

tanbul 1925; Refik Ahmed [Sevengil], *İstanbul Nasıl Eğleniyordu?*, İstanbul 1927; Ahmed Refik [Altınay], *Hicrî Onikinci Asırda İstanbul Hayatı, 1100-1200*, İstanbul 1930; a.mlf., *Hicrî Onbirinci Asırda İstanbul Hayatı, 1000-1100*, İstanbul 1931; a.mlf., *Hicrî Onüçüncü Asırda İstanbul Hayatı, 1200-1255*, İstanbul 1932; a.mlf., *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı, 961-1000*, İstanbul 1933; a.mlf., *Onaltıncı Asırda İstanbul Hayatı, 1553-1591*, İstanbul 1935, s. 46, 48, 50, 52, 145; *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı: 1930-1931*; *İstanbul Belediye Hududu*, İstanbul 1931; *İstanbul Şehir Rehberi*, İstanbul 1931; J. Sanderson, *The Travels of John Sanderson in the Levant, 1584-1602*, London 1931; S. Nüzhet Ergun, *İstanbul Meşâhîrine Ait Mezar Kitabeleri*, İstanbul 1932; H. Högg, *Türkenburgen am Bosphorus und Hellespont*, Dresden 1932; H. Edhem [Eldem], *Yedi-kule Hisarı*, İstanbul 1932; a.mlf., *Nos mosquées de Stamboul* (trc. E. Mamboury), İstanbul 1934; Ali Saim Ülgen, *İstanbul ve Eski Eserleri*, İstanbul 1933; a.mlf., *Fatih Devrinde İstanbul*, Ankara 1939, s. 45; Sadi Abaça, *Kasımpaşa'nın Tarihçesi*, İstanbul 1935; Besim Darkot, *İstanbul Coğrafyası*, İstanbul 1938; İzzet Kumbarcılar, *İstanbul Sebilleri*, İstanbul 1938; Konyalı, *İstanbul Âbideleri*, a.mlf., *İstanbul Sarayları*; İbrahim Hilmi Tanışık, *İstanbul Çeşmeleri*, İstanbul 1943-45, I-II; R. Mayer, *Byzantion, Konstantinopolis-İstanbul, eine genetische Stadtgeographie*, Wien 1943; A. Gabriel, *Chateaux turcs du Bosphore*, Paris 1943; Süheyl Ünver, *Fatih'in Oğlu Bâyezid'in Su-yolu Haritası Dolayısıyla 140 Sene Önce İstanbul*, İstanbul 1945; a.mlf., *Fatih Külliyesi ve Zamanı İlim Hayatı*, İstanbul 1946; a.mlf., "Türkiye'de Kahve ve Kahvehâneler", *TED*, V (1962), s. 39-84; Musâhibzâde Celâl, *Eski İstanbul Yaşayışı*, İstanbul 1946; Saadi Nazım Nirven, *İstanbul Suları*, İstanbul 1946; A. von Harff, *The pilgrimage of Arnold von Harff...*, London 1946; *Belediye Yıllığı*, Ankara 1949, s. 341-369; Zihni Bilge, *İstanbul Rihtımlarının Tarihçesi*, İstanbul 1949; A. M. Schneider, *Mauern und Tore am Goldenen Horn*, Göttingen 1950; a.mlf., *Konstantinopel*, Mainz 1956; a.mlf., "XV. Yüzyılda İstanbul'un Nüfusu", *TTK Belle-ten*, XVI/61 (1952), s. 35-48; R. Janin, *Constantinople byzantine, développement urbain et répertoire topographique*, Paris 1950; Eremya Çelebi Kömürçyan, *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul* (trc. H. D. Andreasyan), İstanbul 1952; Âsaf Hâlet Çelebi, *Divan Şiirinde İstanbul*, İstanbul 1953; Ekrem Hakkı Ayverdi, *Fatih Devri Mi'mârîsi*, İstanbul 1953; a.mlf., *İstanbul Mahalleleri: Şehrin İskânı ve Nüfusu*, Ankara 1958; a.mlf., *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul 1958; Semavi Eyice, *İstanbul, petit guide à travers les monuments byzantins et turcs*, İstanbul 1955; a.mlf., *Son Devir Bizans Mimarisi*, İstanbul 1963; Fr. Babinger, "Ludwig von Rauter und sein verschollenes Reisebuch (1567-71)", *Vorderasiatische Studien, Festschrift for V. Christian*, Vienna 1956, s. 4-11; a.mlf., *Die Aufzeichnungen des Genuesen Iacopo de Promontorio-de Campis über den Osmanenstaat um 1475*, München 1957, s. 48; Feridun Dirim-ekin, *Fetihten Önce Halic Surları*, İstanbul 1956; Agah Sırrı Levend, *Türk Edebiyatında Şehr-engizler ve Şehr-engizlerde İstanbul*, İstanbul 1958; *İstanbul Manzaraları Sergisi*, İstanbul 1959; *İstanbul Harita ve Planlar Sergi-*

