

152161

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL “İMAR”I:1956-1960

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Gül Neşe DOĞUSAN
502011195

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 24 Haziran 2004
Tezin Savunulduğu Tarih : 24 Mayıs 2004

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Günkut AKIN
Diğer Jüri Üyeleri: Prof.Dr. Filiz ÖZER (İTÜ)
Prof.Dr. Fulin BÖLEN (İTÜ)

HAZİRAN 2004

ÖNSÖZ

İstanbul'un, köklü bir değişim geçirdiği 1956-1960 yılları arasındaki imar çalışmaları konusuna ilgimi çeken ve çalışma dönemim boyunca beni yönlendiren Prof. Dr. Günkut Akın'a, arkadaşlarıma ve sevgili aileme teşekkür ederim.

Gül Neşe Doğusan

Haziran 2004



İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	VI
ÖZET	VIII
SUMMARY	IX
1. GİRİŞ	1
2. AVRUPA'DA KENT TASARIMI: HAUSSMANN, SITTE, WAGNER VE CIAM	4
2.1. Eugene Haussmann, Camillo Sitte, Otto Wagner	4
2.2. 1928-1960 CIAM Toplantıları ve Kentsel Tasarım	9
3. ARKİTEKT DERGİSİNDE CUMHURİYET DÖNEMİ MİMARLIK ve KENT PLANLAMA ANLAYIŞI ÜZERİNE YAZILAR, 1931-1956	17
3.1. Arkitekt Dergilerinin 1931-1950 Dönemi	18
3.1.1. Arkitekt Dergileri ve Türk Uzmanlar	19
3.1.2. Arkitekt Dergileri ve Türkiye'de Yaşamış Yabancı Uzmanlar	25
3.1.2.1 Herman Elgötz, H.J.Lambert, Alfred Agachi	25
3.1.2.2 Martin Wagner	29
3.1.2.3 Gustav Oelsner	36
3.1.2.4 Henri Prost	40
3.1.3. Londra Kentsel Yenileme Çalışmalarının Türkiye Yansımaları	45
3.2. Arkitekt Dergilerinin 1950-1956 Dönemi	50
4. 1956-1960 DÖNEMİ İMAR UYGULAMALARI	60
4.1. Demokrat Parti Döneminde Politik ve Ekonomik Uygulamalar	60
4.1.1. 1945-1950 Cumhuriyet Halk Partisi'nin Dışa Açılım Dönemi ve Türkiye'de İlk Muhalefet	61
4.1.2. Demokrat Parti Dönemi	63
4.2. Demokrat Parti Döneminde İstanbul'un İmarı	67
4.2.1. Müşavirler Heyeti, Hans Högg ve Luici Piccinato	67
4.2.2. 1956 ve İstanbul İmarı	73
4.2.3. İstanbul Bölgesi İmar Uygulamaları	77
4.2.4. Beyoğlu Bölgesi İmar Uygulamaları	101
4.2.5. İstanbul İmarı ile İlgili Genel Bilgiler	116

5. 27 MAYIS 1960 SONRASINDA İSTANBUL İMARINA YÖNELTİLEN ELEŞTİRİLER	123
5.1. İlk Tepkiler	123
5.2. Yassıada Duruşmaları	128
5.3. 1956-1960 İstanbul İmarına Yöneltilen Eleştiriler	133
5.3.1. Turgut Cansever	134
5.3.2. Doğan Kuban	137
6. DEĞERLENDİRME	142
KAYNAKLAR	145
EKLER	152



ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : Opera Bulvarı-Paris	5
Şekil 2.2 : Opera Bulvarı-Paris	5
Şekil 2.3 : Boulevard Haussmann ve Champ Elysees	6
Şekil 2.4 : Otto Wagner, 'Die Grossstadt' (1911) kitabından Viyana için öneri	8
Şekil 2.5 : 'Die Wohnung für das Existenzminimum' için kitap kapağı, 1930	10
Şekil 2.6 : Analitik yaklaşımlarla planlama önerisi, 1931	10
Şekil 2.7 : Amsterdam kent analizi, 'The Functional City' sergisi için, 1933	11
Şekil 2.8 : Zürih kent analizi, 'The Functional City' sergisi için, 1933	12
Şekil 2.9 : Barselona kent analizi, 'The Functional City' sergisi için, 1933	13
Şekil 3.1 : 1909 İstanbul'undan bir sokak	20
Şekil 3.2 : Sirkülasyon Analizi-Martin Wagner	32
Şekil 3.3 : İstanbul hinterlandı için eskiz, Martin Wagner	35
Şekil 3.4 : İstanbul için Henri Prost planı, 1/50.000	41
Şekil 3.5 : Londra İmar Planı, 1944	46
Şekil 3.6 : İstanbul Nakliyat Şebekesi, Ertuğrul Menteşe	56
Şekil 4.1 : Galata Köprüsü için öneri	71
Şekil 4.2 : İstanbul Piccinato Planı, 1/10.000	72
Şekil 4.3 : İstanbul Bölgesi'nde açılması planlanan yollar	78
Şekil 4.4 : Millet Caddesi	79
Şekil 4.5 : Millet Caddesi-sur bağlantısı	80
Şekil 4.6 : Vatan ve Millet caddeleri	81
Şekil 4.7 : Vatan Caddesi sur bağlantısı	82
Şekil 4.8 : Vatan Caddesi	82
Şekil 4.9 : 1875'te Aksaray	84
Şekil 4.10 : 1993'te Aksaray	84
Şekil 4.11 : 1875'te Laleli	86
Şekil 4.12 : 1994'te Laleli	86
Şekil 4.13 : 19. Yüzyılda Beyazıt Meydanı	88
Şekil 4.14 : Günümüzde Beyazıt Meydanı	88
Şekil 4.15 : 1875'te Fatih	92
Şekil 4.16 : Günümüzde Fatih	93
Şekil 4.17 : 1857'te Eminönü	97
Şekil 4.18 : 1985'te Eminönü	98
Şekil 4.19 : Beyoğlu Bölgesi'nde açılması planlanan yeni yollar	102
Şekil 4.20 : 1948'te Karaköy Meydanı	103
Şekil 4.21 : 1927'de Karaköy	104
Şekil 4.22 : 1956-1960 imar çalışmaları öncesinde Karaköy-Tophane arası	106
Şekil 4.23 : 1956-1960 imar çalışmaları sonrasında Karaköy-Tophane arası	106
Şekil 4.24 : 1956-1960 imar çalışmaları sırasında Tophane-Ortaköy arasında yok olan tarihi eserler	109
Şekil 4.25 : 1922'de Beşiktaş	111
Şekil 4.26 : 1994'te Beşiktaş	111

Şekil A1	: Surlar	151
Şekil A2	: Bizans surları	152
Şekil A3	: Surların günümüzdeki durumu	152
Şekil A4	: Bizans surları	153
Şekil A5	: Surların günümüzdeki durumu	153
Şekil B1	: Eminönü-1928	154
Şekil B2	: Aksaray 1954	154
Şekil B3	: Aksaray 1960	155
Şekil B4	: 1956-1960 İmar çalışmaları sırasında Eminönü	155
Şekil B5	: 1956-1960 İmar çalışmaları sırasında Eminönü-Unkapanı	156
Şekil B6	: Galata köprüsü önerisi	156
Şekil B7	: Oğlanlar Tekkesi	157
Şekil B8	: Sirkeci-Florya Sahil Yolu	158
Şekil B9	: Londra Asfaltı -1958	159
Şekil B10	: Millet Caddesi-1957	159
Şekil B11	: Vatan Caddesi-1957	160
Şekil B12	: Aksaray Meydanı-1959	160
Şekil B13	: Karaköy1928	161
Şekil B14	: Karaköy 1928	162
Şekil B15	: Karaköy 1960	162
Şekil B16	: Karaköy Meydanı 1956	163
Şekil B17	: Karaköy Maydanı 1958	163
Şekil B18	: İmar çalışmaları öncesinde Kemeraltı Caddesi	164
Şekil B19	: İmar çalışmaları sonrasında Kemeraltı Caddesi	164
Şekil B20	: İmar çalışmaları öncesinde Dolmabahçe	165
Şekil B21	: İmar çalışmaları sonrasında Barnaros Bulvarı	165
Şekil B22	: Barbaros Bulvarı-1959	166

ÖZET

‘İstanbul “İmar”ı: 1956-1960” konulu bu tez çalışmasında, 20. yüzyıl tarihinde sıklıkla karşılaşılan radikal kent uygulamalarından İstanbul örneği incelenecektir.

Bu kapsamda teze, Batı’da yapılan kent düzenleme uygulamalarına ve üretilen kent tasarımı teorilerine kısaca değinilerek başlanmıştır. Bu bölümde, Eugene Haussmann’ın Paris’te yaptığı uygulamalara, Camilio Sitte’nin ‘Güzel Kent’ kavramına, Otto Wagner’in ‘Büyük Kent’ kavramına ve CIAM toplantılarına değinilmiştir.

Bir sonraki bölümde, Cumhuriyet Türkiye’sindeki kent planlama çabalarının ve düşüncesinin erken dönemi incelenmiştir. Bu inceleme kapsamında, Arkitekt dergileri kaynak olarak kullanılmıştır. Bu bölümde ayrıca, İstanbul’un yeniden düzenlenebilmesi için hazırlanmış imar raporları da ele alınmıştır.

Bir sonraki bölüme, 1950-1956 yılları arasında (Prost sonrası dönemde) İstanbul için ‘Müşavirler Heyeti’nce hazırlanmış imar raporları ele alınarak başlanmıştır. Sonrasında ise 1956-1960 yılları arasında İstanbul’daki kentsel yenileme çalışmaları irdelenmiştir. İstanbul Bölgesi ve Beyoğlu Bölgesi olmak üzere iki başlık altında incelenen bu bölümde, Yeni Sabah gazetesinde yayınlanmış haberler ve makaleler de kullanılmıştır. Bölümde, Cumhuriyet tarihinin ilk askeri darbesi olan 27 Mayıs 1960 tarihine kadar gelinmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise, 1960 sonrasında 1956-1960 yıllarında yapılan imar çalışmalarına yönelik eleştiriler ele alınmıştır. ‘İstanbul İmar Hareketleri Tetkik Komisyonu’nun raporu ve ‘Yassıada İstimlak Duruşmaları’nın incelendiği bölümde son olarak Turgut Cansever ve Doğan Kuban’ın görüşlerine yer verilmiştir.

SUMMARY

In this thesis, titled as “The Constructional Practices In Istanbul Over The Period 1956-1960”, Istanbul is examined as being one of those cities where radical urban practices were frequently encountered throughout the 20th century.

Within this framework, the western urban planning practices and related urban design theories are dealt with shortly. The practices of Eugeune Hausmann in Paris, the ‘Beautiful City’ concept of Camilio Sitte, the ‘Big City’ approach of Otto Wagner and the CIAM meetings are mentioned in this first part.

The next part deals with the theory of urban planning in the Turkish Republic. The *Arkitekt* magazines were used as the main source for this purpose. The projects concerning the feasibility of reconstructing the city are mentioned. This part covers the period till 1950.

The next chapter deals with the period between 1950-1960. The constructional reports prepared for Istanbul by ‘The Committee of Advisers’ within the period 1950-1956 are examined. Later the urban practices carried out in Istanbul between the years 1956-1960 are presented in two parts as being the Istanbul and Beyoglu districts. The relevant articles and news published in *Yeni Sabah* paper are referenced. The chapter covers the period till the first coup d’état (May 27th, 1960) of the Republic.

The last part covers the criticisms that took place after 1960 about the constructional works of the period 1956-1960. The report of ‘The Investigation Commission of Constructional Matters in Istanbul’, ‘The Court Cases of Yassıada Expropriations’ and the relevant opinions of Turgut Cansever and Doğan Kuban are presented.

1. GİRİŞ

İnsan zekasının ve yaratıcılığının önemli göstergelerinden birisi olarak kentler, dünya tarihinin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadırlar. Kentlerin bu önemi, doğa karşısında, toplumsal iş bölümü yaparak tutunabilen insanoğlunun yarattığı en karmaşık sosyal yapı olmalarından gelmektedir. 1956-1960 yılları arasında İstanbul'da yapılan imar uygulamalarını ele alan bu çalışmada, geleneksellikten modernliğe geçiş yapan bir toplumun, dünya tarihinin pek çok özgün eserine ve kent dokusuna sahip bir kentini modernleştirme deneyimi incelenmeye çalışılmıştır.

İstanbul'da, endüstrileşen dünyanın yeni ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için, 19. yüzyıldan itibaren çeşitli kentsel müdahaleler gerçekleştirilmiştir (Çelik, 1998). Kentin bütününe değil de ufak parçalarını ele alan bu uygulamaların yanısıra İstanbul için, kağıt üzerinde kalan pek çok imar projeleri de üretilmiştir. Bütün bu çalışmaların ve düşüncelerin sonucunda ise 1956-1960 yıllarını kapsayan kentsel yenileme uygulamaları yapılmıştır. Söz konusu çalışmanın amacı, pek çok politik ve sosyolojik nedenleri ile yansımaları olan bu uygulamaların nasıl ve neden yapıldığının irdelenebilmesidir. Çalışmada kullanılacak kaynakların araştırması yapılırken ise, politik görüşlerin ve yaşama dair tercihlerin yönlendiriciliğinden uzak kalabilmek amacıyla, mümkün olduğunca dönem yayınlarına ulaşılmaya çalışılmıştır.

Mimar ve şehircilerin Cumhuriyet İstanbul'u ve kentsel düzenlemeler ile ilgili düşüncelerine ulaşabilmek için Arkitekt dergilerindeki kent ile ilgili yazılar incelenmiştir. Bu yazılar, derginin yayınlanma tarihi olan 1931 ile 1961 yılları arasından derlenmiştir. Toplumun, 1956-1960 yılları arasında yapılan imar uygulamalarına yaklaşımlarının anlaşılabilmesi için ise Yeni Sabah gazeteleri veri olarak kullanılmıştır. Yeni Sabah gazetesi, hem dönemin popüler bir yayını olduğu için, hem de imar çalışmalarıyla ilgili haberlere çokca yer verdiği için gün gün taranmak üzere seçilmiştir. Gazetenin taranmasına 1956 yılından itibaren başlanmış ve 1961 yılına kadar devam edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde, 1960'a kadar İstanbul için yapılan düzenleme çalışmaları iki dönem halinde incelenebilir. Bu dönemlerde ilki, üç yabancı mimarın davetli olarak

katıldığı, 1933 tarihli kent düzenleme yarışmasıyla başlamakta ve Henri Prost'un Türkiye'den ayrıldığı 1950 yılına kadar devam etmektedir. Bu dönemin özelliği, yabancı mimar ve şehircilerin İstanbul planlamasında aktif olarak çalışmalarıdır. İkinci dönem ise 1950 yılında başlamakta ve Cumhuriyet Türkiye'si'nin ilk darbesinin tarihi olan 1960'ta sona ermektedir. Bu dönemde ise İstanbul'un düzenlenmesinde Türk mimar, şehirci ve politikacılar aktif bir rol üstlenmiştir. 1956 yılında Alman mimar Hans Högg Türkiye'ye, İstanbul imar uygulamalarında çalışmak üzere, davet edilmiştir. Doğan Kuban'ın belirttiği gibi, bu davet daha çok yapılan uygulamaların bir meşruluk kazanmasını sağlamıştır.

Çalışmaya, dünyadaki yaklaşım hakkında bilgi verebilmesi amacıyla, 19. yüzyıl sonrasının Avrupa'sından temel yaklaşımlar özetlenmiştir. Bu bölümde, Eugene Haussmann'ın Paris'te gerçekleştirdiği yeniden düzenleme çalışmaları, Camilo Sitte'nin 'Güzel Kent' kavramı, Otto Wagner'in 'Büyük Kent' kavramı ve CIAM toplantıları ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde Arkitekt dergileri temel alınarak İstanbul imar çalışmalarının teorik geri planı incelenmiştir. 1931 yılından 1950 yılına kadar gelen bu incelemede Herman Elgötz, Alfred Agache, H.J. Lambert, Martin Wagner ve Henri Prost tarafından hazırlanmış İstanbul imar planları da ele alınmıştır. Bu bölümün hazırlanmasının amacı, 1956-1960 yılları kent düzenleme uygulamalarının nasıl bir tarihsel geçmişe dayandığını anlayabilmektir. Düzenlemelerle ilgili verilmiş her karar, bu tarihsel süreklilikten ipuçlarını içinde barındırmaktadır. Bu bölümde, on dört yıl İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nde çalışan ve Cumhuriyet İstanbul'unun ilk kentsel uygulamalarını yapan Henri Prost'un Türkiye'den ayrıldığı 1950 yılına kadar gelinmiştir. 1950 yılının bir başka özelliği ise, 1948 yılında çok partili politik hayata geçen Türkiye'de ilk iktidar değişiminin yaşanmış olmasıdır. Demokrat Parti'nin yönetimde olduğu 1950-1960 yılları arasında uygulanan imar çalışmaları hükümet tarafından yürütüldüğü ve desteklendiği için bu değişim kent tarihi açısından önemlidir.

Çalışmanın temel konusu olan 1956-1960 yıllarında gerçekleştirilen imar uygulamalarının incelendiği dördüncü bölüme 1950 yılından başlanmıştır. Bu bölümde öncelikli olarak 'Müşavirler Heyeti'nin İstanbul için hazırladığı imar raporları ele alınmış, daha sonra ise imar uygulamalarının nasıl bir düşünce ile başladığı incelenmeye çalışılmıştır. 1956 yılında İstanbul'da başlayan imar uygulamaları ise 'İstanbul Bölgesi' ve 'Beyoğlu Bölgesi' olmak üzere iki başlık altında incelenmiştir. Bu bölüm, Cumhuriyet tarihinin ilk askeri darbesinin yapıldığı 27 Mayıs 1960'da sonlandırılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde ise 1960 askeri darbesi sonrasında, 1956-1960 İstanbul imar çalışmalarına yöneltilen eleştiriler ele alınmıştır. İlk olarak, Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odası İstanbul Şubesi tarafından hazırlanmış 'İstanbul İmar Hareketleri Tetkik Komisyonu'nun raporu irdelenmiştir. Daha sonra ise, Yassıada Duruşmaları'ndan istimlak yolsuzlukları ile ilgili olan tutanaklar incelenmiştir. Bu bölümde son olarak, Turgut Cansever ile Doğan Kuban'ın İstanbul imarı ile ilgili görüşlerine yer verilmiştir.



2. AVRUPA'DA KENT TASARIMI; HAUSSMANN, SITTE, WAGNER VE CIAM

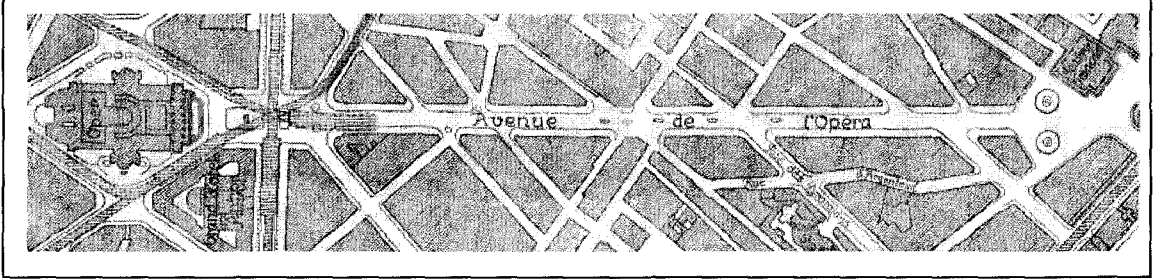
1956-1960 yılları arasında İstanbul'da yapılan imar uygulamalarının ele alındığı çalışmanın bu bölümünde, Batı ülkelerinin kent planlamasına yaklaşımları kısaca ele alınacaktır. Bölüme, 19 yüzyıldan, Baron Haussmann'ın Paris uygulamalarına değinilerek başlanacak, daha sonra ise CIAM toplantılarından kısaca bahsedilecektir. 19. yüzyıl sonrasında, Türkiye'deki kent tasarımı yaklaşımlarında, Batı'nın kent tasarımı yaklaşımları önemli bir etkiye sahip olduğu için çalışmaya böyle bir başlangıç yapılması uygun görülmüştür.

2.1 Eugene Haussmann, Camillio Sitte, Otto Wagner

Paris'te, kentsel ölçekte yaşanan en önemli değişim, 1853-1870 yılları arasında, III. Napoleon'un imparatorluk karnamesi ile yetkilendirilmiş Paris Belediye Başkanı Eugene Haussmann tarafından uygulanmıştır. Spiro Kostof, "Ortaçağ'dan kalan eski şehrin bağrında muazzam bir bulvarlar ağı"nın oluşturulduğu Haussmann uygulamalarında, Endüstri Devrimi'nin kentsel yansımaları olduğunu düşünmektedir (Kostof, 1991, 82). Endüstri Devrimi kenti, kanalizasyon sistemini, su yollarını ve kentin atardamarları olan uzun ve geniş bulvarların birleştirdiği anıtları, kültür yapılarını, hükümet yapılarını ve parkları kapsamaktadır. Bütün bu bileşenler geniş ve detaylı bir planlama sisteminin parçalarıdır.

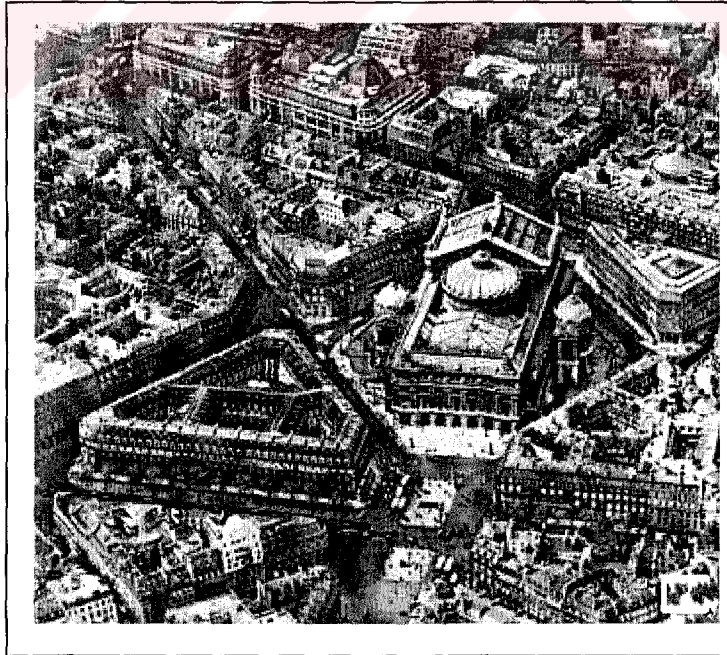
"Napoleon ve Haussmann, yeni yolları kentin dolaşım sistemindeki atardamarlar olarak tasarlamışlardı. Bugün orta malı olmuş bu imgeler 19. yüzyıl kent yaşamında bir devrimi ifade ediyordu. Yeni bulvarlar, trafiğin şehrin merkezinden akmasını sağlayacak ve bu nedenle bir uçtan bir uca uzanacaktı – o zaman için Don Kişotça ve akıl almaz bir girişimdi bu. Buna ilaveten kenar mahalleleri temizleyecek, karanlık ve boğucu iltihaplı yığınlar arasında 'nefes alacak yer' açacaklardı. Son olarak da, gelecekteki barikatlar ve halk ayaklanmaları karşısında askeri birliklerin ve topçuların daha hızlı hareket edebileceği uzun ve geniş koridorlar yaratacaklardı. Haussmann, yüzyıllardır varlığını sürdürmüş mahalleleri tümüyle yoketti. Ama şehrin tümünü, tarihte ilk kez tüm sakinlerine açtı. Artık, sadece mahallelerde değil mahalleler boyunca hareket etmek mümkündü.

Yüzyıllardır birbirinden yalıtılmış hücreler halinde yaşayan Paris, artık birleşik bir fiziksel ve insani mekan oluyordu" (Berman, 2002, 206-207).



şekil 2-1 Opera Bulvarı – Paris (Kaynak: www.p.lodz.pl/135/personal)

Spiro Kostof, böylesine radikal bir uygulamanın ürünü olan Haussmann Paris'inde, ortadan kaldırılan ortaçağ kent dokusunun yerine oldukça tanımlı bir modernist dokunun inşa edildiğini belirtmektedir (Kostof, 1991, 150). Kostof'a göre, yeni açılan bulvarların etrafında inşa edilen binaların cephe özelliklerinden, kaldırım taşlarının şekline, kent mobilyalarının ve aydınlatma elemanlarının tasarımına kadar her şey modernist anlayışla tanımlanmış bir bütünlüğe sahiptir (Kostof, 1991, 262).



şekil 2-2 Opera Meydanı, Paris (Kaynak: www.roland-collection.com)

David Harvey ise yıkarak yepyeni bir imge yaratmanın moderniteyi anlamak açısından oldukça önemli olduğunu belirtmekte ve “daha önce yapılmış olan çok şeyi yıkmaksızın yeni bir dünya nasıl yaratılabilirdi?” diye sormaktadır(Harvey, 1999, 29).

“Bu yıkıcı yaratma ve yaratıcı yıkma girdabında, kendini ortaya koymanın tek yolu eylemdi, irade göstermekti – sonuç kaçınılmazcasına trajik olsa bile” (Harvey, 1999, 29).

Napoleon ile Haussmann’ın Paris’te gerçekleştirdiği uygulamaların kent tarihi açısından önemi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Modernist bir kentsel düzene sahip olma ülküsü, daha sonraki dönemlerde de, kentlere kapsamlı müdahaleler yapılmasına neden olacaktır. Roma, Berlin, New York, gibi kentlerin tarihi dokuları, 20. yüzyılın başında, aynı modernleşme ülküsünün farklı söylemleriyle, önemli değişikliklere sahne olmuştur.



Şekil 2-3 Boulevard Haussmann ve Champ Elysees (Kaynak: www.p.lodz.pl/135/personal)

İstanbul’da, 1956-1960 yılları arasında yapılan imar çalışmalarında da Haussmann’ın Paris’te gerçekleştirdiği uygulamaların etkileri görülmektedir. 1953 yılında, İstanbul Belediye Matbaası tarafından basılmış, ‘Paris’te İmar Hareketleri’ isimli kitap bu etkiyi daha belirgin kılmaktadır. Kitabın, dönemin İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay tarafından yazılmış önsözünde, Müşavirler Heyeti’nin İstanbul nazım planı üzerinde çalışırken fikren yararlanılabilmesi için Paris’ten Haussmann’ın proje ve çalışmalarının getirildiği belirtilmiştir. Gökay yazısından ayrıca, Paris uygulamaları gözönüne alınarak yapılan çalışmalar sonucunda, 9 Temmuz 1953 tarihli Türkiye Büyük Millet Meclisi oturumunda, 6124 sayılı kanunla, Belediyeler

Kanununda değişiklik yapıldığını yazmıştır. Gökay, yazısının girişinde Haussmann'ın Paris uygulamalarını şu şekilde anlatmıştır:

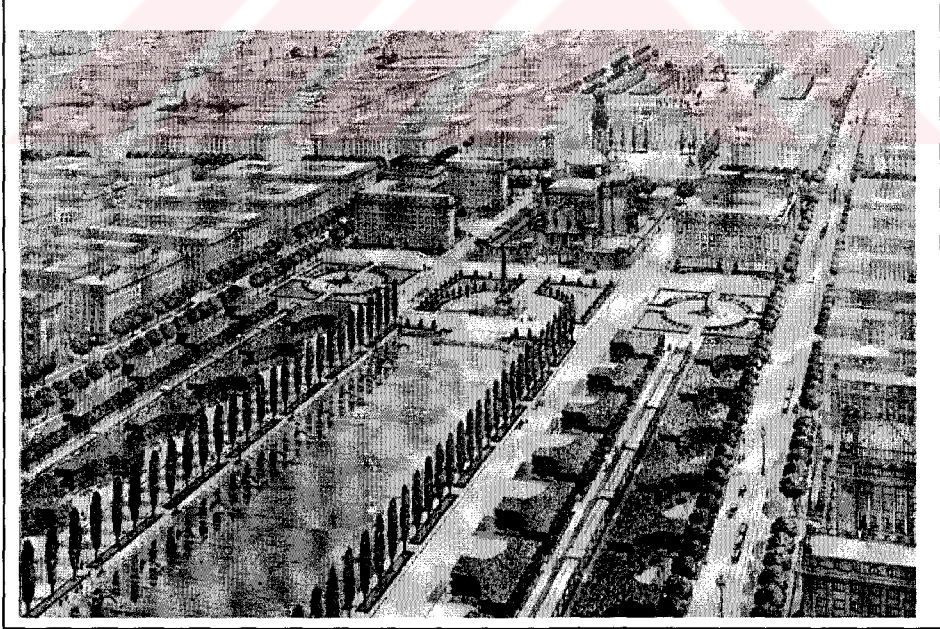
"Tarihte diğer devletlerin imar hareketlerini gözden geçirdiğimiz zaman en kuvvetli hamlenin Baron Haussmann tarafından Paris'te tatbik edildiğini görüyoruz. Zamanın İmparatoru III. Napoleon'un iradesi ile ve geniş salâhiyetler alarak işe başlayan ve imar hareketlerine başladıktan sonra büyük hücumlara maruz kalan bu icraatçı Belediye Reisi bir çok sıkıntılarla karşılaşmış ve zaman zaman yeis nöbetleri geçirmiştir. Devlet tarafından Haussmann'ın azimli çalışmaları desteklenmiş, kendisine çok geniş imkanlar bahşedilmiş, bir İmar Bankası kurularak mali kaynaklar verilmiştir. Haussmann böylece rahatlıkla ve senelere sari (süren) olarak imar hamleleri yapabilmıştır" (Gökay, 1953, 3).

Haussmann, Paris'in kentsel kurgusunu radikal bir yaklaşımla değiştirirken, aynı dönemde bu yaklaşımın neredeyse tersi denebilecek kentsel kurgular da üretilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde, iki Viyanalı mimarın kent kurgularına kısaca değinilecektir. Bunlardan ilki, Camillio Sitte'nin, 1889 tarihli 'Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen' isimli kitabında betimlediği 'Güzel Kent' kavramıdır. Spiro Kostof, Sitte'nin, Haussmann'vari ölçeğe, merkezlerine kentsel dokudan kopartılmış anıtların yerleştirildiği büyük meydanlara, uzayıp giden oldukça geniş bulvarlara karşı bir anlayış geliştirdiğini yazmaktadır. Kentlerde oluşturulmaya çalışılan geometrik katılığa karşı çıkan Sitte, kentlerin düzeninin ilişkiler bilimine dayandığını düşünmektedir. Binalar ile kent kullanıcıları arasında iletişimin kurulması gerektiğini savunan Sitte için esin kaynağı ortaçağ kentlerinin kurgularıdır (Kostof, 1991, 83). Kentlerin tarihsel süreç içindeki gelişimini inceleyen Sitte'nin önerisi bu formları olduğu gibi kullanmak değildir. Sitte, kentlerin morfolojik analizlerini yaparak, tarihsel süreç içinde anlamı ve kullanımı değişmeyen formları bulmaya ve bu formları gününün toplumsal yapısına göre biçimlendirmeye çalışmaktadır (Choay, 2001, 124). Sitte'nin, Viyana'nın sanatkarlar birliğine bağlı olduğunu yazan Harvey, O'nun, ticari kar hırsıyla iç içe gibi görünen dar teknik işlevselcilikten nefret ettiğini belirtmektedir.

"Kent halkını 'güvenli ve mutlu' hissettirecek mekanlar inşa etmeyi hedefliyordu. Bunun anlamı şuydu: 'kent geliştirme yalnızca teknik bir sorun değil, kelimenin en soylu anlamında estetik bir sorundur.' Dolayısıyla, bir cemaat duygusunu muhafaza etmeye, hatta yeniden yaratmaya katkıda bulunacak iç mekanlar (meydanlar, çarşılar) oluşturmaya girişiyordu. Amacı, 'parçalanmayı engellemek' ve halka bir bütün olarak 'bir cemaat yaşamı perspektifi sağlamak'tı. Mekanın biçimlendirilmesinde gerçek bir cemaat duygusu yaratmak için sanatın böyle kullanılması, Sitte'ye göre, modernite karşısındaki tek mümkün cevaptı" (Harvey, 1999, 309).

Bu dönemin önemli kent kuramlarından bir diğeri de Otto Wagner'in 'Grossstadt' projesidir. 1911 tarihli bu projede Wagner, mekan olarak Viyana'yı seçmiştir. Spiro Kostof, Wagner'in Haussmann'vari bir kent tasarımı, varolan kentsel dokunun dışına taşıyıp, Haussmann uygulamalarına nazaran daha geniş caddelerle, daha masif binalarla ve daha geniş açık alanlarla donattığını yazmaktadır (Kostof, 1991, 259). Ayrıca Kostof, Wagner'in kent dışındaki sistem önerisinin istenildiği kadar büyütülebileceğini belirtmektedir (Kostof, 1991, 151). David Harvey ise, Otto Wagner'in modernliği, çağdaşı Sitte'den çok daha büyük bir şevkle benimsediğini söylemektedir. Aynı zamanda Harvey, Wagner'in, Le Corbusier, Gropius ve Mies van der Rohe gibi mimarlarca 1920'lerde uygulanan biçimsel yaklaşımların öncüsü olduğunu da belirtmiştir.

"Wagner fikirlerini şu şiar üzerine kuruyordu: 'sanatın tek eşi zorunluluktur'. Bu bakışla, kargaşaya düzen getirmek, devinimin düzenlenmesini 'etkinlik, tasarruf ve ticaretin kolaylaştırılması' temelinde rasyonelleştirmek amacıyla yola koyuldu. Ne var ki, 'hızla hareket eden bir zaman ve devinim dünyasında' ortaya çıkan 'ıstıraplı belirsizliği' aşabilmek için, o da bir tür hakim estetik duyguya hitap etmek zorundaydı. Bu belirsizlik acak geçmişle tam bir kopuş sağlayarak, etkin rasyonalitenin nihai biçimi olarak makine imgesini benimseyerek, modern teknolojinin ve malzemelerin her bir ayrıntısını araştırarak aşılabildi" (Harvey, 1999, 310).



Şekil 2-4 Otto Wagner, 'Die Grossstadt' (1911) kitabından Viyana için öneri (Kaynak: www.kultur.orf.at)

2.2 1928-1960 CIAM Toplantıları ve Kentsel Tasarım

İlki 1928'de, İsviçre'de gerçekleştirilen CIAM toplantıları (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne-Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi), modern mimarinin ve kentsel tasarımın gelişimde büyük bir öneme sahiptir. İsviçre'de, La Sarraz'da gerçekleştirilen ilk toplantıdan sonra on CIAM toplantısı daha yapılmıştır. Bunlar; 1929'da Frankfurt'da, 1930'da Brüksel'de, 1933'te Marsilya Atina arasında bir gemide, 1937'de Paris'te, 1947'de Bridgwater-İngiltere'de, 1949'da Bergamo-İtalya'da, 1951'de Hoddesdon-İngiltere'de, 1953'de Aix-en-Provence-Fransa'da, 1956'da Dubrovnik'de ve son olarak da 1959'da Otterlo'da gerçekleştirilmiştir. Manfredo Tafuri ve Francesco Dal Co, 1920'lerin sonuna doğru Avrupa'da "radikal mimari"nin takipçisi olan düşünür ve tasarımcıların, CIAM toplantıları aracılığıyla bir paylaşım ve yaratım ortamı oluşturmayı amaçladıklarını belirtmiştir (Tafuri, 1986, 219).

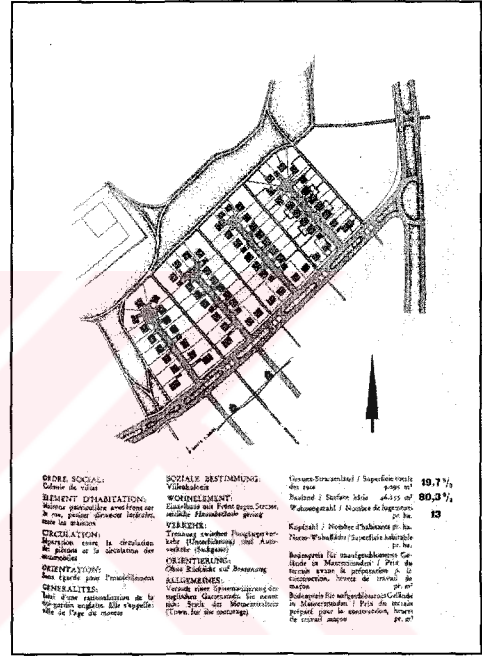
Kenneth Frampton, 1928 tarihli 'La Sarraz' bildirisi ile başlayıp 1956 tarihli Dubrovnik Konferansı ile sona eren CIAM toplantılarının üç aşamaya ayrılarak incelenebileceğini düşünmektedir. Frampton'a göre bu aşamalardan ilki, La Sarraz bildirisi, 1929 tarihli Frankfurt ve 1930 tarihli Brüksel toplantılarından oluşmaktadır. Frampton, bu üç etkinlikte de sosyalist dünya görüşünün ve CIAM içindeki Alman grubun etkisinin daha belirgin olduğunu belirtmiştir (Frampton, 1992, 270).

Eric Mumford, Le Corbusier, Gabriel Guévrékian, Sigfried Giedion ve İsviçre Werkbund'un üyeleri tarafından düzenlenen 26-28 Haziran 1928 tarihli La Sarraz toplantısında, CIAM katılımcılarının, dönemin baskın neoklasik mimarlık eğitimi karşısına avangart bir mimari anlayış ile çıktığını ve bu anlayışı yaygınlaştırma düşüncesi ile çalışmalarını yaptıklarını yazmıştır (Mumford, 2000, 9). Frampton'a göre CIAM katılımcıları, mimari tasarımın ve üretimin, endüstriyel üretimin gelişimi sonucunda değişen dünya gerçekleri ile bağdaştırılması gerektiğine inanmaktadırlar (Frampton, 1992, 269). İlk CIAM toplantısı, modern mimariyi meşrulaştırma girişimi olarak da tanımlanmaktadır. Mumford, bu meşrulaştırma girişiminin, yeni oluşan biçimsel ve teknolojik gelişmelerin bir programa bağlanması amacını içerdiğini yazmıştır. Bu program aracılığı ile de, mimari, kentsel ve bölgesel tasarımı kapsayan, bütüncül bir sosyal dönüşümün yaratılabileceği düşünülmektedir (Mumford, 2000, 12). İlk CIAM toplantısı sonunda kaleme alınan La Sarraz bildirisinde, kentsel tasarımın varolan estetik anlayışı ile tanımlanamayacağı belirtilmiştir. Bildiriye göre, kentlerin özünü fonksiyonel bir düzen meydana getirmektedir. Bu düzenin üç ana bileşeni üretim,

yerleşim ve rekreasyondur ve kent tasarımının temel hedefleri parselleme, trafik düzeni ve imar kanunları olmalıdır (Mumford, 2000, 25). 24-26 Ekim 1929 tarihleri arasında, Frankfurt'da gerçekleştirilen ikinci CIAM toplantısında konut tasarımı sorunu ele alınmıştır. Toplantıda, endüstriyel üretimin yaygınlık kazanması sonucunda nüfusu artan kentlerin konut sorunu tartışılmıştır. Bu tartışmalar sırasında yeni bir dönemin kentleri için en uygun konut çözümünün 'minimum konutlar' olduğunun altı çizilmiştir. (Mumford, 2000, 34).



Şekil 2-5 'Die Wohnung für das Existenzminimum' için Kitap Kapağı, 1930



Şekil 2-6 Analitik yaklaşımlarla planlama önerisi, 1931.

Üçüncü CIAM toplantısı, 27-29 Kasım 1930 tarihleri arasında Brüksel'de gerçekleştirilmiştir. Arazinin ve malzemenin en etkin ve optimum kullanımının tartışıldığı toplantıda, çok katlı, yüksek yoğunluklu toplu konutların kentlerin yeni döneminde yaşamak için en uygun tasarımlar olduğu kabul edilen yaygın görüştür (Mumford, 2000, 54).

Frampton'a göre CIAM toplantılarının ikinci aşaması, 1933'te Akdeniz'de, 1937'de Paris'te gerçekleştirilen toplantıları ve 1933 tarihli Atina Kartası'nı içermektedir (Frampton, 1992, 270). İlk üç toplantıda ağırlıklı olarak Alman grubun etkisi görülmektedirken Atina toplantısından itibaren Le Corbusier ile Fransız grubun etkisi

tarihli Atina Kartası 'Athens Charter' yazılmıştır. Bu metin, CIAM grubunun kent tasarımı yaklaşımı konusunda en belirleyici yazılı kaynak olmuştur.



Şekil 2-8 Zürih Kent Analizi, 'The Functional City' sergisi için, 1933

CIAM çalışmalarının önemli ürünlerinden birisi olan, Atina Kartası kent tasarımı konusunda bir manifesto özelliği taşımaktadır. Dördüncü CIAM sonrasında yazılmış olan bu metin kentleri, konut, boş zamanların değerlendirilmesi, çalışma, ulaşım ve kentlerin tarihi kimliği olmak üzere beş başlık altında incelemektedir. Atina Kartası'nın Türkçe çevirisi, İmar ve İskan Bakanlığı, Mesken Genel Müdürlüğü, Sosyal Araştırma Dairesi tarafından, 1969 yılında basılmıştır. Bu tez çalışmasında, 95 maddeden oluşan metnin, ulaşım ve tarihi kent merkezleri ile ilgili olan bölümleri ele alınacaktır.

Atina Kartasında, kentlerde yaşanan ulaşım sorunlarının eski ulaşım sistemlerinin yetersiz kalmasından kaynaklandığı belirtilmiştir.

"Bugün için artık elverişli olmayan sokakların boyutları, motörlü vasıtaların yeni hızından faydalanmaya imkan vermemekte ve şehrin düzenli bir şekilde gelişmesini engellemektedir. Problem, yayaların veya atların tabii hızı ile, otomobil, tramvay, kamyon veya otobüslerin motor hızını birbirleriyle uzlaştırma imkansızlığından doğmaktadır" (*Atina Anlaşması, 1969, 76*).

Metne göre, Haussmann'vari yollar da kentlerde gerekli ulaşım rahatlığını sağlamamaktadır.

"Manevi veya estetik bir değeri olan eserleri teşhir etmek amacıyla yapılmış olan lüks yollar, trafiğe ağır bir yük olmuştur ve halen de olmaktadır. Bir anıt veya tapınakla süslenmiş muhteşem bir perspektif yaratmak için düşünülmüş bazı ağaçlı yollar, bugün için bir tıkanıklık, gecikme ve bazen tehlike sebebi olmaktadır. Bu gibi mimari eserler motörlü vasıtaların hücumundan korunmalıdır; çünkü bu eserler onlara göre değildir ve onların hızına hiçbir zaman intibak edemeyeceklerdir" (*Atina Anlaşması, 1969, 79*).



Şekil 2-9 Barselona Kent Analizi, 'The Functional City' sergisi için, 1933

CIAM grubu bu metinde, tarihi kent merkezlerinde yolların boyutlarının yetersizliği nedeniyle yaşanan ulaşım sorunlarının yol genişletmek yöntemi ile çözülemeyeceğine inandıklarını belirtmiştir.

"Yolların genişliği yeterli değildir. Bunları genişletmege kalkmak çoğu zaman pahalıya mal olan bir işlemdir ve esasen pek bir etkisi de olmamaktadır. Yollar için standart bir tipik-genişlik mevcut değildir. Her şey, üzerlerinden akıp gidecek olan vasıtaların sayısına ve mahiyetine bağlıdır. Eski ana yollar hemen daima yoğun bir vasıta akımına sahip olagelmışlerdir. Bu yollar genellikle çok dardır, fakat onları genişletmege kalkmak her zaman kolay olmadığı gibi etkili de olmamıştır" (**Atina Anlaşması, 1969, 77**).

CIAM grubu, ulaştırma ile ilgili bu sorunların, detaylı analizlerle ve yolların amaçlara göre farklılaştırılmasıyla çözümlenebileceğini düşünmektedir.

"Yollar herkese ve her şeye açık olacak yerde, kategorilerine göre, farklı amaçlara hizmet etmelidirler. Meskenler için ayrılmış yollar ile kolektif amaçlar için ayrılmış olan sahaların apayrı bir havası olması gerekir. Transit yolların şehir içi yollarla, kesişme noktaları dışında, herhangi bir teması olmayacaktır" (**Atina Anlaşması, 1969, 83**).

Atina Kartası'nda, tarihi eserlerin tekil yapı veya kentsel doku olarak korunması gerektiği yazılmıştır. Bu eserlerin, kentin sürekliliği açısından büyük önem taşıdığı ve önemli insanlık servetleri oldukları belirtilmiştir. Ancak anlaşmada, tarihi eserlere bazı şartlarla koruma getirilmiştir. Öncelikli koruma şartı, korunacak tarihi eserin eski bir kültürü ifade etmesi ve genel bir ilgi konusu olmasıdır.

"Eğer şehrin menfaatleri, devrini tamamlamış bir çağdan kalmış olan bazı önemli ve muhteşem eserlerin varlığı yüzünden zedeleniyorsa, arandlan çözüm yolu, birbirinin karşıtı olan iki görüş açısını uzaklaştıracabilecek niteliktedir: sayısız örnekleri bulunan benzer yapılar karşısında bulunulduğu zaman, bunlardan bazıları, belge olarak saklanmak üzere muhafaza edilecek, diğerleri ise yıkılacaktır; diğer bazı durumlarda ise, yalnızca bir hatıra veya gerçek bir değer teşkil eden kısımlar tecrit edilecek; gerisi faydalı bir şekilde değiştirilecektir. Nihayet bazı istisnai hallerde de, durumları dolayısıyla mahzurlu olmakla beraber, taşımış oldukları yüksek estetik veya tarihi değer dolayısıyla korunmaları gereken unsurların tümünün yerinin değiştirilmesi öngörülebilir" (**Atina Anlaşması, 1969, 88**).

Tarihi değeri olan bir binanın veya kentsel bir dokunun korunması için getirilen bir başka şart da yapıların "halkın sağlığına aykırı şartlar içerisinde bırakılmış olması gibi bir fedakarlık yapmayı" gerektirmemesidir. Metinde ayrıca, tarihi eserlerin korunmasında,

anıtların etrafının açılması ve bu açılan sahaların park olarak düzenlenmesi de savunulmaktadır⁽¹⁾.

“Bazı durumlarda, tarihi değeri olan birtakım anıtların etrafındaki sefalet yuvalarının ve sağlığa aykırı evlerin ortadan kaldırılması, çok eskiden beri süregelen bir ortamı bozmuş olabilir. Bu üzüntü verici, fakat kaçınılmaz bir şeydir. Bu durumdan yeşil sahalar yaratmak bakımından istifade edilecektir. Geçmişin izleri, orada yepyeni bir ortam içerisinde yerleşmiş olacaklar ve belki de beklenmeyen bir ortam olmakla beraber hiç şüphesiz hoş görülebilen böyle bir çevreden, civardaki mahaller geniş ölçüde faydalanacaklardır” (*Atina Anlaşması, 1969, 89*).

CIAM toplantılarının üçüncü aşaması ise İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlamaktadır. Frampton bu dönemin toplantılarında liberalist idealizmin, erken dönem maddeciliği karşısında zafer kazandığını yazmaktadır. Üçüncü dönemin ilk toplantısı 7-14 Eylül 1947 tarihleri arasında Bridgwater-İngiltere’de yapılmıştır. Frampton, altıncı CIAM’da, fonksiyonel kent kavramının sterilliğinin aşılma çalışıldığını belirtmiştir. CIAM bu toplantıda, kullanıcının maddi ve manevi tatminini sağlayacak yollar bulmaya çalışmıştır (*Frampton, 1992, 271*). Toplantıda görülen bu eğilime Avrupa için oldukça yıkıcı olan İkinci Dünya Savaşı’nın etkilerinin neden olduğu düşünülebilir.

22-31 Temmuz 1949’da Bergamo-İtalya’da gerçekleştirilen yedinci CIAM toplantısında, Atina Kartası’nın uygulamaya konması konusunda tartışmalar yapılmıştır. Yedinci CIAM toplantısının sonucunda ise, kent tasarımı konusunda yedi çözüm yayınlanmıştır. Bunlar; konut alanları organizasyonunun güneşe göre yapılandırılması, yeni yapım tekniklerinin geliştirilebilmesi için labratuvarların kurulması, ölçeğin göz ardı edilmeyen bir bileşen olması, emlak kullanım yasasının oluşturulması, görsel bütünlüğün sağlanması, yaya ve araç dolaşımının düzenlenmesi ve serbest yerleşimin kurulmasıdır (*Mumford, 2000, 196*).

7-14 Temmuz 1951 tarihlerinde ‘The Heart of the City-Kentin Kalbi’ başlığı ile, Hoddesdon-İngiltere’de, sekizinci CIAM toplantısı gerçekleştirilmiştir. Dokuzuncu CIAM ise 19-21 Temmuz 1953 tarihlerinde Aix-en-Provence’de gerçekleştirilmiştir. Toplantı, ‘The Charter of Habitat-Habitat Kartası’ adını taşımaktadır. Toplantı sırasında yapılan

(1) Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde, İstanbul’un imar edilmesi ile ilgili çalışmalar ele alınırken, teori ile pratiğin zaman zaman uyuşmakta zorlandığı görülecektir. İstanbul imarında kentin modernleştirilebilmesi için tarihi dokuda uygulanan bu yaklaşımlar, kentsel bütünlüğün zarar görmesine neden olmuştur.

oturumlarda, CIAM grubu tarafından altıncı toplantıdan beri kaleme alınması düşünölen 'Habitat Kartası' ele alınmıştır. 3-13 Ağustos 1956 tarihlerinde, Dubrovnik'de gerçekleştirilen onuncu CIAM toplantısının ana hatlarının, ufak bir grup tarafından oluşturulmasına karar verildiğı için 1953'te Team X doğmuştur. CIAM 9'a damgasını vuran bu grup, Le Corbusier'in artık klasikleşmeye başlamış yaklaşımlarına karşı çıkmaktadır. Kentlerin, basit bir fonksiyonlar bütünü olarak algılanmasındansa, daha karmaşık bir strüktür olarak ele alınmasını savunan grup için kentsel kimlik kavramı da öneme sahiptir. Grubun amacı kentin fiziksel formu ile kent kullanıcılarının sosyal ve psikolojik varoluşları arasında geçirgen bir iletişim kurabilmektir.



3. ARKİTEKT DERGİSİNDE CUMHURİYET DÖNEMİ MİMARLIK ve KENT PLANLAMA ANLAYIŞI ÜZERİNE YAZILAR, 1931-1956

Bu bölümünde, Arkitekt dergilerinde, 1931-1956 yılları arasında yayınlanmış yazılar incelenecektir. Bu inceleme kapsamında, İstanbul özelinde olmak üzere, kentler ile ilgili makaleler ele alınmıştır. Süreli yayınlar, yayınlandıkları dönemin tartışma ortamı konusunda bilgi verici özelliğe sahip oldukları için, böyle bir incelemenin gerekli olduğu düşünülmüştür. Arkitekt, Mimarlık dergisinin yayınlanmaya başladığı 1943 yılına kadar mimarlık, kent ve tasarım konularındaki tek meslek dergisi olduğu için çalışma kapsamında incelenmek üzere seçilmiştir. Arkitekt'in bir diğer özelliği ise, İstanbul kökenli bir dergi olmasıdır.

Makaleler, yayınlanma tarihlerinin kronolojik akışı takip edilerek ele alınacaktır. Değerlendirilen yirmibeş yıllık süre, 1931-1950 ile 1950-1956 olmak üzere iki bölümde incelenmiştir. İlk yirmi yıllık kesitte, Arkitekt dergilerinde yayınlanan makalelerin büyük bölümü yabancı uzman veya akademisyenler tarafından kaleme alınmıştır. Sonraki altı yıllık kesitte ise, Türk uzman veya akademisyenlerin daha etkin olduğu görülmektedir. İncelenen makaleler gruplandırılırken bu özellik dikkate alınarak tarih aralıkları saptanmıştır.

1956 yılıyla birlikte, çalışmanın ana konusu olan İstanbul imar uygulamaları başladığı için, 1956 sonrasında yayınlanan makaleler dördüncü bölümde ele alınacaktır.

1931-1950 döneminde yabancı uzman ve akademisyenlerin etkisi daha çok hissedilsede, Türk uzmanların kenti ve kent modernizasyonunu algılayış biçimlerini anlayabilmenin önemine inanıldığı için ilk olarak Türk mimar ve şehircilerinin yazıları değerlendirilmiştir. Aynı zamanda bu makaleler, savaş sonrası İstanbul'unun nasıl bir sosyal, ekonomik ve kentsel görünümde olduğunu da betimlemektedirler. Sonrasında ise, Türkiye'de çalışmış yabancı uzman ve akademisyenlerin Arkitekt dergilerinde yayınlanmış makalelerine ve İstanbul için hazırladıkları imar raporlarına değinilecektir. En son olarak, Londra imar planı ile ilgili makaleler incelenecektir. Londra'nın

seçilmesinin nedeni, Arkitekt dergilerini yayına hazırlayan ekibin Londra'da yapılan imar çalışmalarına gösterdikleri ilgidir.

3.1 Arkitekt Dergilerinin 1931-1950 Dönemi

1928 yılında Güzel Sanatlar Akademisi'nden mezun olan, genç ve idealist mimarlar Abidin Mortaş, Ziya Kozanoğlu, Şener Akkaynak, Sedat Hakkı Eldem, Faruk Çeçen, Şevki Balmumcu ve Zeki Sayar Arkitekt dergisinin kurucularıdır. İlk kurulduğu yıllarda derginin 'Mimar' olan adı dil devrimi ile birlikte Arkitekt olarak değiştirilmiştir.⁽¹⁾ Cumhuriyetin ilanından sekiz sene sonra yayımlanmaya başlayan dergi hem Cumhuriyetin, hem de yayın ekibinin gençliğini ve idealistliğini üzerinde taşımaktadır.⁽²⁾

Zeki Sayar, derginin kuruluşunun 25. yılı dolayısı ile Arkitekt'e yazdığı başyazıda, derginin yayın 'politikasını' şöyle betimlemiştir:

"Arkitekt yayımlanmaya başladığı günden bugüne kadar, benimsediği prensiplere sadık kaldı. Memleket mimarlık olaylarını tarafsız bir görüşle yansıttı. Yayını bazılarına 'politika yapıyor' izlenimi verdi ise de, yalnız mimarlık ve sanat meselelerinde meslek politikası dozunu hiçbir zaman aşmadı. Meslek dergisi olduğu için, kimseyi ne övdü, ne de kötiledi. Hattâ maalesef sanat eleştirileri de yapamadı. Bunun iki nedeni vardı. 25 seneden bu yana ülke mimarlığının gerek devlet, gerek toplumla olan ilişkilerini göz önüne getirirseniz, mimarî kritiklerin o zaman için faydadan ziyade zararlı olacağına hak verirsiniz. İkinci neden el'an bizde mimarlık fikir sahasında eleştiri yapan hiç kimse maalesef yetişmemiş olmasıdır. Bu itibarla, Arkitekt, mimarlarımız arasında bir zümrenin inanışlarını yayınlayan bir dergi olmadı. Esasen, son senelere kadar, mimar topluluğumuz, o kadar azdı ki, bugünkü gibi sanat anlayışında birleşen gruplar teşekkül etmemişti. Bu hal, müşkülpesent olmamıza imkân bırakmıyordu. Ne bulduysak, nelerin faydalı olacağına kanaat getirdiysek, yayınladık. Bu yüzden bazılarının eleştirilerine uğradık" (Sayar, 1956).

(1) Dil devrimi sonucunda derginin isminin Arapça kökenli 'Mimar'dan Batı kökenli 'Arkitekt'e dönüştürülmesi dönemin yaklaşımı açısından ilginç bir ipucu niteliği taşımaktadır.

(2) Ancak, Cumhuriyetin beyin takımını meydana getiren, ortalama 25-50 yaş arası kesimin çocukluk ve gençliklerini geçirdikleri Osmanlı ile kültürel bağlarını bu kadar kolay kopartmaları beklenemezdi. Batı'nın kültürünü ve sanatını bildiği kadar klasik Osmanlı kültür ve sanatıyla da dolu olan Cumhuriyet aydınının yaşadığı kimlik karmaşası en çok dönem yazarlarının yarattığı karakterlerde gözlemlenebilir. **Ahmet Hamdi Tanpınar (1969, 259)**, Beş Şehir isimli kitabında, "hepimiz bir şuur ve benlik buhranının çocuklarıyız, hepimiz Hamlet'ten daha keskin bir 'olmak veya olmamak' davası içinde yaşıyoruz" demektedir.

Arkitekt dergileri mimarlık, kent, sanat, arkeoloji, tarih, dünya'dan mimari-kentsel uygulamalar ve kent-mimarlık teorisi hakkında yayınlanan yazılarıyla Türkiye'deki modern mimarlığın erken dönemiyle ilgili en önemli arşiv ve araştırma malzemesidir.

3.1.1 Arkitekt Dergileri ve Türk Uzmanlar

19.yüzyıl içinde ekonomik gücünü ve canlılığını kaybetmeye başlayan İstanbul'un prestiji, Birinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle, 20. yüzyılın başında büyük ölçüde azalmıştır. Bu dönemde önemli bir ticari liman olma özelliğini ve nüfusunun büyük bir bölümünü kaybeden İstanbul, kentsel köhnemeye doğru bir değişim yaşamıştır. İstanbul'un 1912 yılında nüfusu 1.135.000 iken 1930'da 693.000 civarındadır (Tezel, 2002, 100). Kentte meydana gelen nüfus azalmasının köhnemeyi hızlandırıcı etkisi olduğu düşünülebilir. Bu azalmanın yanı sıra, kentin büyük bir bölümü sıklıkla meydana gelen yangınlar nedeniyle harap durumdadır. Tarihi kent merkezinin dışında, bir ova üzerinde, neredeyse yeni baştan kurulan Ankara'nın tersine, pek çok tarihi katmandan meydana gelen karmaşık kent dokusuyla İstanbul'un modernleştirilmesi için uygun kararların verilebilmesi zor ve uzun bir süreç gerektirmektedir. Sedat Hakkı Eldem, Mimar'ın ilk sayısındaki başyazısında, tarih bilincinden yoksun ve topografyaya uygun olmayan bir kentleşme yaklaşımı sonucunda, Eski İstanbul'un yavaş yavaş ortadan kalkmasından yakınmaktadır.

"İstanbul, imarı için dört köşe ada şekli ve hattı mustakim (doğru) üzerinde yollar prensibini takip ediyor. Bu basit usulün tatbikinde bazı şeyleri unutmamak lazımdır. Bunların arasında bilhassa arazinin şekli vardır. Şimdiki vaziyete göre sokaklar, ya fazla meyilli oluyor, veya birdenbire bir uçurumun karşısında duruveriyor" (Eldem, 1931a, 3).

Eldem için kent, teknolojinin gereklerine göre düzenlenmeli ancak, bu düzenlemeler gerçekleştirilirken "meşhur abideler", mümkün olabildiğince, çevreleri ile birlikte korunmalıdır. "Abidenin muhiti mümkün olduğu kadar ya eski halini muhafaza etmeli, veya asıl abidenin güzelliğini bozmayacak bir tarzda imar edilmelidir" (Eldem, 1931a, 4).

Tarihi kent dokusunun korunmasını sağlamak için bir öneri de Burhan Arif Ongun'dan gelmiştir. Ömer Faruk Şerifoğlu'nun belirttiğine göre 1928'de Akademi'den mezun olan Burhan Arif Ongun, iki yıl Le Corbusier'nin ofisinde çalışmıştır. Bu dönemde ayrıca Sorbonne'da kent üzerine ihtisas yapmıştır. Şerifoğlu ayrıca, Ongun'un bu süre içinde, İstanbul'u modernleştirecek bir imar planı konusunda tez hazırladığını da belirtmiştir

(Şerifoğlu, 2003, 135). Burhan Arif Ongun Mimar'daki 1931 tarihli yazısında, kentlerin büyürken ve zamanın ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenirken sanat ve mimarlık tarihinin mutlaka göz önüne alınması gerektiğini dile getirmiştir.

“Bu günkü şehircilik sırf asri bir tekamülün (gelişim) mecburiyeti ve lazimesi (gerekçe) olduğundan, hangi kitabı tetkik etmeli? Ve eskiye ne nazarla bakmalı? Eskiden ne almalı? Bu sualler gayet hassas mes'eleler teşkil etmiş oluyor” (Ongun 1931a, 93).



