

# İSTANBUL'UN CUMHURİYET DÖNEMİ MEKÂNSAL GELİŞİMİ

CEMALETTİN ŞAHİN\*

İstanbul'u diğer şehirlerden farklı kılan birçok özellik bulunabilir. Ancak bunlardan hiçbiri iki kıta üzerinde kurulu bir şehir olma vasfı ile mukayese edilemez. Bu bakımdan İstanbul'un dünyada başka bir örneği yoktur. Bu ayrıcalık coğrafyanın İstanbul'a hediyesidir. Tarihî İstanbul silüetinin ortaya çıkmasına imkân veren topoğrafik özellikler gibi coğrafyanın sunduğu çeşitli imkânlar diğerleriyle birleşince muhteşem İstanbul ortaya çıkmıştır.

Kuruluşundan günümüze üç büyük imparatorluğa başkentlik yapmış olan İstanbul, uzun müddet şehri çevreleyen surlar içerisindeki alandan ibaret olmuştur. Burası suriçi, tarihî yarımada ve esas İstanbul olarak bilinir. Bu alanda şehrin yüzölçümü Kuban'a göre 1.440, Darkot ve Tuncel'e göre ise 1.700 hektardır.<sup>1</sup>

İstanbul'un mekânsal gelişimi bir anlamda şehrin sanayileşmesi ve aldığı göçlerin İstanbul'da mekâna yansımalarıdır. Zira İstanbul'da görülen hızlı mekânsal gelişim, 1950 sonrasında yaşanan sanayileşme ve İstanbul'a olan büyük miktardaki göçlere sıkı sıkıya bağlıdır.

Mekânsal gelişime etki eden faktörlerin denetiminde zaman içinde hızlı bir büyüme sürecine giren İstanbul'un kapladığı alan genişleyerek bugünkü sınırlarına ulaştı. İlk kuruluş yeri Avrupa kıtası olan şehir zaman içinde Asya kıtasına doğru sahasını genişletti. Bugünkü İstanbul bu iki kıtayı birleştiren bir şehirdir. İstanbul Boğazı'na yapılan köprüler bu birleşmeyi somutlaştıran unsurlar olmuştur.

Uzun bir tarihî geçmişe sahip olan İstanbul'un, mekânsal gelişiminde en önemli safha XX. yüzyılda

yaşandı. Her ne kadar XX. yüzyıl başlarında surdışında Eyüp, Galata ve Üsküdar gibi tarihî yerleşim alanları olsa da şehrin geniş alanlara yayılması ve hızla büyümesi 1950 sonrasında rastlar. Bu tarihten itibaren İstanbul'a olan göçler ve buna bağlı nüfus artışı şehrin mekânsal gelişiminin temel unsurlarından birini teşkil etmiştir.

Şehrin mekânsal büyüklüğü hakkında farklı değerler verilmektedir. Bizans döneminde 37 km<sup>2</sup> büyüklüğünde olan şehir, 1923'te 139, 1950'de 334, 1970'te 910, 1994'te 1.991 ve 2000 yılında 2.819 km<sup>2</sup>'ye ulaşmıştır.<sup>2</sup> Ancak bir başka çalışmada 2007 yılında şehrin alanı 1.017 km<sup>2</sup> olarak verilmiştir.<sup>3</sup> Kuban'a göre İstanbul Belediyesi'ne bağlı alanın genişliği 1945'te 7.000, 1960'ta 28.000 hektar olup bugünkü İstanbul 200.000 hektardan fazla bir alan kaplar.<sup>4</sup> Döker'e göre ise kent alanı 1975'te 33.777, 1990'da 60.512, 2000'de 71.332 ve 2010 yılında ise 89.977 hektar büyüklüğe ulaşmıştır.<sup>5</sup> 1980 İstanbul Nazım İmar Planı verilerine göre şehir 66.230 hektar büyüklüğündedir. Bu alan 1995 yılında 95.520 hektara çıkmıştır. 2000'li yılların başında 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul şehri yerleşik alanı 100.325 hektardır.<sup>6</sup> Şehrin alansal büyüklüğü hakkında çeşitli kaynaklarda farklı değerler verilse de

2 Mehmet Karakuyu, "İstanbul'un Mekânsal Gelişiminin Analizi", 12.02.2013. [http://dis.fatih.edu.tr/store/docs/karakuyu\\_istmekgelangkxxxSyS.pdf](http://dis.fatih.edu.tr/store/docs/karakuyu_istmekgelangkxxxSyS.pdf).

3 Arif Keçeli v.dğr., "Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölleri Arasındaki Sahanın Arazi Kullanım Değişimlerinin Şehir Planlaması Açısından Değerlendirilmesi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2008, s. 17, s. 143.

4 Kuban, *İstanbul*, s. 392.

5 Mehmet Fatih Döker, "İstanbul Kentsel Büyüme Sürecinin Belirlenmesi ve Modellenmesi", Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2012, s. 228, 229.

6 Bu veriler Mayıs 2013'te İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'nden alınmıştır.

\* Marmara Üniversitesi. Resimler ve altyazıları yazar tarafından hazırlanmıştır.

1 Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, İstanbul 2000, s. 392; Besim Darkot ve Metin Tuncel, *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul 1981, s. 120.

İstanbul'un 1950 sonrasında hızlı bir büyüme yaşadığı anlaşılmaktadır. Şehir bu tarihten sonra birçok alanda olduğu gibi mekânsal olarak da hızlı bir büyüme sürecine girmiştir.

İstanbul'un mekânsal gelişiminde şehrin kurulu bulunduğu saha ve yakın çevrenin coğrafi özelliklerinin etkisi muhakkaktır. Mekânın fiziki özellikleri şehrin kuruluşu ve fiziksel gelişiminde yönlendirici bir rol oynamıştır. İstanbul kuzeyinde Haliç, doğusunda Boğaz ve güneyinde Marmara Denizi bulunan ve doğu-batı yönünde uzanan bir yarımada üzerinde kurulmuştur. Bu nedenle şehir uzun müddet bu yarımadanın şekline uygun bir mekânsal gelişim göstermiştir. Diğer taraftan yerleşmeye uygun alanlar, ulaşım güzergâhları, sanayileşme, toplu konut uygulamaları, idari yapı değişimleri ve nüfus artışı mekânsal gelişimde rol alan temel belirleyiciler olmuştur.

XX. yüzyıl başlarında payitahtı olduğu Osmanlı Devleti'nin sona erişinin ardından İstanbul idari fonksiyonunu yeni kurulan devletin başkenti Ankara'ya devretmiş; ancak tarihî, kültürel, ekonomik, sosyal ve daha birçok bakımdan ülkenin en önemli şehri olma vasfını korumuştur.

Kuruluşundan bugüne mekânsal anlamda büyük bir gelişme gösteren İstanbul, bu anlamda esas ve büyük gelişim ve dönüşümü 1950 sonrasında yaşamıştır. Bu tarihlerde Türkiye'nin yaşamış olduğu siyasi ve sosyal hadiseler İstanbul'un şehrsel gelişiminde önemli bir etki yapmıştır. Türkiye'nin dışa açıldığı ve liberal ekonomik yapıya geçtiği bu yıllar, İstanbul'un ülkenin en önemli sanayi ve ticaret merkezi olma vasfını daha da artırmış ve şehir büyük miktarda göç almaya başlamıştır. 1950'de başlayan göç dalgasıyla İstanbul hızlı bir nüfuslanma süreci yaşamış ve artan nüfus İstanbul'un mekânsal büyümesinin ana sebebi olmuştur.

Ülkenin en önemli sanayi merkezi oluşu ve 1950 sonrası sanayi tesislerinin sayıca artışı ve tesislerin şehir içi ve yakın çevresindeki dağılışı mekânsal gelişime yön veren önemli bir unsur olmuştur. Sanayinin mekânsal gelişim üzerindeki etkisi sadece sanayi tesisleriyle sınırlı kalmamıştır. Sanayide çalışanların konut ihtiyacı çoğu kez sanayi tesisleri yakın çevresinde gecekonduların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Böylece sanayi yeni yerleşim alanlarının ortaya çıkmasına sebebiyet vererek mekânsal büyümenin önemli unsurlarından birini teşkil etmiştir. Zeytinburnu'nda olduğu gibi İstanbul'un ilk gecekondular sahaları bu şekilde sanayi tesisleri etrafında oluşmuştur. Haliç, Gaziosmanpaşa, Eyüp, Alibeyköy ve Kâğıthane bunlara diğer örneklerdir. Haliç ve Boğaziçi'nde evvelce yerleşmiş az sayıdaki sanayi

kuruluşlarına yenilerinin eklenmesi; Kâğıthane vadisinde, Levent'te, Ayazağa'da, İstinye'de, Paşabahçe'de, Beykoz ve Büyükdere'de yeni sanayi alanlarının açılması ve mevcut sanayi kuruluşlarının genişlemesine olanak sağlanması, bu kesimlerde iskânın hızla yayılmasına yol açmıştır.<sup>7</sup> Çubuklu, Paşabahçe ve Beykoz'a yerleşen sanayi buraya işçi akını çekmiş ve gecekondulaşma 1950'den sonra bu semtlerde belirgin bir karakter almıştır. Bu ve diğer sanayi alanları yakınında hazine, vakıf ve belediyeye ait arazilerde gecekondular yerleşmeleri fiilî durum olarak ortaya çıkmıştır. Zeytinburnu, Taşlıtarla, Kuştepe, Gültepe ve Çeliktepe buna birer örnektir. Bu semtler 1950 sonrasında İstanbul'a göç edenlerin teşkil ettikleri gecekondular yerleşim alanlarıdır. Göçlere bağlı olarak sayıları hızla artan gecekonduların 1973 yılında 120 bine ulaştığı kaydedilmiştir.<sup>8</sup>

İstanbul'un mekânsal gelişimine yön veren önemli unsurlardan biri de ulaşım güzergâhlarıdır. Ulaşımın etkisi XIX. yüzyılın başlarından itibaren demiryolları vasıtasıyla olmuştur. Ancak 1950'lerden sonra durum değişmiş, İstanbul-Ankara ve İstanbul-Edirne arasında ulaşım açılan yeni karayolları İstanbul'un doğu-batı yönlü gelişiminde esas etkiyi yapan unsur olmuş ve İstanbul bu güzergâhlar boyunca çizgisel bir gelişim göstermiştir. Karayolu ulaşımının İstanbul'un mekânsal gelişiminde yönlendirici ve belirleyici olan etkisi Boğaziçi (1973) ve Fatih Sultan Mehmet (1988) köprülerinin ulaşım açılmasıyla en üst seviyesine çıkmıştır. Köprülerin devamındaki karayolları İstanbul'un doğu-batı yönlü gelişimini sağlarken aynı zamanda şehrin kuzeye doğru genişlemesinin de temel belirleyicisi olmuştur. Özellikle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bağlantı yollarının şehrin kuzeye doğru yayılmasında etkisi büyüktür. Benzer bir gelişme 29 Mayıs 2013'de temelleri atılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yollarının ulaşım açılmasından sonra da yaşanacaktır. Ulaşımın her türlü beşerî faaliyet ve aktivite üzerindeki cazibesi sayesinde ulaşım güzergâhları ve yakın çevresi kısa sürede sanayi tesisleri ve yerleşim alanı ile dolmuş, şehir büyümüştür.

## 1920'li Yıllarda İstanbul

XX. yüzyılın başlarında İstanbul bugüne göre oldukça küçük bir alan kaplar. Cumhuriyet'in ilanından kısa bir

<sup>7</sup> Somer Ural v.dğr., "Boğaziçi ve Çevresinde Yerleşme ve Kentleşme Olayları ve Sorunları", *İstanbul Boğaziçi ve Çevresi Sorunları Sempozyum Kitabı*, İstanbul 1975, s. 209.

<sup>8</sup> K. Arıbaş, "İskân Sorunu", *Cumhuriyet'in Ellinci Yılında İstanbul'un İdari Sorunları Semineri*, İstanbul 1973, s. 83, 84.



1- Suriçi, Eyüp, Galata, Üsküdar ve Kadıköy, 1917.

süre önce 1917'de İstanbul, büyük oranda tarihî yarım adayı çevreleyen surlar içerisindedir.<sup>9</sup> Burası tarihî yarımada ve suriçi olarak bilinir. Bu tarihte Eyüp ve Galata ile Anadolu yakasındaki Üsküdar ve Kadıköy

<sup>9</sup> Turkey 1/25.000, Constantinople Sheet, Pub. by G.S., G.S. nr. 3055, Ordnance Survey, London 1917.

surdışındaki yerleşim alanıdır (Resim 1 ve 2).

Söz konusu tarihte suriçi hemen tamamıyla yerleşim sahasıdır. Ancak sahası çok geniş olmamakla birlikte birkaç yerde yerleşme yoktu. Bugün üzerinden Vatan Caddesi'nin geçtiği Bayrampaşa (Yenibahçe) Vadisi'nin surlara yakın kesimleri ve vadinin denize açıldığı Yenikapı civarı yerleşmenin olmadığı birkaç



alandan biridir. Vadinin surlara yakın olan kesimi geçmişte burada yapılan bağ bahçe tarımı nedeniyle Bayrampaşa Bostanı veya Yenibahçe olarak bilinirdi. Günümüzde bu alanda Vatan Caddesi bulunmaktadır. Yenikapı'daki gayrimeskûn alanda ise meşhur Langa Bostanları vardı. Ayrıca Topkapı civarı ve Silivrikapı-Yedikule arasında surlara yakın kesimler yerleşmenin

olmadığı diğer sahalardır. Ancak bunların alanı fazla geniş değildi. Belirtilen bu sahalarda dışında tarihî yarımada hemen tamamıyla yerleşmeyle doludur.<sup>10</sup>

1920'li yıllarda şehrin batı sınırı olarak tarihî surlar

<sup>10</sup> Turkey 1/25.000, Constantinople Sheet, Pub. by G.S., G.S. nr. 3055, Ordnance Survey, London 1917.

alınabilir. Bu tarihte surdışındaki en önemli yerleşim alanı Eyüp'tür. Seyrek bir yerleşim dokusuyla da olsa Eyüp, Ayvansaray ve Defterdar üzerinden suriçi İstanbul'u ile irtibatlıdır. Şehrin tarihinde, sosyal ve kültürel hayatında önemli bir yere sahip olan Eyüp surdışındaki önemli bir yerleşim alanıdır. Ancak bu tarihte Eyüp seyrek bir yerleşim dokusunda olup yerleşim alanı oldukça küçüktür. Yerleşim sahası Eyüp Camii ve Feshane yakın çevresiyle sınırlıdır. Feshane batısında bugünkü Nişanca Mahallesi ile Rami Kışlası, doğusundaki Rami Yeni ve Rami Cuma mahallelerinin olduğu yerler meskûn alanları teşkil eder.

Galata olarak isimlendirilen kesiminde şehir, Haliç kıyısı boyunca Sütluce, Hasköy, Kasımpaşa ve Beyoğlu ile Taksim, Kurtuluş, Feriköy, Şişli, Beşiktaş ve Ortaköy çevrelerinden oluşur. Hasköy ile Kasımpaşa gerisindeki Okmeydanı sırtları henüz yoğun bir yerleşim alanı değildi. Okmeydanı'ndaki dikkati çeken tek yerleşim ünitesi Darülaceze binasıdır.

Galata kesiminde şehir kuzeyde o yıllarda henüz inşa edilmemiş olan bugünkü Şişli Camii'nin bulunduğu yere kadar uzanıyordu. Daha kuzeyde henüz şehirle birleşik olmayan Mecidiye köyü bulunuyordu. Beşiktaş ve Ortaköy'de yerleşim alanı fazla geniş değildi. Beşiktaş kuzeyde ancak İhlamur Kasrı ve Yıldız Sarayı'na kadar çıkıyordu. Bu tarihte Balmumcu, Beşiktaş ve Ortaköy'den uzakta bir çiftlikti. Bunun da kuzeyinde, günümüzde Zircirlikuyu Mezarlığı'nın olduğu yerde, Zircirlikapu Çiftliği bulunuyordu.