si, İstanbul 1961; C. Göllner, *Turcica, Die Türkendrucke des XVI. J.I.*, Bucharest 1961-68, I-II; Tahsin Öz, *İstanbul Camileri*, Ankara 1962-65, I-II; R. Mantran, *İstanbul dans la seconde moitié du XVII siècle*, Paris 1962; a.mlf., *La vie quotidienne à Constantinople*, Paris 1965; B. Lewis, *İstanbul and the civilization of the Ottoman Empire*, Oklahoma 1963; J. Wild, *Reysbeschreibung eines gefangenen Christen anno 1604* (ed. G. A. Narciss), Stuttgart 1964; S. Schweigger, *Constantinopel und Jerusalem* (ed. R. Neck), Graz 1964; K. Tuchelt, *Türkische Gewänder und osmanische Gesellschaft*, Graz 1966; A. Underwood, *The Kariye Djami*, New York 1966, I-III; I. M. Lapidus, *Muslim Cities*, Cambridge 1967, s. 59-60; H. Wurm, *Der osmanische Historiker Huseyn b. Ga'fer*, Freiburg 1971; N. Iorga, *Byzance après Byzance*, Bucharest 1971; a.mlf., *Notes et extraits pour servir à l'histoire des croisades*, Bukres 1915-1916, IV, 67; Cahid Baltacı, *XV-XVI. Asırlarda İstanbul Medreseleri*, İstanbul 1976; *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, İstanbul 1989; W. Hasluck, "Notes on Mss. in the British Museum Relating to Levantine Geography and Travel", *British School of Athens*, XII, 1905-1906, s. 196 vd., XIII (1906-1907), s. 339 vd.; *İstanbul Belediyesi İhsâiyyat Mecmuası: 1328-1335*; *İstanbul Belediyesi Mecmuası: 1930-1937*; Ed. Thouvenel, "Constantinople sous Abdul-Medjid", *RDM*, 4. seri, sy. 21 (1840), s. 68-89; D. J. Georgacas, "The Name of Constantinople", *American Philological Association: Transaction*, XXVIII (1947), s. 347-367; Cengiz Orhonlu, "Fındıklı Sementinin Tarihi Hakkında Bir Araştırma", *TD*, VIII/11-12 (1955), s. 51-70; Muzaffer Erdoğan, "Arşiv Vesikalanna Göre İstanbul Baruthâneleri", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, sy. 2, İstanbul 1956, s. 115-138; a.mlf., "Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri", *VD*, IV (1958), s. 149-182; Mustafa Cezar, "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahrifat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler", *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, I, İstanbul 1963, s. 327-414; Doğan Kuban, "Anadolu Türk Şehri", *VD*, VII (1968), s. 53-57; a.mlf., "İstanbul'un Tarihi Yapısı", *Mimarlık*, VIII/79, İstanbul 1970, s. 26 vd.; Halil İnalçık, "The Policy of Mehmed II towards the Greek population of Istanbul and the Byzantine Buildings of the City", *Dumbarton Oaks Papers*, sy. 23-24, Washington 1970, s. 231-249; a.mlf., "İstanbul", *EP* (İng.), IV, 224-248; W. Kubitschek, "Byzantion", *RE*, V, 1115-1158; E. Oberhummer, "Constantinopolis", a.e., VII, 963-1013; "İstanbul", *İA*, V/2, s. 1135-1214 (1-168).



HALİL İNALÇIK

Bugünkü İstanbul. Şehrin kurulduğu yerdeki topografinin gözden geçirilmesi, İstanbul'un günümüzde nasıl yaşadığı sorusuna da cevap verir ve ışık tutar. Zira bu topografya şekli, şehrin simgesi durumuna gelmiş tarihi ve mimari eserlerin yer seçiminde etken olduğu gibi şehrin önemli ulaşım eksenlerinin güzergâhlarını da belirlemiştir. Günümüzde bazı kesimlerde büyük problem haline gelen trafik önemli ölçüde İstanbul'un topografya şartlarıyla yakından ilgilidir.

Şehrin eski kesiminin topografyasında güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda az çok birbirine paralel olarak uzanan iki sırt dikkati çeker. Bunlardan kuzey sırtı Haliç'in güney kıyılarını yakından izler. Yükseltisi genellikle güneydoğudan kuzeybatıya doğru artan bu sırt, Sarayburnu ile Ahırkapı arasında Boğaz girişine hâkim bir yamaçla başlar ve Sultanahmet-Ayasofya düzlüğünden itibaren Sarayburnu'na doğru uzanarak Topkapı Sarayı zemininde 45 metreye ulaşır. İstanbul'un bu ilk tepesi, zemini 33 metreye inen bir bele (boyun noktası) kuzeybatıya doğru devam eden sırttan ayrılır. Şehrin limanına ve Galata Köprüsü'ne komşu olan yoğun iş semtlerini (Eminönü-Bahçekapı-Sirkeci) kuzey sırtının eksenini oluşturan büyük caddeye bağlayan ana yolların biri (Alemdar caddesi) bu 33 metrelik alçalma noktasını takip eder. Kuzey sırtı bundan sonra Beyazıt Meydanı'na doğru uzanır ve üzeri 60 m. yükseltiye erişen düzlük biçiminde bir tepe meydana getirir. Bu iki tepe arasında iki tepeye göre daha az belirgin bir tepe yer alır, bunun da üzerine Nuruosmaniye Camii inşa edilmiştir. Beyazıt tepesinin üstünde ise Beyazıt Camii, Beyazıt Kulesi ile beraber İstanbul Üniversitesi'nin merkez binası (Osmanlı Devleti döneminde Harbiye Nezâreti binası) ve bu tepenin Haliç'e doğru ilerleyen ucunda Süleymaniye Camii yükselir. Bundan sonra kuzey sırtı kuzeybatıya doğru izlenirse doğu ucunda Fatih Camii'nin kurulmuş olduğu diğer 60 m. yüksekliğindeki bir tepeye ulaşılır. Süleymaniye tepesiyle aynı yükseltide olan bu tepe ile Beyazıt-Süleymaniye tepesi arasında zemin tekrar alçalır ve 42 metreye iner. Bu önemli boyun noktası üzerinden Marmara kıyılarını Haliç kıyılarına bağlayan Atatürk Bulvarı geçtiği gibi eski döneme ait Valens su kemerleri de bu bel üzerinde yer alır. Fatih tepesi, Çarşamba semtine doğru yavaş yavaş 72 metreyi aşan bir yükselti kazanır, bu tepenin Haliç'e doğru uzanan yan sırtında Sultan Selim Camii vardır. Ana sırt, kuzeybatıya doğru hafif bir alçalmadan sonra Edirnekapi civarındaki surların zemininde 74 metreye ulaşır. Bu tepede Edirnekapi Mihrimah Sultan Camii yükselir.

