



Fotoğraf 6. Fatih Eseler, 2017.

“Bizans döneminden itibaren var olduğu bilinen ve Osmanlı döneminde saray erkânının konutlarına ve saraylarına ev sahipliği yapan Beşiktaş yerleşmesinin gelişim ve değişim dinamikleri çalışma konusunu oluşturan Maslak-Zincirlikuyu hattından farklıdır.”

## G.2. PROJE ÇALIŞMA ALANI

Maslak-Zincirlikuyu hattının başlangıcını oluşturan Zincirlikuyu bölgesi, aynı zamanda Galata-Pera-Taksim-Osmanbey-Şişli-Mecidiyeköy hattı ile Beşiktaş'tan başlayan hattın kesişim noktasıdır. Bununla birlikte, Bizans döneminden itibaren var olduğu bilinen ve Osmanlı döneminde saray erkânının konutları ve saraylarına ev sahipliği yapan Beşiktaş yerleşmesinin gelişim ve değişim dinamikleri çalışma konusunu oluşturan Maslak-Zincirlikuyu hattından farklılaşmaktadır.

20. yüzyıla kadar Maslak'tan Zincirlikuyu'na uzanan güzergâh üzerindeki yapılaşmalar sadece çiftlikler, askeri kompleksler, av köşkleri ve kasırlar ile şehrin Galata-Beyoğlu bölgesine ve Yıldız ve Beşiktaş Sarayları'na su sağlamak amaçlı yapılan su yollarından oluşmaktaydı.

19. yüzyıl boyunca değişen siyasal ve sosyal dinamikler, kentin ticaret ve rekreasyon merkezinin Eminönü-Sirkeci'den adım adım Galata - Pera - Taksim - Osmanbey - Şişli - Mecidiyeköy eksenini tarafından belirlenen hat üzerinde kayarak kuzeye doğru ilerlemesine neden olmuş, bu süreçte geride kalan bölgeler prestij kaybına uğramıştır.

20. yüzyılın ikinci yarısında hızlı bir gelişim yaşanan bölge, 1950'li yıllarda konut ve sanayi bölgesi iken 1980 sonrasında yaşanan küreselleşmenin de etkisiyle İstanbul'un önde gelen merkezi iş alanı (MİA) ve prestij bölgelerinden biri olmuştur.

Yukarıda kısaca özetlendiği gibi Maslak-Zincirlikuyu hattının fiziksel değişimini üç dönemde incelemek mümkündür.

### 19. yüzyıldan 20. yüzyıl ortasına: Kentsel gelişimin başlaması

Sarıyer, Bahçeköy, Belgrad köyü ve civarı Osmanlı Dönemi'nde padişahların av faaliyetleri için ayrılmış bölgelerdendir. Osmanlı padişahlarının 18. yüzyılın başında av faaliyetlerini terk etmesiyle bu bölgelerin birçoğu has bahçe olarak kullanılmaya başlanmıştır<sup>1</sup>. Lale Devri'nden II. Abdülhamit döneminin sonuna kadar da bu alanlarda dönemin mimari üsluplarıyla köşk ve kasırlar inşa edilmiş ve özellikle Fransız saraylarında görülen bahçe düzenlemeleri yapılmıştır (Arel, 1975). Bölgede yer alan Ayazağa Kasırları<sup>2</sup> ile Maslak Kasırları<sup>3</sup> Batılılaşma Dönemi mimari yaklaşımının günümüze ulaşan izleridir.

19. yüzyılın ilk yarısından itibaren, kentin fiziki yapısındaki gelişim odaklarını kırsal ve askeri tesisler oluşturmuştur. Levend Çiftliği Kışlası da 19. yüzyılın başında kentte yapılan ilk kışlalardan biridir. Kışla ve çevresi aynı zamanda Maslak-Zincirlikuyu hattındaki ilk yerleşmelerden biri olarak gelişmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısı ise kentin büyümesinin hızlandığı dönemdir. Kent, Kabataş ile Taksim arasında kalan

1: Sultan II. Mustafa'dan sonraki Osmanlı padişahları av faaliyetlerini terk etmişlerdir (URL-1).

2: Ayazağa Kasrı/Çinili Av Köşkü Maslak yakınlarında, Haznedar Çiftliği olarak anılan arazide yapılmıştır. II. Mahmud döneminde inşa edilen bu kasır muhtemelen bir yangında harap olmuştur. Günümüze ulaşan kasırlar Abdülaziz (hüküm 1861-1876) döneminde Sarkis Balyan tarafından inşa edilmiştir (Koçu, 1960).

3: Günümüze ulaşan kasırlar Abdülaziz döneminde inşa edilmiştir.

hattın güneyine, Maçka sırtları, Pangaltı, Nişantaşı ve Akaretler'e doğru genişlemiştir. 1913 yılında Şişli'ye kadar gelen elektrikli tramvay, bu yönde gelişimi hızlandırmıştır (Özkan, 2006). Hattın güneyinde yer alan Beşiktaş-Yıldız bölgesinin yönetim merkezi haline gelmesi nedeniyle, bu bölgede de kentsel büyüme artmıştır. 19. yüzyılda Pera'dan başlayan kentsel gelişimin ana eksenini oluşturan Büyükdere Caddesi, aynı zamanda kentin kuzeyindeki yerleşmelere (Büyükdere, Tarabya, Belgrad köyüne) ulaşan anayol olmuştur ve günümüzde de kentin önemli akslarından biri olarak önemini korumaktadır.

