

## 19. Yüzyılın İkinci Yarısından Günümüze Galata/Karaköy'de Kent Morfolojisi ve Yapı Türlerinin İncelenmesi

\*

Figen Orçun Kafescioğlu

### Öz

*Bu çalışmada, 19.yüzyılın ikinci yarısından günümüze kadar olan süreçte İstanbul'un en eski yerleşim bölgelerinden olan Galata'da sur içi alanda Karaköy ile Tophane arasındaki bölümde kentsel morfoloji bağlamında gerçekleşen değişiklikler araştırılmış, dönemin siyasal ve sosyal dinamiklerinin kentsel ve mimari ölçekte formlar üzerindeki etkisi incelenmiş, bölgenin kentsel dokusunda yer alan yapı türleri ve kullanım biçimleri araştırılmıştır. Çalışmada dönüşümün mekânsal boyutları öncelikli olarak ele alınmış bu duruma temel oluşturan idari, sosyal ve kültürel yapıya sınırlı ölçüde değinilmiş bazı temel değişimler aktararak yetinilmiştir.*

*Çalışmanın amacı mekânsal hafızanın çoğunlukla silinmiş olduğu ve günümüzde de yapısal ve sosyal olarak hızla dönüşen bölgenin geçirdiği mekânsal aşamaları ve kullanım biçimlerini belgeleyerek bilgi üretmek ve bugünkü dönüşümün muhasebesinin yapılmasına ve gelişimine katkıda bulunmaktır.*

*Karaköy 1830lardan itibaren idari, mekânsal ve sosyal anlamda modernleşmenin etkilerinin görüldüğü, finans ve ticaret hacminin gittikçe genişlediği bir merkez niteliğindedir. Surların yıkılması, yolların genişletilmesi ve yeni yapı adalarının oluşturulması, Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi, rıhtımın yapılması, Galata Köprüsü'nün yenilenmesi, bu dönemde 6. Daire Belediyesi'nin idaresinde kentin modernleşmesi amacı ile yapılan dönüşümlerdir.*

*1956-59 Menderes imar hareketleri çerçevesinde Karaköy Meydanı, Kemeraltı Caddesi ve Tophane Meydanı'nda birçok tarihi bina yıkılarak genişletilen denize paralel aks, Azapkapı-Tophane ve Boğaz kıyılarını bağlayan kentin ana ulaşım akslarından biri olmuştur. Bölgede bu dönemde sağlamlılaştırma, güzelleştirme amaçlı olarak küçük parsellerin bulunduğu yapı adaları da yıkılmıştır.*

*Günümüzde Karaköy en eski işlevi olan liman kenti özelliklerini; karşılama, değiş tokuş, kısa süreli bulunma alanları olarak geçiş mekânı niteliklerini sürdürmektedir. Ancak 2000'lerin başından itibaren yine liman işlevli mega projelere pazarlanması yaklaşımı morfolojik ve tipolojik dönüşümlere sebep olmaktadır. Soylulaştırma nitelikli dönüşümler (turizm, yeme içme mekânları, tasarım atölyeleri, galeriler vb.) çevrenin fiziksel yapısı ile birlikte sosyal yapısında da değişime neden olmaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Karaköy, Galata, Kentsel Morfoloji-Tipoloji, Kentsel Mekân, Galata Surları



# A Study on Urban Morphology and Typology and Usages in Galata/Karaköy Beginning from the Second Half of the 19th Century to the Present Day

\*

Figen Orçun Kafescioğlu

## Abstract

*This study searches for the urban morphological transformations in intramural Galata beginning from the second half of the 19th century to the present day focusing on the area between Karaköy and Tophane and examines the impact of political and social dynamics of the period on urban and architectural forms and the types of usages in the urban tissue.*

*The study aims to contribute to the discernment and judgement of today's transformations and the development of the area by documenting the phases of the urban spatial and usage type changes in an urban texture where the physical traces are mostly erased.*

*Karaköy has been the center of the city where the impacts of Ottoman Modernization in political, spatial and social aspects with an expanding volume of finance and trade since the midst of the 19th Century. Demolition of the Genoese Walls, widening of the roads and Karaköy Square, creation of new building lots, building of the port and the new Galata bridge are some of the main operations of the new Municipality of Beyoğlu aiming to modernize the city.*

*The area has faced a radical change in morphological aspect in the frame of 1956-59 Menderes Transformations. The road parallel to the sea which links the shores of Bosphorus and Karaköy beginning from Azapkapı on the West passing through Karaköy Square- Kemeraltı Street and Tophane has been widened by the demolition of mostly the historic buildings, the small urban lots in the area have been demolished to create wide and clean roads to provide better flow of the traffic.*

*Although Karaköy still carries its earliest characteristics of being a port city today providing space for encountering, trading, and transition functions for different cultures the designing of new mega projects led by the neo-liberal global approaches causes morphological, typological and social transformations and gentrification of the area creating the need of discussion and investigation.*

**Keywords:** Karaköy, Galata, Urban Morphology, Urban Typology, Genoese Walls

Bu çalışmada İstanbul'un 20.yy. başında geçirdiği temel idari değişim öncesinde, 19.yy'ın ortalarından itibaren finans ve deniz ticaretinin merkezi, kentsel ve teknik Batılılaşmanın ilk uygulamalarının sahnesi olmuş Beyoğlu'nun Galata bölgesinde kentsel morfoloji bağlamında gözlenen değişiklikler incelenmiş, dönemin siyasal ve sosyal dinamiklerinin kentsel ve mimari ölçekte kent morfolojisi üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Bölgenin kentsel dokusunda yer alan sivil mimari türleri ve konut tipleri de kullanım biçimlerini saptamak açısından incelenmektedir. Yapılan bu çalışmanın, günümüzde de mekânsal ve sosyal olarak hızla dönüşen alanın liman bölgesi mekânsal karakterini ortaya koyarak bugünkü dönüşümün değerlendirilmesine katkıda bulunması hedeflenmektedir. Çalışılan alanda günümüzde bulunan yapı türlerinin (dini yapı, konut, han, otel, apartman, kafe/lokanta) geçmiş dönemlerle karşılaştırılması ve bunların nitelikleri de bölgenin mekânsal, sosyal karakterinin dönüşüm biçimi hakkında bilgi verecektir.

### Çalışma Alanının Tanımı

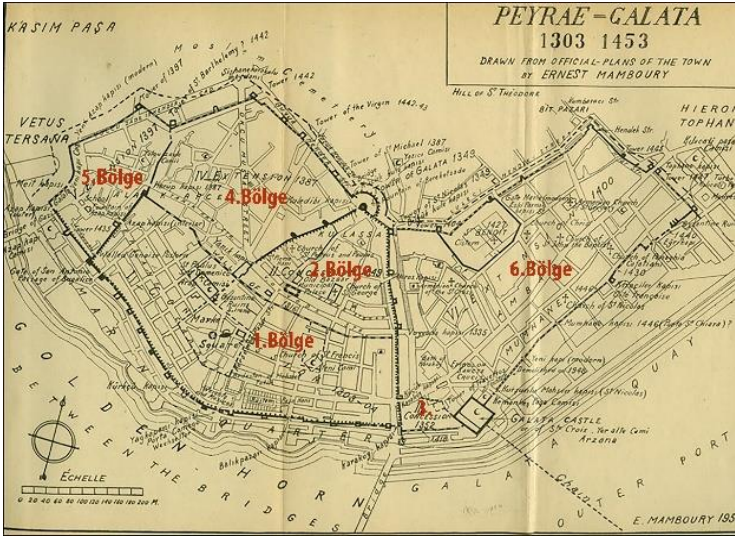
Çalışma alanı, 1300'lerin başından itibaren altı aşamada inşa edilen Ceneviz kent surlarının sınırları içindedir (Resim 1). Çalışılan bölge, batıda Galata Kulesi'nden güneye doğru Karaköy'e ve Galata Köprüsü'ne bağlanan aksın doğusunda kalan alandır. Alanın batı sınırı ise İstanbul'un fethinden hemen sonra inşa edilen Tophane Binası'nın da bulunduğu Tophane Meydanı ve Kılıç Ali Paşa Camisi ile belirlenir. Alanın kuzey sınırını Ceneviz surlarının yıkılmasından sonra hendeklerin yerine açılan Lüleci Hendek Caddesi, güney sınırını ise Karaköy Rıhtımı ve kıyı bandı oluşturur.



**Resim 1.** 1858-60

G.d'Ostoya Haritasında Çalışma Alanı (Dağdelen, 2005'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).

Alanın bu şekilde belirlenmesinin nedeni tüm sur içi Galata'sının tarihsel ve mekânsal olarak çok katmanlı, yoğun oluşumunun aşamalı olarak ele alınması gerekliliği düşünüldüğündendir. Çalışma alanı genel olarak Ceneviz surlarının üçüncü ve altıncı imtiyaz bölgelerini (Resim 2) kapsar.<sup>1</sup> Azapkapı-Karaköy arasındaki bölge kentsel morfoloji ve kullanımlar açısından ayrı bir çalışma konusu olarak ele alınabilecek yoğunluk ve özelliklere sahiptir.



Resim 2. Galata Surlarının Yapım Aşamaları (E. Mamboury, 1951'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır.)

## Çalışmanın Yöntemi

Bu bağlamda ele alınan bölgede öncelikle alanın sınırlarını oluşturan kıyı çizgisi, kuzeyde Lüleci Hendek Caddesi, batıda Karaköy Meydanı ve doğuda Tophane Meydanı, alan içinde denize paralel ve dik bağlantı sağlayan yollar ardışık tarihli kartografik kaynaklardaki morfolojik dönüşümler yapı adaları, yollar, meydanlar bazında izlenmektedir.

<sup>1</sup>Ceneviz Galata'sı 1303 ile 1404 yılları arasında Bizans tarafından Ceneviz ticaret kolonisi-ne altı aşamada verilmiş imtiyazlarla surlarla çevrilmiştir.

Bu bağlamda bölgedeki morfolojik dönüşümler, önce alanın sınırlarını oluşturan öğeler (güneyde kıyı şeridi, kuzeyde Lüleci Hendek Caddesi, batıda Karaköy Meydanı ve doğuda Tophane Meydanı), daha sonra alan içindeki denize paralel (Kemeraltı, Necatibey, Mumhane, Kemankeş Caddeleri) ve dik bağlantılar başlıkları altında ele alınmıştır. Belirtilen incelemeler, sınırlar ve iç bağlantılarda yapı adaları, yapı parselleri ve yol güzergâhları temelinde yapılmıştır.

Daha sonra bölgedeki yapı türleri ele alınmış, nirengi noktaları oluşturan anıtsal (kilise, cami, okul, hamam) ve sivil yapılar (konut, apartman, otel, han), 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bugüne kadar parsel bazında geçirdiği biçimsel dönüşüm ve kullanım biçimleri (işlevleri) açısından incelenmiştir. Bu değişimin arka planda gelişen siyasi ve sosyal olaylarla da bağlantısı kurulmaya çalışılmıştır.

### Çalışmanın Kaynakları

Çalışmada, bölgenin morfolojik yapısının, yapı türlerinin, kullanım biçimlerinin çözümlenmesi için 19.Yüzyılın ikinci yarısında ve 20.Yüzyıl başında hazırlanmış olan kartografik belgelerden, sosyal yapının anlaşılması için Osmanlı ticaret yıllıklarından ve basılı kaynaklardan yararlanılmıştır.

Çalışmada kullanılan en eski tarihli kartografik belge 1858-1860 yılları arasında Belediye Meclis Mühendisi G. d'Ostoya tarafından hazırlanan Galata, Pera ve Pangaaltı'nı kapsayan haritadır. Bundan başka sırasıyla 1887-91 tarihli Huber haritaları, 1904-1906 yılları arasında Charles E. Goad'un şirketi tarafından yapılan sigorta haritaları, 1948-50 yılları arasında Suat Nirven tarafından yapılan haritalar ve son olarak da 2010 tarihli hâlihazır planlar, alandaki mekânsal dönüşümü açıklayan kaynaklar olarak incelenmiştir.

Bu kaynaklardan ilki 1858 tarihli G. d'Ostoya planıdır. Bu harita, Be-yoğlu'nun, VI. Daire Belediyesi tarafından yapılan kentsel ölçekteki proje ve düzenlemelerden önceki durumunu günümüze iletmede ve Belediye'nin kuruluşunun ilk aşamasında (1858-1860), bütün hizmet bölgesinde binaların ölçü ve yapı malzeme ve yapım türlerinin (ahşap veya kâgir) belirlenmiş olduğu, sokak isimlerini ve topoğrafik bilgileri içeren, ayrıca, binaların numaralandırılmasına da başlanmış olmasından dolayı bu konuda bazı bilgileri de bulduran ilk haritadır (Öncel ve Kafescioğ-

lu, 2005, s. 18).<sup>2</sup> 1858 haritası incelendiğinde Galata surlarının henüz tümüyle yıkılmadığı ve sahile henüz yeni rıhtımların yapılmadığı görülmektedir. Bu haritadan alandaki yapı türlerini (dini yapılar, okullar, elçilikler, hanlar) çözümlenmek olasıdır.

Çalışmada yararlanılan ikinci harita 1887-1891 yılları arasında F. Huber tarafından hazırlanan ve bu isimle anılan 1/1000 ölçekli Karaköy Galata, Taksim ve Pangaaltı'nın planını içeren haritadır. Bu harita topografik bilgileri ve yapı malzemesi bilgilerini içermez. Şematik bir anlatıma sahip olmakla birlikte, yapı parselleri ve numaraları, sokak isimleri, binaların kullanım biçimleri (dini yapılar, okullar, elçilikler, hanlar), kapı numaraları, sokak isimleri ve tramvay hattını gösterir. Huber Harita'sında surların yıkılmış olduğunu ve Karaköy Rıhtımı'nın doldurularak inşa edildiğini görmek mümkündür.

1905 tarihli İngiliz C. E. Goad'ın şirketi tarafından hazırlanan 1/600 ölçekli sigorta haritası, çalışma için önemli bir belgedir. 19.yy.ın ikinci yarısında ve yüzyıl başında Beyoğlu bölgesinde gerçekleşen bürokratik ve fiziksel değişimlerin gözlemlenebildiği bir harita olması bakımından önem taşımaktadır. Bu haritada yapıların inşa teknikleri (ahşap veya kâgir), kat adetleri, kullanım biçimleri (hastane, askeri yapı, elçilikler, konut, dükkân, okul, resmi yapı) yapı adalarının arasındaki alanların niteliği (sokak, çıkmaz, yol, pasaj) renk ve yazı kullanılarak ifade edilmiştir (Candemir ve Kavzaoğlu, 2009, s. 4).<sup>3</sup> 1905 Goad haritalarında

<sup>2</sup>"Tanzimat Dönemi düzenlemeleri ile başladığı kabul edilen 19. yüzyıl modernleşme sürecinin önemli kurumlarından biri olan VI. Daire Belediyesi'nin, 1857-1876 yılları arasında düzenli olarak üzerinde çalıştığı konulardan biri, bölgenin bilinen ilk kadastro planının hazırlanmasıdır. VI. Daire Belediyesi'nin bu kadastral çalışmaları kesintisiz ve büyük bir titizlikle sürdürmesinin bir sebebi, hizmet bölgesi içinde, öngördüğü çalışmaları planlayabilmek için hâlihazır durumun ortaya çıkarılması ayrıca tüm taşınmazların belirlenmesidir."

Öncel, D. Kafescioğlu, Orçun F. (2005). 1858-1860 Galata, Pera ve Pangaltı planı. *Mimarist Bahar*, 18, İstanbul.

<sup>3</sup>"Ahşap yapılaşma tekniği yavaş yavaş terk edilirken bir yandan da yabancı sigorta şirketleri İstanbul'a şube açmaya başlamışlardır. Bu aşamada şehrin bir sigorta haritasının üretilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu amaçla Charles Edouard Goad 1904-1906 Yılları arasında, merkezi Londra'da bulunan şirketine Kadıköy, Pera, Galata ve Eminönü civarına ilişkin çizimler yaptırmıştır. Goad Haritaları olarak anılan bu haritalar sigorta amaçlı olarak üretilen ilk haritalardır. Goad'un yangın sigorta haritaları üç ciltte toplanmıştır. Eylül 1904'de tamamlanan birinci cilt 'Stamboul', anahtar paftayla birlikte 20 pafta içermektedir. Aralık 1905'te tamamlanan

peembe renk kâgir yapıları, sarı renk ahşap yapıları ifade eder. Alandaki yapıların çok büyük bir çoğunluğunun kâgir yapılar olduğu görülmektedir. Yeni doldurulan rıhtımdaki bazı yapıların, liman idare binasının, sağlık ve karantina binasının, denizcilik bürolarının ve sosyal amaçlı birçok yapının (kafe, lokanta, terzi vb.), Konstantinopl limanı, gümrük ve kıyı idaresi binasının ve ithalat ve ihracat gümrük binasının ise ahşap yapılar olduğu tespit edilmektedir.

Çalışma alanının 1950ler öncesi fiziksel dokusunu 1927 tarihli J. Pervititch sigorta haritalarının devamı olarak tanımlanan 1948 tarihli Suat Nirven paftalarından izlemek mümkündür. Beyoğlu, Eminönü, Galata, Karaköy'ü kapsayan 1/500 ölçekli Nirven Harita'larının çalışma alanını içeren bölümünde topografik bilgi kısmen bulunmaktadır. Harita üzerinde sokak isimlerini, kapı numaralarını, yapı parsellerinin, yapı malzeme ve yapı türlerinin (ahşap, tam kâgir, adi kâgir, muhtelif), kat adetlerinin, yapı işlevlerinin işaretlendiği görülebilmektedir. Bu haritada Devlet Deniz Yolları İdaresi'ne ait rıhtım yapılarının, Yeni Yolcu Salonu'nun inşa edildiği görülmektedir. Nirven Haritaları, bazı paftalarında 1958 dönüşümünde yıkılacak yapı adalarının, bugünkü Karaköy Otoparkı sahasının işaretlenmiş olması açısından da önemli bir belge niteliği taşımaktadır.

Alana ait güncel plan bilgilerini ise 2010 hâlihazır belediye paftalarından elde etmek mümkündür. Bu paftalarda topoğrafik veriler, parsel bilgileri, yapı kat adetleri, sokak isimleri, kamusal yapılar, dini yapılar izlenebilmektedir. Bu plan üzerinde Karaköy Rıhtımı'nın Türkiye Denizcilik İşletmeleri Binasından itibaren kamu ulaşımına kapalı olduğu görülmekte ve kıyıda Denizcilik İşletmeleri'ne ait yapılar detaylı olarak izlenebilmektedir. Kıyıda 2008 yılında yıkılan Kadıköy Vapur İskelesi ve İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi'ne ait iskele de görülmektedir.

---

*İkinci cilt 'Pera&Galata' anahtar paftayla birlikte 19 pafta içermektedir. Nisan 1905'te tamamlanan üçüncü cilt 'KadıKeui', Anahtar paftayla birlikte 15 pafta içermektedir."*

Candemir, Y. ve Kavzaoğlu, T. (2009). *İstanbul Goad haritalarının bilgi sistemine aktarılması ve değişim analizi*. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 11-15 Mayıs, s. 4, Ankara.

## Alanın Sınırlarındaki Dönüşüm

Alanın Batı sınırını Galata Köprüsü'nden başlayan ve Karaköy Meydanı'nı içine alarak Yüksek Kaldırım'dan kuzeye Galata Kulesi Meydanı'na doğru yükselen aks oluşturur. Bu sınır 1858 Haritasında izlendiğinde büyük bir kısmı yıkılmış olan ve kuzeyde Büyük Kule Kapısından başlayarak güneye inen iç sur duvarlarının doğusunda sura dik yapı parsellerini ve Yüksek Kaldırım Caddesini görürüz. 1858 haritasında bölgede kâgir yapıların da bulunduğu ancak çoğunlukla ahşap yapıların olduğu anlaşılmaktadır. Aynı haritada denize inen kara sur duvarlarından Karaköy Meydanı'nın doğu sınırını oluşturan Havyar Han'ın içinde kalan sur duvarı kalıntıları da izlenmektedir.

## Karaköy Meydanı

Karaköy Meydanı, altı aşamada inşa edilen Ceneviz surlarının birinci ve üçüncü imtiyaz bölgelerinin birleştiği noktada bulunur. Haliç'in girişindeki coğrafi konumu Galata Kalesi'nin de burada inşa edilmesine neden olmuştur. Karaköy Meydanı, surların en batısında bulunan Azapkapı'dan başlayan en doğudaki Tophane kapısına kadar uzanan kıyıya paralel bağlantılar ile kıyının kuzeydeki Pera'ya bağlantı sağlayan kıyıya dik sokakların da buluşma noktası olması Galata'nın merkez olma konumunu vurgular.



a 1858

b 1887

c 1905

d 1914

e 1948

**Resim 3.** Karaköy Meydanı'nın Ardışık Haritalardaki Durumu

a. d'Ostoya haritası (Dağdelen, 2005). b F. Huber haritası (IFEA Arşivi) c. E. Goad haritası d.1914 Alman Mavileri haritası e. 1947 S. Nirven haritası (n.d., Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul)



Karaköy Meydanı'nın dönüşümü 1838 de İngiltere ve Fransa ile yapılan dış ticaret anlaşmalarını takiben, uluslararası finans ve ticaret merkezi olma özelliği gelişen Karaköy, yeni dinamiklerin odak noktasını oluşturur. Batılı devletlerin birbiri ardına bankalar açması, modernleşme çabasındaki borsa faaliyetleri, deniz ulaşımı ve ticaretinin yoğunlaşması ile bölgenin mekânsal olarak bu değişimleri karşılamak üzere dönüşümü kaçınılmaz hale gelir. Saray'ın Dolmabahçe'ye taşınması ile Doğu yönünde kıyıya paralel ulaşımın, Voyvoda Caddesi'nin devamında Okçu Musa Caddesinin açılması ile de Şişhane bağlantısının Karaköy'den geçmesi ile yoğunlaşan trafik ve yeraltından Pera'ya bağlantı sağlayan Tünel'in açılması Karaköy'ün mekânsal olarak genişletilerek meydanlaşması gerekliliğini oluşturur. Bu sebeplerle Galata Köprüsü'nün<sup>4</sup> hemen girişindeki alan Batılı anlamdaki ilk Belediye olan Altıncı Daire Belediyesi tarafından Karaköy Meydanı olarak düzenlenmek üzere faaliyetlere başlanır.

Karaköy Kapısı'nın 1857-58 yıllarında yıkılması ile açılan alan<sup>5</sup> (Okur, 2011, s. 76), Karaköy Meydanı'nın genişlemesine olanak tanımıştı (Resim

<sup>4</sup> Meydanın güney sınırını tarihi yarımada ile bağlantıyı sağlayan Galata Köprüsü oluşturur. 1838'den itibaren ticaret merkezi olma özelliği artan ve sarayın tarihi yarımada dan Dolmabahçe'ye taşınmasıyla şehir içi ulaşımın Eminönü Karaköy hattında yoğunlaşması nedeniyle Haliç'in iki yakasının yeni bir köprüyle bağlanması gereği doğmuştur. Haliç üzerindeki ilk köprü Azapkapı ile Unkapanı arasında 1836 yılında yapılan Hayratıye köprüsüdür. Galata'nın büyüyen ekonomik önemi ve artan nüfusu Karaköy ile Eminönü arasında da bir köprüyü gerekli kılıyordu. 1845 yılında II. Mahmut'un annesi Bezmi Âlem Valide Sultan tarafından ilk Galata Köprüsü yapıldı. Taşıyıcı sistemi ahşap olan bu köprü yerine 1863'te yine ahşap ama daha geniş ve sağlam bir köprü yapıldı. Bu köprü'nün yerinde demir konstrüksiyonlu bir köprü gerekliliği tartışmaları 1869 yılında başlamasına rağmen, demir taşıyıcı sisteme sahip yol ve yaya alanı ahşap ile kaplanmış olan yeni köprü'nün 1878'de tamamlanmasına kadar kullanıldı. 1912 yılında ise Alman MAN firması tarafından çelik malzeme ile yapılan köprü üzerinde tramvay, alt katlarında ise yolcu bekleme salonları ve dükkânları barındırmaktaydı. Üzerinde çeşitli yönlerde vapur hatlarının iskeleleri de bulunan köprü, Karaköy'ün merkezi özelliğini vurgular bir nitelikteydi. Haliç' deki su akışını engelleyen bir yapıda olması sebebiyle, 80'li yılların sonunda bu köprü'nün yerine ayaklar üzerinde duran bir köprü yapılması gündeme gelmiş ve STFA firması tarafından projelendirilen ve inşa edilen yeni köprü 12 Haziran 1992 yılında açılmıştır. Galata Köprüsü 20.yüzyılın ilk yarısı boyunca önemini koruyan merkezi iş alanının odağında durmuştur.

<sup>5</sup>Galata Surlarının Yıkılma Süreci, ile ilgili daha geniş bilgi için bkz.: Okur, E. (2011).*Galata surlarının yıkılma süreci*. Yüksek lisans tezi. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, file:///C:/Users/Figen%20KAFESCIO%20C4%B0O%20C4%9ELU/Downloads/11912.pdf.

3a). Bundan sonra yine 1858'de belediye meclisinde alınan kararla kamulaştırma konusundaki zorluklara rağmen meydanın batısındaki yapı adasına yeni bir han yaptırılarak belediyeye gelir sağlanması gündeme gelir. 1859'da açılan bir yarışma ile Karaköy Han (Komisyon Han) projelendirilerek 1861 tarihinde kullanılmaya başlanır. 1858 haritasında Voyvoda Caddesi'nde bir borsa binası vardır. Yine aynı haritada görülen Havyar Han'ın da borsa işlevi taşıdığı dönemin gazetelerinden takip edilebilmektedir (Öncel, 2012, s. 72).

1858 d'Ostoya haritasından başlayarak, 1876 Huber, 1905 Goad ve 1927 Nirven görüldüğü gibi Karaköy Meydanı'nın sınırlarını oluşturan en belirgin yapılar İstanbul'un finans hayatının içinde geliştiği iki önemli Han binasıdır. Bunlardan birincisi içinde ilk borsa faaliyetinin yapıldığı Havyar Han'dır.<sup>6</sup> Meydanın diğer önemli yapısı ise 1876 Huber haritasında Havyar Han'ın karşısında görülen Komisyon Han-Borsa olarak kaydedilen yapıdır. Her iki han da meydana sınır oluşturmakla birlikte alanın dolaşımında içinden geçilebilen boşluklara sahip alanlar yaratmakta idiler. Havyar Han, surları içine alan, kendiliğinden oluşmuş bir mekânlar bütünü niteliği taşımakta idi. Komisyon Han geleneksel avlulu han karakteri ile birlikte işlevsel olarak tam bir erken modernleşme yapısı örneği idi. Komisyon Han, 1912 yılında elektrikli tramvayın geçebilmesi için gereken mesafenin sağlanması amacıyla bürokratik zorluklara rağmen daha geriye çekilerek, tek katlı olarak yeniden yapılmıştır. Bu durum 1. Dünya Savaşı öncesi Alman Mavileri haritalarında izlenebilmektedir.

Karaköy Meydanı'nın Galata Köprüsü'ne bağlandığı noktada Perşembe Pazarı tarafındaki Karakol binası Sultan Abdülaziz döneminde yapılmıştır. Bu bina daha sonra yıkılarak yerine Karaköy Seyrû Sefain Acentası binası Vedat Tek tarafından daha daraltılmış bir alanda ama daha yüksek olarak ve betonarme olarak inşa edilmiştir.

Köprü'nün Doğu ayağında ise 1885 Ticaret yılığında kullanıcıları izlenebilen (Indicateur Oriental, 1885, s. 56) Haladjian Han 1887 Huber haritasında görülmektedir (Resim 3b). Bu yapı adası üzerinde 1905 haritasında (Resim 3c) Credit Lyonnais, daha sonraki fotoğraflarda ise Viyana

<sup>6</sup> 1854 yılından itibaren bu binada İstanbullu Rum banker, sarraf ve tüccarlar Rum kiliselerinin idare heyetlerine verilen "sefurya" adıyla bir teşkilatlanmaya giderek bir borsa kurulmuştur. Bkz. :İstanbul Ansiklopedisi, *Galata borsası* maddesi, Kazgan, H., 3, 356.

Bankası'nun yapıldığı, arkasındaki yapı adasında ise yine 1914 Alman Mavilerinde tespit edilebilen İtalyan Mimar Raimondo d'Arónico'nun tasarımını yaptığı Karaköy Mescidi'nin bulunduğu görülmektedir (Resim 3d).

Çalışma alanı hakkında 1956-59 Menderes İmar Hareketleri'nin hemen öncesine ait bilgiler 1948 tarihli Suat Nirven haritası (Resim 3e) üzerinden takip edilebilir. Bu geniş kapsamlı düzenlemelerin amacı çevrenin sağlıklılaştırılması, meydanın genişletilmesi ve kent içi ulaşımın akıcı hale getirilmesidir. Bu yıkımlar sırasında Voyvoda Caddesi ile Karaköy Sokağı ve Galata Caddesinin arasında kalan dikdörtgen yapı adası tamamen, Havyar Han'ın bir bölümü ve Karaköy Mescidi'nin üzerinde bulunduğu adanın da bir kısmı yıkılarak meydan genişletilmiştir. Aynı yıkımlar sırasında Borsa Han ve Karakol'un yerine yapılan Vagon Li (Karaköy Seyrû Sefain Acentası) binası da yıkılmıştır.1960'lardan itibaren şehrin aldığı göçlerle artan nüfus ve taşıt trafiği ile Karaköy Meydanı bir transit merkezi niteliğine bürünmüştür. 1964 yılında açılan Karaköy alt geçidi yayaları yolun altına alarak bu trafik kavşağı niteliğini vurgulamaktadır.

### **Alanın Güney Sınırı -Karaköy Rıhtımı**

İstanbul'un suyla olan ilişkisindeki en önemli bölgelerden olan Galata Rıhtımı 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren sağlıklılaştırmak, daha modern ve düzenli bir görünüm ve işlev sağlamak amacıyla genişletilmeye ve yenilenmeye başladı (Çelik, 1993).<sup>7</sup> Rıhtımların temizlenmesi ve düzenlenmesi işleminin üç ana nedeni vardı; birincisi, deniz trafiğinin ve ticaretinin artması ve yabancı gemicilik şirketlerinin bu yöndeki baskıları, ikincisi, sağlıksız koşulların halkın yararı için düzeltilmesi, üçüncüsü ise kentsel imajın iyileştirilmesi idi. 1851 den itibaren kent içi düzenli vapur seferlerinin başlamasıyla Boğaz köylerinde, 1857'de Beşiktaş rıhtımı ve 1864'te de Dolmabahçe rıhtımı yapıldı. 1863 Nizamnamesine göre kıyıdaکی işyerinin veya evinin önüne iskele yapacak olanların Nafia

<sup>7</sup> "Kıyı şeridi üç ana sebepten ötürü temizlenmeli ve düzenlenmeliydi. Birincisi; deniz ticareti ve trafiğindeki artış düzenli rıhtımlara ihtiyaç gösteriyordu, gerçekte, yabancı denizcilik firmaları elçilikleri aracılığıyla şehir idaresine baskı yapmaktaydılar. İkincisi, sağlıksız koşullar iyileştirilmeliydi, Üçüncü olarak da kıyı şeridinin kaotik, kirli hali düzeni güzellik olarak algılayan Osmanlı elitini utandırmaktaydı." Bkz.: Çelik, Z. (1993). *The remaking of Istanbul*. London: University of London Press, 73.

Nezaretî'nden izin almaları gerekiyordu. Bu, kıynın kamu kullanımı için düzenlenme döneminin ilk adımı idi. 1890'da Fransız Marius Michel'e (Michel Paşa), 1904'e kadar Sirkeci ile Unkapanı ve Azapkapı ile Tophane arasındaki rıhtımların yeniden yapımı işini veriyor ve karşılığında da seksen beş yıllık idaresini devrediyordu (Resim 4). Ancak 1876-1891 tarihlerinde yapılan Huber haritalarında yeni rıhtımın izleri "Yeni Rıhtım" (Nouvelle Quai) adıyla ve eski kıyı çizgisi de yer almaktadır. Yeni gümrük binaları ve depolar ise ancak 1905 Goad haritasında görülebilmektedir.



**Resim 4.** 1893-1894 Dersaâdet Rıhtım Şirketi Tarafından Yaptırılan Kıyı ve Rıhtım Planları (Koçak, Ademoğlu, Beşli, Eraslan, Akçay, 2013)

Alanın güney sınırı d'Ostoya haritasında incelendiğinde Doğu ve Batı uçlarında iki gümrük binası görülmektedir. 17. yüzyıl'dan itibaren varlığı bilinen (Kömürcüyan, 1988) gümrük binası bu bölgenin ticaret limanı olma özelliğini kanıtlamaktadır. Batıda Kurşunlu Mahzen Kapısı'nın yanında bulunan gümrük yapısı varlığını yirminci yüzyıl başına kadar sürdürmüştür. Bu haritada rıhtımların doldurulmasından önce surlardan denize kadar ulaşan ahşap ve kâgir büyük yapı adaları görülmektedir. Bu alanda surların kıyı ile iç bölge arasında sınır oluşturduğundan söz edilebilir. Bu kıyıda surlar üzerinde Karaköy Kapısı dâhil olarak beş

kapı bulunmaktadır. Bu açıklıkların kent dokusunda kıyıya dik sokakların doğurucusu olmadıkları suriçi alandaki geçirgenlikle ilişkili olmadıkları gözlenmektedir. Bu harita rıhtımların yapılmasından önce bu alanda dış ticaret acenta ve depo binalarının bulunduğu ve açıkta demirleyen gemilerden kayıklarla boşaltma yapıldığı durumunu göstermektedir. Aynı planda 1860 yılında yapılan Cite Française, Fransız posta taşıma şirketi binası (Messagerie Française) ve ahşap karakol binaları izlenebilmektedir.

1905 haritasında rıhtımın doldurulmuş, plana uygun olarak inşa edilmiş hali görülmektedir. Mumhane Sokağındaki surların yıkıldığı, rıhtım binalarının arkasında “arka paralel” olarak tanımlanan eski sahilde Rıhtımlar Sokağının açıldığı ve dolgu liman alanının kamu kullanımına kapalı geçirgenliği olmayan bir alan haline geldiği görülmektedir. Bu haritada yeni gümrüğün liman alanı içine alındığı ve eski gümrük binalarının işlevlerinin değiştiği ve depolar haline geldiği izlenmektedir. Aynı haritada 1858 haritasına göre ahşap yapıların azalarak kâgir yapıların çoğaldığını görülmektedir.

1923 den sonra 1939 yılında uygulanmaya başlanan Prost planında öngörüldüğü gibi Galata Rıhtımının yerinde yolcu limanı olarak kalması onaylanmıştır.1930lu yıllarda yeni bir yolcu salonu yaptırılması için açılan yarışma<sup>8</sup> sonucu yapılan yolcu salonu 1948 tarihli Nirven Haritasında görülmektedir.

Galata Rıhtımının modernizasyonu ile başlayan dönemden itibaren kıyı bandı büyük ölçüde kamuya kapalı bir alan haline gelmiştir. Yeni Yolcu Salonu'nun arkasında kalan eski gümrük binasının yerine 1974 katlı otopark yapılması, alanın içlerine taşıt trafiğinin alınmasına sebep olmuştur.

### **Alanın Kuzey Sınırı-Lüleci Hendek Caddesi**

Alanın Kuzey Sınırı'nı oluşturan Lüleci Hendek Caddesi, Galata Bölgesinin surlarının altıncı bölgesinin kuzey sınırları olan duvarların 1865'te

---

<sup>8</sup> 1937 yılında Karaköy Yeni Yolcu Salonu'nun projelendirilmesi için İktisat Bakanlığı ve İstanbul Liman Direktörlüğü tarafından açılan yarışmanın iki derecesi olacağı ilan edilmiştir. İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı'nın, Bruno Taut (GSA) ve Profesör Debs'in (İYMM) de aralarında bulunduğu geniş kadrolu bir jüri 1.lik ödülüne üç, 2.lik ödülüne ise dört proje layık görülmüştür. Konu ile ilgili daha fazla bilgi için bkz.: İstanbul Limanı yolcu salonu proje müsabakası. *Arkitekt*, 1937,02(74),41-56.

yıkılmasından sonra açılmıştır (Resim 5). Kuzey surlarının Batı bölümünün yıkılmasıyla açılan yollar ise Küçük Hendek ve Büyük Hendek Caddeleri adlarını almışlardır. Kuzey surlarının Doğu bölümü üzerinde iki ana kapı bulunmaktadır. Birincisi St. Benoit Manastır ve Kilisesinin Doğusunda bulunan Kemeraltı Caddesi'nden yukarı çıkan Sokak Marie'nin<sup>9</sup> bitimindeki adı bilinmeyen kapı, diğeri ise, Karaköy Meydanı'ndan Pera'ya kadar uzanan Yüksek Kaldırım Caddesinin Kuzey ucunda yer alan Küçük Kule Kapısıdır. Bugün Lüleci Hendek Caddesi ile St. Benoit Manastırı ve Lisesi'nin kesiştiği noktada Ceneviz surlarından kalan bir bölüm bulunmaktadır. 1858 haritasında surlara bitişik St Benoit Manastırı ahşap olarak görülmektedir. 1874 yangınında ahşap kısımları tamamen yanan bu yapılar bütünü 1905 Goad haritasında ise kâgir olarak işaretlenmiştir. Lüleci Hendek Caddesi'ne dik bağlanan Marie Sokak ile Bayezid Sokak arasına eski hendek boşluğunda kâgir yapılardan oluşan bir yapı adasının da eklendiği görülmektedir.



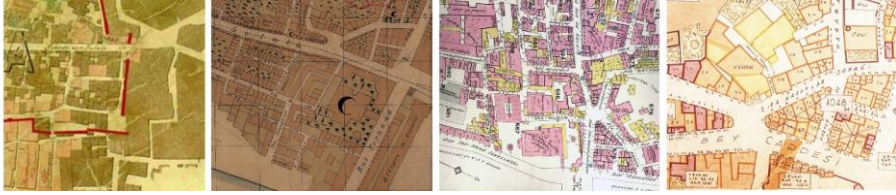
**Resim 5.** 1948 Suat Nirven Haritasında Lüleci Hendek Caddesi (Jacques Pervitich Sigorta Haritalarında İstanbul)

### **Alanın Doğu Sınırı-Tophane Meydanı**

Araştırma alanının doğu sınırını, altıncı ve en son imtiyaz alanının da sınırlarını belirleyen surlar ve Tophane Meydanı ile buradan denize dik inen aks oluşturmaktadır. Osmanlıların şehri fethinden hemen sonra inşa edilen Tophane binası Galata'yı kuşatan Ceneviz surlarının doğu

<sup>9</sup> Bu sokak, 1887 ve 1905 haritalarında Rue Marie ismi ile görülmektedir, bugünkü adı ise Revani Sokağı'dır.

sınırlarının hemen dışında (Resim 6a) Osmanlı'nın gücünü yansıtan ve bölgeye karakterini veren bir binalar bütünü idi. Tophane İskeleyi Sokağı'nın denize ulaştığı noktada bulunan iskele, Galata Rıhtımı'nın yapılmasından önce Beyoğlu'na iniş çıkış için kullanılan başlıca kıyı idi (Gülersoy, 1986). Ardışık tarihli haritalarda görüldüğü gibi bölgede 1865 yılında Galata surlarının Doğu kanadının yıkılmasından sonra (Resim 6b) surların izinde Boğazkesen Caddesi açılmış ve böylece kuzeydeki Pera'ya geniş bir bağlantı sağlanmıştır. Yine haritalardan izlenebileceği gibi bölge, 1958'deki yıkımlara kadar önemli bir değişim geçirmemiştir (Resim 6c). Bu yıkımlarla birlikte Kemeraltı Caddesi'nin Tophane ucundaki yapı adaları ve Tophane-i Amire binasının büyük bir kısmı yıkılarak meydan genişletilmiştir (Resim 6d).



a 1858

b 1887

c 1905

d 1948

**Resim 6.** Tophane Meydanı'nın Ardışık Haritalardaki Durumu

a.d'Ostoya haritası (Dağdelen, 2005) b.F. Huber haritası (IFEA Arşivi) c.E. Goad haritası (Dağdelen, 2007) d.1948 S. Nirven haritası (n.d., Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul)

## Alan İçindeki Bağlantılarda Dönüşümler

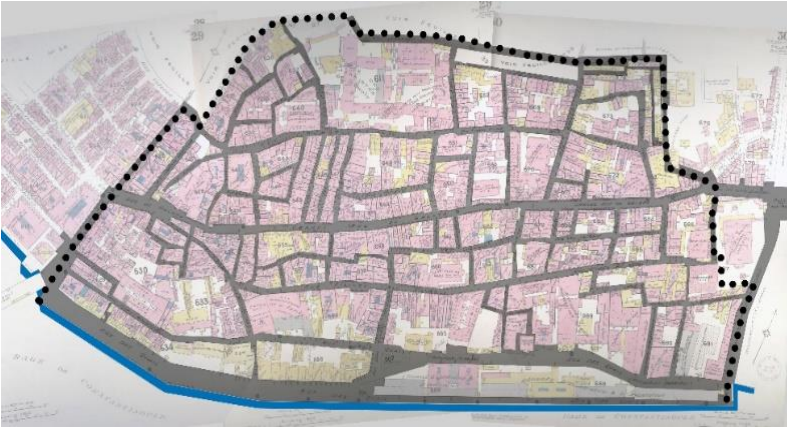
Bu bölümde çalışma alanında yer alan bağlantılar (yapı adaları arasında kalan boşluklarda yaya ve taşıt ulaşımına olanak tanıyan çoğunlukla lineer kimi zaman odak noktası oluşturan yollar) kıyı bandı ile ilişkilerinin belirlenmesi amacıyla kıyıya paralel veya dik başlıkları altında incelenmektedir.

## Denize Paralel Bağlantılar

Karaköy-Tophane arasındaki denize paralel ana bağlantı yolu 1858, 1887 ve 1905 haritalarında Karaköy Sokağı'ndan başlayarak Tophane Meyda-

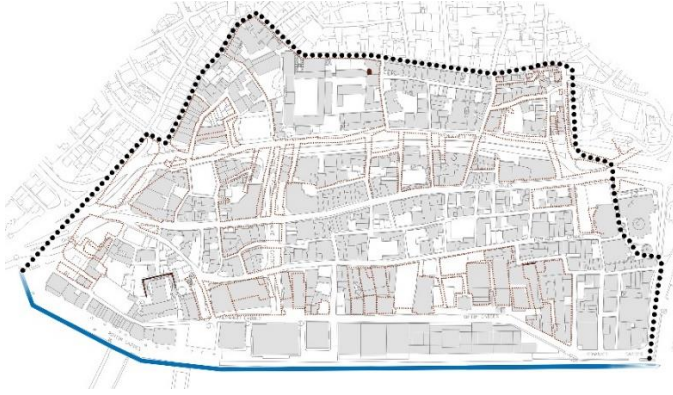


nı'na devam eden Galata Caddesi (Grand Rue de Galata) olarak görülmektedir (Resim 7a). Bu cadde Karaköy Meydanı ve Havyar Han'ın kuzeyinde genişleyerek Batıda Perşembe Pazarı tarafında Yorgancılar ve Yeni Cami Caddeleri'ne bağlanarak Azapkapı'ya kadar uzanır. 1905 haritasında Galata Caddesi'ne paralel olarak surların yıkılması ile Kılıç Ali Paşa Caddesi'nin genişlediğini ve yeni rıhtım inşaatının arkasında açılan Rıhtımlar Caddesi'ni (Arka Paralel) izlemek mümkündür. 1948 tarihli Suat Nirven haritasında Rıhtımlar Caddesi'nin adı Kemankeş Caddesi olarak, Kılıç Ali Paşa Caddesi'nin Mumhane Caddesi olarak, Galata Caddesi'nin ise Necati Bey Caddesi adını aldığı görülmektedir. Galata Caddesi 1959 Menderes yıkımlarına kadar alanın Karaköy ile Tophane arasında denize paralel ana bağlantısı olma özelliğini sürdürmüştür (Resim 7b). Bu dönüşümler sırasında Galata Caddesi'nin kuzeyindeki Kemeraltı Caddesi'nin üzerindeki birçok dini ve sivil yapı yolun genişletilmesi için kısmen veya tamamen yıkılmıştır. Bölgede bu dönemde St. Saveur Ermeni Katolik Kilisesi'nin duvarına bitişik cadde tarafındaki dükkânlar, St Benoit Manastırı'nun yola bakan giriş binaları ile karşısındaki Christos Rum Kilisesi, Tophane yönünde St. Gregoir Ermeni Kilisesi'nin bir bölümü yıkılan yapılar arasındadır. Genişleyerek kent içi taşıt trafiğinin akışını hızlandırma amaçlı bu dönüşüm kıyının üst kotlarla bağlantısını zayıflatan önemli bir morfolojik değişimi gösterir.



**Resim 7a.** Goad Haritası Üzerinde Alandaki Bağlantılar-Cadde ve Yollar (Dağdelen, 2007'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).





**Resim 7b.** 2010 Tarihli Hâlihazır Planda 1959 Müdahaleleri ile Değişen Bağlantılar-Noktalı Çizgiler Yıkımlardan Önceki Yapı Adalarını Göstermektedir. (İBB hâlihazır planları üzerine hazırlanmıştır).

## Denize Dik Yollar

1858 d'Ostoya haritasında Azapkapı ve Tophane arasında kıyı surları üzerinde onbeş tane kapı bulunmaktadır. Bunlardan beş tanesi (Karaköy Kapısı, Kurşunlu Mahzen Kapısı, Mumhane Kapısı, Kireç Kapısı ve Eğri Kapı)'ya çalışma alanımızın içinde yer almaktadır (Resim 7c). Surların yıkımından sonra yapılmış olan 1905 Goad haritasında da takip edilebilmektedir. Kurşunlu Mahzen Kapısı, Gümrük Sokağı'nın, Mumhane Kapısı, Eski Şarap İskelesi Sokağı'nın denize açıldığı noktalardır. Kurşunlu Mahzen Kapısı'ndan kuzeye doğru yönelen Gümrük Sokak, Kemankeş Mustafa Paşa Camisi'nin doğusundan sola doğru kavis yaparak Galata Caddesi'ne (Necati Bey Caddesi), Mumhane Kapısı'ndan kuzeye doğru yönelen Şarap İskelesi Sokak da Yeni Şehirli Sokağı'na ulaşır. Sur içi alanın kıyıya açılımını sağlayan bu kapılardan Kurşunlu Mahzen Kapısı ile başlayan açıklığın kent dokusunda devamlılığı olduğu, Mumhane Kapısı'na ulaşan Şarap İskelesi Sokağı'nın da ilk paralel olan Galata Caddesi'ne ulaştığı, oradan bir pasaj yapısının altındaki dar geçitle üst paralele bağlandığı görülmektedir. Bu durum bu bölgede kıyı surları üzerindeki kapıların kent formunun oluşumunda birincil etkilerinin olmadığı izlenimini yaratmaktadır.



Resim 7c. 1858 d'Ostoya Haritasında Surlar ve Kapılar (Dağdelen, 2005'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).

### Bölgedeki Yapı Türleri

Liman ve ticaret kenti olarak kurulan Galata'nın mekânsal yapısı da bu işlevi yansıtır. Önceleri surların oluşturduğu sınırların arkasında korunaklı ve kontrollü bir alanda gerçekleşen liman işlevleri surların yıkılmasından sonra kapalı gümrük bölgelerinde gerçekleşmeye başlamıştır. Bu durum kentsel mekânla denizin karşılaşma alanlarındaki zamana bağlı mekânsal dönüşümü oluşturur.

Galata'nın çalışma alanına dâhil olan bölgesi kuruluşundan günümüze kadar su ve kıyınının bulunduğu bir liman alanı olarak bu işlevin gerektirdiği tüm özellikleri taşır.

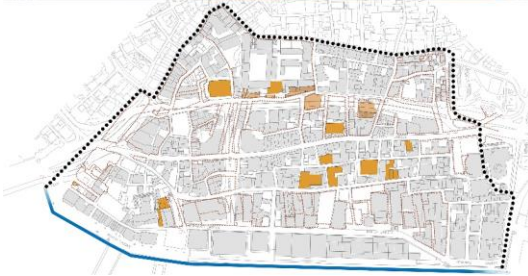
Galata'nın farklı kültürden birçok insanın kısa ya da uzun süre birarada bulunduğu ortamında dini, ticari, kamusal ve sivil yapı türleri açısından birçok örnek bulunur. Bölgede kilise, cami, mescit, sinagog gibi dinsel yapılar, çeşitli ölçeklerdeki deniz ticaretinin karşılığı olan gümrük binaları, mal depoları, iş hanları ve acentalar, küçük ölçekli ticaret yapan dükkânların yanı sıra karakol, okullar bulunur. Limanda kısa ya da daha uzun süreli kalanların gündelik taleplerini karşılamak üzere sivil yapılar olarak da kiralık daireler, konut, apartman, otel, hamam, eğlence yerleri, lokanta, kafe gibi yapı türleri görülmektedir.

## Dini Yapılar

Galata'da çalışma alanının geçmişten itibaren çok kültürlü olan sosyal yapısına paralel olarak farklı dini inanışların ibadet mekânları bulunur. Bu yapıların önemli bir kısmı günümüzde de varlığını sürdürmektedir. Bölgenin 20. Yüzyılın başlarındaki durumunu yansıtan ilk haritası olan 1905 Goad haritasında Kemer Altı Caddesinde St. Saviour Ermeni Katolik Kilisesi, St. Benoit Kilise ve manastırı, Christos Rum Kilisesi, St. Gregoire Ermeni Kilisesi, Galata Caddesinde St. John Rum Kilisesi, kıyı surlarına yakın konumda St. Vierge ve St. Nicolas Rum kiliseleri yer almaktadır (Resim 8a). Aynı haritada Galata Caddesi (Necatibey Caddesi) üzerinde Horasan Camisi ve Sultan Bayezid Camisi, Galata Kulesinin altında Kurşunlu Mahzen Camisi veya Yeraltı Camisi, bu yapıya bitişik parselde de Gümrük Sokaktan girilen Kemankeş Mustafa Camisi, Kılıç Ali Paşa caddesi ile Yenişehirli Sokak arasında St. Pantaleon, Stavro, St. Nicolas, ve Aya Zoni Rus Manastırları yer almaktadır. 1905 haritasında biri Patrik Sokak'ta Sinagog Alman, diğeri Zürafa Sokak üzerinde ve Yüksek Kaldırım Sokak'tan ulaşılan Sinagog Avusturyalılar ve diğeri de Karaköy'de Yüksek Kaldırım Sokak paralelinde Zulfaris Sokak'taki Sinagog İspanyol olmak üzere üç sinagog yapısı bulunur.<sup>10</sup>



**Resim 8a.** 1905 Goad Haritası Üzerinde Dini Yapılar (Dağdelen, 2007'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).



**Resim 8b.** Hâlihazır Haritada Bölgedeki Dini Yapılar (İBB hâlihazır planları üzerine hazırlanmıştır).

<sup>10</sup> Dini yapıların isimleri 1905 Goad haritasında yazıldığı şekilde aktarılmıştır.

Bu yapılardan iki haritada da adı St. Benoit olarak geçen kilise ve manastır, 14. Yüzyılda Cenevizliler tarafından yapılmış olan St. Marie de la Citerne Kilisesi'dir. Yapının doğusunda bulunan sokağın adı 1887 ve 1905 haritalarında Marie olarak kayıt edilme sebebini de açıklar. Bu kiliseyi 1450 de ele geçiren ve St. Benoit adını veren Benedikten'lerdir. Bu kilise günümüzde Fransız Devleti'nin de idaresinde söz sahibi olduğu orta öğretim kurumu bulunmaktadır.

Haliç'in girişindeki Galata Kalesi'nin altında Kurşunlu Mahzen Camii olarak da anılan bugün Yeraltı Camisi olarak isimlendirilen altıncı yüzyıl yapısı, çalışma alanındaki dört caminin en eski olanıdır. Kemankeş Mustafa Paşa Camisi Ceneviz kilisesinin kalıntıları üzerine 17. Yüzyılın başlarında yaptırılmıştır. Necati Bey Caddesi Galata Caddesi) üzerinde bulunan II. Sultan Bayazid Camisi 15. Yüzyılın sonunda yaptırılmıştır. Karaköy Meydanı'nda Mimar Raimondo d'Aronco'nun yaptığı Karaköy Mescidi ise Halil Ağa ve Kemankeş Sokağın kesişiminde bulunan yerindeki eski caminin üzerine yapılan ve 1905 haritasında inşaat halinde olduğu yazılan camidir. Bu cami 1958 yıkımlarında Karaköy Meydanı'nı genişletme harekâtı sırasında yıkılmıştır (Resim 8b).

1956 yıkımlarında Kemeraltı Caddesi'nin genişletilmesi amacıyla bu cadde üzerinde bulunan St. Saveur kiliesine bitişik dükkânlar, St. Benoit manastır ve kilisesinin cadde tarafında bulunan binaları, caddenin karşısında bulunan Christos Kilisesinin tamamı, St. Gregoire Kilisesinin ise bir bölümü yıkılmıştır.

Günümüzde yukarıda yazılan sinagoglardan Zulfaris Sokak'ta bulunan sinagog Türk Musevileri Müzesi'dir. Bu yapının bulunduğu adanın doğusunda Yüksek Kaldırım ile Haraççı Sokak arasındaki yapı adası 1956 yıkımlarında Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi amacıyla tümüyle yıkılmıştır.

## Konut Türleri

Çalışma alanı daha önce de belirtildiği gibi işlevsel ve morfolojik olarak daha çok liman kenti özelliği taşımaktadır. Bu durum çoğunlukla ticari işlevlere karşılık gelen kullanım biçimlerine bir yandan da farklı niteliklerde barınma olanağı tanıyan yapıların varlığına da neden olur. Ondokuzuncu Yüzyılın İstanbul'unda Batılı yaşamın en belirgin şekilde

hissedildiği alan olarak Pera/Beyoğlu hem Galata kıyılarından hem de karşı kıyıda zengileşen nüfusu kendine çekmiştir. Bu nedenle Galata'nın kıyıya yakın kesimi olan çalışma alanımızda üst bölgelere nazaran daha az sayıda konut ve konut tipi bulunur.

Bölgedeki konut tipleri ve yoğunlukları hakkında bilgi veren ilk kartografik kaynak 1905 Goad Haritası'dır. Harita üzerinde parsel bazında konut türlerini ifade eden Habitations (H), Appartements, Maison Han, Pension, Cité gibi tanımlardan bu alanda çoğunlukla bulunanlar Habitations (H) ve az sayıda Appartements olarak işaretli yapılardır. Yine aynı haritada bölgede Pera'ya nazaran çok daha az sayıda da olsa apartman (appartement) tipi yapı bulunduğu da görülmektedir (Resim 9).



**Resim 9.** 1905 Goad haritasında Tek Aile Konutları ve Apartmanlar -Kırmızı: Apartmanlar, Yeşil: Tek Aile Konutu (Dağdelen, 2007'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).

## Tek Aile Konutları

Goad haritasında Habitation (H) işareti bulunan yapılar tek bir ailenin yaşadığı, servis mekanlarının (mutfak, wc, hamam vb.) tüm yapıda genellikle giriş katında bulunduğu çoğunlukla iki veya üç katlı yapılardır (Kafescioğlu ve Öncel, 2014, s. 27). Bölgede konut türlerinin analizi yapıldığında Kemeraltı Caddesi ile alanın kuzeyindeki Hisar Dibi

Sokak arasında ve Kemeraltı Caddesi ile Galata Caddesi (Necati Bey Caddesi) ve Kılıç Ali Paşa Caddesi arasında kalan adalarda tek aile konutları görülmektedir. 1905 yılına ait ticaret yılığının (Annuaire Oriental, 1905) incelenmesi ile konut (H) olarak işaretlenmiş konutların çoğunlukla liman bölgesinin kısa süreli ve ucuz konaklama ihtiyacını karşılayan pansiyon, kiralık oda niteliğinde olduğu düşünülebilir. Goad haritasında bulunan kapı numaraları binaya değil dükkânlara verilmiş ve yıllıkta bu yapıların alt katlarındaki ticari mekânların sakinlerinin isimleri kayıtlıdır. Konut olarak işaretlenmiş olan bu yapıların tamamı kâgir olarak görülmektedir.

Ticaret yıllıklarında tek bir aileye ait olduğu tespit edilebilen konutlar Galata Caddesi, Linardo Sokak üzerindeki bulunan yapılardır. 1958 yıkımlarında tamamen yıkılarak Kemer Altı Caddesi ile Galata Caddesi arasında Liman binasına bağlantı sağlanan Beyzade, Şeftali ve Karaoğlan Sokaklarında da yoğun olarak konut görülmektedir, ancak yıllıklarda bu sokaklarda oturanlara ait bilgi bulunmamaktadır.

Alanın en kuzeyinde bulunan yıkılan surların alanında açılan Lüleci Hendek Caddesi'nden giriş verilerek doldurulan hendeklerin üstünde oluşturulan parsellerin bulunduğu 816 no'lu yapı adası da kâgir ve zemin katlarında dükkânların bulunduğu (H) konutlar olarak işaretlenmiştir. Bu konutların veya dükkânların sakinleri 1905 ticaret yılığında Lüleci Hendek Caddesi maddesinde görülmemektedir.

Haritadaki parsel numaraları ile ticaret yıllıkları karşılaştırıldığında H işaretli konutlarda da kullanım çeşitliliği olduğu görülmektedir. Marie Sokak'ta konut işaretli yapıların bazıları sahiplerinin adı ile birlikte "kiralık odalar" olarak tanımlanmaktadır. Galata Caddesi üzerindeki bazı konut parsellerinin çevredekilerden daha büyük ve daha fazla katlı oldukları görülmektedir, bu durum parsellerin birleştirilerek daha geniş yapı alanı elde etme amacı ile yapılmış yeni binalar olduklarını düşündürmektedir. Bölgedeki tüm konut olarak tanımlanan yapıların altlarında dükkânlar (M) bulunmaktadır.

## **Apartmanlar**

Tanzimat'la birlikte gelen hukuki dönüşümler sonucunda vatandaşlık kavramının doğması ve etnik kimliğinden bağımsız olarak her vatanda-

şın mülk edinebilme olanağına kavuşması ve gelişen ticaret ile birlikte merkezi niteliği kuvvetlenen Galata ve Karaköy'de arazi ve gayrimenkul değer kazanmış ve bir gelir sağlama aracı haline gelmiştir. Yeni çıkarılan yapı kararnameleleri de yapıların kâgir olarak yapılmasını öngörürken yeni yapı ihtiyacı karşısında yoğunluğu artırıcı kararlar alınmaktadır. 1863 kararnamelelerinde yapı yüksekliği 15.20 iken, 1891 şartnamelelerinde 26.60 metreye çıkarılmıştır.

Çalışma alanında kuzey sınırda Hisar Dibi Sokak ile Bayezid Sokağın kesiştiği noktada, aynı yapı adasının Ermeni Kilisesi Sokak cephesinde, Bayezid Sokak'ta, Kafe Sokak'ta Galata Caddesinin güneyinde Gümüş Halka Sokak'ta ve Yüksek Kaldırım Sokak'ta az sayıda apartman türü konuta rastlanmaktadır. Apartman olarak belirtilmiş yapıların bazılarında sahiplerine ait isim bulunmamaktadır. Çalışma alanında Kılıç Ali Paşa Caddesinin güneyinde ve Karaköy Meydanı'na yakın batı bölgesinde ise konut olarak işaretlenmiş yapı türü bulunmamaktadır.

## Oteller

Bölgenin kullanım ihtiyaçlarına paralel olarak otel yapıları da alanda önemli bir varlık göstermektedir. Tanzimat'ın yabancılara sağladığı güvenli ortam, 19. Yüzyılın ikinci yarısında Galata Rıhtımının yapılması ile kolaylaşan ve artan ticaret ve gelişen turizm nedeniyle bölgede ticari yapı yoğunluğunun yanı sıra otel türü konaklama yapıları da çoğalmıştı. Bu yapı türünün lüks olarak tanımlanabilecek örnekleri daha çok Pera tarafında iken Galata rıhtım bölgesinde de Goad haritasında tespit edilebilen 18 otel bulunmaktaydı (Resim 10). Bu yapı türünün hemen tamamı Galata Caddesi ve Kılıç Ali Paşa (Mumhane) Caddesi yakınında bulunmaktadır. Bu durum Galata Caddesi'nin ana ulaşım alanı ve merkez olduğunu göstermesi açısından önemlidir.





**Resim 10.** 1905 Goad Haritasında Ticari Yapılar: Hanlar, Oteller, Pasajlar – Sarı: Hanlar, Yeşil: Oteller, Kırmızı: Pasajlar (Dağdelen, 2007'den elde edilen plan üzerine hazırlanmıştır).

### Ticari Yapılar-Hanlar

İstanbul'un en eski liman bölgesi olan Galata'da 19.yy'da dış ticaretin artması, tüketim alışkanlıklarının değişmesi gibi nedenlerle birçok yeni ticaret binası yapıldı. Limana yakın alanda gümrük binası, borsa, banka, acentalar, tercüme büroları, depolar gibi çeşitli büyüklüklerde işyerleri bulunmaktaydı.

1858 d'Ostoya haritasında Karaköy Meydanı ile Tophane arasındaki alanda Karaköy'de Havyar Han, Halil Paşa Han'ları kayıtlıdır. 1887-91 Huber Haritası ise yine Karaköy Meydanı ve Havyar Han ile eski gümrük binası çevresinde ve yeni gümrük binası yakınında han tipi binaların çoğaldığı izlenmektedir. 1905 tarihli Goad haritasında ise çalışma alanında çok daha fazla sayıda han bulunduğu görülür (Resim 10). Han tipi ticaret yapılarının kronolojik olarak çoğalması alanın artan ticaret hacmi ile doğru orantılıdır.

Ticaret yıllıklarında Galata'da bulunan hanların iç bölümlerinin numaralarının ve kullanıcılarının adlarının kaydedildiği ayrı bir bölüm bulunmaktadır. Bu kayıtlar bize hanlarda yer alan işlevler, meslek grupları, kullanıcıların kimlikleri konularında bilgi vermektedir. Alandaki



hanların kullanım amaçları arasında bankerler, yabancı banka şubeleri, çeşitli malların ticareti ile uğraşan bürolar, yabancı denizcilik firmalarının acentaları, yabancı sigorta şirketlerinin büroları, avukatlık, mimarlık, mühendislik alanında hizmet veren bürolar bulunmaktadır.

Galata Bölgesi'ndeki hanlar 1850'lerden itibaren başlayan para borsası işlemlerinin geliştiği alanlar olmuşlardır. Borsa faaliyetleri için Belediye tarafından yaptırıldığı belirtilen yeni hanın açıldığı 7 Aralık 1861 tarihli Journal de Constantinople gazetesinde (Akın, 2002) bildirilmektedir. Karaköy Meydanı ve Karaköy Caddesi'nin doğu cephesini oluşturan yapılar bütünü Havyar Han olarak isimlendirilmektedir ve Voyvoda Han borsalarının da bunun yanında varlıklarını sürdürecekleri bildirilmektedir. Yeni Han olarak anılan yapı (Komisyon veya Konsolide Han) ise Havyar Han'ın tam karşısındaki Komisyon Han'dır. 1958 imar hareketleri sırasında Havyar Han'ı oluşturan yapılardan bir bölümü, Kemer Altı Caddesinde bulunan İzmirlioğlu Han, Değirmen Han ve Paçacı Han bu caddenin genişletilmeleri sırasında yıkılmışlardır.

Bölgedeki ticari yapı türleri arasında farklı morfolojik özelliğe sahip yapılar da bulunmaktadır. Bunlar iki sokak arasında geçiş sağlayan ticari yapılardır. Bu yapılar Rıhtım Caddesi ile Kılıç Ali Paşa Caddesi arasındaki Cité Française ve Lloyd Han, diğeri yine Kılıç Ali Paşa Sokak (Mumhane Caddesi) ile kuzeyindeki Gümüş Halka Sokak arasında "depo" olarak kayıtlı bina, bir diğeri de Galata Caddesi ile Yeni Şehirli Sokağı birbirine bağlayan geçişi içeren yapıdır.

1858 haritasında Cité Française, Kireç Kapı'nın doğusunda Kılıç Ali Paşa Sokak (Mumhane Caddesi)'tan denize açılan bir aralık olarak görülmekte, Lloyd Han ve diğeri iki yapının yerlerinde ahşap binalar görülmektedir. 1887-91 Huber haritasına bakıldığında Cite Française ve Lloyd Han, bu isimlerle haritada yer almakta, Galata Caddesi ile Yenişehirli cadde arasındaki yapı "hotel" olarak kayıtlı ve geçit işaretlenmiş olarak bulunmakta diğeri yapının bulunduğu adada ise parsel değişikliklerinin olduğu ve Gümüş Halka Sokağı'nın Yenişehirli sokağa bağlandığı görülmektedir.

Site (cité), on dokuzuncu yüzyılda ticaret ve konut işlevlerini bir arada barındıran ve zemin katlarında geçiş sağlayan yeni bir yapı tipi olarak daha çok Galata ve Beyoğlu'nda karşılaşılan bir yapı türüdür (Öncel, 2012). Cité Française de bu alanda bu şekilde isimlendirilmiş tek yapıdır,

1905 ticaret yıllığında “Galata Sokakları” bölümünde “Kılıç Ali Paşa ile Rıhtım” arasını bağlayan sokak olarak yer alır. Çoğunlukta büroların bulunduğu (denizcilik acentaları, tütün tüccarları vb.) terziler, kafe ve birahane işlevleri ile han olarak isimlendirilen yapılara benzer işlevlere sahiptir.

2010 tarihli hâlihazır haritada han yapılarından günümüzde varlıklarını sürdürenler görülmektedir. 1876 ve 1905 haritalarında Halil Paşa Han olarak görünen yapı yıkılarak yerine 1909-1910 tarihlerinde (hicri 1327) Ömer Abed Han yapılmıştır. Kılıç Ali Paşa Caddesindeki Lloyd Han, Kemer Altı Caddesindeki Büyük Millet Han, Ada Han, günümüzde de ticari işlevlerini sürdürmekte olan hanlardan bazılarıdır.

## Sonuç

On dokuzuncu yüzyılda Galata, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batılılaşma, modernleşme hareketleri çerçevesinde 1839'da ilan edilen Tanzimat Fermanı ile gelen vatandaşlık kavramı ve her vatandaşın kanunlar karşısında eşit haklara sahip olması gibi sosyal ve idari yenileme kararları ve 1839 İngiliz ve Fransız ticaret anlaşmaları sonucunda artan ticaret ve bölgenin kazandığı önem sonucunda mekânsal dönüşümler geçirdi. Bu yenilikler sonucunda kentin bölgelere ayrılarak özel bütçelere sahip belediyelerin kurulması Batılı anlamda belediyeciliğin ve kent yönetiminin başlangıcı oldu. Aynı dönemde çıkarılan kentin imarı ile ilgili nizamnameler de kentin mekânsal şekillenmesinde etkili oldu. Çıkarılan yeni nizamnamelerin temel hedefi “halkın yararına” gelişmeler sağlamaktı. 6. Daire Belediyesi'nin çeşitli aşamalarda gerçekleştirdiği, surların yıkılması, yolların genişletilmesi ve yenilenmesi, sokakların aydınlatılması, rıhtımların genişletilmesi, köprünün yenilenmesi, yeni yapıların kâgir olarak yapılması gibi kararlar, İstanbul için düşünülen kentsel iyileştirme hareketlerine uygun şekilde gelişimin Galata'da da benimsendiğini gösteriyordu.

Çalışmada 20. yüzyıl öncesinde yapılmış iki harita (1858 d'Ostoya ve 1887-91 Huber haritaları) karşılaştırıldığında surların yıkılmasından sonra alanın kuzey sınırında Lüleci Hendek Caddesi'nin açılması ile Galata ile Pera arasında bağlantının geliştiğini, yerleşimin kuzeye doğru ilerlediği, surların üzerinde bulunan kapılardan Güneye inen sokakların (Yüksek Kaldırım ve Marie Sokak) işlevinin gelişerek devam ettiği söy-

lenebilir. Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi, borsa ve ticaret işlevlerinin çoğalması ve rıhtımların da yapılarak kullanımı yoğunlaşan Yüksek Kaldırım Caddesi'nin de Pera bağlantısını sağlayan önemli bir aks olma özelliğinin devam ettiği izlenmektedir.

1860ların sonlarına kadar kıyı ile kent arasında sınır oluşturan surların yıkılmasından ve rıhtımların genişletilmesinden sonra sur kapılarının ortadan kalkmış olmasına rağmen aynı noktalardan denize ulaşıldığı görülmektedir. Ancak yeni liman binalarının yapılması ve kontrollü gümrük alanının oluşması ile kıyı sınırı bir alt paralele inmiş ve kıyı kamu kullanımına kapanmıştır.

Alan içindeki denize paralel caddelerin 1958'e kadar aynı genişlikte devam ettiği ancak 1958'de Kemer Altı Caddesi'nin ve Tophane Meydanı'nın genişletilmesi ile Azapkapı'dan başlayarak Karaköy'ü ve tüm Boğaz kıyısını bağlayan ana trafik aksı haline geldiği ve Galata Caddesi'nin (Necati Bey Caddesi) ikincil derecede bir aksa dönüştüğü görülmektedir. Kemeraltı Caddesi bugün şehrin toplu taşıma ve taşıt trafiğinin çift yönlü olarak aktığı ana transit akslarından birini oluşturmaktadır. Necati Bey Caddesi ise halen yoğun trafik yükünü de taşıyan küçük ölçekli ticaret işlevinin devam ettiği önemli bir caddedir.

50'lerin kentsel modernleşme anlayışının sonucu olan kent içi karayolu ulaşımının tüm engellerin yıkılarak caddelerin genişletilmesi ve hızlandırılması yaklaşımı sonucunda traşlanarak birçok tarihi yapının yıkılması ile çift yönlü ulaşım açılan Kemeraltı Caddesi kıyı ile üst kotlar arasında yeni bir sınır oluşturmuştur.

19. yüzyılın ikinci yarısında Galata-Pera Bölgesi'nde oldukça yaygın olarak görülen yapı türlerinden olan apartmanlara bu bölgede çok az sayıda rastlanmaktadır. Bu yeni yapı türünün yatırımcılarının bu dönemde kentin bu önemli ticaret merkezinde çok katlı konut yapısı yerine iş hanları yapmayı tercih ettikleri düşünülebilir. 1905 haritasında Kılıç Ali Paşa Caddesi ile Galata Caddesi arasında yalnızca bir apartman, Galata Caddesi ile Lüleci Hendek arasında da beş apartman görülmektedir. Karaköy özellikle Kemeraltı Caddesi ile deniz arasındaki alan çalışmanın ele aldığı dönemler içinde kentsel işlevler açısından bir konut yerleşim alanı olmaktan çok bir iş bölgesi olarak tanımlanabilmektedir.

Bölgede görülen tek aile konutu olarak tanımlanan yapı türünün de Kılıç Ali Paşa Caddesi'nin Kuzey yönünde ve çoğunlukla Kemer Altı ile

Lüleci Hendek Caddeleri arasında yoğunlaştıkları gözlenir. Bu konutlardan günümüze kadar gelen yapılar az sayıda da olsa mevcuttur. Alanın kuzeyinde kalan Galata Mandırası Sokağı'nda bu yapıların işlev değiştirerek kullanıldığı görülmektedir. Lüleci Hendek Sokağı'ndaki konut yapıları ise St. Benoit Fransız Okulu'nun lojmanları olarak kullanılmaktadır.

Bölgede 20 yüzyıl başı itibari ile en çok rastlanan yapı türünün hanlar olduğu söylenebilir. 1858 haritası ile 1905 tarihli harita karşılaştırıldığında kâgir ticaret yapılarının (hanlar) sayısal olarak ve tipolojik olarak da çeşitlendiği arttığı görülmektedir.

Günümüzde Karaköy en eski işlevi olan liman kenti özelliklerini özellikle Kemeraltı Caddesi'nin güneyindeki kısımda karşılaşma, değiş tokuş, kısa süreli bulunma alanları olarak geçiş mekânı niteliklerini sürdürmektedir. Kuzeye doğru çıkıldıkça Galata ve Kemeraltı Cadde'lerinin üst kısımları ise daha kalıcı işlevlerin okul, apartman vb. türde yapıların bulunduğu alandır.

1980'lerden itibaren benimsenen yeni liberal politikalar kent yönetimlerinde de değişikliğe yol açmış, yeni çıkarılan yasalarla belediyelerin artan finansal ve idari yetkilerinin kullanım biçimleri kent toprağının pazarlanarak gelir elde etme yoluna gidilmesine neden olmuştur. 2000'lerin başından itibaren yakın çevredeki Salıpazarı ve Haliç tersanelerinin bulunduğu alanın liman işlevli mega projelere (Galataport ve Haliçport) pazarlanması yaklaşımı, alanda morfolojik ve tipolojik dönüşümlere sebep olmaktadır. Henüz uygulamaya başlanmamış olmasına rağmen bu projelerin gündemde olması dahi tüm Galata'da sur içi alanında küçük parsellerin birleştirilmesi ile büyütülen arsalarda veya parsel sınırları içinde çeşitli ölçeklerde yoğunlukla turizm yapılarının yapılmasına neden olmaktadır. Bu eğilim Tophane ve Perşembe Pazarı yönünde de ilerlemektedir. Karaköy ve çevresi bir yandan eski ticaret hanlarının restorasyonları ile yenilenir ve canlandırılırken bir yandan da soylulaştırma nitelikli dönüşümler (turizm, yeme içme mekânları, tasarım atölyeleri, galeriler vb.) ile işlevsel ve sosyal olarak değişim geçirmektedir.

Sonuç olarak; yapılan incelemelerle oluşan birikim, bugün büyük bir şantiye görünümündeki bölgede Osmanlı'nın Modernleşme sürecinden itibaren mekânsal birçok niteliğini kaybetmiş olmasına karşın, sur dışı alandaki morfolojide etkin olan daha geniş yapı parselleri ve sur içinde Mumhane Caddesi'nin kara tarafındaki küçük parsel yapısı varlığını

kısmen sürdürmekte olduğunu ancak özgün işlevsel yapının değişerek küçük ölçekli ticaret işlevi niteliğinin turizm işlevine dönüşmekte olduğunu ortaya koymaktadır. Yapılan müdahalelerde çevrenin özgün kent-sel dokusu ve mimari karakterinin devamına yönelik değişim anlayışının benimsenmesi çok merkezli İstanbul metropolünün bu en eski ve yerleşik bölgesinin sürdürülebilirliği açısından dikkate alınması gereken bir nitelik olarak görülmektedir.

### Kaynakça

Akın, N. (2002). *19. yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera*. İstanbul: Literatür Yayınevi.

Annuaire Oriental, (1905). (Indicateur Oriental) du Commerce. *SALT Arşiv*. İstanbul

Annuaire Oriental, (1885). (Indicateur Oriental) du Commerce, Adresses des Hans de Galata, *SALT Arşiv*, İstanbul.

Candemir, Y. ve Kavzaoğlu, T. (2009). *İstanbul Goad haritalarının bilgi sistemine aktarılması ve değişim analizi*. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 11-15 Mayıs, Ankara.

Çelik, Z. (1993). *The remaking of Istanbul*. London: University of London Press.

Dağdelen, İ. (2005). *Cadastre de la ville de constantinople VI cercle municipal*. İstanbul: İBB.

Dağdelen, İ. (2007). *Charles edouard Goad'un İstanbul sigorta haritaları*. İstanbul: İBB.

Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA) Harita Arşivi.

*İstanbul Ansiklopedisi*, (1986). Gülersoy, Ç. Tophane maddesi, 7, 276.

*İstanbul Ansiklopedisi*, Kazgan, H., Galata Borsası maddesi, 3, 356.

Jacques Pervititch sigorta haritalarında İstanbul. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kafescioğlu, F. ve Öncel, D. (2014). Beyoğlu'nda 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı konutu mekân organizasyonunda izlenen gelişim. *Mimarist*, 51, Güz, 27.

Koçak, Y., Ademoğlu, A., Beşli, A., Eraslan, Z. ve Akçay, Y. (2013). *Sultan II. Abdülhamid devri harita ve planlarında İstanbul*. İstanbul: İBB, Kültür AŞ. Yayınları.

Kömürcüyan, E. Ç. (1988). *İstanbul tarihi XVII. asırda İstanbul*. İstanbul: Eren Yayıncılık.

Mamboury, E. (1951). *Istanbul touristique*. İstanbul: Çituri Biraderler Basımevi.

Okur, E. (2011). *Galata surlarının yıkılma süreci*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Öncel, D. (2012). 19. yüzyıl ortasından 20. yüzyıl başına Karaköy Meydanı ve yakın çevresinin dönüşümü. *Mimarist*, 46, Kış, 72.

Öncel, D. ve Kafescioğlu, F. (2005). 1858-1860 Galata, Pera ve Pangaltı planı. *Mimarist*, Bahar, 18, İstanbul.

**Yrd. Doç. Dr. Figen Kafescioğlu:** Figen Kafescioğlu 1981 yılında TED Ankara Koleji'nden, 1986 yılında Mimar Sinan Üniversitesi'nden yüksek mimar olarak mezun oldu. Serbest mimarlık bürolarında çalıştığı dört yılın ardından 1990 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı Mekân Organizasyonu Bilim Dalı'nda asistan olarak göreve başladı. 2001 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı'nda "Yaşlı Yaşam Ortamlarında Yapısal Çevrenin Mekânsal Davranış Süreçlerine Etkisi" başlıklı teziyle doktor unvanını aldı ve 2002 yılında Yardımcı Doçent oldu.

Halen, aynı kurumda lisans, MSGSU Fen Bilimleri Enstitüsünde yüksek lisans ve doktora programlarında ders vermektedir.

Katıldığı mimarlık yarışmalarında ödüller almıştır. Mesleki uygulamaları bulunmaktadır. Araştırma konularının bazıları; yapısal çevre-insan davranışı etkileşimi alanı, yaşam biçiminin yapısal çevre üzerindeki etkisi, yaşlı yaşam ortamları, kent morfolojisi, mimari mekan ve aramekan kavramıdır. Uluslararası kongre ve sempozyumlara bildiri vererek katılmıştır. İstanbul'da 19. yüzyılda Osmanlı Konutu'nda yaşam biçimi ve mekânsal dönüşümün incelenmesi ve kent morfolojisi ile ilgili araştırma projesi yönetmiş ve sunumlar yapmıştır. 20. Yüzyıl Türkiye mimarisinde etkin rolü olan Prof. Muhlis Türkmen'in uygulanmış ve günümüzde kullanılmakta olan yapılarını inceleme amaçlı bir bilimsel araştırma projesi sürdürmektedir.

1999-2001 yıllarında Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayın Tasarım-Kuram dergisi editörlüğü yapmıştır. TMMOB Mimarlar Odası üyesi ve aynı odanın yayını Mimarist dergisi ve Selçuk Üniversitesi yayını ICONARP dergisinin danışma kurulu üyesidir. **E- Posta:** figenorcun@yahoo.com