Kuzey sırtının ekseni boyunca İstanbul'un en önemli boyuna caddelerinden biri uzanır (farklı kesimlerinde farklı adlarla anılan bu cadde Ayasofya-Beyazıt arasında Divanyolu ya da Yeniçeriler caddesi, Beyazıt ile Fatih arasında Vezneciler, Şehzadebaşı, Fatih ile Edirnekapi arasında



Kız Kulesi – Üsküdar / İstanbul

Fevzipaşa caddesidir). Bununla birlikte söz konusu caddeler sırtın en yüksek doruklarını izlemez, bu doruk noktalarında genellikle büyük mimari eserler yer alır (İstanbul Üniversitesi, Beyazıt Camii, Süleymaniye Camii, Sultan Selim Camii, Fâtih Camii, Mihrimah Sultan Camii gibi). Boğaz'dan gelinirken dikkat çeken "İstanbul silueti"nin çarpıcılığı bu eserlerin İstanbul'un coğrafyasına çok iyi uydurulmuş olmasından kaynaklanır.

Kuzey sırtı güneybatı sırtından bir vadiyle ayrılır. Eyüp sırtlarının gerisinden başlayan ve surların içine girdiği yerde (günümüzdeki Vatan caddesinin, daha yeni adıyla Adnan Menderes caddesinin başı) zemini deniz düzeyinden 40 m. kadar yüksek olan bu vadi içinde eskiden akmakta olan dereye Yenibahçe (Bayrampaşa) deresi adı verilmekteydi. Antikçağ'da Lykos denilen bu dere Aksaray semtinin alçak kesimlerinde bir koya dökülüyordu. Üstü kapatılmış olan dere vadisi 1950'li yıllarda açılan Vatan caddesinin geçirilmesinde kolaylık sağlamıştır.

Yenibahçe vadisiyle Marmara denizi arasında İstanbul yarımadasının ikinci sırtı yer alır ki birinci sırt kadar devamlı olmayan bu sırt, Yenibahçe vadisinin denize yakın kesimlerinden Yedikule'ye kadar Marmara denizi kıyılarında basık yamaçlar halinde başlayıp Topkapı surları önünde zemini 69 metreye ulaşır. İstanbul'un önemli caddelerinden Ordu caddesi, Beyazıt Meydanı'nda yukarıda sözü geçen boyuna caddeden ayrılarak Aksaray'da Yenibahçe vadisinin alçak zemini aşmış güneybatı sırtının kuzey kenarını izleyerek Topkapı'da surlara ulaşır (Mil-

let caddesi). Sur kapıları ile Aksaray arasındaki iki cadde (Haseki ve Kocamustafapaşa) bu sırtın üzerinden geçmekte, bir üçüncüsü de (Samatya caddesi) güney kenarını takip ederek Yedikule'ye varmaktadır. Yarımada'nın bu klasik eksenlerine ek olarak daha sonraki yıllarda sur dışından deniz kıyılarını izleyen Sahil yolu açılmıştır.

Beyoğlu yerleşme alanına gelince, dar anlamda İstanbul'a Haliç üzerindeki köprülerle (Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü, başka yere monte edilen eski Galata Köprüsü ve Haliç Köprüsü olmak üzere günümüzde bunların sayısı dördtür) bağlanan bu yerleşme alanı, Haliç ile Boğaz'ın aşağı kesimleri arasında kütleleşmiş ucu güneye dönük bir üçgen görünüşündedir. Beyoğlu yerleşme alanının yer aldığı üçgenin uç kesimi, Ortaçağ'da surları içinde ayrı bir şehir görünümü kazanmış olan Galata semtini meydana getirir. Bu semt sonradan daha kuzeyde meydana gelmiş Beyoğlu semtine iyice bitişmiştir. Galata kuzeydoğuya doğru kıyı boyunca Tophane-Salıpazarı-Fındıklı üzerinden Boğaziçi yerleşme alanına bağlanır.

Bu yerleşme alanının asıl zemini, güneyde Galata'nın köprüye yakın alçak kısmı olan Karaköy üzerinden dik yamaçlarla başlayıp kuzeye doğru yükselerek Taksim'de yükseltisi 80 metreyi bulan, burada hafif bir bel meydana getirdikten sonra yükselmeye devam edip Harbiye'de 90 metreye erişen, Feriköy'de 100 ve Şişli'de 120 metreyi aşan, Mecidiyeköy'den sonra da 130 metreye çıkan bir sırt tarafından meydana getirilmektedir. Yüzeyinin dikkat çekici derecede düz bir sahanlık görünüşünde olmasına rağmen bu alan, iki yanından Haliç'e ve Boğaz'a doğru inen dar ve kısa vadiler tarafından derin bir şekilde yarılmıştır. Bu vadiler yü-

zünden söz konusu sahanlığın genişliği çok yerde iyice azalmıştır. Bu sırtı takip eden trafik ekseni Haliç'le Boğaz arasındaki su bölümü çizgisini izlemekte, tâli yolların bu eksene bağlanması bazı küçük vadiler boyunca mümkün olmakta, bunun sonucu olarak da tek ana yola tâli yolların çok kısa aralıklarla ve çok zaman da aynı yerde kavuşmaları sonucu trafik içinden çıkılmaz bir durum almaktadır. Günümüzde Etiler, Levent ve Gültepe'den gelen yolların kısa mesafe içinde Büyükdere yoluna kavuştuğu kesim buna örnek oluşturur. Bu topografyayı (dandritik vadi sistemi) değiştirmek söz konusu olmadığına göre çözüm olarak topografyanın üstünden geçen asılı trafik sistemiyle yer altından geçecek olan metro yapımı en uygun olanıdır. Nitekim bu kesimde uzun zamandan beri düşünülen metro hattı 2000 yılı içinde işletmeye açılmıştır.

Beyoğlu yerleşme alanının yüksek sahanlığının eksenini oluşturan 1300 m. uzunluğundaki İstiklâl caddesi, Tünel başında 65 metrelik yükseltiden başlayarak Taksim'e kadar 80 metreye çıkar. Bu yerleşme alanı XIX. yüzyılın ortalarından itibaren yüksek sahanlığın ekseni boyunca kuzeye doğru genişlemiştir. Eskiden ayrı bir kuruluş olan Mecidiyeköy'ü içine alan ve kuşatan yerleşmeler Zincirlikuyu üzerinden sonradan kurulan Levent ve Etiler semtlerine varmıştır. Bu esaslı genişleme sırasında yerleşme alanları Şişli'den Hürriyet tepesine ulaşmış, oradan da Kağıthane vadisine doğru sarkmıştır.

İstanbul'un üç ana bölgesinden (bilâd-ı selâse) biri olarak gösterilen Üsküdar, Asya topraklarında Boğaz'ın güney ağzına doğru ilerlemiş üçgen biçimli bir çıkıntı üzerinde yer alır. Bu üçgenin Şemsipaşa-Salacak arasında küt bir burun oluşturan ve karşısındaki Haliç ağzına bakan ucu

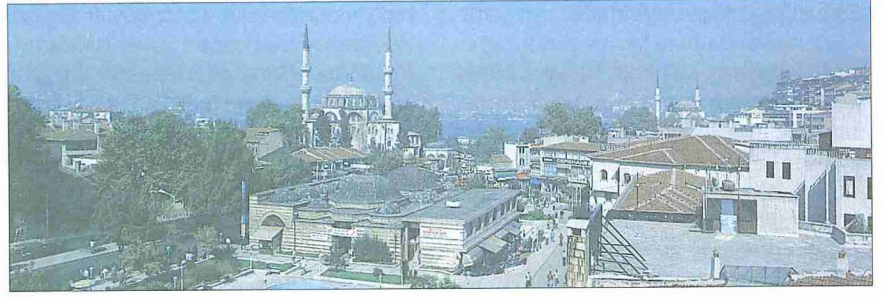


İstanbul'un
en eski
kesimini
oluşturan
birinci
tepe üzerindeki
mimari
eserlerden
bir görünüş

önünde Kız Kulesi'nin yer aldığı kayalık bulunur. XX. yüzyılın başlarında, çevredeki ikincil yerleşme çekirdeklerinden belirgin biçimde ayrılmakta olan Üsküdar zamanımızda bu çekirdeklerle tamamen birleşmiş durumdadır. Bu suretle Üsküdar, kuzeybatıda aşağı Boğaziçi'nin Anadolu kıyısında kesintisiz devam eden yerleşme şeridine karışmakta, güneyde de Kadıköy'ün ayrılmaz bir parçası haline gelmiş bulunmaktadır. İç tarafta ise önceleri eski Üsküdar'ın gerisinde adına uygun bir şekilde yükselen Büyük ve Küçük Çamlıca tepeleri hızlı ve çarpık bir yerleşmeye sahne olmuştur.

İstanbul Boğaziçi'nin Anadolu yakasındaki topraklar, Rumeli yakasına oranla topografya açısından daha çeşitli manzarlara sahiptir. Her ne kadar burada da Boğaz'a ve Marmara denizine açılmış vadilerle yarılmış düzlükler yayılmaktaysa da kuzeybatıdan güneydoğuya doğru bir alçalma gösteren düzlükler üzerinde Büyük ve Küçük Çamlıca tepeleri (262, 226 m.) yükselir; bu düzlükler, Marmara denizinin lodos fırtınalarına açık Kadıköy ve Selimiye kıyılarında 30-40 m. yüksekliğinde dik yarlarla sona erer. Bu yarlar Üsküdar kıyılarında Boğaz ağzına doğru Şemsipaşa'da son bulur. Diğer taraftan Moda burnu ile nihayetlenen, Kadıköy yarımadasının iki tarafında İbrahimağa deresiyle (Haydarpaşa) Kurbağalidere ağzlarında alüvyon birikmesiyle oluşmuş alçak düzlüklerle kesintiye uğrar.

Üsküdar-Kadıköy yerleşme sahasının yüksek düzlükleri kendilerini yaran vadi tabanlarına doğru dik yamaçlarla inerlerse de bu yamaçların dikliği genellikle yerleşmeyi kesintiye uğratmaz. Böyle bir kesinti sadece dike yakın bir özellik gösteren kıyı yarlarında görülür. Çamlıca tepelerini kuşatan 100 metreden yüksek düzlük alanı batıya doğru uzanarak Bağlarbaşı meydanına (110 m.) kadar gelir ve Sultanıtepesi (93 m.) sırtı ile Boğaz'a doğru uzanır. Bu sırtın özellikle kuzey yamacı Boğaz'a doğru inen birkaç kısa vadiyle yarılmıştır (Beylerbeyi civarındaki İstavroz deresi gibi). Büyük Karacaahmet Mezarlığı, Selimiye Kışlası ve Haydarpaşa liman tesisleri gibi alanlarla kesintiye uğrayan devamlı yerleşme sahası olan Haydarpaşa ve Kalamış koyları arasında denize doğru ilerleyen Kadıköy yerleşme alanında biri Yeldeğirmeni'nde (53 m.), diğeri Moda tepesinde (68 m.) olmak üzere iki tümsekli topografya dikkati çeker. Bu iki tepe Altıyol belindeki (32 m.) bir alçalma noktasıyla birbirinden ayrılır. Kadıköy iskân



Üsküdar'dan bir görünüş

alanı, Kurbağalidere'nin denize ulaştığı yerin doğusundan itibaren Marmara kıyısı boyunca geniş bir şerit oluşturan iskân alanlarıyla devam eder. Bu son yerleşme alanı içinde eskiden daha çok bahçeler arasına serpilmiş köşkler bulunurken şimdi onların da yerini genellikle çok katlı binalar almaktadır.

Söz konusu yerleşme alanı sadece biçim ve nitelik değiştirmekle kalmamış, eskiden kıyı boyunca dar bir iskân şeridi halinde iken denizden içeriye yani kuzeye doğru genişlik kazanmıştır. Bu alan içeriye doğru genişlerken Merdivenköy ve İçerenköy gibi köyleri ve eskiden Çamlıca eteklerinde ayrı ayrı yerleşmeler olan Bulgurlu, Dudullu, Ümraniye gibi yerleşmelerin aralarındaki boşlukları da doldurarak büyük şehrin iskân sahası içine dahil etmiştir.

Bu türlü sınır tanımaz mekânsal gelişmeler İstanbul'un Avrupa yakasında da görülür. XIX. yüzyılın sonlarına kadar eski İstanbul'un çevresinde ondan tamamıyla ayrı bulunan köy ve kasabalar son bir yüzyıl içinde gelişen şehir yerleşmesinin sınırları içinde kalmıştır. Batı doğrultusunda büyük İstanbul Küçükçekmece kıyılarına dayanmış, bu çevredeki bazı eski yerleşme çekirdekleri (Küçükçekmece, Safra köyü, Halkalı gibi) ve yeni kurulmuş mahalleler (Soğuksu, Şenlik vb.) artık şehrin bir parçası olmuştur. Eski İstanbul'un batısında şehrin sur kapılarından çıkan büyük yollar boyunca II. Dünya Savaşı'ndan sonra kurulmuş olan Bahçelievler, Zeytinburnu, Ataköy gibi yerleşme yerleri eskiden mevcut Bakırköy ve Yeşilköy'ü devamlı yerleşme alanına katmıştır. Bu çizginin biraz kuzeyinde Haliç'in Eyüp önlerine rastlayan dirseğine hâkim sırtlar üzerindeki düzlükler kısa denilebilecek bir sürede çok yoğun bir iskân yeri

haline gelmiş (Rami -sonradan Gaziosmanpaşa adını alacak olan Taşlıtarla, Yıldıztabya-), Haliç'in kuzey bitiminde yakın yıllara kadar şehirden ayrı kalmış köyler olan Alibeyköy, Kâğıthane, düz vadi tabanlarında kurulmuş fabrika ve atölyeler ve yamaçlara yerleşmiş işçi evleri arasında İstanbul'un sürekli yerleşme alanı içine girmiştir. Kâğıthane deresinin kuzey-güney doğrultulu çıkışı ile Boğaziçi kıyıları arasında kalan sahada da yerleşme sürekli olarak yayılmış, bu alandaki yerleşme dalgası, önce Mecidiyeköy'ün eski çekirdeğini yeni oturma alanlarıyla kuşattıktan sonra Levent mahallesine ulaşmış, buradan itibaren bir taraftan Boğaz'ın yukarı kesimlerine uzanan yollar boyunca yeni yeni yerleşme çekirdekleri oluşturduğu gibi bir taraftan da Boğaz kıyısında eskiden beri mevcut olan mahallelerin gerisinde bazan bu mahallelerden dik yokuşlarla ayrıldığı, bazan da topografya şartlarının el verdiği yerlerde onlara doğrudan doğruya bağlandığı yeni iskân alanlarının (Etiler, Kalender gibi) teşkiline yol açmıştır. Büyük İstanbul'un yayılma alanı, Boğaziçi'nin karşılıklı kıyılarında da coğrafya koşullarına uyarak ya kıyı boyunca ince bir şerit biçiminde darlaşmak (Vanıköy'de Kanlıca-Çubuklu arasında Seyir ve Hidrografi Dairesi civarında olduğu gibi), ya genişleyip birbiri üzerinde sıralanmış basamak biçiminde düzlüklere uzanmak ya da Boğaz'a ulaşan vadi içlerine sokulmak (Çengelköy'de Bekârdere vadisi içindeki mahalleler gibi) suretiyle Rumeli yakasında Yenimahalle'ye, Anadolu tarafında Beykoz'a kadar genişlemiştir. Büyük İstanbul şehri Anadolu kesiminde de hızlı bir gelişme süreci içine girmiştir. Burada Boğaz kıyılarına hâkim yüksek düzlükler yeni mahallelerle kaplandığı gibi Marmara kıyıları boyunca

uzanan ve eskiden birbirinden ayrı semtler durumunda olan yerler şimdi tamamiyle birleşmiş haldedir. Nihayet büyük şehir, Marmara denizi kıyısı boyunca demiryolunu izleyerek güneydoğuya doğru ilerleyen yerleşme dalgası ile Maltepe ve Kartal'ı da geçip aradaki boşlukları doldurarak Pendik'in doğusunu da içine almıştır.

Hemen her doğrultuda gelişme gösteren İstanbul'un devamlı yerleşme alanı, tepesi kuzeyde Yenimahalle'de ve tabanı güneyde Marmara kıyılarında Küçükçekmece'den Pendik'e kadar uzanan bir üçgen içine sığdırılabilir. Yalnız bu üçgenin dışında kalan İstanbul adaları da (eski Prens adaları) büyük şehrin sınırları içinde ve onun ayrılmaz bir parçası durumundadır. Tarihî İstanbul'un 17 km²'lik alanına karşılık modern büyük şehrin yayılma alanı 300 km²'yi çoktan geçmiştir.

Daha yakın yıllarda (1985-1990) ve sonrasında İstanbul şehrine yeni eksenler boyunca ilâveler olmuş, farklı bir büyüme şekli meydana gelmiştir. Genellikle altı eksenin söz konusu olduğu bu büyümler Zincirlikuyu-Maslak eksen, Bağlarbaşı-Altunizade eksen, Kozyatağı-Ataşehir eksen, Güneşli-İkitelli eksen, Kavacık eksen ve Beylikdüzü-Haramidere eksen olarak ele alınabilir. Bunlardan Zincirlikuyu-Maslak eksen, daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin ve büyük şirketlerin genel merkezlerinin yoğunlaştığı bir alandır. Bağlarbaşı-Altunizade ekseninin oluşmasında buranın E-5 karayolu ve Boğaziçi Köprüsü'ne yakın olması etkili olmuş, birçok şirket ve holding merkezi bu-

rada konumlanmış, ayrıca büyük alışveriş ve eğlence merkezleri yine bu kesimde toplanma eğilimi göstermiştir. Kozyatağı-Ataşehir eksen E-5 ve TEM otoyollarının birbirine bağlandığı alan olarak çecikilik kazanmış, çok katlı yapılaşmanın örnekleri gittikçe çoğalmış ve büyük alışveriş merkezlerini de kendisine çekmiştir. Güneşli-İkitelli eksen, eskiden tarihi yarımada içinde yer alan gazete idarelerinin taşınmasıyla dikkat çekmiş, ayrıca Atatürk Havalimanı'na yakınlığı da çekiciliğini arttırmıştır. Kavacık eksen, Fâtiht Sultan Mehmed Köprüsü'nün ve TEM'in sebep olduğu yeni bir ticarî yapılaşma alanıdır. Büyük iş merkezlerinin yükseldiği, ayrıca villa sitelerinin çoğalma eğilimi gösterdiği bir eksendir. Şehrin en batısında bulunan ve büyük şehir belediye sınırlarının da dışına taşan Beylikdüzü-Haramidere eksen çok geniş konut alanlarından oluşmaktadır. 1987'de yapılaşmaya başlayan bu alan 1989'da yerleşmeye açılmıştır.

İstanbul şehrinin bu sınır tanımaz mekânsal genişlemesine paralel olarak nüfusu da artmıştır. Cumhuriyet'in başlarındaki ilk nüfus sayımında (1927) şehrin nüfusu 700.000 kadar olarak sayılmış, 1950'de bu nüfus 1 milyonu bulmuş, 1960'ta 1.520.000'i geçmiş, 1965'te 1.750.000'e yaklaşmış, 1970'te 2 milyonu aşmış (2.132.000), 1980'de 3 milyona yaklaşmış (2.854.000), 1985'te 5 milyonu (5.475.982), 1990'da 6 milyonu (6.620.241) aşmış, 1997 yılında yapılan nüfus tesbitine göre 8.260.438'i bulmuş, 23 Ekim 2000 tarihinde yapılan nüfus sayımının

geçici sonuçlarına göre de 8.829.915 nüfus sayılmıştır. Bu nüfusun yaklaşık 500.000'i "sur içi" denilen tarihi yarımadada yaşamaktaydı.

İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla başşehir rolünü kaybetmişse de kalabalık nüfusu yanında Türkiye'nin en büyük şehri olma niteliğini ve ayrıca ülkenin fikrî, kültürel, iktisadî, ticarî ve endüstriyel merkezi olma durumunu korumuştur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Anadolu'da sanayii geliştirme politikası ilk bakışta İstanbul'u dışlar görünümünde olsa da İstanbul'un ekonomisindeki bu duraklama kısa sürmüştür. Günümüzde Türkiye'deki sanayi kuruluşlarının hemen hemen yarısı İstanbul'da toplanmıştır. İstanbul'da yakın yıllara kadar sanayi kuruluşları arasında besin endüstrisi birinci sırayı alıyordu. Son çeyrek yüzyıl içinde İstanbul sanayi etkinliklerinde görülen hızlı gelişme sonucunda hem sanayi kuruluşlarının sayısı artmış hem de sanayi kollarının ağırlık sırası değişmiştir. Günümüzde İstanbul imalat sanayiinde elektrikli aletler, madenî eşyalar ve bazı taşıt araçları birinci sıradadır. Kimya sanayii (boya, ilâç, kozmetik) ikinci sırayı alır. Dokuma sanayii (pamuklu, yünlü dokuma ve hazır giyim) onu izler. Deri ve ayakkabı sanayii de önemli bir yere sahiptir. Eskiden birinci sırayı alan besin endüstrisi şimdi beşinci sıradadır. İstanbul'da sanayi kollarının ağırlık sırası değişirken sanayiinin yoğunlaştığı alanlarda da değişiklikler olmuştur. İstanbul'daki başlıca sanayi kuruluşları açısından Haliç'in iki kıyısı, Bakırköy-Kazlıçeşme çevresi Kadıköy-İzmit arasındaki kesim başta gelirken günümüzde bunlar her iki yakada da şehrin dışına çıkan ana eksenler çevresine taşınmıştır.

Ticaret etkinliği açısından da İstanbul'un ayrı bir yeri vardır. 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye ticaret sektöründe elde edilen gelirin yaklaşık % 40'ını İstanbul sağlamaktadır. Ülke çapında her türlü ticaret malının toplanıp dağıtıldığı ve bu mallar için yurt dışı bağlantılarının kurulduğu yer İstanbul'dur. Bunun sonucu olarak ülkemizdeki toptancı kuruluşlarının yaklaşık yarısı İstanbul'dadır. Ayrıca İstanbul Türkiye'deki bankacılık ve finans sektörü bakımından da çok önemli bir yere sahiptir. Turistik ticaretin de en çok geliştiği yer İstanbul'dur. 1995 yılında Türkiye'ye hava yoluyla gelen yabancıların üçte birinden fazlası (% 34,3) İstanbul'dan giriş yapmıştır.

İstanbul Boğazı ve Boğaziçi Köprüsü'nün Anadolu yakasından görünüşü



Ulaşım sektörü açısından İstanbul çok önemli bir düğüm noktası oluşturur. Gerek Avrupa'dan (Sirkeci Garı) gerekse Anadolu'dan (Haydarpaşa Garı) gelen demiryollarının bitim noktaları bu şehirde. Aynı şey karayolları için de söz konusudur. İstanbul Limanı (Galata-Salıpazarı ve Haydarpaşa limanları) Türkiye'nin en işlek limanıdır. İniş ve kalkışların en yoğun olduğu uluslararası ve ulusal havalimanı olan Atatürk Havalimanı buradadır. 1998 Şubatında temeli atılan ve 2001 Ocak ayında hizmete giren Sabiha Gökçen Havalimanı da şehrin ulaşım sektörüne katılmıştır.

Bir kültür merkezi olarak çeşitli sanatsal ve kültürel etkinliklere sahne olan İstanbul aynı zamanda çok önemli bir eğitim öğretim merkezidir. Burada altısı devlet üniversitesi (İstanbul, İstanbul Teknik, Boğaziçi, Marmara, Mimar Sinan, Yıldız) ve on dördü vakıf üniversitesi (Bahçeşehir, Beykent, Doğuş, Fatih, Galatasaray, Haliç, Işık, İstanbul Bilgi, Kadir Has, Koç, Kültür, Maltepe, Sabancı, Yeditepe) olmak üzere yirmi üniversite eğitim yapmaktadır.

İstanbul şehrinin merkez olduğu İstanbul ili hem Avrupa hem de Asya toprakları üzerinde yayılır. Sadece iki ille komşu olan (doğuda Kocaeli, batıda Tekirdağ) İstanbul ilinin Marmara denizi ve Karadeniz'e kıyısı vardır.

Merkez ilçesi bulunmayan illerimizden biri olan İstanbul Adalar, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Eminönü, Esenler, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sarıyer, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu, Büyükçekmece, Çatalca, Silivri, Sultan-

beyli ve Şile olmak üzere otuz iki ilçeye ayrılmıştır (bu ilçelerden son beş tanesinin tamamı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları dışındadır). 5196 km² genişliğindeki İstanbul ilinin 2000 sayımının geçici sonuçlarına göre nüfusu 10.037.989, nüfus yoğunluğu ise km²'ye 1932 kişi idi.

Diyanet İşleri Başkanlığı'na ait 2000 yılı istatistiklerine göre İstanbul'un il ve ilçe merkezlerinde 2260, kasaba ve köylerde 431 olmak üzere toplam 2691 cami bulunmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA :

Ahmet Hamdi, *İstanbul Limanı*, İstanbul 1929; Besim Darkot, *İstanbul'un Coğrafyası*, İstanbul 1938; a.mlf. – Metin Tuncel, *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul 1981, s. 119-122; Metin Tuncel, "Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları", *Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan*, İstanbul 1981, s. 334-335; a.mlf., "Türkiye'de Kent Yerleşmelerinin Tarihçesine Toplu Bir Bakış", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 23, İstanbul 1980, s. 145, 146; Şeref Kayaboğazı, *İstanbul ve Dolaylı Coğrafyası: Tabii, Beşeri, İktisadi*, İstanbul 1942; R. Stewig, *İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar* (trc. Ruhi Turfan – M. Şevki Yazman), İstanbul 1966; Nephân Saran, *İstanbul'da Gecekondu Problemi*, İstanbul 1971; Erol Tümerterkin, *İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri*, İstanbul 1972; a.mlf., *İstanbul'da Nüfus Dağılışı*, İstanbul 1979; a.mlf., *İstanbul İnsan ve Mekan*, İstanbul 1997; a.mlf., "İstanbul'da Sanayi Faaliyetlerinin Bünüyesi ve Türkiye Sanayisindeki Yeri", *İÜ Sosyoloji Dergisi*, sy. 16, İstanbul 1961, s. 105-125; a.mlf., "İstanbul'un Merkezi İş Sahaları", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 16 (1967), s. 18-37; a.mlf., "İstanbul: Şehir ve Çevresinde Sanayi: Özellikler ve Dağılışı", a.e., sy. 17 (1970), s. 33-68; Kemal Karpaz, *The Gecekondu: Rural Migration and Urbanization*, London 1976, s. 67; Semavi Eyice, "Tarih İçinde İstanbul ve Şehrin Gelişmesi", *Atatürk Konferansları VII: 1975*, Ankara 1980, s. 89-182; Suna Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İÜ Deniz Bilimleri Dergisi*, sy. 8, İstanbul 1991, s. 115-145; a.mlf., "İstanbul'da Gemi İnşa Sanayii", *Türk Coğrafya Dergisi*, sy. 28, İstanbul 1993, s. 65-116; a.mlf., "Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri", *İÜ Coğrafya Dergisi*, sy. 6, İstanbul 1998, s. 9; Oktay Ekinci, *İstanbul'u Sarsan 10 Yıl (1983-1993)*, İstanbul 1994; G. Schlumberger, *Prens Adaları* (trc. Haluk Çağlayaner), İstanbul 1996, s. 25; Hatice Kılıç, *İstanbul'da Mahalle Bazında Nüfus ve Dağılışı* (yüksek lisans tezi, 1996), İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü; Yaşar Hacısalihoğlu, *Küreselleşme Mekanları Etkileri ve İstanbul*, İstanbul 2000; İ. Hakkı Akyol, "Coğrafi Hareketler", *DEFM*, VII/4 (1930), s. 303-319; M. Dulgarian – E. Tümerterkin, "The Population of Istanbul: Patterns and Changes", *Review of the Geographical Institute of the University of Istanbul*, sy. 8, İstanbul 1962, s. 51-75; Besalet Pamay, "2000 Yılında İstanbul ve Rekreatyon", *İÜ Orman Fakültesi Dergisi*, seri B, sy. 1, İstanbul 1975, s. 36; İsmail Yalçınlar, "İstanbul Halicinin Temizlenmesi ve Şehrin Gelişmesi Üzerine Notlar", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 20-21 (1974-

77), s. 25-40; Sırrı Erinc, "İstanbul Boğazı ve Çevresi", a.e., sy. 20-21 (1974-77), s. 1-23; a.mlf., "Jeokooloji Açısından İstanbul Yöresi", a.e., nr. 23 (1980), s. 279-290; Alaettin Tandoğan, "Türkiye Nüfus Hareketlerinde İstanbul'un Yeri", *Coğrafya Araştırmaları*, I/1, Ankara 1989, s. 135-142.



METİN TUNCEL

II. SANAT

Eski Eserler. İstanbul tarih boyunca değişik medeniyetlerin bıraktığı eserlerle süslenmiştir. Fakat zaman içinde topografyasında oluşan değişiklikler yüzünden kıyı şeritlerinin biçimleri ilk çizgilerinden çok farklı bir görünüm aldığı gibi yangınlar ve depremle de toprak tabakasının çok kalınlaşmasına yol açmıştır. Dolayısıyla eski devirlerin kalıntıları yerine göre 8-10 metrelik bir toprak örtüsünün altında kalmıştır. Ayrıca 1950'li yıllardan itibaren şehrin tarihî özellikleri hesaba katılmaksızın yapılan çalışmalar İstanbul'un pek çok eserinin tahribine yol açtığı gibi şehrin görünümünü de çok değiştirmiştir (İstanbul'daki tarihî yapıların birçoğu ve bazı önemli semtler ansiklopedide ayrı madde olarak alındığından burada özellikle sur içindeki yapılar ana hatlarıyla ele alınacaktır).

İstanbul'un İlkçağ'daki durumu ve surlarla ilgili bilgilerden ilk şehrin bugünkü Sirkeci, Alemdar Yokuşu'nun üst başı ve Ahırkapı çizgisinin doğusuna inhisar ettiği, şimdiki Sultanahmet Meydanı ve Divanyolu'nun sur dışında kaldığı anlaşılmaktadır. Kutsal merkezi teşkil eden ve meskûn bölgeyle bir duvarla ayrılan Akropolis'in de Ayasofya civarında olduğu sanılmaktadır. Roma İmparatoru Septimius Severus şehri batıya doğru biraz daha genişletmiş olup kara tarafı surları Sirkeci'deki Neorion'dan Çemberlitaş'a çıktıktan sonra biraz doğuya dönerek Marmara'ya kadar iniyordu. Hipodrom'un (Atmeydanı) yapımını da 203'te Severus başlatmıştır. Bu dönemlere ait adları bilinen birçok mâbed, hamam vb. yapılar bugüne ulaşan olmamıştır. Roma dönemine ait günümüzde hâlâ ayakta duran eserlerden biri Sarayburnu'nda Sarây-ı Hümayun'un dördüncü avlusu önündeki Gotlar sütunudur. Haliç'ten Marmara'ya doğru yeni bir sur yaptıran I. Konstantinos imparator sarayının (Büyük Saray) ilk bölümlerinin de inşasını başlatmıştır. Çeşitli yerlerden getirtilen Hipodrom'u süslediği anıtlardan biri de bugün Sultanahmet Meydanı'nın ortasında görülen "burmalı direk" adlı tunç anıttır. Konstantinos, yeni kurduğu şehrin orta-

Büyükdada'da İskele Meydanı

