ANTİK ÇAĞ'DAN XXI. YÜZYILA

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

MİMARİ

ANTİK ÇAĞ'DAN XXI. YÜZYILA

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

PROJE YÖNETİCİSİ

M. Âkif Aydın

EDİTÖR

Coşkun Yılmaz

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

CILT VIII

PROJE YÖNETİCİSİ

M. Âkif Aydın

EDİTÖR

Coşkun Yılmaz

YAYIN KURULU

M. Âkif Aydın
Coşkun Yılmaz
Feridun M. Emecen
Yunus Uğur
Tuncay Başoğlu
Mehmet İpşirli
Coşkun Çakır

KÜLTÜR A.Ş.

Genel Müdür

Nevzat Kütük

Proje Koordinatörü

Fatih Yavaş

İBB KÜLTÜR AŞ.

Maltepe Mahallesi
Topkapı Kültür Parkı
Osmanlı Evleri
Topkapı Zeytinburnu
34010 İstanbul
T: +90 0212 467 07 00
iletisim@kultursanat.org
www.kultursanat.org
ISBN (Takım): 978-605-9132-16-9
ISBN: 978-605-9132-24-4
Seri No: Tarih Serisi - 1
Yayınevi No: 15321

BÖLÜM EDİTÖRLERİ

Dünya Ölçeğinde İstanbul

Yunus Uğur

Topografya ve Yerleşim

Mehmet Karakuyu

Siyaset ve Yönetim

Feridun M. Emecen
Coşkun Yılmaz

Demografi

Yunus Koç

Toplum

Arif Bilgin

Din

Hür Mahmut Yücer

İktisat

Coşkun Çakır

Ulaşım ve Haberleşme

Ali Akyıldız

Edebiyat, Kültür ve Sanat

Hatice Aynur

Mimari

H. İbrahim Düzenli

Eğitim, Bilim ve Teknoloji

Mehmet İpşirli
Salim Aydüz

Söyleşi: Hafızalarda İstanbul

Beşir Ayvazoğlu

BİLİM VE DANIŞMA KURULU

A. Haluk Dursun
Abdülhamit Kırmızı
Ahmet Emre Bilgili
Beşir Ayvazoğlu
Cemalettin Şahin
Çiçek Derman
Erhan Afyoncu
Fikret Sarıcaoğlu
Halil İnalcık
İlber Ortaylı
İskender Pala
İsmail E. Erünsal
Kemal Beydilli
Korkut Tuna
Mehmet Genç
Mustafa İsmet Uzun
Orhan Okay
Ömer Faruk Harman
Sadettin Ökten
Turhan Kaçar
Uğur Derman
Uğur Tanyeli

İLMÎ REDAKSİYON

Feridun M. Emecen
Kemal Beydilli
Tuncay Başoğlu
Ömer Faruk Harman
Mustafa İsmet Uzun
Turhan Kaçar
Cemalettin Şahin

RESİM ALTI METİNLERİ

Uğur Demir
Kemal Beydilli

SON OKUMA

Mustafa Birol Ülker

GÖRSEL EDİTÖR

Uğur Demir

GÖRSEL ARAŞTIRMA

M. Esat Coşkun
M. Erhan Demir
A. Fatih Yılmaz
Ahmet Önal
Kemalettin Kuzucu
Ramazan Demir
İrfan Dağdelen
Hasan Yapıcı

FOTOĞRAF

İsmail Küçük
Coşkun Aydın
A. Bilal Arslan
M. Esat Coşkun
Ersin Çetintaş
Ahmet Akman
Sercan Samancı
TSM- BOA- SMEY
İBB ATATÜRK KÜTÜPHANESİ
İSAM

İMLA VE TASHİH KONTROL

Mustafa Demiray

TASHİH KOORDİNASYONU

Sabahattin Yenice

BİBLİYOGRAFYA KONTROL

Abdülkadir Şenel

TASHİH

Pelin Aslan
Aylin Samancı
Semih Atiş

TASARIM

Bülent Erkmen

GRAFİK UYGULAMA

Barış Akkurt, BEK
Emre Çelik, BEK
Merve Çakıroğlu, MAS
Önder Sakıp Dündar, BEK
Sarp Sözdinler, BEK

BASKI VE RENK AYRIMI

Mas Matbaacılık A.Ş.
Hamidiye Mahallesi,
Soğuksu Caddesi, No: 3
Kağıthane – İstanbul
Tel: 0212 294 10 00
info@masmat.com.tr
Sertifika No: 12055