Şekil 3-1 1909 İstanbul'undan bir sokak (Kaynak: Once Upon A Time, 2000)

Bu yaklaşımın çerçevesinde Ongun, İstanbul kentinin modernleştirme çalışmalarında öncelikli olarak kentin her köşesinin geçirdiği evrelerin incelenmesinin önemini belirtip, bu çalışmanın gerçekleştirilebilmesi için de bir kent tarihi kütüphanesinin kurulması gerekliliği üzerinde durmaktadır (Ongun 1931b).

İstanbul'da meydana gelen değişimin bir diğer parçası, genellikle altı ila sekiz kat arasında inşa edilen apartmanlardır. Bu apartmanların büyük bölümü Beyoğlu bölgesinde inşa edilmiştir. Arkitekt dergilerinde sıklıkla yeni bir apartmanın tanıtılması, apartman sayısındaki hızlı artışın bir göstergesidir. Sedad Hakkı Eldem bu ortamı şu şekilde betimlemektedir:

“Şehrimizde son zamanlarda apartımanda yaşamak hevesi çoğalmaktadır. Her yerde apartımanlar yapılıyor ve yeni apartımanlar hemen doluyor. Buna mukabil eski apartımanlar gittikçe daha fakir halk tabakalarına terk ediliyor. Bir apartımanın iki yanı ile etrafı kapandımı, yani bulunduğu sokak belediyece tespit edilen şeklini aldığı zaman, bu apartımanın içinde yaşama kıymeti düşüyor. Parası olan halk daha henüz etrafı açık olan apartımanlara naklediyor. Böylece apartıman hayatı göçebe hayatına pek benzemektedir” (Eldem, 1931b).

Abidin Mortaş ise, bahçeli müstakil evlerin yaşam şeklimize apartmanlara nazaran çok daha uygun olduğunu yazmıştır. Ayrıca Mortaş, kentlerdeki nüfus yoğunluğunun az ve arsa fiyatlarının düşük olmasından dolayı apartmanlaşmaya neden görememektedir (Mortaş, 1931). Belediye mimarlık şubesi müdürü olan Mimar Servet, İstanbul’da konut açığı olmamasına rağmen apartmanlaşmaya yönelik eğiliminin kent genelindeki imar çalışmalarını geciktirdiğini belirtmektedir.

“...İstanbul’un sahası nüfusuna nazaran çok vasi (geniş) olmakla beraber imara muhtaç ve harabe halinde duran ve şehir merkezine karib (yakın) bulunan geniş yangın yerleri vardır. Aynı zamanda şehrin yerli nüfusu on sene evvelki nüfusuna nazaran asgari iki yüz bin kişi azalmış yani takriben nüfusu umumisinin rub’unu (dörtte bir) kaybetmiştir. Binaenaleyh anlaşıyor ki hali tabiinin fevkinde bir apartman silsilesinin inşasına bir sebebi mücbir yoktur”(Servet, 1931, 218).

Belediye Kanunlarındaki eksiklikler, Türkiye kentlerinin yeniden yapılandırılması karşısındaki önemli bir sorundur. Mimar Faruk Galip, 1931 tarihli yazısında, ‘muasır şehircilik prensiplerine uygun çalışmayan belediyeler’ sorununa değinmiştir. Galip, “vazifelerini yalnız gelen projeleri elimizdeki eski kanunun artık tamamı ile kifayet etmeyen maddelerinde arıyan ve nihayet hesabı tetkik olunarak ruhsatiye vermekten ibaret olan teşkilatımızı değiştirmek lazımdır” dedikten sonra ekler:

“....etrafında velveleden başka bir iz bırakmayan gayelerden ziyade yavaş yavaş çalışan ve daima tekamüle giden bir yol tutmamız zamanı gelmiştir” (Galip, 1931, 285).

Aynı yazısında Faruk Galip, kentlerin hali hazır planlarının ve öneriler için etütlerinin acilen hazırlanmasının ve bunların tartışmaya açılmasının gerekliliği üzerinde durmuştur.

Bu eksikliğin aşılabilmesi için, 1928’de, 1351 sayılı yasayla ‘Ankara Şehri İmar Müdürlüğü’ kurulmuş, 1930’da 1580 sayılı Belediye Kanunu ile 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu çıkartılmıştır. 1930 yılında çıkartılan bu iki kanuna ek olarak 1933’de 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ve 2033 sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu,

1934'de 2722 sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu ve 1935'de 2763 sayılı Belediyeler İmar Heyeti'nin kuruluşuna ilişkin kanun çıkartılmıştır (Tekeli, 1998, 7,10).

1933'de yürürlüğe giren Yapı ve Yollar Kanunu, Türkiye Cumhuriyeti içinde bulunan ve nüfusu 10.000'den fazla olan şehirlerin beş yıl içinde hali hazır ve öneri planlarının hazırlanmasını öngörmektedir. Bu kanunun ikinci maddesi ise belediyelerin, 1/2000, 1/500 ölçekli hali hazırlar ile 1/1000 ölçekli topografik haritayı eksiltme yöntemi ile hazırlatması gerektiğini belirtilmektedir. Bu kanunu değerlendiren Zeki Sayar, kanun çerçevesinde aynı kişi ya da kuruluşun hali hazırlar ve topografik haritayla birlikte uygulama planını da hazırlamasının sakıncaları üzerinde durmaktadır.

"Şehirlerin müstakbel planlarını eksiltme usulü ile her hangi bir müesseseye veya bir şahsa yaptırmak doğru olamaz. Çünkü bir şehrin müstakbel planı, şehircilik ilmine dayanan, estetik bir mevzudur. Bir topoğrafik harita gibi kat'iyet ile yapılan ve yalnız bir şekli olan bir iş değildir. Esasen, kanunun ayırt ettiği vaziyeti hazıra ve topoğrafik plan ile müstakbel planı ayırmalı. Evvela belediye ilk iki planı hazırlattıktan sonra; müstakbel plan için müsabaka yolunu tutmalıdır" (Sayar, 1935, 239).

Ayrıca, Zeki Sayar kanunda uygulama planlarının hangi ölçeklere göre hazırlanacağı konusunun belirsiz olduğunu da belirtmiştir.

"Kanun topoğrafik ve hali hazır planlarının makyasını (ölçek) tayin etmiştir. Halbuki müstakbel planın ne makyasta ve nelere ait olacağı hakkında bir kayıt yoktur" (Sayar, 1935, 239).

Zeki Sayar'ın 1935'deki yazısından bir sene öncesine geri dönüp Mimar Naci Cemal'in 1934'de yazdığı 'Şehirlerin Mıntıklara Ayrılması ve Tertibi' isimli makalesine değinmek faydalı olacaktır. Naci Cemal'in, bölgeleme prensiplerini anlattığı ve çeşitli Dünya ülkelerinden örnekler verdiği makelesinde, kentlerin yenilenmesi ile ilgili bölüm ilginçtir:

"Şehirlerin tanzimindeki gaye, yeniliklerden istifade ederek, insanları cemiyet halinde yaşamağa sevkeden ihtiyacın, ticaret ve hayatın en iyi bir tarzda tanzimi suretile, iyi ve mükemmel bir surette tanzim edilmesidir. Medenileşmiş bir insanın evinde intizam olması zaruridir. İkametgahta bu zaruret olunca, bu intizam bir zümre içinde bilhassa büyük bir şehir zümresi içinde de o kadar lüzumludur" (Naci Cemal, 1934, 290).

Behçet Ünsal'ın 'Zamanımız Mimarlığının Morfolojik Analizi' isimli yazısı, mimarlığın kavramsal bir incelemesi olarak değerlendirilebilecek bir makaledir. 1937 yılında iki bölüm halinde yayınlanan bu makale, mimarlığı teknik, ekonomik ve sanatsal yönleriyle inceler. Yedi farklı başlık altında toplanan konulardan bir tanesi de 19 yüzyıl sonrası

kent anlayışının ele alındığı ‘şehircilik’ bölümüdür. Bahsedilen dönemde, Avrupa şehirlerinin ‘çehrelerinin’ değişmesi ile sonuçlanan gelişmelerin olduğunu belirten Ünsal, bu gelişimleri, “1-Endüstrinin inkişafı, 2-Münakale vasıtalarının seyrindeki sür’at, 3-Şehirlerin müdafaa vasıtalarının değişmesi, 4-Yaşama ve sağlık bilgilerindeki yenilikler” başlıkları altında toplar. Ünsal, yeni gelişen motorlu araçların, kentlerin gelecekteki görünüşleri üzerinde önemli bir etkiye sahip olacaklarını düşünmektedir. Kent yaşantısı içine büyük bir hızla giren motorlu taşıtların gereklerine göre düzenlemeler yapılmadığı sürece bunların yayalar için büyük bir tehlike olduğu belirtilmektedir. Ancak; “Yol meselesi henüz zamanımızın bile bir neticeye bağlayamadığı bir muamma gibi kalmıştır” (Ünsal, 1937, 219). Ünsal, gününün kent tasarımının birincil sorunu olan bu ‘yol meselesi’ konusunda Le Corbusier’ye başvurmaktadır. Ünsal, Le Corbusier’nin ‘Urbanisme’ kitabından

“Halbuki modern yol düpedüz uzunluğuna kurulmuş bir sirkülasyon sathı olmalıdır; bu itibarla yol basit bir tesviyei tûrabiye (düzleme toprakla ilgili) eseri olmamalı. Modern tekniğin icabına göre verimli bir teknik eser olmalıdır. Bugünkü sirkülasyon şekli yayalar için her dakika bir tehlike teşkil eder. Muhtelif cins ve süratte olan vesaiti nakliyenin gidecekleri istikametler hep aynidir. Vesaiti nakliye süratlerine göre hafif, vasat, seri diye tasnif edebiliriz. Buna göre aynı istikamette yekdiğeri üzerine üç cins yol neden kurulmasın?” (Ünsal, 1937, 221).

bölümünü alıntılanmıştır. Ünsal, farklı kullanımlarda yaya ve araç yollarının tasarımları konusunda örnekli açıklamalar getirdikten sonra “ideal olarak; Corbusier gibi yaya ve vesaiti nakliye yollarını üst üste yapmanın veya muvazi (paralel) yollar tesis etmenin⁽³⁾” gerekli olduğunu ekler. Yazının, kentlerdeki tarihi dokusundan söz edilen son paragrafı ise dönemin yaklaşımının özetlenmesi açısından çarpıcıdır:

“Eski bir şehrin aranjmanı ve transformasyonu nihayet pek fazla göze çarpan yanlışlıkları düzeltmekten ibarettir. Eski bir şehre hiçbir zaman yepyeni bir çehre vermek kabil değildir. Modern urbanizmin esaslarını tatbik için bu şehirlerin dışına taşmak ve ekonomik, endüstriyel çarelerle eski şehri hayattan düşürmek veya uzun senelerin eski şehre nasıl bir veçhe vereceğini sabırlı olarak bekleyerek yeni şehri eskisinin yanı başında kurmak icap eder” (Ünsal, 1937, 222).

(3) Aynı yazıda Ünsal, Le Corbusier’nin kente yaklaşımını fütürist olarak tanımlamış, ayrıca tasarladığı kentlerin projelerinde ve kitaplarında yer alan idealler olduğunu belirtmiştir.

Zeki Sayar'ın 1937'de, "devlet tarafından" düzenlenmesine karar verilen Eminönü Meydanı ile ilgili bir makalesi yayınlamıştır. Zeki Sayar, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesinde geç bile kalındığını düşünmektedir. Sayar, kentlerin kalabalıklaşması ve ulaşım sistemlerinin değişmesi sonucunda, Avrupa kentlerinde yıllardan beri bu tarz düzenlemeler yapıldığını ve bu düzenlemelerin tarihi bölgelerde "keserek ve yıkarak" uygulandığını yazmaktadır. Bu yaklaşımı, Behçet Ünsal'ın yukarıdaki korumacı yaklaşımından oldukça farklıdır.

"Bugün, tamamen tıkanmış olan Eminönü ve bilhassa Galata meydanlarının tevsii (genişletme), plan (İstanbul genelini kapsayan bir imar planı kastedilmektedir-GND) tanzim edilmeden evvel de yapılabilirdi. Çünkü teşekkül etmiş ve merkezi sikketleri senelerdenberi kendi kendine vücut bulmuş şehirlerde, Belediyeler sirkülasyona mani olan, tıkanmış bu gibi yerlerin mevzii darlıklarını keserek, yıkarak tevsii ve tanzim ederler ki buna şehirlerin şirürjisi namı verilmektedir. Belediyeler bu işleri yapacakları zaman daima mahalli bir müsabaka açarak o şehrin mimarlarına müracaat ederler. Bu sayede en güzel bir sureti hal bulunarak tevsii ve tanzim buna göre yapılır." (Sayar, 1937, 255).

"Tamamen tıkanmış" Eminönü Meydanı için hazırlanmış olan planın sadece "tek bir mütehassıs"ın elinden çıkmış olması ise Sayar'ın karşı çıktığı bir noktadır. Bu tarz bir uygulamanın yerine bir yarışma açılması gerektiğini belirten Sayar şu şekilde devam etmiştir:

"İstanbul'u Türk mimarları kadar iyi hiç kimse tanıyamayacağı için, her memlekette olduğu gibi bizde de; şehir planının asıl tafsilat projelerinde onlardan mutlaka istifade etmek lazımdır" (Sayar, 1937, 255).

Abidin Mortaş'ın, 'Harp Sonrası İmar İşleri' isimli makalesi, İstanbul'da Prost tarafından gerçekleştirilen imar uygulamalarına karşı önemli bir eleştiri niteliği taşımaktadır. İleride bahsedileceği gibi, eleştiriye pek rastlanmayan Arkitekt dergileri içinde bu makale eleştirel tavır içeren sayılı örneklerdendir. Mortaş, yapılacak imar çalışmalarının, "tabiat, tarih, yaşayış esasları ve mahalli hususiyet temellerine" dayanmasının gerekliliği üzerinde duran Mortaş'a göre ancak bu şekilde kendi benliğimize uygun kentlerde yaşamaya devam edebiliriz.

"Yeni imar planımızda ihmal edemeyeceğimiz tarihimiz vardır. Bu tarih en usta sanatkarların dünya çapında bir anlayışla yarattıkları eserlerle memleketin her bucağında tesbit edilmiştir. Zaman ve hissiz düşünceler bu eserlerin bir kısmını yıkmıştır. Kalanları iyi muhafaza etmek, düzgün seyrüsefer

çizgileri elde etmek pahasına bir şehrin bütün karakteristik şahsiyetinin unsurlarını feda etmemek lazımdır.

Yabancı dilleri, yabancı jestleri, allürleri taklit edenlerimiz nasıl aramızda bizimle kaynaşmamış kalıyorsa bizim elimizden ve düşünüşümüzden çıkmayan binalar ve şehir parçaları da bize yabancı kalacaktır” (Mortaş, 1945, 192).

3.1.2 Arkitekt Dergileri ve Türkiye’de Yaşamış Yabancı Uzmanlar

Bu bölümde, daha önce de belirtildiği gibi, Türkiye’de bir dönem yaşamış ve çalışmış mimar ve şehircilerin İstanbul için yaptığı çalışmalar ele alınacaktır. İlk olarak 1933 yılında, Herman Elgötz, H.J.Lambert ve Alfred Agachi’nin İstanbul için hazırladıkları imar planları incelenecektir. İkinci olarak Türkiye’de bulunduğu üç sene gibi kısa bir süre içinde pek çok makalesi yayınlanan, İstanbul için imar raporu hazırlayan ve Güzel Sanatlar Akedemisi’nde dersler veren Martin Wagner’in İstanbul çalışmaları ele alınacaktır. Daha sonra, Arkitekt dergilerinde yayınlanmış makalelerin kronolojik sırası takip edilerek Gustav Oelsner’in İstanbul için yazdığı makaleler incelenecektir. Son olarak ise, Henri Prost’un İstanbul Nazım Plan Raporu irdelenecektir. Kronolojik sıra oluşturulurken, Arkitekt dergilerindeki yazıların tarihleri göz önüne alındığı için Prost en son ele alınmıştır.

3.1.2.1 Herman Elgötz, H.J.Lambert ve Alfred Agache

1933 senesinde, Ankara örneği takip edilerek, İstanbul kent planı için bir yarışma açılmıştır. Davet usulüne dayalı olan bu yarışmanın katılımcıları ise üç yabancı mimar ile sınırlandırılmıştır. Bu mimarlar; Fransız Kent Plancıları Derneği ikinci başkanı olan ve Rio de Janerio kenti için yaptığı imar planı çalışması ile tanınan Alfred Agache, Berlin Technische Hochschule’de şehircilik kürsüsü sahibi olan ve Essen kenti için yaptığı imar planı ile tanınan Herman Elgötz ve Fransa İçişleri Bakanlığı’nın önerisi ile çağırılan ve New York ile Chicago kentlerinin düzenlenmesinde çalışmış olan H.J. Lambert’dir. Ayrıca Lambert, ele alınan dönemde, Henri Prost’un yürüttüğü Paris imar uygulamasında da çalışmaktadır. Yarışma jürisinde kimlerin bulunduğu bilinmemekle birlikte, İlhan Tekeli, projelerle ilgili ‘izah raporu’nu hazırlayan yedi kişilik komisyonda, Mithat Yenen, Emin Onat, Sabri Oran ve kesin olmamakla birlikte Ziya Kocainan’ın bulunduğunu belirtmiştir (Tekeli, 1982, 75).

İmar komisyonu, raporunun giriş bölümünde, yarışmaya katılan mimarların projelerini, birer aylık çalışma süresi içinde ve 'umumi harita' verileri ile hazırladıklarını belirtmiştir. Ayrıca komisyon, bu çalışmaların İstanbul'da uygulanmak üzere hazırlanan kesin imar planları olmadıklarını, sadece İstanbul planlaması için üç mimardan hangisinin daha uygun olacağının anlaşılabilmesi amacıyla hazırlandıklarını yazmıştır. Komisyon, "Şehrin imar projesinin tanzimi esaslarını ele alarak her üç mütehasssın bu hususlarda neler düşündüklerini araştırıp mukayese etmek suretile hangisinin daha isabetli görmüş ve düşünmüş olduğunu" anlamaya çalışıldığını belirtmektedir. Ayrıca komisyon raporu, "bir şehrin tanzimi, sıhhi, iktisadi, bedii ihtiyaçlara cevap vermek üzere olması tabii olmakla bu şartları temin edecek esasları ele alarak her üç mütehasssın görüşlerini mukayese" ettiklerini belirtmektedir (Komisyon üyeleri, 1935). Komisyonun raporunu değerlendiren jüri tarafından, Herman Elgötz'ün projesinin, İstanbul için en uygun yaklaşıma sahip olduğuna karar verilmiştir.

Herman Elgötz, 1934'de basılan İstanbul imar raporunun giriş bölümüne, İstanbul'un emsalsiz tarihi ve doğal değerlerini vurgulayarak başlamıştır. Herman Elgötz'e göre, İstanbul'un sahip olduğu bu değerler, kent, dönemin ihtiyaçlarına ve teknolojinin gereklerine göre yeniden düzenlenirken büyük bir dikkatle korunmalıdır. Ancak Herman Elgötz halkın ve kenti gezmeye gelen turistlerin özellikle doğal güzelliklerden yeterince faydalanamadığını düşünmektedir. Elgötz'e göre, İstanbul için hazırlanacak yeni bir kentsel düzenlemede, kentten denize doğru akışın sağlanabileceği doğrultuların kurgulanmasına ihtiyaç vardır.

"Şehri o suretle tanzim etmeli ki; dahilde her noktadan deniz manzarasını görmeğe mani bir hali bulunmamalı, mevcut tepeler üzerinde yapılacak inşaat İstanbul'un sakin silüetini bozmayacak surette olmalıdır" (Elgötz, 1997).

Herman Elgötz'ün önerdiği ulaşım şeması, İstanbul'da 23 sene sonra uygulanacak olan şemanın bir bakıma öncüsüdür. "Şimdi en mühim iş Marmara ve Haliç sahillerinde caddeler açmak ve eski Bizans'tan kalan tarihi yol şebekelerini tevsi (genişletme) ve ihya etmektir" diyen Herman Elgötz, Tarihi Yarımada'nın oldukça dolambaçlı yollarına çözüm olarak Marmara sahilinde demiryolunu takip eden bir otoyol önermiştir⁽⁴⁾. Bu yolda, hem Marmara'nın güzel manzarasının hem de kale duvarlarının yabancı

(4) Marmara sahili boyunca devam eden otoyol, 1956-1960 yılları arasında yapılan imar çalışmaları sırasında, Emin Onat danışmanlığında yürütülen imar çalışmaları sırasında açılmıştır. Bu çalışmalardan daha detaylı olarak dördüncü bölümde bahsedilecektir.

ziyaretçilere sergilenebileceğini belirten Elgötz için bu otoyol aynı zamanda bir “gezinti yoludur” çünkü “İstanbul’un halihazırını eski tarihi hatıralar ile” birleştirip, “eski medeniyeti yeni zaman ile” bağlamaktadır. Ancak, öneriye göre, bu otoyol ile Sarayburnu’ndan, bölgenin tarihi ve doğal güzelliğini bozmamak için, tünellerle geçilmelidir. Sahil yolunun bir başka özelliği ise, Herman Elgötz’ün Yeşilköy’de yapılmasını önerdiği havaalanının kent ile bağlantısını kuracak olmasıdır.

“Bu yolun Sarayburnu’nda kale harabeleri arasından bu suretle geçmesi dünyanın emsalsiz bir güzelliğini meydana çıkaracak ve en yeni usullerle ve en yeni ihtiyaçlara uygun bir şekilde yapılmış bu cadde eski medeniyeti ve en güzel manzaraları plajlara ve tayyare istasyonuna giderken insanın gözü önüne getirecektir. Bu en mesut bir suret-i haldir. Çünkü İstanbul’un halihazırını eski tarihi hatıralar ile birleştiriyor, eski medeniyeti yeni zaman ile bağlıyor” (Elgötz, 1997).

Herman Elgötz, kent içindeki konumlarını korumaktan yana tavır koyduğu tarihi Ayasofya- Beyazıt, Beyazıt-Edirnekapi, Beyazıt-Aksaray-Yedikule, Aksaray-Silivrikapi, Aksaray-Topkapı ulaşım hatlarını genişleterek aynı doğrultuda bırakmıştır. Dairesel sirkülasyona göre yeniden düzenlediği Yeni Camii meydanının önünden ise Sirkeci İstasyonu’na kadar açılan yeni bir cadde önermiştir. Elgötz, Beyoğlu bölgesinde Boğaz sahili⁽⁵⁾ ile Haliç sahilini takip eden caddeler tasarlamıştır. Aynı zamanda Şişli, Taksim, Yeniköprü, Ayasofya, Beyazıt arasında yapılacak olan bir “yeraltı demiryolu” önerisi vardır. Böyle bir öneri getirmesinin nedeni hem “İstanbul’un şiddetli bir sirkülasyona elverişli olmayan caddelerinin genişletilmesinden doğacak maddi cihet”in engellenebilmesi, hem de böylece “şehrin dahili manzarasının değişmeyecek” olmasıdır. Öncelikli olarak ‘tarihi düşünce fikri’ ile çalıştığını belirten Herman Elgötz raporunu, “Avrupa medeniyetinden ayrı şark ve Türk medeniyeti İstanbul’da muhafaza edilmeli, bu tarihi eserlerle dolu caddeler, küçük yolları şehir inşaatı kanunu ile muhafaza etmek büyük gaye olmalıdır” diyerek bitirmiştir.

H.J. Lambert ve Alfred Agache’nin yarışma jürisine sunduğu raporlar yayınlanmamış olduğu için bu imar raporları hakkında Herman Elgötz’ün raporu kadar detaylı bilgilere ulaşılamamaktadır. Ancak, yukarıda bahsi geçen Komisyon Raporu’nda, her üç yarışmacının hazırladığı raporlardan parçalar alınmıştır. Böylece, az da olsa, H.J.Lambert ve Alfred Agache’nin sunduğu raporlar hakkında bilgi sahibi olunabilmektedir.

(5) Günümüzde, Karaköy’den başlayıp Sarıyer’e kadar Boğaz hattını takip ederek devam eden sahil otoyolunun büyük bir bölümü de, 1956-1960 yılları arasında açılmıştır.

Alfred Agache, jüriye sunduğu raporuna;

"İşin icabını iyice bilmeyenler şehre sunduğumuz programı pek büyük, serbest araziye pek çok, yolları çok geniş, değiştirmeleri çok masraflı bulabilirler. Bunlara sadece deriz ki: sunduğumuz program İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti'nin coğrafi vaziyetine göre halen büyük bir ekonomik merkez bulunduğu ve ilelebet bu vasfını muhafaza edeceğine şüphe olmadığını ve dünyadaki ticari münasebetler, yeniden düzelince birinci sınıf bir transit merkezi olacağını göz önünde tutmak gerekir" (Komisyon raporu, 1935,61)

diyerek başlamaktadır. Alfred Agache, İstanbul'un ulaşım ağı konusunda, eski yollardan mümkün olduğunca yararlanılması gerektiğini düşünmektedir. İstanbul ile Beyoğlu'nu bağlayabilmek için Aksaray üzerinden Cibali'ye bağladığı Gazi Bulvarı'nı kullanan Alfred Agache, Cibali'ye taşıdığı Unkapanı köprüsünü kullanarak yolun Kasımpaşa'ya geçirilmesini önermiştir. Kasımpaşa'dan ise yol, Kasımpaşa deresi boyunca Karaköy ve Şişli'ye bağlanmaktadır. Ayrıca Agache, Yedikule surları içinden bir yol inşa edilmesini ve yolun Ayvansaray'dan karşıya bir köprü ile geçirilmesini önermektedir. Bu yolların yanısıra Haliç'in iki tarafında sahile yakın birer yol düşünmektedir. Tarihi eserlerin etraflarının bahçelerle ve yürüyüş yolları ile çevrelenmesini öneren Alfred Agache, "eski şehir ile yeni asri şehir, yanyana birbirlerine girmeden ve zarar vermeden yaşayabilirler ve yaşamalıdırlar" demiştir.

H.J.Lambert, İstanbul'un, önemli bir transit, sanayi, kültür, spor ve turizm merkezi olması gerektiğini düşünmektedir. Yenikapı'da, muhtemelen bu merkezler için abidevi bir giriş olabilmesi amacıyla, 'La porte de la Turquie' isimli bir liman inşa edilmesini önermiştir. Ve limanın arkasında ticaret merkezi, yönetim binası gibi büyük binalarla çevrelenmiş bir meydan tasarlamıştır. Aksaray için ise, İstanbul'un dört bir tarafından gelen yolların birleştiği bir meydanın inşa edilmesini önermiştir. Marmara sahilinde, Sarayburnu bölgesinde bir "korniş" yol ve bu yollardan başka üç tane önemli ana arter düşünmüştür. "Samatya-Yedikule'den gelen yol, Şark-Garp istikametinde büyük yol (Gazi Bulvarı) ve Silivrikapı ve Hekimoğlu Alipaşa camiinden gelen yol". Beyoğlu tarafı için hazırladığı öneride daha fütüristik tasarımlar yapan Lambert, Galata'da helezonik bir kule yapılmasını önermiştir. Otomobiller bu kuleden çıktıktan sonra "ufki bir köprü" ile Galata kulesi civarına geçebilmektedirler. Ayrıca bu bölge için Azapkapısı, Kasımpaşa ve Dolmabahçe'den yukarı çıkan yollar da tasarlamıştır.

3.1.2.2 Martin Wagner

Martin Wagner, yukarıda bahsedilen 'İstanbul İmar Planı' yarışmasının sonuçlarının yeterli bulunmaması sonucunda Türkiye'ye davet edilmiştir (Yenen, 1954, 73). Martin Wagner, 1935-1938 yılları arasında, 'Nafia Vekaleti Şehircilik Mühassısı' olarak çalışmış, ayrıca, 1937-1938 yılları arasında Güzel Sanatlar Akademisi'nde ders vermiştir. Türkiye'de bulunduğu bu süre içinde Wagner'in, Arkitekt dergisinde, kentler, kent planlaması ve İstanbul ile ilgili toplam 13 yazısı yayınlanmıştır. Yazılarından birinde Wagner kendisini, "Dünyanın her tarafına Avrupa'dan ihraç edilmiş olan şehir hastalıklarını tetkik eden bir şehir mühassısı" olarak tanıtmaktadır (Wagner 1938a, 21).

Wagner, Arkitekt dergisindeki ilk yazısına, İstanbul'un, "yeni vücuduna yeni ruhta bir biçim vererek" şekillenmek istediğini ifade ederek başlamıştır. Ardından, döneminin, neredeyse bütün dünyayı saran, modernleşme heyecan ve ülküsünü özetlercesine "inşa etmeyen bir millet yaşamıyor demektir" yazan (Wagner 1936a, 139) Wagner, milletlerin kendilerini yeni zamanın yeni ihtiyaçları doğrultusunda yapılandırabilmeleri için, iyi durumda bir ekonomiye sahip olmaları gerektiğini dile getirmiştir. Wagner yazılarında sıklıkla, güzel bir kentin, "mimarın kudreti, ile sermaye kudreti"nin birlikteliği içinde meydana getirilebileceğine değinmektedir. Hatta, Mayıs 1936 tarihli yazısında ancak böyle bir birlikteliğin, "güzelliği önünde derin bir huşu duyulan", Mimar Sinan-Sultan Süleyman eseri gibi bir İstanbul'u inşa edebileceğini söylemiştir (Wagner, 1936a, 140). Ancak Wagner, kentlerin yeniden düzenlenmesinde ekonomik planlamanın büyük önemine rağmen, uzmanların maliyet hesaplarını "hissi bir usulde" yapmalarından şikayetçi olmaktadır.

"Avrupa şehirlerinin halkın ekonomik kudreti ve geliri ile hiç bir uygun münasebeti olmayan plansız ve amaçsız masraf yekunları içine dalmış olmalarının esas sebebi de işte şehir inşacılığında önceden keşif yapılmayışındandır" (Wagner 1936a, 140).

Kentleri planlamacıların inşa etmediğini, bu işin tamamı ile 'sermayeler ve makineler' tarafından yapıldığını iddia eder Wagner kentleri planlayanların ancak bu bileşenleri göz önüne alarak gerçekçi bir şekilde hareket edebileceklerini eklemiştir. Wagner'e göre kent tarihi, bu tezi doğrulayacak örneklerle doludur.

"Makine ve sermayenin büyük şehirlerimizin yaratılmasında ve şekil almasında hakiki amil (faktör) vaziyetinde bulundukları keyfiyetinin ne kadar doğru olduğunu tebarüz (belirme) ettirmek için şöyle

düşünelim: Büyük şehrin makinelerinin, yani büyük münakalat (ulaştırma) makinelerinin, su ve kanalizasyon makinelerinin, havagazı ve elektrik makinelerinin yalnız iki hafta tamamen atıl kaldığını farz ediniz. Artık büyük şehirden hayır kalır mı? Yine düşünelim: Büyük şehre doğru akmakta olan sermayeler bir gün kesiliversin...Artık büyük şehir bütün teknik, sivilizasyonel ve kültürel tesisatı ile birlikte yıkılmaz ve nihayet tamamen ölüp gitmez mi?" (Wagner, 1937a, 57).

Wagner, 20. yüzyılın milyonluk kentlerini oluşturan yaklaşımın, söylemini "dokunma keyfine, oynasın varsın" diye özetlediği, liberalizm olduğunu düşünmektedir. Liberal düşüncenin ışığında gelişmiş olan 19. yüzyıl Avrupa kentlerini plansız biçimsiz ve hatta arsız oldukları için eleştiren Wagner için, üst üste yığılmış, insanları makinelere köle etmiş ve ancak "bir alay bina cephesi" ile zenginleşebilmiş bu kentlerin pek bir önemi kalmamıştır. Wagner betimlediği bu kent silüetlerindeki gösterişli bina cephelerinin gerisinde toplumun büyük bir bölümü sefalet içinde yaşadığını da belirtmiştir. Wagner, hızla gelişen teknolojinin ve buna bağlı olarak "makinalaşmanın" kentlere yansımalarının kaçınılmaz olduğunu farkındadır ancak zaman zaman, teknolojinin kentlerin silüetlerinde yarattığı değişimin hızı karşısında tutarlı bir duruş gösterememektedir.

"Eğer bir yığın büyüklük medeniyet ve bir yığın makine kulesi refah demek olsaydı, o zaman on milyonluk New-York ve Londra, beş milyonluk Paris ve Berlin şehirleri medeniyet ve refah bakımından daha yükseği olamayacak bir derecede bulunmuş olurlardı...Biz bir milyonluk şehir madalyalarının tersini de tanırız ve bu şehirlerin, Devlet Başkanı Atatürk'ün 'En medeni ve en müreffeh bir millet' diye formüle etmiş olduğu mefhumdan, adeta iynin fenadan uzak olduğu derecede, uzak bulunduğunu biliriz. Bu yığın-şehirleri Liberalizm rejimi zamanlarında büsbütün plansız, biçimsiz ve büsbütün ar'sız olarak ortaya çıkmış değil midirler? Ve bu şehirler, Ortaçağ'ın planla dolu olarak ortaya koyduğu ve yahut organik surette yetiştirip meydana getirdiği şehirlerle karşılaştırılınca, daha şimdiden utanır gibi olmuyorlar mı?" (Wagner, 1937e, 276).

Ancak, 19. yüzyıl ile birlikte "şehirlerin dar çerçevesine giren" makinalaşmanın bir sonucu olarak, yaya kullanımına göre kurgulanmış Ortaçağ şehirlerinin, kendi zamanının ihtiyaçlarına uygun olmadığını Wagner de kabul etmektedir. Wagner'in yaşadığı dönemde motorlu taşıt kullanımı yaygınlık kazanmaya başlamış ve bunun bir sonucu olarak taşıma ve ulaşım hızlanmıştır. Wagner, motorlu araçların yaygınlaşması ile birlikte haberleşmenin de gelişmesinin, kentleri tek merkezlilikten çok merkezliliğe doğru dönüştürdüğünü düşünmektedir.

"Demiryoluna nisbetle 'daha mobil' bir makine olan otomobil, ademi merkezîyet, yani desantralizasyon, yahut, daha isabetli bir tabir ile, ademi tekasûf, yani dekonsantralizasyon

hareketini doğurmuştur. Şehirlerde tekasüf (yoğunluk) azalmaya başlamıştır. Nakliyat işlerimizde (150) kilometreye kadar mesafe dahilinde demiryolundan kaçmak gözle görülebilir bir hal almıştır. Evvelce ıssızlaşmış olan kara yolları yeniden canlanıyor. Otomobiller ve kamyonlar büyük şehirlerden hareket ederek memleket içlerine doğru uzak uzak gidiyorlar ve şehirleri yine eskisi gibi köye yakın, köyleri de şehre yakın bir hale getiriyorlar. Köy ile şehir arasındaki zararlı fark artık bu sayede ortadan kalkacağı benziyor.

İnsanların yerleşmesinde dekonsantralizasyon yapmağa başlayan şey yalnız bu nakliyat makinesi değildir. Telgraf, telefon, radyo, memleketler aşırı telefon tesisatı ve saire de geniş sahaların birbirine yakınlaşmasını temin etmektedir” (Wagner, 1937a, 58).

Wagner, kent kurgusunda meydana gelen bu değişimin, Birinci Dünya Savaşı sonrasında, daha da hızlandığını belirtmektedir. Dünyanın dört bir yanında, “büyük şehirlerin organik ve planlı bir surette tadilata mazhar olabilmesi için ne yapmak icap ettiği suali zihinleri işgal etmeğe başlamıştır” (Wagner1937a, 58). Bu soruya Le Corbusier, Rus kent tasarımcıları ve Thomas Adams tarafından verilmeye çalışılan cevapları inceleyen Wagner, ne Le Corbusier’nin ‘güzellik esasına’ dayalı cevabını, ne de ‘modası geçmiş ekonomik planlar’ olarak betimlediği Rus ve Amerikan yaklaşımlarını yeterli bulmaktadır. Wagner için cevap, Ebenezer Howard’ın 1898 yılında yazdığı, ‘Yarının Bahçe Şehirleri’ başlıklı kitabında gizlidir. Wagner’e göre, Ebenezer Howard, “şehirlerin manası, şehir hayatının manası ve şehir iktisadiyatının manası” üzerine sorduğu sorularıyla 20. yüzyıl planlamacılarına “büyük şehri yine büyük şehrin kendi cazibelerile yenmeli ve bunun için de büyük şehrin esas kuvvetleri olan makineler ve sermayeye yepyeni bir yayılış tarzı temin etmelidir” (Wagner, 1937b, 71) cevabını vermiştir.

Wagner, yeni bir hayatın doğabilmesi için eski hayatın ölmesi gerektiğini düşünmektedir. Bununla birlikte, eski kent merkezlerinin yeni çağın ihtiyaçlarına göre düzenlenmeye çalışılması hem çok fazla yatırım isteyen bir iştir, hem de sonucu verimsizdir. Bu nedenlerden dolayı Wagner’in 20 yüzyıl kentleri için bulduğu çözüm eski kent merkezlerinden yeni kentlere doğru bir harekettir. Bu “büyük şehirden kaçış hareketi” gayet planlı bir surette inşa edilmiş yeni kentlere doğru olacaktır.

“Zamanımızın büyük şehirlerinde bu ölüş ve doğuş hadisesi önüne geçilemez bir seyir takip etmekte ve bizim onlarca senelerden beri müdafaa ettiğimiz tez gittikçe daha ziyade revaç bulmaktadır. Bu tez şudur: İktisadi havalı planlayışı (bölge planlama) ve mahal planlayışı yapılmadan iktisadi şehir inşa edilemez. Bugün henüz kendine güvenemez bir halde yeni hedeflere doğru yürümeğe başlayan havalı planlama ve memleket planlama işleri daireleri gittikçe daha büyük bir ehemmiyet iktisap

“Avrupa şehirlerinin düştüğü hatalı masraflardan ve hatalı tekemmüllerden (gelişim) kaçınmalıdır...şehir inşasına dokunan her planlayış, ölçüsünü milletin bugünkü ve gelecekteki sermaye ve ekonomi kudretinde aramalıdır. Yoksa kağıt üzerinde kalır ve olsa olsa güzel rüyalarından kalma yadigar resimler diye bakılır” (Wagner, 1936a, 140).

Ekonomik açıdan Batı kentlerinin oldukça gerisinde bulunan Türkiye’de kentlerin modernleştirilmesinde Wagner’in önerisi, Batı’da doğmuş ve oraya özgü olan biçim ve yaklaşımları burada uygulayarak ‘işin kolayına kaçmaktansa’ Anadolu’nun kendi kimliğine göre mimari ve kentsel üslup üretilmesidir.

“Türkiye’ye hususi bir vazife teveccüh etmektedir ki o da şehirlerinin mimari bakımdan biçimlendirilmesindeki pek eski kültürel ve artistik an’aneninin devam ettirilmesidir. Dünyanın en büyük kültür milletlerinin yapı abidelerinin bugün bile hala görülmekte bulunduğu topraklar, Türk milletinin en genç nesline de artistik bir kudretle çalışmak mecburiyeti, tam manası ile milli karakterde bir başarma mecburiyeti yüklemektedir. Bununla beraber asla demek istemiyoruz ki yeni Türk şehirleri geçmiş asırların üslubunda yapılmalıdır. Böyle demek tarihi bir karnavala varmak ve gülünç olmak demek olur. Her devir kendi üslubunu yaratır. Bütün dünyaya yayılmış olan makine devri, otomobillerinin ve tayyarelerinin tamamen göçüp gitmiş bir yaşayış biçimine göre yapılmış olan binalara yerleştirilmesine artık mana veremiyor. Hayır! Yeni Türk şehirleri de modern biçimlendirme şekillerinden uzak kalmayacaklardır. Ancak, zamanımızın şehir inşacıları da Berlin, Paris veya New York’da doğmuş ve oraların yerlisi olan yapı şekillerini Türkiye’de ortaya çıkarmak sureti ile işin kolayına kaçmamalıdır” (Wagner, 1937e, 278).

Wagner, Türkiye’de sağlıklı bir planlamanın gerçekleştirilebilmesi için öncelikli olarak “toprak mülkiyet planının”, ardından devlete ait olan toprakların nasıl kullanılacağına dair düzenlemenin yapılması gerektiğini yazmıştır. Ayrıca yeni bir ‘şehircilik kanunu’ düzenlenerek kullanıcı hak ve hukukunun ile istimlak şartları belirlenmesi gereklidir. Kanuni kararları ise, ‘inşaat sahası planlarının’ ve keşif defterlerin hazırlanması izlemelidir. Belediyeler, emlak piyasasını sürekli izleyerek arsa fiyatlarını kontrol altında tutmalıdır. Wagner, yıkma ve yeniden yapma safhasına gelindiğinde oldukça planlı ve seri çalışılması gerektiğini düşünmektedir. Kentlerin konut bölgelerinde plansız ve radikal yıkımlar yapmanın yanlışlığı üzerinde duran Wagner’e göre böyle büyük çaplı yıkımlar sonrasında, yıkılan binaların sahiplerine inşa edilecek konutlar için ödenek bulmak pek mümkün olmamaktadır. Wagner, Türk halkının yüzde seksen, hatta doksanlık bölümünün ise inşa edilecek yeni binaların kirasını verebilecek durumda olmadığını yazmıştır.

“Ticaret işlerine mahsus binalar için para bulmak nisbeten kolaydır. Resmi dairelere mahsus binaların inşası da devletin ve belediyelerin vergi veya kredi yolu ile temin edeceği paralarla mümkün olabilir. Fakat bütün bu binalar şehrin ancak küçük bir kısmını kaplar. Esas binalar kütlesi ikametgahlardır. Hangi Türk şehrine baksak daima yeni yapılan inşaatın sadece tek tük evlerden veya zengin şehirlere mahsus kira evlerinden ibaret kaldığını görüyoruz. Büyük halk yığını için girişilmiş bir yeni inşaat faaliyeti henüz yoktur. Darlık içinde yaşayan halk için ikametgah temin etmek zengin tabakalara ikametgah temin etmekten 4-10 defa daha güç, 4-10 defa daha uzak bir meseledir” (Wagner, 1938b, 85).

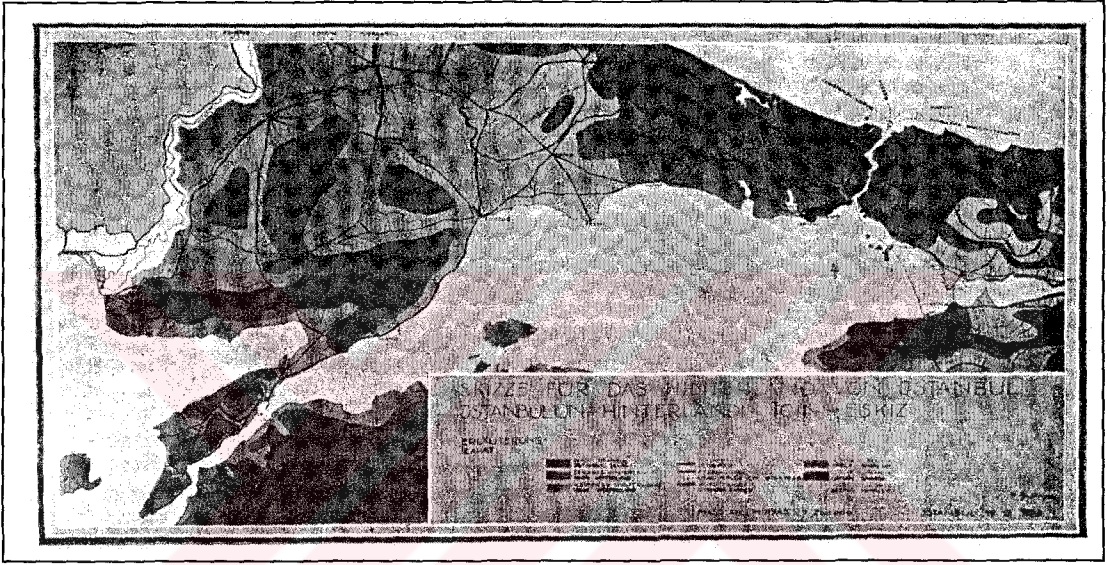
Wagner, İstanbul modernleştirilirken kentin çok zengin olan tarihsel geçmişinin mutlaka korunması gerektiğini yazmıştır. İstanbul halkı Birinci Dünya Savaşı sonrasında, kentin ticari liman olma önemini kaybetmesi sonucunda fakirleşmiştir. Halkın fakirliğinin yanı sıra Wagner, arsa fiyatlarının halk gelirine oranla çok yüksek olmasının gerçekleştirilecek bir kent yenileme çalışmasının önündeki önemli bir engel olduğunun üzerinde durmuştur. Bu nedenden dolayı, Wagner’e göre “şehir inşacısı ve belediyeçi arsa fiyatlarını kanuni tedbirlerle indirmek” için çalışmalıdır.

Wagner 1936 tarihli ‘İstanbul şehrinin düzeltilmesi meseleleri’ makalesinde, İstanbul’da yapılacak yenileme çalışmaları için “yeni sebze hali ile Haliç, Galata köprüsü ve Eyüp caddesi arasındaki” kısmı örnek olarak ele almıştır. Wagner’in ifadesi ile bu bölgenin “%54’lük kısmı dört katlı, fakat umumiyetle eskimiş ve köhne binalarla doludur”. Wagner, canlı bir ticaret hayatının olduğunu belirttiği bu bölgede, devlet tarafından istimlak yöntemi ile yapılacak bir iyileştirilme çalışmasının, bölgenin ticaret hayatını olumsuz yönde etkileyeceğini yazmıştır. Bu yüzden, kapsamlı bir planın hazırlanması ve yenileme çalışmasını finanse edecek bir organizasyonun oluşturulmasından sonra uygulamaya geçilmesi Wagner’in önerisidir⁽⁶⁾.

(6) Wagner, bu organizasyonun sahip olmasını öngördüğü sistemi şöyle açıklar: “Belediye de dahil olmak üzere her arsa sahibi kendisine ait arsa ve bina kıymetlerini ayniyat olarak cemiyete getirir, yani koyar ve mukabilinde cemiyetten (şirketten) bu kıymete muadil değerinde bir hisse varakası veya obligasyon alır. Hisseler veya obligasyonlar satılabilir. Bilhassa cemiyet bu hisselerin satışa arzı halinde diğer alıcılara tercihi mecburi alıcı sıfatına malik olur. Şirket mevcut eski ipotekleri kurtarmak, düzeltme işi menfaatine yeni ipotekler koydurmak hakkına malik olur. Yeni düzeltici şirket planlama ve düzeltme işlerini yaparken ileride bazı arsa ve binaları, onlara ait hisse varakalarının hakkını vermek şartile yine hususi şahıslara devretmek hakkına malik olabilirse de buna mecbur tutulmamalıdır. Bu suretle arsa ve binaların tekrar hususi ellere geçirilmesine şirketi mutlaka mecbur tutmak doğru olmaz. Bunun bir sebebi de yeni düzeltme planının bugünkü kadar küçük parçalara ayrılmış arazi vaziyetine göre iş görmesinin imkanı olmadığındandır. Yeni şirket daha tesis edilirken, itina ile tanzim edilmiş bir keşif name ve finans planı ile birlikte tam ve mükemmel olarak ‘düzeltme planı’ hazırlanmış bulunmalıdır. bunlar arsa ve bina sahiplerine gösterilir ve onlar da, düzeltme kanunu mucibince haiz olacakları plana karşı itiraz hakkını kullanabilirler. Bu itirazlar, bakanlıkca teşkil edilecek bir mahkeme tarafından tetkik edilir ve varit görülmediği takdirde artık ‘düzeltme planı’ kat’i şeklini almış olur” (Wagner, 1936b, 218).

Wagner, İmar Müdürlüğü'nde imar müşaviri olarak çalıştığı dönemde İstanbul için bir İmar Raporu hazırlamıştır. Rapor, İstanbul'u yakın ve uzak çevresiyle birlikte ele almaktadır. Wagner raporunun girişinde, İstanbul planının, "köylüleri köylerde ve kasabalarda bağlayacak tedbirler" alınarak hazırlanması gerekliliğinin üzerinde durmuştur.

"Gerek şehirde, gerekse havalisinde refahın umumi surette gelişmesi için şehir dışında kalan havalinin nüfusunu değil, satın alma kudretini şehre çekmek her modern büyük şehir için bir menfaat meselesidir." (Wagner, 1936c, 303).



Şekil 3-3 İstanbul hinterlandı için eskiz, Martin Wagner (Kaynak:Arkitekt, 1936)

Geleceğin taşıma sisteminin ağırlıklı olarak motorlu araçlarla gerçekleştirileceğini düşünen Wagner raporunda, İstanbul'u çevresine bağlamak konusuna büyük önem vermiştir. Bu yüzden İstanbul'dan Terkos'a, Karadeniz'e, Çorlu'ya, Edirne'ye, Tekirdağ'a ve Gelibolu'ya uzanan ana ulaşım yolları önermiştir. 1926 yılında otomobil sayısı 3 milyon olan Avrupa'da bu sayının 1935 yılında 7 milyona çıkmış olması Wagner için yolcu taşımacılığında otomobilin artan önemi konusunda önemli bir göstergedir. Ve Wagner İstanbul'un da, dünyayı etkisi altına alan bu taşıma sisteminin dışında bırakılmaması gerektiğini düşünmektedir.

"Her ne kadar bugün bütün dünyada büyük münakaşalara sebep olan 'otomobil yolları' meselesi şimdiki transport mülahazalarından ziyade sevkülceyç mülahazalarile yapılmakta ve bu bakımdan bir çok demiryollarının vücuda gelmesindeki amil bunlarda da tekerrür etmekte ise de bu 'otomobil

yolları' denilen çeşiddeki yeni şoselerin hali hazırdaki ve yakın istikbaldeki münakalat bakımından haiz oldukları ehemmiyeti küçük göremeyiz. Bilhassa, zengin Avrupalılar için mühim bir seyahat hedefi olan İstanbul şehri, Edirne'den Eminönü'ne kadar gelen ve hiç bir yol tarafından katedilmeyen böyle bir 'otomobil yolu' inşa etmek imkanını mutlaka hazır bulundurmalıdır" (Wagner, 1936d, 333).

Wagner, yaşadığı dönemde demiryolu sisteminin, çağdışı kalmaya başladığını ve İstanbul içi otomobil yolu ağının da genişletilmesi gerektiğini düşünmektedir. Hatta Türkiye'yi Batı'ya bağlayan demiryolu hattının kaldırılıp yerine otomobil yolu yapılması gerektiğini ileri sürmekte (Wagner, 1937d) ve bu yolun, Beyoğlu'na ve Anadolu'ya bağlanmasıyla yolcu taşımacılığının kolaylaşacağını kurgulamaktadır. Modern taşıma akslarının inşa edilmesinin kentin gelişimi açısından da büyük bir önem taşıdığını belirten Wagner, bu sayede nüfusun yoğun olduğu bölgelerin rahatlayacağını, yoğunluğun az olduğu yerlerin ise kullanımının artacağını belirtmiştir. Böyle bir dağılımın gerçekleştirilebilmesi için ise, hem Haliç'in hem de Boğaz'ın iki yanında otoyol yapılmasının gerekliliği üzerinde durmuştur (Wagner, 1937d). Wagner, İstanbul'un 1937'deki görünümünü şu şekilde anlatmıştır:

"1-Modern ikametgahlar zengin halkın yalnız ufak bir kısmı tarafından kabul edilmiştir. Fakat istikbalde muhakkak ki bunlar orta halliler ve hatta amele tarafından da hüsnü kabul bulacaklardır. 2-Bugünkü ikametgahların büyük bir kısmı sıhhi ve medeni yaşayışın en basit ihtiyaçlarına tekabül edemeyecek bir derecededir. 3-Eski ve köhne şehir mıntıkalarının temizlenmesi halkın yeni mıntikalara gitmesine muhakkak lüzum gösterecektir. 4-Ve bu yeni mıntikalar muhakkaktır ki sahilleri en güzel, en sıhhi ve parlak istikballi ikamet mıntikalarına sahip Marmara istikametine tevcih (yönelme) edecektir" (Wagner, 1937c, 114).

3.1.2.3 Gustav Oelsner

Gustav Oelsner, davetli olarak geldiği Türkiye'de, 1939-1948 yılları arasında yaşamıştır. Bu yıllar arasında Bayındırlık Bakanlığı'nda şehircilik ve imar işleri danışmanı olarak çalışan Oelsner, o zamanki adıyla Mühendis Mektebi olan İTÜ'de ve Güzel Sanatlar Akademisi'nde şehircilik dersleri vermiştir. Mühendis Mektebi'nin İstanbul Teknik Üniversitesi'ne dönüştürülmesinden sonra, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü'nü kurmuştur (Kuruyazıcı, 2002).

Gustav Oelsner'in, 1943 ile 1947 yılları arasında, Arkitekt dergilerinde, kent konusunda on makalesi yayınlanmıştır. Makaleler, ağırlıklı olarak, kent tasarımı ile ilgili teorik bilgileri ve uygulamaya yönelik teknik bilgileri içermektedir. Oelsner, Arkitekt

dergilerinde yayınlanan yazılarına, imar planlarının hem tasarım hem de ekonomik planlama alanlarında uygulanabilirliğe mümkün olduğunca yakın olmasının önemi üzerinde durarak başlamıştır.

"Tecrübeli bir içtimaiyat politikacısı planlara, onların hakikat sahasına intikal (bir yerden başka bir yere geçme) ettirmek bakımından haiz oldukları imkanlara göre kıymet verir. Az veya çok hayal mahsülü olan ve şehri iktisadi imkanlarını aşip giden uydurma planlar tahakkuk ettirilemeyecekleri için değerleri de ona göredir. Bunların bir masanın çekmecesinde karar kılmaları ve tozlanıp bir daha pek de meydana çıkmamaları usuldendir.....Bazen da bu azametli planın içinden münferit bir kısım ele alınır. Bu takdirde hiç bir maksada hizmet etmeyen ve ismine (Bulvar) denilmekle beraber Paris'teki adaşı ile hiç bir müşabeheti (benzeyiş) olmayan bir caddenin açılması ve buna mukabil şehrin ortasındaki ana caddenin tamir bile görmeksizin acıklı bir halde olduğu gibi bırakılması mümkündür" (Oelsner, 1943a, 171).

İmar edilen kentlerde bulvar inşa edilmesine karşı çıkan Oelsner, bulvarları Paris'e ait bir kent yaşamının uzantısı olarak görmektedir. Bu yaşamın eskisi kadar moda olmadığını da belirten Oelsner'e göre bulvar açmak kentlerin iktisadi geleceği için doğru bir karar değildir. Bu düşüncesine rağmen, Ankara'da Atatürk Bulvarı'nın inşa edilmiş olmasının doğru bir karar olduğunun üzerinde durmaktadır. Bu kararı doğru bulma nedenlerini ise şu şekilde sıralamıştır:

"...Her iki istikamette süratle gidip gelme imkanının temini, şehrin ortasından geçecek bir yeşillik yerini tutmak, istikbalin daha çok artacak seyrüseferini tatmin için lüzumlu genişliğe yedek yer ayırmak, yedi sekiz metroluk yolların ayrı ayrı daha kolay inşa edilmeleri imkanı" (Oelsner, 1945, 73).

Ankara örneği izlenerek imar edilen kentlerde bulvar inşa edilmesinin yanlış bir yaklaşım olduğunu yazan Oelsner, orta büyüklükteki kentlerde "tek yollu" caddelerin inşa edilmesinin çok daha kullanışlı olduğunu belirtmiştir.

"Geniş tek yollu bir cadde insanda hacimli, üç buudlu, bir yol intıbaı bırakır; cadde bir bütündür. Çift yollu cadde ise bize bir çizgi gibi tesir eder. Bazan böyle caddeye kat'i lüzum olabilir. Fakat caddenin iki yarısı kolaylıkla birbirinden ayrılıp dağılırlar. Her iki istikametteki, otomobil seyrüseferi mütemadiyen çok ise, bu gibi hallerde bu tarzda bir caddeye lüzum vardır. Eğer seyrüsefer bazan bir, bazan diğer istikamette oluyor ise, bu takdirde geniş, tek yollu bir cadde fazlası ile üstündür" (Oelsner, 1943b, 209).

Oelsner, inşa edilecek bu caddelerin, kent merkezinin dışında kurulmasını önerdiği konut bölgeleri ile kent merkezini birbirine bağlaması gerektiğini düşünmektedir. Oelsner için, bahçeli evlerden meydana gelecek olan bu konut grupları, kent merkezindeki konutlara nazaran daha ekonomik olmaktadır.

“Şehir içine dağılmış evlerde iskan şekline kıyas edince iskan mahallesindeki evler çok ucuza mal olur. Çünkü planlama ve idare masrafları hepsine taksim edilince çok azalır. Arsa ucuza gelir. Çünkü spekülasyoncuların rolü olmaksızın büyük bir arazi halinde satın alınır. Çok defa bu araziye belediye veya devlet verir ve para almaz. Sonra belediye civarın bakımına itina eder. Bunu kolayca yapabilir. Çünkü vergi kabiliyeti kuvvetli olan yeni ve sağlam bir mahalle kazanmıştır. Malzeme müştereken tedarik edilir. Nakliyatı müştereken tanzim edilir. Bahçeler müştereken modern tırmık makineleri ve gübre ile hazırlanır. Kanalizasyon kolay yapılır ve pis suların süzülmesi, rüşubun kıymetlendirilmesi suretile büyük bir kısım yük hafifletilebilir” (Oelsner, 1943b, 206).

Oelsner, bahçeli konut alanlarının kurulması kadar kentlerin “eski mahalleri”nin iyileştirilmesine de büyük bir önem vermektedir. Özellikle Türkiye’de, bunun çok önemli bir konu olduğunu belirten Oelsner, her kentin kendi özelinde bir çözüme ihtiyacı olduğunu yazılarında belirtmiştir. Oelsner için, eskileri yıkıp yeni binalar inşa etmek bu soruna verilebilecek kestirme bir cevap iken, yaşam şartlarını gözönüne almadan eski binaların muhafaza edilmesinin gerektiğini iddia etmek de “şarlatanlıktır”. Anadolu kentlerindeki eski yerleşim yerlerinde yapılacak iyileştirme çalışmalarının, bazı sorulara cevaplar aranarak gerçekleştirilmesi gerektiğini düşünen Oelsner’e göre, “aklı başında bir şehirci durdurabileceği hiç bir şeyi yıkmayacaktır” (Oelsner, 1943c, 254).

“Binaların yapısı kıymetsiz midir? (Mesela kerpiçten mi yahut çamur harç ile yuvarlak taşlardan mı yoksa hatta herhangi bir harç kullanılmaksızın mı yapılmışlardır?) Caddeler ve sokaklar düzgün olmayarak eciş bücüş bir halde ve fena bir istikamet çizgisi ile mi yapılmıştır? Evlerin bünyesi aşınmış ve eskimiş midir? Uzun zamanlar kullanılmak yüzünden sıhhate zararlı bir hale mi gelmişlerdir? (Mesela hastalık mikropları, haşarat var mıdır?) Su ve sair ihtiyaç maddelerinin borularını oralara kadar götürmek güç veya imkansız mıdır? Kafi derecede güneş görmüyor mu? Çocuk vefiyatı yüksek mi? Bu acıklı listenin sorgularından ancak bir kısmına bile fena bir cevap veriliyorsa o zaman hiç tereddüt etmeden karar ittihaz etmek kolaydır: Yıkınız halkı başka bir yere iskan ediniz!” (Oelsner, 1943b, 206).

Oelsner’in öncelikli şartı, bu yıkımlar yapılmadan önce yeni yerleşim bölgelerinin inşa edilmesidir. Oelsner, bu “köhnemiş mahallere” yeni bir düzen getirilirken, çalışılan bölgeyi iyi tanıyan, “biraz hekim gözüne sahip”, “insanlara karşı sevgi duygusu bulunan”

ve “mahalli” bir inşaat memurunun düzenlemeleri yapması gerektiğini düşünmektedir. İyi durumda bulunan binaların yıkılmasının cezalandırmayla eşdeğer bir israf olduğunu yazan Oelsner bölgeyi tahrip edici müdahalelere de karşı çıkmaktadır. “Bir seyrüsefer yolu açılacaksa bunun bile etrafı gözeterek ve koruyarak yapılması lazımgelir.” (Oelsner, 1943b, 206). Oelsner aynı zamanda, tarihi bölgelerin bir açık müze gibi korunmasına ve yeni kent bölgelerinin bunların yanına inşa edilmesine de karşı çıkmaktadır. Oelsner “Şehrin kalbi”nin olduğu yerde bırakılması gerektiğini, şehrin kalbinin ancak ait olduğu yerde normal bir şekilde çarpabileceğini yazan (Oelsner 1945a, 71) Oelsner’e göre, kentin eski bölgelerinin modern taşıma sistemine göre yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Tarihi bölgelerin yeniden düzenlenmesi çalışmalarında Oelsner, konutların dışında anıtsal yapılara da büyük önem vermiştir. Oelsner için bu değerlerin korunması kent planlamacıların en önemli görevidir.