Güzergâh üzerinde yer alan bir diğer yapı grubu, Hamidiye Suyolu'na bağlı su yapılarıdır. Galata-Beyoğlu bölgesinde nüfusun artması ve sağlıklı suya ulaşmada sorunlar yaşanması nedeniyle, vakıf sularının son halkası olarak 1899-1902 yılları arasında Hamidiye Suyolu inşa edilmiştir (Çeçen, 1992). İçme suyu, Cendere Terfi İstasyonu'ndan günümüzde Sanayi Mahallesi'nde\* yer alan Hamidiye Su Terazisi<sup>4</sup>, Balmumcu Su Deposu'na ve sonrasında Yıldız Sarayı ve bölgedeki kışla ve çeşmelere ulaştırılmıştır.

Maslak-Zincirlikuyu güzergâhı üzerinde gelişen ilk bölge Levent'tir. Levend ismi kaynaklarda 15. yüzyıldan itibaren geçmeye başlamıştır. Evliya Çelebi, Levend Çiftliği'nin isminin, II. Mehmed'in fetih sonrası bu bölgeyi azaplara (levendlere) ihsan etmesinden kaynaklandığını belirtmektedir (Evliya Çelebi, 2006). Büyükdere asfaltı boyunca uzanan yolun doğusundaki geniş arazilerde Levend Çiftliği adı verilen yerleşim gelişmiştir. Levendlerin bu bölgedeki varlığı uzun süre devam etse de 18. yüzyılın üçüncü çeyreğinde çiftliğin oldukça harap halde olduğu bilinmektedir. I. Abdülhamid döneminde (hüküm 1774-1789) bu bölge Kaptan-ı Deryâ Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından satın alınmıştır. Kendisi bölgeye bahçeler, binalar, kasırlar yaptırmış ve deniz levendlerinden meydana getirdiği bir muhafız bölüğü yerleştirmiştir (Beşiktaş Belediye Başkanlığı, 1998) (İmaj 1).

Levend Çiftliği, 1791 yılında II. Selim tarafından satın alınarak, var olan yapılara "kurşun menzili soffaları" ve "havuz başında bir kasır" eklenmiştir (İmaj 2). 1793 yılı sonrasında ise çiftlik askerî amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. Askerî alanda düzenleme yapan ve yeni bir ordu kuran II. Selim, yeni kışlanın inşası için de mevcut askeri yerleşmelerden uzak olan Levend bölgesini tercih etmiştir. Levend Çiftliği Kışlası, Nizâm-ı Cedid ordusunun piyade ve süvari sınıflarının barındırılıp eğitilmesi için yapılmış farklı işlevleri içeren bir kışla olarak yapılmıştır. Kışla içerisinde bir talim meydanı, bu meydana nâzır bir hünkâr kasrı ve bir büyük kasır bulunduğu kaynaklarda yer almaktadır. Bu yapılardan başka, subaylar için lojman niteliğinde konutlar, hastane, hamam, kışlaya tüfek yapmak için bir kaynakçı, tabancacı, kundakçı, dökmeçi, çilingir, aşçı, çamaşırcı ve berber dükkanları ile Mihrişah Valide Sultan'ın yaptırdığı mecit ve 1795 yılında inşa edilen tüfek imalathanesinin yer aldığı belirtilmektedir (Uğurlu, 2012; Cezar, 2002, Çiftçi, 2004). Sur dışında ve yerleşim alanlarından uzak bir yerde inşa edilen bu kışlaya ulaşmak için Baltalimanı ile kışla arasında yol yapımına da önem verilmiş ve 5 köprü 1795 yılında onarılmıştır (Cezar, 2002).

18. ve 19. yüzyıla tarihlenen diğer haritalarda, Beşiktaş, Ayazağa hattı üzerindeki yerleşmeler ve Levend Çiftliği okunabilmektedir. 1831 tarihli Walsh, Robert (1772-1852) (URL-3) ve 1703 tarihli Johann Jacob Andelfinger, I. F. Leopold exc. (Aug. Vindel) (URL-4) Haritalarında Levend Çiftlik alanı görülmektedir. Melling'in "Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore" adlı eserinde yer alan F. Kauffer'in Boğaziçi haritasında Büyük Levend Çiftliği'nin yerleşimi olabildiğince detaylı biçimde gösterilmiştir. Haritada, kışla ve köşkün isimleri geçmekte ve yapı grubunun 1808 yılında yandığı yazmaktadır (URL-5) (İmaj 3). F.Fried tarafından 1821 senesinde hazırlanmış İstanbul haritasında da kışlanın orta avlulu dikdörtgen ana kütleli belirgin bir biçimde belirtilmiştir (URL-6) (İmaj 4).

Levend Çiftliği'nin 1798'den önceki fiziki durumu ile ilgili Mahmud Raif Efendi'nin "Tableau des nouveaux reglemens de l'Empire Ottoman" adlı eserinde yer alan gravür bilgi vermektedir (İmaj 5). Bu gravürde,



İmaj 1. 1784 tarihli haritada, Levent Çiftliği, Kaptan Paşa Evi olarak görülmektedir. Dumas, Mathieu (1753-1837), Bonneval, Mériadee de Ruffo de (1741-1814), Fleurieu, Charles-Pierre Claret de (1738-1810) haritası (URL-1).



İmaj 2. Haritada "Kiosque pour G.S." isimli yapı, III. Selim'in yaptırdığı köşk olmalıdır. (haritanın tarihi ve yapan kişi belirli değildir). (URL-2).

4: Detaylı bilgi için bkz. Sönmezler, Ş.; Şahin S. (2014).

\*: 2017 yılında başlayan çalışma kapsamında "Sanayi Mahallesi" olarak tanımlı olan alan bugün için "Sultan Selim Mahallesi" resmi adını almıştır. Bununla birlikte alanın kimliği ile de uyumlu olması ve mekânsal tanınırlılığı açısından çalışma kapsamında söz konusu alan "Sanayi Mahallesi" ismiyle kullanılmıştır.



İmaj 3. F. Kauffer'in 1819 tarihli haritasında Beşiktaş-Levend-Ayazağa yerleşmeleri görülmektedir. Haritada Levent Kışlası da detaylı olarak belirtilmiştir. (URL-5)

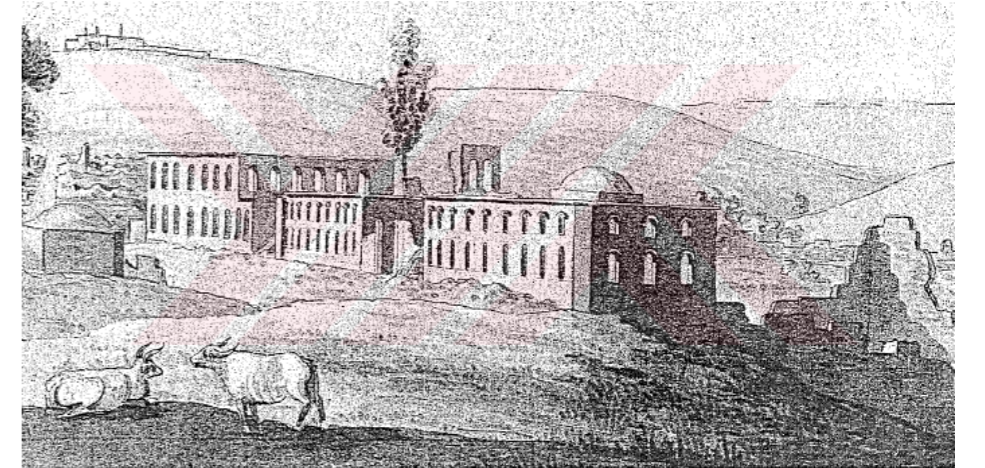


İmaj 4. F. Fried, 1821 haritasında Büyük Levend Çiftliği Kışlası. (URL-6)

orta avlulu ve dikdörtgen bir ana kışla kütlelerinin bulunduğu, buna paralel ek bir ince uzun kütlelerin de hemen ana yapının yanında yer aldığı görülmektedir. 1808 yılındaki Kabakçı İsyanı'nda kışla tahrip edilmiş, ancak kasrı hümayuna dokunulmamıştır. Ayaklanma sonrası tahrip edilen kışla yenilenmemiştir (Cezar, 2002). Löwenhielm'in 1824 tarihli resminde kışlanın ayaklanma sonrası durumu görülmektedir (Anonim, 2003 aktaran Çiftçi, 2004) (İmaj 6). Yapı günümüzde futbol federasyonu tarafından kullanılmaktadır (İmaj 7-8).



İmaj 5. Levend çiftliği gravürü, Mahmud Raif Efendi, (19. yüzyıl) (URL-7).



İmaj 6. Löwenhielm'in 1824 tarihli resminde Levend Çiftliği Kışlası (Anonim, 2003 aktaran Çiftçi, 2004).

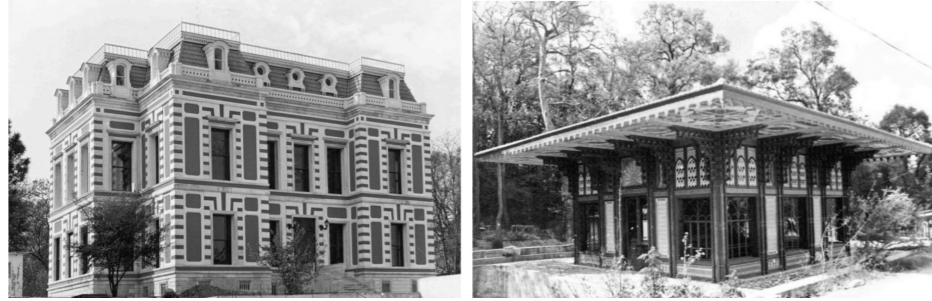


Resim 7. III. Selim'in yaptırdığı Hünkâr Kasrı/ Levent Kasrı (Pembe Köşk), Günümüzde Türkiye Futbol federasyonu tarafından kullanılmaktadır (URL-8).

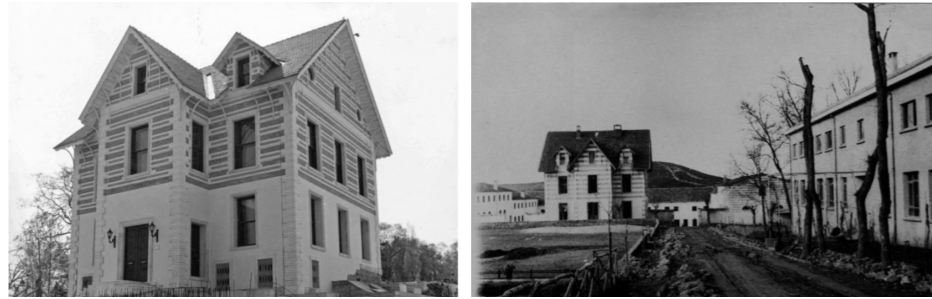
Resim 8. 1884 yılında Padişah Abdülaziz'in oğlu Velihaht Prens Yusuf İzzettin Efendi'nin yazlık av köşkü olarak inşa edilen köşk günümüzde eğitim yapısı olarak kullanılmaktadır (URL-9).

19. yüzyıl haritaları incelendiğinde, yüzyılın başında Beşiktaş-Ayazma güzergâhı üzerinde Beşiktaş yerleşmesi ve Büyük Levend Kışlası dışında yerleşme bulunmadığı, sadece çiftliklerin yer aldığı görülmektedir. II. Mahmud (1808-1839) döneminden başlayarak ise bölgede kasırlar ve av köşkleri inşa edilmeye başlanmıştır. İstinye ve Tarabya kavşaklarıyla sınırlanan Maslak ve Ayazağa bölgelerinde ilk kasır ve av köşkleri inşa edilmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde Haznedar Çiftliği olarak anılan bölgede, Ayazağa Kasırları ve Ayazağa Köşkü inşa edilmiştir. İlk yapılaşma II. Mahmud döneminde olmasına karşın, günümüze ulaşan yapılar Abdülaziz dönemine aittir ve mimarı Sarkis Balyan'dır (Koçu, 1960; Batur, 1994). Çiftlik arazisindeki yapıların en büyüğü Ayazağa Kasrı olarak bilinen yapıdır (İmaj 9). Alanda, servis işlevleri için padişah ve maiyeti tarafından yaptırılan ikinci bir köşk daha bulunmaktadır (İmaj 11-12). Ayazağa Av Köşkü olarak tanımlanan ahşap karkas yapı incelikli ve zengin bezeme düzenine sahiptir (Batur, 1994) (İmaj 10). Ayazağa Kasırları ve Av Köşkü, Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra orduya tahsis edilerek süvari okulu ve okulun kapanması sonrasında 3. Kolordu tarafından kullanılmaya başlanmıştır. 1990'lı yıllarda tarihi yapıların restorasyonu gerçekleştirilmiş ve alana kültür merkezi inşa edilmiştir (İmaj 13).



İmaj 9-10. Ayazağa I. Kasrı ve Ayazağa Köşkü (URL-10).



İmaj 11. Ayazağa II. Kasrı'nın günümüzdeki durumu (URL-11).

İmaj 12. Binicilik Okulu olarak kullanıldığı dönem (URL-12).

Maslak-Zincirlikuyu hattının sonunda yer alan ve Maslak Kasırları olarak adlandırılan yapı grubu Kasrı Hümayun, Mabeyn-i Hümayun, Çadır Köşkü, Paşalar Dairesi ve Limonluk'tur (İmaj 14-15). 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen Maslak Kasırları, Cumhuriyet'in ilanı sonrasında devlet arazisine geçmiş ve yapı grubu 1937'de Maslak Askeri Prevantoryumu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Maslak Kasırları, 1981 yılında Milli Saraylara devredilmiştir.

**19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen Maslak Kasırları, Cumhuriyet'in ilanı sonrasında devlet arazisine geçmiş ve yapı grubu 1937'de Maslak Askeri Prevantoryumu olarak kullanılmaya başlanmıştır.**



İmaj 13. Ayazağa Kültür Merkezi ve Ayazağa Kasırları ve köşkü (URL-13).



İmaj 14-15. Maslak Kasırları (URL-14).

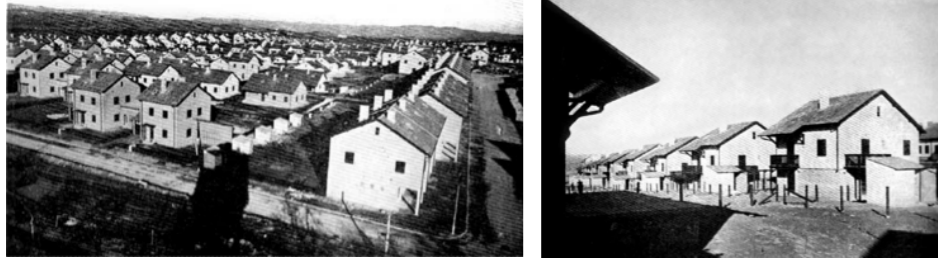
Bölgede yer alan bir diğer kasır, Zincirlikuyu'da yer alan Veliht Prens Yusuf İzzettin Efendi Kasrı'dır ve günümüzde eğitim yapısı olarak kullanılmaktadır.

Tanzimat Dönemi'nde yerel yönetimlerin yeniden yapılandırılması sürecinde 6 Ekim 1868 tarihli Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi'nde Beşiktaş 7. Daire olarak nitelenmiş ve sınırları "Dolmabahçe'den sahilde Kayalar'a, karadan Levend Çiftliği ve Şişli Feriköyü'ne kadar uzanmaktadır." diye belirtilmiştir (Düstur, 1872 aktaran Baba, 2009).

Cumhuriyet'in kurulması ve başkentin Ankara'ya taşınması, 1930'ların ekonomik durgunluğu ve devlet politikaları nedeniyle sanayinin Anadolu'ya kaydırılması, İstanbul'un durağan bir sürece girmesine sebep olmuş, kent nüfusunu ve ticari birikim olanaklarını da azaltmıştır. Tanzimat ile başlayan modernleşme ve planlama çalışmalarına devam edilmiş ve Prost planının uygulanması 1940'lı yıllarda hızlanmıştır.

## 1940-1980: Levent bahçe-şehir yerleşmesinden MİA'ya

1940'lı yıllarda İstanbul valisi olarak görev yapan Lütfi Kırdar'ın dönemi İstanbul'da planlanma uygulamalarının hız kazandığı dönemdir. Bu yıllara kadar boş ve ıssız kır alanlarının bulunduğu güzergâhta ilk yapılaşma Levent Çiftliği'nin bulunduğu bölgede, bugünkü Levent semtinin çekirdeğini oluşturan Emlak Kredi Bankası'nın ilk kısım evleri olmuştur. Emlak Kredi Bankası'nın toplu konut projelerine 1947 yılında başlanmış, birinci mahalle 1950'de bitirilmiştir. Daha sonra, ikinci, üçüncü ve dördüncü mahalleler ile sürdürülen Levent projesi, 1960'da tamamlanmıştır. 1950'lerin sonlarına doğru Levent'in doğusunda Etiler Mahallesi'nin yapımına başlanmıştır.



İmaj 16-17. 1952 yılında Levent 1. Kısım (Arkitekt, 1952).

1950'den önce Prost tarafından hazırlanan planlarda kentin kuzeye doğru gelişmesi öngörülmemiş ve bunun için döneminin sonunda ortaya atılan ve Levent'te planlanan konutlara ve aks üzerinde yer seçmek isteyen sanayi taleplerine karşı çıkmıştır (Cansever, 1993 aktaran Akgün 2010). Levent'in, kent plan ve programına konut alanı olarak, ilk defa 1951 tarihinde, Şişli-Mecidiyeköy-Levent-Bebek-Arnavutköy-Ortaköy Bölgesi Gelişim Planı'nda alındığı görülmektedir. 1954 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planı'nda, bu alan plan kararlarına dâhil edilmiştir. Beyoğlu bölgesinin kuzeye doğru, Levent civarına gelişmesi düşünülmüş, bölge konut alanı olarak önerilmiştir.

Kentte artan konut ihtiyacını karşılamak amacıyla, kent dışı bir yerleşme olarak yapılan Levent Mahallesi çevresinde, mahalle kullanıcılarının istihdamını sağlamak ve merkezi kentle bağlarını koparmak amacıyla sanayi alanları kurulması düşünülmüştür. 1951–1952 yıllarında ilaç fabrikaları bölgeye yerleştirilmiştir. 1955 yılında da, Müşavirler Heyeti tarafından hazırlanan Sanayi Planı'nda Levent'te yeni sanayi alanlarının planlanması öngörülmüştür (Akın, 2010). 1950'li yılların başında Zincirlikuyu'da açılan Puro-Fay Fabrikası ve Levent'te 1952 yılında açılan Eczacıbaşı, 1954 yılında açılan E. R. Squibb and Sons ve 1956 yılında açılan Philips Sanayi A.Ş. fabrikaları bölgedeki ilk fabrikalardandır (İmaj 18-19).

Bölgede ilaç fabrikalarının bulunması, küçük ölçekli sanayi ve ticari amaçlı işletmeler için bir çekim gücü yaratmıştır. 1960 sonrası hazırlanan Sanayi Alanları Planı'nda dokuz adet sanayi alanı belirlenmiş, 1966 yılında alınan kararlar, 1/5000 ölçekli "İstanbul Sanayi Sahaları İmar Planı" gereği, 4. Levent'te Otomotiv Sanayi için bir alan tahsis edilmiştir. Küçük ölçekli sanayilerin yer seçtiği bu alan bir süre sonra yeterli olmamış, gelişme planlı alanın dışına taşarak devam etmiştir. Levent Otomotiv Sanayi alanının yetersiz kalması sonucu Nazım Plan Bürosu Maslak'ta küçük sanayi için büyük bir alan ayırmıştır (Öktem, 2005). Sanayi kuruluşları beraberinde gecekondulaşmayı da getirerek Gültepe, Seyrantepe, Çeliklepe ve Sanayi mahallelerinin çekirdeğini oluşturmuştur. Gecekondu mahallelerinin nüfusunu sanayi alanında çalışanlar ve 1950'li yıllarda tarihi yarımada da gerçekleştirilen kentsel operasyonlar sırasında buraya yerleştirilenler oluşturmaktaydı.

**... boş ve ıssız kır alanlarının bulunduğu güzergâhta ilk yapılaşma Levent Çiftliği'nin bulunduğu bölgede, bugünkü Levent semtinin çekirdeğini oluşturan Emlak Kredi Bankası'nın ilk kısım evleri olmuştur.**

**1970'lerin başında 1. Boğaz ve Haliç köprüleriyle İstanbul'u bir bütün olarak kuşatan 1. Çevre Yolu, Büyükdere aksını güçlendirmiş ve Galata-Mecidiyeköy hattının kırılmasına yol açarak, kent eksenini Zincirlikuyu'ya doğru değiştirmiştir.**



İmaj 18. Eczacıbaşı Fabrikası, günümüzde Kanyon yer almaktadır (URL-15).

İmaj 19. E. R. Squibb and Sons Firması, günümüzde fabrika alanı boştur (URL-16).

1966 yılında, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, kent için sürdürülebilir bir gelişmenin ancak kent, Marmara Denizine paralel gelişir ve kuzeye doğru gelişme engellenirse mümkün olacağını öngörmüş ve bu akstaki yapılaşma talebini engellemiştir (Cansever, 1993 aktaran Akgün 2010). Ancak, 1967 yılı yapı yönetmeliğine eklenen gökdelen yapımını teşvik eden madde ile yüksek yapılaşma konusunda kolaylık getirilmiştir. Bu maddede, arsanın %25'inden az kullanımı halinde, binaya verilecek yüksekliğin artırılabilceğine karar verilmiştir (Akın, 2010).

1958'de açılan Barbaros Bulvarı, kentin çeşitli yönlerden gelerek Beşiktaş'ta düğümlenen trafiğini Zincirlikuyu ve Büyükdere Caddesi'ne bağlayarak Maslak-Zincirlikuyu aksına erişimi güçlendirmiştir. 1970'lerin başında 1. Boğaz ve Haliç köprüleriyle İstanbul'u bir bütün olarak kuşatan 1. Çevre Yolu, Büyükdere aksını güçlendirmiş ve Galata-Mecidiyeköy hattının kırılmasına yol açarak, kent eksenini Zincirlikuyu'ya doğru değiştirmiştir.

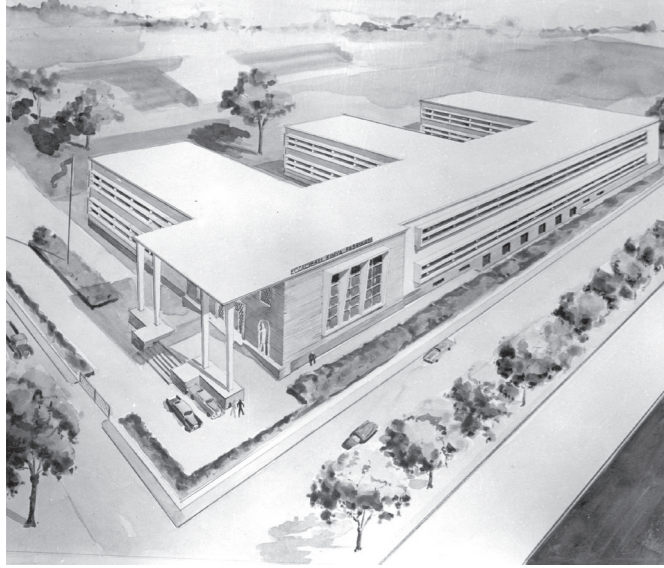
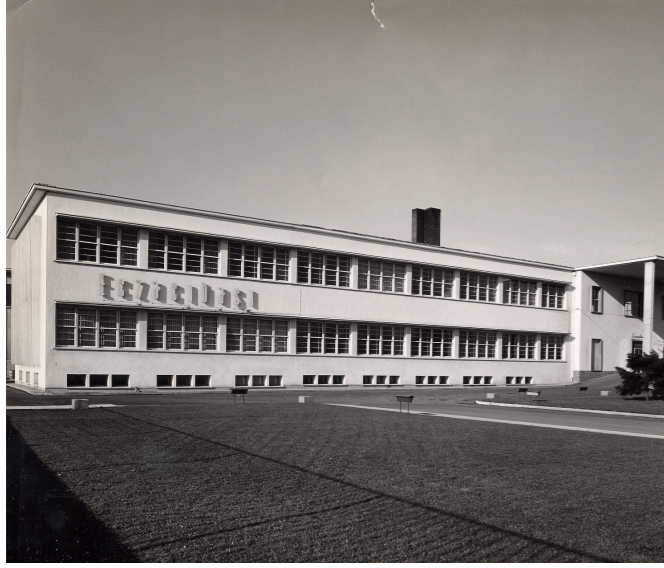
1970'lerde MİA'nın Mecidiyeköy'e ulaşmasının ardından, Dünya Bankası'nın finansmanını almayı hedefleyen 1974 Nazım Planı'nda Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arası ikinci derecede merkez olarak kabul edilmiştir (Sezer, 2000). Merkezi olarak Mecidiyeköy'ün genişlemesinin sonucu olarak ortaya çıkan Zincirlikuyu bölgesindeki iş alanları, büyük ölçüde Levent ve Sanayi Mahalleleri üzerinde baskı yaparak, bu bölgelerin iş alanlarına dönüşmesine neden olmuştur. Eski merkezi iş alanı içinde küçük ölçekte yer alan banka, sigorta, muhasebe, turizm ve benzeri hizmetler, gerek yerel gerekse yabancı sermayenin sağladığı büyüme olanağıyla, gelişmiş ülkelerde "büro kule" leri diye anılan büyük binalara geçmeye ve İstanbul'un kentsel görünümünü (cityscape) değiştirmeye başlamışlardır (Tümertekin, 1997).



İmaj 20. 1980 yılında tamamlanan İstanbul Karayolları Zincirlikuyu Tesisleri (URL-17).

**1980 sonrası: Küreselleşme ve Prestij Yapıları**

1980 sonrası dönem içinde, Levent-Maslak aksının yapılanmasını etkileyen en önemli faktör kuşkusuz tüm dünya ile birlikte İstanbul'u da etkisi altına alan küreselleşme hareketleri olmuştur. 1980-1990 yılları arasında tarihi kent merkezi, uluslararası pazarın ve yabancı şirketlerin İstanbul'a girmesi ile



yeni yapılaşma ihtiyaçlarının oluşmasına yol açmıştır. Bu bağlamda ticari yapılaşmalar farklı bölgelere dağılmıştır. Eminönü, Topkapı, Laleli gibi tarihten bu yana ticari merkez olan yerleşimler, sembolik ve yerel ticaret alanlarına dönüşmüştür. Büyükdere Caddesi, 1973 ve 1988 yıllarında açılan boğaz köprülerini Avrupa yakasında birbirlerine bağlayan İstanbul'un ana ulaşım aksı olarak günümüzde hizmet vermektedir (İMP, 2007). Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleri ile ulaşım ağının kesişim noktası olan Büyükdere-Maslak aksı yeni ticari yapıların tercih alanı olmuştur. 1980'li yılların başında Büyükdere, Şişli, Mecidiyeköy, Gayrettepe ve Zincirlikuyu'da yüksek ofis yapıları inşa edilmeye başlanmıştır (Baba, 2009).

1982 yılında çekilen hava fotoğrafında en dikkati çeken nokta Boğaziçi Köprüsü bağlantı yollarıyla birlikte Zincirlikuyu mezarlığının kuzeyindeki büyük parseller üzerine kurulan sanayi tesisleridir. Bu tesislerin doğusundaki plansız yerleşmelerin büyük bir kısmı fabrika işçilerine aittir (Baş, 2009).



Eczacıbaşı fabrikasına ilişkin mimari ve iç mekân fotoğrafları (Kaynak: Eczacıbaşı A.Ş. arşivi)

İmaj 21: Hava Fotoğrafi Büyükdere Caddesi 1982 (URL-18).

1980' li yıllarda uygulanmaya başlayan neo-liberal ekonomik politikalar ile birlikte, Levent – Maslak aksı, İstanbul'daki en önemli MIA'lerden birisi haline gelmiştir. Neo-liberal ekonomik politikalar ile desteklenen kentsel değişim süreci, 1985 sonrası af yasalarının da etkisi ile gecekodu dönüşüm sürecine girmiş ve kentsel mekânda dönüşümün gözlemlendiği alanlardan biri olmuştur. 1990'lı yıllardan itibaren İstanbul'daki yüksek yapılaşma girişimlerinde hızlı bir artış gözlenmiştir. İstanbul'da yüksek yapılaşmalar ile ilgili özel önlemler, yasalar ve belirli stratejiler belirlenmemiştir. Yüksek yapılaşmalardaki artışın temelinde, küresel politikaların dünyayı etkisi altına alması, prestij unsurları, arazilerin emlak değerleri gibi faktörler yer almaktadır (Erdönmez, 2005).

1986 yılında İstanbul kentinde Uluslararası İş Merkezi yaratma amacıyla Essen Planı hazırlanmıştır. İlk etapta planda seçilen alanlar kentin merkezi alanlarına yakın çöküntü ve gecekodu alanlarıyla çevrili Piyalepaşa-Dolapdere aksıdır. Ancak Essen planı, 1980 Nazım Plan kararlarına aykırı olan kentin gelişim yönünün kuzeye doğru ilerleyecek olması ve tarihi koruma alanlarının yeni önerilen ulaşım projeleri ile tahrip edileceği gerekçeleri ile iptal edilmiştir. Bununla birlikte, 1980 Nazım Planı kararlarına rağmen uluslararası iş merkezi projesi için yeni alan Büyükdere-Maslak aksı seçilmiştir (Kilometre, 1992 aktaran Öktem, B. 2005).

Bir İngiliz Türk ortak firmaya hazırlanan Boğaziçi Öngörünüm ve Etkilenme Alanı Planı'nda Büyükdere - Maslak aksının batısında kalan Zincirlikuyu ile Levent arası Merkezi İş Alanı (MIA) olarak tanımlanmış, yüksek yapılaşma izinleri verilmiştir. Çeşitli kuruluşların prestij yapıları olarak yükselen binalar bölgede ciddi bir yoğunlaşma yaratmıştır. Beşiktaş- Zincirlikuyu-Maslak hattında bulunan yüksek yapılaşmaların Boğaziçi silüetine etkisi bulunmaktadır. Akstaki yapılaşmada iş merkezi, iş merkezi + otel, iş merkezi + alışveriş merkezi + konut (rezidans) gibi kullanımlara yer verilmiştir (Öktem, 2005).

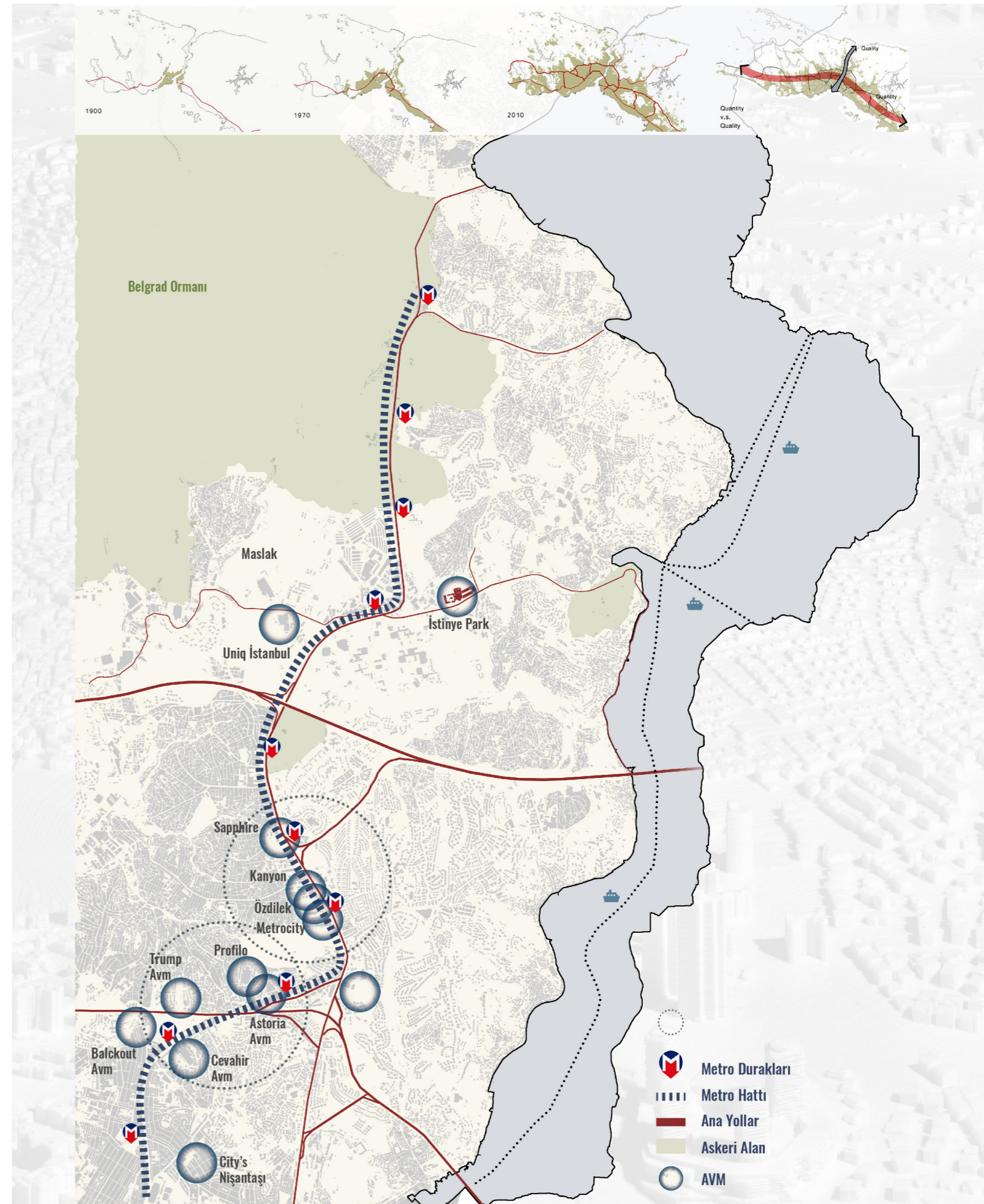
Maslak-Zincirlikuyu hattı günümüzde, 1980 ve sonrası İstanbul'da ortaya çıkan yeni mekânsal gelişmeleri ve küreselleşmenin etkisini yansıtmaktadır. Bu dönemde, kentin dönüşümünü biçimlendiren insan, bilgi ve sermaye akışının yoğunlaşması yeni mekânsal yorumlamaları da beraberinde getirmiştir. İstanbul'da mekân üretimi alanında yoğun ve simgesel yapılaşmalar başlamış ve şirketlere ait ofis üretimleri, rezidans olarak tanımlanan lüks konut yapılaşmaları kentte hızla artmıştır ve artmaya da devam etmektedir (Baba, 2009). Yüksek yapılar ile konut dokusu, büyük çelişkiler barındırarak yan yana gelişmeyi sürdürmektedir.



İmaj 22. İstanbul Levent 'deki yüksek yapıların kentsel ilişkisi (Onduline AŞ., 2009).

**Yüksek yapılar ile konut dokusu, büyük çelişkiler barındırarak yan yana gelişmeyi sürdürmektedir.**

Harita 1. Maslak-Zincirlikuyu hattı üzerinde bulunan alışveriş merkezleri





Fotoğraf 7. Ada Diren Kurt, 2017.

1986 sonrası aksta inşa edilen gökdelenlerin satışındaki başarı ve bölgede prestijli firmaların varlığı arazi spekülasyonunu artırmış, bu da özellikle sanayicileri, büyük inşaat firmalarını ve diğer yatırımcıları gökdelen inşa etmek üzere motive etmiştir. Artan taleplerle birlikte belediye aksta dair mevcut iki plan hazırlamıştır: 1988'de Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları uygulama İmar Planı ve Şişli-Ayazağa Revizyon İmar Planı. Bu planlarla akstaki Şişli-Büyükdere aksındaki arsalara emsal 4,5 ve Maslak'taki arsalara ise emsal 2.3 oranlarında yapılaşma hakkı verilmiş, bu da akstaki dönüşümü hızlandırmıştır (1988 Büyükdere Caddesi Güzergâhı Ticaret Alanları Uygulama İmar Planı Notları ve 1988 Şişli Ayazağa Revizyon Plan Notları'ndan aktaran Öktem, 2005).

1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü bağlantı yolları, 1998 tasdik tarihli 1/5000 Nazım plan kararları neticesinde verilen emsal hakları ve 2000 yılında hizmete giren İstanbul metrosunun güzergâhının Büyükdere Caddesi'nden geçmesi de eklenince bölge bir cazibe merkezi konumuna gelmiştir (Baş, 2009).

2000'li yıllara gelindiğinde ise, küresel toplumun da teşvikiyle birlikte, insanların tercihleri, istekleri ve ihtiyaçları farklılaşmış, insanlar tüm ihtiyaçlarını giderebilecekleri çok fonksiyonlu yapıları tercih etmeye ve lüks tüketimin önemli bir sembolü olan rezidanslarda yaşamaya başlamışlardır. Levent-Maslak aksı da bu dönüşümden etkilenmiş, bölgedeki lüks konutlar, başka bir deyişle rezidansların sayısı her geçen gün artmıştır (Durmuş, 2010). 1950'lerden günümüze kadar geçen süreçte, Büyükdere Caddesi üzerinde yaşanan değişimlerin sıralı olarak kırsal nitelikteki yerleşim dokusundan sanayi alanlarına ve sanayi alanlarından prestijli yapıların yükselmesiyle MİA'lara dönüşüm süreci ve bu süreçte Büyükdere Caddesi'nin çevresine etkisi araştırılmıştır. Söz konusu cadde üzerinde yer alan fabrikaların ve eski yapıların dönüşüme uğraması ve yüksek katlı modern teknoloji yapılarının geliştirilmesi ile birlikte bölge İstanbul'un en gözde iş ve ticaret alanı haline gelmiştir.