1920'li yıllarda şehrin batısında tarihî surların uzağındaki iki önemli yerleşim alanı Bakırköy ve Yeşilköy'dü. Her ikisi de kıyı ile demiryolu arasında yayılış gösteren küçük yerleşmelerdi. Bu tarihlerde Bakırköy'ün yerleşim alanı, bugünkü Zeytinlik ve Cevizlik mahallesinin olduğu alandan ibaretti.

1920'lerde İstanbul'un batısında, surların dışında birçok çiftlik ve köy vardı. Bunlar günümüzde şehrin önemli semtleri hâline gelmiştir. Osmaniye, Esenler, Güngören, Bağcılar (Çiftburgaz), Kalfaköy (Mahmutbey), Kocasinan ve Yenibosna köyleriyle İncirli, Haznedar, Siyavuşpaşa ve Metris çiftlikleri bunlardan bazılarıdır.

Arnavutköy, Büyük Bebek, Rumelihisarı, Boyacıköy, Yeniköy, Büyükdere ve Sarıyer 1920'li yıllarda Boğaz kıyısınca sıralanmış küçük yerleşmelerdi. Bu yıllarda şehir, Boğaz kıyısında ancak Ortaköy'e kadar çıktığından, adı geçen semtler şehirselleşme içinde değildi.

İstanbul'un Anadolu yakasındaki esas yerleşim alanı Üsküdar'dır. 1920'lerde Üsküdar'da, kuzeyde Kuzguncuk'tan başlayan fakat Paşalimanı mevkiinde

bir hayli seyrekleşen yerleşim alanı, güneyde Selimiye Kışlası'na kadar devam ediyordu. Üsküdar'da şehrin doğuda Bağlarbaşı ve Nuhkuyusu Caddesi'ne kadar uzanıyordu. Bu hattın doğusundaki Altunizade, Validebağı ve Koşuyolu bu yıllarda yoğun yerleşim alanı olmadığı gibi, Üsküdar'dan ayrı, henüz şehir ile bütünleşmiş olmaktan uzak semtlerdi. Daha doğudaki Kısıklı, Bulgurlu ve Yeniköy (Muhacirköy)<sup>11</sup> şehrin dışındaki yerleşmelerdi. Üsküdar'ın güneydoğusundaki Karacaahmet Mezarlığı da şehrin dışındaydı. Bu yıllarda henüz Üsküdar ile Kadıköy birleşmiş değildi. Bunlar Karacaahmet Mezarlığı, Selimiye Kışlası, Haydarpaşa Numune Hastanesi ve Haydarpaşa İstasyonu gibi farklı kullanım alanlarıyla birbirinden ayrılmaktaydı.

Anadolu yakasının ikinci önemli yerleşim sahası Kadıköy çevresidir. 1920'li yıllarda Kadıköy'ün esas yerleşim alanı kuzeyde Haydarpaşa Garı'ndan doğuda Hasanpaşa Gazhanesi ve Kurbağalı Dere'ye ulaşmakta ve bu dereyi takiben güneyde Yoğurtçu Çayırı'ndan Kalamış Koyu'na inmektedir.<sup>12</sup> Buna göre Kurbağalı Dere Kadıköy'ün doğu sınırını teşkil etmektedir. Bu sınırlar içinde Kadıköy günümüzdeki Rasimpaşa, Hasanpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahallelerinden müteşekkildi. Ayrıca kuzeyde İbrahimağa ve Acıbadem mahalleleri yeni teşekkül etmeye başlamış olup bu semtlerde oldukça seyrek bir yerleşim söz konusudur.

Kurbağalı Dere doğusunda yerleşim mevcut olmakla birlikte oldukça seyrek bir görünüm arz eder. Bu kesimde yerleşme daha ziyade demiryolu hattını izler. Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostancı İstasyonu çevresi yerleşmenin nispeten yoğunluk kazandığı yerlerdir. Demiryolu kuzeyinde Merdivenköy, Sahrayıcedit ve Erenköy<sup>13</sup> bu kesimdeki diğer yerleşmelerdir.

1920'li yıllarda Feneryolu İstasyonu'ndan güneye doğru uzanan bir demiryolu hattı Fenerbahçe'ye kadar devam etmekte ve hattın sonunda Fenerbahçe İstasyonu bulunmaktaydı.<sup>14</sup> Bu hat 1934 tarihli şehir planında mevcuttur.<sup>15</sup> Ancak 1955 tarihli planda hattın yerinde Fenerbahçe Hatboyu adıyla bir sokağın olduğu

<sup>11</sup> Bugünkü Ümraniye.

<sup>12</sup> *Plan d'Ensemble de la Ville de Constantinople*, Copyright by Société Anonyme Ottomane d'Études et d'Entreprises Urbaines, Stamboul 1922.

<sup>13</sup> Bugünkü İçerenköy.

<sup>14</sup> *Turkey 1/25.000, Constantinople Sheet*, Pub. by G.S., G.S. nr. 3055, Ordnance Survey, London 1917.

<sup>15</sup> *İstanbul Şehri Rehberi*, İstanbul 1934, Eki: Kadıköy kazası Kızıltoprak nahiyesi haritası, s. 30.

anlaşılmaktadır.<sup>16</sup> Bu hat kabaca günümüzdeki Dr. Faruk Ayanoğlu Caddesi'ni takip etmekteydi.

Boğaz kıyısı boyunca Selimiye'den Kuzguncuk'a kadar yekpare bir yerleşim yeri durumundaki Üsküdar'ın kuzeyinde Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe ve Beykoz 1920'lerde Boğaz'ın Anadolu kıyısı boyunca birbiri ardına sıralanmış küçük yerleşmelerdi. Bu semtler henüz şehir ile birleşik durumda değildi.

İstanbul'un Anadolu yakasında bugün her biri şehrin önemli semtlerinden olan birçok yer 1920'li yıllarda çiftlik ve köy durumundaydı. Kavacık, Hekimbaşı, Hasıppaşa, Şerif Ali çiftlikleri ile Dudullu, Çekmeköy, Küçükbakkalköy, Büyükbakkalköy ve Başbüyük köyleri bunlara örnektir.

### 1930'larda İstanbul

Mekânsal büyüklük olarak 1930'lu yıllardaki İstanbul, yukarıda yayılış sahası verilen, 1920'li yılların İstanbul'undan çok farklı değildir. Zira İstanbul 1918-1922 yılları arasında işgali yaşamış ve ardından yüzyıllardır sahip olduğu idari fonksiyonu yani başkentlik vasfını yitirmiştir. Kuban'a göre devletin bütün kaynakları 1945'ten önce Ankara ve Anadolu'ya akmış ve savaş ekonomisi İstanbul'un imarı için gerekli hiçbir yatırıma izin vermemiştir. İstanbul'da 1930'lara kadar yapılanlar sadece sokakların iyileştirilmesi, küçük parkların yapımı ve tramvay hattının uzatılmasından ibaret kalmıştır.<sup>17</sup>

1934'te İstanbul'da belediye sınırları dâhilinde 10 kaza vardı.<sup>18</sup> Bunlar; Eminönü, Fatih, Bakırköy, Beyoğlu, Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar kazalarıdır. Ancak bunlardan sadece Eminönü, Fatih, Beşiktaş ve Adalar kazasının tamamı belediye sınırları içindedir. Diğerlerinin ise (Bakırköy, Beyoğlu, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar ve Kadıköy) belediye sınırları dışında kalan yerleşmeleri vardır. Bu idari durum aslında bu tarihlerde İstanbul'un mekânsal boyutları hakkında genel bir fikir vermektedir. Ancak belediye sınırları içerisinde olsa da Bakırköy, Sarıyer ve Beykoz şehir ile bütünleşmiş değildir. Ayrıca coğrafi sebepler nedeniyle Adalar kazası için zaten bu söz konusu değildir.

1930'lu yıllarda şehrin büyük bölümü henüz suriçindedir. Diğer bir ifade ile şehir büyük oranda tarihî yarımadadan ibarettir. Eyüp, Galata, Üsküdar ve Kadıköy

surdışındaki eski yerleşim alanlarıdır.

İstanbul Belediyesi'nin 1934 yılında hazırlanmış olduğu *Şehir Rehberi* ekindeki haritalar İstanbul şehrinin bu yıllardaki yayılış alanını tespit imkânı vermektedir. Eyüp hariç tutulmak kaydıyla, 1934'te şehrin batı sınırı olarak tarihî surlar (II. Theodosios surları) alınabilir. Ancak şehrin dışı açıldığı sur kapıları çevresinde, seyrek de olsa, bir yerleşim mevcuttur. Belgratkapı önlerindeki Kazlıçeşme 1930'lu yıllarda bu şekildedir. Ayvansaray, Edirnekapı, Topkapı, Silivrikapı çıkışlarında da durum böyledir. Surdışı, şehrin dışı olarak görüldüğünden, sur kapılarının açıldığı kesimlerde mezarlıklar teşkil edilmiştir. Edirnekapı çıkışında Edirnekapı Mezarlığı, Topkapı'da Topkapı Mezarlığı ve Mevlanakapı ile Silivrikapı çıkışında ise Merkezefendi-Kozlu Mezarlığı bunlara örnektir. Eyüp, İstanbul için önemli semtlerden biridir. Şehrin Türkler tarafından 1453'te fethinden sonra önem kazanmış ve gelişmiştir. Dinî bir ziyaret mekânı ve aynı zamanda sayfiye yeri olarak öne çıkan Eyüp'te yerleşmenin esas yayılış alanı Eyüp Camii ile batıdaki Rami Kışlası arasında kalan sahadır. Bu kesimde Rami Kışlası'nın doğusu, Bulgaristan'dan göç eden (1877-1878) Türklerin yerleştirildiği, Rami Cuma Mahallesi yoğun yerleşim alanıdır. Yine Eyüp Camii'nden güneye doğru surlara kadar olan saha yerleşim alanıdır. Bu tarihte İslambey Caddesi'nin kuzeyinde henüz yoğun bir yerleşim yoktur (*Resim 3*).

1934'te Eyüp'te 12 mahalle vardır. Bunlar; Apdulvedut, Cezeri Kasım, Eyüp Sultan, Gümüşsuyu, İslambey, Fethi Çelebi, Düğmeciler, Nişancı Mustafapaşa, Üç Şehitler, Rami Cuma, Topçular ve Rami Yenimahalle'dir.<sup>19</sup> Bu mahalle adlarından bazıları günümüzde değişmiştir. Bunlardan Apdulvedut,<sup>20</sup> Cezeri Kasım,<sup>21</sup> Üç Şehitler<sup>22</sup> ve Fethi Çelebi<sup>23</sup> isimleri günümüzde sokak adı olarak mevcuttur.

1930'larda şehri batıdan sınırlayan surlar dışındaki önemli yerleşim alanlarından biri de Bakırköy'dür. 1934'te belediye sınırları dâhilinde bir kaza olsa da Bakırköy, İstanbul şehri bütününden ayrı bir yerleşim yeridir. Bu tarihlerde Bakırköy bugünkü Zeytinlik, Cevizlik, Yeni ve Sakızağacı mahallelerinin bulunduğu alandan

<sup>16</sup> Hayrettin Lokmanoğlu, *Haritalı Şehir Rehberi*, İstanbul 1955, Eki: Kadıköy Kazası II. haritası.

<sup>17</sup> Kuban, *İstanbul*, s. 385, 384.

<sup>18</sup> *İstanbul Şehri Rehberi*, 1934, s. 197.

<sup>19</sup> *İstanbul Şehri Rehberi*, 1934, *Eki*: Fatih kazası Eyüp nahiyesi haritası, s. 9.

<sup>20</sup> Defterdar Mahallesi'nde Yavedut Caddesi ve Yavedut Sultan Camii vardır (*İstanbul Şehir Rehberi*, İBB. İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1998, s. 180).

<sup>21</sup> Nişanca Mahallesi'nde Cezri Kasım Akarca Çeşmesi Sokağı ve Cezri Kasım Camii vardır (*İstanbul Şehir Rehberi*, 1998, s. 180).

<sup>22</sup> İslambey Mahallesi'nde sokak adıdır (*İstanbul Şehir Rehberi*, 1998, s. 149).

<sup>23</sup> Defterdar Mahallesi'nde cadde adıdır (*İstanbul Şehir Rehberi*, 1998, s. 180).

LISTE DES BATIMENTS ET MONUMENTS PRINCIPAUX.

- I STAMBOUL.**
- |    |  |          |
|----|--|----------|
| N° |  | Coord. N |
| 1  | Top-Kapou Serai  | 67       |
| 2  | Musée Imperial   | 67       |
| 3  | Aya Sofia Djami  | 66       |
| 4  | Ministère de Justice   | 66       |
| 5  | Sultan Ahmed Djami   | H6       |
| 6  | Sublime Porte  | H7       |
| 7  | Delte Publique   | H7       |
| 8  | Ministère de Travaux Publics                                 | H7       |
| 9  | Nourie Osmanié Djami et Grand Bazar                          | H7       |
| 10 | Préfecture de la Ville                                       | H6       |
| 11 | Poste Centrale   | H7       |
| 12 | Jeni Djami et Bazar Egyptien                                 | H8       |
| 13 | Cheich ul Islam et Musée d'Efraf                             | J8       |
| 14 | Souleimanie Djami  | J8       |
| 15 | Ministère de la Guerre, Tour de Seraskierat et Bayazid Djami | J7       |
| 16 | Ministère des Finances                                       | J7       |
| 17 | Chehsadé Djami   | J7       |
| 18 | Fatih Mehmed Sultan Djami                                    | H8       |
| 19 | Sultan Selim Djami   | H9       |
| 20 | Patriarcat Grec  | H10      |
| 21 | Régie des Tabacs   | J9       |
| 22 | Tekfour Serai  | L11      |
| 23 | Top Kapou Djami  | M9       |
| 24 | Hekim Ogrou Djami  | L6       |
| 25 | Laleli Djami   | J6       |
| 26 | Patriarcat Arménien  | J6       |
| 27 | Eyoub Djami  | M13      |
| 28 | Ramiz Caserne  | N14      |
- II PERA - GALATA.**
- |    |                                  |      |
|----|----------------------------------|------|
| 29 | Centrale Electrique              | H 77 |
| 30 | Asile des indigents              | H 18 |
| 31 | Monument de la liberté           | G 17 |
| 32 | École Militaire Harbié           | F 14 |
| 33 | Ambassade d'Allemagne            | F 11 |
| 34 | Hopital Allemand                 | G 11 |
| 35 | Galata Serai, École              | G 11 |
| 36 | Hôtel Tokallian                  | G 11 |
| 37 | Ambassade de France              | H 10 |
| 38 | Légation de Pays Bas             | H 10 |
| 39 | Ambassade d'Italie               | H 10 |
| 40 | Ambassade de Russie              | H 10 |
| 41 | Légation de Suède                | H 10 |
| 42 | Ambassade d'Angleterre           | H 11 |
| 43 | Hôtel Pera - Palace              | H 10 |
| 44 | Ambassade d'Amérique             | H 10 |
| 45 | Municipalité de Pera, Tunnel Nan | H 10 |
| 46 | Banque Ottomane                  | H 9  |
| 47 | Banque d'Albène                  | H 9  |
| 48 | Banque de Méditerranée           | H 9  |
| 49 | Wiener Bankverein                | H 9  |
| 50 | Tour de Galata                   | H 9  |
| 51 | Ministère de la Marine           | J 10 |
| 52 | Arsenal de Tophane               | G 10 |
| 53 | Parlement Ottoman                | F 10 |
| 54 | Dolma Bagiche Serai              | E 12 |
| 55 | Yildiz Kiosk                     | D 14 |
| 56 | Ortakeuy Djami                   | C 13 |
- III SKUTARI.**
- |    |                              |     |
|----|------------------------------|-----|
| 57 | École Française de St Joseph | C 1 |
| 58 | Municipalité de Cadikeuy     | C 3 |
| 59 | École Médecine Militaire     | C 5 |
| 60 | École Vétérinaire            | C 6 |
| 61 | Selimié Caserne              | D 5 |
| 62 | Grand cimetiére              | C 7 |
| 63 | Ahk Validé Djami             | C 8 |
| 64 | École Américaine             | B 9 |
| 65 | Jardin Chédivial             | C 9 |
| 66 | Yeni Djami                   | D 9 |
| 67 | Municipalité de Skutari      | D 8 |



Copyright 1922 by SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE D'ÉTUDES ET D'ENTREPRISES URBAINES  
 Stamboul, Guédik-Pacha, Rue Théâtre N°25.  
 CONSTANTINOPLE

LEGENDE : ——— artères principales de la circulation. ——— artères secondaires de la circulation. ——— rues, impasses, voies accessoires. ■■ bâtiments publics. ——— murs anciens.