“Memleketin hususi güzelliklerini muhafaza etmek en büyük vazifelerimizdendir. Bunlar şu güzel hendeseyi (geometrik) mücesseme (üç boyutlu) şekilleridir, yani mükap (küp) ve küre. Bunlar evin ve camilerin esas şeklini yaratmışlardır. İstanbul’un güzelliğinin büyük bir kısmı pırıl pırıl parlayan bu kubbelerdedir. Bunların arasına dik bir çatı sokmamalıdır. Böyle bir şey azametli bir mazinin yanında çok yabancı kalacaktır. Yalnız Sinan’ın mukaddes adını hatırlayınız ve onun eserleri yanına böyle bir acibe konduğunu düşününüz. İkincisi mikyası (ölçü) muhafaza etmektir. Mübalağalı genişlikte yollar yahut inşaat bu ölçüyü bozar. Serbest saha açmakta katiyen acele etmeyiniz, bu suretle ölçüyü ve böylece de şahane bir yapı abidesinin tesirini bozabilirsiniz. Çok güzel yapıları dekoratif fon vermek için kullanmak yazıktır” (Oelsner, 1945a, 74).

Oelsner, dönemin tarihi anıtları koruma konusunda getirdiği bir çözüm olan, etraflarının açılıp yapılara birer heykelsilik kazandırma yaklaşıma karşı çıkmaktadır:

“Abideleri koruma davasının başka bir cephesi de dört yanlarının açılmasıdır. 30 yıl önce yenmesini bildikleri böyle bir meraka, bir zamanlar benim memleketimde de kapılmışlardı. Bu , zaman zaman, tabii yerinde olmakla beraber, ana ölçü bozulacağı için, çoklukla, şehircilik manasında ayrılmaz bir bütünü hiçe indirmenin en kestirme yoludur. Eski değerli bir yapıyı, modern bir sokak görünüşüne göbek taşılığı yaptırabilmek için, ayrı ayrı her seferinde, uzun uzun düşünülmelidir. Mesela, henüz yürürlükte bulunan bir şehir planında, en güzel memleket türbelerinden birinin etrafına, modern, sakat bir meydan çevrilmiş ve işte öyle bir türbe, böyle bir meydana göbek taş yapılmıştır. Şehirci duymuyor mu ki, kudsi bir eser, modern bir münakale devresine orta direkliği edemez. Şehircilikte kullanılan şu veya bu ölçüler bir gün unutulabilir; tabelada yerleri vardır, aranınca bulunabilirler. Fakat bir evvelki cinsten hatalara asla düşülmemelidir! Şehirci, insanın yüksek bir değer ifadesi, taşıyan bir çok manevi servetlerinin vazifeli koruyucusudur” (Oelsner, 1945b, 269).

3.1.2.4 Henri Prost

1936'da İstanbul'a davet edilen Henri Prost, 1950'ye kadar İstanbul Belediyesi'nde uzman olarak çalışmış, 1946 ile 1950 yılları arasında ise Güzel Sanatlar Akademisi'nde şehircilik dersleri vermiştir. Ayrıca Henri Prost 1907'de, Sultan Abdulhamit devrinde, Ayasofya hakkında bir tez hazırlamıştır. 1936 yılında başlayıp 1937 yılında tamamladığı "İstanbul Nazım Planı Rapor"u Lütfü Kırdar'ın 1939'da İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı olmasının ardından uygulamaya konmuştur. Bu rapor, aynı zamanda, İstanbul'da uygulanan ilk imar planı olma özelliği de taşımaktadır. Prost Planı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında İstanbul'un nüfusunun artması sonucunda yetersiz kalmıştır. Plan gözden geçirilerek 1943 yılında on yıllık yeni bir imar programı ilan edilmiştir. 1950 yılında işine son verilen Prost ile 1948 yılında valilik ve belediye başkanlığından ayrılan Lütfü Kırdar'ın yürüttüğü imar operasyonunda 1.148 bina yıkılmıştır (Tapan, 1980, 80).

Arkitekt, 1948'de, Prost'un Paris Güzel Sanatlar Akademisi'nde, 17 Eylül 1947'de verdiği İstanbul konulu konferansı 3 bölüm halinde yayınlamıştır. Bu konferansta Prost, İstanbul'un kentsel tarihini ve kendisinin İstanbul planlama yaklaşımını anlatmıştır (Cana, B.). Prost, konferansın İstanbul imarı ile ilgili olan bölümüne başlarken:

"Bu şehir fevkalade bir faaliyete sahne olmaktadır. Tüccari ve sanayi hamleyi yeni bina inşaatını sekteye uğratmadan büyük mikyasta seyrüsefer meselesini temin etmek nasıl mübrem bir ihtiyaç ise, iftihara değer eski eserlerin hakim olduğu mukayese edilmeyen manzarayı da korumak o derece zaruridir" (Prost, 1948, 110).

demidir. Ancak Doğan Kuban, kentin sadece Antik ve Bizans dönemlerinin Prost için gerçek arkeolojik değere sahip olduğunu belirtip bu nedenle Prost'un tarihi Osmanlı mahallelerinin korunmasına fazla ilgi duymadığını eklemiştir (Kuban 2000, 386).

Henri Prost'un "İstanbul'un Nazım Planını İzah Eden Rapor"u 1937 yılında basılmış ve rapor 30 Haziran 1939'da "Belediye Yapı ve İmar İşleri Reisliği"nce onaylanmıştır. Rapor, nazım planın programı ile başlamaktadır. Prost, bu programın, 1936 ve 1937 yıllarında yapılan "demir yolu ve deniz yolu ile münakaleler, çarşı teşekkülü, küçük sanayi ve küçük sanatlar; bunların intişar (dağılım) suretleri, umumiyetle sanayi ve ticaretin intişar sureti, mülklerin intişar sureti, modern binaların teşekkül suretleri ve sıhhi nizamlar, İstanbul topluluğunu teşkil eden bütün mahallerin mütekabil inkişafı, arkeolojik araştırmaların bugünkü hali ve başlıca eserlerin, sitlerin ve abidelerin

tanınması” konularındaki araştırmaların sonucunda oluşturulduğunu belirtmektedir (Prost 1997, 252).

Prost, “Haliç’in sağ yakası” olarak nitelediği surii bölgesinde yolların sayıca çokluğuna rağmen evlerin sayıca az olduğunu ve dağınık bir şekilde yerleştiğini belirtmektedir. Sayıca bu kadar çok olan yolların bakımı ve sürdürülebilirliği büyük bütçeler gerektirdiği için Prost, bu bölgede, gereksiz yolların kaldırılması gerektiğinin altını çizmiştir. Ayrıca “bugün ve yakın bir atide (gelecek) faydasızlığı tebeyyün (belli olma) eden yollardaki münferid veya sayıları yolun mevcudiyetini izaha kafi gelmeyecek kadar az olan binaların” istimlak edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ancak, binaların “faydasız” olarak kabul edilme şartları raporda saptanmamıştır. Bu belirsizlik, surii bölgesinde, çok sayıdaki tarihi değer taşıyan yapı için önemli bir sorun oluşturmaktadır. Raporda “Haliç’in sol yakası” başlığı altında incelenen Beyoğlu ve Galata bölgesinde ise sorun bunun tam tersidir. Çünkü bu bölge, “fazla nüfus kesafetini haiz yüksek binalı dar sokaklardan müteşekkildir”. Bu nedenle Prost, Beyoğlu ve Galata sokaklarının hepsini, hem trafiğin rahat işleyebilmesi, hem de sağlıklı bir evre oluşturulabilmesi için genişletmek gerektiğini düşünmektedir.

“Nazari olarak Haliç’in sol yakasını Taksim’e kadar yıkmak ve yeniden bir plan üzerine yapmak lazım gelirdi” (Prost, 1997, 257).

Prost raporunda, topografya engellerinin aşılabilmesi için, inşa edilecek yeni ulaşım yollarının köprü, viyadük ve tünellerle oluşturulmasını önermiştir. Aynı zamanda Prost, raporunda önerdiği köprü, tünel ve viyadükler sayesinde, mümkün olan en az istimlak ile modern ulaşım ağının inşa edilebileceğini düşünmektedir. Prost’a göre bu yollar, İstanbul’un öncelikli ihtiyaıdır ve bir an önce inşa edilmeleri gerekmektedir.

“Zeminin tabii arızaları köprü-viyadük ve tünellerle geçilecek, bu suretle aynı seviyede müteaddit (ok, birçok) yol çarpışmaları bulunmıyacak, müstakim (düz) veya çok büyük nısıf (yarı) kuturlu (ap) güzergahlar elde edilecektir.....Haliç’in sol yakasında hususile Taksim meydanı ile köprü başları arasında bu yeni yollarla hakiki şehir otostradları (diğer yollarla arpışmayan otomobillere mahsus büyük yollar) yapılmış olacak ve bunlar kıymeti az küçük evlerin üstünden açmak suretile vadileri geçecektir. Gzergahlarının uzun bir kısmında hiçbir ev önünde durmak mecburiyeti olmayacağından bu yollarda büyük süratler temin edilecektir. Haliç’in sağ yakasında ise müteaddit noktalarda bilhassa Galata Köprüsü ile Beyazıt arasında daha sade güzergahlar temini kabil olacaktır” (Prost, 1997, 258-259).



Şekil 3-4 İstanbul için Henri Prost planı, 1/50.000, 1939 (Kaynak: 50 yılda imar ve yerleşme)

Prost, Boğaziçi ile ilgili olan 1941’de basılmış olan nazım plan raporunda bu bölgenin büyük yangınlar sonucunda nüfusunun büyük bir bölümünü kaybettiğini yazmaktadır. Prost’un Boğaziçi ile ilgili bir saptaması ise, bölgenin yeni gelişen taşıma sistemine göre düzenlenmemesi sonucunda kaybettiği nüfusu geri kazanamamasıdır. Ancak, Boğaziçi’nin oldukça engebeli olan topografik yapısı da yeni ihtiyaçları karşılayabilecek bir yerleşimin kurulmasını zorlaştırmaktadır.

"Bu gibi tesirler altında kalan Boğaziçi; son seneler zarfında yine nüfuslarının artmakta olduğu görülmekte olduğundan çok zengin olan mazisinin ibkası (süreklilik) hususunda; muktazi yolların açılması, gidiş gelişin en kısa zamanda temini ve köylerde de yine aynı düşüncelere ve bugünkü ihtiyaçlara uygun olacak bir tarzda yolların açılması ve medeni ihtiyaçların temin ve ihzarı (hazırlama) lüzumlu görülmüştür. Diğer taraftan bu mıntikanın topoğrafik vaz’iyeti itibarile tamamen arızalı denecek derecede bulunması da yukarda arzedilen noksanların ikmal ve temininde büyük müşkilat arzettekte olduğu görülmüştür. Bu fevkal’ade vaz’iyete binaen bugün nüfusun bu mıntakayı tamamen dolduracak bir mahiyette olmaması hasebile seyrüseferin az olması da gözönünde tutularak Belediye yapı ve yollar kanununun üçüncü maddesinde bahis mevzuu edilen

mücbir sebepler nazarı dikkate alınarak bizzarure ve yalnız yaya kaldırımlarından azaltılmak suretiyle kasaba ve köy içindeki üçüncü derecedeki yolların genişliği bazı mıntikalarda sekiz metreye tenzil edilmesi muvafık görülmüştür” (Prost, 1998, 241).

Prost’un, 1938’de, İstanbul nazım planı raporunu hazırlarken tuttuğu notları yayınlanmıştır. Prost (1997, 232), 10 Aralık 1936 tarihli onaltıncı notunda, halkın Taksim ve Maçka bölgelerine yerleşmeye başlamasının nedeni iyi düzenlenmiş ulaşım ağına ve yolların “etrafında dizilmiş yüksek binaların verdiği kolaylıklara” bağlamaktadır. Prost’un, hem Boğaziçi, hem de Taksim, Maçka bölgeleri için yaptığı bu saptamalar, dönemin nasıl bir kent bekletisi içinde olduğunu göstermektedir. Yine aynı notlarda Prost’un Galata Köprüsü ve çıkışları ile ilgili bir notuna rastlanmaktadır. 1937 yılına tarihlenen bu notta Prost, İstanbul taşımacılığında kilit noktası olan köprünün giriş çıkışlarının meydanlarla yeniden düzenlenmesi gerektiğini yazmıştır. Çünkü “köprü başlarını teşkil eden Karfur’lar müteaddit nakil vasıtalarının seyrüseferine ve durmasına lüzumlu olan genişliği haiz olmaktan çok uzaktır” (Prost, 1997, 247). Ancak hem Eminönü tarafında ki Yenicamii hem de Karaköy tarafındaki Ziraat Bankası, Hollanda Bankası gibi büyük binalar giriş çıkışların genişletilmesine engel oluşturmaktadırlar. Bu soruna çözüm olarak Prost, dubalar üzerinde taşınan köprünün 50 metre kadar batıya kaydırılmasını önermiştir. Hem köprünün yeni konumu için düşünülen her iki sahilde de “her iki sahilde de yıkılacak binalar çok eski ve harap olup bulundukları yerle hiçbir münasebetleri yoktur”. Bu yüzden de “iki sahilde de köprübaşlarının garp taraflarında modern bir surette tanzim edilmiş ve bütün şehrin nakil vasıtalarının temerküzünden husule gelen müstesna vaz’iyete uygun binalarla ihata edilmiş iki büyük meydan teşkiline mani olacak mühim bir şey yoktur” (Prost, 1997, 248).

Henri Prost Paris’te verdiği İstanbul konferansına, kentin tarihsel gelişim sürecini ana hatlarıyla anlatarak başlamıştır. Cumhuriyet dönemi İstanbul halkının yönelimlerini ise konferansta şöyle anlatmıştır:

“Türk kadınları bundan böyle kafesli eski evlerini istememekte, servetlerin az olması, adam tedariki hususunda karşılaşılan müşkilat önünde, bazıları asansörlü, kaloriferli ve her mevsimde sıcak suyu temin edebilen apartmanları aramış, diğerleri de Marmara ve Boğaz sahillerinde, büyük bahçeler içerisinde muhteşem villalar yaptırmışlardır. Bu suretle eski İstanbulun, hali vakti yerinde olan halkı Avrupai mahallelere, Beyoğlu ve halihazırda Anadolu yakasında deniz kenarında ve adalarda günden güne terakki (ilerleme) eden yeni semtlere taşındılar. Ekserisinin başka yerlere gitmesine rağmen, kadim müslüman şehrinin eski İstanbulun eski ticaret mahallerinde olduğu gibi Haliç

sahillerinde ve asrileşmek üzere bulunan kapalı çarşı da tüccari hayat ve faaliyet her zamankinden hummalıdır” (Prost, 1948, 84-85).

Konferansında Prost, Haliç kıyısında bulunan küçük sanayii ile ilgili görüşlerini de belirtmiştir. Haliç kıyısında bulunan küçük sanayinin kaldırılmasının çok masraflı ve zor bir iş olduğunu anlatan Prost, bölgenin zeminin de yeterince sağlam olmadığını üzerinde durmuştur. Bu nedenle Prost, Haliç kıyısında yeni yapılar inşa edilmesinin mümkün olmadığını düşünmektedir. Ve sonuç olarak, bölgenin kültür ve yönetim alanı olarak düzenlenmesi mümkün değildir.

“Bir çok artistler Haliç’e başka bir veçhe, başka bir mana vermeği tahayyül ve tasavvur etmişlerdir. Venediğin hatıraları, büyük kanal ve Giudeka, bize o muhteşem dekoru tahayyül ettirmektedir. Faydalı fakat acayip bir yığın binaların başka bir yere nakli kabil olsaydı o güzel yayılmış su sathı kıyılarında asri bir şehrin başlıca binalarını tahakkuk ettirmek mümkündür” (Prost, 1948, 110).

Prost konferansında Atatürk köprüsünün hem suriçindeki bağlantı yolunu, hem de Taksim tarafındaki bağlantı yolunu uzun uzun anlatmıştır. Prost, köprünün Taksim tarafında pek çok gayrimenkul meselesi ile karşılaşılacağını belirtmiştir. Günümüzdeki Tarlabası Bulvarının öncü tasarımlarından birisi olan bu yolun “çok kalabalık” yerlerden geçeceğini belirten Prost “aynı zamanda bu yol hıfzısıhha ve temizlik eseri olmuş olacaktır” (Prost, 1948, 111) demiştir. Köprüyü Marmara sahiline bağlayan yolun ise bitmek üzere olduğunu söyleyip Atatürk Bulvarının çevresini anlatmıştır.

“Atatürk Bulvarının kuzey-güney kısmı İstanbul’u birbirinden farklı bir surette iki bölgeye ayırmaktadır. Batı tarafındaki bölge bahçelerden vaktile yanmış ve halihazırda yapılmakta olan mahallerden müteşekkildir. Bütün bu mahaller sistematik bir hendese çizelgesi esası üzerine tamamiyle son zamanlarda inşa edilmiş olup, yangından kurtulan bir çok tali binalara da şehircilik nizam ve ahkâmının (hüküm) daha müessir (iz bırakan) bir tarzda tatbikine çalışılmaktadır. Atatürk Bulvarının doğu tarafındaki (burada, yönlendirmeye ilgili bir yanlışlık bulunmaktadır-GND), diğer bölgede Üniversite bir çok eser ve abidelerle tezyini mahiyette muhafazasına lüzum görülen ticaretin pek faal olduğu kısımdır. Bu bölge daha hayli zaman bir tadilata sahne olmayacaktır. Yalnız evvelce de zikredilen ‘Eminönü-Beyazıt’ bu mahalleden geçmeyip etrafından dolaşacaktır” (Prost, 1948, 111).

3.1.3 Londra Kentsel Yenileme Çalışmalarının Türkiye Yansımaları

Arkitekt dergilerinde, Londra'da gerçekleştirilen imar çalışmalarlarıyla ilgili çeviri metinlere sıkça yer verildiği için, bu uygulamalarla ilgili yayınlanmış yazıların tez çalışmasında bir alt başlık olarak ele alınması uygun görülmüştür. Aynı zamanda, İngiltere'nin diğer kentlerinde yapılan imar çalışmaları da Arkitekt dergisinin yayıncılarının ilgisini çekmektedir. Sadece Londra ile ilgili 6, İngiltere şehirciliği ile ilgili 5 makale 1939-1947 yılları arasında yayınlanmıştır. Arkitekt dergisinin kuruluşundan itibaren ele alınan dönem içinde, dünyanın diğer şehirlerinde gerçekleştirilen imar çalışmalarlarıyla ilgili bu kadar çok sayıda makale yayınlanmamıştır. İngiltere'de gerçekleştirilen kent yenileme çalışmalarına duyulan ilginin, sadece Arkitekt'lerle sınırlı kalmadığı, 1942'de Ankara'da "İngiliz Şehircilik Sergisi"nin açılmasından da anlaşılabilmektedir. J. M. Richards'ın, "Londra'nın İmarı" adındaki makalesini çeviren Acar Z. Bill, makalenin girişine düştüğü notta, Londra'da gerçekleştirilen çalışmalar ile ilgilenilmesinin gerekliliğini şu şekilde açıklamaktadır:

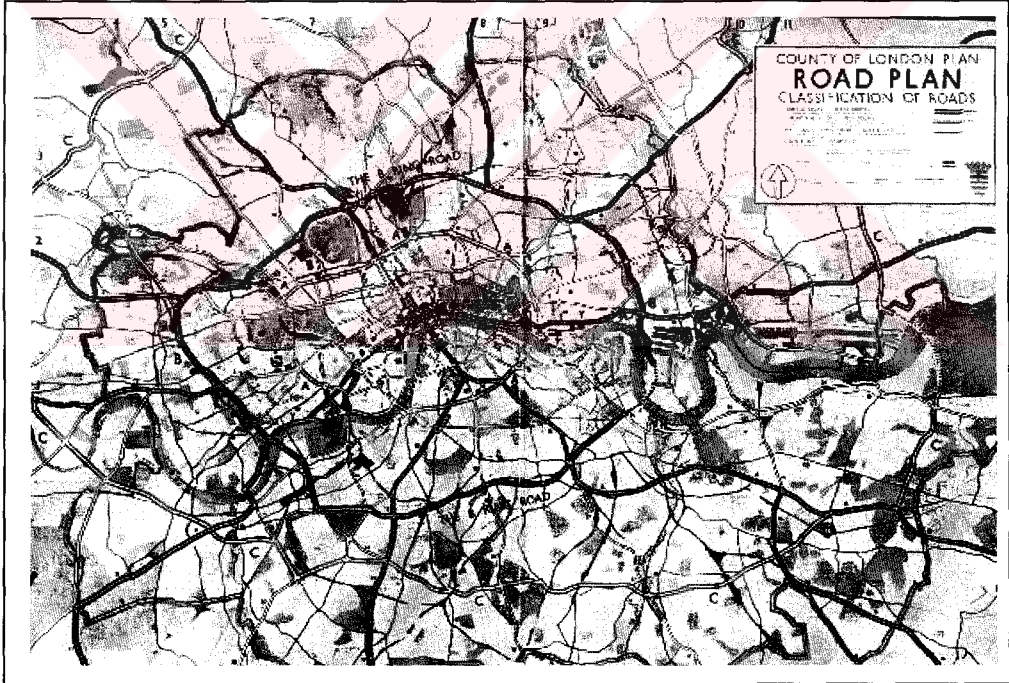
"Dünyadaki en kıymatli abideler ve tarihi binalarla dolu olan Londra'nın imarına dair şayanı dikkat fikirleri ihtiva eden bu makale, gene dünyadaki en kıymetli abideler ve tarihi binalarla dolu olan İstanbul'un imarı mevzuubahsolduğu şu sıralarda herkes tarafından ehemmiyetle okunmağa değer. Bu makede Londra'nın imarı için söylenen sözlerden birçokları İstanbul'un imarı için de belki bir prensip olarak kabul edilebilir" (Acar, 1944, 209).

Yazılarında, eleştirel tavra pek rastlanmayan Arkitekt yazarları, sanki, Londra'da gerçekleştirilen çalışmalarla ilgili makaleleri Türkiye'de yapılan imar uygulamalarına karşı bir eleştiri aracı olarak kullanmışlardır.

İngiltere'de, büyük bir hızla gelişen sanayi, kentlerin kontrolsüz bir şekilde büyümesine neden olmuştur. Düzensiz ve sıkışık bir büyüme ile gelişen kentler, İkinci Dünya Savaşı'nın hava saldırılarına da maruz kalınca, İngiliz Hükümeti acil çözüm arayışına girmiştir. Endüstrileşen bölgeler ile gittikçe büyüyen kentlerin sorunlarına ülke genelinde çözüm getirmeye çalışan Barlow Rapor'u, parlamento'ya 1940 yılında sunulmuştur. Raporda, özellikle yapılaşmış çevre tasarımı ve fiziki planlama konularına yer verilmiş ve kentsel tasarım yaklaşımına önemli yenilikler getirmiştir. Rapor'un, kent planlaması anlayışına getirdiği bu yenilikler, savaş sonrası hükümetlerince benimsenmiş, pek çok kentin bu dönemde kurgulanan planlama politikalarını yönlendirmiştir. Raporun temel amacı, kent merkezlerinin etrafında uydu yerleşimler kurulmasıdır. Böylece kent merkezinde biriken nüfus yoğunluğunun bu bölgelere aktarılmasıyla kent merkezlerinde

meydana gelen kentsel sıkışmanın azaltılabileceği öngörülmüştür. Ancak, İkinci Dünya Savaşı'nın neden olduğu koşullar altında Barlow Raporu'nun önerdiği yeni yapılanma önerisinin uygulanması mümkün olmamıştır (**Cullingworth;1974**).

1943 tarihli 'Londra Bölgesi Planı' (County of London Plan), mevcut yolların yetersizliğine, çöküntü bölgelerin sağlıksızlığına ve açık alanların yetersizliği ile kötü yayılımına çözüm getirmeye çalışmaktadır. Plan, Stepney ile Güney Yakası bölgelerindeki yapılaşmaya yeni öneriler getirmektedir. Planın bir diğer önemli parçası ise, Londra'da önemli bir problem olan trafik sıkışıklığına çözüm getirebilmek için tasarlanan yol arterleridir. Tasarının ana fikri üç adet dairesel yoldan oluşmaktadır. Tarihi kent merkezini çevreleyen ve en içte bulunan 'A-Dairesel Yol' (A-The Inner Ring Road), Londra merkezini içine alan ve hızlı trafik akışına imkan sağlayan, 'B Dairesel Yol' (The B Ring Road), ve B'nin dışındaki 'C Kuzey-Güney Otobanı' (C-North and South Circulars)dır. Bu yollar, X ve Y doğrultularında iki adet dik yolla ve ışınal yayılan ikincil arterlerle birbirlerine bağlanmıştır.



Şelik 3-5. Londra İmar Planı, 1944 (Kaynak: www.btinternet.com)

1944 tarihinde ise, Prof. Patrick Abercrombie ile J. H. Forshaw, "Büyük Londra İmar Planı"nı hazırlamıştır. Londra'da yeni endüstri bölgelerinin oluşmayacağı ve iş sahaları ile nüfusun artmayacağı varsayımları üzerinden kurgulanan plan, kentin dışarıya doğru büyümesini engelleyen bir "Yeşil Kuşak" (Green Belt) ile çevrelenmesini önermektedir.

Planda, kent merkezini çevreleyen A ve B dairesel yollarına ek olarak, kent merkezini dışa doğru genişliyerek çevreleyen, 3 dairesel yol daha önerilmektedir. Bunlardan C; kenti dışardan çevreleyen ikincil arter, D; Yeşil Kuşak ile birlikte Londra'yı çevreleyen ve kentin yayılımını engelleyen ekspres yol, E ise rekreasyonel kullanıma hizmet etmesi için yeşil kuşağı dışından saran ikincil bir arterdir. Bu yollar birbirlerine, ışınsal yayımlı ekspres otoyollarla bağlanmıştır.

“Londra Şehri İmar Heyeti Başkanı” olan Gilbert Mac Allister, 1945’de Arkitekt dergisinde yayınlanan yazısında İngiltere hükümetinin planlama ilkelerini şu şekilde özetlemektedir:

“İkametgahlar çalışma yerlerine makul derecede yakın olmalıdır, sosyal kolaylıklar, bahçeler, parklar, mektepler, ibadet yerleri, hastaneler, sinemalar, tiyatrolar, tenis kortları ve muhtelif spor sahaları ve nihayet açık arazi bulunmalıdır. Harpten evvel milyonlarca İngiliz için olduğu gibi işe gidip gelmek için kat’edilen uzun ve yorucu günlük yolculuk pahalı yol ücretlerine sebep olmakta, zaman ve enerji kayıp ettirmekte ve memleketin hastalık bilançosunda çok mühim rol oynamakta idi. Belediye Meclisi bu halin tekrür etmemesi hususunda azmetmiştir” (Mcallister, 1945, 225).

Bu planlara ek olarak Ocak-Şubat 1939 tarihli Arkitekt dergisinde mühendis Charles Bressy’nin hazırladığı trafik analiz raporu ile ilgili bir makale yayınlanmıştır. 1934’de, mimar Sir Edwin Luytens⁽⁷⁾ ile birlikte gerçekleştirilen bu analizin sonucunda bir kentsel plan önerisi de sunulmuştur. Bu raporun ele alındığı makaleden, 1906’da 7,500,000 olan Londra nüfusunun 1935’de 9,500,000’e yükseldiği öğrenilebilmektedir. Trafik analizi sonuçları ise şöyle özetlenmiştir:

“Umuma mahsus nakil vasıtalarının seyrüsefer kesafeti 1906’ya nazaran 1936 senesinde yüzde (250) bir fazlalık göstermektedir. 28 muhtelif yerde yapılan seyrüsefer sayımlarına nazaran otobüs münakalatı 1924 senesinden beri yüzde (12) nisbetinde azalmıştır. Buna mukabil hususi otomobillerin ve kamyonların seyrüsefer miktarı yüzde (72) nisbetinde artmıştır. Büyük Britanya’da her gün 400 ile 500 arasında yeni otomobil seyrüsefere başlar. Seyrüsefer halinde mevcut bulunanların miktarı ise (1,7) milyon tenezzüh (gezinti) otomobili, (ki 1929 da bunların miktarı ancak bir milyon idi), (607,000) kamyon (bunlar 1929 senesinde 458,000 tane idi), 49,000 motosiklet (1929 senesinde 731,000 tane idi) ve en az (10,000) bisiklettir. Nakil vasıtalarına olan ihtiyaç tatmin edilmiş bulunmadığı gibi, tatmin edilmesi de beklenemez. Binaenaleyh seyrüseferin kuvvetli miktarda artacağı anlaşılmaktadır” (Anonim, 1939a, 28).

(7) Bressy’nin sözü geçen projeyi Sir Edwin Luytens ile birlikte gerçekleştirdiği bilgisine www.news.bbc.co.uk/wb adresinden ulaşılmıştır.

Motorlu taşıtların sayısının daha da artması beklendiği için, Bressy planında “Londra’nın cadde ve yollarının şimdiki ve istikbaldeki seyrüsefere 30 sene zarfında uydurulması”nı öngörmektedir. Ardıllarıyla benzerlik taşıyan bu planda da, üç adet, çembersel, içiçe geçmiş yol önerilmiştir. Planda, otomobil ile ulaşımın geliştirilmesine önem verildiği belirtilmiş ve toplam 1300 kilometre uzunluğunda yol inşa edileceği yazılmıştır. Bu yolların açılabilmesi için pek çok binanın yıkılması gerekecektir. Rapora göre, zaten bu yıkılacak olan binaları ağırlıklı olarak, “Londra gibi büyük bir şehre yakışmayacak çok pis geçitler, arka avlular ve küçük sokaklar” meydana getirmektedir.

Arkitekt 1941’de, W. H. Ansell’in ‘Royal Society of Arts’a gönderdiği bir mektuptan parçalar yayınlamıştır. Barlow Raporu parlamentoya 1940’da sunulduğuna göre, mektubun bu rapor üzerine yazıldığı düşünülebilir. Çeşitli planlama önerileri getiren mektup tarihi kent dokusunun korunmasının gerekliliği ile yeniden düzenlenecek çöküntü bölgelerinin ve ağır bombardıman sonucunda yıkılmış bölgelerin üzerinde durmaktadır. Ansell, mektubuna şu sözlerle başlamıştır:

“Fikrimce evvela bize yepyeni bir Londra verecek olan planlardan uzaklaşmak lazımdır. Mümkün olduğu kadar güzelleşmiş eski bir Londra istiyorum. Tanınmayacak kadar ıslah edilmiş değil, fakat babalarımızın bize bıraktığı bütün mimari hazineleri muhafaza ederek aynı zamanda hali hazırdaki emsalsiz fırsatın bize verdiği imkanla bu eserleri devam ettirmek suretile meydana gelecek bir Londra istiyorum. Londra Londra olarak kalmalıdır ve kalacaktır” (Ansell, 1941, 136).

Gilbert Mcallister 1944 tarihli makalesinde, Times nehrinin güneyinin sanayii binalarının çokluğu nedeniyle “Londra için utarılacak hale” geldiğini ve bölgenin, “feci surette birbirine karışmış fabrikalardan, harap ticarethane binalarından ve şekli belirsiz ikametgahlardan müteşekkil” olduğunu yazmıştır. Allister, nehrin güneyinde kalan bölgede gerçekleştirilmesi planlanan uygulamaları ise şu şekilde açıklamıştır:

“Nehrin cenup (güney) kıyısının mütenevvi (çeşitli) milli büyük binalar ve sahil boyunca bulvarlar ve bahçelerle yeniden tanzimen inkişafı istenilmektedir. Aynı zamanda, burada, Londra’nın cenubunda bugüne kadar noksan olan yeni musiki merkezleri ve tiyatrolar halkın boş zamanlarında eğlencesini ve gençlik organizasyonlarını temin için kurulacaktır. Tekmil çirkin tren yollarının kaldırılarak bu gibi nakliyatın yeni tahte-l-arz (yer altı) sistemlerle yapılması kat’i olarak teklif edilmiştir” (Mcallister, 1944a, 72).

Gilbert Mcallister’in 1944’de yayınlanan, ‘Yeni Londra İmar Planı’ isimli makalesinde ise, Londra’nın kontrolsüz büyümesinin yol açtığı sorunlara değinilmiştir (Mcallister,

1944b, 97-98). Bu makaleden, 1914 ile 1939 yılları arasında Londra'nın yayıldığı alanın ve nüfusunun iki kattan fazla arttığını öğrenilebilmektedir. Bu artışın sonucunda karmaşıklaşan kent dokusuna ve ciddi bir problem olmaya başlayan trafik sorununa acil çözümler bulunması gerekliliğinin genel bir yargı olduğu söz konusu makalede belirtilmektedir.

Yukarıda sözünü ettiğimiz 'Londra'nın İmarı' isimli makalesinde J. M. Richards, işte bu cadde ve sokak düzenlemeye dayalı şehircilik anlayışını eleştirmektedir.

"Maalesef, lüzumundn fazla bir yığın amatör ve profesyonel imarcılara 'Londra' hantal ve metruk bir sokak karışıklığından ibaret görünmektedir. Bu imarcılar, Londra zannettikleri bu sokak karışıklığının çözümlü bir intizama sokulmasının kendi vazifeleri olduğuna inanmaktadırlar" (Richards, 1944, 209).

Yazara göre bir "ev şehri" olan Londra'nın imarında, öncelikli olarak ele alınması gereken veri, kent yaşamının alışkanlıkları ve geleneklerdir. Richards'a göre, bir sergi aracılığı ile Londra halkına sunulan 'Londra İmar Planı'nda ise, kentin, yaşanan, çalışılan, eğlenilen ve sonunda ölünen bir mekanlar bütünü olduğu gözönüne alınmamaktadır. Aynı zamanda Richards, Kraliyet Akademisi'nin şekilci yaklaşımının göstergesi olan anıtsal bina cephelerine ve dümdüz uzayıp giden "intizamlı" caddelere karşı çıkmakta ve bunların kentin ruhunu öldürdüğünü ileri sürmektedir.

"İşaret edilmesi belki de malumu ilam (bildirme) olacak bir nokta varsa o da, bir şehrin, sokaklardan değil, aralarında bulunan şeylerden ibaret olduğudur. Lakin, bir şehri tanımak istediğimiz vakit, ilk alınıp tetkik edilen şeyin, şehrin sokaklarının planı olması, bizi bu hakikatten uzaklaştırmaktadır. Böylece zihinlerimizde Londra'yı temsil eden objeler ekseriya ya Oxford caddesinde akan vesaiti nakliye, ya ortaçağdan kalma geçitlerin üzerinde yükselerek isli yarıklar meydana getiren Siti binalarının arasından kıvrılan dar yollar veya tesadüfen yakından tanışımız – Kilburn, Lewisham veya Turnham çayırları gibi – kenar sokakların sonlarındaki bitmek bilmeyen açıklıkların menazırıdır. Londra'yı bir yığın sokak olarak tahayyül ediyoruz, çünkü bu sokaklar, hepimizin ayrı ayrı tanıdığımız ufak parçaların müttehit bir bütün haline gelmesine sebep olan şebekeyi teşkil etmektedirler.

Daha evvelden hesaplanmış bir caket içerisine geçirilmek istendiği vakit, o şehir, muhakkak ki, kendi bünyesi nazarı itibare alınmadığı için, içtimai noktai nazardan çok mutazarrn olacaktır.

Londra onyedinci asır ideallerinin teşhir edileceği birşehir değildir. Londra latif girinti ve çıkıntılarıyla hiç beklenmedik manzaralar ortaya çıkaran garip süflü açıklıklarıyla romantik bir şehirdir." (Richards, 1944, 209-210-211-214).

Richards bir kent için üç aşamalı planlamanın yapılması gerektiğini savunmaktadır. Bu aşamaların ilki; kent kullanıcılarının ihtiyaçlarının detaylı analizler ve raporlarla saptanmasıdır. İkinci aşama, bu analizlerin ve raporların verileriyle “büyük plan”ın hazırlanmasıdır. Richards, bu planın aynı zamanda “imar hareketlerinin, yapılacakları müsait zamanlarda, mevkii ve şekillerine dair bir rehber vazifesi gören” bir “rehber plan” özelliği taşıması gerektiğini de belirtmiştir. Üçüncü aşama ise kent tarihine saygıyı ve kent tarihin korunmasını kapsayan “topografik muhayyile”dir. Richards bu aşamayı, “Londra’nın yaşayan bir bütün olarak temsil ettiği tarihi temadiye (sürme) hürmeti ve mübdi (yeni) plancılığın meydana çıkaracağı hususiyetlere karşı sempatiyi de tazammun edecektir” (Richards, 1944, 217) sözleriyle açıklamıştır.

Yukarıda da değinildiği gibi, Richards’ın Londra imarı konusundaki eleştirel makalesinin Arkitekt dergisinde yayınlanması, Prost’un hazırladığı İstanbul İmar Planı’na yönelik eleştirilerin bir yansıması olarak ele alınabilir.

3.2 Arkitekt Dergilerinin 1950-1956 Dönemi

1950 ile 1956 yılları arasının ele alınacağı bu bölümde ilk olarak 1948 yılına geri dönecektir. Bu geri dönüşün amacı 1948 yılında gerçekleştirilen ‘Birinci Türk Yapı Kongresi’ hakkında bilgi verebilmetir. Bu toplantı, Türk uzmanların bina yapımı ve kent ile ilgili kanun ve yönetmelikleri tartıştıkları bir platform olduğu için bu bölüme alınmıştır. Sonrasında ise, Prost’un Türkiye’den ayrıldığı 1950 yılına geçilecektir. Bu bölümde 1956 yılına kadar Arkitekt dergilerinde yayınlanmış makaleler incelenecektir.

Bayındırlık Bakanlığı tarafından 1948 yılında düzenlenen ‘Birinci Türk Yapı Kongresi’nde, kentlerin imarı ve bina yapım süreçleriyle ilgili yeni ve daha modern kanun ve yönetmelikler oluşturulması amaçlanmıştır. Bu tez çalışmasında, kongrenin sadece kent imarı ile ilgili olan bölümüne değinilecektir. Çalışmanın temel amacı, dönemin kent yaklaşımını anlayabilmek olduğu için, teknik kararlar yerine kente ilişkin görüşlere yer verilmiştir. İmar kanun ve yönetmeliklerin yenilenmesi, kongrenin ‘imar planları ve imarla ilgili mevzuat karma komisyon raporu’ başlıklı bölümünde tartışılmıştır. Kentlerin imar sorunları ise, ‘yeni imar kanunu’, ‘yeni belediye kamulaştırma kanunu’ ve ‘yeni imar planlarının tanzim esaslarını gösterir yönetmelik’ başlıkları altında ele alınmıştır. İmar ile ilgili bu bölümün başlangıcında, komisyon üyeleri, kent ve küçük yerleşmelerdeki yaşam şartlarının yetersiz olduğunu ve bu

gelişmelerin “bugünkü düşüncelere göre bir şehirde bulunması en tabii olan tesislerden bile mahrum” bulunduklarını belirtmişlerdir.

“Komisyonumuz garp memleketlerinin en küçük kasabalarında dahi yaşama şartlarının bugünkü mükemmelliği yanında kendi şehirlerimizin bu kıfayetsizliğini, garp memleketlerinde uzun yıllardanberi tatbik edile gelmekte olan esasların bizde şimdiye kadar tatbik edilmesi cihetine gidilmemesinde görmüştür. Açılmış olan bu mesafeyi bir an evvel kapayabilmenin, şehirlerimizi bugün diğer medeni memleketlerdeki şehirler seviyesine eriştirmenin ancak garp metotlarına uyularak ve bütün vatandaşların elbirliği ile çalışması sayesinde mümkün olabileceğine inanmış bulunuyoruz” (**Kongre Komisyonu, 1948, 40**).

Komisyonla göre, kentlerdeki ve küçük yerleşmelerdeki en büyük eksik “bugünkü manada yol mefhumunu karşılayacak şekilde” bir ulaşım ağının bulunmamasıdır. Bu yerleşmelerde, yaşamı zorlaştıran “fena yol durumunun” bir an evvel düzeltilmesinin ve kentlerin “medeni birer manzaraya” kavuşturulmasının gerekliliği komisyonun üzerinde durduğu bir konudur. Yerleşmelerde, ulaşım modernizasyonun sağlanabilmesi için, Batı ülkelerinde uygulanan yasal çözümlerin Türkiye şartlarına uyarlanması ise komisyonun amaçlarındandır.

“Garp memleketlerinin hepsinde yüz seneye yakın bir zamandan beri tatbik edilmekte olan ve o şehirlerin bugünkü medeni manzaralarını almalarına yegane sebep ve amil bulunan yol ve kanalizasyon inşa masraflarının her yol üzerindeki gayrimenkul sahiplerine tahmili suretile en acil bir tevzi (dağıtma) sisteminin kurulmasında ittifak edildiği gibi, teklif edilen tasarıda dikkate alınmamış olan istimlak masraflarının da yine garp memleketlerinde olduğu gibi mülk sahiplerine beş senede ödenecek taksitlerle tahmil edilmesi, imar kalkınmamız için en esaslı bir tedbir olarak kabul edilmiştir” (**Kongre Komisyonu, 1948, 41**).

Önceden de belirtildiği gibi, Prost tarafından hazırlanmış İstanbul İmar Planı’nın ulaşım ve konutla ilgili ekonomik ve sosyal sorunların çözümünde yetersiz kalan tarafların ele alınıp düzeltilmesi için 1950 yılında bir ‘Revizyon Komisyonu’ kurulmuştur.

“Komisyon, İstanbul’u gelişme alanları ve hinterlandı ile birlikte ele alan bir çalışma (bölge Planlaması) başlatılmasını, 1:5000 ölçekli nazım planların tamamlanmasını, 1:2000 ölçekli genel planlara hemen başlanmasını, bunlar tamamlanıncaya kadar da imar uygulamalarının varolan planlara göre yapılmasını önermiştir. Bu çalışmaları yapmak üzere de Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, Cevat Erbil, Emin Onat’tan oluşan bir müşavirler heyeti görevlendirilmiştir. Bu heyet

1:5000 ölçekli Beyoğlu Ciheti Nazım Planı ve 1:10 000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı'nı hazırlıyarak günlük taleplere yanıt vermiştir" (Tapan, 1998, 81).

İstanbul'un planlanması çalışmalarında yeni bir dönem olarak nitelendirilebilecek Revizyon Komisyonu ile birlikte, Arkitekt dergilerinde, Belediye çalışanı olan mimarların İstanbul imar çalışmaları ile ilgili yazıları yayınlanmaya başlamıştır.

Bu yazıların ilki, Akif Bazoğlu'nun 1950'de yayınlanan 'İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler' isimli makalesidir. Belediyede 'İmar müşaviri' olan Bazoğlu, "halk tarafından yapılan şikayelerin gazeteleri, umumi efkârı ve ilgili resmi makamları işgal eden bir mesele" olması sonucunda, bir belediye çalışanı olarak, bu makaleyi yazma ihtiyacı duyduğunu belirtmiştir. Öncelikli olarak geçmişte yapılan çalışmalardan ve 1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu'ndan sözeden Bazoğlu, bu kanunun kabulü sonrasında gerçekleştirilen imar çalışmalarının genel görüntüsünü şu şekilde özetlemiştir:

"Umumiyetle geniş yollar, parklar, umumi müesseselere mahsus yerler, ayırık nizamda iskan mıntıkları bu planlarda hakim karakter olmuştur. Bu esaslar şehrin genişleme bölgelerinde tatbik olduğu gibi eski mahallerin tanziminde de birçok defa buna yakın ölçüler kabul olunmuştur. Şöyle ki, hemen umumiyetle tatbiki pahalı ve çok yerde de halkın ve memleketin mali kudretinin fevkinde (üstünde) planlar meydana gelmiştir" (Bazoğlu, 1950, 200).

Bu kanunun yetersiz taraflarının olduğunu ve geçen süre içinde kanunun geliştirilmesi için gerekli çalışmaların yapılmadığını belirten Bazoğlu, ekonomik yetersizlikler de eklenince imar planlarının işlemez hale geldiğini yazmıştır. Belediye'nin içinde bulunduğu ekonomik yetersizliklerin sonucunda istismlakler ve yeniden yapılanmalar için gereken para temin edilememektedir. Bazoğluna göre, bütün bu nedenlerin bir araya gelmesi sonucunda, gelecek için bir vizyona sahip olmayan imar çalışmalarının uygulanabilmesi neredeyse imkansızlaşmıştır.

"İstanbul planı bir küll (bütün) halinde ele alınıp tatbik olunamadığı için de birçok sıkıntılar meydana gelmektedir. O zamanki düşünce, istek ve arzuya göre hazırlanmış olan Prost planının ana hatlarından (2 No'lu park, Atatürk bulvarı müstesna), hemen hiç birisi tahakkuk edememiş ve binaenaleyh şehir Prost planına doğru yol alamamıştır. Liman ve sanayi bölgeleri halledilememiştir. Ana seyrüsefer yolları açılamamıştır. Şehir Prost planından başka istikametlere doğru gitmiştir. Bir proje, bir plan, bir program dahilinde ve heyeti umumiyesile tatbik olunursa gaye tahakkuk eder; aksi

takdirde bir karışıklık ve anarşi meydana gelir. Ve bugün İstanbul'da vaziyet maalesef bu hale gelmiştir" (Bazoğlu, 1950, 201).

Bazoğlu'nun yazısının ikinci bölümü 1951 yılında yayınlanmıştır. Bu bölümde kullanılmakta olan Yapı ve Yollar Kanunu ile İmar Kanunu'nun eksikleri ve bu eksikliklerin neden olduğu yanlış uygulamara değinen Bazoğlu, kentlerin tarihi bölgelerinin düzenlenmesi ile ilgili şunları yazmıştır:

"Yapı ve Yollar Kanunu esaslarına göre hazırlanan imar planlarında, ekseriyetle, eski mahaller geniş değişikliğe tabi tutulmaktadır, yeni iskan mntıklarında da ifraz ve inşaat için, umumiyetle bugün zengin diyebileceğimiz geniş ölçüler kabul olunmaktadır. Eski şehirlerde bu şekildeki planların tatbiki hiç bir belediyenin bugünkü şartlar altında, iktiham (karşı durma) edemeyeceği muazzam istimlaklere mütevakıf bulunmaktadır. Diğer taraftan, mevcut yolların genişletilmesi, yeni yollar, meydanlar ve yeşil sahalar, umuma mahsus tesislere ayrılan yerler, kapanan sokaklar ve bu yüzden ada ortasında kalan arsalar, çıkmaz sokaklar için devam ettirilen takyidler (şart koşma), bunların istimlak edilememesi veya gerekli kanuni muamelenin yapılamaması şehir için ve halk için diğer bir sıkıntı kaynağıdır" (Bazoğlu, 1951, 35).

Bazoğlu'na göre imar uygulamalarının karşısındaki engellerden bir diğeride, imarın bütün olarak ele alınması gereken bir eylem olduğunun anlaşılamamış olmasıdır. İmar kanunları ile kat malikliği kanunlarının bir bütün teşkil etmesi gerektiğini belirten Bazoğlu, bu gibi eksikliklerden dolayı İstanbul imarının uygulanamayan projelerden ibaret olduğunu yazmıştır. Bazoğlu yazısını 8 kasım 1950 günü Paris'te düzenlenen 'Dünya Şehircilik Günü'nde Fransa İmar ve Şehircilik Bakanı M.E.Claudius-Petit'in yaptığı konuşmadan alıntı yaparak bitirmiştir.

"Şehircilik ve onun tahakkuk ettirilmesi, bir şehir sahasının organizasyonu sadece şehircilerin işi değildir. Bunlar pekala bilirler ki, bu işin mevkii fiile konması, hatta kendi çalışmalarının lüzumunun takdiri herkesin bu mevzuu anlayıp kabul etmesine sıkı bir surette bağlıdır. Şehirci, hayat çerçevemizi intizama koymakla, insanların iyiliğine ve yükselmesine hizmet etmek iktidarında ise de; insanlar bu nizama ihtiyaç hissetmezlerse, o zaman şehirci aciz vaziyete düşer; ve bu tanzim ameliyesinin ekseriya meydana getireceği geniş değişiklikler karşısında, bu ihtiyacın şiddetle hissedilmiş olması ve bunun insanları harekete geçirmesi lazımdır" (Bazoğlu, 1951, 38).

Zeki Sayar, 1952'de İstanbul Limanı sorunu ile ilgili bir yazı yayınlamıştır. Bir türlü çözümlenemeyen liman sorununa değindiği bu yazısını Salı pazarı rıhtımı inşaatının 1952 ilkbahar'ında başlayacağı haberi üzerine kaleme almıştır Zeki Sayar yazısında,

ticaretin can damarı olan ve imar edilen bir kent için önem taşıyan limanların İstanbul için önemi bilinirken, bu konuya bir türlü çözüm bulunamamasının nedeni sormaktadır. Sayar bu yazısında, limanların kentlerin imarında oynadıkları önemli role de değinmiştir.

“Limanın belli olmaması şehrin iktisadi hayatına, imarına mani teşkil etmektedir. Sanayi bölgelerinin zamanında tayin edilmemesi, İstanbul’da Sürusi mahallerinde, nasıl fena ve gayri sıhhi bir hafif sanayi bölgesi doğmasına sebebiyet verdiyse, liman tesislerinin İstanbul’un hangi sahilinde, neresinde yapılacağının kat’iyetle belli olmaması, hususi teşebbüsün yaptıracağı büyük imar hareketine, ya mani olacak veya bu harekete yanlış istikamet verdirecektir” (Sayar, 1952, 4).

1954 ‘Doğu Akdeniz Milletlerarası Mimari Kongresi’nde sunulan rapor Mithat Yenen imzası ile Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır. ‘Türk Şehirleri ve Türkiye’de Şehircilik’ başlığını taşıyan rapor, Anadolu’daki kentlerin tarihsel süreç içinde kurulma biçimlerini ve belli başlı özelliklerini anlatarak başlamaktadır. Kentlerin tarihsel gelişimi konusunda kısa bir bilgi verdikten sonra ise raporda, Anadolu kentlerinin 1954’de nasıl bir görünüm sergilediği anlatılmıştır.

“Bu şehirlerin birçoğu asıl ve esas hüviyetlerini, ihmal ve bakımsızlıklar yüzünden kaybetme istidadını gösteriyorlarsa da yeni planlama ve plan tatbikatı işlerimizde bu hususiyetleri bozmadan sıhhi ve teknik icaplara da uymaya çalışarak gelişmelerine imkan vermeğe gayret etmekteyiz. Eski şehir kısımları, sıhhi şartlara uymayan bir darlığın giderilmesi ve muhakkak bir trafik güçlüğünün bertaraf edilmesi için bazen esaslı olarak değiştirilmektedir. Bu gibi hallerde eski ölçü ve karakterin bozulmamasına bilhassa itina edilmektedir” (Yenen, 1954, 72).

Cumhuriyet sonrası imar çalışmalarından da kısaca sözeden Yenen, İller Bankası ile Bayındırlık Vekaleti’nin “Devlet Otoritesi vaziyetinde bu sahada çok hassas ve teşkilatlı duruma” geçtiklerini belirtmiş ve planlamada gözetilen esaslardan bahsetmiştir.

“Eski şehir kısımlarında fazla istimlakten kaçınılmakta ve bu kısımlar ancak sıhhi şartları yerine getirmek ve trafik güçlüklerini ortadan kaldırmak için düzeltilmektedir. Yeni devlet yolları ve ana yollar eski şehir kısımları içinden geçirilmemeğe çalışılmaktadır. Yeni iskan bölgeleri mümkün olduğu kadar seyrek ve bahçeli olarak planlanmakta, yalnız site, iş ve Ticaret bölgelerinde sık ve yüksek katlı inşaata müsaade edilmektedir. Şehir meydanlarının mümkün olduğu kadar resmi, umumi binalarla çevrenmesine çalışılmaktadır. Dış bağlantı yollarının şehir merkezini rahatsız etmemesi ve dış trafiğin kolaylıkla şehre girip çıkabilmesi için çevre yollarının yapılmasına da dikkat edilmektedir⁽⁸⁾” (Yenen, 1954, 74).

(8) Toplam 11 maddeden oluşan planlama esaslarında 5 tanesi alıntılanmıştır.

Ertuğrul Menteşe'nin 1954 tarihli makalesi dönemin ulaşım sorunları ile ilgili bilgiler vermektedir. Menteşe yazısına, İstanbul'un, Beyoğlu, İstanbul ve Kadıköy olmak üzere üç bölgeden meydana gelen topografik yapısının dünyada bir örneğinin daha olmadığını belirterek başlamış, benzersiz bir doğal güzellik yaratan bu yapıdaki bir kentin düzenlenmesinin çok zor olduğunu ve böyle bir yapının, kentin "bütün uzuvlarıyla tam bir ahenk içinde" çalışmasına ve gelişmesine engel olduğunu belirtmiştir. Menteşe, İstanbul'da günlük hayatı zorlaştıran trafik sıkışıklığını⁽⁹⁾ iki temel neden ile özetlemiştir. Bunlardan ilki; Haliç üzerinde yeterli sayıda köprünün olmaması ve kullanılan iki köprünün de sahilden birbirlerine bağlanmaması sonucunda Eminönü'nde ve Karaköy'e geçişlerde trafik sıkışıklığının oluşmasıdır. Bu problemin çözümlenebilmesi için Menteşe'nin önerisi Haliç üzerinde en az üç köprünün daha inşa edilmesidir. Nedenlerin ikincisi ise, "nüfusun anormal bir şekilde dağılmış olmasıdır". Yazar, bu düzensiz dağılımın nedenini iş merkezlerinin dağınık yerleşimi ve kent içinde ana yol ağının bulunmamasına bağlamaktadır. Bu eksikliğin yanı sıra, Menteşe, kentin ulaşım sisteminin plansızlığının sonucunda İstanbul'da gereğinden fazla yol olduğunu da belirtmiştir.

"Bir plan mucibince (gereğince) kurulmamış yollar gelişi güzel yapıldığından adetçe daha fazla olur. Misal olarak Berlin ve İstanbul'u kıyas edersek beş defa daha zengin olan Berlin şehirlisi beş misli daha fazla mal devrettirmesine ve nüfus başına yapılan vesaiti nakliye hareketi İstanbul'un 2,5 misli fazla olmasına rağmen İstanbul şehirlisine isabet eden yol sahasının yarısı ile iktifa (yetinme) etmektedir.

Hükümet ve Belediye elele vererek bu işi bir an evvel başarmak mecburiyetindedirler. Aksi takdirde damarları sertleşmiş bu şehir, hasta haliyle bugünkü modern vesaitin süratini kısan elverişsiz yollar ile daha uzun seneler bir Ortaçağ manzarası arz etmeğe devam edecektir" (Menteşe, 1954, 85-83).

1950'de nüfusu 1.000.000 olan İstanbul'da yeni bir yol sistemi kurulurken yapılacak çalışmalardan dolayı günlük hayatın önemli ölçüde sekteye uğrayacağını belirten Ertuğrul Menteşe, 1.000.000'lük bir kent için gerçekleştirilecek en uygun çözümün metro sistemi olduğunu düşünmektedir.

(9) Wagner'in belirttiğine göre 1937'de, İstanbul'da, 859 adet taksi ve 959 adet özel otomobil bulunmaktadır (Wagner, 1937d, 145). 1958 yılında İ.E.T.T. tarafından yapılan trafik sayımı sonuçlarına göre Taksim'deki bir günlük trafik hareketi şöyledir: "Taksim Meydanı'ndan 20 352 taşıt vasıtasının geçtiği, bunlardan 6164 adedinin Siraselviler'e, 6108 adedinin Taksim Anaçeşme sokağından Tarlabası istikametine geçmiş oldukları ve 8080 adedinin de İstiklal Caddesi'ne girdikleri tesbit edilmiştir. İstiklal Caddesi'ne giren 8080 vasıttan 3559'u hususi otomobil, 3393'ü taksi, 167'si çeşitli vasıta 637'si İ.E.T.T. otobüsü, 324'ü de tramvaydır" (Yeni Sabah, 17 Temmuz 1958).

"Metro için teklif edilen güzergah şehrin en mütakasif yerlerinden geçmektedir. Metro daima bir ilk hatla başlar ve sonradan tevsi edilir. Memlekette hayat seviyesi yükseldikçe motorlu vesait adedi artacak ve yer üstü seyrüseferi daima zor durumda kalacaktır. Nüfusu iki milyona varacak İstanbul'da daima metroya ihtiyaç olacaktır⁽¹⁰⁾" (Menteşe, 1954, 92).

Ertuğrul Mentese, 1955'de, 'İstanbul Belediyesi Planlama Bürosu Şefi ve İmar Müdür Vekili' ünvanı ile, kentin ile ilgili yazdığı bir makalede, İstanbul'u modernize etmeyi bir "cerrahi operasyona" benzetmektedir. Böyle olmasının nedenini, İstanbul'un oldukça uzun bir süreç içinde oluşmuş kentsel bütününe zarar vermeden yeni bir kent kurulabilmesinin zorluğuna bağlayan Mentese yazısına Beyoğlu, İstanbul ve Kadıköy bölgeleri ile ilgili bilgiler vererek başlamıştır.

"Beyoğlu ve İstanbul yarımadaı, Galata ve Atatürk köprüleri ile birbiriyle irtibatlıdır. Dik yamaçların Haliç sahiline kadar gelerek burada teşkil ettiği şerit üzerine, iki köprünün başlarında ve aralarında şehrin ticaret merkezi teşkil etmiştir. Galata'nın kuzeyinde yükselen yamaçların meyili %20'yi bulur. Beyoğlu-Taksim-Nişantaşı ve Kurtuluş'ta yarım milyon insan oturmaktadır. Arazinin dik ve arızalı olması sebebiyle ilk teşekkülde yollar son derece dar tutulmuş ve kenarlarında sağlam binalar yapıldığından burada yeni yol genişlemeleri veya yarmalar düşünmek hemen hemen imkansız hale gelmiştir. İstanbul cihetinde topografik vaziyet biraz daha yatık olmakla beraber Beyoğlu'nunkine benzer. Üstelik, şehre müstesna bir karakter veren sayısız abideler, eski eserler trafik problemlerini hayli güçleştirmektedir" (Menteşe, 1955, 27).

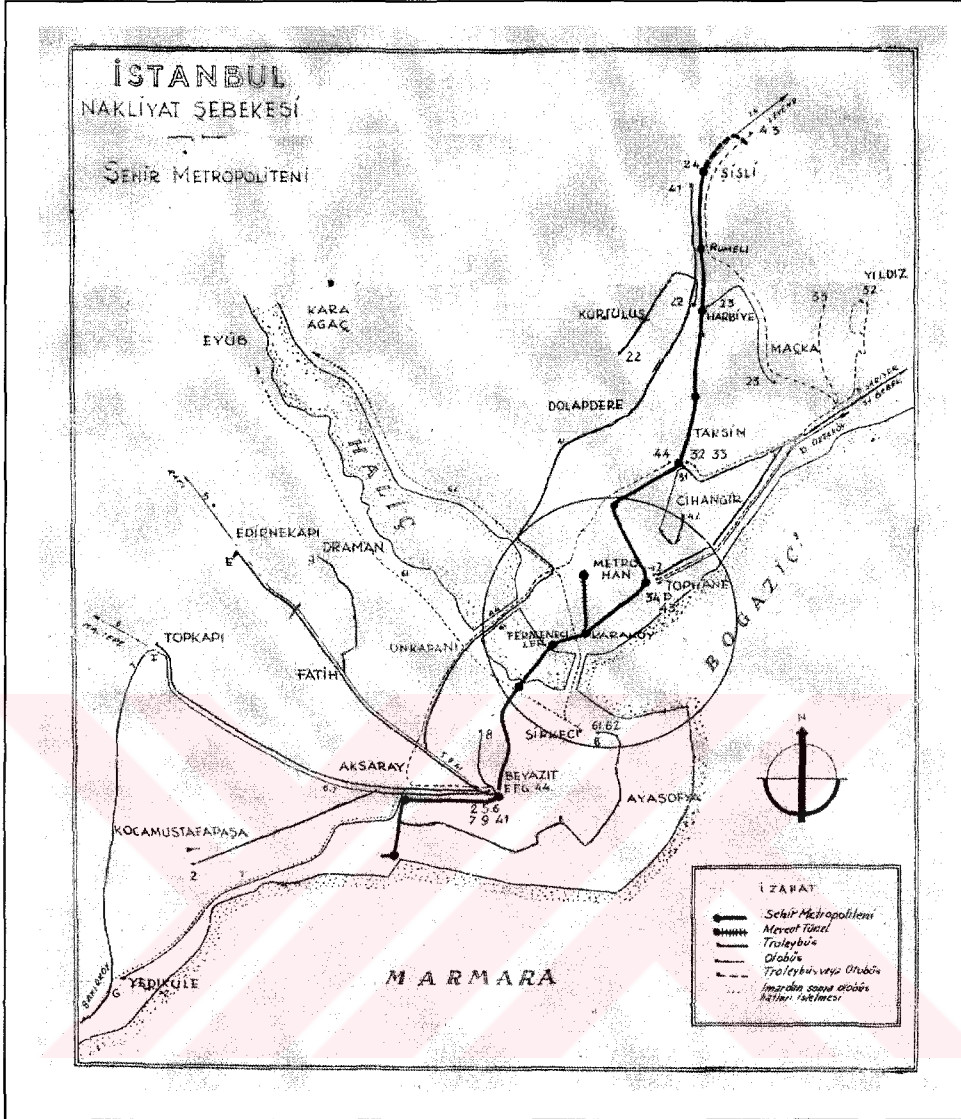
Menteşe, İstanbul bölgesini zamanın ihtiyaçlarına uyumlu hale getirebilmek için inşa edilmesi düşünülen yeni yolların bir dökümünü de yapmıştır⁽¹¹⁾.

"Atatürk Bulvarı-Şişhane-Tarlabası-Taksim-Harbiye-Şişli-Mecidiyeköy güzergahı Rumeli cihetinde şehrin değişmez belkemiğini teşkil eder. İstanbul semtinde bu bel kemiğini kateden yollar Marmara'dan itibaren:

Florya, Yeşilköy, Bakırköy'den gelen ve Yedikule'den itibaren sahili takip eden (Nice'de olduğu gibi) bir sahil kornişini bütün Marmara sahiline müvazi olarak adaları seyrettirerekten Topkapı Sarayı surlarını delip arkeolojik park bahçeleri içinden Sirkeci'ye ulaştırılacaktır. Arkeolojik park'tan kast Küçük Ayasofya'dan itibaren Sultanahmet meydanı dahil Sultanahmet etekleriyle, yanan eski Adliye Sarayı sahasında yer altında kıymetli tarihi ve bilinmeyen eserlerle dolu sahalardır. Bilginler

(10) Mentese yazısına, 'Société Generale de Truction et d'Exploitations' şirketi tarafından İstanbul için hazırlanmış metro sistemi projesini alıntılanmıştır. Hem teknik bilgilerin, hem de hat bilgilerinin verildiği bu proje konuyla tam olarak örtüşmediği için, tez içine alınmamıştır.

(11) Ertuğrul Mentese'nin anlattığı yeni yol projeleri 1956'dan itibaren uygulamaya konulduğu için burada olduğu gibi alınmıştır.



Şekil 3-6 İstanbul Nakliyat Şebekesi, Ertuğrul Menteşe (Kaynak:Arkitekt, 1954)

tarafından yapılacak kazılar neticesinde bu kısımlar tanzim edilerek Müze-Park haline getirilecektir. Yedikule Altınkapı'dan Marmara sahilini ve tarihi deniz surlarını takiben 10 km. uzunlukta ve 30 km. eninde olacak sahil korniş bu civar sakinlerinin tam bir dinlenme ve istirahat promenade olacaktır. Ahşap ve viran binalarla dolmuş şehrin bu Avrupa giriş kısmı yeni korniş sayesinde yakın zamanda amphiteatre şeklinde dizilmiş lüks meskenlerle dolacaktır.

Marmara'dan Şimale doğru ileledikçe Atatürk Bulvarı üzerinde Aksaray meydanında Divanyolu'nun devamı olan Topkapı caddesine rastlarız. Dar kısımları genişletilmekte olan Topkapı caddesi 30 metre enindedir. Sur dışında 50 metre genişlikte devletin yolunun şehir içinde devamını teşkil eden bu cadde ehemmiyetli bir damardır. Yolun surlardan dışarı çıkışı şimale kıvrılarak bu günkü dar kapıdan yapılmayıp düz bir istikamette surları delip geçmek suretiyle hasıl olacaktır.

Beyazıt'tan Edirnekapı'ya götüren 30 metrelik Fevzipaşa caddesi Edirnekapı'yı solunda bırakarak geniş bir kavisle surlardan dışarı 50 metre genişlikte surlara muvazi bir kuşak yoluna birleşecektir (takriben bu günkü sur dışı asfalt güzergahı).

Eminönü-Hal istikametinden gelen 30 metrelik bir yol bu genişlikte Eyüb'e kadar devam edecektir. Cibali iskelesinin hemen batısından Fatih camii önünden ve çukur bostandan geçerek ikinci bir Şimal-Cenup (Kuzey-Güney) Bulvarı Marmara sahilinde Etyemez mevkiine götürecektir. 40 metre eninde ve 4 kilometre uzunlukta olacak bu bulvar, viran kalan mahalleleri mamur hale girmelerine yardım edecek ve Eminönü'ndeki izdihamı hafifletecektir. Bu ikinci bulvar aynı zamanda üçüncü bir köprü vasıtasıyla Dolapdere caddesi ile birleştikten sonra Pangaltı'dan itibaren Taksim'e akan trafik yükünün yarısını bu tarafa çekmeye yarayacaktır.

Bu ikinci bulvara paralel, daha batıdan surların kenarından geçecek sur dışı çevre yolu; Trakya istikametinden gelecek bütün vesaiti icabında şehir içine sokmadan Haliç kıyısında Defterdar ile Ayvansaray arasından Beyoğlu sahiline dördüncü bir köprü vasıtasıyla Halıcıoğlu iskelesinden Okmeydanı Darülaceze ve Hürriyeti Ebediye tepesi ile Mecidiyeköy ve Zincirlikuyu istikametinden Boğaziçi sırtları üzerinden Ortaköy'e inecektir.

Gene İstanbul cihetinde Balıkpazarı istimlakinden hemen sonra ele alınması lazımgelen bir şehircilik tatbikatı şüphesiz ki Beyazıt meydanının Eminönü meydanına kestirme olarak birleştirecek olan ameliyedir. Mısır çarşısına muvazi tahmis sokağının 22 metre genişlikte bir yeni yolun Mercan'a vardırılmasıyla Sultanahmet'ten dolaşmadan 1400 metre kazanılarak az zamanda Beyazıt meydanına ulaşmağı temin edecektir. Meydan estetik mülahazalarla beraber seyrüsefere elverişli bir duruma sokulacaktır" (Menteşe, 1955, 33, 36).

Beyoğlu bölgesi için tasarlanan yeni yol şebekesinin ana arterleri ise şunlardır:

"Karaköy-Azapkapı ana trafik yolu (30 metre) ortasındaki dar dükkanların istimlaki ile tahakkuk edilebilir. Azapkapı'dan itibaren tersanenin istinat duvarına paralel olarak bu yol Kasımpaşa, Hasköy ve Halıcıoğlu'na ulaştıracaktır. Yükselen duvarlar yıkılacaktır.

Karaköy'den Boğaziçi'ne doğru sahil boyunca ve yolcu salonunun şimalinden geçen yol Tophane yakınlarında ıslah edilecektir.

Yüksek kaldırım dibine gelecek ve Necatibey caddesine muvazi olarak yeni açılacak 25 metrelik Tophane-Karaköy bağlantısı, Necatibey caddesinin genişletilmesinden daha ucuz olacaktır.

Tophane'den itibaren mevcut yol devamla Kabataş-Beşiktaş-Ortaköy-Kuruçeşme-Arnautköy, Bebek Rumeli sahili korniş olarak Sarıyer'e kadar uzayacaktır. Bu güzergah üzerinde seyrüsefere mani teşkil eden daralmaların hepsi zamanla genişletilecektir. Beşiktaş meydanı, disiplinli bir mimari meydan haline getirilecektir.

Azapkapı'daki tarihi Sokullu camii etrafı temizlenerek cami maydana çıkarılacak ve köprü ayakları

15 metre daha batıya alınacaktır. Azapkapı'ya Karaköy'den gelen 30 metre geniş cadde burada münasip bir meydanda birleşecektir.

Şişhane'den inerken karşılaştığımız yüksek istinat duvarı indirilip üzerinden Kasımpaşa'ya ulaştırılan ve Fermeneci'lerden gelen yolun devamını teşkil edecek 15 metrelik bir yeni yol yapılacaktır. Bu suretle Karaköy-Azapkapı bağlantısı Haliç'e müvazi olarak Kasımpaşa'dan Söğütözü'ne doğru devam ettirilebilecektir.

Kasımpaşa iskele meydanı Marmara sahilinden Etyemez'den ve Fatih Camii batısından gelen ikinci büyük bulvarı Dolapdere caddesini üçüncü bir köprü ile birleştirecektir. Buradan itibaren batıya doğru Deniz Hastahanesinin önünden Kadı Mehmet Efendi mahallesi Kaptan mahallesi ve Hasköy tepeleri üzerinden Ok meydanına vasıl olan yeni bir ana yol Şişli meydanına ulaştıracaktır.

Azapkapı, Şişhane, Refik Saydam Caddesi, İngiliz Sefarethane bahçesi arkasından bu gün olduğu gibi zig zaglı bir vaziyette dönmeyip, Refik Saydam Caddesi daha ceniuptan geniş bir kavisle kıvrılarak zamanla genişletilecek olan Tarlabası yoluna arter olarak Taksim Meydanına ve oradan Şişli'ye doğru gidecektir.

Üç kilometrelik Dolapdere Caddesi Pangaltı'dan itibaren Kasımpaşa'ya kadar 22 metre genişlikte ve etrafında muntazam parsellasyonlu bitişik blok binalarla süslenmiş esaslı bir şehir arteri halini alacaktır. Bu arter etrafındaki bina zemin katlarında yayalara mahsus 5 metre genişlikte portikler bulunacaktır" (Menteşe, 1955, 36, 37).

4. 1956 - 1960 DÖNEMİ İMAR UYGULAMALARI

Bu tez çalışmasının konusu olan 1956-1960 yılları arasındaki imar uygulamalarının inceleneceği bu bölüme Demokrat Parti dönemi ile ilgili bilgiler verilerek başlanacaktır. Bu dönemde verilen imar ve yapı kararlarının anlaşılabilmesi için politik arkaplanın önemine inanıldığı için böyle bir başlangıç yapılmıştır. Özet olarak anlatılacak olan bu dönem, Demokrat Parti'nin kuruluş tarihi olan 1946'dan başlatılıp, modern Türkiye tarihinin ilk askeri darbesinin gerçekleştirildiği 1960 yılında sona erdirilmiştir. Sonrasında, 1950 yılından 1960'a kadar İstanbul'un planlanması ile uğraşmış olan 'Müşavirler Heyeti'nden ve bu kurulun hazırladığı nazım planından bahsedilecektir. Bu bölümünde ayrıca, Yeni Sabah gazetesinin, 8 Ağustos 1956 gününden başlatılıp, 14 Ağustos 1960⁽¹⁾ gününde bitirilen imar ile ilgili haberlerin taranması sonucunda elde edilen bilgilerin incelenmesini içermektedir. İstanbul Bölgesi ve Beyoğlu Bölgesi alt başlıklarıyla imar uygulamaları ele alınacak ve Yeni Sabah gazetesinin köşeyazılarından ve Arkitekt dergisinde yayınlanmış yazılarından da faydalanılacaktır. Bu yazılar sayesinde, İstanbul imarına karşı olumlu ya da olumsuz tepkiler incelenebilecektir. En son olarak ise, imar için ayrılan ödenekler ve meclis içinde yapılan çeşitli tartışmalara kısaca değinilecektir.

4.1 Demokrat Parti Döneminde Politik ve Ekonomik Uygulamalar

İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında, Türkiye'nin 1923-1945 yılları arasındaki yönetim biçimi olan tek partili sistem sona ermiştir. 7 Ocak 1946 tarihinde, dört Cumhuriyet Halk Partili parlamenter tarafından kurulan Demokrat Parti, 1950 seçimleri sonucunda yönetime geçmiştir. Demokrat Parti'nin yönetimde bulunduğu 1950-1960 yılları arasındaki dönem kısaca incelenmeden önce Demokrat Parti'nin muhalefette olduğu 1946-1950 yılları arasındaki politik ve ekonomik gelişmelere göz atılacaktır. İçerik kapalı Türk ekonomisi anlayışının dışa açıldığı bu dönem 1950 sonrası uygulamaları açısından da önem taşımaktadır.

(1) Yapılan imar çalışmalarına, darbenin hemen sonrasındaki yaklaşımı anlayabilmek için 1960 sonuna kadar olan gazeteler de taranmıştır.

4.1.1 1945-1950 Cumhuriyet Halk Partisi'nin Dışa Açılım Dönemi ve Türkiye'de İlk Muhalefet

1946 Yılı'nın çok partili yönetim sisteminin başlangıç tarihi olması dışında bir özelliği de on altı yıldır izlenen kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük iktisat politikalarının gevşetildiği bir dönem olmasıdır. Batı ülkelerine yönelmesinin bir sebebi, İkinci Dünya Savaşı'ndan Almanların yenik olarak çıkması sonucunda Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin bölgedeki en güçlü ülke konumuna gelmesidir. Stalin yönetimindeki SSCB, bu dönemde, Türkiye için bir tehdit unsuru olarak görülmüştür.

1946 Nisanında, Missouri zırhlısının Türkiye ziyareti dışa açılım eğiliminin bir sonucudur. Bu ziyareti, hem Türkiye hem de Amerika Birleşik Devletleri, iki ülke arasındaki güçlü dostluğun göstergesi olarak kabul etmiştir. Türkiye ile A.B.D. arasındaki uzun süreli ve sıkı ilişkiler dönemi de böylece başlamıştır (**Schick ve Tonak, 1990, 361**). 3 Mart 1947'de ise, Türkiye Yunanistan ile birlikte Truman Doktrini'nin koruyucu kanatları altına alınmıştır. A.B.D.'nin dış siyasetini temelden değiştirip S.S.C.B.'ye karşı yeni bir yaklaşım uygulamaya başlaması sonucunda Türkiye Truman Doktrini çerçevesinde desteklenmiştir. Truman Doktrini'nin ekonomik alandaki uzantısı ise Amerikanın ekonomik yardım politikasının bir parçası olan Marshall planı kapsamına Türkiye'yi de dahil etmesidir (**Kongar, 1999 458**).

1947'de, özel teşebbüsün rolü ile tarım, ulaştırma ve enerji sektörlerine verilen önceliğin artırıldığı Türkiye Kalkınma Planı hazırlanmıştır. **Korkut Boratav (1989, 314)**, resmen uygulamaya konmayan bu planın, devletçi-korumacı bir sanayileşme anlayışının artık kesinlikle gündem-dışı olduğunu kanıtlayan bir belge olarak görülmesi gerektiğini belirtmektedir. Emre Kongar'ın İlhan Tekeli ve Selim İlkin'den yaptığı alıntıya göre:

"İktisadi Kalkınma Planının dayandığı ana fikirlerden biri de, Yurdumuzda Hususi teşebbüslerin faaliyet göstermek istedikleri veya isteyecekleri sahalarda tam bir serbesti ve emniyet içinde inkişaf etmelerini sağlamak ve fertler tarafından başarılabilecek her türlü iktisadi faaliyetlerin hususi müteşebbisler ve sermayelere hasredilmesi prensibidir" (**Kongar, 1999, 356**).

Ayrıca, CHP yönetiminin son yıllarında Türkiye'nin IMF, Dünya Bankası ve Avrupa İktisadi İşbirliği Örgütü üyesi olması sonucunda, gelişmiş kapitalist ülkelerle iktisadi ve siyasi bağlarında önemli gelişmelergerçekleşmiştir.

“Bu anlaşmalarla Türkiye içişlerine dış müdahaleleri kabul etmiş, bu kuruluşların baskısıyla devlet yatırımları sanayiden tarıma ve yol yapımına kaydırılmış ve serbest rakabeti kısıtlayıcı, pazar denetleyici ve uluslar arası ticarete müdahaleci girişimlere karşı mücadelede diğer ülkelerle işbirliği içinde olunacağını taahhüt etmiştir” (Schick ve Tonak, 1990, 363).

Eski Cumhuriyet Halk Partili parlamenterler olan Celal Bayar, Adnan Menderes, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan, 7 Ocak 1946 tarihinde Demokrat Parti'yi kurmuşlardır. Muhalefette olduğu dönem boyunca D.P.'nin genel başkanı Celal Bayar'dır.

21 Temmuz 1946 tarihinde yapılan ilk çok partili genel seçimde DP 465 milletvekilliği için 273 aday gösterebilmiş, bu adayların 62'si milletvekili olarak meclise girebilmiştir. Muhalefette olduğu dönem boyunca DP, politikanın sivilleşmesi ve halk katılımının artması bakımından öncü bir nitelik taşımaktadır. İktidara karşı, aktif bir muhalif tavır sergileyen parti, 1947'de yapılan birinci büyük kongresinde 'Hürriyet Misakı' adında bir belge kabul etmiştir. Bu belgeye göre:

“Yasalardaki antidemokratik hükümler temizlenmezse, tam güvenceli bir seçim yasası kabul edilmezse, İnönü'nün kişiliğinde birleşmiş olan parti başkanlığı ile devlet başkanlığı birbirinden ayrılmazsa ve yönetim sağlanmazsa, DP genel merkezi, meclisi terkedip mücadeleyi 'sine-i millete' götürmeye karar verebilecektir” (Eroğul, 1990, 117).

20 Haziran 1949'da, DP'nin ikinci büyük kongresinde ise, yeni seçim yasasının çıkmamasına bir tepki niteliğinde 'Milli Husumet Andı' kabul olunmuştur. Bu andda; “yurttaşın oyuna saygı göstermeyen iktidarların ‘milletin husumetiyle’ karşı karşıya kalmaları kaçınılmazdır” (Eroğul, 1990, 119) denmektedir.

DP'nin gittikçe sertleşen muhalefeti sonucunda, 1946 seçimlerinde yolsuzluklara neden olduğu düşünülen seçim yasası yerine, 16 Şubat 1950'de, yeni yasa tasarısı TBMM tarafından kabul edilmiştir. Bu yasaya göre:

“Gizli oy açık sayım ilkeleri benimseniyor, seçim kurullarına parti temsilcileri alınıyor, bu kurullar yargıçların başkanlığına konuyor ve tüm seçimin yasallığını denetlemek üzere, yargıçlardan oluşan bir Yüksek Seçim Kurulu kuruluyordu” (Eroğlu, 1990, 119).

DP'nin iktidara geldiği 14 Mayıs 1950 seçimine ise bu yeni yasa ile girilmiştir.

4.1.2 Demokrat Parti Dönemi

Demokrat Parti 1950 seçimini büyük bir farkla kazanmıştır. Katılım oranının %80'i aştığı bu seçimde, DP % 53'lük bir dilim ile 487 milletvekili toplamından 408 milletvekili, CHP %39'lık bir dilim ile 69 milletvekili ile mecliste temsil edilebilmiştir. Millet Partisi ise bir milletvekilliği kazanmıştır. Yeni meclis, Celal Bayar'ı cumhurbaşkanlığına, Refik Koraltan'ı meclis başkanlığına, Adnan Menderes'i ise başbakanlığa seçmiştir. Celal Bayar Cumhurbaşkanı seçildikten sonra parti başkanlığını bırakmış ve Adnan Menderes parti başkanlığına getirilmiştir. **Emre Kongar (1999, 149)** DP'yi, yurt içinde gelişen ticaret burjuvazisi ile büyük toprak sahipleri arasındaki birliğin, yurt dışında ise Batı dünyasının, özellikle de ABD'nin desteklediğini belirtmektedir.

DP iktidarı ilk olarak 1950 Haziranında Bakanlar kurulu kararıyla "ithalat rejimi"ni ilan etmiştir. Bu karardan sonra üç yıl boyunca Türkiye, gümrük tarifeleri dışındaki koruma önlemlerinin büyük ölçüde kaldırıldığı bir dış ticaret politikası izlemiştir (**Boratav, 1989, 315**). Bu karardan bir ay sonra ise hükümet Kore'ye 4500 kişilik bir tugayın gönderilmesi kararını almıştır. ABD ile olan politik ve ekonomik yakınlaşmanın artması açısından öneme sahip olan bu karar sonucunda 1952'de Türkiye'nin, NATO'ya (Kuzey Atlantik Antlaşma Örgütü) girmesi mümkün olmuştur. Türkiye'nin NATO'ya katılması, Batı ile kurulan ilişkiler açısından önem verilen bir adımdır.

1950 yılının Ağustos ayı başlarında Türkiye Sınai Kalkınma Bankası'nın kurulması, **Mete Tunçay'ın (1989, 180)** belirttiği gibi, ekonominin finansmanı için yabancı sermayeden yararlanma arzusu sonucunda gerçekleşmiştir. DP iktidarı, 1951'de Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanununu, 1954'te Yabancı Sermaye Teşvik Kanunu ile Petrol Kanununu kabul ederek yabancı sermayeye daha elverişli çalışma koşulları sunmuştur.

"DP'nin ilk yıllardaki ekonomik başarıları endüstriden çok, tarım alanında olmuştur. İktisatçıları 1949'un kötü hasadından sonra, 1950 ve 1951'in iyi hasadlarını DP için büyük bir şans saymaktadırlar. Gerçekten, uygun iklim koşullarına, CHP iktidarının savaş sırasında biriktirdiği döviz ve altın yedeklerinin kullanılması ve artan ABD askeri ve ekonomik yardımı biraraya gelince, 1950-1954 döneminde hızlı bir ekonomik gelişme olmuştur. Fakat, sonraki yıllarda bu temponun sürdürülmeye çalışılması, DP'yi büyük zorluklarla karşı karşıya bırakacaktır" (**Tunçay, 1989, 181**).

DP, ekonomik liberalleşmeyi sağlayacağını düşündüğü kararlar verirken, siyasal liberalleşme alanında farklı bir tutum sergilemektedir. Yeni iktidarın öncelikli işlerinden

biri, Ceza Kanunu'nun baskıcı hükümlerini daha da ağırlaştırmak olmuştur. Mayıs 1951'de, basın özgürlüğüne önemli bir darbe vurulmuş ve yani bir kararname ile resmi ilanları dağıtma yetkisi hükümete verilmiştir. Böylece, eleştiriye yönelen basın organlarını ilansız bırakarak, bunları sindirme olanağı yaratılmıştır (Eroğlu, 1990, 120).

Eroğlu 1954 genel seçimlerinin arifesine gelindiğinde, ülkenin genel görünümünü şu şekilde özetlemektedir:

"Türkiye Batı'nın en sadık dostlarından biriydi; dışta ve içte azgın bir komünizm düşmanlığı egemendi; Atatürk'ün 'militan laiklik' siyaseti bir kenara itilmişti; halk, henüz enflasyon ve yokluğa dönüşmemiş olan iktisadi liberalizmin sağladığı genel canlanmadan, bürokrasinin gücünün kırılmış olmasından hoşnuttu; muhalefet ya ortadan kaldırılmış ya da tüm servetine el konularak sindirilmişti; DP içinde Menderes'in kişisel yönetimi giderek yoğunlaşmıştı; parti-içi demokrasi hızla boğulmaktaydı. Geniş kitlelerin hoşnutluğuna karşılık, aydınların bir kesimi, izlenen bu siyasetler demetinin tehlikeli sonuçlara götüreceğinin farkında olmakla birlikte, iktidar, bunların eleştirilerinin duyulmaması için siyasal liberalizme giderek sırt çevirmekteydi" (Eroğlu, 1990, 124).

DP, 1954 yılında yapılan seçimden %56'lık bir oy oranıyla çıkmıştır. CHP'nin oyları ise %35'in altına düşmüştür. Bu seçimde, çoğunluk sistemi sonucunda, DP'nin 503 milletvekilline karşılık CHP'nin 31 milletvekili meclise girebilmiştir. **Cem Eroğlu (1990, 125)**, bu eşine az rastlanacak zaferin, başta Adnan Menderes olmak üzere, DP yöneticilerinin başını döndürdüğünü ve kendilerinde sınırsız güç olduğu kuruntusuna kapıldıklarını belirtmektedir. Ayrıca Eroğlu, grubun çok büyümesinin birliği korumayı daha zor hale getirmesi sonucunda partinin, kendi içinde muhalefet doğurmaya başladığını ve bu durumun da, yöneticilerin daha hoşgörüsüz davranmalarına sebep olduğunu söylemektedir.

Bu dönemle birlikte siyasal liberalizmin hükümet tarafından kısıtlanması daha da artmıştır. Yeni bir emeklilik yasası çıkartarak ve memurların işten uzaklaştırılmasını kolaylaştırarak, yargıç ve profesörlerden gelebilecek muhalefetin önü kapatılmaya çalışılmıştır. Bunların yanı sıra, DP yönetimi, basına karşı da oldukça baskıcı bir tutum sergilemiştir.

"Bu dönemde, ekonomik sıkıntılar başlamış ve bir 'delibersyon' politikası uygulamaya konulmuştur. Dış ticaret rejimi sıkı kayıtlar altına alınmış; ödemeler dengesi açığını kapatmak için ABD'den ek krediler istenmiş, ama reddedilmiştir. Hükümet, şeker ve çimento fabrikaları başta olmak üzere, çeşitli sanayi tesislerinin temellerini atmak ve bu törenlerin yurt çapında propagandasını yapmak

suretiyle, halkı çekilen sıkıntıların yakında üstesinden gelineceğine inandırmaya çalışmıştır”
(**Tunçay, 1989, 183**).

1953'den sonra tarımsal ihracat ekonomisinin, üretimdeki düşüşe bağlı olarak gerilemesi ve beklenen düzeyde yabancı sermayenin ülkeye çekilememesi sonucunda kullanılabilir kaynak olarak sadece yardım ve dış borçlanma kalmıştır. Ancak, 1955'den sonra dış yardımın bulunmasında gittikçe zorlaşmıştır⁽²⁾. Cari işlemler açığının kısa dönemli dış borçlarla kapatılmaya çalışılmasının sonucu ise, 1958'de gerçekleşen yüksek oranlı devalüasyondur (**Keyder, 1990, 58**). 1959'un Ağustos ayında, Türk Lirasının onbir yıldır sabit tutulan dış değeri düşürülmek zorunda kalmıştır. Bunun sonucunda, Amerikan Dolarının 2.80 lira olan değeri 9 liraya çıkmıştır (**Tunçay, 1989, 186**). 1954 seçimlerinden sonra ekonomideki gerileme, sınıflar arası ayrılıkları da ortaya çıkartmaya başlamıştır. Bu dönemde, DP, kendi üyeleri tarafından bile bujuva benzeri bir sömürü sınıfının temsilcisi olmakla eleştirilmektedir. DP yönetimine parti içinden ve dışından yöneltilen eleştirilerin artması sonucunda yönetimin baskısı da artmıştır. DP yönetiminin bir baskı yönetimine doğru gittiği bu dönemde, parti kurucularından biri olan Fuat Köprülü, 6 Eylül 1957'de, DP'den ayrılmıştır (**Kongar, 1999, 153, 154**).

1957 genel seçimlerine gelindiği zaman ülke genelinde gergin bir hava hakimdir. Seçimlerin sonunda, DP %48 oranda oyla 424 milletveli, %41 oranda oyla CHP 178 milletvekili, ve %11 oranında oyu arasında bölüşen Cumhuriyetçi Millet Partisi ile Hürriyet Partisi 4'er milletvekili ile temsil edilmiştir (**Eroğlu, 1990, 129**). 1957 genel seçimlerin sonrasında da Celal Bayar Cumhurbaşkanı, Refik Koraltan Meclis Başkanı, Adnan Menderes ise Başbakan olarak görevlendirilmiştir.

1958 yılı ile birlikte ekonomik bunalım yoğunlaşmaya başlamıştır. Temel tüketim maddelerinin bile bulunmasının zorlaştığı bu dönemde karaborsa ve kuyruklar oluşmuştur. DP'nin iflas etmek üzere olan iç siyasetinin yanı sıra, 1958'de dış siyasetide neredeyse çökme noktasına gelmiştir. Mete Tunçay, Türkiye'ye yapılan Batı yardımını çoğaltmayı amaçlayan dış politikanın, bloklar arası soğuk savaşı körüklemeye dayandığını, hatta, 1958'de Irak'da gerçekleşen devrime, asker göndererek fiili müdahalede bulunmak isteyen DP'nin, Türkiye'yi neredeyse sıcak savaşa sürükleyeceğini söylemektedir. Ayrıca, Tuçay'a göre, Irak devriminin DP üzerindeki bir

(2) Dış borç: 1956 Aralıkta 1 milyar (TL), 1957'de ise 1,5 milyara (TL) yükselmiştir. Böylece Türkiye, IMF kotasını dolduran ve ödeme süresinin uzatılmasını isteyen ilk ülke oldu (**Schick, Tonak, 1987, 365**).

başka etkisi de, hükümetin darbeyle devrilebileceğine dair bir korku oluşması olmuştur (Tunçay, 1989, 185). Bu korku, hükümetin hem muhalefete, hem de basına karşı uyguladığı baskı politikasının iyice arttırmasını beraberinde getirmiştir.

Cem Eroğlu, 1957 genel seçimlerinden 1960 darbesine kadar geçen sürede Türkiye'nin genel durumunu şu şekilde özetlemektedir:

"Daha 1958 başında, orduda bir kaynaşma olduğu ortaya çıkmış ve yine ordu tarafından örtbas edilmişti. Bütün basın ve üniversite, DP'ye tamamen cephe almıştı. Memurlar ve askerler, giderek kötüleşen yaşam koşullarından ve içine itildikleri itibarsızlıktan bunalmışlardı. Sanayiciler bile, kah aşırı liberal, kah müdahaleci olan, plansız programsız iktisat siyasetinden artan bir ölçüde yakınıyorlardı. Büyük dış dayanağı olan Batı'nın gözünde bile DP iktidarı, Batı'nın müttefiki bir ülkeyi artan ölçüde bunalıma iten, giderek zararlı hale getiren bir dost gibi görünmeye başlamıştı" (Eroğlu, 1990, 131,132).

Türkiye'yi 27 Mayıs 1960 darbesine taşıyan sürecin, 28 Nisan 1960'da başladığı söylenmektedir. Bu tarihte DP, CHP muhalefetini tamamiyle ortadan kaldırabilmek için Meclis'te bir 'tahkikat komisyonu' kurmuştur. Komisyon, savcılarının, sivil ve askeri yargıçların bütün yetkileriyle donatılmıştır. Emre Kongar'ın belirttiğine göre, komisyonun vereceği bütün kararlar kesindir ve buna karşı başvurulacak herhangi bir üst makam bulunmamaktadır. Komisyona, bütün yayınlara sansür koymak, her türlü toplantıyı ve siyasal eylemi yasaklamak gibi pek çok olağanüstü yetkiler verilmiştir. Demokrasinin sonu demek olan bu uygulama, bütün ülkede öğrenci gösterilerine ve siyasal tedirginliğe yol açmıştır. Bu ayaklanmaların sonucunda sıkıyönetim ilan edilmiştir (Kongar, 1999, 154).

Ve 27 Mayıs 1960'da, Türk Silahlı Kuvvetleri, DP'nin, demokrasiden sapması, Atatürk ilkelerinden ödünler vermesi ve kendi yandaşlarına ayrıcalıklı işlem yaparak halkı ikiye bölmesi gerekçeleriyle yönetime el koymuştur.

4.2 Demokrat Parti Döneminde İstanbul İmarı

4.2.1 Müşavirler Heyeti, Hans Högg ve Luici Piccinato

Önceki bölümde de bahsedildiği gibi, 1951 yılında, Prost'un hazırlamış olduğu İstanbul Nazım Planının gözden geçirilmesi için, 'İstanbul İmar Planları Revizyon Komisyonu' kurulmuştur. Komisyonun temel amacı, imar planlarının ve detay çalışmalarının, şehrin bünyesi, ekonomisi ve tarihi durumuna uygunluğunun analizini yapmak ve, bunlardan hangilerinin tamamen, hangilerinin de kısmen uygulanabilir olduğuna karar vermektir. Kemal Ahmet Aru (İTÜ), Cevat Erbel, Mithat Yenen (İller Bankası), Mukbil Gökdoğan (T. Y. Müh. Birliği), Muhittin Güven (T. Y. Mim. Birliği), M. Ali Handan (GSA) ve Behçet Ünsal (Teknik Okul) bu komisyonun üyeleridir. Faruk Aker (İmar Md.) ve Ertuğrul Menteşe (İmar Md.) komisyona yardımcı olarak katılmış, Seyfi Arkan ise müşahit (izleyici) olarak toplantıları izlemiştir. Revizyon Komisyonu'nun, 26 Mart 1951 ile 28 Ekim 1951 tarihleri arasında yaptığı toplantılar sonucunda hazırladığı raporda, Prost planına getirdiği eleştiriler şunlardır:

- "1- İmar planlarının hazırlanışında izlenen yol günün şehircilik anlayışıyla bağdaşmadığı gibi, planlama çalışmalarına ise hiçbir survey yapılmadan girilmiştir.
- 2- Mevcut haritaların yetersizliği nedeniyle şehir topoğrafyasına bağlı olmayan planlar yapılmıştır.
- 3- Planlama ölçeği değiştiğinde ana fikirden uzaklaşmıştır.
- 4- Yapılan çalışmalarda, mesken, ulaşım, sosyal, ekonomik sorunlara çözüm getirmek yerine, şehri süslemeye dayanan bir planlama anlayışının hakim olduğu görülmüştür" (Duranay, Gürsel, Ural, 1972, 81).

Komisyon, analiz çalışmalarının ve İmar Müdürlüğü teşkilatının genişletilmesini ve imar planlarının hazırlanmasında plan ana hatları üzerinde karar almak, planlama çalışmalarını organize etmek ve Şehir Meclisi İmar Komisyonu ile işbirliği yapmak üzere, 'İstanbul Şehri İmar Planı Daimi Komisyonu' isimli bir heyetin kurulmasını önermiştir (Duranay, Gürsel, Ural, 1972, 81). 1952 tarihinde, 'Müşavirler Heyeti' ismi altında bir komisyon kurulmuştur. Emin Onat, Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan ve Cevat Erbel, bu komisyonun üyeleridir. Müşavirler Heyeti'nin hazırladığı 'İstanbul İmar Planı İzah Raporları'ndan Beyoğlu bölgesi ile ilgili olan rapor 1954'te, İstanbul bölgesi ile ilgili olan ise 1955'te onaylanmıştır. Bu bölümde, Müşavirler Heyeti tarafından hazırlanmış imar raporlarından ana hatlarıyla bahsedilecektir.

1954'de onaylanan 'Beyoğlu Ciheti Nazım Planı Raporu'na, Prost tarafından hazırlanmış Beyoğlu nazım planının tamamı ile gözardı edilmediği belirtilerek başlanmıştır.

"Eski Beyoğlu nazım planının tatbik edilen veya tatbik kabiliyeti bulunan kısımları aynen muhafaza edilmiştir. Fakat mahallerinde yapılan etüdler ve araştırmalar sonunda mevcut nazım plana rağmen tatbik olunamadığı görülen ve artık bambaşka bir durum arzettiği için planın da buna göre değiştirilmesi icap eden kısımlarla; realitelere uymadığı için tatbik kabiliyeti olmayan noktalar değiştirilmiştir" (**Müşavirler Heyeti, 1954, 3**).

Beyoğlu bölgesi için hazırlanan bu yeni planın Prost planından farkı, belediye sınırlarının genişletilmiş olmasıdır. Sınırlara, Söğütözü, Rumelihisarı, Levent Mahallesi ve Mecidiyeköy'ü de dahil edilmiştir. Böylece, Beyoğlu bölgesi planı yaklaşık 3400 hektarlık alanı kapsamaktadır. Nazım planını açıklayıcı raporda, 1952 sayımına göre, Beyoğlu bölgesinin nüfusu 347.488 olarak ele alınmıştır. Bu sayıma göre, 63.059 kişi Taksim'de, 61.583 kişi, Beşiktaş'ta, 59. 273 kişi Şişli'de, 48.232 kişi Beyoğlu'nda, 47.194 kişi Kasımpaşa'da, 43.433 kişi Galata'da, 13.959 kişi Hasköy'de ve 10.755 kişi de Arnavutköy'de yaşamaktadır. Raporda ayrıca, Beyoğlu bölgesinde 480 hektarlık alanın yerleşime açılmasıyla, 102.000'lik bir nüfusun daha bu bölgeye yerleşebileceğinin gözönüne alındığı ve böylece, planın çerçevesinin 486.000 kişiye göre çizildiği belirtilmiştir (**Müşavirler Heyeti, 1954, 9**).

Komisyon, Beyoğlu bölgesinin 1/500 ölçekli ulaşım planları da hazırlamıştır. Raporda, bu planların önemi şu sözlerle açıklanmıştır:

"Şehirdeki nakil vasıtalarının adedi bugün 16 bin civarında olmasına rağmen şehrin bütün seyrüseferi mahdud (sınırlı) bir saha dahilindeki birkaç dar yola inhisar ettiğinden, çok sıkıntılı bir hal mevcuttur. Bir çok noktalarda sık sık tıkanıklıklar ve kazalar vuku bulmaktadır. Belediye, bu durumun önüne geçebilmek için en kısa zamanda radikal hal çarelerine baş vurmak zorunda olup yukarıda sözü geçen yeni halihazır haritaları ve planlama sırasını beklemeye tahammülü yoktur" (**Müşavirler Heyeti, 1954, 13**).

1955'de onaylanan 'İstanbul Ciheti Nazım Planı'nın, Beyoğlu bölgesi için hazırlanan imar planıyla benzer bir yaklaşım içinde ele alındığı raporun ön sözünde belirtilmiştir. Bu plan da, Prost planının yeniden ele alınmasıyla oluşturulmuş ancak Prost planının sınırlarına Florya'da katılarak çalışma alanı daha da genişletilmiştir. Böylece İstanbul bölgesi nazım planı, Eyüp, Sarayburnu, Yenikapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy, Florya

doğrultusunu ve bu doğrultunun kuzey bölgesini kapsayarak 7000 hektar olarak ele almıştır. İstanbul bölgesinin, 1955 sayımına göre nüfusu ise, 532.276 olarak saptanmıştır. Bu sayıma göre, 279.568 kişi Fatih'te, 130.036 kişi Eminönü'nde, 45.113 kişi Eyüp'te ve 16.559 kişi ise Bakırköy'de yaşamaktadır. Bu bölgenin, ele alınan gelişim sahaları ise Florya, Yeşilköy, Baruthane ve Bakırköy olarak saptanmıştır. Ayrıca nüfusun 1.081.080'e çıkabileceği belirtilmiş ancak bu artışın kaç yıllık bir süreç içinde gerçekleşeceği konusunda herhangi bir gelecek vizyonu, imar planı içine alınmamıştır **(Müşavirler Heyeti, 1956, 5)**. İstanbul bölgesi için hazırlanan bu imar planı, kentin ilk sanayi bölgeleri planıdır. Raporda, sanayi bölgeleri için önerilen yerleşim şu şekildedir.

"Şehrin sanayi bölgelerinin, İstanbul semtinin Sur haricinde Haliç'ten Marmara'ya kadar ve batıda Bakırköy civarına kadar arazi imkanlarına göre dağıtılması; Beyoğlu semtinde Hasköy ile Halıcıoğlu arasında Feriköy'e giden mefhum hattın şimalinde kalan arazi üzerinde tertip edilmesi, İstanbul'un diğer kazalarında en müsait yerlerin sanayiye tahsis ve iskan bölgeleri dahilinde kalan mevcut bilumum zararlı sanayinin muayyen bir mühlet dahilinde kendilerine tahsis olunacak yerlere nakli ve büyük sanayi ve serbest liman bölgesinin de Tuzla-Pendik⁽³⁾ civarında tesisi uygun görülmüştür" **(Müşavirler Heyeti, 1956, 8)**.

Hazırlanan İstanbul bölgesi imar planı hakkında Ticaret ve Sanayi Odaları birleşerek, 7 Şubat 1956 tarihinde bir rapor sunmuştur. Rapor, Ticaret Odası'ndan, A. N. Usman, C. Birtek ve N. Baban tarafından, Sanayi Odası'ndan ise, M. Berberoğlu, A. Ramazanoğlu ve F. Taylan tarafından imzalanmıştır. Raporun, imar planı hakkındaki ilk eleştirisi, "bölge tesbitinde bazı acele kararlar" alınmış olmasıdır.

"Bilhassa haritaları tam olmayan, mevcutları da 30-35 senedir revizyon görmemiş olan bir şehrin imar planının yapılmasındaki güçlükler meydandadır. Hele İstanbul gibi dünyanın en geniş ve yaygın bir şehrinin imar planının yapılmasında dış irtibatlar etüd edilip bir rejyonel plan yapılmadan önce, kısmi imar planları ile şehrin müstakbel durumunun tesbitine çalışmak, muazzam bir tesisin esas planlarını yapmadan bunun teferruatını rastgele inşa etmeye benzer. Böyle bir tesisin, istikbalde ne şekilde çalışacağı ve düğümlerinin ne şekilde açılmaz hale geleceği meydandadır. Rejyonel bir planın ihzarından (hazırlama) önce bölgelerin tesbiti ve mevcutların değiştirilmesi yoluna gidilmesi ileride tamiri imkansız sıkıntılar doğurabilir. Bu bapta Haliç sanayi bölgesinin de bir kalemde kaldırılmaya teşebbüs edilmesi, imkansızlığı ve mevcut imkanları baltalamaya çalışmaktan başka bir işe yaramayacağı açık olarak gözükmektedir.

(3) İmar raporlarında, Tuzla-Pendik'deki büyük limana ek olarak İstanbul'da Haydarpaşa, Salıpazarı ve Yedikule civarında da limanların inşa edilmesi teklif edilmiştir.

Asırlardan beri mevcut bir sanayi, henüz planlanmamış olan bir turist sanayiine feda etmeden evvel çok düşümk, eldeki ve muhtemel imkanları çok iyi tartmak icap eder.

Şehirci gözü ile Haliç sanayi için ideal bir bölgedir. Değil bu bölgenin iptali, bilakis bu bölgenin takviye edilmesi tarafına gidilmelidir. Silahtarağa ve Kağıthane bölgelerinin müsait kısımlarında kanallarla sanayi bölgesini daha içerilere doğru yürütmek imkanı vardır. Hatta demiryolu irtibatı ile bu bölgenin daha verimli hale sokulması da mevzubahis olabilir. Fakat en mühimi şehir merkezini katetmiyen bir yolla bu bölgenin kara yollarına irtibatının tesisidir.

İmar Müdüriyeti'nin malumu olduğu üzere sinai müesseselerin şehirler dahiline alındığı ve bundan iktisadi ve içtimai büyük faydalar temin edildiği Amerikan mütehassısları tarafından ifade edildiği gibi Avrupa şehirlerinde de binlerce fabrikaların şehirler içinde bulunduğunu hepimiz görmüş bulunuyoruz. Lüzum görülürse, bir heyetin bu hususta Avrupa'da yapacağı tetkikatın masrafını, sanayicilerimizin istikballerini temin için, odalarımız kabule amadedir" (**Müşavirler Heyeti, 1956, 32-35**).

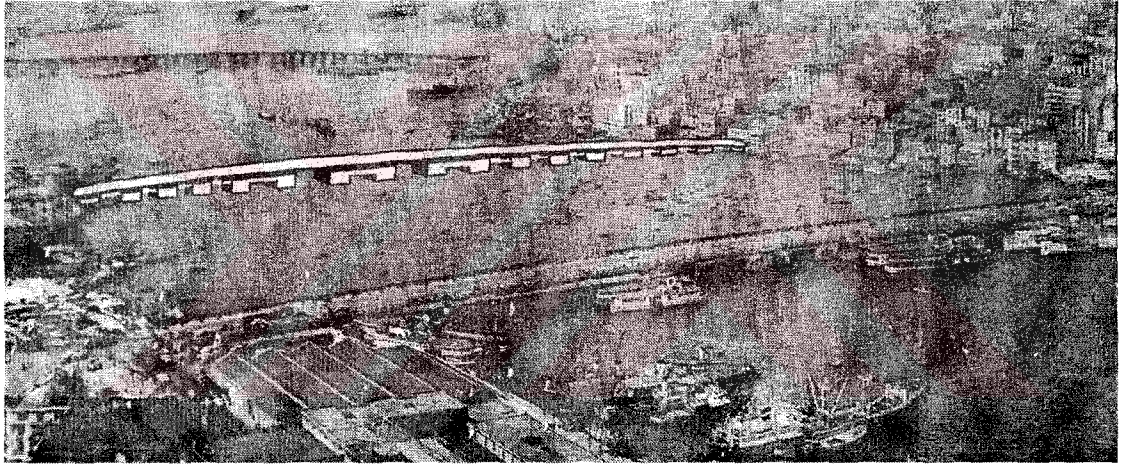
1956 yılında, Alman Profesör Hans Högg ile İstanbul kent planlarının düzenlenmesi için bir anlaşma yapılmıştır. Hans Högg, İstanbul'da bir büro kurarak 1960 yılına kadar İstanbul üzerine çalışmıştır. Högg, 'İstanbul' isimli kitapta kent ile ilgili olarak şunları söylemektedir:

"İstanbul şehir planlaması, yapım ve gelişim sorunları karakteri ve karmaşıklığı bakımından, tıpkı nüfusu bir milyonun üstünde olan ve hızla gelişen şehirlerin planlamasına benzer özellikler göstermektedir. Eskiden İstanbul yayaların şehriydi. Bu nedenle şimdi, yol yapımı ve bağlantı sorunları, özellikle çok karmaşıktır. Nüfusun hızlı artışı ve köyden şehirlere yoksulluk nedeniyle yapılan göçler büyük yerleşme sorunları doğurmuştur. Sadece şehir ve bölgesel planlama değil, fakat ulusal ölçüde planlama ve sosyal politika da bu nedenle olağanüstü görevlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu görevlerin sayısı altyapı, genel domatım hizmetleri, korunması bakılması gerken tarihi yapı ve anıtlar ve olağanüstü doğal güzelliklerinin korunması sorunları ile daha da artmıştır. Takriben, oniki kilometre kare alan kaplayan eski şehirde bulunan yüzlerce anıt düzensiz ve seyrek yani İstanbul yerleşmesinde 'zorunlukla bağlı kalınan dominant elemanlar' olarak dağılmış bulunmaktadır. Şimdilik şehir hala bu tarihi dominantlarla belirlenmektedir. Ulaşım ağı, şehir sūtrūktūrüne, tarihi elemanlara ve şehir manzarasına uydurulmalıdır" (**Duranay, Gürsel, Ural, 1972, 84**).

Hans Högg İstanbul için hazırladığı planda, dört temel ulaşım bandı önermiştir. Bunlar, Haliç ve Boğaz kıyılarını izleyen sahil bandı, kent içi sūtrūktūr izlenerek kurulacak iş bandı, Avrupa ve Anadolu semtlerinin üç merkezini bağlayan ana yol ve onun bölümleri olan iç kavşak bandı ve havaalanı, banliyöler ve şehirlerarası yollardan oluşan dış

bandıdır (Duranay, Gürsel, Ural, 1972, 84). Hans Högg'ün üzerinde çalıştığı bir diğer proje de, Karaköy-Eminönü bağlantısıdır. Bu çalışma kapsamında ilk olarak Högg, Galata Köprüsü'nün Haliç'e doğru 300 metre kadar kaydırılmasını önermiştir (Yeni Sabah, 26 Nisan 1957). Högg, Karaköy Köprüsü ile ilgili sunduğu raporda şunları yazmıştır:

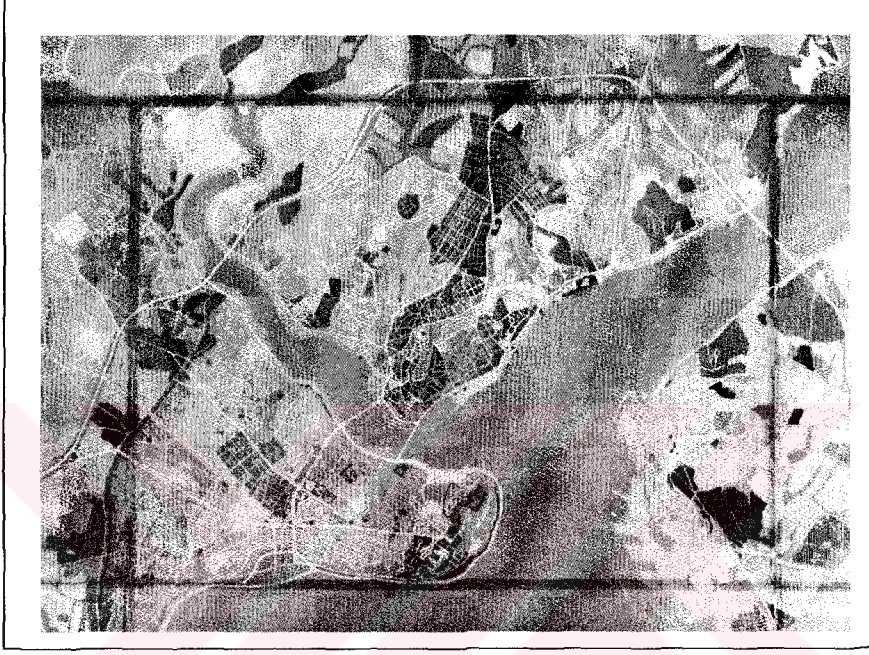
"Karaköy Köprüsü'nün halen 10-15 senelik bir ömrü kalmıştır. Köprü'nün Haliç'e doğru 300 metre kaydırılmasıyla yeni bir köprü yapılmalıdır. Bu zaruridir. Üçüncü bir Eminönü-Beyazıt yoluna ihtiyaç vardır. Köprü 300 metre kaydırılarak Yemiş İskelesi istikametine gelince, açılmasını teklif ettiğim yol Yemiş'den başlayacak, Rüstempaşa Camii'ni meydana çıkaracak, Uzunçarşı'ya ve oradan da bir kavisle Beyazıt'a vasil olacaktır. Köprü'nün kaydırılmasıyla vakı yayalar köprüye gelmek için biraz fazla yürüyeceklerdir ama, şehrin estetiği güzelleşecek ve trafik sıkıntısı halledilecektir" (Yeni Sabah, 27 Nisan 1957).



Şekil 4-1 Galata Köprüsü için öneri (Kaynak: Yeni Sabah, 30 Nisan 1957)

Daha sonra Högg, yayaları gözönüne alarak, Galata Köprüsü'nün, Galata ayağı sabit kalmak üzere, Sirkeci'ye kaydırılmasını önermiştir. Högg bu projesinin açıklamasında, üçüncü bir köprü'nün inşası halinde yeni bir ulaşım ağının oluşacağını, Sirkeci ile Tünel arasındaki mesafenin kısılacağını, Sarayburnu bölgesinin "kıymetli bir görünüş kazanacağını", Yeni Cami'nin "hakim bir mevki elde edeceğini", Yemiş İskelesi ile Perşembepazarı arasındaki köprü'nün, Arap Camii yanından "Cenevizlilerden kalma eserlerle süslenecek" bir yolla Şişhane'ye bağlanacağını anlatmıştır (Yeni Sabah, 28 Nisan 1957). Perşembepazarı-Yemiş köprüsünün inşası edilmesi 'İmar Planlarını Tetkik ve Müşavere Heyeti' tarafından kabul edilmiş ancak bu proje uygulanmamıştır.

1958 yılında, devam etmekte olan imar çalışmalarına katkıda bulunmak ve bu çalışmaları destekleyecek planları hazırlamak göreviyle İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. Bu müdürlük, 1958-1961 yılları arasında, İtalya Müşaviri Luigi Piccinato gözetiminde, 1/10.000 ölçeğinde nazım planı hazırlamıştır. Piccinato bu planın temasını şu şekilde açıklamıştır:



Şekil 4-2 İstanbul Piccinato Planı, 1/10.000 (Kaynak: 50 yılda imar ve yerleşme)

"İstanbul'un teması, mevcut şehre yeni gelişme sahaları sağlamak, nüfusunu artırmak, iskan şartlarını düzeltmek ve trafiğini hal etmekten ibaret olmayıp, daha ziyade istihsal araçlarını daha elverişli yerlere yerleştirmek suretiyle şehrin gelişmesini ekonomik fonksiyona bağlayacak yeni bir organizma yaratmaktır. Mevcut problemleri daha fazla karıştırmadan, onları çözmeğe yönelen yeni gelişme alanları ancak büyük bir organizma içinde yaratılabilir. Bu yeni organizmada ortaya çıkacak ve onun gelişmesini engelleyecek belirli temayül ve gelişmelere mani olmalı, bunların yerine organizmanın işlemesine ve daha geniş bir program gelişmesine yarayacak durumlar yaratılmalıdır. Elhasıl, şehir idare altına alınmalı, onun tarafından sürüklenmemelidir" (Duranay, Gürsel, Ural, 1972, 88).

4.2.2 1956 ve İstanbul'un İmarı

Ağustos 1956'da İstanbul'da başlayan imar çalışmaları, kent için bir ilk olma özelliği taşımaktadır. Önceki dönemlerde gerçekleştirilen imar çalışmalarında, kentin geneli ele alınmaktansa noktasal ölçeklerde uygulamalar yapılmıştır. 1956-1960 yılları arasında yapılan imar çalışmaları ise, kentin bütününe "modern şehircilik anlayışı"na göre yeniden planlamayı amaçlamıştır. Bu dönemde, İstanbul'da yapılan imar çalışmalarının bir başka özelliği ise, uygulamaların, dönemin başbakanı olan Adnan Menderes tarafından merkezi yönetim ölçeğinde ele alınmış olmasıdır. Adnan Menderes, bu çalışmaların yürütülmesi sırasında aktif bir rol üstlenmiştir.

Tez çalışmasının bu bölümünde ilk olarak, İstanbul'da gerçekleştirilen imar çalışmalarının politik söylemi ele alınacaktır. Ayrıca, bu dönemde İstanbul kentinin nasıl görüldüğü ve nasıl görülmek istendiği farklı yayınlardan yapılan alıntılarla özetlenmeye çalışılacaktır. Daha sonra ise İstanbul ve Beyoğlu bölgelerinde yapılan imar uygulamaları incelenecektir.

Üçüncü bölümde incelenen Arkitekt dergisi makalelerinden de anlaşılabilirdiği gibi İstanbul'un 'modern zamanın modern makinelerine' göre yeniden inşa edilmesinin gerekliliği 1930'lardan beri tartışılmaktadır. İstanbul'un anıtlarını ve doğal güzelliklerini, 'modern şehircilik anlayışı'nın ve teknolojinin güzellikleriyle harmanlayabilmek ise bu tartışmaların ana eksenini meydana getirmiştir. Yerli ve yabancı uzmanların amacı İstanbul'a modern bir görünüm kazandırabilmektir. 1956 yılında başlayan imar çalışmalarının da temel amacı 25 senelik bu tartışmaların devamı gibidir. DP hükümeti, hazırlanan projelerin kent bütününe uygulanabilmesi için gerekli olan "ekonomik ve manevi güce" sahip olduklarını ve bu güçle İstanbul'u hakettiği güzelliğe kavuşturacaklarını söylemektedir. Adnan Menderes, 23 Eylül 1956 tarihinde, yeni başlayan imar çalışmaları hakkında bilgi vermek için yaptığı basın toplantısında, bu görüşlerini şu sözlerle dile getirmiştir:

"İstanbul'un imarı zaman zaman ele alınmış ve birçok ihtiyaçlarına cevap verecek gayretler sarfedilmişse de bunun büyük paralara ve zamana ihtiyaç olduğu görülerek gari bırakılmıştır. Bundan ötürüdür ki İstanbul'un imarı ancak yeni başlamıştır" (Yeni Sabah 23 Eylül 1956).

İstanbul'da gerçekleştirilen imar uygulamaları, aynı zamanda dönemin ülke gelişim politikasının da bir parçasıdır. Bu yüzden, İstanbul imarı politik bir söylem olma özelliği de taşımıştır. İmarın politik bir söylem haline gelmesi ise, uygulamaların sürecini

etkilemiştir. 1957'den sonra ülkenin ekonomik durumunun kötüleşmesine rağmen, DP hükümeti, yönetimdeki ve ekonomideki gücünü kaybetmediğini gösterebilmek için imar çalışmalarına kapsamı daha da genişleterek devam etmiştir. 'İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü' tarafından 1958 yılında yayımlanmış olan 'İstanbul'un Kitabı' isimli imar çalışmalarını tanıtan kitapta uygulamalar, İstanbul'un yeniden "fethedilmesi" olarak tanımlanmıştır.

"İstanbul şimdi Başvekil Adnan Menderes'in büyük gayretiyle ikinci defa fethedilmektedir. Fatih, Bizans'a karşı zafer kazanmıştı. Menderes, İstanbul'daki ızıraba, avareliğe, dağınıklığa ve derbederliğe karşı, bir medeniyet zaferi kazanmıştır. Çünkü İstanbul yeni baştan ele alınmış, caddeleriyle, meydanlarıyla, binalarıyla, camileri ve tarih eserleriyle, kültür ve sağlık müesseseleriyle, her cephesiyle yeni baştan tanzim yoluna gidilmiştir.

Işıktan, sudan, renkten ve cenab-ı hakkın bütün lütuflarından örülmüş olan İstanbul şimdi bir mimari zevkle, bir san'at anlayışıyla sarılmakta, elmas traş edilmekte ve parlamaktadır. Onun için Adnan Menderes İstanbul'u ikinci defa fethediyor, dediğimiz zaman hakikatin tam ifadesini bulduğumuz muhakkaktır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 5, 7).

'İstanbul'un Kitabı'nda, "bir elmas gibi traş edilip parlatılacağı" ifade edilen İstanbul, "pislik içinde, düzensiz ve geri kalmış bir ortaçağ kenti" olarak betimlenmiştir. Kitabı hazırlayanlara göre, İstanbul'un, ne "şehircilik namına övünülebilecek" bir yeri, ne de "medeniyet meydanına çıkılabilecek bir meydanı" bulunmamaktadır.

"Denizsiz kalmış yalılarla, sokaksız kalmış mahallelerle, yepyeni bir çağda bulunduğunu unutmuş semtlerle, şekilsiz, hendesesiz ve mimarisiz binalarla İstanbul'u talihine küsmüş bir şehir olarak bırakmak reva mıydı?

O muhteşem Süleymaniye, derme çatma evlerin muhasarası altındaydı. Yeni camii, çerden çöpten dükkanlar tahta perde arkasına almıştı. O güzelim Beyazıt meydanı birbirinden şekilsiz salaş binaların hücumuna uğramıştı. Ya sokaklar, ya sokaklar? O eciş bücüş sokaklar? O, bir kalabalıkta sanki çatlayacakmış gibi çatırdayan boğmak boğmak sokaklar!...İstanbul günden güne caddelerinde derisi buruşarak ihtiyarlıyordu. Onun için şairler, İstanbul'da sadece tabiatı terenüm etmişler, fakat hayatı hüznle anmışlardır.

Ya Haliç? Ya Eyüp? Pierre Loti elbette harabeleri sevecektir. Bu mezarlıkları sevecektir. Oradan İstanbul'a hüzn ile bakışı seyredecektir. Çünkü ona göre burası bilmediği, alışmadığı bir başka alemdir!...

Boğazın, boğazına harap yalılar, dar yollar tıkanmıştı. Bir mihnetin sonunda teselli kadar iyi idi. Şimdi mihnet işte ortadan kalkmakta, gariplik silinmekte ve boğaz ayrıca medeni ihtişamını da almaktadır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 6).

Dönemin cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın 'Başvekilim Adnan Menderes' isimli kitabında aktardığı bir anı, İstanbul imarının Adnan Menderes için taşıdığı anlam konusunda bilgi vermektedir. Ancak anı kitapları güvenilirliğe sahip bilimsel kaynaklar olmadığı için bu anı sadece bir veri olarak ele alınmalıdır.

