2010/3-4
ISSN 1300-7319
Üç ayda bir yayınlanır
Sayı 50

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI
Journal of the Chamber of City Planners
UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECT

İçindekiler

Sunuş... 3

İktidar, Meşruiyet, Planlama ve Kentsel Tasarım Yarışmaları İlişkisi: Araçsallıktan Platformluğa Uzanan Bir Yol
Savaş Zafer ŞAHİN 9

Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim
Cânâ BİLSEL 29

İller Bankası'nın İmar Planlama Yarışmalarına Ait Notlar
İlhan GÜLGEÇ 47

Ülkemiz Kentlerinde Planlama Kararlarının Üretilmesinde Yarışma Yönteminin Egemen Olduğu Dönem ve Yarışma Yöntemi Üzerine…
Ahmet UZEL 51

Planlama ve Kentsel Tasarım Yarışmaları
Baran İDİL 55

Yarışmalar Çelişmeler ve Çekişmeler
Yalçın MEMLÜK, Oya Nihan MEMLÜK 61

Planlı Plansızlık Ortamında Şehircilik Yarışmaları
Turgay ATEŞ 69

Dergiye göndereceğiniz yazıların ve görsel malzemelerin basılı kopyası ile birlikte, bilgisayar ortamında hazırlanmış bir kopyasını iletiniz.

- Yazı ile birlikte, kısa bir özgeçmişinizi göndermeyi unutmayınız.
- Fotoğraf, harita, çizim vb. görsel malzeme metnin içine yerleştirilmeli ve ayrıca 300dpi çözünürlükten düşük olmamak koşuluyla TIFF ya da JPEG formatında sunulmalıdır.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirmek zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayınına ilişkin kararını yazı ile bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kurallarına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlere aittir. Şehir PLancıları Odası sorumluluk kabul etmez.

TMMOB
Şehir Plancıları Odası

Yayın Türü: Yaygın Süreli Yayın
Üç ayda bir yayınlanır
Oda birimlerine ve üyelere ücretsiz gönderilir
Sayı 50
Temmuz-Eylül 2010

TMMOB Şehir Plancıları Odası adına Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Necati Uyar

Dosya Editörleri
Mehmet Nazım Özer
Savaş Zafer Şahin

Yayın Kurulu
Duygu Ağar
Melike Gül
Kübra Cihangir Çamur
Mehmet Nazım Özer
Müfit Bayram
Olgu Çalışkan
Murat Yıldız
Savaş Zafer Şahin
Mustafa Oğuz Sinemillioğlu
Gökhan Erkan
Tolga Çilingir
Çiğdem Varol
Fikret Zorlu
Ayşe Işık Ezer
Necati Uyar
Senihi Kitapçı
Binali Tercan

Yayın İdare Merkezi
Hatay Sokak No: 24/17
Kocatepe/ANKARA
Tel: 0312 417 87 70
Faks: 0312 417 90 55
e-posta: spo@spo.org.tr
www.spo.org.tr

Grafik ve Baskıya Hazırlık
Leda Ajans
Gürbüz Fehim

Baskı
Aydan Yayıncılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Alınteri Bulvarı 3364. Sk. No: 4
Ostim - Ankara - 312 354 46 27

Basım Tarihi: 24-10-2011
3500 adet

Türkiye'de 1950-1980 Dönemi Kurumlar, Olaylar, Ölçekler: Planlama Yarışmaları
Gülşen ÖZAYDIN, Müge ÖZKAN ÖZBEK, Maya ARIKANLI ÖZDEMİR, Kumru ÇILGI, Deniz BAŞAR, Ayşe AŞIGÜL, Ceren LORDOĞLU 71

Kent Bütünü Planlama Yarışmaları; 1960'lardan 70'lerin sonlarına dek gelişme evreleri
A. Ayça BİLSEL, S. Güven BİLSEL 89

Şehir Planlama Yarışmaları ve Genç Şehir Plancıları: 1928 – 1973
Ömer H. KIRAL 125

Yarışmalar Dizini 140

Gaziantep Kent Bütünü İmar Planı Proje Yarışması
Müzeyyen GÜLŞEN CAN 159

Kentin Denizi Kucaklaması
Orhan KUNTAY 161

Yılların Ardından Side Planlamasına Geriye Dönük Bakış...
Mehmet ÇUBUK 163

İzmit Şehri İmar Planı Yarışması 177

Safranbolu ve Karabük Çevre Düzeni Yarışması 193

Kitap Tanıtımı 204

Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim

Cânâ Bilsel

Mimar
Doç. Dr.,
ODTÜ Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Şehircilik pratiğinin tarihi çok daha gerilere gitmekle birlikte, bu alanın Batı'da bir disiplin olarak oluşumu 20. Yüzyıl başlarına tarihlenir. Yasal bir zorunluluk olarak kapsamlı kent planlama uygulaması ise, Batı ülkelerinde ancak Birinci Dünya Savaşı sonrasında başlatılabilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti kuruluşunu izleyen yıllarda, Batı ülkeleriyle neredeyse eşzamanlı olarak kentlerini bu yeni disiplinin –ve bilim alanının- ilkelerine uygun, planlı bir biçimde imar etmeye yönelmiştir. Bu alanda henüz yetişmiş uzman olmadığı için yabancı uzmanların bu iş için davet edildiği bilinmektedir. Ancak bunun da ötesinde, Cumhuriyet yöneticilerinin, özellikle başkentin ve iki büyük kentin planlarını elde etmek amacıyla, Batı'da dönemin önde gelen şehircilerine ulaşmış ve bununla yetinmeyerek onlar arasında yarışma düzenlemiş olmaları dikkate değerdir.

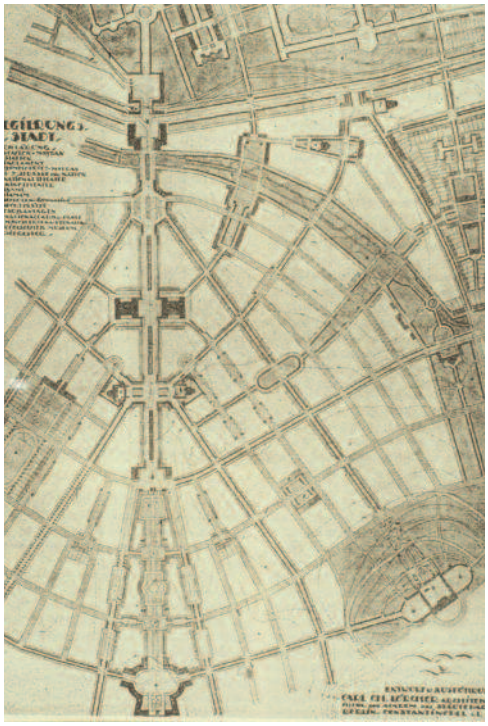
1927 yılında başkent Ankara'nın imarı için düzenlenen sınırlı uluslar arası şehircilik yarışması, Türkiye'de düzenlenen ilk şehircilik yarışması olması yanında, kapsamlı kent planlamanın da başlangıcı sayıla gelmiştir. Yeni başkentin imarını yönlendirecek planın elde edilmesi amacıyla üç Batılı şehircilik uzmanı davet edilmiş ve kendilerinden plan önerileri geliştirmeleri istenmiştir. Almanya'dan Hermann Jansen ve Joseph Brix, Fransa'dan ise Léon Jaussely görüşlerine başvurulmak üzere davet edilmişlerdir. Bundan birkaç yıl sonra İstanbul için de aynı yönteme başvurulmuş; eski başkentin "gelecekte alacağı şekil" üzerine görüşlerine başvurulmak üzere üç şehircimimar–Fransa'dan Donat-Alfred Agache ve Jacques Henri Lambert, Almanya'dan Hermann Ehlgötz- davet edilmiş, bu uzmanlar plan önerilerini Belediye'ye sunmuşlardır. Gerek yeni başkentin gerekse eski başkentin imarı için, bu dönemde Avrupa modernitesinin merkezleri durumunda olan Almanya ve Fransa'dan şehircilik mütehassısları çağırılarak bu iki ülkenin şehircilik okulları karşı karşıya getirilmiştir. Gerçek anlamda ilk açık uluslar arası kent planlama

yarışması ise 1951 yılında İzmir kenti için düzenlenecek, yarışmanın uluslar arası jürisi bu defa Türk şehirci-mimarlardan oluşan bir ekibin plan önerilerinde karar kılacaktır.

Cumhuriyet'in Başkentinin İmarı İçin Bir Şehircilik Yarışması: Ankara 1927-1928

Cumhuriyet'in ilanından hemen önce 13 Ekim 1923'te Ankara'nın başkent ilan edilmesi, kentin bir başkente uygun olarak imar edilmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Yaklaşık 25.000 nüfuslu bir Anadolu kentinden çağdaş bir başkent yaratma, genç Cumhuriyet'in içinde bulunduğu ekonomik koşullar düşünüldüğünde, gerçekleşmesi hiç de kolay olmayan bir tasarıdır. Batılı güçlere karşı verilen bir bağımsızlık savaşından sonra Osmanlı İmparatorluğu'na son vererek yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti için, Ankara'nın modern bir başkent olarak inşa edilmesi uluslararası düzeyde önem taşıyan bir iddia olmuştur. Cumhuriyet yöneticilerinin Ankara'nın imarı için Batılı şehircilere başvurmaları bu iddiayla açıklanabilir.

1924'te özel yasayla mevcut Belediye örgütünün yerine, merkezi hükümete bağlı olarak özel yetkilerle donatılmış Ankara Şehremaneti'nin kurulması, başkentin imarına yönelik önemli bir adımdır. Şehremaneti tarafından, İstanbul'da kimi şehircilik uygulamaları yapmış, İstanbul İmar Komisyonu üyesi Berlinli mimar Carl Cristoph Lörcher'e Eski Şehir'in imarı ve güneyde bir Yeni Şehir'in inşa edilmesi için iki ayrı plan hazırlatılmıştır. (Cengizkan, 2004) Şehremaneti tarafından bu planları incelemek üzere özel bir komisyon oluşturulmuş; bu komisyon Lörcher'in Eski Şehir için hazırladığı, mevcut kent dokusu içerisinde çok sayıda yeni cadde ve meydan açılmasını öngören plan önerisini uygulanabilir olmadığı gerekçesiyle geri çevirmiştir. (Tankut, 1990, s. 37) Kentte hızlı nüfus artışının yarattığı ve giderek büyüyen konut açığı karşısında, aynı komisyon şehircinin Yenişehir için hazırladığı planı onaylamıştır. (Şekil 1) 1925 yılında çıkarılan özel bir yasayla Şehremaneti'nin, demiryolu hattının güneyinde 400 hektarlık bir alanı kamulaştırmasının ardından Yenişehir, Lörcher'in planına göre parselasyonu yapılarak inşa edilmeye başlanmıştır. (Cengizkan, 2004, s. 70-83)



Şekil 1. *Carl Cristoph Lörcher'in 1925 tarihli Yeni Şehir Planı'ndan ayrıntı: Regierung Stadt (Yönetim Şehri). Kaynak: Ali Cengizkan, 2004, s. 40.*

Prof. Dr. Gönül Tankut, *Bir Başkent'in İmarı Ankara*: (*1929-1939*) başlıklı eserinde, Cumhuriyet yöneticilerinin "milliyetçilik coşkusu ve yabancı uzmanlık ve sermaye kuşkusuna rağmen" Ankara'nın imarında yabancı teknik ve becerilere başvurduklarını ve 1927 yılının bunda bir dönüm noktası oluşturduğunu belirtmektedir. (Tankut, 1990, s. 45) Ona göre, Fransız ve Alman kültürlerine hâkim iki üst düzey bürokratın, İçişleri Bakanı Şükrü (Kaya) ve Ankara Şehremini Asaf Beylerin bu süreçte önemli rolü olmuştur. Şükrü (Kaya) Bey 1922 yangını sonrasında İzmir'in imarı için Lozan görüşmeleri sırasında bir şehircilik planı hazırlatmak üzere Paris'te Henri Prost ile görüşmüş; İzmir Belediye Başkanlığı sırasında, 1924-25 yıllarında Prost'un danışmanlığında René ve Raymond Danger'ye İzmir'in ilk planını hazırlatmıştır. Bu plan İzmir Belediyesi tarafından oluşturulan bir komisyonun belirlemelerine göre oluşturulmuş, tüm kenti kapsayan bir plandır. (Bilsel, 1996)

1927 yılında Ankara'nın imarı için bir plan elde etmek üzere Avrupa'dan şehircilik mütehassıslarının davet edilmesine karar verilir. Bu aşamada Ankara Şehremaneti tarafından oluşturulan bir

heyet, incelemelerde bulunmak ve şehircilik alanında uzman kişilerle görüşmek üzere 1927 Mayısı'nda Almanya'ya gönderilir. Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi'nin ve Berlin Belediye Başkanı'nın yönlendirmesiyle heyet ilk önce şehircilik profesörü Prof. Ludwig Hoffmann ile görüşmüştür. Hoffman yaptığı birçok kent planı yanında Atina'nın gelişme planını hazırlamıştır. Bu dönemde artık oldukça yaşlı olan şehirci kendi yerine yine Berlin Teknik Yüksek Okulu'nun şehir inşası (Städtebau) kürsüsünden Prof. Hermann Jansen'i ve Berlin-Charlottenburg Yüksek Mühendislik Okulu'ndan Joseph Brix'i önermiştir. Camillo Sitte'nin öğrencisi olmuş olan Jansen 1909 yılında *Gross Berlin* (Büyük Berlin) yarışmasını kazanmış, Almanya'da gerçekleştirdiği çok sayıda kent planlama çalışmasıyla tanınmış bir şehirci-mimardır. Yine Almanya'dan davet edilen Joseph Brix ise, aynı yarışmada ikincilik ödülü almış ve kentsel altyapı mühendisliği konusunda uzmanlaşmış olan bir şehircidir. (Tankut, 1990 ve 2000)

Şehremaneti, büyük olasılıkla Paris Büyükelçiliği aracılığıyla, Fransa'dan şehirci-mimar Léon Jaussely'i davet etmiştir. Jaussely daha kariyerinin başında, *École des Beaux-Arts* mezunu genç bir mimarken Barselona kentinin 1904 yılında açtığı ilk şehircilik yarışmasını kazanmıştır. Roma Ödülü'ne hak kazanarak *Villa Medici*'de üst düzey eğitim yapmış; burada aralarında *Cité Industrielle* tasarımı ile ünlü Tony Garnier'nin ve Henri Prost'un da bulunduğu bir grup genç mimarla birlikte Fransa'da Şehircilik disiplininin kurucuları arasında yer almıştır. Jaussely, başlangıçta *École d'Art Public* (Kamusal Sanat Okulu) adıyla açılan *Institut d'Urbanisme* (Şehircilik Enstitüsü)'nün kurucu öğretim üyelerinden birisidir. Paris metropolünün gelişimini düzenlemek üzere 1919 yılında açılan "*Grand Paris*" (Büyük Paris) şehircilik yarışmasında birinci seçilmiştir. (Toutcheff, 1994, s.169-171) Ankara yarışmasına davet edildiğinde, Fransız Hükümeti'nin baş-mimarı unvanı yanında Paris'in baş-şehircisi (*urbaniste-en-chef*) konumundadır. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin, başkent Ankara'nın planlaması için Avrupa'nın en önemli iki başkentinin, Berlin ve Paris'in planlarını hazırlamış olan iki şehirci-mimarı davet etmiş olması, çağdaş bir başkent inşa etme konusundaki uluslararası iddiasını ve bunu yeni kurulmuş bulunan şehircilik biliminin ilkelerine uygun olarak gerçekleştirme konusundaki kararlılığını göstermektedir.

1927 Temmuzu'nda Ankara'ya gelerek yarışma sözleşmesini imzalayan ve burada incelemelerde bulunan Jaussely, Jansen ve Brix'e yarışma dokümanları ve istenilenler sözlü ve yazılı olarak iletilmiş; bir şartname ile birlikte harita ve Lörcher planına ait kimi dokümanlar verilmiştir. Şehremaneti tarafından hazırlanan istekler listesi 19 maddeden oluşmaktadır. (T.C. Ankara Şehremaneti, 1929 ve Tankut, 1990, s. 42-45) İlk maddeler Eski Şehir'e ilişkindir. Tarihi yerleşimin çekirdeğinin sınırlarının çizilmesi istenmekte, bu sınırın dışında Taşhan, Samanpazarı, Mukaddem ve Samanpazarı caddeleri arasında kalan alanın dönüşümü için yarışmacılardan öneri geliştirmeleri beklenmektedir. Tren garının eski yerinde kalıp kalmaması yarışmacılara bırakılmakla birlikte, İstasyon Caddesi'ne vurgu yapılmakta ve bu yönden Kale'nin görünümünün kesilmemesi için burada büyük bir yeşil alan düzenlenmesi önerilmektedir. Öte yandan bu cadde üzerindeki yüksek arazi fiyatları düşünülerek bu alanda ticaret ve işyerlerinin de yer alabileceği belirtilmektedir. Yeni Şehir'de son yıllarda oluşmuş olan sokakların ve yapıların, sınırlı kimi düzeltmeler dışında korunması isteği özellikle dikkat çekicidir. Bakanlık binalarının ise Kurtuluş (Kızılay) Meydanı'nın iki tarafında bir arada düzenlenmesi beklenmektedir. Yenişehir'in merkezinde Lörcher planına göre parselasyonun yapılmış ve buna göre cadde ve sokaklarla birlikte altyapının ve kimi yapıların inşa edilmiş olmasının 1927 şehircilik yarışmasında önemli ölçüde belirleyici olduğu görülmektedir. (Cengizkan, 2004, s. 70-83)

Yarışmacılara 1/5000 ölçekli haritalar verilmiş, planlama alanının bu haritaların sınırını aşması durumunda 1/25.000 ölçekli askeri haritalardan yararlanmaları istenmiştir. İstekler listesi içerisinde Ankara'nın planlamasını belirleyecek olan en önemli veri ise, kentin gelecek 50 yıl içerisinde 250.000-300.000 arasında bir nüfusa ulaşacağı konusundaki kestirimdir. 1923 yılında yaklaşık 25.000 olduğu tahmin edilen Ankara nüfusunun 1927 sayımında –dört yıl içerisinde- 74.000'e ulaştığı düşünüldüğünde, 50 yılda 300.000 nüfusu aşacağının öngörülmemiş olması, araştırmacılar tarafından, yarışma şartnamesini hazırlayan yönetimin ve yarışmayı kazanan Jansen'in öngörüsüzlüğü olarak yorumlanmıştır.

(Tankut, 1990, s. 40-42) Buna karşılık, o dönemde İstanbul'un nüfusunun yaklaşık 690.000 olduğu düşünülürse, Ankara'nın bu elli yıl içerisinde eski başkentin büyüklüğüne ulaşmasının düşünülmediği, New York – Washington ya da Sydney – Canberra örneklerindeki gibi bir büyükkent – başkent ikilisinin yaratılmak istendiği de savunulabilir. Ancak Türkiye'de 1950'lerden sonra ivme kazanan kentleşme süreci bir yana, kentin daha 1950'lerde 300.000 nüfusa ulaşacağının 1920'lerin sonunda henüz öngörülememiş olduğu açıktır.

Şehirciler projelerini 1928 yılı sonunda teslim etmişlerdir. Projeleri değerlendirecek olan jürinin bu aşamadan sonra kurulmuş olması ilginçtir. Jüri aşamalı olarak oluşturulmuştur. İmar İdare Heyeti'nden üç kişilik bir heyet, aralarında milletvekilleri, gazeteciler, doktorlar, mühendisler ve bürokratlar bulunan 26 kişiden oluşan büyük bir jüri oluşturmuş; daha sonra bu jüri çok büyük bulunarak son değerlendirmeyi altı kişilik bir komisyonun yapmasına karar verilmiştir. Yönetimin daha önce benzer bir yarışma ve jüri deneyimi olmaması nedeniyle jüri, değerlendirme sürecinde biçim almış görünmektedir. Son değerlendirmeyi yapan altı kişilik alt komisyonda Aydın Milletvekili Mühendis Mithat, Bilecik Milletvekili Mühendis Asaf, Bolu Milletvekili Falih (Rıfkı Atay), Eski İzmir Belediye Başkanı ve Erzurum Milletvekili Aziz, Mühendis Ziya ve Belediye Meclisi'nden Mühendis-Mimar Cemal Beyler yer almıştır. Bu dönemde Ankara'da çalışmakta olan yabancı mimarlar bulunmasına karşın, ne 26 kişilik büyük jüride ne de alt komisyonda hiç yabancı uzman bulunmaması dikkate değerdir. (Tankut, 1990, s. 51-53)

Jaussely ve Jansen'in Yarışma Projeleri

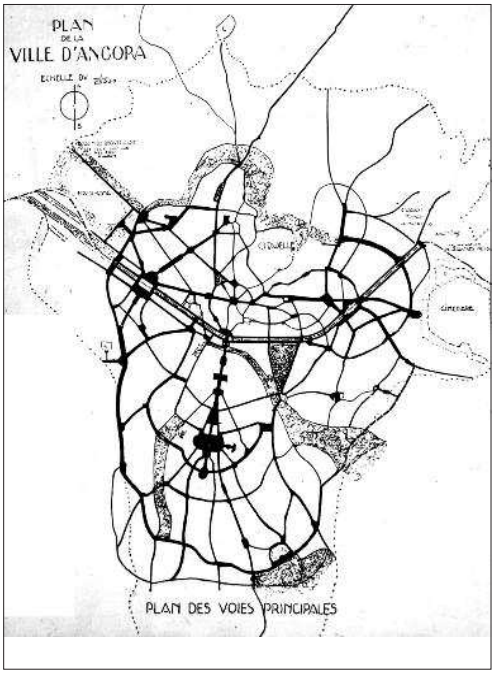
Hermann Jansen'in ve Léon Jaussely'nin Ankara için hazırlamış oldukları plan önerilerini burada kısaca karşılaştırmak, Alman ve Fransız şehircilerin yaklaşımları arasındaki benzerlik ve farklılıkları gösterecektir. Jansen'in Ankara planları Berlin Teknik Üniversitesi Mimarlık Müzesi'nde, Jaussely'nin plan önerisinin fotoğrafları ise Paris'te XX. Yüzyıl Mimarlık Arşivleri Merkezi'nde arşivlerinde saklandığı halde, Brix'in plan önerisi hakkında, raporda yayınlanmış bölümler dışında henüz gün ışığına çıkmış bir belge ve çizim bulunmuyor.



Şekil 2. *Léon Jaussely'nin Ankara Yarışması'na sunduğu 1/4000 ölçekli plan önerisi (1928): Plan de la Ville d'Angora. Kaynak: Ali Cengizkan, 2004, s. 253.*

Jaussely'nin Plan Önerisi

Jaussely'nin Ankara için plan önerisi, kentin eski ve yeni kısımlarında yapılaşma koşullarına göre bölgeleme (zoning) ilkesine dayanmaktadır. (Şekil 2) Yenişehir'de Bakanlıklar'dan güneye Çankaya'ya doğru uzanan yeni kentsel gelişme alanlarını bütünüyle bahçe-kent ilkelerine uygun olarak düzenlemiştir. Buna karşılık Sıhhiye'de önerdiği yeni gar binasının çevresinde, ticaret ve konut kullanımlarının bir arada olduğu, gerek plan organizasyonu gerekse yapı yoğunluğu ile çok daha kentsel karakterde bir merkez alanı planlamıştır. Konut mahallerini yönetim merkezinden ve birbirlerinden yeşil koridorlar ayırmaktadır. Jaussely'nin sunduğu çizimler arasında parklar ve bulvarlardan oluşan bir yeşil sistem paftası bulunmaktadır. Bir başka pafta üzerinde incelediği ulaşım sisteminde ise merkezin çevresinde iç içe dairesel (konsantrik) ana yollar yerleşim alanlarına ulaşımı sağlamaktadır. (Şekil 3)



Şekil 3. *Jaussely'nin ana ulaşım arterlerini ve yeşil alanları gösteren plan şeması. Kaynak: Académie d'Architecture ve Centre d'Arhives de l'Architecture du XXe Siècle/Cité de l'Architecture et du Patrimoine.*



Şekil 4. *Jaussely'nin plan önerisinde Yönetim Merkezi'nden perspektif. Kaynak: Académie d'Architecture ve Centre d'Arhives de l'Architecture du XXe Siècle/Cité de l'Architecture et du Patrimoine.*



Şekil 5. *Jaussely'nin plan önerisinde Yönetim Merkezi ve Kent Meydanı'ndan perspektif. Kaynak: Académie d'Architecture ve Centre d'Arhives de l'Architecture du XXe Siècle/Cité de l'Architecture et du Patrimoine.*

Jansen'den farklı olarak Jaussely Eski Şehir'e önemli ölçüde müdahale etmiştir. Ona göre, modern bir başkentte eski kenti mevcut haliyle bırakmak düşünülemez[1]. Başkentin ticaret merkezinin bu alanda gelişeceğini öngörmüştür. Bu nedenlerle Fransız şehirci, Eski Şehir'in mekânsal yapısını kökten bir biçimde dönüştürmek üzere yeni caddeler ve meydanlar açmayı önermiştir.

Jaussely raporunda "Yeni Ankara gibi bir merkez bugün Türk milletinin harsını yükseltecek mütefekkirler merkezi, bir faaliyet ve fikrî teşebbüs menbaı olmalıdır. Ankara gibi bir şehir sanayi-i nefiseden [güzel sanatlardan] ari olarak tesis edildiği takdirde, bir takım hırs ve iştihaların mecmaı olacak ve hakikaten merkez-i hükümet itlahına seza olamayacaktır" demektedir. (T.C. Ankara Şehremaneti, 1929'dan alıntılayan Aydın, Emiroğlu, Türkoğlu, Özsoy, 2005, s. 390-391) Jaussely'nin çizimleri arasında, bu anlayışa uygun olarak kent mekânlarından, meydan ve yapılardan perspektifler yer almaktadır. Bu çizimler Fransız şehircinin imgeleminde başkentin meydan ve yapılarının sahip olması gereken anıtsallığı ve simetrik meydanları, perspektif aksları oluşturan geniş bulvarları ile Beaux-Arts [Güzel Sanatlar] Okulu'nun öğretilerine uygun neo-klasik ve hatta barok olarak adlandırılabilecek bir estetik anlayışı yansıtırlar. (Şekil 4) Jaussely Hükümet Merkezi'ni oluşturan bakanlık yapılarını geniş bir kamusal meydan çevresinde simetrik olarak düzenlemiştir. (Şekil 5) Bu düzenlemenin

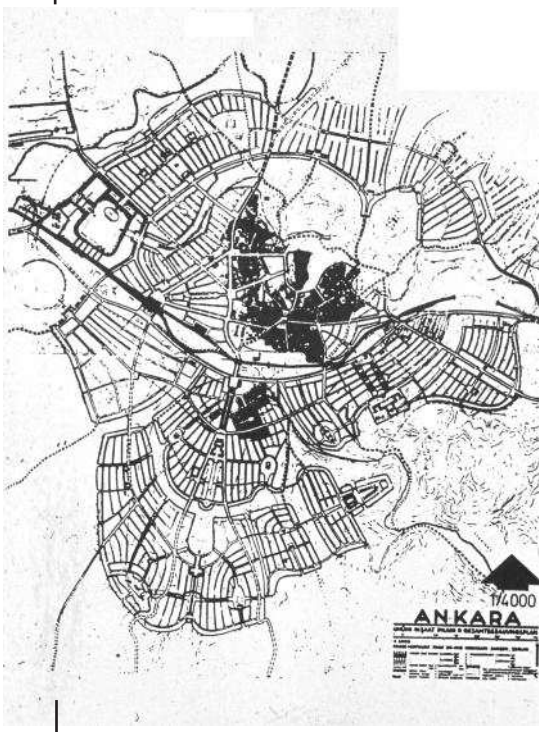
1 Jaussely raporunda şöyle yazmaktadır: "Ankara, hakikaten bugün, her tarafında yükselmekte olan yeni inşaatlara rağmen bir merkez-i hükümet şehrinden ziyade basit bir köy manzarası arz etmektedir." (T.C. Ankara Şehremaneti, 1929'dan alıntılayan Aydın, Emiroğlu, Türkoğlu, Özsoy, 2005, s. 390-391)

Jaussely'nin daha önce geliştirmiş olduğu "Demokratik bir Devlet için Halk Meydanı" tasarımı ile benzerliği dikkat çekicidir. Zafer takları, anıtsal neo-klasik binaların temsil edildiği bu gösterişli perspektifler, bu önerinin yarışma jürisi tarafından "Ankara koşullarına ters" ve gerçekleştirilmesi çok "pahalı" bulunarak elenmesine neden olmuş görünmektedir. Diğer neden ise kuşkusuz Fransız plancının Eski Şehir'e yaptığı büyük boyutlu müdahaledir.

Jansen'in Plan Önerisi

Hermann Jansen'in plan önerisinde Ankara'nın tarihi kentsel dokusunu koruduğu, "kentin tacı" olarak adlandırdığı Kale'ye simgesel bir anlam atfettiği görülmektedir. Jansen de kentin yeni gelişme alanlarını "bahçe-kent" modeline uygun olarak düzenlemiştir. (Şekil 6) Yeşil bir kuşağın sardığı yerleşmede mahalleler birbirinden yeşil koridorlarla ayrılmaktadır. Serbest sahalar ve yaya bağlantılarından oluşan bir yeşil sistem Jansen planının ana strüktürünü oluşturmaktadır. (Şekil 7) Konut alanları komşuluk birimleri oluşturan bölgelere (mahallelere) ayrılmıştır. Mahallelerin merkezlerinde parklar, spor alanları ve çocuk bahçelerinin bulunduğu yeşil alanlar yerleştirilmiştir. Kenti kuzey-güney doğrultusunda kat eden Çankırı Caddesi-Atatürk Bulvarı ile doğu-batı doğrultusunda demiryolunun kuzeyinden (bugünkü Talatpaşa Bulvarı) geçen iki ana ulaşım arteri, kentin birbirini dik kesen iki ana arterini oluşturmaktadır. Bunun dışında kent içi ulaşımı konsantrik bir yol sisteminin sağlaması öngörülmüştür.

Jansen'in bu ilk plan önerisinde işlevsel ve yapılaşma koşullarına göre bir bölgeleme (*zoning*) bulunmaktadır. Konut alanları, çalışma, endüstri alanları, yönetim merkezi (*Regierungs-Viertel*) ve yüksek okullar (üniversite) alanı birbirlerinden yeşil kuşaklarla ayrılmıştır. Konut alanları ise kendi içlerinde üst gelir grupları için Yenişehir'in güneyinde büyük bahçeler içerisinde evler (*Landhaus-Viertel*) ve tarihi kentin kuzey-batısında işçi mahalleleri (*Arbeiter-Viertel*) olmak üzere farklılaştırılmıştır. Buna karşılık, Jansen yeni bir ticaret bölgesi tanımlamamış, kentin Ulus çevresindeki mevcut ticaret merkezinin bu işlevini sür-



Şekil 6. *Hermann Jansen'in Ankara Yarışması'na sunduğu 1/4000 ölçekli plan önerisi (1928): Gesamptbebaungsplan Ankara.*
Kaynak: Gönül Tankut, 1990



Şekil 7. *Jansen'in serbest sahalar ve ana ulaşım arterlerini gösteren plan şeması (1928): Flächenaufteilungsplan.*
Kaynak: Gönül Tankut, 1990

düreceğini düşünmüştür. Yarışmacılara verilmiş olduğu anlaşılan Lörcher planının verilerine uygun olarak Bakanlıkların yer alacağı Hükümet Merkezi'ni aynı konumda yerleştirmiş; yalnız Atatürk Bulvarı'nı bu alanın orta aksından geçirmek yerine, doğusundan tanjant olarak geçirmiştir. Jaussely'nin geniş bulvarlarına karşılık Jansen, uygulamada önemli ölçüde tasarruf sağlanacağı gerekçesiyle, yol genişliklerini sınırlı tutmuştur.

Jansen'in paftaları arasında da kentin tarihi ve yeni yerleşiminden, kamusal alanlarından üç boyutlu çizimler bulunmaktadır. Jansen'in yarışmaya sunduğu perspektifler son derece soyut, noktalama tekniğiyle yapılmış çizimlerdir. Jansen'in sonraki yıllarda planlama sürecinde çizmiş olduğu diğer perspektifler ise daha gerçekçi olmalarıyla yarışma çizimlerinden ayrılırlar. Ancak gerek yarışma çizimleri gerekse sonrakiler farklı yönlerden Kale'ye yönelmekte ve çeşitli açılardan yere özgü perspektif etkilerini araştırmaktadır. (Şekil 8) Jaussely'nin gösterişli kent meydanları ve neo-klasik kamu yapıları karşısında, Jansen'in çizimlerinin yalın estetiği ve alçakgönüllü ölçeği, jüri tarafından daha uygun bulunmuştur.

Jürinin Seçimi

Projelerin tesliminden sonra altı ay süren üç aşamalı seçme çalışması sonucunda, jüri, Alman şehirci Hermann Jansen'in plan önerisini seçmiş, Jaussely'e de ikincilik ödülü vermiştir. Brix'in projesi ise, mevcut durumu koruyan yaklaşımının yeni kentsel gelişmeyi yönlendirmekte yeterli olamayacağı düşünülerek baştan elenmiştir. (TANKUT, 1990, s. 54-55) Jürinin seçiminde Jansen'in önerisinin "milli karakter"i öne çıkarmasının ve uygulanabilirliğinin rol oynadığı anlaşılmaktadır. Hermann Jansen kendisinden istenilen değişiklikleri dikkate alarak uygulama planını geliştirmiş ve bu plan 1932 yılında onaylanmıştır.

Planı uygulamak üzere 1928 yılında İmar Müdürlüğü'nün kurulmuş olmasına karşılık, bir arazi politikasının oluşturulamaması ve arazi sahiplerinin spekülasyon amaçlı baskıları sonucunda, planın uygulamasında daha ilk yıllardan başlayarak ciddi sorunlar ortaya çıkmıştır. Jansen planın üzerinden isminin silinmesini istemiş; 1939 yılı başında Ankara ile ilişkisi kesilmiş, ancak Jansen planı yürürlükte kalmıştır. Bu tarihten 1955 yılında düzenlenecek olan ikinci uluslar arası şehircilik yarışmasına kadar kentin gelişimini İmar İdare Heyeti'nin kararları yönlendirmiştir. (Altaban, 1998, s.46-55)



Şekil 8. *Jansen'in plan önerisinde Cebeci'den Kale'ye bakış (1932).*

Eski Başkent İçin Bir Şehircilik Yarışması: İstanbul 1933-1934

Başkent Ankara için Hermann Jansen tarafından hazırlanan imar planının 1932 yılında onaylanmasından yalnızca birkaç ay sonra İstanbul Belediyesi ve Valiliği tarafından eski başkentin imarı için aynı yönteme başvurulacak; 8 Şubat 1933 tarihli "İstanbul için yaptırılacak imar planının müsabaka yoluyla tespiti amacıyla hazırlanan kanun teklifi"nin[2] TBMM'de kabul edilmesiyle sınırlı bir yarışma düzenlenecektir. Bu defa Almanya'dan bir Fransa'dan iki şehircilik uzmanı davet edilir. Berlin Teknik Yüksek Okulu'nun şehircilik bölüm başkanlığını yapmış olan Alman şehirci Hermann Ehlgötz daha önce Essen endüstri kentinin gelişme planını gerçekleştir-

2 8/2/1933 tarihli kanun teklifi, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi (dosya: 835, fon kodu: 30.1.0.00, yer no: 81.533..5)

miştir. Fransız şehircilerden Donat-Alfred Agache, daha önce Canberra yarışmasında ikincilik ödülü almış, iki büyük Güney Amerika kenti olan Rio de Janeiro ve Buenos Aires'in planlaması gibi uluslar arası alanda işler yapmış olan bir uzmandır. Yarışmaya başlangıçta davet edilen diğer Fransız şehirci-mimar ise Henri Prost'tur. Yarışmada birincilik aldığı Belçika'nın Antwerp kenti planı yanında, Fransa'nın himaye yönetimi altında Kazablanka ve diğer Fas kentlerinin ardından Fransız Rivierası'nda (*Côte Varoise*) geliştirdiği bölge planı ile tanınan şehirci son olarak Paris metropolünün planlamasının başına getirilmiştir. 1924-25 yıllarında René ve Raymond Danger'nin müellifi olduğu İzmir planının hazırlanmasında danışman-şehirci olarak etkin rol almıştır. Prost'un Paris bölgesinin planlamasıyla meşgul olduğu için İstanbul için düzenlenen yarışmaya katılamayacağını bildirmesi üzerine, onunla birlikte Paris planlamasında çalışmakta olan Jacques Henri Lambert yarışmaya davet edilir. Lambert, New York ve Chicago kentlerinin planlamasında çalışmış, Amerika deneyimi olan bir şehirci-mimardır. İstanbul Belediyesi tarafından şehircilik mütehassıslarına gönderilen 26 Şubat 1933 tarihli, Belediye Reisi ve Vali Muhittin Üstündağ imzalı davet yazısında, bunun bir "plan konkuru" (planlama yarışması) olmadığı, şehircilik uzmanlarının görüşlerine başvurulmasının amaçlandığı vurgulanmakta, buna karşılık belediyenin bu uzmanlardan biriyle çalışmak konusunda tercih hakkını saklı tuttuğu belirtilmektedir[3].

Ehlgötz, Agache ve Lambert görüşlerini içeren raporlarıyla birlikte plan önerilerini aynı yılın sonbaharında Belediye'ye teslim etmişlerdir. Ne yazık ki, bugün elimizde yarışmaya sunulan bu plan önerileriyle ilgili çizimler bulunmamaktadır. Ancak her üç şehircinin raporlarının özetleri dönemin başat mimarlık yayını olan Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır. (Anonim, 1935, s. 61-68) Üç proje de İstanbul'un limanının ve sanayi bölgesinin nerede konumlanacağına, ticaret bölgesinin nerede geliştirileceğine, konut bölgelerine ve yeşil alanlara ilişkin öneriler getirmiş, Haliç'in ayırdığı tarihi yarımada ve Beyoğlu bölgelerini bağlamaya yönelik ulaşım çözümleri önermiştir.

Agache, Lambert ve Ehlgötz'ün İstanbul Limanı için Yer Seçimleri

Yarışmanların önerileri arasında özellikle limanın yer seçiminin jürinin kararında etkili olduğu anlaşılmaktadır. Agache İstanbul limanının Haliç'in güney kıyısında, yüzyıllardır bulunduğu alanda gelişeceğini öngörmüştür. Sanayi alanlarını ise limanla ilişkili olacak biçimde Haliç'in kuzey kıyısında geliştirmeyi önermiştir. (Agache, 1934, Özler, 2007 içerisinde) Bu, Haliç'i tümüyle liman ve sanayi kullanımlarına terk etmek anlamına gelmektedir. Lambert ise Marmara kıyısında, Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına uzanan kıyı şeridi üzerinde İstanbul için yeni bir liman oluşturmayı önermiştir. Limanı Avrupa'dan İstanbul'a ulaşan demiryolu hattıyla doğrudan ilişkili olacak şekilde konumlandırmış, kentin yeni sanayi bölgesini ise limanın kuzeyinde geliştirmeyi düşünmüştür. Getirdiği limanın ve sanayi alanının büyüklüğü düşünüldü- günde Lambert'in İstanbul'un gelecekte önemli bir liman ve sanayi kenti olarak gelişeceğini öngördüğü anlaşılmaktadır.

Alman şehirci Ehlgötz ise, İstanbul limanı için olası üç konumu ayrı ayrı tartışmıştır. Mevcut liman Sirkeci'de korunmalı ve trenlerin karşıya geçmesini sağlayacak bir feribot iskelesiyle Sarayburnu'na doğru geliştirilmelidir, ancak bir serbest limanın burada geliştirilmesi olanaklı değildir. Ona göre, demiryoluyla ilişki açısından ideal olan limanın Yenikapı'da yerleştirilmesidir; ancak Marmara yönünden esen güçlü rüzgârların taşıyacağı kum yüzünden bu limanın inşaatı çok pahalıya mal olacaktır. Fransız şehircilerden farklı olarak Ehlgötz, limanın Anadolu demiryolu hattıyla ilişkili olarak Boğaz'ın diğer yakasında, Haydarpaşa'da konumlanabileceği alternatifi üzerinde durmuştur. (Elgötz, 1934, Özler, 2007 içerisinde) Bir liman kentinde, limanın kentin merkezi alanlarıyla ilişkili olması beklenir. Buna karşılık Alman şehirci İstanbul limanının kentin merkezi alanlarından kopuk ve art-bölgesi sınırlı olmakla birlikte bu bölgede konumlanabileceğini düşünmüştür. Bunda Haydarpaşa mevcut limanının işletme imtiyazının bir Alman Şirketi'nde olmasının rol oynayıp oynamadığını bilmiyoruz.

3 Henri Prost'a hitaben yazılmış davet mektubu (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43)

(Erkal, 2010, s. 38-40) Fakat daha da ilginç olan, jürinin limanın Anadolu yakasında konumlanmasını yerinde ve gerekli bulmuş olmasıdır. İkinci Dünya Savaşı öncesinde savunma kaygılarının ön planda olması ve Ankara Hükümeti tarafından İstanbul limanının daha çok Anadolu'yu besleyecek bir liman olarak görülmesi bu seçimde etkili olmuştur. Limanın yer seçim kararı, diğer işlevsel kullanım kararlarını da belirlemektedir. Bu nedenle bu konu, öneri projeler arasında Alman şehircinin projesinin seçilmesinde belirleyici olmuş görünmektedir. Yeni İstanbul limanının Haydarpaşa'da inşa edilmesi projesi daha sonraki yıllarda da Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) tarafından desteklenmeye devam edecektir.

Ehlgötz'ün projesi, limanı Anadolu yakasında önermesinin yanı sıra, tarihi kent içerisinde mevcut yolların güzergâhlarını koruyarak genişletilmesiyle yetinmesi gibi nedenlerle de daha ekonomik ve dolayısıyla uygulanabilir bulunmuştur. Fransız şehirci-mimarların mevcut kent dokusu içerisinde açmayı önerdiği geniş bulvarlar ve ışınsal meydanlar, tarihi mahallelerin üzerinden aşan viyadükler ve "otostrat"lar jüri üyelerine gerçekçilikten uzak, uygulanması zor ve pahalı görünmüştür.

Ehlgötz anıt yapıları ana ulaşım yollarının uzağında tutarak, bu yapıların gezinti yollarıyla birbirine bağlanmasını önermiştir. Yeşil alanlarla ilgili görüşü özellikle dikkate değerdir: Mevcut parkların dışında Batılı tarzda yeni parklar açılmamasını, buna karşılık mezarlık alanlarının korunarak kentin yeşil varlığını oluşturmasını savunmuştur. İstanbul'un Batı kentlerinden farklı mekânsal karakterine vurgu yapmış, bu karakterin yüzyılların kültürel birikimiyle oluştuğu üzerinde durmuştur. Ona göre "…bu şehrin eşi bulunmaz güzelliğini en uzun geleceğe kadar koruyabilmek için öyle bir esas bulmak icap eder ki, eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet koşullarıyla birleştirmelidir. İstanbul'un biçimi şehrin geçmişi, iktisadi ve doğal durumuyla tayin edilmelidir." (Duranay, Gürsel, Ural, 1972, Özler, 2007 içerisinde, s. 364-375)

Jürinin Seçimi ve Sonrası

Belediye tarafından oluşturulmuş olan yarışma jürisi, üç plan önerisi arasından Ehlgötz'ün plan önerisini "rasyonel" çözümler getirmesi, ekonomik ve uygulanabilir olması nedeniyle seçmiştir. Alman şehircinin İstanbul'un özgün mekânsal karakterine ve kültürel kimliğine yapmış olduğu vurgunun da jüri tarafından beğenildiği anlaşılmaktadır. 1933 yılı içerisinde mimar Burhan Arif'in *Arkitekt* dergisinde yazdığı, İstanbul'u tarihi şehri iyi tanıyan, onun ölçeğini (*bedii mikyasını*) duyumsamış Türk mimarlarınca, ayrıntıda çalışılması gerektiği yönündeki görüşleri, bu dönemde en azından meslek adamları arasında bu konuda bir duyarlılık bulunduğunu düşündürmektedir. (Arif, 1933, s. 154)

Fakat Ehlgötz'ün projesi bilmediğimiz bir nedenle uygulamaya koyulmamıştır. Bunda projenin seçiminde etkili olmuş olan Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) ile İstanbul Belediyesi arasındaki bir anlaşmazlık etkili olmuş olabilir. Nitekim İstanbul Belediyesi kentin planlamasını yürütmek üzere uzman arayışını sürdürecek, bu süreçte Martin Wagner'den bu konuda görüş isteyecektir. Weimar Hükümeti döneminde Berlin Belediyesi'nin şehircilik birimini yürütmüş olan Wagner, bu sırada Almanya'da Nazi rejiminden kaçarak Türkiye'ye gelmiş ve Güzel Sanatlar Akademisi'nde dersler vermektedir. Alman şehirci, İstanbul'u bölgesiyle birlikte kapsamlı olarak ele aldığı ve kent ekonomisi boyutuna vurgu yaptığı bir rapor hazırlamış, bu rapor bölümler halinde Arkitekt dergisinde yayınlanmıştır. (Wagner, 1936a ve b) Belediye'nin Wagner'den almış olduğu bu raporu, 1933 tarihli yazıda ifade edilen danışma sürecinin bir parçası olarak görmek olanaklıdır.

1933 yılında başlatılan danışma sürecinin devamında, İstanbul Belediyesi Fransız şehirci Henri Prost ile yazışmasını sürdürmüştür. Aynı yılın sonlarında, Türkiye'nin Paris Büyükelçisi Suad Davas aracılığıyla Prost bu defa Yalova'da bir kaplıca yerleşimi planlamak üzere davet edilmiştir. 1935 yazında bu amaçla İstanbul'a gelen şehirci, bundan bir süre sonra Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'dan İstanbul'un planlamasında "danışman" olarak çalışmak üzere resmi bir teklif almıştır. Özetle, Henri Prost, 1933 yılında İstanbul için düzenlenen davetli yarışmaya katılamadığı halde, İstanbul Valisi tarafından şehircilik danışmanı olarak doğrudan görevlendirilmiştir. Bunda Paris Bölgesi'nin planlamasını yürütmekte olmasının önemli payı bulunmaktadır. (Bilsel, 2010)



Şekil 9. *Henri Prost'un İstanbul Nazım Planı (1937). 1/2000 ölçekli maket fotoğrafı üzerine işlenmiş ana ulaşım arterleri ve büyük yeşil alanlar. Kaynak: Académie d'Architecture ve Centre d'Arhives de l'Architecture du XXe Siècle/Cité de l'Architecture et du Patrimoine.*

Prost, İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı Ekim 1937'de tamamlamıştır. Bu plan 1/5000 ölçekli iki kısımdan, Eski İstanbul ve Beyoğlu Ciheti Nazım Planları'ndan oluşmaktadır. Ulaşım çözümlerinin öncelikli olduğu bu plan üzerinde açılması önerilen yollar ve kentsel operasyonlar öncelik sırasına göre numaralanarak işlenmiştir. Prost, İstanbul Nazım Planı'nın bir "gelişme planı" değil bir "toplanma planı" olması gerektiğini savunmuş; Haliç'in kuzey ve güney yakasında birbirinden kopuk gelişmiş olan iki kentsel merkezi bir omurga çevresinde birbirine bağlayarak yeniden yapılandırmayı amaçlamıştır. (Şekil 9) Prost'un İstanbul planlamasının başlıca üç ayağını "ulaşım", "çevre sağlığı" ve "estetik" oluşturur. Çevre sağlığına yönelik olarak büyük boyutlu yeşil alanlar ve serbest sahalar (*les espaces libres*) yanında çok sayıda irili ufaklı park düzenlenmiştir.

Henri Prost 1936 yılından 1951 yılı başına kadar on beş yıl boyunca İstanbul kentinin planlamasını yürütmüş, bu süre içerisinde 1/5000 ölçekli Avrupa Ciheti Nazım Planları yanında, Anadolu Ciheti Nazım Planını, Boğaziçi kıyı yerleşimlerinin planlarını yapmıştır. Belediye'nin İmar Bürosu'ndaki ekibiyle birlikte, kentin 1/2000 ölçekli sektör planlarını ve daha ayrıntıda kentsel tasarım projeleri geliştirmiş, bunlardan bir bölümünün uygulamasının başında bulunmuştur. Taksim İnönü Gezisi, 2 No.lu Park Alanı düzenlemesi, Eminönü Meydanı bu düzenlemeler arasında sayılabilir. (Bilsel, Pınon, 2010)

Ankara ve İstanbul Davetli Yarışmaları ve Sonrası

1927 Ankara ve 1933 İstanbul yarışmalarına davet edilen Batılı uzmanlar, Türkiye'nin Berlin ve Paris Büyükelçilikleri kanalıyla yapılan araştırma sonucunda seçilmişlerdir ve aralarında Berlin ve Paris'i planlamış olan şehirci-mimarlar bulunmaktadır. Bu, gerek yeni başkent Ankara'nın, gerekse tarihi başkent İstanbul'un çağdaş şehircilik ilminin gereklerine uygun olarak

planlı bir biçimde imar edilmesine olan inancın yanı sıra, bu konuda Cumhuriyet yönetiminin uluslar arası iddiasının bulunduğunu göstermektedir. Buna karşılık, genç Cumhuriyet'in böylesi bir iddiayı gerçekleştirmek için ekonomik kaynakları oldukça sınırlıdır. Bu nedenle, gerek Ankara gerekse İstanbul yarışmasında jüriler "ekonomik", "rasyonel" ve "gerçekçi" buldukları öneriyi seçmişlerdir. Fakat her iki yarışma sonucunda da Alman şehircilerin önerilerinde karar kılınmış olmasının, bu önerilerin "uygulanabilir" olması yanında "milli karaktere uygun" bulunmasıyla da gerekçelendirilmiş olması ilginçtir.

Her iki ülkedeki şehircilik yaklaşımları arasında özellikle farklı mimarlık geleneklerinden kaynaklanan farklılıklar olmakla birlikte, şehircilik alanı her iki ülkede de ortak bir kökten beslenmektedir. 20. Yüzyılın başında İngiltere'de toplanan Kent Planlama Kongreleri'nde buluşan çeşitli ülkelerden şehircilerin yaklaşımları büyük ölçüde birbirine koşuttur ve ilkesel benzerlikler içerir, ancak yine de bu ülkelerdeki tasarım okullarından kaynaklanan kimi farklılıklar da bulunmaktadır. Bu benzerlik ve farklılıkları özellikle Ankara yarışmasında Jaussely ve Jansen'in önerileri arasında görmek olanaklıdır. Ankara için geliştirilen plan önerileri daha çok yeni yerleşim alanları planlamaya yöneliktir ve gerek Fransız gerekse Alman şehircilerin planlarında bahçekent modelinin ilkeleri gözetilmiştir. Buna karşılık, İstanbul yarışmasında planlamanın ana sorunsalı tarihi bir kentin mevcut yerleşim alanlarını yeniden düzenleyerek yapılandırmaktır. Özellikle İstanbul için sunulan projelerde Fransız ve Alman şehircilerin yaklaşımları arasında belirgin bir farklılığın olduğu göze çarpmaktadır. Fransız şehirci-mimarların tarihi kent içerisinde geniş cadde ve bulvarlar, perspektif aksları açmaya yönelik önerilerinde, 19. Yüzyıl ortasında Paris'te gerçekleştirdiği kentsel operasyonlarla tanınan Baron Haussman'ın etkilerini görmek olanaklıdır. Her iki yarışmada da Alman şehircilerin proje önerileri, daha ekonomik ve uygulanabilir olması nedeniyle seçilmiştir. Jürilerin bu seçiminde Almanya'da teknik eğitim görmüş kişilerin jürilerdeki varlığının da rol oynadığı düşünülebilir.

Bu yarışmalara davet edilen Alman ve Fransız uzmanlara daha sonra Türkiye'nin çeşitli kentlerinin planlarını hazırlama işinin verildiğini izlemekteyiz. 1930 tarihli Belediyeler ve 1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunlarının yürürlüğe girmesiyle birlikte, nüfusu 10.000'in üzerinde olan tüm kentlerin belediyelerine birer kent planı hazırlatma ve kentsel gelişmeyi bu plana göre yönlendirme zorunluluğu getirilmiştir. Bu kapsamda Jansen'e Adana, Mersin, Gaziantep, İzmit'in planları, Jacques Lambert'e Erzurum planları hazırlatılmış, Henri Prost Bursa'nın ve Karabük'ün planlaması üzerinde çalışmıştır. Bu, iki büyük kent için düzenlenen yarışmaların sonucunda yalnızca o kentlerin geleceğini yönlendirecek birer plan elde edilmekle kalmayıp, bu yarışmalara davet edilmiş olan şehircilerden ülkenin diğer kentlerinin planlarının hazırlanması için de faydalanıldığını göstermektedir. Erken Cumhuriyet döneminde hazırlanan şehircilik planlarının önemli bir bölümü için Batılı şehirci-mimarların uzmanlıklarından yararlanılmıştır. Bu dönemde Asım Kömürcüoğlu, Burhan Arif Ongun, Behçet Ünsal, Eyüp Kömürcüoğlu, Pertev ve Nezihe Taner gibi Türk mimarlar da şehircilik planları hazırlamışlardır.

1942 yılında Samsun şehri için de bir planlama yarışması açılmış olduğunu görüyoruz. II. Dünya Savaşı'nın ortasında Belediyeler İmar Heyeti tarafından düzenlenen bu yarışma, ulusal bir yarışma olmalıdır. Bu yarışmada jüri[4] birincilik ödülü vermemiş; Semih Rüstem Temel ikincilik, Asım Kömürcüoğlu ise üçüncülük ödülünü almıştır. (Özdağlar Güvenç, Yılmaz Ömür, 2004, s. 24) 1944 yılında ise Ödemiş Şehir Planı yine Belediye İmar Heyeti tarafından yarışmaya açılmıştır. Jüride Türk mimarları Şefik Refik Soyer, Recai Akçay, Muammer Çavuşoğlu, Niyazi Erzin, Şekip Akalın, Mithat Yenen, Mutahhar Başoğlu yanında Fransız şehirci-mimar Henri Prost, Alman mimar Paul Bonatz, ve Alman şehirciler Ernst Reuter ve Gustav Oelsner de bulunmaktadır. Jüride bulunan Fransız ve Alman şehirciler, II. Dünya Savaşı yıllarını Türkiye'de geçirmeyi seçmiş olan kişilerdir. Bu yarışmada da yine birincilik ödülü verilmemiş, ikincilik ödülü iki ayrı projeye, Kemal Ahmet Arû, Orhan Sefa, Celile

4 Samsun Şehir Planı Yarışması'nın jürisi Rüstem Mesut, Hayri Sayman, Mithat Yenen, Sinan Mimaroğlu, Burhan Ongun, Şekip Akalın ve Rüştü Özdil'den oluşmaktadır.

Berk ile Selman Yönder ve İzzet Altınoğlu'nun projelerine verilmiş; üçüncülük ödülünü de yine Nemi Ateş, Feyyaz Tüzüner ekibiyle, Eyüp ve Asım Kömürcüoğlu ekibi almıştır. Gerek Samsun gerekse Ödemiş yarışması Türk mimarların şehircilik alanına girmelerini ve bu alanda uzmanlaşmalarını sağlamaya yönelik olarak düzenlenmiş olmalıdır. 1950 sonrası dönemde ise, İTÜ Mimarlık Fakültesi içerisinde şehircilik kürsüsünün kurulmasının, diğer okullarda ise şehircilik derslerinin etkisiyle şehircilik uzmanı mimarların sayısı artmıştır.

İlk Uluslar Arası Açık Yarışma: İzmir Şehri İmar Planı Müsabakası

İzmir, Cumhuriyet döneminde Türkiye'de ilk kapsamlı şehir planının hazırlandığı kenttir. 1922 Yangını ile yerle bir olan kent merkezini yeniden inşa etmek amacıyla, daha Lozan görüşmeleri sırasında bir heyet Paris'e gitmiş ve kentin imarını gerçekleştirebilecek bir plan hazırlatmak üzere şehirci-mimar Henri Prost ile görüşmüşlerdir. Prost'un önerisiyle René ve Raymond Danger İzmir planını yapma işini üstlenmişler; 1924-25 yılları arasında Belediye bünyesinde kurulan komisyonun yönlendirmeleriyle İzmir için kapsamlı bir plan hazırlamışlardır. Ancak 1929 Ekonomik buhranı kentin imarını sekteye uğratmış; 1931 yılında Dr. Behçet Uz'un Belediye Başkanı olmasıyla yeniden ivme kazanmakla birlikte planın uygulaması yangın alanlarıyla sınırlı kalmıştır. 1933 tarihli Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu sonrasında belediyelere getirilen plan yapma zorunluluğu karşısında, İzmir Belediyesi aralarında Jansen ve Prost'un da olduğu uluslar arası şehircilik uzmanlarından görüş almıştır. (Baykan Seymen, 1992) Bu dönemde İzmir için de bir şehircilik yarışması açılması gündeme gelmiş, ancak İzmir kenti yeni bir plan elde etmek üzere çok daha ilginç bir yol izleyerek Le Corbusier ile ilişkiye geçmiştir. Le Corbusier bu dönemde Cezayir kenti için bir şehircilik projesi –Plan Obus- üzerinde çalışmaktadır. Nafia Vekâleti'nin (Bayındırlık Bakanlığı), tüm itirazlarına rağmen İzmir Belediyesi 1938 yılında Le Corbusier ile sözleşme imzalamıştır. Ancak 2. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte mimarın İzmir'e gelmesi olanaklı olmayacaktır. Savaşın bitmesiyle birlikte Belediye ile yeniden ilişki kuran Le Corbusier olur. Bu dönemde artık siyasi bağlam çok değişmiş olmakla birlikte, sözleşme gereği İzmir'e 1948 sonbaharında gelir. Le Corbusier Paris'te kendi bürosunda geliştirdiği "400.000 Nüfuslu bir Yeşil Kent Teması Üzerine İzmir Nazım Planı Projesi"ni Ocak 1949'ta teslim etmiştir. (Şekil 10) CIAM Şehircilik Çerçevesi'ne (*Grille d'Urbanisme*) göre bir sistem yaklaşımıyla hazırlanmış olan bu proje, kent toprakları üzerindeki mülkiyet hakkını tümüyle ortadan kaldırmaktadır. Nazım plan projesi İzmir'de tam bir şaşkınlıkla karşılanır ve bir süre sonra da tamamen rafa kaldırılır. İzmir'in kentsel gelişimini yönlendirecek bir şehir planına ivedilikle gerek-



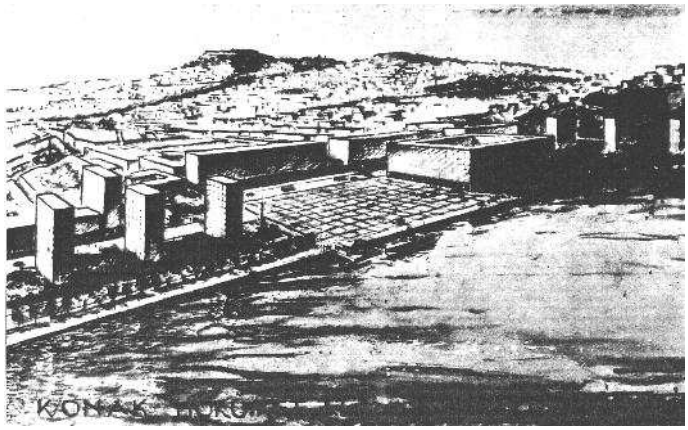
Şekil 10. *Le Corbusier'nin "İzmir için 400.000 Nüfuslu Bir 'Yeşil Kent' Teması Üzerine Nazım Plan Önerisi" (1949). Kaynak: Cânâ Bilsel, 2003.*

sinimi bulunmaktadır. Ancak, Le Corbusier'nin, Konak'ta bir kamusal merkez (*centre civique*), lineer/yeşil endüstri sitesi, güneybatıda uzanan sırtlarda konut gelişimi vb. kimi önerilerinin daha sonra kentin mekânsal gelişiminde etkilerinin olduğu görülmektedir. (Bilsel, 2003)

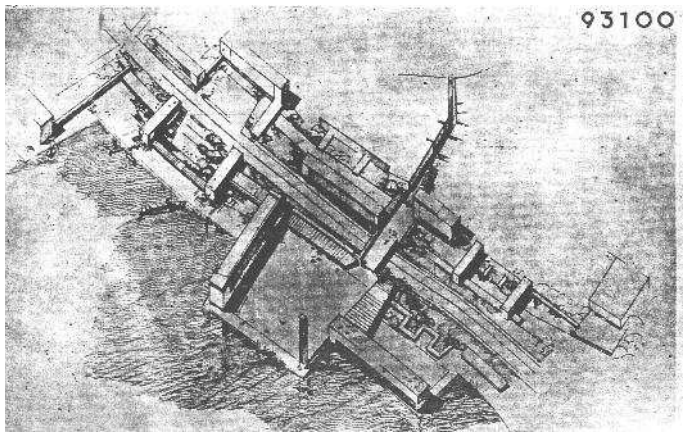
Bayındırlık Bakanlığı İzmir Belediyesi'nin Le Corbusier ile anlaşmasına en başından beri karşı çıkmış ve İzmir için bir imar planı elde etmek üzere uluslararası yarışma düzenlenmesini önermiştir. Le Corbusier'nin nazım plan şemasının uygulanabilir bulunmaması üzerine, Belediye bu öneriyi benimseyecek, "İzmir Şehri İmar Plânı Milletlerarası Proje Müsabakası" 1 Mayıs-1 Aralık 1951 tarihleri arasında düzenlenecektir. Yarışma programında, 1950 yılında 230.000 olan kent nüfusunun 50 yıl içerisinde 400.000 kişiye çıkacağı kabul edilmiştir. Yarışmacılardan Alsancak'ta bir liman düzenlemesi yapmaları ve bu limanın sanayi bölgesi ve demiryolu ile bağlantılarının kurulması istenmektedir. "İşçi ve fakir halkın barınmakta olduğu gayrı fennî ve gayrı sıhhî şartlarla teşekkül etmiş bulunan mahalleler"in "ıslahı" konusunda yarışmacılardan öneriler beklenmesi ise İzmir'de bu dönemde gecekondu sorununun başlamış olduğunu işaret eder. Ayrıca Konak Meydanı'nın, burada bulunan Sarıkışla'nın yıkılmasıyla yeniden düzenlenmesi ve kamusal kullanımlara açılması da istenilenler arasında yer almaktadır. (İzmir Belediyesi, 1951, s. 21-28)

Yarışma jürisine şehircilik alanında uluslararası üne sahip Sir Patrick Abercrombie başkanlık etmiştir. İngiliz Mimarlar Birliği başkanı ve Londra metropoliten alan planlamasını yürütmüş olan İngiliz kent plancısı Londra çevresindeki yeni kentlerin planlamasında rol almış ve planlamada "*civic survey*" yöntemini daha da geliştirmiştir. Yarışmaya, Türk mimarlar yanında, İsviçre, Avusturya ve Almanya'dan ekipler katılmıştır. Projeler, II. Dünya Savaşı sonrasında mimarlık ve şehircilik alanında modernizm etkilerini sergilemektedir. Bu etki özellikle Konak Meydanı ve çevresinin üç boyutlu düzenlenmelerinde açıkça izlenmektedir. (Şekil 11, 12 ve 13)

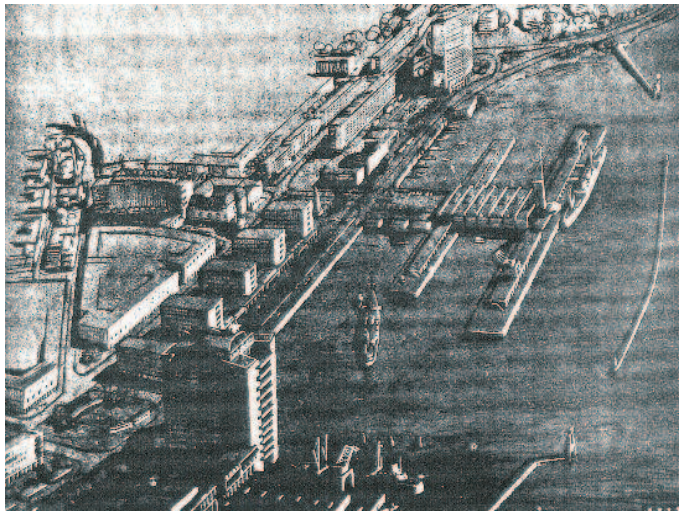
Yarışmaya katılan 27 proje arasından, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik kürsüsünden Prof. Kemal Ahmet Arû, Emin Canpolat ve Gündüz Özdeş ekibinin projesi bi-



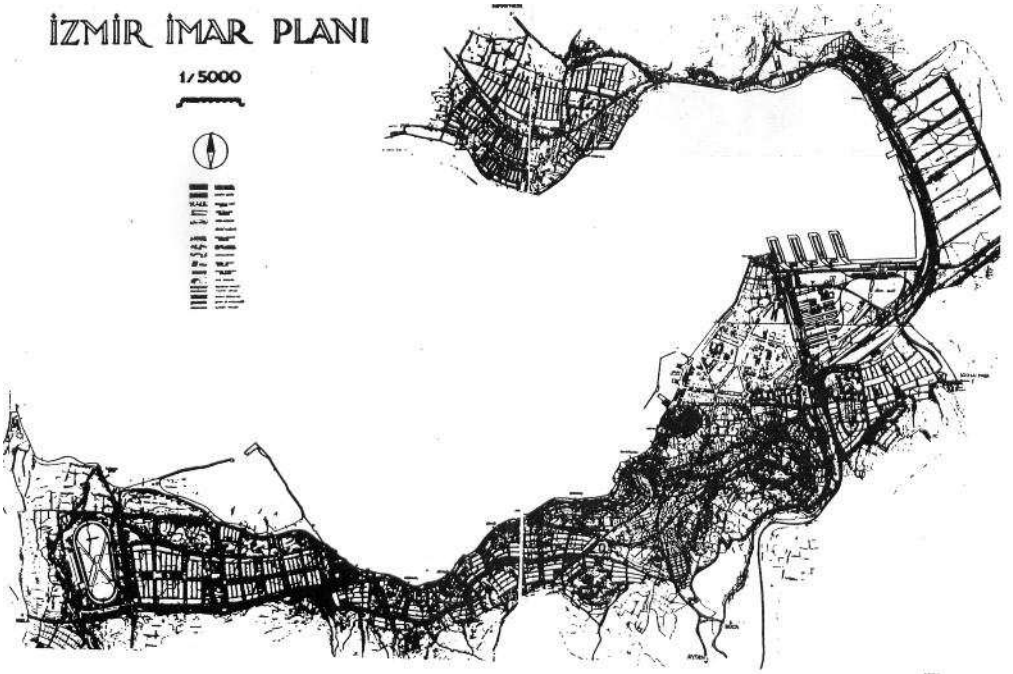
Şekil 11. *1951 tarihli İzmir Yarışması'nda Eyüp Kömürcüoğlu ve ekibinin Konak Meydanı ve çevresi için üç boyutlu kütle düzeni önerisi (Mansiyon Ödülü). Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951.*



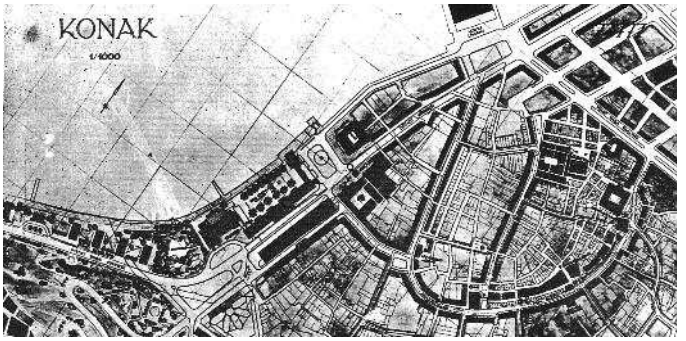
Şekil 12. *1951 tarihli İzmir Yarışması'nda Rauf Beyru'nun Konak Meydanı için üç boyutlu kütle düzenlemesi. Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951.*



Şekil 13. *1951 tarihli İzmir Yarışması'nda Jelpke ve Schütte'nin Konak'ta kent merkezi ve yolcu limanı önerisi. Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951.*



Şekil 14. *1951 tarihli İzmir Yarışması'nda Birinci Ödül: Kemal Ahmet Arû, Emin Canpolat, Gündüz Özdeş ekibinin 1/5000 ölçekli nazım plan önerisi. Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951.*

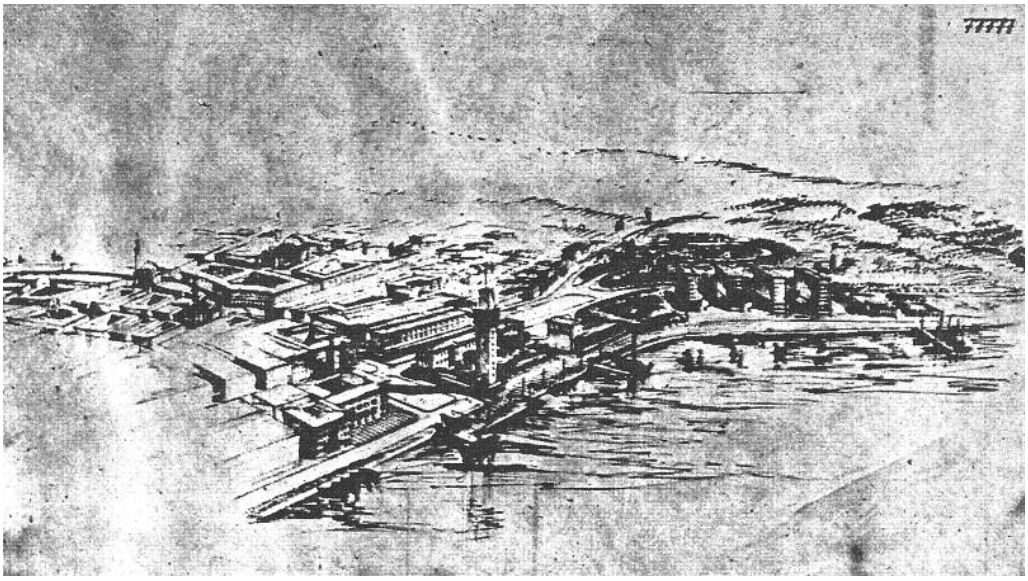


Şekil 15. *Kemal Ahmet Arû, Emin Canpolat, Gündüz Özdeş Planı'nda Kemeraltı ve Konak çevresi. 1/1000 Ölçekli İmar Planı'ndan ayrıntı. Kaynak: İzmir Belediyesi, 1954.*

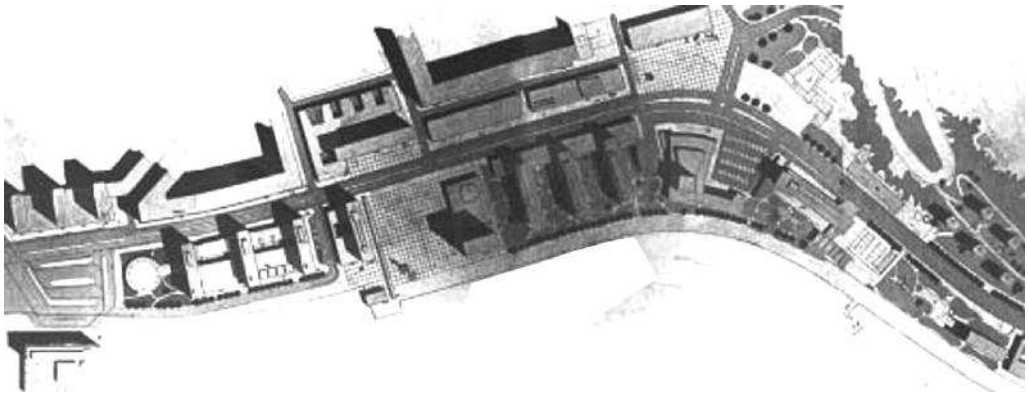
rinci olarak seçilir. (Şekil 14) Bir kez daha jüri bir projeyi özellikle "tatbik edilebilir" bulduğu için seçmiştir. Kentin gelişme yönlerini belirlemek üzere "*survey*" yöntemine dayalı analizlerin de jürinin kararında etkili olduğu anlaşılmaktadır[5]. Alexander Freier Von Branca ve Reinholt Wierl'in projesi ikincilik ödülünü, Rauf Beyru'nun projesi ise üçüncülük ödülünü almıştır.

Kemal Ahmet Arû ve ekibinin hazırladıkları İzmir Şehri İmar Planı 1953 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Kentin nüfusunun 50 yıl içerisinde 400.000'e ulaşacağı öngörüsüyle hazırlanan bu plan, Karataş'tan Üçkuyular'a kadar uzanan bölgede denizden 30-80m yükseklikleri arasında bir bandı yeni gelişme alanı olarak düzenlemekte, Hatay Caddesi bu yeni gelişimin ana ulaşım aksını oluşturmaktadır. Caddeye ve eşyükselti eğrilerine paralel ince uzun yapı adaları, eğime dik uzanan yeşil koridorlarla birbirinden ayrılan "küçük iskân grupları" oluşturmak- tadırlar. Arû bunları "tabiat içerisinde yerleşmiş küçük organik bütünler" olarak nitelemektedir. (Arû, 1954) Sosyal donatı ve ticaret alanları bu yeşil alanlar içerisinde konumlandırılmıştır. Bu alanda nüfus yoğunluğunun üst sınırı 200 kişi/hektar olarak belirlenmiştir. Kentin ikinci gelişme aksı ise Karşıyaka'nın batısında 100 kişi/hektar olacak biçimde geliştirilmiştir. Gerçekte bu yoğunluklar bir "bahçe-kent"in yoğunluklarıdır. Plan fonksiyonalist planlamanın *zoning* ilkesine uygun olarak kenti konut, ticaret, iş merkezi, endüstri ve liman bölgesi gibi işlevsel bölgelere ayırmaktadır. Arû-Canpolat-Özdeş ekibinin İzmir için getirdikleri en önemli kararlardan biri ise Kemeraltı'nda tarihi ticaret merkezinin korunmasıdır. (Şekil 15) Buna karşılık, İmar Komisyonu'nun kararına uyarak Sarıkışla'yı kaldırmakta

5 Prof. Kemâl Ahmet Arû ile Temmuz 1993 tarihinde yapmış olduğum söyleşiden.



Şekil 16. *Kemal Ahmet Arû, Emin Canpolat, Gündüz Özdeş ekibinin yarışma projesinde Konak ve çevresi düzenlemesi perspektifi. Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951.*



Şekil 17. *1955 tarihli Konak ve çevresi kentsel düzenleme yarışmasında Doğan Tekeli'nin birincilik ödülü alan projesi. Kaynak: (Özen Eyüce, 2005)*

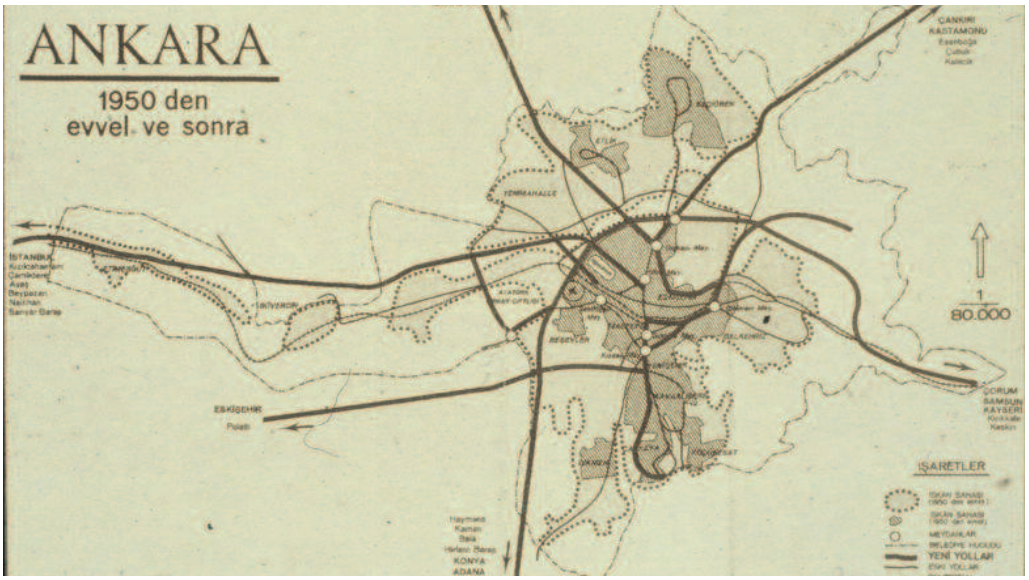
ve bunun yerinde kültür ve sanat kullanımlarına ayrılmış tiyatro ve opera gibi yapılar ile birbirinden yeşil meydancıklarla ayrılmış iş merkezi blokları getirmektedir. (Şekil 16) Kemal Ahmet Arû ve Emin Canpolat İzmir Belediyesi'ne danışman olarak görevlendirilmişler, 1/5000 Ölçekli İzmir Nazım Planı 1953 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bunu 1/2000 ölçekli uygulama imar planları ve 1/500 ölçekli düzenlemelerin çizilmesi izlemiştir. Ancak 1950 sonrasında ivme kazanan kırdan kente göç hareketinden İzmir kenti de payını almış ve öngörülen nüfus hızla aşılmıştır.

İzmir Belediyesi Kemal Ahmet Arû ve Emin Canpolat'ın önerisiyle, Konak Meydanı ve çevresi için 1955 yılında bir kentsel tasarım yarışması düzenleyecektir. Sarıkışla'nın yıkılmasıyla ortaya çıkan boşluğu da içeren Konak'tan Gümrük'e uzanan alanda "devlet ve özel sektörün yatırımlarıyla inşa edilecek blokların" ve kültür yapılarının üç boyutlu kitle ilişkilerinin belirlenmesi yarışmanın temel hedefini oluşturmaktadır. Bu yarışmayı mimar Doğan Tekeli kazanmış, ancak bu proje uygulamaya koyulamamıştır. (Şekil 17) Yarışmayla elde edilmiş bir şehir planlama çalışmasının, planın önemli bir noktasını daha ayrıntıda üç boyutlu kitle ilişkileriyle çözmek üzere bir kentsel tasarım yarışmasıyla tamamlanması uygulaması, şehir planlama-kentsel tasarım-mimarlık alanları arasındaki sürekliliği göstermesi açısından önemlidir.

Uluslararası Ankara Şehri İmar Planı Müsabakası

İzmir örneğini 1955 yılında düzenlenen Uluslararası Ankara Şehri İmar Planı Müsabakası izlemiştir. Ankara Belediyesi İmar Müdürlüğü'nün düzenlemiş olduğu bu yarışmanın jürisinde Patrick Abercrombie'nin yanı sıra, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü'nün kurucusu Alman şehirci Gustav Oelsner ve İstanbul planlamasının yeni danışmanı İtalyan şehirci-mimar Luigi Piccinato yer almışlardır. Türk jüri üyeleri arasında Mithat Yenen ve Orhan Alsaç gibi şehirci-mimarlarla birlikte Mukbil Gökdoğan, Mehmet Ali Handan gibi tanınmış mimarlar bulunmaktadır. Bu yarışmada da birincilik ödülünü bir Türk ekibi, Raşit Uybadin ve Nihat Yücel kazanır. Yarışmaya Fransa ve İngiltere'den de ekiplerin girdiği bilinmekle birlikte daha çok Almanya, İsviçre, Avusturya gibi Almanca konuşan ülkelerden katılım olduğu ödüllerin dağılımından anlaşılmaktadır. İkinci ödülü W. Rudhard, G.-D. Raths, P. Ahrens; üçüncülüğü ise W. Vetter, J. P. Vouga, H. Marti ve H. Kast ekibi kazanmıştır. Turgut Cansever, Abdurahman Hancı, Maruf Önal, Behruz Çinici, Rauf Beyru, Bülent Berksan, Melahat ve Mehmet Ali Topaloğlu, Kemal Ahmet Arû, Gündüz Özdeş, Hande Suher, Ahmet Keskin ve Aydın Germen gibi bir bölümü şehircilik konusunda uzmanlaşan mimarların ise bu yarışmada mansiyon ödülleri aldıkları görülmektedir. (Özdağlar Güvenç, Ömür Yılmaz, 2004, s. 51) Özcan Altaban bir makalesinde bu durumu "Artık Türkiye'de de yetişmiş şehir planlama uzmanları vardı" biçiminde özetlemektedir. (Altaban, 1998, s. 53)

Jansen planına esas oluşturan, Ankara'nın 50 yılda ulaşacağı öngörülen 300.000 nüfus ve planla belirlenen yerleşme sınırları 1950'lere gelindiğinde aşılmış bulunmaktadır. Yeni plan, 20 yıl içerisinde kentin 750.000 nüfusa ulaşacağı kestirimine göre hazırlanır. 1957 yılında onaylanan bu plan Konya-Adana karayolunu Samsun-Kayseri yoluna kentin mevcut yerleşim alanlarını kuşatan bir kent-içi çevre yolu getirmekte, bu yolun ve İstanbul yolunun çevresinde yeni "iskân sahaları" açmaktadır. (Şekil 18 ve 19) Ancak, bu dönemde Başbakan Adnan Menderes'in İstanbul'da kentsel operasyonlara girişmesi ile kaynakların İstanbul'a aktarılması ve 1950'lerin ikinci yarısında ortaya çıkan ekonomik zorluklarla birlikte Ankara kentinin çevresinde yeni yerleşim alanlarının açılmasında güçlükler ortaya çıktı. (Altaban, 1998, s. 54) Bunun yerine 1959 yılında gündeme gelen Bölge Kat Nizamı Tadilat Planı ile kentin yerleşik alanı üzerinde mevcut yapılaşmanın yıkılarak yoğunlaşması süreci, 1957 planına rağmen kenti hızlı bir başkalaşıma uğratmıştır. Kırdan kente hızlanan göç sonucunda kentin "imarlı alanları" hızla gecekondu alanlarıyla sarılmıştır.



Şekil 18. *1955 tarihli Ankara Şehir Planı Yarışması'nda Birincilik Ödülü alan Nihat Yücel, Raşit Uybadin ekibinin nazım plan önerisi. (Kaynak: A. Cengizkan, 2002)*



Şekil 19. *Nihat Yücel, Raşit Uybadin'in Ankara Planı'nda Kent Merkezi. (Kaynak: A. Cengizkan, 2002)*

Son olarak…

Ankara için düzenlenen uluslar arası davetli şehircilik yarışmasıyla başlayan ve yine Ankara için açılan uluslar arası şehir planlama yarışmasına kadar geçen yaklaşık otuz yıllık dönemde, yarışmalar, ülke kentlerinin gelecekte nasıl biçimleneceği, kentleşmenin nasıl yönlendirilmesi gerektiği konusunda şehircilik / şehir planlama alanında uluslar arası uzmanlık ve deneyimden faydalanmayı hedefler. Yarışma konusu olan kentlerin mekânsal gelişimini yönlendirmekte bu hedefe bir ölçüde ulaşıldığı söylenebilir. Ankara kenti Jansen'in belirlediği ana strüktüre göre yapılanmış, kamusal yeşil alanlar sistemi bu plana göre oluşturulmuştur. Henri Prost'un İstanbul planlamasının başına getirilmesini bu kent için açılan yarışmanın bir sonucu olarak görecek olursak, bu süreçte belirlenen yabancı plancının varlığının İstanbul'un mekânsal dönüşümünde, Ankara'da olduğundan çok daha belirleyici ve uzun soluklu olduğu söylenebilir. Yarışma çerçevesinde Türkiye'ye davet edilen şehircilik uzmanlarına ülkenin diğer kentlerinin planlarının yaptırılması ise bu sürecin yalnız yarışma konusu olan kentlerle sınırlı olmadığını ortaya koymaktadır. Batılı şehirci-mimarların davet edilmesinin arkasındaki en önemli ve uzun erimli hedef ise Türkiye'de şehircilik uzmanlığını oluşturabilmektir. 1950'lere gelindiğinde açılan uluslar arası şehir planlama yarışmalarına katılan Türk şehirci-mimar ekiplerin sayısı ve verdikleri ürünlerin niteliği, bu otuz yıl içerisinde bu hedefe önemli ölçüde ulaşıldığını ortaya koymaktadır. 1930'larda olduğu gibi 1950'lerde de şehir planlama yarışmalarında da, farklı bir estetik anlayışı yansıtsalar da, üç boyutlu mekân tasarımları, kent peyzajını içeren tasarım yaklaşımı bu yarışmalara sunulan projelerde olmazsa olmaz bir nitelik olmuştur.

Kaynakça

Agache, D. A. (2007), "Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı", (İlk basım 1934), Özler, Şener (der.), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, s. 39-52

Altaban, Ö. (1998), *Cumhuriyet'in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi*, Sey, Y. (der.), *75 Yılda De-*

ğişen Kent ve Mimarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları ve Tarih Vakfı, İstanbul.

Anonim (1935), *İstanbul Şehir Planı*, *Arkitekt*, sayı 2, s. 61-68.

Arif, B. (1933), İstanbul'un Planı, *Arkitekt*, sayı 5, s. 154.

Arû, K. A. (1954), *İzmir'de İmar Planı Çalışmaları*, İzmir Belediyesi, *Beyaz Kitap*, DDY, İzmir.

Aydın, S., Emiroğlu, K., Türkoğlu, Ö., Özsoy, E. (2005), *Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara*, Dost Kitabevi, Ankara.

Baykan Seymen, Ü. (1992), *Tek parti dönemi belediyeciliğinde Behçet Uz örneği*, Enis Batur (der.), *Üç İzmir*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, s. 297-321.

Bilsel, C. (1996), *Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization, Journal of the Faculty of Architecture*, cilt: 16, sayı:1–2, s.13-60.

Bilsel, Cânâ (2003), *Le Corbusier ve İzmir: Geleceğin Kenti Üzerine Tematik Bir Proje*, *Sanat Dünyamız* sayı 87, Bahar, s. 150-165.

Bilsel, Cânâ (2009), *İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası*, Ege *Mimarlık*, yıl 19, sayı 71, s. 12-17.

Bilsel, C., Pınon, P. (2010), *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Bilsel, Cânâ, '*İstanbul'un Dönüşümleri': Prost Planlaması ve Modern Kenti Yaratmak*, Akpınar İpek Yada (der.), *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2010, s. 49-67.

Cengizkan, A. (2002), *Ankara 1924-25 Lörcher Planı: Bir Başkenti Tasarlamak ve Sonrası*, Cengizkan, A. (der.), *Modernin Saati*, Mimarlar Derneği, Ankara, s.37-57.

Cengizkan, A. (2002), *Nihat Yücel ile 1957 Ankara İmar Planı Üzerine*, Cengizkan, A. (der.), *Modernin Saati*, Mimarlar Derneği, Ankara, s.197-209.

Cengizkan, Ali (2004), *Ankara'nın İlk Planı, 1924-25 Lörcher Planı*, Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayınları, Ankara.

Duranay, N., Gürsel, E., Ural, S., *Cumhuriyet'ten bu yana İstanbul Planlaması, Mimarlık Dergisi*, sayı 7, Temmuz 1972.

Elgötz, Prof. Herman (2007), *İstanbul Şehrinin Umumi Planı*, (İlk basım 1934), Özler, Şener (der.), Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, s. 14-38.

Erkal, N.(2010), " 'Bugün Artık Liman Kara Olmuştur': İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü", *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent*, 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, s. 31-48.

Eyüce, Özen (2005), *Konak Square from the Past to Present in Pictures, Ege Mimarlık UIA 2005 Istanbul Special Issue*, s. 8-9.

İzmir Belediyesİ (1951), *İzmir Şehri İmar Plânı Milletlerarası Proje Müsabakası Programı*, İzmir.

Özdağlar Güvenç, Ö., Ömür Yılmaz, Zeynep (der.) (2004), *Yarışmalar Dizini (1930-2004)*, TMMOB Mimarlar Odası Genel Merkezi ve Ankara Şubesi, Ankara.

Suher, H. (1994), *Planlama, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, s. 265–275.

Tankut, G. (1990), *Bir Başkentin İmarı: Ankara (1929-1939)*, ODTÜ, Ankara.

Tankut, G. (2000), *Jansen Planı: Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Bürokrasisinin Kent Planına Yaklaşımı*, Türkel Yavuz, A. (der.) *Tarih İçinde Ankara*, TBMM Basımevi, Ankara (birinci basım 1984)

T.C. Ankara Şehremaneti (1929), *Ankara Şehrinin Prof. M. Jausseley, Jansen ve Brix Tarafından Yapılan Plan ve Projelerine Ait İzahnâmeler*, Ankara, Hakimiyet-i Milliye Matbaası.

Tekeli, İ. (1980), *Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri*, Gök, T. (der.), *Türkiye'de İmar Planlaması*, ODTÜ, Ankara.

Tekeli, İ. (1998), *Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması*, Sey, Y. (der.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Türkiye İş Bankası Yayınları ve Tarih Vakfı, İstanbul, s. 1-24.

Tekeli, İ. (2009), *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Toutcheff, N. (1994), *Léon Jaussely (1875-1932) Les débuts de l'urbanisme scientifique en France*, Dethier, J., Guiheux, A., *La Ville Art et Architecture en Europe 1870-1993, Éditions du Centre Pompidou*, Paris, s. 169-171.