2- İstanbul, 1922.

# Plan d'Ensemble de la Ville de CONSTANTINOPEL.



## LISTE DES QUARTIERS. I STAMBOUL.

A ADJI-TCHENNE AYAN SERAI AY SERAI ALTI-MERMER ARPA-EMIN	110 112 114 116 118-120	K. KEMAL-BAGHI KESME-KAYA KETCHEDJILER KODJA MUSTAFA PACHA KODJA HAPOU KOUTOUR HAVAN KOUTOUR MUSTAFA PACHA	122 124 126 128 130 132-134
B DABA HAIDAR DARLA DAYZID DAYZID-DJEDID DAYZIDI-DJEDID	136-140 142 144 146 148	M MAADDOUNJI MAHMOUD PACHA MEKKE METOUN MINAR SIMAN N NARLI HAPOU NICHANJA NICHANJA	150-154 156 158 160 162 164-166
C CHEIKH-EMIN CHEHADE BACHI D DAVID-D PACHA DEFTERDAR DJERRAN-PACHA DUNBAR DULBENDI	170-174 176 178 180 182 184 186	O OSMAN HAPOU R RAMIZ TCHITTEK S SAMATIA SANDJANTAR ETT YEMEZ SARI DUEZEL SARBAKCHIN SERRAN BACHI SILVURI-KAPOU SIVILAN SOULOU-MOULE SULTANNE SULTAN SELIM	190-194 196 198 200 202 204 206 208 210 212 214
E EMIN-EUNOU EZKI ALI-PACHA EZKI YEMI CPOUL	218-222 224 226 228	T TCHARCHABA TCHOBAN TCHAVDOUCH TEFOUH SERAI TOPCHILAR TOP HAPOU TOP HAPOU SERAI V VEVA VEZNEJILER Y YESI-ROUSE YEM-KAPOU YEM-MAHALLE YEM-MAHALLE YUSSEK-HALBIRIN	230-234 236 238 240 242 244 246 248 250 252 254
F FATIH-SULTAN MEHMED FENK FETHI TCHÉLÉBI G GRAND BAZAR GUEBIZ PACHA H HADJI KADIN HADJI PIRI HAKIM OUSOU ALI PACHA HALIYELAR EYE MEIDANI HORBAL-CHEKIF HORBAN HURHOR	260-264 266 268 270 272 274 276 278 280 282 284 286 288 290 292 294 296 298 300 302 304 306 308 310 312 314 316 318 320 322 324 326 328 330 332 334 336 338 340 342 344 346 348 350 352 354 356 358 360 362 364 366 368 370 372 374 376 378 380 382 384 386 388 390 392 394 396 398 400 402 404 406 408 410 412 414 416 418 420 422 424 426 428 430 432 434 436 438 440 442 444 446 448 450 452 454 456 458 460 462 464 466 468 470 472 474 476 478 480 482 484 486 488 490 492 494 496 498 500 502 504 506 508 510 512 514 516 518 520 522 524 526 528 530 532 534 536 538 540 542 544 546 548 550 552 554 556 558 560 562 564 566 568 570 572 574 576 578 580 582 584 586 588 590 592 594 596 598 600 602 604 606 608 610 612 614 616 618 620 622 624 626 628 630 632 634 636 638 640 642 644 646 648 650 652 654 656 658 660 662 664 666 668 670 672 674 676 678 680 682 684 686 688 690 692 694 696 698 700 702 704 706 708 710 712 714 716 718 720 722 724 726 728 730 732 734 736 738 740 742 744 746 748 750 752 754 756 758 760 762 764 766 768 770 772 774 776 778 780 782 784 786 788 790 792 794 796 798 800 802 804 806 808 810 812 814 816 818 820 822 824 826 828 830 832 834 836 838 840 842 844 846 848 850 852 854 856 858 860 862 864 866 868 870 872 874 876 878 880 882 884 886 888 890 892 894 896 898 900 902 904 906 908 910 912 914 916 918 920 922 924 926 928 930 932 934 936 938 940 942 944 946 948 950 952 954 956 958 960 962 964 966 968 970 972 974 976 978 980 982 984 986 988 990 992 994 996 998 1000		

## II PERA-GALATA

A ABDUSSELAN AGHA HAVAN AGHA MESOUJ AHAB DJANI ASHALI MESOUJ AZAP KAPOU	100 102 104 106 108 110	K KARA BACH KASSIM PACHA KAZANLI KEMANECH HANA KETCHEDJILIRI KILICALI PACHA KIREMITLI AHMED	112 114 116 118 120 122 124
B BEBEOUDIN BEREKET ZADE SONDHI	114 116 118	M MAHMOUD AYA MEVDIE MOLLA TCHÉLÉBI MOURADIE MUSTAFA PACHA	120 122 124 126 128
C CHAROULI CHEHIVAR CHIKKI	120 122 124	O OK MEIDAN P PANGALI PIRI PACHA S SIMAN PACHA SORMA GUIS SULTAN DAYZID	126 128 130 132 134 136
D DJANSHIR DOLMA BAGTICHE E EMEKDI BACHI EMEK YEMEK EZMER AVINI	130 132 134 136 138	T TATAVLA TAXIM TOKIM GALIN TORHANE Y YILDIZ SERAI YEMI DJANI YEMI MAHALLE	140 142 144 146 148 150 152 154
F FATME HATOUN FERINEUK FONDOLUKI	140 142 144		
H HADJI MAHMOUD HARBIS	140 142		
J INLAHOUR	140		

## III SKUTARI.

A ALTDUNI-ZADE ARAB-ZADE-BAGHI	10 12	M MUHURDAR MUTEVELLI TCHENHESSE	14 16
B BAGLAR-BACHI	18	N NOUN-KOYOU	20
C CHENSI PACHA	24	O OSMAN-AGHA	26-28
D DJAFER-AGHA DUEVILIR	30 32	P PACHA-KAPOU PACHA LIMANI	34-36 38-40
E GAZHANE	44	S SARIZ AGHADJI SELAMBIZ SULTAN-DERE SULTAN-TEPESSI	46-48 50-52 54-56 58-60
H HASSAN PACHA	64	T TALIMHANE TALIM MAIGANI TCHARCHABE-ROUSANLARI TOPHANELI OULOU	66-68 70 72-74 76-78
J JECHELI TOULOUMBA JUSANLI	80 82	V VALIDE BACHI Y YEM-MAHALLE	84 86-88
K KALFA TCHENHESSE KARLIR-BAIRY KARADJA AHMED KARA-YANI	84-86 88 90 92		
M MEIDAN MIR-AHOR	94 96		

## LIGNES DE TRAMWAY.

- enseigne
- 10 Tunnel - Taksim - Chichli
- 11 Tunnel - Taksim - Talavia
- 12 Harbie - Taksim - Pont Neuf - Sirkedji - Aya Sofia - Bejazid - Fatih
- 14 Tunnel - Taksim - Matchka
- 16 Taksim - Pont Neuf - Sirkedji
- 18 Kara-Keuy - Dolma Bagtche - Bechiktach
- 20 Emin Eunu - Dolma Bagtche - Ortaköy - Arnaud Keuy - Bèbek
- 22 Accerai - Bayazid - Aya Sofia - Sirkedji - Pont Neuf - Dolma Bagtche - Bechiktach - Ortaköy
- 24 Emin Eunu - Sirkedji - Aya Sofia - Bayazid - Fatih
- 26 Emin Eunu - Sirkedji - Aya Sofia - Bayazid - Accerai - Tophapou
- 28 Emin Eunu - Sirkedji - Aya Sofia - Bayazid - Accerai - Psmatia - Yedikoule

mis en vente  
ACTURE DE LA VILLE.  
réservés.  
DE LA VILLE sont faux  
s et les délinquants  
devant la justice.

messariaks, cimatières, parcs, prairies. chemins de fer stations lignes à vapeur débarcadères tram-ways ascenseurs souterrains.





3- Eyüp, 1934.

ibaretti. Yerleşmenin büyük bölümü demiryolu ile deniz arasındaki alanda bulunuyordu (Resim 4). Ancak demiryolu kuzeyinde birbirinden kopuk vaziyette ve seyrek dokulu iki yerleşim sahası mevcuttu. Bunlardan biri günümüzde Bakırköy'ün merkezi durumunda olan Bakırköy tren istasyonu çevresidir. Bu kesimde Bağlarbaşı-İncirli yolu ile Terakki Sokağı'nın demiryoluna yakın kesimlerinde yerleşme mevcuttu. Parkönü Sokağı ile Veliefendi Hipodromu arasında çok geniş bir alanda mısır tarlası vardı.<sup>24</sup> Demiryolu kuzeyindeki ikinci yerleşim sahası ise Osmaniye Mahallesi'nin olduğu alandır. Burada bir de çimento fabrikası vardı<sup>25</sup> (Resim 4).

O tarihteki adıyla Veliefendi koşu mahalli Bakırköy yerleşim alanı dışında bulunuyordu. Ayrıca farklı bir kullanım alanı olarak, Bakırköy tren istasyonu yakınında, Şükran Çiftliği adıyla bir de çiftlik mevcuttu (Resim 4). Günümüzde burada Şükran Çiftliği adıyla bir sokak mevcuttur.<sup>26</sup>

Bakırköy'ün batısındaki Yeşilköy 1930'lu yıllarda, demiryolu güneyinde, batıda Çekmece Caddesi ile doğuda Firuz Abdi (Havacı Muzaffer Erdönmez) Sokağı arasında küçük bir yerleşim alanıydı.

Tarihî yarımada dışında şehrin geliştiği başlıca sahalardan biri de Haliç çevresidir. Haliç'in kuzeyinde yerleşme kıyı boyunca uzanıyordu. Haliç kıyısındaki en önemli yerleşim alanı Kasımpaşa'dır. Bu yıllarda Kasımpaşa semti; Küçük Piyale, Camii Kebir, Kadı Mehmetefendi, Kaptan ve Hacı Hüsam çevresinden oluşuyordu. Yerleşmenin kuzey sınırı Kaptanpaşa ve Hacı Hüsam (İstiklal) mahallelerinde sona eriyordu. Bu semtlerin kuzeyinde henüz yerleşim yoktu (Resim 5). Haliç'in kuzey kıyısındaki bir diğer yerleşim alanı da Kasımpaşa batısındaki Hasköy, Halıçoğlu ve Sütlüce'dir. Bu kesimde yerleşim sahası Kasımpaşa'dan Sütlüce'ye kadar kıyı boyunca uzanıyordu. Kıyı gerisinde Okmeydanı'na doğru devam eden sırtlar henüz yerleşim alanı değildi.

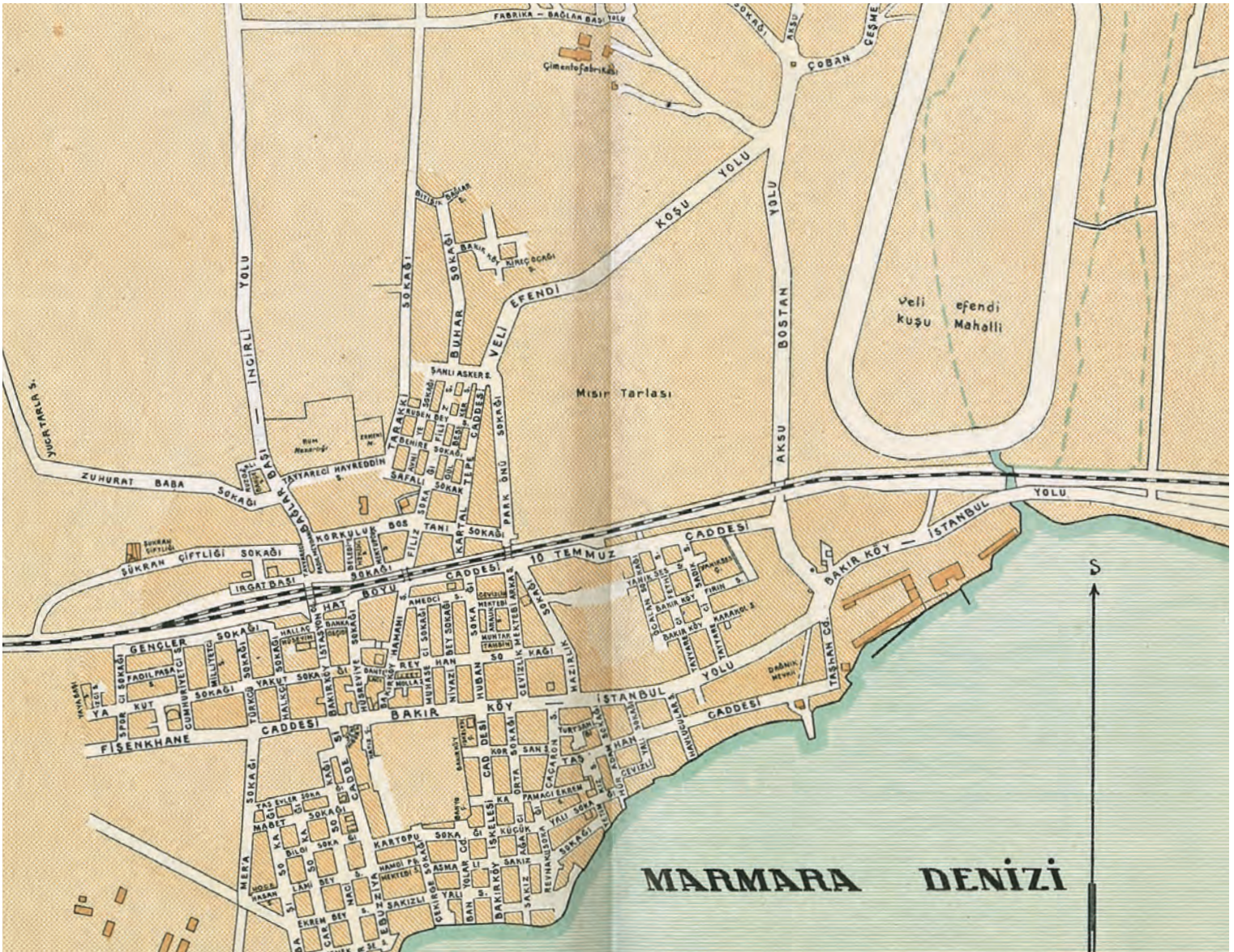
1934'te şehrin kuzey sınırı günümüzde Şişli Merkez Camii'nin olduğu yere kadar çıkıyordu. Burası şehrin kuzey sınırını teşkil ediyordu. Bu yıllarda küçük bir köy olan Mecidiye köyünün çevresi boş arazilerden oluşuyordu (Resim 6).

