

**T.C.**  
**İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**  
**MİMARLIK ANA BİLİM DALI**  
**KENT ÇALIŞMALARI VE YÖNETİMİ BİLİM DALI**

**İSTANBUL'UN TARİHİ SU YOLLARININ**  
**KENT TURİZMİ AÇISINDAN POTANSİYELİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Umut Mete SOYDAN**

**İstanbul**  
**Haziran - 2022**

**T.C.**  
**İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**  
**MİMARLIK ANA BİLİM DALI**  
**KENT ÇALIŞMALARI VE YÖNETİMİ BİLİM DALI**

**İSTANBUL'UN TARİHİ SU YOLLARININ**  
**KENT TURİZMİ AÇISINDAN POTANSİYELİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Umut Mete SOYDAN**

**Tez Danışmanı**  
**Prof. Dr. Adem ESEN**

**İstanbul**  
**Haziran - 2022**

## TEZ ONAYI

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Mimarlık Anabilim Dalı, Kent Çalışmaları ve Yönetimi Programında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman Prof. Dr. Adem ESEN

Üye Prof. Dr. Metin TOPRAK

Üye Dr. Öğr. Üyesi Serhat ANIKTAR

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Metin TOPRAK

Enstitü Müdürü

## BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek lisans tezi olarak hazırladığım “İstanbul’un Tarihi Su Yolları ve Bu Su Yollarının Kent Turizmi ve Sosyolojisi Açısından Potansiyeli” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

Umut Mete SOYDAN

## ÖN SÖZ

Bu programa katılma şansını bana tanıyan İSKİ eski Genel Müdürü **Sayın Fatih TURAN'a**, çalışma konusunun seçilmesinde ve daha sonraki araştırma süresince bana göstermiş olduğu anlayışı, rehberliği, sabrı ve tüm iyi niyeti için başta danışman hocam **Prof. Dr. Sayın Adem ESEN'e** ve tüm manevi destekleri için aileme, çalışma arkadaşlarıma ve dostlarıma teşekkür ederim.

Ayrıca İstanbul'un tarihî su yollarının dünya turizmine kazandırılabilmesi noktasında geçmişte yaptığımız çalışmalarda katkıları bulunan T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sinema Genel Müdürlüğü'ne ve desteklerinden dolayı Dr. Olcay Aydemir ile Prof. Dr. Alper Hüseyin Çolak'a ve bu tezi yapmama imkân sağlayan Sabahattin Zaim Üniversitesi'ne teşekkür ederim.

**Umut Mete SOYDAN**  
**İstanbul - 2022**

**ÖZET**  
**İSTANBUL’UN TARİHİ SU YOLLARININ**  
**KENT TURİZMİ AÇISINDAN POTANSİYELİ**

**Umut Mete SOYDAN**

Yüksek Lisans, Kent Çalışmaları ve Yönetimi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Adem ESEN

Haziran, 2022 - 94 Sayfa

Bu çalışma, İstanbul’un tarihî su yollarının sahip olduğu önemi ve kent turizmi açısından büyük potansiyelini ortaya çıkartmak ve farkındalık yaratmak amacıyla hazırlanmıştır.

Bu doğrultuda İstanbul’un tarih boyunca su ile ilişkisi incelenmiş, İstanbul’da tarih boyunca hüküm sürmüş tüm imparatorluklar döneminde inşa edilmiş olan su yolları anlatılmış ve onların bugün hâlen ayakta olan eserlerine detaylı olarak yer verilmiştir.

İstanbul, bugün hâlen ayakta olan dönemin barajları niteliğindeki bentler, abide kemerler, galeriler ve bazıları ince nakış gibi süslenmiş çeşmeleri ile bugün dünyada ismi “*su medeniyeti*” olarak Roma ile birlikte ikinci kenttir.

Çalışma kapsamında dünyada bu tarihî su eserlerinin turizme kazandırılmasına ilişkin başarılı örnekler anlatılmış, İstanbul’da yapılması gerekenler öneri olarak sunulmuştur. Bu çalışma yapılırken daha önce bu konuda T.C. Kültür ve Turizm Sinema Genel Müdürlüğü’nün desteğiyle hazırlamış olduğum Mağlova Belgesel Film ve Kırkçeşme Su Yolu Sistemi’nin hazırlıkları ve o belgesele destek veren kıymetli akademisyenlerin katkıları da yol gösterici olmuştur.

Doğru ve akılcı bir planla gerekli girişimler yapıldığında İstanbul için gerek turizm gerek ekonomi ve gerekse sosyal açıdan büyük kazanımlar oluşturacağına inandığın bu konunun ülkemiz ve şehrimiz için rehber doküman olması umut edilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul, Turizm, Tarihi Su Yolları, Kent Turizmi, Simge Eserler, Turizm Alternatifleri, Kent Sosyolojisi

**ABSTRACT**  
**HISTORICAL WATERWAYS OF ISTANBUL**  
**POTENTIAL FOR URBAN TOURISM**

**Umut Mete SOYDAN**

Master, Urban Studies and Management

Thesis Advisor: Prof. Dr. Adem ESEN

June, 2022 - 94 Pages

This study aims to reveal importance of İstanbul's historical waterways and its great potential in terms of urban tourism and to raise awareness. In this regard, relation of İstanbul with water has been examined throughout the history and the waterways built under the reigns of all empires in İstanbul have been described and their living works have been included in detail.

With its still standing weirs accepted as dams of that time, monumental aqueducts, water tunnels, and fountains as though some of which were decorated with fine embroidery, İstanbul is the second city together with Rome considered as "water civilization" around the world.

Within the scope of the study, successful examples concerning the introduction of these historical water works to tourism have been shown and things need to be done in İstanbul have been presented as suggestions. During the study, preparations for the Mağlova Documentary Film and Kırkçeşme Waterway System that I previously made with the support of Republic of Turkey Directorate General of Culture and Cinema, and contributions of the esteemed academicians who supported the documentary have also guided. When necessary initiatives are taken for İstanbul with a correct and rational plan, it is hoped that this subject that I believe to constitute great achievements in either tourism and economy or social terms will be a guide document for our country and city.

**Keywords:** İstanbul, Tourism, Historical Waterways, Urban Tourism, Symbolic Works, Tourism Alternatives, Urban Sociology

# İÇİNDEKİLER

<b>TEZ ONAYI</b> .....	<b>i</b>
<b>BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ</b> .....	<b>ii</b>
<b>ÖN SÖZ</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>viii</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>ix</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>1</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>İSTANBUL’UN TARİHİ GELİŞİMİ VE SU İLE OLAN İLİŞKİSİ</b> .....	<b>2</b>
1.1 Tarih Boyunca İstanbul’un Gelişimi .....	2
1.2 İstanbul’un Tarih Boyunca Su ile Olan İlişkisi.....	7
1.3. Roma, Bizans ve Osmanlı Döneminde İstanbul’a Su Getirmek İçin İnşa Edilen Su Yolları .....	10
1.3.1. Roma ve Bizans Döneminde Yapılan Su Yolları .....	10
1.3.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Yapılan Su Yolları .....	13
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>TARİHİ SU YOLLARININ KENT TURİZMİ VE SOSYOLOJİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ</b> .....	<b>52</b>
2.1. Kent Turizmi Açısından Önemi .....	52
2.1.1. Dünyada Turizmin Ekonomi Üzerindeki Rolü ve Etkisi .....	52
2.1.2. Türkiye’de Turizmin Geçmişi ve Bugünü .....	53

2.1.3. İstanbul'da Turizm.....	58
2.2. Kent Sosyolojisi Açısından Önemi .....	65
2.3. Dünyada Tarihi Su Yolu Sistemi Eserlerinin Turizme Kazandırılmasından Örnekler.....	67
2.3.1. Trevi Çeşmesi (Aşk Çeşmesi) / Roma .....	67
2.3.2. Manneken Pis (İşeyen Çocuk) Çeşmesi.....	70
2.3.3. Pont Du Gard / Fransa.....	72
2.3.4. Segovia Su Kemerli / Fransa.....	73
<b>SONUÇLAR VE ÖNERİLER .....</b>	<b>74</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>77</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>81</b>

## TABLÖLAR LİSTESİ

- Tablo 1.1: 1430-1856 arası çeşitli dönemlerde istanbul'un nüfusu.....6
- Tablo 1.2: üsküdar'ın büyük isale hatlarının yapılış tarihlerine göre listesi.....22
- Tablo 2. 1: türkiye ziyaretçi girişleri ve dünya içindeki payı, 1990-2009.....55
- Tablo 2. 2: türkiye ve istanbul'a yıllara göre yabancı ziyaretçi girişleri.....59



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: istanbul'daki ilk yerleşimin yayılışı.....	4
Şekil 1.2: xvi. Yüzyıl sonlarında istanbul.....	7
Şekil 1.3: istanbul makroformu'nun tarihî gelişim süreci (1/100.000 ölçekli istanbul çevre düzeni planı raporu).....	8
Şekil 1.4: terkos, halkalı, kırkçeşme, taksim, hamidiye ve üsküdar su yolları animasyonu.....	9
Şekil 1.5: beylik suyolu haritası, topkapı sarayı müzesi/ııı. Ahmet kütüphanesi, (h. 1161/1748 tarihli).....	11
Şekil 1.6: halkalı suları isale planı.....	15
Şekil 1.7: halkalı su yolu animasyonu.....	15
Şekil 1.8: köprülü haritasında (8 no'lu harita) malta civarında ayasofya mütevellisi mustafa ağa'nın çeşmesi duvarındaki su terazisi.....	17
Şekil 1.9: halkalı su yolu sistemi'nde yer alan alipaşa kemeri'nin mansaptan görünümü, 2000.....	18
Şekil 1.10: halkalı su yolu sistemi'nde yer alan avasköy kemeri'nin mansaptan görünümü, köprülü kütüphanesi (2442/2).....	18
Şekil 1.11: halkalı sularına ait isale hatlarının debileri, uzunlukları ve banîlerinin görev süreleri.....	19
Şekil 1.12: süleymaniye su yolu isale plânında süleymaniye cami'ni gösteren kısım.....	19
Şekil 1.13: süleymaniye su yolu isale plânında valens (bozdoğan) kemeri'ni gösteren kısım.....	19
Şekil 1.14: üsküdar'daki vakıf sularının dağıtım şebekesi.....	23
Şekil 1.15: barlett'in ııı. Ahmet çeşmesi'ni gösteren gravürü.....	23
Şekil 1.16: üsküdar ııı. Ahmet çeşmesi.....	24
Şekil 1.17: gülnuş sultan çeşme ve sebili'nin 120 yıl önceki görüntüsü.....	24
Şekil 1.18: gülnuş sultan çeşme ve sebili (2000).....	25

Şekil 1.19: istanbul'a çok sayıda çeşme yaptıran 111. Ahmet (üstte) ve sadrazam damat ibrahim paşa'nın (altta) 1720 sûr-ı hümayûnu'nda (sünnet şenliği) çadırlarında gösteren minyatür.....	25
Şekil 1.20: üsküdar su yolu animasyonu.....	26
Şekil 1.21: kırkçeşme su isale hattı planı.....	27
Şekil 1.22: başhavuz.....	29
Şekil 1.23:1 başhavuz'un planı.....	30
Şekil 1.24: mimar sinan'ın kanunî sultan süleyman zamanında istanbul'a hediye ettiği tarihî kırkçeşme su yolları.....	31
Şekil 1.25: kırkçeşme su yolu sistemi'nde yer alan 33 farklı su kemeri'nin listesi.....	33
Şekil 1.26: matrakçı nasuh'un 1537'de çizdiği istanbul minyatüründe halic'in kuzeyindeki bölge.....	34
Şekil 1.27: topuzlu bent.....	36
Şekil 1.28: topuzlu bent.....	36
Şekil 1.29: topuzlubent'in planı.....	37
Şekil 1.30: valide bent planı ve görselleri.....	37
Şekil 1.31: valide bent.....	38
Şekil 1.32: valide bent'in planı.....	38
Şekil 1.33: sultan mahmut bendi.....	39
Şekil 1.34: sultan mahmut bendi.....	39
Şekil 1.35: sultan mahmut bendi'nin planı.....	40
Şekil 1.36: tophane meydan çeşmesi'nin 1899'daki görünümü.....	40
Şekil 1.37: tophane meydan çeşmesi'nin 2019'daki görünümü.....	41
Şekil 1.38: beşiktaş'taki hekimoğlu ali paşa çeşmesi.....	41
Şekil 1.39: taksim suyu isale planı.....	42
Şekil 1.40: hendese-i mülkiye-i şahane muallimlerinden hulusi bey (önde sakallı) ve refik fenmen 1912 yılı mezunlarıyla birlikte ( <i>itü bilim ve teknoloji tarihi araştırma merkezi</i> ).....	43

Şekil 1.41: raimondo d'aranco'nun yaptığı bugün maçka'daki itü binası karşısına nakledilmiş olan çeşmenin 1902'deki açılış töreni. Adliye nazırı abdurrahman paşa (önde sakallı), solunda şehremini rıdvan paşa, onun solunda mehmet emin bey; abdurrahman paşa'nın sağındaki üçüncü şahıs bongofski paşa.....	44
Şekil 1.42: hamidiye su yolları'na ait 11. Abdülhamit çeşmesi'nin eski yerindeki görünüşü.....	45
Şekil 1.43: yıldız sarayı'nın yâveran binası.....	45
Şekil 1.44: yıldız sarayı bahçesindeki 111. Selim çeşmesi.....	46
Şekil 1.45: hamidiye suyu isale planı.....	47
Şekil 1.46: 1942'de terkos su pompa istasyonu.....	49
Şekil 1.47: terkos su yolu sistemi'nin buharlı pompaları-1.....	50
Şekil 1.48: terkos su yolu sistemi'nin buharlı pompaları-2.....	50
Şekil 1.49: terkos su yolu sistemi'nin buharlı pompaları-3.....	51
Şekil 2.1: oecd ülkelerinde turizm sektörünün gsyih içindeki payı.....	53
Şekil 2.2: oecd ülkelerinde turizm sektörünün toplam istihdam içindeki payı.....	53
Şekil 2.3: yabancı ve vatandaş ziyaretçi girişleri ve ortalama harcamaları, 2001-2010.....	56
Şekil 2.4: yabancı ve vatandaş ziyaretçilerin kişi sayısı ve bıraktıkları döviz miktarı.....	56
Şekil 2.5: seyahat ve turizmin istihdama doğrudan toplam katkısı, 1990-2010.....	57
Şekil 2.6: 1998-2018 yılları istanbul'a gelen yabancı sayıları.....	59
Şekil 2.7: 2017-2019 yılları aylık gelen yabancı ziyaretçi sayıları.....	60
Şekil 2.8: milletlerine göre istanbul'a gelen yabancılar.....	60
Şekil 2.9: istanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayıları.....	61
Şekil 2.10: istanbul'da konaklama tesisi ve yatak kapasiteleri.....	62
Şekil 2.11: roma aşk çeşmesi.....	68
Şekil 2.12: roma aşk çeşmesi.....	69
Şekil 2.13: trevi çeşmesi gece aydınlatması.....	69
Şekil 2.14: fendi firmasının trevi çeşmesi'nde dünya çapındaki ürün lansmanı.....	70

Şekil 2.15: işeyen çocuk çeşmesi.....	70
Şekil 2.16: işeyen çocuk çeşmesi.....	71
Şekil 2.17: işeyen çocuk çeşmesi'nin satışa sunulan numuneleri.....	71
Şekil 2.18: işeyen çocuk çeşmesi'nin satışa sunulan numuneleri.....	72
Şekil 2.19: pont du gard su kemeri.....	72
Şekil 2.20: segovia su kemeri.....	73



# BİRİNCİ BÖLÜM

## GİRİŞ

İstanbul güzelliğini sudan almasına ve içinden deniz geçen bir kent olmasına rağmen tarih boyunca kaderi su ile beraber şekillenmiştir.

İstanbul'da hüküm sürmüş Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorluklarının en büyük derdi şehre su getirmek olmuştur. Bu nedenle üç farklı imparatorluk döneminde dev bütçelerle İstanbul'a su getirilmiştir. Bir kısmının temelleri Roma dönemine değin uzanan Üsküdar, Taksim, Halkalı, Kırkçeşme, Hamidiye ve Terkos Su Yolu sistemleri tarih boyunca İstanbul'a su ulaştıran tarihî su yolu sistemleridir.

Kilometrelerce uzunluğa ve yüzlerce parçaya sahip bu eserler dünya mimarlık tarihi açısından çok büyük bir öneme sahiptir. Zira bu eserler ile İstanbul, ismi dünyada su medeniyeti olarak anılan Roma ile birlikte ikinci kenttir.

İstanbul hem bu tarihî su eserleri hem günümüzde sahip olduğu modern su sistemleri ve su ile güzelleşen coğrafi yapısıyla eşsiz bir kenttir. Bu tarihî su eserleri doğru değerlendirildiğinde İstanbul, kendisini dünyada turizm ve turizm ekonomisi bakımından çok farklı bir konuma ulaştırabilecek potansiyele sahiptir.

Bu su eserlerinden bazıları bugün ismi dünya çapında bilinen ve ülkelerine ciddi gelirler kazandıran Eyfel Kulesi, Mostar Köprüsü, Trevi Çeşmesi gibi tüm eserlerden çok daha kıymetlidir. Bunların başında da Mağlova Su Kemerli ve III. Ahmet Çeşmesi gelmektedir.

Bu çalışma kapsamında İstanbul'da su ve nüfusun bağlantısı özellikle işlenmiştir. Zira nüfus ve suyun ilişkisi de tarih boyunca hep birbiri ile bağlantılı olmuştur. Şehre nüfus geldikçe su yetersiz kalmış, su geldikçe nüfus da artmıştır. 1.1 ve 1.2 bölümlerinde bu konuya detaylı olarak değinilmiştir.

Tezin 1.3, 1.3.1 ve 1.3.2 kısımlarında tarih boyunca İstanbul'a su getirmek için Roma ve Osmanlı imparatorlukları döneminde inşa edilen su yolları detaylı olarak ele alınmıştır.

Dünyada turizmin ekonomi üzerindeki etkileri ve İstanbul'da turizmin durumu ile sahip olduğu potansiyel ikinci bölümde anlatılmıştır.

Nihaî olarak dünyada başarılı turizm örnekleri ile tarihî su yolu eserlerinin turizme kazandırılmasına ilişkin başarılı örnekler 2.3 bölümünde aktarılmıştır.

Bu tezin İstanbul'un dünya çapında sahip olduğu bu kıymetli eserlerin değerlendirilmesi ve kapsamlı bir rota ile kent ve ülke turizmiyle, turizm ekonomisine kazandırılması açısından bir rehber olabilmesi amaçlanmıştır.

## **İSTANBUL'UN TARİHİ GELİŞİMİ VE SU İLE OLAN İLİŞKİSİ**

### **1.1 Tarih Boyunca İstanbul'un Gelişimi**

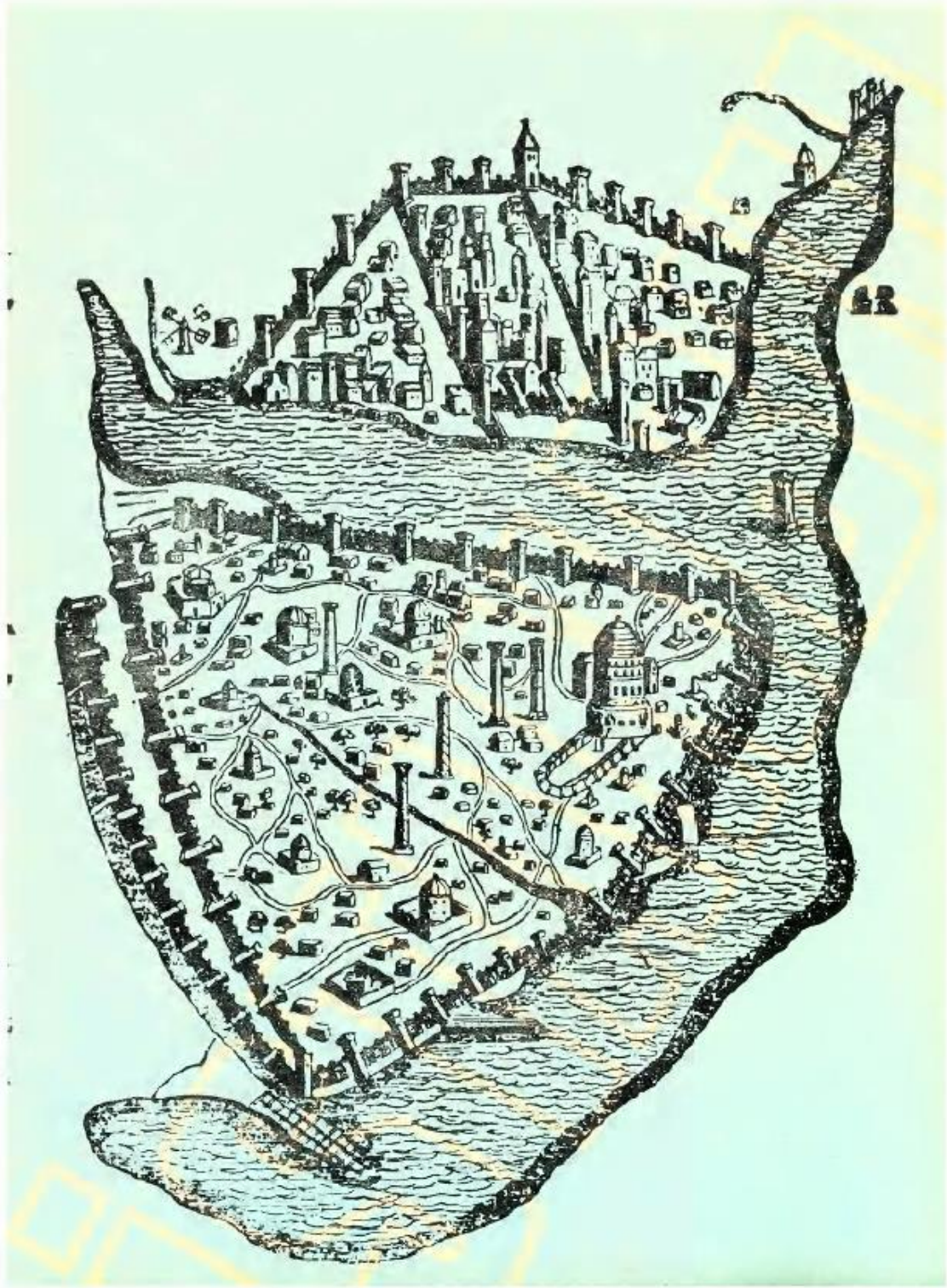
İstanbul'un tarihinin milattan önce 3000 yıl öncesine dayandığı ve ilk yerleşim izlerinin Kadıköy Kurbağalidere kenarında Truva'nın erken katları ve Mısır'ın Keops, Kefren, Mikerinos piramitleriyle eş zamanlı olarak Trakyalı kavimlerce Lygos denilen bir topluluğa ait olduğu sanılmakta idi.

Yenikapı bölgesinde gerçekleştirilen Theodosius kazılarıyla birlikte gün yüzüne çıkan Neolitik Çağ dönemi eserleri ile birlikte İstanbul'un tarihinin, 8500 yıl geriye kadar uzadığı ortaya çıkmıştır.

Bu döneme ilişkin kazı ve bilimsel araştırma süreçleri halen devam etmekle birlikte İstanbul'un tarihsel gelişiminde en önemli üç ana dönem kabul edilmektedir. Bunlar üç büyük imparatorluk olan Roma, Bizans (Doğu Roma) ve Osmanlı imparatorlukları dönemleridir (<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR-165066/tarihce.html>).

İstanbul'un çekirdeğini milattan önce 750-550 yılları arasında tarihî yarımadanın doğu ucunda kurulan Byzantion Köyü oluşturmaktadır. Oldukça küçük bir alanda kurulan bu köy zaman içinde büyüyerek batıya doğru genişlemiştir.

Aradan geçen zamanda şehrin batıya doğru büyümesi devam etmiş, Roma İmparatorluğu'nun hızlı büyümesi ile bu bölgeyi içine almıştır. Milattan sonra IV. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun büyümesinin devam etmesi ve stratejik konumu sebebiyle İstanbul'un önemi artmış, Roma İmparatoru Büyük Konstantin, imparatorluğun yeni başkentinin burası olduğunu büyük bir törenle ilan etmiştir. İsmi de Neo Roma yani Yeni Roma olarak açıklamıştır.



**Şekil 1.2: İstanbul'daki ilk yerleşimin yayılışı**

**Kaynak:** Kuban, 1970: 25

Bu dönemden sonra İstanbul'da hızlı bir imar faaliyeti başlamış, surlar genişletilmiş, devlet binaları, saraylar, sarnıçlar, su yolları ve hamamlar gibi birçok yapı inşa edilmiştir.

Roma, 375'de Kavimler Göçü ile yaşadığı büyük karmaşanın ardından 395'te Doğu Roma ve Batı Roma adı altında iki ayrı devlete bölünmüştür.

Şehri imar etme ve güzelleştirme çabaları Büyük Konstantin'den sonraki imparatorlar döneminde de hızla devam etmiştir. Batı Roma İmparatorluğu'nun çöküşüyle İstanbul, senelerce Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans) başkenti olmuştur.

Bizans döneminde yeniden inşa edilen şehir, surlarla birlikte tekrar büyütülmüştür. Günümüzde 6492 metre uzunluğa sahip devasâ surlar, İmparator II. Theodosius döneminde yaptırılmıştır. VI. yüzyılda nüfusu 500.000'i aşan kentte, İmparator Justinyen idaresinde bir altın dönem daha yaşanmıştır. Günümüze kadar ulaşan ve bugün halen dünyanın en nadide eserlerinden biri olarak kabul edilen Ayasofya, bu dönemin bir eseridir (<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR-165066/tarihce.html>).

1204 tarihli IV. Haçlı Seferi ile şehir istila edilmiş, tüm ibâdethâneler ve abideler dahil olmak üzere şehir senelerce yağma edilmiştir. 1261'de idaresi tekrar Bizans İmparatorluğu'nun eline geçen kent, eski zenginliğine tekrar kavuşamamıştır.

İstanbul, 1453'de Osmanlı İmparatorluğu hükümdarı Fatih Sultan Mehmet'in 53 günlük kuşatması sonrası Türklerin hakimiyetine geçmiştir.

Uzun süredir imar faaliyetleri olmayan ve başta su yolları olmak üzere birçok yapısı zarara uğrayan kentte yeniden ciddi imar faaliyetleri başlamıştır (Fatih Sultan Mehmet döneminde yaptırılan su yolları ilgili kısımda anlatılacaktır).

İstanbul'un egemenliğinin Osmanlı İmparatorluğu'na geçmesinin ardından İmparatorluğun başkenti Bursa'dan İstanbul'a taşınmış, çevre illerden getirilen nüfus ile şehrin nüfusu artırılmıştır.

**Tablo 1.1: 1430-1856 Arası Çeşitli Dönemlerde İstanbul'un Nüfusu**

Yıllar	Toplam Nüfus	Müslim/Gayrimüslim Oranı <sup>67</sup>
1430-1440	40.000-50.000 <sup>68</sup>	
1477	60.000-70.000 <sup>69</sup>	
1500	100.000 <sup>70</sup> -120.000 <sup>71</sup>	
1590-1600	250.000-260.000 <sup>72</sup>	
1690-1700	370.000-400.000 <sup>73</sup>	
1792	440.000-500.000 <sup>74</sup>	
1794	426.000 <sup>75</sup>	
1830	450.000 <sup>76</sup>	
1844	489.583 <sup>77</sup>	47.91/52.09
1856	526.464 <sup>78</sup>	47.51/52.49

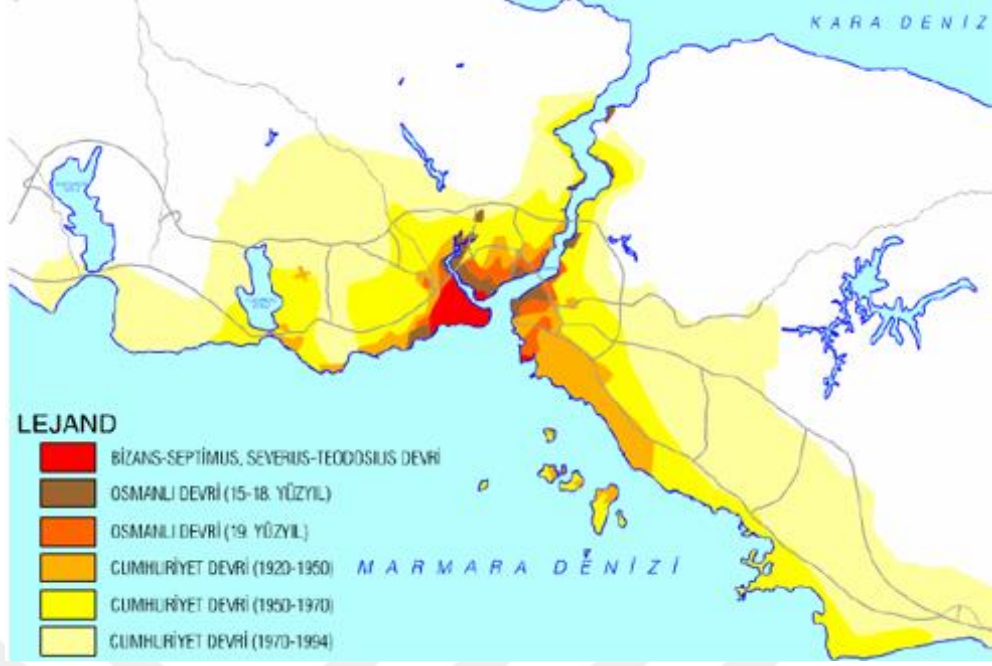
**Kaynak:** <https://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/394.pdf>

Fatih Sultan Mehmet'in dünya savaş tarihinde ilk kez kullanılan devasâ boyutlardaki şâhi topları, İstanbul surlarının tahrip edilmesinde önemli bir unsurdur. Fethin ardından Osmanlı Devleti'nin başkenti tarihî yarımada olmuş, ülkenin farklı bölgelerinden getirilen göçmenlerle şehrin nüfusu arttırılmış, kuşatma süresince harap olan İstanbul'un imar ve inşa çalışmaları başlatılmıştır. Bizans ahalisine din hürriyeti ile sosyal haklar tanınarak, yine aynı ikametlerinde hayatlarını sürdürmelerine izin verilmiştir. Fethin ardından yaklaşık yüzyıl sonra ise Türk mimari sanatı şehre damgasını vurmuş, kubbeli yapılar ve camilerle şehir silüetine Türk-İslam mimarisi hâkim olmuştur.

İstanbul'da tespit edilebilen ilk yerleşim yerinin tarihi 8500 yıl geriye kadar uzanabilen Yenikapı Theodosius Limanı kazılarıyla gün ışığına çıkan Neolitik çağ yerleşimiyle gün ışığına çıkmıştır. Bu süreçte şehrin yaşadığı sanatsal, kültürel, jeolojik değişim ve kent arkeolojisi hakkında yeni bir süreç başlamıştır. İstanbul'un tarihine dair göze çarpan en dikkat çekici özelliği, Roma, Doğu Roma İmparatorluğu (Bizans) ve Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmasıdır. M.S. IV. yüzyılda Roma İmparatorluğu coğrafi sınırlarını genişletmiş; İstanbul, sahil olduğu stratejik konumu sebebiyle, İmparator Büyük Konstantin'in emriyle Roma şehrinin yerine yeni başkent olmuştur.

Bugünkü İstanbul şehrinin çekirdeğini, M.Ö. 750-550 yılları arasındaki Grek göçleri esnasında tarihî yarımadanın doğu ucunda Byzantion ismiyle kurulan küçük bir yerleşim yeri oluşturmaktadır. Zaman içinde şehrin Romalıların eline geçmesiyle bu





**Şekil 1.3: İstanbul Makroformu'nun Tarihi Gelişim Süreci. (1/100.000 Ölçekli İstanbul'un Çevre Planı)**

**Kaynak:** <https://v3.arkitera.com/h47023-istanbulun-dunu-ve-bugunu.html>

## 1.2 İstanbul'un Tarih Boyunca Su ile Olan İlişkisi

İstanbul'un kaderi tarih boyunca su ile beraber şekillenmiştir. Üç tarafı sularla çevrili olan ve Haliç'i ile içinden deniz geçen tek kent olan İstanbul, yüzeysel su kaynaklarına sahip değildir.

Bu nedenle tarih boyunca İstanbul'da hüküm sürmüş Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorluklarının ortak derdi İstanbul'a su getirebilmek olmuştur. Birbirinden tarih, kültür ve medeniyet olarak çok farklı olan bu üç imparatorluğun ortak paydası şehre su temin edebilme gayesi olmuştur. Zira şehre su temin edebilmek için, tarihi yarımada dışından su kaynakları bulunmuş ve bu suları şehre getirebilmek için büyük bütçeler ile su yolları inşa edilmesi gerekmiştir.

İstanbul, yeterli yüzeysel su kaynaklarına sahip olmasa da kıyısında yer aldığı Marmara Denizi ve Karadeniz ile, tam kalbinden geçen İstanbul Boğazı ve Haliç'i sayesinde su ile eşsiz güzelliğe sahip olan bir kenttir.

Şehre su ulaştıkça, diğer bölgelerden İstanbul'a olan ilgi ve göç artmış; zaman içerisinde şehrin su kaynakları yine yetersiz hale gelmeye başlamıştır.

Bu nedenle tarih boyunca, medeniyetlerin göz bebeği İstanbul'a su temin edebilmek için çok kıymetli su yolları inşa edilmiştir.

Bu su yolları Anadolu Yakası'nda 1547-1874 yılları arasında inşa edilen ve 18 farklı isale hattından oluşan Üsküdar Su Yolu Sistemi,

Avrupa Yakası'nda ise;

- 1453-1755 yılları arasında inşa edilen ve 16 farklı isale hattından oluşan Halkalı Su Yolu Sistemi,
- 1554-1564 yılları arasında inşa edilen Kırkçeşme Su Yolu Sistemi
- 1730-1732 yılları arasında inşa edilen Taksim Su Yolu Sistemi,
- 1900-1902 yılları arasında inşa edilen Hamidiye Su Yolu Sistemi,
- XIX. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen Terkos Su Yolu Sistemi'dir.



**Şekil 1.4: Terkos, Halkalı, Kırkçeşme, Taksim, Hamidiye ve Üsküdar Su Yolları Animasyonu.**

**Kaynak:** Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Belgeseli, Hazırlayan: Umut Mete Soydan, 2017, Dakika: 5:00.

İstanbul'un çok önemli bir değeri olan bu altı farklı su yolu sisteminin birbirinden değerleri bazı parçaları bugün halen ayakta olsa da bu 6 sistemden 5'i farklı sebeplerle su taşıma vazifesini sürdürememektedir. Temelleri 2000 yıl öncesine dayanan, 1554-

1564 yılları arasında Mimar Sinan tarafından inşa edilen Kırkçeşme Su Yolu Sistemi ise bugün büyük oranda çalışmaktadır.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi bugün dünyada halen çalışan en eski su yolu sistemi özelliğine sahiptir ve bünyesinde yer alan yekpare eserler ile dünya su mimarisi açısından çok kıymetli yapılara sahiptir.

İstanbul, bugün nüfusu ile Avrupa'nın 23 ülkesinden büyük bir dünya metropolü konumundadır. Sabit nüfusu 15 milyon 29 bin olan, turizm, ticaret ve sair unsurlar ile hareketli nüfusu 17 milyonu aşan İstanbul'da bugün günde ortalama 3 milyon m<sup>3</sup> su tüketilmektedir. Günümüzde İstanbul su kaynakları ise Batı'da Istrancalar'dan Doğu'da Melen Çayı'na dek uzanmaktadır.

Toplam 13 farklı su kaynağı bulunan İstanbul'da yağış suları bu 13 farklı kaynaktan toplanmakta, toplanan sular 19 farklı içme suyu arıtma tesisinde arıtılarak toplam uzunluğu 21 bin km'yi aşan içme suyu iletim hattı ile şehre ulaştırılmaktadır.

İstanbul, tarihi 2 bin yıl öncesine dayanan su eserlerinden bugün gelişmiş su teknolojilerini bir arada sunan, ismi dünyada su medeniyeti olarak anılan Roma ile birlikte iki kentten biridir.

Devrin şairlerinden Eyyübî şehirde yaşanan su sıkıntısını şu şekilde dile getirmiştir:

*“Şitâ mevsimi geçse yaz olurdu*

*Giderek suyu onun az olurdu*

---

*Katı kaht olur idi suya Hakkaa*

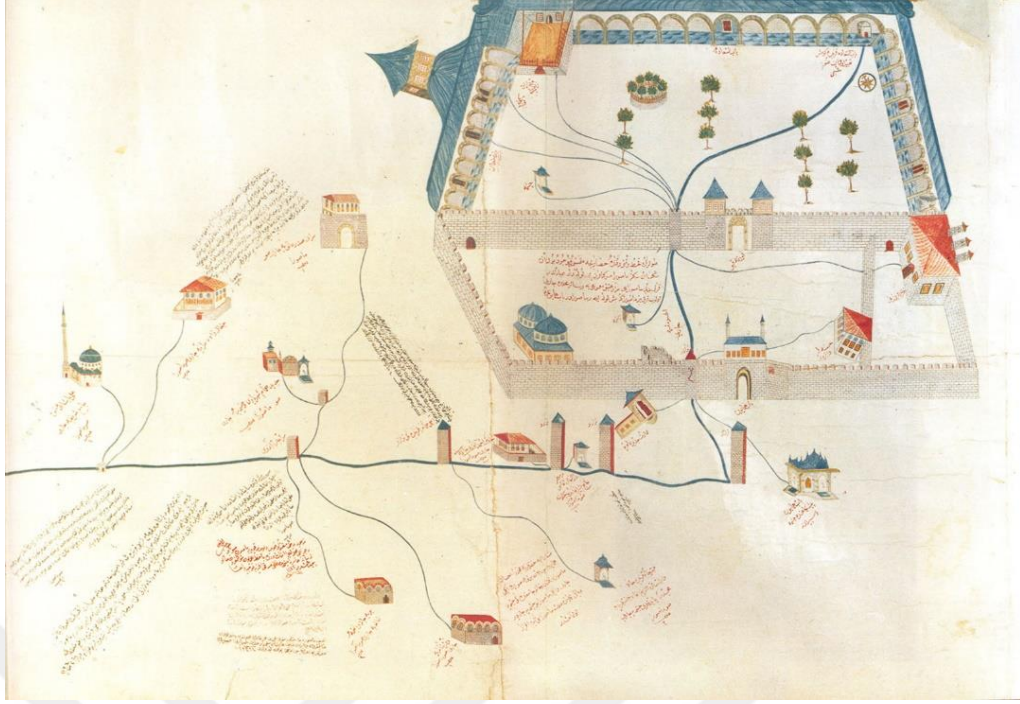
*Alınmazdı beş on akçaya Sakkaa*

---

*Ağustos kurbağası gibi yârân*

*Ağız açmış kalurdu teşne-hayran”*

(Çeçen, 2000: 36).



**Şekil 1.5: Beylik Suyolu Haritası, Topkapı Sarayı Müzesi/III. Ahmed Kütüphanesi, (H. 1161/1748 tarihli)**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 9. Pafta

### **1.3 Roma, Bizans ve Osmanlı Döneminde İstanbul'a Su Getirmek İçin İnşa Edilen Su Yolları**

#### **1.3.1. Roma ve Bizans Döneminde Yapılan Su Yolları**

Küçükçekmece Gölü'nün yakınında bulunan Yarımburgaz Mağarası'nda gerçekleştirilen kazılarda insan ve insan kültürüne ait ilk izlere tesadüf edilmiştir. Bu dönemde Küçükçekmece Gölü'nün çevresinde Cilalı Taş Devri ile Bakır Çağı insanların yaşadığı tahmin edilmektedir.

İlk belirgin yerleşim sahipleri olarak Megaralılar'ın insanı olarak kabul edilmektedir. Megaralılar, bugünkü Kadıköy'e yerleştiler ve "Khalkedon" adını verdiler.

İstanbul'un bulunduğu tarihi yarımadanın doğu tarafı, tarihsel adıyla Byzantion, Grek-Trak göçleri sırasında M.Ö. 750-550 yılları arasında kurulmuştur. Şehir, 330'da Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmuş ve oldukça önem kazanarak Konstantinopolis adını almıştır.

395'de Roma İmparatorluğu'nun Batı ve Doğu Roma şeklinde ikiye ayrılmasıyla Doğu Roma İmparatorluğu'na başkentlik yapmaya başlamış, 1453'de Fatih Sultan

Mehmet tarafından Osmanlı Devleti'ne katılmasına kadar başkentlik yapmayı sürdürmüştür (Acar, 2007).

Roma döneminde İstanbul'da çok sayıda kapalı ve açık sarnıç yapılmış olmasına karşın, bent (baraj) kalıntısına rastlanılmamıştır. Bunun yanı sıra Belgrad Ormanları içerisinde yer alan Büyük Bent'in yerinde IV. yüzyılda yapılmış olma ihtimali bulunan bir Roma bendinin bulunduğu düşünülmektedir (Acar, 2007).

Roma İmparatorluğu döneminde Byzantion'un su ihtiyacı kuyular, kaynaklar ve sarnıçlardan sağlanmaktadır. Daha sonraki dönemlerde su ihtiyacının artması dolayısıyla İstanbul'da 4 adet önemli isale hattı inşa edilmiş, şehre çeşitli yerlerden su temin edilmiştir. İstanbul'da inşa edilen ilk isale hattının Roma İmparatoru Hadrianus (117-138) döneminde yapıldığı bilinmektedir ancak bu isale hattının hangi güzergahı kullandığı tam olarak tespit edilememiştir. Fakat Edirnekapı tarafında bulunan Mihrimah Sultan Cami'nin 200 metre kadar güneyinde, surların devrilmiş ön duvarlarının üzerinden bakınca bir galeri görülmüş ve kazı yapılmış ve yapılan kazılar sonunda Hadrianus tarafından yaptırılan isale hattına ait bir galeri bulunmuştur. Galerinin bulunduğu yer deniz seviyesinden 63-64 metre yükseklikte olup şehrin doğu bölgesinin tamamına ulaşabilecek yüksekliğe sahip olduğu anlaşılmaktadır (Çeçen, 2000: 21-22).

Şehrin su ihtiyacını karşılamak için inşa edilen ikinci önemli su yolu, Trakya'nın Karadeniz kıyılarında bulunan Istranca Dağları'ndan İstanbul'a gelmekte olup 242 kilometrelik uzunluğuyla Romalıların dünyada inşa ettikleri su yolları arasında en uzun olanıdır. Çatalca-Danamandıra bölgesinden başlayıp bu hatta paralel bir yol izleyen ve Dağyenice civarında bu hatla birleştiği tahmin edilen ikinci kol da hesaba katıldığında bu isale sisteminin uzunluğu 300 kilometreyi geçmektedir. Bu su yolunun dört cazibeli isale hatları su toplandıktan sonra, suyun tabiatına uygun bir şekilde yerçekimi (câzibe) sayesinde kaynaktan musluğa kadar akıtılmasıyla oluşturulan sistemlerdir. Cazibe kelimesi Türk Dil Kurumu sözlüğünde "çekim" manasına gelmektedir (Cazibeli ve terfilî isale hatları hakkında detaylı bilgi için bkz: Gedik, N., *Balıkesir Üniversitesi, Su Temini ve Çevre Sağlığı Ders Notları*, Bölüm V. 9). İnşaatına büyük Konstantinus'un emriyle 324-337 yılları arasında başlanıldığı, daha sonra başa gelen imparatorlar tarafından inşa sürecinin tamamlandığı ihtimali büyüktür. Istranca Dağları'ndan gelen bu suyun X. yüzyıla kadar şehrin su ihtiyacını karşıladığı Harun bin Yahya'nın seyahatinde tuttuğu hatıralarından anlaşılmaktadır

(Bardill, Bayliss, Crow, 2008; Çeçen, 2000: 25-26). Konstantinus'un başlattığı isale hattından sonra üçüncü bir isale hattının İmparator Valens tarafından yapıldığına dair bazı kayıtlar vardır. Ancak Valens'in yaptırdığı isale hattının da yeri tam olarak tespit edilememiştir.

Roma döneminde şehirde yapılan dördüncü isale hattı ise şehrin kuzeyinde yer alan Belgrad Ormanları'ndan gelmektedir. Tarihçiler bu su yolunun Theodosius tarafından yaptırıldığı kanaatindedir. VII. yüzyıldan itibaren şehri kuşatan çeşitli kavimler bu su yolunun bütün kemerlerine temeline kadar zarar vermiştir. 1542-1550 yılları arasında bölgeyi gezen Fransız doğa bilimcisi ve topoğraf Petrus Gyllius, kemerlerin tümünün harap durumda olduğunu yazmıştır (Çeçen, 2000: 23). Yukarıda sayılan bu önemli 4 isale hattının yanı sıra geç Roma döneminde bazı küçük isale hatları da inşa edilmiştir. Şehrin batı yakasında bulunan Halkalı tarafından, Valens'in yaptırdığı isale hattının Belgrad Ormanları'ndan geldiğini, hatta Büyük Bent'in de Valens tarafından yaptırıldığını belirtilmektedir. Ancak bu hususu doğrulayan başka bir belge bulunamamıştır. Prof. Dr. Kâzım Çeçen'in aktarımına göre Valens Kemerinin kotu 62-63,5 metre olup Belgrad Ormanları'ndan gelen su, şehrin en çok 34 metre yüksekliğine su verebilmektedir. Dolayısıyla Belgrad Ormanları'ndan gelen suyun Valens Kemerini üzerinden geçip Bizantion şehrine girmesi imkânsızdır. Bu hususu doğrulayan bir başka husus ise Mimar Sinan'ın Belgrad Ormanları'ndan getirdiği suyu şehre ileten Kırkçeşme ve Kağıthane Su Yolu'nun kotu şehrin her yerine ulaşmadığı için birçok mahallede çukur çeşmeler inşa edilmiştir. Yani Belgrad Ormanları'ndan getirilen suyun Valens Kemerinin kotu olan 62-63,5 metre yükseklikten geçirilmesi teknik açıdan mümkün değildir (Çeçen, 2000: 23). İstanbul'un en eski su yapılarından bir tanesi olan Mazul Kemer, Geç Roma döneminde inşa edilmiş Halkalı Suları'nın bir parçasıdır (Çeçen, 2000: 28-29). Yine İstanbul'un en eski su yapılarından olan Valens (Bozdoğan) Kemerinin suyunun ise nereden geldiği tam olarak tespit edilememiş olup Mazul Kemer'den geçen suyun Valens Kemerine geldiği yüksek ihtimal dahilindedir. Bu nedenle iki kemerin aynı zaman diliminde yapılmış olduğu düşünülmektedir. Bozdoğan Kemerini olarak da bilinen Valens Kemerinin 368'de inşa edildiği kabul edilir. Cebeciköy Deresi üzerinde bulunan Kara Kemer ile Eğri Kemer (Kovuk Kemer) diye bilinen üç katlı kemerin en alt katının Roma dönemine ait olduğu düşünülmektedir (Çeçen, 2000: 31-32).

Roma ve Bizans döneminde İstanbul'da çok sayıda açık ve kapalı sarnıç inşa edilmiş, bunlar su yollarının zarar görmesinden sonra insanların başvurduğu en önemli su kaynağı olagelmiştir. İmparator Justinianus (527-569) zamanında inşa edilen Yerebatan (Basilika) Sarnıcı, İstanbul'da inşa edilen üstü kapalı sarnıçların en büyüğüdür. Philoxenus tarafından Hipodrom civarındaki sarayının yaptırdığı Binbirdirek (Philoxenus) Sarnıcı ise büyük sarnıçlar içerisindeki en eski olanıdır. Günümüzde Vefa Stadyumu olarak kullanılan yerde İmparator II. Theodosius (408-450) zamanında yapılan Aetius deposu, Bizans döneminde inşa edilen üstü açık su depolarının (açık sarnıç) en büyüklerindedir. Günümüzde Çukurbostan Parkı olarak kullanılan yerde 459'da inşa edilen Aspar açık su deposu ve 491-518 yılları arasında inşa edilen Hagios Makios açık su deposu, üstü açık sarnıçlara birer örnektirler (Çeçen, 2000: 26-27).

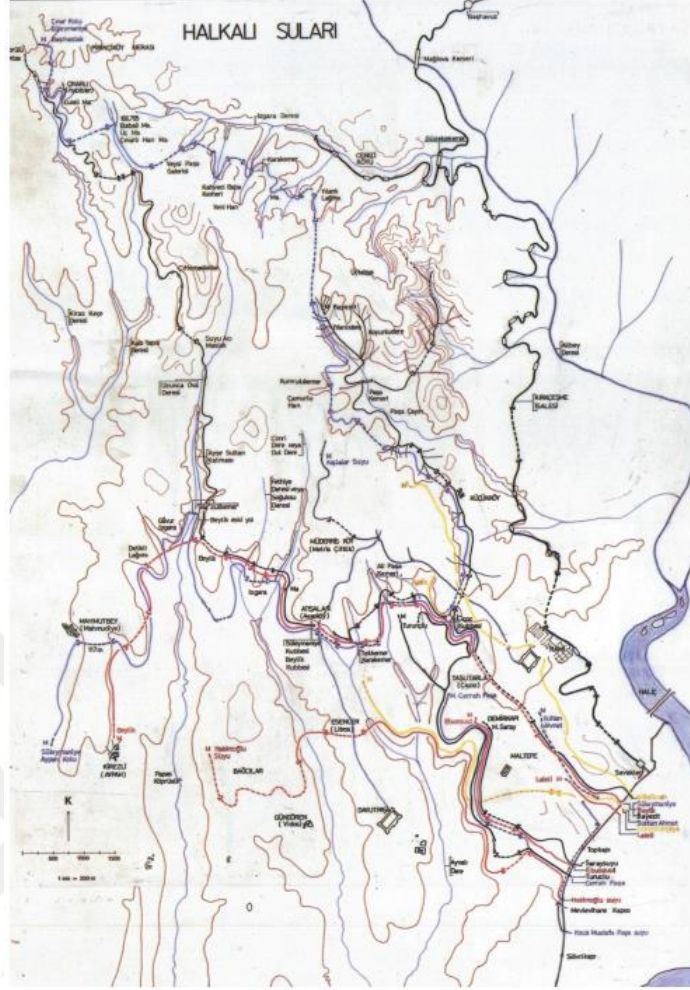
### **1.3.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Yapılan Su Yolları**

#### ***a) Halkalı Su Yolu Sistemi***

Fatih Sultan Mehmet, 1453'de İstanbul'u fethinin ardından şehir içindeki bazı yollarını tamir ettirmiş ve yeni su yolları inşa ettirmiştir. Alibeyköy bölgesinde yer alan Cebeciköy'den Bozdoğan (Valens) Kemeri'ne kadar olan eski Roma Su Yolu Sistemi ile Turunçlu Su Yolu Sistemi bunlardan bazılarıdır.

1453-1755 yılları arasında inşa edilen ve 16 farklı isale hattından oluşan Halkalı Su Yolu Sistemi'nin inşasına da Fatih Sultan Mehmet döneminde başlanmış ve birçok hükümdar döneminde farklı kollarda inşasına devam ettirilmiştir.

İstanbul'un şehir surlarının batısında yer alan Halkalı Köyü ve Cebeci Köyü arasında kalan bölgeden gelen isale hatlarına Halkalı Suları denilmektedir.



**Şekil 1.6: Halkalı Suları İsale Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 25. Pafta.



**Şekil 1.7: Halkalı Su Yolu Animasyonu.**

**Kaynak:** Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Belgeseli, Hazırlayan: Umut Mete Soydan,

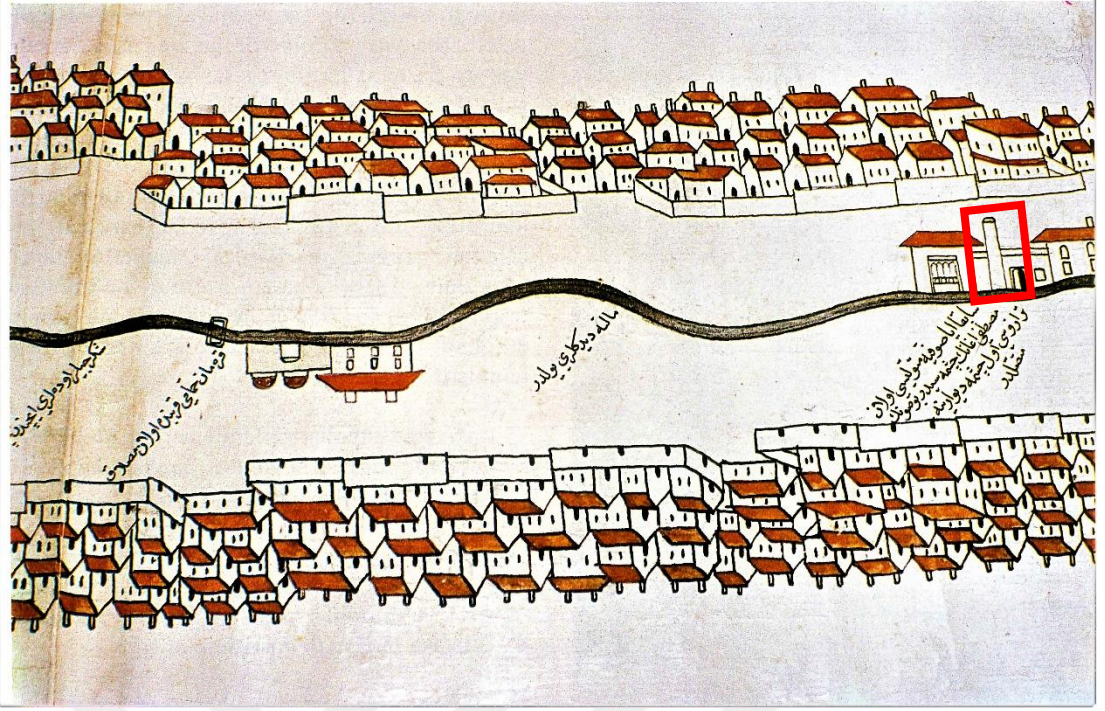
2017, Dakika: 3:50.

Halkalı Su Yolu Sistemi, farklı dönemlerde inşa edilmiş birbirinden bağımsız 16 farklı isale hattından oluşmaktadır.

Bu isale hatları;

- Fatih Su Yolları
- Turunçluk Su Yolları
- Bayezid Su Yolları
- Mahmut Paşa ve Sultan III. Mustafa Su Yolları
- Koca Mustafa Paşa Su Yolları
- Süleymaniye Su Yolları
- Mihrimah Su Yolları
- Ebussuud Su Yolları
- Köprülü Su Yolları
- Cerrahpaşa Su Yolları
- Sultan Ahmet Su Yolları
- Saray Çeşmeleri Su Yolları
- Beylik Su Yolları
- Hekimoğlu Ali Paşa Su Yolları
- Kasım Ağa Su Yolları
- Nuruosmaniye ve Ayvalıdere Su Yolları'dır.

Halkalı Su Yolu Sistemi'nin suları, bentlerde biriktirilen yağış suları değil, menba sularıdır. Bu nedenle kaynağında temizdir ve debisi az olduğu için künkler içerisinden ve kurşun borular ile şehre getirilmiştir (Çeçen, 2000: 121). Bu hatta dev vadiler yer almadığı için diğer su yollarında olduğu gibi büyük su kemerleri bu sistemde bulunmamaktadır. Halkalı Su Yolu Sistemi'nde yer alan kemerler yükseklikleri ve uzunlukları itibariyle daha küçük çaptaki kemerlerdir. Hatta yer alan Alipaşa Kemer, Avasköy Kemer gibi Osmanlı eseri kemerler olmakla birlikte Roma Dönemi'ne ait az sayıda kemer yer almaktadır.



**Şekil 1.8: Köprülü haritasında (8 No'lu harita) Malta civarında Ayasofya mütevellisi Mustafa Ağa'nın çeşmesi duvarındaki su terazisi.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 190.

Toplam uzunluğu 120.570 metre yani 120 kilometre olan Halkalı Su Yolu Sistemi üzerinde yer alan Roma dönemine ait kemerler; Mazul Kemer, Bozdoğan Kemer ve KaraKemer'dir (Çeçen, 2000: 181).

Uzunluğu itibariyle İstanbul'un en uzun su yolu sistemlerinden olan Halkalı Suyu Sistemi, aradan geçen yıllarda bölgede yaşanan yüksek nüfus artışı ve yapılaşma ile birlikte, eserlerin zamana yenik düşmesi sebebiyle aktif olarak çalışmamaktadır.

Ancak 1930'da İsmail Remzi'nin 1/25.000 ölçekli isale planı, 1/4.000 ölçekli şehir içi dağım krokisi ve çalışmasında hattın o tarihte büyük ölçüde çalıştığı belirlenmiştir.



**Şekil 1.9: Halkalı Su Yolu Sistemi'nde Yer Alan Alipaşa Kemeru'nin Mansaptan Görünümü, 2000**



**Şekil 1.10: Halkalı Su Yolu Sistemi'nde yer alan Avasköy Kemeru'nin mansaptan görünümü, Köprülü Kütüphanesi (2442/2)**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 121.

	Halkalı Sular	Yapılanın Görev Süresi	Debisi (Masura <sup>7</sup> )	Uzunluğu (Metre)
1	Fatih Su Yolları	1451-1481	32	900
2	Tunççuk Su Yolları	1451-1481	40	8.900
3	Mahmut Paşa Su Yolları III. Mustafa Su Yolları (Laleli)	1453-1466, 1472-1473 1757-1774	40	1.000
4	Bayezid Su Yolları	1481-1512	64	11.100
5	Koca Mustafa Paşa Su Yolları	1511-1512	16	2.450
6	Süleymaniye Su Yolları	1520-1566, Bitirilişi 1557	152	15000+17000=32.000
7	Mihrişah Su Yolları	Ötümü 1578, Caminin bitişi 1565	12	5000+3500=8.500
8	Ebusuud Su Yolları	1545-1574	12	3.350
9	Köprülü Su Yolları	1656-1661	64	21.000
10	Cerrah Paşa Su Yolları	1598-1599	16	3.520
11	Sultan Ahmet Su Yolları	1603-1617	32	1.700
12	Saray Çeşmeleri (IV. Murat) Su Yolları	1620-1640	24	3.300
13	Beylik (I. Mahmut) Su Yolları	1730-1754, İlk yapıldığı Fatih Sultan Mehmet Dönemi	80	14.100
14	Hekimoğlu Ali Paşa Su Yolları	1732-1735, 1742-1743, 1755-1755	40	11.000
15	Kasım Ağa (Sekbanbaşı) Su Yolları (Topkapı Çeşmesi)	?	12	1.200
16	Nuruosmaniye (I. Mahmut ve III. Osman) Su Yolları	Bitirilişi 1755	12	6.750
<b>Halkalı Sularının 1925 yılından hemen önceki yıllardaki debilerinin ve uzunluklarının toplamı</b>			<b>648 Masura 4212 m<sup>3</sup>/gün</b>	<b>130.770 metre</b>

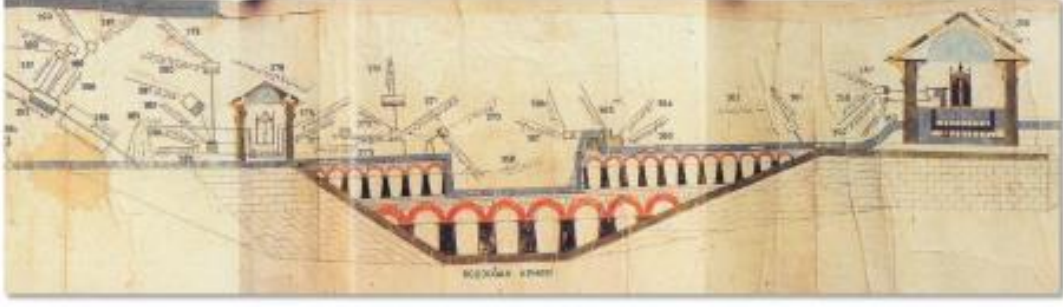
### Şekil 1.11: Halkalı Sularına Ait İsale Hatlarının Debileri, Uzunlukları ve Banîlerinin Görev Süreleri

(Hidrolik Profesörü Kâzım Çeçen'e göre; 1 masura, 6,5 m<sup>3</sup> ölçüye denk gelmektedir. Toplam 16 isale hattından oluşan Halkalı sularının toplam debisi 648 masura olup bu ölçü günde 4.212 m<sup>3</sup>e tekabül etmektedir)



### Şekil 1.12: Süleymaniye Su Yolu İsale Plânında Süleymaniye Cami'ni Gösteren Kısım.

**Kaynak:** Çeçen, 2000.



**Şekil 1.13: Süleymaniye Su Yolu İsale Plânında Valens (Bozdoğan) Kemerini Gösteren Kısım.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000.

### *b) Üsküdar Su Yolu Sistemi*

İstanbul Boğazı'nın Marmara Denizi ile birleştiği bölgede kurulan Üsküdar, öz bir Türk semtidir. Bölgede birkaç dinî eser dışında Bizans ve Roma Dönemi'ne ait yapıya rastlanmamaktadır. Engebeli bir yapıya sahip olan Üsküdar, Küçük Çamlıca (229 m) ve Büyük Çamlıca (262 m) tepeleri ile şehrin en yüksek tepelerine sahip bölgedir.

Üsküdar, İstanbul'un fethinden önce de Osmanlı İmparatorluğu için çok önemli bir bölge olmuştur. Orhan Gazi, 1352'de yani fetihden tam 101 yıl önce Üsküdar'ı almıştır.

Üsküdar, fetihden önceki dönemde Osmanlı'nın en önemli üstlerinden biri olduğu gibi fetihden sonra da Anadolu'dan başlayan bütün seferlerde ikmal, teçhiz ve komuta merkezi olmuştur (Çeçen, 2000: 198).

Üsküdar, İstanbul'un en eski su isale hatlarından da birisine sahiptir. Toplam uzunluğu 86.150 m olan ve 18 farklı isale hattından oluşan Üsküdar Su Yolu Sistemi, 1547-1874 yılları arasında inşa edilmiştir. Bu 18 farklı isale hattının 6 tanesi Hanım Sultanlar tarafından yaptırılmıştır ve onların adını taşımaktadır.

Üsküdar Su Yolu Sistemi bu yönüyle diğer su yolu sistemlerinden farklı bir konumdadır. Üsküdar'ın bu özelliğin sebebi ise bölgenin tarih boyunca ibadethanelere ve hanedan mensuplarına ev sahipliği yapmasından kaynaklanmaktadır.

Kaynaklar göstermektedir ki birçok Osmanlı hükümdarı ve sultanı Üsküdar bölgesini sayfiye, avlanma ve dinlenme mekânı olarak kullanmıştır.

Üsküdar Su Yolu Sistemi'nin farklı dönemlerde inşa edilen isale hatları şu şekildedir;

- Mihrimah Su Yolu

- Solak Sinan Su Yolu
- Atik Valide Su Yolu
- Aziz Mahmud Hüdai (Hüdai Dergâhı) Su Yolu
- Çinili Su Yolu veya Mahpeyker (Kösem)Valide Sultan Su Yolu
- Arslan Ağa Su Yolu
- Selami Efendi Su Yolu
- Yakup Ağa Su Yolu
- Çınar Su Yolu veya Hacı Halil Efendi Su Yolu
- Gülnuş Valide, Yeni Cami veya Valide-i Cedit Su Yolu
- Tophanelioğlu Su Yolu
- İbrahim Paşa Su Yolu
- Ayazma Su Yolu veya III. Mustafa Su Yolu
- Selimiye Su Yolu
- Mihrişah Su Yolu
- Altunizade Su Yolu
- Paşalimanı Su Yolu veya Cevri Kalfa Su Yolu

Bu isale hatlarının yapım tarihlerine göre sıralaması ise şu şekildedir;

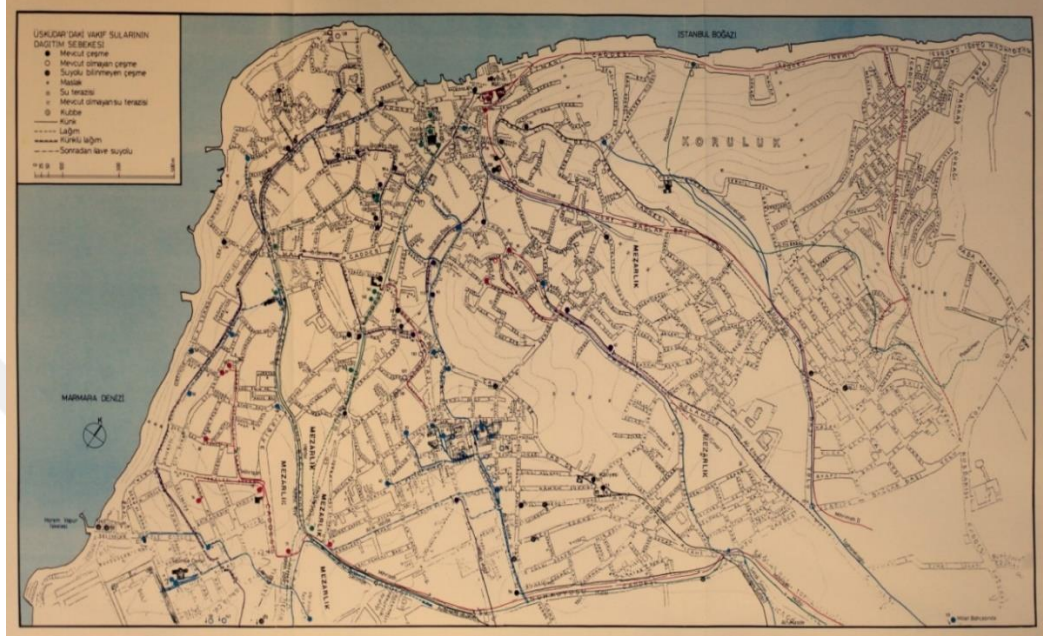
Tablo 1.2: Üsküdar'daki Büyük İsale Hatları'nın Yapılış Tarihlerine Göre Listesi.

Üsküdar'ın Büyük İsale Hatlarının Yapılış Tarihlerine Göre Listesi					
	Suyolunun Adı	İsale hattının uzunluğu (m) (Şehir içi hariç) (1930'da)	Debisi lüle, masura İsmail Remzi'ye göre VD: Vakıf Defterine göre	Yapım tarihi Hicri/Miladi	Açıklama
1 2	Mihrişah Sultan I Mihrişah Sultan II	İ.R. 300 (?) 3000 1700	1.5. lüle VD: 2 lüle + 4 masura	954/1547	Kanunî Sultan Süleyman'ın kızı
3	Solak Sinan	2200	1.5. lüle VD: 4 veya 7 masura	954/1547	Solakbaşı Sinan Ağa
4	Atik Valide Sultan (Nürbânü)	15300	13 lüle VD: 11 lüle + 5 masura	990/1582-3	III. Murat'ın Annesi
5	Aziz Mahmut Hüdayi	3000	1 lüle VD: 6 lüle + 3 masura	1019/1610	Celveti tarikatının kurucusu
6	Mahipeyker (Kösem Sultan)	9900	3 lüle VD: 6 lüle	1052/1642	I. Ahmet'in Hanımı
7	Arslan Ağa	850	3 lüle VD: 3 lüle + 5 masura	1056/1646-47	Valide Kethüdası
8	Selâmi Ali Efendi	700	1 lüle VD: 4 masura	1088/1677	Valide Kethüdası
9	Sarayağası veya Kapuağası Yakup Ağa	14000	VD: 1 masura (?)	1089/1678	Sarayağası Yakup Ağa
10	Çınar veya Hacı Halil Efendi	500	?	1119/1707	Matbah Emîni
11	Cedit Valide veya Gülnuş Valide Sultan	2900	2 lüle VD: 8 lüle + 6 masura	1121/1709	III. Ahmet'in Annesi
12	Tophanelioğlu Mustafa Efendi	3900	3 masura VD: 6 lüle	1140/1727	Mustafa Efendi
13	Damat İbrahim Paşa	14600	6 lüle VD: 8 lüle + 5 masura	1131-1343/ 1718-1730	Vezir-i Âzam 1730
14	Ayazma veya III. Mustafa	1300	1 lüle VD: 4 lüle + 3 masura	1174/1760	III. Mustafa
15	Selimiye	5000	2 lüle VD: 11 lüle + 6 masura + 4 hilâl	1217/1802	III. Selim
16	Mihrişah Sultan	3800	2 lüle	1217/1802	III. Selim'in Annesi
17	Altunizade	1600	1 lüle VD: 2 lüle + 5 masura	1282/1862	Altunizade İsmail Zühtüpaşa
18	Paşa İmanı veya Cevri Kalfa	1900	1 lüle Cevri Usta VD: 2 lüle	1291/1874	Cevri Kalfa veya Hüseyin Avni Paşa

İ.R. = İsmail Remzi, 1 lüle = 8 masura, 1 lüle = 52 m<sup>2</sup>/gün

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 202.

Üsküdar Su Yolu'nun kaynağı Çamlıca tepelerinde yer alan menba kaynakları olmuştur. Yaklaşık 327 yıl boyunca farklı kollarda inşa edilen Üsküdar Su Yolu Sistemi, bölgedeki tüm han, hamam, çeşme ve vakıfların su kaynağı olmuştur.



**Şekil 1.14: Üsküdar'daki Vakıf Sularının Dağıtım Şebekesi.**

Hatta onlarca çeşme inşa edilmiştir ve bu çeşmelerin birçoğu mimari ve estetik açıdan kıymetli eserler olmuşlardır. Öyle ki Üsküdar Meydanı'nda yer alan III. Ahmet Çeşmesi bugün tüm görkemi ile İstanbul'un simge yapılarından biri konumundadır.



**Şekil 1.15: Barlett'in III. Ahmet Çeşmesi'ni Gösteren Gravürü.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 229.



**Şekil 1.16: Üsküdar III. Ahmet Çeşmesi.**

**Kaynak:** İSKİ Arşivi

Sistemde yer alan çeşmelerin bazıısı bugün halen ayaktaadır. Ancak Üsküdar Su Yolu Sistemi aktif olarak su taşıyabilen bir sistem değildir.



**Şekil 1.17: Gülnuş Sultan Çeşme ve Sebili'nin 120 yıl önceki görüntüsü.**

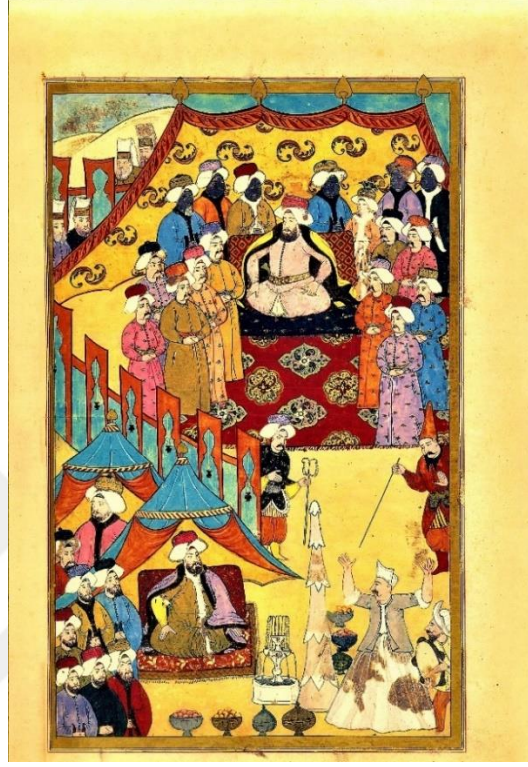
**Kaynak:** Çeçen, 2000: 218.



**Şekil 1.18: Gülnuş Sultan Çeşme ve Sebili (2000).**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 218.

Üsküdar Su Yolu Sistemi'ne ve Üsküdar Su Yolu Sistemi bünyesinde başta olmak üzere İstanbul'un birçok noktasında çeşme yaptıran III. Ahmet'e ait birçok minyatür de kaynaklarda yer almaktadır.



**Şekil 1.19: İstanbul'a çok sayıda çeşme yaptıran III. Ahmet (üstte) ve Sadrazam Damat İbrahim Paşa'nın (altta) 1720 Sûr-ı Hümayûnu'nda (sünnet şenliği) çadırlarında gösteren minyatür.**

**Kaynak:** Atıl, 1999: 189.



**Şekil 1.20: Üsküdar Su Yolu Animasyonu.**

**Kaynak:** Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Belgeseli, Hazırlayan: Umut Mete Soydan, 2017, Dakika: 4:00.

### *c) Kırkçeşme Su Yolu Sistemi*

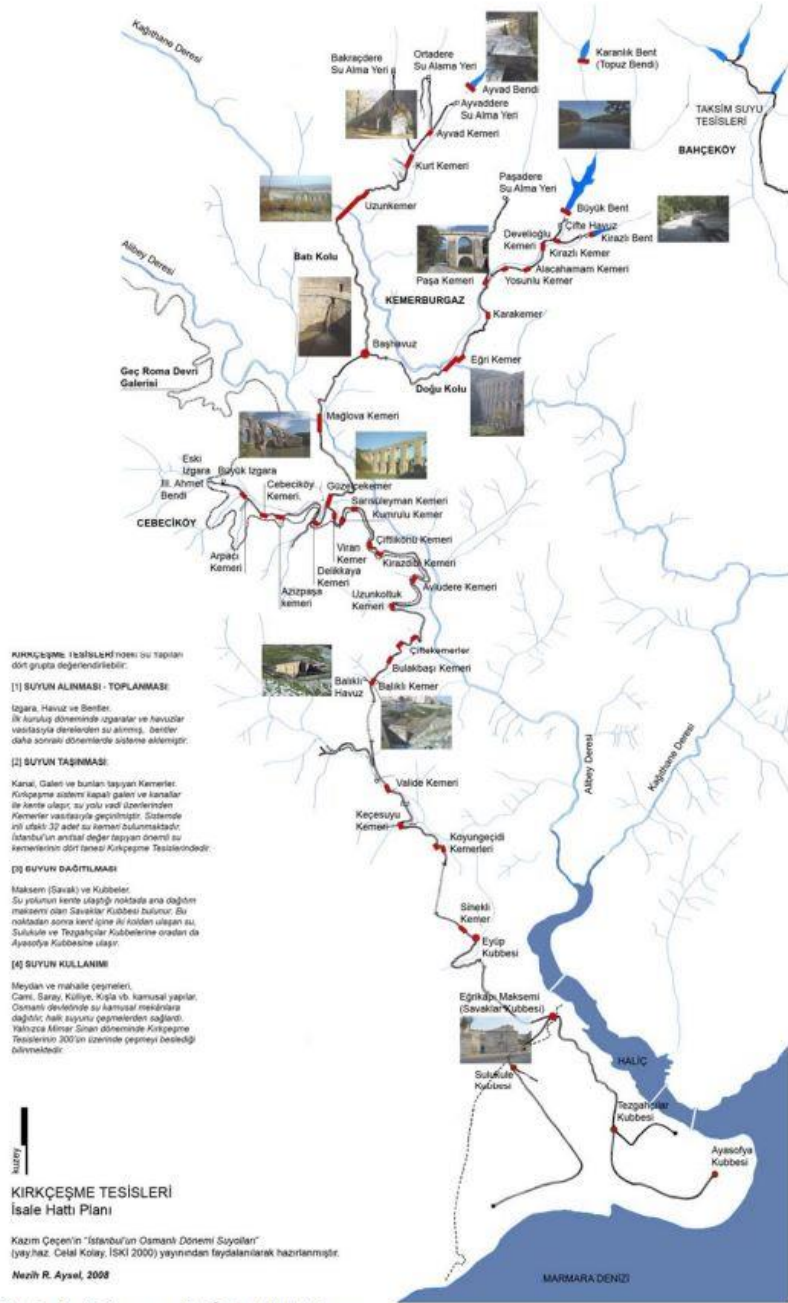
Kırkçeşme Su Yolu Sistemi bugün dünyada halen çalışan en eski su yolu sistemlerinden biridir. 55 kilometre uzunluğa sahip olan Kırkçeşme Su Yolu Sistemi, Belgrad Ormanı'nda yağışlarla gelen suları, tarihî yarımada'ya ulaştıran dev bir sistemdir.

Daha önce anlatılan Halkalı ve Üsküdar Su Yolu Sistemleri'nin aksine bu hatta menba suları değil, yağış suları kullanılmaktadır. İstanbul'un kuzeyinde yer alan Belgrad Ormanları'nda yer alan dereler üzerine inşa edilen bentlerde sular biriktirilmekte, kemerler ve galeriler ile sular şehre getirilmektedir.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi üzerinde dönemin barajları niteliğinde dört büyük su bendi bulunmaktadır. Bunlar; Karanlık Bend, Büyük Bend, Kirazlı Bend ve Ayvad Bendi'dir. Bu su bendlerinde biriktirilen sular 1.70 cm. yüksekliğindeki galeri ile şehre taşınmakta, dev vadilerde ise sular kemerler vasıtası ile vadilerden geçirilmektedir.

İstanbul'un bu bölgesinde yer alan vadiler sebebiyle Kırkçeşme Su Yolu Sistemi üzerinde tam 33 adet su kemeri inşa edilmiştir. Bu 33 su kemerinin dördü ise abide su kemeri olarak nitelendirilmektedir. Bu kemerler; Mağlova Kemer, Güzelce Kemer, Kovuk Kemer ve Uzun Kemer'dir.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi, amacı, yapılış hikayesi ve dönemi içerisindeki maliyeti ile önemi ve sahip olduğu eserleriyle dünya çapında çok kıymetli bir su yolu sistemidir. Öyle ki bu su yolu sistemi bugün dünyanın pek çok yerinden gelen farklı meslek gruplarından uzmanların inceleme alanıdır ve büyük bir potansiyele sahiptir.



Resim 1: Kırkçeşme Su İsale Hattı Planı.

## Şekil 1.21: Kırkçeşme Su İsale Hattı Planı.

Kaynak: Çeçen, 2000: Pafta 24.

Tezin, “2.2 maddesi, *İstanbul’un tarih boyunca su ile ilişkisi*” başlıklı bölümünde de ifade edildiği üzere İstanbul’a su ulaştıkça nüfus artmış, nüfus arttıkça su yeniden İstanbul’a yetersiz gelmeye başlamıştır. Bu nedenle de tarih boyunca İstanbul’a yeni su kaynakları tesis edilmiştir.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi, yapıldığı dönemde imparatorluğun en maliyetli ve en önemli projesi olmuştur. Zira tahtta Kanuni Sultan Süleyman vardır ve Osmanlı İmparatorluğu en parlak dönemini yaşamaktadır. Şehir nüfusu kalabalıktır ve böyle bir dönemde şehirde su yetersiz gelmeye başlamıştır. Nakkaş Sai Mustafa Çelebi’nin eserinden şu şekilde anlatılmıştır: (Çeçen, 2000: 36).

*“Stanbula çekilüp suya killet*

*Azaldı Kırkçeşme yaşı gayet”*

Kanuni, böyle bir dönemde av esnasında Belgrad Ormanı’nda taş aralarından sızan suları görür ve detaylı araştırılması için talimat verir. Dönemin baş mimarı Mimar Sinan, yaptığı uzun araştırmaların neticesinde, bu su kaynağının şehre getirilebileceğini, ancak maliyetinin altın keselerini uç uca dizecek kadar yüksek olacağını arz eder.

Ancak Kanuni Sultan Süleyman, İstanbul’a bu suyun getirilmesinin ne derece önemli olduğunun farkındadır ve “*Gerekirse altın keselerini uç uca değil yan yana diz ama o suyu İstanbul’a getir*” talimatını verir.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi, böylesine kararlıkla başlayan bir proje olmuştur. İmparatorlukta su ve inşaat alanında ehil birçok kişi Mimar Sinan’ın emrine verilir ve sistem 1554-1564 yılları arasında 10 yıllık bir süre içerisinde inşa edilir. Kırkçeşme Su Yolu Sistemi, yapıldığı dönemde 50.054.027 akçeye, o dönem itibarıyla çok büyük bir meblağa mâl olmuştur.

Kanuni Sultan Süleyman’ın ismini taşıyan ve İstanbul’un 7 tepesinden birinin üzerine inşa edilen dev Süleymaniye Câmî ve Külliyesi’nin 35.786.900 akçeye mâl olduğu düşünüldüğünde Kırkçeşme Su Yolu Sistemi’nin ne denli önemli ve büyük bir proje olduğu çok daha iyi anlaşılabilir (Çeçen, 2000: 47-48).

Doğu ve batı olmak üzere iki koldan oluşan ve bu kollar üzerinde yer alan bentler, kemerler ve galerilere sahip olan Kırkçeşme Su Yolu Sistemi’nde bir arıtma tesisi de bulunmaktadır. Hattın doğu ve batı kolundan gelen sular Başhavuz’da birleşmektedir.



**Şekil 1.22: Başhavuz**

**Kaynak:** Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Belgeseli, Hazırlayan: Umut Mete Soydan, 2017, Dakika: 7.00.

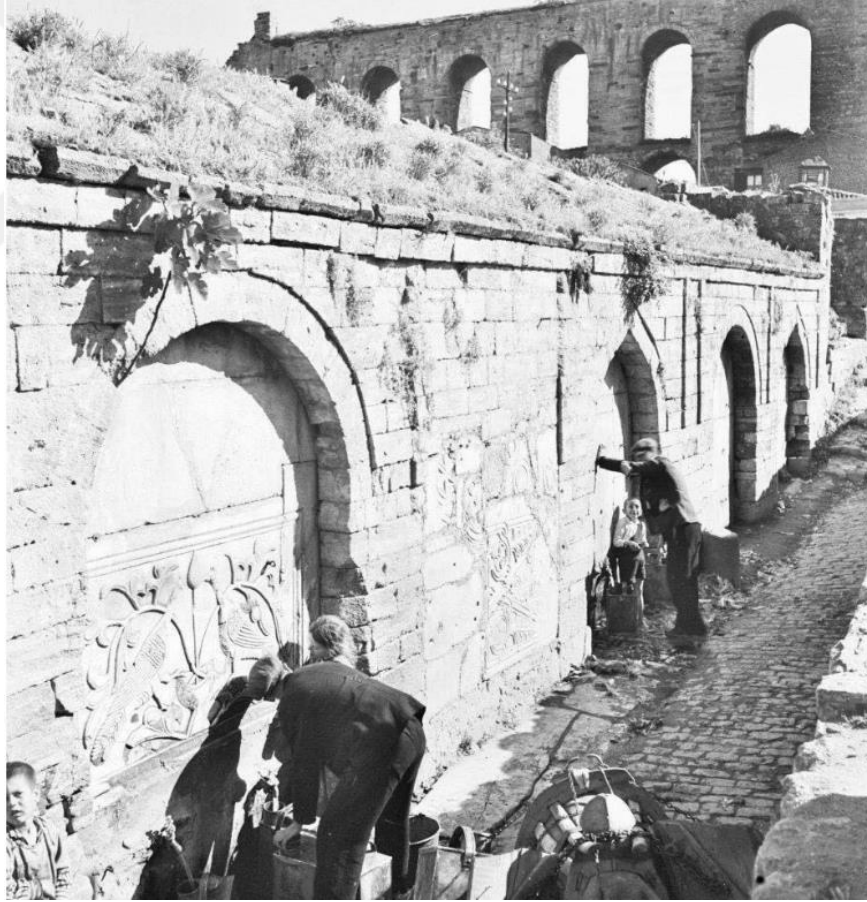
Başhavuz'da sular çöktürme yöntemi ile arıtılmakta, sular berraklaştıktan sonra Mağlova Kemerine doğru yoluna devam etmektedir. Sular Mağlova Kemerinden sonra sistem boyunca diğer kemer ve galerilerden geçerek, Eyüp'e Eğrikapı Maksemi'ne ulaşmaktadır. Sular burada şehir içerisine doğru dağıtılmaktadır.



Zira Mimar Sinan'ın kendi anılarını yazdırdığı Tezkeret'ül Bünyan ve Tezkeret'ül Ebniye'de dahi bu hatta 300'ün üzerinde çeşme olduğu, sadece Kanuni'nin kendi vakfı olarak 100'ün üzerinde çeşme yapıldığı açıkça belirtilmektedir.

İstanbul'un tarihi su yolu sistemleri ile ilgili en kapsamlı çalışmaları yapan isimlerden biri olan Prof. Dr. Kazım Çeçen'de 2000'de İSKİ yayınlarından çıkan "*İstanbul'un Osmanlı Dönemi Su Yolları*" kitabında Kırkçeşme Su Yolu Sistemi'ne ait 410 adet çeşmeyi tek tek sıralamıştır.

Dolayısıyla Kırkçeşme Su Yolu Sistemi'nin ismi çeşme sayısından değil, Kırk Haramilerdeki gibi "çok" manasından ve Tursun Bey'in *Târîh-i Ebü'l-Feth* kitabında ifade ettiği gibi Aksaray'daki Bozdoğan Kemeri'nin yanında bulunan ve ismi Kırkçeşmeler olan çeşmeler zincirinden gelmektedir (Tursun Bey, 1977: 70).



**Şekil 1.24: Mimar Sinan'ın Kanunî Sultan Süleyman zamanında İstanbul'a hediye ettiği tarihî Kırkçeşme Su Yolları.**

**Kaynak:** [zaferdergisi.com/makale/11149-osmanli-su-medeniyeti.html](http://zaferdergisi.com/makale/11149-osmanli-su-medeniyeti.html)

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Mimar Sinan'ın en kıymetli eserlerinden biridir. Hattın bazı noktalarında galerilerin ve bazı kemerlerin temelleri Roma dönemine ait olmakla birlikte hattın tamamına yakını Mimar Sinan'ın yapımıdır. Mimar Sinan, Sai Mustafa Çelebi'ye yazdırdığı Tezkeretü'l-bünyân ve Tezkeretü'l-ebniye kitaplarında bunu anlatmaktadır.

Kırkçeşme Su Yolu Sistemi tam 458 yıldır kesintisiz olarak çalışmaya devam eden dünya su mimarisinin baş yapıtlarından birisidir. Öyle ki sistemde yer alan Mağlova Kemerleri dahi tek başına dünya su mimarisinin baş yapıtlarından birisi olarak gösterilmektedir.



KIRKÇEŞME SU YOLUNDAKİ KEMERLERİN DETAYLI LİSTESİ					
No:	Kemerin Adı	Göz Sayısı	Yükseklığı (m.)	Uzunluğu (m.)	İsale Konumu
1	Kirazlı Kemer	1	4,5	34	Kirazlı Bent Kolu
2	Develioğlu Kemer	2	7,5	62,6	Topuz ve Kirazlı Bent Kolu
3	Alacahamam Kemer	1	7,5	32,5	Topuz ve Kirazlı Bent Kolu
4	Çeşnigir (Yosunlu) Kemer	1	7,3	44,7	Topuz ve Kirazlı Bent Kolu
5	Paşa Kemer	Üstte 7, Altta 5	Yolda 12,4 Derede 16,4	102	Paşa Deresi
6	Kara Kemer	1	12,5	61,2	Doğu Kolu
7	Eğri (Kovuk) Kemer	Üst 21, Orta 10, Alt 4, Yan 12	35	408	Doğu Kolu
8	Ayvad (Ortadere) Kemer	5	8,3	195,15	Batı Kolu
9	Kurt Kemer	1	14,21	305,4	Batı Kolu
10	Uzun Kemer	Üst 50, Alt 47	25	711	Batı Kolu
11	Mağlova Kemer	8 Büyük, 8 Küçük	36	258	Ana Kol
12	Güzelce Kemer	Üst 11, Alt 8	29,5 (Temelden 34,5)	165	Ana Kol
13	Arpacı Kemer	1	4,4	13	Cebeciköy Kolu
14	Cebeciköy Kemer	1	5	10,5	Cebeciköy Kolu
15	Aziz Paşa Kemer	1	16,5	17	Cebeciköy Kolu
16	Deliklikaya Kemer	1	5,9	22,25	Cebeciköy Kolu
17	Viran Kemer	1	7	20	Ana Kol
18	Kumrulu Kemer	1	7,85	24	Ana Kol
19	Sarı Süleyman Kemer	1	5,2	16,10	Ana Kol
20	Çiftlikönü Kemer	1	5,3	18	Ana Kol
21	Kirazdibi Kemer	1	4	17,8	Ana Kol
22	Avludere Kemer	1	5	17	Ana Kol
23	Uzunkoltuk Kemer	1	5	16,5	Ana Kol
24	Bulakbaşı Kemer	1	2,5	22,5	Ana Kol
25	Çiftekemer (1)	1	3,8	17,7	Ana Kol
26	Çiftekemer (2)	1	3,86	15,5	Ana Kol
27	Balıklı Kemer	9	9,5	125	Ana Kol
28	Valide Kemer	4	5,1	28,8	Ana Kol
29	Dolap Kemer	1	4,3	24,7	Ana Kol
30	Keçesuyu Kemer	1	3,8	22,5	Ana Kol
31	Koyungeçidi Kemer (1)	1	4,5	18	Ana Kol
32	Koyungeçidi Kemer (2)	1	6	14	Ana Kol
33	Sinekli Kemer	1	5,6	16,1	Ana Kol

**Şekil 1.25: Kırkçeşme Su Yolu Sistemi'nde yer alan 33 farklı Su Kemerleri'nin Listesi.**

**Kaynak:** Aygün, 2018: 64.

#### *d) Taksim Su Yolu Sistemi*

Taksim Su Yolu Sistemi, İstanbul'un şehir merkezinde kalan en önemli su yolu sistemidir. Hat şu an aktif olarak çalışmasa da birçok parçası bugün halen ayaktaadır.

Taksim Su Yolu Sistemi, Taksim bölgesine ismini veren sistemin adıdır. Taksim bölgesi dünyada çok geniş bir kitle tarafından bilinse de bu bölgeye ismini veren sistem gerek ülkemiz de gerekse global ölçekte bilinmemektedir.

Taksim Su Yolu Sistemi, İstanbul'un Haliç'in kuzeyinde kalan bölgesi için inşa edilmiştir. Kanunî döneminin (1520-1566) büyük minyatür sanatçısı Matrakçı Nasuh bu bölgeyi tepesi Galata Kulesi'nde yer alan ve Haliç sahillerine doğru genişleyen bir üçgen olarak resmetmiştir. Aynı tarihlere ait diğer haritalarda da durum benzer şekildedir (Çeçen, 2000: 251).



**Şekil 1.26: Matrakçı Nasuh'un 1537'de çizdiği İstanbul minyatüründe Haliç'in kuzeyindeki bölge.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 252.

Bilhassa Galata, Beyoğlu ve Beşiktaş Bölgelerinin artan nüfusu sebebiyle bu hattı inşa edebilmek için III. Ahmet'in önemli çabaları olsa da Patrona Halil İsyanı sebebiyle bu isteğini yerine getirememiştir. 1730'da tahta çıkan Sultan 1. Mahmut bu hattın inşasına başladı ve sistemin birinci merhalesini 1731'de tamamladı.

Zaman içerisinde hatta yapılan katmalar ve eklemeler ile sistem toplamda 4 merhaleden oluştu ve son şeklini 1839'da aldı (Çeçen, 2000: 252-253).

Taksim Su Yolu Sistemi'nin sağladığı su debisi günlük 6.120 m<sup>3</sup> ila 10.700 m<sup>3</sup> arasında değişmektedir. Naci Yungül'ün hazırladığı Sular İdaresi'ndeki tahrir defterine göre Taksim Su Yolu Sistemi'nden beslenen 141 adet çeşme, 6 adet sebil, 35 mabet, 41 resmi kurum ve 399 abone olmak üzere toplam 622 adettir (Çeçen, 2000: 253-254).

Sistemin ilk su kaynakları, küçük bağlamalar ile kabartılan ve içi sırlı künkli isale hattı ile Taksim Maksemi'ne kadar ulaştırılan Bahçeköy'deki derelerin suları idi. Ancak zaman içerisinde suya alan talebin artması üzerine Bahçeköy'de (Bugünkü Belgrat Ormanı) farklı tarihlerde 3 büyük su bendi inşa edilmiştir.

Bu bentler; 1750'de I. Mahmut tarafından inşa edilen Topuzlu Bent, 1796'da III. Selim döneminde inşa edilen Valide (Mihrişah Sultan) Bent ve 1839'da II. Mahmut tarafından inşa edilen ve kendi adını Sultan Mahmut Bendi'dir (Çeçen, 2000: 254).

Sultan Mahmut bendi yapısı ve sahip olduğu incelikler sebebiyle diğer tüm su bentlerinden farklıdır ve bugün yerli ve yabancı birçok sinema yapımında mekân olarak kullanılmaktadır.

## Topuzlu Bent Planı ve Görselleri



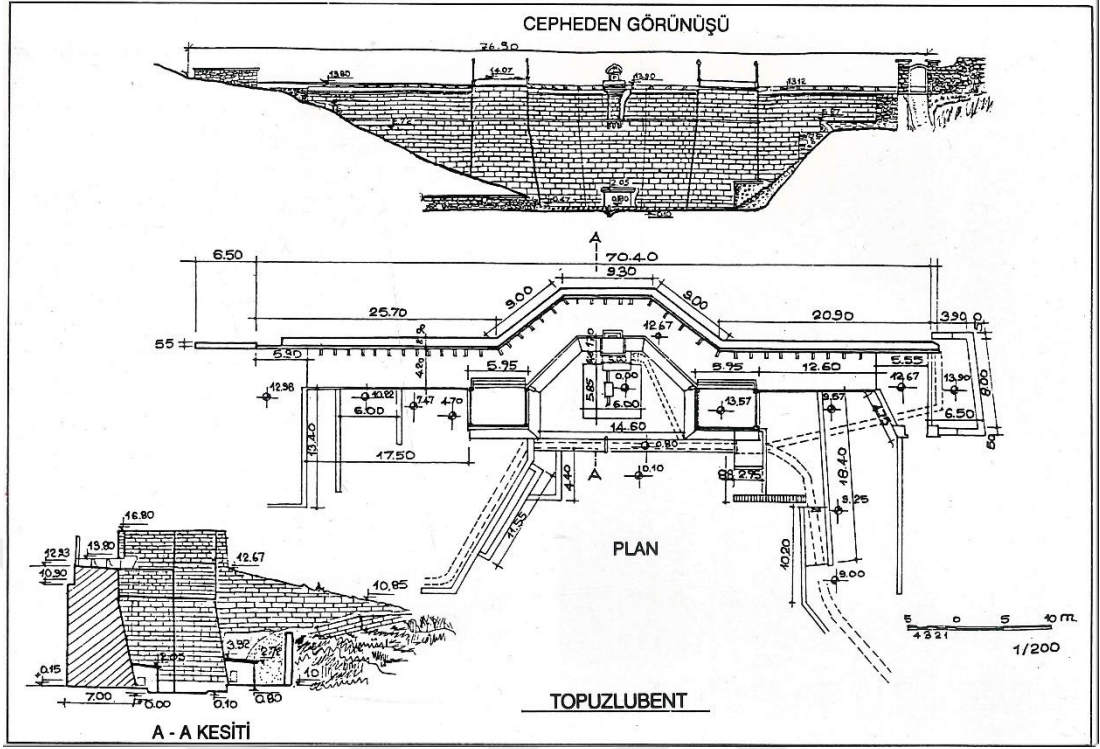
**Şekil 1.27: Topuzlu Bent.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.28: Topuzlu Bent.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.29: Topuzlubent'in Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 255.



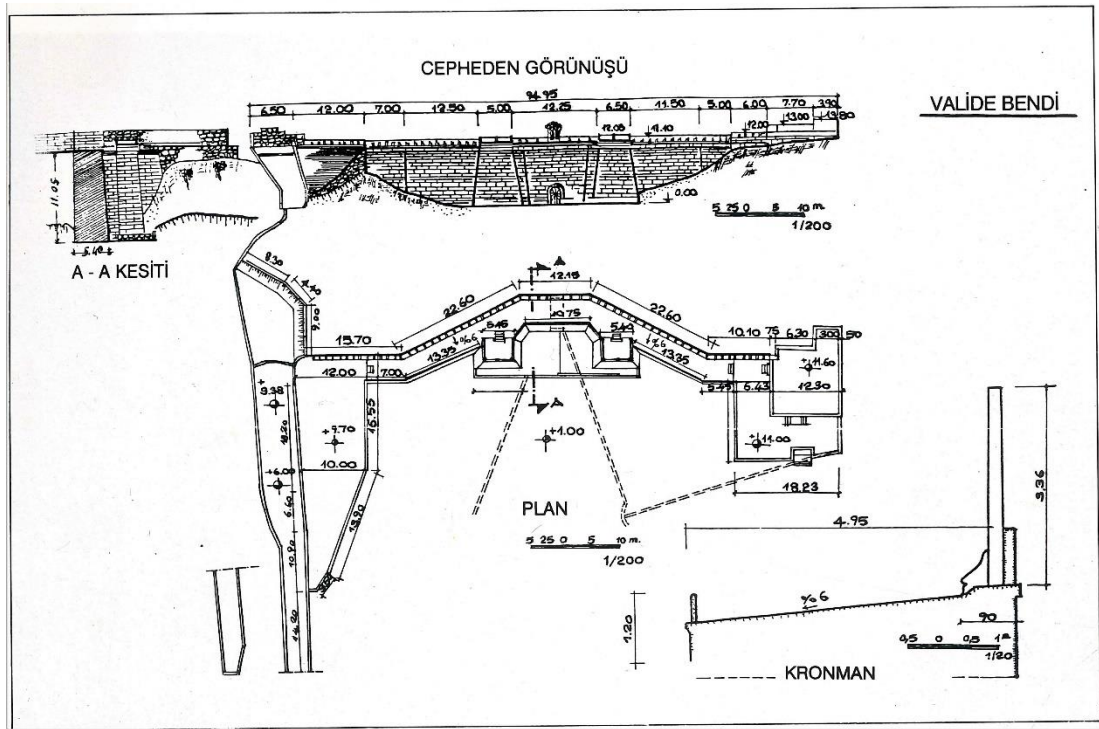
**Şekil 1.30: Valide Bent Planı ve GörSELLERİ.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



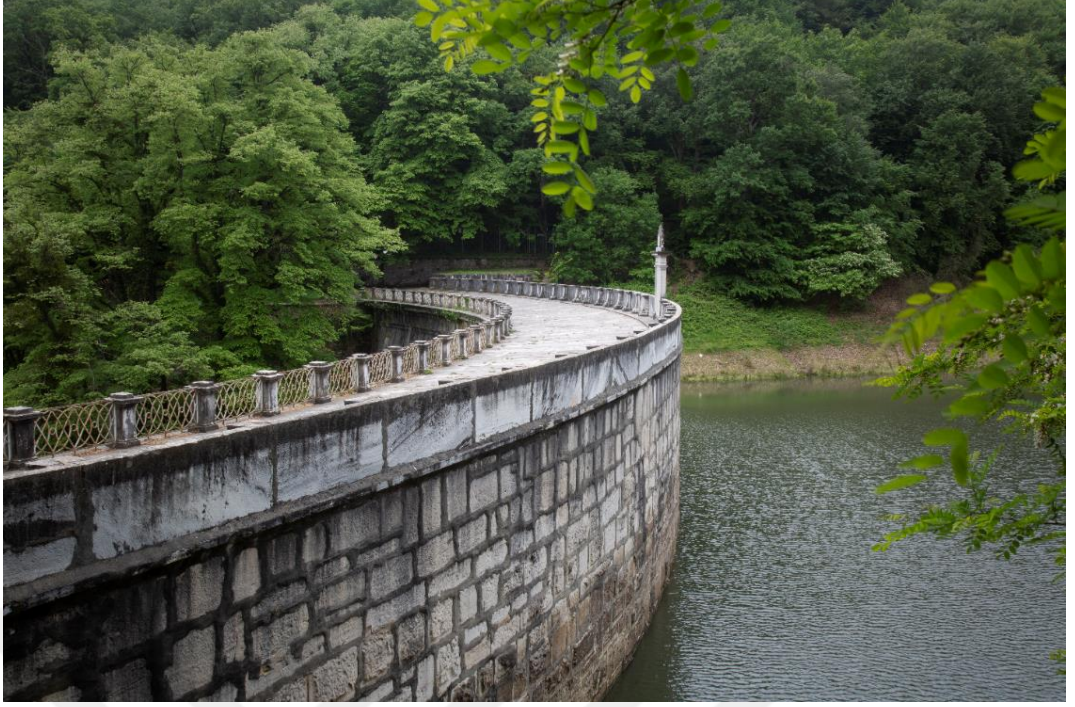
**Şekil 1.31: Valide Bent.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.32: Valide Bent'in Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 258.



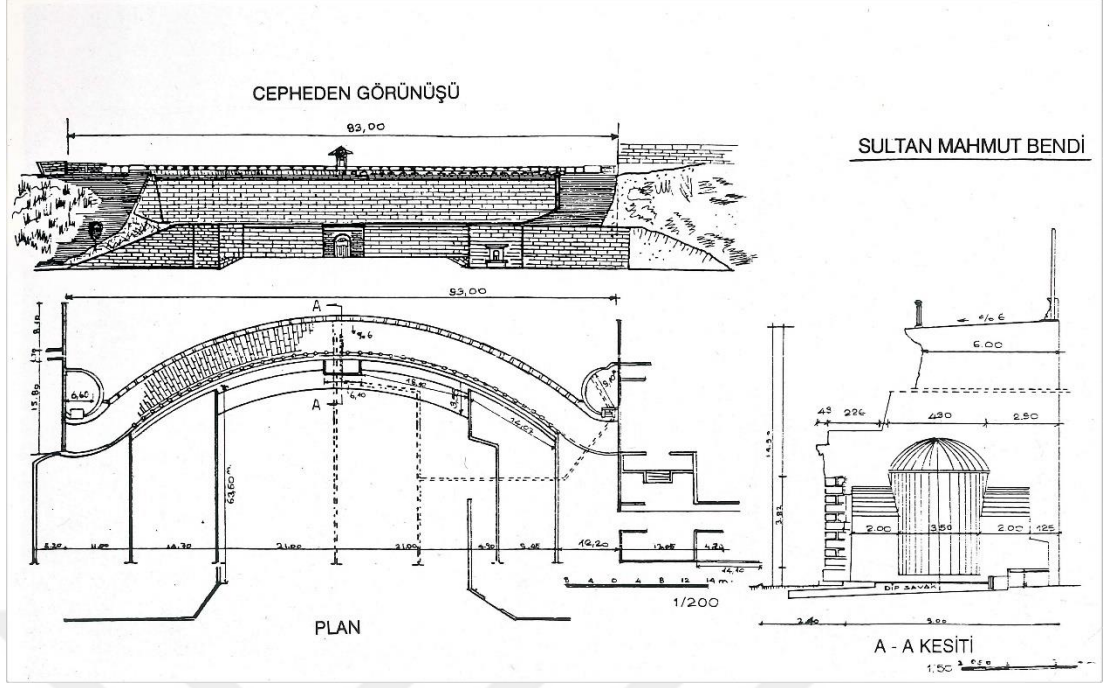
**Şekil 1.33: Sultan Mahmut Bendi.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.34: Sultan Mahmut Bendi.**

**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.35: Sultan Mahmut Bendi'nin Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 262.

### Taksim Su Yolu Çeşmelerinden Örnekler



**Şekil 1.36: Tophane Meydan Çeşmesi'nin 1899'daki görünümü**

**Kaynak:** İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Albümleri, nr. 90819-71.



**Şekil 1.37: Tophane Meydan Çeşmesi'nin 2019'daki görünümü.**  
**Kaynak:** Umut Mete Soydan Fotoğraf Arşivi.



**Şekil 1.38: Beşiktaş'taki Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi**  
**Kaynak:** İSKİ Arşivi, 2019.



**Şekil 1.39: Taksim Suyu İsale Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 26. Pafta.

### e) *Hamidiye Su Yolu Sistemi*

Hamidiye Su Yolu Sistemi, İstanbul'un tarihî su yolları içerisinde günümüzde ismi en çok bilinen ve kendi ismi ile anılan bir kamu su şirketi olan tarihî su yolu sistemidir.

Hamidiye Su Yolu Sistemi'nin beslediği Haliç'in kuzeyindeki bu bölge, daha önce Taksim Su Yolu Sistemi ile beslenmekte idi. Üç bent ve hatta sonradan yapılan katmalardan alınan sular, 25 kilometrelik bir isale hattı ile Taksim Maksemi'ne oradan da şehre dağılmakta idi. Ayrıca Taksim Suyu'nun isale hattından ayrılan kollar Boğaz'ın batı kıyısında yer alan Yeniköy ile Kasımpaşa arasındaki bölgenin suyu ihtiyacını karşılıyordu. (Çeçen, 2000: 313).

Bölgede Yıldız Sarayı'nın yapılması ve zaman içerisinde Yıldız Sarayı'nın su ihtiyacının 1.300 m<sup>3</sup>'ten 2.000 m<sup>3</sup>'e çıkması ve nüfusa paralel olarak nüfusun da artması üzerine şehirde su yetersiz kalmaya başlamıştır. Zira hattın toplam kapasitesi günlük 6.000 m<sup>3</sup>'tür. Bunun üzerine şehre bol ve sağlıklı su temini için II. Abdülhamid tarafından Hamidiye tesislerinin yapılması emredilmiştir.

Hamidiye sularının yapımı için bir komisyon kurulmuştur. Besim Ömer Paşa'ya göre bu komisyonun başkanlığına Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa, üyeliklerine ise sultanın yakınlarından Emin Bey, İstihkâm Feriki Berthier Paşa ve Bongofski Paşa tayin edilmiştir. Berthier Paşa'nın ülkesine dönmesi üzerine, bugünkü İstanbul Teknik Üniversitesi'nin başlangıcı olan Hendese-i Mülkiye-i Şâhâne muallimlerinden, su mühendisi Hulusi Bey'e bu görev verilmiştir (Çeçen, 2000: 313-314).



**Şekil 1.40: Hendese-i Mülkiye-i Şahane muallimlerinden Hulusi Bey (önde sakallı) ve Refik Fenmen 1912 yılı mezunlarıyla birlikte (İTÜ Bilim ve Teknoloji Tarihi Araştırma Merkezi)**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 314.



**Şekil 1.41: Raimondo d'Aranco'nun yaptığı bugün Maçka'daki İTÜ binası karşısına nakledilmiş olan çeşmenin 1902'deki açılış töreni. Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa (önde sakallı), solunda Şehremini Rıdvan Paşa, onun solunda Mehmet Emin Bey; Abdurrahman Paşa'nın sağındaki üçüncü şahıs Bongofski Paşa.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 315.

Hamidiye Su Yolu'nun inşasına dair İsmail Remzi tarafından çizilen birtakım plânlardan ile arşivlerdeki haritalar ve belgeler dışında güvenilir kaynağa rastlamak oldukça güçtür. Hamidiye Su Yolu'nun büyük bölümünün tamamlanması 1900 senesine, suyun verilmesi ve inşai sürecin tamamlanması ise komisyon tarafından 26 Mayıs 1902'ye denk gelmektedir.

İsale hattının uzunluğu 28.062 metre olan Hamidiye Su Yolu'nda su temini, Kemerburgaz'ın güneydoğusunda bulunan Eğri Kemer ve Kara Kemer civarındaki 80 kadar menbanın maslaklarda toplanmasıyla elde edilmiştir. Besim Ömer Paşa'ya göre günlük debisi 1200 m<sup>3</sup>, en çok ise 1300 m<sup>3</sup> olan Hamidiye Su Yolu'nun maliyeti 2 milyon Frank veya 10.000.000 kuruştur (Çeçen, 2000: 316).



**Şekil 1.42: Hamidiye Su Yolları'na ait II. Abdülhamit Çeşmesi'nin eski yerindeki görünüşü.**

**Kaynak:** İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Albümleri, nr. 90546-5.



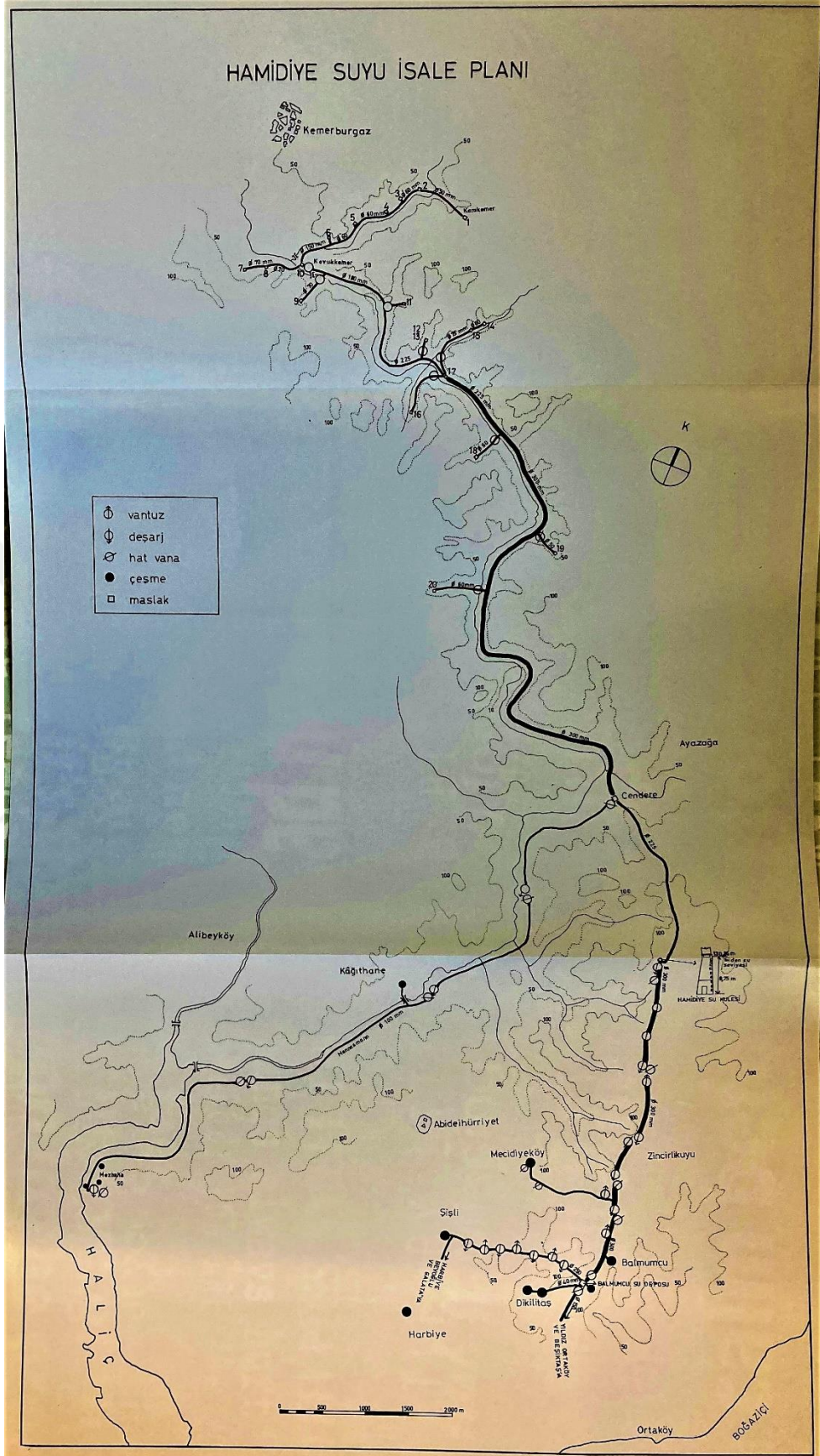
**Şekil 1.43: Yıldız Sarayı'nın Yâveran Binası.**

**Kaynak:** Bilgin, 2013: 543.



**Şekil 1.44: Yıldız Sarayı bahçesindeki III. Selim eşmesi.**

**Kaynak:** Bilgin, 2013: 543.



**Şekil 1.45: Hamidiye Suyu İsale Planı.**

**Kaynak:** Çeçen, 2000: 27. Pafta.

#### f) *Terkos Su Yolu Sistemi*

Terkos Su Yolu Sistemi, İstanbul'a ilk kez basınçlı iletim sistemiyle su ulaştırılmasını sağlayan projedir.

Terkos Gölü'nde biriken suyun şehre ulaştırılması amacıyla tasarlanan proje ilk kez Sultan Abdülaziz tarafından gündeme getirilmiştir. Bu düşünce ile 1861-1876 yılları arasında Terkos Gölü'nden temin edilecek suyun Galata, Beyoğlu, Haliç'in batı sahilleri ile Boğaz'ın Rumeli tarafına verilmesi amacıyla İstanbul'un ilk belediye başkanı olan Kâmil Bey ile dönemin önemli mühendislerinden Terno Bey'e özel izin verilmiştir.

Ancak bu imtiyaz, ahali arasında "*Terkos Şirketi*" olarak meşhur olmuş ve gerçek adı "*Dersaâdet Anonim Su Şirketi*" olan Fransız su şirketine devredilmiş, 1887'de imzalanan antlaşma ile imtiyaz süresi 1882'den başlamak üzere 75 yıla çıkarılmıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde, 1883'de inşa edilen pompa istasyonu suyun şehre ulaştırılması sağlanabilmiştir.

Terkos Gölü'nden basınç ile gelen su, sözleşme gereğince evlere abonelik usulüyle bağlanmış ve zamanla şehir sakinleri için içme-kullanma suyunun ismi "*Terkos Suyu*" olarak anılmaya başlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla başlayan millileştirme çalışmalarının önemli bir örneği de yabancı sermayeli Terkos Şirketi'nin adının "*İstanbul Türk Anonim Su Şirketi*"ne çevrilmesi ve kullanım imtiyazının ise devlet tarafından 1932'de satın alınmış olmasıdır. 1 Haziran 1933 tarihinde yürürlüğe giren 2226 sayılı yasa gereğince İstanbul Sular İdaresi'ne bu imtiyaz hakkı verilmiştir.

(<https://www.fikriyat.com/tarih/2018/02/20/osmanli-doneminde-istanbulun-su-kaynaklari-ve-isale-hatlari>)



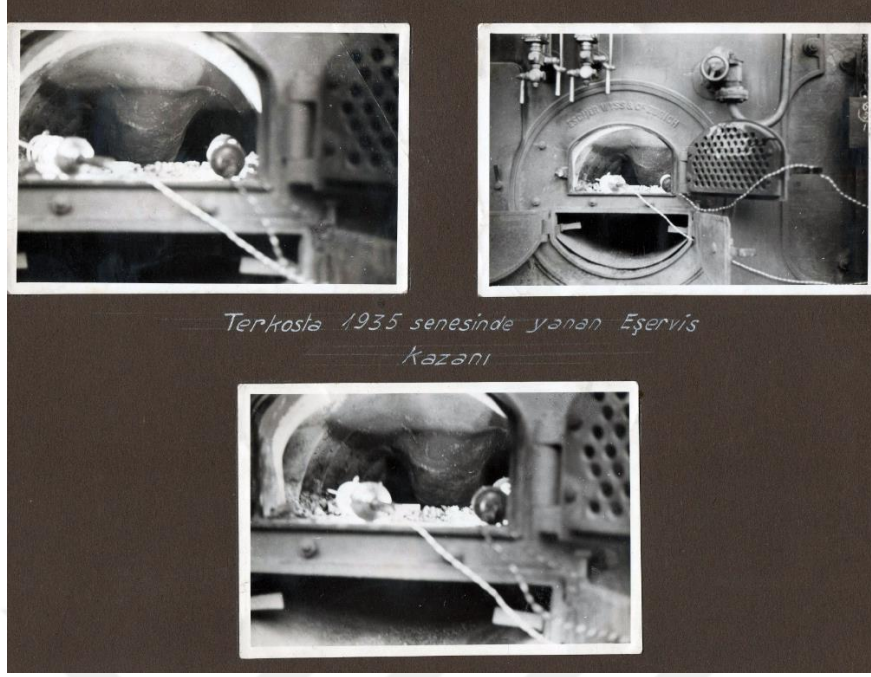
**Şekil 1.46: 1942’de Terkos Su Pompa İstasyonu.**

**Kaynak:** Karakuş, 2017: 70.

Terkos Gölü’nden temin edilen su, pompalama usulüyle şehrin farklı yerlerine ulaştırılmıştır.

Bu bölgeler;

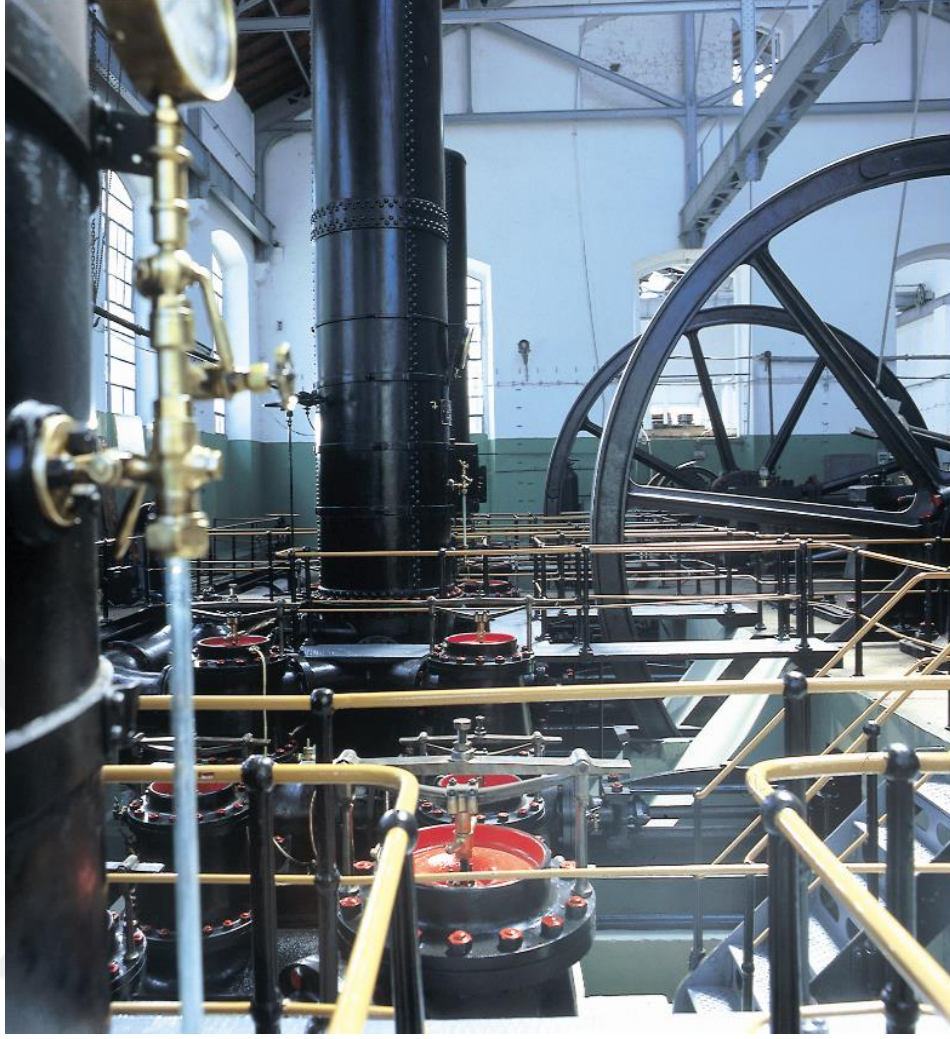
- Beyoğlu mahalli için 8.030 m<sup>3</sup> su taşıma kapasiteli Feriköy Sarnıcı,
- İstanbul Suriçi mahalli için, 2.300 m<sup>3</sup> su taşıma kapasiteli Edirnekapı Sarnıcı,
- Beyoğlu ve Boğaziçi Su Yolları üzerinde, bölgeye hizmet etmek için inşa edilmiş 1.000 m<sup>3</sup>’lük su deposu,
- 3.400 m<sup>3</sup>’lük Bomonti Su Havuzu,
- 2.527 m<sup>3</sup>’lük Taksim Su Haznesi,
- 2.400 m<sup>3</sup>’lük Arnavutköy,
- 1.500 m<sup>3</sup>’lük Boyacıköy
- ve 750 m<sup>3</sup>’lük Kireçburnu sarnıçlarıdır.



**Şekil 1.47: Terkos Su Yolu Sistemi'nin Buharlı Pompaları-1.**  
**Kaynak: İSKİ Arşivi.**



**Şekil 1.48: Terkos Su Yolu Sistemi'nin Buharlı Pompaları-2.**  
**Kaynak: İSKİ Arşivi.**



**Şekil 1.49: Terkos Su Yolu Sistemi'nin Buharlı Pompaları-3.**

**Kaynak:** İSKİ Arşivi.

Terkos Su Yolu Sistemi'ne ait buharlı su pompalarının bulunduğu istasyon İSKİ Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul Su Medeniyetleri Müzesi olarak değerlendirilmiştir. Ancak aradan geçen yıllarda müze hak ettiği konuma hâlâ kavuşamamıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TARİHİ SU YOLLARININ KENT TURİZMİ VE SOSYOLOJİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ

#### 2.1 Kent Turizmi Açısından Önemi

##### 2.1.1 Dünyada Turizmin Ekonomi Üzerindeki Rolü ve Etkisi

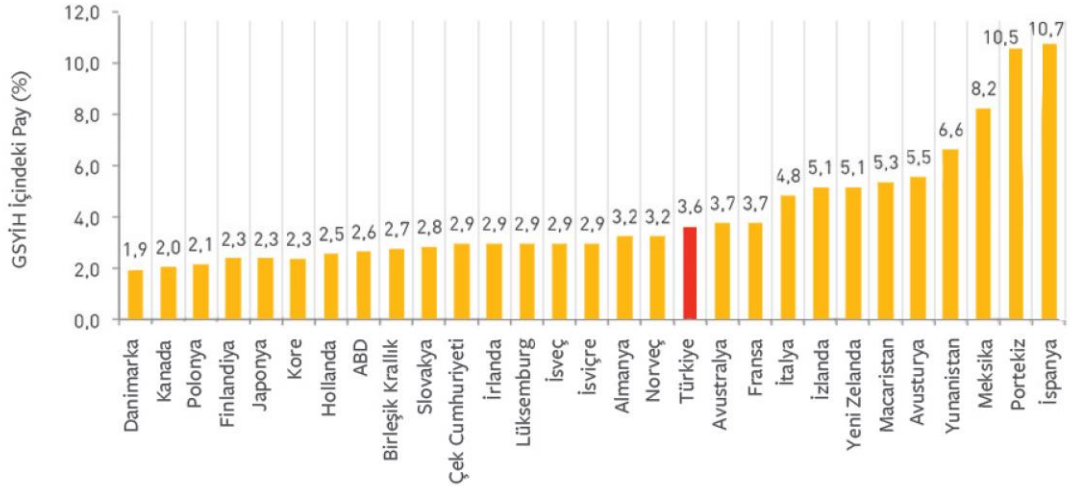
Ekonomik kalkınma ve büyümeye turizmin şüphesiz büyük katkısı bulunmaktadır. XXI. Yüzyıldan itibaren bilgi ve iletişimin hızla gelişmesine paralel olarak turizm de hızla gelişen sektörlerin başında gelmektedir.

Turizmin beslediği alt başlıkların geniş olması ve yatırımların geri dönüşünün hızlı olması ulusal kalkınma açısından turizmi önemli bir noktaya taşımaktadır. Globalleşme ve tüm dünyada yaşam standartlarının gelişmesi seyahat çeşidi ve sıklığını birçok ülke için arttırmıştır.

Dünya Turizm Örgütü'nün açıkladığı 2020 yılı raporunda dünya turizm gelirinun 2 trilyon dolara ulaşacağıının ifade edilmesi birçok ülkeyi turizm alanında daha çok yatırım yapmaya teşvik etmiştir.

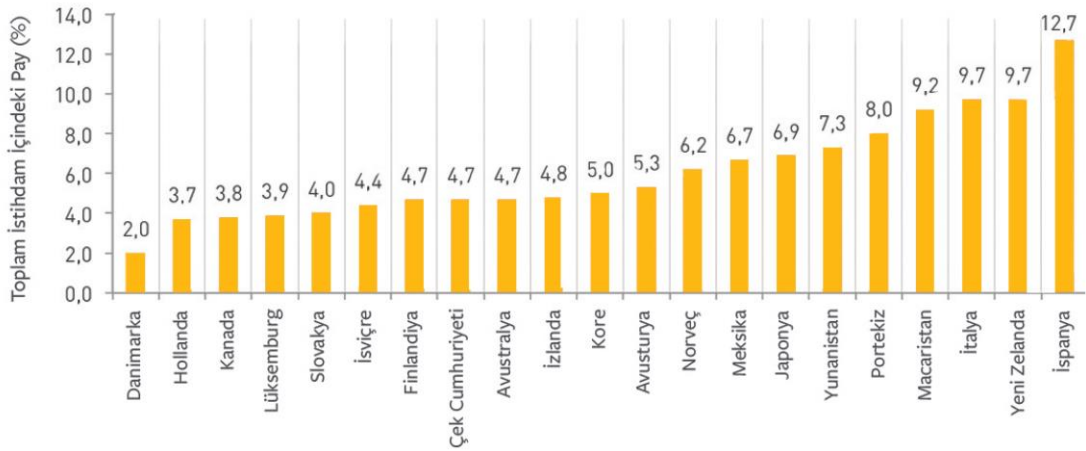
Ülkeler açısından turizmde cezbedici bir başka unsur ise istihdamı arttırıcı önemli bir güç olması ve yüksek döviz geliridir. Ülkemizin ağırlıklı olarak hizmet sektöründe faaliyet göstermesi turizmi bu anlamda daha önemli bir noktaya getirmektedir.

İşsizlik oranlarının %10'ların üzerinde olduğu Türkiye açısından turizmin istihdamdaki çeşitliliği ve gücü ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlamaktadır.



**Şekil 2.21: OECD Ülkelerindeki Turizm Sektörünün Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) İçerisindeki Payı.**

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>



**Şekil 2.22: OECD Ülkelerinde Turizm Sektörünün Toplam İstihdam İçindeki Payı**

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

### 2.1.2 Türkiye’de Turizmin Geçmişi ve Bugünü

Dünyada hızla gelişen sektörler arasında turizm ilk sıralarda yer almaktadır. Global ortamda artan küresel rekabet ülke ve şehirleri turizm sektörü açısından güçlü bir yarış içine dahil etmiştir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok ülkede olduğu gibi turizm sektörü de, ekonominin ana damarlarından birini oluşturmakta; istihdama, döviz girişine, yabancı sermayenin ülkeye çekilmesine büyük katkı sağlamaktadır.

Bunun yanı sıra sahip olunan coğrafi güzellikler, tarihî ve kültürel eserler, şehrin sürekli gelişen turizm altyapısı ile turizm, Türkiye'nin gelirleri arasında en önemli faaliyet gösteren sektörlerden biri haline gelmiştir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 belgesine göre turizm sektöründe uluslararası pazarda Türkiye'ye gelen turist sayısı ve elde edilen turizm geliri açısından Türkiye'yi 2023 yılına kadar dünyada ilk beş ülke arasına sokmak ve Türkiye'yi bu alanda bir marka haline getirmek hedeflenmiştir.

<https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>

Türkiye'deki ilk modern turizm hamlesi 1863 yılındaki Sergi-i Umûmî-i Osmanî adındaki sergidir. Bu sergiye Avusturya başta olmak üzere dünyanın çeşitli yerlerinden turistler gelmiştir. Ancak hakiki anlamda Türkiye'de turizmin gelişmesi 1957 yılında bu alanda ilk kez bakanlık düzeyinde bir kurumun kurulmasıyla başlamıştır. *“Buna karşın Türkiye turizmde yakın yıllara kadar uluslararası düzeyde önemli bir yer edinmemiştir. Uluslararası turizm ülkemizin ancak son yıllarda tanıştığı bir olgudur. 1990'da yabancı ziyaretçi sayısı 5 milyonun üzerine çıkmış, 1997'ye gelindiğinde 10 milyon sınırına yaklaşmış ve Türkiye'yi dünyada en çok turist ve turizm geliri çeken 20 ülke arasına sokmuştur (Ertin, 2010).”*

Türkiye'de turizmin gelişimi özellikle 1980'li yılların ortasından itibaren başlar. Bu yıllara kadar tarım kenti olan Antalya ve Muğla dünya turizm destinasyonları arasına girmiştir.

Türkiye'de turizmin gelişmesinin en önemli dönüm noktaları ise şu şekilde sıralanabilir:

- \* 1980'li yılların ortasından itibaren dışarıya açık liberal politikaların benimsenmesi
- \* Türk lirasının konvertibilitesi
- \* Ülkeye giriş-çıkış prosedürlerin azaltılması
- \* Ülkenin ticaret başta olmak üzere pek çok alanda dünya çapında öneminin artması

\* 1982 yılında 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun çıkarılması

\* 1618 sayılı Seyahat Acentaları Birliği ve Profesyonel Turist Rehberliği Yönetmeliği (TÜRSAB Sektörel Raporu, 2003)

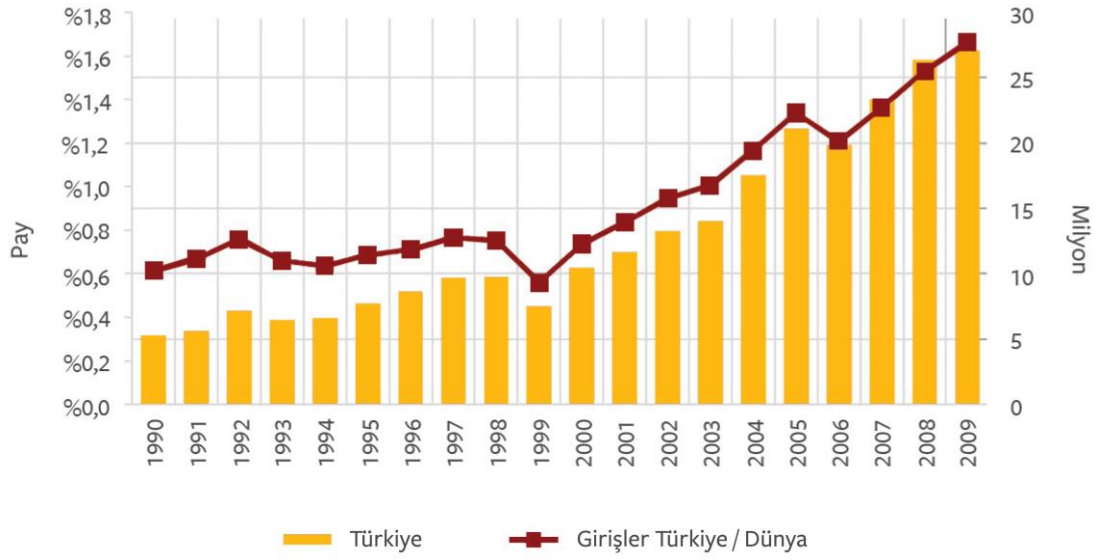
Ülkeye gelen turist sayısına baktığımızda 2010 yılında yaklaşık 27 milyona varan turist sayısı ile Türkiye dünyada en çok turist çeken yedinci ülke, turizm geliri açısından ise 20,8 milyar dolar hasılat ile dünyada en çok turizm geliriye sahip onuncu ülke konumuna gelmiştir. (<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>)

Ancak, bu yıllarda Fransa'ya gelen turist sayısı, Türkiye'ye gelen turist sayısının yaklaşık üç katı, İspanya'ya gelen turist sayısı ise Türkiye'ye gelen turist sayısının iki katıdır. Turizm geliri olarak baktığımızda ise bu ülkelerin turizm geliri Türkiye'nin 2,5 katıdır.

**Tablo 2. 1: Türkiye Ziyaretçi Girişleri ve Dünya İçindeki Payı, 1990-2009**

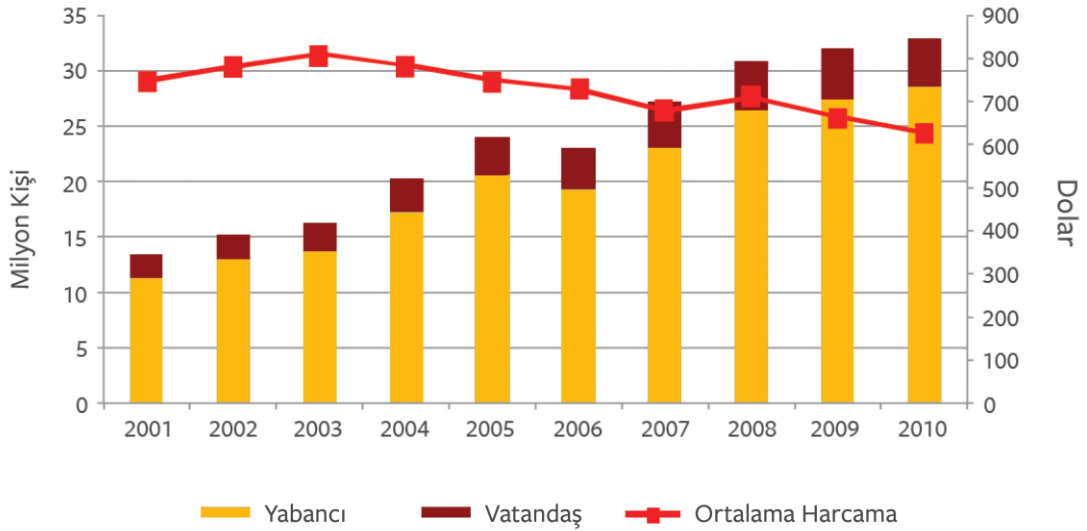
	Gelen Yabancı Turist Sayısı İlk 10		Turizm Geliri İlk 10	
	Ülke	Milyon	Ülke	Milyar \$
1	Fransa	76,8	ABD	103,5
2	ABD	59,7	İspanya	52,5
3	Çin	55,7	Fransa	46,3
4	İspanya	52,7	Çin	45,8
5	İtalya	43,6	İtalya	38,8
6	İngiltere	28,1	Almanya	34,7
7	<b>Türkiye</b>	<b>27,0</b>	İngiltere	30,4
8	Almanya	26,9	Avustralya	30,1
9	Malezya	24,6	Hong Kong (Çin)	23
10	Meksika	22,4	<b>Türkiye</b>	<b>20,8</b>

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>



**Şekil 2.23: Yerli ve Yabancı Turist Sayısı ve Ortalama Harcamaları, 2001-2010.**

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>



**Şekil 2.24: Yabancı ve Vatandaş Ziyaretçilerin Kişi Sayısı ve Bıraktıkları Döviz Miktarı.**

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

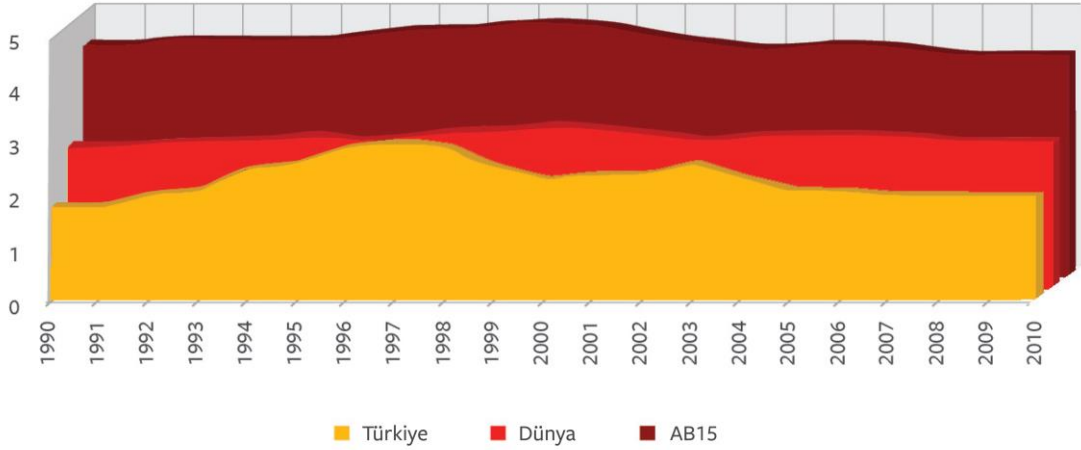
2010'da turist başına düşen harcama oranı 2009'a göre %5,1 azalarak 630 dolar seviyesinde kalmıştır. 2009 yılında ise 2008 yılına göre %5,9'luk azalma meydana gelmiş ve kişi başına düşen harcama miktarı 546 dolar olmuştur.

2010 yılında yıllık bazda turizm gelirleri incelendiğinde ise, 2009 yılına göre %2,1 azalma meydana gelmiş ve yıllık gelir 20,8 milyar dolar olmuştur. 2009 yılındaki yıllık turizm geliri ise 2008 yılına göre %1,7 azalmış ve 15,6 milyar dolar olmuştur.

Tüm bunlara rağmen turizm giderlerindeki artış 2009 yılına göre %16,4 artmış ve 4.8 milyar dolar olmuştur. (<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>)

1965 senesinde Türkiye'nin turizm gelirlerinin ihracat gelirleri içerisindeki payı %3 iken 2002 senesinde ise bu oran, yıllar boyu süren artışla, %34'lere ulaşmıştır.

2002 ilâ 2010 seneleri arasında turizmdeki bu gelirler düşmüş olmasına rağmen ihracat gelirlerinin %18'ini turizm gelirleri oluşturmaktadır. Yine 1965 senesinde turizm giderlerinin ithalat giderleri içerisindeki payı %4,2 iken, 2010 senesinde bu oran %2,6'ya düşmüştür. 2010'da 185,5 milyar dolar olan ithalat giderleri içinde turizmin payı 4,8 milyar dolardır.



**Şekil 2.25: Turizm ve Seyahatin İstihdama Doğrudan Katkısı, 1990-2010.**

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

### 2.1.3 İstanbul'da Turizm

Roma, Bizans ve Osmanlı gibi 3 önemli imparatorluğa başkentlik yapmış olan, Asya ve Avrupa kıtalarının birleştiği nokta olan, tarihi, kültürü, mimarisi ve sahip olduğu diğer pek çok özelliği ile dünyanın en önemli kentlerinden olan İstanbul, turizm açısından da dünyada önemli bir konumdadır.

İstanbul'a gelen turist sayısı 2000 yılından itibaren 2009 yılına kadar %219,6 oranında artmıştır. İstanbul'da, ülkenin farklı illerinde ya da komşu ülkelerde yaşanan terör vb olaylar turist sayılarının bazı yıllarda azalmasına sebep olsa da İstanbul, halen dünyada en çok turist alan ilk 10 şehir arasında yer almaktadır.

Nitekim, 2009'dan 2010'a kadar turist sayısında %7,3 oranında azalma olmuştur. 2010 yılının İstanbul'un Avrupa Kültür Başkenti ilan edilmiş olmasına rağmen rakamın düşmüş olması trajiktir.

Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı içerisinde İstanbul'un payı birinci sırada olsa da 2004 yılına kadar bu sayı azalmış, 1994 yılında %29 iken bu rakam 2004 yılında %20'ye kadar gerilemiştir. 2004 yılından sonra İstanbul'a gelen turist sayısı yeniden artmaya başlamış ve 6.960.980 turist sayısı ile %24'e ulaşmıştır. Tüm sektörlerle ilgili verileri analiz edip raporlayan Euromonitor'ün verilerine göre 2009 senesinde dünyada en çok turist çeken şehirler arasında İstanbul ilk 10'a girerek dokuzuncu sırada yer almıştır.

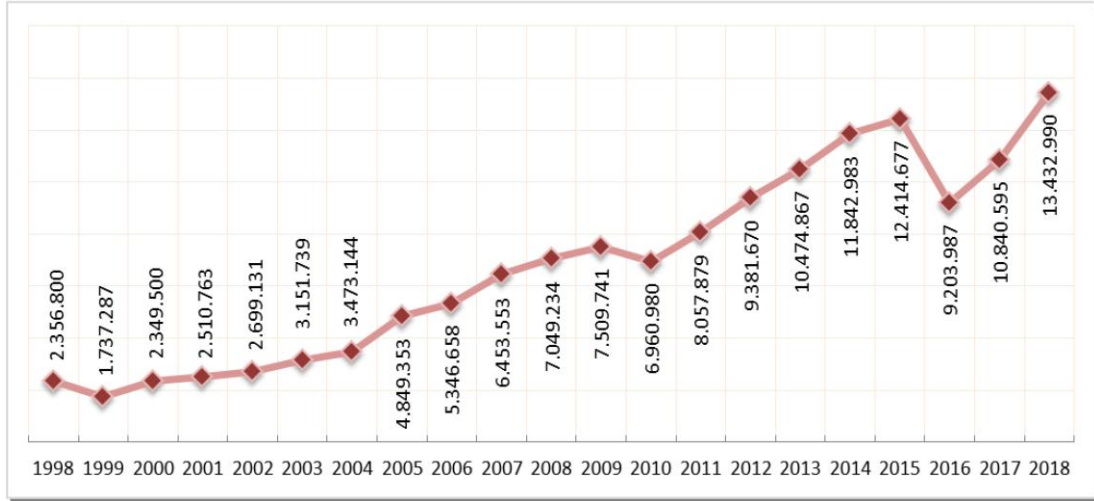
Aynı dönemde İngiltere'nin başkenti Londra'ya gelen turist sayısı ise yaklaşık 14 milyon ile İstanbul'un iki katı olmuştur. Yine bu yıllarda dünyanın önemli turizm şehirlerinden New York ve Paris'e gelen turist sayısı bir önceki yıla göre azalırken, en çok artış gösteren şehirler sırası ile İstanbul, Kuala Lumpur, Antalya ve Dubai olmuştur.

(<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>)

**Tablo 2. 2: Türkiye ve İstanbul'a Yıllara Göre Yabancı Ziyaretçi Girişleri**

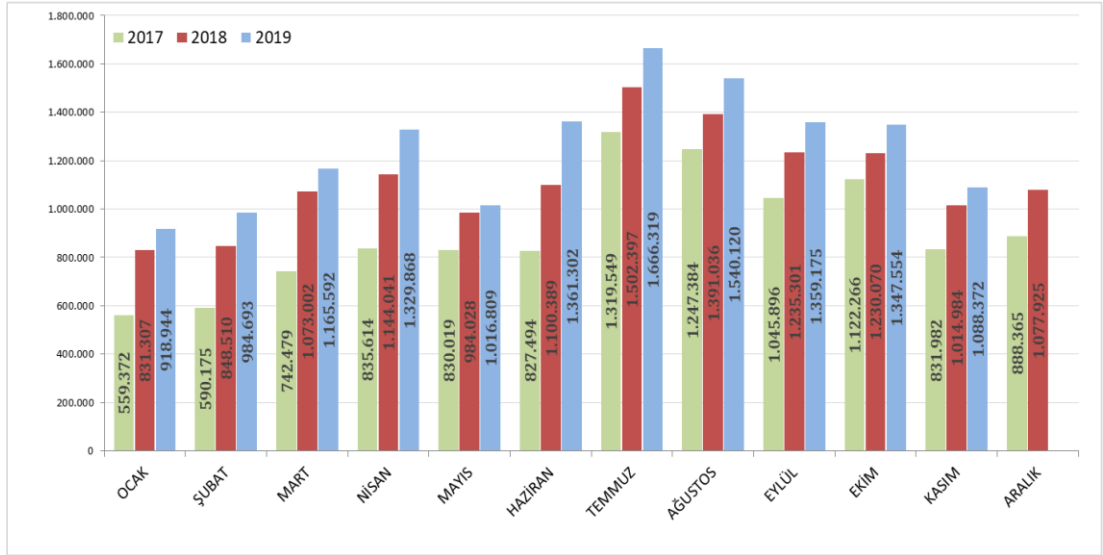
Yıllar	Türkiye	İstanbul	Oran (%)
2000	10.349.461	2.349.500	23
2001	11.569.950	2.510.763	22
2002	13.248.875	2.699.131	20
2003	14.029.558	3.151.739	22
2004	17.517.610	3.473.185	20
2005	21.122.798	4.849.712	23
2006	19.802.846	5.346.681	27
2007	23.341.074	6.453.582	28
2008	25.245.301	7.049.220	28
2009	27.077.114	7.509.741	28
2010	28.632.204	6.960.980	24

**Kaynak:** <https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>



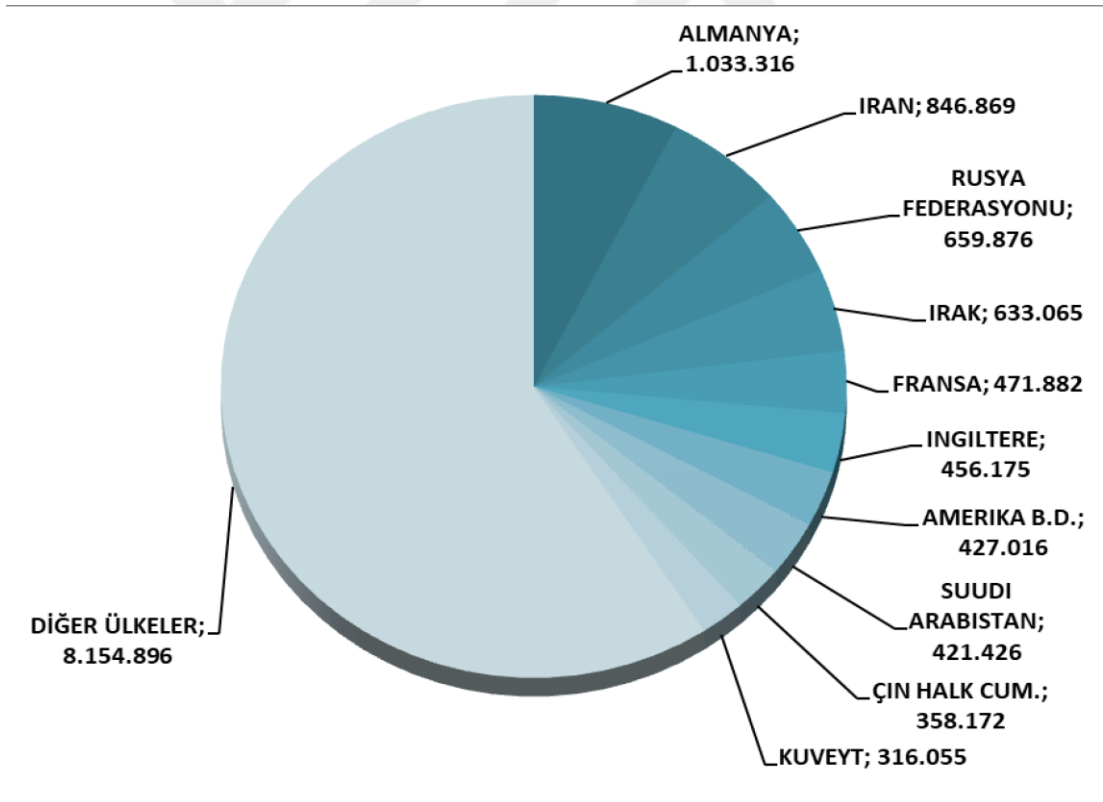
**Şekil 2.26: 1998-2018 Yılları İstanbul'a Gelen Yabancı Sayıları.**

**Kaynak:** İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Ağustos 2019.



**Şekil 2.27: 2017-2019 Yılları Aylık Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları**

**Kaynak:** İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Kasım 2019.



**Şekil 2.28: Milletlerine Göre İstanbul'a Gelen Yabancılar.**

**Kaynak:** İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Kasım 2019.

Ülkelere göre Türkiye'ye gelen turistlerin dağılımına baktığımızda 2019 yılı için durum şu şekildedir:

\* Almanya: %7,5

\* İran: %6,1

\* Rusya: %4,8

\* Irak: %4,6

\* Fransa: %3,4

\* İngiltere: %3,3

\* Amerika: %3,1

\* Suudi Arabistan: %3,1

\* Çin: %2,6

\* Kuveyt: %2,3

\* Diğer ülkeler: 59,2 (İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, 2019).

AYLAR	TÜRKİYE			İSTANBUL		
	YILLAR		DEĞİŞİM ORANI	YILLAR		DEĞİŞİM ORANI
	2018	2019	2019/2018 (%)	2018	2019	2019/2018 (%)
<b>OCAK</b>	1.461.570	<b>1.539.496</b>	<b>5,33</b>	831.307	<b>918.949</b>	<b>10,54</b>
<b>ŞUBAT</b>	1.527.070	<b>1.670.238</b>	<b>9,38</b>	848.510	<b>984.689</b>	<b>16,05</b>
<b>MART</b>	2.139.766	<b>2.232.358</b>	<b>4,33</b>	1.073.002	<b>1.165.591</b>	<b>8,63</b>
<b>NİSAN</b>	2.655.561	<b>3.293.176</b>	<b>24,01</b>	1.144.041	<b>1.329.868</b>	<b>16,24</b>
<b>MAYIS</b>	3.678.440	<b>4.022.254</b>	<b>9,35</b>	984.028	<b>1.016.809</b>	<b>3,33</b>
<b>HAZİRAN</b>	4.505.594	<b>5.318.984</b>	<b>18,05</b>	1.100.389	<b>1.361.302</b>	<b>23,71</b>
<b>TEMMUZ</b>	5.671.801	<b>6.617.380</b>	<b>16,67</b>	1.502.397	<b>1.666.319</b>	<b>10,91</b>
<b>AĞUSTOS</b>	5.383.332	<b>6.307.508</b>	<b>17,17</b>	1.391.036	<b>1.540.120</b>	<b>10,72</b>
<b>EYLÜL</b>	4.792.818	<b>5.426.818</b>	<b>13,23</b>	1.235.301	<b>1.359.175</b>	<b>10,03</b>
<b>EKİM</b>	3.755.467	<b>4.291.574</b>	<b>14,28</b>	1.230.070	<b>1.347.554</b>	<b>9,55</b>
<b>KASIM</b>	1.966.277	<b>2.190.622</b>	<b>11,41</b>	1.014.984	<b>1.088.372</b>	<b>7,23</b>
<b>TOPLAM</b>	37.537.696	<b>42.910.408</b>	<b>14,31</b>	12.355.065	<b>13.778.748</b>	<b>11,52</b>

**Şekil 2.29: İstanbul'a Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayıları.**

**Kaynak:** İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Kasım 2019.

TÜRÜ	Avrupa Tesis Sayısı	Anadolu Tesis Sayısı	Tesis Sayısı TOPLAM	Avrupa Oda Sayısı	Anadolu Oda Sayısı	Avrupa Yatak Sayısı	Anadolu Yatak Sayısı	Yatak Sayısı TOPLAM
ÖZEL TESİS	121	13	134	4531	417	11318	825	12143
BUTİK OTEL	20	2	22	909	42	1824	84	1908
BEŞ YILDIZLI OTEL	89	19	108	23339	4981	47132	9960	57092
DÖRT YILDIZLI OTEL	116	17	133	13273	1943	26533	3867	30400
ÜÇ YILDIZLI OTEL	114	17	131	6607	1044	12968	2043	15011
İKİ YILDIZLI OTEL	42	4	46	1459	123	2829	249	3078
BİR YILDIZLI OTEL	8	0	8	208	0	399	0	399
APART OTEL	3	2	5	233	68	700	198	898
GOLF TESİSLERİ	0	0	0	0	0	0	0	0
PANSİYON	6	4	10	102	32	206	64	270
MOTEL	0	0	0	0	0	0	0	0
HOSTEL	1	-	1	123	-	166	-	166
GÜNÜBİRLİK TESİS	0	-	0	0	-	0	-	0
TERMAL OTEL	0	1	1	0	80	0	160	160
<b>TOPLAM</b>	<b>520</b>	<b>79</b>	<b>599</b>	<b>50784</b>	<b>8730</b>	<b>104075</b>	<b>17450</b>	<b>121525</b>

**Şekil 2.30:** İstanbul'da Konaklama Tesisi ve Yatak Kapasiteleri.

**Kaynak:** İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Kasım 2019.

#### *a) İstanbul'un Mevcut Turizm Alternatifleri*

İstanbul'un sahip olduğu tarihî, kültürel ve sanatsal imkânlar gerek niteliksel ve gerekse niceliksel açıdan Avrupa kentleri ile mukayese edildiğinde birçok Avrupa şehrinde üstündür. UNESCO Dünya Miras Listesi'ne göre İstanbul dört ana bölüme ayrılmıştır:

- \* Arkeolojik Park: Hipodrom, Ayasofya, Aya İrini, Küçük Ayasofya Camisi'ni çevreleyen saha.
- \* Süleymaniye Koruma Alanı
- \* Zeyrek Koruma Alanı
- \* Tarihi Surlar Koruma Alanı

#### **• Kongre Turizmi**

Dünyada hızla gelişen ticaret ve iş hacmi kongre turizmini de her geçen gün arttırmaktadır. İstanbul da bu alanda önemli şehirlerden bir tanesidir. İstanbul'un havayolu taşımacılığında önemli bir transit merkezi olmasının yanı sıra çok sayıda havayolu şirketinin destinasyonunda olması ve Avrupa şehirlerine 2-3 saatlik bir mesafede bulunması kongre turizmi açısından önemli bir avantajdır. Ayrıca

Türkiye’de birinci sınıf konaklama, konferans ve toplantı mekânı zenginliği Türkiye’yi ve özellikle İstanbul’u bu alanda bir marka haline getirmektedir.

- **Kruvaziyer Turizmi**

Türkiye Aydın iline bağlı ve turizmin merkezi noktalarından olan Kuşadası’nın yanı sıra İstanbul Karaköy Limanı ile kruvaziyer gemileri açısından önemli bir noktadır. Son senelerde Galataport’un faaliyete geçmesi ile Türkiye’den kalkış yapan kruvaziyer gemiler de faaliyete geçmiştir.

Türkiye’ye gelen kruvaziyer gemilerinin sayısına baktığımızda 2010 yılında 342 gemi ve 508.246 yolcu geldiği tespit edilmiştir. Gelen gemilerin %25’i, yolcu sayısının %30’u İstanbul’a gelmiştir. Bu rakam İstanbul’a gelen yabancı turist sayısı ile kıyaslandığında ise %7,3’e denk gelmektedir.

Turizm Stratejisi 2023 hedeflerinde deniz turizminin geliştirilmesi için kruvaziyer limanlara özel önem verileceği belirtilmiş ve İstanbul’da Galata, Haydarpaşa, Ataköy ve Zeytinburnu’nda Kruvaziyer Liman fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirileceği bilgisi ifade edilmiştir.

Kruvaziyer turizminin yanı sıra, yat turizmi açısından İstanbul çeşitli olanaklar sunmaktadır. Türkiye’deki toplam 34 marinanın iki tanesi İstanbul’da yer almaktadır. Türkiye’nin en donanımlı marinaları Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında İzmir, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Kemer ve Antalya’da yer almakla birlikte, İstanbul’da Bakırköy’de Ataköy Marina ve Kadıköy’de Setur Amiral Fahri Korutürk Fenerbahçe ve Kalamış Marinaları’dır.

<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

- **Sağlık Turizmi**

Dünyada önemli turizm çeşitlerinden biri de sağlık turizmidir. Türkiye’nin gelişmiş sağlık altyapısı, modern hastaneleri ve alternatif Avrupa ülkelerine göre nispeten bu hizmetleri ekonomik sunuyor olması, Türkiye’nin sağlık turizmi gücünü arttırmaktadır. Bu nedenle özellikle son yıllarda başta İstanbul olmak üzere, Türkiye’nin birçok kenti sağlık turizminden önemli pay almaktadır.

<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

Dünyada sağlık turizmi açısından gelişmiş olan diğer bölgelere bakıldığında, Avrupa ülkeleri ile Amerika Birleşik Devletleri öne çıkmaktadır. Ancak Medikal Turizm Derneği'nin verilerine göre özellikle bazı alanlarda Türkiye'deki ücretler bu ülkelere göre son derece ekonomiktir. Örneğin; Amerika Birleşik Devletleri'nde tüp bebek tedavisi, 16.000 dolar seviyesinde iken Türkiye'de 2.600-3.000 dolar seviyesindedir. Göz lasik operasyonu Avrupa ülkelerinde 4.000-8.000 avro aralığında iken, Türkiye'de bu rakam yaklaşık onda biri seviyesi olan 400-800 avro aralığındadır. Açık kalp ameliyatına bakıldığında ise Avrupa ülkelerindeki ücret, yaklaşık 25.000 avro iken, Türkiye'de 8.000-10.000 dolar seviyesindedir. Dünyada sağlık turizminin potansiyeline bakıldığında 100 milyar doları aşan bir hacim söz konusudur. Bu nedenle Türkiye'nin sağlık turizmindeki rolü çok önemlidir.

<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

#### • **Golf Turizmi**

Dünyadaki turizm çeşitlerinden biri de golf turizmidir. Türkiye bu alanda lider ülkelerden biri konumundadır. Antalya başta olmak üzere Muğla, İstanbul ve Ankara gibi kentlerde golf turizmine uygun otel sayısı gerek nicelik ve gerekse dünya standartlarındaki nitelik olarak son derece üstündür. Ağırlıklı olarak denize sıfır konumda bulunan golf turizmi otellerinde yüksek standartlarda yeme-içme, eğlence ve alışveriş imkanları sunulmaktadır.

Son yıllarda golf turizminden önemli pay alan Türkiye'de, Türkiye Golf Federasyonu verilerine göre 18 tesis bünyesinde 36 farklı golf sahası bulunmaktadır. Antalya, Türkiye'nin en önemli golf destinasyonudur. Uluslararası Golf Tur Operatörleri Birliği (IAGTO) tarafından Avrupa'nın en iyi golf bölgesi olarak Antalya'nın Belek bölgesi seçilmiştir. Yapılan etkinlik sayılarına bakıldığında Türkiye'de 2018 yılında ulusal ve uluslararası olmak üzere toplam 108 golf turnuvası organize edilmiştir.

<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf> ; <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10161/golf-turizmi.html>

## 2.2 Kent Sosyolojisi Açısından Önemi

Fransızca kökenli olan turist kelimesi, “touriste” teriminden ortaya çıkmıştır. İngiliz dilindeki karşılığı ise “torist”dir. Herhangi bir yeri keşfetmek ve orada eğlenmek, tatil yapmak, yeni yerler ve toplumlar görmek gibi gayelerle seyahate çıkan bireylere, turist denir. Bir bireyin turist olarak değerlendirilebilmesi için gidilen yerde en az bir gün veya daha fazla kalması, yani en az bir geceleme yapması gerekmektedir. Gidilen yerde altı aydan fazla bulunanlar ise turist olarak değerlendirilmesi (Doğanay, 2001: 10).

XIX. yüzyılda dünya literatürüne giren turizm kelimesi “dinlenmek ve tatil geçirmek amacıyla yolculuğa çıkmak” olarak tanımlanmıştır. Tourism Research Institute’nin kurucusu olan Walter Hunkizer ve Berne Üniversitesi Öğretim Üyesi Kurt Krapf tarafından ise turizm “*yabancıların geçici ya da sürekli olarak iş tutma ve para kazanma amacına bağlı olmayan konaklama ve yolculuklarından doğan ilişkiler bütünü*” olarak tanımlanmıştır (Özgüç, 2003: 14).

Turizmin daha geniş manada yapılan bir değerlendirmesi de şu şekildedir:

*“Dünyadaki en büyük kitle hareketi olarak değerlendirilen turizm, aslında insana özgü sosyo-kültürel bir yapı arz etmektedir. Çok basit bir ifade biçimi ile, mevcut yerde bulunmayan ve önemli bir değer arz eden, bir yerin tarihi ve doğal güzelliklerini görmek için yapılan bir faaliyettir. Ancak günümüzde “asıl yaşadığı yerin dışında başka bir yere eğlence, tatil, kültür, tanıdık ziyareti, spor, toplantı, iş, öğrenim, sağlık, transit amaçlarla seyahat etmenin doğurduğu olaylar bütünü” olarak daha geniş bir tanımlama alanı bulmuştur. Kuşkusuz turizm bilimini doğuran temel neden; insanoğlunun gezme, keşfetme ve eğlenme isteğidir. İnsanları gezmeye teşvik eden bazı güdüler bulunmaktadır.”* (Gögebakan: 53).

### **Bunlar:**

*“Fiziksel Güdüler: Beden ve zihin tazelenmesi, sağlık amaçları, spor olaylarına katılma, zevk, eğlence, heyecan, alışveriş vs.*

**Kültürel Güdüler:** Yabancı ülkeler, halklar ve yerlere duyulan merak, sanat, müzik, mimari ve folklorla duyulan ilgi, tarihsel yerlere (kalıntılar, anıtlar vb.) duyulan ilgi, uluslararası ve ulusal olaylara katılma arzusu-Olimpiyat Oyunları, Bira Festivali vs.

**Kişisel Güdüler:** Akraba ve arkadaşları ziyaret, yeni insanlarla tanışmak yeni arkadaşlar edinmek, farklı ortamlarda yeni ve farklı deneyimler yaşamak, sürekli içinde yaşanan toplumsal çevreden kaçmak, yolculuktan zevk almak, dinsel nedenlerle belirli yer ya da kişileri ziyaret etmek (umre, hac) sırf yolculuk etmek için seyahat etmek vs.

**Prestij ve Statü Güdüleri:** Eğitim ve öğrenmenin devamı olarak hobby”leri sürdürmek, iş temasları aramak ve mesleki amaçlar, konferans ve toplantılar, kendi egosunu tatmin etmek, sırf moda olduğu için başkalarıyla yarışmak”. (Gögebakan: 53).

Hal böyle iken, İstanbul gerek yabancı gerekse yerli turist bakımından tarihî su yolları ile büyük bir potansiyele sahiptir.

Günümüzde yerli nüfusun büyük bir kesimi bilhassa kış aylarında hafta sonu günlerinde zamanının büyük bir bölümünü alışveriş merkezlerinde, deniz ve göl kıyısında ya da Sarıyer Belgrat Ormanı bölgesinde geçirmektedir.

Bilhassa orta ve orta üst gelir grubundaki geniş bir kesim yeni ve farklı alternatifler içerisinde olmakla birlikte, bu alternatifler hakkında yeterli bilgi ve erişim imkânı olmadığı için aynı etkinlikler içerisinde yer almaktadır.

Günümüzde resmi nüfusu 16 milyona dayanan İstanbul’da birçok otoyol kenarında insanların piknik yaptığı ya da saatlerce alışveriş merkezlerine girmek ve çıkmak için zaman kaybettiği gerçeği yaşanmaktadır.

Son yıllarda internet arama motorlarında “şehir fırsatları” olarak adlandırılan birçok girişim ortaya çıkmış, şehirde yapılabilecek farklı etkinlikleri duyurmakta ve buralar için ekonomik indirimler sunmaktadırlar. Bilhassa hafta sonları milyonlarca kez ziyaret edilen bu siteler, İstanbul’da sosyolojik olarak yeni ve farklı alternatiflere olan talebi açıkça ortaya koymaktadır.

İstanbul’un sahip olduğu tarihî su yolları güzergahlarında yapılacak birçok farklı çalışma ile bu alanların kentin turizmine entegre edilmesi ve sosyolojik olarak çok önemli bir kazanım elde edilmesi mümkündür.

## 2.3 Dünyada Tarihî Su Yolu Sistemi Eserlerinin Turizme Kazandırılmasından Örnekler

Dünyada turizme kazandırılmış, şehirlerin ve ülkelerin simgesi haline gelmiş, kent ekonomisine ciddi katkılar sağlamakta olan önemli mimari turizm örnekleri bulunmaktadır.

Bunların en başında Fransa ve onun başkenti Paris'in simgesi haline gelmiş olan Eyfel Kulesi, Bosna Hersek'in Mostar Şehrindeki Neretva Nehri üzerinde yer alan Mostar Köprüsü, İtalya'nın Pisa şehrinde yer alan Pisa Kulesi ve İtalya'nın Roma şehrinde bulunan Aşk (Trevi) Çeşmesi sayılabilir.

Ülkelerin ve buldukları şehirlerin simgesi haline gelmiş olan bu eserler kent turizmi ve sosyolojisi için de büyük katkılar sağlamaktadırlar.

Tez kapsamında, bilhassa tarihi su yolu sistemlerine ilişkin örnekleri incelemekteyiz. Bu anlamda dünyadaki en önemli örnekler, dünyada ismi “*su medeniyeti*” olarak anılan Osmanlı ile birlikte ikinci medeniyet olan İtalya'da yer almaktadır.

İtalyan tarihî çeşmeleri, kentlerinin en önemli turistik çekim noktalarından biridir. Konum ve mimari özellikleri bakımından birçok bölüme ayrılan zengin bir çeşme kültürüne sahiptirler. Bu çeşmelerden her biri ya konumuna ya da mimari yapısına göre adlandırılmış olup başlıcaları köşe çeşmeleri ve meydan çeşmeleridir.

İtalya'da “*piazza*” adı verilen meydanların en önemli peyzaj unsurlarından birisi de çeşmelerdir. Şehirlerin önemli meydanlarının çoğunda bir çeşme bulunmaktadır. Bu çeşmelerin tamamına yakını inşa edildiği şekilde bugün de mevcudiyetlerini tüm görkemleri ile sürdürmektedir (Köşklük, 2011: 44).

### 2.3.1 Trevi Çeşmesi (Aşk Çeşmesi) / Roma

İtalyan meydanları arasında en meşhuru, Roma'daki Fontana di Trevi'nin (Aşk Çeşmesi) De 'Crocicchi Caddesi, Poli Caddesi ile Delle Muratte Caddesi'nin tam merkezinde yer alan meydandır. Barok üslup ile inşa edilen bu çeşme, meydana çıkan dar sokakların kesiştiği bu tarihî bölgeyi canlı bir hâle getirmiş ve Roma'nın en turistik noktalarından birinin oluşmasını sağlamıştır (Köşklük, 2011: 44).

Roma İmparatoru Augustus'a (M.Ö. 63/M.S. 14) kadar uzanan Trevi Çeşmesi su ihtiyacını gidermek isteyen askerlere su kaynağının yerini gösteren bir kızın efsanevi

hikâyesine dayanır. Roma’da Poli Sarayı’nın bir kenarına mimar ve heykeltıraş olan Nicolò Salvi (1697-1751) tarafından Klasik ve Barok karışımı olarak yapılmış, dünyadaki en ünlü meydan çeşmelerinden biridir.

Yukarıda bahsettiğimiz üç caddenin kesişme noktasında bulunduğu için Trevi adı verildiği geçmişten kabul edilen bir bilgi olmakla beraber, bir diğer iddia ise çeşmeye gelen üç yeraltı su yolunun aynı noktada birleşmesinden dolayı bu çeşmeye Trevi isminin verilmiş olduğudur.

Günümüze kadar pek çok kere restore edilen çeşme 1998’de büyük bir düzenleme geçirmiş, temizlenmiş ve su sistemi de yenilenmiştir.

Trevi, diğer adıyla Aşk Çeşmesi bugün Roma’nın simge yapılarından birisidir ve her yıl milyonlarca turisti ağırlamaktadır. Ayrıca Global marka zincirleri birçok dünya lansmanlarını burada yapmaktadırlar.

Gece aydınlatmaları sayesinde geceleri de turistleri ağırlayan çeşme çok başarılı bir turizm örneğidir.



**Şekil 2.31: Roma Aşk Çeşmesi.**

**Kaynak:** <https://gezimanya.com/roma/gezilecek-yerler/trevi-cesmesi-roma-ask-cesmesi>



**Şekil 2.32: Roma Aşk Çeşmesi.**

**Kaynak:** <https://edition.cnn.com/travel/article/trevi-fountain-barrier-overtourism/index.html>

*“İtalya’da köprü ve çeşmeler, profesyonel bir şekilde aydınlatılarak kentlerin gece algılarının parçası olmaktadır. Bu yapıların geceleri aydınlatılması, canlı ve büyümlü bir atmosferin oluşmasını sağlamakta ve özellikle kente gelen yabancıların ilgisini çekmektedir. Böylelikle turizme de katkı sağlamaktadırlar. Öyle ki, bazıları, doğru aydınlatma ile geceleri gündüze oranla çok daha ilgi çekici, gizemli ve görkemli olabilmekte ve belleklerde gece görünümleri ile yer etmektedirler” (Köşklük, 2007: 44-45).*



**Şekil 2.33: Trevi Çeşmesi Gece Aydınlatması.**

**Kaynak:** <https://edition.cnn.com/travel/article/trevi-fountain-barrier-overtourism/index.html>



**Şekil 2.34: FENDİ Firmasının Trevi Çeşmesi'nde Dünya Çapındaki Ürün Lansmanı.**

**Kaynak:** <https://www.crfashionbook.com/fashion/g33024676/historic-haute-couture-chanel-dior/>

### 2.3.2 Manneken Pis (İşeyen Çocuk) Çeşmesi

1618'da Belçika'nın başkenti Brüksel'de Hiëronymus Duquesnoy the Elder tarafından yapılan Manneken Pis (İşeyen Çocuk) Çeşmesi Belçika'nın ve Brüksel'in simge eseridir. Brüksel'in en ünlü meydanı Grand Place'de bulunan Manneken Pis, bronz malzemeden üretilmiştir ve sadece 61 cm. boyutundadır.



**Şekil 2.35: İşeyen Çocuk Çeşmesi.**

**Kaynak:** <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/bruxelles-quand-manneken-pis-peu-trop-loin-1312245.amp>

Orjinali birçok kez çalınan, hatta Fransız askerleri tarafından da çalındığı iddia edilen Mannken Pis, her yıl milyonlarca turisti ağırlamaktadır. Birçok farklı etkinlikte farklı giysiler giydirilen Manneken Pis Çeşmesi için birçok farklı türde ürün üretilmiştir. Bu ürünlerle kent ekonomisine de ciddi katkılar sağlanmaktadır.



**Şekil 2.36: İşeyen Çocuk Çeşmesi.**

**Kaynak:** [https://timgm.eprice.com.hk/tw/funky/img/2010-01/04/251/j51151108\\_1\\_fcd9b0ba9a686cb2db0d5e1ca466f0da.jpg](https://timgm.eprice.com.hk/tw/funky/img/2010-01/04/251/j51151108_1_fcd9b0ba9a686cb2db0d5e1ca466f0da.jpg)



**Şekil 2.37: İşeyen Çocuk Çeşmesi'nin Satışa Sunulan Numuneleri.**

**Kaynak:** <https://www.gezbegen.com/belcikanin-simgesi-manneken-pis-cesmesinin-hikayesi/>



**Şekil 2.38: İşeyen Çocuk Çeşmesi'nin Satışa Sunulan Numuneleri.**

**Kaynak:** <https://www.diariodelviajero.com/curiosidades-del-mundo/gente-se-ha-pasado-siglos-robando-esta-famosa-estatua>

### 2.3.3 Pont du Gard / Fransa

Fransa'nın güneyindeki Gard şehrinde bulunan Pont du Gard Su Kemerini, 1985'de UNESCO Dünya Mirası'na dahil edilmiştir.

Gardon Nehri'nin vadisi üzerindeki Pont du Gard Su Kemerini, Uzes bölgesindeki kaynaklardan Roma'ya su getiren 50 km. uzunluğundaki su yolunun önemli bir aksamıdır. Bu su yolu günde 20.000 m<sup>3</sup> su taşımaktadır. Roma su mimarisinin önemli bir parçası olan Pont du Gard Su Kemerini, görüntüsü ve ihtişamı ile Gard Şehri'nin önemli turizm noktalarından biridir.



**Şekil 2.39: Pont du Gard Su Kemerini.**

**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Pont\\_du\\_Gard\\_BLS.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Pont_du_Gard_BLS.jpg)

### 2.3.4 Segovia Su Kemerini / İspanya

İsmi İspanya'nın Segovia şehrinde bulunmasından dolayı almıştır. Klasik bir Roma su mimarisi eseridir. Gardon Nehri'nin vadisi üzerindeki Pont du Gard Su Kemerini gibi çok iyi korunmuştur ve günümüze kadar ulaşmıştır.

16 km. uzunluğuna sahip olan kemer, Frio Nehri'nin suyunu Segovia'ya taşımaktadır. Kemer, 1985'de UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne dahil edilmiştir. Uzunluğu ve diğer kemerlerden daha farklı bir yapıya sahip olan mimarisi ile şehrin en önemli turistik noktalarından biridir.



Şekil 2.40: Segovia Su Kemerini.

**Kaynak:** <https://pixabay.com/tr/photos/segovia-su-kemerini-azoguejo-an%C4%B1t-98041/>

## SONUÇLAR VE ÖNERİLER

İstanbul, sahip olduğu tarihî mekanları, kültür ve sanat olanakları ile gerek nitelik gerekse nicelik olarak Avrupa kentleri ile rekabet eden bir metropoldür. Ancak sahip olduğu zenginlikler doğru ve etkin kullanıldığında tüm dünya kentlerini geride bırakabilecek turizm ve ekonomi potansiyeline sahiptir.

İstanbul'da hali hazırda dış turizm çoğunlukla tarihî yarımada içerisinde gerçekleşmektedir. Ayasofya, Sultanahmet Cami, Topkapı Sarayı, Kapalı Çarşı, Mısır Çarşısı, Galata Kulesi ve İstiklal Caddesi gibi tamamı Fatih ve Beyoğlu ilçesi sınırlarında yer alan ağırlıklı dış turizm hem sınırlı imkanlar sunmakta hem de gerek trafik gerek otopark açısından da yoğun dönemlerde sıkıntılara sebep olmaktadır.

Tezimizin ikinci bölümünde anlatıldığı üzere, günümüzde tüm dünyada turizme olan ilgi artmakta, turizm ekonomisi ülke ekonomileri açısından lokomotif unsurlardan biri olmaktadır. Klasik ören yeri turizmi yerine alternatif turizm imkanları, kültür turizmi ve yeni rotalar tüm dünyada daha çok ilgi çekmektedir.

Bir diğer husus ise turizmde kişi başına elde edilen gelirin artmasıdır. Sayıca fazla ancak nitelik yani kişi başına elde edilen gelirin düşük olduğu turizm alternatifleri geçmiş yıllarda Antalya başta olmak üzere birçok sahil kentinde denenmiş ve ekonomik olarak hak edilen noktalara ulaşamadığını ortaya koymuştur.

Üç farklı imparatorluğa ev sahipliği yapmış olan ve bu imparatorlukların ayrı ayrı çok kıymetli eserlerine sahip olan İstanbul, tarihî yarımadaya sıkışmış olan turizmini şehrin batısında ve kuzeyinde yer alan çok kıymetli su mimarisinin bulunduğu bölgelerine taşıyabilir ve buradan çok ciddi bir gelir elde edebilir. Zira İstanbul tarihi iki bin yıla dayanan çok kıymetli bir su hazinesine sahiptir. Belgrad Ormanları'ndan başlayıp Topkapı Sarayı'na kadar uzanan 55 km. uzunluğa sahip, "*Kırkçeşme Su Yolu Sistemi*" bugün dünyada hâlen çalışan en eski su yollarından biridir.

Sadece bu hat üzerinde UNESCO dünya mirasına girme kriterlerini sağlayan, kartpostal güzelliğinde dört büyük su bendi (baraj niteliğinde), dördü dünya çapında âbide eser olmak üzere toplam 33 farklı su kemeri ve bazıları ince nakış gibi işlenmiş

olan ve bazıları meydan çeşmesi niteliğinde olan 300'ün üzerinde çeşme yer almaktadır.

Bu eserler arasındaki “*Mağlova Su Kemerî*” ise başlı başına İstanbul’un simge eseri olabilecek bir yapıdır. Prof. Dr. Kâzım Çeçen gibi uzmanlar tarafından “*Mimar Sinan, Selimiye ve Süleymaniye gibi eserlerini hiç yapmamış olsaydı, sadece Mağlova’yı yapmış olsaydı yine aynı şöhrete kavuşurdu*” diyerek ifade edilen Mağlova Su Kemerî, dünya su mimarîsinin de başyapıtı eserlerinden biridir.

36 metre yüksekliği, 258 metre uzunluğu olan Mağlova Su Kemerî, sahip olduğu mimarî, mühendislik ve estetik özellikleriyle dünyada hiçbir kemerde olmayan özelliklere sahiptir. Bu nedenle tarihte birçok kez farklı ülkeler tarafından bu eserin Bizans ya da Roma Eseri olduğu iddia edilmiştir.

Alibeyköy Barajı üzerinde yer alan ve Taksim Meydanı’na sadece 15 km. mesafede yer alan Mağlova Kemerî’ne bugüne kadar ulaşım hep bir sorun olmuştur. 2019’da İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından açılışı yapılan Kemerburgaz Kent Ormanı sayesinde Mağlova Kemerî’ne ilk kez fiziksel erişim kolay hale gelmiştir. Nitekim bu konu açılış töreninde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu tarafından da gündeme getirilmiştir.

Erişim sorunu çözüme kavuşan Mağlova Su Kemerî için bölgede baraj üzerine yapılabilecek seyir terasları, Mağlova’yı izleterek zaman geçirebilmek için sosyal donatı alanları, tüm dünyada akım olan sosyal medya uygulamalarında #hashtag yani etiketleme ve fotoğraf çekim alanlarının oluşturulması, Mağlova ve İstanbul konulu ürünler üretilip satışının yine aynı alanda yapılması ve yeni tur rotalarına dahil edilmesi tek başına çok büyük bir turizm kazanımı olacaktır. Tezin ikinci bölümünde anlatılmış olan “*Manneken Pis Çeşmesi*” bunun bir örneğidir.

İstanbul’un tarihî su yollarının sahip olduğu potansiyel sadece Mağlova Su Kemerî ile de sınırlı değildir. *Taksim Su Yolu* sisteminde yer alan diğer bentler, kemerler ve çeşmeler ile Kırkçeşme ve Hamidiye su yollarına ait olan ve bugün hâlen ayakta olan birçok kıymetli eser İstanbul’un çok kıymetli ve değerlendirilmeye muhtaç hazineleridir.

UNESCO dünya mirası listesine bir eserin ya da yerin girebilmesi için dokuz kriterden birini sağlamak yeterli iken, bu eserler ve bu eserlerin su kaynağı olan bentlerin yer aldığı Belgrad Ormanı bu kriterlerin sekizini sağlamaktadır.

Dünyadaki ilk çöktürme havuzlarından olan Başhavuz, en uzun kemerlerden olan Uzunkemer (711 metre) ve tarih boyunca sultanların dinlenme mekânı olmuş olan Sultan Mahmut Bendi ve Topuzlu Bent gibi alanlar mutlaka bir turizm rotası haline getirilmelidir.

Bu eserlerin hali hazırda bir mülkiyet sorunu da bulunmaktadır. Cumhurbaşkanlığı ve T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın talimatı ve öncülüğünde yapılacak çalışmayla bu eserlerin mülkiyeti bir platforma ya da tek bir bakanlığa devredilmeli, tüm bu kurumlar ile sektör temsilcileri ve alanında uzman akademisyenlerin de katkılarıyla kurulacak bir ortak masada bu eserlerin dünya turizminde çok önemli bir pay alabilmesi için çalışma başlatılmalıdır.

Teknik konuların çözümünün ardından dünyada en etkili tanıtım alanı olan sinemadan yardım alarak uluslararası anlamda tanınan bir ismin başrolünde olacağı global bir sinema filmi ile bu eserlerimiz ve bu yeni rota dünyaya tanıtılmalıdır.

## KAYNAKÇA

- Anhegger, R. (1949). Eyyûbî'nin Menâkıb-ı Sultan Süleyman'ı, *Tarih Dergisi*, I: 119-138.
- Ata, Galip. (1992). *İstanbul Evkaf Suları*, İstanbul.
- Atıl, Esin. (1999). *Levni ve Surname*, İstanbul: Koçbank Yayınları.
- Aygün, Ahmet. (2018). *Kırkçeşme ve Taksim Su Yollarına Ait Anıtsal Yapıların Belgelenmesi ve Koruma Önerileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Bardill, Jonathan. (2008). Richard Bayliss, James Crow, *The Water Supply of Byzantine Constantinople*, London.
- Bilgin, Bülent. (2013). Yıldız Sarayı, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 43, İstanbul: 541-544.
- Çeçen, Kâzım. (1992). *Taksim ve Hamidiye Suları* (Birinci Baskı). İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.
- (1986). İstanbul'da XVI. Yy'daki Su Tesisleri, *II. Uluslararası Türk-İslâm Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi*, 3, İstanbul: 105-122.
- (1984). *İstanbul'da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri*, İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.
- (2000). *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Su Yolları*, (haz. Celal Kolay), İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.

- (1992). *İstanbul'un Vakıf Sularından Taksim ve Hamidiye Suları*, İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.
- (1988). *Mimar Sinan ve Kırkçeşme Tesisleri*, İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.
- Doğanay. H. (2010). *Türkiye Turizm Coğrafyası*, Konya: Çizgi Kitabevi Yayınları.
- İlsever. Ceyhun. (2011). *Edirnekapi Sarnıcı Koruma Sorunları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- İSKİ Arşivi.*
- İsmail Remzi. *İstanbul Su Şebeke Planı*, İSKİ Arşivi.
- İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Albümleri.*
- İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Ağustos 2019.*
- İstanbul Valiliği, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul Turizm İstatistikleri Raporu, Kasım 2019.*
- İstanbul Kalkınma Ajansı - Türkiye ve İstanbul Bölgesi'nde Turizm, 2009.*
- Karakuş. Filiz. (2017). *İstanbul Tarihi Su Sistemlerinin Korunması İçin Yönetim Planı Araştırması- Kırkçeşme Su Sistemi Örneği*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Kuban. Doğan. (1970). İstanbul'un Tarihî Yapısı, *Mimarlık*, 79, İstanbul: 26-48.
- Kuran. Aptullah. (1986). *Mimar Sinan*, İstanbul.
- Nâzım. (1341). *İstanbul Vilâyeti Şehremânetine Evkaftan Devrolunan Sular*, İstanbul.
- Nirven. Saadi Nazım. (1946). *İstanbul Suları*, İstanbul: İstanbul Halk Basımevi.
- (1953). *İstanbul'da Fâtih II. Sultan Mehmed Devri Türk Su Medeniyeti*, İstanbul.
- Saatçi. Suphi - Metin Sözen. (1989). *Mimar Sinan ve Tezkiretü'l-bünyan*, İstanbul: MTV Film, Televizyon, Video.
- Saatçi. Suphi. (2017). Mimar Sinan'ın Su Mühendisliği, *Z Kültür, Sanat, Şehir, Mevsimlik Tematik Dergi*, 2, İstanbul, Zeytinburnu Belediyesi Yayını: 134-139.
- Soydan. Umut Mete. (2014). *Mağlova Belgeseli*.
- (2017). *Kırkçeşme Su Yolu Sistemi Belgeseli*.

Şahin. Salih. (2014). *İstanbul Su Yolları ve Su Yapılarının Tarihçesi*, İstanbul: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Yayınları.

Tursun Bey. (1977). *Târîh-i Ebü'l-Feth* (haz. Mertol Tulum), İstanbul.

Yüngül. Naci. (1957). *Taksim Suyu Tesisleri*, İstanbul.

### **Linkler:**

<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR-165066/tarihce.html>

<http://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/roma-imparatorlugu-153>

<https://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/394.pdf>

<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/394.pdf>

<https://v3.arkitera.com/h47023-istanbulun-dunu-ve-bugunu.html>

[zaferdergisi.com/makale/11149-osmanli-su-medeniyeti.html](http://zaferdergisi.com/makale/11149-osmanli-su-medeniyeti.html)

<https://islamansiklopedisi.org.tr/yildiz-sarayi>

<https://www.fikriyat.com/tarih/2018/02/20/osmanli-doneminde-istanbulun-su-kaynaklari-ve-isale-hatlari>

<https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>

<https://gezimanya.com/roma/gezilecek-yerler/trevi-cesmesi-roma-ask-cesmesi>

<https://www.crfashionbook.com/fashion/g33024676/historic-haute-couture-chanel-dior/>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/bruxelles-quand-manneken-pis-peu-trop-loin-1312245.amp>

<https://timgm.eprice.com.hk/tw/funky/img/2010->

[01/04/251/j51151108\\_1\\_fcd9b0ba9a686cb2db0d5e1ca466f0da.jpg](https://timgm.eprice.com.hk/tw/funky/img/2010-01/04/251/j51151108_1_fcd9b0ba9a686cb2db0d5e1ca466f0da.jpg)

<https://www.gezbegen.com/belcikanin-simgesi-manneken-pis-cesmesinin-hikayesi/>

<https://www.diariodelviajero.com/curiosidades-del-mundo/gente-se-ha-pasado-siglos-robando-esta-famosa-estatua>

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Pont du Gard BLS.jpg>

<https://pixabay.com/tr/photos/segovia-su-kemeri-azoguejo-an%C4%B1t-98041/>

<https://www.istka.org.tr/media/1074/t%C3%BCrkiye-ve-%C4%B0stanbul-b%C3%B6lgesi-nde-turizm.pdf>

<https://edition.cnn.com/travel/article/trevi-fountain-barrier-overtourism/index.html>

<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10161/golf-turizmi.html>



## ÖZGEÇMİŞ

**ADI SOYADI** : Umut Mete SOYDAN

### EĞİTİM

Ankara Radyo Televizyon Anadolu Teknik Lisesi

Niğde Üniversitesi Radyo Televizyon Programcılığı

Anadolu Üniversitesi Kamu Yönetimi

### MESLEKİ DENEYİM

TRT Ankara Televizyonu

CNN TÜRK Televizyonu

TV 8

REUTERS Haber Ajansı

AHEF (Aile Hekimleri Dernekleri Federasyonu)

Basın Danışmanı

İSKİ Genel Müdürlüğü – Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü

İSKİ Genel Müdürlüğü – Özel Kalem Müdürü

### PROJELER

MAĞLOVA Su Kemerli Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

KATSAYI Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

OTOMOBİL TUTKUSU Tv Programı

(Yapımcı – Yönetmen)

KIRKÇEŞME SU YOLU SİSTEMİ Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

7 TEPELİ İSTANBUL Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

NARMANLI HAN Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

15 ÜLKENİN GÖZÜYLE 15 TEMMUZ Belgesel Filmi

(Yapımcı – Yönetmen)

JAPONYA'DA TÜRK İZLERİ BELGESEL FİLMİ

(Yapımcı – Yönetmen)

## **YAYINLAR**

ULUSLARARASI MİMAR SİNAN VE SU SEMPOZYUMU (2016)

İZÜ FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLER LİSANSÜSTÜ ÖĞRENCİ KONGRESİ  
(2022)