

## 19. YÜZYILIN YÜKSELEN BOĞAZIÇI MEDENİYETİ'NDEN 1930'LARIN ÇÖKEN BOĞAZIÇI'NE: BOĞAZIÇI'NDE SOSYO-MEKÂNSAL DEĞİŞİM

Özge Bilge Kara\*

### Öz

Boğaziçi, İstanbul'un kentleşme tarihi içinde şehrin değişen sosyo-mekânsal deneyimlerine örnek teşkil eden, buna mukabil yeterli ilgiyi görmemiş önemli bir çalışma alanıdır. 19. yüzyılda saray çevresi ve varlıklı kesim tarafından gözde bir sayfiye alanı hâline gelen Boğaziçi, İstanbul'un 20. yüzyılda yaşadığı ekonomik, siyasî, askerî, toplumsal ve kültürel değişimlere bağlı olarak eski önemini giderek kaybetmiştir. Bu makale, 19. yüzyılın yükselen “Boğaziçi Medeniyeti”nin 1930'larda çöküntü hâline gelen mimarî, demografik ve kültürel durumunu, döneme ait çeşitli kaynaklar üzerinden analiz etmeyi amaçlamaktadır. Suat Derviş'in 1936'da *Son Posta* gazetesinde yayımlanan “Çöken Boğaziçi” röportajları, Şirket-i Hayriye'nin 1936-1938 arasında çıkardığı *Boğaziçi Mecmua'sı*, Refik Halid Karay ve Nazım Hikmet'in 1930'lu ve 1940'lı yıllarda çeşitli gazetelerde yayımlanmış köşe yazıları bölgenin yaşadığı harabiyeti, o dönemi yaşayanların tanıklıkları yoluyla vermesi bakımından oldukça kıymetlidir. Kendine has bir kimlik ve kültür oluşturmuş Boğaziçi Medeniyeti'nin Birinci Cihan Harbi'nden sonra yaşadığı kırılma evresini, sonrasındaki sınıfsal dönüşüm ve mekânsal çöküş süreçlerini ele alan bu çalışmada, Erken Cumhuriyet döneminde yeni rejimin İstanbul'a yönelik kent politikalarının ekonomi-politik açıdan değerlendirmesi de yapılmaktadır. Araştırmada Boğaziçi'nin 1930'larda kentsel ve demografik bir çöküş süreci

---

\* Doktora öğrencisi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul/ Türkiye, ozgebilgekaraa@gmail.com, ORCID: [0000-0001-9314-6276](https://orcid.org/0000-0001-9314-6276)

yaşadığı, 1930'ların ikinci yarısından itibaren rejimin İstanbul'un imarı ile ilgilenmeye başlamasıyla birlikte Boğaziçi'ne dikkat çekme amacıyla çeşitli yayınların ortaya çıktığı ancak bu çabaların beklenen etkiyi yaratmadığı, uzun vadede Boğaziçi'nin farklı bir kentleşme seyri izlediği sonuçlarına ulaşılmıştır. **Anahtar Kelimeler:** Boğaziçi, Erken Cumhuriyet Dönemi, Boğaziçi Medeniyeti, İstanbul, Kentleşme.

## From the Rising "Bosphorus Civilization" in 19th Century to Decadent Bosphorus in 1930s: Socio-spatial Change in Bosphorus

### Abstract

The Bosphorus is an important area of study in Istanbul's urbanization history that exemplifies the changing socio-spatial experiences of the city, yet has not received sufficient attention. The Bosphorus as a favorite resort area for the palace and the wealthy in the 19th century gradually lost its former importance due to various changes that Istanbul experienced in the 20th century. This paper aims to analyze the architectural, demographic, and cultural status of the rising "Bosphorus Civilization" of the 19th century, which turned into a decadent state in the 1930s, through various sources from the period. Suat Derviş's "Collapsing Bosphorus" interviews published in *Son Posta* newspaper in 1936 and the *Boğaziçi Mecmuası* published by Şirket-i Hayriye between 1936 and 1938, Refik Halid Karay and Nazım Hikmet's columns published in various newspapers in the 1930s and 1940s are significant in terms of presenting the devastation of the region through the testimonies of people of this period. The research shows that the Bosphorus experienced a process of urban and demographic decline in the 1930s and various publications emerged to draw attention to the Bosphorus when the regime started to be interested in the reconstruction of Istanbul at that time. However, these efforts did not have expected effect, and the Bosphorus will follow a different course of urbanization in the long term.

**Keywords:** Bosphorus, Early Republican Period, Bosphorus Civilization, İstanbul, urbanization.

### Giriş

İstanbul, tarihi boyunca sınırları daima genişleyen, dinamik bir kent olmuştur. Doğu Roma İmparatorluğu, bugün tarihî yarımada olarak tanımlanan bölgede, şehrin oldukça kısıtlı bir kısmında faaliyet göstermiştir. Bu dönemde

kentle ilişkisi olmayan küçük köyler ile şehrin merkezi arasında organik bir bağ kurulamamıştır.<sup>1</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentliği sırasında İstanbul, teknik, kültürel ve demografik dönüşümlerle genişlemeye ve "keşfedilmeye" başlanmıştır. İmparatorluğun, yapısal olarak reforme edildiği 19. yüzyılda İstanbul da mimarî, demografik ve altyapısal ölçeklerde yeniden şekillenmiştir. Yüzyılın sonlarına doğru savaşlar ve işgalle geçen yıllarda İstanbul'un kentsel gelişim ivmesi aşağı yönlü hareket etmiş; kent bakımsız kalıp tenhalaşmıştır. Cumhuriyetin ilanıyla, yüzyıllardır taşıdığı başkentlik payesi, üzerinden alınınca şehir uzun bir süre gözden düşmüş, ihmale uğramıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra tarımsal yapının çözülmesi, karayolları ve ulaşım araçlarının gelişmesi ve kırsal göç gibi sosyo-ekonomik değişmeler sonucu İstanbul çok hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir.

İstanbul'un kentsel gelişimini, yaşadığı tüm bu yükseliş ve çöküş süreçleri üzerinden analiz edebileceğimiz pek çok kent mekânı söz konusudur. İstanbul üzerine yapılan çalışmaların ekseriyetinin ilgisini çeken ve üzerlerine epey bir literatür oluşturulan tarihî yapımada, Galata, Pera, Haliç gibi bölgelerin yanı sıra kent çalışmalarında yeterli ilgi gösterilmemiş yerler de literatüre önemli katkılar oluşturabilme potansiyeli taşımaktadır. Bunlardan biri olan Boğaziçi, İstanbul'un geçirdiği ve geçirmekte olduğu sosyo-mekânsal dönüşümleri tecrübe etmesi bakımından önemli bir çalışma alanıdır. Hakkında mitolojik anlatıların da olduğu Boğaziçi, İstanbul'un antik çağlarından itibaren kent tarihinin bir parçası hâline gelmiştir. Bizans İstanbul'unun seyrek ziyaret edilen, kentle bütünleşmemiş, bağımsız bir bölgesi olan Boğaziçi'nin kaderi Osmanlı İmparatorluğu döneminde, bilhassa 17. yüzyıldan itibaren değişmiştir. Denizyoluyla ulaşılan, önemli bir sayfiye bölgesi hâline gelen Boğaziçi, İstanbul'un kentsel deneyimine paralel olarak 18. ve 19. yüzyıllarda üst sınıflar arasında giderek popülerleşmiş; kendine has bir kent kültürü oluşturarak bir "Boğaziçi Medeniyeti"<sup>2</sup> ortaya çıkmıştır. Şehrin, Birinci Cihan Harbi ile başlayan çöküş sürecinde uğradığı demografik, kentsel ve ekonomik yıkıma Boğaziçi de ilk elden maruz kalmıştır.

Hisar'ın, "*Bu, terkibine su, mehtap, bülbül sesi ve saz karışan nazik bir medeniyetti... Bu, ahirete, ebediyete inanan, dünyevî olduğu kadar dinî ve ubrevî bir medeniyetti.*"<sup>3</sup> diyerek tanımladığı Boğaziçi Medeniyeti, anılarını yayımladığı 1940'lı yıllarda ekonomik, demografik, kültürel, kentsel ve mimarî açıdan çökmüş bir vaziyettedir. Hisar'ın bu dönemde "Mazi Cenneti" olarak tarif ettiği Boğaziçi'nin 20. yüzyılın başında

<sup>1</sup> Doğan Kuban, "Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi", *İstanbul Armağanı: Boğaziçi Medeniyeti*, (haz.) Mustafa Armağan, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1996, s.119.

<sup>2</sup> Boğaziçi Medeniyeti, Abdülhak Şinasi Hisar'ın deyimidir. Hisar, eski Boğaziçi yaşantısını anlattığı pek çok eserinde bu medeniyetin inceliklerini tasvir eder. Boğaziçi ile ilgili şu eserlerine bakılabilir: *Boğaziçi Mehtapları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006, 1. Baskı, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1942; *Boğaziçi Yahıları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, 1. Baskı, Varlık Yayınları, İstanbul 1954; *Geçmiş Zaman Köşkleri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2012, 1. Baskı, Varlık Yayınları, İstanbul 1956.

<sup>3</sup> Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Mehtapları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006, s.15-16.

demografik ve mekânsal çöküş sürecine girmesi bu makalenin ilgilendiği temel sorundur. Çalışma, Boğaziçi'nin 1930'larda yaşadığı sosyo-mekânsal ve sınıfsal dönüşümü tahlil etmeyi amaçlamaktadır. Araştırmaya yön verecek ve makale boyunca cevapları aranacak diğer sorular ise şunlardır: Boğaziçi ne zaman, nasıl yükseldi? Boğaziçi Medeniyeti ne demektir ve neden çöktü? Boğaziçi'nin çöküşünü inceleyebileceğimiz döneme ait kaynaklar nelerdir, literatürdeki önemleri nedir? Boğaziçi nasıl bir sınıfsal dönüşüm geçirmiştir? Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'nin yükseliş ve çöküş sürecinde nasıl bir rolü vardır? Erken Cumhuriyet döneminde yeni rejimin bir Boğaziçi politikası var mıydı? Boğaziçi, 1930'larda şehir plancısı Henri Prost tarafından hazırlanmaya başlanan İstanbul imar planının neresinde kalır?

Boğaziçi'nde sosyo-mekânsal yükseliş ve çöküş süreçlerini inceleyeceğimiz bu makalede, Boğaziçi hakkındaki bilhassa iki kaynağın da daha önce Boğaziçi'nin kentsel gelişimi ile ilgili herhangi bir çalışmaya konu olmaması ve doğrudan 1930'lu yılların sosyo-ekonomik ve mekânsal bağlamı içinde kaleme alınmış olması Boğaziçi'nin toplumsal tarihine yönelik yapılan bu çalışmayı özgün kılmaya imkân tanımaktadır. Bunlardan ilki, gazeteci-yazar Suat Derviş'in 28 Nisan-31 Mayıs 1936 tarihleri arasında *Son Posta* gazetesinde yayımlanan "Çöken Boğaziçi" başlıklı yazı dizisidir. Derviş, bu yazılarda, Boğaziçi'ndeki on altı yerleşim yerinin sakinleriyle yaptığı röportajları ve buralara dair gözlemlerini sunar. Röportajlar, bölgenin eskiden beri orada yaşayan sakinleriyle yapıldığından, yerleşim yerlerinin, 19. yüzyılın sonundan 1930'lu yıllara kadar geçirdiği mekânsal ve toplumsal dönüşüm hakkında bilgi vermesi bakımından önemlidir. Ayrıca hem görüşme yapılan kişiler hem de Suat Derviş tarafından yapılan gözlemler, "Çöken Boğaziçi"nin nedenlerini tartışmakta ve ihyası üzerine öneriler getirmektedir.<sup>4</sup>

İkinci temel kaynak ise Şirket-i Hayriye tarafından Eylül 1936'dan Mart 1938'e kadar, her ay yayımlanan ve vapurlarda dağıtılan *Boğaziçi Mecmuası*'dır. Aralarında Faruk Nafiz Çamlıbel, Hüseyin Cahit Yalçın, Yahya Kemal Beyatlı, Ahmet Emin Yalman ve Nezihe Muhiddin gibi yazar ve şairlerin de olduğu geniş bir entelektüel çevre tarafından hazırlanan derginin esas amacı, Boğaziçi'ne rağbeti artırmak, eski Boğaziçi kültür ve eğlence alışkanlıklarını yeniden canlandırmaktır. Elbette derginin çıkarılmaya başlanmasında, Boğaz hattında sefer yapan Şirket-i Hayriye'nin, Boğaziçi'nin tenhaliğinden dolayı zorlaşan malî durumunun iyileştirilmesi de arka planda yatan sebep olarak görülebilir. Bu bağlamda Boğaziçi'ni ve Şirket-i Hayriye'yi tanıtan, öven pek çok düz yazı ve şiir içeren dergi, dönemin önemli karikatüristlerinden Cemal Nadir Güler'in karikatürleri ve

<sup>4</sup> Suat Derviş'in, Çöken Boğaziçi röportajlarının da içinde yer aldığı 1935-1937 yılları arasında farklı gazetelerde yayımlanmış pek çok röportajı ilk kez 2021 yılında İthaki Yayınları tarafından kitaplaştırılmıştır. Makalede bu kaynaktan yararlanılmıştır. Suat Derviş, *Çöken İstanbul- Röportajlar*, İthaki Yayınları, İstanbul 2021.

Boğaziçi'ne dair muhtelif fotoğraflarla, bu bölgeye ilgiyi canlandırmada önemli bir girişim olarak değerlendirilmektedir.

Ayrıca Refik Halid Karay'ın ve Nazım Hikmet'in 1930-1950 yılları arasında İstanbul'un kentsel, gündelik sorunlarına değin çeşitli gazetelerde farklı zaman dilimlerinde kaleme aldıkları köşe yazıları da çalışmada faydalanılacak kaynaklardır. İstanbul üzerine yapılan kent çalışmalarında özellikle 1980 sonrası dönem üzerinde yoğunlaştığı, daha eskiye gidildiğindeyse daha ziyade 1950 sonrası üzerine çalışmaların yapıldığı düşünüldüğünde 1930'lar, kent yazınında ilgi gösterilen bir dönem olmamıştır. Mekânsal ve zamansal açıdan 1930'lar Boğaziçi'ni ele alan bu çalışma, bu cihetlerden de literatüre önemli bir katkı sunma amacını taşımaktadır.

Niteliksel araştırma yönteminin takip edileceği bu çalışmada döneme ait tarihsel kaynaklar üzerinden, oluşturulan araştırma sorularına uygun yanıtlar aranacaktır. Kaynaklar arasında karşılaştırma yapılarak döneme ve mekâna ilişkin mevcut bilgiler üzerinden bir tarihsel analiz oluşturulmaya çalışılacaktır. Üç bölümden oluşan makalede, birinci bölümde, Boğaziçi Medeniyeti'nin taşıdığı anlam ve yükseliş koşulları incelenecektir. İkinci bölüm ise dönemin toplumsal, ekonomik, mimarî, siyasal ve kentsel koşulları üzerinden Boğaziçi'ndeki kırılmayı ve çöküş sürecini ele alacaktır. Son bölümde ise ulaşılan sonuçlar tartışılacak, Boğaziçi'nin bugünü üzerinden kısa bir karşılaştırma zemini oluşturulmaya çalışılacaktır.

## I. 19. Yüzyılın Yükselen Boğaziçi Medeniyeti

Abdülhak Şinasi Hisar'ın ilk kez 1942 yılında yayımlanan *Boğaziçi Mehtapları* isimli anı kitabında anlatılan Boğaziçi Medeniyeti, Hisar'ın çocukluğunu ve ilk gençliğini geçirdiği 19. yüzyılın sonu - 20. yüzyılın başındaki muteber Boğaziçi'dir. Coğrafi ve doğal güzellikleriyle benzersiz bir mekân olmasının yanı sıra geliştirdiği kimlik ve aidiyet bağı, kültür ve eğlence anlayışı ile İstanbul kent kültürü içinde ayrı bir medeniyeti temsil eder. Hisar bunu şöyle tarif eder:

*"Bu asrın ilk yıllarında Boğaziçi -en çok batıra getirdiği eski Venedik gibi- sanki bir göl tarzında kendi üstüne kapanmış ve kendine mahsus âdetleri ve zevkleri olan büsbütün hususi bir âlemdi. Barındırdığı birtakım ananeler, kendine has tabiatın hususiyetlerine katılarak ona, birçok kısımlarıyla eş bulunduğu İstanbul medeniyetinden bile ayrılan, hususi bir medeniyet kurmuş oluyordu."*<sup>5</sup>

Peki, Boğaziçi Medeniyeti ne zaman, hangi koşullarda yükseldi? Kimler, nasıl inşa etti bu uygarlığı? Tarihsel süreç içinde Boğaziçi'nin, İstanbul şehri ile ilişkisine bakıldığında Bizans döneminden, değişimlerin başladığı 18. yüzyıla dek buranın kapalı bir yerleşim birimi şeklinde biçimlendiği söylenebilir. Her ne kadar Tanpınar,

<sup>5</sup> Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Mehtapları*, s.9.

17. yüzyılda Boğaz'ın Avrupa yakasında Rumelihisarı'na ve Anadolu yakasında da Kanlıca'ya kadar olan kısmının moda olduğunu Naima Tarihi'nde devrin devlet adamlarının türlü yalı entrikaları anlatımından çıkarsayıp aktarsa da<sup>6</sup> Boğaziçi, esas ilgiyi 18. yüzyılda görmeye başlamıştır. Bu döneme kadar, şehrin toplumsal ve ekonomik yaşantısıyla bağı olmayan varlıklı kesimler ve daha mütevazı bir yaşam süren toplumsal gruplar Boğaziçi kıyılarında ve köylerinde kapalı sosyal ve ekonomik bir birimde varlık gösteriyorlardı.<sup>7</sup>

### a. Saray, Boğaziçi'ni Keşfediyor

16. ve 17. yüzyıllarda Boğaziçi ile merkez arasındaki ulaşım ağının ve araçlarının azlığı ve zorluğu, Boğaziçi'nin, eğitim, gür bitki örtüsü gibi kendine has topografik güçlükleri bölgenin demografik ve kentsel açıdan gelişimini sınırlamıştır.<sup>8</sup> Bununla birlikte 19. yüzyılın yükselen Boğaziçi Medeniyeti'nin mimarî ve kültürel temelleri, 18. yüzyılda büyük bir hızla başlayan imar faaliyetleri ve bölgeye yönelen yoğun ilgiyle atılmıştır. Yaklaşık elli yıl boyunca Edirne'de ikamet eden sultan ve maiyeti 1703 yazında İstanbul'a dönünce devlet görevlileri ve hanedan üyeleri bilhassa sur dışı İstanbulu'na, Boğaz'a ve Haliç'e çeşitli saray ve kasırlar yaptırarak buraları imar etmeye başlamışlardır.<sup>9</sup> 1718-1730 yılları arasındaki Lale Devri olarak adlandırılan süreç, Boğaziçi'nin zevk ve sefa amaçlı kullanıldığı, sayfiye kimliğinin ön plana çıkarıldığı bir dönem olmuştur. Özellikle III. Ahmed'in sadrazamı Damat İbrahim Paşa'nın yaptırdığı saray, kasır ve köşkler Boğaziçi'nin mimarî ve kültürel inşasında önemli bir rol oynar. 18. yüzyılın başlarında hasbahçe ve sahilсарay kullanımı hem sultanla sınırlı kalmayıp daha geniş bir bürokrat çevresi tarafından benimsenmeye başlanmış hem de Boğaz'ın ve Haliç'in keşfedilmemiş yerlerine doğru bir yayılma göstermiştir.<sup>10</sup> Bu bağlamda Haliç'in ve Boğaziçi'nin yükselişinde önemli bir etken olarak 18. yüzyılda Osmanlı toplumunda gelişen gösteriş ve tüketim kültürünün etkisinden bahsetmek gerekir. İmparatorluk, Sadabad Sarayı gibi görkemli yapılarla bir yandan Haliç kıyılarını ön plana çıkarırken öte yandan Damad İbrahim Paşa, Boğaziçi'nde on altı büyük saray konutu inşa ettirerek bölgenin şehirleşmesine gösterişli bir şekilde katkıda bulunmuştur.<sup>11</sup> Kasır ve sarayların inşa edildiği küçük Boğaz köyleri zamanla kentsel ve demografik bakımdan değişmiştir. Farklı hükümdarlar ve devlet adamları tarafından inşa edilen kasır, köşk, çeşme gibi yapıların etrafında toplanan insan ve iş

<sup>6</sup> Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2010, s.183.

<sup>7</sup> İlber Ortaylı, "İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", *Amme İdare Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, 1977, s.90-91.

<sup>8</sup> Çiğdem Aysu, *Boğaziçi'nde Mekânsal Değişim*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 1989, s.16.

<sup>9</sup> Shirine Hamadeh, *Şehr-i Sefa:18. Yüzyılda İstanbul*, (çev.) İlknur Güzel, İletişim Yayınları, İstanbul 2010, s.39.

<sup>10</sup> Hamadeh, *age.* s.49.

<sup>11</sup> A. Fulya Eruz, "Sahilsaray", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, İsam Yayınları, İstanbul 2008, s.531.

imkânlarının birikimiyle birlikte mevcut sosyo-ekonomik yaşam biçimi gelişme göstermiştir.

Boğaziçi'ne gidiş-gelişler, bu yönde trafiğin arttığı Tanzimat öncesinde sultanın iradesine tabiydi. Mevsimlik çıkartılan irade-i seniyye Boğaziçi yazlıklarına göç için izin mahiyetindeydi.<sup>12</sup> Elbette bu durum Boğaziçi'nin daha sık kullanılan bir güzergâh olduğu 19. yüzyılda değişmiş, izin alma uygulaması hükmünü yitirmiştir. Sultanın maiyetiyle birlikte katıldığı Boğaz gezintilerinde saltanat kayığını Boğaz köylerindeki asayişten sorumlu olan bostancıbaşı yönetir, sultanın köyler ve sahilde bulunan yalı ve kasırlarla ilgili sorularına yine bostancıbaşı cevap verirdi. Zamanla bu uygulama, bostancıbaşının Boğaz köyleri, sahilleri hakkında defterler tutmasına yol açmış, bu defterler de tarih kayıtlar arasında önemli bir yere sahip olmuştur.<sup>13</sup>

18. yüzyılda Boğaziçi'nin rağbet görmeye başlamasında bu sırada Anadolu'dan payitahta artan göçlerin, tarihî yarımada ortaya çıkardığı nüfus yoğunluğu ve altyapı yetersizliği gibi itici nedenlerin de etkisi büyüktür. Hatta bu dönemde düşük yaşam standartları nedeniyle sur dışında, banliyölerde, Boğaz köylerinde ilk gecekondu nitelikli yaşam alanları ortaya çıkmıştır.<sup>14</sup> Ayrıca Boğaziçi, İstanbul'da sıkça yaşanan veba, kolera gibi salgın hastalıklardan korunmak ve yine başkentte oldukça sık vuku bulan yangın hadiselerinden sonra uzun süre konaklamak için tercih edilen bir bölge olmuştur.<sup>15</sup> Yine 18. yüzyılda İstanbul'da nüfusun kalabalıklaşması sonucu şehir içinde yaşanan su sıkıntısı da Boğaz'ın rağbet görmesinde önemli bir rol oynamıştır.<sup>16</sup>

Sur dışında devletin görece gevşek kontrolü, önceleri uluslararası ticaret için kendi milletlerinden olan tüccarları izlemek amacıyla bilhassa Galata'da ikamet eden elçiliklerin şehir merkezinden Boğaz'a ve Haliç kıyılarına kaymalarında, böylece kentteki sosyal hareketsizliği kıran ilk grup olmalarında etkili olmuştur. 17. yüzyıldan itibaren sefaretlerin sık sık Sarıyer tarafındaki Bentler'e, Belgrat Ormanı'na, Büyükdere'ye gittikleri biliniyordu. III. Selim'in Fransız Sefareti'ne Tarabya'da bir yalı hediye etmesiyle başlayan bu elçiliklerin taşınması furyası, bu unsurların bölgedeki zengin ailelerin de katıldığı eğlenceler tertip etmeye başlamasıyla birleşince Boğaziçi'ndeki eğlence hayatı çeşitlilik kazanmıştır.<sup>17</sup> Bu

<sup>12</sup> Ekrem Işın, *İstanbul'da Gündelik Hayat: İnsan, Kültür ve Mekân İlişkileri Üzerine Toplumsal Tarih Denemeleri*, İletişim Yayınları, İstanbul 1995, s.191.

<sup>13</sup> M. Tayyip Gökbilgin, "Boğaziçi", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt 6, İsam Yayınları, İstanbul 1992, s.260.

<sup>14</sup> Çiğdem Aysu, *Boğaziçi'nde Mekânsal Değişim*, s.17.

<sup>15</sup> Nilgün Kiper, "Osmanlı İstanbulu'nda Kentsel Mekânın Değişim Süreci", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (ed.) Coşkun Yılmaz, Cilt 1, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, s.430.

<sup>16</sup> Doğan Kuban, "Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi", s.122.

<sup>17</sup> Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir*, s.193.

gelişme, sayfiyeleri, uluslararası ölçekte de rağbet edilen yerler hâline getirmiştir.<sup>18</sup> Zira daha sonra, Büyükdere'ye doğru ilerleyen bu hat üzerinde birçok ülke, görkemli elçilik binaları ve özel bahçeler inşa etmeye başlamıştır. Ayrıca yine gayrimüslim cemaatlerdeki varlıklı kesimlerin şehrin merkezindeki devlet ya da cemaat kontrolünden uzaklaşma istekleri bu kesimlerin Boğaz kıyılarında yerleşmelerine ve buraları imar etmelerine yol açmıştır.<sup>19</sup>

19. yüzyıla gelindiğinde kendine has bir kültürü olan Boğaziçi Medeniyeti'nin, üzerinde yükseleceği insan ve yapı stoğu oluşmuş, gelişmiştir. Boğaziçi'nin şehir merkezi ile ilişkisi, 18. yüzyıl sonunda gelişme göstermiş ve Boğaziçi Medeniyeti mitosu bu dönemde oluşmaya başlamıştır. II. Mahmut döneminde Avrupa ile artan temaslar ve Batılılaşma bağlamında suriçindeki saraylar önemini kaybetmeye başlamıştır. Özellikle Tanzimat'ın ilanından sonra Boğaz hattında Dolmabahçe (1853), Beylerbeyi (1865) ve Çırağan Sarayı (1874) gibi Avrupa başkentlerindeki benzer gösterişli saraylar inşa edilmiştir.<sup>20</sup> Boğaziçi hem kültürel açıdan bir eğlence ve dinlenme mekânına dönüştürülmek istenmiş hem de yönetim merkezinin buraya taşınmasıyla siyasî ve mimarî prestij kazanmıştır.

1853-1856 yılları arasında gerçekleşen Kırım Savaşı da İstanbul'un sosyo-ekonomik hareketliliğine, dolayısıyla Boğaziçi kıyılarının da iktisadî ve toplumsal açıdan canlanmasına katkıda bulunmuştur. Müttefik askerlerin aileleriyle birlikte Boğaziçi'nde ikamet etmeye başlaması savaş sonrasında Tanzimat bürokratlarının da Boğaziçi'nde daimî ikametine zemin hazırlamıştır. Işın, bu durumu, "*Kırım Savaşı'nın getirdiği toplumsal hareketlilik iktisadi gücü Galata'ya, siyasi gücü ise Boğaziçi'ne kaydırmıştır.*" diyerek açıklar.<sup>21</sup> Boğaziçi'nin arazi ve mülkiyet düzenlemesi ise 1858 yılında çıkartılan *Arazi Kanunnamesi* ile bir çerçeve altına alınmıştır. Hukukî düzlemde, öncesinde devlet adamlarıyla başlamış olan kent çeperindeki toprakların özel mülk olarak sahiplenilmesi süreci bu kez mirî arazinin sivilere yönelik satışıyla genişletilmiştir.<sup>22</sup> Boğaziçi'ne gösterilen ilgi, bölgeden toprak satın alınması ve üzerine yerleşilmesi sürecini hızlandırmış ve kurumsallaştırmıştır. Yalnızca İstanbulluların değil, Güney Akdeniz'deki varlıklı ailelerin, Rumeli ve Arabistan'daki zengin çiftlik sahiplerinin, Mısır vilayetindeki zenginlerin 19. yüzyılda Boğaziçi'ne yönelik ilgileri artmış, bölgede toprak sahibi olarak köşk, kasır inşasına başlamış ve Boğaziçi eğlence hayatına dâhil olmuşlardır.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> Günkut Akın, "20. yüzyıl başında İstanbul: Toplumsal ve Mekânsal Farklılaşma", *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010*, (haz.) İpek Yada Akpınar, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2011, s.26.

<sup>19</sup> Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir, İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.176-177.

<sup>20</sup> Doğan Kuban, "Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi", s.123-124.

<sup>21</sup> Ekrem Işın, *İstanbul'da Gündelik Hayat*, s.190.

<sup>22</sup> Nilgün Kiper, "Osmanlı İstanbulu'nda Kentsel Mekânın Değişim Süreci", s. 430.

<sup>23</sup> Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir*, s.123.



En parlak dönemini 19. yüzyılda yaşayan Boğaziçi<sup>24</sup>, kıyı kesimlerinde zenginlerin ve soyluların yaşadığı; iç kesimlerde ziraat ve balıkçılıkla geçinenlerin ikamet ettiği, sosyo-ekonomik çeşitliliğin olduğu bir bölge hâline gelmiştir. Her yaz başında İstanbul'un çeşitli mahallelerinden Boğaz kıyılarındaki yalılarına maiyetleri ile taşınanlar, düzenledikleri mehtap geceleri, kayık ve saz sefalarıyla Boğaziçi'ne has bir sosyal hayat ve kimlik yaratarak Boğaziçi Medeniyeti'ni inşa etmeye başlamıştır. Boğaziçi'ndeki münzevi ve mütevazı yaşam biçiminin, yeni ve gösterişli bir yaşam biçimiyle değişmeye başladığı bu süreçte Boğaziçi Medeniyeti'nin yükselişini büyük ölçüde üst sınıflara borçlu olduğunu söylemek yanlış olmaz. Doğan Kuban, Boğaziçi'nin yükselme sürecinde sarayın ve soylu sınıfın önemini özellikle belirtir:

*“Boğaz'ın eski sahipleri sultanlar ya da saray çevresiydi. Onlar yüzyıllar içinde kendi arka bahçeleri gibi bir Boğaz yarattılar... Boğaziçi, Osmanlı İmparatorluğu'nun uçsuz bucaksız topraklarına yaslanıp yatan Türkler gibi, Boğaz kıyılarına uzanmış bir başkent sarayı bahçesiydi.”<sup>25</sup>*

Boğaziçi'nin aristokratik karakterine Abdülhak Şinasi Hisar tarafından da bir vurgu yapılmıştır. İlk kez 1954'te yayımlanan *Boğaziçi Yalıları* kitabında “Aristokrat Boğaziçi” nitelemesi bu bakımdan önemlidir. Bunun yanı sıra Boğaziçi, yönetim merkezi olan İstanbul'un iktidar seçkinleri tarafından çeşitli tören ve şenliklere de sahne olmaya başladığından zamanla bir itibar mekânı hüviyetine de sahip olmuştur.

Tüm bu sosyo-ekonomik gelişmeler sonucunda 18. yüzyıldan itibaren Boğaziçi'nde giderek imparatorluk izlerinin etkin olmaya çalıştığı söylenebilir. Evliya Çelebi'nin aktarımıyla Boğaz köylerinde 17. yüzyılda gayrimüslim cemaatlere ve ulema, asker, esnaf gibi orta sınıf unsurlarına rastlamak mümkündür.<sup>26</sup> Etnik kompozisyon bakımından Boğaziçi'nde her iki yakadaki Hisar mahalleleri, Kanlıca, Beykoz, Yeniköy ile Anadolu Kavağı ve Rumeli Kavağı daha ziyade Türklerin yaşadığı yerlerdir. Buna mukabil Çengelköy, Arnavutköy ve İstinye'de Rum; Beşiktaş'la Kuruçeşme arasında ve Üsküdar'da Ermeni, yine Üsküdar, Kuzguncuk, Ortaköy, Beşiktaş gibi semtlerde de Musevi mahallelerinin çoğunlukta olduğu görülmektedir.<sup>27</sup> Ancak Hamadeh yaptığı araştırmalarda özellikle 18. yüzyılda çıkarılan kanunnamelerle Boğaziçi'nde gayrimüslimlere ait olan arazilere inşaat izni verilmediğini, yangın sonucu ortadan kalkan gayrimüslimlere ait eski yapıların yenilenmesine yasak getirildiğini belirtmiştir.<sup>28</sup> Bu yasak ve engellemelerin yanında gayrimüslim ailelerden gayrimenkullerini Müslüman ailelere satmaları talep edilerek

<sup>24</sup> Semavi Eyice, *Eski İstanbul'dan Notlar*, Küre Yayınları, İstanbul 2015, s. 19.

<sup>25</sup> Doğan Kuban, “Artık Başka Bir Boğaziçi Düşünsek”, *İstanbul*, Sayı 39, 2001, s.56.

<sup>26</sup> Aktaran: Shirine Hamadeh, *Şehr-i Sefa*, s.67.

<sup>27</sup> Doğan Kuban, “Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi”, s.121.

<sup>28</sup> Hamadeh, *age.*, s.74.

Hamadeh'in deyimiyle Boğaz sahilinin İslamlaştırılması süreci başlatılmıştır.<sup>29</sup> Devletin etnik ve dinî yeni sınırlar koymaya çalıştığı sürece rağmen Boğaziçi, farklı toplumsal kesimlerden ilgi görmüş, kültürel hayatına ve mimarisine damga vuran aristokratik karakterinin yanında farklı toplumsal ve ekonomik koşullara sahip gruplar tarafından da iskân edilmiştir.

### b. Aristokratik Boğaziçi'nden Popüler Boğaziçi'ne

İlginin giderek arttığı Boğaziçi'nin herkesçe ulaşılabilir bir mekân hâline gelmesi de yine 19. yüzyılda gerçekleşmiştir. Yalı ve köşk sahiplerinin hususî kayıklarla, kendi küçük özel, iskelelerine ulaşım sağladıkları Boğaz hattında umumî kullanıma açık kayıkların yeri her zaman önemli olmuştur. Kayıkçılık, İstanbul ile Boğaziçi arasındaki deniz trafiğinde hâkimiyetini 19. yüzyıla dek sürdürmüştür.<sup>30</sup> Hatta 1802'de İstanbul'daki kayık sayısı hemen hemen 4 bin iken bu sayı Boğaziçi'ne rağbetin artmasıyla 1844'te 19 bine yükselmiştir.<sup>31</sup> Bu durum İstanbul deniz trafiğinde yeni bir teknik arayışı beraberinde getirmiş ve 1830'lardan sonra buharlı gemicilik gelişme göstermiştir. Boğaziçi'nin giderek artan nüfusuna ve popülerliğine binaen 1851 yılında Boğaz hattında işleyecek bir vapur şirketi olarak Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Şirket kurulurken hem Boğaziçi'ne sıklaşan gidiş-gelişlerin daha emniyetli hâle getirilmesi önemsenmiş hem de bölgede yükselen rağbetin geleceği için yatırım yapılmış; Boğaziçi'nde imar ve iskân faaliyetlerinin artacağı, yaz-kış daimî ikametın yaygınlaşacağı öngörülmüştür.<sup>32</sup> Böylece hem kayıkçılık hem de 19. yüzyılda Boğaz hayatına daha fazla dâhil olmaya başlayan Şirket vapurları, Boğaziçi'nin kendine has kültür ve eğlence alışkanlıklarının bir parçası olmuştur. Hisar, anılarında bu durumdan şöyle bahseder: "*Şirket vapurları, bir şarkının nakaratı gibi ikide bir geçerlerdi. İçlerinde oturanların birbirleriyle buluşmaları için çikçak vapurlar işlerdi.*"<sup>33</sup>

Osmanlı İmparatorluğu için bir reform yüzyılı olarak da nitelenen 19. yüzyılın üç "hayırlı" işinden biri olarak Şirket-i Hayriye imparatorluğun modernleşme arzusunun teknik anlamda vücut bulmuş hâliydi. Vak'a-yı Hayriye (1826) ve Tanzimat-ı Hayriye'den (1839) sonra 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye vapurları Boğaziçi'ni İstanbul'la bütünleştirmek ve bölgeyi imar ve iskân etmek gibi önemli misyonlara sahipti.<sup>34</sup> Şirket'le başlayan düzenli deniz taşımacılığı önceleri Boğaz'da oturan yüksek bürokrat ve Avrupalılara yönelik başladyısa da 1880'li

<sup>29</sup> Hamadeh, *age.*, s. 75.

<sup>30</sup> Murat Koraltürk, *İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1992, s.5.

<sup>31</sup> Nilgün Kiper, "Osmanlı İstanbulu'nda Kentsel Mekânın Değişim Süreci," s.452.

<sup>32</sup> Koraltürk, *age.*, s.8.

<sup>33</sup> Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Yalıları- Geçmiş Zaman Köşkleri*, Ötügen Neşriyat, İstanbul 1978, s.10.

<sup>34</sup> Ekrem Işın, *İstanbul'da Gündelik Hayat*, s.185-192.

yıllardan itibaren hazırlanan tarifeler Şirket'in bir kitle taşımacılığına dönüştüğünü göstermektedir.<sup>35</sup> 19. yüzyılın yükselen Boğaziçi Medeniyeti, bir anlamda Şirket'i Hayriye'nin öncelikle teknik ve pratik, zamanla kültürel ve toplumsal hayattaki katkılarıyla gelişme göstermiştir.

Ulaşım olanaklarının gelişme gösterdiği bu dönem, aynı zamanda, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak kayıplarının artması sonucu, özellikle 1880'lerden sonra İstanbul'a göçün hızlandığı dönemdir. Bu süreçte Şirket vapurlarının uğradığı Boğaz köylerinin her iki yakada da banliyöleşmeye başladığını görmek mümkündür. Özellikle Avrupa yakasındaki Boğaz semtleri, Kadıköy, sonraları da Markiköy (Bakırköy) ve Yeşilköy önemli banliyö alanları olmuştur.<sup>36</sup> Nüfusu giderek artan İstanbul ve Boğaziçi'nin dâhil olduğu, 1885 yılında yapılan nüfus sayımında şehrin mevcudiyeti 867 bin 531 olarak hesaplanmıştır. O dönemde on adet belediye dairesi bulunan İstanbul şehrinin Boğaziçi bölgesinde kalan Beşiktaş, Yeniköy, Büyükdere, Kanlıca ve Üsküdar dairelerinin nüfusu 223 bin 927 olarak tahmin edilmektedir.<sup>37</sup> Bu verilerden hareketle 1885 yılında Boğaziçi'nin, iç tarafları da hesaba katılarak İstanbul nüfusuna oranını tahminen yüzde 25 olarak belirlemek mümkündür. Boğaziçi, artık yalnızca varlıklı kesimlerin yazları tercih ettiği bir sayfiye alanı değil, yaz-kış oturulabilen, konutlaşmanın olduğu, ulaşımın gelişmesi ve nüfus artışıyla popülerleşen bir banliyö hâline gelmiştir.

19. yüzyılda sosyo-mekânsal açıdan önemli değişimler geçiren Boğaziçi'nin sanayileşme hareketiyle de biçimlendiğini söylemek mümkündür. Fabrikalaşmanın hızlandığı bu dönemde Boğaziçi, sahip olduğu geniş alanları ve deniz ulaşımına imkân veren kıyılarıyla özellikle tercih edilen bölgelerden biri olmuştur. Beykoz Deri ve Kundura Sanayi (1800'lerin başı), Beykoz Kâğıthanesi (1804), Beykoz Çuha Fabrikası (1832), Beykoz Çini ve Billur Fabrikası (1844), Çubuklu Cam Fabrikası (1845), Paşabahçe İspirmeçet Mumu Fabrikası (1857), Kuzguncuk Gazhanesi (1865), Çengelköy Suma Fabrikası (1875), İstinye Lineros Kireç Fabrikası (1894), Üsküdar Tephirhanesi (1894), Göksu Tuğla ve Kiremit Fabrikası (1890'ların sonu) Boğaziçi'nde kurulmuş fabrikalardan bazılarıdır.<sup>38</sup> Boğaz hattındaki sanayileşmede, şehir içindeki fabrikaların taşıdığı yangın riskinden dolayı şehir merkezinden uzak bölgelerin tercih edilmesinin de etkisi olmuştur. Fabrikalaşmanın artması bölgenin ileriki zamanlarda işçi nüfusu tarafından tercih edilmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

<sup>35</sup> Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, (çev.) Selim Deringil, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1986, s.70.

<sup>36</sup> İlber Ortaylı, "İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", s.96.

<sup>37</sup> Raif Kaplanoğlu, *İlk Nüfus Sayımlarına Göre İstanbul'da Nüfus ve Kentsel Gelişme (1826- 1935)*, Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları, Bursa 2015, s.188. (Verilen bilgiler yazar tarafından derlenmiştir.)

<sup>38</sup> Daha fazla bilgi için bakılabilir: Sümeyra Yarış, *İstanbul'un 100 Sanayi Kuruluşu*, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2012.

19. yüzyılın Boğaziçi Medeniyeti yukarıda bahsi geçen ekonomik, demografik, kültürel ve toplumsal koşullar üzerinde yükselmiştir. 18. yüzyıla kadar şehir merkeziyle organik bir bağı bulunmayan bölge hem İstanbullular hem Avrupalılar hem de Mısır, Arabistan gibi Arap bölgelerinden gelen rantiyeler tarafından rağbet gören bir çekim merkezine dönüşmüştür. Hisar'ın ifade ettiği gibi 19. yüzyılda Boğaziçi'ne yönelik herhangi bir turizm politikası olmamasına rağmen bölgenin, farklı coğrafyalardan gelen pek çok ziyaretçisi vardı.<sup>39</sup> 18. yüzyıldan itibaren oluşmaya başlayan ve 19. yüzyılda en şaşalı dönemini yaşayan Boğaziçi kültürü ve yaşam tarzı 20. yüzyılın başında İmparatorluğun siyasî ve ekonomik koşullarının giderek kötüleşmesi ve nihayetinde Birinci Cihan Harbi'nin patlak vermesiyle büyük bir çöküş sürecine girecektir.

## II. 1930'larda Boğaziçi: "Sahnenin Dışında"

İstanbul, 20. yüzyılın başlarında birbiri ardına yaşanan siyasî, askerî, ekonomik ve toplumsal krizlerle sarsılmış, 1930'larda, yeni rejimin Ankara'da kurduğu yeni sahnenin dışında kalmıştır.<sup>40</sup> Dönemin sosyo-politik bağlamına genel olarak bakılacak olursa, 1909'da İstanbul'da bir iç savaş olarak vuku bulan 31 Mart İsyamı kentte ciddi tahribatlara neden olmuş, 1912-1913 yıllarında peş peşe girilen Balkan Savaşları sonucunda İstanbul'a büyük bir göç başlamıştır. 1914-1918 yılları arasında Birinci Cihan Harbi'ne giren başkent, büyük insan kayıpları vermiş, ekonomik olarak çökmüş ve sonunda işgal edilmiştir. 1918-1923 yılları, İstanbul'un işgal yılları olarak geçirdiği, giderek daha fazla tenhalaşmaya başladığı, çöktüğü harap yıllardır. Bağımsızlık mücadelesinden sonra sona eren esaretin yerini bu kez de 1923'te İstanbul'un başkentlikten çıkarılması ve yeni rejimin Ankara'da teşekkülü ile terk edilmişlik ve ihmalkârlık almıştır. Bu sırada kentte meydana gelen onlarca yangının ortaya çıkardığı ağır yıkım ve zarar katlanarak artmıştır. İstanbul, 1930'lara gelindiğinde harap, ıssız, çöküntü bölgelerden oluşan eski bir imparatorluk başkentidir ve kente yapılacak esaslı bir imar planlaması için 1930'ların sonuna kadar beklenecektir.

Boğaziçi, yeni rejimin en çok ihmal ettiği şehrin en ihmal edilen bölgesi olmuştur. 19. yüzyılın "Aristokrat Boğaziçi"nden geriye harabelere dönmüş yalılar, terk edilmiş kayıklar, ıssız sahiller kalmıştır. Boğaziçi demografik, ekonomik, kültürel ve sınıfsal açıdan kabuk değiştirmeye başlamış; eski parlak günlerini geride bırakarak İstanbul'un çöküntü bölgelerinden biri hâline gelmiştir. Bu bölümde, bölgenin 1930'lu ve 1940'lı yıllardaki sosyo-mekânsal durumu o dönemde kaleme

<sup>39</sup> Abdülhak Şinasi Hisar, *Boğaziçi Yahılları- Geçmiş Zaman Köşkleri*, s.14.

<sup>40</sup> Burada, Ahmet Hamdi Tanpınar'ın, 1920'li yılların İstanbul'unu, kenarda kalmış karakterlerle anlattığı; İstanbul'u hem bir sahne hem de asıl sahne olan Anadolu'nun dışında bir yer olarak tasvir ettiği, ilk kez 1950'de tefrika hâlinde yayımlanan *Sahnenin Dışındakiler* romanına anıştırma yapılmaktadır. Ahmet Hamdi Tanpınar, *Sahnenin Dışındakiler*, Dergâh Yayınları, İstanbul 1990, 2. Baskı.

alınmış kaynaklar üzerinden incelenmeye çalışılacaktır. Bu kaynaklar arasında, Suat Derviş'in, 1936 yılında Boğaziçi köylerindeki sakinlerle yaptığı bir dizi röportajdan oluşan, aynı yıl *Son Posta* gazetesinde yayımlanan "Çöken Boğaziçi" isimli yazı dizisini, Şirket-i Hayriye'nin, Boğaziçi'nin canlanmasına yönelik olarak 1936-1938 yılları arasında çıkardığı *Boğaziçi Mecmuası*'nı, Refik Halid Karay'ın ve Nazım Hikmet'in 1930'lu ve 1940'lı yıllar boyunca çeşitli gazetelerde İstanbul'un imarı ve kentleşmesi hakkında yazdığı köşe yazılarını sayabiliriz.

### a. Cumhuriyet ve Terk Edilmiş Boğaziçi

İmparatorluk, 19. yüzyılda pek çok savaş yaşamış olsa da Birinci Cihan Harbi'yle başlayan savaşlar dönemi İstanbul için oldukça ağır sonuçlar doğurmuştur. 1914'teki nüfus bilgileri farklılık arz etse de aşağı yukarı 1 milyon olarak tahmin edilen şehir mevcudiyeti, savaş döneminde yarı yarıya azalmıştır. Zafer Toprak'ın ifade ettiği gibi, yabancı nüfusun gidişi, gayrimüslim nüfusun azalışı, Müslüman kesimin savaş ve işgal yıllarında geçim zorluğu ve güvensizlik nedenleriyle Anadolu'ya göçü<sup>41</sup> şehrin, demografik sermayesini kaybetmesine neden olmuştur. 19. yüzyılda yabancılar tarafından oldukça rağbet gören, etnik çeşitliliğe sahip Boğaziçi de bu demografik düşüşten en çok etkilenen yerlerden biri olmuştur. Suat Derviş'in ilk röportajını gerçekleştirdiği bir Beylerbeyi sakini gibi, bu ve bundan sonraki pek çok röportajda, Birinci Cihan Harbi, Boğaziçililer tarafından Boğaziçi'nin yıkılışına bir milat olarak gösterilmiştir:

*"Beylerbeyi'nin de hatta bütün Boğaziçi sabbilerindeki köylerin ekserisininin rağbetsizliğe uğrayışının tarihi umumi harpten sonradır. Umumi harp felaketi hangi birimizin hayatını mahvetmedi ki? Umumi harpten beri burada da hayat birden küçüldü."*<sup>42</sup>

Birinci Cihan Harbi'nin ardından başlayan Bağımsızlık Mücadelesi'nden sonra 1923'te önce Ankara'nın başkent oluşu (13 Ekim) ardından Cumhuriyet'in ilanı (29 Ekim) hem İstanbul hem de Boğaziçi için savaşla başlayan çöküşü tırmandırmıştır. Sefaretlerin ve bürokratik kurumların yeni başkente taşınması, arkalarında bıraktıkları boş yapıların yanında, çevrelerinde oluşturdukları sosyal ve entelektüel hayatın da Boğaziçi'nden uzaklaşmasına neden olmuştur. Rejim değişikliği, II. Meşrutiyet'ten sonra başlamış olan eski saray mensuplarının ve hanedan üyelerinin tasfiye sürecini Cihan Harbi ve işgal yıllarının ardından radikal bir şekilde hızlandırmıştır.

Kaybettiği insan unsurunun yanı sıra, 1923'te sona eren işgal sonrasında İstanbul, geçirdiği savaşlar ve yangınlar, maruz kaldığı bakımsızlık ve yoksulluk neticesinde harap bir vaziyettedir. Refik Halid Karay'ın 1938 yılında İstanbul'a döndüğü sırada kaleme aldığı yazılarında belirttiği gibi İstanbul, susuz ve yolsuz bir şehirdir. Tarihî eserleri çöplerle çevrelenmiş, müthiş bir konut sorunu vardır.

<sup>41</sup> (haz.) Fatma Türe, *İstanbul'un Dört Çağı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1996, s.72-73.

<sup>42</sup> Suat Derviş, *Çöken İstanbul - Röportajlar*, s.188.

Ulaşımı ise oldukça yavaş tramvaylara ve köhneleşmeye başlamış vapurlara bırakılmıştır.<sup>43</sup>

Yeni rejimin savaş sonrasında, tüm enerjisini Anadolu'ya ve Ankara'yı inşa etmeye adanmış bu süreçte İstanbul uzun bir süre hak ettiği ilgiyi görememiştir. Bu bağlamda yeni rejimin, İstanbul'u ihmalî siyasî olarak nitelendirilmektedir. Murat Gül, 1923 sonrasında İstanbul'un, eski rejim yandaşlarının merkezi olarak görüldüğünü, İstanbul basınından rejime gelen tepkilerin, bilhassa hilafeti savunan taleplerin tehdit olarak algılandığını ifade eder.<sup>44</sup> İstanbul'un payitaht geçmişi, kozmopolit karakteri ve rejime karşı olan muhalif basın ve entelektüel çevrenin varlığı Ankara hükümeti ile İstanbul arasındaki mesafeyi daha da açmıştır. İmar hareketliliği açısından incelendiğinde, demografik ve politik olarak ayrıcalıklı konumunu kaybeden İstanbul'da 1940'lara kadar büyük ölçekli bir kamu binası inşa edilmemiştir. Bu dönemde inşa edilen az sayıdaki modern bina arasında 1935'te Florya'da inşa edilen Cumhurbaşkanlığı Köşkü, 1938'de yapılan Karaköy Limanı Yolcu Terminali ve 1939'da inşa edilen Kadıköy Halkevi sayılabilir.<sup>45</sup> Refik Halid, 3 Ağustos 1946 tarihinde *Akşam* gazetesinde yayımladığı bir köşe yazısında bu durumu şöyle ifade eder:

*“Abdülhamid, İmparatorluk merkezini otuz küsur yıl bir köy olarak bıraktı, meşrutiyet idaresi ise, imar şöyle dursun önleyemediği yangınlarla bunu büsbütün harabeye çevirdi; ümit, Cumhuriyet rejiminde idi. İtiraf etmeli ki sekiz sene öncesine gelinceye kadar eski hükümet merkezi ciddi hiçbir faaliyet göstermemiştir. Nasıl şaşmaz, acımaşımız: Yirmi yıldaki imar hareketi hemen hemen Florya'daki iğreti deniz köşkünden ibaret kalmadı mı?”<sup>46</sup>*

İstanbul ihmalkârlığının nedenleri arasında, rejimin kent mefhumuna şüpheyle yaklaşması, onu modernitenin yozlaşmış bir unsuru olarak görmesi ve o dönemde bütün dünyada takip edilen köycülük ideolojisinin etkileri de söz konusudur. Zafer Toprak'ın belirttiği gibi, dünya bağlamına bakıldığında da 1930'larda kentler, uzak durulması gereken yerler olarak görülmektedir.<sup>47</sup> Tüm enerjisini modern ve yeni bir başkent yaratmaya adanmış olan rejim, Ankara'yı “saflığın, idealizmin, ahlaki üstünlüğün” mekânı olarak kurgularken karşısına “imparatorluk ve hanedan geleneklerinin, kozmopolit kirlenmişliğin ve soysuzlaşmanın” mekânı olarak İstanbul'u koymaktadır. Sibel Bozdoğan'ın, erken

<sup>43</sup> Refik Halid Karay, *Memleket Yazıları 1- Hep İstanbul*, (ed.) Tuncay Birkan, İnkılap Yayınları, İstanbul 2016, s.26. Bu çalışma, Refik Halid Karay'ın 1938-1958 yılları arasında farklı gazetelerde yazdığı köşe yazılarının bir kısmının Tuncay Birkan'ın editörlüğünde toplayan bir çalışmadır. Yazarın, adı geçen köşe yazılarının yayımlandığı tarih ve gazete bilgisi makalede paylaşılsa da kaynak olarak bu çalışma gösterilecektir.

<sup>44</sup> Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Kentin Dönüşümü ve Modernizasyonu*, Sel Yayıncılık, İstanbul 2011, s.114.

<sup>45</sup> Gül, *age.*, s.104.

<sup>46</sup> Refik Halid Karay, *Memleket Yazıları-1 Hep İstanbul*, s.286.

<sup>47</sup> (haz.) Fatma Türe, *İstanbul'un Dört Çağı*, s.73.

Cumhuriyet döneminde rejimin uluslararası camiaya yönelik yayımladığı önemli yayın organlarından biri olan *La Turquie Kemaliste*'in bir sayısından aktardığı üzere, "Ankara geleceğin şehri, İstanbul geçmiştin şehridir."<sup>48</sup>

Mustafa Kemal'in kişisel olarak İstanbul ile arasındaki mesafe de kentin gelişiminde önemli bir yere sahiptir. Mete Tunçay, Atatürk'ün 1927'ye kadar İstanbul'a küs olduğunu, önce, İttihatçıların ardından Terakkiperver Fırka'nın konumlandığı yer olması nedeniyle şehri, muhalefet merkezi olarak gördüğünü ifade eder. 1924'te, Karadeniz gezisi yapmak üzere Mudanya'dan bindiği Hamidiye Kruvazörüyle İstanbul'dan geçerken ne belediye başkanının ne valinin katılımını kabul ettiğini ne de onu selamlamaya çıkan halkın teveccühüne karşılık verdiğini belirtir.<sup>49</sup>

Boğaziçi, Birinci Cihan Harbi'yle hızlanan, yeni rejimin mesafeli tavrıyla devam eden bu kırılmadan sonra sahip olduğu değerli yapı stoğunun yangınlarla ya da bakımsızlıktan tahrip olup yıkılması, harap bir vaziyette ayakta kalanların ise alt sınıflar tarafından ucuz konut olarak kullanılması sonucu İstanbul'un çöküntü bölgelerinden biri hâline gelmiştir. Derviş'in eski bir Paşabahçeli ile yaptığı röportajda Boğaziçi'ndeki bu sınıfsal değişme çarpıcı bir şekilde dile getirilmiştir:

*"Bir de bu canım yerlerde fukaralar oda oda oturuyor diye kızanlar da var. Bunca senelerde padişahlar, şehzadeler, vezirler, vükelâlar o yalılarda oturmuş da kimse sesini çıkarmamış... Şimdi yirmi odalı hem de köhne yalıda fakir aile oturmasını çok görüyorlar. Bu da fukaranın tecellisi olacak."*<sup>50</sup>

Yalıların çöküntü alanları olarak benzer kullanımlarına Boğaziçi'nin farklı semtlerinde de rastlamak mümkündür. Örneğin, Büyükdere'deki Deli Fuat Paşa Yalısı 1930'larda balıkçılar tarafından oda oda kiralanan bir yere dönüşmüştür.<sup>51</sup>

19. yüzyılın "Aristokrat Boğaziçi"nden çöküntü bölgesine düşüş, ekonomipolitik koşulların sonucu olduğu kadar değişen aile ve birey yaşantısının da neden olduğu bir durumdur. Röportajlarda bu duruma değinen eski bir Beylerbeyi sakini, eskiden yalılarda, varlıklı ailelerin yanında barınan hamal gibi köylülerin artık eski aile yaşantısı değiştiğinden ve ekonomik olarak geniş aile hayatını sürdürmek zorlaştığından buralarda küçük küçük evler yaptırarak ya da eskiden hizmetkâr oldukları yalılarda odalar kiralayarak yaşadıklarını belirtir.<sup>52</sup> Bu dönemde tamiri ve bakımı hayli maliyetli olan eski, kıymetli yalıların enkazcılara satılması, onların da bunları bir yığın tahta ve çivi hâline getirmesi oldukça sık başvurulan bir durumdur.

<sup>48</sup> Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'si'nde Mimari ve Kültür*, (çev.) Tuncay Birkan, Metis Yayınları, İstanbul 2012, s.82.

<sup>49</sup> Türe, *age.*, s.74.

<sup>50</sup> Derviş, *Çöken İstanbul - Röportajlar*, s.229.

<sup>51</sup> Derviş, *age.*, s.251.

<sup>52</sup> Derviş, *age.*, s. 188.

19. yüzyılın yükselen Boğaziçi Medeniyeti'nin izleri, dönemin önemli bir unsuru hâline gelen enkazcılara satılan, yıkılan yalılar gibi birer birer silinmektedir.

Boğaziçi'ndeki harabiyeti Refik Halid Karay, 27 Mayıs 1939 tarihinde *Yeniğin Mecmuası* için kalem aldığı "Boğaziçi Olduğu Gibi" başlıklı yazısında oldukça ayrıntılı ve dramatik bir biçimde resmeder:

*"Evet, Boğaziçi harap bir baldedir, yıkık ve yanıktır, bazın ve boştur. Eski devirlerin büyük ailelerinden kalma kocaman yalılar çöktüktür, bahçelerinde tarhlar silinmiş, yerlerini otlar ve sarmaşıklar kaplamıştır; mermer aslan ağzlarından akan sular kesilmiş, havuzlar kurumuştur."*<sup>53</sup>

20. yüzyılın çöken Boğaziçi, dönemin edebiyat eserlerinde pek fazla ilgi görmemişse de Selim İleri, bu yıllarda romanesk bir görünüm sunan Boğaziçi'nin edebiyatta harap hâliyle tasvir edilmekten kaçınılan bir yer olmadığını ileri sürer. Örneğin, İleri, Nahid Sırrı Örik'in, 1933'te yayımlanan *Kanlıca'nın Bir Yalısında* isimli uzun öyküsünde, göçmekte olan Boğaziçi'nde doğanın boşluk kabul etmeyerek bitki örtüsünün muazzam bir hâkimiyet kurduğunu nasıl tasvir ettiğini aktarır.<sup>54</sup> Oysa Refik Halit Karay'a göre Boğaziçi'nin gözden düştüğünün, modasının geçtiğinin, benzersiz mimarisinin de öylece bırakıldığının altını çizer. 16 Temmuz 1944 tarihinde *Tan* gazetesine yazdığı bir köşe yazısında edebiyatta Boğaziçi'nin ancak romantik ve aristokratik tarafının görülüp yaşatılmaya meraklı olduğunu oysa şimdi Boğaziçi'nin yoksul yüzüyle karşılaşıldığını, Boğaziçi edebiyatının eksik kalan tarafının artık bu izbe, dar, manzarasız ahşap kovuklarından ibaret olan eski yalı harabelerindeki Boğaziçi yaşamının resmedilmemesi olduğunu ifade eder.<sup>55</sup>

## **b. Yeni Rejimin Yeni Sayfyesi: Kadıköy**

Erken Cumhuriyet döneminde eğlence ve konut alanları için İstanbul'da farklı bölgelerin tercih edilmeye başlanması; Boğaziçi'nin modasının geçmesi, Suadiye taraflarının moda olması bölgenin bakımsızlığının ve gözden düşmesinin nedenleri arasında sayılmaktadır. İstanbul'un sayfye bölgeleri arasındaki bu önemli aks değişikliği, eski bir Çengelköylü olan Alaeddin Bey tarafından şöyle ifade edilmektedir: "*Akay Vapurı ile gidilen yerlere itibar daha ziyade var. Fakat şunu insaf bakışlarıyla görmeli. Suadiye Plajı'nı yapmak için oraya ne kadar para döküldü. Orada bir hayat kaynağı ve eğlence yerleri yapıldı...*"<sup>56</sup> Boğaziçi'nin gözden düşmesi ile Marmara sahilindeki Kadıköy, Moda, Suadiye, Adalar gibi sayfyelerin yükselişi arasındaki

<sup>53</sup> Refik Halid Karay, "Boğaziçi Olduğu Gibi", *Yeniğin Mecmuası*, Sayı:12, 27 Mayıs 1939.

<sup>54</sup> Selim İleri, "Edebiyatta Boğaziçi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1993, s.286.

<sup>55</sup> Karay, *Memleket Yazılar 1- Hep İstanbul*, s. 167.

<sup>56</sup> Suat Derviş, *Çöken İstanbul - Röportajlar*, s.192.



eşzamanlılık dikkat çekicidir.<sup>57</sup> Bu durumu, yeni rejimin, yeni ekonomi modeline yön veren müktedirlerinin yerleşimlerinin bu bölgelerde çoğalmasıyla açıklamak mümkündür.<sup>58</sup> Boğaziçi, yönetici elit ve varlıklı kesim tarafından tercih edilen bir prestij mekânı olma payesini Marmara kıyısındaki bu bölgelere bırakmıştır.

Elbette bu aks üzerinde Kadıköy'den Pendik'e kadar uzanan bir demiryolu hattının olması ve bölgedeki bağlantı yollarının geliştirilmesi bölgenin giderek daha fazla rağbet görmesinde etkili olmuştur.<sup>59</sup> Refik Halid Karay, 15 Temmuz 1945 tarihinde *Akşam* gazetesinde yayımladığı bir köşe yazısında Boğaziçi'nin terk edilme sebepleri arasında sayılan Kadıköy-Pendik tren hattından bahsederken 1909 yılında açılan Haydarpaşa Garı'nın müdürü Edouard Huguenin'in çalışmalarının altını özellikle çizer. Bu aks üzerindeki arazilerin köşklele, bahçelerle donatılmasında ve ulaşım alt yapısının sağlanmasında oldukça önemli bir yere sahip olan Huguenin, bölgeye rağbeti artırarak Karay'a göre "Boğaziçi'ni ölüme mahkûm eden adamdır."<sup>60</sup>

İstanbuluların değişen eğlence anlayışlarının da bu aks değişiminde önemli rol oynadığı söylenebilir. 1920'li yıllarda, 19. yüzyıldan kalma bir eğlence biçimi olan deniz hamamlarından deniz plajlarına geçilmesi Boğaziçi yerine, yeni plajların kurulduğu Moda ve Suadiye gibi yazlık yerlerin tercih edilmesinde etkili olmuştur. Cumhuriyetle birlikte değişen yaşam ve eğlence alışkanlıkları ve bunlara uygun mekânlara yatırım yapılması, uzun yıllardır bir sayfiye mekânı olarak tercih edilen Boğaziçi'nin eğlence ve dinlenme amaçlı kullanımının azalmasına yol açmıştır.

Boğaziçi'ne yatırım yapılmaması, röportaj veren Boğaziçi sakinleri tarafından sıkça dile getirilmiş bir şikâyettir. Bölgenin çöküşüne neden, ihyasına öneri olarak gösterilen "sermaye dökülmesi" meselesinin, İstanbul'un farklı semtleriyle kıyaslamalar yapılarak altı çizilmektedir:

*"Sermaye dökülüp burası imar edilir, herkesin rağbetini celp edecek bir şekilde sokulursa tabii burası kalabalıklaşır, kalabalıklaştığı zaman da tabii Şirket, zararını kapatmak için bilet fiyatlarını artırır. Eskiden Şişli nasıldı? Çok itibarlı bir yer miydi? Allah'ın kırıydı. Bugün Şişli ne hâlde? Sonra Alman Sefaretinin bulunduğu yer benim gençliğimde bir mezarlıktı. Dolmabahçe'den oraya küçük bir patika çıkardı. Halbuki birtakım insanlar oraya para döktiler. İskambil kâğıdı gibi oraya apartman dizdiler. Eğer birkaç sermaye sahibi buraya gelip sermayelerini dökerse bunu geri alacaklarına yüzde yüz eminim ben."*<sup>61</sup>

<sup>57</sup> Alaeddin Bey'in bahsettiği Akay vapurları, Marmara hattında, Köprü-Haydarpaşa-Kadıköy ve Adalar iskelelerine sefer yapan ve henüz tek bir çatı altında birleşmemiş İstanbul'daki deniz işletmelerinden biridir.

<sup>58</sup> Günkut Akın, "20. yüzyıl başında İstanbul: Toplumsal ve Mekânsal Farklılaşma", s.27.

<sup>59</sup> İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s.154.

<sup>60</sup> Refik Halid Karay, *Memleket Yazular 1- Hep İstanbul*, s.210.

<sup>61</sup> Suat Derviş, *Çöken İstanbul - Röportajlar*, s.191-192.

Eski bir Boğaziçilinin söylediği üzere bu dönemde Boğaziçi, sahnenin dışında kaldığından varlıklı kesimin, yatırımcıların odağına girememiştir. Boğaziçi'nin, eskiden bölgede oturan soylu, zengin kimselerin himmetiyle halkın rağbetine uğradığını dile getiren eski bir Anadolu Hisarlı, bölgenin kurtuluşuna şöyle bir çare düşünmektedir:

*“Yine baştaki büyüklerimizden birkaçı lütfen buralara gelip yalı yaptırıp yazı geçirsinler, görürsünüz bu mevsimde Suadiye, Adalar, Modalar boşanır ve Boğaziçi, İstanbul'un gözbebeği olur. Şirket-i Hayriye vapurlarının pahalılığı kendiliğinden kalkar.”<sup>62</sup>*

Boğaziçi'ni yine üst sınıfların ilgi ve sermayesinin ihya etmesi umulmaktadır. Bu ilgisizliği, genel olarak rejimin İstanbul'a yönelik mesafeli duruşu bağlamında değerlendirmek gerekir. Yeni rejimin 1934 ve 1939 yıllarında hazırladığı kalkınma planları içinde dahi İstanbul'a herhangi bir öncelik tanınmamıştır.<sup>63</sup> Resmî ve gayri resmî politikalar ve tutumlar İstanbul'a ve dolayısıyla Boğaziçi'ne beklenen ilginin gösterilmemesine neden olmuştur.

Devletin yatırım konusundaki ihmaline bir serzeniş olarak eski bir Yeniköylü ve münevver bir eczacının Derviş'e verdiği röportaj dikkate alınabilir. Boğaziçi'nin bakımsız ve تنها kalmasında şehirle arasındaki mesafe ve buranın hâlâ bir sayfiye mekânı olarak iş ve konut arzından mahrum olmasının altı çizilmektedir:

*“Burada ziraat yok, ticaret yok, fabrika yok, imalathane yok... Halbuki Boğaziçi'ni kalabalıklaştırmak için bir de Boğaziçililere iş yaratmalı. İş merkezlerinin etrafı daima kalabalık olur. Mesela karşıya bir şişe fabrikası yapıldı. Bizim köye çok faydası dokundu. Gidip gelen memurların çokluğundan çarşıda alışveriş oluyor... Boğazlılara iş bulmak lazım ve halkı Boğaz'a çekecek kazanç merkezleri kurmak icap ediyor. Çünkü Boğazları daima bir sayfiye hâlinde bırakacak olursak onun ihyasına imkân olmaz. Bence Boğaz'ı şehirden bir parça, şehrin faaliyet merkezlerinden biri yapmalı. Boğaz'ı şehirden ayırıp öldürmemeliyiz.”<sup>64</sup>*

Boğaziçi'nde istihdam alanlarının yaratılması önerisi de dolaylı olarak bölgeye sermaye yatırılması gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Alıntıda bahsi geçen ve 1935 yılında Paşabahçe'de kurulan Paşabahçe Şişe-Cam Fabrikası, semtin ilgi görmeye başlamasında etkili olsa da konut kıtlığı ve ulaşım imkânlarının kısıtlılığı bölgenin gelişiminde engel teşkil etmiştir.

<sup>62</sup> Derviş, *age.*, s.217.

<sup>63</sup> Doğan Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, (çev.) Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010, s.503.

<sup>64</sup> Suat Derviş, *Çöken İstanbul - Röportajlar*, s.255.

### c. Şirket-i Hayriye ve Boğaziçi Mecmuası

Çöken Boğaziçi röportajlarında Boğaziçi'nin girdiği bu çöküş sürecine umumi harple birlikte neden olarak en fazla gösterilen diğer bir mesele de Şirket-i Hayriye'nin düzenlediği vapur seferleridir. Şirket vapurlarının biletlerinin pahalılığı, seferlerinin düzensizliği ve Boğaziçi'ni şehirle bütünleştirecek güzergâh çeşitliliğinin olmayışı en fazla şikâyet edilen konular olmuştur.

*“Boğaziçi çökmekte, ölmekte değil, bence ölmüştür. Bunun iki sebebi vardır: Birincisi, gidip gelme vapur ücretlerinin pahalılığı. İkincisi, seferlerin intizamsızlığı... Seferlerin asıl intizamsızlığı Akay vapurlarıyla Şirket vapurlarının birbirine uymayan tarifeleridir.”<sup>65</sup>*

Kanlıca'nın eski sakinlerinden Seniha Cenani'nin belirttiği üzere, Boğaz'ın iki yakasından Galata Köprüsü'ne işleyen Şirket-i Hayriye'nin seferlerinin Marmara sahilinde çalışan Akay vapurlarının sefer saatleriyle uyuşmaması Boğaziçi semtlerini şehirle bütünleşmekten alıkoyan engellerden biridir. İstanbul'a ya da Kadıköy, Adalar taraflarına gitmek isteyen Boğaziçililerin uygun sefer bulamaması ya da vapur saatleri nedeniyle erken dönme mecburiyeti içinde olmaları, Boğaziçi'ni bir mahrumiyet bölgesine dönüştürmektedir. *“Eğer seferler sık ve muntazam olsa ve bilhassa iki yakayı birbirine rapteden seferler ilave edilse buraların ucuzluğuna bakarak gelecek ve yerleşecek birçok insan bulunacaktır.”<sup>66</sup>* Bir başka Boğaziçili'nin ifade ettiği gibi, Boğaziçililerin, şehirle bağlantısını sağlayan tek ulaşım aracı olarak Şirket-i Hayriye'nin çalışma koşulları 1930'larda beklentileri karşılamamaktadır. Nazım Hikmet de 24 Nisan 1935 tarihinde *Tan* gazetesinde Orhan Selim imzasıyla yazdığı köşe yazılarından birinde Şirket-i Hayriye'yi “yürümeyen vapurları, pahalı biletleri, karmakarışık, içinden çıkılmaz, kullanışlı olmayan tarifeleri” nedeniyle eleştirmekte ve onu “Boğaziçi'nin mezarını kazanlardan biri olmakla” suçlamaktadır.<sup>67</sup>

Refik Halid de Boğaziçi'ndeki ıssızlığı ve harabiyeti konu edindiği 15 Temmuz 1945 tarihli *Akşam* gazetesinde yayımlanan bir köşe yazısında Boğaz'daki ulaşım ve imar imkânları ile Kadıköy- Pendik sahilindeki imkânları karşılaştırarak Boğaziçi'nin nakil vasıtası ve yerleşim sorununu şöyle özetler: *“[Boğaziçi] ıssızlığa mahkûmdur, zira evi yoktur, ev kuracak yerlerin nakil vasıtası yoktur. O bölge ancak küçük bir azınlığın dam altı bulduğu ve bir çoğunluğun da nihayet gündüz uğrayıp geceleyin bin zorlukla döneceği bir gezinti olmaktan ileri gidemez.”<sup>68</sup>*

Erken Cumhuriyet döneminde oldukça eleştirilen Şirket-i Hayriye, 19. yüzyılda Boğaziçi'ne rağbetin artması sonucu 1851'de Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk anonim şirketi olarak kurulmuş, Boğaziçi'ndeki nüfus artışı ve azalışlarına,

<sup>65</sup> Derviş, *age.*, s.221.

<sup>66</sup> Derviş, *age.*, s.192.

<sup>67</sup> Nazım Hikmet, *Yazılar-3 (1935)*, (ed.) Güven Turan, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004, 4. Baskı, s.101. Nazım Hikmet'in farklı yayın organlarında çıkmış pek çok yazısını bir araya getiren bu çalışma ilk kez 2002 yılında Güven Turan editörlüğünde yayımlanmıştır.

<sup>68</sup> Refik Halid Karay, *Memleket Yazıları-1 Hep İstanbul*, s.211.

İstanbul'un yaşadığı siyasi ve ekonomik krizlere bağlı olarak da gelişme göstermiştir. Şirket'in kurulmasına ve gelişmesine etki eden nüfus artışı ve Boğaziçi hayatı, 19. yüzyılın sonundaki savaşlarla, özellikle de Birinci Cihan Harbi ile olumsuz yönde seyredince Şirket'in büyümesi de durmuş hatta gerilemiştir. Şirket, İstanbul'un savaş ve işgal yıllarında aktif olarak yer almış; 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, 1911 Trablusgarp Savaşı'nda, 1912-1913 Balkan Savaşları'nda ve son olarak 1914'te başlayan Birinci Cihan Harbi'nde vapurlarını, ordunun emrine vermiştir. Savaşlar sonucunda çok sayıda gemisini kaybettiğinden ve bir kısmının da kullanılamaz duruma gelmesinden dolayı Şirket iflasın eşiğine gelmiştir.<sup>69</sup> Şirket, bilet fiyatlarına 1918 yılına dek zam yapmamakta dirense de bir sonraki yıl yüzde dört yüz gibi oldukça yüksek bir fiyat artışı ile Boğaziçi halkının tepkisini çekmiştir. Hatta buna karşılık, Boğaziçi Ahalisi Hukukunu Müdafaa Cemiyeti isimli bir teşkilat bile kurulmuştur.<sup>70</sup>

İstanbuluların Şirket'e yönelik şikâyetlerinin yanında 1930'lu yıllarda Şirket'in, Boğaziçi'nin canlanmasına yönelik pek çok uygulaması da olmuştur. Şirket, 1936-1938 yılları arasında *Boğaziçi Mecmuası* isimli bir dergi yayımlamaya başlamıştır. İmparatorluk döneminde Adliye Nazırlığı yapmış, eski milletvekillerinden Necmeddin Molla'nın teşvikleriyle 1936 yılında yayın hayatına başlayan *Boğaziçi Mecmuası*, Şirket-i Hayriye'nin, halkı Boğaziçi'ne çekebilmek için yaptığı kolaylıkları ve bölgeyi sevdirecek propagandaları yayımlamak amacıyla kurulmuştur. Mecmua'nın ikinci sayısında yayımlanan, Mecmua'yı ve Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'ni yeniden ihya etme çabalarını değerlendiren bir yazıda derginin amacı şöyle açıklanmıştır:

*"Boğaziçi, Şirket-i Hayriye'nin gayret ve yardımlarıyla bir iki yıldan beri tekrar dirilmeye başladı. Dünyanın en güzel manzaralarını koynunda toplayan Bosforu diriltmeye çalışan Şirket-i Hayriye'nin bu adla yeni çıkardığı aylık bir mecmua denilebilir ki, bu uğurda sarfedilen emeklerin en güzel, en faydalı örneklerinden biridir."*<sup>71</sup>

İlk sayısı 1 Ekim 1936'da çıkan derginin ilk yazısı, Şirket-i Hayriye'nin kuruluşundan bu yana Boğaziçi'nin geçirdiği toplumsal ve sınıfsal dönüşüm üzerinedir. Şirket-i Hayriye ile ilgili bu tür, tanıtıcı ve övgü dolu yazılar derginin diğer sayılarında da sık sık yer almıştır. Boğaziçililerin Şirket'e yönelik şikâyetleriyle ilgili yayımlanan ilk yazı ise, ikinci sayıda imzasız olarak çıkan "İlk Sayımız Nasıl Karşılıandı?" başlığı altında yer almaktadır.

*"Nihayet Boğaziçi'nde göze çarpan bu takatsizlik, bu düşkünlük için herkes bir kabahatli aramaya koyuldu. Uzun dedikodulardan sonra kabahatli bulundu: Şirket-i*

<sup>69</sup> Murat Koraltürk, *İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, s.13.

<sup>70</sup> Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriye", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 39, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2010, s.203.

<sup>71</sup> "İlk Sayımız Nasıl Karşılıandı?", *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 2, 1936, s.25.

*Hayriye... Şirket, Boğaz'ın sukutu, kendisinin de sukut ve itibarı olduğunu iptidadan kavramıştır. Bu vaziyeti düzeltmek için bir düziye çırpınmıştır.*"<sup>72</sup>

Boğaziçi'nin gelişimi ile Şirket'in gelişimi arasında kurulan bu rabita oldukça önemlidir. 1851'den beri Boğaziçi hayatının bir parçası olan Şirket'in gelişim süreci aynı zamanda Boğaziçi'nin geçirdiği yükseliş ve çöküş süreçlerini yansıtmaktadır. Mecmua yazarları, Şirket'in Boğaziçi için fedakârca çalıştığı yönünde bir görüşe sahip olduklarından Mecmua'nın, Şirket'e karşı yapılan şikâyetlere genel olarak verdiği yanıt, Şirket'in, Boğaziçi'nin ihyası için elinden geleni yapmakta olduğu yönünde olmuş ve buna yönelik pek çok yazı yayımlanmıştır.

Bunun yanı sıra *Boğaziçi Mecmuası* yazarları da Çöken Boğaziçi röportajlarında sıkça dile getirilen harabiyetten ve tenhâlıktan şikâyetçidirler. Boğaziçi'nin eski, canlı ve mamur günlerini, okuyucularına hatırlatmak ve bölgedeki iskân ve imarı artırmak amacıyla bu durumu sık sık kaleme almışlardır. Hüseyin Cahit Yalçın bir yazısında şöyle diyerek Boğaziçi'nin 1930'lardaki vaziyeti için yardım çağrısında bulunmuştur.

*"Gidiniz, bugün Boğaz'ı dolaşınız. Hiçbir şey yok; hiçbir şey yok imiş. Yalnız kalpte hüznünlü bir hatıra, acı bir iç çekme. Hep gidenler gibi bu hatıralar da yavaş yavaş sönecek ve artık maziden hiçbir şey kalmayacak. Hayır kalacak, parça parça yırtılarak ayaklar altına alınmış kıymetli bir sanat eseri gibi öksüz bir Boğaziçi... Kurtarınız Boğaziçi'ni!"*<sup>73</sup>

Şirket'in Boğaziçi'ni yeniden canlandırmak amacıyla yaptıkları, ayrıntılı olarak derginin birinci ve üçüncü sayılarında, defaatle de diğer sayılarda daha genel bir şekilde, verilmiştir. İlk sayıda "Boğaziçi'nde Mehtap Âlemi" başlıklı yazıda ve üçüncü sayıda "Boğaziçi'nde Bayındırlık Hareketi" başlıklı yazıda Şirket'in tüm hafta, ilk seferlerde bilet fiyatlarını yarı yarıya indirimli yaptığı, yazlık-kışık karne kampanyaları ile ailelere mahsus abonman kartları ayrıcalıkları tanıdığı, Boğaziçi'nin her iki yakasında da inşaat sahiplerine üç senelik paso verdiği, inşaat malzemelerini ücretsiz taşıdığı ve buna benzer pek çok kolaylıklar sağladığı ve sağlayacağı bildirilmiştir.<sup>74</sup> Ayrıca Şirket'in eski Boğaziçi eğlence alışkanlıklarını hatırlatarak mehtap âlemleri düzenlemesi de bu yazılarda haberi verilen gelişmelerdendir. İstanbullular tarafından epey rağbet gösterilen mehtap âlemleri sırasında Bebek, Kanlıca, Yeniköy, Beykoz ve Büyükdere arasında sefer yapan vapurların sayısı yoğunluktan dolayı sürekli artış göstermiştir.

Şirket'in Boğaziçi'ne ilgi çekmek için Sarıyer'de bir canlı balık lokantası açması, Kandilli'de arsa satın alıp buraya bir ilkokul inşaatı için yatırımda bulunması derginin muhtelif sayılarında reklamı sıkça yapılan önemli girişimlerdendir. *Boğaziçi*

<sup>72</sup> "İlk Sayımız Nasıl Karşılandı?", s.26.

<sup>73</sup> Hüseyin Cahit Yalçın, "Boğaziçi", *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 2, 1936, s.6.

<sup>74</sup> "Boğaziçi'nde Mehtap Âlemi", *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 1, 1936, s.22-23 ve "Boğaziçi'nde Bayındırlık Hareketi", *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, s.4-5.

*Mecmuası*'nın, Boğaz'ın her iki yakasında boş, oturulabilir konut ve arsalarla ait kiralık ve satılık emlak ilanları yayımlaması da Boğaziçi'ne ilgi çekme girişimlerinden biridir. Reklam sayfalarından önce yayınlanmaya başlayan bu emlak ilanları, halkın Boğaziçi'nde kira ve arsa fiyatlarının uygun olduğunu görüp buraya ilgi göstermesini, yerleşmesini amaçlamaktadır. “*Dikekat! Boğaziçi'nin her iki sahilinde kiraya verilecek veya satılacak bina ve arsalarla ait ilanlar Boğaziçi Mecmuası'nda bir senede art arda üç defadan fazla olmamak üzere meccanen basılacaktır.*”<sup>75</sup> şeklinde bir duyuru derginin üçüncü sayısında yayımlanmış; bundan sonraki sayılarda da muhtelif emlak ilanları verilmiştir.

Derginin çıkış tarihiyle Boğazların tamamen Türk yönetimine bırakılmasını sağlayan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin tarihi birbirine oldukça yakındır. 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux'den iki ay sonra ilk sayısını çıkaran *Boğaziçi Mecmuası*, pek çok yazısında okuyucularını bu sözleşmenin ortaya çıkardığı yeni durumdan haberdar ederek onları, Boğaziçi'ne gelip güvenle yerleşebilecekleri konusunda temin etmektedir. Derginin ilk sayısında yayımlanan “İstanbul Boğazı'nın İkinci Memnu Mıntıkaya Dâhil Olan Yerleri” başlıklı yazıda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra Boğazlarda yasak bölge ilan edilen yerlerin artık devlet tarafından belirlendiği bildirilmektedir. Uluslararası Komisyon yönetiminin kaldırıldığının, Komisyon'a ait yabancı askerlerin Boğazlardan ayrıldığının, Boğazların yabancı yönetimden kurtulduğunun altı çizilmektedir. Boğazların yerli halkın ikamet, seyahat ve ziraat faaliyetlerine açık olduğu vurgulanmıştır.<sup>76</sup> Derginin yazarlarından Peyami Safa da “Boğazların ve Boğaziçi'nin Müdafaası” başlıklı yazısında “*Boğazların müdafaası tabkimatla, harple, silahla kabildir; Boğaziçi'nin müdafaası onu sevmekle, benimsemekle, içinde yaşamakla ve yerleşmekle kabil.*”<sup>77</sup> şeklinde bir açıklama yaparak Boğaziçi'nin korunması için onu yaşatmaya, imar etmeye, üzerinde iskân alanları oluşturmaya ihtiyaç olduğunu vurgulamaktadır.

Mecmuası'nın yayımladığı yazı türleri arasında ilk sırayı Boğaziçi hakkında yazılmış düz yazılar almaktadır. Boğaziçi'nin güzelliklerini ve tarihini anlatan nazım türünde yazılar ve fotoğraflar da derginin en çok yayımladıkları arasındadır. Ayrıca dergi, her sayısında ünlü karikatürist Cemal Nadir Güler'in Boğaziçi'ndeki hayatı, burada yaşamının avantajlarını şehir hayatıyla kıyaslayarak, tasvir ettiği mizah karikatürlerine de yer vermektedir. Eski Boğaziçi Medeniyeti'ni bizzat yaşamış ya da yaşayanların anlatılarına şahitlik etmiş olan yazar ve şairlerden oluşan dergi, sözleri Faruk Nafiz Çamlıbel'e, sazı Saadetin Kaynak'a ait olan bir “Boğaziçi Şarkısı” bile besteletip, yayımlamıştır.<sup>78</sup> Boğaziçi'nin doğal güzelliklerine övgü dolu sözleriyle

<sup>75</sup> *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, s.29.

<sup>76</sup> “İstanbul Boğazı'nın İkinci Memnu Mıntıkaya Dâhil Olan Yerleri”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 1, 1936, s.6.

<sup>77</sup> Peyami Safa, “Boğazların ve Boğaziçi'nin Müdafaası”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, s.8

<sup>78</sup> “Boğaziçi Şarkısı”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 4, 1937, s. 27-30.

İstanbuluları Boğaziçi'nde yaşamaya özendirme çabalarının bir ürünü olan bu beste Boğaziçi'nin kendine has kimlik ve kültürel unsurlarını yeniden canlandırma girişimi olarak da değerlendirilebilir.

*Boğaziçi Mecmuası*, Mart 1938'de çıkardığı on sekizinci sayısı ile yayın hayatına aniden son vermiştir. Son sayıda, derginin akıbeti ile ilgili herhangi bir bilgi yer almazken dergi hakkındaki ikincil kaynaklarda da yayından kaldırılma sebebi hakkında bir bilgiye rastlanmamıştır. Boğaziçi'nin rağbet görmemesindeki en önemli nedenlerden biri olarak görülen Şirket-i Hayriye, kendi cihetinden bu eleştirilere Boğaziçi için attığı adımlarla karşılık vermeye çalışmıştır. Bununla birlikte Şirket'in işleyiş sorununun temelinde İstanbul'un bir süredir ihmal edilen kent planlamasının ve ulaşım politikalarının yeniden düzenlenmesi meselesi yer almaktadır.

#### d. Boğaziçi, Prost Planı'nın Neresinde Kalıyor?

1930 yılında kabul edilen yeni Belediye ve Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun getirdiği düzenlemeler İstanbul için yeni bir kent ve imar planı yapılmasını gerektirmiştir.<sup>79</sup> İdarî ve hukukî bağlamlarda doğan bu gerekliliğin yanı sıra rejimin 1930'larda yüzünü nihayet İstanbul'a dönmesinde bazı iktisadî ve politik koşul ve zorlamaların da etkisi olduğu göz ardı edilemez. 1920'leri, siyasî, ekonomik, toplumsal ve hukukî alanlarda art arda yaptığı devrimlerle geçiren yeni rejim, 1930'larda dünya ekonomik bunalımının da etkisiyle daha fazla içine kapanmıştır. Cumhuriyet, ilk yıllarında Ankara'nın imarına, Anadolu ile yeni başkent arasına demiryolu inşa etme politikalarına ve yeni sanayi bölgeleri oluşturmaya odaklanmıştır. 1930'larda ise kendisine karşı çıkan muhalif sesleri bastırmış, bilhassa 1931'deki Serbest Fırka tecrübesinden sonra tek parti yönetimini pekiştirmiştir. 1937 yılında Altı Ok'un anayasaya girmesiyle parti-devlet bütünleşmesi resmî olarak tamamlanmış; fiiliyat, hukukî zemine dökülmüştür. Rejimin kendini konsolide ettiği 1930'ların ikinci yarısında, İstanbul'un artan nüfusu, buna mukabil konut arzının yeterli olmayışı, savaş sonrasında uzun süre imarsız kalışı hükümeti kente yöneltmiştir. 1927'de yapılan ilk nüfus sayımında kentin nüfusu 691 bin olarak hesaplanmış; 1935 yılında ise bu sayı 741 bine ulaşmıştır; 1940'ta 794 bine yükselmiştir.<sup>80</sup> Elbette devrimci bir hükümetin, eski bir İmparatorluk başkenti olan İstanbul'a kendi izlerini bırakmak ve devrimin şeklini vermek gibi ideolojik kaygıları olduğunu söylemek de mümkündür. İstanbul, her ne kadar yeni rejimin resmî başkenti olmasa da bilhassa uluslararası arenada hâlâ bir meşruiyet mekânı olarak rejimin biçim veremediği, eski imparatorluğun izlerini silemediği önemli bir kenttir.

<sup>79</sup> İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.126.

<sup>80</sup> İlhan Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2009, s. 193.

İstanbul'un kent planlama tarihinde II. Meşrutiyet'ten 1930'lara kadar uzanan süreçte her iki rejim döneminde de uygulanan kent yönetimi ve imar planları açısından bir süreklilik söz konusudur.<sup>81</sup> Ancak, 1930'ların ikinci yarısından itibaren bu süreklilikte bir kopuş yaşanmıştır. İstanbul'u imar etmek ve bir üretim merkezine dönüştürmek gibi amaçlar şehre yönelik politikaların temelini oluşturmuştur. Bu amaçla 1933 yılında kente gelen planlamacılar şehirle ilgili önerilerini belediyeye sunmuş ancak çeşitli sebeplerden dolayı hiçbiri ile devam edilememiştir. Nihayet, 1936 yılında Fransız kent plancısı Henri Prost ile anlaşma sağlanmıştır. Rejimin, devrimci ve modernleşmeci karakteriyle uyumlu bir kent plancısı olan Prost'un hazırladığı kent planı da bu köktenci özelliklere sahiptir. Makalenin konusu ve sınırları gereği yalnızca Boğaziçi ile ilgili olan kısımları ele alacağımız Prost Planı, 1938 yılında İstanbul'un hem belediye başkanlığını hem de valiliğini yapmaya başlayan Lütfi Kırdar'ın sağladığı kolaylıklarla daha hızlı bir şekilde ilerlemiştir. Öyle ki, Doğan Kuban, 1949 yılına kadar süren Lütfi Kırdar yönetiminin, İstanbul'un yakın tarihi içinde bir yeniden inşa dönemi olarak anımsandığını belirtir.<sup>82</sup>

Şehrin güzelleştirilmesi ve yeşil alanlarının düzenlenmesi şiarıyla uygulanmaya başlanan plan, Boğaziçi'ne bu amaçlar doğrultusunda yaklaşmıştır. Yıldız Parkı, Emirgan, Çamlıca'da Suphi Paşa ve Çubuklu koruları gibi yeşil alanların düzenlenerek halka açılması hedefler arasındadır. Ayrıca Beyazıt, Çamlıca, Boğaziçi gibi güzel manzaralı yerlerde geleneksel Türk mimarisine uygun kahvehaneler inşa edilmesi amaçlanmıştır.<sup>83</sup> Planda, Boğaziçi'nin sayfiye ve gezinti bölgesi özelliklerinin ön plana çıkarılması dikkat çekicidir. Bu bağlamda, Derviş'in röportajlarında ve *Boğaziçi Mecmuası*'nda, Boğaziçi'nin artık şehirden bir parça olarak görülüp imara ve iskâna açılması, iş alanlarının oluşturulması, ulaşım imkânlarının artırılması şeklinde ortaya çıkan kamuoyu ile uyuşmayan bir bakış açısı ve düzenleme şekli söz konusudur.

Plan'ın, Boğaz'ın güzelliklerini koruma düsturu, pratik bağlamda Rumeli yakası için farklı düzenlemelerle birlikte düşünülmüştür. Hâlihazırda Bebek'e kadar uzanan bir tramvay hattının ve Anadolu yakasına nazaran daha geniş iş ve konut alanlarının olduğu Boğaz'ın Avrupa yakası, biri sahilden diğeri tepelerden geçen iki korniş yol ile şehir merkezine bağlanmak istenmiştir. Sahildeki yolun Galata Köprüsü'nden başlayarak Kabataş üzerinden Büyükdere ve Sarıyer'e uzanması planlanmıştır. Tepelerden geçecek yol ise Boğaziçi'nin tepelerini birbirine bağlamayı amaçlayan Taksim-Büyükdere-Kilyos yolu olarak tasarlanmıştır. Bu iki yol da Boğaziçi'nin Rumeli yakasını Taksim, Beyoğlu, Galata, Karaköy gibi şehir merkezindeki muhitlere kara yolundan bağlama amacı taşımaktadır.<sup>84</sup>

<sup>81</sup> İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.108.

<sup>82</sup> Doğan Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, s.506.

<sup>83</sup> Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.104.

<sup>84</sup> Tekeli, *age.*, s.102.



Prost Planı, Boğaziçi Mecmuası'nda kendine yer bulan konulardan olmuştur. Derginin son sayılarına doğru imar ve planlama ile ilgili yazılarda artış olduğu gözlenmektedir. Dergi, Boğaziçi'nin imarı ile ilgili yazılar yayımlayarak yapılan düzenlemeler sırasında bölgeye dikkat çekmeye çalışmaktadır. Bu amaçla yayımlanan bir yazı da derginin yazarlarından Abidin Daver'e ait, "Boğazi İmar İçin" başlıklı yazıdır. Daver, Boğaziçi'nin imarı için müştereken bir bankanın kurulması önerisini gündeme getirmiş, yazısının devamında da Boğaziçi'nde yapılacak eğlence ve dinlenme tesislerinin buraya rağbet sağlayıp, yatırımcılara kâr getireceğini ifade etmiştir:

*"Boğazın imarı için büyük paralarla istimlak yapmaya da lüzum yoktur. Arazi boldur, ucuzdur. Boğaz'ın kendisi için dökeülecek sermayeye karşı nankör olmayışı, yurdun bu güzel parçasının süratle imarı için, en mühim şartlardan biridir... Boğaziçi'ni imar için ilk iş olarak bir Boğaziçi İmar Bankası kurmak lazımdır. Bu bankanın sermayesini Emlak ve Eytam Bankası, İstanbul Belediyesi, Şirket-i Hayriye, Evkaf İdaresi, Boğaziçi'nde emlak, arazi, su ve dahyan sahipleri temin edebilirler."*<sup>85</sup>

Planın Boğaziçi'ni dolaylı olarak ilgilendiren bir diğer uygulaması da sanayinin Haliç bölgesinde toplanmasını ve Boğaziçi'ndeki sanayi tesis ve depolarının kaldırılmasını öngörmesidir.<sup>86</sup> Planın, Boğaziçi'ni sanayi kuruluşlarından temizleme tasarısı bölge için önemli bir gelişme olup dönemin gazetelerinde de bu politikaya yönelik yazılar yazılarak dikkat çekilmek istenmiştir. Örneğin, Nahid Sırrı Örik, Son Telgraf'ta yayımladığı 1938 tarihli "Boğaziçi Namına Bir Teklif" başlıklı yazısında Boğaz'ın en güzel yerlerinden biri olan Kuruçeşme'deki odun, tütün ve kömür depolarının bölgenin güzelliğine gölge düşürdüğünden yakınmaktadır.<sup>87</sup> Boğaziçi'nin de ikinci bir Haliç olmasından endişelenen Örik gibi pek çok Boğaziçili ve Boğaziçiseveri bu sanayi bölgesi uygulamasının, bölgenin doğal yapısını ve güzelliklerini kaybedeceğine sebep olacağını düşünmektedir.

## Sonuç

17. ve 18. yüzyıllarda keşfedilmeye başlanan ve şehir hayatına dâhil edilmeye çalışılan Boğaziçi, 19. yüzyıla dek biriktirdiği insan ve yapı stoğunun yanında Boğaziçi Medeniyeti olarak adlandırılan önemli bir kültürel ve toplumsal geleneğin doğuşuna mekân olmuştur. 20. yüzyılın başından itibaren İstanbul'un siyasal ve ekonomik olarak karşılaştığı zorluklar neticesinde demografik, entelektüel ve mimarî sermayesini kaybeden Boğaziçi, erken Cumhuriyet döneminde hak ettiği ilgiyi görememiştir.

İstanbul'da 1930'ların sonunda ortaya çıkan Prost Planı 1950'ye kadar şehir plancısı Prost'un önderliğinde uygulanmaya devam etmiştir. Suat Derviş'in Çöken

<sup>85</sup> Abidin Daver, "Boğazi İmar İçin", *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 3, Sayı 16, 1938, s.5-6.

<sup>86</sup> İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.138.

<sup>87</sup> Nahid Sırrı Örik, *İstanbul Yazıları*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2011, s.3.

Boğaziçi röportajlarında ve *Boğaziçi Mecmuası*'nın yazılarında dile getirilen Boğaziçi'ni ihya önerileri Plan'ın Boğaziçi'ne ilişkin uygulamalarında çok fazla yer bulamamıştır. Boğaziçi, büyük ölçüde mevcut hâliyle korunmuş; çökmüş ve terk edilmiş hâli ancak 1950'lerden sonra Anadolu'dan gelen göçlerin artmasıyla değişmeye başlamıştır. Ancak bu sosyo-mekânsal dönüşüm Boğaziçi'nin coğrafi özelliklerine ve taşıdığı sembolik ve tarihî değere uygun bir şekilde gerçekleşmemiştir. Boğaziçi, kırsal yapının çözülmesi sonucu İstanbul'da ortaya çıkan demografik patlamayla büyük bir kentsel gelişme baskısı altına girmiştir. Boğaz çevresindeki dört ilçenin nüfusu, 1950'de 215 bin 93 iken, 1970'te 451 bin 659'a yükselmiştir.<sup>88</sup> Bu hızlı demografik dönüşüm Boğaziçi'nin mekânsal yapısını tehdit altında bırakmıştır.

Şirket-i Hayriye ve İstanbul deniz taşımacılığında faaliyet gösteren diğer iki şirket de 1945'te tek bir çatı altında toplanarak kamulaştırılmıştır. Şehir Hatları İşletmesi olarak seferler düzenleyen işletmenin Boğaziçi seferlerinde bilet fiyatları ve sefer saatleri konusunda zaman içinde gelişme kaydedilmiştir. Ulaşım imkânlarının gelişmesi, bilhassa Rumeli yakasında otobüs ve tramvay seferlerinin sıklaşması ve Prost'un planıyla bölgeye şehir merkezi ile rabıtayı sağlayan iki bağlantı yolunun açılması Boğaziçi'nin Avrupa yakasındaki demografik ve kentsel büyüme baskısını daha fazla artırmıştır. Doğan Kuban 1996 yılında yayımlanan bir makalesinde, nüfusun sosyo-ekonomik bağlamda olanaklarının artmasının öncelikle Rumeli Boğaziçisi'ni spekülâtif kentleşme baskısıyla karşı karşıya bıraktığının altını çizmiştir. Kuban, kent mekânı üzerindeki bu spekülâtif baskının, Boğaz'ın Anadolu yakası için 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasından sonra yükselmeye başladığını vurgulamıştır.<sup>89</sup>

Suat Derviş, yazı dizisinin son bölümünde şöyle bir toparlama yapmıştır: *"Memlekette muntazam bir inkılaþ olmuş, içtimâî vazîyet tamamıyla değişmiştir. Bugün Boğaz'da eski yaluların yaşamasına imkân yoktur. Boğaziçi'ne büsbütün başka bir sınıf halkın yerleşmesi lazımdır."*<sup>90</sup> Derviş'in 1936 yılında yazdıkları, tam olarak onun kastettiği seyirde olmasa da İstanbul'daki demografik, ekonomik ve kentsel gelişmelerle yıllar içinde gerçekleşmiştir. Sanayileşmenin etkisiyle sahil kesiminin arkasında 1950'lerden sonra gecekondü mahalleleri oluşmaya başlamıştır. 1973'te Birinci Köprü'nün açılması Boğaz'ın her iki yakasında da köprünün yakın çevrelerini ve bağlantı yollarının geçtiği güzergâhı büyük bir imar ve nüfus baskısı altına almıştır. Kentsel gelişimi bu yükseliş ve çöküş süreci için biçimlenen bölgenin 1950 sonrasında plansız seyreden sosyo-mekânsal dönüşümüne ancak 1980 sonrasında bir çerçeve oluşturulmaya çalışılmıştır. Boğaziçi'ndeki bu yoğun göç ve imar baskı,

<sup>88</sup> Zeynep M. Enlil vd. "Görkemli Su Bulvarı'nın Dönüşümü: Boğaziçi'nin Yönetimi ve Kötü Yönetimi", *İstanbul*, Sayı 39, 2001, s.58.

<sup>89</sup> Doğan Kuban, "Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi", s.125.

<sup>90</sup> Suat Derviş, *Çöken İstanbul Röportajlar*, s.278.

1983 yılında amacı, aşağıdaki şekilde verilen Boğaziçi Kanunu'nun kabul edilmesini zorunlu kılmıştır:

“(...) Boğaziçi alanının kültürel, tarihî değerlerini korumak ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözetilerek korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlandırmak...”<sup>91</sup>

Ancak 1970'lerden sonra yoğun göç dalgaları ve 1988'de açılan İkinci Köprü Boğaziçi'ndeki düzensiz yapılaşmayı ve nüfus artışını hızlandırmıştır. 1955'te %26,50 olan Boğaziçi nüfus artış oranı, 1970'te %19,70; 1975'te %25,70 ve 1980'de %22,70 olmuştur.<sup>92</sup> Boğaziçi, kıyı kesiminde kısıtlı konut yerleşimini korusa da hemen arkasında başlayan gecekondu kuşağı ve zamanla tepelerdeki yeşil alanların lüks sitelere ve kapalı yerleşmelere dönüşmesiyle doğal yapının zararı pahasına kentleşmiştir, kentleşmektedir. Bugün Boğaziçi, dört ilçesinin nüfusu hesaplandığında 1 milyon 302 bin 896 kişiyle, İstanbul nüfusunun yüzde 8,22'sini oluşturmaktadır. Suat Derviş'in 1936 yılında dile getirdiği gibi yalnızca varlıklı kesimin değil, farklı sınıfların bir arada yaşadığı bir çeşitliliğe sahiptir. Ancak bunu kent mekânında adil olmayan, mekânsal ayrışma ile gerçekleştirmektedir. Fotoğrafa daha yakından bakınca, üst sınıfların Boğaziçi'ndeki mevcut hukukî düzenlemeleri iktidarla aralarındaki klientalist ilişkilerle aştığını; alt sınıfların ise usulsüz yapılaşmalarını, seçim dönemlerinde verdikleri oy karşılığında yasallaştırdıklarını görmek mümkündür.

## Kaynaklar

- Akın, Günkut, “20. yüzyıl başında İstanbul: Toplumsal ve Mekânsal Farklılaşma”, *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010*, (haz. İpek Yada Akpınar), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2011, s.20-30.
- Akyıldız, Ali, “Şirket-i Hayriye”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 39, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul: 2010, s.201-203.

<sup>91</sup> Boğaziçi Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2960.pdf>, son erişim tarihi: 15.06.2023.

<sup>92</sup> Mehmet Çubuk, “Boğaziçi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 1993, s.271.

- Aysu, Çiğdem, *Boğaziçi'nde Mekânsal Değişim*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 1989.
- Boğaziçi Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2960.pdf>, son erişim tarihi: 15.06.2023.
- “Boğaziçi Şarkısı”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 4, 1937, s. 27-30.
- “Boğaziçi'nde Mehtap Âlemi”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 1, 1936, s.22-23.
- “Boğaziçi'nde Bayındırlık Hareketi”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, s.4-5.
- Bozdoğan, Sibel, *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari ve Kültür*, (çev.) Tuncay Birkan, Metis Yayınları, İstanbul 2012.
- Çelik, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, (çev.) Selim Deringil, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1986.
- Çubuk, Mehmet, “Boğaziçi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 1993, s.266-286.
- Daver, Abidin, “Boğazi İmar İçin”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 3, Sayı 16, 1938, s.5-6.
- Derviş, Suat, *Çöken İstanbul - Raporajlar*, İthaki Yayınları, İstanbul 2021.
- Eldem, Edhem, “İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente”, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir, İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.152-230.
- Eruz, A. Fulya, “Sahilsaray”, TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 35, İsam Yayınları, İstanbul 2008, s.530-532.
- Enlil, Zeynep M., İclal Dinçer ve Zekai Görgülü, “Görkemli Su Bulvarı'nın Dönüşümü: Boğaziçi'nin Yönetimi ve Kötü Yönetimi”, *İstanbul*, Sayı 39, 2001, s.57-63.
- Eyice, Semavi, *Eski İstanbul'dan Notlar*, Küre Yayınları, İstanbul 2015.
- Gökbilgin, M. Tayyip, “Boğaziçi”, TDV İslâm Ansiklopedisi, Cilt 6, İsam Yayınları, İstanbul 1992, s.251-262.
- Gül, Murat, *Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Kentin Dönüşümü ve Modernizasyonu*, (çev.) Büşra Helvacıoğlu, Sel Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Hamadeh, Shirine, *Şehr-i Sefa: 18. Yüzyılda İstanbul*, (çev.) İlknur Güzel, İletişim Yayınları, İstanbul 2010.
- Hikmet, Nazım, *Yazılar-3 (1935)*, (ed.) Güven Turan, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004, 4.
- Baskı.
- Hisar, Abdülhak Şinasi, *Geçmiş Zaman Köşkleri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2012, 1. Baskı, Varlık Yayınları, İstanbul 1956.
- , *Boğaziçi Yalıları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, 1. Baskı, Varlık Yayınları, İstanbul 1954.
- , *Boğaziçi Mehtapları*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006, 1. Baskı, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1942.
- , *Boğaziçi Yalıları- Geçmiş Zaman Köşkleri*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 1978.
- Işın, Ekrem, *İstanbul'da Gündelik Hayat: İnsan, Kültür ve Mekân İlişkileri Üzerine Toplumsal Tarih Denemeleri*, İletişim Yayınları, İstanbul 1995.
- İleri, Selim, “Edebiyatta Boğaziçi”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 2, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1993, s.286-288.

19. Yüzyılın Yükselen Boğaziçi Medeniyeti'nden 1930'ların Çöken Boğaziçi'ne: Boğaziçi'nde Sosyo-Mekânsal Değişim

- “İlk Sayımız Nasıl Karşılandı?”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 2, 1936, s.25-26.
- “İstanbul Boğaziçi'nin İkinci Memnu Mıntıkaya Dâhil Olan Yerleri”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 1, 1936, s.6.
- Kaplanoğlu, Raif, *İlke Nüfus Sayımlarına Göre İstanbul'da Nüfus ve Kentsel Gelişme (1826- 1935)*, Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları, Bursa 2015.
- Karay, Refik Halid, *Memleket Yazmaları 1- Hep İstanbul*, (ed.) Tuncay Birkan, İnkılap Yayınları, İstanbul 2016.
- , “Boğaziçi Olduğu Gibi”, *Yeniğin Mecmuası*, Sayı:12, 27 Mayıs 1939.
- Kiper Nilgün, “Osmanlı İstanbulu'nda Kentsel Mekânın Değişim Süreci”, *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (ed.) Coşkun Yılmaz, Cilt 1, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, s.428-454.
- Koraltürk, Murat, “Şirket-i Hayriye'nin Gayrimüslim ve Yabancı Çalışanlarının Sicil Kayıtları Hakkında Bir Araştırma” *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Süreklilik ve Değişim: Zafer Toprak Armağanı*, (ed. Mehmet Ö. Alkan), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2022, s.145-226.
- , *İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1992.
- Kuban, Doğan, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, (çev.) Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010.
- , “Artık Başka Bir Boğaziçi Düşünsek”, *İstanbul*, Sayı 39, 2001, s.55-56.
- , *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 1996.
- , “Osmanlı Çağında Boğaziçi Yerleşmesi”, *İstanbul Armağanı: Boğaziçi Medeniyeti*, (haz.) Mustafa Armağan, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1996, s.119-126.
- Morkaya, Burhan Cahit, “Yarıncı Boğaziçi”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 3, Sayı 16, 1938, s.11-12.
- Ortaylı, İlber, “İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış”, *Amme İdare Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, 1977, s.77-97.
- Örik, Nahid Sırrı, *İstanbul Yazmaları*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2001.
- Safa, Peyami, “Boğazların ve Boğaziçi'nin Müdafaası”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, s.8.
- Sezen, Raşit Vecihi, “Canım Boğaziçi”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 5, 1937, s.10-11.
- Tanpınar, Ahmet Hamdi, *Beş Şehir*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2010.
- , *Sabnenin Dışındakiler*, Dergâh Yayınları, İstanbul 1990, 2. Baskı.
- Tekeli, İlhan, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013.
- , *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2009.
- Türe, Fatma (Haz.), *İstanbul'un Dört Çağı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1996.
- Yalçın, Hüseyin Cahit, “Boğaziçi”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 2, 1936, s.5-6.
- , “Boğaziçi'nin İmar ve Tezyini”, *Boğaziçi Mecmuası*, Cilt 3, Sayı 18, 1938, s.5-7.
- Yarış, Sümeyra, *İstanbul'un 100 Sanayi Kuruluşu*, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2012.

## Extended Summary

Istanbul has been a dynamic city with ever-expanding boundaries throughout its history. The Eastern Roman Empire operated in a very limited part of the city, in what is now called the historic peninsula. At that time, there was no organic link between the small villages, which were not connected to the city, and the centre of the city. During its time as the capital of the Ottoman Empire, Istanbul began to expand and be 'discovered' through technological, cultural and demographic changes. In the 19th century, when the empire was structurally reformed, Istanbul was also transformed architecturally, demographically and infrastructurally. Towards the end of the century, during the years of war and occupation, Istanbul's urban development slowed down, and the city fell into disrepair and desolation. With the proclamation of the Republic, the city was swiftly cast aside and suffered long years of neglect. Its centuries-long title as capital city was abruptly taken away. Following the Second World War, Istanbul underwent a rapid process of urbanization as a consequence of socio-economic changes, including the dissolution of the agricultural structure, the development of highways and means of transport, and rural migration.

A multitude of urban spaces in Istanbul afford the opportunity to examine the city's urban development through the lens of these processes of rise and decline. In addition to regions such as the historical peninsula, Galata, Pera, and the Golden Horn, which have been the focus of much of the existing research on Istanbul and have given rise to a substantial body of literature, there are other areas that have not received sufficient attention in urban studies which also have the potential to make important contributions to the existing literature on the subject. The Bosphorus is an important case study in understanding the socio-spatial transformations that Istanbul has undergone and is undergoing. The Bosphorus, which has also been the subject of mythological narratives, has become an integral part of the history of Istanbul since the city's ancient times. The fate of the Bosphorus, which was an infrequently visited, unintegrated and independent region of Byzantine Istanbul, underwent a significant transformation during the Ottoman Empire, particularly from the 17th century onwards. The Bosphorus, which became an important resort area accessible by sea, saw a surge in popularity among the upper classes in the 18th and 19th centuries. This growth occurred concurrently with the urbanization of Istanbul, leading to the emergence of a distinct urban culture, which has been termed the 'Bosphorus Civilization'.

The city's demographic, urban and economic destruction, which commenced with the First World War and resulted in significant upheaval, was also experienced directly by the Bosphorus. This article examines the demographic and spatial decline of the Bosphorus at the beginning of the 20th century. The following questions will inform and direct the research process, and their answers will be sought throughout the article: When and how did the Bosphorus rise? What is meant by the term 'Bosphorus Civilisation' and what were the causes of its collapse? What are the sources from the period in which the collapse of the Bosphorus can be analyzed, and

what is their importance in the existing literature? What kind of class transformation has the Bosphorus undergone? What part did Şirket-i Hayriye play in the history of the Bosphorus? Did the new regime have a Bosphorus policy in the early Republican period? What is envisaged for the Bosphorus in the Prost plan?

The fact that the sources used in the article have not been the subject of any previous study on the urban development of the Bosphorus and that they were written directly within the socio-economic and spatial context of the 1930s renders this study on the social history of the Bosphorus a unique contribution to the field. The first of these is the series of articles titled "Collapsing Bosphorus" by journalist-writer Suat Derviş, published in the newspaper *Son Posta* between 28 April and 31 May 1936. The second main source is the *Boğaziçi Mecmuası* (Bosphorus Magazine), which was published every month by Şirket-i Hayriye from September 1936 to March 1938 and distributed on the ferries. In addition, Refik Halid Karay's and Nazım Hikmet's columns written in various newspapers in different time periods between 1930 and 1950 on urban and daily problems of Istanbul are other sources to be utilized in this study.

The article is comprised of three sections. The initial section examines the significance of the Bosphorus Civilisation and the circumstances that led to its emergence. The subsequent section delves into the causes and consequences of the Bosphorus' decline, exploring the social, economic, architectural, political, and urban factors that contributed to its downfall. Finally, the article concludes with a discussion of the findings and an attempt to establish a comparative framework by examining the Bosphorus in the present era.