"Aksaray'ın o eski, dar, çarpık yollarından geçiyorduk. Ahşap evlerin perişan manzarasını göstererek devam (Adnan Menderes) etti: 'Şu, birbirinin sırtına yaslanarak ayakta duran binalara bakınız. İstanbul gibi dünya incisi bir şehir böyle mi olur? Bazı saatlerde trafik bu yollarda adeta kilitleniyor. Güzelim camilerimiz, sanat eserlerimiz, bu kargaşalıkta, hurdaların arasına karışmış bir antika eşya gibi kaybolmuş. Bütün bunları, büyük caddelerin vitrinine çıkarmak, gün ışığına kavuşturmak lazım. Bütün bunlar, elbette bir belediye işi olmaktan çok fazla bir şeydir. Devletin büyük turizm davasının bir parçasıdır.' Sesi, inanmış, heyecanlı idi. Yeni bir misyonun içinden konuştuğu belli oluyordu. Yol boyu anlattı: '(Cumhuriyeti kurduktan sonra) ne yapabilmişiz İstanbul'a? Beyoğlu semtinde birkaç büyük bina, Taksim Gezisi, Maçka yolu, Taşlık, birkaç heykel, birkaç cadde. Ben Cumhuriyet nesli olarak kendimi İstanbul'a borçlu sayıyorum! Bugün İstanbul'un hayatı, Beyoğlu'nun bir caddesi üzerinde toplanmış, öbeklenmiş. İlk yapılması gereken şey: Beyoğlu'na karşı İstanbul! Açılacak büyük caddelerin vitrininde, camilerimiz, sebillerimiz, sanat eserlerimiz yüzüktaşı gibi parlayıp görünmeli. Trafik, düzenli bir su gibi akıp gitmeli. İnsanlar hayatlarını, yollarda zaman tüketerek geçirmemeli. Bugünkü İstanbul, belki beş-altı yüz bin nüfus için yeterlidir. Ama bugün, bir buçuk milyonu aşkın insan bu şehirde yaşamağa çalışıyor. Milyonluk şehirlerin, nefes alacak meydanları, parkları olması gerekir. Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Taksim, Şişli, Beşiktaş'ta meydanlar yapmalıyız. Bu meydanları, büyük geniş yollarla birbirine bağlamak şarttır. Haliç'i çevreleyen bir korniş yol, Boğaziçi'nin iki yakasını ve Eminönü'nden Yeşilköy'e kadar uzanan kıyıyı izleyen bir korniş yol yapmak, bugün bir turistik ve trafik zorunluluğudur. Turistik köylere, eğlence sitelerine yer veren büyük bir imar hamlesi içine girilmedikçe, Cumhuriyet neslinin tarihe borçlu kalacağına inanıyorum" (Bayar, 1969, 158-160).

Celal Bayar'ın aktardığı bu heyecanı toplumun da paylaştığı gazete haber ve yazılarında vurgulanmaktadır. Kent için gerçekleştirilecek çalışmalarla, "senelerden beri ihmal edilen güzel İstanbul'umuzun çehresi hayırlı ellerin teşebbüsü ile tamamen değişecek ve turist nazarında layık olduğu yeri alacaktır" (Yeni Sabah, 20 Mart 1957). Yeni Sabah gazetesinde günlük köşe yazıları yayınlanan Sabri Esat Siyavuşgil, "şehrini seven onun 20. asırda hala ortaçağı yaşamasından eza duyan her İstanbul'lunun, bu dev çapındaki imar faaliyeti karşısında sevinç ve minnet" duyacağını yazmıştır (Siyavuşgil, 14 Eylül 1956). Fransa'da felsefe eğitimi alan Siyavuşgil, 1957 yılının Nisan ayında yapılan ve bir hafta süren 'İstanbul Merkezi Yeni İmar Planları Tetkik ve

Müşavere Heyeti' toplantılarına⁽⁴⁾ da katılmıştır (**Yeni Sabah, 26 Nisan 1957**). Sabri Esat Siyavuşgil, Yeni Sabah gazetesi için yazdığı köşeyazılarında, İstanbul'da yapılan imar çalışmalarına sıklıkla yer vermiştir. Siyavuşgil'e göre kentlerin imar edilebilmesi için para, görgü, bilgi zevk ama en çok cesaret gerekmektedir ve İstanbul'da o zamana kadar yapılan uygulamaların çoğunlukla "fiyasko" ile sonuçlanmasının nedeni, "parasızlıktan çok cesaretsizliktir. Siyavuşgil, "Devlet Baba"nın imar çalışmalarında onların "şehirli olarak beceremediği cesareti" gösterip gösteremeyeceğini merak etmektedir.

"Bizim çekingen, ürkek, esnaf işi kıpırdanmalarımızın yerine büyük çapta, uzağı gören, muhkem ve cesur bir hamle ile bu tabiat güzeli şehri bir şahaser mamureye çevirebilecek mi?" (**Siyavuşgil, 12 Eylül 1956**).

Siyavuşgil bu soruların cevabını Adnan Menderes'in 23 Eylül 1956 tarihli basın toplantısında almış gibidir. Daha önce de bahsedilen bu toplantıda Menderes, İstanbul'da yapılması planlanan imar çalışmalarını anlatmış ve açılacak olan yollar hakkında bilgiler vermiştir. Bu basın toplantısından önce, uygulanmaya başlanan işlerin hızı karşısında, heyecana kapılmış olan Siyavuşgil, içinde bulundukları dönemi, "İstanbul'un üçüncü fethi" olarak tanımlamıştır. Özellikle de, imar çalışmalarının hızı ve düzeni Siyavuşgil'i çok etkilemektedir.

"Vaktiyle senelere sığdıramayan işleri aylara, hatta haftalara indirmek mümkünmüş, bir türlü hepsi bir araya getirilemeyen gayretlere hemen saf bağlatmak kabilmiş. Devletin eline aldığı imar hamlesi, yıllardanberi kene gibi her işimize yapışıp bizi yerimizde saydıran bu ağır kanlılık ile tertipsizliğin devasız bir illet olmadığını isbat etmiş bulunuyor. Bir sabah uyanınca, daha dün şehrin bir ufkunu tıkayan koskoca bir surun yerle bir olup 30 metre genişliğinde bir caddeye yol verdiğini görüyoruz. Vapurla karşı yakaya geçtiğimiz bir günün akşamında sapasağlam bıraktığımız bir dizi baraka ile bir sıra parmaklığın kayıplara karıştığına şahit oluyoruz. Beri tarafta ise, daha bir hafta evvel yıkıntıların kapladığı genişlik, bir meydan düzlüğüyle ayaklarımızın altına seriliyor. Bir taraftan lağım künkleri yerleştirilirken, öbür taraftan borular döşeniyor, kablolar çekiliyor, arkadan da yol ameliyesi açılan çukurları doldurup dünkü arsayı beton meydana çeviriyor" (**Siyavuşgil, 29 Eylül 1956**).

(4) Bu toplantılarda, İstanbul'da o zamana kadar yapılmış olan çalışmalar ile Hans Högg tarafından hazırlanmış olan planlar incelenmiştir. 26 Nisan 1957 tarihli Yeni Sabah gazetesinin haberine göre, dönemin İstanbul Valisi Fahrettin Kerim Gökay başkanlığında yapılan toplantıya, Henri Prost, J.H. Lambert, Emin Onat, Sedat Hakkı Eldem, Mehmet Ali Kandan, Sabri Esat Siyavuşgil, bakanlık müşavir ve uzmanları, belediye imar işi heyeti ile bazı mimar ve mühendisler katılmıştır (isimleri belirtilmemiştir).

Yeni Sabah gazetesinin bir başka köşe yazarı olan Müşerref Hekimoğlu'na göre, "şehrin manzarasını değiştirmek için gösterilen faaliyetin" en önemli noktası, kendilerinden sonraki nesillere "rahat ve düzenli" bir kent bırakılacak olmasındadır.

"Bir plana göre gelişecek, güzelleşecek İstanbul'u biz görmeyeceğiz belki, ama çocuklarımıza rahat ve düzenli bir şehir bırakmış olacağız. Yıllardır ihmal edilen, şunun bunun hatırı diye hiçbir yerine dokunulmayan, seçim yıllarında en göze batan taraflarına göz yumulan bu canım şehir, tabiat güzelliklerine, tarihi abidelerine değer duruma ne zaman gelir, bizden nekadarkı fedakarlık ister henüz bilmiyoruz, yalnız Başbakanımızın hareketinde yeni bir zihniyet buluyoruz: Bugünü hesaba katmadan gelecek nesiller için bir şeyler yapmak arzusu. Biz önümüzde iyi örnekler bulamamaktan şikayet eden nesil, devlet adamlarımızda böyle bir zihniyet değişikliği istiyoruz" (Hekimoğlu, 1 Ekim 1956).

4.2.3 İstanbul Bölgesi İmar Uygulamaları

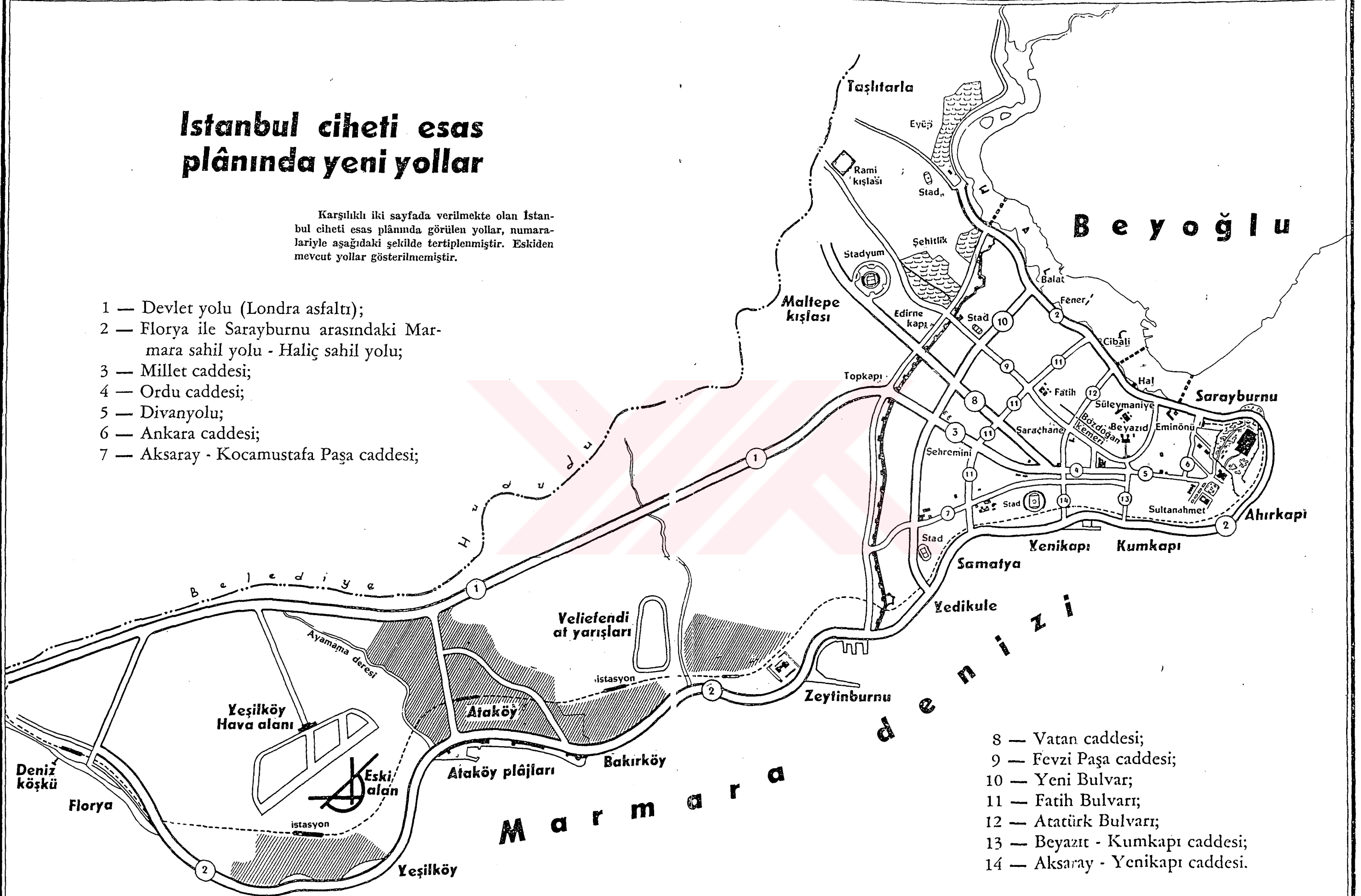
1956-1960 yılları arasında gerçekleştirilen imar çalışmaları sırasında, İstanbul bölgesinde, beş ana ulaşım aksı kullanıma açılmıştır. Bu akslar; Londra Asfaltı (Florya-Topkapı bağlantısı), Millet Caddesi (Topkapı-Aksaray bağlantısı), Vatan Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi (Edirnekapı-Saraçhane bağlantısı) ve Sirkeci-Florya bağlantısını sağlayan sahil yoludur. Bunların dışında, bu dönemde açılması planlanan ancak gerçekleştirilemeyen cadde ve bulvarlar da bulunmaktadır. Bunlar ise; Eminönü-Eyüp sahil caddesi (bu caddenin, Unkapanı'na kadar olan bölümü incelenen dönemde gerçekleştirilmiştir), Beyazıt-Eminönü Caddesi, Aksaray-Kocamustafapaşa Caddesi, Beyazıt-Kumkapı Caddesi, Beyazıt Yenikapı Caddesi, Süleymaniye-Unkapanı Caddesi, Fatih Bulvarı (Cibali-Samatya bağlantısı) ve Yeni Bulvar'dır (Balat-Yedikule bağlantısı). Bu akslardan, Eminönü-Eyüp bağlantısı, 1985 yılında gerçekleştirilmiştir. Hazırlanan plandaki temel hedefler, kent dışından gelen ana bağlantı arterlerinin olabildiğince geniş caddelerle kent içine alınması, bu arterlerin, konut, ticaret bölgeleri ve limanlar ile birleştirilmesi ve Haliç ile Marmara sahili arasındaki bağlantı yollarının sayısının artırılmasıdır.

İstanbul bölgesinde inşa edilmeye başlanan ilk yol 50 metre genişlikteki Londra Asfaltı'dır. "Edirne'ye kadar uzatılması düşünülen" Londra Asfaltı'nın, Eylül 1956'da, "Florya ile Topkapı arasındaki kısmı asfaltlanmış ve trafiğe açılmıştır" (Yeni Sabah, 19 Eylül 1956). Londra Asfaltı açılmadan önce havaalanı-Topkapı bağlantısını sağlayan 6 metre genişliğindeki yol "tertemiz, geniş, geliş gidişi ayrılmış, yepyeni, yağ gibi asfalt bir

Istanbul ciheti esas plânında yeni yollar

Karşılıklı iki sayfada verilmekte olan İstanbul ciheti esas plânında görülen yollar, numaralarıyla aşağıdaki şekilde tertiplenmiştir. Eskiden mevcut yollar gösterilmemiştir.

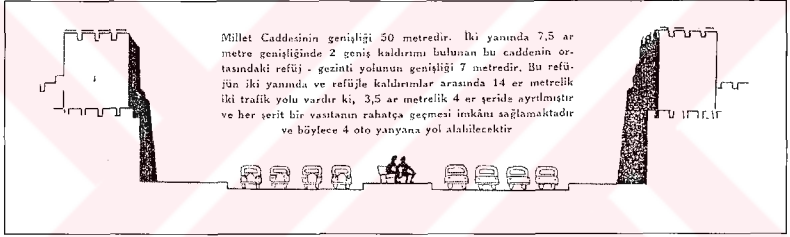
- 1 — Devlet yolu (Londra asfaltı);
- 2 — Florya ile Sarayburnu arasındaki Marmara sahil yolu - Haliç sahil yolu;
- 3 — Millet caddesi;
- 4 — Ordu caddesi;
- 5 — Divanyolu;
- 6 — Ankara caddesi;
- 7 — Aksaray - Kocamustafa Paşa caddesi;



- 8 — Vatan caddesi;
- 9 — Fevzi Paşa caddesi;
- 10 — Yeni Bulvarı;
- 11 — Fatih Bulvarı;
- 12 — Atatürk Bulvarı;
- 13 — Beyazıt - Kumkapı caddesi;
- 14 — Aksaray - Yenikapı caddesi.

yolun eteklerinde, parça parça kopmuş bir sürüngen gibi kıvranıp durmaktadır” sözleriyle betimlenmiştir (*İstanbul’un Kitabı*, 1958, 12). ‘İstanbul’un Kitabı’nı hazırlayanlara göre, 120 hatta 140 kilometre hızın rahatlıkla yapılabilceği 50 metrelik Londra Asfaltı ile 6 metrelik virajlı eski yol arasındaki “muazzam fark iki devir arasındaki farktır”. Londra Asfaltı’nın iftihar edilecek bir eser olduğunu yazan Sabri Esat Siyavuşgil’e, Londra Asfaltı’nı kullandıktan sonra, kısa bir süre önce asfaltlanıp hayranlık uyandıran Betyazıt-Türbe Caddesi, “daracık, yılkavî ve kasvetli” gelmektedir (*Siyavuşgil*, 22 Eylül 1956).

Kente burçlar arasından giren Londra Asfaltı’nın kent içindeki devamı, Topkapı’yı Aksaray’a bağlayan Millet Caddesi’dir. Fransa’dan gelen misafirini havaalanında karşıladıktan sonra Londra Asfaltı üzerinden kente götüren Siyavuşgil, kente surlar arasından yapılan “azametli” girişi şu şekilde anlatmaktadır:



Şekil 4-4 Millet Caddesi (Kaynak: *İstanbul’un Kitabı*)

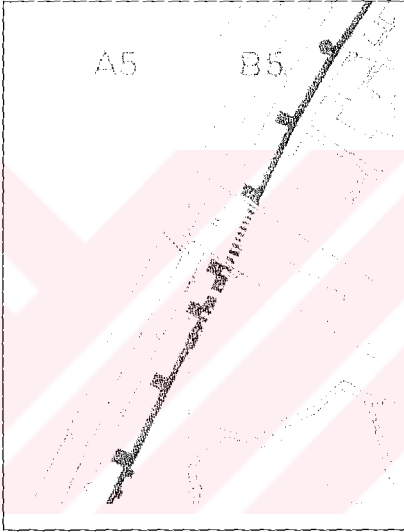
“Karşılıklı, iki burcun heybette nöbetçilik ettiği şahane geçide girerken, on bir saatlik bir uçak yolculuğunun yorgunluğu ile yüzünün çizgileri gerilen misafirimizde haz ve sevinç ifadesi beliriyor. Belli ki, yola çıktığı Paris’ten binlerce kilometre ötede, modern bir hava garı ve otomobili hiç sarsmadan yüz kilometreyi aşan bir hızla uçaran dümdüz yoldan sonra, o burçlarda tarihin böylesine bir vakar ve azametle kendisine buyur demesi, bize bir dost daha kazandırmıştır” (*Siyavuşgil*, 11 Nisan 1957).

1956’nın Ağustos ayı ortalarında inşa edilmeye başlanan Millet Caddesi, Topkapı’da, 2. Theodosios Surları’nın arasından geçirilerek Londra Asfaltı’na bağlanmıştır.

“Bundan 500 küsur sene evvel Fatih’in askerleri bu kapıdan girmişti, şimdi de medeni bir anlayış girmektedir. Bir birine geçmiş evler, eski viran mahaller, hep birden tarihe karışmıştır. Medeniyetin kudreti bu zahife (sürüngen) evleri ortadan kaldırmış, onun yerine muazzam bir yol açmıştır. Bu yol

şimdi dümdüz Aksaray'a kadar uzanmaktadır. Öyle ki eğer Topkapı'da bu iki burcun arasında durup da bakarsanız, gözünüzün alabildiğine uzaklıktaki insanları görürsünüz. Dev makineler, turkpooller, keçi ayakları, beton dökme makinesi, asfalt makinesi geceli gündüzlü çalışmış ve bu rekor denecek bir müddet (3 ay) içinde bitirilmiştir" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 19).

Etrafına "blok apartmanlar yaptırmak suretiyle bir kat daha güzelleşecek" (Yeni Sabah, 19 Ağustos 1957) olan Millet Caddesi, 1958'in Mayıs ayında tamamlanmıştır (Yeni Sabah, 15 Mayıs 1958).



Şekil 4-5 Millet Caddesi-sur bağlantısı (Kaynak:İstanbul'un Kentsel Topografyası)

Surlardan Aksaray Meydanı'na bağlanan Vatan Caddesi, "Topkapı ile Edirnekapi arasında Bayrampaşa namıyla anılan vadide, tamamıyla düz bir hat halinde ve çok tatlı bir meyille uzanmaktadır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 23). Vatan Caddesi'nin açılmasının temel nedeni, kent merkezinin, Bayrampaşa'da inşa edilmesi düşünülen 100.000 kişilik stadyum ile bağlantısının kurulabilmesidir. Osman Nuri Ergin'in 'İstanbul Şehri Rehberi'ne göre Vatan Caddesi, gerçekleştirilen yol açma ve genişletme çalışmalarından önce, Sofular Caddesi hizasından başlayıp, genişçe bir cadde olarak devam edip Gureba Cadde'siye birleşerek son bulmaktadır. 60 metre genişlikte inşa

edilen Vatan Caddesi'nin surlara ulaştığı yerde, sur duvarlarında cadde genişliğinde bir geçit açılmıştır.

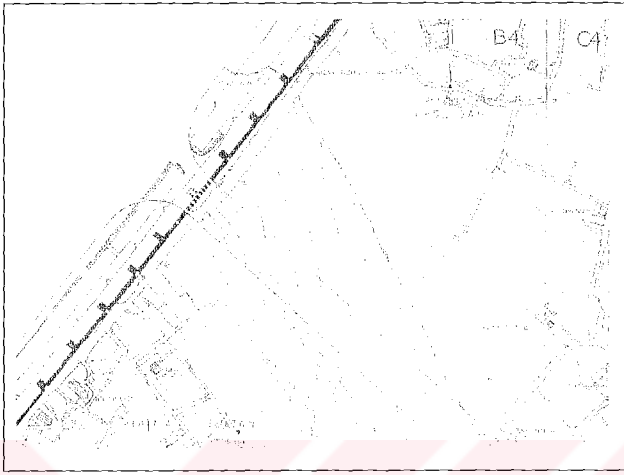


Şekil 4-6 Vatan ve Millet Caddeleri (Kaynak:İstanbul'un Kentsel Topografyası)

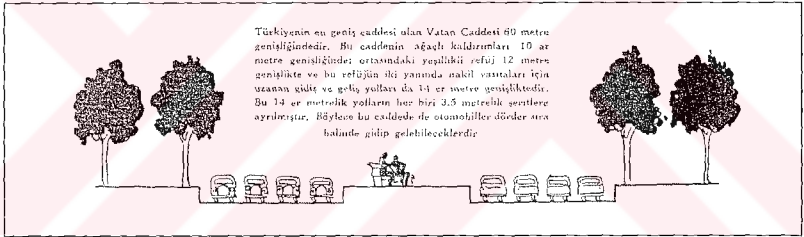
İstanbul'un Kitabı'nda, "dünyanın en modern yollarında biri" olduğu belirtilen Vatan Caddesi'nin genişliği "bir asır sonrasının trafik ihtiyacı düşünülerek planlanmıştır". Valide Camii ile Muradpaşa Camii arasından Aksaray Meydanı'na ulaşan Vatan Caddesi'nin:

".....harikulade bir manzarası vardır. Bu tarafta Mihrimah Camii'nin o şahaser silüeti, ortada Hırkai Şerif, daha ilerde Fatih. Karşıda Muradpaşa Camii ve Valide Camii ve uzaklarda mavi deniz"
(İstanbul'un Kitabı, 1958, 23).

İnşasına, 1957 yılının ortalarında başlanan Vatan Caddesi, bu tarihlerde çekilmiş fotoğraflarında görülebileceği gibi, Millet Caddesi'ne nazaran çok daha boş bir alandan geçmektedir. Bu durum, Vatan Caddesi'nin iki tarafının, "modern şehircilik anlayışına uygun ve estetiği temin edilmiş binalarla süslenmesi"ni mümkün kılmıştır. Hem bu



Şekil 4-7 Vatan caddesi sur bağlantısı (Kaynak: İstanbul'un Kentsel Topografyası)



Şekil 4-8 Vatan Caddesi (Kaynak: İstanbul'un Kitabı)

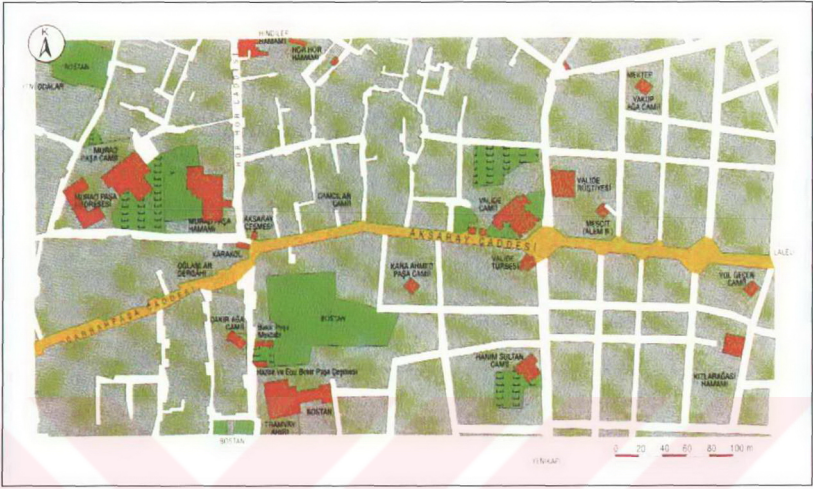
amacı gerçekleştirebilmek için, hem de imar ve istimlak çalışmalarında kullanılmak üzere para elde etmek amacıyla, 1957 yılının Aralık ayında vatan Caddesi'nin iki tarafında bulunan belediye arsalarının satılmasına karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 4 Aralık 1957**). Belediye, Vatan Caddesi'nde yapılan bu satışlar sonucunda 30 ila 60 milyon arasında gelir elde etmeyi ummaktadır. Vatan Caddesi'nin, Oguzhan Caddesi'yle Akdeniz Caddesi'nin kesiştiği noktasından surlara kadar olan bölümü, resmi binaların inşa edilmesi için ayrılmıştır (**Yeni Sabah, 17 Aralık 1957**). Vatan Caddesi'nde inşa edilmesi planlanan "büyük işhanları ve blok apartmanların",

“caddelerin genişlik ve güzelliğini kapamayacak” şekilde projelendirilmeleri ise, önemli bir tasarım kıstasıdır (**Yeni Sabah, 9 Mayıs 1958**).

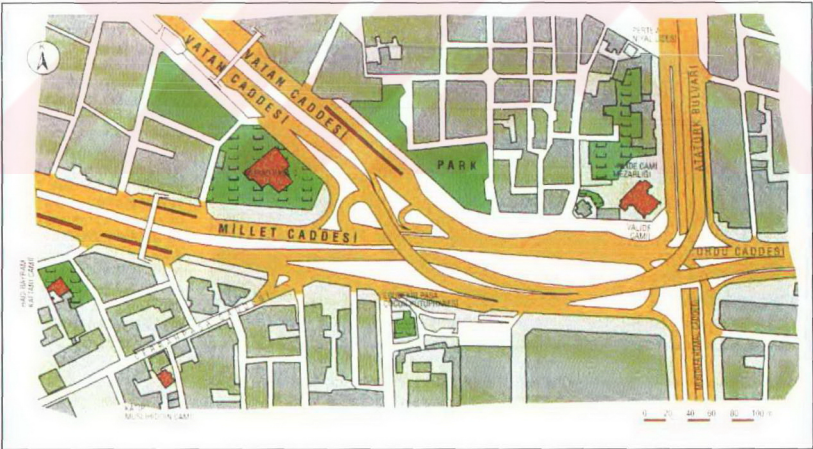
Sabir Esat Siyavuşgil için, yeni açılan caddelerin etrafı belli bir düzen içinde inşa edilmiş binalarla donatılmazsa, bu caddeler “garp manasındaki cadde manzarasına kavuşamayacaktır” (**Siyavuşgil, 8 Mart 1957**).

“Millet ve Vatan caddelerine, cadde olmak payesini, ileride, her iki yandan yükselecek binalar verecektir. Eğer biz iki şahasır yolun şakuli tarafını başıboş bırakır ve kenarlara birbirini tutmayan irtifa, hacim ve üslupta binalar inşa edilmesine göz yumarsak, vaktiyle Divanyolu’nu açmış olan Sadrazam Fuat Paşa’nın hatasını tekrarlarız. Son yıllara kadar İstanbul’un en geniş ve düz ayak caddesi olan Divanyolu, iki kenarına rastgele oturtulmuş binalarının birbirine yan bakan cesameti, insana ürküntü veren sevimsizliğiyle, heba edilmiş bir imar fırsatının en mükemmel numunesidir. Şayet, o semti siliş süpüren bir yangını müteakip kadim Divanyolu’nu bugünkü haline getiren merhum paşa, caddenin genişliği kadar iki kenarını da göz önünde tutmuş ve burada yapılacak binaları bir nizama bağlamış olsaydı, hakikaten dört başı mamur bir imar hamlesinin güzel bir örneğini vermiş olurdu. Paris’te Haussmann’ların, Viyana’da, François Joseph’lerin bugün cadde mefhumunu örnekleriyle yarattıkları bir devirde bizim böyle bir hataya düşmüş olmamızın sebeplerini arayıp bulmak, önümüzü aydınlatmak bakımından, çok faydalı olacaktır” (**Siyavuşgil, 15 Kasım 1957**).

Vatan ve Millet caddeleri Aksaray Meydanı’nda birbirleri ile bağlanmaktadır. Ayrıca, Aksaray Meydanı, Atatürk Bulvarı, Ordu Caddesi ve Yenikapı Caddesi’nin de bağlantı noktasıdır. Beş ana trafik aksının bağlandığı bir nokta olduğu için 1957 yılının sonuna doğru, Aksaray Meydanı’nın genişletilmesine karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda, “postahanelerin bulunduğu ada, parkın yanındaki ve karşısındaki ada ile Aksaray karakolundan Haseki’ye uzanan kısım tamamıyla istimlak edilmiştir”. Aksaray Meydanı’nda istimlak edilen bina sayısı toplam 54’tür (**İstanbul’un Kitabı, 1958, 27**). 3 Kasım 1957 tarihli gazete haberinde, Vatan, Millet ve Ordu caddelerinin kotları gözönüne alınarak, Aksaray Meydanı’nın bir metre kadar yükseltildiği belirtilmiştir. Bu müdahalenin sonucunda Valide Camii, “zerafet ve heybetini kaybedecek şekilde” (**Yeni Sabah, 20 Kasım 1959**) cadde kotunun altında kalmıştır. Ayrıca, 1958’in Nisan ayında, Aksaray Meydanı’nın, Vatan ve Millet caddelerinin birleştiği yere kadar uzatılmasına karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 9 Nisan 1958**).



Şekil 4-9 1875'te Aksaray (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-10 1993'te Aksaray (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

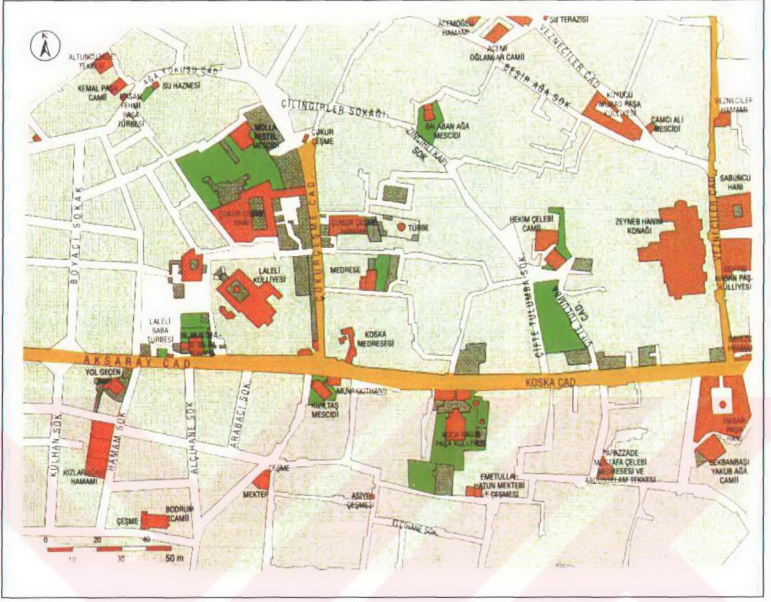
Aksaray-Beyazıt bağlantısını sağlayan Ordu Caddesi de 1957 yılının ortalarında başlayan çalışmalar ile genişletilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda, Ordu Caddesi'nin genişliği 30 metreye çıkartılmıştır.

Ordu Caddesi, Londra Asfaltı'nın kent içi bağlantısı niteliğinde inşa edilen Millet Caddesi'nin bir devamı olarak düşünülmüştür. Böylece, "Londra asfaltı, Florya'dan itibaren Sirkeci'ye kadar trafik sıkıntısına uğranılmadan gidilebilecek bir yol haline getirilmektedir" (**Yeni Sabah, 19 Eylül 1956**). 'İstanbul'un Kitabı'nda, Ordu Caddesi'nin genişletilmeden önce "mozaik parke" yol olduğu ve genişletme çalışmasından sonra 25 santimlik asfalt döküldüğü belirtilmektedir.

"Ordu Caddesi, açılmaya başlanmadan evvel Koska bölgesinin manzarası son derece çirkindi. Ortaçağ'dan bile geriye ait hissini veren bu görünüş, bugün tamamiyle kalkmış, imarın bütün İstanbul'a getirdiği medeni çehre buraya da hakim olmuştur. 30 metre genişliğindeki Ordu Caddesi'nin Laleli'den görünüşünü tesbit eden bu resimde ufuk, Aksaray Meydanı'nı aşarak 50 metre genişliğindeki Millet Caddesi'ne doğru uzanmaktadır. Modern şehircilik anlayışının en mükemmel bir perspektifini burada görüyoruz. Milli servetin israfına fırsat vermeyen düz ve kestirme yol, geniş, havadar ve ferah cadde... İstanbul'un imar kalkınması planının ana prensipleri bunlardır" (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 36**).

Beyazıt ile Laleli arasındaki ağaçların kesilmesi (**Yeni Sabah, 1 Eylül 1956**) ile başlayan Ordu Caddesi'ni genişletme çalışmaları, 1957'nin Eylül ayında sona ermiştir. Ordu Caddesi'nin bir diğer ucu olan Beyazıt Meydanı'nda bu dönemde gerçekleştirilen çalışmalar oldukça uzun sürmüştür. Aksaray Meydanı ile Sultanahmet Meydanı arasında kalan Beyazıt Meydanı, İstanbul kent tarihinin bütün dönemlerinde önemli bir konuma sahip olmuştur. Bizans döneminde, kentin en büyük forumu olan, 'Forum Tauri'nin bulunduğu Beyazıt Meydanı'nda, 1501-1508 yılları arasında Beyazıt Külliyesi, 1866 yılında günümüzde İstanbul Üniversitesi olan 'Harbiye Nezareti' binası inşa edilmiştir. 1923-1926 yılları arasında meydana, eliptik planlı, çift fışkıyeli bir havuz yerleştirilmiştir. 1956 yılının Ekim ayında ise meydanın "modern şehircilik anlayışına göre tanzim edilme" serüveni başlamıştır.

Meydandaki düzenleme çalışmaları, "Simkeşhane'nin 12 metrelik eninin yıkılması" (**Yeni Sabah, 11 Eylül 1956**) ve 40'a yakın binanın istimlak edilmesi ile başlamıştır. Bu istimlakların sonucunda, binalar Marmara Sineması hizasına çekilmiştir (**Yeni Sabah, 3 Ekim 1956**). Beyazıt Meydanı düzenlemelerinde, burada meydana gelen trafik sıkışıklığının engellenmesi de amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, havuz etrafında



Şekil 4-11 1875'te Laleli (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-12 1994'te Laleli (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

dönen trafik kütüphane tarafına aktarılmaya çalışılmış (**Yeni Sabah, 11 Ekim 1956**), Eylül 1957'de ise meydandaki havuz kaldırılmıştır.

".... Beyazıt Camii'nin içine kadar sokulan nakil vasıtalarının bir camiye yakışan sukuneti ihlal ettiği nazarı dikkate alınmıştır. U şekilde havuz etrafında trafiğin döndüğü bir merkez olmaktan çıkarılarak, cami ile birlikte bir tek ada üzerinde kalacak şekilde tanzim edilmiş olmaktadır" (**Yeni Sabah, 11 Ekim 1956**).

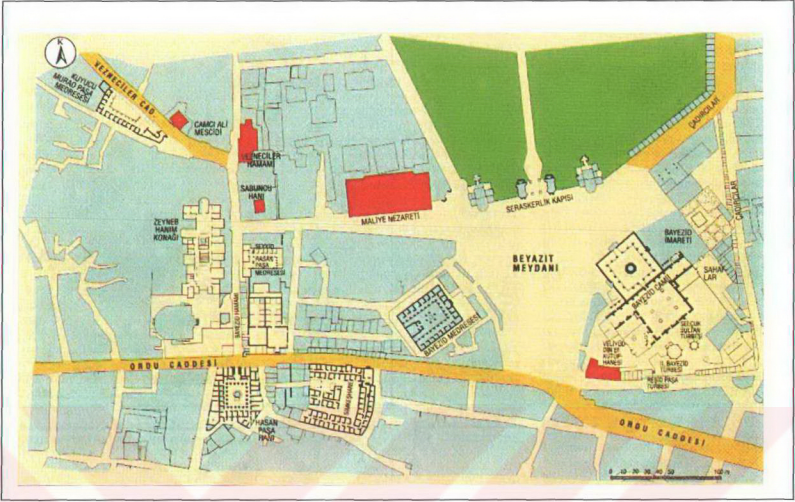
Beyazıt Meydanı düzenlenirken, Beyazıt Camii'nin ertrafının temizlenmesi ve ortaya çıkartılan camii ile meydanın daha da güzelleştirilmesi de amaçlanmıştır (**Yeni Sabah, 16 Ocak 1957**). Bunun gerçekleştirilebilmesi için, Yeniçeriler Caddesi, Okçular Caddesi ve Parmakkapı Caddesi arasında kalan ada tamamen istimlak edilmiştir.

1959'a kadar meydanın kotu, üniversite önünde 170 santim (**Yeni Sabah, 13 Eylül 1957**), Marmara Sineması önünde 3,5 metre (**Yeni Sabah, 3 Kasım 1957**) indirilmiştir. Ancak daha sonra, binaların bir bölümü meydan kotunun çok üstünde kalınca, meydan yeniden yükseltilmiştir. Bunu gerçekleştirebilmek için ise, meydan ile Çarşıkapı Caddesi arasında yeni istimlakler yapılmıştır (**Yeni Sabah, 29 Mayıs 1958**). Beyazıt Meydanı düzenlemeleri gerçekleştirilirken tartışma konusu olmuş bir yapı da 'Patrona Halil Hamamı'dır. Ordu Caddesi'nin genişletilebilmesi için hamamın yıkılmasına karar verilmiş, Bu karara tepki gösterilmesi sonucunda ise hamamın yıkılmasından vazgeçilmiştir.

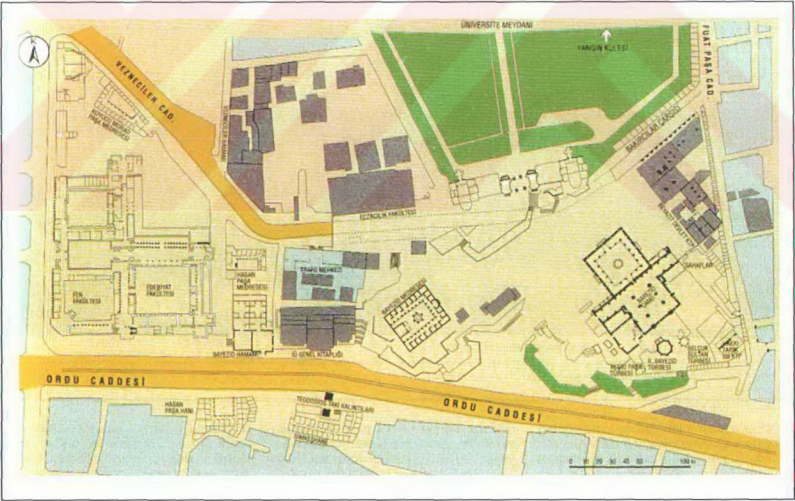
Sabri Esat Siyavuşgil'in 7 Ocak 1957 tarihli, hamamla ilgili köşe yazısı, dönemin tarihi eserlere yaklaşımı açısından ipuçları barındırmaktadır. Siyavuşgil'in yazısında hamamın yıkılmasını savunanların nedenleri şöyle sıralamıştır:

"Bu hamam, asla güzel bir eser değildir. Çoktan hamamlıktan çıkmış ve bir harabe haline gelmiştir. Mimarının meşhur bir usta olması, bu eserin de mutlaka bir şahaser olmasını istilzam etmez. Maksat tipik bir Türk hamamını muhafaza ise, Ayasofya'daki Sinan'ın hamamı ne güne duruyor? Evvela, bu nefis eseri harap olmaktan kurtaralım.

Hamamın Beyazıt Külliyesi'nin bir cüz'ü olması, muhafazası için bir sebep teşkil etmez. Ecdadımızın İstanbul'da daha nice külliyesi mevcuttur. Sonra bu külliyelerin inşa edildiği devirlerde şehircilik meçhul olduğu için, binaların arazi tevzi ve taksimi şehirlerin asırlar sonraki ihtiyaçları dikkate alınarak yapılmamıştır. Beyazıt Külliyesi'nden hamam cüz'ünün eksilmesi, bir bütünün sakatlanması şeklinde kat'iyen mütalea edilemez.



Şekil 4-13 19. Yüzyılda Beyazıt Meydanı (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-14 Günümüzde Beyazıt Meydanı (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

Fonksiyonunu çoktan kaybetmiş olan bu hamam bugünkü İstanbul'un biricik muntazam ve geniş caddesini höyük yığını gibi tıkamakta, cadde ile Beyazıt meydanı arasına tahtaperde gibi girecek, asil bir perspektifi bozmaktadır.

Bu binayı tamir ve restore ederek tekrar hamam haline sokmağa lüzum ve imkan olmadığı gibi başka bir işe tahsis etmek de mümkün değildir.

Bina, yanındaki Fen ve Edebiyat Fakülteleri'yle üslupça bağdaşmaz. Daha geçenlerde inşası tamamlanan bu fakülte binalarını yıkmadıkça, hamamı olduğu yerde muhafaza etmeğe hiçbir şehircilik veya estetik görüşü cevap vermez.

Hamamın yerinde kalmasını ısrarla isteyenler, İstanbul'u bir ortaçağ müze şehri halinde, olduğu gibi bırakmak arzu eyleyenlerdir. Bunlar, bu ısrarlarını yarın her eski taş yığını karşısında tekrarlamak ve böylece bugünkü İstanbul'un kılına dokundurmak niyetindedirler" (Siyavuşgil, 7 Ocak 1957).

Belediye Başkanı Kemal Aygün, 27 Mart 1959'da, Luigi Piccinato ile Hans Högg'ün, Beyazıt Meydanı için, "havuzlu havuzsuz, dükkanlı, dükkansız beş ayrı proje hazırladıklarını" belirtmiştir.

"Havuzun inşa tarzı mevzuunda iki şehircilik mütehasısı, Piccinato ile Prof. Högg, henüz kat'i fikir birliğine varamamışlardır. Aldığımız malumata göre, havuz muhtemelen Belediye Kütüphanesi ile Bayezid Camii arasında yapılacak, caminin Kapalıçarşı'ya bakan yüzündeki seviye farkından istifade edilmek suretiyle burada sıra dükkanlar inşa edilecektir. Dükkanlar, meydana dan görülmeyecek ve yaya kaldırımı dükkanların üzerinden geçecektir" (Yeni Sabah, 28 Mart 1959).

5 Mayıs 1959'da, İller Planlama Bürosu'nda, İmar Vekili Medeni Berk başkanlığında, Belediye Başkanı Kemal Aygün, Kara Yolları Genel Müdürü Feyzi Ataç, İmar Müdürü Faruk Akçer ve konu ile ilgili uzmanların katıldığı bir toplantıda Beyazıt Meydanı düzenleme konusu ele alınmış, ancak meydanın bir huzur ve kültür meydanı olması gerektiği dışında herhangi bir sonuca ulaşılamamıştır (Yeni Sabah, 6 Mayıs 1959). Meydanın ne şekilde düzenlenebileceğine ilişkin karar ise 1 Temmuz 1959 tarihli gazetede yayınlanmıştır. Bu habere göre, Belediye Başkanı Kemal Aygün meydan ile ilgili verilen yeni kararları şöyle açıklamıştır:

"Bu meydan için, ecnebi şehircilik mütehasıslarımızdan Prof. Piccinato ve Prof. Högg tarafından hazırlanmış iki proje üzerinde durduk. Neticede iki planında güzel taraflarını alarak bugünkü projeyi hazırladık. Planlardan birinde çarşı, diğerinde garaj vardı. Son ve kat'i projeye göre meydan iki seviyeli olacaktır. Altında 260 dükkanlı bir çarşı, üzerinde eskisinden iki defa büyük bir havuz vardır. Çarşı, meydana yapılan masrafı kısa zamanda amorti edecektir. Cami ve kütüphanenin etrafı yeşil sahalarla tanzim olunacaktır. Ve netice olarak söylüyorum ki, yeni Beyazıt Meydanı huzur ve sükun

yeri olacaktır. Bizim çalışmalarımızdan sonra vücuda gelen proje, meclis İmar Komisyonu'nda da günlerce ve saatlerce müzakere ve münakaşa olundu. Meydan hakkındaki çalışmalarımızın çok ciddi olduğunu arkadaşlarımla bilmesini isterim. Endişe edecek birşey yoktur" (**Yeni Sabah, 1 Temmuz 1959**).

Ancak bu planın, kabul edilmesi ve uygulanması halinde, altında dükkanların bulunması düşünülen iki katlı meydan, cadde kotundan çok daha yüksekte olacaktır ve Beyazıt Camii, İstanbul Üniversitesi'nin kapısı ve Beyazıt Kütüphanesi'nin büyük bölümü caddeden görülemeyecektir (**Yeni Sabah, 8 Eylül 1959**). Piccinato'nun bu sorunu çözmek için İtalya'da hazırladığı projede meydan kotunun düşürülmesi tasarlanmış (**Yeni Sabah, 9 Aralık 1959**), ancak meydanda uygulanacak yeniden düzenleme projesi konusunda bir karara varılamamıştır. Bu kararsızlıklar sonucunda, Beyazıt Meydanı "meydan hüviyetini kaybetmiş, bakımsız ve yer yer toprak yığını halinde akıbetini beklemektedir. Topkapı giriş yolu üzerindeki İstanbul'un bu ikinci büyük meydanı, şimdilik yukarıda görüldüğü vaziyette genişçe bir cadde manzarası arz etmektedir" (**Yeni Sabah, 11 Aralık 1959**). 1960 yılında, meydanın seviyesinin değiştirilmemesine, ortasına büyük bir havuz yapılmasına, Küllük Kahvesi'nin canlandırılmasına ve Çarşıkapı'yla Belediye Kütüphanesi'nin Ordu Caddesi'ne bakan yüzünde, küçük dükkanlar inşa edilmesine karar verilmiş (**Yeni Sabah, 19 Şubat 1960**), ancak 27 Mayıs 1960 tarihine kadar herhangi bir düzenleme yapılamamıştır. Askeri darbe sonrasında ise, Turgut Cansever'in meydan için tasarladığı proje uygulanmıştır.

Sabri Esat Siyavuşgil, Beyazıt Meydanı konusunda yazdığı ilk köşe yazısında, "aşına meydanın ileride hangi biçime gireceğini bir türlü" kestiremediğini belirtmiştir.

"Makineler harıl harıl çalışıyor, ameleler zırlı zırlı terliyor, tonlarca toprak yığını göç ediyor, etrafta bina namına ne kalmışsa, yerden ayağını kesip havalanıyormuş hissi veriyor. Hasılı öyle girift, çetrefil, karmakarışık bir manzara ki, bu çukurlarla o tümseklerden ileride nasıl bir hendesenin doğacağını kestirmek katıyen mümkün değil" (**Siyavuşgil, 4 Ekim 1957**).

20 Kasım 1957 tarihli yazısında ise Siyavuşgil yeniden, meydanda yapılan düzenlemelerin ne şekilde sonlanacağını anlayabilmenin mümkün olmadığını yazmıştır. Yetkililerin herhangi bir açıklama yapmaması ve düzenlemenin sürekli şekil değiştirmesi yazarın rahatsızlığının nedenidir. Siyavuşgil bu yazısında, Beyazıt Meydanı düzenlemelerinin, "denemeler ve yanılmalar usulüyle" yürütüldüğünü belirtmiştir.

".....en modern makinelerle meydan kazıldı, hatta kazıldıkça kazıldı, çukur öyle derinleştiki, Üniversite kapısı, Beyazıt camii, Dişçi mektebi rafa konmuş gibi, yukarıda, adeta muallakta kaldı. Şimdi, yine gayet modern makineler bu çukuru yeni baştan doldurmakla meşgul. Meydanı tanzime memur mütehasis şehircilerle mimarlardan acaba bu 'doldur ve boşalt', yahut 'bacayı indir, bacayı kaldır' taliminin manasını sormak hakkımız değil midir?" (Siyavuşgil, 20 Kasım 1957).

Nezihe Araz da, Yeni Sabah gazetesindeki köşesinde, Beyazıt Meydanı için uygulanabilir bir proje üretilmemesini eleştirmiştir.

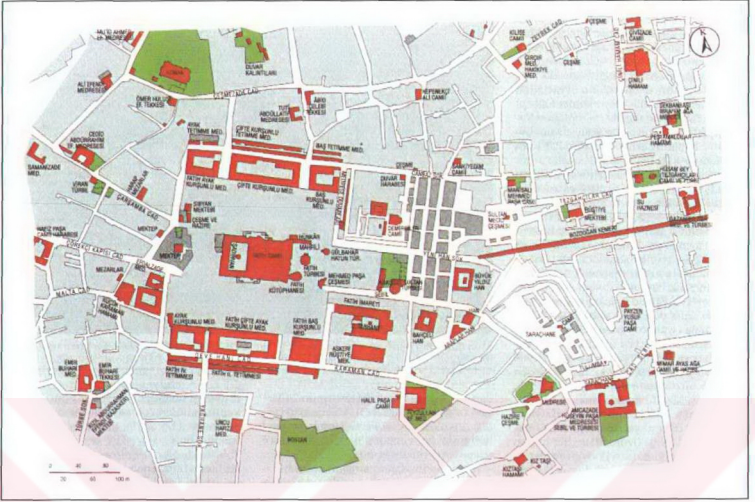
"Rivayetlere bakarsanız, bu seferki planda meydan indiriliyor. Pek tabi her inişin bir çıkışı olduğu gibi, her çıkışında bir iniş olacaktır. Ama bu indirip bindirmeler, toprağa tatbik edilmeden evvel, kağıt üstünde yapılsa, oyun orada oynansa da karar verildikten, her husus yegan yegan düşünüldükten sonra tatbikata geçilse nasıl olurdu acaba?" (Araz, 14 Aralık 1959).

Zeki Sayar'ın, 1958 tarihinde, Arkitekt dergisinde, Beyazıt Meydanı düzenlemeleri ile ilgili, oldukça eleştirel bir makalesi yayınlanmıştır.

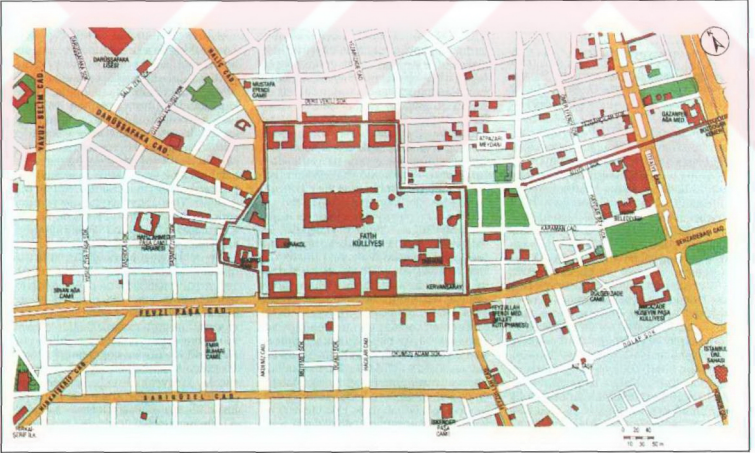
"Bir seneden beri yapılan işler, indirilip tekrar doldurulan seviyeler, nihayet bir şekilsizlik ve ölçsüzlük numunesi olmaktan başka bir işe yaramadı. Beyazıt Meydanı'nın önceden projesi hazırlanıp hazırlanmadığı da, pek malum değildir. Bu eseri kime, hangi şehirciye mal edeceğimizi de bilmiyoruz. ...Evvvelce, o havuzu ile beğenmediğimiz meydanın bugünkü dağınık, irtibatsız ve ruhsuz Beyazıt'tan çok güzel olduğunda herkes müttefiktir. Meydanın ne eski ölçüsü, ne tarihi havası, hiçbir şeyi kalmamış, sadece büyük yolların kavuşağı haline gelmiş bir takım manasız setler, çirkin refüjler manzumesi olmuştur" (Sayar, 1958, 53).

Fevzi Paşa Caddesi'nin (Edirnekapi-Beyazıt bağlantısı) da 1956-1960 döneminde, genişletilip bulvara dönüştürülmesi planlanmıştır. Saraçhane üzerinden Beyazıt Meydanı'yla birleştirilmesi düşünülen bu cadde ile, kent merkezinin kent dışına üçüncü bağlantısının, Edirnekapi üzerinden kurulması amaçlanmıştır. Bu cadde için 30 metre genişlik uygun görülmüştür.

"Topkapı yolunda olduğu gibi (Millet Caddesi) Edirnekapi Caddesi de düz olarak ve Mihrimahsultan Camii'ni soluna alıp surlardan çıkacak ve Devlet Yolu'na bağlanacaktır. Yolun çıkışındaki surlar tamir ve restore edilecektir. Halen mevcut Editnekapi çıkışı tamir görmektedir. Caminin de etrafı temizlenmek suretile saha turistik bir çehre alacak ve buradan Kariye Camii'ne doğru irtibat temin edilecektir. Yolun meyilleri hafifletildikten sonra Fatih'ten bakılınca Mihrimah Camii, Edirnekapi'dan da Fatih Camii bütün heybetiyle görülecektir" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 50).



Şekil 4-15 1875'te Fatih (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-16 Günümüzde Fatih (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

1957 programına alınan Edirnekapı-Beyazıt Caddesi'nin (**Yeni Sabah, 25 Nisan 1957**) genişletilme çalışmaları kapsamında, Mihriman Camii'nin etrafının açılması için, Vefa Stadi'nin karşısında bulunan yapı bloğunun tamamen yıkılmasına karar verilmiştir. Böylece, "Mihriman Camii'nin bütün haşmetiyle Fatih'ten görünmesi" sağlanacaktır (**Yeni Sabah, 4 Aralık 1957**). Fatih Camii'nin "silüetinin" ortaya çıkartılabilmesi için ise, "Hava Şehitleri Anıtı'ndan Fatih Camii'ne kadar, yolun sağ tarafında kalan binalar yaklaşık 7 metre traşlanacaktır" (**Yeni Sabah, 5 Aralık 1957**). Caddenin inşasına 1959 yılında Şehzadebaşı-Saraçhane aksını düzenleme çalışmaları ile başlanabilmektedir (**Yeni Sabah, 6 Ağustos 1959**).

Edirnekapı'nın Beyazıt Meydanı'na bağlanabilmesi için Saraçhane Şehzadebaşı Caddesine, Şehzadebaşı Caddesi de Vezneciler Caddesi'ne bağlanması öngörülmüştür. Caddenin Vezneciler Caddesi'nden Ordu Caddesi'ne bağlantısının ise elektrik idaresi binası ile Belediye Kütüphanesi arasından yapılması düşünülmüştür (**Yeni Sabah, 20 Şubat 1960**). Şehzadebaşı ile Saraçhane arasındaki 8 metrelik yolun 20 metreye çıkartılabilmesi için 340 gayri menkulün istimlak edilerek yıkılmasına karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 20 Mart 1958**). Böylece, 23 Mayıs 1959 tarihinde, Beyazıt, Vezneciler ve Şehzadebaşı güzergahı trafiğe kapatılmıştır. "Bu cadde, yaz sonuna kadar, Beyazıt Meydanı seviyesi esas alınmak suretiyle imar olunacak ve etrafı açılacaktır" (**Yeni Sabah, 24 Mayıs 1959**).

Bu dönemde, Saraçhanebaşı da bir meydan olarak düzenlenmiştir. Emniyet, Tekel, Maliye, Belediye ve İtfaye binalarının inşa edilmesinin düşünüldüğü Saraçhane Meydanı'nın, bir "saraylar meydanı" kimliğine sahip olması düşünülmüştür (**Yeni Sabah, 9 Nisan 1958**). Saraçhanebaşı Meydanı'nın düzenlemesi Temmuz 1959'da başlamıştır (**Yeni Sabah, 10 Temmuz 1959**).

"Saraçhanebaşı'nda Atatürk Bulvarı'nın dörtüyl ağızı trafiği kesafete göre tanzim edilecek ve dörtüyl ağzında yer altı geçitleri yapılacaktır. Buna nazaran Atatürk bulvarı alttan, Edirnekapı Caddesi üstten geçecektir. Dörtüyl ağzının Beyazıt istikametindeki başında yapılmakta olan muhteşem Belediye Sarayı yükselmektedir. Atatürk Bulvarı üzerinde köprüye 500 metre mesafede bir de Tekel Sarayı inşa edilecektir" (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 51**).

Sirkeci Meydanı'ndan başlayıp Florya'ya kadar uzanan sahil yolu, Marmara Denizi ile İstanbul'u birbirine bağlayabilmek amacı ile inşa edilmiştir. Bu yol sayesinde, "denizle çevrili olduğu halde birçok yerinde sahillere sırtını çeviren" İstanbul ve İstanbullu denizle buluşabilecektir (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 72**). İstanbul'un Kitabı'ndaki tanıtıma göre

"üzerinde ehemmiyetle durulmuş ve iyi planlanmış" bu yol 22 kilometre uzunluğundadır. Gülhane Parkı ile Kumkapı arasında 30 metre genişliğinde olan yol, Kumkapı'dan sonra 50 metre genişliğe çıkmaktadır. Yolun inşası sırasında ise, çok harap vaziyette bulunan surların bazılarının yıktırılacağını, odun depolarının kaldırılacağını ve yerlerine "büyük apartmanlar ihtiva eden bir sitenin vücuduna" getirileceği belirtilmiştir. Ayrıca, 50 metre genişliğindeki sahil yolunun deniz tarafında 10 metre genişliğinde bir "gezinti yolu" inşa edilmesi tasarlanmıştır. Böylece, "civar halkı akşamları buraya çıkarak Marmara'nın güzelliğini seyredecek ve temiz hava alabilecektir" (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 76**). Yolun inşası Ocak 1957'de Yenikapı'dan Samatya'ya doğru başlamıştır. Yol, bazı bölümleri doldurularak, bazı bölümleri de makinelerle düzeltilerek inşa edilmiştir. Sahilin kıvrımlı bölgelerinde deniz, büyük taş bloklarla doldurulmuştur. Taş blokların yanı sıra denizin doldurulması için kent içinde yapılan hafriyatlardan çıkartılan toprak da kullanılmıştır. İstanbul'a 525 bin metre karelik toprak kazandırdığı belirtilen sahil yolu için yetkililer "kendi kendini inşa eden yol" tanımlamasını kullanmaktadırlar (**Yeni Sabah, 7 Ağustos 1957**). Bu "turistik yolun" bir kilometresinin maliyeti, yedi ila sekiz bin liradır (**Yeni Sabah, 30 Ocak 1957**).

Sahil yolunun kent merkezi ile olan bağlantısını sağlayabilmek için Atatürk Bulvarı'na ek olarak Laleli'den ve Çemberlitaş'tan sahile doğru uzanan geniş bulvarların yapılması da planlanmıştır. Laleli'deki bulvarın, Koca Ragıp Paşa Kütüphanesi'nin yanından sahile doğru inşa edilmesi düşünülmüştür. Böylece, deniz yoluyla İstanbul'a gelenlerin Üniversite Kapısı'nı görebilmeleri planlanmıştır (**Yeni Sabah, 18 Şubat 1957**).

İmar hareketini "uzaklardan da olsa sevgi ile takip etmekte olan" Sadi İrmak'ın 30 Ekim 1956'da Yeni Sabah'ta yayınlanan yazısı, Sikeci-Florya sahil yoluna verilen önemin nedenini özetlemektedir. İstanbul'un imarının yapıldığı bu dönemde, sahillerin halka açılmasının önemine değinen Sadi İrmak, bu konuya da en az kentin merkezinde gerçekleştirilen çalışmalar kadar önem verilmesi gerektiğinin altını çizmektedir.

"Bizim sevgili İstanbul'un en başta gelen deritlerinden birisi, o güzelim sahillerin kapanmak üzere bulunmasıdır. O İstanbul ki, denizlerin en güzelinin kıyısında kurulmuştur, büyük kitlesiyle denizi görmez, denizden faydalanmaz olmuştur. Ecdadımızın 'yalı' ve 'lebi derya' sevgisi, son elli sene zarfında büsbütün çığırından çıkarak Boğaziçi, Haliç, Adalar ve Marmara sahilleri büyük kısımlarıyla hususi şahısların eline geçmiştir. İşin daha fena tarafı, ele geçirilen bu arsalar, o canım denizlerin güzelliğiyle adeta alay eden çok kötü binalarla doldurulmuştur" (**İrmak, 30 Ekim 1956**).

Sahillerde, “geniş ve süslü caddelerin”, parkların, plajların ve iskelelerin inşa edilmesi gerektiğini yazan İrmak için aynı zamanda belli bir plan içinde “maziye de tasfiye etmek” lazımdır. Böylece kamuya ait olması gereken sahiller özel şahsın kullanımından alınabilecektir. Sadi İrmak için surlar halkın sahille kuracağı ilişki önünde bir engeldir.

“Bu mütalea sahillerimizi kısmen işgal etmekte olan eski surlar ve duvarlar için de varittir (olması beklenen). Elbette bu surların tarihi bir kıymeti vardır, fakat yer yer kale burçları ve surlardan bazı küçük parçalar, sahili bozmayacak şekilde restore edilerek muhafaza edilebilir, mütebakisi (geri kalan) yıkılmalıdır” (İrmak, 30 Ekim 1956).

Sadi İrmak, kent genelinde gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi planlanan bütün çalışmaların turizm için de büyük bir değer olduğunu belirtmiştir. İrmak’a göre, gelen turistler yapılan bu düzenlemeleri görüp “işte özlediğimiz şehir” diyebildikleri zaman yeni turist akınları gerçekleşecektir.

Sabri Esat Siyavuşgil de, sahil yolunun gerekliliği konusunda Sadi İrmak ile benzer düşünceleri paylaşmaktadır. Hatta Siyavuşgil, Marmara’nın, ancak uçaktan görülebilen kıvrımlı sahillerinde, “denizi biran bile gözden kaybetmeksizin salına salına gezmek” isteği içindedir. Bunun için de, teneke mahallelerin, odun yığınlarının ve sur döküntülerinin kaldırılması gerekmektedir. Bunların yerini ise, “Akdeniz mimarisinin en zarif eserleriyle donanmış nefis bir kordon boyu” almalıdır (Siyavuşgil, 16 Ocak 1957). Siyavuşgil, sahil yolunun tamamlanmak üzere olduğu dönemde yayınlanmış bir yazısında ile bir şikayetini dile getirmiştir. 1958 yılının Temmuz ayında sahil yolunu gezen Siyavuşgil, kara tarafını saran gecekondu ile surların kaldırılmamasını anlayamamaktadır.

“Sur kalıntıları görüyorsunuz, müvazene (denge) kanunlarını hiçe sayan bir gayretle adeta muallakta duruyor, gecekondu görüyorsunuz, kuş kafesi gibi surun bağrına asılmış, düşmek için kuvvetlice bir rüzgar bekliyor.....Bu yolun bir tarafında tahtaperde olacaksa, İstanbul, bütün ihtişamı güzelliğine rağmen, Marsilya veya Napoli’nin kornişlerine imrenmekte devam edecektir” (Siyavuşgil, 4 Temmuz 1958).

Siyavuşgil, surların restore edilmesi gerektiğini düşünenlere de karşı çıkmakta ve şayet surların hepsi restore edilir ve oldukları yerlerde bırakılırsa İstanbul’un, eski Bizans’ın “karanlığı, kuytuluğu ve küf kokusu içinde yaşamaya mahkum” olacağını düşünmektedir. Aynı zamanda Siyavuşgil, surların hepsinin restore edilmesinin, kenti tarih içinde boğmaktan başka bir şey olmadığını da belirtmiştir.

"Nihayet sur dediğiniz, sıra sıra yüksek duvardır. Elbette arada bir güzel kapı, şahane bir burç, azametli bir kule de bulunur. İşte, lüzumsuz bir tarih gayretkeşliği ile bütün o eski duvarları milyonlar harcayarak tekrar ayağa kaldırmaktansa, yalnız o güzel kapılar, şahane burçlar ve azametli kulelerin belli doğrultulur, öbür taş yığınları ise yerle bir edilir. Böylece İstanbul, içeriden denizi görmüş, deniz havasını almış, denizin güzelliğine dalmış beldelere benzemek bahtiyarlığına erer. Yalnız, şehrin silueti bozulmasın diye Sarayburnu ile Ahırkapı'daki surlar muhafaza edilir, fakat Ahırkapı'dan Yedikule'ye kadar uzanan döküntülerin yalnız en karakteristik parçaları yerlerinde bırakılır, geniş mazinin hatıraları içine defnolunur" (Siyavuşgil, 4 Temmuz 1958).

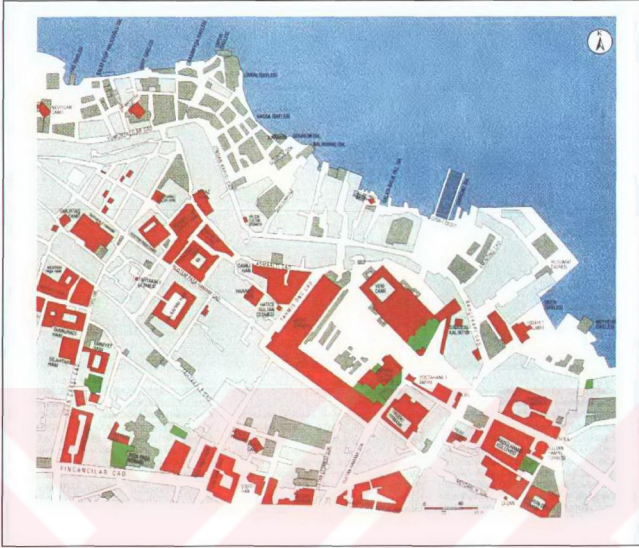
Florya-Sirkeci sahil yolunun Eminönü'ne devamının sağlanabilmesi için sahildeki Denizcilik Bankası'na ait binalar ve paket postanesi yıkılmıştır (Yeni Sabah, 27 Aralık 1959). Bu yıkımlarda amaç, Tarihi Yarımada'nın üç tarafını saran ve herhangi bir kesintiye uğramayan sahil yolları ağı oluşturulabilmesidir. Bu yollar sayesinde kent merkezinin Marmara ve Haliç sahilleri ile ilişkisinin kurulabileceği düşünülmektedir.

1956-1960 döneminde, Galata Köprüsü'nün bağlandığı Eminönü'nde de düzenleme yapılmıştır. Eminönü'nde gördükleri en temel sorun Galata Köprüsü yüzünden Yeni Cami'nin bozulmuş "sakin ve asude" halidir. Bu durumu ortadan kaldırmak için köprünün ayağının Sirkeci'ye kaydırılması tartışılmış, ancak uygulamalar, Eminönü Meydanı'nı "daha çok genişletmek ve açmak" hedefine yönelik olmuştur.

"Bahçekapı'dan Eminönü'ne doğru gelirken sağ taraftaki saatçıların, hazır elbisecilerin, Emlak Kredi Bankası'nın bulunduğu saha istimlak edilmiş ve yıkılmıştır. Böylece orası çok geniş bir Meydan olmaktadır. Geri kalan kısımlara Emlak Kredi Bankası büyük bir bina inşa edecek ve bu meydana saracaktır. Görülüyor ki sade meydan açılıp bırakılmıyor, etrafı göze, gönüle gülecek çok güzel binalarla bezeniyor" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 68).

Eminönü Meydanı düzenlemesi, Ekim 1956'da Yeni Cami'nin duvarlarının geriye alınmasıyla başlamıştır (Yeni Sabah, 26 Ekim 1956). Bu meydanın açılması için yapılan büyük çaptaki istimlaklerin sonucunda "dükkanları yıkılan esnafın Atatürk bulvarı'nda yapılan blok apartmanlara taşınmasına" karar verilmiştir. 100 ila 150 esnafın yerleşebileceğinin belirtildiği bu apartmanlarda, 40'ar oda ve 15'er dükkan bulunmaktadır (Yeni Sabah, 1 Nisan 1957).

Eminönü Meydanı'nın bir parçası ve devamı olarak Unkapanı'na doğru uzanan 50 metrelik bir yol inşa edilmiştir. Bu yol, "feci ve çirkin durumdaki" tarihi Balıkpazarı'nın



Şekil 4-17 1857'te Eminönü (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-18 1985'te Eminönü (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

kaldırılmasıyla kaldırılarak, sahilden 200 metre içeride inşa edilmiştir. 55 metre derinliğe sahip 200 metre cepheli iş hanlarının inşa edilmesi planlanan bu yolun, bir iş merkezi olarak düzenlenmesi düşünülmüştür.

"Unkapanı-Eminönü arasında yapılacak muazzam tesislerle İstanbul'un büyük iş sahası daha geniş kapasitede faaliyet gösterecektir. Böylece, iş adamlarımızın daha rahat ve daha büyük çapta iş yapmaları da sağlanmış olacaktır. Modern satış yerlerinden ve büyük mağazalardan alış veriş edecek olan halk da büyük bir rahatlığa kavuşacaktır. Aynı zamanda büyük mağazalar, fiyatlarda nazım rol oynayacak ve böylece piyasa tanzim edilecektir" (*İstanbul'un Kitabı*, 1958, 60).

Eminönü-Unkapanı arasında açılan yolun istimlakları 1956'nın Eylül ayında (**Yeni Sabah, 14 Eylül 1956**), Balıkpazarı'nda yapılan istimlaklar ise 1957 yılının Mart ayında başlamıştır (**Yeni Sabah, 22 Mart 1957**). Balıkpazarı Çarşı Kurma Kooperatifinin Unkapanı'nda yaptırdığı 206 dükkanlık çarşının temeli ise 22 Mart'ta atılmıştır (**Yeni Sabah, 23 Mart 1957**). Eminönü-Unkapanı arasında inşa edilmesi planlanan iş hanları için istimlaklara 1957 yılının Ağustos ayında başlanmış, 241 gayri menkul istimlak edilmiş ve yıkılmıştır (**Yeni Sabah, 23 Ağustos 1957**). 26 Nisan 1958 tarihli gazete haberine göre, Eminönü'nü Unkapanı'na bağlayan yolun genişliği 42 metreden 46 metreye çıkartılınca, hal binası da dahil olmak üzere, 506 gayri menkulün daha istimlak edilmesi gerekmiştir (**Yeni Sabah, 26 Nisan 1958**). 5.800.000 Türk Lirası'na inşa edilen Eminönü-Unkapanı yolu 2 Ocak 1959 yılında trafiğe açılmıştır (**Yeni Sabah, 3 Ocak 1959**).

Eminönü-Unkapanı Caddesi'nin, Haliç Sahil Yolu ile Eyüp'e bağlanmasına yönelik bir projede hazırlanmıştır. Proje kapsamında bir de, Defterdar ile Ayvansaray arasında bir köprü inşa edilmesi düşünülmüştür. 1957 yılının başlarında plan dahiline alınan bu projeye 1956-1960 döneminde uygulanamamış, 1985 yılında gerçekleştirilmiştir.

"Yeni imar planlaması icabı olarak 50 metre genişlikte olması planlanan Haliç Sahil Yolu, mümkün mertebe sahili şerit halinde takip edecektir. Sahilden uzaklaştığı zaman deniz ile yol arasında kalacak arazi parçaları, eğlence yerleri, gazino, kahve ve parklar için ayrılacaktır. Sahil yolunun kara tarafına rastlayan kısım ise, büyük mağaza ve apartman bloklarına tahsis edilecektir" (*İstanbul'un Kitabı*, 1958, 58).

Haliç Sahil Yolu'nun sonlandığı yer olan Eyüp için de bir yeniden düzenleme projesi hazırlanmıştır. Bu projenin amacı, Eyüp'e hem modern bir görünüm kazandırmak, hem de Eyüp'ü "ruhani havasına" tekrar kavuşturmaktır.

"Eyüp bir zamanlar Türkiye'nin en mamur yerlerinden biri idi. Eski Eyüp'te güzel saraylar, konaklar, her birisi Türk mimarisinin şahasesi olan evler, yalılar vardı.....Eskiden Eyüp'te hayat vardı. Eyüp'ün kaymağı, Eyüp'ün kebabı, Eyüp'ün oyuncakları meşhurdur. Eyüp'ün civarında da mesireler vardı. İstanbul'un hayı huyundan gına getirenler, buralara eğlenelere, serinlemeye gelirlerdi.....Eyüp şimdi eski devirlerin rengine, havasına ve hayatına kavuşmaktadır. Eyüp Camii'nin ve türbesinin etrafı açılmıştır. Fakat maksat burada büyük bir meydan yapmak değildir. Maksat camiye ve türbeye asude bir harim kazandırmaktır. O mukaddes yeri, günlük hayatımızın görüldüsünden dağdağasından uzak tutmaktır. Buraya gelen mü'minleri yalnız kendi dualarıyla ve niyazlarıyla başbaşa, gönül gönüle bırakmaktır" (*İstanbul'un Kitabı, 1958, 63*).

Beş hektarlık bölgeyi kapsayan Eyüp planına göre;

"İslam aleminin mukaddes bölgesi Eyüp'de bulunan ve yüzlerce nadide, kıymetli eserle tezat teşkil eden fabrika, atölye, gecekondu, vs. binaların yıkılması ve semtin turistik bir mevkii haline gelmesi temin edilmiştir. Planda, tarihi abideler küli (bütün) olarak ele alınmış, bilhassa ana yollar bu sitenin etrafından geçirilmiş ve camii kebirin şimalinde takriben 150 metre mesafe ilerisinden açılması elzem görülen tünel ile Silahtar Yolu'na bağlanmıştır. Sahil ise bir alçak rıhtımla gezi haline getirilmiştir. Camii Kebir'den itibaren Gümüşsuyu mevkii ve Piyer Loti Kahvesi imtidadınca yükselen sırt, tamamiyle mezarlık sahası olarak muhafaza edilmiştir. Ana trafik yollarıyla hududlanan ibadet ve ziyaret sitesi içindeki bilimum eski eserler ve mücavirindeki mezarlıklar haricinde kalan sahalara, kamilen yeşil saha olarak tanzim edilmiştir. İbadet ve ziyaret sitesi için plansa, yerleri belirtilmiş turistik çarşı, misafir hanı, çayhane, istirahat ve dinlenme köşkü, iskele gazinosu ve cemaat kahveleri haricinde iskan için saha tahsisı hiç bir suretle yapılmayacak ve inşaat müsadesi verilmeyecektir. Ancak tesbit edilen bazı kısımlarda eski Türk mimarisinde ve iki katlı binalar inşasına müsaade olunabilecektir" (*Yeni Sabah, 2 Mart 1958*).

Yeşilköy Havaalanı ile Beyoğlu bölgesini bağlayabilmek için Ayvansaray ile Defterdar arasında inşa edilmesine karar verilen köprü ilk olarak Eyüp ile Söğütözü arasında projelendirilmiştir. Ancak köprü ayağının Eyüp de bulunması durumunda, Eyüp'teki tarihi eserlerin ve kentsel dokunun büyük zarar göreceğinin anlaşılmış üzerine proje, Ayvansaray üzerinden kurgulanmıştır (*Yeni Sabah, 30 Ocak 1957*).

Son olarak, İstanbul Bölgesi'nde yapılması planlanan ancak gerçekleştirilemeyen iki projeden daha basedilecektir. Bu projelerin ilki, Eminönü Meydanı ile Beyazıt Meydanı'nı birbirine bağlamak üzere inşa edilmek istenen caddedir. Motorlu taşıtlarla Eminönü Meydanı'ndan Beyazıt'a kolay ve hızlı ulaşılması amacıyla inşa edilmesi planlanan bu yolun 30 metre genişliğinde olması öngörülmüş (*Yeni Sabah, 6 Mayıs*

1959), Perşembepazarı ile Yemiş İskelesi arasında inşa edilmesi planlanan köprünün de Eminönü-Beyazıt yoluna bağlanması düşünülmüştür. Hans Högg ile ilgili bölümde de bahsedildiği gibi bu köprü sayesinde Galata Köprüsü'nün yeri değiştirilebilecek ve Yeni Cami önündeki trafik sıkıntısı ortadan kaldırılabilir (Yeni Sabah, 12 Eylül 1958).

"30 metre genişliğinde inşa edilecek bu yolun, Eminönü-Beyazıt arasındaki mesafeyi vasıta ile bir dakikaya indireceği söylenmektedir. Eminönü-Beyazıt yolu, Beyazıt'ta Dişçi Mektebi'nin bulunduğu kısımdan başlayacaktır. Mektebin bir kısmının kesilmesini icap ettiren yol, Bakırcılar Caddesi üzerinden geçerek Şeker Ahmet Paşa Caddesi'ni katetmektedir. Daha sonra bir miktar viraj kazanacak yol, Dericiler Caddesi üzerinden Samanver Camii'ni keserek Uzunçarşı caddesine muvazi olarak devam edecektir. Yol Eminönü mıntıkasında tarihi Kebapçı Hanı'nın ve Davut Hanı'nın önünden geçerek Rüstempaşa Camii'nin Unkapanı tarafında Eminönü-Unkapanı yoluna bağlanacaktır" (Yeni Sabah, 16 Aralık 1959).

Bu dönemde gerçekleştirilemeyen bir diğer proje ise Süleymaniye-Unkapanı bağlantısını sağlayacak bir bulvardır. İlk olarak 1956 yılında ele alınan bu yol 70 metre genişlikte projelendirilmiştir (Yeni Sabah, 4 Ekim 1956). "Süleymaniye Camii'ni bütün haşmetiyle ortaya çıkartacak" olan bulvarın, caminin iki minaresinin arasındaki genişlik 70 metre olduğu için bu genişlikte açılması düşünülmüştür. Bu bulvarın, inşa edilebilmesi için 300'den fazla gayri menkulün istimlak edilmesi gerekecek ve bu bulvar sayesinde Süleymaniye Camii Haliç'ten de kolaylıkla görülebilecektir (Yeni Sabah, 19 Mart 1957).

"Süleymaniye Camii'ne bitişik ilkokul derhal yıktırılacak ve yeri Vakıflara devredilecektir. Darülhadis Medresesi tahliye olunacak ve Vakıflara devredilecektir. Süleymaniye Camii meydanındaki Kasap Çeşmesi, Sular İdaresince tamir ettirildikten sonra, Vakıflara verilecektir. Mülazımlar Medresesi ile Süleymaniye Camii yanında, Tiryaki Çarşısı'ndaki Zarifi Bey konağı da istimlak ettirilip yıktırılacaktır. Süleymaniye'ye bitişik ve boş bulunan Kademe-i Salis Medresesi'nin Hususi İdare'den Vakıflara devrine, Süleymaniye Külliyesi'nden Rabi medresesinin 18 hüccresinin fuzuli Sagilleri'nde tahliyesine, civardaki 21 gecekondunun tahliyesine ve Vakıflara devrine karar verilmiştir. Vakıflar İdaresi ecdat yadigarı bu eserleri süratle restore ederek tarihi kıymetlerine kavuşturacak ve muhteşem Süleymaniye Külliyesi, Türk-İslam mimarisinin müstesna bir örneği haline getirilecektir" (Yeni Sabah, 11 Ağustos 1957).

4.2.4 Beyoğlu Bölgesi İmar Uygulamaları

1956-1960 yılları arasında gerçekleştirilen imar uygulamaları sırasında Beyoğlu Bölgesi'nde inşa edilen ana arterler: Kemeraltı Caddesi (Karaköy-Tophane bağlantısı), Tophane-Dolmabahçe bağlantısı, Boğaz Sahil Yolu, Beşiktaş-Yıldız-Maslak bağlantısı, Karaköy-Taksim bağlantısı ve Karaköy-Azapkapı bağlantısıdır. Azapkapı-Taksim (Tarlabaşı Bulvarı) bağlantısının yapılabilmesi için proje hazırlanmış ancak bu proje uygulanamamıştır. Tarlabaşı bulvarı, söz konusu dönemde hazırlanan proje kullanılarak 1986-1988 yılları arasında inşa edilmiştir.

Bir iş ve ticaret meydanı olarak düzenlenmesi düşünülen Karaköy Meydanı'nı genişletilme çalışmaları 7 Ağustos 1956'da, Galata Köprüsü'nün çıkışında, sol tarafta bulunan 17 dükkanın istimlak edilip yıkılması ile başlamıştır (**Yeni Sabah, 8 Ağustos 1956**).

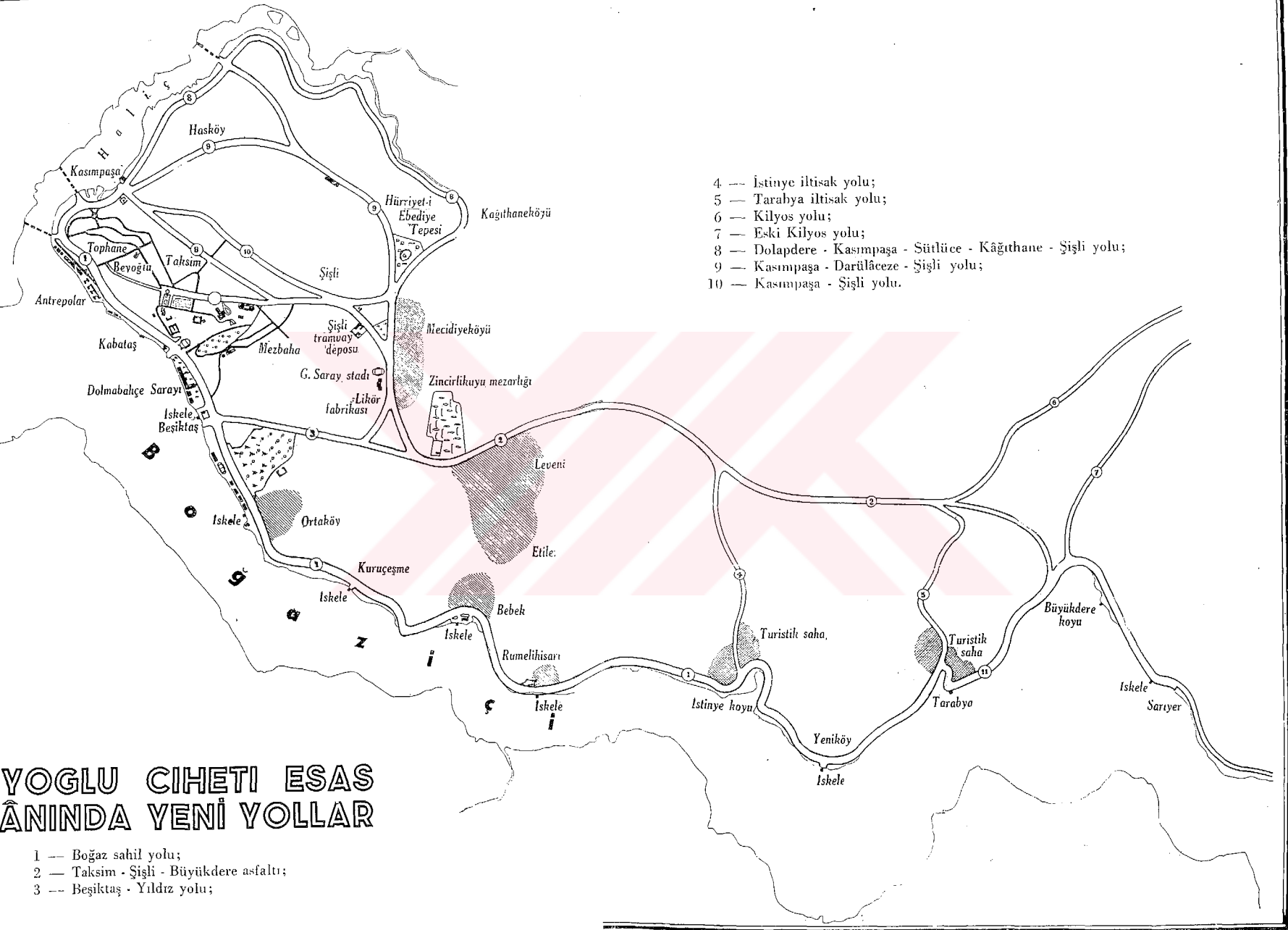
"İstanbul'da trafiğin en kesif olduğu meydanlardan biri hiç şüphesiz Karaköy Meydanı'dır. Böyle olmasına rağmen Karaköy'de bir meydan yoktu ve böyle bir meydan, ancak köprünün Karaköy başını boğan salaş dükkanların kaldırılmasından sonra açıldı" (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 84**).

Karaköy Meydanı'nı genişletme çalışmalarında, belediye dükkanlarının yıktırılmasından sonra, Karaköy Postahanesi ve Denizcilik Bankası yıktırılmıştır. Bu binaların yıkılması sonucunda açılacak olan sahanın oto park ve dolmuş durağı olarak kullanılmasına karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 27 Ağustos 1956**). 1956 yılının Eylül ayı sonuna doğru ise Mehmet Ali Paşa Hanı yıkılmaya başlanmıştır. Hans Högg'ün, Galata Köprüsü ile ilgili sunduğu ilk raporunda Karaköy Meydanı'na da değinilmektedir. Köprünün Haliç'e doğru 300 metre kaydırılması gerektiğinin belirtildiği raporda, böylece Karaköy Meydanı'nın tamamı ile kazanılacağı yazılmıştır. Köprünün kaydırılmasıyla, Karaköy Meydanı'nda, iki katlı modern bir meydan inşa edilebilecektir. İnşa edilecek bu yeni meydanın, ilk katının otopark ve mağazalara ayrılması, üst katının ise gazino, lokanta ve meydan olarak düzenlenmesi düşünülmüş, (**Yeni Sabah, 27 Nisan 1957**) bu proje uygulanmamıştır. 1957 yılının Mayıs ayında, Tünel çıkışı ile Karaköy Meydanı arasında kalan adanın istimlak edilmesine ve istimlakler sonucunda boşalacak alanın, park olarak düzenlenmesine karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 22 Mayıs 1957**). 1957 yılının sonunda ise, Karaköy Caddesi ile Domuz (Haraççılalı) Sokağı arasında kalan adanın (**Yeni Sabah, 1 Kasım 1957**), 1958 yılının başında ise Galata Bonmarşesi'nin istimlak edilmesine karar verilmiştir. Bu istimlaklar sonucunda, "Karaköy Meydanı geniş ve müsait

BEYOĞLU CİHETİ ESAS PLÂNINDA YENİ YOLLAR

- 1 — Boğaz sahil yolu;
- 2 — Taksim - Şişli - Büyükdere asfaltı;
- 3 — Beşiktaş - Yıldız yolu;

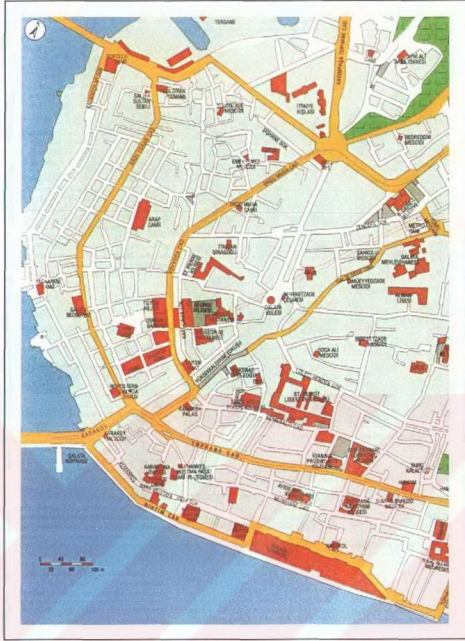
- 4 — İstinye iltisak yolu;
- 5 — Tarabya iltisak yolu;
- 6 — Kilyos yolu;
- 7 — Eski Kilyos yolu;
- 8 — Dolapdere - Kasımpaşa - Sütluce - Kağıthane - Şişli yolu;
- 9 — Kasımpaşa - Darülaceze - Şişli yolu;
- 10 — Kasımpaşa - Şişli yolu.





Şekil 4-20 1948'te Karaköy Meydanı (Kaynak:Suat Nirven haritaları)

bir hale gelecektir" (**Yeni Sabah, 2 Şubat 1958**). Domuz Sokağı ile Karaköy Caddesi arasındaki parsellerde gerçekleştirilen istimlaklar, 1958 yılının Mayıs ayında sona ermiştir. Ancak Karaköy Meydanı yine de istenen şekli alamamış olacak ki, Ziraat Bankası, Ziraat Donatım Kurumu ve Karaköy Börekçisi'nin bulunduğu "rıhtımdaki adanın" da istimlak edilmesine karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 30 Nisan 1958**). 87 gayri menkulün bulunduğunu 21 Mayıs 1958 tarihli Yeni Sabah gazetesinden öğrendiğimiz bu adada, 63 gayri menkul, 1958 yılının Temmuz ayında istimlak edilmiştir (**Yeni Sabah, 3 Temmuz 1958**). Bu istimlaklerin sonucunda Karaköy Meydanı'nın, "şişe boynu olarak vasıflandırılan trafik keşmekeşinden" kurtulacağı düşünülmektedir (**Yeni Sabah, 22 Temmuz 1958**). 1958 yılının Eylül ayında Karaköy Mescidi'ni yıkma çalışmaları başlamıştır. Bu caminin "istimlakine büyük bir ihtimam" gösterilmiş, "taşları numaralandırılmış" ve önce Büyükkada'ya (**Yeni Sabah, 8 Eylül 1958**), sonra da Kınalıada'ya taşınmasına (**Yeni Sabah, 10 Ocak 1959**) karar verilmiştir.



Şekil 4-21 1927'de Karaköy (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

“Tarihi cami, tarihi kıymeti düşünülerek mimari tarzı bozulmadan bahis mevzuu adaya taşınacaktır”
(**Yeni Sabah**, 10 Ocak 1958).

Ancak 14 Şubat 1959 tarihli haberde, “nakledilen mescidin” parçalarının bir kısmının çalındığı ve Karaköy Mescidi’nin, “çok kıymetli parçalarının” Ada’ya nakledilmesinde biraz daha gecikilirse binanın “kıymetinden çok şey kaybedeceği” belirtilmiştir (**Yeni Sabah**, 14 Şubat 1959). Bu tarihten sonra cami ile ilgili başka haber yayınlanmamıştır. 1957 yılında, “Karaköy Meydanı’nda yıkılan binalardan sonra açıkta kalan binaların sıvasız ve çıplak yüzlerinin, hemen meydanın estetiğine uyacak bir şekilde” düzeltileceği (**Yeni Sabah**, 1 Kasım 1957) belirtilmiş, ancak 1960 yılının Nisan ayına gelindiği zaman bile meydan istimlak yeri manzarasından kurtulamamıştır (**Yeni Sabah**, 3 Nisan 1960).

"Karaköy Meydanı günün her saatinde kalabalıktır. Günün her saatinde iğne atsanız yere düşmez. Şimdi bu meydan eskisine göre 5-6 misli büyüdü ama yine kalabalıktan dolup, dolup taşıyor. Şaşılacak nokta şudur: Bu kalabalık bu meydan açılmadan nereye sığıyormuş. Bu kadar insan sell bu dar huniden nasıl geçiyormuş? Öyle ya, şimdi eski Cenyonun, Tokatlı'nın, postahanenin, pastahanenin, ayakkabıcı dükkanlarının, Mehmet Ali Paşa Hanı'nın, köşede Yataklı Vagonlar Şirketi'nin bulunduğu hanın yerleri de meydan oldu da yine bu kalabalığa dar geliyor. Şimdi Domuz Sokağı ile Karaköy Palas'ın arasındaki ada da istimlak edilecek, burası da, meydana ilave olunacaktır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 85).

Zeki Sayar, Arkitekt dergisinde yayınlanan makalesinde, Karaköy Meydanı'nda önemli bir "şehircilik problemi" ile karşı karşıya kalındığını belirtmiştir. Sayar, imar çalışmalarına başlanmadan önce gerekli etüd ve projelerin yapılmaması sonucunda problemler yaşandığına ve projelerin sonlandırılmadığına değinmiştir.

"Belediye, bugünkü haliyle, yalnız Karaköy'de büyük bir şehircilik problemi ile karşı karşıya kaldığını, ancak meydanı yıkıp açıktan sonra anlamış bulunmaktadır. Meydana verilecek genişlik ve derinlik, köprü ile meydanın münasebeti, bilhassa yayalar ile vasıtaların sirkülasyonunun tanzimi, yer altı geçitleri, ve bütün bu davaların en iyi, en güzel ve en ekonomik bir şekilde hallinin işe başlamadan önce, esaslı etüd ve proje tanzimi ile daha rasyonel netice vereceği muhakkak idi" (Sayar, 1956, 97).

İstanbul Bölgesi'nde, Florya'dan başlayıp Eyüp'e kadar kesintiye uğramadan devam etmesi planlanan sahil yolu projesinin bir benzeri, Beyoğlu Bölgesi için de hazırlanmıştır. Projenin uygulanan ilk bölümü, Karaköy Meydanı'nı Tophane'ye bağlayan Kemeraltı caddesidir. Bu dönemde, Tophane ile Karaköy arasındaki ana bağlantı yolu Necatibey Caddesidir. Ancak Necatibey Caddesi'nin genişletilmesi, "çok büyük mali külfet ve zamana ihtiyaç göstermektedir". Bu yüzden dönemin yetkilileri, Karaköy ile Tophane arasındaki trafik sıkışıklığını ortadan kaldırmak için Kemeraltı Caddesi'ni genişletmeye karar vermişlerdir (Yeni Sabah, 25 Eylül 1956). 30 metre genişliğinde açılması düşünülen Kemeraltı Caddesi'nde, 300 kadar gayri menkulün istimlak edilmesi gerektiği saptanmıştır (Yeni Sabah, 6 Ocak 1957).

Kemeraltı Caddesi genişletilirken, istimlak edilen alanın üzerinde bulunan Hristos Kilisesi ile ilgili üst düzeyde denebilecek bir sorun yaşanmıştır. Patrikhane'nin kiliseyi yıktırmak istememesi ve kilise mütevelli heyetinin, kilise içindeki dini eşyaları tahliye etmeyeceğini bildirmesi üzerine, Belediye görevlileri, kilisede bulunan eşyaların tespitini yapmıştır.



Şekil 4-22 1956-1960 imar çalışmaları öncesinde Karaköy-Tophane arası (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi; Doğan Kuban)



Şekil 4-23 1956-1960 imar çalışmaları sonrasında Karaköy-Tophane arası (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi; Doğan Kuban)

"Kilise gerçekten imar planı dışında kalmakla beraber, tarihi ve estetik hiç bir değeri olmayan kiliseden bir işaret bırakılarak bu suretle menfur düşüncelerin tahakkukuna imkan aranmaktadır. Bundan böyle şehrimize gelecek turistlere 'işte burada bizim bir kilisemiz vardı, yıktılar' demeyi düşünen Patrikhane, menhus ve menfii düşüncelerinden kurtulamamaktadır. Semt sakinleri kiliseden kalan son parçanın da yıktırılmasını ve meselenin böylece kapanmasını arzu etmektedirler" (Yeni Sabah, 12 Mayıs 1958).

Nezih Araz'ın, 12 Mayıs 1958 tarihli Yeni Sabah gazetesindeki köşesinde, Hristos Kilisesi ile ilgili bir yazısı yayınlanmıştır. Araz'ın bu yazısı kilise ile ilgili bilgilerin yanı sıra, dönemin imar anlayışını da yansıtmaktadır.

"İstanbul'da girilen imar hareketi çapında bir hareket, bütün dikkat ve itinaya rağmen, bir takım tarihi eserlerin feda edilmesi bir zaruret halini almıştır. Ne kadar acı da olsa, bu fedakarlıklara şehirl

olarak katılmak zorundayız. Nitekim, bu arada, bazı tarihi cami, hamam ve mescitlerin yıkıldığını şehirli biliyor. Ancak, hiçbir cami yıkımında, kimse, mesele çıkarma yoluna gitmeyi düşünmedi, aklından bile geçemedi. Hele, alakalı makamları –zaten işi başından aşmış o alakalı makamları- bir de kendi eşyasını meşyasını tatad ve tesbite mecbur bırakmadı. Hristos Kilisesi etrafında, bir bardak suda fırtına mı kopartmak istiyorlar? Yanın, bir takım dostlarımız (!) gazetelerine ‘Türk’ler kiliseleri tahrip ediyorlar’ yollu manşetler mi çecktirecekler, niyetlerini bir türlü anlayamadık. Ne yapabiliirdik? Karaköy Tophane yolu gibi trafiğin en işlek noktasında vasıtalar Hristos’u tavaf ederek mi gelip geçeselerdi?” (Araz, 12 Mayıs 1958).

1959 yılının başında trafiğe açılan (Yeni Sabah, 3 Ocak 1959). Kemeraltı Caddesi, aynı tarihlerde, büyük bir değişime uğrayan Tophane Meydanı’nı da, Necatibey Caddesi ile birleşmektedir.

1956 yılında başlayan Tophane Meydanı’nı düzenleme çalışmalarında hedef, “bir sanat galerisi halindeki bu semtin bütün bedayiiini meydana çıkartmak”tır. Bu meydanın açılması için, Kılıç Ali Paşa Camii karşısındaki yapı adası kaldırılmış, Tophane Sanat Enstitüsü’nün bulunduğu bina istimlak edilmiştir (Yeni Sabah, 3 Kasım 1957). Böylece, aslında meydan özelliği taşımayan Necatibey Caddesi’nin Tophane bölümüne meydan özelliği kazandırılmaya çalışılmıştır. Tophane Meydanı düzenleme çalışmalarının bir parçası da burada bulunan cami ve sebillerin ortaya çıkartılmasıdır.

“Çeşmenin sağ tarafına bir bakınız, burada biblo gibi bir camii (Nusretiye Camii) göreceksiniz. Eskiden bu caminin mevcudiyetinden kim haberdardı? Çünkü etrafı bir çok eski binalarla kapatılmıştı. Ne caminin ahengi, ne mimarisi, ne minareleri fark edilmezdi! Halbuki ne güzel, ne şirin, ne gönüle gülen bir camii imiş burası!

Kılıç Ali Paşa Camii seneler senesi bir köşede ihmale uğramış, hele hamamı son devirlerde birçok esrarkeşlere, serserilere yatak olmuştur. Kılıç Ali Paşa Hamamı bir batakhanedir. Son zamanlarda bu hamam da bu mikroplardan temizlenmiş, İstanbul’un bu güzel semti Kılıç Ali Paşa’nın mukaddes hatırasına layık bir hale gelmiştir. Camii ise esaslı bir tamir görmüş, temizlenmiş ve Nusretiye Camii’nin bir tarafında pırıl pırıl parlamıştır. Eski tarih, ibadet, sanat ve sanayi bölgesi şimdi tam rengini almıştır” (İstanbul’un Kitabı, 1958, 89).

Tophane’de gerçekleştirilen imar çalışmaları kapsamında, Nusretiye Çeşmesi’nin yeri değiştirilmiştir. Sökülürken “bütün taşları numaralandırılan” çeşme (Yeni Sabah, 23 Nisan 1957) Maçka’ya taşınmış ve burada “monte” edilmiştir (Yeni Sabah, 29 Nisan 1957). Bu çeşme şu anda Maçka Parkı’nda, İTÜ çıkışının önünde, bulunmaktadır. Nusretiye Çeşmesi’nin, zamanımızda bulunduğu yerde, ne kentle, ne de parkla

kurulmuş bir ilişkisi bulunmamaktadır. Zeki Sayar 1957 tarihli makalesinde, bu kararlar ilgili görüşlerini şu şekilde dile getirmiştir:

"Tophane'deki Nusretiye Camii'nin bir eşi, naziri daha olmayan küçük çeşmesi sökülüş, önce Dolmabahçe Parkı'nın bir köşesinde temelleri yapılmışken, sonra burası her nedense beğenilmeyerek, tekrar sökülüp Maçka Kışlası karşısında parka nakledilmiştir. Çeşme, şimdi kendi menzumesinden koparılmış bir halde, yalnız ve muhtsız buradadır. Bir devrin mimari manzumesinden bir parçanın koparılıp, hiç alakası olmayan bir yere nakledilmeyeceğini belediyeçiler, idareciler bilmeyebilirler ama, eski eserçilerin bunu bilmemelerine imkan yoktur. Bu şekilde tatbikat ile, İstanbul'un tarihi devirleri tahrib edilmektedir" (Sayar, 1956, 50).

Tophane Meydanı'ndan 30 metre genişlikte başlayan Boğaz Sahil Yoluyla da, Marmara Sahili'nde inşa edilen Florya-Sirkeci Sahil Yolu gibi, denizin güzelliklerini İstanbul halkına geri verilmesi planlanmıştır.

"İstanbul Boğazı'nın, Boğaziçi'nin güzelliği dünyaca meşhurdur, ama bu güzellik, İstanbulluların hepsinin pek iyi bildikleri ve acı acı üzüldükleri gibi İstanbullu'nun faydalanamadığı, faydalanmakta zorluk çektiği bir duyulup okunan, lakin ulaşılamayan sevgili olarak kaldı. Çünkü Boğaz'a gidip onun güzelliğine erişmeye, o güzelliği tatmağa imkan yoktu, yol yoktu. Daracık, ivicaçlı, yol denebilecek yerlerde de manzara yoktu. Hatta Boğaz'ı görmeğe imkan yoktu. İstanbul'un güzel Boğaz'ı, İstanbullu'nun elinden gitmiş, mahdud kimselerin kıyısına keyifle yerleştiği bir imtiyaz haline gelmişti. Kıyısı ne demek, hakim tepeler bile, şehirlinin istifadesinden çekilip alınmıştı" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 95).

Ancak aynı dönemde, Salıpazarı'nda inşa edilmeye başlanan Liman İşletmeleri'ne ait antrepolar, Tophane'nin deniz ile olan bütün bağlantısını kesmiştir.

Sahil yolunun inşası, Kabataş İskelesi ile Dolmabahçe Camii arasında kalan İnhisarlar Umum Müdürlük Binası'nın yıktırılmasıysa 1957 yılının Ocak ayında başlamıştır. Yolun ilk etabı olan Tophane-Dolmabahçe arasında, restore edilen Fındıklı Camii, geriye çekilmesi düşünülen Kıbrıs Fatihî Türbesi ve Dolmabahçe Sarayı dışında kalan bütün binaların yıkılması kararlaştırılmıştır. Böylece bu alan, "halkın istifade edeceği, kenarları yeşil ağaçlıklı güzel bir gezi yeri haline" getirilebilecektir. (Yeni Sabah, 13 Ocak 1957).

"Fındıklı'da yalnız gözün değil, sıhhatin de tahammül edemeyeceği bütün o çerden çöpten, yapılabir el sürülmemiş binalar kaldırılmış ve 30 metrelik sahil yolu Kabataş'a kadar uzatılmıştır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 99).



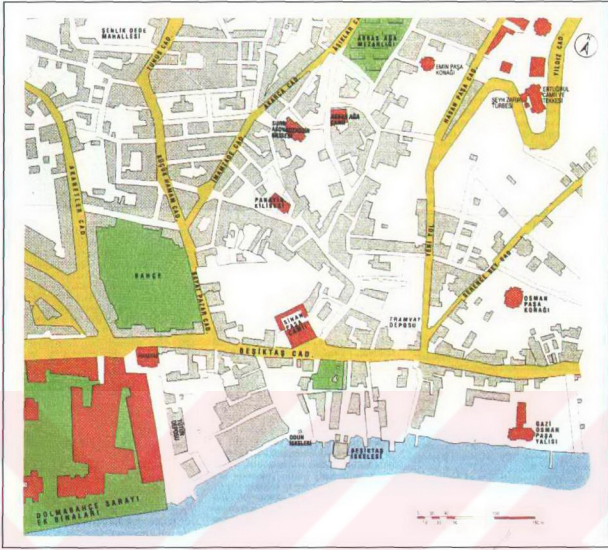
Şekil 4-24 1956-1960 imar çalışmaları sırasında Tophane-Ortaköy arasında yok olan tarihi eserler: 1-Galata suru burcu, 2-Karabaş Hamamı, 3-Karabaş Camii, 4-Kılıç Ali Paşa Camii dükkanları, 5-Müşirlik dairesi, 6-Tophane Cephesi, 7-Sanayi Kışlası, 8-II. Abdülhamid Çeşmesi, 9-Mecidiye Kasrı, 10-Nusretiye Camii Sebili, 11-Çivici Limanı Mescidi, 12-Süheyl Bey Camii, 13-Hatuniye Mescidi, 14-Ahmet Paşa Kütüphanesi, 15-Ahmed Paşa Türbesi, 16-hazire, çeşme ve sebil, 17-Fındıklı Hamamı, 18-Yusuf Paşa Sebili, 19-çeşme, 20-Ali Paşa Çeşmesi, 21-Kabataş Limanı, 22-Esad Mehmet Efendi Çeşmesi, 23-Silahdar Yahya Efendi Çeşmesi, 24-Saadettin Efendi Çeşmesi, 25-Hazire, 26-Emin Ağa Sebili, 27-Dolmabahçe Camii'nin avlu ve muvakkıthanesi, 28-Dolmabahçe Tiyatrosu, 29-İstabl-ı Amire, 30-Sinan Paşa Hamamı, 31-Sinan Paşa Çeşmesi (Kaynak:İstanbul Ansiklopedisi)

Yolun kara tarafında ise, en fazla 18,5 metre yükseklikte apartmanlar inşa edilmesine izin verilmiştir (**Yeni Sabah, 25 Mart 1958**). Salıpazarı Liman İşletmeleri'nin yol kotuna kadar indirilip (**Yeni Sabah, 19 Ağustos 1958**), 4.000.000 Türk Lirasına inşa edilen Tophane-Dolmabahçe Caddesi, 1958 yılının Ekim ayında trafiğe açılmıştır (**Yeni Sabah, 9 Ekim 1958**).

Dolmabahçe'de de, "trafik akışını artırmak, tıkanıklığa meydan vermemek üzere" meydan düzenlenmesi yapılmasına karar verilmiştir. Hazırlanan plana göre, "Dolmabahçe Camii karşısına isabet eden yerden üçgen şeklinde bir yeşil saha meydana getirilecek, vasıtaların bu üçgen dışında gidiş-geliş istikametleri yeniden tesbit olunacaktır" (**Yeni Sabah, 23 Ağustos 1959**). Ayrıca, Dolmabahçe Camii önündeki bu alanın yol kotu indirilerek, Dolmabahçe'deki U şeklindeki viraj kaldırılabilir (**Yeni Sabah, 29 Ekim 1959**). Dolmabahçe Meydanı, imar uygulamalarından önce de kullanılan, Dolmabahçe Saray duvarının yanındaki yeşillikli yolla Beşiktaş'a bağlanmaktadır. Dolmabahçe Caddesi'nin Beşiktaş Caddesi ile bağlandığı noktada bulunan Beşiktaş Hamamı, açılan yeni "yolu tıkadığı" gerekçesiyle yıkılmış ve hamam ile etrafındaki binaların yıkılmasıyla "ferahlayan" cadde Beşiktaş Meydanı'na bağlanmaktadır. Zeki Sayar, Arkitekt dergisinde, Beşiktaş Hamamı'nın yıkılmasına gerek kalmadan da yolun genişletilebileceken verilen bu ve benzeri kararların sadece tarihi mirası yok etmeğe yaradığını yazmıştır.

"Beşiktaş'taki Sinan mimari devri eserlerinden hamamın da acele ile yıktırıldığı malumdur. Beşiktaş Hamamı, o kısımda çok genişleyecek olan caddede bırakılabilir, sirkülasyon burada iki istikamette olabilir! Bütün bunlar imar hamlesi başlarken eski eserlerin ne suretle korunabileceğinin önceden düşünülmeyişini ve Belediyecilerin eski eserlerle bir koordinasyon yapmadıklarını göstermektedir. Şehrin mimari ve tarihi hüviyetinin ortadan silinip süpürülmesi pahasına geniş bir cadde elde etmek bir gaye midir?" (**Sayar, 1956, 50**)

Sinanpaşa Camisi'ni ve Barbaros Türbesi'ni içine alacak biçimde planlanan Beşiktaş Meydanı, Tophane Meydanı'nda da olduğu gibi, Beşiktaş Caddesi üzerinde istimlakler yapılarak oluşturulmaya çalışılmıştır. Beşiktaş'ta bir meydanın oluşturulabilmesi için, Maliye Şubesi Binası, Kaymakamlık Binası, sahildeki tütün depoları ile diğer antrepo ve binalar istimlak edilmiştir. "Böylece Beşiktaş, tramvay caddesi ile denize uzanan geniş ve tarihi eserleri içine alan bir saha kazanmış olacaktır" (**Yeni Sabah, 15 Haziran 1957**). Beşiktaş Meydanı ile ilgili hazırlanan projede, meydanın etrafında resmi binaların inşa edilmesi, deniz kenarında kalan bölümde büyük bir Barbaros heykelinin



Şekil 4-25 1922'de Beşiktaş (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil 4-26 1994'te Beşiktaş (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

yerleştirilmesi ve buradaki tarihi eserlerin bir park içinde toplanması düşünülmüştür (Yeni Sabah, 3 Kasım 1957).

Beşiktaş'tan Ortaköy'e doğru devam eden sahil yolu bu bölümde, binaların arkasından geçecek şekilde inşa edilebilmiştir. Ancak burada da yolun denizle olan ilişkisinin sağlanabilmesi için, "Ortaköy'e kadar devam eden büyük binaların duvarları yıkılmıştır". Ortaköy'de ise Ortaköy Camii'nin etrafında çeşitli düzenlemeler yapılması düşünülmüştür. Yapılması düşünülen bu düzenlemelerin amacı, Ortaköy Camii ile Ortaköy İskelesi'nin genişletilen caddeden görülebilmesini sağlamaktır. Ancak bu projenin gerçekleştirilebilmesi için çok sayıda binanın istimlak edilmesi gerektiğinden yeterli ödenek bulunamamıştır (Yeni Sabah, 2 Şubat 1958). Bunun sonucunda, incelenen dönem içinde Ortaköy Meydanı'nda, bu anlamda, bir müdahale gerçekleştirilememiştir. Ortaköy'den sonra, sahil yolu Sarıyer'e kadar devam eden bir şeridin 30 metre genişletilmesiyle elde edilmiştir. Genişletilen bu yolun turistik bir görünüm kazanabilmesi için yol boyunca, "gazinolar, eğlence yerleri ve banyoların (plaj)" inşa edilmesi planlanmıştır.

"Şimdi İstanbul Boğazı Rumeli yakasına Tophane meydanından başlayarak Boğaz sahil yolu yapılıyor. 30 metre genişliğinde bir modern yol. Fakat hepsi bu kadar değil. Bu yol bazı kesimlerde genişletilmekte ve 30 metrelik en dışında kalan geniş kıyı kısımları yeşillendirilip ağaçlandırılarak gezi haline getirilmektedir. Hemen elimizde tutabileceğimiz kadar yakın bir gelecekte, ağaçlar altında, çiçek tarhları arasında, Boğaz'ın istediğimiz, beğendiğimiz yerinde, bir sıraya oturacağız ve Boğaz'da akşamı, Boğaz'da mehtabı, canımız isterse Boğaz'da sabahı sindire sindire tadabileceğiz. İstanbul'lu olmanın, bu tabiatın özendiği ve ecdadın bezediği şehirde, yaşamının tadını çıkaracağız. O zaman Boğaz İstanbul'unun Boğazı olacaktır. O zaman Boğaz İstanbul'da yaşayan herkesin, hemşerinin, halkın, milletin olacaktır" (İstanbul'un Kitabı, 1958, 96).

Boğaz'a kent merkezinden ulaşabilmek için inşa edilen bir diğer yol da Maslak bağlantılı Şişli-Boğaz Sahil (Büyükdere Caddesi) Yoludur. Bu yolun da inşa edilmesiyle, "Boğaz'ı hem sahilden hem de yukardan geniş ve rahat yollar "kucaklayacaktır". Maslak İstinye bağlantısı ile Ayazağa Çiftliği civarında Tarabya ve Büyükdere bağlantısı olan yol, kentin kuzeye doğru genişleyeceği düşüncesiyle, boş ve iskana açık alanlardan geçirilmiştir. Levent'teki 1500 konutluk Levent Mahallesi bu dönemde inşa edilen toplu konutlardandır. 30 metre genişlikte olan bu yolun açılması için, "dev makineler dağları devirmiş, çukurları doldurmuş"tur. Yeni açılan bu yol sayesinde, "İstinye, Tarabya ve Büyükdere Beyoğlu'nun en yakın sayfiyesi" haline gelebilecektir. Kent merkezini Boğaz'a bağlayan bu yola, Yıldız üzerinden Beşiktaş (Barbaros Bulvarı) bağlantısı da

yapılmıştır. Beşiktaş Meydanı'ndan başlayan bu yol, Zincirlikuyu'da Büyükdere Caddesi ile birleşmektedir. 50 metre genişlikte inşa edilen Yıldız-Beşiktaş bulvarının açılabilmesi için, yaklaşık 270 gayri menkul istimlak edilmiştir **(Yeni Sabah, 13-25 Ocak 1957)**. Barbaros Bulvarı'nın bir diğer özelliği de, Asya Yakası ile Avrupa Yakası arasında inşa edilmesi planlanan Asma Köprü'nün Avrupa Tarafı'ndaki bağlantı noktası olarak öngörülmüş olmasıdır **(Yeni Sabah, 23 Eylül 1956)**.

"Bulvar, Sinanpaşa Camii'nden itibaren Maslak yoluna kadar düz bir hat halinde geniş ve en son şehircilik anlayışına uygun bir şekilde inşa edilmektedir. Üzerinde iki taraflı blok apartmanlar inşa edilecek olan bulvarın orta yerinde ağaçlıklı bir tretuar yapılacaktır. Bulvarın Beşiktaş tarafında iş hanları için yer ayrılmış, yeşil sahalarla yolun iç açıcı bir ferahlık temin etmesi sağlanmıştır. Sinanpaşa Camii'nin etrafı tamamen açılacaktır. Boğaz'da yapılacak asma köprü'nün ayak başlarından birini teşkil etmesi bakımından bu bulvara bilhassa ehemmiyet ve inşaaşı çalışmaları üzerinde hassasiyetle durulmaktadır" **(Yeni Sabah, 1 Ağustos 1957)**.

Bina yoğunluğunun düşük olduğu bir alandan geçen Barbaros Bulvarı'nın iki tarafında, "modern şehircilik anlayışına uygun" apartmanlar inşa edilmesi de projenin önemli bir parçasıdır.

"Beşiktaş-Yıldız Bulvarı'nın her iki tarafına blok apartmanlar yapılacaktır. Bina blokları arazinin topografik durumu dolayısıyla meyilli olarak inşa edilecek ve bloklar birbirini örtmeyecektir. Blok irtifaları yeni yola göre 30,50 metre ve bloklar arasındaki bağlantı kısımları için de 6,50 metre yükseklikte olacaktır. Bu 6,50 metrelik irtifalı bağlantı kısımlarında çarşı, kulüp, kış için çocuk bahçeleri, büro kısımları, kapıcı mahalleri bulunacaktır. Büyük apartman daireleri arazinin mevkii nazara alınarak tertiplenmiş ve her dairede 4 kişilik ailelerin iskan edilmesi temin olunmuştur. Bu suretle hektar başına isabet eden nüfus miktarı 352 kişiye çıkarılmıştır" **(Yeni Sabah, 10 Mart 1958)**.

Beyoğlu Bölgesi'nin bir diğer ulaşım merkezi de Taksim Meydanı'dır. Taksim Meydanı düzenlenmesi ile ilgili verilen ilk karar, Gezi Parkı'nın, altında yer altı garajı ve tesislerinin inşa edilmesi için, özel girişime verilmesidir **(Yeni Sabah, 19 Ocak 1957)**. 1957 yılının sonlarında ise, Gezi Parkı seviyesinin Taksim Gazinosu ile aynı seviyeye getirilmesine ve Taksim Meydanı'nın altında alt geçitler ve dükkanlar inşa edilmesine **(Yeni Sabah, 3 Kasım 1957)**, 1957 yılının ortalarında ise, meydanın genişletilmesine karar verilmiştir. Genişletme çalışması ile birlikte Sular İdaresi Deposu'nun yıktırılması ve bu yıkım sonucunda açılacak alanlara "meydanı bozmayacak blok binalar"ın inşa edilmesi de projenin bir parçasıdır **(Yeni Sabah, 9 Haziran 1957)**. Taksim Meydanı'nı

genişletilme çalışmaları kapsamında, 1957 yılının Temmuz ayında, Kristal Gazinosu'nun bulunduğu ada ve benzin istasyonu yıkılmıştır. Böylece Taksim Meydanı'nda meydana gelen trafik sıklıklağı probleminin çözümlenebileceğine inanılmaktadır (**Yeni Sabah, 13, 31 Temmuz 1957**). Taksim Meydanı'nın genişletilmesi için yapılan düzenlemeler kapsamında, Sıraselviler ile İstiklal Caddesi arasında bulunan adanın da istimlakine karar verilmiştir. Fransız Konsolosluğu'nun karşısına denk düşen ve 34 gayri menkulün bulunduğu (**Yeni Sabah, 20 Mart, 4 Nisan, 24 Mayıs 1958**). bu adanın istimlakine gerçekleştirilememiştir. Taksim Meydanı düzenlemesi ile ilgili olarak verilen en son karar ise şöyledir:

"Projeye göre, Taksim Gezisi'nin orta yerine büyük bir havuz yaptırılacaktır. Bu havuzun altında ayrıca bir de büyük su deposu bulunacaktır. Taksim-Azapkapı yolunun başlangıcında bulunan Sular İdaresi'ne ait su deposunun istimlak edilmesi zarureti karşısında, Belediye, Sular İdaresi'nin talebi üzerine, havuz ve su deposu için Gezi'nin orta yerini münasip görmüştür. Ayrıca Taksim Meydanı'nın altında da büyük bir arşı kurulması için etüdler yapılmaktadır. Bu suretle meydan iki katlı olacak, alt katta bulunacak çarşıdaki dükkanların kiraya verilmesiyle Belediye yeni bir gelir kaynağına sahip olacaktır. arşı inşası için meydanın kazılması yoluna gidilecektir. Ancak bu mevzuunun önümüzdeki seneler içinde ele alınması zarureti ilgililerce kabul edilmektedir" (**Yeni Sabah, 5 Haziran 1959**).

Trafiği rahatlatmak amacıyla, Taksim - şişli (Cumhuriyet Caddesi) bağlantı yolu da genişletilmiştir.

"Harbiye ile şişli arasındaki Halaskargazi Caddesi'nin imar planı hazırlanmıştır. Planda, Orduevi'nin karşısına isabet eden Cebeltopu Sokağı'ndan şişli Meydanı'na kadar olan yolun sağ ve solundaki adalar hudutlandırılmıştır, Halaskargazi Caddesi'ne muvazi olan lek Sokak ve devamı lker ve Kayahatun sokakları şişli istikametinde sağ taraftan alınmak suretiyle 12 metre genişletilmiştir. şişli ocuk Hastanesi karşısında ve Halaskargazi Caddesi'ne amut Pikaptar Sokağı'nın geişliği de 9.50 metreye çıkarılmıştır. Harbiye Meydanı, şişli istikametinde ve Vali Konağı Caddesi'ne kadar bazı binaların kaldırılmasıyla genişletilecek, Harbiye'den Pangaltı'ya kadar caddenin sağında 4 ila 11 metreye kadar alınmak suretiyle cadde 30 metreye çıkarılacaktır. Harbiye Meydanı'nda, bir cephesi Halaskargazi Caddesi'nde, bir cephesi meydanda ve bir cephesi de Vali Konağı Caddesi'nde, 24 ila 50 metre yükseklikte bir blok düşünülmüştür. Bu blok, caddeler arasında olan Dersane Sokağı'nı trafiğe kapatmaktadır. Ancak yayalar için binanın altından bir geçit bırakılmaktadır. Osmanbey'de, benzinci dükkanının bulunduğu parselde inşaat müsaadesi verilmeyecektir" (**Yeni Sabah, 23 Kasım 1957**).

Taksim Meydanı'na bir de Azapkapı-Taksim (Tarlabaşı Bulvarı) bağlantısını sağlayacak bulvar açılması düşünülmüştür. Bu bulvarın açılmasındaki asıl amaç, Beyoğlu Bölgesi'ni İstanbul Bölgesi'ne bağlayabilmek ve bölgenin trafiğini rahatlatabilmektir. İstiklal Caddesi'nin genişletilebilmesi çok sayıda binanın istimlak edilmesi ile sonuçlanacağı için, bu caddeye paralel yeni bir cadde açılması uygun görülmüştür (**Yeni Sabah, 1 Mayıs 1957**). 36 metre genişlikte açılması planlanan Tarlabaşı Bulvarı, 1958 yılının programı içine alınmıştır. Bu bulvarın açılmasından sonra, İstiklal Caddesi'nin trafiğe kapatılıp yayalaştırılması düşünülmektedir (**Yeni Sabah, 7 Ağustos 1957**). Tarlabaşı Bulvarı ile ilgili olarak 1958 yılı içinde yapılan çalışmaların bir diğer sonucu ise bu bulvarın, Taksim Bölgesi'nde bulunan genelevlerin ortadan kaldırılabilmesi için kullanılacak biçimde planlanmış olmasıdır.

"Beyoğlu'nda, İstiklal caddesi üzerindeki genelevlerin başka bir yere nakledilmesi hususunda senelerden beri devam eden çalışmalar bir netice vermezken, şehir için çok kötü bir manzara teşkil eden mahallenin nakli mevzuunda çıkar bir yol bulunmuştur. Yeni imkan, Taksim ile Azapkapı arasından geçmesi kararlaştırılan İstiklal caddesine muvazi bir ikinci caddenin açılması ile tatbik mevkiine konulmaktadır. Planlar üzerinde gerek Vilayet ve gerekse Belediye'nin anlaşması üzerine yapılan bir tadilatla, açılacak yolun Abanoz Sokağı'ndan geçmesi temin edilmiş ve bu suretle de genelevlerin başka bir yere nakil meselesi imkan dahiline alınmıştır. Genelevlerin nakil mevzuu, 15 seneden fazla bir zamandan beri ele alınmış ve bu maksatla çeşitli komisyonlar ve kombinezonlar teşkil edilmiş, planlar hazırlanmıştır. İstimlak edilecek evlerin nerede ve hangi şekilde çalışacağı hususunda henüz bir karara varılmamıştır. Bununla beraber yakında bir komisyon tesbit edilmesi beklenmektedir" (**Yeni Sabah, 17 Eylül 1958**).

Taksim-Azapkapı bağlantısını sağlayabilmek için üç farklı proje hazırlanmıştır. Bu projelerden ilki, mevcut Tarlabaşı Bulvarı'nı doğrultusunu koruyarak genişletmeyi, ikincisi Şehit Muhtar Caddesi'nin doğrultusunda bir caddenin açılmasını, üçüncüsü ise caddenin dümdüz uzanarak Abanoz Mahallesi'nin içinden geçmesini öngörmektedir (**Yeni Sabah, 9 Mart 1959**). Bu üç öneriden, birincisi ile üçüncüsü ortak çözüm olarak ele alınmıştır.

"Taksim ile Azapkapı arasında açılacak yeni yol, 27 metre genişliğinde olacaktır. Tretuarlarla birlikte yol genişliği 30 metreyi bulmaktadır. Bu yol, 12 metre genişliğinde ki Tarlabaşı caddesine muvazi olarak açılmakta, düz bir hat halinde inşa edileceği için, Tarlabaşı caddesine bazı yerlerde 6, bazı yerlerde 12 metre mesafede bulunmaktadır. Mevcut yolla, açılacak olan yol arasında vücuda gelecek seviye farkı, bu 6 ve 12 metrelik mesafenin yeşil saha olarak tanzimiyle kapatılmaya çalışılacaktır. Birbirini görecek olan yollar, Kemerhatun Camii civarında birleşerek ve İngiliz

Sefarethanesi'nin bahçesinin bir kısmını kesmek suretiyle Cumhuriyet Gazinosu'nun altından Tepebaşı'na bağlanacaktır. Refik Saydam caddesinin altından geçecek yol için, mevcut boşluğun doldurulması icap etmektedir. İlgililerin bildirdiğine göre yolun uzunluğu 2 kilometre olacak ve inşaat için 250'ye yakın gayri menkulün istimlakine gidilecektir" (**Yeni Sabah, 26 Mayıs 1959**).

4.2.5 İstanbul İmarı ile İlgili Genel Bilgiler

1956 yılında başlayan imar çalışmalarının toplumun farklı kesimleri tarafından da desteklendiği, elde edilen bilgiler ışığında, söylenebilir. İstanbul'un, modern dünyanın gerekleri doğrultusunda yeniden düzenlenmesi ve eskiliğinden, bakımsızlığından kurtarılmasını istenmektedir. Uygulamaların yapıldığı dönemde çalışmaların büyük bir hızla başlaması ise, Türkiye'nin modern kent tarihi açısından bir devrim olarak görülmektedir. İstanbul'da başlatılan geniş çaplı imar hareketinin toplum nezdinde yarattığı heyecanın bir başka nedeni ise, çalışmaların merkezi hükümet desteği ile gerçekleştirilmesidir.

"Cemil Paşa'nın (Şehreminiği)nden bugüne kadar, İstanbul caddeleri bu derece seri ve toplu genişleme ve yıkılma faaliyeti görmemişlerdir. Bu hareket İstanbul Belediyesi'nde, bir zihniyet değişikliğine, yıkmadan imar yapılamayacağı fikrinin doğuşuna bir delil teşkil etmektedir. Nihayet, Karaköy sokağının bir meydan haline getirilmesi, Karaköy-Bebek sahil yolunun genişletilip açılması, her şehirliyi memnun edecek birer hadisedir. Bu imar başlangıcında, eski bürokrasi ve formalite mentalitesinde vukua gelen değişikliği, hemşehri olarak iyi karşılamamak kabil değildir. Henüz, bir aya sığan bu çok kısa zaman içinde, meyana gelen kesif yıkma faaliyetini görmek memnuniyetimize, aynı zamanda hayretimize mucip olmaktadır. Hayretimizin sebebi, bugüne kadar imar programlarının tatbikinde, uzun senelerden beri alıştığımız, insanı bıktıran bataetin yerine, enerjik bir ruhun hakim olmasıdır. En büyük amil, hükümetin İstanbul'un imarı ile yakinen alakalanmasıdır." (**Sayar, 1956, 49**).

Zeki Sayar, yukarıda alıntı yapılan makalede, imar çalışmaları ile ilgili memnuniyetini dile getirmesinin yanı sıra bu uygulamalara yönelik ilk eleştirisini de yapmıştır. Ordu Caddesi'nin genişletilme çalışmaları kapsamında Simkeşhane binasının yarısının yıkılması bu eleştirinin nedenidir.

"Yeni açılan güzergahlar üzerindeki eski eserlerin layıkıyla korunmadığına da şahit olmaktayız. Simkeşhane'nin yıkılması, bunun en bariz misalidir. Acaba, Simkeşhane yıkılmadan, Beyazıt-Aksaray bulvarının, başka bir sureti halli yok mu idi. Belediye bu yıkma işine teşebbüs etmeden, burası için mevzii bir plan, bir müsabaka yapamaz mı idi. Bunlar şehircilikle biraz meşgul olanların

kafasında birer istifham olarak durmaktadır! Burası için layıkıyla etüdler yapılmadığı ve işin aceleye getirildiğine kaniiz” (Sayar, 1956, 50).

Zeki Sayar, imar uygulamalarını gerçekleştirenleri, uygulamaların plansız, programsız olması ve uygulamalara başlanmadan önce gerekli etüdlerin yapılmamış olması nedeniyle eleştirmektedir. Sayar, “ani ve fevri kararların” dahi uygulamaya konduğunu belirtmiştir.

“Altı ay önce başlayan (yıldırım yıkma) hamlesi İmar Müdürlüğü’nü hazırlıksız bulmuş, tafsilat planlarının hazır olmaması, yıkma işlerini programsız bir hale sokmuştur. Artık tatbikatta insiyatfin tamamen şehirciden idareciye geçtiğini, istimlak etmeden mahallinde ayak üstü yapılan sathi incelemelere göre yapıldığını görmekteyiz. Yıkma ameliyesinden sonra, meydana çıkan şekilsizlik ve çirkinliğin nasıl önleneceği, etüdler ve proje olmadığı için, el’an malum değildir” (Sayar, 1956, 97).

Sayar, Arkitekt dergisinde yayınlanmış bu yazısında, Hans Högg’ün görevlendirilmesine de değinmiştir. Gerçekleşmesini heyecanla karşıladıkları Devlet-Belediye işbirliğinde, belediyenin hazırlıksız bir şekilde uygulamalara başlaması sonucunda imarı yürütemediğini ve projelerin hazırlanıp gerçekleştirilebilmesi için Hans Högg’ün görevlendirildiğini yazmıştır.

“Şehrin imar projesinin bir kül olarak etüd edilmesi zaruretinin nihayet anlamış olacaklar ki, bir otoriteye ihtiyaç olduğunu hissetmişlerdir” (Sayar, 1956, 98).

Muhalefet partilerinden, yapılan imar çalışmalarının programsızlığına dair ilk tepkiler, 1957 yılının Şubat ayında gelmiştir. Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreteri Kazım Gülek tarafından dile getirilen ilk eleştiride, çalışmalar “keşmekeş” olarak nitelendirilmektedir.

“Gülek, bundan sonra “keşmekeş” diye vasıflandırdığı, yapılanın yıkılma hareketini ele almış ve Tekel binasının birkaç ay evvel bir kısmının yıkıldığını, bu kısmın tamirinden sonra, şimdi bütün binanın yıkılmasının kararlaştırıldığını söylemiş ve iç tezyin ve tadile giden paranın plansızlık yüzünden heba olduğunu söylemiştir” (Yeni Sabah, 10 Şubat 1957).

Hürriyet Partisi’nin milletvekilleri de imar çalışmalarının “ölçsüzlük” içinde ele alındığını düşünmektedirler. Emrullah Utku’nun dile getirdiği bu endişeye cevap veren Adnan Menderes, imar için ayrılan ödeneğin nereden bulunduğu sorusuna cevaben ise

“Kristof Kolomb yumurtası⁽⁵⁾” benzetmesini yapmıştır.

“Üzümün bağıını sorsalardı cevap verirdik. O bir sırdır. Füsundur. Kristof Kolomb’un yumurtasıdırki muarızlar (karşı gelen) bilemezler” (Yeni Sabah, 27 Şubat 1957).

Adnan Menderes’in ortaya attığı bu ‘Kristof Kolomb yumurtası’ benzetmesine Zeki Sayar da, 1957 yılında Arkitekt dergisinde yayınlanmış bir makalesinde değinmiştir. Sayar, yine Belediye’nin elle tutulur planlara, projelere ve etüdlere sahip olmamasına değinmiş ve “bütün vatandaşlar tarafından tasvip ile karşılanan” imara çok dağınık başlanmış olması ve genişletilen her meydanın ve sokağın arkasından daha bakımsız yerlerin çıkması sonucunda halkın çalışmalara şüphe ile yaklaşmaya başladığını yazmıştır.

“İmar mevzuunda yapılan tenkitlere verilecek cevapların teknik ve ilmi esaslara dayanması gerekir. İmar davasını Kristof Kolomb’un yumurtası, meselesinden daha başka türlü anlamak lazımdır. Mesele, o kadar basit değildir. Yapılacak hataların derin akislerini zaman daha iyi gösterecektir” (Sayar, 1957a, 11).

İmar çalışmalarında kullanılmak üzere ayrılan ödeneklerin bir bölümü hazineye ait gayri menkullerin ve arazilerin satışı ile elde edilmiştir. Bu kapsamda, 1956 yılında gayri menkullerin bir kısmının toplam 100 milyona (TL) satılmasına (Yeni Sabah, 4 Ekim 1956) ve 1957’de 10.284 metre karelik arsanın 13.934.050 liraya satılmasına (Yeni Sabah, 2 Nisan 1957) karar verilmiştir.

1957 yılının ortalarına gelindikçe Zeki Sayar’ın imar çalışmaları ile ilgili eleştirileri iyice sertleşmiştir.

“Kısa zamanda bombalanmış bir şehir manzarasını alan İstanbul’da, yapılan işlerde insan sür’at değil, lüzumsuz bir acelecilik ve hesapsızlık müşahade etmekte, bir yapının, pek kısa bir zaman sonra bozulup yeniden yapılmasına hayret ve esef etmektedir. Bu acelecilik yüzünden telafisi mümkün olmayacak bir çok hatalar işlendiği de muhakkaktır. Bunun en basit misali son altı yedi ay içinde yıktırılan eski eserlerdir” (Sayar, 1957b, 49).

(5) Bu yumurta, İspanyol kaşif Kristof Kolomb’un “Yeni dünya denilen yere giden yol hiç de sanıldığı kadar zor değildi. Dünyanın denizi apaçık karşımızda duruyor, hiçbir İspanyol denizcisi hedefi şaşmazdı” diye kendisini eleştiren İspanyol beylerine sorduğu sorunun nesnesidir. Kolomb, beylerden bir yumurtayı düz bir şekilde masaya yerleştirmelerini istemiş, hiç birisi yapamayınca da yumurtanın sivri ucunu hafifce düzleştirerek bunu başarmıştır. “Bunu herkes yapar” diyen beylere, “Doğru bunu herkes yapabilir beyler, ama fark, sizin bunu yapabileceğiniz, fakat benim yapmış olmamdır” cevabını vermiştir (www.girisim.com.tr).

Zeki Sayar'ın eleştirdiği “acelecilik, hesapsızlık ve plansızlık” konularını, 1957yılıının Haziran ayında İstanbul Belediye Meclisi de ele almıştır. 4 Haziran tarihli bu toplantıda, Belediye Meclis üyeleri, imar çalışmalarını gazetelerden takip etmek durumunda bırakılmaktan dolayı tedirginliklerini dile getirmişler ve hazırlanan projelerin öncelikle Belediye Meclisi'nde tartışılmasını, sonra uygulamaya konmasını istemişlerdir. Ayrıca, çalışmaları Prost'un mu, Högg'ün mü, yoksa 21 kişilik heyetin mi yaptığının belli olmadığını ve bu durumun huzursuzluk yarattığını belirtmişlerdir. Bu şikayetlere verilen cevapla ise bir plan ve programın olduğu, ancak bunun imar hızının gözleri karartmasından dolayı farkedilemediğini söylenmiştir (Yeni Sabah, 5 Haziran 1957).

İmar çalışmalarına yöneltilen bir diğer eleştiri de, yapılan istimlakler sonucunda evsiz kalanlara konut sağlanmamasıdır. 1957 yılında, Hürriyet Partisi adına Emrullah Utku bu konut sorununa değinen bir soru önergesini Meclis Başkanlığı'na sunmuştur. Soru önergesinin kapsamı şöyledir:

- “1-Türkiye'nin her şehrinde mevcut mesken buhranı vatandaşları son derece muzdarip etmiştir. İstanbul ve Ankara'da yeni binalar yapılmadan on binlerce insanı meskensiz bırakan yıkma faaliyetinin sebebi nedir?
- 2-İstanbul'da ve ankara'da bu yüzden kaç yüz aile çadırlara intikal etmiştir. Gece konu inşaatının men'i hakkındaki kanun gereğince bir taraftan gece kondular yıktırılırken diğer taraftan yeniden gece konduların türemesine sebep olan mesken yıkma faaliyetine ne zaman son verilecektir?
- 3-Göçebe hale gelen bir kısım İstanbul halkının akibetleri hakkında hükümet ne gibi tedbirler alacaktır?” (Anonim, 1957, 94).

Sabri Esat Siyavuşgil, Yeni Sabah gazetesindeki köşesinde, konut sorunu ile ilgili mektup ve telefonların fazlalığını belirterek bu konuya da değinmiştir.

“Zelzele, yangın, seylap vukuunda evsiz kalanların imdadına koşmuyor muyuz? Onlara evvela çadır dağıtmıyor muyuz? Sonra kendilerini devlet hazinesinden yaptırdığımız binalara yerleştir miyormuyuz? O halde arada ne fark var ki, günün birinde evinden çıkardığımız vatandaş kendi kaderine terkederiz? Başladığı günden beri İstanbul'un imarını, penceremizi de, gönlümüzü de fora ederek zevkle ve vecdle seyretmişizdir. Fakat bu güzel temaşanın arkasından gelen faryadlara kulağımızı tıkır ve derde çare aramazsak, bu memlekete kalemimizle hizmet etmiş olmak şerefinden kendimizi mahrum ederiz” (Siyavuşgil, 19 Temmuz 1957).

Konut sorunu ile birlikte imar çalışmalarının önünde beliren bir diğer sorun da imar bütçesi ile ilgilidir. Yıldan yıla azalan ödenekler ve yıkılan bina sayısı arttıkça

ödenemeyen istimlak bedelleri bu sorunun büyümesine neden olmuştur. 'İstanbul'un Kitabı' isimli yayında, 1950-1957 yılları arasında, ulaşımın geliştirilmesi amacıyla yol yapımına harcanan paranın 204.764.321 Türk Lirası, istimlakler için harcanan paranın ise, 335.464.245 Türk Lirası olduğu belirtilmiştir. 1957 yılından sonra belediye için ayrılan bütçenin yanı sıra imar çalışmaları için ek ödenekler alınmıştır. 1957 ve 1958 yılları içinde ise, 278 milyon Türk Lirası ederinde istimlak yapılmıştır. 1959'da bu miktarın 190 milyon liralık kısmı ödenmiş durumdadır (**Yeni Sabah, 3 Şubat 1959**). 1959 yılı içinde ise imar ve istimlak için 220 milyon lira harcanmıştır (**Yeni Sabah, 24 Ekim 1959**). Ancak bu miktarda istimlak borçlarının bitmesini sağlayamamış ve belediye 1960 yılına 109 milyon Türk Lirası borçla girmiştir (**Yeni Sabah, 12 Kasım 1959**).

İmar çalışmaları, 1958 yılından itibaren, yeterli ödenek ayrılamadığı için zaman zaman durma noktasına gelmiştir. 27 Şubat 1958 tarihli Maliye Bakanlığı toplantısında İstanbul'daki imar çalışmaları için ayrılması istenen 25 milyon liralık ek ödenek tartışmalara neden olmuştur. İmarın, ekonomik alanda da plansız yapıldığı yolundaki eleştiriyi karşı Adnan Menderes:

"İmarın, devlet bütçesinden yapılmış bir envestisman olmadığını, yüzde doksanını şehrin karşıladığını ifadeyle, bir yol açılırken metrekaresi 500, 200, 100, 50 ve hatta 2 liradan istimlaklerin yapıldığını, fakat yol geçtikten sonra istimlak edilen o sahaların değerinin arttığını söyleyerek İstanbul'da biri çirkinleştirme, biri de güzelleştirme ve imar olan iki hareketin görüldüğünü, ikincisinin muvaffak olacağını, gecekonduların önünü alabilmek için dahi imarın bir an bitirilmesinin lüzumlu olduğunu ifade etti. Türkiye'de hayatın seyrinin değiştiğini, İstanbul imarında karayolları makine potansiyelinin sadece yüzde 3'ünün çalıştığını, aralık ayında Ankara'nın güzelleştiğini göreceğimizi, Bursa ve İzmir'de başlayan imar faaliyetinin yakında Adana'da da başlayacağını, İmar Vekaletince bunların bir sıraya konacağını" (**Yeni Sabah, 27 Şubat 1958**).

söylemiştir. İmar çalışmaları için, 1958 yılının ilk aylarında (**Yeni Sabah, 2 Mart 1958**) ve Haziran ayında 150 milyon liralık (**Yeni Sabah, 14 Haziran 1958**) ödenek ayrılmıştır. Ayrılan bu ödenekler yeterli olmayınca Belediye ilk olarak 75 milyon liralık tahvili satışa sunmuş (**Yeni Sabah, 3 Haziran 1958**), daha sonra ise belediye emlağını ipotek etmiştir. İpotek edilen gayri menkuller; Emirgan'da, aralarında meşhur Pembe Köşk'ün de bulunduğu üç tarihi köşk ve arazileri, Kısıklı'da Rıza Paşa Korusu ve koru içindeki köşk ve müstemilat, Florya'da, Şenlik Mahallesi'nde, Belediye'ye ait bir kısım arazi, Tepebaşı Gazinosu arkasındaki Aşıklar Mezarlığı adıyla meşhur arazi, Bebek belediye bahçesi, Çubuklu'daki meşhur Hidiv Köşkü, Maçka'daki Şark Kahvesi ve Taksim

Belediye bahçesinden ayrılan sahadır (**Yeni Sabah, 18 Ekim 1958**). 1958'in Kasım ayında, Belediye Meclisi'nde, istimlaklar için kullanılacak ödenekler ayrıldıktan sonra binaların istimlak edilmesine karar verilmiştir (**Yeni Sabah, 5 Kasım 1958**).

İstanbul Belediyesi'nin 1959 yılı bütçesi 490 milyon Türk Lirası olarak saptanmıştır. Belediye'ye imar çalışmalarının devamı için 25 milyon lira ve yol inşaatı ve meydan düzenlemeleri için 35 milyon lira ek gelir verilmiştir. Ayrıca 1959 yılı içinde hükümetin 50 milyon lira yardım yapması gündeme gelmiştir. Bu ödeneklere ek olarak belediye'nin 270 milyon Türk Lirası ödünç alabileceğide belirtilmiştir (**Yeni Sabah, 3 Şubat 1959**). Arkitekt dergisinde, Belediye'nin 1959 bütçesinin, 225 milyon Türk Lirası açık ile "hayali bir şekilde bağlandığı" yazılmıştır. Ayrıca aynı haberde Belediye bütçesinden, sağlık işlerine 17.601.706 lira, fen işlerine 24.508.524 lira, imar işlerine 10.126.207 lira, makine, elektrik ve sanayi işlerine 3.294.102 lira, itfaiyeye 4.116.101 lira, bahçelere 2.604.303 lira, mezarlıklara 2.361.502 lira, temizlik işlerine 12.702.561 lira, emlak ve istimlak işlerine 160.193.063 ve Belediye Zabıtasına 4.782.003 lira ayrıldığı belirtilmiştir (**İstanbul'un Kitabı, 1958, 182**). 1959 yılının Mayıs ayına gelindiğinde ise İstanbul Belediyesi ciddi bir ekonomik krizin içine düşmüştür. Belediye, bu krizden kurtulabilmek için, en az 200 milyon liraya ihtiyaç duymaktadır.

"Belediyede, 10 sene vadeli ve faizsiz olarak 20 milyon liranın Hükümet'ten talep edilmesi hususunda bir düşünce hakim olmaya başlamıştır. Böyle bir imkan bulunduğu takdirde Belediye, hem yapmakla mükellef bulunduğu Beledi hizmetleri kolaylıkla ifa edecek, hem de düzenli bir çalışma sistemine sahip olabilecektir. Belediye varitadını (gelir) arttıracak hususları ihtiva eden tasarının yakın bir zamanda kanunlaşması beklendiğinden, borcun tediyesi (ödeme) de Belediye'yi zor bir vaziyete sokmayacaktır" (**Yeni Sabah, 15 Mayıs 1959**).

İstanbul Belediyesi'nin 1960 yılı bütçesi 560 milyon Türk Lirası olarak saptanmıştır. Bu bütçeden, imar ve istimlak için 162.734.903 lira, sağlık işleri için 23.794.208 lira, fen işleri için 35.88.692 lira, temizlik işleri için 18.793.670 lira ve itfaiye bütçesi için de 7.880.101 lira ayrılmıştır (**Yeni Sabah, 26 Ocak 1960**).

1959 yılının Şubat ayında, CHP Meclis Grubu, yapılan istimlaklerle ilgili olarak Meclis Tahkikatı'nın açılması için bir önerge sunmuştur:

"Büyük şehirlerdeki, bilhassa İstanbul'daki, geniş ve düzensiz yıkım faaliyeti ile ilgili istimlakler ve buna müteallik muameleler sırasında Anayasa'nın ve kanunlar hükümlerinin tereddüde yer bırakmayacak kadar açık bir şekilde ihlal edildiği, vatandaşların şikayetlerinden ve bazı sorumluların

beyanlarından anlaşılmaktadır. Anayasa'nın 74. maddesi, (umumi menfaatler için lüzumu usulüne göre anlaşılmadıkça ve mahsus kanunlar mucibinde değer pahası peşin verilmedikçe hiç bir kimsenin malı istimal ve mülkü istimlak olunamaz) dediği ve Anayasa'da atıf yapılan mahsus kanunlarda istimlaklerde değer tutarının peşin ödenmesi mecburiyetini belirttiği halde, yukarıda bahsi geçen beyanlardan anlaşıldığı üzere istimlakler dolayısı ile el konulan sayısız gayri menkullerin bedelleri yıllardır ödenmemiştir. Bir kısım gayri menkuller için gerçek değerlerinin çok altında meblağlar ödenmiştir. Gayri menkulleri istimlak olunanlardan bir çoğu para yerine tahvil kabul etmeye zorlanmaktadır. İstimlak bedelleri takdirinde ve şerefiye takdiri hususunda büyük yolsuzluklar olmakta, istimlak bedelleri peşin ödenmediği gibi, kanun hükümlerine göre bu bedellerin depo edilmesi de ihlal edilmektedir. Usulsüz mali inhidam (yıkılma) kararları alınmaktadır. Bazı hallerde hiç bir istimlak muamelesi yapılmadan gayri menkullere el konulmakta ve yıkım ameliyesine girilmektedir. İstimlak muamelelerinin bir çoğunda kanuni merasime ve mecburiyetlere dahi riayet edilmemekte, hatta bazı sorumlular, kanunsuz ve usulsüz olarak yıktırdıkları binalar için açılan davalarda bu binaları kendilerinin yıktırmadıklarını ileri sürecek kadar, vatandaş iz'anını hiçe saymaktadırlar. Bütün bu hallere rağmen, İçişler iBakanı, 1959 bütçesinin Bütçe Encümeni müzakeresi sırasında, 'Gayri menkulü istimlak edilen vatandaşlardan istimlaklerin yolsuzluğu hakkında bir şikayet alınmadığını' vatandaşların mülklerini, kendi rızalarıyla, parasını almadan Devlet'e devrettiklerini, ve 'karşılıklı rıza ve muvafakata (uzlaşma) dayanan bir alacaklı ve borçlu hukuku durumuna intikal etmiş bulunan bu mevzuda İstimlak Kanunu'na mugayir bir hareket olmadığını' ileri sürmüştür. Bu durum karşısında sorumlu olanların tahkik ve tesbiti ile hakikatin meydana çıkarılabilmesi için, Meclis tahkikatı açılması zaruri görülmektedir" (Yeni Sabah, 7 Şubat 1959).

5. 27 MAYIS 1960 SONRASINDA İSTANBUL İMARINA YÖNELTİLEN ELEŞTİRİLER

Demokrat Parti'nin yönetimi 27 Mayıs 1960 askeri darbesi ile sona ermiştir. Bu askeri darbenin ardından 12 Haziran 1960 yılında, Prof. Sıddık Sami Onar başkanlığındaki bilim kurulunun hazırladığı, geçici nitelikte bir anayasa yürürlüğe girmiştir. 14 Ekim 1960 yılında ise, DP'nin yönetici kadrosunun yargılandığı Yassıada duruşmaları başlamıştır. Duruşmalar devam ederken, 9 Temmuz 1961'de, yapılan halk oylaması sonucunda yeni anayasa kabul edilmiştir. 15 Eylül 1961 yılında sona eren Yassıada duruşmaları sonucunda alınan onbeş idam kararından üçü infaz edilmiştir. 15 Ekim 1961 yılında ise, yapılan genel seçimle Türkiye Cumhuriyeti'nin sivil yönetime geri dönüşü gerçekleştirilmiştir.

Tez çalışmasının bu bölümünde, Cumhuriyet tarihinin önemli dönüm noktalarından birisi olan 27 Mayıs darbesinin ardından İstanbul imar çalışmalarına yönelik eleştiriler ele alınacaktır. Yassıada duruşmalarının da ele alınacağı bu bölümde, Turgut Cansever ve Doğan Kuban'ın İstanbul ile ilgili yayınlanmış makalerinden İstanbul imarı ile ilgili görüşlerine de yer verilecektir.

5.1 İlk Tepkiler

27 Mayıs darbesinin sonrasında Belediye Başkanlığı'na getirilen Albay Şefik Erensü, 14 Haziran 1960 günü, İstanbul imar uygulamaları ile ilgili bir radyo konuşması yapmıştır. Erensü, "28 Mayıs sabahında" İstanbul Belediyesi'nde karşılaşılan manzarayı, "herbiri milyonları aşan ve karar bekleyen dosyalar dolusu proje, istimlak bedelini alamayan koridorlar dolusu alacaklı" sözleriyle betimlemiş ve "yıllık bütçesi 560 milyon lira olan Belediye'nin kasasında sadece 74.443.000 lira bulunduğunu ve Belediye borcunun 261 milyon lira olduğunu" söylemiştir (**Yeni Sabah, 15 Haziran 1960**).

1956-1960 yılları arasında İstanbul'da gerçekleştirilen imar uygulamaların ile ilgili ilk resmi değerlendirme raporu, T.M.M.O.B. İstanbul Şubesi tarafından hazırlanmıştır.

Raporu hazırlayan komisyonun üyeleri, Feridun Akozan, Turgut Cansever, Necibe Çakıroğlu, Doğan Kuban ve Abdullah Sarı'dır. Komisyon çalışmalarına,

"İstanbul'da yapılmış ve yapılmakta olan imar ve inşaa faaliyetlerini ve planlama çalışmalarını mümkün mertebe detayları ile ele alarak ayrı ayrı tetkik etmek ve mali hususları ile şehre sağladığı fayda ve zararları değerlendirmek; bu çalışmaların etüd, proje ve tatbikat yönlerinden eksikliklerini tesbit ile çare ve tavsiyelerde bulunmak; mesleğin ihmale uğramış ve kötüye kullanılmış yönleri varsa bunlara temasla, imar planlama metodu ve teşkilatı hakkında fikirleri tesbit etmek" (Cansever, 1998, 87).

göreviyle 29 Temmuz 1960 tarihinde başlamıştır. Komisyonun amacı, İstanbul'da, gelecekte, "yapılacak imar çalışmalarının metodlu ve dikkatli olması için uyarıcı bir rol oynamaktır". Bu yüzden, kentteki sorunların bütün boyutlarıyla saptanabilmesi için, raporda öncelikli olarak İstanbul'un imar tarihi ele alınmıştır.

Komisyon raporda ilk olarak süregelen nazım planı hazırlama mantığına eleştiri getirmiştir. Bölge planlaması yapılmadan nazım planı hazırlanamayacağını savunan komisyon, bölge planlamasının ise Türkiye'de yeni yeni yapılmaya başlandığını yazmıştır. Komisyon ayrıca, nazım planlarında, bölge planlamalarından elde edilmesi gereken bilgilerin yanı sıra, üzerinde çalışılan kentle ilgili bilgilere de tam olarak ulaşamadığını belirtmiştir.

"Bütün çalışmalarımıza hakim olan amatörcü bir zihniyetle nazım planının hazırlanması için gerekli umumi istatistikle ilgili bilgiler, topoğrafik şartlar, tarihi, sosyal ve ekonomik gelişme şartlarını yönlendiren eğilimler, nüfus hareketleri, jeolojik imkanlar ve bunun gibi şehrin kendi bünyesinin incelenmesinden ortaya çıkacak bilgiler, gerektiği gibi etüd konusu olmamış, nazım planlar, yetersiz bilgilerle ve bir takım sübjektif görüşlere göre hazırlanmıştır. Bu bakımdan İstanbul'da olduğu kadar yurdun diğer şehirlerinde de, belediyelerin elinde, günün gerçekleri ile alakası kalmamış bir takım sözde imar planları vardır" (Cansever, 1998, 89).

İstanbul için hazırlanan imar planlarından sadece Martin Wagner tarafından hazırlanan planda kentin ekonomik ve sosyal yapısının gözönüne alındığını belirten Komisyon, Herman Elgözt tarafından hazırlanan raporun ise, "bir asırdır İstanbul'un yok olmasına sebep olan davranışların bugüne kadar devam etmesine" neden olduğunu düşünmektedir. Komisyon, "İstanbul'u bulvarlar ve yuvarlak meydanlarla teçhiz etmeyi hedef tutan" Prost'un çalışmalarının, gerekli metoda sahip olmadıklarını ve imar raporunun kentin yapısına aykırı olduğunu belirtmektedir. Raporda komisyonun eleştiri

oklarına hedef olan bir başka konu ise, düzenlemelerde, İstanbul'un kentsel tarihine gereken önemin verilmemesidir.

"Eski eser dendiği zaman adeta bir yeni zengin zihniyetiyle iyi malzeme ile yapılmış, iyi muhafaza edilmiş ve muhakkak güzel olan eserler tasavvur edilmektedir. Simkeşhane, Hasan Paşa Hanı gibi eserler yıkılırken, eski eser mütehassısı bir meslekdaşın bunların hiçbir kıymeti olmadığı, zaten kötü malzeme ile yapıldıkları ve yıkılmalarının uygun olduğu yolunda fetva verdiği hatırlardadır. Yine imar adı altında eski eserleri çevrelerinden tamamen tecrit ederek bir müzelik eşya gibi teşhir etmek eğilimi de İstanbul'un başına arız olan hastalıklardan biridir denebilir. İstanbul'un tarihi karakterini veren şehir parçalarının tahribine ait birçok misal zikredebiliriz. Son devirde bu tahribin baş sebebi, düşüncesiz, plansız ve adeta yaya insan düşmanı bir zihniyetle açılan yollar, meydanlar olmuştur. Vatan ve Millet caddeleri şehrin en karakteristik yerinde, her çeşit ölçüyü bozan birer yara olarak kalacaklardır" (Cansever, 1998, 95).

Komisyon raporunda, 1956-1960 yılları arasında gerçekleştirilen imar uygulamaları ile ilgili noktasal eleştiriler getirmiştir. Komisyon, Londra Asfaltı'nın herhangi bir kesintiye uğramadan kent merkezine ulaştırılma çabasını "garip bir fikir" olarak tanımlamaktadır. Özellikle bu amaçla açılan Vatan, Millet ve Ordu caddelerine karşı çıkan komisyon, "şehrin kalbine saplanan" bu caddelerin, tarihi şehri "kamyonlar için bir geçit yeri" durumuna getirdiklerini belirtmiştir.

"Bu yolların şehir hakkında hiçbir genel tasavvura dayanmadan açılmış oldukları ve böylece şehir hayatını alt üst ettikleri aşıkardır. Şehzadebaşı'nda asırlık bir şehir merkezi olan Direklerarası'nın son kalıntılarının, Edirnekapi-Saraçhane arasında Fatih Külliyesi gibi en önemli bir mimari manzumenin bu yollara feda edildiği ve hiçbir sebebe dayanan indirme ameliyeleri neticesinde Edirnekapi Mihrimah Sultan Camii'nin temellerinin açıkta kaldığı bilinmektedir" (Cansever, 1998, 98).

Komisyonun, inşa edilmiş olmasının hata olduğunu düşündüğü bir başka yol ise Sirkeci-Florya sahil yoludur. Bu eleştiride, imar uygulamalarının devam ettiği süre boyunca tekrarlanan 'sahilleri kentliye açma' söyleminin gerçekleştirilemediği belirtilmiştir. Komisyona göre bu yol, "şehrin ve şehirlinin malı olan sahil şeridini" yok etmiştir.

"Her türlü hayatiyeti yok edilmiş balıkçı köylerinin (Kumkapı), sahil kahveleri ile Yenikapı ve Samatya'nın yok edilmiş, eşsiz sayısız güzelliğinin yerini, kayalarla çevrili 3 metrelik beton rıhtımlı bir sürat yoluna terketmiş olması hazin bir tecellidir. Bu rıhtımın da ayrıca anroşman dolayısı ile devamlı tamir icap ettirdiği ve ettireceği de akıldan çıkarılmamalıdır. Bu yol bu şeridin asırlarca

devam eden tabii bir gelişme ile teşekkül eden sayısız girinti ve çıkıntısını bozmuş, surları bellerine kadar toprağa gömüştü, bütün civar mahallerin denizle her türlü ilişkisini kesmiştir” (Cansever, 1998, 99).

Komisyon, raporlarında sıraladıkları hatalı uygulamaların gerçekleştirilme nedenini dört başlık altında toplamıştır:

- “1- İdare ve ihtisas adamlarının bilgi, sorumluluk hissi bakımından sık sık rastlanan zaafı ve gerek bunların gerekse diğer düşüncülerin şayan-ı hayret ilgisizliği.
- 2- Dünyanın hiçbir yerinde rastlanmasına imkan bulunmayan gizlilik ve murakabesizlik (denetleme).
- 3- Cemiyetin kültür ve ahlak gayelerinin seçkin düşüncüler tarafından geliştirilmemesi ve düşüncüler ve sanatkarlara temel gayeler bakımından gerekli murakabe ve yol gösterme imkanlarının sağlanmamış olması.
- 4- Planlama ve imar faaliyetlerinin özelliklerinin zaruretlerinden doğan organizasyonların mevcut olmaması” (Cansever, 1998, 105).

12 Kasım 1960 yılında ise Mimarlar Odası’nın İstanbul Şubesi’nde bir sohbet toplantısı yapılmıştır. Bu toplantı ile ilgili bilgilere Zeki Sayar’ın Arkitekt dergisinde yayınlanmış makalesinden ulaşılabilmektedir. Sayar toplantıda, mimarın belediye ile ilişkisinin ve İstanbul planlamasının tartışıldığını yazmıştır. Sayar yazısında, toplantıya Turgut Cansever dışında Belediye ve imar’da görevli uzmanların katılmadığını da belirtmiştir. Toplantıda imar uygulamalarında meydana gelen aksaklıkların dört nedenden kaynaklandığı konusunda fikir birliğine varılmıştır.

- “1- İmar planlarının noksanlığı,
- 2- Talimatnamenin yetersizliği,
- 3- Ruhsat işlerinin uygulanmasındaki lüzumsuz bürokrasi,
- 4- İmarda çalışan elemanlar meselesi (mimar-imar işbirliğinin bulunmaması)” (Sayar, 1960.).

İmar çalışmaları ile ilgili tepkilerin popüler kültür alanındaki yansımaları, Reşad Ekrem Koçu’nun ‘Kırk Oyuncak İstanbul’ isimli yazı dizisinden incelenebilir. Bu dizi, Yeni Sabah gazetesinde, 11 Haziran-14 Haziran 1960 tarihlerinde yayınlanmıştır. Reşad Ekrem Koçu’nun, 11 Haziran 1960 tarihli ilk yazısı, “tarih ve san’at cahili olan Menderes imarı bir propaganda mevzuu yaptı” alt başlığı ile başlamaktadır.

“İstanbul, devletimizin ağır harp felaketleri altında ezildiği son bir buçuk asır içinde bakımsız kalmıştı; son bir buçuk asır içinde, Türk yapı sanatı da bir buhran geçirmiş, İstanbul zevksiz, çirkin

binalarla dolmuştu, eski binalara da çirkin yamalar, ilaveler yapılmıştı. İstanbul imara muhtaçtı” (Koçu, 11 Haziran 1960).

Koçu yazısında, Adnan Menderes’i bilgisizlik ve kültürsüzlükle suçlamış ve “ilme ve ihtisasa” önem vermeyen Menderes’in kenti, “çiftliğinin tarlalarını sürer gibi sürdürüttüğünü” yazmıştır.

“İstanbul’un imarı denilen büyük iş, tarih karşısında mesuliyet duygusu olmayan bu zatın elinde, iktidarının propaganda kozu olarak kullanıldı, ve işe, pek tabiidir ki en kolay tarafından, yapıya yıkmayı tercih ederek, meydan, yol açma, yol genişletme ile başlandı. Büyük şehrin her adım başında bağrında taşıdığı büyüklü küçüklü eserler üzerinde en iptidai fikre sahip olmadığı, kulakları irşada (uyarı) tıkalı, gözleri de nahvetin (kibir) gaflet bağı ile bağlı olduğu için garb medeniyetinin çölleri umrana (medeniyet) kavuşturmak gayesiyle icad ettiği en kudretli makinaları İstanbul’umuzu, Türk İstanbul’umuzu yıkmak için kullandı” (Koçu, 11 Haziran 1960).

Reşad Ekrem Koçu’nun 12 Haziran tarihli ikinci yazısı ile “bizim İstanbul’umuz ile onların istediği İstanbul arasında uçurumlar vardır” alt başlığı ile yayınlanmıştır.

“İstanbul’un tarihi simasını yok etmek için evvela ‘bulvarlar’ açıldı. Merkezden bir Topkapı’sına, öbürü Edirnekapi’sına doğru iki müthiş pala darbesi indirildi. Bunlara çaprazlamasına bir yarık daha açıldı. Menderes’in açtığı bulvarların kıymeti yakın istikbal için dahi şüphelidir. 30-40 sene sonra kara nakil vasıtaları acaba ne olacak? Halbuki o bulvarlar uğruna nelerimizi feda etti” (Koçu, 12 Haziran 1960).

Reşad Ekrem Koçu bu yazısına imar çalışmaları sırasında yıkılan tarihi eserlerden örnekler vererek devam etmiştir. Aksaray’da Murad Paşa’nın çifte hamamı, Fındıklı’da Mimar Sinan yapısı olan Müftü Hamamı, Beşiktaş’ta Mimar Sinan yapısı olan Barbaros Hayrettin Paşa Hamamı, Dolmabahçe’de Mehmet Efendi Sebili, Unkapanı’nda Vuynuk Şüca Mescidi, Aksaray’da Pertevniyal Sultan Türbesi, Aksaray’da Tevekkül Hamamı, Tophane’de Yamalı Hamam Koçu’nun yazısında belirttiği kaybedilmiş eserlerdir.

“Tecavüze Uğrayan bir Aziz Hatıra da Mehmetçüğimizin Harbiye’siydi” alt başlıklı üçüncü yazısında ise Reşad Ekrem Koçu, Adnan Menderes’i ve Demokrat Parti yönetimini Memet Akif Ersoy’a şikayet etmektedir:

“Devlet hazinesini talan edenler, devletimizi ağır borca sokanlar, bayanlarını pırlantalarla süsleyenler, yabancı bayraklar altında şilepler işletenler, baldırı çıplaklarının ellerine verdikleri tabancalarla ve coplarla münevver gençliğe ateş açtıranlar, üniversite rektörünü yerlerde sürütenler,

bütün mukaddesat arasında Türk İstanbul'un Harbiye Mektebine de tecavüz ettiler. O tarihi binanın, şehitler beşiğinin şanlı cephesini, sokak genişletmek için yıktılar" (Koçu, 13 Haziran 1960).

5.2 Yassıada Duruşmaları

Yassıada duruşmalarında, İstanbul imar uygulamaları ile ilgili oturumlar 17 Nisan 1961 günü başlamıştır. "İstimlak Yolsuzlukları Davası"nda, imar ve istimlak ile ilgili yolsuzluk suçlamaları dört grup altında incelenmiştir.

"Birinci grup: İstanbul'da Aayasa'nın ve dolayısıyla ferdin temel haklarını ihlal suretiyle ve ezcümle Belediye'nin tahammül edemeyeceği vüs'atte yapılan istimlaklara ait yolsuzluklar.

İkinci grup: Bu istimlaklar dolayısıyla meydana çıkan arsaların bir kısmının İşçi Sigortaları Kurumunca satın alınması, bu kurumdan avans para temini ve bu konularla ilgili sair hususlardaki yolsuzluklar.

Üçüncü grup: Zirai Donatım Kurumu'na ait Beşiktaş'taki binaların yıktırılması ve istimlak işi.

Dördüncü grup: Emlak Kredi Bankası tarafından İstanbul'da tesis kılınan Ataköy Sahil Sitesi'ndeki yola ait güzergahı tayin münasebetiyle yapılan yolsuzluk" (Duruşma Tutanağı, 1961, 4).

Duruşmaların birinci grup ile ilgili oturumunda sanıklar, Adnan Menderes, Dilaver Argun, Kemal Hadımlı, Mümtaz Tarhan, Kemal Aygün, Ethem Tetkiner, Emin Kalafat, Medeni Berk, Hayrettin Erkmen ve Haluk Şaman'dır. İstimlak yolsuzlukları ile ilgili oturuma, İstanbul'un imar edilebilmesi için Belediye'nin çalışmalarını yeterli görmeyen Adnan Menderes'in, imar ve istimlak uygulamalarıyla bizzat ilgilenmesi konusu ile başlanmıştır. Ayrıca, İçişleri Müsteşarı Dilaver Argun ile Mülkiye Başmüfettişi Mümtaz Naymen'in Adnan Menderes tarafından İstanbul imarı ile görevlendirildikleri belirtilmiştir. Bu konuyla ilgili olarak Adnan Menderes'e yöneltilen asıl suçlama, "yıkım faaliyetlerini ve çıkan arsaların satışı işlerini verdiği emir ve talimatlarla mevzuat dışında ve hatta keyfi şekilde icra ettirdiği"dir. Suçlama, Menderes'in bu hareketleriyle, Anayasa'nın 74. maddesi ile 6830 sayılı Kanun hükümlerini (ferdi ve umumi zarar ve mazaratın husule geldiği) ihlal ettiğini öne sürmektedir. Adnan Menderes Anayasayı ve Kanun hükümlerini çiğnediği yolundaki suçlamaya karşı kendisini şu şekilde savunmuştur:

"Gerek sayın Vali Fahredin Kerim Gökay, gerek diğerleri diyorlar ki; istimlak işleri normal olarak gidiyordu ve birden bire iş başka şekle konuldu. Şimdi küçücük bir misalle arzedeyim. İki veya üç milyon ile Kemeraltı Caddesi'nin açılması 10 seneyi alır, yalnız bu. Yani İstanbul'da imar olarak yapılacak olan işler namütenahi tenevvü be namütenahi vüs'at arzettiği bir zamanda bu iki veya üç

milyon lira ile normal olarak yürütölmekte olduğu ifade olunan istimlak ve imar işleri esasında mevcut değildi. İmar değil, bilakis şehrin tahribi bahis mevzuu idi. İki üç milyon lira ile Topkapı'dan Beyazıt'a kadar olan yer on beş senede yapılabiliirdi" (**Duruşma Tutanağı, 1961, 7**).

Adnan Menders'in, kendisine yöneltilen suçlamaya verdiğı cevap oturum başkanı tarafından yeterli bulunmayınca karnamenin okunmasına devam edilmiştir. Oturumda, Adnan Menderes'e yöneltilen bir sonraki suçlama ise 317 adet gayri menkulün, istimlak bedelleri ödenmeden ve sahiplerinin onayı alınmadan yıkılmış olmasıdır. Adnan Menderes, sekiz, on bin gayri menkul içinde bu sayının çok küçük olduğunu belirtmiş ve diğer gayri menkullerle ilgili kanuni işlemler yapılırken 317 gayri menkulün kanuni işleminin yapılmamasının kasıtlı olamayacağını söylemiştir. Menderes'in savunması şu şekilde devam etmektedir:

"(İstanbul'un imarı ile ilgili) umumi olarak tavsiye ve telkinlerde bulundum. Hiç şüphesiz buna ihtiyaç vardı. Esasen Hükümet işi olarak ele almak demek, mahalli otoritelerin idari tasarruflarını bertaraf etmek manasına değil, daha ziyade merkezde koordinasyon için lazım gelen yardımları temin etmek ve istimlak için hatta gerekirse devlet bütçesine tahsisat koymak suretiyle işlerin devamını temin etmek maksadına matuf idi" (**Duruşma Tutanağı, 1961, 14**).

12 Temmuz 1957 ile 5 Ekim 1957 tarihleri arasında vekaleten İstanbul Valiliğı yapmış olan Kemal Hadımlı, oturum sırasında yaptığı savunmada, İstanbul imar çalışmalarının işleyişi ve istimlaklar ile ilgili şunları söylemiştir:

"İstimlak işleriyle uğraşan istimlak müdürü Fahri Paksoy vardı, sonra imar müdürü Sadat Erkoğlu vardı. Bu işleri, bunların başında bulunduğu ekipler yapıyordu. Bunlar Başvekil'e bağılı idiler, her gün Vilayete gelirler, direktif alırlar, giderler tetkiklerini yaparlar, plan, proje hazırlarlar. Alman ve İtalyan mimarlar vardı. Birinin ismi Piccinato'dur. Diğerinin hatırlamıyorum. Arada sırada onların muvafakatını aldıktan sonra direktifleri alırlar, yıkma ekipleri ile yıkarlardı" (**Duruşma Tutanağı, 1961, 19**).

11 Temmuz 1958-27 Mayıs 1960 tarihleri arasında İstanbul Belediye Başkanlığı yapmış olan Kemal Aygün, istimlakların kanuni yollarla yapılıp yapılmadığı yönündeki soruya (daha önce bahsedilen 317 adet gayri menkul ile ilgili olarak) cevap verirken imarın hızı ve ölküsü konusunda da bilgiler vermiştir.

"Bu hareketleri baştan sonuna kadar kanunun her kelimesine tıpa tıp uyarak yaptığımız iddiası hareketlerimize uymaz. Biz bir hareketin içine girmiştik ve kendimizi hatalı, yanlış ama çok hizmet ediyor zannedyorduk. Bu hizmetin şevki içerisinde yalnız çabuk bitirelim, daha iyi yapalım, daha iyi

yapalım hareketleri içinde 15 gün bitmeden onuncu sekizinci hatta üçüncü gün yıkılmış olan binalar mevcut olabilir. Bunlardan kat'iyen haberim yoktur.

İstanbul Belediyesi hükümet gibi bir müessesedir. İçinde memurların, müdürlerin bulunduğu büyük bir teşkilattır. Bu teşkilat içerisinde Başvekilin arzusu şu, hakikaten gecesini gündüzünü bu işlere verir, bunlar gelişi güzel bir uğraşma değildir. Nihayet iş, inşa safhasına gelir, denir ki; Topkapı'da falan yol açılacak; bu işin süratle olması lazımdır. Biz de bu tempoyu aşağıya veririz; hizmetlerini şükranla hatırladığım oradaki arkadaşlarımız da büyük gayretler sarfederek bunu tahakkuk ettirirler. Bu arada ne rızaen ferağlarda tazyik yaptıklarını gördük, ne böyle bir şey bize intikal etti; ne de sıkı bir kerhi icap ettirecek bir şey yapmışlardır. Öyle bir hadise, sür'atin içinde, biraz da mağduriyeti doğurur. Bunlardan malumatsız değiliz. Fakat hizmeti büyük addederek bunda kendimizi mazur görüyorduk" (Duruşma Tutanağı, 1961, 22-23).

Karamamenin ilerleyen bölümlerinde Adnan Menderes, "memleketin feci mali durumuna rağmen İstanbul'un imarı gibi muazzam paralara ihtiyaç gösteren mevzuu hadsiz ve hesapsız bir şekilde bir següzeşte atılır gibi karar" vermekle suçlanmıştır. Bu suçlamaya, dönemin Maliye Bakanı Hasan Polatkan tarafından yazılmış bir not neden teşkil etmiştir. Bu notta Polatkan, İstanbul'un imarının başladığı 1956 ve 1957 yıllarında enflasyonun mevcudiyetine, para kıymetinin sıfıra düştüğüne, yabancıların mal vermediğine, maaşların ve primlerin emisyonla ödendiğine değinmiştir. Menderes'in bu suçlamaya verdiği cevap, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde, muhalefet tarafından imar ile ilgili sorulan sorulara verilenlerden çok da farklı değildir.

"İstmlak bizahiti kendisini ödeyen bir iştir. Binaenaleyh, bir fon tesis etme mes'elesi mutlak zaruret olarak kendisini hissettirmez. Mesela Balıkpazarı arsaları metrekaresi 1800 liraya alınmış, 3800 küsur liraya satılmış. Ancak bir arsa alındığı zaman bunun yüzde otuzu, yüzde yirmisi yola gider" (Duruşma Tutanağı, 1961, 34).

Dilaver Argun da, ilk oturumda yaptığı savunmasında, imar uygulamaları sırasında İstanbul Belediyesi'nde çalışmaların yapılma yöntemi ile ilgili bilgi vermiştir.

"İstanbul'daki çalışma tarzımız şudur: Her gün Vilayette toplanılır. Bendeniz, Belediye'nin mesul müdürleri, bu arada Prof. Högg, Dördüncü Bölge Şefi Fevzi Ataç Başvekilin gelmesini bekleriz. Başvekil verilecek planlar ve maketler getirilmiştir. Başvekil bizi çağırır, huzuruna gideriz. Planlar ve projeler masaların üzerine serilir. Herkes branşına göre izahat verir. Başvekil bu izahatı kabul eder, veya etmez, veya direktif verir. Bu direktif dahilinde herkes kendi plan ve projesini alır, iş başına giderler" (Duruşma Tutanağı, 1961, 43).

Birinci oturumda, tanık ifadelerinin dinlendiği bölüme geçildiği zaman ilk olarak Fahri Paksoy'un, 10 Kasım 1960 tarihli ifadesi dinlenmiştir. Fahri Paksoy, Belediye Başkan Muaviniği ve Belediye Emlak ve İstimlak Müdürlüğü görevlerini yapmıştır. Paksoy'un verdiği ifadede, İstanbul imarının yapıldığı yaklaşık dört senelik dönemi şu şekilde özetlemiştir:

"....İstanbul'da imar ve istimlak işlerine Adnan Menderes'in bir basın toplantısı ile başladığını, 1957 yılına kadar normal sayılacak şekilde ve Belediye'nin imkanları dahilinde yürütüldüğünü Adnan Menderes'in yaptığı toplantılarda mevzuların karara bağlanıp direktifleri dahilinde icrasına geçildiğini, 1957 senesine kadar normal giden bu işlerin Adnan Menderes'in imarı şehrin bütün semtlerine birden teşmil etmesi üzerine Belediye'nin mali takatı üzerine çıkarıldığı, normal zamanda istimlaklara verilen tahsisat iki, üç milyon civarında iken birden bire beş yüz milyon liraya hayali olarak yükseltildiğini, Adnan Menderes'in kanuni şekilde ve normal bir tempo ile yapılan istimlak işlerini kafi görmeyerek verdiği emir ve talimatlarla hızlandırdığını, bu maksatla işleri kendi namına tedvir ve takip için Dilaver Argun'u İstanbul'a getirttiğini, Dilaver Argun'un işleri bir kat daha hızlandırmak için 20 Haziran 1957 gün ve 113 sayılı tamimi yaptığını, istimlak muamelesi ile istimlaki müteakip açılacak yolların ihalesinin Adnan Menderes'in emri ile birden başladığını, bu sebeple istimlaki mukarrer yerlerin müteahhide derhal teslimi zarureti doğduğunu, yıkım işlerini sür'atle sağlamak için şahit emekli general Ragıp Turgay kumandasında askeri birliklerin vazifelendirildiğini, bir taraftan istimlak için emir verilirken, diğer taraftan henüz istimlaki yapılmamış yerlerin yıkılması için askeri birliklerin sevk olunduğu, binnetice İstanbul imar, istimlak, ve yıkım faaliyetlerine Adnan Menderes tarafından bir hükümet icraatı şeklinde el konulduğunu belirtmiştir" (Duruşma Tutanağı, 1961, 53-54).

İkinci grup suçlamalar ile ilgili oturum sanıkları yine Adnan Menderes, Dilaver Argun, Kemal Hadımlı, Mümtaz Tarhan, Kemal Aygün, Ethem Tetkiner, Emin Kalafat, Medeni Berk, Hayrettin Erkmen ve Haluk Şaman'dır. İkinci grup suçlama, İstanbul Belediyesi ile İşçi Sigortaları Kurumu arasında yapılan arsa alım satımında yolsuzluk yapıldığı yönündedir. Söz konusu arsalar, Eminönü Balıkpazarı'nda, Vatan Caddesi'nde, Tozkoparan'da, Çatma Mescit'te, Refik Caddesi'nde ve Atatürk Bulvarı üzerinde bulunmaktadır. Bu grup ile ilgili oturumlarda yapılan suçlama ve savunmalar çalışma konusu dışında kaldığı için ele alınmamıştır.

Üçüncü grup suçlamada sadece Adnan Menderes sanık olarak bulunmaktadır. Bu grupta sanığa yöneltilen suçlama, Zirai Donatım Kurumu'nun, Beşiktaş Çırağan Caddesi'nde bulunan 72-74 nolu binalarının istimlakında yolsuzluk yaptığıdır. Bu grup

kapsamında yapılan suçlama ve savunmalara da, çalışma konusunun dışında kaldıkları için, değinilmeyecektir.

Dördüncü grup suçlamada Adnan Menderes ile Medeni Berk sanık olarak bulunmaktadır. Bu grupta sanıklar, Sirkeci-Florya Devlet Yolu'nun, Ataköy Sitesi içinden geçen bölümünde yolsuzluk yapmakla suçlanmışlardır. Suçlamanın tartışıldığı orurunda öncelikli olarak Yüksek Soruşturma tarafından hazırlanan tahlil ve münakaşalar okunmuştur. Bu raporda Adnan Mendresi henüz uygulanabilecek bir nazım planı olmayan İstanbul'da başlatılan imar uygulamalarında, kendi uzmanlık alanına girmemesine rağmen, yapılan çalışmalar ile ilgili kararları vermekle suçlanmaktadır.

"...kanunen hiçbir yetki ve vazifesi bulunmamasına rağmen, işleri bilfiil tanzim ve idareye başladığı, muhtelif mütehasıs, müessese umum müdür veya mensupları ile belediyeden veyahut sair yerlerden toplantılar tertib ederek veya ettirerek, konunun bir an evvel tahakkuku için kararlar aldığı veya aldırıldığı; aslında tamamen içtimai, iktisadi ve mali ve hatta ilmi ve teknik bir iş olan şehircilik ve imarcılık ve dolayısıyla istimlak işleri için bilhassa lüzumlu ve kafi bir fon ihdas edilmeden, tasdikli bir nazım planı hazırlamadan,mücerret partizanlık mülahazaları ile ve ilaveten şahsi kaprisleri tahtında...." (Duruşma Tutanağı, 1961, 147).

Aynı raporun devamında, Adnan Menderes tarafından, yolların açılması ve meydanların seviyeleri ile ilgili keyfi kararlar verildiğine de değinilmektedir.

"....geceleri veya sabah erken saatlerde giderek yıkım faaliyetini bizzat mahalinde kontrole tabi tuttuğu; açılmasını tasavvur ettiği yolların bazen güzergahlarını beğenmeyerek ve bazen de dar görerek genişletmek veya düzeltilmek maksadıyla aynı yerlerde bir birini takiben müteaddit istimlaklar yaptırdığı, bazı yollarla meydanları müteaddit defalar indirilip kaldırılmasını emretmek suretiyle Belediye'yi zarara sokturduğu.." (Duruşma Tutanağı, 1961, 152).

Mahkeme Başkanı, tahlil ve münakaşanın nazım planları ile ilgili bölümü okunurken, uygulamalara başlanmadan önce İstanbul için nazım planı olup olmadığını sormuştur. Kemal Aygün'ün bu soruya verdiği cevap dönemin çalışma ortamını da özetler niteliktedir.

"İstanbul'un her tarafına şamil nazım planı henüz tekamül etmemiştir. Daha uzun seneler de edemez. Çünkü nazım planın evvela hesaplı kadastro haritalarına istinat etmesi lazımdır. İstanbul'un bugün öyle yerleri vardır ki, henüz kadastro haritaları bile yapılmamıştır. Prost, uzun seneler İstanbul'un muayyen semtlerinin nazım planlarını hazırlamıştır. Prost'u takiben gelmiş olan

ecnebi mütehasşisların nezaretinde kurulmuş olan muhtelif imar büroları vardır. Birisi Piccinato'nun emrinde çalışan 30-40 kişilik bir büro, birisi Högg'ün emrinde çalışan 20-30 kişilik diğer bir büro; bir de Belediye'nin yerli mimarlardan müteşekkil 30-40 kişilik bir teşkilatı vardır. Bunlar İstanbul şehrinin, ana nazım planının tekamülünü beklemeden, mevzii nazım planlar yaparlar. Bu planlar Belediye Meclisi'ne gelir tasdik edilir, İmar Vekaleti'ne gider, İmar Vekaleti de tasdik ettikten sonra artık lazımlı icra olur. Elimizdeki planlar bu şekilde planlardır. Bunlar da zaman zaman değişmiştir" (Duruşma Tutanağı, 1961, 156).

Oturumun devamında söz verilen Medeni Berk, İstanbul'un imarında kullanılan nazım planının, Henri Prost tarafından hazırlanan plan temel alınarak hazırlandığını belirtmiştir. Berk, Prost'un planında nüfusun 500.000 olarak ele alındığını, kendilerinin ise bu planı 2.500.000 nüfusa göre revize ettiklerini söylemiştir.

"Biz yeni bir şehir kurmadığımız için bilakis 500.000 nüfusluk bir şehri 2.500.000 milyona çıkartmaya çalıştığımız için bizim eski nazım plana istinat edecek bir çalışma yapmamız zaruri idi. Yahut benden evvelki çalışmaların eski nazım plana istinat ettirilerek yapılması uygun bir yoldur. Fakat biz mesafe ve zaman bakımından arkasından yetiştik. Bize harita ve kadastro umum müdürlüklerinin havadan fotoğraflar almak suretiyle yaptığı yardımlardan dolayı yetiştik" (Duruşma Tutanağı, 1961, 165).

Oturum, dördüncü grup suçlama olan Sirkeci-Florya sahil yolu ile ilgili yeterli konuşma yapılmadan kapatılmıştır.

3 Haziran 1961 günü, 1961/8 esas numara ile kayıtlı istimlak yolsuzlukları davasının, 1960/1 sayılı Anayasa ihlal davası ile birleştirilmesine karar verilmiştir.

5.3 1956-1960 İstanbul İmarı'na Yöneltilen Eleştiriler

İstanbul'da yapılan imar çalışmalarına yönelik eleştirilerin ele alındığı bu bölümde son olarak Turgut Cansever ve Doğan Kuban'ın yaklaşımları incelenecektir. Bu incelemenin kapsamında, her iki mimarın da 1960 sonrasında yazılmış, İstanbul imarı ve tarihi çevre ile ilgili yazıları değerlendirilmiştir.

Hem mimari üretim alanında, hem de mimari teori alanında eserler vermiş olan Turgut Cansever'in bir başka özelliği de, kent planlamada aktif görevlerde bulunmuş olmasıdır. Cansever bu çalışmalarına, 1951'de İstanbul Belediyesi'nin planlama bölümünde başlamıştır. Daha sonra, Marmara Bölgesi Planlama Teşkilatı Başkanlığı (1959-1960), İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğü (1961), İmar ve İskan Bakanlığı danışmanlığı

(1974), İstanbul Metropol Planlama Dairesi Başkanlığı (1974-1975) yapmıştır. Ayrıca, 1975-1980 yılları arasında İstanbul Belediyesi'nde ve 1980 yılında Ankara Belediyesi'nde çalışmıştır.

Türkiye'de, mimarlık tarihi ve restorasyon alanlarındaki önemli isimlerden biri olan Doğan Kuban, 1974 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi'ne bağlı Mimarlık Tarihi ve Restorasyon Enstitüsü'nü kurmuş, 1979-1980 yılları arasında başkanlığını yaptığı Uluslararası İslam Tarihi Sanat ve Kültürü araştırmalar Merkezi'nin (IRCICA) İstanbul'da kurulma çalışmalarını gerçekleştirmiştir. 1968-1981 yılları arasında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu üyesi ve 1981-1983 yılları arasında, aynı kurulda, başkan yardımcılığı yapmıştır. 1993-1995 yılları arasında ise İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Kurulu Başkanlığı'nı yürütmüştür. Kuban bilimsel çalışmalarının yanı sıra, birçok anıtın koruma ve restorasyon projelerini gerçekleştirmiştir.

5.3.1 Turgut Cansever

Bu bölümde, Turgut Cansever'in, 1960 ila 1996 yılları arasında yazdığı dört adet yazısına yer verilecektir. İlk olarak Cansever'in 'İstanbul Planlamasının İlk Hedefleri' isimli yazısı ele alınacaktır. Cansever'in, 1998 'İstanbul'u Anlamak' isimli kitabında belirttiğine göre, bu yazı 1960'larda yazılmış ancak ilk olarak adı geçen kitapta yayınlanmıştır. Söz konusu yazı iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde Cansever, Henri Prost'tan itibaren İstanbul'da yapılan planlar ve uygulamalar ile ilgili görüşlerini belirtmiştir. İkinci bölümde ise, İmar Planlama Müdürlüğü'nün İstanbul için hazırladığı planın ana hatlarından bahsetmiştir.

"Şehrin sıra apartmanlar, ağaçsız kalabalık sokaklar, kesif bir trafik addedilmesi hem Prost'un ve hem de benzer şekilde düşünenlerin Paris'i bir örnek addetmelerindendir. H. Prost'un gayesi mevcut şehre yepyeni bir vecde vermek şeklinde ortaya çıkmış ve Prost şehrin mevcut fiziki kültürel, sosyal,ekonomik ve tarihi yapısıyla ilgisi olmayan bir yeni düzeni zorla bir evvelkinin üzerine yerleştirerek İstanbul'u şehirleştirecek (!) planlar hazırlamayı vazife saymıştı" (Cansever, 1998, 162).

Cansever, Müşavirler Heyetince, Prost planları'nın kentin ihtiyacını karşılamamaları sonucunda hazırladıkları planların da İstanbul için uygun olmadığını düşünmektedir. Cansever'in bu planları noktasal oldukları için eleştirmektedir. Cansever, hazırlanan planların, kent bütünü, hatta Marmara Bölgesi'nin bütününe ele alınmaması

nedeniyle, işlevsel olmadıklarını düşünmektedir. Cansever yazısında 1956-1960 yılları arasında gerçekleştirilen uygulamalara da eleştiri getirmektedir.

“Bu devrede (1950-1955) bir taratan Karayolu nakliyatının önem kazanması, bir taraftan şehirlerde motorlu nakil vasıtası sayısının artması şehir ile şehir merkezine günlük gidiş gelişin kesifleşmesi, ilgiyi trafik meselelerine çekti. Yol açmak, bulvarlar ve Prost şehirciliğinden tevarüs edilen kanaatlere trafik için yol açma isteği eklenince Menderes icraatının gayeleri teşekkül etti. Şehir planlaması böylece Menderes icraatının yol ve bulvar açmaktan başka bir şey düşünmeyen eksik ve yanlış anlayışını hazırlamış oldu” (Cansever, 1998, 162).

Turgut Cansever’in ele alınacak ikinci metni, 1976 yılında Mimarlar Odası İstanbul Şubesi’nin, İstanbul Belediyesi ile birlikte düzenlediği bir toplantıdır. ‘Şehirciliğin ve Mimarlığın Planlama ve Uygulama Sorunları’ başlıklı toplantıda yapılan tartışmaların geniş bir özeti 1976/4 tarihli Mimarlık dergisinde yayınlanmıştır. Turgut Cansever, bu dosyada yayınlanmış yazısında Türk Şehir Planlama düşüncesini üç döneme ayırmaktadır. Cansever, ilk dönemin 1925 ile 1940 yılları arasında yaşandığını belirtmiştir.

“Tanzimat’tan beri gelen ve batı şehirlerine, batı yaşama biçimlerine benzer bir yaşama biçimi yerleştirmeyi amaçlayan bir yaklaşım ortaya çıktı. Bu dönemde - 1925-1940 yılları arasında - şehir planlamasının amacı mevcut şehirleri yıkmak ve onları batı şehirlerine benzetmekti” (Cansever, 1976, 72).

Cansever’e göre ikinci dönem, 1945’lerden sonra yaşanmıştır. Cansever, ikinci dönemde, ilk aşamadaki amacın ortadan kalktığını, kent planlaması konusunda spekülative güçlerin ortaya çıktığını yazmıştır. Cansever, üçüncü dönemin de spekülative güçlerin ortaya çıkışıyla yaşandığını düşünmektedir. Cansever, 1950’lerde başlayan üçüncü dönemin farkının, kentlerin çevresinde oluşan gecekondulaşma olduğunu yazmıştır. Cansever, üçüncü dönemin, toplantının yapıldığı 1976 yılında da devam ettiğini ve kararların “etken sosyo-ekonomik gücün doğrultusunda alındığını” söylemiştir.

“Eski şehirleri, mevcut arazi kullanış yoğunlukları artırılarak, şehirlere hakim olarak, bu yoğunluk artmasından, çalışma karşılığı olmayan üretim karşılığı olmayan kazançların yaratılması bu şehir planlaması döneminin esas özelliğidir. Tabii bu amaca hizmet etmek için de burada meydana getirilen yoğunluğa ulaşım hizmeti götürmek için de, kamu için maliyeti ne olursa olsun, topluma ait kıymetlerin korunması ya da yokedilmesiyle ilgili sonuçları ne olursa olsun, hiç hesaba katılmadan,

bu yörelerdeki arazi kıymet artışını azamileştirecek hizmetler bu yörelere götürülür" (Cansever, 1976, 72).

Üçüncü olarak Cansever'in Beyazıt Meydanı ile ilgili bir yazısı ele alınacaktır. Bu metin, ilk olarak 1991 tarihli Arrademanto Dekorasyon dergisinde yayınlanmıştır. Cansever, 'Beyazıt Meydanı Yayalaştırma Projesi, 1969' isimli yazısına Beyazıt Meydanı'nın tarihsel geçmişi ile ilgili bilgiler vererek başlamıştır. Daha sonra ise, kendisinin tasarladığı Beyazıt Meydanı projesi ile ilgili bilgi vermiştir. Cansever, artan araç sayısı sonucunda, 1950'lerden itibaren, Beyazıt Meydanı'ndaki trafik çözümünün işlemez hale geldiğini ve 1956-1960 yılları arasındaki imar çalışmalarında, meydanın sadece araç trafiğinin akışına göre düzenlendiğini belirtmiştir.

"Yol ve kavşakların karayolları standartlarına göre inşa edilebilmesi için, dört metreye varan seviye düşürmeleri ve genişletme çalışmaları sonunda, Simkeşhane ve Hasan Paşa Hanı dörtte üç oranında yıkıldı ve Teodesius Takı'nın kaideleri tahrip edildi. Beyazıt Hamamı'nın kapısı yoldan iki metre yukarıda kaldı ve bu eşsiz eserin şehirle bağları koparıldı. Medrese ve Cami ise karşılıklı iki tepe üzerinde yapayalnız kaldılar. Beyazıt Meydanı parçalanıp genişletilerek, şehrin içine doğru ilerletilerek tarif ve teşhis edilemez hale geldi" (Cansever, 1992, 158-159).

Turgut Cansever, Beyazıt Meydanı için tasarladığı projede amacının meydanı eskiden olduğu gibi bir yayaların kullandığı bir kültür merkezine dönüştürmek olduğunu ifade etmektedir.

"19 Asrın ikinci yarısında oluşturulan yön çatışmasına ek olarak, 1957'de, cami ile üniversitenin, yani bilimle Mukaddes Bilincin bağları yok sayılarak oluşturulan kıymetler zıdlığını, üniversiteyle cami kompleksi arasındaki bağları tesis ederek, insanın zaman-zemin sınırsızlığının yanında kendi ürünlerinin sınırlılığının bilincine varabileceği büyük bir yaya alanını, 19. asrın ikinci yarısından önce olduğu gibi tekrar kurarak bertaraf etmeyi projemizde öngördük" (Cansever, 1992, 159).

Turgut Cansever'in , İstanbul dergisinde 1993 yılında, 'Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak' isimli bir makalesi yayınlanmıştır. Bu yazıda Cansever, 1956-1960 yıllarındaki imar uygulamalarında, Belediye İmar Müdürlüğü'nde kurulmuş bir büroda nazım planındaki yolların, yerinde hiçbir inceleme yapılmadan projelendirildiğini ve karayolları yetkililerinin fikir ve onayıyla uygulandıklarını yazmıştır.

"Bu konuda yapılan uygulamaların yanlışlığını anlatmak isteyen kişilerin ikazları, projeleri iptidailik düzeyinde hazırlayıp uygulayan ve yöneticileri yanıltarak mutabakatını alanlar tarafından Menderes ve üst yöneticilere politik sabotaj-muhalefet olarak takdim edilip, bu iyi niyetli çabalar tesirsiz hale

getirildi.

Planlamanın, toplumun, meslek adamlarının incelemesine, tenkidlerine açık olmadığı bu ortamın sebep olduğu ve tarihi İstanbul'un pek çok değerinin tahrip olduğu, şehrin tarihi hüviyetinin yok olduğu ve şehrin bir bütünlük fikrinden uzak, daha geniş ve düz yollar, büyük meydanlar, limanlar inşa edilerek şehirlerin meselelerin halledilebileceğine inanılan bir dönemdi" (Cansever, 1994, 28).

5.3.2 Doğan Kuban

Doğan Kuban'ın, 1961/3 sayılı Mimarlık ve Sanat dergisinde, 'Tarihi Çevrenin Korunması ve Değerlendirilmesi' isimli bir yazısı yayınlanmıştır. Kuban yazısında, anıtların ve tarihi kent dokularının korunmasında gözetilmesi gereken prensiplerden bahsetmektedir. Kuban, kentler yeni hayat şartlarına göre düzenlenirken tarihi kimliğin korunmasında, ele alınan kentin kimliği ile ilişkili olarak, ekonomik ya da kültürel faktörlerden birisinin seçilmesi gerektiğini düşünmektedir. Kuban'a göre, İstanbul için ise bu tercih kesinlikle kültürden yana olmalıdır.

".....İstanbul'da veya İstanbul'un bazı kısımlarında, kültürel faktörün üstünlüğü şeklinde belirtilmiş olması gerekirdi. Gerçi İstanbul'un yurt bünyesindeki yeri çok özeldir: İstanbul'suz bir Türkiye ekonomisi, şimdilik, tasavvur edilemez. Fakat yurt sathına yayılmış bir ekonomik planlama var olduğu zaman, İstanbul planlamasında, kültürel faktörlerin ön planda geleceği bölgeler olacaktır. Bu, ekonomik zorunlulukları yok farzetmek değil, fakat onları, kültür değerlerini çiğnemenin çözmeğe çalışmak demektir. İstanbul'suz bir Türk kültürü düşünülemez" (Kuban, 1961, 104).

Doğan Kuban, kültürel yapı şartlar kavramını, "bir yaşama kültürünün meydana getirdiği çevre ve çevre karakterinin korunması ve devam ettirilmesi" olarak açıklamıştır.

"Korunması düşünülen tarihi çevrenin değerlendirilmesi, onun şehrin bütünü ile organik olarak bağlanması ile kabildir. Örneğin, Süleymaniye külliyesi etrafı Haliç'e kadar park yapılırsa bundan kültürel ve estetik bir kazanç sağlanamaz. Fakat Süleymaniye semti de müdahalesiz yaşayamaz. Boğaziçi yalılarının yaşaması gereklidir. Fakat Boğaz trafiğinin iki asır öncesi gibi bırakılması bunları yaşatmağa yetmez. Burada ortanın bulunması gerekir" (Kuban, 1961, 104).

Anıtların tespit edilmesinin ve nazım planları hazırlanırken bu tespitlerin de gözönüne alınmasının gerekliliği üzerinde duran Kuban, böylece kentlerin kimliğinin çok daha sağlıklı bir şekilde oluşturulabileceğini düşünmektedir.

“Şehzadebaşına Belediye Sarayını, veya Sultanahmet Meydanı’na Adalet Sarayını yapmakla eski karakteri korumak gayreti yan yana yürüyemez. İstanbul veya Bursa’nın modernleşmesinin, ancak eskiyi ortadan kaldırmakla yapılabileceğini sanmak yanlış bir kriterdir. Gerçekte, bugün anladığımız şekilde bir koruma gayreti tamamen modern ve devrimize has bir fenomendir” (Kuban, 1961, 105).

Doğan Kuban, ‘İstanbul’da Eski ve Yeni: Koruma Olasılıkları’ isimli makalesinde, Türkiye’de tarihi kent dokularının korunmasında karşılaşılan güçlükleri anlatmıştır. 1972 yılında ICOMOS ‘Anıtlar ve Yerleşmeler Uluslar arası Konseyi’, Budapeşte Sempozyumunda sunulmuş bir bildiri olan bu yazı Mimarlık dergisinde yayınlanmıştır. Kuban’ın üzerinde durduğu ilk sorun kültürel devamsızlıktır.

“Bizim için çağdaş yaşantı ancak geleneksel kültürümüzün bazı önemli özelliklerini yok etmemizle başlayabildi. Batılı olan herşey, ‘modernleşmenin’ bir simgesi idi ve bir dereceye kadar hala da öyledir. Her geçen gün bir gereksiz ve işe yaramaz yenilik ortaya çıkaran bu ‘bir kültürden başkasına geçiş’, tarihin kalıntılarına –hele anıtlar ve sitlet gibi soyut türden iseler- genellikle lakayt kalınması sonucunu doğurmaktadır” (Kuban, 1973, 11).

Kuban, Türk kentlerinin korunmasını zorlaştıran bir diğer faktörün, geleneksel fiziksel çevrenin yeni çağın ihtiyaçları doğrultusunda devamının sağlanmasının olanaksız olduğunu yazmıştır.

“Geçmişteki dağınık ve bireyci toplum yaşantısı, kentlerimizin çoğunda neredeyse biyolojik bir doku ortaya çıkarmıştır. Geleneksel Türk şehrinin gelişmesi sırasında hiç bir biçimsel kontrol da uygulanmamıştır. Türk kentinin bu alışılmış özelliği ise, çağdaş yaşantının gereksinimleri ile kesin bir çelişki içindedir. Bu nedenle, bugün Türkiye’de bir belediye reisi beldesinin trafiğini düzeltmeye giriştiğinde en küçük bir korumadan bile söz etmemektedir. Sebebi, çözümün güç oluşu değil, eski yapıların korunmasının kabul edilmiş ‘çağdaşlık’ standartları ile çelişmesidir. Gerçekte, daha organize sūtrūktūrleri ile, batı şehirlerinde eski ve yeni arasında bu denli bir çelişki bulunmaz” (Kuban, 1973, 11).

Kuban’a göre, geleneksel Türk kentlerinde anıtsallık kavramının bulumaması da kentsel korumayı zorlaştıran bir diğer faktördür.

“Anıtsal bir kavram olarak kent bizim kültürümüze girmemiştir. Piazzalar, özenle yaratılmış perspektifler, büyük caddeler, saraylar –özetle, batı kentlerinin övüncü olan öğeler- Türk kentinde yoktur. Kanımca Batı kentleri, çağdaşlık dışında, klasik kültürün geleneklerini sürdürmektedirler, hala bilinçli olarak anıtsaldırlar. Bu ana kavramla, eski ve yeni bu kentlerde bir araya gelebilmektedir. Biz, geleneksel kent dokumuz içinde işte bunu yapamıyoruz. Bizim için ‘modern’

olmak –ruh olarak değilse bile niyet ve ölçek olarak- anıtsal demektir ve gene bu koşullar altında, yeni ile eskinin uyumu –kültürel açıdan- imkansız olmasa da güçtür” (Kuban, 1973, 12).

Doğan Kuban, İstanbul kent planlamasını 1950-1960 arası dönemini, ‘İstanbul Bir Kent Tarihi’ isimli kitabında detaylı bir biçimde ele almıştır. Kuban, “Menderes ve ardılları tarafından, iyi niyetle de olsa, delik deşik edilmiş” ve İstanbul’da tarihin ancak bir aksesuar niteliği taşıdığı, çağdaş Müslüman kent yaratılmaya çalışılmış olduğunu yazmıştır.

“İstanbul kentinin yeniden inşası, kişisel kaprislerle, herhangi bir plan ya da program olmaksızın sürdürülüyordu. Menderes’in amacı, trafiği rahatlatabilecek modern bir ulaşım sistemi yaratmak, modern meydanlar açmak, camileri onarmak ve kenti güzelleştirmek olarak anlatılıyordu. Tarihsel bir kente böyle basit ölçülerle yaklaşmak, modern koşulları anlama yetersizliğinin bir ifadesiydi. Menderes döneminde İstanbul’un nüfusu ikiye katlandı. Trafik hergün biraz daha çözümlenmesi zor bir hale girdi. Tarihsel bölgeler yok edildi. Meydan denilebilecek hiçbir alan yoktu ve her yıl kent biraz daha çirkinleşiyordu. Plansız konut ve ticaret yapılarının eklenmesiyle, geçmişte anıtsal külliyelerle vurgulanmış geleneksel peyzaj giderek bozuluyordu” (Kuban, 2000, 391).

Kuban, 20 yüzyıl sonrasında meydana gelen değişimlerin kent karakterine doğal olarak yansıtacağını yazmıştır. Ancak bu modernleşme çalışmalarının bilinçli bir koruma planı ile birlikte yürütülmesi gerektiğini de vurgulamıştır.

“1945’te İstanbul Belediyesi’ne bağlı alanlar 7000 hektar kadardı. 1960’ta bu sayı 28.000’e yükseldi. 1945’te İstanbul’da kayıtlı yalnızca 3000 araç varken, 1960’ta bu sayı 35.000’e, 1970’te de 100.000’e çıkmıştı. 19. Yüzyıldan itibaren planlamanın ana hedefi, sokakların durumunu iyileştirerek ve parklar ve meydanlar açarak trafik akışını rahatlatmaktan öteye gitmemiştir. Eski İstanbul, bir yaya kenti olarak, kimliğini yitirmeden sağlıklı bir ulaşım sisteminin gelişmesine izin vermediğinden, motorlu araçlı bir çağdaş kent eskiyi yok etmek zorundaydı. En azından yöneticiler için böyle algılanmıştır. Sonuçta da kimliğini yitirecek şekilde tahrip edilmiştir” (Kuban, 2000, 392).

Doğan Kuban, 1956-1960 yılları arasında, temelde iyi niyetle, gerçekleştirilen imar çalışmalarının, plansızlık ve tutarsızlık sonucunda, çözümsüzlüğe doğru gittiğini belirtmiştir.

“İstanbul’da, tarihsel dokuyu yok eden imar süreci, çevreye yabancı yeni ölçekler getirmiş ve yıllarca süren dengesizlik duygusu yaratmıştır. Gerçekten de İstanbul yarım yüzyıl içinde yapılar kentinden, yollar kentine dönüşmüştür. Elgötz’ün önerilerini izleyen Menderes, Sirkeci ile Bakırköy arasında da yeni bir sahil yolu açtı. Bugünkü İstanbul’a baktığımızda, o dönemde alınan kararlarda karşı

çıkılacak bir şey olmadığını, hatta uzak görüşlü kararlar olduğu düşünülebilir. Denizin bir bölümü doldurulmuş, eski deniz surlarının bir bölümü de yıktırılmıştı. Demiryolu inşaatı için Topkapı Sarayı'nın bir bölümünü gözden çıkaran Abdülaziz gibi, Menderes de surların bir bölümünü yeni otoyollar için feda etmeye hazırdı. Bunlar yeterli korumacılık ve arazi düzenlemesi araştırmaları yapılmadan ya da hiçbir güvenilir sayısal hesap yapılmadan gelişigüzel alınan önlemlerdi. Türkiye'nin kültürel koşullarında daha tutarlı planların gerçekleşip gerçekleşmeyeceği de kuşkusuz sorulabilir" (Kuban, 2000, 394).

Kuban, 'İstanbul Yazıları' isimli kitabında, Menderes imar döneminin, "yeni bir İstanbul kent imgesinin oluşturulduğu dönem" olduğu için İstanbul kent tarihinde önemli bir yeri olduğunu yazmıştır.

"Menderes döneminde yürütülen 4 yıllık imar çalışmalarına, bir süre sadece politik açıdan bakılmış, tarihi kent dokusunu büyük bir hoyratlıkla yok eden bir kişisel eylem olarak görülmüş; fakat İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkan bir ülkenin, Cumhuriyet ile birlikte başlattığı modernleşme tutkusu içinde, bu imar etkinliğinin nasıl bir dünya imgesine tekabül ettiği, bu imgeyi Türk aydınına ve politikacısına empoze eden tarihi ve güncel koşullar ve İstanbul'un içinde bulunduğu fiziksel durum, yeterli bir değerlendirme konusu olmamıştır. Bu konunun bir etkinlikler kronolojisi ve hikayesi olmaktan öteye, Türk kent tarihi açısından simgesel bir konumu vardır. Cumhuriyet Halk Partisi'nden ayrılarak Demokrat Parti'yi kuran kadrolar ve Anadolu eşrafı, iki miras devralmışlardı: Modern dünyanın parçası olmak şeklinde tanımlanabilecek geç Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi ideolojisi ve ideolojik ekonomik istekler içinde bulanıklaşmış Anadolu taşralısının dünya vizyonu. Kuşkusuz bunlara İkinci Dünya savaşı galiplerinin kamuoyuna empoze ettikleri demokratik ve kapitalist modeli de eklemek gerekir" (Kuban, 1998, 230).

Kuban, çağdaş kenti yol-meydan-otomobil üçgeni içinde tanımlayan dönem anlayışının da kentin yapısındaki köklü değişime sebep olduğunu ifade etmiştir.

"1950'lerde bu geniş caddeler, bulvarlar, meydanlar ve onları dolduran otomobiller, Amerika kentlerinin görünümüyle de bütünleşerek doğulunun kalbini fetheden çağdaş dünya imgelerinin başında geliyordu. Savaşta galip çıkanların dünyası motor, otomobil, otoyol, bulvar ve gökdelen imgeleriyle kuruluyordu. İstanbul'u imar etmeye kalkışan politikacıların hayallerini dolduran batılı kenti gerçekleştirme istekleriyle motorlu araç ve otomobil satmak isteyenlerin ve onların aracılığını yapacak yerli işadamlarının istekleri özdeşleşiyordu. Menderes ve çevresindekiler için çağdaş kent, yol-meydan-otomobil üçgeninde tanımlanmıştır. Geçmişin bununla karşıtlaşan kent dokusu düşünülürse, bu imgenin gücü anlaşılabilir. Burada anlaşılması daha zor olan, bu yol uygulamalarının eski kent dokusu içinde gerçekleştirilmek istenmiş olmasıdır. Bugün, aradan 35 yıl

geçtikten sonra, bu yollara bakıldığında, bunların suriçinden ziyade sur dışına hizmet verdiği görülmektedir. Eski kentin böylesine köklü bir şekilde doğranması, bunu yapanların İstanbul'un tarihi dokusuna hiç değeri vermediklerini ve İstanbul'un geleceği için tümüyle yanlış projeksiyonlar yapmış olduklarını göstermektedir" (Kuban, 1998, 232).



6. DEĞERLENDİRME

İstanbul kentsel planlama tarihinin 1956-1960 yılları arasındaki kesitinin ele alındığı bu çalışmada, İstanbul'un bu dönemde geçirdiği değişimin geri planı incelenmeye çalışılmıştır.

1956 Yılına gelinceye değin farklı aşamalar geçiren İstanbul kentinin modernleştirilme çalışmaları 19. yüzyılda başlamıştır. Yönetimin monarşiden cumhuriyete dönüştürüldüğü 1923 yılına kadar İstanbul kenti için yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak, modern kanun ve yönetmeliklere dayanan bir kentsel yönetim yapısını kurmaya yöneliktir. Kent yönetimi çağdaştırılmaya çalışılırken bir yandan da büyük yangınlar sonucunda boşalan kent alanlarına yönelik çözümler üretilmiştir. Bu büyük yangınların gerçekleşmesini engelleyebilmek için, İstanbul'un ahşap yoğunluklu kent dokusu kagire dönüştürülmeye çalışılmıştır. Yangınlar sonucunda önemli ölçüde boşalan kent parçaları için önerilen ve bu bölgelerde uygulanan düzenleme çalışmalarında, Osmanlı kent dokusunun organik yapısı terk edilmiştir. Yapılan kent tasarımlarının birincil ögesi, bu dönem için çağdaşlığın bir göstergesi olduğu düşünülen ızgara (grid) sistemdir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, Osmanlı yönetiminden devralınan kent yönetimi ve düzenlenmesi ile ilgili kanun ve yönetmeliklerin, eksikleri giderilmeye ve yeni oluşan ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmeye çalışılmıştır. Erken Cumhuriyet döneminde kente yönelik çalışmalarda, kent içinde noktasal uygulamalar yapmak yerine İstanbul bir bütün olarak ele alınmaya çalışılmıştır. Bölgesel planlamanın henüz gündeme gelmediği bu dönemde kentin bir bütün olarak düşünölmeye başlanmasının ilk ürünü ise 1934 yılında Herman Elgözt tarafından hazırlanan nazım planı raporudur. Elgözt'den sonra Martin Wagner ve Henri Prost da İstanbul genelini kapsayan raporlar hazırlamış ancak yeterli ödenek ayırlamadığı için 1956 yılına kadar kent genelinde uygulamalar yapılamamıştır. Kentsel düzenlemelerin, 1956 yılından sonra İstanbul genelinde uygulanabilmesi ise İkinci Dünya Savaşı sonrasında gerçekleşen ekonomik büyüme ile mümkün olmuştur. Ancak düzenleme çalışmaları için detaylandırılmış bir mali program yapılmamıştır. Böyle bir programın hazırlanmamış olmasının sonucu ise

yarım kalmış, tamamlanamamış işler ve çalışmaların kesilmek zorunda kaldığı 1960 senesinde, belediye bütçesinde saptanan büyük açıktır.

Cumhuriyet'in erken dönemlerinde İstanbul eksenli yapılan kent tartışmalarında, modern hayata yeni katılan motorlu taşıtların, mimar ve kent planlamacılarının çözmeye çalıştığı önemli bir sorun olduğu görülmektedir. Bu dönemde, motorlu taşıtlarla gerçekleştirilen taşımacılığın büyük bir devrim olduğu ve geleceğin bu sistem üzerinden kurulabileceği düşünülmektedir. Ancak, motorlu taşıtların kentlerde ihtiyaç duyduğu büyüklükte alanların varolan kent dokusu içine nasıl entegre edileceği sorusuna yeterli netlikte cevaplar üretilmemektedir.

Kendi sanayisini kurmaya çalışan Cumhuriyet Türkiye'sinin en önemli limanı olan İstanbul'un da karayolları ile çevresine bağlanması önem taşımaktadır. Bu bağlamda Herman Elgötz Marmara ve Haliç sahilleri boyunca uzanan otoyollar önermiştir. Martin Wagner ise önerisinde İstanbul'u Terkos'a, Karadeniz'e, Çorlu'ya, Edirne'ye, Tekirdağ'a ve Gelibolu'ya uzanan ana ulaşım yolları ile bağlamıştır. Ayrıca Martin Wagner de Haliç ve Boğaz'ın iki yanında otoyolların inşa edilmesi gerektiğini düşünmektedir. 1956-1960 Yılları arasında yapılan imar uygulamalarının da birincil amacı İstanbul kent merkezini ve limanlarını Edirne'ye, buradan da ülke sınırlarının dışına bağlayabilektir. Ancak bu bağlantı yolları gerçekleştirilmeye çalışılırken, Elgötz ve Wagner'in tarihi yarımadanın kent dokusunu bozmamak için otoyolları kentin etrafından dolaştırma ilkesi gözardı edilmiştir. Kent merkezinden surların dışına ulaşımı sağlayan Vatan, Millet ve Ordu caddelerinin inşa edilmesi sonucunda tarihi kent dokusunun içinde büyük boşluklar açılmıştır.

İstanbul'da 1956-1960 yılları arasında yapılan uygulamalar büyük ölçekli bir yaklaşımın ürünüdür. Bu dönemde inşa edilen yolların bu derece büyük ölçeklere sahip olmasının arkasında ise, yeni oluşmaya başlayan çok partili sistem sonucunda yönetime gelen bir partinin, büyük işler gerçekleştirerek yönetimini ve varlığını sağlamlaştırma ülküsü yatmaktadır. Bu ülkü gerçekleştirilmeye çalışılırken, kentin gelişimi ve tarihsel geçmişi ile ilgili bazı önemli kararların, üzerlerinde fazla düşünülmeden alındığı görülmektedir. Aynı zamanda, gerçekleştirilen uygulamaların politik geri planının baskınlığı sonucunda, kent ile ilgili bazı kararlar belirli bir siyasi ideolojinin dünya görüşü ile verilmiştir.

İstanbul'da, hem teorik hem de pratik alanlarda yapılan imar çalışmalarının başrolünü yabancı uzmanların oynaması, Türk mimar ve kent planlamacılarının bu dönemde İstanbul'u imar edebilmek için yeterli yetkinliğe sahip olup olmadıkları konusunda bir

tartışma platformu oluşturmaktadır. Ancak, özellikle 1956 yılından sonra, Türk mimar ve kent planlamacılarının, İstanbul imarı ile ilgili kararlardaki etkinlikleri konusunda yeterli bilgiye ulaşamadığı için, bu soruya yönelik cevaplar yapılan bu çalışma kapsamında aranmamıştır.

Aynı zamanda, 1960 yılına kadar İstanbul'da, hatta Türkiye genelinde yapılan imar çalışmalarını anlayabilmek için yurt dışında, bu dönemde yapılan proje ve uygulamalar da büyük bir önem taşımaktadır. Bu çalışmada kısaca değinilen Türkiye dışı uygulamaların da Türkiye'de gerçekleştirilen uygulamalar ile bağlantısının kurularak araştırılması büyük önem taşımaktadır.

Ve son olarak, İstanbul'da gerçekleştirilen uygulamaların gazetelerdeki yansımalarının kullanıldığı bu çalışmanın kapsamında, incelenen süreli yayınların sayısının arttırılması daha doğru bir bilgiye ulaşabilmek için gerekli bir ihtiyaçtır.

KAYNAKLAR:

- Anonim**, 1939a. Londra Seyrüsefer ve Şehir Planı, *Arkitekt*, **1-2**, 28-29.
- Anonim**, 1939b. İngilterede Şehircilik Faaliyeti, *Arkitekt*, **11-12**, 259-262.
- Anonim**, 1957. İmarla İlgili Yeni Bir Sözlü Soru Verildi, *Arkitekt*, **287**, 94.
- Anonim**, 1958. İstanbul Belediyesi'nin Hayali Bütçesi, *Arkitekt*, **293**, 182.
- Anonim**, 1958. İstanbul'un Kitabı, Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul.
- Anonim**, 1969. Atina Anlaşması, İmar ve İskan Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Anonim**, 1973. 50 Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Ansell, W. H.**, 1941. Londra Planının Yenilenmesi, *Arkitekt*, **5-6**, 136-137.
- Bayar, Celal**, 1969. Başvekilim Adnan Menderes, Baha Matbaası, İstanbul.
- Bazoğlu, Akif**, 1950. İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler 1, İstanbul, **7(10)**, 198-202.
- Bazoğlu, Akif**, 1951. İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler 2, *Arkitekt*, **1-2**, 34-38.
- Birinci Türk Yapı Kongresi Komisyonu**, 1948. Birinci Türk Yapı Kongresi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi*, İstanbul, **6**,
- Belge, Murat**, 2002. Batılılaşma:Türkiye ve Rusya, *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce-Modernleşme ve Batıcılık*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Berman, Marshall**, 2002. Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Boratav, Korkut**, 1989. İktisat Tarihi (1908-1980), *Türkiye Tarihi 4-Çağdaş Türkiye Tarihi*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Bozdoğan, Sibel**, 2002. Modernizm ve Ulusun İnşası, Metis Yayınları, İstanbul.
- Cana, B.**, 2002. Shaping the Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost's Planning Work for İstanbul (1936-1951)

- Cansever, Turgut**, 1976. Halk, İçinde Yaşadığı Çevrenin Planlanması ve Şekillenmesine Katılmalıdır, *Mimarlık*, 72-74.
- Cansever, Turgut**, 1992. 'Beyazıt Meydanı Yayalaştırma Projesi, 1969', *Şehir ve Mimari*, Ağaç Yayıncılık, İstanbul.
- Cansever, Turgut**, 1994. 'Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak', *Ev ve Şehir*, İnsan Yayınları, İstanbul.
- Cansever, Turgut**, 1998. İstanbul'u Anlamak, İz Yayıncılık, İstanbul.
- Çelik, Zeynep**, 1998. Değişen İstanbul, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Cemal, Naci**, 1934. Şehirlerin Mıntıkalara Ayrılması ve Tertibi, *Arkitekt*, 290-291.
- Choay, Françoise**, 2001. The Invention of The Historic Monument, Cambridge University Press, Cambridge.
- Cullingworth, J.B.**, 1974, Town and Country Planning in Britain, G. Allen and Unwin, London.
- Duranay, Niyazi, Gürsel, Ersen, Ural, Somer**, 1972. Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması, *Mimarlık*, 7, 65-109.
- Eldem, Sedat Hakkı**, 1931a. İstanbul ve Şehircilik, *Mimar*, 1, 1-4
- Eldem, Sedat Hakkı**, 1931b. Küçük Ev Projeleri, *Mimar*, 5,
- Elgötz, Herman**, 1997. İstanbul Şehri'nin Umumi Planı, *İstanbul Araştırmaları*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1, 233-274.
- Eroğul Cem**, 1990, Çok Partili Düzenin Kuruluşu, *Geçiş Sürecinde Türkiye*, Der: Irvin Schick ve Ahmet Tonak, Belge Yayınları, İstanbul.
- Frampton, Kenneth**, 1992. Modern Architecture-A Critical History, Thames and Hudson, London.
- Galip, Faruk**, 1931. Şehrin İmarı ve Belediye, *Mimar*, 9, 285-286.
- Harvey, David**, 1999. Postmodernliğin Durumu, Metis Yayınları, İstanbul.
- İmar Komisyon Heyeti**, 1935. İstanbul Şehir Planı, *Arkitekt*, 61-68.

- Kasaba, Reşat**, 1999. Eski ile Yeni Arasında Kemalizm ve Modernizm, s:12-29, *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Der: Sibel Bozdoğan, Reşat Kasaba, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Keyder, Çağlar**, 1990, Türkiye Demokrasisinin Ekonomi Politikası, *Geçiş Sürecinde Türkiye*, Der: İrvin Schick ve Ahmet Tonak, Belge Yayınları, İstanbul.
- Kongar, Emre**, 1999. 21. Yüzyılda Türkiye, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Kostof, Spiro**, 1991. The City Shaped, Thames and Hudson Ltd., London.
- Kuban, Doğan**, 1961. Tarihi Çevrenin Korunması ve Değerlendirilmesi, *Mimarlık ve Sanat*, **3**, 103-105.
- Kuban, Doğan**, 1973. İstanbul’da Eski ve Yeni: Koruma Olasılıkları, *Mimarlık*, **118**, 11-12.
- Kuban, Doğan**, 1998. İstanbul Yazıları, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Kuban, Doğan**, 2000. İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kuruyazıcı, Hasan**, 2002. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Alman Mimarlar, *Arkitekt*, **4**,
- Mcallister, Gilbert**, 1944a. Yeni Londra’nın İmar Planı, *Arkitekt*, **3-4**, 71-74.
- Mcallister, Gilbert**, 1944b. Yeni Londra’nın İmar Planı, *Arkitekt*, **3-4**, 97-98.
- Mcallister, Gilbert**, 1945. İngiliz Şehirleri İstikbal İçin Hazırlanıyor, *Arkitekt*, **9-10**, 225-227.
- Menteşe, Ertuğrul**, 1954. İstanbul’un Seyrüseferi ve Metronun Faydaları, *Arkitekt*, **3-6**, 83-99.
- Menteşe, Ertuğrul**, 1955. İstanbul’un İmarı, *Arkitekt*, **1**, 27-38.
- Mortaş, Abidin**, 1931. Konut Tasarımı Üzerine, *Mimar*, **2**,
- Mortaş, Abidin**, 1945. Harp Sonrası İmar İşleri, *Arkitekt*, **9-10**, 191-192.
- Mumford, Eric**, 2000. The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960, MIT Press, Cambridge.

- Müller-Wiener, Wolfgang**, 1998. İstanbul'un Tarihsel Topografyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Müşavirler Heyeti**, 1954. İstanbul İmar Planı İzah Raporları-Beyoğlu Ciheti, Belediye Matbaası, İstanbul.
- Müşavirler Heyeti**, 1956. İstanbul İmar Planı İzah Raporları-İstanbul Ciheti, Belediye Matbaası, İstanbul.
- Oelsner, Gustav**, 1943a. Şehir İnşacılığında Ekonomi Mülahazalarına Uymak, *Arkitekt*, 7-8, 171-173.
- Oelsner, Gustav**, 1943b. İktisadi Temel Kaideler, *Arkitekt*, 9-10, 206-210.
- Oelsner, Gustav**, 1943c. Şehirlerin Bakımı, *Arkitekt*, 11-12, 254-257.
- Oelsner, Gustav**, 1944. İskan Semtleri ve Şehir İnşacılığı, *Arkitekt*, 1-2, 25,26,34.
- Oelsner, Gustav**, 1945a. Şehircilik, *Arkitekt*, 3-4, 71-74.
- Oelsner, Gustav**, 1945b. Şehircilikte Abidevilik, *Arkitekt*, 11-12, 265-270.
- Ongun, Burhan Arif**, 1931a. Şehircilik Fenninde Asri Tetebütün Vasıta ve Menşeleri, *Mimar*, 3, 91-93.
- Ongun, Burhan Arif**, 1931b. İstanbul'un İmarı Hakkında Notlar, *Mimar*, 5, 149-153.
- Ongun, Burhan Arif**, 1937. Sovyet Memleketlerinde Gördüklerimiz, *Arkitekt*, 5-6, 169-171.
- Pervititch, Jacques**, Sigorta Haritalarında İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Prost, Henri**, 1948. İstanbul, *Arkitekt*, 3-4, 82-85.
- Prost, Henri**, 1948. İstanbul, *Arkitekt*, 5-6, 110-112.
- Prost, Henri**, 1997. İstanbul'un Nazım Planını İzah Eden Rapor, *İstanbul Araştırmaları*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 2, 247-279.
- Prost, Henri**, 1997. H. Prost'un İstanbul Nazım Planı Raporu Hakkında Notları, *İstanbul Araştırmaları*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 3, 203-264.

Prost, Henri, 1998. Anadolu Sahilinin 1/2000 Mikyaslı Nazım Planını İzah Eden Rapordur, *İstanbul Araştırmaları*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, **4**, 239-269.

Richards, J. M., 1944. Londra'nın İmarı, *Arkitekt*, **9-10**, 209-217.

Samih Saim, 1931. Lö Korbüziye'nin 'Muasır Şehri', *Arkitekt*, **2**, 44-48.

Sayar, Zeki, 1935. Şehirlerimiz Nasıl Planlanıyor, *Arkitekt*, 239-241.

Sayar, Zeki, 1937. Eminönü Meydanı, *Arkitekt*, **9**, 255-256.

Sayar, Zeki, Arkitekt'in Yayınlanmasının 25. Yılı Nedeniyle, www.arkitekt.com.tr.

Sayar, Zeki, 1952. İstanbul Limanı, *Arkitekt*, **1-2**, 3-4.

Sayar, Zeki, 1956a. İstanbul'un İmarı Münasebetiyle, *Arkitekt*, **284**, 49-50.

Sayar, Zeki, 1956b. İstanbul'un İmarında Şehirci Mimarın Rolü, *Arkitekt*, **285**, 97-98.

Sayar, Zeki, 1957a. İstanbul'un İmarı Hakkında Düşünceler, *Arkitekt*, **286**, 3,11.

Sayar, Zeki, 1957b. İmar ve Eski Eserler, *Arkitekt*, **287**, 49-50.

Sayar, Zeki, 1960. Mimarın Belediye İle Münasebetleri Nasıl Düzenlenebilir, *Arkitekt*, **300**, 49-50.

Schick, İrvin C., Tonak, Ahmet, 1990, Uluslar arası Boyut: Ticaret, Yardım ve Borçlanma, *Geçiş Sürecinde Türkiye*, Der: İrvin Schick ve Ahmet Tonak, Belge Yayınları, İstanbul.

Mimar Servet, 1931. Apartman İnşaatı, *Mimar*, **7**, 217-219.

Şerifoğlu, Ömer Faruk, 2003. Le Corbusier Atölyesinde Bir Türk, *Sanat Dünyamız*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, **87**, 110-121.

Tafari, Manfredo, Co Francesco Dal, 1986. Modern Architecture, Electa Editrice, Milan.

Tanpınar, Ahmet Hamdi, 1969. Beş Şehir, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Tapan, Mete, 1998. İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 75-88, Der. Yıldız Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

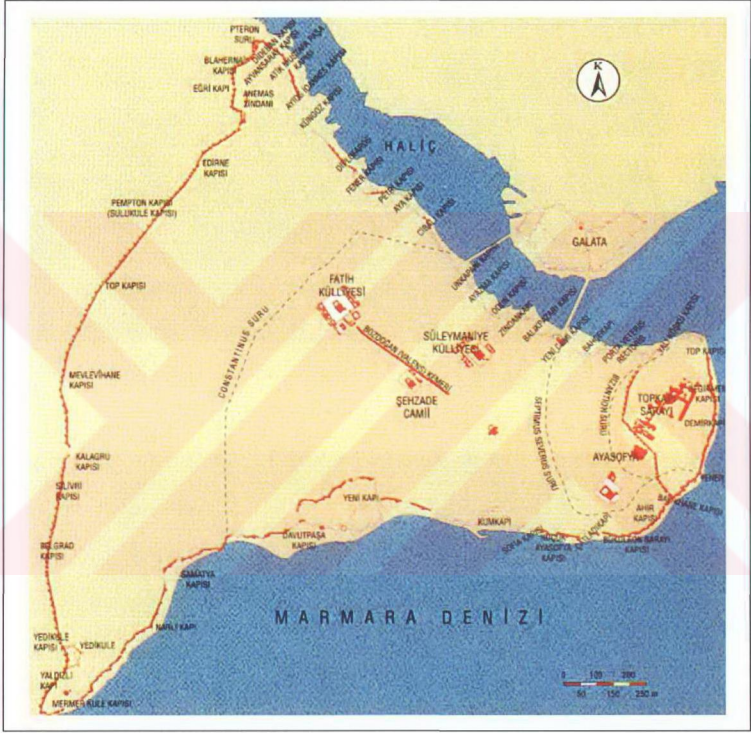
- Tekeli, İlhan**, 1982. Türkiye’de Kent Planlaması, *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, S:28-112, Der. Yiğit Gülöksüz, OTDÜ Yayınları, Ankara.
- Tekeli, İlhan**, 1998. Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 1-24, Der. Yıldız Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Tezel, Yahya**, 2002. Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tuçay, Mete**, 1989. Siyasal Tarih (1950-1960), *Türkiye Tarihi 4-Çağdaş Türkiye Tarihi*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Ünsal, Behçet**, 1937. Zamanımız Mimarlığının Morfolojik Analizi, *Arkitekt*, **8**, 219-222
- Üster, Celal**, 2000. Once Upon A Time, Photographs From National Geographic, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Wagner, Martin**, 1936a. Şehir İnşaatında Sermayenin Rolü, *Arkitekt*, **5-6**, 139-141.
- Wagner, Martin**, 1936b. İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri, *Arkitekt*, **8**, 217-218.
- Wagner, Martin**, 1936c. İstanbul Havalisinin Planı, *Arkitekt*, **10-11**, 301-306.
- Wagner, Martin**, 1936d. İstanbul Havalisinin Planı, *Arkitekt*, **12**, 333-337.
- Wagner, Martin**, 1937a. Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir?-1, *Arkitekt*, **2**, 57-58.
- Wagner, Martin**, 1937b. Büyük Şehirler Nasıl Tadil Edilir?-2, *Arkitekt*, **3**, 71-74.
- Wagner, Martin**, 1937c. İstanbul Nüfusunun Yayılışı ve Münakale, *Arkitekt*, **4**, 112-114.
- Wagner, Martin**, 1937d. İstanbul’un Münakale Tahlili, *Arkitekt*, **5-6**, 143-146.
- Wagner, Martin**, 1937e. İnşa Etmiyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir, *Arkitekt*, **10-11**, 276-178.
- Wagner, Martin**, 1938a. Şehir İnşası Ne Demektir?, *Arkitekt*, **1**, 21-25.
- Wagner, Martin**, 1938b. Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade “Ekonomisi”, *Arkitekt*, **3**, 82-86

Yassıada Duruşma Tutanakları, 1961. İstimlak Yolsuzlukları Davaları.

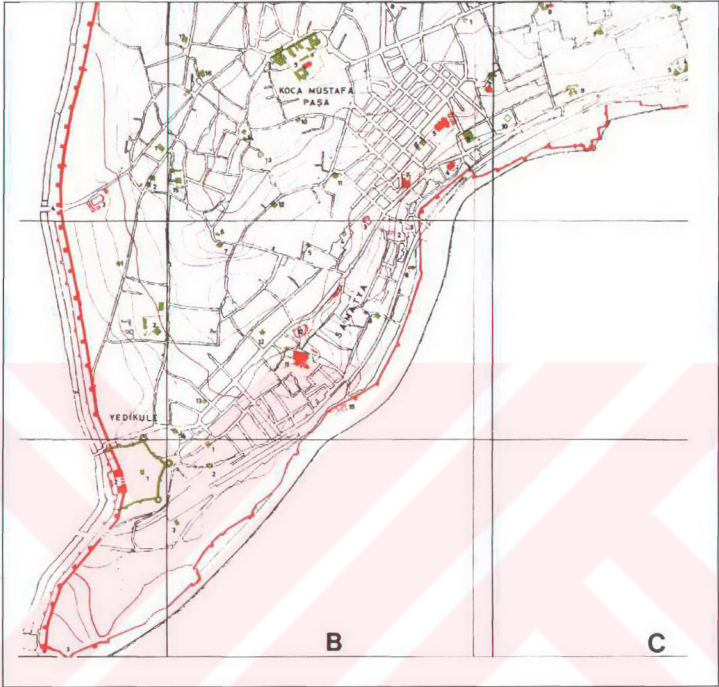
Yenen, Martin, 1954. Türk Şehirleri ve Türkiye’de Şehircilik, *Arkitekt*, 3-6, 72-74.

Yeni Sabah gazeteleri, 1956-1961





Şekil A1 Bizans Dönemi İstanbul Surları (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



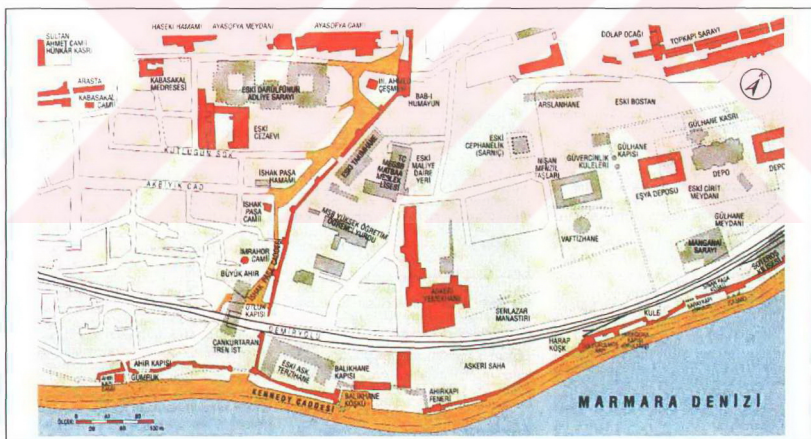
Şekil A2 Bizans surları (Kaynak: İstanbul'un Tarihsel Topografyası)



Şekil A3 Surların günümüzdeki durumu (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil A4 Bizans surları (Kaynak: İstanbul'un Tarihsel Topografyası)



Şekil A5 Surların günümüzdeki durumu (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

EK B

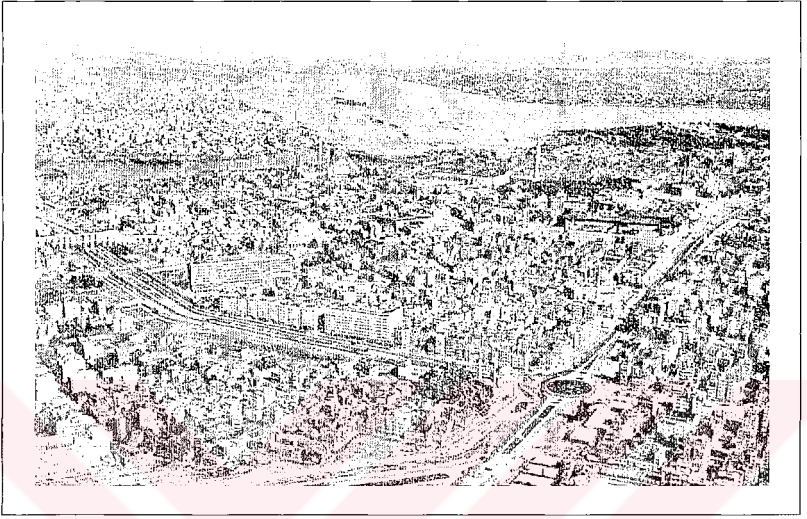
1-İSTANBUL BÖLGESİ



Şekil B1-Eminönü-1928 (Kaynak: Once Upon A Time)



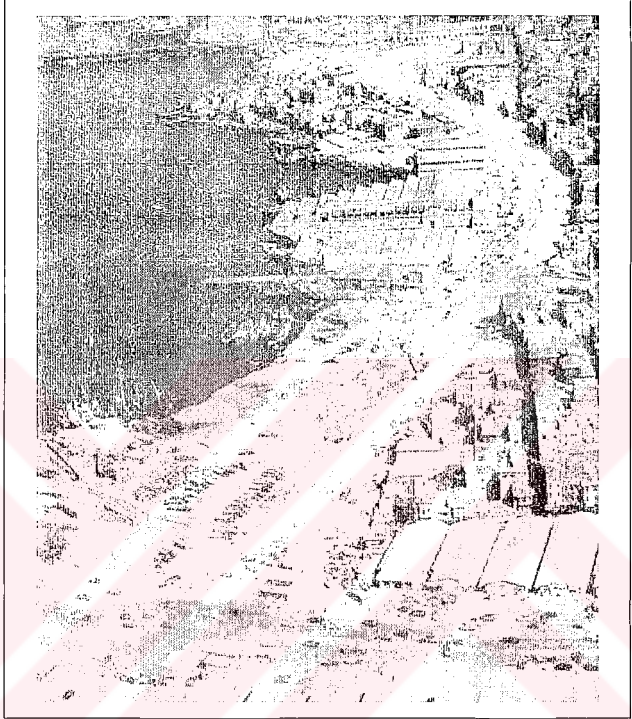
Şekil B2-Aksaray 1954 (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



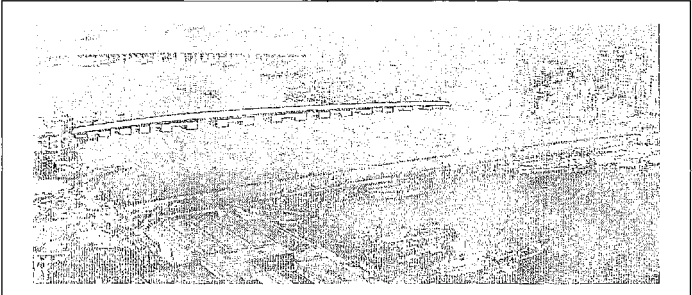
Şekil B3-Aksaray 1960 (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B4- 1956-1960 İmar çalışmaları sırasında Eminönü (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B5- 1956-1960 İmar çalışmaları sırasında Eminönü-Üsküdarı ((Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



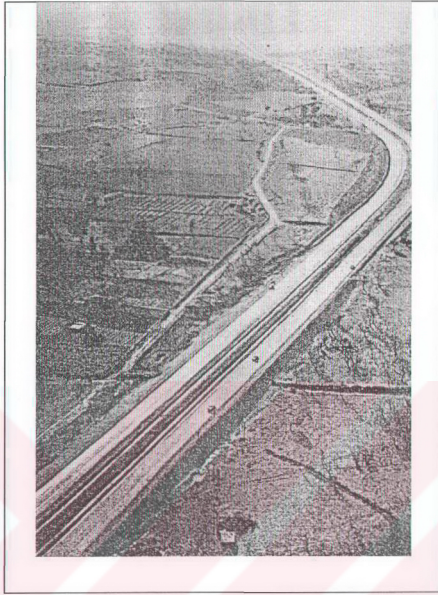
Şekil B6 Galata köprüsü için bir öneri (Kaynak: Yeni Sabah, 30 Nisan 1957)



Şekil B7 Ordu Caddesi düzenlemeleri gerçekleştirilirken yıkılan Genç Oğlanlar Tekkesi (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil-B8 Sirkeci-Florya Sahil Yolu (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



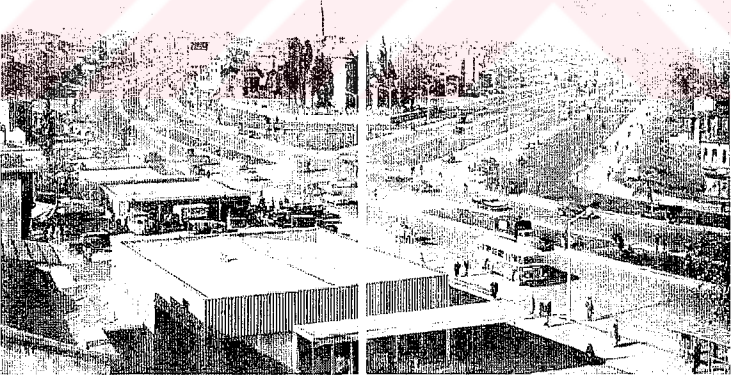
Şekil B9 Londra Asfaltı -1958 (Kaynak: İstanbul'un Kitabı)



Şekil B10 Millet Caddesi-1957 (Kaynak: İstanbul'un Kitabı)



Şekil B11 Vatan Caddesi-1957 (Kaynak:İstanbul'un Kitabı)



Şekil B12 Aksaray Meydanı-1959 (Kaynak: www.websektor.com)

2-BEYOĞLU BÖLGESİ



Şekil B13 Karaköy 1928 (Kaynak: Once Upon A Time)



Şekil B14 Karaköy 1928 (Kaynak: Once Upon A Time)



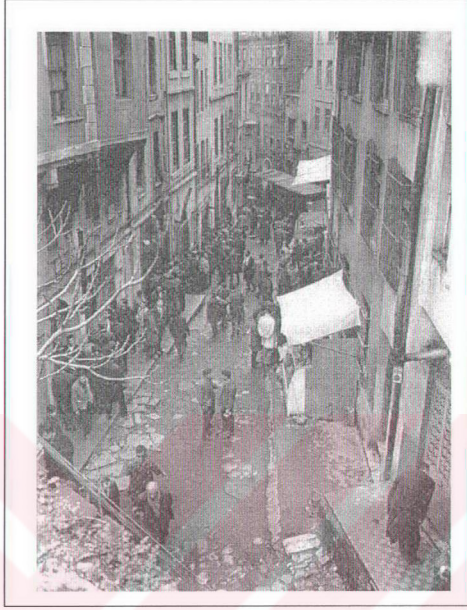
Şekil B15 Karaköy 1960 (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



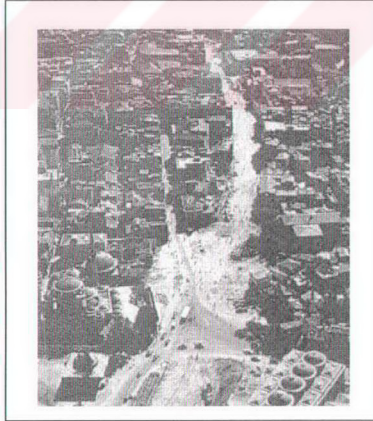
Şekil B16 Karaköy Meydanı 1956 (Kaynak: Once Upon A Time)



Şekil B17 Karaköy Maydanı 1958 (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B18 İmar çalışmaları öncesinde Kemeraltı Caddesi (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



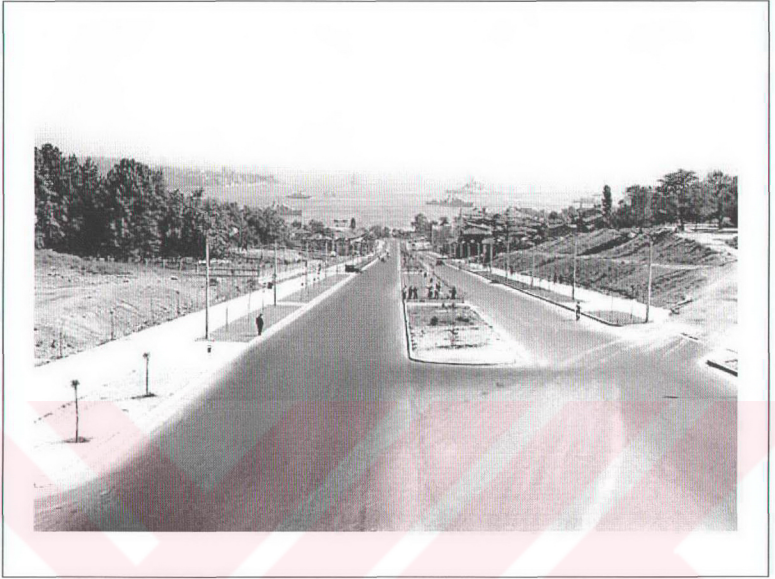
Şekil B19 İmar çalışmaları sonrasında Kemeraltı Caddesi (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B20 İmar çalışmaları öncesinde Dolmabahçe (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B21 İmar çalışmaları sonrasında Barbaros Bulvarı (Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)



Şekil B22 Barbaros Bulvarı-1959 (Kaynak:www.websektor.com)

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında Malatya'da doğdum. İlk öğrenimimi Malatya Gazi İlkokulu, orta öğrenimimi Kadıköy Anadolu Lisesi'nde tamamladım. 1996 yılında başladığım İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden 2001 yılında mezun oldum. Aynı yıl İTÜ Mimarlık Fakültesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Programı'nda eğitim görmeye başladım. 2002 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı'nda araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladım.