geçmiştir. Bugün ise İstanbul Büyükşehir Belediye'sine aittir. İstanbul III numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 13.01.2004 tarihinde, 14275 sayılı karar ile korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir.

Abdülmeçid döneminde Dolmabahçe Sarayı'nın yapımı aşamasında sarayı aydınlatmak amacıyla İstanbul'un ilk gazhanesi olarak 1854 tarihinde kurulmuştur. Dolmabahçe Gazhanesi, 1873'e kadar Hazine-i Hassa tarafından yönetilirken, daha sonraları Fransız Havagazı Şirketi'ne devredilmiştir. Belli bir süre sonra gazhanenin kapasitesinin artırılması ile birlikte Haliç'in kuzeyinde bulunan semtlere de havagazı vermeye başlanmıştır. Fakat 1960'lı yıllarda İnönü Stadı'nın genişletilmesi sırasında gazhanenin bir kısmı tahrip olmuş ve yıkılmıştır. Fakat bugüne ulaşan gazhane 1993 yılına kadar Kağıthane'deki gazhaneye bağlı olarak gaz deposu olarak kullanılmıştır. Bu tarihten sonra İETT'ye bağlı diğer gazhaneler ile birlikte kapatılmıştır.

Şekil 2 Dolmabahçe Gazhanesi'nin Cumhuriyet Sonrası Kıydan Görüntüsü



İngiltere'den getirilen teknoloji ile kurulan Dolmabahçe Gazhanesi, kentleşmenin de önemli bir unsuru olmuştur. Önceleri sadece Dolmabahçe Sarayı'nın Batı'daki benzerlerinde olduğu gibi havagazı lambaları ile aydınlatılmasını sağlayan Dolmabahçe Gazhanesi, üç yıl sonra "saraya fazla gelen" üretimi nedeniyle halkın hizmetine de girdi.¹⁷

1955'te Şehremaneti'nin girişimleri ve Sultan Abdülmecid'in onayıyla, ilk olarak İstiklal Caddesi havagazı lambalarıyla tanıştı. Bazı kaynaklar ise, ilk aydınlatılan yerin Yüksek Kaldırım olduğu söyler. Aynı yıl Beyoğlu Naum Tiyatrosu da, padişahın özel izniyle buradan gelen havagazı ile aydınlatıldı.

¹⁷ Akbulut, M. R. Ve Sorguç, Ç.; Gazhaneler, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:3, İstanbul, 1994

Kısa süre içinde Galata ve Beyoğlu civarında oturan zenginler de, evlerine havagazı tesisatı kurma izni aldılar. 1859'da Tophane, 1864'de Pangaltı yolu ve Beşiktaş Caddesi havagazı ile buluştu. 1861 yılında ise Tophane-i Amine Caddesi, Talimhane ve Saraçhane'ye kadar borular döşenerek havagazı getirildi.

Dolmabahçe Gazhanesi'nin koruma kapsamına alınması sonrasında 2000'li yıllarda birçok kez farklı kullanımlar amaçlı dönüşüm ve koruma projelerinde adı geçtiği görülmektedir. En son olarak Büyükşehir Belediyesi projeleri kapsamında açık bir meydan tiyatrosuna dönüştürülmesi gündeme gelmiştir.

1.3.2. Hasanpaşa Gazhanesi

Hasanpaşa Gazhanesi 1891 yılında Kurbağalidere-Hasanpaşa/Kadıköy mevkiinde kurulmuştur. Bu dönemdeki işlevi olarak hem havagazı hemde su gazı ürettiği görülmektedir. Şuanki mülkiyeti İETT'ye ait olan binanın İstanbul II numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 25.10.1994 tarihinde, 3564 sayılı karar ile 2. grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillendiği tespit edilmiştir.

Şekil 3 Hasanpaşa Gazhanesi



1891 yılında Fransız bir mühendise verilen bir imtiyaz sonrasında, Kadıköy, Üsküdar ve 8. Daire-i Belediye sınırlarını havagazı ile aydınlatmak amacıyla Kadıköy Gaz Şirketi faaliyete geçmiştir. Daha sonrasında Anadolu yakasındaki aydınlatma ihtiyacı nedeniyle Kurbağalıdere (Hasanpaşa) mevkiinde bir gazhane yapılamasına karar verilmiştir. Böylece 1892 yılında Kadıköy Gazhanesi işleve geçmiştir. 50 yıl süreyle hizmet veren gazhane binası 1945 yılında şirketin iflasından sonra İstanbul Belediyesi Elektrik Tramvay Tünel İdaresi'ne bağlanmıştır. 1993 yılında ise İETT bünyesindeki diğer gazhaneler gibi, Hasanpaşa Gazhanesi'nin de işlevine son verilmiştir.

Şekil 4 Hasanpaşa Gazhanesi İçinde Ayakta Kalan Yapılar



Bu süreç sonrasında kendi kaderine terk edilen tesis her geçen gün biraz daha tahrip olmaya ve yeni binaların eklenmesiyle tarihsel değeri açısından zarar görmeye başlamıştır. Bu durum bazı sivil toplum oluşumlarını harekete geçirmiş ve uzun süren çalışmalar sonucunda “Gazhane Gönüllüleri” isimli bir topluluk tarafından yapının dönüştürülmesinin ve tekrar işlevlendirilmesinin gereği gündemde tutulmuştur.¹⁸

Belediye ile ortak çalışma yürüten gönüllüler, sonraki süreci, Büyükşehir Belediyesi'nin bu bölgenin dönüşümü ve yapının kültürel ve sosyal tesis olarak kullanımı konusunda imar planlarının değiştirilmesi yönünde şekillendirdi. 1997 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'nden bu çalışmayı yürütmesi istenmiştir. Fakat araya giren seçim dönemi sonrasında çalışmalar 1999 yılında deprem öncesi dönemde başlatılmıştır. Koruma amaçlı çalışmalar kapsamında gazhane binasında çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir.

1.3.3. Silahtarağa Elektrik Fabrikası (Santralİstanbul)

Elektrik Fabrikası 1913 yılında Kağıthane'de kurulmuştur. 1991 tarihinde ise İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 06.03.1991 gün ve 2532 sayılı karar ile tescil edilmiştir.

Tesisin gelişim sürecine bakıldığında ise; 20. yüzyılın başlarında İstanbul'da elektrik ihtiyacı açısından bir fabrikanın kurulmasına karar verildiği görülmektedir. Bu sebeple de tesisin konumu adına deniz yolu sayesinde kömür naklinin kolayca yapılabileceği Silahtarağa uygun görülmüştür. İstanbul ve Türkiye'nin ilk termik santrali olan tesis, 1914 yılında faaliyete geçmiş ve aynı yıl içerisinde de Belçika'lı Sofina Şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştır.

¹⁸ Tanyeli, G. Ve Arslan, D.; Kadıköy-Hasanpaşa Gazhanesi, Arredamento Mimarlık, Sayı: 2001/9, İstanbul, 2001

İşletme 1937 yılına kadar aynı şirket yönetiminde genişleyerek faaliyetine devam etmiştir.

1938-1952 yılları arasında İstanbul'daki elektrik ihtiyacını tek başına sağlayan tesis, 1952 sonrasında kurulan diğer tesislerle birlikte hizmet vermeye devam etmiştir. 1937 yılında Nafia Vekaleti'ne, ertesini yıl ise İETT Müdürlüğü'ne bağlanarak yapılan eklerle birlikte tesisin üretim gücü arttırılmıştır. Bu arada Seyfi Arkan tarafından tasarlanan makine dairesi, fabrikanın hem iç hem de dış dinamikleri açısından mimari ve teknolojik değerini arttıran önemli bir ek olarak görülmektedir.¹⁹

Şekil 5 Silahtarağa Elektrik Santrali



1970 yılında TEK'e devredilen işletme, bu tarihten sonra kısmen durdurulmuş, 18 Mart 1983 tarihinde ise tesislerin eskimesi ve soğutma amaçlı suyun temininde yaşanan sorunlar nedeniyle kapatılmıştır. Fabrika son dönemlerinde Santral İstanbul dönüşümüne kadar yıllarca kendi haline bırakılmış fakat envanter açısından çok fazla bir kayba uğramamıştır. İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne 29 yıllığına kiralanın tesisler, bugün hazırlanan proje ile birlikte modern sanatlar müzesi, kütüphane ve eğitim amaçlı kullanılmaktadır.

¹⁹ Kara H.; Silahtarağa Elektrik Santrali, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No: 6, İstanbul, 1994

Şekil 6 Santral İstanbul Çağdaş Sanatlar Müzesi



Binanın Santral İstanbul olarak dönüşümünden sonraki açılışında Türkiye’de sanatsal üretimin dönüşüm sürecini ortaya koymayı hedefleyen sergi, Mimar Sinan Üniversitesi ve koleksiyonerlerin desteğiyle 100’ün üzerinde sanatçının 450 eserini biraraya getirmiştir. Bugün Haliç semalarında İstanbul’un birçok kesiminde insanın çeşitli sanatsal faaliyetlerle bir araya gelmesini sağlayan tasarım, kentin içine eğitim ve sanat fonksiyonlarıyla eklenmesi açısından önemli bir dönüşüm örneğidir. Elektrik santralinin kültür-sanat mekanına dönüşüm projesi Bilgi Üniversitesi, Ciner ve Doğu Grubu ile Laureate International Üniversitesi'nin ortaklığında, Kale Grubu ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sponsorluğunda gerçekleşmiştir. Santral İstanbul'un mimari tasarımını Nevzat Sayın, Emre Arolat ve Han Tümertekin gerçekleştirmiştir.

1.3.4 Cibali Tütün Ve Sigara Fabrikası

Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1884 yılında Fatih/Cibali’de kurulmuştur. Tesis İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 16.09.1997 ve 3618 sayılı karar ile korunması gereken kültür varlığı olarak tescil edilmiştir.

Alexandre Vallauray tarafından tasarlanan ve mimar Hovsep Aznavur tarafından inşa edilen fabrika 1884 yılında üretime geçmiştir. İlk kurulan ana bina içinde başlarda sadece tütün üretildiği, 1900'lü yıllarda ise sigara imalatı da yapıldığı bilinmektedir. 20. yüzyıl başlarında ise Eugene Bottazi tarafından fabrikaya ekler yapılmıştır. Bu döneme kadar Fransızlar tarafından işletilen fabrika, 1925 senesinden itibaren Türk Tekel İdaresi'ne bağlanmıştır. 1984 yılında yurt dışından getirilen yeni makinelerle birlikte 1988 yılında binaya ek olarak pipo tütünü tesisi kurulmuştur.

Şekil 7 Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası (Kadir Has Üniversitesi)



1985 yılında fabrikanın bir kısmı Tekel tarafından müze olarak kullanılmaya başlansa da; binanın mülkiyetinin Maliye'ye ait olduğu ortaya çıkınca müze boşaltılmıştır. Fabrika müze çalışmaları sonrasında 1995 yılına kadar kısmen kullanılsada, bu tarihten sonra terk edilmiştir. 1997 yılında ise Maliye Bakanlığı tarafından 29 yıllığına Kadir Has Üniversitesi'ne kiralanmıştır. 2002 yılında ise Kadir Has Üniversitesi olarak hizmete girmiştir.²⁰

Binanın restorasyon çalışmaları süresince fabrikaya ait ürünlerin ve bilgilerin sergilendiği müze Tekel Müdürlüğü tarafından Maltepe Sigara Fabrikası'na taşınmış fakat restorasyon çalışmaları sonunda geri getirilmeleri mümkün olmamıştır. Bunun sonucunda Tütün Fabrikası'na dair izlerin büyük bir kısmı binanın dışına taşınması sırasında kaybolmuştur. Binanın Bizans Dönemi'ne ait sarnıcının müze olarak yeniden işlevlendirilmesi çalışmaları 2005 yılında başlamıştır.

²⁰ Doğruel, F. Ve Doğruel, S.; Osmanlı'dan Günümüze Tekel, İstanbul, 2000

Fabrika bu çalışmalar sonucunda daha önceki konumu gibi kentle olan ilişkisi tekrar sağlanarak yaşatılmaya çalışılmıştır. Kentten kopuk tekil mimari örneği olan projeler dışında Kadir Has Üniversitesi örneğinde Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın bir yandan çevresindeki yerleşim alanları ile olan etkileşimi sağlanırken diğer taraftan kültürel faaliyetler le birlikte İstanbul'un tamamıyla bir ilişki kurulmaya çalışıldığı söylenmektedir.

Bu noktada yapının Avrupa Birliği Kültür Mirası ödülleri kapsamında Mimari Tasarımlar dalında Nostra ödülüne layık görüldüğünü belirtmek gerekir.

1.3.5. Bomonti Bira Fabrikası (İstanbul Tekel Fabrikası)

Şişli İlçesi sınırları içinde yer alan Bomonti semti, İstanbul'un ilk sanayi bölgelerinden biridir. Bir konut ve bir zamanların apartman semti Feriköy Fırın Sokağı ve Sıracevizler Caddesi ile kuzeyinde ve batısında uzanan Baruthane Deresi yamaçları arasında, genellikle çok katlı, apartman görünüşlü binalardan ve sanayi kuruluşlarından oluşan bir alandır. Bu topoğrafik özellik, aynı zamanda da bölgede yer alan sanayi faaliyetlerinin ve buna bağlı olarak da bölgenin alansal genişlemesini sınırlarken, yerleşmenin, daha kolay yayılabileceği kuzeydeki vadi yatağı ile doğudaki düzlükte yerleşmiş konut alanlarına yönelmesinde de başrolü oynamıştır.

Şekil 8 Bomonti Bira Fabrikası



Başlangıçta “şehir dışı” bir sanayi bölgesi olarak gelişen Bomonti Sanayi Bölgesi, İstanbul’un bu yöndeki yayılması nedeniyle, günümüzde, artık tamamen şehir tarafından kuşatılmış ve şehrin içinde kalmıştır. Nitekim Bomonti Sanayi Bölgesi’nin 1950’den sonraki gelişmesinde önemli rol oynayan, ucuz işçileri barındıran gecekonduların yoğunlaştığı alan, özellikle Bomonti Bira Fabrikası ve çevresindeki tesislerle neredeyse bitişik hale gelmiştir.

Bomonti Sanayi Bölgesi neredeyse tamamen Beyoğlu plato düzlüğünün Harbiye, özellikle de Osmanbey civarında kazanmış olduğu genişlikle bağlantılı olarak gelişmiştir. Bomonti Sanayi Bölgesi’nin geçmişi 1892’ye kadar gitmektedir.

Bugün bir sokağa adını da vermiş olan bira fabrikasının kurulmasından sonra Mısırlı Trikotaj (1923), Yenen-Şark Çikolata (1926), Yeni Türk Mensucat Fabrikası (1928), Nestle Çikolata Fabrikası (1928) ve diğerleri faaliyete geçmiştir.

Şekil 9 Bomonti Bira Fabrikası Osmanlı Dönemi



İstanbul’daki sanayi bölgelerinin çoğu gibi Bomonti Sanayi Bölgesi de kendi kendisini kabul ettirmiştir. Bomonti semtindeki sanayi faaliyetlerine, yerel yönetimin ilgisi 1952 yılında başlamıştır. Bu ilgi ve diğer başka projeler kapsamında söz konusu alan “Bomonti Sanayi Bölgesi” olarak kabul edilmiştir.

1955 yılında İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin haritalanması ve yer alacağı alanların belirlenmesi için hazırlanan İstanbul Sanayi Bölge Planı'nda bir ara Bomonti ve çevresi sanayi bölgeleri dışında bırakılmış ve sanayi tesislerine yasaklama getirilmiş olmasına rağmen bölgede sanayi tesislerinde gelişim 1970'lere kadar hızla sürmüştür.²¹

Bomonti'nin geçirdiği değişim süreci içinde bölgede hakim sektörlerde de değişimlerin olduğu görülmektedir. Şehrin içinde kalması ve artık sektörel anlamda küçük işletmelerin yer alabileceği bir alana dönüşmesi açısından, giyim eşyası imalatı ön plana çıkmıştır. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete girmesiyle ulaşım kolaylığı da eklenmiş, köprünün Şişli İlçesi'nin doğu-batı yönünde geçen E-5 karayolu, Bomonti Sanayi Bölgesi'nin öteden beri kısıtlı olan ulaşım olanağının iyileşmesini de sağlayarak bölgenin faaliyetini sürdürmesine yardımcı olmuştur.

Bomonti Bira Fabrikası Türkiye'nin ilk bira fabrikası olarak 1902 yılında bu alanda kurulmuştur. Tesis İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 25.02.1998 gün ve 9294 sayılı karar ile tescil edilmiştir.

1890 yılında Feriköy'de İsviçre'li Bomonti kardeşler tarafından kurulan tesis, 1902 yılında modern bira üretim tekniği ve makineleri ile birlikte bugünkü yerine nakledilmiştir. Fabrikada biranın yanı sıra kalıp buz ve gazozda üretilmiştir. Türkiye'nin ilk birası "Türk Bira" bu tesiste üretilmiştir.

1909 yılında Büyükdere'de açılan rakip şirket Nektar Bira Fabrikası ile 1912 yılında birleşerek, Bomonti-Nektar Birleşik Bira Fabrikası ismini almıştır. 1918 yılında şirketin büyük bir kısmı Türk Bira Fabrikaları tarafından satın alınmıştır. Tekel İdaresi'nin 10 yıllık bira üretimi izninden sonra tesis Tekel İdare'sine devredilmiştir. 20. yüzyılda Efes Pilsen ve Tuborg Fabrikaları'nın kurulmasından sonra işletmedeki üretim tamamen düşmüş ve tesis 1991 yılında boşaltılmıştır. Diğer sanayi mirasları gibi uzun süre boş bırakılan binanın bakımsızlık sonucu birçok kısmı zarar görmüş ve yıpranmıştır.²²

²¹ Zat, V.; Bomonti Bira Fabrikası, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:2, İstanbul, 1994

²² Cumhuriyet; Tarihi Bira Fabrikası Kültür Merkezi Oluyor, Cumhuriyet Gazetesi, 2003

Bomonti bölgesinde kentin içinde kalan sıkışmış sanayi alanlarındaki dönüşümün sağlanmasında bir adım olması amacıyla söz konusu yapı hakkında çeşitli projeler ortaya konmuştur. En son olarak 2006 yılında açılan ihaleler sonucunda ihaleyi kazanan şirketin bu mekanı bir kongre ve kültür merkezine dönüştürmesi söz konusudur.

1.3.6. Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası (Tekel İstanbul İçki Fabrikası)

1802 tarihli Bostancıbaşı Defteri'nde İncirliköy ile Paşabahçe iki ayrı semt olarak anlatılır. İncirliköy'de on yalı, bir balıkçı odası, liman, kahvehane, dükkanlar, kayıkhanesi ve bir taş iskelesi (miri iskele) bulunduğu yazılıdır.

Güneyindeki Paşabahçe'de ise cami, iskele, harap bir hamam ve yanında bir iskelesi, bir dalyan ve ayazma, iki kireç fırını, peksimethane değirmeni ve bunların arasına serpilmiş yedi yalı olduğu tespit ediliyor.

Dethier, 19. yüzyılın sonunda İncirliköy ve Paşabahçe yöresinde güzel bahçeler uzandığını, ancak porselen, taş, cam ve mum imalathanelerinden dolayı sık sık çıkan yangınlardan köyün ve bahçelerin zarar gördüğünü anlatır.

Semtteki şişehaneler zamanla gelişmiş ve porselen, özelliklede cam eşya imalatı gelenekselleşmiş, 20. yüzyılda modern bir cam fabrikasına dönüşerek 1935'te Paşabahçe Cam Fabrikası kurulmuştur. Paşabahçe'de mevcut şişehanelerin bir diğer etkisi ise, Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası'nın burada kurulması olmuştur. Böylece 1930'lardan itibaren Paşabahçe bir sanayi ve işçi semti olarak gelişmeye başlamış; eğlence-dinlendirme fonksiyonlarının ağır bastığı Boğaziçi köyü niteliği arka plana düşmüştür.

Paşabahçe’de şişe ve cam fabrikasının doğusunda, yaklaşık üç hektarlık bir alanda kiremit imalatı da yapılmaktadır. Tesisin kurulduğu tarihlerde semt sakinlerinin dumanından rahatsız olmamaları adına imalathanenin bacasının, gömülü olarak iskan alanının altından geçirilip dumanının içerilerdeki tepelerden havaya verildiği, bu yüzden buraya “Baca Senti” denildiği anlatılır.

Bu sanayi kuruluşları ve imalathaneler Paşabahçe ve Beykoz çevresine yerleşenlerin artmasını, semtin işçi semti niteliğinin belirginleşmesini getirmiş ve zamanla gecekondu yapımını teşvik edici olmuştur.

Tekel İstanbul İçki Fabrikası 19. yüzyılda Beykoz bölgesinde başlayan önemli sanayi girişimi örneklerinden biri olarak görülmektedir. 19. yüzyıl sonlarında bugünkü tesisin olduğu alanda Modiano Cam Fabrikası ile Osmanlı-Fransız ortaklığında kurulan tereyağı ve ispermeçet mumu fabrikasının yer aldığı bilinmektedir. Hasan Hulki Bey, 1923 yılında İspirto ve Mustahzarat-ı Kimyeviye Fabrikası’nı kurmuş ve 8 işçi ile rakı üretimine başlamıştır. 1920 tarihinde alanda dört adet küçük yapı ile bir adet büyük yapı bulunmaktaydı.²³

1926 yılında bir yıllığına Polonyalı bir şirkete devredilen işletmeyi, Hasan Hulki Bey bir yılın sonunda tekrardan satın almıştır. Fabrika 1930 yılında genişletilerek, bu yılın sonrasında yurt dışında gelen saf alkolü üretmeye başlamıştır. 1933 tarihinde fabrikanın yanındaki Modiano Cam Fabrikası’ndan geri kalan alan satın alınarak, işletmeye bir liman alanı eklenmiştir. 1940 yılında yaşanan bir kapasite arttırımı ile birlikte yeni bir tesis kurulmuş ve eski binalar depo olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu yıllar sonrasında rakı takdir ve şişeleme bölümlerinin de eklendiği görülmektedir.

²³ Küçükerman, Ö.; Paşabahçe Tekel İçki Fabrikası, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No: 6, İstanbul, 1994

Hem Paşabahçe Cam hemde Paşabahçe Tekel Fabrikaları günümüzde işletmelerini durdurmuş ve bazı müze projeleriyle anılmaktadırlar. Kentin kimliğinde büyük yeri olan bu iki tesisin İstanbul için gelenekselleştiğini söyleyebileceğimiz iki sektörü de kente getirmeleri ve geliştirmeleri başlı başına bir endüstri mirası olduklarının kanıtıdır. Bu sebeple bu yapıların korunmaları ve geleneksel mimarileri çerçevesinde yeniden kullanım önerileri getirilmeleri İstanbul'un tarihsel mirası ve Beykoz adına bir kazanç olacaktır.

1.3.7. Küçükçekmece Kibrit Fabrikası

1888 yılında yabancı sermayeli bir işletme olarak kurulan Küçükçekmece Kibrit Fabrikası İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescil edilmiştir.

Hakkında çok fazla bilginin olmadığı işletmenin çok kısa bir süre faaliyet gösterdiği sonrasında kapandığı bilinmektedir. Tesis 1886 tarihinde 40 yıl süre ile Mösyö Letranej ve Şürekasına verilen imtiyaz üzerine, 1888 yılında bir Fransız şirket tarafından kurulmuştur. Yabancı ülkelerden getirilen fosfor yüzünden sıkıntı yaşayan şirket 4-5 aylık bir süre içinde kapanmıştır.

Bugün halen ayakta olan yapılar bakımsızlıktan harabeye dönmüş vaziyettedir. Özel bir işletmeye ait olan binalar çeşitli organizasyonlar, klip ve fotoğraf çekimleri için mekan olarak kiralanmaktadır.

Küçükçekmece sahil şeridinde yerini alan bu binaların zaman içinde yeniden işlevlendirilerek kente kazanımları bölgedeki sosyal doku açısından önem teşkil etmektedir. Bölge etrafında 19. yüzyıldan kalma birçok kalıntının olduğu ve tarihsel-kültürel miras olarak yeniden değerlendirilmeye açık olduğu görülmektedir.²⁴

²⁴ Ökçün, G.; Osmanlı Sanayi, 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki, Ankara, 1917.

1.3.8. Feshane-i Amire (Feshane Fabrika-i Hümayunu)

1833 yılında fes üretmek amacıyla kurulan yapı, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 15.01.1977 gün ve 9591 sayılı karar ile korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir.

19. yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Asakir-i Mansure-i Muhammediye isimli ordu kurulurken, burada bulunacak askerlerin hepsinin fes giymesi kararlaştırılmıştır. Bunun için Tunus, Mısır ve Avrupa'dan fes getirilmeye başlanmıştır. Ancak asker giysisi olarak kullanılan fesin sürekli olarak ithali uygun görülmediğinden yerli üretime geçilmesi girişimlerinde bulunulmuştur. İlk olarak Kadırga 'daki Cinci Meydanı'nda bir konakta üretilen fesler; pahalıya mal olduğu ve gereksinimi karşılayamaması gerekçesi ile Bursa, Edirne ve daha sonra Selanik'te üretilmeye başlanmıştır. Bu dönemde Feshane-i Amire üretimdeki yetersizlik nedeniyle Defterdar'daki Beyhan Sultan Yalısı'nın arazisi üzerinde kurulmuştur. Kurulan fabrika'da fesin yanında aba ve halı üretimi de yapılmaya başlanmıştır.

1843 yılında yeniden düzenlenen Feshane bir dokuma fabrikasına dönüştürülmüştür. İngiltere, Fransa ve Belçika'dan buhar makinesi ile çalışan iplik, dokuma ve apre makineleri getirilmiş ve yönetimi Darphane-i Amire'ye bağlanmıştır. 1866 yılında çıkan bir yangında, buhar makinelerinin olduğu dairenin dışında tüm bina yanmış ve iki sene sonra tekrardan inşa edilmiştir.

1894 yılında genişletilen tesisin bünyesinde Feshane'ye çırak yetiştirmek üzere Sanayi Sıbyan Mektebi açılmıştır. Bu okula giden öğrenciler bir yandan fabrikada çalışarak uygulama yaparken, bir yandan da okulda ders görmüşlerdir.

1986 yılına kadar isim ve mülkiyet değiştiren fabrika yapılan ekler ile özgün işlevini sürdürmeye devam etsede, bu tarihten sonra Büyükşehir Belediyesi'ne bağlanarak, belediye tarafından boşaltılmıştır. Sadece fabrikanın konfeksiyon kısmı Bakırköy'deki dokuma fabrikasına taşınmıştır. Daha sonra Haliç'i temizleme çalışmaları kapsamında prefabrik büyük dokuma salonu dışında geri kalan tüm binalar yıkılmıştır. Bu bölümün daha sonrası için müze ve sanat merkezine dönüştürüleceği düşünölmüştür.²⁵

Feshane'nin restorasyon ve dönüşüm süreci 1980'lerin sonunda başlamıştır. Yapı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Nejat Eczacıbaşı Kültür ve Sanat Vakfı'nın sponsorluğunda 3. İstanbul Bienali için düzenlenmiştir. Yapının yeniden işlevlendirilmesi çalışmalarında Fransa'dan bir mimar ile Türkiye'den Mimar Reşit Soley birlikte çalışmışlardır.

1990'daki Bienal sonrasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilen yapı için tekrardan işlevlendirilme süreci başlamıştır. Fabrika 1998 tarihinde Mehmet Ekiz tarafından, el sanatları çarşısı, sergi, fuar, konser gibi işlevleri almak üzere restore edilmiştir. Feshane-i Amire binası ölkemizde geleneksel sektörlerden biri olan Konfeksiyon ve Tekstil adına ilk kurulan tesis olması ve sektörde yaşanan izleri taşınması itibariyle önemli bir mirastır.

Feshane-i Amire bugün Büyükşehir Belediyesi tarafından müze olarak halka açılmasının yanı sıra bina ve çevresinde halkın katılımıyla her sene geleneksel olarak çeşitli şenlikler ve organizasyonlar düzenlenmektedir.

1.3.9. Tophane-i Amire

Tophane semti günümüzde birçok tarihi eserin ve zenginliğin bir arada bulunduğu bir mekan olarak görölmektedir. İstanbul'un fethinden sonra bu kıyıyı ve yamaçlarını canlandıran ve iskana açılan ilk eser, II. Mehmed'in tophane binası olmuştur. Tarih boyunca yeni yapılarla genişleyen, birkaç defa yangınla harap olup yenilene Tophane-i Amire son biçimini Abdölaziz döneminde (1861-1876) almıştır.

²⁵ Dölen, E.; Feshane, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:3

Padişahların bölgedeki askeri tesisleri ziyaretinde kullanılmak üzere istirahat köşkü ve istişare meclisinin toplantı yeri olması açısından, Tophane Müşiri Halil Paşa, halen ayakta olan Tophane Kasrı'nı 1852 tarihinde yaptırmıştır.

Şekil 10 Tophane-i Amire'nin Havadan Görünümü



Semtin yüzyıllar boyu Fındıklı'ya ve Cihangir'e doğru genişlemesi sırasında çeşitli eserler yapılmış, bunlar yangınlar, depremler ve sahipsizlikler gibi nedenlerle tahrip olup daha sonrada ortadan kalkmışlardır. Set üstündeki top dökümhanesinin altında ve önünde, dört yol ağzına bakan köşesinde, Silahdar Mustafa Paşa'nın sebili ve çeşmesi de bu kaybolan eserler arasındadır.

Meydanda günümüzde korunan ve halen ayakta olan çeşme, 1732 tarihinde I. Mahmud tarafından semte su getirildikten sonra yapılmıştır. Tophane İskelesi ise, Galata Rıhtımı'nın 1894'te yapılmasından önce, Beyoğlu'na iniş ve çıkış için kullanılan başlıca çıkış olarak görülmektedir. İskele o dönemde yüksek ağaçlarla gölgelenmiş, şirin bir boğaz köyü havasındadır. Kıyı bugünkü kadar dolmadığından, hemen arkasında Kılıç Ali Paşa Camii net bir şekilde görünmektedir.

Salıpazarı yolunun başındaki Nusretiye Camii ise II. Mahmud tarafından yaptırılmış ve 1825'te tamamlanmıştır. Yeniçerilerin kaldırılacağı bu caminin açılışı sırasında padişahın konuşmasındaki tavrından anlaşılmıştır.

Şekil 11 Tophane-i Amire Binası



Tarihte geçmişe bakıldığında; Tophane semtinin, Osmanlı hanedanı nezlinde, her zaman önemli bir yer olma özelliğini sürdürdüğünü göstermiştir. Özellikle Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanması sonrasında Tophane Camii hükümdar ailesi ve çevresi tarafından daha fazla rağbet görmeye başlamıştır. Caminin arkasında bulunan halen gümrük binaları arasında kalmış saat kulesi ise II. Mahmud'un eseridir.

Tophane'nin Karaköy tarafı, cami ve hamamdan sonra, Necati Bey Caddesi ve dar sokakları ile 19. yüzyıldaki durumunu ana hatları ile sürdürmektedir. Ona paralel Kemeraltı Caddesi ise 1956-1959 Menderes imarı sırasında bir sıra binalar yıktırılarak genişletilmiş ve yoğunlaşan trafiğe yeni bir damar açılmıştır.

1730-1740 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne top üretmek amacıyla kurulan Tophane-i Amire binası, Gayrimenkul Eski Eserler Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 14.07.1978 ve 10538 sayılı karar ile tescil edilmiştir.

Tophane-i Amire İstanbul'un fethedilmesinden hemen sonra II. Mehmed tarafından 1453-1470 yılları arasında top dökümhanesi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Bu yapıya II. Beyazıd döneminde 1481-1512 yılları arasında bir topçu ocağı kışlası eklenmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde de çeşitli yapıların eklendiği binanın 1719 yılında yandığı bilinmektedir.

III. Selim döneminde yurt dışında farklı uzmanlar getirilerek yeni fırınlar inşa edilmiş ve talim alanına ihtiyaç duyulduğundan kıyıda bir meydan oluşturulmuştur. 1823 yılında çıkan Firuzağa yangını sırasında dökümhanenin bir kısmı yanmıştır. Yangından hemen sonra onarılan yapıya bir kışla, dökümhaneler, bir vapur makinehanesi ve deniz kıyısında bir depo eklenmiştir.

Tophane I. Dünya Savaşı yılları sonrasında önemini yitirmiş ve binalar terk edilmiştir. 1955 yılları sırasında koruma anlayışının devlet politikalarındaki yerinin az olması nedeniyle Menderes döneminde çevre düzenlemesi ve yol genişletme çalışmaları sırasında bazı tarihi binalar yıkılmıştır. Restorasyon çalışmalarındaki harcamaların fazla olması ve ilgilenilmemesi nedeniyle tesis 1993 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne devredilmiştir. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ve Fransa Dışişleri Bakanlığı tarafından ortaklaşa yapılan düzenleme ve yeniden işlevlendirme çalışmaları sonucunda Tophane-i Amire, sergi alanı, kültür ve sanat merkezine dönüştürülmüştür. Maliyetin büyük bir kısmı özel girişimciler ve Fransız Büyükelçiliği tarafından karşılanmıştır.²⁶

1.3.10. Haydarpaşa Garı

Bugünkü Haydarpaşa Gar binası, aynı zamanda TCDD Genel Müdürlüğü 1. İşletme Başmüdürlüğü ana binası olarakta kullanılmıştır. Haydarpaşa Gar Müdürlüğü'nde bu binada bulunmaktadır. İstanbul-Anadolu demiryolu hattının başlangıç yeri olan bugünkü garın yerinde, 22 Eylül 1872'de Pendik'e kadar işletmeye açılan demiryolunun ilk istasyonu bulunmaktaydı. Daha sonraki yıllarda demiryolları

²⁶ Aran, Ahmet; Tophane-i Amire, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:7, İstanbul, 1994

Anadolu'nun içlerine doğru uzandıkça ve Anadolu'nun çeşitli kentleri İstanbul'a bağlandıkça Haydarpaşa Garı'nın da önemi giderek artmıştır.

Karayollarının gelişkin olmadığı dönemlerde, İstanbul'dan Anadolu'ya yolcu ve asker sevkıyatı, Cumhuriyet'ten sonra memurların, devlet ve iş adamlarının Ankara'ya gidiş-gelişleri ve İstanbul'un tüm Anadolu ile demiryolu bağlantısı hep Haydarpaşa Garı üzerinden olmuştur.

Anadolu-İstanbul bağlantısını sağlayan demiryolunun başlangıç noktası olması açısından ayrı bir önemi olan ve bulunduğu Haydarpaşa semtinden dolayı "Haydarpaşa Garı" olarak anılan bina, aynı yerde daha önce bulunan ilk Haydarpaşa İstasyonu'nun yerine inşa edilmiştir.

Yapımına 30 Mayıs 1906'da başlanan ve 19 Ağustos 1908'de hizmete açılan binanın mimarı Otto Ritter ve Helmuth Cuno'dur. Bina 6 Eylül 1917'de bir sabotaj girişimi ve 1979'daki bir tanker kazasında zarar görmüştür ve tekrardan onarılmıştır. Bina döneminin mimarisi ile birlikte tipik bir 19. .y.y. istasyon binasıdır.²⁷

1.3.11. Haliç ve Çevresi (1980 Sonrası)

Türkiye'de dönüşüm sürecini en hızlı ve yoğun yaşayan kent; İstanbul'dur. Ekonomik dönüşümlerin neden olduğu mekansal yer değiştirmeler, kırdan kente, yoğun olarak yaşanan göç, fiziksel eskime gibi etkenler İstanbul kentinin bazı bölgelerinde köhneme olgusunun yaşanmasına yol açmıştır.²⁸

Haliç bölgesi sahip olduğu tarihi ve arkeolojik değerler nedeniyle İstanbul'un turizm potansiyelinde önemli bir yere sahiptir. Haliç, merkezi konumda yer alması, ulaşım kolaylıkları, tarihten gelen altyapı ve merkezi fonksiyonların burada yoğunlaşması nedeniyle İstanbul kenti adına önemli bir merkez olmayı sürdürmektedir. Gerek

²⁷ Salman, Yıldız; "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:4, 1994

²⁸ Akalın, E. Öznur; Yüksek Lisans Tezi; "Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere örneği"; İTÜ; İstanbul; 2003

anıtsal yapıları, gerekse kentsel dokuları ve farklı mimari özellikleri ile korunması gerekli bir bölgedir.

Buna rağmen geçmişten beri Haliç'in dönüşümü ve yenilenmesi üzerine yapılan, bütünsellik gütmeyen projeler Haliç'in kimliğinin yok olma eğilimini doğurmuştur.

Haliç, İstanbul'un mekansal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde yönetimlerin ve özel girişimcilerin sürekli ilgi odağı olmuştur. Ayrıca İstanbul kentinin merkezinde yer alıyor olması ve Galata ile Tarihi Yarımada gibi iki önemli tarihi merkezi birbirine bağlar konumda olması Haliç'in stratejik önemini artırmaktadır.²⁹

15. yüzyıla kadar süren Bizans kimliği, Osmanlı döneminde de, yerleşim biçiminin fazla değiştirilmemesi, ticari alanların, limanların ve yolların kullanılmaya devam etmesi ve geliştirilmesi sayesinde korunmuştur. Bu dönemde kentin ana işlevi fazla değiştirilmeden geliştirilmeye çalışılmıştır.

18. yüzyılda kent kimliğini etkileyen en önemli gelişim, Boğaziçi ve Haliç'in kent merkezi ile bütünleşmesi olmuştur. 19. yüzyıl sonlarına doğru yukarıdaki bölümlerde de belirtildiği gibi geleneksel toplum yapısı, sanayi devrimi ile ortaya çıkan dinamizmden büyük ölçüde etkilenmiştir.

1945'li yıllarda başlayan göçler ile birlikte sanayideki istihdamın giderek yoğunlaşması kentin kimliğini etkilemeye başlamış ve sanayi alanları çevresinde plansız gelişen konut alanları yaratmıştır. 1970'li yıllarda ise Organize Sanayi alanlarının oluşturulması ve sanayinin giderek kent içinde yoğunlaşmasıyla birlikte; başta Tarihi Yarımada olmak üzere eski kent dokusunun yaşadığı alanlardaki tarihi ve kültürel kimliği oldukça tahrip etmiştir.

Haliç, sanayileşme çabaları ile maruz kaldığı fiziksel ve sosyal dönüşüm sonucu, sahip olduğu nitelikleri ve kimliğini hızla yitirmeye başlamıştır. Sanayi'nin gelişimi bu dönemlerde Avrupa'daki gelişmeye paralel bir biçim izlese de; Haliç benzeri kıyı alanlarındaki sanayi kümelenmeleri hem çevresel hem sosyal hem de fiziksel

²⁹ Erden, Dilek; Firidin, Ebru; "Kentsel Dönüşüm Projeleri: Kolaj Kentler"; MSÜ; İstanbul; 2003

anlamda kent içinde sorunlu alanların oluşmasına neden olmuştur. Sanayi kuruluşlarının Haliç çevresinde yer seçiminde deniz ulaşımının önemli bir kriter olduğu görülmektedir.

Sanayi tesislerinin yer seçim tercihleri Haliç'teki ve Haliç'e yönelen mahallelerdeki sakinlerin yaşamlarını da etkilemiştir. Bu durum prestij konut alanlarının Haliçten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymasına neden olmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle beraber her topluluktan zenginleşen kesim, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir.

Haliç ve çevresini etkileyen birbiri ardına yapılan planlar Haliç'in bugünkü mevcut durumuna gelmesinde büyük pay sahibi olarak görülmektedirler. Özellikle Prost planıyla başlayan süreçteki sanayi desantralizasyon çalışmaları ve son olarak Dalan döneminde yapılan yıkımlar sonucunda birçok tarihi sanayi yapısının tahrip ve yok olduğu bilinmektedir.

Prost planı sadece Haliç çevresi değil bütüncül anlamda tüm İstanbul'u etkileyen ve biçimlenmesinde önemli paya sahip bir plan olarak dikkate alınmalıdır. Planla birlikte getirilmeye çalışılan önerilere bakılırsa;

- Dış dünya ile bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının geliştirilmesine yönelik öneriler: Galata Limanı'nın Güzel Sanatlar Akademisi'ne doğru uzatılması ve kara bağlantısının sadece otomobil ve kamyon ile desteklenmesi. Sarayburnu Limanı'nın kaldırılarak Yenikapı'da bir liman yapılması ve Sirkeci Garı'nın sadece banliyö trenlerine hizmet ederek yükünün hafifletilmesi, Yenikapı'da uluslararası yeni bir gar yapılması.
- Merkezi iş alanı ile ilgili öneriler: iş bölgesinin bazı düzenlemeler yapılarak yerinde kalması, Haliç kıyısında, Galata ile Unkapanı köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller ve balıkhanenin de buldukları yerde gelişmesi.
- Sanayi alanları ile ilgili öneriler: sanayinin Haliç'te toplanması, Boğaziçi'ndeki sanayi ve depoların kaldırılarak Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine getirilmesi.

- Konut alanları ile ilgili öneriler: Haliç'in kuzey yakasından Taksim'e kadar olan alanların yıkılarak yeniden geliştirilmesi, Maçka-Taksim arasında. Maçka-Beşiktaş arasındaki yamaçlarda ve Kasımpaşa'nın üst kotlarında Kurtuluş'ta yeni konut alanlarının geliştirilmesi.
- Suriçi'nin korunması ile ilgili öneriler; Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlanması, İstanbul'un silüetinin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi, üniversitenin Beyazıt ile Şehzadebaşı arasında geliştirilmesi.
- Yol sistemi ile ilgili öneriler: kentiçi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması kabulünden hareketle önceki dönemde başlayan Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu yakaları bağlantısının Atatürk Köprüsü (1939) ile güçlendirilmesi, Unkapanı-Yenikapı arasında Atatürk Bulvarı'nın açılması, Haliç'in iki sahilinin bir sanayi yolu sarılması, Haliç'in etrafını saran sanayinin Atatürk Köprüsü ve Unkapanı üzerinden Atatürk Bulvarı ile Yenikapı Limanı'na bağlanması, bu yolun Haliç'in güneyinde Unkapanı ve Galata köprüleri arasında devam ederek hallerin ve balıkhanenin Eminönü Meydanı ile ilişkisinin kurulması mevcut yolların toplu ulaşım alanı verecek biçimde düzenlenmesi gibi önerilerin getirildiği görülmektedir.

Prost Planı'nda, sağlıklı ve çağdaş bir kent yaratmak amacıyla sanayi kuruluşlarının çevreye zararlı etkilerini denetlemek ve imar planlarına yardımcı olmak üzere sanayinin yer seçimi ile ilgili olarak getirilen düzenlemelere gidilmiştir. Sanayi kuruluşları ulaşım altyapısı ve arazi olanakları açısından uygun görülen her konumda yer seçmiştir.

1950'li yıllar artan sanayileşme ile birlikte o zamana değin görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bir dönemdir. Bu dönemlerde uygulanan Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir. Bu operasyon ile temelde İstanbul'un suyolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan

meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılarından başlayarak alternatif trafik yolları geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür.

Topkapı'da yer alan sanayi tesislerinin limanla bağlantısı sağlanmıştır. Beyoğlu yakasında, Karaköy'den Azapkapı'ya kadar Perşembe Pazarından geçen geniş bir yol açılmış, bu yol tersanenin arkasından Sötlüce'ye bağlanmıştır.

Galata'daki liman Perşembe Pazarı'ndaki toptan ticareti destekleyecek biçimde ticaret limanına dönüştürülmüş, Prost Planı'nın öngörülerinin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, bu uygulamalar Haliç sanayi alanlarının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak. Haliç ve çevresinde gecekondular ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır.

20. yüzyılın başında yoğunlaşmayla başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çözüm yolları aranırken, Haliç dışında Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme-Zeytinburnu İstanbul yakasında gelişen ve yoğunlaşan alternatif sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır.

1980 sonrası dönem Türkiye'de her alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Ekonomik ve politik alanlardaki değişim sosyo-kültürel yapıyı da etkilemiştir. 1980 yılında karma ekonomik düzenden serbest piyasa ekonomisine geçiş, devletin müdahaleciliği ve enerji, ulaşım gibi altyapı yatırımlarına yönelmesi, yabancı sermayeyi teşvik etmesi, hayatın her alanını etkilemiştir.³⁰

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki bu

³⁰ Erden, Y. Dilek; "Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri"; Doktora Tezi; MSÜ; İstanbul; 2003

operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılmasıdır.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiştir. Diğer taraftan altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır.

Bu uygulama sırasında ortaya çıkan olumsuzlukların nedeni, üst ölçekte İstanbul Metropolitan Alanıyla ilişkilerin kurulduğu, mülkiyet, uygulama, mevzuat yönünden hazırlıkların yapıldığı, yöre sakinlerinin katılımının sağlandığı bütünsel bir planlama yaklaşımının olmamasıdır.³¹

Dalan operasyonları, Haliç'in bugünkü kimliğinin oluşumunda önemli bir yere sahiptir. Özellikle kıyı alanlarının ve işlevsel kullanımların değişimi, Haliç'in bir sanayi alanından rekreasyon ve konut alanına dönüşmesini sağlamıştır.³²

Bu operasyonlarla Haliç bir yönü ile kirlilikten ve salaş kaçak yapılardan kurtulmuş; ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip hal binası, fener evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğratılmıştır. Bunun yanı sıra bugün Haliç'te halen ayakta kalabilen sanayi mirası niteliğindeki yapılar yeni işlevler getirilebilecek yapılar olarak belirlendiklerinden yıkımlardan kurtulabilmişlerdir.

1.3.12. Tersaneler ve Çevresi

1.3.12.1. Tersane-i Amire ve Çevresi

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'un fethinden sonra, bir süre Kadirga Limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonraları Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata (Haliç) Tersanesi inşa edilmiştir. Yeni tersanenin faaliyetlerini

³¹ 1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu; İstanbul; 2001

³² Erden, Y. Dilek; "Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri"; Doktora Tezi; MSÜ; İstanbul; 2003

devam ettirebilmesi amacıyla İstanbul'a İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkarlar getirilmiştir.

İstanbul'da yeni gemi inşa etme imkanları o sırada sınırlı olduğu halde, daha sonraki yıllarda da Sinop, Trabzon (1461), Midilli ve Eflak (1462) seferlerinde, daha sonra da Venedik ile 16 yıl süren savaşta (1463-1479) ve Kırım'daki Ceneviz topraklarının fethinde (1475) donanmanın büyük rolü olmuştur. Donanmanın inşası için kullanılan yerler, Haliç Tersanesi ile padişahın 1462-1463 kışında genişlettiği Kadırga limanı olmuştur.

İstanbul'un fethinden başlayarak Kasımpaşa'nın Haliç sahili ve çevresi, kalyoncuların, denizcilerin, bahriyenin merkezi olmuş, bugünkü Haliç Tersanesi bölgesinde Tersane-i Amire; yani İstanbul Tersanesi kurulmuş, burada gemi yapımı için Lazistan ve Karaman'dan gemiciler getirilmiş, azepler denen deniz erleri için, daha güneyde bir Azepler Kışlası kurulmuştur. 1516'da Gelibolu Tersanesi buraya taşınmış, bu sırada gemi inşası için Gelibolu'dan, İzmir'den getirilen nüfus bu bölgede iskan edilmiştir.

Kasımpaşa denilen bölgenin ismini alması Kanuni Sultan Süleyman'ın (1520-1566) dönemine rastlar. Kanuni, sadrazamlarından Ayas Paşa'yı, Ferhad Paşa'yı, Kaptan-ı Derya Piyale Paşa'yı ve Güzelce Kasımpaşa'yı bölgenin imarı, tersanelerin ve bahriyenin güçlendirilmesiyle görevlendirmiştir, semt sonradan burada önemli imar hareketleri, cami vb. binalar yaptırmış olan Vezir Kasım Paşa'nın adıyla anılmaya başlanmıştır. Diğer eski İstanbul semtleri gibi Kasımpaşa da çeşitli defalar büyük yangınlar geçirmiş, 1821 yangınından sonra bir daha eski görkemine kavuşmamıştır.³³

Kasımpaşa yangınından önce yüksek rütbeli denizcilerin, tersane eminlerinin, bir kısım ulemanın köşklerinin, kasırlarının, konaklarının bulunduğu bir semt iken 19. yy ortalarına doğru bahriyeye mensup orta sınıf kişilerin, esnafın ağırlık kazandığı bir bölge olmuş, 20 yy.da ise tersane, bahriyeye ait kuruluşlar semtin özellikle Haliç

³³ 1/5000 Haliç ve Tersaneler Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Raporu; İstanbul,

sahiline yakın kesimlerine damgasını vurmuş ve Kasımpaşa giderek bir yoksullar, işçiler semti haline gelmiştir.

1.3.12.2. Haliç Tersanesi

İstanbul'un fethinden sonra, Bizans'tan kalan küçük tersaneler kullanılmamış, onların yerine Haliç'te yeni bir tersanenin inşasına başlanmıştır. Bugünkü Haliç Tersanesi adıyla anılan tersane; 11 Aralık 1455'te Fatih Sultan Mehmet tarafından kuruluşuna başlanan Tersane-i Amire'nin bir bölümü olarak inşa edilmiştir.

Yeni tersane, o dönemde birkaç bölüm ile bir divanhane ve mescitten oluşmaktadır. Kıyıda gemi inşa tezgahları çoğalırken, gerideki tepelerde de zaman içinde evler, ambarlar, atölyeler yapılmıştır.

Galata'dan Kağıthane Deresi'ne kadar kıyı boyunca uzanan tezgahların kurulmasına Cafer Kapudan'ın gözetiminde başlanmış, tekniğin ilerlemesiyle daha büyük gemiler de yapılmıştır.

16. yüzyılda Güzelce Kasım Paşa'nın sadaret kaymakamlığı sırasında imparatorluğun dört bir köşesindeki tersaneler de idari bakımdan Tersane-i Amire'ye bağlanmıştır. Böylece, Tersane-i Amire; inşa tezgahları, donanım ve malzeme ambarları, havuzları, kışlaları, yelken dikim, kürek yapım atölyeleri, dökümhanesi, cami, mektep, hamam, hatta zindanlarıyla büyük bir denizcilik merkezi haline gelmiştir.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534'te Kaptan-ı Derya'lığa getirilmesiyle Tunus ve Cezayir'den gelen yetenekli usta ve işçiler de Tersane-i Amire'de görev almaya başlamışlardır. Tersane-i Amire'nin büyütülüp, genişletilmesinde, Osmanlı denizciliğinin kurucularından Küçük Hüseyin Paşa (1758-1803) da büyük hizmetlerde bulunmuştur. I. Mahmud döneminde (1730-1754) bugün Kasımpaşa Kapısı denen yerde başlanan, büyük taş havuzun inşası ancak III. Selim döneminde (1789-1807) tamamlanmıştır.³⁴

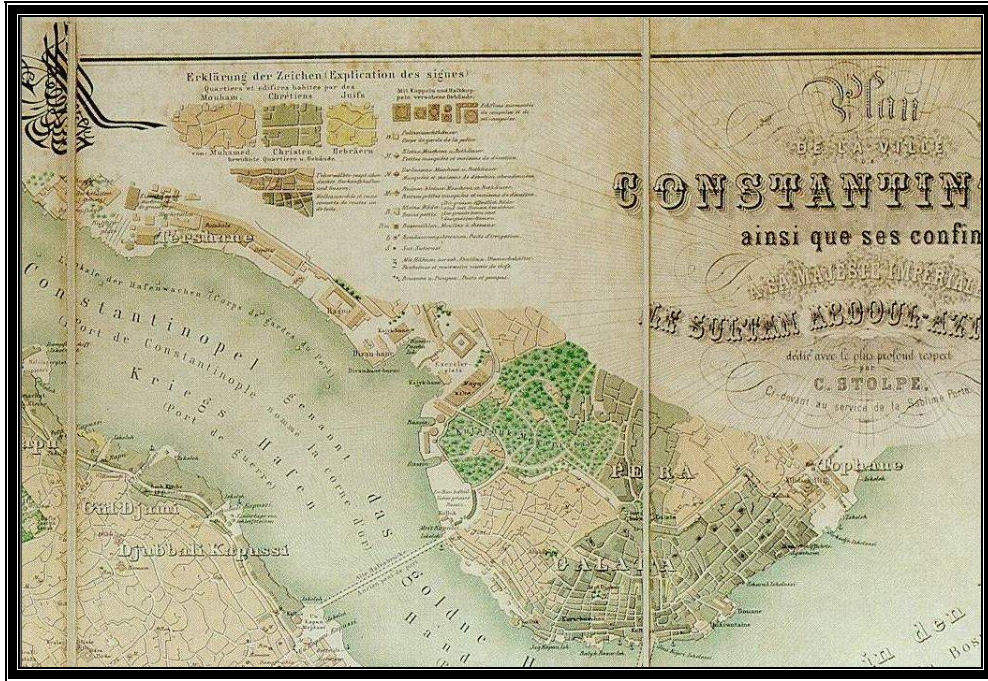
³⁴ 1/5000 Haliç ve Tersaneler Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Raporu; İstanbul,

II. Mahmud döneminde (1808-1839) ikinci bir havuza daha ihtiyaç görülünce, bunun Kasımpaşa Deresi ile Azapkapı arasında olması uygun görülmüştür. 85 m. uzunluğunda, 15 m. genişliğinde ve 10.3 m. derinliğindeki bu ikinci havuz 1825'te tamamlanıp hizmete girmiştir.

1832'de İstanbul'a gelen Amerikalı gemi inşa mühendisi Foster Rhodes' e Tersane-i Amire' de görev verilmesiyle gemi inşa alanında önemli adımlar atılmıştır. 1837'de tersanede Foster Rhodes' in gözetiminde ilk kez bir buhar makineli gemi olan Eser-i Hayr, 26 Kasım 1837'de Aynalıkavak' tan denize indirilmiştir.

Abdülmecid döneminde (1839-1861) Tersane-i Amire' ye üçüncü bir havuzun yapılmasına ihtiyaç görülmüş, ikinci havuzla, Azapkapı arasında kalan alanda başlanan bu havuzun inşası ancak 1870'te Abdülaziz döneminde tamamlanabilmiştir.

Şekil 13 1855'te Galata ve Halic Tersanesi



II. Mehmet döneminde yapılan bugünkü Kasımpaşa İskelesi'nin yakınında olduğu sanılan Kaptanpaşa Divanhanesi, Sadrazam Kasım Paşa döneminde yenilenmiş, yanına bir saray yapılmıştır. Genişleyen tersane donanmanın artan ihtiyaçlarına göre bakım görmüş, yeni yönetim yapıları eklenmiş, divanhane ise birkaç kez yıkılıp, yeniden yapılmıştır. Zamanla harap olan yapının yerine Abdülaziz tarafından yeni, daha büyük ve görkemli bir yapı yapılması istenmiş ve bugünkü yapı inşa edilmiştir.

Son haliyle divanhane tipinde olmayan Bahriye Nezareti binası; denize çakılan yaklaşık 7.000 kazık üzerinde elde edilen dolgu zemin üzerinde inşa edilmiş, oldukça yüksek bir bodrum kat üzerinde, iki katlı ve kagir bir yapı; 1869'da bitirilmiştir. Bugün Kuzey Deniz Saha Komutanlığı karargah binası olarak kullanılmaktadır.

O zamana kadar tersanede makineler model çıkartma yöntemiyle yapılırken, İngiliz makine mühendisi Seanks, Türk öğrencilere teknik resim öğretmiştir. Böylece, Tersane-i Amire' de yetişen öğrenciler, Hüner-i Perver adlı zırlının makinelerini yaparak ilk yerli gemi makinesini imal etmeyi başarmışlardır.

Daha sonraki dönemlerde İstanbul'da yer alan askeri tersaneler, 1930'da yeni kurulmakta olan Gölcük Tersanesi'ne taşınmış ve eldeki askeri gemilerin onarımları orada yapılmaya başlanmıştır. Boşaltılan saha Seyr-i Sefain İdaresi ile İnhisarlar Vekaleti'ne devredilmiştir. Deniz Kuvvetleri'nin emrinde ise bir iki küçük tesis ile bazı ambarlar kalmıştır.³⁵

1 Temmuz 1933'te kurulan Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü bünyesinde yer alan Haliç Tersanesi'nin zaman içinde modernleştirilmesine çalışılmış, 1952'de Denizcilik Bankası'na devredilmiştir.

Haliç Tersanesi 1984'te Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. nin bünyesinde yer almış ve tersane bugün Kasımpaşa deresi ile Atatürk Köprüsü arasında kalan 75.000 m².lik bir alana yayılmış durumdadır. 457 m. uzunluğunda rıhtımı, tescilli 3 kuru havuzu, 3 atölye binası, 1 tane de askeri bina bulunmaktadır.

1.3.12.3. Camialtı Tersanesi

11 Aralık 1455'te Fatih Sultan Mehmet tarafından Kasımpaşa ile Camialtı arasında Donanma inşasına mahsus birkaç göz kızak, bir divanhane ve bir mescit olarak yaptırılan tersane; II. Beyazıd döneminde; 1484'te genişletilmiştir. Kemal, Burak ve Piri Reis'lerin inşa ettirdikleri donanmanın çoğu burada inşa edilmiştir.

³⁵ 1/5000 Haliç ve Tersaneler Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Raporu; İstanbul,

I. Selim döneminde (1512-1520) üstü kapalı gemi inşa ve onarım tezgahları yapılmış,

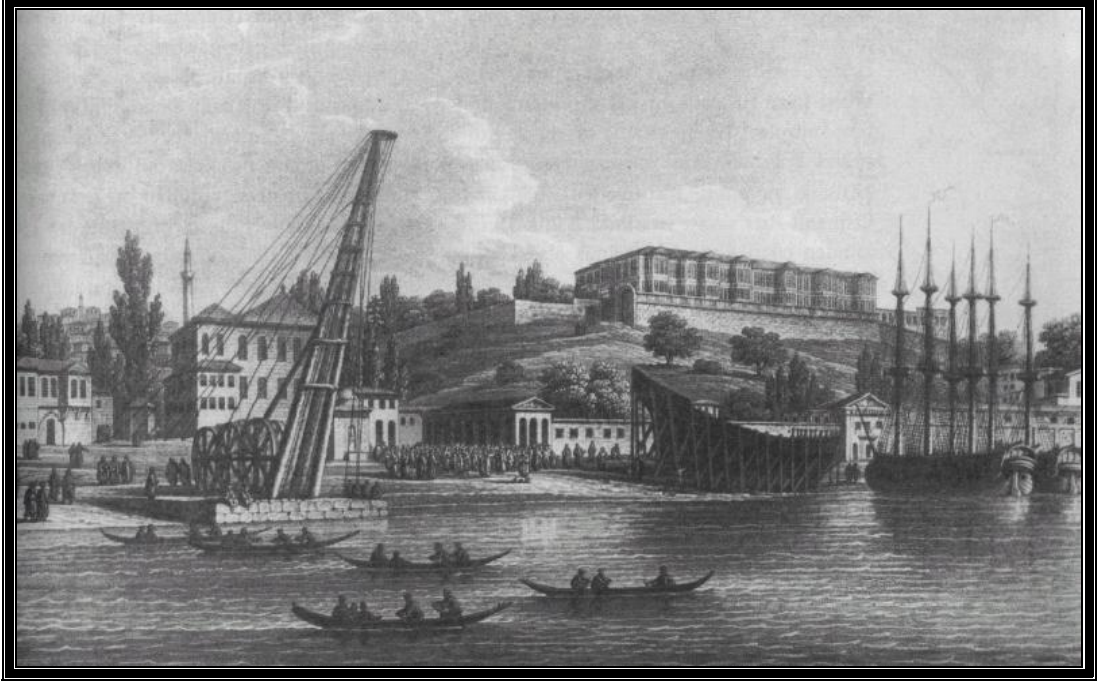
I. Süleyman döneminde (1520-1566) kapalı kızakların sayısı 200'e çıkarılmıştır.

Şekil 14 Camialtı Tersanesi'nden bir görünüş



17. yüzyılda gemi yapımındaki gelişmelerin gerisinde kalınması, mevcut gemi ve mürettebatın hazır halde tutulmaması, subay kadrolarının yetersizliği nedeniyle 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Çeşme önünde, Osmanlı donanması küçük bir grup Rus gemisi tarafından bozguna uğratılmıştır. Bunun üzerine 1770'te kaptan-ı deryalığa atanan Gazi Hasan Paşa'nın ilk görevi yeni gemiler yaptırarak bu kayıpları elden geldiğince çabuk gidermek olmuştur.

Şekil 15 Cezayirli Hasan Paşa Dönemi 40 m Yüksekliğinde Bir Kollu Vinç



Bu dönemde 1775'ten beri İstanbul'da faaliyet gösteren, henüz 1773'te kurulmuş olan matematik okulu (Mekteb-i Riyaziyye), 1776'da mühendis okulu'na (Hendese Odası) dönüştürülmüştür. Başlangıçta tersanenin kenarında bulunan bu okul, 1783'te bahriye okulu (Mühendishane-i Bahr-i Hümayun) olarak tersanenin merkezine taşınmıştır.

1800' lü yıllara kadar tersanecilikte modernleşme çabaları devam etmiş, bu modernleşme çabalarının en önemlisi ise ilk kuru dokun yapımı olmuştur. 1876'da revize edilen ve iki katı uzunluğu çıkarılan kuru dok günümüzde halen faaliyettedir.

Tersane kompleksindeki en önemli değişikliklerden biri de 1800 'lü yıllara rastlamaktadır. 1802'de artık engel oluşturan eski tersane surları yıkıldıktan ve tersanede çalışan işçilerin mahalleleri ve Kasımpaşa'daki denizcilerle bağlantı kolaylaştırıldıktan sonra, Küçük Hüseyin Paşa, Aynalıkavak Kasrı'na ait arazinin büyük bir kısmının tersaneye katılmasını sağlamıştır.³⁶

I. Mahmud döneminde (1730-1754) kuru taş havuzu ve ek havuzlar, 1830'da haddehane ve dökümhane, 1837'de demirhane, 1837'de Valide Taşkızağı ile

³⁶ 1/5000 Haliç ve Tersaneler Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Raporu; İstanbul,

Taşkızak, 1848’de “Küçük Çekiç” fabrikası tersane alanına eklenmiştir. 1885 ‘te kazanhane, çelik fırını ve modelhane yapılarak tersane artan ihtiyaçları karşılayacak duruma getirilmiştir.

1925’te o zamana kadar Deniz Kuvvet’ lerine ait olan tersanenin bir bölümü Seyr-i Sefain İdaresi’ne verilmiştir. İdare 1932’ye kadar gemilerinin bakım ve onarımlarını burada yaptıktan sonra Haliç Tersanesi’nin bulunduğu yere taşınmıştır.

1939’da bugünkü Camialtı Tersanesi’nin bulunduğu yerde Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü’nün Liman İşletmeleri’ne bağlı bir liman atölyesi kurulmuştur.

1944’te Devlet Deniz Yolları İşletmesi’ne devredilen atölye “Yeni Atölye” adı altında Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü’ne bağlı olarak çalışmaya başlamıştır.

1952’de Denizcilik Bankası’nın kurulmasından sonra, Ocak 1953’te tesisler bağımsız bir ünite olarak Camialtı Tersanesi adını almış ve her türden makineli, makinesiz deniz araçlarının bakımının, onarımının ve gerekli teçhizatının yapılabilmesi amacıyla modernleştirilmiştir.

Bu arada Birinci Beş Yıllık Plan’ da (1963-1968) Camialtı Tersanesi’nin iş hacminin arttırılmasına yer verilmiş, ilk olarak 15.000 tonluk kuru yük gemilerinin yapılması için harekete geçilmiş; tersane 1984’te Türkiye Gemi Sanayi AŞ’ye bağlanmıştır.

Günümüzde tersane 72.000 m² lik iş sahası ve 400 m. uzunluğunda bir rıhtıma sahiptir.

1.3.12.4. Taşkızak Tersanesi

Taşkızak Tersanesi, günümüzde Haliç'in kuzey kıyısında Kasımpaşa'da bulunan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlıdır.

Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481) kurulan ve bugün Haliç Tersanesi ile Camialtı Tersanesi'nin de yer aldığı büyük tersanenin bir bölümünü oluşturan bu tersanede, yüzyıllar boyunca donanmanın ihtiyacı olan ahşap, yelkenli gemiler inşa edilmiştir. III. Selim döneminde (1789-1807) tersaneye bir dökümhane eklenmiş, İsviçre ve Fransa'dan uzman mühendisler getirilerek kuruluşun çalışma kapasitesi genişletilmiştir.

1827' de ilk yüzer havuz, ilk buharlı geminin yapıldığı bu tersanenin bir önemi de dünyadaki ilk denizaltı gemisinin montajının burada yapılmış olmasıdır. 1886 'da hükümet tarafından İngiltere'de Nordenfeld top fabrikasında inşa ettirilen Abdülhamid ve Abdülmecid adlı denizaltılar, parçalar halinde İstanbul'a getirilerek, o zamanki adı İstanbul Valide Taşkızakları olan bu tersanede monte edilerek Osmanlı donanmasına kazandırılmıştır.

Sözkonusu alanda yapımı 1805 yılına denk gelen Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak olmak üzere üç kızak yer almaktadır. Kızaklar onarım ve yapım işlerinin görüldüğü sığ bir havuz bölümü ile geminin kızağa alınıp, kızaktan indirilmesine olanak sağlayan, deniz içindeki bölümden meydana gelmektedir. Gemi yapımı açıkta olduğu için kullanılan ahşapların fazla çalışmaması ve olumsuz hava koşullarına karşı korunması amacıyla kızakların üstünün örtülmesi yoluna gidilmiş, ancak ahşap örtü zamanla çürüdüğü için bir kazaya meydan vermemek amacıyla I.Dünya Savaşı sırasında yıktırılmıştır.

Cumhuriyet' in ilanından sonraki dönemde tersanenin tezgahları ve diğer tesisleri sökülerek Gölcük'e nakledilmiştir. 1937'de ise Almanya'ya ısmarlanması planlanan dört denizaltı gemisinin ikisinin inşasından vazgeçilerek bunların Taşkızak' ta yaptırılmasına karar verilince tesislerin yeniden kurulmasına başlanmıştır.

Nitekim burada yapılan Atılay ve Yıldıray adlı denizaltılar 19 Mayıs 1939'da törenle denize indirilmiştir. Taşkızak Tersanesi 1950'de genişletilerek tesislerin modernleştirilmesine çalışılmış, kuruluşun kapasitesi de arttırılmıştır.³⁷

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olan Taşkızak Tersanesi 17 Ağustos 1999 tarihinde Marmara Bölgesi'nde meydana gelen depremden sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilen ve daha sonra İstanbul Tersanesi Komutanlığı adını alan İstanbul Tuzla'daki Pendik Tersanesi'ne taşınmıştır.

Taşkızak Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalması, Haliç Köprüsü'nde yaşanan sorun ve bu sorunun sık sık tekrarlanma riskinin yaratacağı stratejik olumsuzluklar, hızla gelişen şehirleşme, çevre yolları ve sivil yerleşimlerin tersane güvenliğini zafiyete sokması, il imar planları uygulama ihtiyaçları, tersanenin bölgesel alan olarak gelişme ve genişleme imkanının olmaması, karayolu bağlantısının yetersiz kalması, Haliç Körfezi'ndeki kirlenme ve sığlaşmanın yarattığı ekolojik ve teknik sorunlar, Tuzla bölgesinde gelişen gemi inşa sanayi ile erişim ve iletişim zorlukları taşınma talebinin esaslarını oluşturmaktadır.

1.3.13. Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi

Günümüzde Haydarpaşa adıyla anılan alan, genel hatlarıyla Haydarpaşa Garı, demiryolu ve liman tesislerinin bir kısmını; Kadıköy-Üsküdar arasındaki Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Caddesi ve Tıbbiye Caddesi'nin Haydarpaşa Garı demiryolu tesisleri üzerindeki köprüden Harem'e inen yol üzerinde yer alan köprüye kadar olan kesimin kapsadığı bölge olarak tanımlanmaktadır. Bu alan içinde Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Eski Haydarpaşa Lisesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi çeşitli kurumlar ve kuruluşlar yer almaktadır. Kısmen Üsküdar Belediyesi sınırları içinde kalan Haydarpaşa'nın Kadıköy Belediyesinde kalan kısmı bütünüyle Rasim Paşa Mahallesi içinde kalmaktadır.

³⁷ 1/5000 Haliç ve Tersaneler Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Raporu; İstanbul,

Haydarpaşa olarak bilinen bölgenin adının nereden geldiği konusunda çeşitli varsayımlar söz konusudur. Mevacib defterlerine göre; 1533'te vezirliğe yükseltilen Hadım Haydar Paşa'nın bahçesi bu bölgede olduğu için bölge bu adı almıştır. Bir başka varsayım ise, III. Selim'in vezirlerinden Haydar Paşa'nın bölge içinde bir kışla yaptırdığı ve bölgenin adının bu kışladan geldiği söylenmektedir.³⁸

17. y.y.'da Haydarpaşa mevki Bizans imparatorları için şehir çevresindeki önemli yerlerden biriydi ve burada aziz patriklerin kaldığı bir saray bulunmaktaydı. 19. y.y.'a kadar bu bölgenin çehresinde fazla bir değişiklik olmadığı bilinmektedir. Haydarpaşa'nın etrafında birkaç yapının bulunduğu; Acıbadem ve Hasanpaşa'ya uzanan geniş çayırlardan ibaret olduğu söylemek mümkündür. Fenerbahçe'ye kadar bağ ve bahçelerle kaplı Kadıköy ile birlikte Haydarpaşa Çayırı'nın şehir çevresindeki önemli mesire alanlarından biri olduğu gibi, aynı zamanda ordu ve saray atlarının beslendiği bir yer olarak kullanıldığı görülmektedir.

İmparatorluk tarafından düzenlenen törenlerde her biri sorguçlarla süslenmiş atlar padişahın önünden sırayla geçirilip, mevsim boyu çayırlarda kurulan çadırlarda meşaleler yakılıp ve eğlenceler düzenlenmiştir. Atlılar Haydarpaşa Çayırı'nda eğitim görürken yaya askerler de yanındaki Talimhane ve Yeldeğirmeni mıntıklarında eğitilirdi. Buna bağlı olarak değirmende üretilen un ilede askerler beslenirdi. Bu alandaki son değirmen kalıntılarının 1903 yılında yıkıldığı bilinmektedir. Çevredeki bağ ve bahçeler ise o dönemde verem hastaları adına şifa olarak görülmekteydi. İlerleyen dönemlerde ise III. Selim döneminde Haydarpaşa Mevkii'nde belli belirsiz bir sokak dokusunun oluşmaya başladığı görülür.

1830 başlarında tarihlendirilebilecek Pitmann Haritası'nda küçük bir yerleşme durumundaki Kadıköy ve Üsküdar arasındaki geniş boşluklar görülmektedir. Haydarpaşa Çayırı'nı boydan boya kat eden birkaç yol Harem, Üsküdar, Acıbadem ve Söğütlüçeşme'ye uzanmaktadır. Aynı haritada bölge içinde bir iskelenin de varlığına işaret edilmektedir.

³⁸ Giz, Adnan; "Bir Zamanlar Kadıköy", İstanbul, 1988

Tanzimat sonrası yaşanan değişimlerle birlikte ayır ve otlakların yönetimiyle ilgili köklü değişimler yaşanmaya başlamıştır. Haydarpaşa ve kimi diğer Kadıköy çayırlarını gazete ilanıyla satılmaya başladığı bilinmektedir. Bununla birlikte Haydarpaşa ayı ve çevresi gözde bir safiye yeri olma özelliğini sürdürür.

Haydarpaşa'nın tarihteki en önemli değişimi ise 1873 yılında İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle başlar. Bu tarihlerde ayı adeta ikiye bölen demiryolu hattının kuzey kısmında bir gar binası inşa edilmiştir. Daha sonraları 1899-1903 tarihleri arasında deniz doldurularak, depolama alanları ile birlikte iki silo ve açıkta bir mendirek ile bir liman oluşturulur. Yine bu yıllarda Alman sermayesi ile inşa edilen Bağdat demiryolu hattına görkemli bir başlangıç yapmak amacıyla eski gar binasının yerine Alman neorönesans stilinde yeni ve bugünkü gar binası inşa edilmiştir.

19. y.y. sonunda Haydarpaşa ayı'nın gittikçe küçüldüğü görülmektedir. ayırın İbrahimağa yönünde oldukça büyük bir mahalle göze çarparken yakınındaki Sultan Köşkü de varlığını sürdürmektedir.

20. y.y. başlarında gar çevresinde konaklama tesislerinin belirmeye başladığı görülmektedir. I. Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa Garı ordunun en önemli ikmal ve sevkıyat noktalarından biridir.

1915'teki bir sabotajda cephane vagonların infilakı sonucu büyük mal ve can kaybı yaşanmıştır. I. Dünya Savaşı sonrasında ayır iyice küçülmüş ve artık sadece bir gezinti alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır.³⁹

³⁹ Akbulut, M. Rıfat; "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İstanbul ve Kadıköy", Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, İstanbul, 1992

Mütareke yıllarında Haydarpaşa Çayırı'nın tekrar askeri faaliyetlere sahne olduğu görülmektedir. Cumhuriyet sonrası Haydarpaşa Çayırı'ndan arda kalanlar ve garliman tesisleri ve diğer başka kurum ve kuruluşlar 1930 yılında Rasim Paşa mahallesi adı altında toplanmıştır. 1938 yılında imar bürosu müşavirlerinden Sabri Onan tarafından hazırlanan Kadıköy ve çevresi için imar planı etüdünde Haydarpaşa Çayırı'ndan arda kalan alanlarda Devlet Demiryolları çalışanları için ufak bir mahalle ve İbrahimağa yönünden Üsküdar'a doğru geniş bir cadde önerilir.

Daha sonraki yıllarda Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, Haydarpaşa çevresi de hastane, okul gibi kamu kullanımları ile dolmuştur. Haydarpaşa Çayırı'nın büyük ölçüde Devlet Demiryolları tesisleriyle işgal edilmesi sonucunda, çayırdaki bugün ortadan kalkmıştır. Günümüzde çayır özelliğini bütünüyle yitirmiştir. Bu alan depolama, bahçe mobilyaları satışı gibi çeşitli amaçlarla kullanılmakta olup, kısmen de boş durmasında rağmen açık alan olma özelliğini sürdürmektedir.

1.3.13.1. Haydarpaşa Limanı

Haydarpaşa Limanı Anadolu yakasında, Kadıköy'ün kuzeyi ile Harem arasında kalan, şehrin en büyük ticari limanı olarak işletilmektedir. Mendirek, depolar, silolar, yükleme-boşaltma ve diğer tesisleri ile büyük ve yaygın bir liman kompleksi olan Haydarpaşa Limanı'nın güneyinde, bütün Anadolu demiryolları bağlantılarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı ve önünde Haydarpaşa vapur iskelesi bulunmaktadır.

Burada büyük bir liman yapılması zorunluluğu ve düşüncesi, 1871 yılında Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının yapıma başlanması ve 1873'te, bu hattın ulaşımına açılmasından sonra ortaya çıkmıştır.

İstanbul'un en önemli ulaşım noktalarından biri haline gelen Haydarpaşa mevkiinde bir liman yapılması için II. Abdülhamid duyurduğu bir ferman ile Anadolu Bağdat Demiryolları Şirketi'ne çeşitli imtiyazlar vermiştir.

İnşaatına 1899 yılında başlanan liman 1903 yılında işletilmeye başlanmıştır. Ağustos 1908 yılında eski küçük garın yerine bugünkü Haydarpaşa Garı'nın hizmete girmesiyle limanın Anadolu ile bağlantısı dahada güçlenmiştir. Fakat 1917 yılında bir patlamada kısmen tahrip olmuş ve yeniden inşa edilmiştir. 1927 yılında çıkarılan bir kanun ile Demiryolu ve Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuş ve Haydarpaşa Limanı'nın imtiyazının satın alınması gündeme gelmiştir. 1929 yılında ise liman bu kuruma bağlanmıştır.⁴⁰

1953 yılında limanın genişletilme çalışmaları başlamış ve limanın dalgakıranın daha fazla açığında yeni bir dalga kıran yapılmıştır. Limana çok sayıda silo ve depolama alanları ile çeşitli yapılar, vinçler ve demiryolu hattı eklenmiştir. 1990'lı yıllarda limanın yıllık kapasitesi 5 milyon ton civarında görülmektedir.

⁴⁰ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt No:4

1.4. BÖLÜM SONUCU

Sanayi Devrimi öncesinde Osmanlı Devleti'ndeki üretim politikaları ve biçimlerine bakıldığında toprağa dayalı ve tarım odaklı bir sistem görülmektedir. Bunun sonucunda da devletin işlettiği ve sahibi olduğu büyük topraklar dikkati çekmektedir. Böyle bir çerçevede Sanayi Devrimi sonrası devletin makineleşmeye ayak uydurması ve seri üretim biçimlerine geçişi çok sıkıntılı olmuştur.

Birçok alandaki sanayi yatırımları Sanayi Devrimi sonrası ilk dönemlerde sadece devlet teşvikiyle ve devlet tarafından işletilen tekil fabrikalardan oluşmaktaydı. Bunlarında birçoğu İstanbul kenti sınırları içinde dağınık halde bulunmaktaydı. Özellikle ağır silah sanayi konusunda faaliyet gösteren bu işletmeler için uzman personel yurtdışından getirilmekteydi. Bunun nedeni olarak ise tarıma dayalı bir sistemden sanayi toplumuna geçiş sürecinde halkın bu konuda altyapıya sahip olmaması söylenebilir.

Sanayi Devrimi sonrası dönemde oluşan endüstri mirası örneklerinin birçoğunun günümüze ulaşmadığı ve yıkıldığı yada o dönemlerde fonksiyon değiştirdiği bilinmektedir. Günümüze ulaşanlarının ise yine büyük bir kısmı belediyelerin koruma konusundaki kaynak yetersizlikleri nedeniyle bakımsız halde işlevsiz olarak ayakta durmaktadırlar. Fakat kentin rantı yüksek dönüşüm baskısının hissedildiği alanlarda kalan bazı endüstri mirası yapıları, büyük yatırımcıların desteğiyle restorasyonları tamamlanarak farklı fonksiyonlar kazanmışlardır. Bu sayede buldukları bölgelere de kimi zaman özellikle kültürel faaliyetler konusunda farklı kimlikler kazandırdıkları gözükmektedir.

Diğer taraftan tekil bina ölçeğindeki örnekler dışında denizle bağlantısı kuvvetli olan İstanbul kentinde ticaret amaçlı tarihi liman alanlarının da sanayi devrimi sonrasında oluştuğu görülmektedir. Bunlardan en önemlisi bugün dönüşümü tartışılan Haydarpaşa Liman ve Gar alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı Dönemi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk dönemlerinde ticaret ve lojistik konusunda büyük bir rol sahibi olan bu alanlar, günümüzde artık kentsel baskılar sonucu kent içinde atıl durumda kalmakta ve kent merkezine dönüşen alanlarda sorunlar yaratmaktadır.

Dönüşümü zorunlu hale gelen bu liman alanlarının hangi fonksiyonlar verilerek, hangi kriterlere dikkat edilerek değerlendirilmesi gerektiği dikkat edilmesi gereken konulardır. Devam eden bölümler içinde yurt dışı örnekleri ve Avrupa'daki Sanayi Devrimi deneyimleri irdelenerek, bu alanların dönüşümü konusunda değerlendirmeler yapılmaya çalışılacaktır.

BÖLÜM 2. AVRUPA’DA ENDÜSTRİ DEVRİMİ, SANAYİ MİRASININ İŞLEVSEL DÖNÜŞÜMÜ VE KORUNMASI

2.1. SANAYİ DEVRİMİ SONRASI MODERN MİMARİ VE KENT

Endüstri devrimi, “teknolojinin, endüstriyel üretimin ve ulaşım olanaklarının gelişmesi ile birlikte birçok alanda yaşanan köklü değişim” olarak tanımlanmaktadır. Endüstri devrimi, birçok konuda (teknoloji, üretim, kültür, ekonomi, toplumun sosyal yapısı, sanat ve mimarlık) önemli değişimlere ve yeni yaklaşımların ortaya çıkmasına yol açmıştır.

1765 yılında James Watt tarafından bulunan buharlı makinelerin kullanımı, endüstrileşme sürecini başlamıştır. 1830’dan sonra yoğunlaşan demiryolları geçtikleri yerleri yeni endüstri bölgelerine dönüştürmüşlerdir. Endüstriyel eylemlerin belirli yerlerde toplanması sonucu hızla gelişen yeni kentler kurulmuştur. Bunun sonucunda bu kentlere doğru yoğun bir nüfus akımı yaşanır. Diğer yandan, tarımda makinelerin kullanılması, verimin artması ve bu alanda giderek daha az iş gücüne gereksinim duyulması, kırsal alanda kentlere doğru yaşanan hızlı ve yoğun göçün bir diğer nedeni olmuştur.⁴¹

Kırsal alandan kentsel alana doğru yönelen yoğun nüfus akımı, buna hazırlıksız olan kentlerin düzensiz ve olumsuz bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Kentlerde oluşan kötü yaşam koşullarına karşı bazı çalışmalar yapılması gerekliliği şehir planlama olgusunun önemini artırır; 1830-1850 yılları arasında gelişen kent dinamikleri “modern şehircilik” kavramını doğurmuştur. Kent genelinin olumsuz görünümünün yanında fabrikalarda çalışan işçilerin barındığı sağlıksız konutlar da eleştiri konusu olmaya başlamıştır. Fabrika, demiryolu ve bakımsız kentler, endüstri kentinin üç temel unsuru haline gelir.

⁴¹ Benevolo, L.; History of Modern Architecture I: Industrial Revolution, MIT Pres; Cambridge, 1971

Kentlerdeki olumsuzlukları gidermeye yönelik olarak 19. yüzyılın sonlarında Ebenezer Howard'ın *Bahçe Şehir*, 20. yüzyılın başlarında da Tony Garnier'nin *Endüstri Kenti* yaklaşımları ortaya çıkmıştır.⁴²

Hızla artan kentsel nüfusun barınma sorunu, apartman tipinde işçi konutları inşa ederek çözülmeye çalışılmıştır.

Diğer yandan, endüstrinin ve bununla birlikte teknolojinin çok büyük bir hızla gelişmesi, 19. yüzyılın sonlarından başlayarak özellikle de 20. yüzyılda en temel üretim ve yaratı alanının giderek felsefe ve sanattan teknolojiye doğru kaymasına neden olmuştur. 19. yüzyılda makinelerin çalıştırılmasında ve özellikle demiryollarında buhar gücü kullanılmaya başlanması ile; elde edilen ürünler yeni enerji kaynaklarını beraberinde getirmiştir. Diğer yandan, yapı üretiminde yeni yapı malzemelerinin kullanılması yanında yeni yapım yöntemleri de gelişmiştir ve bu durum mimarlık dünyasında önemli yeniliklerin ortaya çıkmasına neden olur; modern mimarlığın temelleri bu dönemde atılır.⁴³

Endüstri Devrimini izleyen dönemde gerçekleşen sosyo-ekonomik gelişmeler, mimari üretim alanını derinden etkileyecek, bir yandan yeni yapı tiplerinin, diğer yandan yeni bir mekan ve biçim üretme anlayışının ortaya çıkmasına yol açmıştır.

2.2. AVRUPA'DA KÖHNELEŞEN SANAYİ ALANLARINDAKİ DÖNÜŞÜM POLİTİKALARI VE ENDÜSTRİ ARKEOLOJİSİ KAVRAMI

Endüstriyel miras kavramı, tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait olan değerleri yok olma tehdidi altında iken doğmuştur. 19. yüzyılda Avrupa'da gelişen sanayi, geleneksel doku için bir tehdit oluşturduğu zaman bu dokunun korunması için gereken eylemler başlamıştır. Sanayisizleşme süreci ile sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini doğurmuştur. Bu noktada ise "endüstriyel miras" kavramı ortaya çıkmıştır.

⁴² Giedion, S.; *Space, Time and Architecture*, 5th ed., Harvard University Press; Cambridge, 1967.

⁴³ Birol, G.; *Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi*, Balıkesir Üniversitesi, Y.Lisans Tezi, 1998

Endüstri alanları 20. yüzyılın ortalarına kadar, kötü iş koşulları ve geri teknolojilerin simgeleri olarak görülmekte ve bunların ortadan kaldırılmasının gerekliliği olduğu düşünülmekteydi.

Ancak 20. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere'deki endüstri mirasının uluslararası önemi anlaşılmış ve bu mirasın kültürel bir kaynak olarak değeri fark edilmiştir.

Büyük arsa spekülasyonlarının yaşandığı günümüz kent merkezlerinde sıkışık kalmış olan sanayi yapıları, sahip oldukları geniş alanlar nedeniyle de kıymetli görülmektedirler.

Günümüzde miras kaynaklarının kullanımı ve değerlendirilmesine daha esnek davranılmaktadır. Burada kamu yetkilileri, gönüllüler ve de ticari kuruluşlar ortaklaşa çalışarak genel hedeflere ulaşmayı amaçlar.

Kültür mirası politikaları da evrimleşmiştir. Kültür mirasının korunması eylemi Bölge planlama, Nazım planlar ve Şehircilik çalışmaları içine entegre edilmiştir. Böylelikle ekonomik ve sosyal destek sağlanmıştır. "Bütüncül koruma" önemli hale gelmiştir. Genişletilmiş miras kültürü günümüzdeki politik yapıda özenli bir yer işgal etmektedir. Birçok ülkenin ekonomisinde miras ile ilgili yatırımlar oldukça önem kazanmıştır.

"Endüstri Arkeolojisi" endüstri anıtlarının yerinde incelenerek, kayda geçirilmesi, bazı hallerde koruma altına alınması olarak tanımlanmaktadır. Hedefi ise, işlevini yitirmiş bu anıtların sosyal ve teknolojik tarih bağlamı içerisindeki önemini değerlendirerek, bu sayede sosyal ve ekonomik kazanca dönüştürülmelerini sağlamaktır.

Terk edilen sanayi alanları geriye ıslah edilmesi gereken çöküntü alanları bırakırlar. Bu çöküntü alanlarının ıslahı ve bunların yeniden canlandırılmalarına yönelik olarak,

çevrenin gereksinimlerine ve kültürel yapısına uygun işlevler verilerek kentle bütünleşmesi sağlanmalıdır.⁴⁴

Geçmişin üretim tesislerini bir “toplumsal gelişme belgeseli” olarak geleceğe aktarmak, özellikle yine Türkiye gibi üretim yerine rant ekonomisiyle yaşayan ve bilimin giderek dışlandığı bir ülkenin “tüketime ve toprak yağmasına alıştıran” toplumu üzerinde de aydınlanmayı yeniden anımsatan çok yönlü etkiler yapacaktır. Çünkü endüstri mirası, aynı zamanda inanç yerine aklın egemen olması durumunda, insanoğlunun neleri yaratabildiğinin de “tarihsel belleteni” gibidir.⁴⁵

Tarihi sanayi alanlarının korunarak yeniden işlevlendirilmelerinde “kamu yararı” yadsınamaz bir gerçektir. Yenileşme ve dönüşüm sırasında bu alanların kültürel önemi fark edilmediği takdirde, sadece fiziksel koruma ve tasarım anlamında bakıldığında projelerin bir takım eksik yanları kalır. Bu durum ise projelerin hayata geçirilmelerinde ve devamlılığının sağlanmasında sorunlara yol açar. Toplumsal ve kültürel değerlerin göz önünde bulundurulması nitelikli çevre, sağlıklı bir toplumsal ve kültürel yaşam açısından büyük önem taşır.

Tarihi sanayi alanlarının yenileşme ve dönüşüm projeleri bağlamında ele alınması buldukları çevrede toplumsal ve kültürel iyileşmeyi sağlamalarının yanı sıra, ekonomik canlanmaya katkılarından dolayı da önemlidir. Bu sayede sağlanan ekonomik fayda ile toplumsal yararı uygun bir biçimde birleştirmek gereklidir.

Kent merkezlerinde yer alan bu alanlar için dönüştürme projelerinde, yoğun yerleşmeden kaynaklanan sorunlar yaşanmaktadır. Ancak kent merkezlerindeki yoğun yapılaşma talebi de bu yapıların değerlendirilmeleri için cazip imkanlar sunmaktadır. Özellikle de yoğun kent merkezlerinde kamu kullanımı için ihtiyaç duyulan kültür ve sanat etkinlikleri bu yapılar için oldukça uygun görülmektedir.⁴⁶

⁴⁴ Kırış, Binnur; Doktora Tezi; “Türkiyede’ki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması”; MSÜ; İstanbul; 2001

⁴⁵ İkinci, Oktay; “Endüstri Mirasının Korunması”; İstanbul Dergisi; Ekim 2001; 134

⁴⁶ Kırış, Binnur; Doktora Tezi; “Türkiyede’ki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması”; MSÜ; İstanbul; 2001

2.3. GAR VE LİMAN ALANLARINDA DÖNÜŞÜM ÖRNEKLERİ

Koruma ve dönüşüm kapsamında sanayi sektöründe yapı ölçeğinde tasarım örneklerine Avrupa'nın birçok kentinde rastlamak mümkündür. Kentlerin günümüz koşullarında üstlendikleri fonksiyonlara paralel olarak kentle bütünleşecek biçimde tasarlanan birçok sanayi binası yeniden işlevlendirilerek koruma altına alınmıştır. Bu sayede bu binaların köhneleşmesi ve tarihi değerini yitirmesi, yıpranmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Özellikle Almanya ve İngiltere gibi sanayide ileri ülkelerde karşımıza çıkan örneklerden birkaçını bu bölümde inceleyeceğiz.

2.3.1. Madrid; Atocha Garı

Atocha, Madrid şehrindeki en büyük tren garı olarak hizmet vermektedir. Ana hatlardaki gezici trenler şehir içinde, şehirlerarası olmak üzere ülkenin özellikle ülkenin güneyine sefer yaparken; AVE hızlı trenleri Barcelona ve Seville kentlerine yolcu taşımaktadır. Atocha tren hatları servisi İspanya Ulusal Tren Şirketi tarafından işletilmektedir.

Şekil 16 Atocha Garı, Madrid



Tren garı Madrid'in en eski tren garı olarak halen işlemektedir. Gar 1851 yılında Estacion de Mediodia adıyla açılmıştır. Atocha Mediodia şuan Madrid kentinde Argenzuela bölgesindeki bir alanın adıdır .

Yapı 1892 yılındaki bir yangında büyük hasar aldıktan sonra aynı tarihte yenilenerek, tekrardan açılmıştır. Yenilenen binanın büyük bir kısmı demir konstrüksiyon olarak mimar Alberto de Palacio Elissagne ve Gustave Eiffel tarafından restore edilmiştir. Mühendis Henry Saint James de projenin bir parçası olarak inşaat aşamasında yer almıştır.

Eski Atocha Gar binası 1992 yılında servis dışı bırakılarak, cafelerin, dükkanların ve gece klüplerinin hizmet verdiği bir tesise çevrilmiştir. Bu alan 4000 metrekarelik bir tropikal bahçe ile çevrelenmiştir. Bu tarihte Rafael Moneo tarafından dizayn edilen ve eski gara eklenen modern gar ise, AVE hızlı trenleri ile Seville kentine hizmet vermeye başlamıştır.

Ana hızlı tren hatları yeni modern gar binasında son bulurken, diğer kent için gezici trenler yer altına alınmıştır. Plaza del Emperador Carlos V istasyonuna bağlanan hatlar buradan iki metro hattı ile Atocha ve Atocha Renfe'ye dağılmaktadır. Yeni eklenen bir metro hattı ise direk olarak yeni tren garına bağlanmıştır.

Şekil 17 Atocha Garı İç Görünümü



Atocha Tren Garı alanı çevresine dahil ayrıca birde Reina Sofia müzesi bulunmaktadır. Tren istasyonu 11 Mart 2004 yılındaki terörist saldırıda hedef alınmış ve bir tren bombalanmıştır.

2.3.2. Nottingham Tren Garı

İlk Nottingham Tren Garı mayıs 1839'da Midland Counties Demiryolları'nın Nottingham'dan Derby' ye yeni bir hat eklemesiyle açılmıştır. Terminal istasyonu Carrington Sokağı'nın batısında bugün Nottingham Magistrates' Courts binasının bulunduğu alanda kurulmuştur. Orijinal gişeler halen binanın girişinde korunmaktadır ve Nottingham Magistrates' Courts ana girişinde sergilenmektedir.

1844 yılında Midland Counties Demiryolları iki başka demiryolu hattı ile birleşerek, 1848 yılında istasyona Lincoln kentine hizmet veren yeni bir hat eklemiştir. Yeni bina İstasyon Yolu'nda Mimar J E Hall tarafından dizayn edilerek, 22 Mayıs 1848 yılında açılmıştır. Diğer bir taraftan bu eklemlenmeler ile 1880'li yıllarda istasyon 130 kişiye istihdam sağlar hale gelmiştir.

Şekil 18 Nottingham Garı



Great Central Demiryolları 1900'lü yıllarda Victoria Garı'nı açtığında Nottingham İstasyonu'nun Midland Demiryolları için yeniden restore edilmesine karar verilmiştir. İki binanın da yapımında çalışan mimar aynı olduğundan yapıların mimarı özellikleri birbirinin aynı olarak görülmektedir. Gar bulunduğu yerde tekrar restore edildiğinde sadece giriş kısmı farklı bir sokağa bağlanmıştır.

İstasyon Barok stilinde yenilenerek yapımında demir konstrüksiyon ve kırmızı kiremitler kullanılmıştır ve inşaat 1 milyon sterline mal olmuştur.

2.3.3. Paris; Gare Du Nord Binası

Gare Du Nord, Paris kentindeki altı diğer büyük terminal istasyonlarından biridir. SNFC ana hatlarına bağlı olarak hizmet vermektedir. Terminal kent içindeki diğer kentsel raylı sistemler ile de bağlantılı olarak işlemektedir. Yolcu sayısı ve günlük hareketlilik bakımından Avrupa'nın en yoğun tren garı olarak görülmektedir. Diğer taraftan bağlı olduğu şirket ise Avrupa'daki en büyük üçüncü şirket olarak hizmet vermektedir. Gardan Fransa dışında İngiltere, Belçika ve Hollanda gibi ülkelere seferler düzenlenmektedir.

Şekil 19 Paris, Gare Du Nord Binası



Gare Du Nord 1861 yılında Fransız Mimar Jacques Hittorff tarafından tasarlanmış ve 1864 yılında açılmıştır. 1884 ve 1960 yıllarda tren hatlarının ve terminaldeki istasyonların yetersiz kalması nedeniyle yapıya yeni bölümler eklenmiştir. 1900'lü yıllarda ise istasyonlar Paris Metro hattına bağlanmıştır.

Şekil 20 Gare Du Nord Girişi



Günümüzün çağdaş mimarisi ile restore edilen iç tasarım bugün birçok kafe, dükkan ve diğer kültürel faaliyetler ile de hizmet vermektedir.

2.3.4. Barselona Limanı

İspanya'nın kuzey doğusunda yer alan Barselona Limanı, Akdeniz'in önde gelen konteyner limanlarından bir tanesidir. Uluslararası trafik için 4 konteyner terminali, 3 ulusal trafik terminali, 2 otomobil terminali, 1 meyve terminali, 1 adet kahve-kakao terminali, 1 adet demir dışı metaller terminali, 1 soğuk hava depo terminali, 9 katı dökme yük ve 9 sıvı dökme yük terminali bulunmaktadır. 20 km.ye uzanan limanın derinliği 16 metreye ulaşmaktadır .

2004 yılı konteyner trafiğinde Barselona 1.910.723 TEU'luk bir kapasite gerçekleştirmiştir. Aynı yıl 785.000 adet otomobilin bu liman üzerinden sevkiyatı yapılmıştır. Liman, Avrupa'nın en modern İntermodal dağıtım merkezlerinden bir tanesine sahiptir.

Limanda yılda 18 Milyon metrik ton kargo trafiği gerçekleştirilmektedir. Senede 3.000 gemi limana uğramakta ve 1.000.000 insan yolcu terminalinden geçiş yapmaktadır. Barcelona Limanı'na kent ölçeğinde bakıldığında tarihi dokunun limanın arkasında kaldığı ve limanın ön kısmının ise açık denize baktığı görülmektedir. Liman alanının hemen arkasındaki kentin tarihi dokusu içinde çok sayıda ve türde müzenin, kilise ve katedrallerin, park alanlarının, turistik alanların yer aldığı görülmektedir.⁴⁷

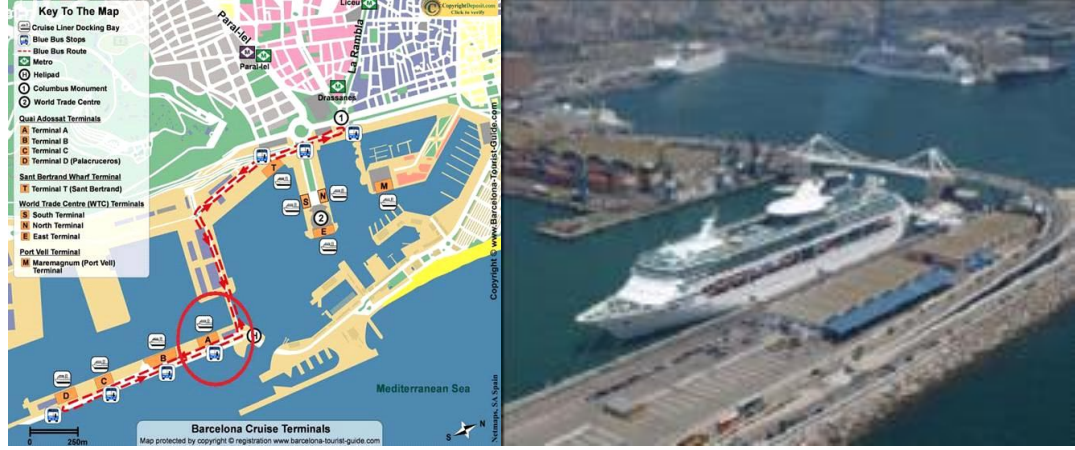
Şekil 21 Barcelona Limanı



Barcelona Rıhtımı üzerinde bulunan terminallerden kuzey terminali sadece bir adet orta boy kruvaziyer gemisine hizmet verirken güney terminali iki kruvaziyer gemisini aynı anda ağırlayabilmektedir. Yolcular bu iki terminalden sadece 5 dakika yürüyerek şehir merkezine ulaşabilmekte ve Terminal A, moll adosat üzerinde yer almaktadır. Terminal A, Mega kruvaziyer liman gemilerini ağırlamak üzere yapılmış bir limandır. D ve C terminalleri ise A terminalinden farklı olarak transit operasyonlar için kullanılmaktadır.

⁴⁷ www.apb.es, Mart 2009

Şekil 22 Terminal A'dan Genel Görünüm



Şekil 23 Terminal D-C'den Genel Görünüm



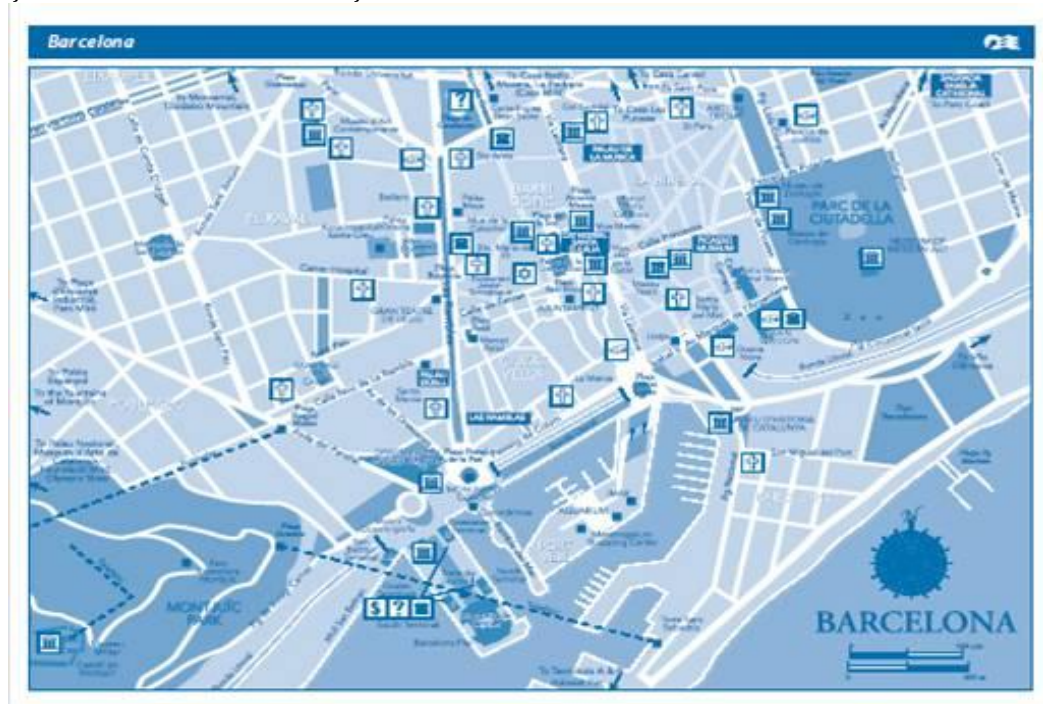
Maremagnum olarak tanımlanan alan ise limandaki kruvaziyer terminallerinin en küçüğünü oluşturmaktadır ve üç küçük gemiyi aynı anda ağırlayabilme kapasitesine sahiptir. Limanın bu bölümünden şehir merkezine ücretsiz otobüs turlar buradan düzenlenmektedir. Aynı zamanda Maremagnum alışveriş merkezi de yine bu alanda yer almaktadır.

Şekil 24 Maremagnum Kruvaziyer Terminali



Aynı zamanda liman alanı barındırdığı son derece canlı olan kültür-sanat faaliyetleriyle yaya yolları vasıtasıyla arkadaki alanla bütünleşmektedir. Böylece yoğun bir kruvaziyer limanının bile kentle bütünleşebildiği görülmektedir.

Şekil 25 Barselona Limanı ve Çevresi



Sadece Barselona Liman alanı çevresinde değil aynı zamanda liman içerisinde de pek çok turistik mekan bulunmaktadır. Bunlardan biri Avrupa'nın en büyük akvaryumlarından biri olan akvaryum parkıdır. 22 tane havuza sahip olan akvaryum içerisinde 8000 balık bulunmakta ve bu balıkların 11'ini köpekbalıkları oluşturmaktadır. Akvaryum limanda cazibe yaratan eğlence ve kültür fonksiyonlarından birini oluşturmaktadır.⁴⁸

Şekil 26 Barselona Limanı Akvaryum Alanı



Limandaki diğer bir eğlence merkezi ise IMAX Sinema Sistemidir. Üç farklı projeksiyon sistemine sahip olan sinemanın tamamı IMAX sisteminden oluşan dünyanın ilk IMAX sistemli sinemasıdır. Bu sinemada izleyiciler dev ekranlarda ve üç boyutlu olarak film izleme olanağına sahip olmaktadır. Buda limanın eğlence alanı olarak kullanılmasında son derece etkili olmaktadır.

⁴⁸ www.apb.es, Mart 2008

Şekil 27 Barselona Limanı Sinema Binası



Limanda aynı zamanda Katalonya Tarih Müzesi bulunmaktadır. Müzede Katalonya tarihine ait eserler sergilenmektedir. Müze 1900 yılında inşa edilen eski bir depo binasında kurulmuş olup, müzenin iki katında sürekli bir sergi bulunmaktadır . Bu sergide paleolitik çağdan 1980'deki Katalan seçimlerine kadarki Katalan tarihi anlatılmakta ve sergilenmektedir.

Şekil 28 Barselona Limanı Katalonya Tarih Müzesi



Katalonya Tarih müzesinin yanı sıra limanda Deniz Müzesi de bulunmaktadır. Alanda bulunan Kolomb Anıtının hemen yanında yer alan müzede ziyaretçilere bir kürek mahkumu gibi kürek çekmek, okyanusa açılmış bir yelkenlinin içinde fırtınaya

karşı savaşmak ya da bir vapurla yeni dünyaya göç etmek gibi canlı deneyimler yaşatılmaktadır.

şekil 29 Barselona Limanı Deniz Müzesi



Limanda yer alan Kolomb Anıtı, ziyaretçilerin asansörle tırmanarak alandaki manzarayı ve kenti seyredebilmelerine olanak sağlamaktadır.

şekil 30 Kolomb Anıtı



2.3.4.1. Barcelona-Port Vell Projesi

İspanya Rıhtımı'nın diğeri bir adı Terminal M-Port Vell'dir. Bu alan İspanyolca Maremàgnum olarak belirlenmiştir. Port Vell, 55,6 hektarlık bir alanda faaliyet gösteren, 9 terminalli bir kruvaziyer ve aynı zamanda yat limanıdır. Liman hem gelen turistlere, hem de tüm kente hizmet veren çok canlı bir kültür sanat merkezi olup adeta bir çekim noktasıdır. Liman içinde zaman zaman turistler için su gösterileri ve resim sergileri yapılmaktadır . Aynı zamanda Limanın Dünya Ticaret Merkezi binasında alışveriş merkezleri, ofisler, otel bulunmaktadır.

Şekil 31 Port Vell Limanı'nın Genel Görünümü



Şekil 32 Port Vell Limanı ve Çevresi



Barcelona Limanı'na (Port Vell) dünya ölçeğinde bakıldığında alanın açık denize bakan bir konumda olduğu görülmektedir. Limanın önünde kısıtlayıcı herhangi bir değerli kent silüeti vs. bulunmamaktadır.

Şekil 33 Port Vell Limanı Konumu



2.3.4.2. Port Vell Projesi Planlama Süreci

Port Vell Limanı ve çevresi planlama sürecinden önce kullanılmayan ve son derece atıl bir liman alanı olarak bilinmektedir. 1989 yılında bu alanın geliştirilip düzenlenmesi ve yeniden kullanılması için liman planının yapılması kararı alınmıştır. Liman, planlama sürecinden önce kentten bağımsız bir liman yönetimi tarafından idare edilmekte olup, planlanmasından sonrada hala aynı yönetim tarafından idare edilmesi sağlanmıştır. Plan sürecinde yapılan çalışmalarda, eski limanın yenilenmesi ve liman ile kent arasındaki iyi bir ilişki oluşturulması belirlenmiştir.⁴⁹

⁴⁹ www.apb.es, Mart 2008

Şekil 34 Barselona Port Vell Limanı ve Çevresi



Port Vell Limanı'nın plan hedefleri; öncelikle limanı kente açmak, limanda eğlence ve rekreasyon aktiviteleri olmak üzere bu bölgede bulunmayan aktiviteleri yaratmak ve liman alanının kendi karakterini yitirmeksizin mevcut ihtiyaçlarıyla uyumlu aktiviteler oluşturabileceği bir şekilde yeniden kullanımını sağlamak olarak düşünülmüştür. Şekil 33 ve 34'de limanın planlanmadan önce ve planlandıktan sonraki durumu görülmektedir.

Şekil 35 Port Vell Limanı'nın Proje Öncesi Durumu



Şekil 36 Port Vell Limanı Proje Sonrası Durumu



Limanın planlanmadan önce son derece dar bir alanda faaliyet göstermekte olduğu görülmektedir. Planlanma sürecinden sonra ise belirlenen hedefler doğrultusunda liman için daha geniş bir alan tahsis edildiği görülmektedir. Belirlenen aktivitelerin gerçekleştirilebilmesi ve aynı zamanda limanın kendi faaliyetini gösterebilmesi için dolgu alanlarında yapıldığı görülmekte ve bu kapsamda liman alanının genişletilmesiyle limanda yeni terminaller, yat limanı ve eğlence-kültür alanları oluşturulması söz konusudur.

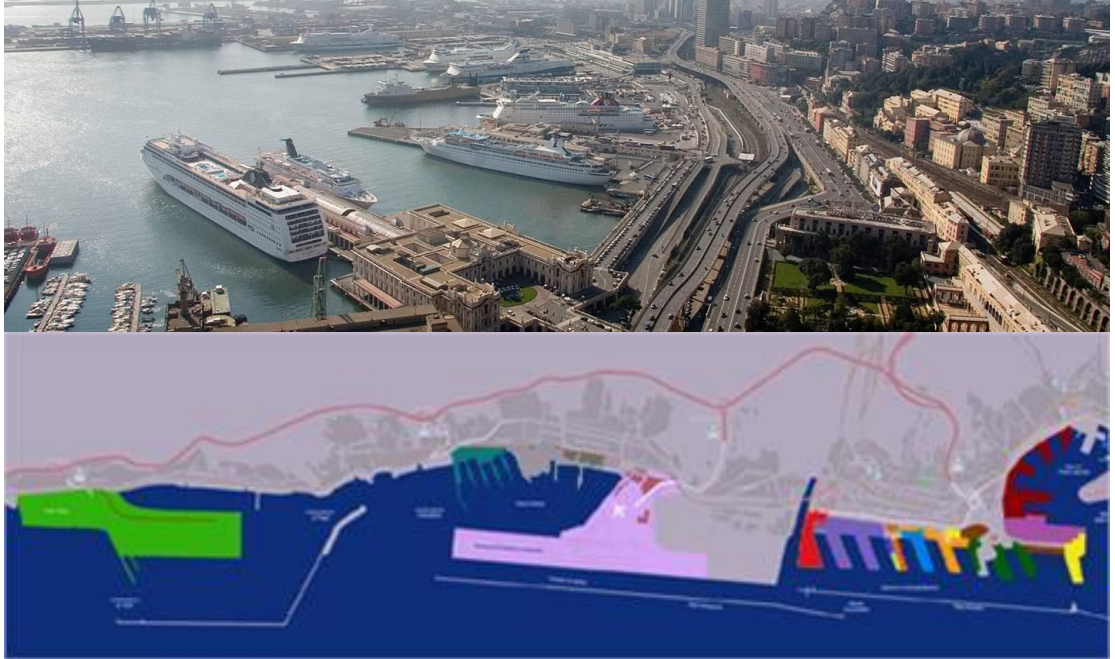
Port Vell Limanı planında söz konusu hedefler iki aşama halinde gerçekleştirilmiştir. Planın tamamlanmasıyla, kent ölçeğinde çekim merkezi niteliğinde eğlence ve kültür fonksiyonlarını içinde barındıran, 7 kruvaziyer limanı ile yılda yaklaşık 1.000.000 yolcu alana taşıyan, kentliyi denizden koparmadan limandan gelir getirmeyi başaran bir proje ortaya çıkmıştır.⁵⁰

⁵⁰ www.apb.es, Mart 2008

2.3.5. Cenova Limanı-İtalya

Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekanı ve aynı zamanda turizm için bir geçiş noktası olan Cenova Limanı, bugün eski kentle denizi birbirine bağlayan görkemli bir turistik / kültürel alan olarak hizmet vermektedir. Cenova Limanı toplamda yaklaşık 700 hektarlık bir alanı kaplamakta ve Eski Liman alanından başlayarak batıya doğru uzanan 20 km.'lik bir kıyı bandını oluşturmaktadır.

Şekil 37 Cenova Limanı'nın Genel Görünümü



Günümüzde Cenova Liman'ı lojistik ve yolcu taşımacılığı aktivitelerini içeren; konteynır limanı, kargo limanı, kruvaziyer limanı ve feribot terminalleri ile ticari ve turistik trafiğin İtalya'daki en önemli merkezi konumundadır.

Şekil 38 Cenova Limanı Genel Görünümü



Cenova Liman İdaresi; yolcu terminallerinin ve eski liman alanı düzenlemelerini iki ayrı şirkete devretmiş durumdadır. Parti yöneticilerinin, enstitü, dernek ve turizm işletmelerinin de içinde bulunduğu bir yapılanma olan Cenova Liman İdaresi, Cenova kıyı alanı ve çevresindeki aktivitelerin organize edilmesi, programlanması ve kontrol edilmesinde üst düzey yetkili kurumdur. Cenova Limanı'nda yolcu terminallerinin, (feribot ve kruvaziyer terminalleri) planlanması, inşa edilmesi ve işletmesi; 1987 yılında kurulan Stazioni Marittime S.P.A. şirketine aittir ve bu şirket 2040 yılına kadar işletme hakkında sahiptir.

Liman üç kısımdan oluşmaktadır. Bunlar; Kruvaziyer teminalleri, feribot terminalleri ve eski liman alanıdır. Eski limanla birleştirilen yeni liman, feribot ve kruvaziyer gemilerinin yolcu taşımacılığı için ayrılmış bir bölüm olarak kullanılmaktadır. Terminallerle bütünleşen demiryolu sistemi ile şehir içine ulaşım sağlanmakta ve böylelikle liman şehirden kopuk olmamaktadır.⁵¹

⁵¹ www.porto.genova.it; Mart 2009

250.000 m² (25 ha.)'lik bir alan içerisinde toplam 5 adet terminal; feribot (2) ve kruvaziyer terminalleri (3) bulunmakta ve 3000 metrelik rıhtım alanına ve 14 demirleme noktasına sahip bulunmaktadır. Yolcu terminalleri; 5 kruvaziyer gemi, 13 feribot ve 4 milyonun üzerinde feribot yolucusuna hizmet eden bir alan olmuştur. Bu terminallere hizmet veren 400 araçlık bir otopark da bulunmaktadır.

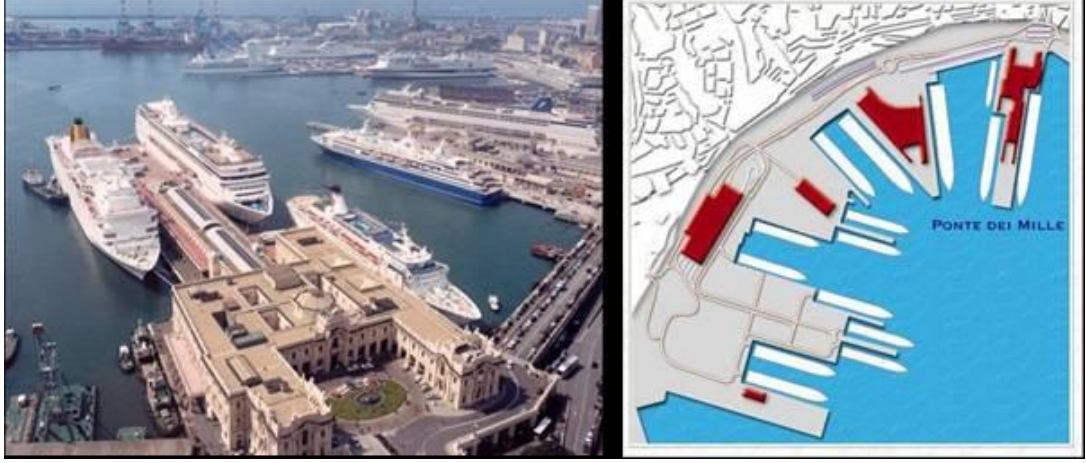
Şekil 39 Cenova Limanı Terminal Alanları



Kruvaziyer Liman terminali olarak eski denizcilik işletmesi istasyon binası (Ponte dei Mille) restore edilmiştir. Terminal binası yüksek kalite hizmetlerin sunulduğu, güvenliği olan ve konfor standartlarına uygun olarak donatılmış ve teknolojik açıdan ileri düzeyde tasarlanmıştır. 10.000 m²'lik bu bina içerisinde geniş yolcu holleri, check – in alanları, free shoplar, bekleme salonları, müzik ve video gösterimleri vb. aktiviteler yer almaktadır.⁵²

⁵² www.porto.genova.it; Mart 2009

Şekil 40 Cenova Limanı Yolcu Terminalleri



Terminal, son nesil 2 kruvaziyer ve daha küçük 1 kruvaziyer gemisini aynı anda karşılayabilmekte ve günde 10.000'in üzerinde yolcuya hizmet verebilmektedir. Bir diğer kruvaziyer terminali olan Ponte Andrea Doria terminali ise 3500 m²'lik alanı ile günlük 8.000 yolcuya hizmet verebilmektedir. Özellikle restore edilerek kruvaziyer terminali olarak kullanılmakta olan Ponte Mille Terminali; tarihsel, kültürel ve sanatsal geçmişi ile günümüzün modern ve fonksiyonel kullanımının önemli bir buluşma yeri olmuştur.

Port Antico (eski liman) köhnemiş bir kıyı alanı iken bugün, yolcu terminallerine yakınlığı ile yeniden canlandırılmış, eski ve yeni yapıları, restoran, dükkan, tiyatro, deniz müzesi ve akvaryumu ile canlı bir kıyı alanı olarak işlev kazanmıştır.

130.000 m²'lik (13 ha.) Tarihi Liman; (7 ha. Kapalı alan ve 6 ha. Açık alan) kentsel dönüşüm projelerinin en iyi örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Mandraccio adlı eski limanın, Cenova Kent Konseyi'nin desteği ile 1992 yılında başlayan modern düzenlemeler sonucunda Cenova Limanı'nın yeniden canlandırılması sağlanmıştır.⁵³

⁵³ www.porto.genova.it; Mart 2009

Şekil 41 Cenova Limanında Yapılan Düzenlemeler



Porto Antico Cenova şirketi, eski limanın 2050 yılına kadar yönetilmesi ve işletilmesi hakkına sahiptir. Bu işletme içerisinde; %51 oranında Cenova Kent Meclisi, %39 oranında Cenova Ticaret Birliği ve %10 oranında Cenova Kıyı Yönetimi gibi paydaşlar yer almaktadır. İşletmenin amacı; Cenova Kıyı Alanının; tarihi liman kimliğini yeniden kazandırmak ve kültürel aktiviteleri, konferans sergi ve fuar alanları ile geliştirerek ulusal ve uluslar arası bir turizm merkezi oluşturmaktır . Günümüzde Tarihi Liman 13 ha.'lık yaya bölgesinde yıllık 250'nin üzerinde düzenlenen aktiviteleri ile 3.5 milyon ziyaretçi çekmektedir.

Şekil 42 Cenova Limanı Turistik Alanları



Cenova'nın 2004 yılında Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi ile turizm ağırlıklı aktiviteler hız kazanmış; Kruvaziyer liman alanının geliştirilmesi ve eski liman alanı dönüşümü bu yöndeki önemli gelişmeler olmuştur. Liman Alanı içerisinde; Eski Pamuk depolarında günlük 1000 kişiyi ağırlayan açık tiyatro, konser ve gösteriler yapılmaktadır. Fuar ve Festival alanları önemli açık alanlar olarak görülmekte; konser, kongre, gösteri ve spor gibi kamusal aktivitelerin kullanımına sunulmaktadır.

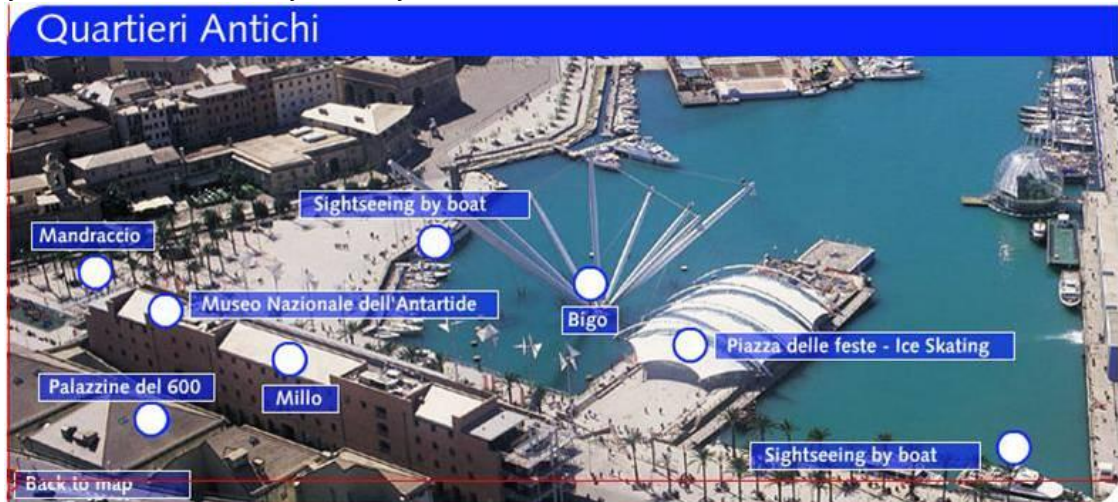
Şekil 43 Cenova Limanı Festival ve Tiyatro Alanları



Yaya ağırlıklı düzenlemelerle meydanlaşmaların ve açık alanların oluşturulduğu Eski Liman alanında müzeler yer almakta ve her yıl kültürel etkinlik kapsamında standlar açılarak ziyaretçiler bu alana gelmeleri sağlanmaktadır. Her yıl ortalama 350.000 ziyaretçinin katıldığı Boat Show gibi önemli etkinliklerin yapıldığı Cenova'nın uluslararası fuar alanı da bu bölgede yer almaktadır.

Tarihi Liman'da yapılan kıyı alanı düzenlemeleri ile bugün Cenova Kıyı Alanı; meydanlar, açık alanlar ve rekreatif alanları ile; yerli – yabancı ziyaretçiler tarafından yoğun olarak ziyaret edilmekte ve yaya bölgeleri olarak aktif bir biçimde kullanılmaktadır. Her yıl ortalama 1.250.000 kişi tarafından ziyaret edilen Akvaryum 2500 m²'lik sergileme alanı, galerileri ve satış birimleri ile alanın önemli cazibe noktalarından birini oluşturmaktadır.⁵⁴

Şekil 44 Cenova Limanı Çevresi Açık ve Rekreatif Alanlar



⁵⁴ www.porto.genova.it; Mart 2009

2.3.6. Avrupa Liman Alanı Örneklerinin Değerlendirilmesi

Günümüzde kruvaziyer turizminin; liman alanlarının dönüşümünde önemli bir belirleyici olduğu görülmektedir. Cenova Liman Alanı'nda yaşanan 20 yıllık dönüşüm hareketinde; süreçler, yapılanmalar ve fonksiyonel çeşitlenmeler Haydarpaşa çalışma alanına ışık tutması çerçevesinde incelenmiştir.

Cenova ve Barselona limanlarındaki ticari faaliyetlerin yanı sıra, bu alanların yoğun kruvaziyer ve feribot taşımacılığı ile hareketlenen ve günlük 10.000'in üzerinde yolcu trafiği ile şekillenen liman alanları olduğu görülmektedir. Bu yoğunluğu kentin coğrafi konumu, önemli stratejik noktalara yakınlığı ve ulaşım bağlantıları desteklemektedir.

Özellikle terminallerin otoyol bağlantılarının güçlü olması ve dolayısıyla havaalanına yakınlığı bölgenin erişilebilirliğini arttırmaktadır. Terminal alanlarında otopark alanları oluşturulmuştur. Ayrıca Terminallerle bütünleşen demiryolu sistemi ile şehir içine ulaşım sağlanmakta ve böylelikle liman şehirden kopuk olmamaktadır.

Haydarpaşa Liman alanında önerilecek aktivitelerinin başarılı bir şekilde sürdürülmesi açısından ulaşım ve çevre bağlantılarının alana getirilecek fonksiyon değişimleri ve yoğunluklar bağlamında yeniden kurgulanması önemlidir. Bu konu hem sürdürülen projenin hemde daha önceki yarışma projelerinin en önemli çözüm bekleyen sorunsallarından biri olmuştur.

Cenova'nın 2004 yılında Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi ile turizm ağırlıklı gelişmeler hız kazanmış; Kruvaziyer liman alanının geliştirilmesi ve eski liman alanı dönüşümü bu yöndeki önemli gelişmeler olmuştur. İstanbul 2010 Kültür Başkentliği ile Haydarpaşa'nın stratejik bir alan olacağı öngörüsü bu açıdan önemlidir.

Cenova Liman Alanı'nı "Liman İdaresi" başkanlığında yönetilmekte ve organize edilmektedir. Bir bütün içerisinde kurgulanmış Cenova Liman Alanının; fonksiyonel farklılaşmalara göre (yolcu terminalleri, yük – kargo terminalleri ve tarihi liman dönüşüm alanları) kurulan farklı paydaşları içeren şirketler tarafından işletilmesi ve aktivitelerin organize edilmesi sağlanmaktadır.

110 hektarlık bir alanı kapsayan Haydarpaşa Liman ve Geri sahasında planlanacak farklı zonların, fonksiyon ve kullanım alanlarının tasarlanması, koordine edilmesi ve işletilmesi bu bağlamda değerlendirilmesi gereken bir diğer önemli unsur olarak görülmektedir.

Cenova ve Barselona Liman Alanları sadece yolcu ve yük limanı olarak kullanılmamakta; çok fonksiyonlu karma bir kullanımla kamusal bir alan olarak geliştirilmiş ve ulusal - uluslararası bir cazibe merkezi olarak tarihi kentle bütünleşmişlerdir. Kruvaziyer ve Feribot Alanları ile Tarihi Limanlar rekreasyon alanları; silüete saygılı, fonksiyon çeşitliliği, görsel ve fonksiyonel bütünlüğü ve ticari - turizm aktiviteleri ile ekonomik getirisi olan bölgelerdir.

Cenova Kruvaziyer Liman terminalinin eski liman ve şehir merkezi ile ahenkli ve başarılı bir biçimde harmanlanması kentsel gelişim açısından çok önemlidir. Cenova örneğinde özellikli olan kruvaziyer terminalinin kentsel strüktürün tam merkezinde yer alması ve merkezi bir eleman olarak kenti ve kıyıyı yeniden oluşturmasıdır. Haydarpaşa Liman Alanında da bu bağlamda; kıyının turizm ve rekreasyon ile yeniden tanımlanabileceği ve kentlinin su ile ilişkisini sağlayabilecek politikalar geliştirilmesi önemlidir.

2.4. BÖLÜM SONUCU

Avrupa ülkelerinde yaşanan Sanayi Devrimi sonrası süreç Osmanlı Devleti'nde yaşanan sürece göre bir hayli farklı sonuçlar doğurmuştur. Tarımsal ekonomiden sanayi ve imalat süreçlerine geçen Avrupa devletlerinde, oluşan büyük sanayi zonları bir kente eklenmekten öte çevrelerinde yeni yerleşim alanları yaratarak bazı ülkelerde bugün bildiğimiz küresel ekonomiye yön veren güçlü kentleri oluşturmuşlardır. Özellikle İngiltere'de Manchester, Liverpool gibi kentler bu şekilde sanayi odaklı gelişen ve büyüyen kentlerdir.

Daha sonraki dönemlerde ise merkezde bulunan sanayi zonlarının köhneleşerek işlevini yitirmesiyle birlikte, bu alanlarda büyük çapta dönüşümlerin yaşandığı bilinmektedir. Daha çok konut ve ticaret fonksiyonlarının yüklenerek kentsel dönüşümleri sağlanan bu mekanlar, taşıdıkları tarihsel anlamlar korunarak kentin ihtiyacı doğrultusunda restore edilmişlerdir.

Tüm bu dönüşüm çalışmaları sonucunda ise endüstriyel miras kavramı, tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait olan değerleri yok olma tehdidi altında iken doğmuştur. 19. yüzyılda Avrupa'da gelişen sanayi, geleneksel doku için bir tehdit oluşturduğu zaman bu dokunun korunması için gereken eylemler başlamıştır. Sanayisizleşme süreci ile sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini doğurmuştur. Bu noktada ise "endüstriyel miras" kavramı ortaya çıkmıştır.

Endüstriyel miras kavramı tartışmaları, İstanbul kenti için günümüzde özellikle Haydarpaşa Liman alanı üzerinde yoğunlaşmaktadır. Liman ve gar alanının geçmişten günümüze tarihsel bir değer taşıdığı ve bunun korunması gerekliliği üzerinde durulmaktadır.

Avrupa'daki benzeri ve başarılı dönüşüm örnekleri incelendiğinde; tarihi liman alanlarının genelde işlevlerinin korunduğu ve çeşitli kültürel faaliyet alanları

eklenerek turizm açısından kent adına çekim merkezi yaratan bölgeler haline geldikleri görülmektedir.

Barcelona Liman örneğine genel anlamda bakıldığında; Haydarpaşa Liman ve Gar bölgesi gibi gerisinde kent turizmi adına önemli tarihi değeri yüksek kentsel mekanlar barındırdığı görülmektedir. Bu dönüşüm projesinde en önemli sorunsallardan biride liman bölgesinin bu tarihi dokuyla etkileşiminin sağlanması olmuştur. Bu noktada liman alanının hem deniz yoluyla hemde kara-yaya yolları ile ulaşım bağlantıları güçlendirilerek, hem kent içinde yaşayan insanların hemde kenti ziyaret edecek insanların kullanımına açıldığı görülmektedir. Bunun dışında rekreasyon alanları, çeşitli kültürel faaliyet alanları ile kentin kimliğini yansıtan mekanlar yaratılmaya çalışılmıştır. Bu sayede kenti ziyaret eden insanların kentin taşıdığı tarihsel değerleri ve süreçleri daha iyi anlayabilmesi ve kentin dünyaya tanıtımının yapılması adına önemli bir adım atılmıştır. Barcelona Limanı dönüşümü sonrası dünyanın en büyük kruvazier limanlarından biri haline gelmiştir.

Haydarpaşa Gar ve Liman bölgesinin de mevcut durumda dönüşümünün zorunluluğu kabul edildiğinde, özellikle çevresinde bulundurduğu tarihsel kimliği önemli yapılarında proje alanı içerisinde değerlendirilmesi önemli bir noktadır. Verilecek olan yeni fonksiyonun özellikle Kadıköy ve Harem bölgesiyle bütünleşebilmesi açısından bu üzerinden bir kez daha geçilmesi gereken konulardan biridir. Endüstriyel Miras potansiyeli taşıyan alanların bu denli az olduğu İstanbul kentinde, bu tarz alanların günümüz dönüşüm örnekleri gibi sadece konut yada ticaret bazlı düşünülmeyip, diğer taraftan turizm ekonomisine de katkıda bulunacak şekilde yenilenmesi şarttır.

BÖLÜM 3. HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN ÇEVRESİ ANALİTİK SENTEZ VE PROJELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. HAYDARPAŞA LİMAN, GAR VE ÇEVRESİ MEVCUT DURUM ANALİZİ

3.1.1. Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Genel Tanımı

Çalışma alanı olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası; içinde barındırdığı Haydarpaşa Garı ve Limanı'ndan dolayı İstanbul Metropoliten alan içinde ulaşım da önemli bir odak noktası olduğu gibi, yıllarca metropole Anadolu'dan giriş-çıkış kapısı niteliği taşımış olmasından dolayı tüm Türkiye için de bir odak noktası, tarihi bir değerdir.

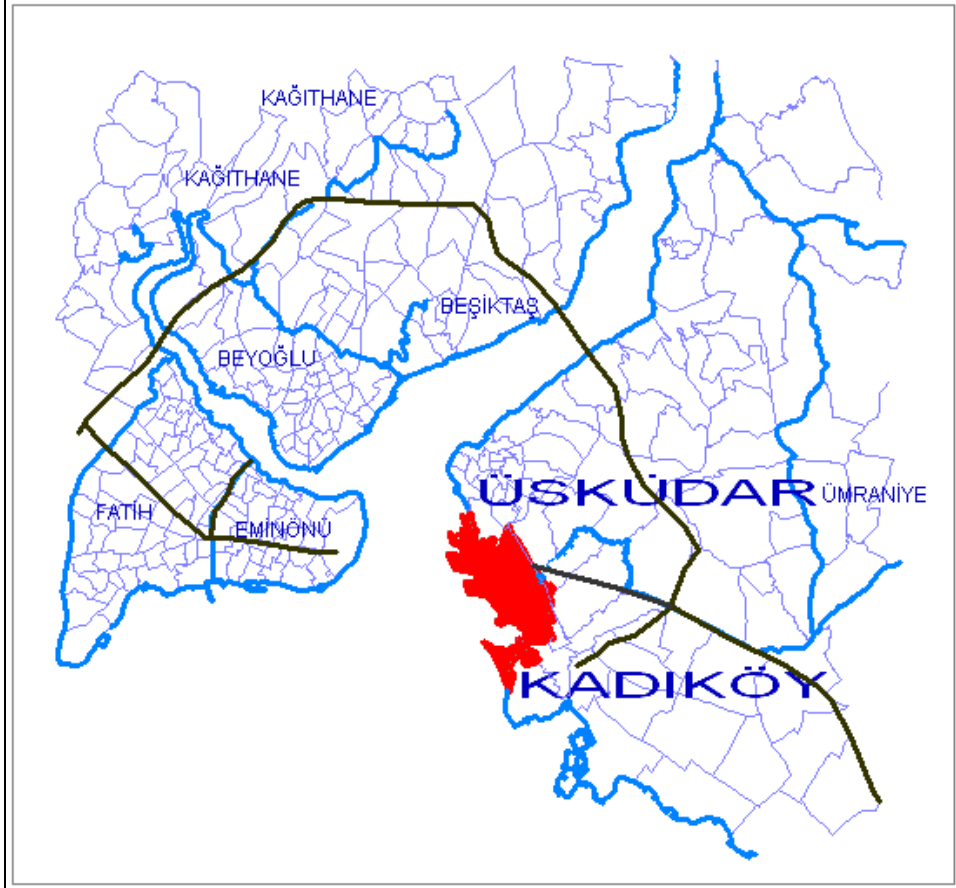
Şekil 45 Kadıköy İlçesinin Metropol İçindeki Tanımı



3.1.2. Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Metropoliten Alan İçindeki Konumu

Çalışma alanı olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası kısmen Kadıköy İlçesi Merkez Alanına, kısmen de Üsküdar İlçesi sınırlarına girmektedir. Alanın batı sınırını Marmara Denizi oluşturmakta, doğu sınırını Koşuyolu, Acıbadem semtleri ile Arakıyeci Mehmet Mahallesi oluşturmaktadır. Alanın kuzeyinde İhsaniye Mahallesi bulunmakta, güneyinde ise bir kısmını içine aldığı Osmanağa ve Caferağa Mahalleleri bulunmaktadır. Bu mahalleler Haydarpaşa Çayırı diye bilinen sonraki dönemde çayırın ortadan kalkmasıyla Haydarpaşa olarak tanımlanan bölge içinde kalan yerleşimlerdir. Alan aynı zamanda metropolün batı yakasında bulunan Eminönü ve Beyoğlu İlçeleri ile de komşudur.

Şekil 46 Haydarpaşa Garı, Liman ve Çevresi Alanının Konumu ve Yakın Çevresi İle İlişkisi



Çalışma alanı, metropolün doğu ve batı yakasını bağlayan E-5 (D-100) karayolunu içinde barındırmaktadır. Alana ana girişler, E-5 karayolu, Üsküdar – Harem sahil yolu, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi, Tıbbiye Caddeleri ile sağlanmaktadır. E-5 karayolu

batı yönünde Üsküdar ilçesine, doğu yönünde Maltepe ilçesine doğru devam etmektedir.

Alanın tamamı brüt olarak 267.82 hektar olup, bu alanın 110 hektarı sadece Haydarpaşa Garına ve Limanına aittir. 157.82 hektarlık bir alan da Gar ve Liman Sahasının etkileme alanı olarak belirlenmiştir. Alanın geri sahasındaki konut alanlarında 18 000 kişilik bir nüfus yer almaktadır.

Tablo 1 Haydarpaşa Toplam Alan Büyüklüğü ve Nüfus

ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (ha.)	NÜFUS
267.82	18 408

Kaynak: TÜİK 2007 Nüfus Sayımı

3.1.3. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresindeki Tarihi Mirasa Dair Yapılar

Günümüzde halk arasında Haydarpaşa olarak adlandırılan alanın, kabaca Haydarpaşa Garı, demiryolu ve liman tesislerinin bir kısmını; Kadıköy-Üsküdar arasındaki Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım caddesi ve Tıbbiye Caddesinin Haydarpaşa Garı demiryolu tesisleri üzerindeki köprüden Harem'e inen yol üzerinde yer alan köprüye kadar olan kesimi kapsadığını söylemek mümkündür. Bu alan içinde, Haydarpaşa garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi hepsi aynı ortak adı kullanan çeşitli kurum ve kuruluşlar yer almaktadır.⁵⁵

⁵⁵ "Haydarpaşa", İstanbul Ansiklopedisi, cilt 4, s.27, 28

Şekil 47 Haydarpaşa Hava Fotoğrafi 2008



3.1.3.1. Haydarpaşa İskelesi

Haydarpaşa Garının çevresindeki Milli mimarinin ünlü mimarlarından Vedat Tek tarafından 1915 yılında inşa edilen, Kütahya çinileriyle süslenmiş, İstanbul Şehir Hatları vapur işletmesine ait Haydarpaşa İskelesi Osmanlı döneminin son eserlerindedir.

Haydarpaşa İskele Binası büyük bir olasılıkla bir dönüştürme projesidir. Bugünkü Gar binasını önceleyen istasyon ve hizmet binalarının da oryantalist üslupta tasarımlar olduğu düşünülürse, iskelenin önceki yapılar serisinden kalmış olması güçlü bir olasılıktır.⁵⁶

⁵⁶ Tek, M.Vedat; “Kimliğinin İzinde Bir Mimar”, Afife Batur, s.157

Şekil 48 Haydarpaşa İskele Binası 2008

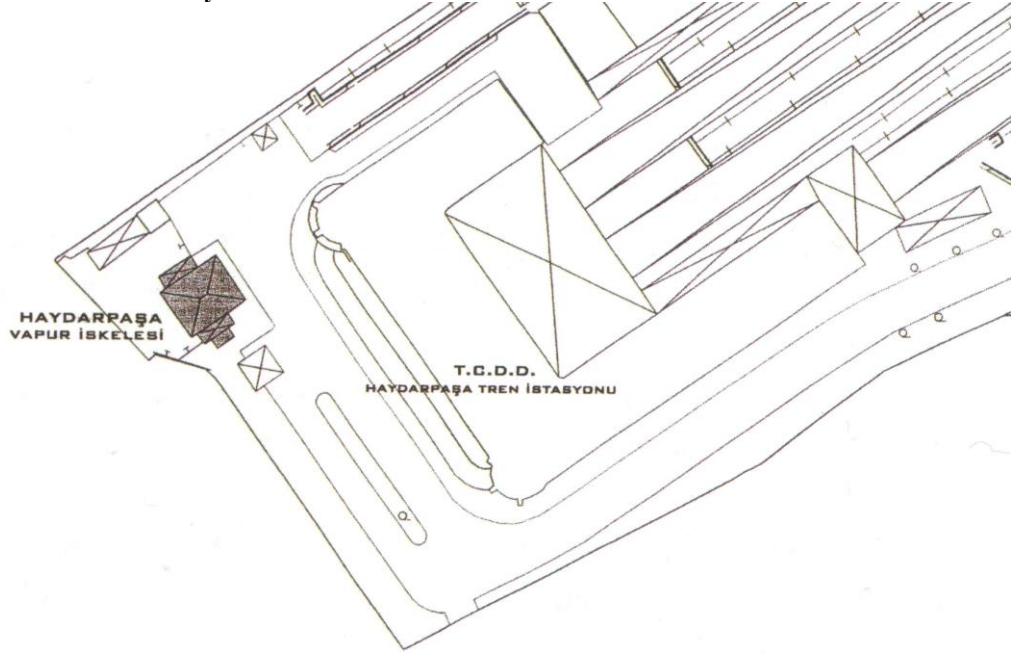


Yapının ilginç ünitelerinden biri eşkenar olmayan sekizgen formlu girişdir.

Şekil 49 İskele Binası Cephe Görünümü



Şekil 50 İskele Binası Vaziyet Planı



3.1.3.2. Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane

Kısaca Mekteb-i Tıbbiye veya Haydarpaşa Tıbbiyesi olarak anılan bina/binalar grubu, yakınındaki Selimiye Kışlası ile birlikte İstanbul Anadolu yakasının silüetinde varlığını öncelikle duyuran yapılandıdır. Silüetteki yerini ve damgasını, yalnız günümüzde bile ölçek dışı sayılabilecek boyutlarıyla değil, mimarisinin özgün biçimiyle çizmiş bir anıttır.

Mekteb-i Tıbbiye binasının mimari tasarımı dönemin en tanınmış mimarları olan Alexandro Vallaury ve Raimondo D'Aronco'ya aittir. 1895 yılında temeli atılmıştır.⁵⁷

Tıbbiye Caddesi'nde yer alan görkemli Tıbbiye Mektebi binasında 1934 yılında Haydarpaşa Erkek Lisesi adıyla öğrenime açılmıştır. 1984-1985 yılında Marmara üniversitesine tahsis edilmiştir.

⁵⁷“Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane”, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 5, s.378,379

Şekil 51 Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane Deniz Tarafından Görünümü. (Afife Batur Arşivi)



Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binası
Afife Batur

Şekil 52 Tıbbiye Caddesinden Görünümü



Şekil 53 Deniz Tarafından Görünümü



Şekil 54 Deniz Tarafından Eski Görünümü



3.1.3.3. Haydarpaşa Numune Hastanesi

Haydarpaşa'daki Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane (Askeri Tıbbiye) binasının yapımına başladıktan (1894) bir süre sonra tahminen 1901'de hemen karşısına okulun hastanesi olmak üzere beş pavyonun inşaatına başlanmıştır. Yapım çalışmaları, Rieder Paşa nezaretinde, hassa mimarı D'Aronco tarafından yürütülmüştür.1909'da, askeri ve sivil tıbbiyeler birleştirilerek Tıp Fakültesi kurulmuş ve Tıp Fakültesi'nin 1933'te Avrupa yakasına taşınması üzerine ana bina Milli Eğitim Bakanlığına, hastane olarak kullanılan pavyonlar da Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığına devredilmiştir.

Bugün, Sağlık Bakanlığı'na bağlı, tam teşekküllü bir eğitim hastanesi olarak faaliyetini sürdürmektedir.⁵⁸

Şekil 55 Haydarpaşa Numune Hastanesi 2008



⁵⁸“Haydarpaşa”, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 4, s.29

Şekil 56 Haydarpaşa Numune Hastanesi 2008

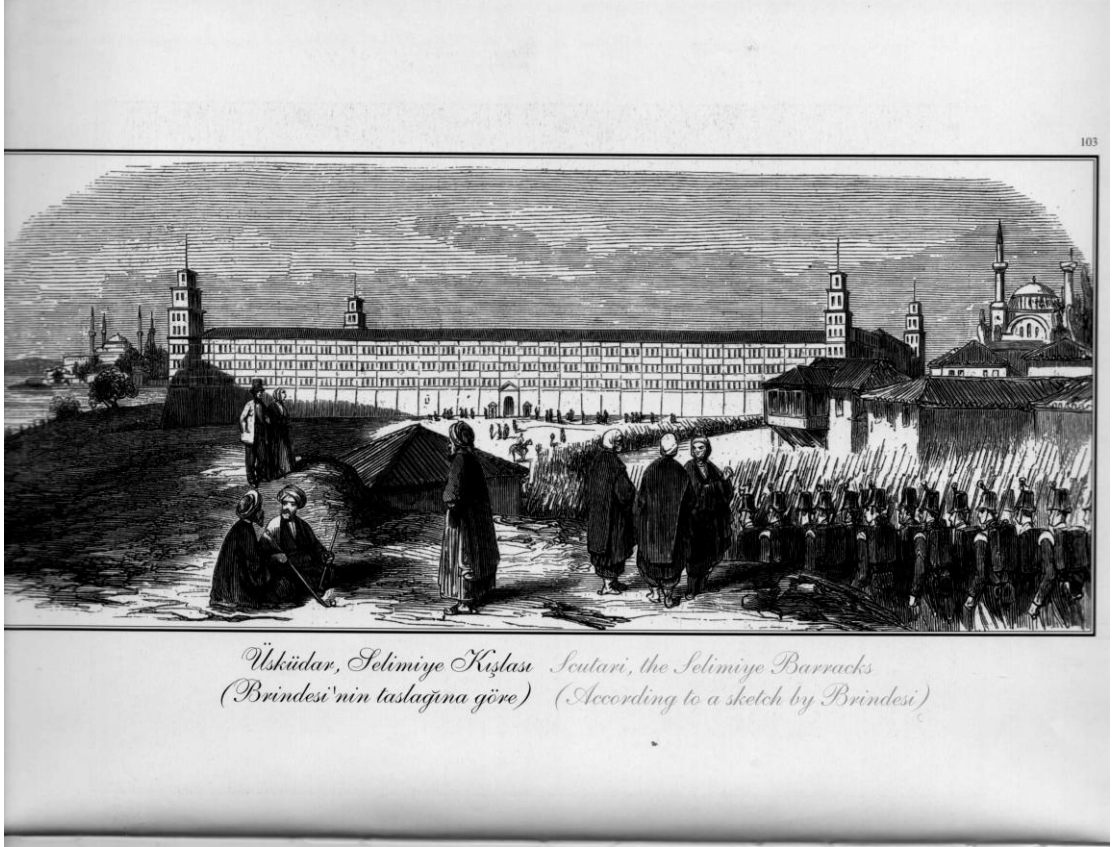


3.1.3.4. Selimiye Kışlası

Selimiye Kışlası'nın yapılışı ve günümüze ulaşan biçimin alışı oldukça uzun bir tarihi süreç içinde olmuştur. Dahası Selimiye'nin yapım tarihi, modern düzenli ordunun kuruluş tarihi ile iç içedir.

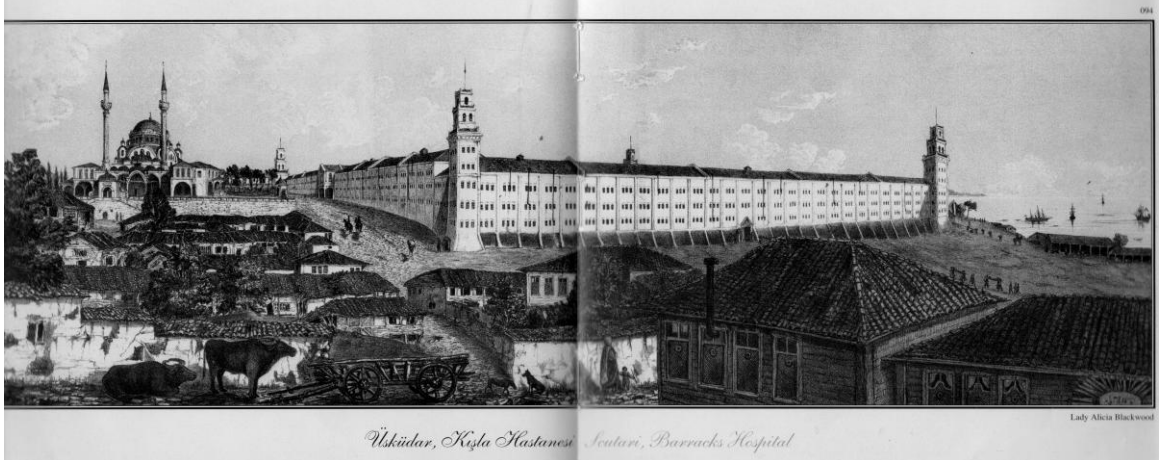
Selimiye Kışlasının yapımına 1800'de başlanmıştır. Kışlanın bitim tarihi bilinmemektedir. Kabakçı Mustafa isyanında yıkılan kışlanın yeniden ve tümüyle kagir olarak yapımı 1825-1827'dir.

Şekil 57 19. y.y. Selimiye Kışlası'na Ait Bir Gravür



Selimiye Kışlası, yakınındaki eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane binasıyla birlikte İstanbul'un kentsel silüetinde varlığını duyuran; dahası 19. yy İstanbul'unu boyutu ve mimarisiyle daha yüzyılın başında belirlemiş olan bir yapıdır. Bu nedenle yapımından itibaren Avrupalı gezginlerin İstanbul'da en çok ilgisini çeken anıtlardan biri olmuş ve çok sayıda gravür ve resmi yapılmıştır.

Şekil 58 19. y.y. Selimiye Kışlası'na Ait Bir Gravür



Selimiye Kışlası yapıldığı günden bu yana, İstanbul'a özellikle deniz yoluyla gelenleri etkileyen ve kente özgün bir silüet ve görüntü katan anıtsal bir mimari yapıdır.⁵⁹

Şekil 59 Marmara Denizi Üzerinden Selimiye Kışlası Ve Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane Yapılarının Havadan Görünümü



3.1.3.5. Yeldeğirmeni ve Talimhane

Adını Osmanlı döneminde saraya un üreten yel değirmenlerinden geldiği söylenen semtin tarihçesi ile ilgili bilgilere daha yoğun olarak I.Abdülhamid döneminden sonra rastlanmaktadır. Bu tarihten önce Kadıköy'ün bir mesire yeri olan bölgede bağlar arasında köşklerin olduğu bilinmektedir. Anadolu'ya çıkan askeri birliklerin toplanma yeri olan Haydarpaşa Çayırı kenarında yer alan semtte ordunun yaya sınıfının atış talimleri yapılması nedeniyle Günümüzde de buraya Talimhane denmektedir.

⁵⁹“ Selimiye Kışlası”, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 6, s.515,516

3.1.4. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Demografik Yapı Analizi

3.1.4.1. Nüfus Yapısı

İstanbul Büyükşehir Belediye Sınırları içindeki nüfus 2000 yılı itibarıyla 9.452.952 kişi olup, il genel nüfusunun yaklaşık %93, 1'i Büyükşehir Belediye sınırları içinde yer almaktadır. Kentsel nüfus artış hızının, 1980 sonrasında bazı bucak ve köylerin, idari değişikliklerinden ve il ya da ilçe merkezi belediye sınırları içine alınmasından dolayı arttığı görülmektedir.

Son dönemde toplam nüfus artış hızının kentsel nüfus artış hızının üstünde olduğu, bununla da nüfus hareketlerinin İstanbul kırsalına belediye mücavir alanlarına yöneldiğini ortaya koymaktadır.

Tablo 2 İstanbul Metropolitan Alanda Kadıköy İlçesinin Nüfus Artış Hızı

BÖLGELER	Nüfus Değerleri				Nüfus Artış Hızı (%)		
	1985	1990	1997	2000	1985-90	1990-97	1997-00
KADIKÖY	569049	648282	709923	661953	13, 92	9,51	- 6,80
İST. BÜYÜK ŞEHİR BLD.	5540647	6885651	8566823	9452952	4, 85	3, 48	3, 44

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanında yaşayan halk, alanın Kadıköy İlçe Sınırları dahilindeki bölümünde yer almaktadır. Kadıköy İlçesi nüfusunun İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetki sınırları dahilinde yaşayan nüfusuna oranı; 1985 yılında %10,27 iken 1990 yılında bu oran % 9,41'e, 1997 yılında % 8,29 ve 2000 yılında % 7 seviyelerine gerilemiştir. Kadıköy'ün ticari bir merkez haline gelmesine bağlı olarak özellikle Kadıköy merkezinde gece nüfusu azalma eğilimindedir. Mevcut fiziksel dokunun doygunluğa erişmiş olması, yeni yapılaşma alanlarının diğer ilçelere oranla azlığı nüfusun gerilemesinde başlıca etkenler olmuştur.

Alan sınırları içindeki mevcut nüfus 18.408'dir. Söz konusu nüfus, arazi tespitlerinden elde edilen toplam dolu hane sayısının 4 olarak kabul edilen ortalama hane sayısı ile çarpımı sonucu bulunmuştur.

3.1.4.2. Nüfus Dağılımı

Kadıköy İlçesi'nde İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu tarafından 2005 yılında yapılan hanehalkı anketlerinden elde edilen veriler doğrultusunda, Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalleleri'nde demografik yapı özelliklerine ilişkin analizler yapılmıştır.

Rasimpaşa Mahallesi'nde yapılan anket sonuçlarına göre yaş grubu dağılımına bakıldığında; en yüksek oranın %19 ile 26 -35 yaş grubuna ait olduğu görülmektedir. Nüfusun %17'lik kısmı 21-25 yaş grubu, % 15'lik kısmı ise 36 – 45 yaş grubu içinde bulunmaktadır.

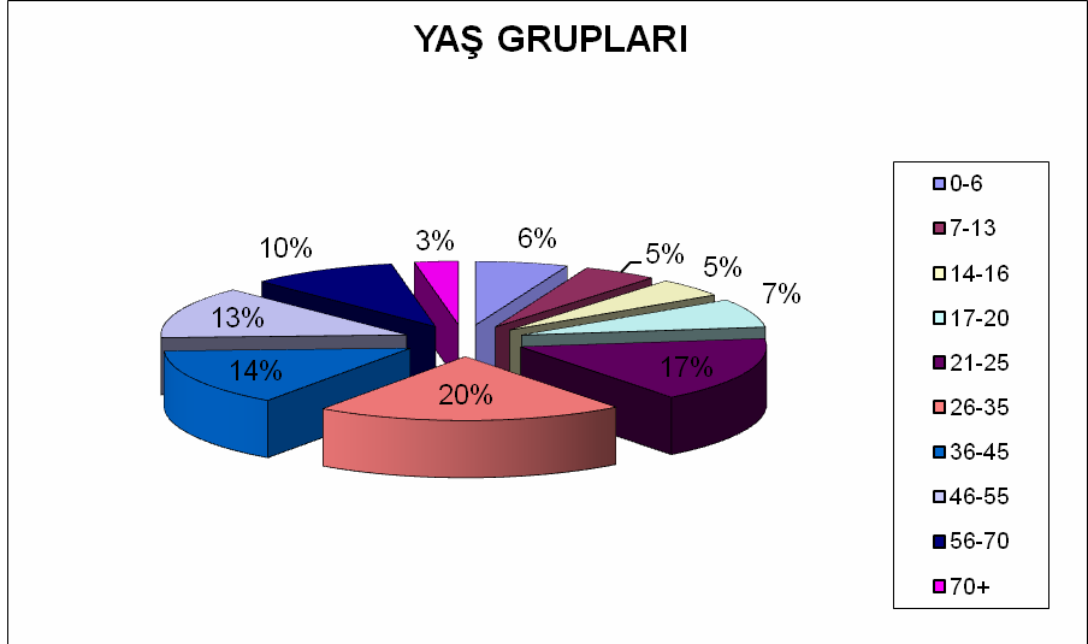
Alanda 45 yaş ve üstü gruplar incelendiğinde; 46-55 yaş grubu %13 oranında, 56 – 70 yaş grubu % 10 oranında ve 70 yaş üstü grup ise %3 oranında olduğu görülmektedir. Alanda 17 – 20 yaş grubu %7 oranında, 14 – 16 yaş grubu %5 oranında, 7 – 13 yaş grubu %5 oranında ve 0 – 6 yaş grubu ise % 6 oranında bulunmaktadır.

Tablo 3 Rasimpaşa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi)

0-6 Yaş	7-13 Yaş	14-16 Yaş	17-20 Yaş	21-25 Yaş	26-35 Yaş	36-45 Yaş	46-55 Yaş	56-70 Yaş	70+ Yaş
36	29	28	43	98	120	86	78	57	17

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 1 Rasimpaşa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi)



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Yaş grubu dağılımı grafiğinde görüldüğü üzere, en yüksek oranlar 26 – 35 yaş grubu ve 21- 25 yaş grubuna aittir. Ağırlıklı olarak genç nüfusun bulunduğu Rasimpaşa Mahallesinde 70 yaş ve üstü grup ise %3 ile en düşük oranda bulunmaktadır.

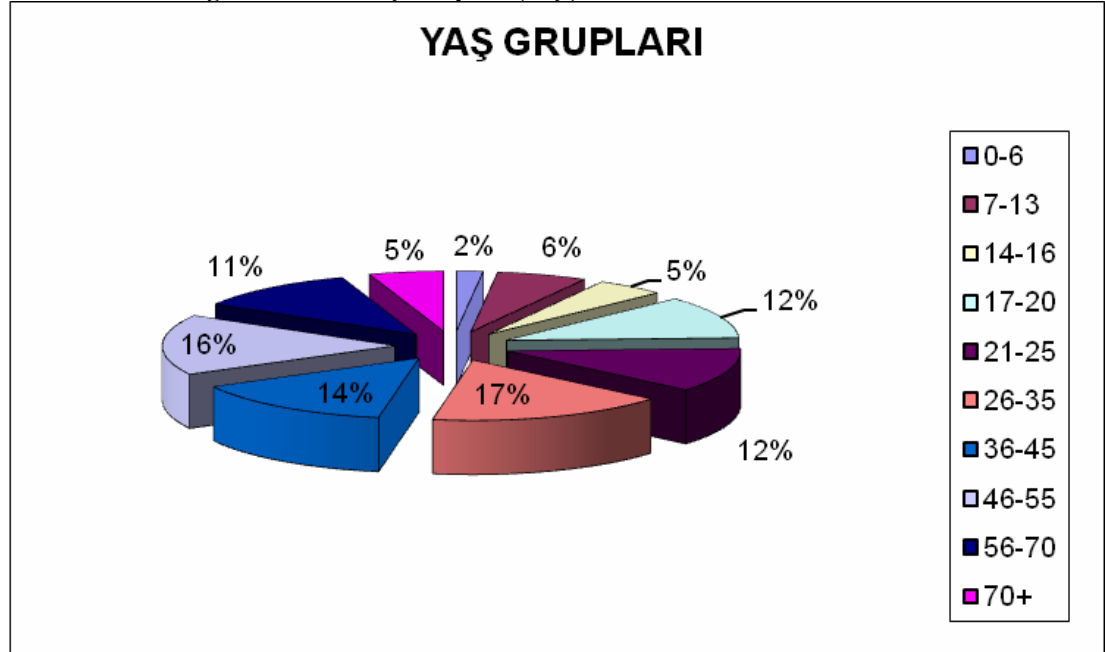
Osmanağa Mahallesi'nde yaş grupları incelendiğinde, anketlerden çıkan verilere göre; nüfusun %18'si 26–35 yaş arasında, %16'sı ise 46–55 yaş arasında bulunmaktadır. 36–45 yaş grubu alanda % 14'lük bir oranda bulunurken, 21–25 yaş grubu da alanda %12'lik bir oranda bulunmaktadır. 17–20 ve 56–70 yaş grubu % 11'lik bir oranda, 7–13 yaş grubu % 6'lık, 14–16 yaş grubu ile 70 yaş ve üstü grubu ise % 5'lik bir oranda bulunmaktadır. Bütün bu sonuçlara ek olarak 0–6 yaş grubu çalışma alanında % 2'lik bir oranda bulunmaktadır.

Tablo 4 Osmanağa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi)

0–6 Yaş	7–13 Yaş	14–16 Yaş	17–20 Yaş	21–25 Yaş	26–35 Yaş	36–45 Yaş	46–55 Yaş	56–70 Yaş	70 ⁺ Yaş
5	17	13	31	32	45	39	44	31	14

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 2 Osmanağa Mahallesi Yaş Grupları (Kişi)



Yaş gruplarının dağılımı incelendiğinde en yüksek oranların orta yaş grubuna ait olduğu görülmektedir.

3.1.4.3. Göç Analizi

İstanbul'un hızlı bir nüfus artışına sahip olmasının nedeni kente yönelik iç göçlerin fazlalığıdır. İstanbul'da iş olanaklarının çeşitliliği, altyapı ve sosyal donatı alanlarının diğer bölgelere oranla yüksek olması göçün başlıca nedenlerindedir.

Anadolu Yakası sanayileşme ile birlikte göç almaya başlamış, her iki yaka arasında nüfus iş gücü dengesini sağlamaya yönelik politikalar doğrultusunda nüfus son 35 yıllık süreçte nüfus hızla artmaya başlamıştır.

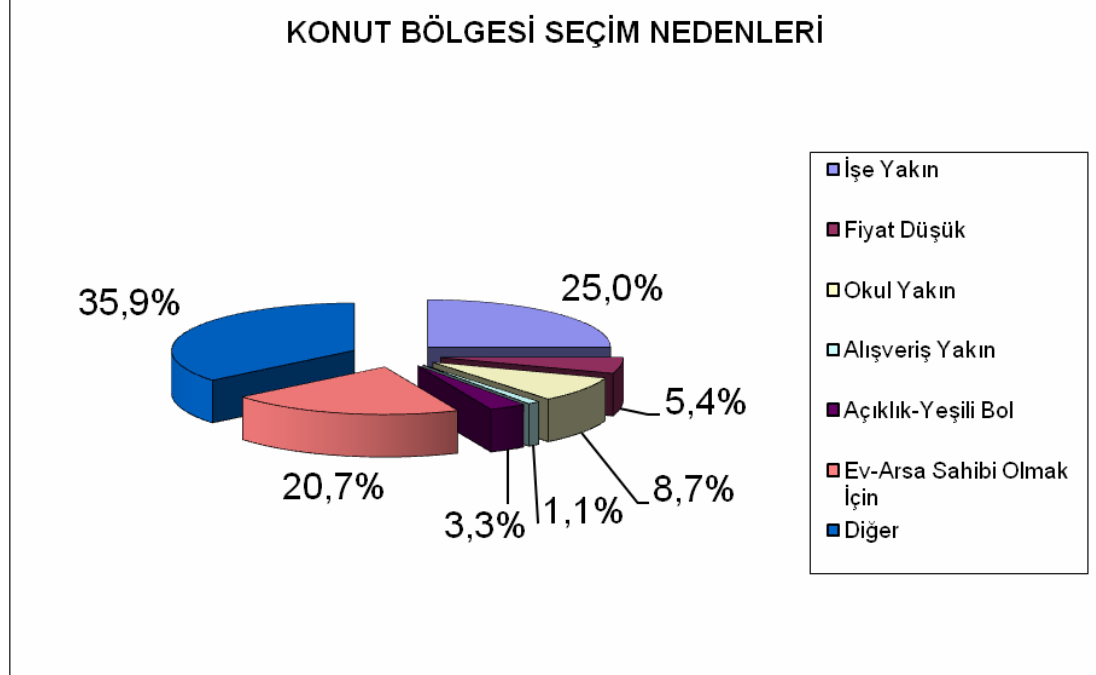
Aşağıdaki tabloda alanda 2005 yılında İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu tarafından uygulanan hanehalkı anketlerine göre bu bölgede kendine yer seçen halkın bölgeye geliş nedenleri görülmektedir.

Tablo 5 Osmanağa Mahallesiinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi)

İşe Yakın	Fiyat Düşük	Okul Yakın	Alışveriş Yakın	Açıklık-Yeşili Bol	Ev-Arsa Sahibi Olmak İçin	Diğer
23	5	8	1	3	19	33

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 3 Osmanağa Mahallesiinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi)



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

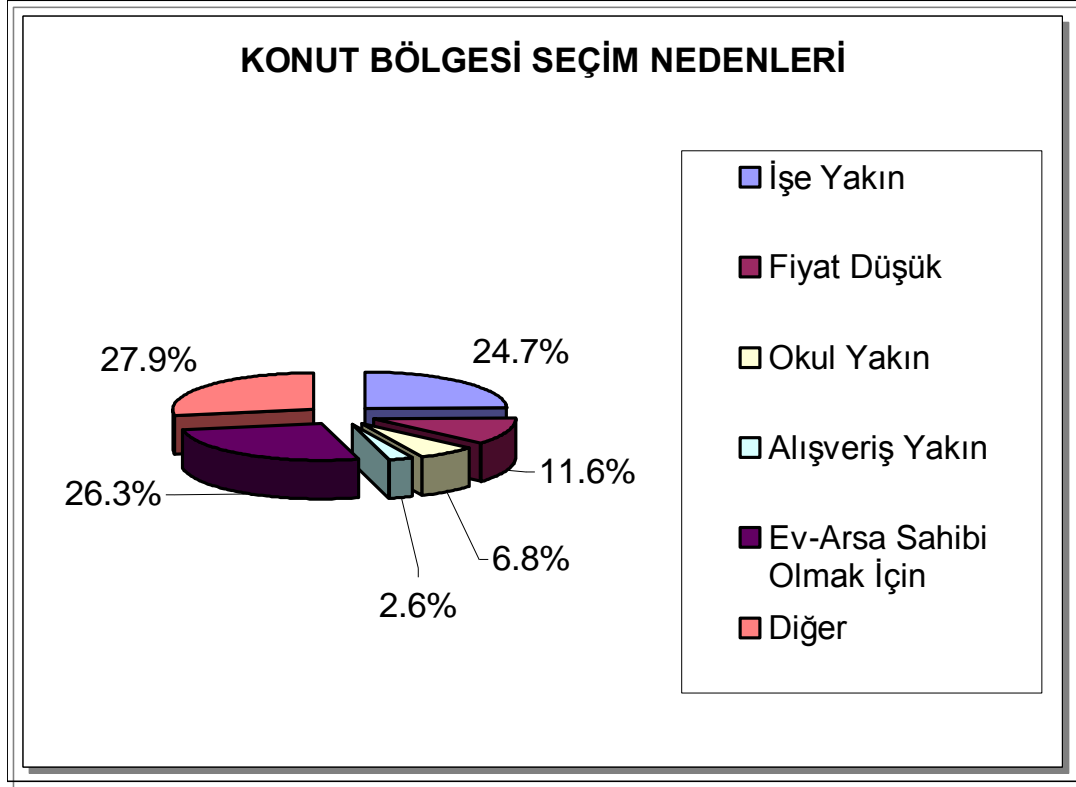
Osmanağa Mahallesi'nde yaşayan halkın bu bölgede kendilerine yer seçme nedenleri arasında öncelik alanın işe yakın oluşudur. Söz konusu yerleşim bölgesinin Kadıköy Merkez alanı çevresinde bulunduğu düşünüldüğünde bu sonucun ortaya çıkması olağan olduğu görülmektedir.

Tablo 6 Rasimpaşa Mahallesiinde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi)

İşe Yakın	Fiyat Düşük	Okul Yakın	Alışveriş Yakın	Ev-Arsa Sahibi Olmak İçin	Diğer
47	22	13	5	50	53

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 4 Rasimpaşa Mahallesi Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (Kişi)



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Rasimpaşa Mahallesi'nde uygulanan hanehalkı anketlerinde ise konut yerseçim nedenleri arasında ev ve arsa sahibi olma isteği birinci, alanın işe yakın oluşu nedeni ise ikinci sırada yer almaktadır.

3.1.4.4. Nüfus Yoğunluğu Analizi

İstanbul Metropolitan Alanı'nda Boğaz Köprüsü'nün 1973 yılında hizmete girmesi ile doğu-batı arasında bağlantı kurulmuş ve iki yaka arasındaki ulaşılabilirlik düzeyi yükselmiştir. 1950'lerde başlayan sanayileşme hareketi 1973'den itibaren doğu yakasına da sıçramış ayrıca devlet politikaları ile desteklenmiştir. Doğu yakasında küçük ve orta büyüklükte sanayi bölgeleri oluşmuştur. Sanayi'nin gelişmesine paralel olarak doğu yakası göç almaya ve bu göçün sonucunda nüfus artmaya başlamıştır.

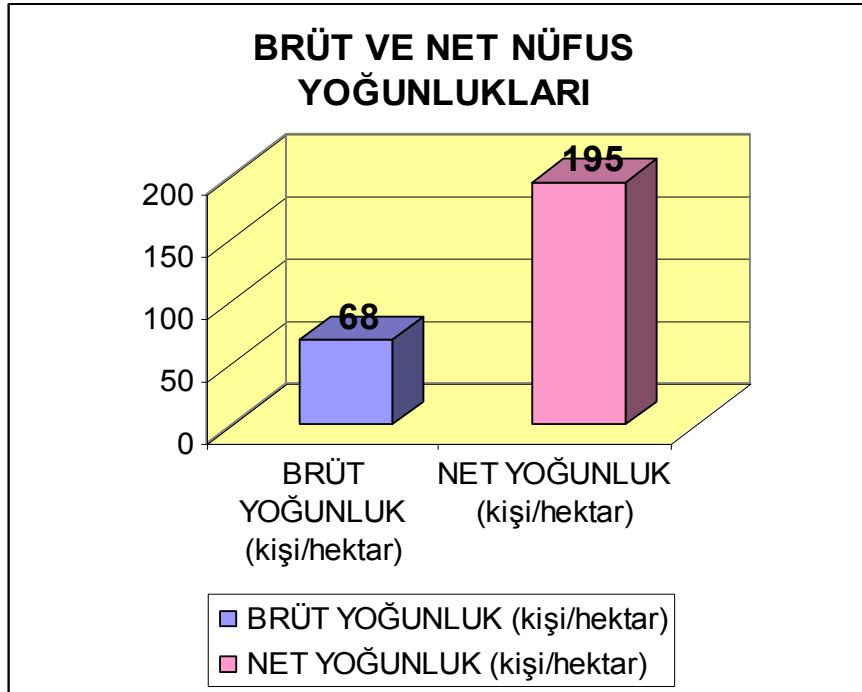
Aşağıdaki, nüfus yoğunluğuna dair çalışma İstanbul Metropolitan Planlama bürosu tarafından yapılan arazi tespitleri sonucunda ortaya çıkmıştır.

**Tablo 7 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresinde Nüfus, Yoğunluk ve Alan Değerleri
NET-BRÜT YOĞUNLUK, NÜFUS VE ALAN DEĞERLERİ**

BRÜT ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (ha.)	267.82
NET ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (ha.)	94.88
NÜFUS	18408
BRÜT YOĞUNLUK (kişi/hektar)	68
NET YOĞUNLUK (kişi/hektar)	195

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Arazi Çalışmaları 2005

Grafik 5 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Alanında Yoğunluk Değerleri



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Arazi Çalışmaları 2005

Yapılan analizler sürecinde; çalışma alanı için ortalama hane büyüklüğü, 4 kabul edilmiş ve arazide yapılan birebir arazi tespitlerinin devamında yapılan analizler sonucu dolu hane sayısı 4602 olarak bulunmuştur. Bu değerlerin çarpılmasıyla alanın nüfusu ($4 \times 4602 = 18\ 408$) hesaplanmış; Haydarpaşa liman ve gar çevresi dönüşüm alanının nüfusu 18.408 kişi olup bu nüfus 267.82 ha. alanda barındığı bulunmuştur. Bu durumda brüt nüfus yoğunluğu 68 kişi/ha, net yoğunluğun ise 195 ki/ha. olduğu görülmektedir.

3.1.5. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Ekonomik Yapı Analizi

3.1.5.1. Sektörel Dağılım Analizi

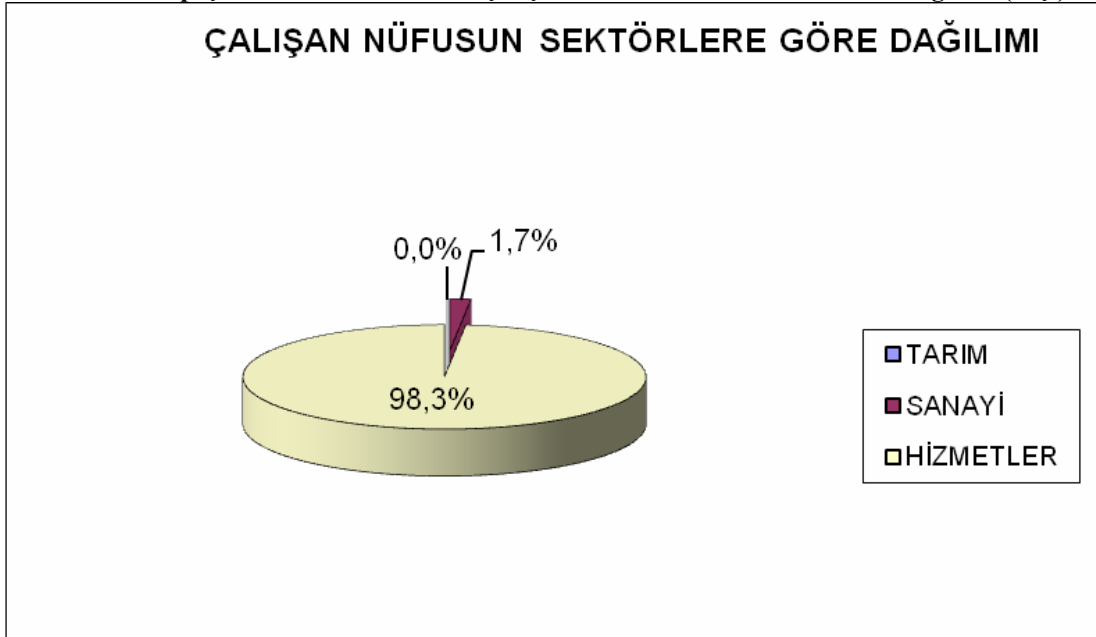
Rasimpaşa Mahallesi'nde İstanbul Metropolitan Planlama bürosu tarafından 2005 yılında yapılan anket çalışmalarından hanehalkı çalışan nüfusunun sektörlere göre dağılımı tablosu elde edilmiştir.

Tablo 8 Rasimpaşa Mahallesi Hanehalkı Çalışan Nüfusunun Sektörlere Göre Dağılımı (Kişi)

TARIM	SANAYİ	HİZMETLER
0	3	175

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 6 Rasimpaşa Mahallesi Hanehalkı Çalışan Nüfusunun Sektörlere Göre Dağılımı (Kişi)



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafikte de görüldüğü üzere, Rasimpaşa Mahallesinde yer alan nüfusun % 98.3'lük oranını hizmetler ve %1,7'lik oranını sanayi sektöründe çalışanlar oluşturmaktadır. Tarım sektöründe çalışan nüfus bulunmamaktadır.

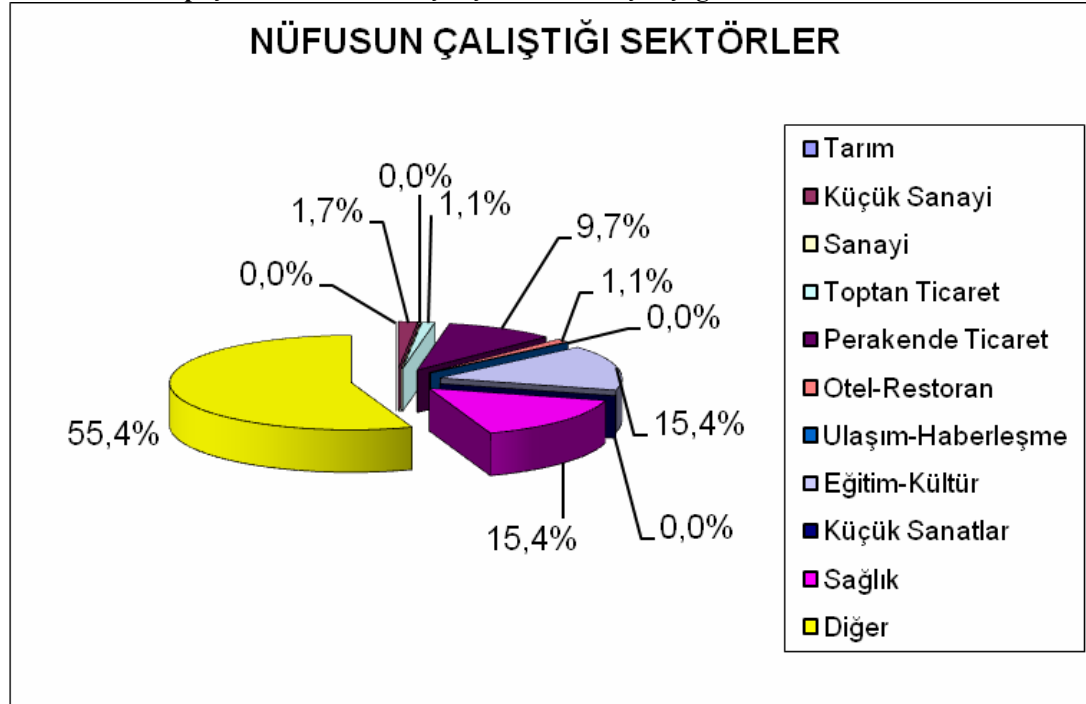
Rasimpaşa Mahallesinde yaşayan nüfusun çalıştığı sektörler göre dağılımı Kadıköy bütününde yapılan anket çalışmasından elde edilmiştir.

Tablo 9 Rasimpaşa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler (Kişi)

SEKTÖRLER	KİŞİ SAYISI
Tarım	0
Küçük Sanayi	3
Sanayi	0
Toptan Ticaret	2
Perakende Ticaret	17
Otel-Restoran	2
Ulaşım-Haberleşme	0
Eğitim-Kültür	27
Küçük Sanatlar	0
Sağlık	27
Diğer	97

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 7 Rasimpaşa Mahallesindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Rasimpaşa Mahallesiinde çalışan nüfusun , % 15,4'ü sağlık sektöründe, % 15,4'ü eğitim-kültür sektöründe ve % 9,7'si perakende ticaret sektöründe çalıştığı görülmektedir. Bunun dışında diğer sektörlerde çalışmaları oranları; Otel-restoran sektöründe % 1,1, toptan ticaret sektöründe %1,1 ve küçük sanayi sektöründe % 1,7 olarak belirlenmiştir.

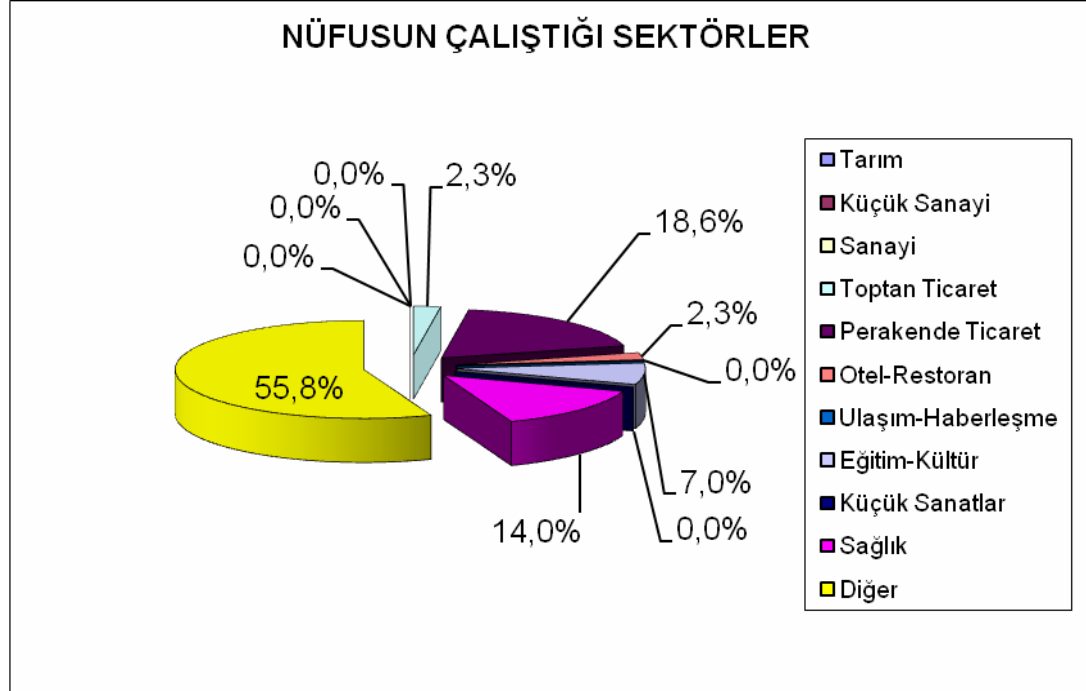
Osmanağa Mahallesiinde çalışan nüfusun çalıştığı sektörlerle göre dağılımı yine aynı anket çalışması değerlerine göre aşağıdaki tablo ve grafiklerde sunulmuştur.

Tablo 10 Osmanağa Mahallesiindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler (Kişi)

SEKTÖRLER	KİŞİ SAYISI
Tarım	0
Küçük Sanayi	0
Sanayi	0
Toptan Ticaret	2
Perakende Ticaret	16
Otel-Restoran	2
Ulaşım-Haberleşme	0
Eğitim-Kültür	6
Küçük Sanatlar	0
Sağlık	12
Diğer	48

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 8 Osmanağa Mahallesiindeki Çalışan Nüfusun Çalıştığı Sektörler



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Alandaki nüfusun % 18,6'sı perakende ticaret sektöründe, %14'ü sağlık, % 7'si eğitim-kültür sektöründe çalışmaktadır. Alandaki çalışan nüfusun % 55,8'i ise diğer sektörlerde çalışmaktadır. Tarım sektöründe çalışanların oranı %0'dır.

3.1.5.2. İşyeri-Konut İlişkisi

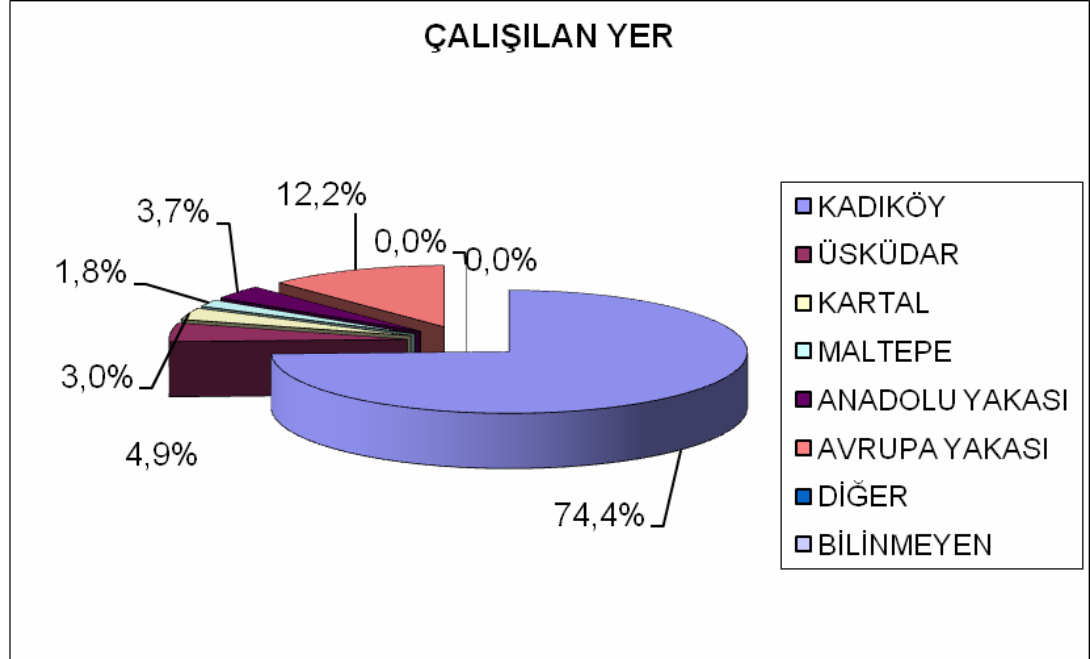
Rasimpaşa Mahallesi'nde oturan yerel halkın işyerlerine ulaşım ilişkisinin incelendiği bu analizde, alanda günlük hareketliliğin bir örneğini oluşturulmaktadır.

Tablo 11 Rasimpaşa Mahallesi Nüfusun Çalıştıkları Yerler (Kişi)

Kadıköy	Üsküdar	Kartal	Maltepe	Anadolu Yakası	Avrupa Yakası	Diğer	Bilinmiyor
122	8	5	3	6	20	-	-

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 9 Rasimpaşa Mahallesi Nüfusun Çalıştıkları Yerler



Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Rasimpaşa Mahallesi alanındaki nüfusun çalıştıkları yerler; % 74.4 oranla Kadıköy, %4.9 oranla Üsküdar, % 3 oranla Kartal, % 1.8 oranla Maltepe'dir. Çalışanların % 12.2'si Avrupa Yakası'nda ve % 3.7'si ise Anadolu Yakasının diğer ilçelerinde çalışmaktadır.

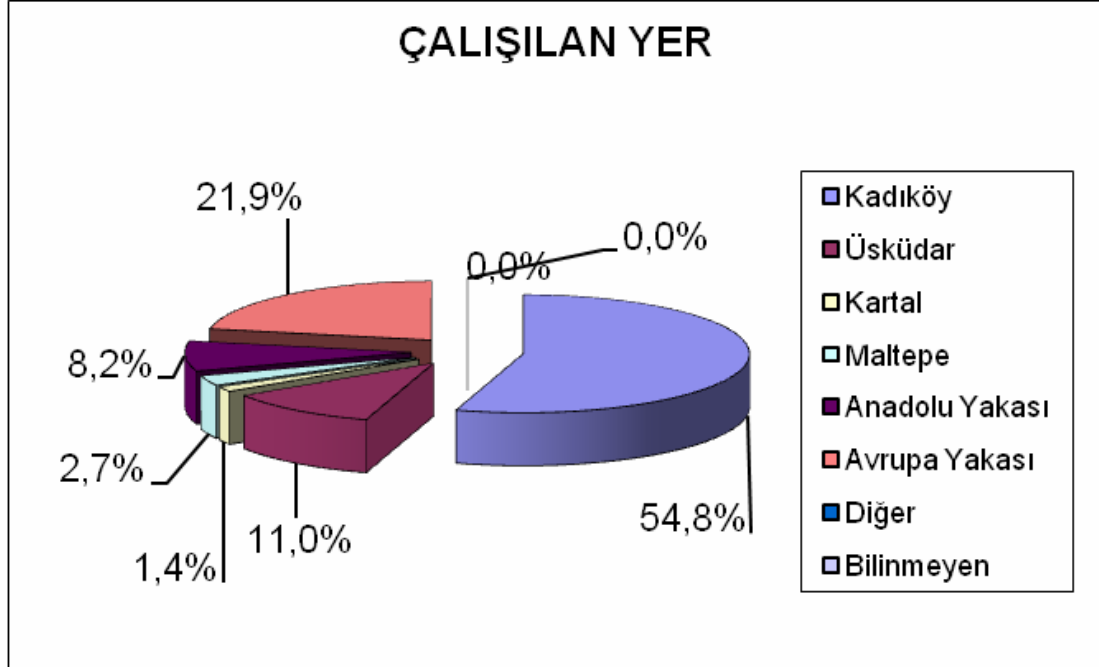
Osmanağa Mahallesi'nde işyeri konut ilişkisinin incelenmesi için yapılan anket çalışmalarından çıkan analiz sonuçları tablo ve grafikte sunulmuştur.

Tablo 12 Osmanağa Mahallesinde Nüfusun Çalıştıkları Yerler (Kişi)

Kadıköy	Üsküdar	Kartal	Maltepe	Anadolu Yakası	Avrupa Yakası	Diğer	Bilinmiyor
40	8	1	2	6	16	-	-

Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Grafik 10 Osmanağa Mahaltesinde Nüfusun Çalıştıkları Yerler



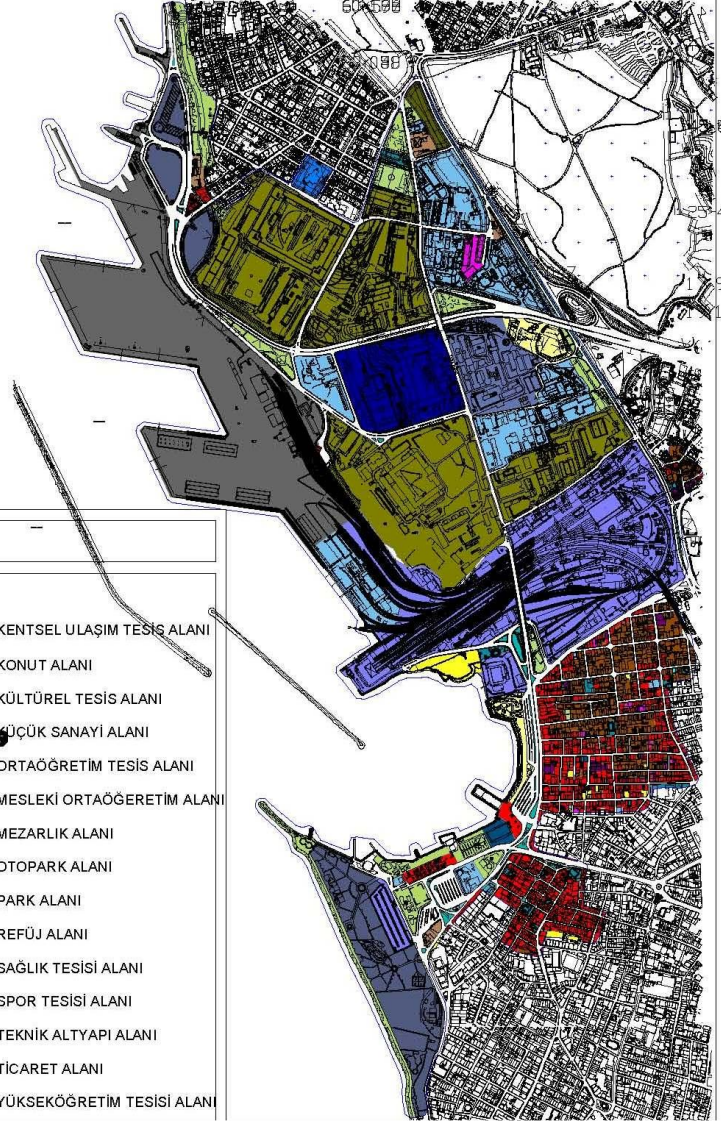
Kaynak: İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu Hanehalkı Anketleri 2005

Osmanağa Mahallesi alanındaki nüfusun çalıştıkları yerler; % 54,8 oranla Kadıköy, %11,0 oranla Üsküdar, % 1,4 oranla Kartal, % 2,7 oranla Maltepe'dir. Çalışanların % 21,9'u Avrupa Yakası'nda, % 8,2'si ise diğer ilçelerde çalışmaktadır.

3.1.6. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Mevcut Arazi Kullanımı ve Fiziksel Yapı Analizi

Bölgeye dair mevcut arazi kullanımı ve fiziksel yapı analizleri çalışılırken, 2005 yılında İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu tarafından hazırlanan 1/25.000 İstanbul Çevre Düzeni planı kapsamında yapılan arazi kullanım çalışmalarından yararlanılmıştır.

Harita 2 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Arazi Kullanımı



3.1.6. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Ulaşım Altyapısı Analizi

Haydarpaşa Liman ve Gar alanı çevresi karayolu, demiryolu ve denizyolu açısından güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir. Alanda, kentsel ölçekte karayolu bağlantıları, iskeleler ve raylı sistem hatları mevcuttur. Alan içerisinde bulunan Haydarpaşa Limanı uluslararası ölçekte, Haydarpaşa Garı ülke ölçeğinde ve Kadıköy merkez bölgesi ise metropoliten alan ölçeğinde önemli odak noktalarıdır.

3.1.6.1. Karayolu Ulaşımı

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanındaki en önemli karayolu ulaşım aksı, metropolün doğu ve batı yakasını bağlayan E-5 (D-100) karayoludur. Alana ana girişler, E-5 karayolu, Üsküdar – Harem sahil yolu, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi, Tıbbiye Caddeleri ile sağlanmaktadır. E-5 karayolu batı yönünde Üsküdar ilçesine, doğu yönünde Maltepe ilçesine doğru devam etmektedir.

Alan içerisindeki mevcut karayolu ulaşım ağı aşağıdaki tabloda aktarılmıştır.

Tablo 13 Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı İçindeki Kent İçi Yollar

Yol Adı	Yol Tipi	Fonksiyonel Sınıf	Şerit Sayısı/Yön
Harem E-5 Karayolu Bağlantı Yolu	anaarter	1. derece	6ç
Dr. Eyüp Aksoy Caddesi	anaarter	1. derece	4ç
Tıbbiye Caddesi	anaarter	2. derece	3t
Burhan Felek Caddesi	ilçe	2. derece	2t,2ç,4ç
Rıhtım Caddesi	anaarter	2. derece	2t,4ç
Bükücüler Hanı Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Selimiye İskele Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
Çeşme-i Kebir Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Selimiye Camii Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Şerif Kuyusu Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Kavak İskele Caddesi	ilçe	3. derece	2ç, 2t
Atölyeler Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
Emin Bey Sokak	ilçe	3. derece	2ç
İbrahimağa Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
İbrahim Ağa Camii Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Şair Muhippi Sokak	ilçe	3. derece	2ç
İbrahim Ağa Zaviyesi Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Mühendis Sarı Ali Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Karakolhane Sokak	ilçe	3. derece	1t
Taşlı Bayır Sokak	ilçe	3. derece	1t
Macit Erbudak Sokak	ilçe	3. derece	1t
Yel değirmeni Sokak	ilçe	3. derece	1t
İskele Sokak	ilçe	3. derece	1t

Duatepe Sokak	ilçe	3. derece	1t
Kır Kahvesi Sokak	ilçe	3. derece	1t
Çeltikçi Sokak	ilçe	3. derece	1t
Nemlizade Sokak	ilçe	3. derece	1t
Uzun Hafız Sokak	ilçe	3. derece	1t
Ortaç Sokak	ilçe	3. derece	2ç
İzzettin Sokak	ilçe	3. derece	1t
Recaizade Sokak	ilçe	3. derece	1t
Tayyerci Sami Sokak	ilçe	3. derece	1t
Nizam Cedit Sokak	ilçe	3. derece	1t
Kasımağa Sokak	ilçe	3. derece	1t
Başakçı Sokak	ilçe	3. derece	1t
Süngertaşı Sokak	ilçe	3. derece	1t
Eşrefoğlu Sokak	ilçe	3. derece	1t
Nakil Sokak	ilçe	3. derece	1t
Misakı Milli Sokak	ilçe	3. derece	1t
Kırmızı Kuşak Sokak	ilçe	3. derece	1t
Reşit Efendi Sokak	ilçe	3. derece	1t
Nüzhat Efendi Sokak	ilçe	3. derece	1t
Ferit Bey Sokak	ilçe	3. derece	1t
Talat Bey Sokak	ilçe	3. derece	1t
Talimhane Sokak	ilçe	3. derece	1t
Müvakkithane Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
Mühürdar Caddesi	ilçe	3. derece	1t
GüneşliBahçe Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Yasa Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
Güneşli Bahçe Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Üzelliik Sokak	ilçe	3. derece	1t
Muvakkithane Caddesi	ilçe	3. derece	2ç
Moda Caddesi	ilçe	3. derece	1t
Dumlupınar Sokak	ilçe	3. derece	2ç
İmamata Sokak	ilçe	3. derece	2ç
Pavlonya Sokak	ilçe	3. derece	1t
Tellalzade Sokak	ilçe	3. derece	1t
Sakız Sokak	ilçe	3. derece	1t
Serasker Caddesi	ilçe	3. derece	1t,2t

Kaynak: www.ibb.gov.tr

1. Derece Kent İçi Yollar

Bu tip yollar, çift yönde en az toplam 4 şeritli olup, kent içi merkezleri, birbirine veya ekspres ve otoyollara bağlayan yollardır. Otoyollardaki gibi, 1. derece yollarda da süreklilik vardır. Kesişmeler genellikle, katlı kavşaklarla çözülmüştür. Bu yolların tümü İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bakım ve sorumluluğundadır.

2. ve 3. Derece Kent İçi Yollar

2. derece yollar, konut alanlarını 1. derece yollara bağlayan yerel toplayıcılar olup, süreklilik göstermeyen yollardır. 3. derece yollar ise, semt içi önemini yitirmiş olmakla birlikte karayolu ağında bırakılan tali yollardır. Yapım ve onarımlarından ilçe belediyeleri sorumludur.

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı sınırları içerisinde Anadolu yakasında şehirlerarası ulaşım bağlantılarının sağlandığı Harem otogarı bulunmaktadır. 70.640 m2 alana kurulu otogarın kapasitesi, yaz aylarında 850 araç / gün, kış aylarında 600 araç / gündür. Günlük ortalama 750 – 800 otobüs giriş-çıkış yapmaktadır.

Yaya Yolları

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı sınırları içerisinde, Kadıköy Rıhtım'da meydanla bütünleşen şekilde şehir hatları iskeleleri arasında yayalaştırılmış alan bulunmaktadır. Bu alan devamında yoğun yaya akışı bulunan Kadıköy kıyı bandındaki yaya yoluna bağlanmaktadır. Çalışma alanı yakın çevresindeki yaya yolu, Kadıköy merkez bölgesinde, ticaret aktivitelerinin yoğun olduğu Bahariye Caddesi'dir.

3.1.6.2. Demiryolu Ulaşımı

İstanbul kent içi ulaşım sorununun çözümü için İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul'da raylı taşıma sistemlerini yaygınlaştırarak mevcut ulaşım problemini ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Bu amaca yönelik çeşitli raylı sistem projeleri geliştirilmiştir.

Kentin toplu taşıma ihtiyacını karşılamak üzere; banliyö, metro, hafif metro ve tramvay gibi raylı sistem şebekeleri bulunmaktadır. Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı ile ilişkili demiryolu sistemleri; mevcut raylı sistemler, inşa halindeki raylı sistemler, etüt aşamasındaki raylı sistemler başlıkları altında incelenmiştir. Aşağıdaki şekilde çalışma alanında raylı sistem hatları görülmektedir.

Şekil 60 Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Alanı ve Yakın Çevresindeki Raylı Sistem Ağı



Mevcut Raylı Sistemler

- Haydarpaşa – Gebze Banliyö Hattı ve Haydarpaşa Garı

En önemli mevcut raylı sistem, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattıdır. Haydarpaşa – Gebze hat uzunluğu 44,2 km.dir. 27 istasyon vardır. Ortalama yolculuk süresi 65 dakikadır. Günlük yolculuk sayısı 90.000/gün'dür. 2008 yılı itibariyle günde 58 banliyö treni seferi yapılmaktadır. T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003-2007⁶⁰ verilerine göre Haydarpaşa-Gebze hattında 2006 yılında 19,196 milyon, 2007 yılında ise 22,200 milyon kişi taşınmıştır.

Haydarpaşa garına giden ve gelen trenlerin bir kısmı İDO vapur seferleriyle entegre edilmiştir. Haydarpaşa Garı'nın önündeki vapur iskelesinden Karaköy ve Kadıköy'e seferler yapılmaktadır.

Kentsel ölçekte, banliyö hattı ile İstanbul Anadolu yakasına hizmet veren Haydarpaşa Garı, İstanbul – Anadolu demiryolu hattının başlangıç noktasıdır. Yapımına 30 Mayıs 1906'da başlanmış, 19 Ağustos 1908 tarihinde hizmete açılmıştır. Açıldığı tarihten itibaren günümüze kadar yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri devam etmiştir.

Haydarpaşa Garı'ndan hareket eden hatlar:

- Yurtiçi bölgesel yolcu trenleri
- Yurtiçi anahat trenleri
- Yurtdışı Ortadoğu yönlü tren hatları (Bu hatlar, Haydarpaşa – Tahran ve Haydarpaşa – Şam hatlarıdır, ancak durdurulmuştur)

Bölgesel yolcu treni, Haydarpaşa – Adapazarı hattıdır. 31 istasyon vardır. Ortalama yolculuk süresi 160 dakikadır.

⁶⁰ www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf (Eylül 2008 erişimi)

Haydarpaşa Garı, Anadolu'ya bağlanan 17 ana hat treninin başlangıç noktasıdır. Ana hat trenleri listesi ve T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003-2007⁶¹ verilerine göre 2006 ve 2007 yılında çift yönde yaptıkları seferlerde taşıdıkları yolcu sayıları aşağıdaki tablodadır.

Tablo 14 Haydarpaşa Garı'ndan Yurtiçi Anahat Trenleri

Güzergah	Hat Adı	2006 yılı	2007 yılı
İstanbul - Ankara güzergahı	Anadolu Ekspresi	307,783	298,901
	Anakara Ekspresi	58,926	80,384
	Başkent Ekspresi	306,643	307,166
	Cumhuriyet Ekspresi	265,523	271,306
	Boğaziçi Ekspresi	432,180	417,518
	Fatih Ekspresi	349,392	330,869
İstanbul - Kars güzergahı	Doğu Ekspresi	631,908	656,822
	Erzurum Ekspresi	208,448	282,339
İstanbul - Bandırma - İzmir güzergahı	17 Eylül Ekspresi		41,965
	6 Eylül Ekspresi		101,492
İstanbul - Gaziantep güzergahı	Toros Ekspresi	130,317	162,386
	İç Anadolu Mavi T.	452,774	455,871
	Meram Ekspresi	346,377	344,366
İstanbul - Denizli güzergahı	Pamukkale Ekspresi	319,299	342,962
İstanbul - Kurtalan/Tatvan güzergahı	Vangözü Ekspresi	88,755	111,495
	Güney Ekspresi	243,795	245,372
	4 Eylül Mavi T.	211,613	258,676
	Toplam	4,353,733	4,709,890

Kaynak: www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler (Eylül 2008 erişimi)

- Kadıköy – Moda Nostaljik Tramvayı

Kadıköy merkeze hizmet veren tramvay hattı, 1 Kasım 2003 tarihinde ring sefer olarak hizmete girmiştir. 4 adet tramvay aracının çalıştığı Kadıköy – Moda tramvayı kısmen eski 20 numaralı tramvay hattı güzergahını takip etmekle birlikte Kadıköy Meydanı'ndan hareket edip, Söğütluçeşme Caddesi üzerindeki otobüs özel yolunu ve Bahariye Caddesi'ni geçerek Moda Caddesi üzerinden Kadıköy İDO iskelesi önünde turunu tamamlamaktadır. Normal şartlar altında sefer süresi 20 dakika olup, günlük sefer sayısı 82 ve günlük yolcu sayısı 2500 yolcu/gün'dür. 10 adet istasyonu bulunan hattın uzunluğu 2.6 km.'dir.

⁶¹ www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf (Eylül 2008 erişimi)

Bu hattın istasyonları ise şu şekildedir:

- Kadıköy – İDO
- İskele Cami
- Çarşı
- Altyol
- Bahariye
- Kilise
- Moda İlkokulu
- Moda
- Mühürdar
- Damga Sokak

İnşaatı Devam Eden Raylı Sistemler

- Marmaray Hattı

Marmaray Hattı, İstanbul'un iki yakasını boğaz tüp geçişi ile birleştirecek olan raylı sistem projesidir. Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi, ilk olarak 1860 yılında projelendirilmiş, 1980'li yıllarda tekrar ele alınmış, 1984-1987 yılları arasında fizibilite, etüt ve proje çalışmaları yapılmıştır. Daha sonra, her iki yakadaki banliyö hatlarının iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Geçişine entegrasyonu projelendirilerek bugünkü adıyla MARMARAY son şeklini almıştır.

Proje kapsamında Avrupa ve Anadolu yakası banliyö hatları mevcut tren istasyonlarının birçoğunun, onarımdan geçirilerek yerinde kalmaları planlanmaktadır. Bunlara ek olarak Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da yeraltı istasyonları kurulmaktadır. Projenin tamamlanmasıyla iki yaka arasındaki erişim süreleri kısalmaktadır. Örneğin; “Halkalı'dan Gebze'ye bir yolculuk, Sirkeci'den Haydarpaşa'ya feribotla geçiş dahil olmak üzere, tipik koşullar altında 185 dakika sürmektedir. İyileştirilmiş banliyö demiryolu sistemi hizmete açıldığında, bu yolculuk 105 dakika sürecektir.”⁶²

⁶² www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa

Projede, 40 adet iyileştirilmiş veya yeni istasyon bulunmaktadır. Boğaz demiryolu tüp tünel geçişi, Yedikule’de yeraltına girmekte, Yenikapı ve Sirkeci istasyonlarını, İstanbul Boğazı’nı ve Üsküdar istasyonunu geçerek Söğütluçeşme’de yeryüzüne çıkmaktadır. Böylece, Anadolu yakasındaki Üsküdar istasyonu ve Avrupa yakasındaki Yenikapı istasyonu, İstanbul’daki mevcut ve gelecekte yapılacak demiryolu ulaşım sistemlerinin aktarım işlevini üzerine almaktadır.

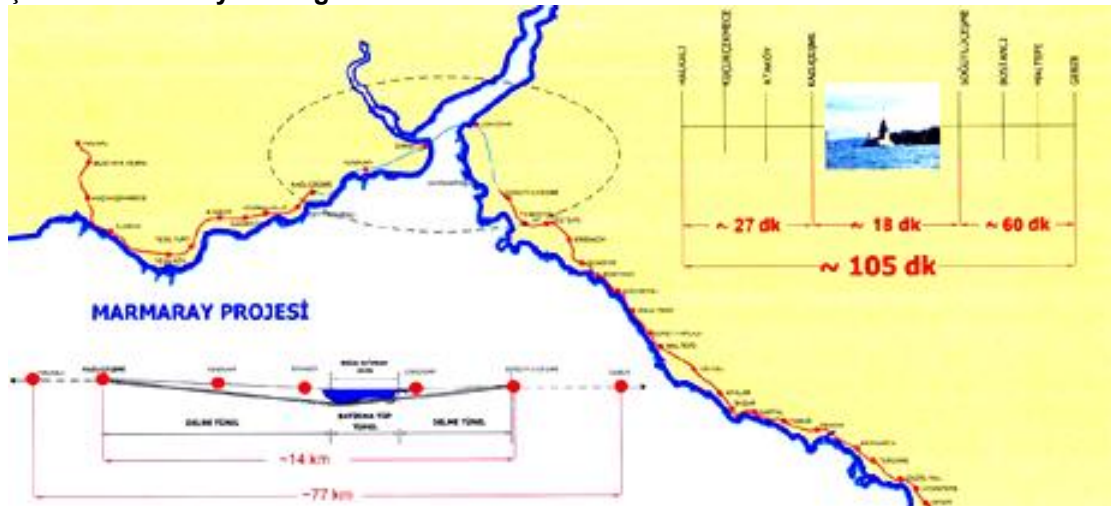
Aşağıdaki ulaşım sistemlerinin Marmaray Projesi ile entegrasyonunun yapılması planlanmaktadır.

Tablo 15 Marmaray Projesi ile Entegrasyon Sağlanan Güzergahlar

Marmaray Projesi İstasyonlar	Bağlanan Demiryolu Sistemi Hattı
Yenikapı	Metro Sistemi (Yenikapı-Taksim-Şişli -4.Levent-Ayazağa)
Yenikapı	Yenikapı Ayazağa Metrosunun bir uzantısı olan metro sistemi (Yenikapı-Bağcılar-Mahmutbey-İkitelli)
Yenikapı	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Yenikapı-Otogar-Yenibosna-Atatürk Havalimanı)
Yenikapı	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Yenikapı-Otogar-Bağcılar)
İbrahimağa	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Kadıköy-Kartal)
Üsküdar	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Üsküdar-Ümraniye)
Küçükçekmece	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Bakırköy-Avcılar-Beylikdüzü)
Sirkeci	Tramvay sistemi (Kabataş-Eminönü-Zeytinburnu)

Kaynak: www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa, Eylül 2008 erişimi

Şekil 61 Marmaray Güzergahı



Proje ile ilgili bazı ulařılması dűřűnűlen rakamlar internet sitesinden ařađıdaki tablo gibi yayınlanmıřtır.

Tablo 16 Marmaray Projesi İle İlgili Bilgiler

TOPLAM HAT UZUNLUĞU	76,3 km
Yűzeyssel Metro Kesimi Uzunluđu	63 km
Yűzeydeki İstasyon Sayısı	37 adet
Demiryolu Bođaz Tűp Geçiři Kesimi Toplam Uzunluđu	13,6 km
Delme Tűnel Uzunluđu	9,8 km
Batırma Tűp Tűnel Uzunluđu	1,4 km
Aç – Kapa Tűnel Uzunluđu	2,4 km
Yeraltındaki İstasyon Sayısı	3 adet
İstasyon Boyu	225 m (en az)
Bir yűndeki yolcu sayısı	75.000 yolcu/saat/tek yűn
Maksimum Eğim	% 18
Maksimum Hız	100 km/saat
Ticari Hız	45 km/saat
Tren Sefer Sayısı	2-10 dakika
Araç Sayısı	440 (2015 Yılı)

Kaynak: (www.marmaray.com.tr, Eylül 2008 erişimi))

2011 yılının ilk yarısında deneme iřletmesi için 280 aracın temin edinilmesi dűřűnűlen Marmaray Projesi'nin 2012 yılında ticari iřletmeye bařlaması hedeflenmektedir.⁶³

- Kadıkűy – Kartal Metro Hattı

Yođun araç trafiğine sahip olan Kadıkűy-Kartal arasındaki D-100 karayolunun yűkűnű azaltmak, bu aksta hızlı ve kitlesel yolcu taşınmasını sağlamak ve iki kıta arasında ulaşımı hızlandırmak amacıyla Kadıkűy-Kartal Metro Hattı projesinin yapılmasına karar verilmiştir. Bu hat, İbrahimağa İstasyonu'nda Marmaray Hattı ile entegre edilmekte ve aynı zamanda Kadıkűy İstasyonu vasıtasıyla da deniz bağlantısı sağlanmaktadır. Bu amaçla hazırlanan projeler ile ilk ihaleye çıkılmış ve 2005 yılında birinci inşaat işleri sűzleřmesi imzalanmıştır.

⁶³ www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa

İnşaat aşamasında D-100 karayolunun kısmen trafiğe kapatılması, raylı sisteme ayrılacak bölüm dolayısı ile de, yolun kalıcı olarak daralacak olması, hafif raylı sistemin ihtiyaca tam olarak cevap veremeyecek olması gibi etkenler de göz önüne alınarak 2005 yılı Temmuz ayında sistemin tamamen yeraltında ve metro standartları ile inşasına karar verilmiştir.

8 adet vagon dan oluşan metro trenleri, her 2,5 dakikada bir aynı yöne doğru hareket etmeleri planlanmaktadır. Sistem, yoğun saatte bir saat içerisinde aynı yöne 70.000 yolcu taşıyabilecek kapasitede olup, günde bir milyonun üzerinde yolcuya hizmet vermesi düşünülmektedir.

Etüt Aşamasındaki Raylı Sistemler

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı ile ilişkili olan etüt aşamasındaki raylı sistem, Kadıköy – Bostancı Tramvay Hattı olarak projesi devam eden bir çalışmadır.

Kadıköy merkez bölgesi yanı sıra, çalışma alanının kuzeyinde yer alan Üsküdar merkez bölgesinde mevcutta raylı sistem hattı bulunmamaktadır, ancak gelecekte raylı sistem açısından önemli bir merkez olacağı üst ölçek planlar ile öngörülmektedir.

Tablo 17 Üsküdar Merkez Bölgesi ile İlişkili Raylı Sistem Projeleri

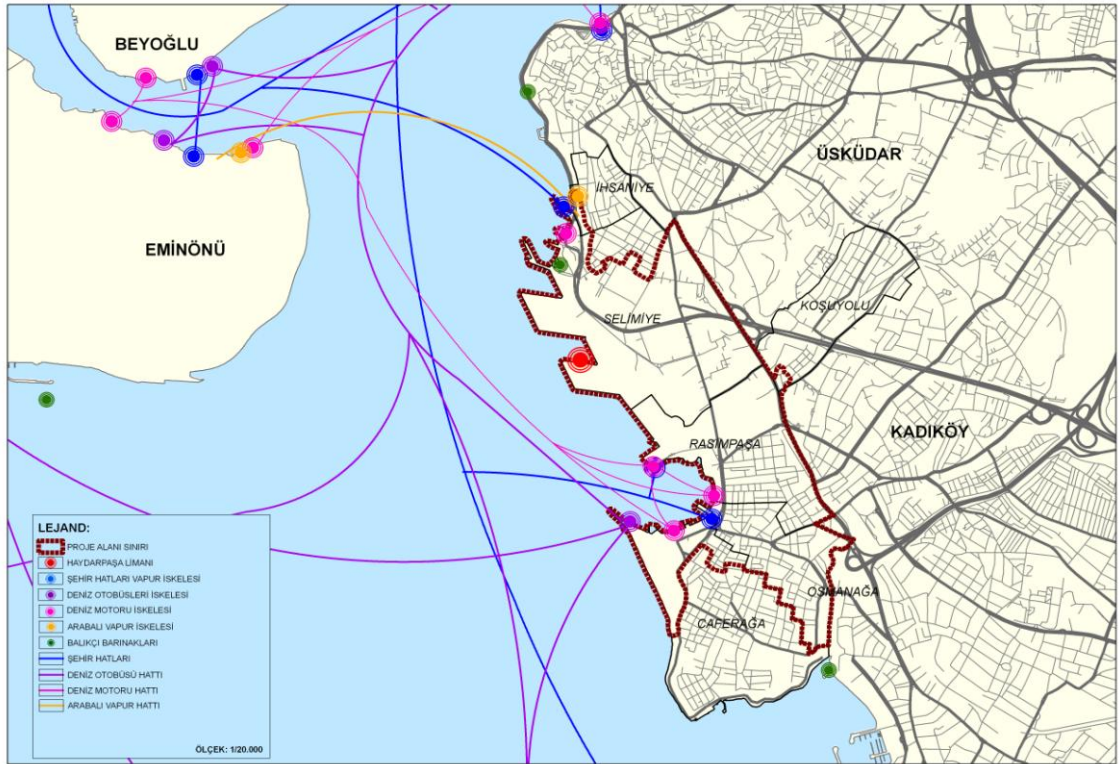
Hat Adı	Durumu
Boğaz tüp geçişi - Marmaray	İnşa halinde
Üsküdar – Ümraniye – Dudulu Hafif Metro (LRT) hattı	Uygulama Projesi tamamlanmış
Üsküdar – Beykoz Metro hattı	Etüt aşamasında

Kaynak: www.ibb.gov.tr

3.1.6.3. Denizyolu Ulaşımı

Denizyolu ile yolcu taşıma sistemi olarak; şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorları bulunmaktadır. Haydarpaşa Gar ve Liman alanı, İstanbul metropoliten alanı içerisinde deniz ulaşımının Anadolu yakasındaki odak noktasıdır. Aşağıdaki şekilde, denizyolu hatları ve iskeleler görülmektedir.

Şekil 62 Denizyolu Hatları Ve İskeleler



Şehir Hatları

Daha önce TDİ bünyesinde faaliyet gösteren şehir hatları, 2005 yılında İDO'ya devredilmiştir. Toplam 56 şehir hatları iskelesi bulunmaktadır. Bu iskelelerden üçü Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı içerisinde:

- Haydarpaşa
- Kadıköy (Beşiktaş Adalar)
- Kadıköy (Eminönü, Karaköy)

Deniz Otobüsleri

İDO A.Ş, İstanbul'da 18 deniz otobüsü terminali ile hizmetlerini sürdürmektedir. Kadıköy terminali çalışma alanı içerisinde.

Deniz Otobüsü (İDO) hatları:

- Bostancı – Kadıköy – Yenikapı – Bakırköy
- Bostancı – Kadıköy – Kabataş – Beşiktaş – İstinye – Beykoz – Sarıyer

Motor Hatları

Şehir içi yolcu taşımacılığında deniz otobüsleri ve şehir hatları dışında taşımacılık yapan ve özel kişilerce çalıştırılan deniz motorları, 3 kurumun bünyesinde faaliyet göstermektedirler. Özel Deniz Motorları İşletmecileri:

- TURYOL (Kooperatif)
- DEN-TUR AVRASYA (Kooperatif)
- YOL-TUR (Boğaziçi Yolcu ve Turizm), (İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası)

Haydarpaşa Garı ve Liman alanı içerisinde, özel deniz motoru olarak Turyol'a ait motorlar çalışmaktadır. Turyol iskeleleri:

- Kadıköy
- Çayırbaşı
- Haydarpaşa

Motor (Turyol) hatları:

- Kadıköy – Eminönü – Karaköy
- Kadıköy II (Çayırbaşı) – Karaköy – Eminönü
- Haydarpaşa – Eminönü – Karaköy

Kadıköy merkez bölgesi yanı sıra, çalışma alanın kuzeyinde yer alan Üsküdar merkez bölgesi de, deniz ulaşımı açısından odak noktası niteliğindedir. Alanda, şehir hatları vapurları, Turyol ve Dentur Avrasya'ya ait motor iskeleleri bulunmaktadır.

3.1.6.4. Haydarpaşa Limanı

Haydarpaşa Limanı, geniş bir alanda hizmet vermektedir. Bu alan içerisinde, Haydarpaşa Garı ve istasyon eski binası, Türkiye Denizcilik İşletmesi'nin (TDİ) arabalı vapur hizmetinin verildiği rıhtım, Haydarpaşa Garı ve TDİ arabalı vapur rıhtımının arasında Liman faaliyetleri alanı yer almaktadır. Limanda Asya-Avrupa arasındaki transit tren taşımacılığı da yapılmaktadır.

“Haydarpaşa Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.

24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir.

31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığınca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsiatın ilk kısmı 1954 senesinden itibaren peyderpey TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir.”⁶⁴

Günümüzde 21 adet rıhtımı bulunan yük limanının toplam rıhtım uzunluğu 3413 m'dir.⁶⁵

Tablo 18 Haydarpaşa Limanı Kapasite Verileri

⁶⁴ www.tcdd.gov.tr/genel/haydarpasa.htm

⁶⁵ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “Türkiye Limanları ve İskeleleri Bilgileri”, Ekim 2005, 1.2.2.

	Dökme Kuru Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteynır (TEU)	Ro-Ro (Araç)
Liman Kapasitesi	1,000,000	3,000,000	550,000	200,000

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Türkiye Limanları ve İskeleleri Bilgileri, Ekim 2005, 1.2.2.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı değerlendirmesine göre; ileriye dönük olarak yolcu ve yolcu-yük gemilerine hizmet vermek amacıyla yolcu salonu yapımı projesi sonuçlandırılmakta, bununla birlikte ileride Limanın bulunduğu alanın turizm potansiyelini arttırmak için otel ve marina projeleri gündemdedir. Bu amaçla Limana yönelik karışık yük hizmetine son verilerek alternatif limanlara kaydırılması planlanmakta olup, kruvaziyer ve yolcu-yük gemilerine hizmet verilmesinin yanında konteyner taşımacılığına ait hizmete devam edilmesi düşünülmektedir.⁶⁶

Limanda Sirkeci ve Haydarpaşa arasında çalışan tren feribotları için iki feribot iskelesi bulunmaktadır.⁶⁷

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Bünyesinde çalışmaları sürdürülen ve henüz onaylanmamış olan 1/1100 000 ve 1/50 000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni ve İstanbul Nazım Planında, doğal-kültürel-tarihi kimliği ve mevcut kentsel doku niteliği ile tanımlanan Harem-Haydarpaşa koridorunun, Kadıköy'ün geleneksel merkezi ile mekansal bütünlüğünün kurularak bölge bütününde modern merkez kimliğine kavuşturulması düşünülmüştür. Bu bağlamda alanda uygulanması düşünülen kentsel tasarım projeleri ile;

- Yerel kimliğin modern yaklaşımlar ile entegre bir şekilde ve İstanbul'un mevcut kültürel-tarihi ve çevresel değerlerini gözeterek ele alınması, mevcut dokunun korunmasına ek olarak modern merkez kimliği ile küresel açıdan da önemli bir odak yaratılması,
- Kadıköy'ün geleneksel merkezi ile bütünleşik olarak; kültürel-sanatsal, rekreatif amaçlı kamusal kullanımların (tiyatrolar, sinemalar, sergi salonları, müzeler, parklar

⁶⁶ www.denizcilik.gov.tr/limanlar/istanbul/istanbul/tcdd_haydarpaşa_ist/tcdd_haydarpaşa.htm

⁶⁷ www.tcdd.gov.tr/genel/haydarpaşa.htm

vb.) kültür-turizm bütünlüğü çerçevesinde yer aldığı, gece gündüz kullanım dengesini gözetilen bir kentsel mekan oluşturulması amaçlanmıştır.

Ayrıca, mülkiyeti TCDD’de bulunan Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı’nın Kadıköy ve Üsküdar merkezleri ile olan bağlantılarının kurulması amacıyla ele alınması uygun olup; Selimiye Kışlası, Haydarpaşa Garı, Marmara Üniversitesi gibi yapıları içeren tarihi bölgenin deniz cephesinde yer alan Tarihi Yarımada ve Galata Projesi ile devamlılığına dikkat edilmesi gerekmektedir.

3.1.6.5. Üst Ölçek Planlarda Bölgenin Durumu

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan kararları doğrultusunda bölge “Merkezi İş Alanı ve Bütünleşme Bölgesi” etkileşim alanı içerisinde kalmış ve diğer taraftan bölgeye “Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı” fonksiyonlarının getirildiği görülmektedir.

Geleneksel Merkez olarak tanımlanan Tarihi Yarımada ve Beyoğlu ile Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı olarak tanımlanan Üsküdar-Kadıköy geleneksel merkezleri de MİA ve Bütünleşme bölgesi içinde yer aldığı görülmektedir.

Finans, sigorta, gayrimenkul yatırımı ve danışmanlığı, muhasebe, hukuk danışmanlığı, reklamcılık, mühendislik, mimarlık gibi hizmetlerde İstanbul’un bölgesel (Ortadoğu, Doğu Avrupa, Balkanlar, Kafkasya, Orta Asya, Doğu Akdeniz) merkez işlevine ulaşması hedeflenmiştir.

“Plansız/planlı” bir “prestij” merkezi olarak gelişen mevcut MİA’nın (Büyükdere-Maslak aksı) plansız ve/veya plan bütünlüğüne aykırı gelişmelere terk edilmesi yerine yönlendirilmesi, gelişiminin kontrol edilebilmesi amacıyla rehabilite edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

MİA Bütünleşme Bölgesinde, planlama süreci içerisinde merkezin rahatlatılması ve merkezi kullanımların yer seçim süreçlerinin yeniden tanımlanması hedefine yönelik yapısal ve işlevsel dönüşüm öngörülmektedir. Yapısal dönüşümü destekleyen ve

hızlandıran sektörlerin mekansal ihtiyaçlarının ve önceliklerinin, temel kullanımların ve yer seçim süreçlerinin tanımlanmasında ele alınması, MİA'nın dönüşümünde itici bir rol oynaması amaçlandığı belirtilmiştir.⁶⁸

⁶⁸ *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu; İstanbul, 2006*

3.1.7. Haydarpaşa Liman ve Gar Alanı Çevresi Mevcut Durum Analizi Sentez ve Değerlendirmeleri

Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası kısmen Kadıköy İlçesi Merkez Alanına, kısmen de Üsküdar İlçesi sınırlarına girmektedir. Alanın batı sınırını Marmara Denizi oluşturmakta, doğu sınırını Koşuyolu, Acıbadem semtleri ile Arakıyeci Mehmet Mahallesi oluşturmaktadır. Alanın kuzeyinde İhsaniye Mahallesi bulunmakta, güneyinde ise bir kısmını içine aldığı Osmanağa ve Caferaga Mahalleleri bulunmaktadır. Alan aynı zamanda metropolün batı yakasında bulunan Eminönü ve Beyoğlu İlçeleri ile de komşudur.

Kadıköy İlçesi'nin tarihi, İstanbul'dan bile eskilere dayanmaktadır. İstanbul çevresindeki ilk insan yerleşmeleri ancak M.Ö. 5000-3000 yılları arasında ortaya çıkmışken, İçerenköy'de taş devrine ait el baltalarına rastlandığı bilinmektedir.

Haydarpaşa yöresinin tarihindeki en dramatik değişim 1873'te İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle olmuş; çayırı adeta ikiye bölen demiryolu hattının nihayetinde Haydarpaşa Koyu'nun kuzey kısmında bir gar binası inşa edilmiştir.

Daha sonra 1899-1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta bir mendirek ilavesiyle bir liman oluşturmuştur. Bu arada Alman sermayesiyle inşa edilen Bağdat demiryoluna görkemli bir başlangıç yaratmak arzusuyla eski gar binasının yerine Alman neorönesans stilinde yeni bir gar binası yapılmıştır. Şehir içi vapur işletmeciliği ve demiryolu ile bölge gelişmeye başlamıştır.

Anadolu-İstanbul bağlantısını sağlayan demiryolunun başlangıç noktası olması açısından ayrı bir önemi olan Haydarpaşa Garı, 1872 yılında yapılmış olan ahşap gar binası yıkılarak eski Haydarpaşa İstasyon Binası yerine yapılmıştır.

20.yy'ın baslarında Yel değirmeni semtinin Haydarpaşa Çayırı'nın güneyinde bugünkü sınırlara ulaştığı görülmektedir. Keza demiryolu hatları ve tesisleri de çayırın önemli bir kısmını kaplamıştır. Artık Haydarpaşa Çayırı, demiryolu ile Yel değirmeni arasında kalan bir şerit durumunda olduğu ve gar çevresinde konaklama tesislerinin de belirmeye başladığı görülmektedir.

Cumhuriyet sonrası Haydarpaşa çayırı'ndan arta kalanlar ile gar ve liman tesisleri, İbrahimağa, Yeldeğirmeni, Talimhane ve Söğütlüçeşme ile birlikte 1930'da Rasimpaşa Mahallesi adı altında bir araya getirilmişlerdir.

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi alanı yaklaşık 267.82 ha büyüklüğündedir. İstanbul Metropolitan Planlama bürosu 2005 yılı arazi tespitlerinden elde edilen verilere göre nüfus 18.408'dir. Alandaki kişi başına düşen yoğunluk brüt olarak 68 kişi/ha'dır. Alana dışarıdan göçün en büyük sebebi aynı büro tarafından yapılan hanehalkı anketleri sonucu "arsa sahibi olmak" olarak görülmektedir. Ayrıca alanın işe ve okula yakın olması tercih edilmesinde önemli rol oynamaktadır.

Çalışma bölgesinde yaşayan nüfusun yaş grupları dağılımlarına bakıldığında; baskın olan yaş aralığının 26-35 yaş aralığı olduğu görülmektedir. Kadın ve erkek nüfus arasında belirgin bir farklılık bulunmamakta, kadın ve erkek nüfusunun toplam nüfus içindeki oranları yaklaşık olarak yarı yarıyadır. Alandaki baskın aile tipi çekirdek ailedir.

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi içinde kalan mahallelerde yapılan anket çalışmaları sonucu tarım sektöründe çalışan bulunmamakta ve sanayi sektöründe çalışan sayısında genele oranladığımızda oldukça az olduğu görülmektedir. Alanda en yüksek oranda çalışan ticaret ve hizmetler sektöründe bulunduğu belirlenmiştir.

Haydarpaşa Garı ve Limanı, yapıldığından beri Anadolu ile İstanbul arasında uzun yıllar boyunca giriş-çıkış kapısı olmuş bir ulaşım odağı olarak tarihi bir değer taşımaktadır.

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi genelinde bakıldığında ise alan karayolu, demiryolu ve denizyolu açısından güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir. Alanda, kentsel ölçekte karayolu bağlantıları, iskeleler ve raylı sistem hatları mevcuttur. Alan içerisinde bulunan Haydarpaşa Limanı uluslararası ölçekte, Haydarpaşa Garı ülke ölçeğinde ve Kadıköy merkez bölgesi metropoliten alan ölçeğinde önemli odak noktalarıdır.

3.2. HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN ÇEVRESİ ALANINDA SORUNLAR VE AVANTAJLAR

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi ilk olarak bakıldığında; hem bölgede bulunan tarihi yapıların değerleri, diğer taraftan ise limanın yarattığı ticari potansiyel açısından İstanbul Metropoliten alanı içerisinde büyük bir öneme sahiptir.

Fakat Osmanlı Dönemi'nden günümüze kadar geçen zaman içerisinde hem gar binasının hemde liman işlevinin kentin merkezi içinde kalması, İstanbul adına bazı teknik altyapı ve beraberinde kentsel sorunlar meydana getirmiştir. Avrupa'nın birçok şehrinde kent içinde kalan bu kadar büyük kapasiteli limanların şehir dışına taşındığı ancak Türkiye'de henüz böyle bir örneğin olmadığı, bununla birlikte kent boşaltılmak ve ek bir planlama alanı belirlendiğinde ölü bölgelerin doğması söz konusu olacaktır.

Diğer taraftan çok uzun yıllardır liman işlevini koruyan bu alanın önerilen başka bir alana taşınması söz konusu olduğunda ise büyük bir işgücünün de bölgeden hareket edeceği de varsayılmaktadır. Buda bölgedeki soysa-ekonomik yapıyı etkileyecektir.

Haydarpaşa Gar binası ise hem mimari özelliği hemde İstanbul adına bir nirengi noktası olması açısından Avrupa'da birçok örneğinde olduğu gibi kültürel faaliyetler adına değerlendirilerek işlevine devam ettirilebilmesi adına bir potansiyel taşımaktadır. Garın demiryolu hatlarının geliştirilmesi sonucunda öneminin artacağı ve ulaşım açısından kullanım yükünün artacağı beklenmektedir. Binanın İstanbul silüeti açısından da değerlendirilmesi gerekmektedir. Plansız konut gelişiminin arttığı

son dönemlerde İstanbul silüetinin de kaybolmaya yüz tutan tarihi yapıların korunması adına, binanın yenilenmesi ve kültürel faaliyetler açısından değerlendirilmesi, İstanbul kenti turizmi açısından da bir değer olarak görülmelidir.

Kadıköy ve Üsküdar arasında kamuya açık olan geniş alanların silüet korunarak rekreasyon alanlarına dönüştürülebilir olması da bölge için potansiyel teşkil etmektedir.

3.3. HAYDARPAŞA GAR VE LİMAN ÇEVRESİ YARIŞMA VE DÖNÜŞÜM PROJELERİ

Bölge genelinde daha önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2000 yılında bir yarışma açılarak sonuçlandırılmıştır. Bugünlerde ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nün bu projelerden yararlanarak devam ettiği bir dönüşüm projesi mevcut haldedir.

3.3.1. Kadıköy Meydanı – Haydarpaşa – Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi Yarışması (2000)

İstanbul'un zaman içerisinde uğradığı hızlı nüfus artışı ve fiziksel büyüme kamusal mekanlarda fonksiyonel ve estetik bozulmalara neden olmuştur. Bu durum kamusal mekanların yeniden tanımlanması ve tasarlanması zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Harem, Haydarpaşa Garı Çevresi ve Kadıköy Meydanı bu tür dönüşümlerin en sorunlu alanlarından biri olması ile birlikte yarışmanın konusunu oluşturmaktadırlar. Deniz, kara, demiryolu terminal noktalarının bulunduğu alan metropolün gelişimine planlı bir şekilde adapte olamaması nedeniyle; yarışmacılardan projelerinde bu konuya ağırlık vermeleri istenmiştir.

Kadıköy Meydanı ise Anadolu yakası adına en önemli ulaşım terminal noktası konumundadır. Bu nedenle meydan özelliğini yitirmiş ve diğer ulaşım hatları-servisleri ile birlikte bir düğüm noktası haline gelmiştir. Yarışma kapsamında bu sorunlarda değerlendirilerek, ulaşım sistemi yeniden değerlendirilmiştir. Kartal'dan

Kadıköy'e kadar uzanan kalıcı sahil düzenlemelerinin Üsküdar'a bağlanarak bir bütünlük arz etmesi sağlanmıştır.⁶⁹

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri Müdürlüğü Mühendislik ve Mimarlık Proje Yarışma Yönetmeliği çerçevesinde serbest, ulusal ve tek kademeli olarak açılan “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 10/11/2000 tarihinde gazete ilanı ile duyurularak 20/11/2000 tarihinde başlanmıştır.

Yarışma sürecinde yarışma projelerinden beklentiler ise;

- Tüm üst ölçek planların irdelenmesi ve yeniden değerlendirilmesi,
- Proje alanının yakın ve uzak çevre ile bütünleşmesini sağlamaya yönelik yeni mekansal düzenleme ve işlevsel ilişkilerin kurulması,
- Kartal'dan Moda'ya ve diğer tarafta Üsküdar'dan Harem'e kadar uygulanmış ya da projeleri hazırlanmış sahil düzenlemelerinin irdelenerek proje alanı ile ilişkilendirilmesi,
- Proje alanı ulaşım altyapısının üst ölçek planlar ile irdelenip tekrardan kurulması,
- Proje alanı içinde kaybolan kültürel ve tarihi kimliğin yeniden ortaya çıkarılması gibi sıralanmıştır.

Bu bağlamda bütünlük, sürdürülebilirlik ve uygulanabilirlik açısından değerlendirilen ve ödül alan bazı projeler 2001 tarihinden sonra belediye tarafından satın alınmasına karşın uygulanmamıştır.

⁶⁹ “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” Kataloğu, 2001

3.3.1.1. Yarışma Sonucunda Ödöl Alan Projeler

1. Ödöl

Birincilik ödölünü alan proje kapsamında öne çıkan noktalar değerlendirildiğinde;

Metropoliten alt merkez gelişme koridorunun kuzey ucunda bulunan alanlar aynı zamanda alan içi tramvay sisteminin de başladığı dağıtım-toplanma jeneratörü olarak düşünölmüş, ticari fonksiyonlar ile desteklenmiştir.

Kamu-Belediye ortaklı geliştirilecek olan bu odakta kültür-turizm ve ticaret ağırlıklı fonksiyonlar planlanmıştır ve alanda; deniz bilimleri, tarihi ve teknolojisi kompleksi içerisinde ilgili kurumlar ile gerçekleştirilecek eğitim-araştırma, müze fonksiyonları yanı sıra turistik tesisler ve deniz akvaryumu önerilmiştir. Gerektiğinde büyük kapasiteli turistik gemilerin yanaşabileceği alanda tüm kente hizmet eden deniz kenarı rekreasyon aktiviteleri de bulunması düşünölmüştür.

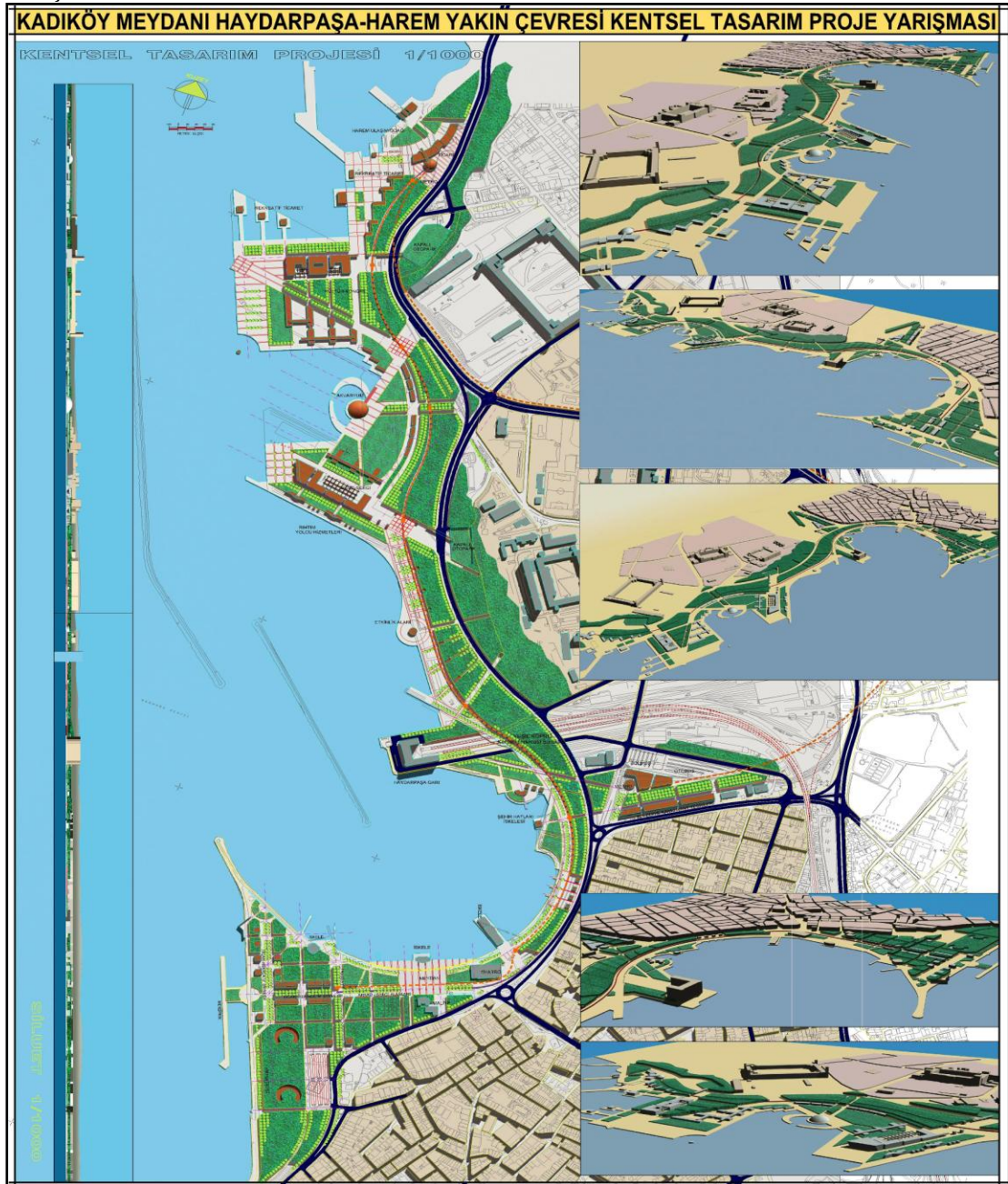
TCDD bakım onarım tesislerinin kademeli taşınması ile boşaltılacak olan alan Anadolu yakasının ulaşım yükünü düzenleyecek bir metropoliten transfer odağına dönüştürölmesi düşünölmüştür.

Alanda ağırlıklı olarak belediye-kamu-özel ortaklı ticari fonksiyon altyapısı oluşturulması değerlendirilmiştir.

Kamu eliyle gerçekleştirilecek projede temel ilke, metropoliten odak konumunda olan alana metropoliten yaşama ve çalışma alanları ile ilişkisini artırıcı ve kopuk deniz bağlantısını yeniden sağlayacak fonksiyonel bir kimlik kazandırılması önerilmiştir.

Avrupa yakasından gelen (ve giden) yolcu akımının alan içerisine ve diğer ulaşım jeneratörlerine dağılımı tramvay ve yaya yolları ile sağlanmış, tescilli yapıların yoğun olduğu Kadıköy-Moda Kentsel Koruma ve Geliştirme alanında müdahaleler kentsel koruma ve geliştirme ağırlıklı olarak etaplanmıştır. Bu alanda mülkiyet çözümlenmeleri ve imar haklarının aşılması esas alındığı görülmektedir. Yaya bölgeleri-Konut adaları ilişkilerinin kuvvetlendirilmesi amacı ile ada içi düzenlemeler özendirilecek, avlu-yaya yolu- meydan ilişkileri hiyerarşisi kurulmaya sağlanmıştır.

Harita 4 “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 1. Ödül



2. Ödül

İkincilik ödülünü alan proje kapsamında öne çıkan noktalar değerlendirildiğinde;

Harem kesimine yeni deniz yolları terminali ve yeni işlevler ile yeniden “merkez” kimliği kazandırılması, Haydarpaşa-Harem arası “Artık Alanı”nın kentsel aktiviteler ve yeşil olanakları içeren deniz parkına dönüştürülmesi, yeni düzenlemelerle mevcut yeşilin güçlendirilerek kentsel yeşil alanların sürekliliğinin sağlanması, silüetin anlamlandırılması, “Yeşil Kuşak”ın Haydarpaşa Kentsel aktivite omurgası yoluyla kıyıyla buluşturulması sağlanmaya çalışılmıştır.

Haydarpaşa Rasimpaşa kesimindeki “Artık Alan”ın öneri çözüm ile yarışma alanı ve yakın çevresi ile ilgili hemen hemen tüm sorunların çözümünü sağlayan “kentsel aktivite omurgası”na dönüştürülmesi ve öneri çözüm ile yel değirmeni, çarşı ve yerleşmesinin işlevsel mekânsal kalitesinin artırılması, kıyı yaya bağının kurulması planlanmıştır.

Öneri ulaşım çözümü ve öngörülen aktiviteler ile Kadıköy meydanına “Kültür Meydanı” Hüviyeti kazandırılması, çarşı-meydan yaya bağının güçlendirilmesi önerilmiştir.

Harita 5 “Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 2. Ödül



3.3.2. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesi

Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı dönüşüm projesi İstanbul Büyükşehir Planlama ve İmar Daire Başkanlığı tarafından 2005 yılı ortalarında fikir projesi olarak çalışılmaya başlanmış ve şuan sadece dönüşüm alanının analitik çalışmaları tamamlanmıştır.

Bu proje kapsamında çeşitli kurumlarla 2008 Temmuz ayı içerisinde yapılan toplantılar sonucunda;

- Üsküdar – Selimiye - Kadıköy bütünselliğinin sağlanması,
- Haydarpaşa gar fonksiyonunun bir şekilde devamı,
- Liman işlevinin (tümüyle) kaldırılmaması,
- Kamusal ortak alanların korunması ve yenilerinin oluşturulması,
- Tarihi silüetin korunması,
- Planlamadaki yasal kargaşanın (yetki) giderilmesi konularında ortak paydaya varılmıştır.

Bu toplantılar sonucunda gar binası, liman alanı ve ulaşım konuları tartışılarak kültürel ve tarihsel kimliğinde ön plana çıkarılacağı bir çalışmanın yapılması sağlanmaya çalışılmıştır.⁷⁰

3.3.2.1. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesine Yönelik Eleştiriler

Projenin duyulmasından sonraki süreçte medya ve sivil toplum kuruluşları bazı kaynaklarda proje hakkındaki fikirlerini sunmuşlardır. Çoğu eleştirinin özellikle o dönemde yayılan “Küçük Manhattan” söylentisi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Üç boyutlu çizimlerin medyaya dağıtıldığı ve yorumların o dönem için oldukça sert olduğu görülmektedir.

⁷⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arama Konferansı Raporu, 2008, İstanbul

Milliyet Gazetesi Temmuz 2005’de bölge kapsamında Uluslararası Mimarlar Kurulu’nun bölge ve proje kapsamındaki yorumlarına yer vermiştir. Eski ve yeni Haydarpaşa’nın karşılaştırıldığı gazete sayısında, tarihi dokunun proje sonucunda zarar göreceği, İstanbul’un silüetinin yüksek kuleler altında ezileceği ve koruma kurulunun projeye karşı olacağını belirtmiştir.

Diğer taraftan projenin İstanbul kentsel bütünlüğü dışında değerlendirilmesinin de bir başka sorun olduğuda vurgulanmıştır. Serhat Oğuz tarafından yazılan makalede biri 300 metrekareden oluşan tam 7 adet gökdelenin bölgede planlandığı belirtilmiştir.

Şekil 63 Milliyet Gazetesi Temmuz 2007 “Bu Manzaraya Dünya Karşı”

Bu manzaraya dünya karşı

Sivil toplum örgütlerinin tepki gösterdiği Haydarpaşa’yı dev gökdelenlerle doldurma projesine, Uluslararası Mimarlar Birliği Genel Kurulu da karşı çıktı



Eski ve yeni Haydarpaşa

Haydarpaşa (sağda), biri 300 metrelık 7 gökdelenin yanı sıra, alışveriş, kongre merkezleri ve yat limanı da kapsayan proje ile bu hale gelecek (sağda). Uzmanlar, projenin, İstanbul silüeti ve tarihi gibi birçok değerini mahvedeceğini görüyor.



SERHAT OĞUZ İstanbul

Hükümetin, Haydarpaşa’yı Manhattan’a benzeterek olan, sivil toplum örgütlerinin tepkisini doğurmuş inşaat projesi, daha sonra toplanan Uluslararası Mimarlar Birliği Genel Kuruluna da gündemine girildi.

Dünya Mimarlar Kongresi’nin ardından geçen hafta aynı İstanbul’da toplanan genel kurulda, Türk mimarların girişimleriyle Haydarpaşa Projesi gibi, kamusal ve sınırsız alanları gütleri anlamadan gerçekleştiren değişiklikler de görüldü. Mimarlar, “Kentlerdeki her türlü proje, demokratik süreçlerle kararlaştırılmalıdır” ifadesini kararlatacaklarına söz verdiler.

‘Detaylar açıklansın’

Genel kurul üyesi mimarların, bu nedenle projeyi kanadığın belirlenen Mimarlar Odası Genel Başkanı ÖZTÜRK Ekinçi, Beşiktaş’ta ve Beyoğlu’nda Bakanlık’ta geçen ay başvuruda bulunmuşları halinde, bu projenin detayları konusunda

hızlı yanıt almış olduklarını da kaydetti. Haydarpaşa projesinin bir an önce kamuoyuna ilan edilmesini isteyen Ekinçi, Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş’ta da projenin rahatsız olduğunu tabiiyetini sözlerine ekledi.

‘Tarihi doku gidecek’

Proje, tüm sivil toplum örgütleri de karşı çıkarak, rant için İstanbul’a tarihi dokusunu zehirler verdiğini iddia ediyorlar.

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Cemal Gökye, projeye göre bölgeye gelecek 1 milyon insan ve yapılacak tesisleri altyapının kaldırılması mümkün olmadığını ileri sürdü. Gökye, “Şe anda bile Kaskıda ve Üsküdar’da yitirmek zor. Proje yapılsa trafik tam bir kaos olacak, deniz kirlenecek, kanalizasyon sistemi yetmeyecek. Tarihi doku elden gidecek” diye konuştu.

‘İstanbul silüetini ezer’

Şehir Plancıları Odası yetkilileri de,

bölgenin İstanbul silüetinin önemli bir parçası olduğunu vurgulayarak, se görüşleri gündeme getirdi.

“Proje manzarayı yüksek ve geniş binalar içeriyor. Bu oranlarda İstanbul silüetini ezer. Bölge zaten dolgu alanı üzerinde. Bu şekilde yapılsa çok yüksek, on-ton için milyonlarca insan çıkacak bizzat bu da bölgeyi tahrip eder.”

Bu arada Büyükşehir Belediye yönetimi de, fakat, projenin tamam inşaat planı bitiminde değerlendirilmesi gerektiğini dedi.

Koruma Kurulu: Olmaz

Bu arada, Büyükşehir Belediyesi’nin onay için gönderdiği projeyi inceleyen 3 Nolu Kültür ve Tabii Varlıkları Koruma Kurulu, projeye onay vermedi. Büyükşehir Belediyesi’nden de görüş alınmasını isteyen Kurul’un gerekçeleri şunlar:

- 1.5000’den fazla inşaat alanı ile plan dışındaki tekdüze, plan dışları ile plan dışları arasında bulunan çelikler,
- 240 bin kare m inşaat alanıyla karşılaştırıldığında, ‘Bölgeye dışı trafik yükü getirecekleri yapılar’ arasında, bu alanın raporu ve etüdünde dikkatlenmiş için gerekli olmaması,
- Projenin, İstanbul kenti bütünlüğünü koruyarak ele alınması,
- Tarihi ritim ve mimari hatların etrafında çok derin, teknik açılan uygulanması nokta dışında düzenlenmiş içi içermesi, bu da diğer alanların koy ekolojisi içinde tahribatı oluşturacak ve kentsel ortamların düzeninde olmasın.

Biri 300 metrelık tam 7 gökdelen

Çıkarılan yasa ile, projenin kapsamındaki bölgedeki arazi ve tesislerin mülkiyeti Hazretisi’nden TCDD’ye geçti. Böylece projeye Ulaştırma Bakanlığı’nın onay vermesi gerekiyor. Hükümet, detaylı bilgi vermesi de, 3 Nolu Koruma Kurulu’na onay göden projenin detaylarına göre, 3 milyon metrekarelik inşaat alanı olacak. En yüksek 300 metrelık tam 7 gökdelen inşa edilecek. Yat limanı, dev alışveriş merkezi, kongre merkezleri ve konut alanları da projeye yer alıyor. Tarihi Haydarpaşa Garı ise, ortai olacak. Projenin toplam maliyetinin 5 milyar doların bulacağı belirtiliyor.

Milliyet Gazetesi 13 Temmuz 2005 sayısında “Haydarpaşa İçin Risk Senaryosu” adlı makalesinde ise 7 gökdelen ve dev tesislerden oluşacak Haydarpaşa projesi için, trafiği felç edeceğini, kanalizasyon sistemlerinin yeterli olmayacağını ve su kesintilerinin yaşanacağını belirtmiştir.

Bölgede yaklaşık 240 bin kişinin çalışacağı, en iyimser tahminle, yarısının deniz yoluyla ve yaya olarak geldiği düşünülduğünde, yaklaşık 120 bin kişinin karayolunu kullanacağı; üçte birinin aracıyla geldiği varsayıldığında 40 bin araçlık, yaklaşık 1 milyon metrekaarelik otopark alanının gerekeceği vurgulanmıştır.

Haydarpaşa bölgesinin, yaklaşık 100 yıl önce, sadece limanlar ve sayılı yapılara uygun yapılan dolgu üzerinde olduğu projede belirtilen şekilde gelişir ise, İstanbul'un beklediği büyük depremde çok fazla can kaybına yol açacağı vurgulanmıştır. Binlerce kazıkla güçlendirip, binalar depreme dayanıklı yapılsa bile, dolgu alanında bu büyüklükte bir yatırımın ciddi bir risk teşkil ettiği belirtilmiştir.

Dev gökdelenlerin, Boğaz'dan çok güzel görünen Selimiye Kışlası'nı da, Marmara Üniversitesi'nin tarihi binasını da, GATA Hastanesi'ni de perdeleyeceği de ayrı bir sorun olarak ortaya konmuştur.

Şekil 64 Milliyet Gazetesi 13 Temmuz 2005 “Haydarpaşa İçin Risk Senaryosu”



Cumhuriyet Dergi 22.05.2005 sayısında ise bu tehditler tekrarlanmış ve projenin sahibinin kim olacağı kim tarafından uygulanacağı ve finanse edileceği sorgulanmıştır.

Proje hakkındaki bu tartışmalar mevcut durumda halen devam etmekte ve endüstriyel mirasın korunması üzerinden değerlendirilmektedir. Birçok sivil toplum kuruluşu tarafından negatif bir karşılık alan proje halen Büyükşehir tarafından yürütölmeye devam etmektedir.

3.4. BÖLÜM SONUCU

Yapılan sentez çalışmaları sonucunda Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı'nın tarihsel kimliği ve değerleri ortaya konarak mevcut durum incelenmiştir. Bu bağlamda bölge çevresindeki tarihi tekil mimari eserler ile birlikte Anadolu Yakası adına önemli bir çekim noktasıdır. Çevresindeki güçlü ulaşım bağlantıları ile birlikte hergün binlerce insanın bölgeye girdiği ve çıktığı görölmektedir. Gar binası ve çevresindeki meydan alanı deniz bağlantısı ve vapur şehir hatları nedeniyle kent içinde yaşayan insanların yoğun olarak kullandıkları mekanlardır.

Üst ölçek planlarda alana konut, ticaret ve turizm fonksiyonunun yüklendiği görölmektedir ve diğer taraftan Eminönü ilçesine yüklenen MIA alanının etkileşim alanı içerisinde kalmaktadır. Bu bağlamda planlar gerçekleştiği düşünölrse, bölgedeki mevcut kentsel hareketin dahada hızlanacağı ve yoğunlaşacağı önemli bir olgudur.

Alan çevresinde planlanan ve etüd aşamasında olan ulaşım projelerine bakıldığında ise; Anadolu Yakasının Kartal-Tuzla gibi uzak uçlarıda, hem raylı hemde otoyol sistemleriyle bölgeye bağlanmak istenmektedir. Avrupa Yakası ise özellikle Marmaray projesiyle alana entegre edilecektir. Bu durumda bölgede rant giderek artacak ve atıl durumdaki liman ve gar alanlarındaki kentsel dönüşüm baskısı artacaktır.

Fakat mevcut durumdaki yapısıyla bile tarihi dokudaki eserleri tehdit eden bu bölge eklemenecek yeni projelerle birlikte eğer koruma kapsamına dikkat edilmez ise; kentin silüetine zarar verir hale gelecektir. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı dönüşüm projesi kapsamında gelişen bütün eleştiriler ve endişelerde bu noktada birikmektedir. Yukarıda verdiğimiz makalelerde bahsedildiği üzere, fikir projesi kapsamında ortaya atılan yüksek kuleler kentle deniz arasında bir duvar niteliği taşımakta ve bugün İstanbul'un en büyük değeri olarak gördüğümüz boğaz olgusuna ve boğazdan görünen kent silüetine büyük anlamda zarar vereceklerdir.

Bu bölgenin üst ölçek planlar kapsamında büyük yatırımcıları çekmesi muhtemeldir. Dikkat edilmesi gereken ise bu yatırımların sadece proje alanı kapsamında sınırlı olarak düşünülmemesi, kentin kimliğini yansıtacak, deniz kara bağlantısını geliştirecek, turizm ve kültür odaklı projeler olmasıdır. Gar ve liman alanı Haydarpaşa adına endüstri mirası olarak kabul edilen, çevresinde kentsel sit alanlarını bulduran bir bölgedir. Kentin geçmişini yansıtan bu tip özel mekanlarda, Avrupa'daki örneklerde de değinildiği üzere tarihsel potansiyelin kullanılması kesinlikle önemlidir.

Bu bölge adına yakın dönemlerde bir yarışma düzenlenmiştir. Bu proje kapsamında uygulanmasa bile başarılı örneklerin ortaya çıktığı görülmektedir. Gündemde olan Haydarpaşa dönüşüm projesi kapsamında da geçmişteki bu deneyimlerden yararlanılması gerekmektedir.

Çalışmayı hazırlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nde bu plan kapsamında çalışan uzman insan sayısının yetersiz olması halinde konuyla ilgili deneyimli üniversitelerdeki öğretim görevlilerinde de yararlanılarak, katılımcı bir planlama modeli benimsenmesi zorunludur. Böyle özel bir alanın sadece bir fiziksel plan modeliyle çözüme kavuşturulması mümkün değildir. Birçok kurum, kuruluş, sivil toplum örgütleri, üniversitenin fikirlerinin alınması ve projeye destek olması şarttır. Böylelikle planlar üzerinde bu ve bundan sonraki dönemler adına yaşanan tartışmalar ve bazı endişeler ortadan kalkacak, Haydarpaşa ve bu tip alanlarda yapılan planlama çalışmaları daha sürdürülebilir, daha katılımcı ve daha şeffaf bir altyapı kazanacaktır.

BÖLÜM 4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

İstanbul'un endüstri geçmişinin önemli birer temsilcisi olarak günümüze ulaşan endüstri yapılarının bir kısmı özgün işlevini devam ettirirken, bir kısmı terkedilmiş, bir kısmı da yeniden işlevlendirilmiştir. Kentteki endüstri tesislerinin bir bölümü de, 20. y.y.'in ortalarına kadar faaliyetlerine devam ettikten sonra, çeşitli nedenlerle yıkılmış ve kaybolmuştur.

19. y.y. endüstri devrimi ile birlikte Avrupa'da başlayan sanayileşme hareketi birçok kentte gününün mimari özelliklerini taşıyan sanayi yapılarını beraberinde getirmiştir. Bazı kentler ise bu sanayileşme hareketi sonrasında, sanayi odaklarının çeperlerine yerleşen konut alanları ile ortaya çıkmıştır.

Endüstri Devrimi'nin etkileri her ne kadar Osmanlı Devleti açısından biraz daha geç hissedilmeye başlansada; tarıma dayalı politikalar belli bir süre sonra makineleşme ve seri üretime geçilmesiyle birlikte belli noktalarda büyük fabrikaların oluşmaya başladığı gözlemlenmektedir. 19. y.y.'da devlet içinde sanayileşme politikaları açısından farklı fikirlerin olması ve belli bir kısmın halen daha tarım ve serbest ticarete dayalı bir modeli desteklemesi ülkenin bu sanayileşme hareketini geriden takip etmesine neden olmuştur.

Diğer taraftan bu yüzyılda ekonomik açıdan sanayileşme girişimleri değerlendirildiğinde ise yabancı sermaye yada devlet teşviki ile yapılan tüm büyük sanayi yapılarında çalışacak yeterli sayıda kalifiye işçi ve hammaddenin olmadığı görülmektedir. Bu nedenle de yatırımların ekonomik boyutunun azınlıklar ve yabancı devletlerin elinde olduğunu söylemek mümkündür. Bilim ve teknoloji üretebilen bir sistem altyapısı kurulamadığından sanayileşme konusunda devlet dışarıya bağımlı bir hale gelmiştir.

Hepsinin bir sonucu olarak Osmanlı devletindeki sanayileşme çalışmaları, toplum ve üretim anlayışını kökten değiştirememiş, buna karşılık yanlış politikalar, dış borçlar ve üretimdeki sürdürülebilirliğin sağlanamaması nedeniyle Osmanlı dönemi sanayileşme hareketlerinden istenen verim alınmamıştır.

Osmanlı döneminde kurulan endüstri yapıları özellikle Haliç'in iki kıyısında, Küçükçekmece ve Beykoz kıyılarında toplanmıştır. Bunun dışında Tophane-i Amire ve gazhaneler gibi yapılar kentin içinde belli noktalarda dağınık halde bulunmaktadır. Günümüze ulaşan sanayi miraslarından en önemlileri birinci bölümde de detaylı anlatıldığı üzere; Dolmabahçe ve Hasanpaşa Gazhaneleri, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, Bomonti Bira Fabrikası, Paşabahçe İspirto ve Tütün Fabrikası, Küçükçekmece Kibrit Fabrikası, Feshane-i ve Tophane-i Amire ve Haydarpaşa Gar Binasıdır.

Bu yapılardan bazıları farklı fonksiyonlar verilerek restore edilip dönüştürülürken, bazıları köhnemeye terk edilmiş ve bazıları ise Haydarpaşa Gar binası gibi uzun yıllar içinde küçük restorasyonlar ile aynı fonksiyonunu sürdürmüştür. Bunların dışında İstanbul kenti kıyı alanlarında oluşmuş tarihi liman ve tersane alanları mevcut durumdadır. Bu alanlar 1950'li yıllar sonrasında hızlanan kentleşme hareketi ile birlikte kent merkezi içinde sıkışarak, kent adına sorunlu alanlar yaratmışlardır. Özellikle tersane alanları ve çevresinde yaşanan plansız yapılaşma ile birlikte bu noktalarda yaşanan sorunlar kentin ulaşım altyapısını büyük ölçüde sekteye uğratmıştır.

20. yüzyılın başında yoğunlaşmayla başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çözüm yolları aranırken, Haliç dışında Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme-Zeytinburnu İstanbul yakasında gelişen ve yoğunlaşan alternatif sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır.

Dalan döneminde yaşanan kentsel operasyonlar sonucunda Haliç kıyılarındaki birçok sanayi envanteri bu dönemde yok edilmiştir. Yol ve konut alanları açılması

gerekliliği adı altında yapılan bu projeler sonucunda Haliç kıyısındaki tarihi endüstri yapıları rekreasyon alanlarına dönüştürülmüştür.

Haydarpaşa'da yaşanan değişim süreci ise 1800'lü yılların sonlarına rastlamaktadır. İstanbul-İzmit demiryolu hattının hizmete girmesi ile birlikte, silolar, depolama alanları ve açıkta bir menderek ile liman kurulmuştur. Böylece bölgedeki sanayileşme hareketi başlamıştır. Daha sonraki yıllarda limanın ihtiyaç gereği ile genişletildiği günümüzdeki halini aldığı görülmektedir. Fakat kıyı alanlarındaki kentleşmenin hızlandığı 80'ler sonrasında liman alanı da kent merkezi içinde sıkışır hale gelmiş ve dönüşüm gerekliliği doğurmuştur.

Avrupa'da aynı dönemlerde yaşanan bu sorunlara üretilen çözüm önerileri özellikle liman ve gar alanlarındaki bazı fonksiyonların değiştirilerek, turizm, hizmet ve eğlence sektörlerine açılmasıyla olmuştur. Bunun sonucunda bu alanlar uluslar arası düzeyde birçok farklı kıtadan ziyaretçi çeken, kentle entegre olmuş, katma değeri yüksek bölgelere dönüşmüşlerdir. Barselona ve Cenova limanlarındaki dönüşüm incelendiğinde; kruvaziyer turizminin; liman alanlarının dönüşümünde önemli bir belirleyici oldukları görülmektedir. Cenova ve Barselona liman alanlarında yaşanan 20 yıllık dönüşüm hareketleri, Haydarpaşa limanı gibi kent içinde sıkışmış ve sorun yaratan alanların dönüşümüne ışık tutabilir niteliktedir.

Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi alanı incelendiğinde ise; birçok tarihi yapının alan etrafında dağınık halde bulunduğu görülmektedir. Bu manada alanın hem tarihi hem kültürel hemde ekonomik anlamda kent için önemli olduğu görülmektedir. Bölgenin kentsel dönüşümü ile ilgili tartışmalar 2000'li yıllar ile hız kazanmıştır. Bundan sonraki dönemde ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından açılan yarışmalar ve devam eden dönemde hazırlanan kentsel dönüşüm projeleri mevcut haldedir. 2001 yılında sonuçlanan Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi Yarışması'ndan çıkan projelerin uygulanmaması sonucunda; Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü bugünlerde bölge için bir kentsel dönüşüm projesi yürütmektedir.

Üçüncü bölüm içinde de bahsedildiği üzere 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı üzerinde de "Ticaret, Turizm, Kültür ve Konut Alanı" olarak tanımlanan alan

üzerindeki tartışmalar hem kamuoyunda hemde planlama birimleri içerisinde halen devam etmektedir.

Haydarpaşa Gar ve Liman çevresi geri sahası alanındaki yapılacak olan planlarda öncelikli olarak dikkat edilmesi gereken ilkelerin başında; ekonomik, sosyal ve fiziksel faydalar açısından planın kamu yararını gözetmesidir. Tarihsel açıdan taşıdığı değerler düşünüldüğünde ülke açısından simgelediği önem korunmalı, özellikle tarihsel yapı ön plana çıkarılmalıdır. Bu anlamda turizm ekonomisi açısından da içeride ve dışarıda katmadeğer sağlanacaktır. İlkesel olarak ülkesel anlamda bütüncül bir planlama yaklaşımı benimsenmelidir.

Planın amacı ise; alanın ülkesel anlamda bir çekim merkezi olması sağlanırken bunun atıl durumdaki değerlerinin canlandırılarak yurt dışı örneklerde de olduğu üzere hem ekonomik getiriye hizmet etmesini hemde taşıdığı kültürel önemi sürdürmesinin gerçekleştirilmesi yönünde olmalıdır.

Tüm bu ilkeler ve amaç doğrultusunda; liman alanı ve gar binası kapsamında işlevsizliğe terk etmek yerine işlev kazandırılarak koruma yoluna gidilmesi hedeflenmelidir. Bunun yanı sıra gar binasının tüm metropolü etkileyen silüetinin daha belirgin hale getirilmesi, bu doğrultuda bir fiziksel yapılaşma yöntemi belirlenmesi gerekmektedir. Kültürel ve sosyal faaliyet alanlar mekana eklenerek, alanın kültürel kimliğini yabancı ve yerli turistler için daha cazip hale getirecek düzenlemelerin yapılması hedefler arasında yer almalıdır. Alanın batısında yer alan bir Tarihi Yarımada gerçeği düşünüldüğünde ise diğer kültür odakları ile deniz yolu ile ulaşımın güçlendirilmesi şarttır.

Bu bağlamda geliştirilecek stratejiler;

- Yeni yapılaşmalar önermek yerine mevcut ve kullanılmayan tarihi değer taşıyan yapılara işlev kazandırılması,
- Alanda turistik açıdan günöbirlik turların yapılarak, bölgenin tarihsel kimliğinin dünyaya tanıtımının yapılması,
- İl dışından gelenlerin alanda gerçekleştirilecek uluslar arası ya da ülke çapındaki faaliyetlere de ulaşımının sağlanması açısından gar binasının mevcut fonksiyonunun sürdürülmesi yönünde olmalıdır.

Sonuç olarak; Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi'nde yaşanması gerekli bu dönüşümün Avrupa'daki örneklerde olduğu gibi kentin kimliğini koruyan, ekonomik ve sosyal değerler açısından daha dikkatli bir bakış açısıyla ele alınması gerekmektedir. Endüstri Mirası eserlerin bir bir yitirildiği bir İstanbul gerçeğinde, kentsel dönüşümün daha başarılı ve sürdürülebilir uygulanması açısından;

- Yapılacak plan parçacıl olmamalıdır. Planlama alanına getirilecek olan öneriler kent bütününden kopuk olmamalı, alan bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalıdır.
- Alan kentsel yaşam içine entegre edilmelidir. (Barcelona Örneği)
- Denizden ve karadan önerilerek projeye eklenecek yapıların İstanbul'un silüetine etkilerine dikkat edilmelidir.
- Planlama çalışmaları sonucunda mevcutta yoğun bir trafik yüküne sahip alanın yeni motorlu taşıt akslarıyla daha fazla trafik sorunu yaşatmaması esas alınmalıdır. Yayalaştırma projeleri öncelik alınmalıdır.
- Kıyı ekolojisine zarar vermeyen çevresel değerleri ön planda tutan bir planlama yaklaşımı benimsenmelidir.
- Gar Binası ve çevresindeki alana verilecek yeni fonksiyonlar tarihi kimliğini yansıtacak düzeyde olmalıdır.
- Proje alanlarının çevresiyle bütünleşmesi sağlanmalıdır.
- Ulaşım sistemleri ile kente entegrasyonun sağlanmalıdır.
- Kaybolan tarihsel ve kültürel kimliğin ön plana çıkarılması gerekmektedir.
- Ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğin yaratılması şarttır.
- Çevreye duyarlı fikirlerin geliştirilmesi şarttır.

KAYNAKÇA

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu; İstanbul, 2006

1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu; İstanbul; 2001

Akalın, E. Öznur; Yüksek Lisans Tezi; “Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere örneği”; İTÜ; İstanbul; 2003

Akbulut, M. R. Ve Sorguç, Ç.; Gazhaneler, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No:3, İstanbul, 1994

Akbulut, M. Rıfat; “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İstanbul ve Kadıköy”, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ, İstanbul, 1992

Aran, Ahmet; Tophane-i Amire, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No:7, İstanbul, 1994

Armağanoğlu, F.; XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Türk Tarih Kurumu Yayınları; 2003

Benevolo, L.; History of Modern Architecture I: Industrial Revolution, MIT Pres; Cambridge, 1971

Biol, G.; Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi, Balıkesir Üniversitesi, Y.Lisans Tezi, 1998

Clark, E.; Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları; İstanbul, 1992

Cumhuriyet; Tarihi Bira Fabrikası Kültür Merkezi Oluyor, Cumhuriyet Gazetesi, 2003

Doğruel, F. Ve Doğruel, S.; Osmanlı’dan Günümüze Tekel, İstanbul, 2000

Dölen, E.; Feshane, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No:3

Ekinci, Oktay; “Endüstri Mirasının Korunması”; İstanbul Dergisi; Ekim 2001; 134

Erden, Dilek; Firidin, Ebru; “Kentsel Dönüşüm Projeleri: Kolaj Kentler”; MSÜ; İstanbul; 2003

Erden, Y. Dilek; “Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri”; Doktora Tezi; MSÜ; İstanbul; 2003

Giedion, S.; Space, Time and Architecture, 5th ed., Harvard University Press; Cambridge, 1967

Giz, Adnan; “Bir Zamanlar Kadıköy”, İstanbul, 1988

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arama Konferansı Raporu, 2008, İstanbul

İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu, Arazi Anket Çalışmaları, 2005

“Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” Kataloğu, 2001

Kara H.; Silahtarağa Elektrik Santrali, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No: 6, İstanbul, 1994

Kıraç, Binnur; Doktora Tezi; “Türkiye’deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz

Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması”; MSÜ; İstanbul; 2001

Kıraç, Binnur; Doktora Tezi; “Türkiyede’ki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması”; MSÜ; İstanbul; 2001

Köksal, T. Gül.; Haliç Tersanelerinin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri; İTÜ, Y. Lisans Tezi; İstanbul, 1996

Köksal, T. Gül.; İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi; İTÜ; İstanbul, 2005

Küçükerman, Ö.; Paşabahçe Tekel İçki Fabrikası, "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No: 6, İstanbul, 1994

Müller-Wiener, W.; 15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler; İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları; İstanbul, 1992

Ökçün, G.; Osmanlı Sanayi, 1913-1915 Yılları Arası Sanayi İstatistiki; Ankara, 1997

Ökçün, G.; Osmanlı Sanayi, 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki, Ankara, 1917.

Önsoy, R.; Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1988.

Önsoy, R.; Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikaları 1839-1876; H.Ü. Edebiyat Fakültesi Dergisi; 1984

Pamuk, Ş.; 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi; 1997

Pamuk, Ş.; 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt: 1; Ankara, 1995

Quataert, D.; Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü; İstanbul, 1999

Salman, Yıldız; "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Cilt No:4, 1994

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “Türkiye Limanları ve İskeleleri Bilgileri”, Ekim 2005, 1.2.2.

Tanyeli, G. Ve Arslan, D.; Kadıköy-Hasanpaşa Gazhanesi, Arredamento Mimarlık, Sayı: 2001/9, İstanbul, 2001

Tek, M.Vedat; “Kimliğinin İzinde Bir Mimar”, Afife Batur, s.157

Toprak, Z.; Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, cilt: 5, İstanbul, 1985.

Toprak, Z.; Tanzimat’ta Osmanlı Sanayi, Tanzimat’tan Cumhuriyete Osmanlı Ansiklopedisi, Cilt: 5, İstanbul, 1985

Zat, V.; Bomonti Bira Fabrikası, “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Cilt No:2, İstanbul, 1994,

İnternet Kaynakları

www.apb.es

www.denizcilik.gov.tr/limanlar/istanbul/istanbul/tcdd_haydarpasa_ist/tcdd_haydarpasa.htm

www.ibb.gov.tr

www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa

www.porto.genova.it

www.tcdd.gov.tr/genel/haydarpasa.htm

www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf

