

19.Yüzyıldan 20.Yüzyıla Beşiktaş-Maslak-Büyükdere Aksı

Tuğba Göksu
Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
goksutugba@gmail.com

Prof. Dr. Nuran Kara Pilehvarian
Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
pvarian@gmail.com

Özet

Bu makalenin hedefi Beşiktaş-Maslak-Büyükdere aksının oluşum ve gelişim süreçlerini incelemek, gelişimini etkileyen faktörleri değerlendirmek, aksta meydana gelen işlev değişikliklerini tespit etmek, bu işlev değişikliklerinin sebep ve sonuçlarını değerlendirmek, aksın günümüzdeki haline erişinceye kadar ki evrelerini belirlemektir.

Anahtar Kelimeler: Yıldız, Beşiktaş, Maslak, Büyükdere, Levent.

Beşiktaş-Maslak-Büyükdere Axis from the 19th Century to the 20th Century

Abstract

The aims of the article are examining of the formation and development processes of Maslak-Büyükdere axis, evaluating the factors affecting its development, determining the functional changes occurred on the axis and evaluating the causes and consequences of them, determining the phases of the axis until it reaches the present state.

Keywords: Yıldız, Beşiktaş, Maslak, Büyükdere, Levent.

Giriş

Günümüze dek yapılmış pek çok araştırma Maslak Büyükdere aksının 1970 sonrası oluşum ve gelişimini incelemiştir. Bu incelemeler aksın bulunduğu Beşiktaş bölgesinin 1970 öncesi, 19.yüzyıl sonu-20.yüzyıl başındaki işlev değişimlerini dikkate almamıştır. Bu çalışmada 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin yönetim merkezi niteliğini taşıyan bölge, 1909'da başlayan işlevsel değişiminden itibaren incelenmiştir. Osmanlı Devleti'nin tarih sahnesinden silinmesi, 1923'de kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yönetim merkezini Ankara'da yapılandırmasıyla birlikte İstanbul'daki son yönetim merkezi bölgesel olarak değişime uğramıştır. 1936'ya kadar askeri alanlar dışında terk edilmiş bir bölge görünümündeki sarayalanı 1936'da Beşiktaş Tayyare Fabrikasının kurulmasıyla sanayi işlevi ile bölge yeniden hareketlenmeye başlamıştır. 1937'de kapsamında açılan ilk teknik okul olan İstanbul Teknik Okulu'na (günümüzde Yıldız Teknik Üniversitesi) saray binalarından kullanılmayan, metruk haldeki 8 binanın tahsis edilmesiyle bölge yeni bir işlev-eğitimle hareketlenmeye devam etmiştir. 1956-58 yılları arasında İstanbul için hazırlanan ancak uygulanmaya konmayan Prost Planları uyarınca yapılan Salıpazarı-Beşiktaş istimlakları sırasında Barbaros Bulvarı'nın açılması 1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün inşa edilmesi bölgeyi İstanbul içinde her yerden kolay ulaşılabilen merkezi bir konuma getirmiştir.

19.Yüzyıl Öncesi Beşiktaş

Çeşitli kaynaklarda, Beşiktaş bölgesinin tarihinin Bizans Dönemi'ne (4.yy-15.yy) kadar dayandığı, Beşiktaş kıyılarında Ayios Mihael Kilisesi, imparatorların yazlık ikametgahı olan Ayios Mamas Saray kompleksi ve Fokas Manastırı yer aldığı, sarayın çevresinde St.Mamas (Beşiktaş) adıyla anılan küçük bir köyün olduğu ve bölge genelinin oldukça geniş ormanlık bir yapıda olduğu belirtilmektedir (Akbayar, N., 1998:14). Osmanlı döneminde de ilk zamanlar bu yapısını koruduğu, padişahlar ve saray mensuplarınca av bölgesi olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Beşiktaş, Boğaziçi sahil şeridinde gelişen ilk yerleşme yeri olarak nitelendirilmiştir.Beşiktaş kıyı bölgesi II.Bayezid Devri'nde (1481-1512) Kaptanı Deryalara tahsis edilmiş, sonraki yıllarda ise I.Ahmed devri itibarıyla (1603-1617) hanedana geçen Beşiktaş kıyı bölgesi saray bahçelerinin içine yani Hadaik-i Hassa içerisine alınmış ve hasbahçeler olarak düzenlenip bir çok sahil saraylarla çevrelenmiştir ("Yıldız Sarayı Kasrı Hümayunlarından Şale":94-97.). Beşiktaş 17.yy'da Abbasağa ve Vişnezade mahallelerinin oluşmasıyla sırtlara doğru genişlemesini sürdürmüştür.

17.Yüzyıldan sonraki üç yüzyıl süren bir dönemde,kasırları, sarayları, bahçeleri, çeşmeleri, cirit meydanları ve silahhaneleri ile Dolmabahçe, Fındıklı, Kabataş arasındaki bu bölge padişahlar tarafından yoğun ilgi duyulan bölge olmuştur. Hanedanın Beşiktaş'a olan bu ilgisi, sarayla ilişkili kişilerin ve Osmanlı üst tabakasında seçkin bir yeri olan ilmiye sınıfı mensuplarının da Beşiktaş'a ilgi duymasına neden olmuştur (Akbayar,N.1998:19). Birçok Osmanlı padişahı bölgeye ilgi duyup köşkler,yazlık saraylar yaptırmış ancak; III.Selim (1789- 1807) Beşiktaş'a ayrı bir ilgi duymuş, yazlarını Beşiktaş ve Çırağan Yalısı'nda geçirdiği gibi kızkardeşleri için de kıyıda sahil saraylar yaptırmıştır.Annesi Mihrişah Valide Sultan ise 1804'te Yıldız Sarayı'nın nüvesi niteliğinde bir kasır ile dört yüzlü bir çeşme inşa ettirmiştir. Bunların haricinde yeni yalılar inşa ettirmiş ve Çırağan Yalısı'nı da yeniden yaptırmıştır. Bu dönemde bu yapı toplulukları oldukça büyüdüklerinden Beşiktaş Sahilsarayı olarak anılır hale gelmiştir (Akbayar,N., 1998:25), (Şekil 1).



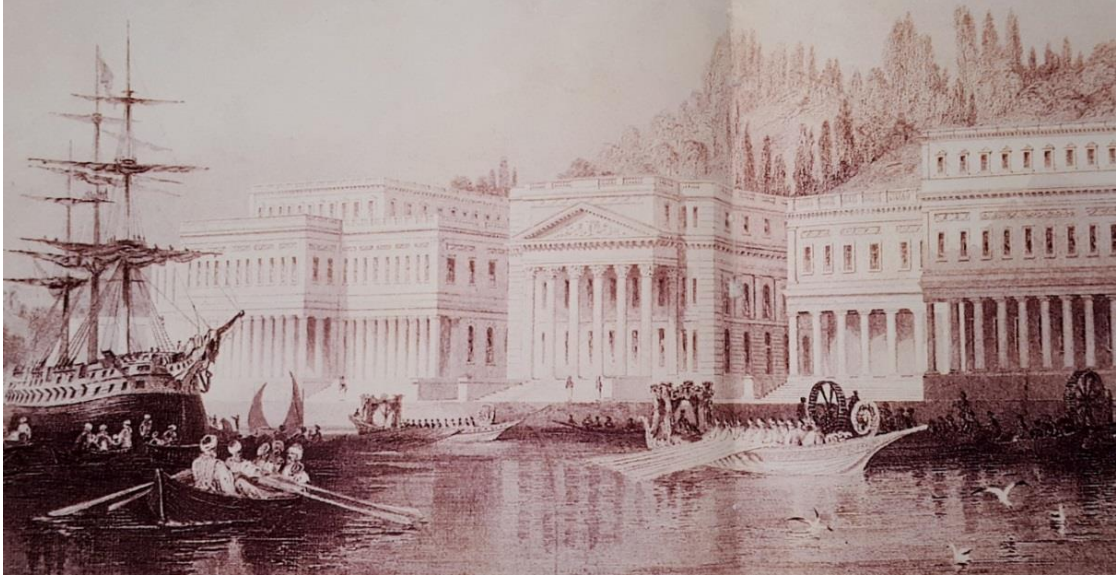
Şekil 1: Melling'in gravüründe Beşiktaş Sahil Sarayı
(Milli Saraylar 1994/1995,TBMM Milli Saraylar Yayını 1995,s.108-109)

18. yüzyılda Beşiktaş yerleşimi Beşiktaş deresi ile Ihlamur deresi vadisi boyunca genişlemiş, Serencebey sırtları da iskana açılmıştır. III.Selim yeni düzenlemeye çalıştığı "Nizam-ı Cedid" ordusunun eğitimleri için Levent* Çiftliği'ni kurmuş, 1792'de kışla civarında ordunun silah ihtiyacına cevap vermek adına kurulan tüfek ve kasatura fabrikaları ile Levent (Bahriye) Çiftliği, tam bir askeri kışlaya dönüşmüş ve Levent Kışlası olarak anılmaya başlamıştır (Akbayar, N.,1998:20; Kahraman, A., 1995:579-585).

19. Yüzyılda Beşiktaş ve Maslak Bölgesi

Beşiktaş Sahil Sarayı çeşitli padişahlar tarafından tadilatlar ve eklemelerle kullanılmaya devam etse de 19yy. başında Vak'a-iHayriye'den sonra II.Mahmud, orduda ve devlet yönetiminde yaptığı yeni düzenlemeler ve uygulamalar nedeniyle Beşiktaş Sahil sarayı'nı sıklıkla kullanmıştır. Günümüzdeki Çırağan Sarayı'nın yerinde bulunan eski Çırağan Sarayı'nı da bu dönemde yaptırmış ve böylelikle Beşiktaş için yeni bir dönem başlamıştır. Yeni yönetim merkezi olarak yapılanmaya başlayan Beşiktaş, Sultan II.Mahmud Han'ınoğlu Sultan Abdülmecid Han'ın eski Beşiktaş Sahil Sarayı'nı yıktırıp sürekli oturulan yönetim sarayı olarak Dolmabahçe tarihinden Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına kadarki süreçte tüm padişahlar Beşiktaş'ta ikamet etmişler ve devleti buradan yönetmişlerdir. Bu yönetim değişikliği ile birlikte Beşiktaş Salıpazarından Yıldız'a kadar sultanların ve üst düzey bürokratların ikamet alanı olarak gelişmiştir. Bu nedenle Beşiktaş imarına ve temizliğine oldukça dikkat edilen bir semte dönüşmüştür. Dolmabahçe Sarayı'nın gaz ve aydınlatma ihtiyacı için kurulan Küçükçiftlik Parkı'ndaki gazhane binası bu dönemden kalan yapılardan bir diğeri olmuştur (Şekil 2).

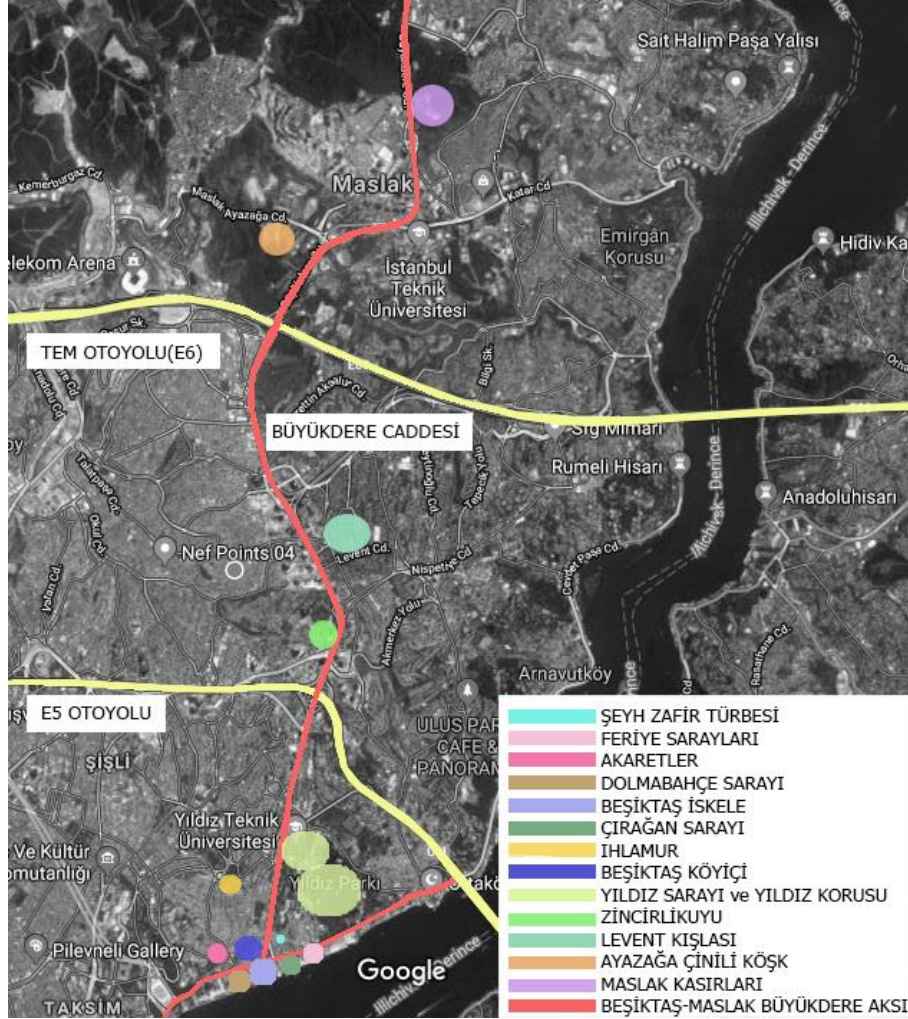
***Osmanlı'da deniz askerine Levent denilmektedir.**



Şekil 2: II.Mahmut'un yaptırdığı eski Çırağan Sarayı
(Milli Saraylar 1994/1995,TBMM Milli Saraylar Yayını 1995,s.108-109)

Yıldız ve çevresinde de III.Selim ile ilk adımları atılan yeni yapı inşa etme ve düzenleme faaliyetleri,Sultan Abdülmecid (1823-1861) ve Sultan Abdülaziz Han zamanında da sürmüş,Yıldız Tepesi'ndeki askeri merasimler, devlet törenleri, resmi kabuller için günümüzde Büyük Mabeyn diye isimlendirilen yapı inşa edilmiştir.Sultan Abdülaziz Dönemi'nde inşa edilen Çit Kasrı, sarayın dış bahçesi olan Yıldız Parkı içersinde Malta ve Çadır köşkleri, eski Çırağan Sarayı'nın yerine inşa edilen Çırağan Sarayı bu dönemin diğeri inşai faaliyetleridir.İçerisinde çeşitli merasim köşk ve kasırlarının bulunduğu Yıldız Tepesi bir köprü ile yen Çırağan Sarayı'na bağlanmıştır (Pilehvarian,N.K., 2012:451-454). Böylece bölge Salı Pazarı'ndan Yıldız tepesine kadar bir saray alanı haline gelmiştir.Saray bölgesinin tamamlanması Sultan II.Abdülhamid Han döneminde olmuş, Yıldız Tepesi'nin köşk ve kasırlarla saray alanı olarak büyütülmesi İhlamur Kasrı'ndan Teşvikiye'ye doğru şehzade ve sultan köşk ve

kasırları yapımı, Balmumcu ve Maslak'a doğru da şehzade ve sultanlar için köşk ve kasırların yapımı devam etmiştir. Böylece Beşiktaş sahilinden Maslak'a doğru bir saray yerleşim alanı oluşmuştur (Pilehvarian, N.K., 2012:451-454), (Şekil 3).



Şekil3:Beşiktaş- Maslak Büyükdere Aksında yer alan önemli yapıların ifadesi(Tuğba Göksu).

Bu dönemden günümüze kalan izler olarak Dolmabahçe Sarayı, Akaretler, Çırağan Sarayı, Feriye Sarayları(Kabataş Lisesi), Yıldız Sarayı, Ihlamur Kasrı, Şeyh Zafir Türbesi ve ek binaları sayılabilir. 1857’de Beşiktaş rıhtımının inşa edilmesi, 1872-1961 yılları arasında Azapkapı-Beşiktaş arasında başlayıp Bebek’e kadar uzanan, önceleri atlı olup sonra elektrikli hale dönüştürülmüş tramvay seferleri de Beşiktaş’a ulaşım konusunda gerçekleşmiş önemli gelişmeler olmuştur (Akbayar,N., 1998:25), (Şekil 4).



Şekil 4: Beşiktaş Sahilinin görünümü,url[1]

Akaretlerin inşası ile Maçka ve Teşvikiye bölgelerinin imarı da hareketlenmiştir. Saray çevresinde imar faaliyetleri oldukça hızlı bir şekilde devam etmiştir. Sultan Abdülaziz devrinde de bölgeye devam eden ilgi II. Abdülhamid'in tahta geçmesi ile üst seviyeye ulaşmış, sadece resmi yapılar bakımından değil, özel konutların inşası bakımından da gittikçe bölgedeki konut alanlarının genişlemesine yol açmıştır (Şekil 5).



Şekil 5: Yıldız Sarayı'nın bir görünümü,url[2]

Gelişme daha çok Fındıklı ve Kabataş kıyılarında sahilsaraylar, yalılar; Beşiktaş köyünde ise Yıldız'a doğru çoğalan konutların inşası şeklinde gerçekleşmiştir. II. Abdülhamid yönetime geçtikten bir müddet sonra Dolmabahçe Sarayı'nı törenler ve kutlamalar haricinde kullanmaz hale gelmiş ve İmparatorluğu yaklaşık 30 sene Yıldız Korusu içinde yaptırdığı 30'a yakın kasır ve köşkten yönetmiştir. Beşiktaş ile Ortaköy arasındaki yamaç üzerinde kurulu yaklaşık 750.000m²'lik bir alanı kaplayan bir kompleks halindeki Yıldız Sarayı Sultan II. Abdülhamid Han tarafından yoğun kullanılması sonucu "Yıldız Saray-ı Hümayun" olarak adlandırılmış; yönetim yapıları, koruma yapıları, servis yapıları, Saat Kulesi ile Osmanlı hanedanının İstanbul'daki yeni yönetim merkezi şeklini almıştır. (Pilehvarian, N.K., 2012:451-454).

Maslak bölgesi, 19. yüzyıl sonlarına kadar saray mensuplarının av bölgesi niteliğindedir. İsmi bölgedeki su dağıtım merkezinden almıştır. Fatih ormanlarındaki

bentlerde toplanan su, açık ve kapalı kanallarla en yüksek tepeye taşınarak buradaki maslaklardan, semte dağıtılmıştır. Maslak Kasırları'nın yer aldığı bölgede ilk yapılaşma II. Mahmud döneminde (1808-1839) başlamıştır. II. Abdülhamid'in (1876-1909) veliahtlığı sırasında da av ve dinlenme alanı olarak önemli bir konuma sahip olup yerleşim alanı olmaya başlamış ve kasırlar inşa edilmiştir. Maslak kasırları; Ayazağa Av Köşkü, Zincirlikuyu Kasrı, Ayazağa Kasrı şeklinde sıralanabilir (Şekil 6, 7). (<http://www.millisaraylar.gov.tr/saraylar/maslak-kasirlari>).

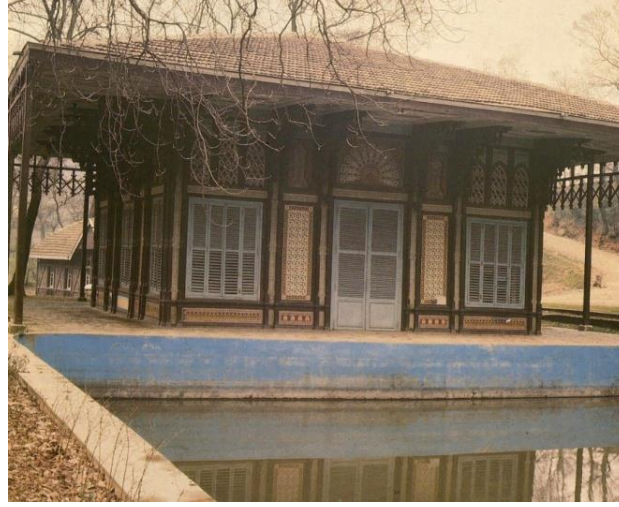


Şekil6: Maslak Kasrı, url[3]



Şekil7: Ayazağa Kasrı, url[4]

Ayazağa'da bulunan Sultan Abdülaziz dönemi Süvari Köşkü, Çinili Köşk ve Ayazağa Kasrı bulunduğu alanda bu kapsamda yapılaşmıştır (Şekil 8).



Şekil 8: Çinili Av Köşkü'ne ait bir fotoğraf (url[14])

20.Yüzyıl Başından 1950'ye kadar Beşiktaş

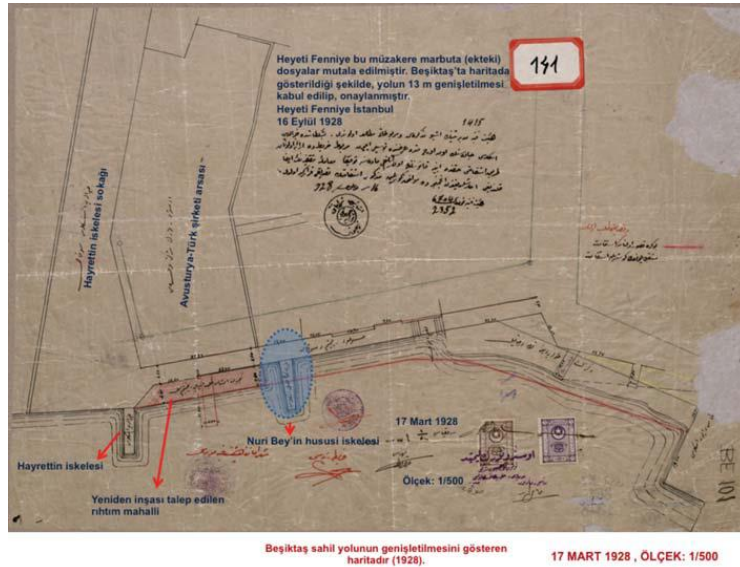
1909'da Sultan II. Abdülhamid Han'ın tahtan indirilmesinin ardından Yıldız Sarayı'nda "Yıldız Yağması" olarak anılan olay gerçekleşmiş, yağmanın ardından kalanların tasfiyesi gerçekleştirildikten sonra çeşitli kamu kuruluşlarına tahsis edilen Yıldız Sarayı'nın bir bölümü yurt dışına çıkana kadar kullanılması için hanedan üyelerine tahsis edilmiştir. Hanedan üyelerinin ülkeyi terketmesinin ardından bir müddet kullanılmayan Saray'da 1924 yılından sonra Harp Akademileri devri başlamıştır. 1937 yılında Dış Harem Avlusu'nda yer alan bazı binalar İstanbul Teknik Okulu'na tahsis edilmiştir. İstanbul Teknik Okulu'nun açılmasıyla bölge yeni bir işlev kazanmış, bölgede yoğun konut alanları oluşmuştur.

Beşiktaş bölgesinde anılması gereken 20.yüzyıla ait önemli bir girişim Beşiktaş Tayyare fabrikasının kurulması olmuştur. Nuri Demirağ devletin de desteği ile; 17 Eylül

1936'da Barbaros Hayrettin İskelesi yakınlarında, günümüzde Deniz Müzesi arazisinde kalan Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nı kurmuştur. Tayyare Fabrikası'nın inşa edildiği Beşiktaş iskelesindeki alana ait ilk düzenleme çalışmaları ise 1911 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Nuri Demirağ'ın fabrikayı Beşiktaş limanında kurmasıyla ilgili; Maslak-Büyükdere Limanının'da Aero Espresso Italiana şirketinin deniz uçağı seferleri hizmeti vermeye başlamış olması, Nuri Bey'in de deniz uçağı üretimlerini amaçlamış olabileceğini ve bu sebeple Boğazla ilişkili bir konumda yer almayı isteyebileceği düşünülmüştür (Yusufoğlu, T., 2017:249-262), (Şekil 9, 10).



Şekil 9: Beşiktaş Uçak Fabrikasının yerleşkesi
(Yusufoğlu, T., Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943) Megaron 2017;12(2), s.258)



Şekil 10: Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki hususi iskelesini gösterir harita
(Yusufoğlu, T., 2017:249-262)

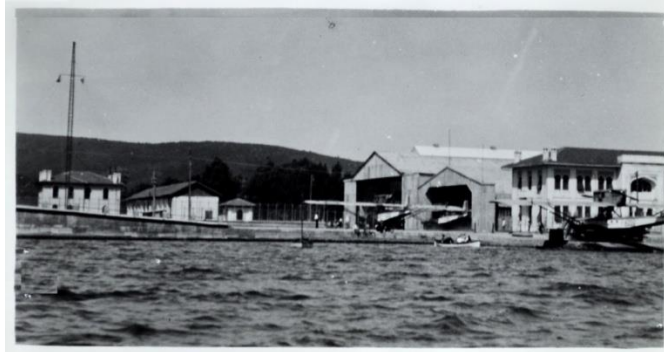
1943 senesinde Yeşilköy'e taşınana kadar burada faaliyet gösteren Beşiktaş uçak fabrikası, 1949 yılında 12060 sayılı karar cetveliyle istimlak edilmiştir. Bir müddet

kullanılmayan depo/yazıhane olarak kalmış ve 1959-1960 yıllarında “Beşiktaş Deniz Müzesi”ne dönüştürülmüştür (Yusufoğlu,T., 2017:249-262).

Aksın başlangıcı niteliğindeki Beşiktaş Meydanı’nda bu gelişmeler gerçekleşirken, aksın bitiminin Boğazla bağlandığı noktada,Büyükdere Limanı’nda ise deniz uçağı meydanı kurulmuştur. Cumhuriyetin kurulmasının ardından başkentin İstanbul’dan Ankara’ya taşınması ile yeni başkentin dış dünya ile etkileşimini artırmak için Türkiye’den çeşitli ülkelere uçuşlar başlamış,Türkiye bağlantılı uçak seferleri konusunda gerek İtalyanlar, gerek Fransızlar, gerekse Almanlar imtiyaz ve öncelik alabilmek için Türk Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunmuştur.İlk imtiyaz İtalyan şirketi Aero Espresso Italiana’ya verilmiştir. Bu yıllarda ulaşım da yeni ve lüks seyahat türü olarak deniz uçağı yolculukları gerçekleştirilmiştir.Deniz uçakları ile yolcu, yük ve posta taşınmıştır.

19.yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul’da yaşayan yerli ve yabancı halk tarafından eğlence ve av yeri olarak kullanılan içinde Yedi kardeşler Çınarı’nın ve VI Mehmed Sultan Vahdettin’in av köşkünün yer aldığı Büyükdere Çayırı,birinci Dünya Savaşı’nda askeri uçaklar için hava meydanı olarak kullanılmıştır.Aero Espresso Italiana şirketince;Büyükdere Çayırı ve Sultan Vahdettin’in av köşkü 1923’ten 1940 yılına kadar kiralanmış ve köşk “Uçak Alanı İdare Binası” olarak kullanılmıştır. Bu alana bir hangar, idari bina ve beton bir iskele inşa ettirmiştir (Şekil11,12,13).

(url[4]:<http://irfankab.wixsite.com/mavigezegen/singlepost/2016/11/21/B%C3%BCy%C3%BCkdere-U%C3%A7ak-Alan%C4%B1>).



Şekil 11:Büyükdere iskelesinde yer alan Deniz Uçağı Fabrikasınınhangar ve idari binası url[5]



Şekil 12:Büyükdere'deki deniz uçağı seferleri url[6]



Şekil 13: Büyükdere'deki deniz uçağı seferleri url[6]

Düzenli uçuşların başladığı 1928 yılından uçuş imtiyazının bittiği 1936 yılına kadar şirket yüzlerce uçuş yapmıştır. Deniz uçakları ile Büyükdere'ye inen yolcuların otobüsler ile şehir merkezlerine kadar taşındığı bilinmektedir. Şirket 21 Şubat 1936'da Türk Hükümetince satın alınmış bir yıl sonra kurulan Türk Hava Yolları'nca 1946'ya kadar buradaki uçak hangarı ve tesisleri kullanmıştır (url[7]:<http://turkfilateliakademisi.org/index.php/aero-espresso-italiana-s-a/#more-244>).

Cumhuriyet döneminde yeni yerleşim alanları oluşturma çabası ile imar hareketleri hızla gelişmiştir. Bu bağlamda, Fransız kent plancısı Henri Prost, 1936 yılında Atatürk tarafından ülkemize İstanbul için modern bir kent planlama çalışması oluşturması için davet edilmiştir. Prost, İstanbul'un doğal dokusunu tahrip etmeden, önemli yapılarını nitelik ve niceliklerini koruyarak, anıtların arkeolojik ve mimari öğelerini ön plana çıkararak, Haliç'in kuzey ve güneyini birbirine kaynaştırıp İstanbul'u modernleştirmeyi hedeflemiştir (Angel, A., 1987:35-36).

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde İstanbul'da kullanılan elektrikli tramvaylar ve Cumhuriyetin ilanından sonra kullanılan motorize araçlar; İstanbul'a yeni geniş yollar, bulvarların yapılmasını zorunlu kılmıştır. Prost Planı çerçevesinde yapılan, Beşiktaş'ı doğrudan etkileyen hizmetler; Dolmabahçe'den Rumelihisarı'na uzanan ve ilçeyi kente bağlayan ana yol ile Zincirlikuyu-Beşiktaş yolu ve İhlamurdere Caddesi'nin niteliğinin yükseltilmesi olmuştur. Odun(Arab) iskelesi ve çevresinde çeşitli düzenlemeler yapılarak bir meydan oluşturulmuş, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ön plana çıkacak bir düzenleme yapılmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi'nin arkasında, 1944 senesinde Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı yaptırılarak çevresinde Beşiktaş Meydanı oluşturulmaya çalışılmıştır. Anıtın çevresinde yer alan ahşap yapılar da 1950'li yıllara doğru zaman zaman yıktırılıp meydanın genişliği artırılmak istenmiştir (Akbayar, N. 1998:25).

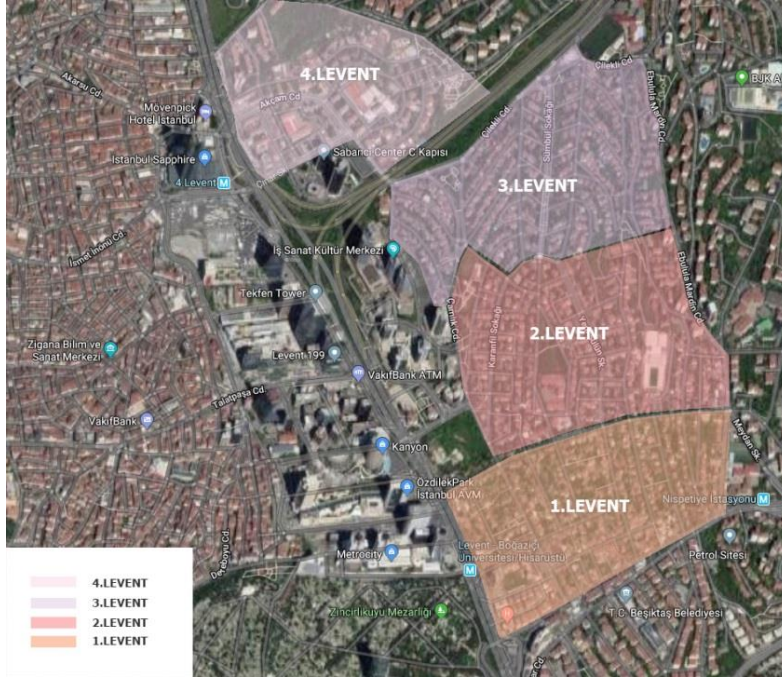
1950-1990 Yılları Arasında Beşiktaş, Maslak Büyükdere Aksı

1950'li yıllar Türkiye tarihinde bir dönüm noktası niteliğindedir, Türkiye bu yıllarda tek partili siyasal hayattan çok partili siyasal hayata geçmiş ve bir çok alanda köklü değişiklikler yaşandığı gibi kentsel mekanın oluşumu açısından da farklılıklar yaşanmıştır. 1956 senesinde il ve belediye sınırlarının ayrımı kaldırılmış ve bu iki işlev başbakanın yetkisi altında birleştirilmiştir. Bu dönemde "Karayolları Politikası" benimsenmiş ve demiryolu ulaşımından karayolları ulaşımına geçiş gözlemlenmiştir. Henri Prost ile çalışmalar sürdürülmemiş ve planın tekrar değerlendirilmesi Türk uzmanlar tarafından, Danışmanlar Heyetince 1937 Planı baz alınarak devam ettirilmiştir (Tekeli, İ., 1994:114-116).

İstanbul Belediyesi'nin 1946'da Emlak Kredi Bankasıyla ortak girişim ile İstanbul İmar Limited Şirketi'ni kurmuş ve şehrin çeşitli bölgelerinde konutlar projelendirilmiştir. Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi'ni etkileyen bu dönemdeki gelişme; 1949 yılında belediyenin 100 hektarlık Levent Çiftliğinin bulunduğu alanı Emlak Bankası'na

konut yapımı için devretmesi olmuştur. Emlak Bankası böylelikle 400 konutluk yeni bir projeye başlamıştır (Tekeli, İ., 2013:161).

1950'den önceki dönemde Prost planında Boğaziçi manzarasını tehdit eden Boğaz sahillerinde ve silüete olumsuz etki edecek noktalarda, sanayi yapılarının yapılması önlenmiş olduğundan (Özler, Ş., 2007:255) bu bölgede yapılması planlanan sanayi tesislerine ve konut projelerine onay verilmemiştir. Prost Planı'nın ardından İstanbul'un şehirleşme sürecinde Maslak-Büyükdere aksı için konut ve sanayi tesislerinin bölgede yer alması için yeni düzenlemeler gerçekleştirilmiş, Levent konutları projesi hayata geçmiştir (Cansever, T., 1995:48-59), (Şekil 14).



Şekil 14:2018 Yılına ait hava fotoğrafı üzerinde Levent Konutları'nın ifadesi(Tuğba Göksu).

Levent bölgesi;1.2.3. ve 4. Levent'ten oluşan,Mimar Kemal Ahmet Aru ve Rebii Gorbun tarafından 1947 senesinde projelendirilip 1950-1957 arasında da yapımı gerçekleştirilen Emlak Kredi Bankası girişimi kentsel tasarım konut projesidir. 1.Levent 1950, 2.Levent 1951, 3.Levent 1952-53, 4. Levent ise 1956-57 yılları arasında inşa edilmiştir. Döneminde yaklaşık 11.000 kişinin yaşadığı belirtilmektedir (Şekil 15, 16).



Şekil 15:1.Levent Konutlarından görünüm,url[8] Şekil 16:1.Levent Konutlarından görünüm,url[8]

Yine Kemal Ahmet Aru tarafından 1954 senesinde tasarlanan, 4. Levent Toplu Konutları, 1956-57 yılları arasında inşa edilmiş, aksta kuzey yönde konut yapılanması gözlenmiştir (Şekil 17, 18).



Şekil 17:4.Levent Emlak Bankası Binası,url[9]



Şekil 18:4.Levent Konutları Görünüş, (Arkitekt Dergisi Arşivi 1950–1960)

Bölgeyi etkileyen bir diğer gelişme de; 1955'te Etibank ortaklığı olan Etiler Yapı Kooperatifi'nin 192 villalık projesinin 1954'te inşasına başlanmış olmasıdır. 1960'lardan itibaren semt bu dönemde, kuzeye ve doğuya doğru, özel kişiler ve kooperatiflerce yapımı gerçekleşen 10-12 katlı ve çok daireli lüks apartmanlar ve sitelerle gelişmiştir (Koca,D., 2015:24), (Şekil 19, 20).



Şekil 19:Nispetiye Caddesi ,url[10]



Şekil 20: Etiler konut dokusuna örnekler,url[10]

Etiler'de gelişen bu yeni konut yapıları ile birlikte, Levent'ten Hisarüstü'ne kadarki bölge yoğun bir konut bölgesi halini almış ve 1980-1990 yılları içerisinde debüyük ölçüde bugünkü görünümüne kavuşmuştur (Şekil 21).



Şekil 21: Bu dönemde Etiler Bölgesinde yer alan yüksek katlı konut dokusuna örnekler ("Türkiyede Çağdaş Konut Üretiminin Yeniden Okunması, Tasarım+Kuram Dergisi , Sayı 19, Mayıs 2015, s.24)

Büyükdere Caddesi'nde ve yakınlarında meydana gelen bu gelişmelerin yanı sıra Büyükdere Caddesi'nin başlangıcı kabul edilen Beşiktaş'ta da bazı değişiklikler meydana gelmiştir. 1956-1958 istimlakleri esnasında, Prost'un hazırladığı plan baz alınarak Beşiktaş Meydanı ve çevresi köklü bir değişime uğramış, sahil yolu genişletilmiş, 50m genişliğinde oluşturulan Barbaros Bulvarı Beşiktaş'tan başlayıp Zincirlikuyu'ya bağlanmıştır (Şekil 22).



Şekil 22: Büyükdere Aksının Başlangıcı Olan Barbaros Bulvarının Yapılaşmadan Önceki Hali, url[11]

Bulvar, ismini de aldığı Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesinin de yer aldığı, kara ve deniz ulaşımının şehre dağılımı açısından önem arz eden Beşiktaş iskelesinden başlangıç almaktadır. 1960'lara kadarki süreçte etrafında pek yapılaşma olmayan, yer yer dutlukların, çayırların, küçük bahçeler içinde evlerin yer aldığı, Teknik Okulun kurulması ile konut dokusunun artış gösterdiği bilinmektedir. 1960'lardan sonra bulvarın her iki yanı oldukça hızlı bir şekilde yapılaşmıştır. Beşiktaş bu zamana kadar çevresine hizmet veren bir semt iken, bu dönemde iş alanı hareketliliklerini semte çeker hale gelmiştir. Artık Balmumcu mevkiinde bölgenin iş yaşamı kimliği de hissedilmeye başlanmış, çeşitli ofis blokları bulvarda yerini almıştır. Merkezi iş alanının Esentepe ve Zincirlikuyu'ya kadar geldiği bu dönemde; bölgeye erişilebilirliğin rahat olması ve merkezi iş alanının bu alan doğrultusunda ilerlemesi aksa olan talebi artırmış; ancak bu bölgede yatırım yapma teşebbüsünde bulunanlar olmuştur da, İstanbul Nazım Plan Bürosu kentin kuzey orman alanlarını ve su havzalarını korumak amacıyla kuzey yöndeki gelişimine onay vermemiştir. Bu dönemdeki plan kararları kentin gelişimini Marmara Denizi'ne paralel olarak desteklemiştir. Büyükdere Caddesi'nde gerçekleşecek olası genel merkez inşaatları önlenmeye çalışılmıştır.

Merkezi İş Alanının yavaş yavaş giderek kaydıgı kentin kuzeyinde, Büyükdere Caddesi'nin yer aldığı Maslak Bölgesi ise; 1940'tan önce tam anlamıyla kırsal olan, şehrin merkezinin dışında kalan bir bölgedir. Sanayi ve tarımda yapısal reformların uygulanması ile sanayileşme ve kentleşme süreçleri hızlanmış, böylece İstanbul'un sosyo-ekonomik pozisyonu güçlenmiş, 1955 yılında Danışmanlar Heyeti'nce hazırlanan sanayi planında Levent'te yeni sanayi sahalarının planlanmasının ardından aks boyunca Zincirlikuyu'dan Maslak'a doğru; kısa bir süre içerisinde eczacılık sanayii, giyim, elektrikli aletler, otomotiv sanayii ve metal endüstrisine yönelik yapılanma gözlenmiştir. Ağırlıklı olarak ilaç fabrikaları, büyük ölçekli üretim tesisleri ve bu tesislerin yönetim binaları kurulmaya başlamıştır. Genel olarak yönetim birimleri, üretim tesisinin arsanın Büyükdere Caddesi'ne bakan kısmında, dönemin uluslararası üsluptaki modern mimari anlayışını yansıtan bir biçimde, firmanın prestijini simgeler nitelikte konumlandırılmıştır. Roche ilaç Fabrikası, Tekfen Ampül Fabrikası, Philips TV Fabrikası, Eczacıbaşı ilaç Fabrikası, Deva ilaç Fabrikası şeklinde örnekleyebileceğimiz bir çok fabrika yapısı inşa edilmiştir. Böylelikle nitelikli projelere peşisıra sahip olan bölge, bir prestij bölgesi haline gelmiş, bu fabrikalar ve yönetim binaları bugünkü plazaların ilk nüvelerini oluşturmuştur.

1960 yılından sonraki süreçte oluşturulan Sanayi Alanları Planı'nda belirlenmiş dokuz sanayi alanından biri olan IV. Levent'te Otomotiv Sanayi için bir alan tanımlanmıştır. Genellikle küçük ölçekli sanayilerin bulunduğu bu alan, bir müddet sonra planlı alanın dışına çıkmaya, plansız gelişmeye başlamıştır. Levent Oto Sanayi alanının zamanla yetersiz hale gelmesi sebebi ile Nazım Plan Bürosu Maslak'ta küçük ölçekli sanayiye büyük bir alan tahsis etmiştir. 1950'li yıllarda çevresinde hiçbir yerleşim bulunmayan bölge, sanayinin gelmesiyle 1960'larda gecekondularla dolmaya başlamıştır. Sanayi alanlarının hemen yakınında Gültepe, Çeliktepe, Seyrantepe ve Sanayi mahalleleri meydana gelmiştir. 1967 yılındaki yapı yönetmeliğine eklenen bir madde neticesinde İstanbul'da gökdelen diye adlandırılan çok katlı, yüksek yapıların inşasının teşvik edilmesi ile Maslak Bölgesi'nde çok katlı yapı inşası başlamış, giderek artan yüksek yapılaşma gözlenmiştir. Boğaziçi Öngörünüm ve Etkileme Alanı Planında Zincirlikuyu-Levent arasındaki bölge "yönetim merkezi" olarak tanımlanmış, bu bölge için gerekli yüksek yapılaşma kararları Büyükşehir Belediyesi danışman heyetinin görüş ve kararları dahilinde verilmiştir (Öktem, B., 2005:25-76).

İstanbul'da 1970 senesine kadar Tarihi Yarımada'daki Eminönü, Karaköy ve Beyoğlu ilçelerini kapsayan bölge Merkezi İş Alanı (MİA) olarak adlandırılırken 1970'ten sonra kentin kuzeyi, Taksim-Şişli-Büyükdere hattının Mecidiyeköy-Gayrettepe aksının ve hatta Zincirlikuyu'da Büyükdere ile kesiştiği alan, Tarihi Yarımada'daki MİA'nın uzantısı olarak tanımlanmıştır. Tarihi Yarımada'nın "Eski Kent" kimliği korunarak, turizm, ticaret ve kültür ağırlıklı bir kullanım alanına dönüştürülmesi ve üzerindeki merkez baskısının azaltılması için üretim alanlarına hizmet verecek, İstanbul MİA ile ilişkisini sürdürmekle birlikte yükünü merkez dışına çekerek rahatlatacak yeni denge merkezleri kurulması hedeflenmiştir (Özler,Ş.,2007:255). Öte yandan tarihi merkezdeki mevcut yapıların fiziksel ve işlevsel eskimeyle karşı karşıya olması tarihi yarım adadaki ofis talebinin azalmasına yol açmıştır.Tarihi Yarımada böylelikle büyük ölçüde turizm sektörüne hizmet etmeye başlamıştır.Uluslararası platformda rekabet sürecinde yer alma gayesindeki firmalar tarafından Tarihi Yarımada'daki eski yapılar yerine modern ofis binaları tercih etmeye başlamıştır. Tarihi Yarımada'nın giderek bu talebi karşılayamaz hale gelmesi ve kentin büyümesi ile trafik sorununa cevap verememesi, bölgeye yönelik ofis talebinin Maslak-Büyükdere aksına kaymasında önemli etken olmuştur.

Bölgenin yönetim merkezi olarak tanımlanmasının ve yüksek katlı yönetim merkezlerine verilen izinlerin ardından inşa edilen ilk gökdelenlerdeki satışların oldukça fazla oluşu ve aksta prestijli uluslararası şirketlerin yer alışı yatırımcıların bölgeye olan ilgisini artırmış, arazi spekülasyonuna neden olmuştur. Böylelikle Maslak-Büyükdere aksı; gökdelenleri ile yasal yapılaşmanın ve sanayilerin hemen arkasındaki sanayi mahalleleri ile de yasal olmayan yapılaşmanın yer aldığı bir bölgeye dönüşmüştür (Şekil 23).



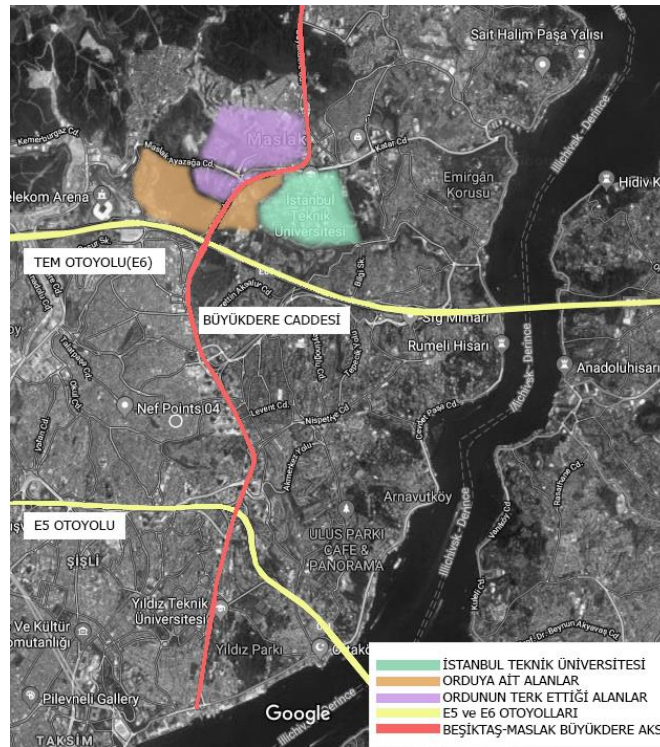
Şekil 23:Gültepe Mahallesinden Büyükdere aksının bir görünümü,url[12]

Yerli ve yabancı yatırımcıların prestij alanı haline gelen aksta daha önce yer alan fabrikalar yerini gökdelenlere bırakmış; Roche ilaç Fabrikası Özdilek Park'a, Tekfen Ampül Fabrikası Tekfen Tower'a, Philips TV Fabrikası Metrocity'ye, Eczacıbaşı ilaç Fabrikası Kanyon'a, Deva ilaç Fabrikası Zorlu Ofis'e dönüşmüştür.

1974'te Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasıyla akstaki değişim de hızlanmıştır.Aks; şehrin çeşitli bölgelerinden gelen, aksın başlangıcı olan Beşiktaş Barbaros Bulvarı'nda yoğunlaşan trafiği, Zincirlikuyu'ya ve Büyükdere Caddesi'ne, köprü'nün de açılması ile

de Boğaziçi Köprüsü'ne bağlayarak Anadolu yakasına aktaran ve Avrupa-Anadolu yakası ulaşımında sağlayan bir yapıya bürünmüştür.

1974 Nazım Planında Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arasında yer alan bölge ikinci derece merkez olarak tanımlanmıştır. MİA'nın bu bölgelerde hareketlenmesi ile sigorta şirketleri, yabancı bankaların şubeleri, büyük holdingler, uluslararası şirketler bu aks üzerinde konumlanmaya başlamıştır. Nazım Planında alınmış başka kararlar Maslak Ayazağa bölgesinde orduya tahsis edilmiş bölgenin artırılması, üniversitelerin kent dışına çıkarılması olmuştur. Bu sebeple Maslak'ta oldukça geniş bir alan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin kullanımına sunulmuştur. 1970'lerin sonunda ise ordunun sorumlu olduğu bölge küçültülmüştür. Ordunun terk ettiği alanlar ise aksın gelişiminde etkisi olan dinamikler sonucu günümüzde iş merkezlerinin, plazaların ve lüks rezidansların yer aldığı, konut, iş merkezi ve sanayi alanlarına dönüşmüştür (Öktem, B., 2005:25-76), (Şekil 24).



Şekil 24: Orduya ait alanların ve Ordunun terk ettiği alanların ifadesi (Tuğba Göksu).

1984'ten sonra ki süreçte merkezi yönetim yerel yönetimin bağımsızlığını artırmış, planlama sisteminde değişikliklere gidilmiş; plan yapma, onama, uygulama ve değiştirme yetkilerini yerel yönetimlere verilmiştir. İstanbul'u Ortadoğu ve Avrupa'nın uluslararası ticaret, kültür ve finans başkentine dönüştürme amacıyla İstanbul küresel kent projesi olarak ele alınmış, bu proje kapsamında da Büyükdere-Maslak aksının uluslararası iş merkezi olarak gelişim göstermesi gündeme gelmiştir (Öktem, B., 2005:25-76). Aksın gelişimi gökdelen kavramı üzerinden devam etmiş ve 1970'lerde ilk kez gözlemlediğimiz büyük firmaların aksta dikkat çekici genel merkez binaları inşa ettirme istekleri de küresel kent projesinin bir parçası olarak aksa yansımıştır.

1980 sonrasında Büyükdere Caddesi, MİA olarak İstanbul'un Taksim Şişli, Mecidiyeköy, Esentepe, Zincirlikuyu, Levent, Maslak gibi önde gelen merkezlerini birleştirdiği için İstanbul genelinde en önemli İkincil Merkezi İş Alanı gelişimlerinden birisi haline gelmiştir. Köprülerle Altunizade ve Kavacık gibi Anadolu yakasında yer alan

alt merkezlere erişim sağlanmaktadır. Maslak-Büyükdere Aksının bu etkisi, Boğaziçi ve 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet boğaz köprüleri ile, E5 ve TEM gibi çevre yolları ile tüm Metropoliten alanda hissedilir hale gelmiş, 1953'te açılmış olan Atatürk Havalimanına Londra Asfaltı/E5 karayolu/TEM bağlantısı ile Büyükdere caddesinin dünya ile bağlantısı sağlanmıştır(Torcu,K.,2004:48).

1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, İstanbul'un iki yakası arasındaki hareketi artırmaya ek çevre yolları bağlantısı ile kentin kuzey, doğu, batı çeperlerine erişimi kolaylaştırmıştır. TEM otoyolu zamanla transit trafiğe hizmet vermesinden ziyade, kentin yeni oluşan üst gelir grubunun rezidans-lüks konut bölgelerine ulaşım yolu olarak değişmiştir.

1990-2018 Yılları Arasında Beşiktaş-Maslak Büyükdere Aksı

1989'da yeni iktidar ile kentin gelişimine yönelik bakış açısında yenilenmiş ve yeni kararlar alınmış, kent için değişik stratejiler benimsenmiştir. 1994'e kadar ki süreçte asıl amaç İstanbul'u Avrupa sistemine dahil etmek ve Avrupa'da önemli bir yer edinmesini sağlayarak dünya kenti haline getirmek olmuştur. İstanbul'un ancak küresel kent haline gelebildiğinde ve uluslararası bir iş merkezine sahip olduğunda sermayeyi kendine yöneltebileceği düşünülse de, gökdelenlerin inşası ile kurulan bir uluslar arası iş merkezinin şehrin merkezinde, Maslak-Büyükdere aksında oluşmasının İstanbul'un gelişiminin kentin kuzey yönünde olmaması ve Boğaz'ın tarihi silüetini koruma gibi amaçlara ters düştüğü belirtilmiştir (Nazım Plan Rapor, 1994). 1980 sonrası süreçte ise sanayi bölgeden uzaklaşsa bile bölgede plansız ve alt yapısız gelişim devam etmiştir. Akstaki ana kullanım 90'ların başına kadar sanayi iken, 1990'lı yıllardan sonra giderek yerini ticari yönetim merkezi ve ofis ağırlıklı kullanıma bırakmıştır. İstanbul'un A sınıfı toplam ofislerinin %65'i Taksim, Büyükdere-Maslak ve Beşiktaş'ta yer alır hale gelmiştir (Bayramoğlu,N.:87).

İstanbul'da, 1990'lı yıllarda üretim ve iletişim teknolojileri farklılık göstermiş, hem küçük-orta ve büyük ölçekli sanayinin ölçeği, yeni üretim ilişkileri ve hizmetler sektöründeki değişiklikler, gelir grupları arasındaki uçurumların daha da artmasına sebep olmuş ve oluşan bu yeni gelir grubunun yaşam şeklinin gereklilikleri olarak mevcut kentten bağımsız, yeni lüks konut alanları, rezidanslar, eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri makroformu şekillendirmeye başlamıştır.

İstanbul'da rezidanslar, ilk kez bu dönemde gözlenmiştir. 1993 yılında Etiler'de yapılmış olan Akmerkez'in 23 katlı üçüncü kulesi İstanbul'daki ilk rezidans olmuştur. İstanbul'da ilk yapılan diğer rezidans örnekleri ise; BJK Plaza, Polat Plaza, Beşiktaş'taki Selenium Rezidans ve Metrocitiy, Şişli'deki Elit Rezidans olmuştur. Akmerkez'in yapılmasının ardından bölgede alışveriş merkezi yapılaşmasına gidilmiş, alışveriş merkezlerinin sayısında artış gözlenmiştir. Metrocitiy avm-rezidans örneğine ek, Özdilekpark, Kanyon gibi avm-rezidans blokları inşa edilmiştir.

1990 yılında yaşanan mühim bir gelişme; 20450 sayılı Resmi Gazete'de; 1989-20281 sayılı Resmi Gazete'de "İstanbul – Levent- Beşiktaş Turizm Merkezi" olarak ilan edilen alan ile, " İstanbul - Levent - Beşiktaş Turizm Merkezi Tefsii" olarak ilan edilen alanların krokilerinde Bakanlık yetki alanına yeni arsaların da dahil edilmesi olmuştur. Beşiktaş'ta turizm alanı ilan edilmeden önce başlamış olan otel yapımı, Levent ve Beşiktaş için çıkartılan "Turizm Alanı Kararı"nın ardından hız kazanmış,bölgede yüksek katlı, lüks otel yapıları gözlenmiştir. Beşiktaş-Levent'in "Turizm Alanı" ilan edilmesinin ardından bölge yeni bir kimlik kazanmıştır. Bu otel yapılarına Beşiktaş Conrad Otel, Renaissance İstanbul Polat Bosphorus Otel, Point Otel, Dedeman Otel Gayrettepe örnek olarak verilebilir. Çırağan Sarayı 1992 yılında bu kapsam dahilinde

otele dönüştürülmüştür. 2001 yılında projesine başlanıp 2003 yılında hizmete girmiş olan Çırağan Sarayı ek yapılarından Four Seasons Otel Beşiktaş'taki bir diğer saray otel yapısı olmuştur. Bölgede değişen turizm kimliği ile Akaretler sıra evleri de zaman içerisinde W Otel'e dönüşmüştür.

1991 tarihli 1/5000 ölçekli Beşiktaş geri görünüm ve etkilene bölgesi planında, 1.Levent'in Büyükdere Caddesi'ne bakan kısımlarında bina büyüklük ve kat yüksekliklerinin muhafaza edilmesi şartı ile, konut bölgesi olarak belirlenmiş alanın, talep dahilinde turizm amaçlı ticaret alanı şeklinde kullanılabileceği yönünde bir karar çıkartılmıştır. Bu kararın plan notlarına eklenmesiyle hızlı kentleşme ve iş merkezlerinin Beşiktaş, Levent, Maslak-Büyükdere aksı boyunca artması gözlemlenmiş, aks çok hızlı bir değişim sürecine girmiş ve arazi değerleri artmıştır. Bu kontrolsüz ve hızlı değişim neticesinde bölge ve alt bölgeler işlevsel değişikliğe maruz kalmıştır. Konut bloklarındaki daireler iş yerleri için kiralanır olmuş, bölgede artan işyeri kiralari sonucu konut sahipleri de mülklerinde oturmak yerine iş yerleri için kiraya vermeyi seçmişlerdir. Levent bölgesi artık konut ağırlıklı bir bölge olmaktan çok eğlence, yeme-içme ve ticaret ağırlıklı bir kullanıma hizmet eden bir bölge olmaya başlamıştır (Erdönmez,E., 2005:101).

Merkezi yönetim Maslak bölgesini turizm alanı ilan etmiş, bölgeye dair plan yapma, onaylama ve değişiklik yapma yetkilerini yerel yönetimlerden alıp bakanlığa vermiştir (Öktem,B., 2005:25-76). Tekil imar adaları için oluşturulan Turizm alanı kararları ile Beşiktaş-Maslak Aksı'nda çok katlı yapıların sayıları hızlı bir şekilde artmış,verilen yükseklik hakkı ile komşu parseller arasında dahi dengesiz durumlar meydana gelmiş, kentin silüeti büyük ölçüde değişmeye başlamıştır (Şekil 25).



Şekil 25:Şehrin silüetine gökdelenlerin etkisi(Fotoğraf Tuğba Göksu 2018).

1995 yılında 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu'nda; batı yakasında tüm metropoliten alan alt bölgeye hitap edecek yeni MİA planlanması öngörülmüş, metropoliten alan alt bölgenin karar, yönetim, denetim, koordinasyon, finansman ve hizmet bakımından özelleşmiş ve ihtisaslaşmış alanlarından oluşan oldukça nitelikli alan "Metropoliten Merkez" tanımı getirilmiştir. İstanbul Metropoliten alt bölgenin; 1.Kuşak (güney kıyı-E5 arası), 2.Kuşak (E5-TEM arası) ve 3.Kuşak(TEM- Kuzey Sınırı)tan oluşmakta olduğu, kentin makroformunun 3.Kuşak içinde geliştirilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Şişli ve Şişli'nin Beşiktaş'a sarkan alt bölge ile Maslak-Levent askı "Sıhhileştirilecek Hizmet Alanları" olarak belirlenmiştir. Beşiktaş-Maslak aksındaki yüksek yapıların dondurulması, yeterli sosyal ve teknik altyapı standartlarına kavuşturularak sıhhileştirilmesi, bölgede ticaret-hizmet fonksiyonlarının konut bölgelerini tahrip ve yok edecek şekilde gelişiminin önlenmesi kararları alınmıştır (Özler,Ş., 2007:277).

1995 yılında İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nın İstinye sırtlarına taşınması Küreselleşme söylemlerinin yoğunlaştığı İstanbul'u Bölgesel Finans Başkenti misyonu ile yapılandırma evresinde aksta yaşanan bir diğer önemli gelişmedir. Bu durum, İMKB'ye yakın olmak isteyen, banka-finance sektörünün Zincirlikuyu-Maslak-Büyükdere aksına kaymasını hızlandırmış, finans dünyasının kapsadığı bütün kurum ve kuruluşların, piyasaların, borsaların, finansal aracı kurumlarının aynı bölgede bulunmasında önemli bir rol oynamış ve bu akstaki iş merkezlerine duyulan talebin artmasına neden olmuştur. Giderek bir prestij bölgesine dönen bölgede konumlanma arzusunun nedenleri; şirketlerin diğer iş kollarından uzak kalmayıp aynı bölge içinde yer alarak çekim merkezi olma isteği, ortak servis bölgelerinden faydalanmak, prestijli projelerle aksta vitrin oluşturmak şeklinde sıralanabilir (Torcu, K., 2004:49).

1984-2009 yılları arasında hem yerel yönetimlerde hem de merkez hükümetlerdeki ortak karar, Büyükdere Caddesi'nin uluslararası bir finans merkezinin olması ve birbirinden farklı projelerle bu yönde desteklenmesi olmuştur. 2000'li yıllarda ise aks; uluslararası bir finans merkezi olması durumuna ek olarak, yüksek katlı lüks konut örneklerine, alışveriş merkezleri ve plazalara ev sahipliği yapması ile de dikkat çekmiştir. Aksın hem TEM otoyoluna erişim rahatlığı, hem de Boğaziçi'ne 3. Köprü inşası için tesis edilen çevre yolu bağlantıları ile kent makroformunun TEM otoyolu kuzeyinde, orman alanları ve kentin içme suyu havzalarını olumsuz etkileyen bir yönde gelişme izlediği saptanmıştır. 2000 sonrasında, 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. Çalışma alanı da bu tercih değişiminden etkilenmiş, bölgedeki ilaç fabrikalarının yerine yüksek yapıların hızlı bir şekilde inşa edilmiş, bölgedeki lüks konutlar, başka bir deyişle rezidansların sayısı her geçen gün artmıştır. Büyükdere Caddesi'nin bütünü küresel sisteme ayak uyduran City, Tower, Center ve Plaza isimli yüksek yapılarla dolmuştur. Maslak-Büyükdere aksı artık İstanbul'un "Manhattan"ı olarak anılır hale gelmiştir (Şekil 26).



Şekil 26: Maslak silüeti gece görünüm, url[13]

Aksta yer alan yüksek katlı plazalara örnek; İş Bankası Kuleleri, Metrocity Avm, Kanyon Avm-Plaza, Levent Loft, Levent Loft 2, Sapphire Kulesi, Maslak Mashattan, Maslak Orjin Plaza, Apagiz Plaza, Beybi Giz Plaza, Sheraton Otel Maslak, Sun Plaza, Spine Tower, Maslak Deoitte Plaza şeklinde sıralanabilir. Bölgede Askeriye'nin terk ettiği alanda gelişen, dikkat çekici yapılar ise Maslak Uniq İstanbul ve Maslak 1453 Projesidir. Uniq İstanbul; Ayazağa'da, son Osmanlı padişahlarının av, binicilik, dinlenme mekânı olarak kullandığı, içinde Süvari Köşkü, Çinili Köşk (Bkz Şekil 8) ve Ayazağa Kasrı olmak üzere üç tarihi yapının bulunduğu askeri alanda inşa edilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 2006 tarihinde tamamlanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı revizyon çalışmaları sonrası onanan planda daha önceden Büyükdere Caddesi için verilen MİA (Merkezi İş Alanı) kararı devam ettirilmiştir. MİA'nın ve alt merkezlerinin kademelenme hiyerarşisindeki yerini ve gelişme yönlerinin bu planın öncelikleri arasında olduğu belirtilip Büyükdere Caddesi'nde içinde bulunduğu alan MİA bütünleşme bölgesi olarak gösterilmiştir (Şahin,M., 2010:73). 2007 tarihli İstanbul Metropoliten Alan Nazım planında, bölge 1. derece merkez olarak kabul edilmiş, planın raporunda bölgenin düzensiz ve parçalı mülkiyet dokusunda geliştiği belirtilmiş, bölgenin batıya Kağıthane – Alibeyköy yönünde gelişiminin desteklenmesi belirtilmiştir. Ayrıca, planlı/plansız bir “prestij” merkezi olarak gelişen MİA'nın plansız ve/veya plan bütünlüğüne aykırı gelişmelere terk edilmesi yerine yönlendirilmesi, gelişiminin kontrol edilebilmesi amacıyla rehabilite edilmesi gerektiği belirtilmiştir. 2010 ve sonrası yıllarda ise, hem alışveriş merkezleri ve plazaların, hem de yeni konut bölgelerinin, ulaşım altyapısı koşutunda kentin makroformunu hem doğu ve batı doğrultusunda, hem kuzey doğrultusunda yaygınlaştırarak geliştirdiği gözlemlenmektedir. Bu dönemde yaşanan bir diğer gelişme de, Cumhurbaşkanlığı'nın Yıldız'ın eski saray binalarının bir kısmını ofis olarak kullanmaya başlaması olmuştur.

Değerlendirme ve Sonuç

Beşiktaş'ta Bizans Dönemi'nde Ayios Mamas Saray kompleksi ve sarayın çevresinde St.Mamas (Beşiktaş) adıyla anılan küçük bir köyün olduğu ve bölge genelinin oldukça geniş ormanlık bir yapıda olduğu çeşitli kaynaklarda belirtilmiştir. Beşiktaş, Osmanlı'nın ilk yıllarına kadar oldukça geniş ormanlık alan olma özelliğini korumuş, Osmanlı padişahlarının ve önde gelen devlet adamlarının av ve dinlenme yeri niteliğindedir. Saray hayatı; Topkapı Sarayı'ndan sırası ile Beşiktaş Sahil Sarayına, Dolmabahçe Sarayı'na ve Yıldız Sarayı'na olmak üzere dönem içerisinde yer değiştirmiş, payitahtın yönetim merkezi giderek Beşiktaş olmuştur. Beşiktaş, padişahların ve saray mensubu birçok devlet adamının, saraya yakın olmak isteyen bürokrat sınıfının yaşamak istediği semt olduğu için özellikle konut alanında oldukça hızlı bir yapılaşma süreci yaşamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Beşiktaş iskelesinin Osmanlı Dönemi'nden bu yana sure gelen Boğazla ilişkisi Beşiktaş Tayyare Fabrikasının bölgede kurulmasına neden olan etmenlerden biri olmuştur. Fabrikalar ve uçak sanayii ile Beşiktaş, Cumhuriyet ilk yıllarındadır üretim merkezi haline gelmiştir. Aks her zaman Sirkeci ve Karaköy limanları ile ilişkili yapısını korumuş, Osmanlı döneminde yönetim merkezi olarak Boğaz'a bağlanmış, Cumhuriyetle birlikte ise üretim ve ticaret için Boğaz'a ve Zincirlikuyu'ya bağlanmıştır. Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nın Yeşilköy'e taşınması, Yıldız Sarayı'nın boş kalan binalarının Genel Kurmay'a tahsis edilmesi ve daha sonra Teknik Okul'a tahsis edilmesi, Beşiktaş Bulvarı'nın açılması gibi gelişmeleri takiben zaman içerisinde işlevi değişmiş, artan konut dokusuna ek; genel müdürlüklerin yer aldığı, iş merkezi işlevine dönüşmüştür. Etiler ve Levent konut alanları Beşiktaş'ta çalışan kesim için birer yerleşim alanı olarak gelişmiştir. Merkezi iş alanı işlevininin Tarihi Yarımada'dan Beşiktaş-Zincirlikuyu-Maslak-Büyükdere aksına kayması ile aksta genel merkez binaları, kimya ve ecza fabrikaları, uluslararası şirketlerin genel müdürlüklerinin yer almaya başlaması ile aks konuttan MİA'ya hızlı bir geçiş yaşamış, yerli ve yabancı yatırımcıların prestij alanı haline gelmiştir. Zamanla Levent konut bölgesi, Maslak-Büyükdere aksında gelişen rezidanslar ve iş merkezleri için hizmet eden bir alt merkeze dönüşmüştür. Aksı etkileyen bir diğer önemli olay; ordunun “güvenlik bandı” uygulanması olmuştur. Bu şekilde kentin kuzeyinde gelişmesi

yasaklanan alanlar orduya tahsis edilerek koruma altına alınmıştır. 1970'lerin sonunda ordu sahip olduğu alanları daraltarak kentin kuzeyinden çekilmiş ve bu terkettiği bölgenin bir kısmı İstanbul Teknik Üniversitesi'nin kullanımına sunulmuştur. Özetle, 1980 öncesi dönemde, İstanbul'da Levent – Maslak aksının planlamasında bölgede düşük gelir grupları için konutların inşa edilmesi, ve bununla birlikte bölgenin sanayiye açılması kararları olmuştur. Bölge bir yandan sanayileşirken, aksın sonuna doğru üniversite ve askeriye için ayrılan alanlar aksın bitişiğini belirlerken bölgede ortaya çıkan sanayi bölgesinin de sınırlarını çizmektedir.

1984'ten beri yönetime gelen İstanbul Büyükşehir Belediyesi yerel yönetimlerince ve bazı merkezi hükümetlerce uluslararası bir finans merkezine sahip olma gerekliliği fikri benimsenmiştir. Yerel yönetimler ve bazen de merkezi hükümetler tarafından İstanbul için farklı uluslararası iş merkezi projeleri üretilmiştir. Bu projelerin birçoğu kentin mekânsal yapısını farklı boyutları ile etkilemiş, bir kısmı ise proje aşamasında kalmıştır. Geliştirilen projelerin çokluğu ve çeşitliliğine rağmen, Büyükdere-Maslak aksı Avrupa yakasının uluslararası finans merkezi olma rolünü sürdürürken, yeni projelerle de konut, eğlence vb. gibi farklı ihtiyaçlara cevap verebilecek işlevleri bünyesinde toplamıştır.

Ordunun terk ettiği alanlarda 1990'lı yıllar şle 2000'li yıllarda, aksın gelişimine paralel olarak sanayi alanları, iş merkezleri ve lüks rezidans alanları gelişmiştir.

Öte yandan aksın başlangıcı kabul edilen Barbaros Bulvarı'nda yer alan Yıldız Sarayı'nın binalarına Cumhurbaşkanlığı Ofisleri'nin taşınması, Cumhurbaşkanının bu binaların kullanır hale gelmesi ile bölgenin yeniden yönetim, yüksek öğretim (YTÜ ve İTÜ), sanayi-ticaret alanı, ticari yönetim merkezi, rezidans işlevleri ile şekillenmesine neden olmuştur.

Kaynaklar

- Akbayan, N. (1998),**Dünden Bugüne Beşiktaş**, Tarih İçinde Beşiktaş, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul,s.25.
- Akkal, L. (1996), “*Metropolitan Değişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezi*”,İstanbul 2020 Symposium Bildirisi, İTÜ, İstanbul) “Metropolitan Değişim Sürecinde İstanbul Kent Merkezi”,İstanbul 2020 Symposium Bildirisi, İTÜ, İstanbul
- Angel, A. (1987),*Henri Prost ve İstanbul’ un İlk Nazım Planı*, Mimarlık Dergisi, sayı: 222, TMMOB yayını, Ankara,s.35-36.
- Ayverdi, S. (1968),“**Boğaziçi’nde Tarih**” İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları, İstanbul,ss.129-133
- Baş, M. (2009), *İstanbul Zincirlikuyu-Levent Gayrimenkul Pazar Analizi Büyükdere Caddesi Üzerinde Karma Kullanımlı Proje Önerisinin Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ.
- Bayramoğlu, N. (2010),“*Kullanıcı Algısı Bağlamında Kentsel Kimlik:Barbaros Bulvarı-Büyükdere Kentsel Aksı*”, İTÜ FBE Disiplinlerarası ABD, Kentsel Tasarım Programı Yüksek Lisans Tezi.
- Binan, C. (1999), “*Yıldız Sarayı ve Yıldız Teknik Üniversitesi*”, Basılmamış Notlar, İstanbul.
- Cansever, T. (1995), *Ülke Ölçeğinde İstanbul’u Planlamak*, İstanbul Dergisi,Sayı.4,İstanbul,s.48-59.
- Erdönmez, E. (2005),“*Açık Kamusal Mekanların Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere- Levent- Maslak Aksı*”,YTÜ FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı Doktora Tezi,İstanbul
- Kazgan, G. (1999),**Tanzimattan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi: Birinci Küreselleşmeden İkinci Küreselleşmeye**, Akdeniz Yayıncılık, İstanbul
- Kahraman,A. (1995) **Osmanlı Devlet’inde Spor**,Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 579-585.
- Kuban, D.(1996),**İstanbul Bir Kent Tarihi**,İstanbul,s.364-365.
- Keyder, Ç. (1993), **Ulusal Kalkınmacılığın İflası**, Metis Yayınları, İstanbul,s.24
- Keyder, Ç., Öncü, A.(1993), *İstanbul Yol Ayrımında*, İstanbul Dergisi, Sayı 7,s.28, İstanbul
- Nazım Plan Rapor, 1994.
- Öktem, B. (2005),“**Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekanı Dönüştürmedeki Rolü: Büyükdere – Maslak Aksı**”, **Kentsel Ayrışma: Mekansal Dönüşümde Farklı Boyutlar**,Derleyen: Hatice Kurtuluş, Bağlam Yayınları, s. 25-76, İstanbul
- Özler, Ş. (2007),**Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995**,TMMOB Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi,s.255.
- Pilehvarian, N.K. (2012), “*Son Osmanlı Sarayı Yıldız*”,Türk Dünyası Mühendislik,Mimarlık ve Şehircilik Kurultayı,Mimar Sinan Uluslararası Proje Olimpiyatları 15-18 Ekim 2012 Trabzon Bildiriler Kitabı,s.451-454,Ankara 2012.
- Şahin, M. (2010),*Yüksek Yapılar ve Kamusal Alan İlişkisi: Büyükdere Caddesi Örneği*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü,Mimarlık Anabilimdalı,Yüksek Lisans Tezi,İstanbul.
- Tapan, M. (1998),**75 Yılda Değişen Kent ve İstanbul, İstanbul’un Kentsel planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri**, Tarih Vakfı Yayınları, 1998,İstanbul.
- Tekeli, İ. (2013),**İstanbul’un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları,İstanbul,s.161.

- Tekeli, İ. (1994), *İnsanca Yaşanan Büyük Bir Dünya Kenti Geleceğin İstanbul'u*, İstanbul Dergisi, Sayı 8, İstanbul, s.114-116.
- Torcu, K. (2004), *İstanbul'da Yeni Mekansal Oluşumlar: Beşiktaş – Maslak Eksenî*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Koca, D. (2015), *“Türkiyede Çağdaş Konut Üretiminin Yeniden Okunması”*, Tasarım+Kuram Dergisi , Sayı 19, Mayıs 2015, s.24
- “Yıldız Sarayı Kasr-ı Hümayunlarından Şale”**, TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Yayınları no:9, s.94-97.
- Yusufoglu, T. (2017), *Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943)*, Megaron 2017;12(2), s.249-262.

İnternet Kaynakları

- [1]:<http://www.tas-istanbul.com/eskiler/eski-besiktas/>
- [2]:<http://www.tas-istanbul.com/eskiler/eski-besiktas/page/12/>
- [3]:<http://www.millisaraylar.gov.tr/saraylar/maslak-kasirlari>
- [4]:<http://buyukoner.com/saruhan/portfolio/ayazaga-kasirlari/>
- [5]:<https://aeroturk.blogspot.com/2017/04/aei.html>
- [6]:<http://irfankab.wixsite.com/mavigezegen/single-post/2016/11/21/B%C3%BCy%C3%BCkdere-U%C3%A7ak-Alan%C4%B1>
- [7]:<http://turkfilateliakademisi.org/index.php/aero-espresso-italiana-s-a/#more-244>
- [8]:<http://www.cagdasleventdernegi.org/eskiyeni.php>
- [9]:<http://www.degisti.com/index.php/archives/7832>
- [10]:<https://i.pinimg.com/originals/a6/ba/e3/a6bae33c352965bced5ba9129b4cc63e.jpg>
- [11]:<http://www.degisti.com/index.php/archives/278>
- [12]:<https://www.sahibinden.com/listing/emlak-konut-satilik-levent-nef-163-residence-satilik%20kanyon-cephe-1-plus1-dubleks-daie-563374661/detail>
- [13]:<http://wikimapia.org/10692373/tr/Levent-G%C3%B6kdelenleri#/photo/5179436>
- [14]:<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/4480/001581832010.pdf?sequence=3&isAllowed=y>