1930'lu yıllarda Boğaz'ın Avrupa yakası kıyılarında

<sup>24</sup> Günümüzde bu mekide Mısır Tarlası Sokağı adıyla bir sokak bulunur (İstanbul Şehir Rehberi, 1998, s. 321).

<sup>25</sup> Çimento fabrikası, Fabrika-Bağlarbaşı yolu üzerindedir. Bugün bu yolun adı Kurt Çimento Bağlarbaşı Sokak olarak hâlen mevcuttur (İstanbul Şehir Rehberi, 1998, s. 321).

<sup>26</sup> İstanbul Şehir Rehberi, 1998, s. 321.



4- Bakırköy, 1934.

şehir ancak Ortaköy'e kadar uzanıyordu. Diğer bir ifadeyle Ortaköy şehrin Boğaz kıyısında ulaştığı en son noktaydı. Batı ve güneybatıdan Yıldız Parkı ile sınırlandırılan Ortaköy, Çırağan ve Palanga caddeleri ve ayrıca Balmumcu-Ortaköy yolu vasıtasıyla şehrin diğer semtleriyle irtibatlıydı.

Ortaköy'den sonra, kuzeye doğru, Boğaz kıyısında çok sayıda yerleşme vardı. Ancak bunlar kıyıda âdetâ sıkışık kalmış küçük yerleşmelerdi. Arnavutköy, Bebek, Yeniköy, İstinye, Tarabya ve Büyükdere bu durumdaydı. Bunlardan Tarabya, İstinye ve Büyükdere'nin gerideki sırtlar ile yol bağlantısı vardı. Ancak bu yollar boyunca yerleşim yoktu. Bunlar arasında en büyük yerleşme ve aynı zamanda kaza merkezi olan Sarıyer'in 1935 yılı nüfusu 10.776 kişiydi. Sarıyer'de Merkez, Yeniköy ve Maden mahalleleri teşekkül etmişti. Ancak bu üç mahalle birbirinden ayrı durumundaydı. Adı geçen Boğaziçi

semtleri 1930'lu yıllarda şehirsiz bütünlük dâhilinde değildi. Ancak şehrin etki sahasında ve şehirle bağlantısı olan semtlerdi.

1930'lu yıllarda İstanbul şehri, Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy çevrelerinden oluşuyordu. Üsküdar kuzeyinde Kuzguncuk'tan başlayan yerleşim alanı güneye doğru sahasını genişleterek Kadıköy'e ulaşmakta ve buradan doğuda Bostancı'ya kadar uzanmaktaydı. Ancak Kurbağalı Dere ile Bostancı arasında seyrek bir yerleşim dokusu hâkimdi.

Anadolu yakasının en önemli yerleşim alanı olan Üsküdar, doğuda Nuhkuyusu Caddesi ile İcadiye-Bağlarbaşı yoluna kadar kesintisiz bir yerleşim sahasıydı (Resim 7). Ancak adı geçen yolun doğu kesimleri henüz yerleşimin fazlaca gelişmediği alanlardı.

Üsküdar'ın doğusunda ve şehirden uzakta bir yerleşme olarak Kısıklı bu tarihlerde mevcuttu. Ancak



5- Mecidiyeköy, 1934.

yakın çevresindeki; Bağlarbaşı, Büyük Çamlıca, Küçük Çamlıca, Bulgurlu ve Libadiye gibi gevşek dokulu bir yerleşime sahipti.

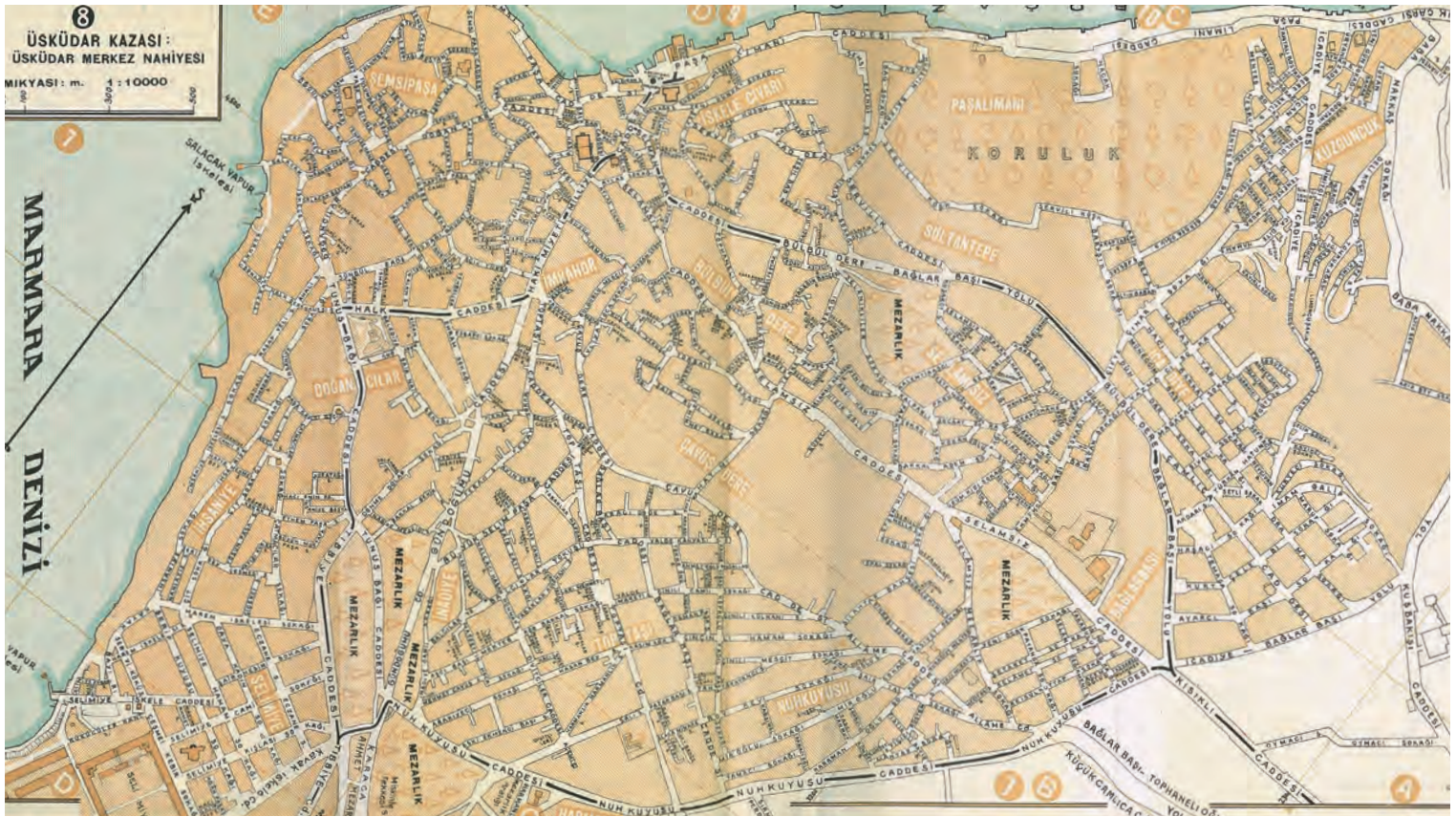
1930'lu yıllarda Üsküdar'da yerleşim alanı güneyde Karacaahmet Mezarlığı ve Selimiye Kışlası'na kadar uzanıyordu. Daha güneyde Kadıköy'ün İbrahimağa Mahallesi yok denecek kadar seyrek dokulu bir yerleşim alanıydı. Hemen doğusundaki Acıbadem Mahallesi de benzer bir durumdaydı (Resim 7).

Anadolu yakasındaki önemli bir diğer yerleşim alanı da Kadıköy'dü. 1930'larda Kadıköy büyük oranda Haydarpaşa-Bağdat demiryolu hattının güneyinde kalan sahadan oluşuyordu. Kadıköy'ün esas yerleşim alanı kuzeyde Haydarpaşa Garı'na, doğuda ise Kurbağalı Dere'ye kadar uzanıyordu. Ancak yerleşim alanı Acıbadem, Kaptanpaşa ve Gazhane mahallelerinde demiryolu kuzeyine geçmişti. Fakat bu kesimde, özellikle Acıbadem mevkiinde, yerleşme oldukça seyrek bir dokuydu. Güney ve batıdan deniz ile sınırlı olan Kadıköy belirtilen sınırlar dâhilinde kesintisiz bir yerleşim alanıydı (Resim 8).

Kadıköy'de yerleşme sahası Kurbağalı Dere doğusunda demiryolu hattı boyunca Bostancı'ya kadar devam ediyordu (Resim 9). Hattın kuzeyinde Merdivenköy ve Sahrayıcedit yerleşiminin kuzeye doğru sahasını genişlettiği yerlerdi. Bu kesimde yerleşme demiryolunun kuzey ve güneyinde, ama daha ziyade güneyinde gelişme göstermişti. Ancak bu kesimde yerleşimin esas gelişim alanı demiryolu ile ona paralel Bağdat Caddesi arasında kalan sahaydı.

1930'lu yıllarda şehir Boğaz'ın Anadolu kıyısında Kuzguncuk'ta sona eriyordu. Daha kuzeyde kıyı boyunca sıralanmış Boğaziçi yerleşmeleri vardı. Bunlar çoğunlukla akarsu vadilerinin Boğaz'a açıldığı kesimde kurulmuş küçük yerleşmelerdi. Bunlar arasında en büyüğü olan Beykoz, 1930'lu yıllarda Merkez ve Yalıköy adıyla iki mahalleden oluşuyordu. 1935'te Beykoz 10.335 nüfuslu bir yerleşmeydi. Çubuklu, Kanlıca, Anadoluhisarı ve Kandilli bu yıllarda kıyıdaki diğer küçük yerleşmelerdi. Adı geçen yerleşmeler kıyı boyunca uzanmakta ve gerideki sırt ve yamaçlara doğru henüz önemli bir gelişme söz konusu değildi. Bunlardan Anadoluhisarı, biri Göksu Çayı kuzeyinde, diğeri güneyinde iki mahalleden ibaretti. Kuzeydeki Anadoluhisarı, güneydeki Yenimahalle adını taşıyordu.

Boğaz'ın Anadolu kıyısındaki Çengelköy'de yerleşim alanı, kuzeydekilere göre, biraz daha genişti. Kıyı ile gerideki sırtlar arasında ulaşımı sağlayan anayol durumundaki Bekârdere Sokağı'nın kuzey ve güney kesimleri yerleşimin olmadığı boş arazilerdi ve



6- Üsküdar, 1934.

buralar Çengelköy Bostanları olarak geçiyordu. Bugün tamamıyla yerleşim alanı olan bu bostanlar halk arasında “Çengelköy bademi” olarak meşhur olan salatalıkların yetiştiği alanlardı. Bu tarihlerde Çengelköy ile Beylerbeyi henüz birleşmemiş, birbirinden kopuk yerleşmeler durumundaydı. Beylerbeyi ve Küplüce mahalleleri birleşik hâlde olmasına karşın Burhaniye Mahallesi bunlardan ayrı bir hâldeydi.

### 1955'te İstanbul

İstanbul 1935'te 741.148 nüfuslu bir şehirdi.<sup>27</sup> Ancak 1950'den itibaren artan göçlerin de etkisiyle, belediye sınırları dâhilindeki nüfus miktarı ilk defa bir milyonu aştı ve 1955'te 1.268.771 kişiye ulaştı.<sup>28</sup> Böylesi bir nüfuslanma şehre katılan yeni yerleşim alanları anlamına gelmektedir. Nitekim 1934 ve 1955 yılı yerleşim alanları karşılaştırıldığında özellikle Eyüp, Şişli ve Zeytinburnu çevrelerinde yeni yerleşim alanları ortaya çıkmış, şehir bu bölgelerde sahasını genişletmiştir. Eyüp'te Taşlıtarla, Alibeyköy ve Sağmalcılar, Şişli'de Kâğıthane, Beşiktaşta

Levent, Kadıköy tarafında ise Koşuyolu semti 1950'li yıllarda şehre katılan yeni alanlar olmuştur.

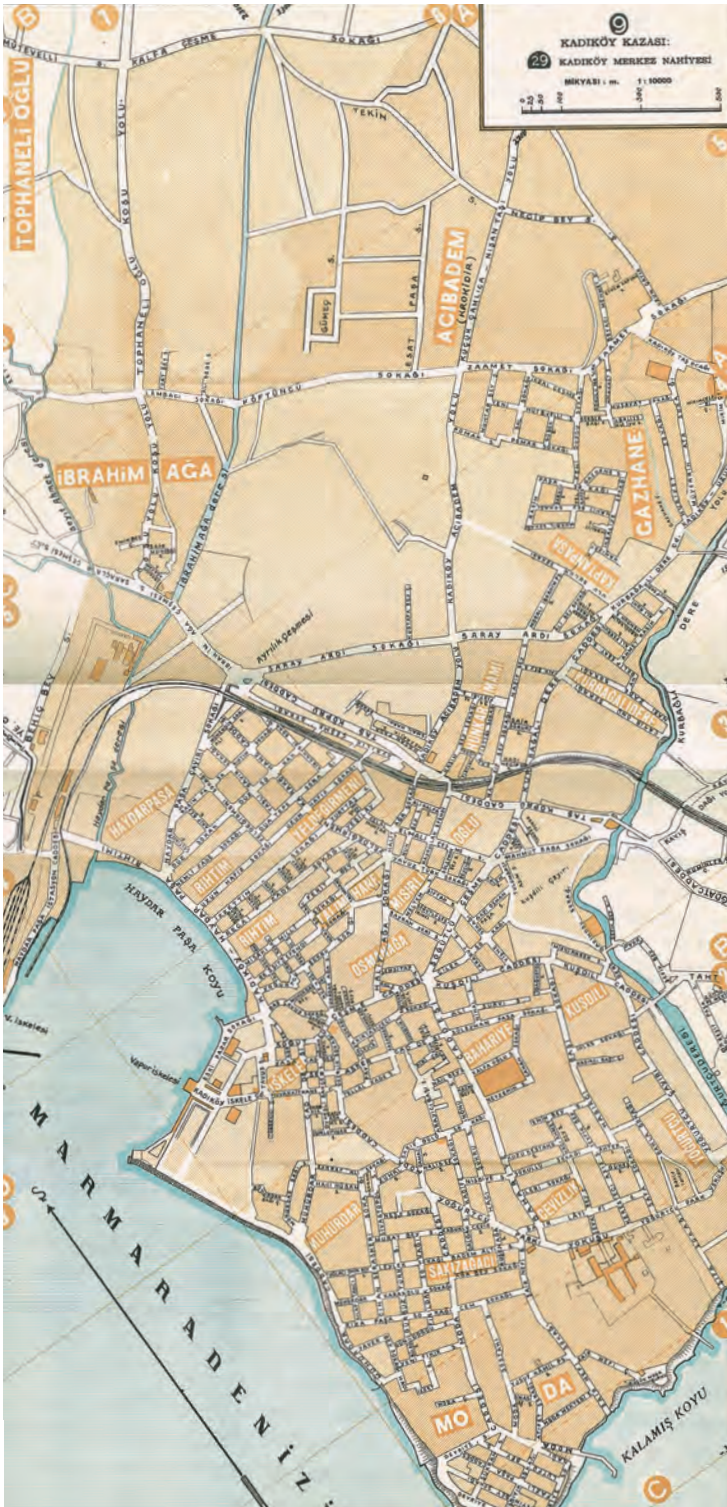
Şehrin yeni gelişim alanlarından biri olan Kâğıthane, 1950'de Beyoğlu ilçesinde 1.431 kişinin yaşadığı bir köydü. 1960'ta 22.818 nüfuslu bir köy hâline geldi ve bu tarihte Şişli sınırları dâhilinde bulunuyordu. Aradan geçen on yılda Kâğıthane nüfus bakımından 16 kat büyümüştü. Bu yıllarda nüfus artışı ve mekânsal gelişmenin sadece Kâğıthane ile sınırlı olmadığı anlaşılmaktadır. Zira idari yapıda değişikliğe gidilmiş ve 1954 yılında Şişli ilçesi kurulmuştur. Nüfus artışı ve idari yapıdaki bu değişim şehrin bu semtlerinde mekânsal gelişimin yaşandığının bir ifadesiydi.

Fatih kazasında bir nahiye merkezi olan Eyüp, 1935 verilerine göre 22.398 kişinin yaşadığı yerd. Eyüp 1950'de 33.527, 1955'te ise 52.132 nüfuslu bir yerleşim yeri idi. Bu süreçte Eyüp 1936'da kaza merkezi oldu. 1950'lerin başlarında Balkan muhacirlerinin Eyüp'e iskân edilmesi nüfus artışı ve mekânsal gelişimin önde gelen nedenlerinden biri oldu. Bulgaristan'dan zorunlu göçe tabi tutulan Türklerin iskânı için Taşlıtarla'da 2.014 konut yapılmıştır.<sup>29</sup> Yerleşim alanı olmayan Taşlıtarla

<sup>27</sup> 1950 Genel Nüfus Sayımı Türkiye Nüfusu, İGM, İstanbul 1961, s. 35.

<sup>28</sup> 1970 Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş İl, İlçe, Bucak ve Köy (Muhtarlık), DİE, Ankara 1973, s. XXXIX.

<sup>29</sup> Ali Tanoğlu, “Bulgaristan Türklerinin Son Göç Hareketi (1950-1951)”. İstanbul Üniversitesi İktisat Fak. Mecm. Cilt: 14, sayı: 1-4, İstanbul 1952, s. 147.



7- Kadıköy, 1934.

böylece iskâna açılmış ve yerleşme bu istikamette sahasını genişletmiştir. Nitekim bu tarihten önceki planlarda yer almayan Taşlıtarla'da, 1955'de Taşlıtarla Göçmen Evleri mevcuttur (Resim 10).<sup>30</sup> Bu iskân sahası günümüzde Gaziosmanpaşa'nın Karlıtepe ve Sarıgöl mahalleleri sınırlarında kalmaktadır. Bugün bu saha, özellikle Gazi

<sup>30</sup> Lokmanoğlu, *Haritalı Şehir Rehberi*, Eki: Eyüp kazası haritası.



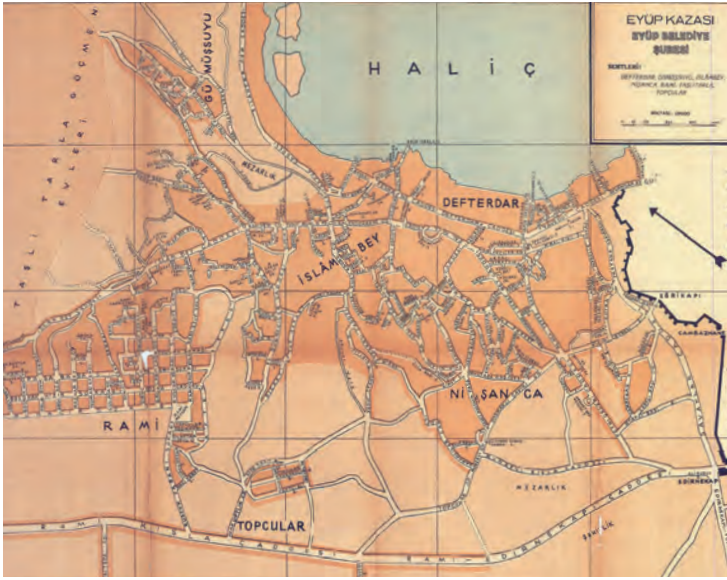
8- Kızıltoprak, Göztepe, Merdivenköy, Erenköy ve Caddebostan 1934.

Muhtarpaşa (Ordu) Caddesi'nin güneyinde, çevresine göre farklı sokak sistemi ile bu iskânın izlerini taşır. Ayrıca Karlıtepe Mahallesi'ndeki Göçmenler Sokağı da bu iskâna işaret eder.<sup>31</sup>

Eyüp sadece yurt dışından gelen göçmenlerin iskân edildiği bir alan olmamış, aynı zamanda ülkenin değişik yerlerinden İstanbul'a göç edenlerin de tercih ettiği bir yer olmuştur. Göç edenlerin yerleştiği başlıca semtler Taşlıtarla ve Alibeyköy çevreleridir. Artan nüfus ve bunların yerleştiği alanlarda ortaya çıkan yeni semtler idari durumda değişimi gerektirmiş ve 1950'li yılların sonlarında Eyüp ilçesinde, merkezi Taşlıtarla olan, Göktepe adıyla yeni bir bucak kurulmuştur. 1960 yılı verilerine göre Göktepe bucak merkezinin, yani Taşlıtarla'nın, nüfusu 54.544 kişidir.<sup>32</sup> Yakın çevrede kurulan sanayi tesisleri de bu nüfuslanmada önemli rol oynamıştır. 1950'lilerden itibaren artan nüfus ve gecekondulaşma ile ortaya çıkan Taşlıtarla 1963'te kurulan Gaziosmanpaşa ilçesinin çekirdeğini teşkil etmiştir. Eyüp ilçesinde bu yıllarda gelişen semtlerden bir diğeri de Alibeyköy olmuştur. Alibeyköy'ün 1950'de 2.156 kişi olan nüfusu, 1955'te 12.819'a çıkmıştır.

<sup>31</sup> *İstanbul Şehir Rehberi*, 1998, s. 149.

<sup>32</sup> *1960 Genel Nüfus Sayımı İl, İlçe Bucak ve Köyler İtibarıyla Nüfus*, DİE, Ankara 1965, s. 292.



9- Eyüp, 1955.



10- Şişli ve Mecidiyeköy, 1955.

1935 yılında Beyoğlu kazasında bir nahiye merkezi olan Şişli bu tarihte 40.832 nüfuslu bir yerdir. 1955'te ise

120.811 nüfuslu bir ilçe merkezidir. Bu tarihte Şişli'nin merkezî yerleşim alanı Şişli, Osmanbey, Maçka, Teşvikiye, Harbiye, Elmadağ, Feriköy, Bomonti ve Mecidiyeköy semtlerinden oluşuyordu. İdari yapıdaki temel değişimin nedenlerinden biri olan nüfus artışının mekândaki etkisi yeni yerleşim alanının ortaya çıkması şeklinde olmuştur. Bu dönemde Bomonti semtinde kısmi bir gelişim olurken, şehir Büyükdere Caddesi üzerinden Mecidiyeköy'e doğru alanını genişletmiştir. Büyükdere Caddesi üzerinde, İETT Otobüs Garajı ve Tramvay deposu<sup>33</sup> gibi değişik kullanım alanları ortaya çıkmış, Mecidiyeköy, Şişli ile irtibatlanmış ve Şişli'nin bir mahallesi olmuştur (Resim 11). Ayrıca Zincirlikuyu da Mecidiyeköy'e bağlanmış ve sokak sistemi teşekkül etmiştir.<sup>34</sup>

Bu tarihlerde (1955) şehir planında yer alan yeni yerleşim alanlarından biri de Levent Mahallesi'dir. Levent, 1940'ların sonlarında toplu konutların inşasıyla başlayan yapılaşma sonucunda kurulmuş yeni bir yerleşim alanıdır. Levent, I. Abdülhamid tarafından Kaptanıderya Hasan Paşa'ya verilen çiftlik arazisi üzerine kurulmuştur.<sup>35</sup> 1955 şehir planında Levent, batıda Büyükdere ile doğuda Nispetiye Caddesi arasında kalan sahadan oluşuyordu<sup>36</sup> (Resim 12).

Anadolu yakasının önemli bir yerleşim alanı olan Üsküdar, 1955 yılında güneyde Selimiye'den kuzeyde Çengelköy'e kadar uzanıyordu. Ancak Beylerbeyi ve Çengelköy'de seyrek dokulu bir yerleşim hâkimdi ve Üsküdar ile irtibat kıyı boyunca idi. Henüz kıyı gerisindeki sırtlar üzerinden bir irtibat yoktu. Nuhkuyusu Caddesi ve devamındaki İcadiye Bağlarbaşı yolu Üsküdar'da yerleşim alanının doğu sınırını teşkil ediyordu (Resim 13). Bu hattın dışında kalan Karacaahmet Mezarlığı'nın çevresi henüz tamamiyle yerleşim alanı değildi. Bu tarihte Üsküdar'da yerleşim alanı; Selimiye, İhsaniye, Doğancılar, Toptaşı, Çavuşdere, Selamsız, Sultantepe, Bağlarbaşı, Kuzguncuk, Abdullahaga, Burhaniye, Küplüce, Beylerbeyi ve Çengelköy semtlerinden oluşuyordu.

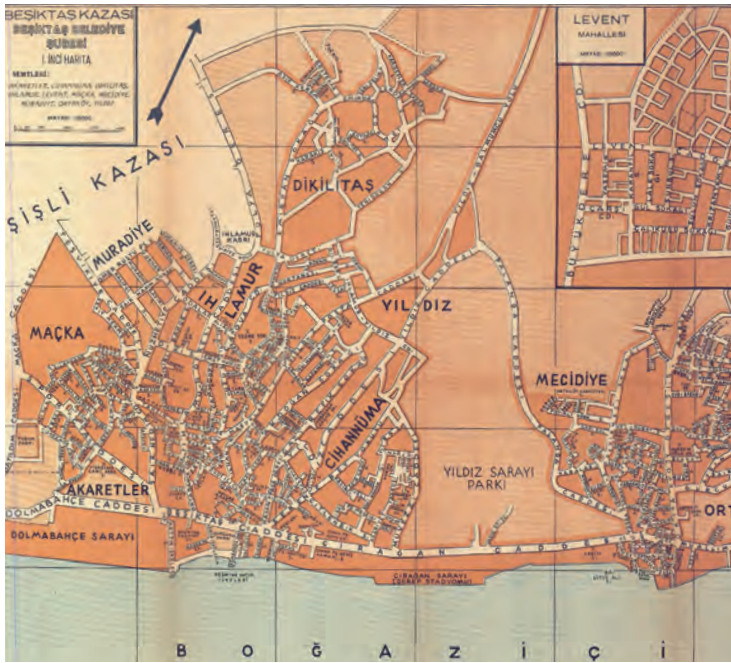
Anadolu yakasındaki Kadıköy'ün esas yerleşim alanı kıyı ile Kurbağalı Dere arasında kalan sahadır (Resim 14). Bu kesimde Kadıköy yerleşim alanı; Bahariye, Haydarpaşa, Moda, Mühürdar, Şifa, Yoğurtçu, Gazhane, Acıbadem ve Koşuyolu semtlerinden müteşekkildi. 1934

<sup>33</sup> Bugün Cevahir Alışveriş Merkezi'nin olduğu alan.

<sup>34</sup> Zincirlikuyu'daki sokak adları şunlardır: Merkez Bankası Evleri, Kore Şehitleri, Binbaşı Mithat Uluönlü, Yüzbaşı Kaya Aldoğan ve Üsteğmen Mehmet Gönenç Sokakları (Lokmanoğlu, *Haritalı Şehir Rehberi*, Eki: Şişli kazası haritası.)

<sup>35</sup> Kuban, *İstanbul*, s. 388.

<sup>36</sup> Lokmanoğlu, *Haritalı Şehir Rehberi*, Eki: Beşiktaş kazası I. harita.



11- Beşiktaş, 1955.

tarihli *İstanbul Şehri Rehberi*'nde olmayan Koşuyolu, 1955'te yayınlanmış *Haritalı Şehir Rehberi*'nde yeni bir semt olarak yerini almıştı<sup>37</sup> (Resim 14). Koşuyolu 1950'li yıllarda Türkiye Emlak Kredi Bankası tarafından yapılan toplu konutlar ile kurulmuştu. Böylece Kadıköy'ün yerleşim alanı 1955 yılında kuzeyde Koşuyolu Mahallesi'ne kadar uzanmıştı.

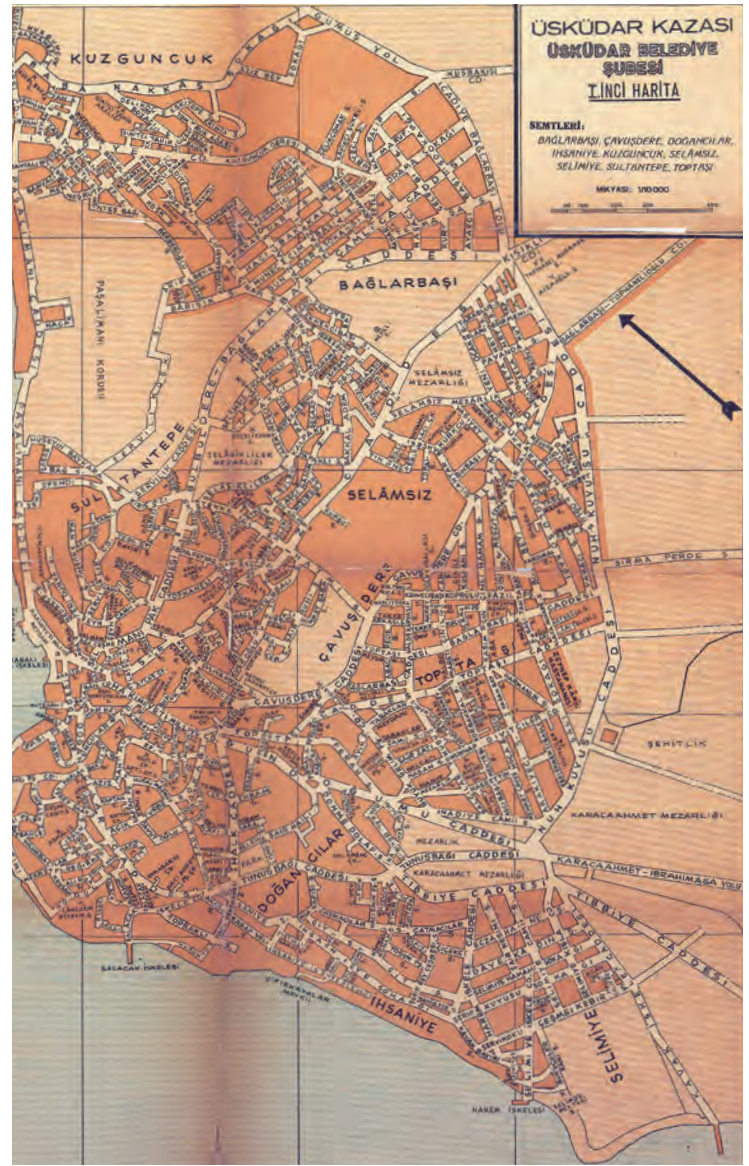
1934 yılından farklı olarak 1955 tarihli *Haritalı Şehir Rehberi*'nde mevcut olan bir diğer kullanım alanı da Kurbağalı Dere doğusundaki Fener stadıdır. Buna göre belirtilen dönemde Kadıköy doğuya doğru da bir miktar alanını genişletmiştir. Ayrıca belirtilen bu tarihler arasında Kurbağalı Dere ile Bostancı arasında kalan sahada yerleşme hem sıklaşmış hem de demiryolu hattı kuzeyinde sahasını bir miktar genişletmişti. 1955'li yıllarda Kızıltoprak, Fenerbahçe, Göztepe, Çiftehavuzlar, Caddebostan, Erenköy, Suadiye, Bostancı, Yenisahra, Merdivenköy ve İçerenköy seyrek bir yerleşim dokusunun hâkim olduğu semtlerdi (Resim 15).

### 1970'lerin İstanbul'u

İstanbul'un mekânsal gelişiminde 1950 sonrasında artan göçler ve sanayileşme nedeniyle hızlı bir gelişim yaşanmış ve 1970'li yıllarda İstanbul, batıda Küçükçekmece'ye kadar sahasını genişletmişti.<sup>38</sup> Şehir doğuda kesintisiz bir şekilde Küçükçekmece'ye kadar uzanıyordu. Boğaziçi yerleşmeleri hariç, kuzeyde Levent Mahallesi'ni de

<sup>37</sup> Lokmanoğlu, *Haritalı Şehir Rehberi*, Eki: Kadıköy kazası I. harita.

<sup>38</sup> *İstanbul Şehir Rehberi 1971*, İstanbul Belediyesi, İstanbul 1971, s. 12, 29, 38.



12- Üsküdar, 1955.

içine alacak şekilde sahasını genişletmişti. Bu sınırlar daha önce izahını yaptığımız 1955 yılı sınırlarıyla karşılaştırıldığında, İstanbul'un alan bakımından önemli bir büyüklüğe ulaştığı görülür. Bu gelişimde 1950 sonrasındaki iç göçlerin etkisi büyüktür. 1950'de 983.041 olan şehir nüfusu, 1970'te 2.132.407'ye çıkmıştır. Artan nüfus şehrin idari taksimatına da yansımış, 1934'te 10 olan belediye sınırları dâhilindeki kaza sayısı 1970'te 14'e çıkmıştır.<sup>39</sup> Ayrıca 1950'de İstanbul il nüfusunun %47'si İstanbul dışında doğanlardan oluşurken, bu oran 1970'de %63'e çıkmıştı. Diğer bir ifadeyle, 1970 verilerine göre İstanbul'da nüfusun büyük bölümü (%63) başka bir ilde doğmuş ve İstanbul'a göç etmiş insanlardan oluşuyordu. Bu veriler, aradan geçen yirmi yılda İstanbul'un aldığı göçün boyutlarını göstermektedir.

<sup>39</sup> *İstanbul Şehir Rehberi 1971*, s. I.



13- Kadıköy, 1955.

İstanbul'un 1970'li yıllardaki mekânsal durumuna ışık tutması bakımından ilçe ve mahalle sayısının önemli yeri vardır. 1970'te İstanbul'da belediye sınırları dâhilinde 14 ilçe vardır. Bunlar; Eminönü, Fatih, Eyüp, Gaziosmanpaşa, Bakırköy, Zeytinburnu, Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar'dır. Bu tarihte şehirde, toplam mahalle sayısı 326'dır.<sup>40</sup>

1970'lerin başlarında İstanbul'un yayılış alanı ana hatlarıyla şöyledir. İstanbul batıda Küçükçekmece'den doğuda Küçükyalı'ya kadar uzanan bir alanı kaplar.<sup>41</sup> Şehir, Küçükçekmece'den itibaren Florya ve Yeşilköy'ü sınırlarına aldıktan sonra Bakırköy, Zeytinburnu,

<sup>40</sup> İstanbul Şehir Rehberi 1971, s. I. İstanbul şehriyle fiziksel bir bütünlük içinde olmayan Adalar ilçesindeki 11 mahalle hariç tutulursa, şehirsal bütünlüğe dâhil olan mahalle sayısı 315'tir.

<sup>41</sup> İstanbul Şehir Rehberi 1971, s. 29, 35.



14- Kızıltoprak, Göztepe, Merdivenköy, Erenköy ve Bostancı 1955.

Bayrampaşa, Gaziosmanpaşa, Alibeyköy, Kâğıthane üzerinden Levent kuzeyine ulaşıyordu. Bu noktada bugünkü Sanayi, Yeşilce ve Konaklar mahalleleri şehrin bu kesimdeki kuzey sınırınıdır. Diğer taraftan yerleşim sahası Boğaz kıyısı boyunca parçalı ve dar bir şerit hâlinde Sarıyer'e doğru uzanıyordu. Boğaz'ın Anadolu kıyısında, Beykoz ile Üsküdar arasında da benzer şekilde kıyıda dar bir alanda yerleşim söz konusudur. Bu kesimde şehir ancak Çengelköy'den itibaren güneye doğru yoğunluk kazanır.

Anadolu tarafında Üsküdar kuzeyinde Çengelköy'den itibaren yoğunluk kazanan yerleşim alanı, doğuda Ümraniye'de Yamanevler Mahallesi Küçüksu Caddesi'ne kadar devam ediyordu. Bu yıllarda (1970) Bulgurlu ve Acıbadem çevrelerinde seyrek bir yerleşim söz konusudur. Acıbadem'den doğuya doğru ana hatlarıyla Ankara asfaltı (E-5) güneyinde Küçükyalı'ya kadar olan saha yerleşim alanıdır. Ankara asfaltı kuzeyinde sadece İçerenköy yerleşim alanına dâhildir.

İstanbul şehrinin 1970'li yıllarda Avrupa yakasındaki yayılış alanı, Topkapı'dan batıya doğru devam eden Londra Asfaltı (E-5) ile deniz arasında kalan saha olmuştur. Yukarıda da belirtildiği gibi şehir, belirtilen saha dâhilinde Küçükçekmece'ye kadar uzanıyordu. Bu alanda yerleşmenin kuzey sınırı kabaca E-5 karayoluydu. Ancak bu yolun kuzeyinde Bahçelievler, Tozkoparan ve Maltepe mahallesi mevcuttu. Bunlardan Tozkoparan ve Maltepe sanayi tesislerinin varlığı ile dikkati çeken semtlerdi. Bu semtlerin kuzeyinde Yenibosna, Kocasinan, Bağcılar, Güngören ve Esenler bulunuyordu. Ancak bu semtler henüz şehirle tam bir bütünlük içerisinde değildi. 1970'de idari bakımdan köy olan bu yerleşmeler, şehrin yakın çevresinde ve şehirle sıkı ilişkileri olan yerleşmelerdi. Buna göre 1970'lerin başlarında İstanbul,



tarihî surlardan itibaren batıya doğru Küçükçekmece'ye kadar uzanırken, şehrin esas gelişim alanı kıyı ile E-5 karayolu arasındaki sahadan ibaretti.

1970'li yıllarda şehrin mekânsal olarak daha ziyade Marmara, Haliç ve Boğaz kıyıları boyunca geliştiği, iç kesimlere doğru fazlaca bir gelişmenin olmadığı anlaşılır. Şehrin iç kesimlere doğru en fazla sokulduğu yer Haliç'tir. Günümüzde Gaziosmanpaşa'nın mahallesi olan Bağlarbaşı, Yıldıztabya ve Esentepe şehrin Haliç boyunca iç kesimlere doğru sokulduğu en son noktalar. Marmara kıyısı boyunca Eminönü'nden Bakırköy'ün Zümrütyuva mahallesine (bugünkü Basınköy mahallesi) kadar devam eden yerleşim alanı, iç kısımda en fazla Bahçelievler, Tozkoparan ve Maltepe mahallelerine kadar yayılış gösterir. Anadolu yakasında ise Üsküdar doğusunda Kısıklı, Kadıköy'de İçerenköy iç kesimlerdeki yerleşim alanlarıdır. Bu semtlerden sonra iç kesimlere doğru gidildikçe köy ve çiftliklerin bulunduğu kırsal alan başlar.

İstanbul'un eski semtlerinden biri olan Eyüp'te 1930'lu yıllarda yerleşim alanı fazla gelişmiş değildi. Eyüp'te yerleşmenin mekânsal büyümesi 1950'lerden sonra hızlanmıştır. 1970'lere gelindiğinde Eyüp'ün kuzey ve batısında yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Eyüp'ün kuzeybatısında Taşlıtarla Göçmen Evleri sahası olarak belirtilen alan ve çevresi bütünüyle yerleşmelerle dolmuştur. 1950'lerin başlarında boş olan bu alanın hızla dolmasında Balkan göçmenlerin iskânı ve sonraki yıllarda ülke içinden gelen göçler etkili olmuştur. Eyüp sınırlarında olan Taşlıtarla ve çevresinde yerleşmenin hızlı gelişimi 1963'te Gaziosmanpaşa ilçesinin kurulmasında etkili olmuştur. Gaziosmanpaşa 1970'li yıllarda şehrin bu kesimindeki sınırını teşkil ediyordu.

Eyüp çevresindeki mekânsal gelişim yalnız bununla sınırlı değildi. Eyüp'ün batısında Rami Kışlası çevresi yerleşmeler ile dolmuştur. Kışlanın doğusu eskiden beri yerleşim alanı iken, 1970'te yerleşme Kışla'nın batısına geçmiş ve burada Sağmalcılar (bugünkü Bayrampaşa) semti teşekkül etmişti. 1955'de nüfusu 4.932 kişiden ibaret olan Sağmalcılar, 1970'de 124.085 nüfuslu bir yerleşme haline gelmişti. Hızla nüfusu artan ve fiziksel olarak büyüyen Sağmalcılar kısa sürede gelişmiş, İstanbul'un yeni semtlerinden biri hâline gelmiş ve 1970'lerde şehrin bu kesimdeki sınırı olmuştur. Semtin gelişiminde bölgenin sanayi alanı seçilmesi, Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin iskânı esas rolü oynamıştır. 1970'lerde çeşitli alanlarda (pamuk, ayakkabı, lastik ve motor fabrikaları) çok sayıda sanayi tesisinin olduğu Sağmalcılar günümüzde de önemli bir sanayi alanıdır.

Şehir 1970'te Haliç kuzeyinde çok geniş bir sahaya yayılmıştır. 1955'te Haliç kıyısında Kasımpaşa, Hasköy, Halıoğlu ve Sütlüce'de kıyı boyunca uzanan yerleşim alanı sahasını kuzeye doğru genişletmiş, 1970'lerin başlarına gelindiğinde Okmeydanı sirtları ve günümüzde Kasımpaşa ile Çağlayan arasında uzanan Piyalepaşa Bulvarı çevresi hemen tamamıyla yerleşmeler ile dolmuştur. Bu yıllarda şehrin alansal gelişimi Haliç kuzeyinde Kasımpaşa, Okmeydanı sirtlarından kuzeyde Çağlayan'a kadar ulaşmıştır. Diğer bir ifadeyle Haliç köprüsü, Okmeydanı, Çağlayan ve Mecidiyeköy'den geçen birinci çevre yolu güneyinde kalan saha yerleşmeler ile dolmuştur. Bu sahanın hızlı bir şekilde yerleşime açılmasında Haliç'in kuzey kıyıları ve Bomonti semtindeki sanayi tesislerinin büyük etkisi olmuştur. Çevreyolunun Haliç Köprüsü-Mecidiyeköy hattının güneyinde bu gelişmeler yaşanırken bu yolun kuzeyinde de yerleşim alanı hızlı bir genişleme göstermiştir. 1955'te Haliç kıyısında Sütlüce'ye kadar çıkan yerleşim alanı, Haliç kıyılarını takiben kuzeye doğru sahasını genişleterek Kâğıthane'ye ulaşmış ve buradan doğuya doğru Çağlayan, Gültepe ve Levent'e kadar uzanmıştır. Böylece 1970'lerin başlarında çevreyolunun Haliç Köprüsü-Mecidiyeköy hattının kuzeyi de yerleşme ile dolmuştur.

1970'li yılların başında batıda Haliç ile doğuda İstanbul Boğazı arasında kalan saha yerleşim alanıdır. Bu kesimde Haliç kıyılarından Kâğıthane'ye ve buradan Levent'te İETT Garajı'na kadar olan saha hemen tamamıyla yerleşim alanıdır. İETT Garajı doğusunda Levent Mahallesi, Şişli-Büyükdere Caddesi boyunca kuzeye doğru olan mekânsal gelişimin kuzey sınırını teşkil ediyordu. Levent'ten sonra, Şişli-Büyükdere Caddesi'nin Maslak'ta Büyükdere ve İstinye yönüne ayrıldığı mevkideki Sabun Fabrikası'na kadar olan saha hemen tamamıyla boştu. Bu yıllarda (1970) Büyükdere Caddesi doğusunda Levent ve Etiler'de yerleşim alanı genişlemiş ve yerleşim Boğaz kıyısındaki Bebek ile irtibatlı duruma geçmişti.<sup>42</sup>

Anadolu yakasında Beykoz, yerleşmenin kuzey sınırını teşkil eder. 1970'te Beykoz'da yerleşim alanı kuzeyde Orta Çeşme'den başlayarak Yalıköy ve Merkez mahalleleri üzerinden güneye doğru devam edip Gümüşsuyu, İncirliköy, Çiğdem, Paşabahçe'ye doğru sahasını genişletmiştir. Beykoz ve Paşabahçe'deki sanayi tesisleri bu çevrede yerleşmenin gelişiminde etkili olmuştur. Paşabahçe'de genişleyen yerleşim alanı güneyde Çubuklu, Kanlıca, Anadoluhisarı, Kandilli ve Vaniköy kesiminde kıyı boyunca dar bir alanda uzanır.

<sup>42</sup> İstanbul Şehir Rehberi 1971, s. 8, 12.

Ancak Kanlıca ve Anadoluhisarı sırtlarında, Kavacık'ta olduğu gibi, yer yer iç kesimlere doğru yerleşmenin sahasını genişlettiği görülür.

Anadolu yakasının önemli yerleşim alanı Üsküdar'da 1970'li yıllarda şehir güneyde Selimiye semtinden başlayarak Boğaz kıyılarını takiben Kandilli'ye kadar kesintisiz uzanmaktadır. Ancak Boğaz kıyılarının topoğrafik özelliği gereği, Çengelköy ile Kandilli arasında, Vaniköy semtinde, oldukça dar bir şerit hâlidir.

Üsküdar'da kıyından iç kesimlere, Nuhkuyusu Caddesi ve İcadiye-Bağlarbaşı yoluna kadar devam eden yoğun yerleşim alanı bu hattın doğusunda yoğunluğunu kaybeder. Bu hattın doğusunda, güneyde Karacahmet Mezarlığı'ndan başlayarak kuzeye doğru devam eden ve Altunizade, Bağlarbaşı, Burhaniye ve Nakkaştepe üzerinden Beylerbeyi'ne ulaşan hat ve doğusundaki Kısıklı, Bulgurlu ve Ümraniye'yi içine alan saha 1970'lerin başlarında oldukça seyrek dokulu bir yerleşim alanıdır.

1970'lerin başlarında Kadıköy'de yerleşim alanı; Rasimpaşa, Acıbadem, Hasanpaşa, Caferağa, Osmanağa, Fenerbahçe, Göztepe, Fikirtepe, Yenisahra, Kozyatağı, İçerenköy, Caddebostan, Suadiye, Bostancı ve Küçükalyalı semtlerinden oluşuyordu. Bu yıllarda yerleşim alanı Kadıköy'den kuzeye doğru Küçük Çamlıca Tepesi eteklerine kadar uzanıyordu. Bu kesimde yerleşim alanı Rasimpaşa Mahallesi'nden Acıbadem Mahallesi'ne doğru uzanan Acıbadem Caddesi etrafında gelişmişti. Bu tarihte Kadıköy'deki yerleşim alanlarından biri de Koşuyolu'dur. Karacaahmet Mezarlığı doğusunda ve Ankara asfaltının kuzeyinde gelişmeye başlamış olan Koşuyolu'nun ilk nüvesini 1950'li yıllarda yapılan toplu konutlar teşkil etmiştir. Koşuyolu, 1970'te Koşuyolu Caddesi etrafında gelişmiş bir semt durumundaydı.

Daha önce açıklandığı gibi 1930'lu ve 1955'li yıllarda Kadıköy-Bostancı arasında şehrin başlıca yayılış alanı kıyı ile demiryolu arasındaki alan olmuştur. Aradan geçen zaman içinde yerleşme demiryolu kuzeyine geçmiş ve Ankara asfaltına kadar sahasını genişletmiştir. 1970'li yıllara gelindiğinde Ankara asfaltı (E-5) ile deniz arasında kalan saha hemen tamamıyla yerleşmeler ile dolmuştur. Belirtilen bu alan içerisinde yerleşmenin olmadığı iki boş alan mevcuttur: Bunlardan biri Göztepe kavşağı ile Uzunçayır arasındaki, bugünkü Dumlupınar Mahallesi, diğeri ise Acıbadem Mahallesi'nde İbrahimağa semti bu yıllarda Kadıköy'deki gayrimeskûn yerlerdir.

Şehir 1970'te Kadıköy'den itibaren doğuya doğru Küçükalyalı'ya kadar kesintisiz devam eder. Daha doğudaki Maltepe 1970'lerin başlarında henüz şehir ile fiziksel bir bütünlük içinde değildir. Maltepe 1971'de idari bakımdan

Kartal ilçesine bağlıdır ve Kartal bu tarihte belediye sınırları dışındadır.<sup>43</sup>

1970'li yıllar Boğaziçi'nde yerleşmelerin kıyı gerisindeki sırtlara doğru tırmandığı ve sahasını genişlettiği bir dönemdir. Büyükdere'de bu gelişmenin önemli bir sebebi burada kurulan Tekel Kibrit Fabrikası ve Yapı Kredi Bankası'na ait Tuğla Kiremit Fabrikası gibi tesisler olmuştur. İstinye koyunda da yerleşim alanı bir miktar büyümüş, 1934'te birbirinden ayrıık yerleşim alanları olan İstinye ile Yeniköy, mekânsal gelişime bağlı olarak, 1970'li yıllarda birleşmiştir. İstinye vadisinde Kibrit, Kablo, İETT Mensucat fabrikaları gibi sanayi tesisleri sahaya girmiş ve bunlar koy çevresinde yerleşmeyi teşvik etmiştir.

Boğaz'ın batısında olduğu gibi doğusunda da 1970'lere gelindiğinde Boğaz sırtlarındaki yerleşmelerin sahasını genişlettiği ve Boğaziçi'ne doğru sarktığı ve kıyıdaki yerleşmeler ile birleştiği görülür. Bu yıllarda Boğaz sırtlarında yerleşmenin en fazla geliştiği yerler Beylerbeyi, Çengelköy, Anadoluhisarı ve Kanlıca sırtlarıdır. Beylerbeyi gerisindeki sırt ve yamaçta Küplüce ve Kirazlıtepe, Çengelköy, Güzeltepe ve Bahçelievler, Anadoluhisarı ile Kanlıca gerisindeki sırtlarda ise Kavacık, Boğaz sırtlarında yerleşmenin geliştiği alanlar olmuştur.

### 1990'lı Yıllarda İstanbul

İstanbul'un mekânsal olarak hızlı bir gelişim gösterdiği dönemlerden biri de 1985-1995 yılları arasındadır. Bu gelişimin temel nedenlerinden biri İstanbul'da yaşanan hızlı nüfuslanma sürecidir. Nitekim belediye sınırları içinde İstanbul'un nüfusu 1985'te 5.475.982, 1990'da 6.620.241 ve 1997'de ise 8.390.201'e ulaşmıştır.<sup>44</sup> Bu artışta İstanbul'un aldığı göçlerin önemli bir payı vardır. İstanbul ilinin aldığı göç miktarı 1985-1990 döneminde 995.717 kişidir. Bu değer 1975-2000 yılları arasındaki en yüksek göç miktarıdır.<sup>45</sup> Göçle gelen nüfus çoğunlukla şehrin etrafındaki yeni gelişim alanlarına yerleşmiş ve böylece şehre yeni alanlar katılmıştır.

Göçlerin önemli bir paya sahip olduğu nüfus artışı konut ihtiyacını beraberinde getirmiş ve şehrin değişik semtlerinde yeni yerleşim alanları ortaya çıkmış, şehir hızlı bir büyüme yaşamıştır.

<sup>43</sup> İstanbul Şehir Rehberi 1971, s. 1.

<sup>44</sup> Genel Nüfus Sayımı: Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri 1985, 34 İstanbul, DİE, Ankara 1988, İstanbul Fas. s. 4. Genel Nüfus Sayımı: Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri 1990, 34 İstanbul, DİE, Ankara 1995, İstanbul Fas. s. 54; 1997 Genel Nüfus Tespiti İdari Bölünüş, DİE, Ankara 1998, İstanbul Fas. s. 5.

<sup>45</sup> Genel Nüfus Sayımı 2000 Göç İstatistikleri, TÜİK, Ankara 2005, s. 11, 22-25, 27.

1980 sonrası yaşanan göçler ve nüfus artışı, İkitelli, Tuzla, Dudullu gibi organize sanayi bölgelerinin kurulması, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve ikinci çevreyolunun ulaşımına açılması İstanbul'un Anadolu ve Avrupa yakasında yeni yerleşim alanlarının ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Ayrıca 1990'ların ortalarından itibaren hızlanan toplu konut uygulamaları da şehrin mekânsal gelişime yeni bir boyut kazandırmıştır.

Bu yıllarda İstanbul'un yaşadığı nüfuslanma ve mekânsal gelişim süreci idari yapıya da yansımış ve 1987-1993 yılları arasında 14 yeni ilçe kurulmuştur. Bugün için İstanbul'da var olan 39 ilçenin %35'i bu dönemde teşkil edilmiştir. Bunlardan Büyükçekmece, Küçükçekmece, Kâğıthane, Pendik ve Ümraniye 1987'de, Bayrampaşa 1990'da, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Güngören, Maltepe, Sultanbeyli ve Tuzla 1992'de ve Esenler ise 1993'te ilçe oldu. Yeni kurulan bu ilçeler şehrin mekânsal gelişim alanlarını göstermesi bakımından önemlidir.

İstanbul şehri 1989 yılında batıda Avcılar'da Cihangir Mahallesi'nden, doğuda Tuzla-Şifa Mahallesi'ne kadar kesintisiz bir şekilde devam eder.<sup>46</sup> Buna göre şehir doğuda il sınırına ulaşmıştır.

İstanbul 1970'lerin başlarında batıda ancak Küçükçekmece'ye kadar ulaşırken, 1990'ların başlarında şehir Küçükçekmece Gölü batısına kadar sahasını genişletmiştir.

1971 yılı verilerine göre E-5 karayolunun Edirnekapı-Küçükçekmece arasında kalan kesiminde, yolun kuzeyinde sadece Bahçelievler, Tozkoparan ve Maltepe semtleri mevcuttur. Ancak bu yıllardan sonra şehir E-5 karayolu kuzeyinde sahasını büyük ölçüde genişletmiştir. Nitekim 1990 yılına gelindiğinde E-5 karayolunun kuzeyinde Sefaköy, Yenibosna, Kocasinan, Güngören, Haznedar, Bağcılar ve Esenler şehre katılan alanlar olmuştur. Bu gelişim alanlarına ek olarak şehir, Küçükçekmece Gölü'nün doğu ve batısında yeni yayılış alanları bulunmuş ve yeni yerleşim alanları şehre eklenmiştir. Gölün batısında Avcılar'ın Firuzköy, Mustafakemalpaşa, Cihangir, Merkez, Üniversite, Denizköşkler ve Gümüşpala'dan oluşan kesimleriyle, gölün doğusunda İstasyon ve Halkalı Merkez mahalleleri çevreleri şehirle bütünleşmiştir. 1990 yılında şehre dâhil olan bu alanların birçoğu yakın zamana kadar kırsal yerleşim alanıdır. 1960 yılında Esenler 3.482, Güngören 3.070, Sefaköy 3.479, Kocasinan ise 4.103 nüfuslu köylerdir. Ancak İstanbul'un batıya doğru olan

mekânsal gelişimi adı geçen bu yerleri şehre dâhil etmiş ve birçoğunun idari durumu değişmiştir. Nitekim 1987'de Küçükçekmece, 1992'de Avcılar, Bağcılar ve Güngören ile 1993'te Esenler ilçe olmuştur.

1990'larda Anadolu yakasında yeni yerleşim alanlarının şehre dâhil olduğu yıllardır. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Anadolu yakası çıkışında yerleşmenin genişlediği bir alan olarak dikkati çeken Kavacık bunlardan biridir. Kavacık, özellikle 1985'te Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün ulaşımına açılmasından sonra hızlı bir mekânsal gelişime sahne olmuştur.

Boğaz sırtlarını takiben Ümraniye'den Çengelköy ve Kandilli'ye inen Bosna Bulvarı (Natoyolu) çevresinde Üsküdar'ın Yavuztürk, Ferah, Bahçelievler ve Küçüksu mahallesi, 1985-1990 döneminde yoğun bir yerleşime sahne oldu. Bu sahada Boğaz sırtlarındaki yerleşmeler yer yer Boğaz'ın yamaçlarına doğru tırmanan kıyı yerleşmeleriyle birleşmiştir.

1990'larda Anadolu yakasında şehrin hızla geliştiği alanlardan biri de Ümraniye çevresidir. Ümraniye'de Kâzımkarabekir, İnkılap ve Hekimbaşı ve Bahçelievler çevresi yerleşmenin sahasını genişlettiği semtlerdir. Ümraniye'de 1970'te Yamanevler'e kadar uzanan şehir, 1990'larda Çakmak, Yukarıdudullu, Sarıgazi ve Sultanbeyli'yi kapsayacak şekilde doğuya alansal bir büyüme yaşamıştır. 1983'te Dudullu Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması bu bölgede yerleşmenin gelişiminde büyük rol oynamıştır. Şehrin bu yöndeki gelişimi idari yapıya yansımış, 1987'de Ümraniye ve 1992'de ise Sultanbeyli ilçe olmuştur.

Anadolu yakasındaki önemli gelişim alanlarından biri de Ataşehir, Kayışdağı ve Ferhatpaşa çevrelerinde olmuştur. 1980'lerin başlarından itibaren görülen yapılaşma 1990'larda bu kesimleri şehrin bir parçası hâline getirmiştir.

İstanbul şehri 1970'te doğuda kesintisiz olarak Küçükyalı'ya kadar devam ediyordu. Küçükyalı doğusundaki Maltepe, Kartal, Pendik ve Tuzla bu tarihlerde şehrin dışında ve kıyı boyunca sıralanmış yerleşmelerdi. Bunlardan Tuzla, İstanbul'un sayfiye alanlarından biriydi. 1970'te Tuzla 9.905, Pendik 27.479, Kartal 35.381 ve Maltepe 32.196 nüfuslu yerleşmelerdi ve Kartal ilçesine bağlıydı. Birbirinden kopuk hâlde kıyı boyunca sıralanan bu yerleşmeler 1980'li yıllarda şehre dâhil olmuş alanlardı. Bunlardan Pendik 1987'de, Maltepe ve Tuzla ise 1992'de ilçe olmuştur. Maltepe-Kartal-Pendik-Tuzla arasında kalan sahada yerleşme ilk zamanlar kıyı ile Ankara asfaltı arasında kalan sahada gelişmiştir. Yerleşmenin Ankara asfaltı kuzeyindeki esas gelişimi 1970

<sup>46</sup> *İstanbul Şehir Rehberi*, İstanbul 1989, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Güzel İstanbul Hizmet Vakfı, s. 74, 75.

sonrasına rastlar. Ankara asfaltı, bu kesimde yerleşmenin doğu-batı yönlü çizgisel bir gelişim göstermesinin de ana sebebi olmuştur.

1990'lı yıllardaki önemli mekânsal gelişim alanlarından biri de Tuzla'dır. Bu gelişimin izleri idari yapıya da yansımış ve Tuzla 1992 yılında ilçe merkezi olmuştur. Tuzla'da organize sanayi bölgelerinin kurulması mekânsal gelişimi hızlandırmıştır. Aydınlı, Orhanlı ve Tepeören'de kurulan organize sanayi bölgeleri, Tuzla'da mekânsal gelişimin önemli belirleyicilerinden biri olmuştur.<sup>47</sup> Bu sanayi bölgelerinde çalışanların konut ihtiyacı bölgede yerleşmenin fiziksel gelişimini doğrudan etkilemiştir. Bu bölge, İstanbul'da mevcut 8 organize sanayi bölgesinden 5'inin bünyesinde barındırır.<sup>48</sup> Organize sanayi bölgelerinin 1989'da ulaşım açılan TEM Otoyolu (E-80) çevresinde toplanmış olması Tuzla'da yerleşmenin kuzeye doğru genişlemesinin ana nedeni olmuştur. Böylece kıyı ile Orhanlı, Aydınlı ve Tepören çevreleri 1990'dan sonra hızlı bir yerleşime sahne olmuş ve yerleşme kuzeye doğru sahasını genişletmiştir. Tuzla, tersaneleri ve organize sanayi bölgeleri ve diğer sanayi tesisleriyle İstanbul'un önemli sanayi alanlarından biri olmuş, sanayi tesisleri ve bu tesislerde çalışanların konut ihtiyacı yerleşmenin hızla büyümesini sağlamıştır. Bu mekânsal büyüme kıyından iç kesimlere doğru yerleşmenin sahasını genişletmesi şeklinde gerçekleşmiştir.

1990'lı yıllar İstanbul'un mekânsal gelişiminde şehrin kuzeye doğru büyümesinin belirginleştiği bir dönemdir. İstanbul uzun bir süre E-5 (D 100) karayolu boyunca doğu-batı yönünde çizgisel bir gelişim göstermiş, ancak 1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün ulaşım açılmasıyla şehrin gelişim yönü bir miktar kuzeye doğru kaymıştır. Şehrin kuzeye doğru olan esas gelişimi Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve devamındaki yolların ulaşım açılmasını takip eden yıllarda olmuştur. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 29 Mayıs 1988'de ulaşım açılmış, devamındaki ikinci çevreyolu ve bağlantı yollarının faaliyete geçmesi müteakip yıllarda gerçekleşmiştir. Bu suretle şehir Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yollarının etkisinden çıkmış ve şehrin mekânsal gelişiminde yeni bir evre başlamıştır. İkinci çevreyoluna yakın kesimler ve özellikle bu yolun şehir içi ulaşımına bağlantılı olduğu yerler ve yakın çevresinde yeni yerleşim alanları teşekkül etmiştir. Böylece Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

ve çevreyolu İstanbul'un kuzeye doğru olan mekânsal gelişimini hızlandırmış, iç kesimlerde yeni yerleşim alanları ortaya çıkmış ve şehir kuzeye doğru sahasını önemli ölçüde genişletmiştir.

1990'larda Anadolu yakasında, Ümraniye'nin doğusu, özellikle Tepeüstü ve Yukarıdudullu çevreleri, Sultanbeyli, Samandıra, Sarıgazi, Kartal, Pendik ve Tuzla'nın kuzey kesimlerinde yoğun bir yerleşim söz konusu olmuştur. Belirtilen bu alanlarda yeni semtler teşekkül etmiş, bunlar ilerleyen yıllarda İstanbul'a eklenmiştir. Mekânsal gelişimdeki bu değişim de etkisiyle Anadolu yakasında 1992 yılında Maltepe, Sultanbeyli ve Tuzla ilçeleri kurulmuştur.

İstanbul'un Avrupa tarafında 1990'lı yıllar Kâğıthane, Gaziosmanpaşa ve Bayrampaşa'nın kuzey kesimleri, Esenler, Bağcılar, Başakşehir, Küçükçekmece, Beylikdüzü, Avcılar ve Esenyurt'ta yeni yerleşim alanları ortaya çıkarırken, eski yerleşmeler de kuzeye doğru sahasını genişletmiştir. 1992'de Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler ve Güngören ilçelerinin kurulması yaşanan fiziksel gelişimin idari yapıdaki yansımaları olmuştur.

## 2000'li Yıllarda İstanbul

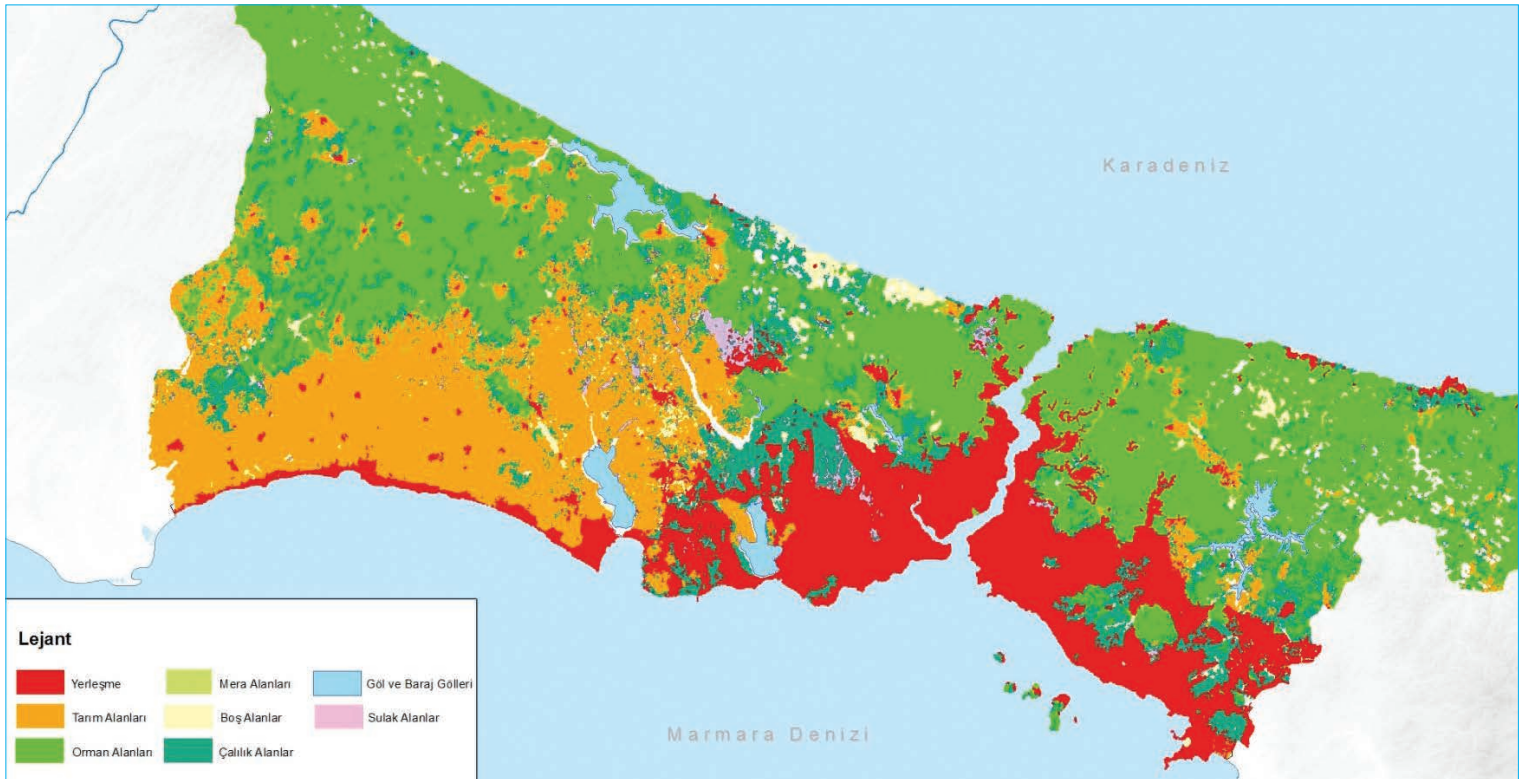
1990'ların sonlarında İstanbul şehri, batıda Büyükçekmece'den, doğuda Tuzla'ya, kuzeyde ise Sarıyer ve Beykoz'a kadar uzanan bir alanda kesintisiz bir yayılış gösterir.<sup>49</sup> Avrupa yakasında batıda Büyükçekmece'den başlayarak; Esenyurt, Bahçeşehir, Halkalı, İkitelli, Bağcılar, Esenler, Habibler, Cebeci, Sultançiftliği, Gaziosmanpaşa, Alibeyköy, Kâğıthane, Ayazağa, Maslak ve Büyükdere üzerinden kuzeyde Sarıyer'e ulaşır. Boğaz'ın karşı kıyısında Beykoz'da, Ortaçeşme'den itibaren güneye doğru Boğaz kıyılarını takiben uzanan yerleşim alanı, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü doğusunda Kavacık'ta iç kesimlere doğru bir miktar genişler.

Kavacık güneyinde Göztepe, Yenimahalle, Hekimbaşı ve Kazımkarabekir çevreleri, Boğaz ile doğudaki ikinci çevre yolu arasındaki yerleşim alanlarıdır. Bu kesimde Beylerbeyi ve Çengelköy sırtlarındaki Bosna Bulvarı (Natoyolu) ve kuzeye doğru devamındaki Zübeydehanım Caddesi ile Kandilli sırtlarındaki Rasathane Caddesi'nin her iki tarafı, özellikle 1980'lerden sonra yoğun bir yerleşime sahne olmuş ve hızla yerleşmeler ile dolmuştur. Yerleşim alanı Boğaz'a bakan yamaçlardan aşağıya doğru sarkarak, yamaçlara doğru tırmanan kıyı yerleşmeleriyle birleşmiştir. Böylece topoğrafyanın etkisiyle Boğaz kıyısı

<sup>47</sup> İstanbul Tuzla Deri OSB (İDOS), İstanbul Tuzla OSB, Tuzla Boya Vernik-Birlik OSB (BOSB), Tuzla Mermerciler OSB ve Tuzla Kimya Sanayicileri OSB (KOSB).

<sup>48</sup> Mesut Doğan "Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, 27, İstanbul 2013, s. 525.

<sup>49</sup> Döker, "İstanbul Kentsel Büyüme Sürecinin Belirlenmesi", s. 45; *İstanbul Şehir Rehberi*, 1998, s. 512, 513.



15- İstanbul İli arazi kullanımı 2010 (Döker, 2012, s. 136)

boyunca sıkışıp kalmış ve dar bir şerit hâlinde uzanmakta olan yerleşim sahası alanını genişletmiştir. Kandilli, Vaniköy, Çengelköy ve Beylerbeyi gerisindeki sırtlar bu şekilde bir gelişim seyrinin yaşandığı sahalardır.

Kavacık'tan güneye doğru uzanan yerleşim sahası Ümraniye doğusunda Tepeüstü'ne kadar devam eder. Tepeüstü'den itibaren doğuya doğru genişleyen yerleşim alanı Yukarıdudullu, Sarıgazi ve Samandıra üzerinden Sultanbeyli'ye kadar çok geniş bir alanda yayılır. Sultanbeyli güneydoğusunda Kurtköy ve Şeyhli üzerinden doğuda Tuzla'da il sınırlarına kadar uzanır.

İstanbul'un 1990'lı yıllarda Anadolu yakasındaki önemli gelişim alanlarından biri Sultanbeyli, Sarıgazi ve Samandıra çevreleridir. Bunlardan Sultanbeyli 1985'te 3.741 nüfuslu bir köydür. Ancak bu tarihten sonra Sultanbeyli aldığı göçler sonucunda nüfusu beş yılda 22 kat artarak 1990'da 82.298'e çıkmıştır. Bu sayı 2000'de 175.570'e ulaşmıştır. Kısa bir sürede bu miktardaki nüfus artışının arkasında Sultanbeyli'nin almış olduğu göçler vardır. Sultanbeyli'ye göç edenlerin konut ihtiyacı yerleşmenin hızla büyümesi sonucunu beraberinde getirmiştir. Ancak bu büyüme plansız ve gelişigüzel olmuştur. Bu gelişmeler idari yapıdaki değişikliği beraberinde getirmiş ve Sultanbeyli 1992'de Kartal'dan ayrılarak ilçe olmuştur. Sultanbeyli'nin fiziksel olarak İstanbul ile birleşmesi 1990'ların sonlarında gerçekleşmiştir. Sultanbeyli'nin mekânsal gelişimi ve

şehrin diğer kısımlarıyla birleşmesinde içerisinden geçen otoyol önemli bir rol oynamıştır. Otoyolun Sultanbeyli kesimi 1989'da ulaşımına açılmıştır.

Bu bölgedeki önemli gelişim alanlarında biri de Sarıgazi ve Samandıra çevresidir. Bu iki yerleşim birimi idari olarak birleştirilerek 2008 yılında Sancaktepe adıyla yeni bir ilçe kurulmuştur. Ancak mekânsal gelişim ve nüfuslanma süreci 1985'lerde başlamış ve 1990'lı yıllarda artarak devam etmiştir. Sarıgazi'nin 1985'te 8.701 olan nüfusu, 2000 yılında 48.466'ya ulaşmıştır. Samandıra ise 1985'te sadece 5.817 nüfuslu küçük bir yerleşme olan Samandıra ise 2000 yılında 61.852 nüfuslu bir yerleşme olmuştur. Sarıgazi ve Samandıra 2000'lerin başlarında şehrsel bütünlük içine dâhil olmuştur.

İstanbul, günümüzde (2010) Marmara Denizi kıyıları boyunca batıda ve doğuda il sınırlarına ulaşmıştır (Resim 16). Batıda, Büyükçekmece batısına kadar kıyı gerisinde iç kesimlerde doğru yer yer genişleyip daralan yerleşim alanı, bu noktadan itibaren kıyı gerisinde dar bir şerit halinde Kumburgaz, Selimpaşa ve Silivri üzerinden il sınırına kadar uzanır. İstanbul doğuda il sınırının bittiği Gebze'ye kadar devam eder. Doğudaki bu sınırına İstanbul 1990'lı yıllarda ulaşmıştır. Güneyde Marmara Denizi'yle sınırlı bulunan İstanbul kuzeyde, İstanbul Boğazi' kıyılarını takiben Sarıyer ve Beykoz kuzeylerine kadar çıkar. Ana hatlarıyla belirtilen bu sınırlar içinde İstanbul mekânsal olarak önemli bir büyüklüğe ulaşmıştır.

Döker, şehrin büyüklüğünü 2010 yılında 89.977 hektar olarak vermektedir.<sup>50</sup>

İstanbul'un son yıllardaki (2000-2010) gelişim sahaları incelendiğinde, Avrupa yakasında Büyükçekmece batısında Güzelce ve Tepecik çevresi, Beylikdüzü'nde Yakuplu ve Gürpınar ile Esenyurt ve Küçükçekmece ilçelerinin kuzey kesimleri, Başakşehir'in bilhassa Kayabaşı tarafları, Hadımköy ve Habibler çevresi son yıllardaki yoğun yerleşim alanlarıdır. Bu sahadaki yapılaşma ve şehrsel gelişim adı geçen yerleşim alanlarını kapsayan idari yapı değişimini de beraberinde getirmiştir. İstanbul'un son yıllarda hızla gelişen bu semtlerinde 2008 yılında Başakşehir, Beylikdüzü ve Esenyurt ilçeleri kurulmuştur. Beylikdüzü ve Başakşehir 1995'li yıllarda başlayan toplu konut uygulamalarıyla İstanbul'un mekânsal gelişiminde etkin rol oynamıştır.

Kentin Anadolu yakasında 2000-2010 döneminde şehre katılan başlıca yerleşim alanları; Çekmeköy, Taşdelen, Alemdağ ve Yenidoğan çevreleridir. Şile otoyolu (Ümraniye-Şile yolu) sağladığı ulaşım kolaylığı nedeniyle bu sahadaki gelişmenin ana eksenine olmuştur. Otoyolun kuzey ve güneyinde Çekmeköy'de Merkez, Mimarsinan ve Hamidiye mahallelerinde ve ayrıca Taşdelen ve Alemdağ'da yapılan çok sayıdaki site ve villa tipi konutlar bu alanda yerleşmenin gelişiminde etkili olmuştur. Bu gelişimde Taşdelen ve Alemdağ çevresindeki sanayi tesislerinin de etkisi büyüktür. Ayrıca 17 Ağustos 1999 Marmara depreminden sonra, İstanbul'un depremsellik bakımından zeminin daha sağlam ve deprem üreten faylardan uzak kuzey kesimlerine olan talebin de bu sahadaki yapılaşma üzerinde etkisi olmuştur.

Şehrin bu bölgedeki gelişimi orman alanları ve İstanbul'un içme suyu ihtiyacının yaklaşık yarısını karşılayan Ömerli Barajı su havzası için ciddi bir tehdittir. Yörede nüfus her geçen gün hızla artmaktadır. Çekmeköy'de 1980'de sadece 1.938 kişi olan nüfus miktarı, 1990'da 13.523, 2000'de 37.502 kişiye çıkmıştır. Çekmeköy, 2008 yılında Çekmeköy, Taşdelen, Alemdağ ve Ömerli beldelerinin birleştirilmesiyle ilçe olmuştur. Bu yerleşmelerden oluşan Çekmeköy'ün 2010 yılı nüfus miktarı 163.525'dir. 1990'lardan itibaren göçlerin etkisiyle hızla artan nüfus 2000'li yıllarda da etkisini göstermiş ve Çekmeköy günümüzde önemli miktarda nüfusun barındığı bir saha olmuştur. Nüfus artışı yerleşmenin mekânsal anlamda büyümesine neden olmuş ve böylece Çekmeköy son yıllarda şehre eklenmiştir. Çekmeköy'e komşu olan Sancaktepe ise 2008 yılında ilçe olmuştur. Ancak

aynı zamanda ilçe olsalar da Sancaktepe'nin şehrsel gelişimi ve fiziksel olarak şehirle birleşmesi Çekmeköy'den daha öncedir. Bu alandaki bir diğer ilçe 1992'de kurulan Sultanbeyli'dir. Adı geçen bu ilçeler 1990'lardan itibaren hızlı bir nüfus artışı ve beraberinde mekânsal bir büyümenin yaşandığı yerlerdir. Buralar yakın dönemde İstanbul'da şehirleşmenin yoğun olduğu ve şehre yeni yerlerin katıldığı alanlar olmuştur.

İstanbul şehrinin 2010 yılı mekânsal sınırları incelendiğinde Anadolu yakasında, TEM Otoyolu (E-80) boyunca yerleşim alanı doğuda İstanbul il sınırına kadar ulaşmıştır. Anadolu yakasında, güneyde Marmara Denizi'yle kuzeyde TEM otoyolu arasında kalan saha, Kayışdağı ve Aydos gibi yüksek topoğrafik alanlar, Maltepe'deki askerî kışlalar (General Kenan Evren ve Nurettin Baransel), Tuzla Piyade Okulu ve diğer askeri alanlar, Sabiha Gökçen Havalimanı doğusundaki arazi ve Tepeören çevresi hariç hemen tamamıyla yerleşim alanıdır (Resim 16). İstanbul'un Anadolu yakası için, şehrin bundan sonraki gelişim sahası, doğuda il sınırları dışında ve kuzey yönünde mevcuttur. Ancak orman alanları ve Ömerli Baraj Gölü yerleşmenin kuzeye doğru olan gelişimini sınırlandırmaktadır.

50 Döker, "İstanbul Kentsel Büyüme Sürecinin Belirlenmesi," s. 228, 229.