İSAM
TÜRKİYE DİYANET VAKFI
İSLÂM ARAŞTIRMALARI MERKEZİ
مركز البحوث الإسلامية
CENTRE FOR ISLAMIC STUDIES

İcadiye Bağlarbaşı Caddesi
No: 40 Üsküdar 34662 İstanbul
T: +90 0216 474 08 50
isam@isam.org.tr
www.isam.org.tr

İSTANBUL
2015

ANTİK ÇAĞ'DAN XXI. YÜZYILA

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

MİMARİ

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR
9

MİMARİ

HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
GİRİŞ
17

BİZANS MİMARİSİ

HALUK ÇETİNKAYA
İSTANBUL'UN BİZANS DÖNEMİ MİMARİSİ
24

ESRA GÜZEL ERDOĞAN
MERYEM ANA (THEOTOKOS) KONSTANTİNOS LİPS MANASTIRI KİLİSESİ (FENARÎ İSA CAMİİ)
57

HALUK ÇETİNKAYA
AYASOFYA
68

ERKEN DÖNEM OSMANLI MİMARİSİ

NAMIK ERKAL
İSTANBUL ERKEN DÖNEM OSMANLI MİMARİSİ
80

NICOLE KANÇAL-FERRARI
TOPKAPI SARAYI
140

EMRE CAN YILMAZ
FETİH VE SONRASINDA İSTANBUL'DA BARINMA KÜLTÜRÜ
152

EMRE CAN YILMAZ
VAKFİYELERDE BETİMLENEN SİVİL MİMARLIK BİRİMLERİ SÖZLÜĞÜ
155

XVI-XVII. YÜZYIL OSMANLI MİMARİSİ

HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
XVI-XVII. YÜZYIL İSTANBUL MİMARİSİ
176

MUSTAFA BİLGE
SULTANAHMET CAMİİ VE KÜLLİYESİ'NİN AÇILIŞ MERASİMİ
231

TURAN AÇIK
HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
XVI-XVII. YÜZYIL İSTANBUL EVLERİNE DAİR
244

HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
TURAN AÇIK
ERKEN XVII. YÜZYILDA BİR İSTANBUL EVİNİN KEŞFİ: BOYUT VE MALİYET
249

TURAN AÇIK
HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
XVII. YÜZYIL SONU İSTANBUL'UNDAN BİR MENZİL / KONAK İKİ EV
257

ÖMER İSKENDER TULUK
İSTANBUL'UN MİMARI SİNAN
264

ÖMER İSKENDER TULUK
SİNAN DÖNEMİ İSTANBUL YAPITLARI
270

YAVUZ SEZER
SÜLEYMANİYE CAMİİ VE KÜLLİYESİ
278

GÜLSÜN TANYELİ
İSTANBUL YAPI TEKNOLOJİSİ
290

XVIII-XIX. YÜZYIL OSMANLI MİMARİSİ

UĞUR TANYELİ
İSTANBUL MİMARİSİNDE RADİKAL DEĞİŞİM EVRESİ: XVIII VE XIX. YÜZYILLAR
312

MEHTAP SERİM
İSTANBUL BAROKU
317

HATİCE GÖKÇEN ÖZKAYA
XVIII. YÜZYIL İSTANBUL EVLERİ
368

FATİH BOZKURT
İSTANBUL EVLERİNİN İÇİ
382

AFİFE BATUR
XIX. YÜZYIL İSTANBUL'UNDA İKİ SARAY
390

OSMANLI İSTANBUL'UNUN YAPI BAZINDA MİRASI

M. BAHA TANMAN
İSTANBUL TEKKELERİ
410

HALİL İBRAHİM DÜZENLİ
İSTANBUL TÜRBELERİ
428

ALİDOST ERTUĞRUL
İSTANBUL HAMAMLARI VE MİMARİSİ
450

NUR URFALIOĞLU
İSTANBUL'UN ÇEŞME VE SEBİLLERİ
468

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E PLANLAMA

ALİDOST ERTUĞRUL
İSTANBUL TAMİRAT VE RESTORASYON TARİHİ
484

F. CÂNÂ BİRSEL
GEÇ OSMANLI DÖNEMİNDEN CUMHURİYET'E ÇAĞDAŞ ŞEHİR DÜŞÜNCESİ VE İSTANBUL PLANLAMASI
496

MURAT GÜL
MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA İMAR HAREKETLERİ VE ARKA PLANI
536

CUMHURİYET DÖNEMİ MİMARİSİ

ELVAN ALTAN ERGUT
İPEK YADA AKPINAR
ZAFER AKAY
CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA MİMARLIK
558

CELALEDDİN ÇELİK
İSTANBUL'UN YAKIN TARİHİNDE MİMARİDE GELENEKLE BAĞ KURMA ARAYIŞLARI
598

MİMARİ

BÖLÜM EDİTÖRÜ

HALİL İBRAHİM DÜZENLİ

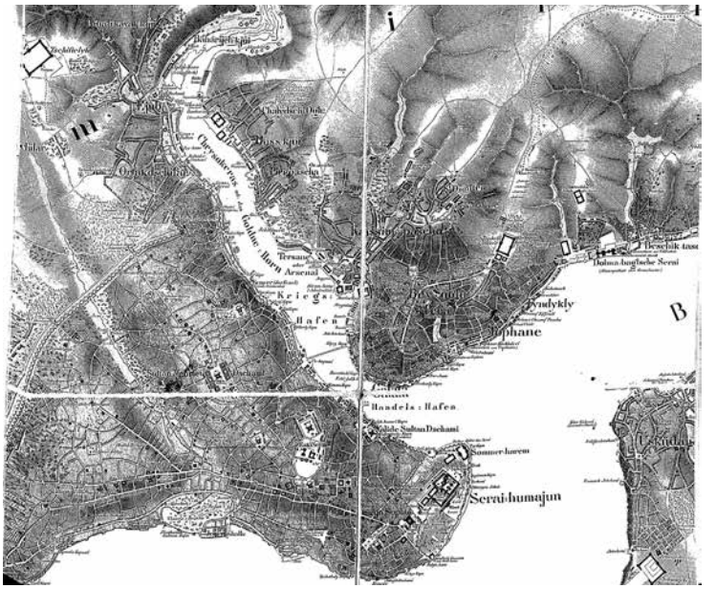
OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E PLANLAMA

GEÇ OSMANLI DÖNEMİNDEN CUMHURİYET'E ÇAĞDAŞ ŞEHİR DÜŞÜNCESİ VE İSTANBUL PLANLAMASI

FATMA CÂNÂ BİLSEL*

İstanbul XIX. yüzyılın başlarından itibaren şehri bütünüyle dönüştürmeye yönelik tasarı ve müdahalelere konu olmuştur. Yasal düzenlemeler ve nizamnamelerle kent mekânını modernleştirmek üzere uygulamaya koyulan bu müdahalelerin arkasında yeni bir şehir tahayyülü ve tasavvuru bulunduğu görülür. İlk defa XIX. yüzyılın başlarında şehri bütünüyle dönüştürme hedefiyle şekillenen bu tasavvur, İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e miras kalmıştır. İstanbul'da kapsamlı bir şehir planlama yaklaşımı ilk defa 1933 yılında açılan uluslararası şehircilik yarışmasının ardından Prost planlamasıyla II. Dünya Savaşı öncesinde uygulamaya koyulmuş ve XX. yüzyılın ikinci yarısında metropoliten ölçekte kapsamlı planlama kurumsallaşmıştır. Bununla birlikte, XIX. yüzyıl başında şekillenen kentsel projenin Prost planında olduğu gibi, Başbakan Adnan Menderes'in çalışmalarında da belirli bir sürekliliğinin olduğu ve XX. yüzyılın son çeyreğine kadar İstanbul'da aşamalı olarak uygulandığı görülür.

Osmanlı İmparatorluğu'nda reform hareketleriyle kentsel mekânı yeniden yapılandırmaya yönelik çabalar birbirleriyle doğrudan ilişkili olmuştur. Devletin idari yapısının, hukuk düzeninin, eğitim alanının ve giderek toplum yapısının dönüşümünde etkili olan Tanzimat reformları kapsamında şehirlerin yönetim sistemi de yeniden yapılandırılmış, belediye örgütlenmesi gibi yeni kurumlar oluşturulmuş, ancak bununla yetinilmeyerek şehirlerin fiziksel çehresi ve mekânsal kurgusu yanında yapı düzeninin de dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Tarihçi ve sosyal bilimciler tarafından bir Batılılaşma hareketi olarak nitelenen Tanzimat'ın kentlere ilişkin reformları da diğer düzenlemeler gibi Batı'daki gelişmeleri, Avrupa şehirlerindeki çağdaş uygulamaları referans almıştır. XVIII. yüzyılda Avrupa başkentlerinde bulunan Osmanlı elçilerinin seyahatnamelerinde bu şehirleri tasvir ederken



1- Von Moltke'nin İstanbul ve Boğaziçi haritasından detay

dile getirdikleri takdirin, Osmanlı seçkinleri arasında yaygın bir Avrupa hayranlığına dönüştüğü ve giderek onların kendi şehirlerine bakışlarını biçimlendirdiği söylenebilir. Askerî, idari ve hukuki alanlarda Batı kurumlarının örnek alındığı Tanzimat reformları kapsamında, İstanbul için ortaya koyulan kentsel projelerin, XIX. yüzyılda Avrupa'nın önde gelen şehirlerinde uygulanmakta olan büyük ölçekli kentsel müdahalelerle eşzamanlı olması özellikle dikkate değerdir. Bir başka deyişle, Tanzimat'ın imparatorluğun başkentini dönüştürme projesi, döneminin Avrupa başkentlerindeki yeni gelişmeleri referans alan çağdaş bir şehir tahayyülünü yansıtmaktadır.

XIX. Yüzyılda İstanbul'un Yeniden Tanzimine Yönelik İlk Girişimler

Sultan III. Selim tarafından Selimiye Kışlası'yla birlikte, ona komşu olarak ızgara planlı olarak inşa edilen konut

* Orta Doğu Teknik Üniversitesi



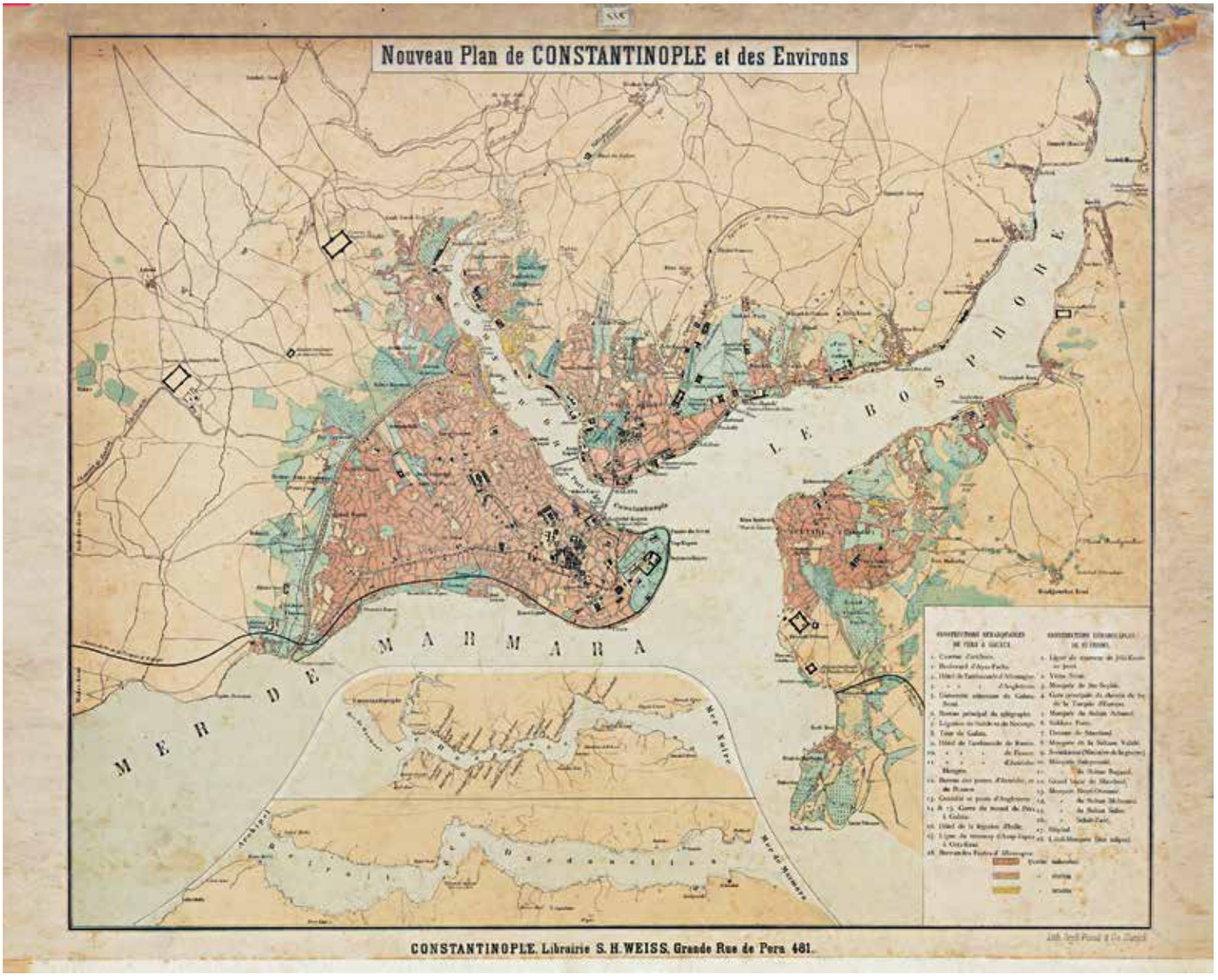
2- Unkapanı-Azapkapı arasında 1836 yılında inşa edilen "Cisr-i Cedid (Yeni Köprü)" (Pardoe)

mahallesi -geometrik planlı tasarımlarıyla klasik dönem külliyeleri bir tarafa bırakılırsa- mahalle ölçeğinde ilk planlama uygulamasıdır. XIX. yüzyılda mevcut şehir üzerindeki ilk müdahaleler II. Mahmud dönemine tarihlenir. Askerî ve idari alanlarda kökten düzenlemeler yapmış olan Sultan II. Mahmud'un 1826 yılında Vak'a-i Hayriye olarak adlandırılan müdahaleyle Yeniçeri Ocağı'nı ortadan kaldırmasının ardından yeniçerilere ait, yüzyıllardır İstanbul'da önemli yeri olan Eski Odalar ve Yeni Odalar adıyla anılan kışlalar şehir mekânından tümüyle silinmiştir.[1] Sultan II. Mahmud'un bu hadiseden çok daha önceleri Beşiktaş Sarayı'nda ikamet etmeye başlaması sebebiyle Haliç'in kuzeyiyle nefs-i İstanbul arasındaki bağlantı önem kazanmıştır. Haliç üzerinde Unkapanı-Azapkapı arasında 1836 yılında inşa edilen ve "Cisr-i Cedid (Yeni Köprü)" olarak adlandırılan köprünün devamında, sultanın arabayla geçişini kolaylaştırmak üzere mevcut şehir içerisinde ilk yol açma uygulaması da bu dönemde yapılmıştır.

II. Mahmud dönemi, özellikle devletin idari yapısında getirilen düzenlemelerle sonraki gelişmeler üzerinde belirleyici olmuştur. Kadıların şehir yönetimi üzerindeki yetkileri kaldırılarak, görev alanları yargıyla sınırlandırılmış, vakıflar doğrudan yeni kurulan Evkaf Nezareti'ne bağlanarak üzerindeki denetim yetkisi merkezde toplanmıştır. Devletin idari sisteminin hemen tümüyle yeni baştan yapılandırıldığı bu dönemde merkezî yönetimin gücü ve denetim yetkisi artmıştır. İhtisab Nazırlığı kurularak vergilerin toplanması yanında daha önce kadıların yetkisinde bulunan şehirlerin güvenliği ve bakım onarımı bu nazırlığın emrinde toplanmış, Hassa Mimarlar Ocağı kaldırılarak yerine 1831 yılında Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuş ve Nafıa Nezareti'ne bağlanmıştır. Tüm bu düzenlemeler daha sonraki Tanzimat reformlarına da temel oluşturmuştur.
Bu dönemde, kendisinden yeni ordunun düzenlenmesinde askerî danışman olarak istifade edilen Yüzbaşı Helmuth von Moltke (d. 1800-ö. 1891) ve onunla beraber hizmete alınan diğer Prusyalı subaylar, başta İstanbul ve çevresi olmak üzere, görevli olarak gittikleri şehirler ve çevresinin haritalarının çıkartılmasında önemli hizmetler yapmışlardır.[2]

1 Neşe Gürallar Yeşilkaya, "Transformation of a Public Space in the Nineteenth Century Istanbul: Beyazıt Meydanı", yayınlanmamış doktora tezi, ODTÜ Mimarlık Bölümü, 2003, s. 78, 84-88. Yazar bu tez çalışmasında, Eski Saray'ın yerine Seraskerlik'in gelmesi ve Beyazıt Camii'nin dış avlu duvarının kısmen yıkılmasıyla "Seraskerlik Meydanı" adıyla ilk meydan düzenlemesinin bu dönemde yapıldığını savunmaktadır, bkz. s. 111-123.

2 Von Moltke ve diğer Prusyalı askeri görevliler padişaha refaket ettikleri seyahatler sırasında da Varna'da olduğu gibi harita çalışmaları yapmışlardır. Helmuth von Moltke ileride Prusya ve Alman genelkurmay başkanlıklarında bulunacaktır.



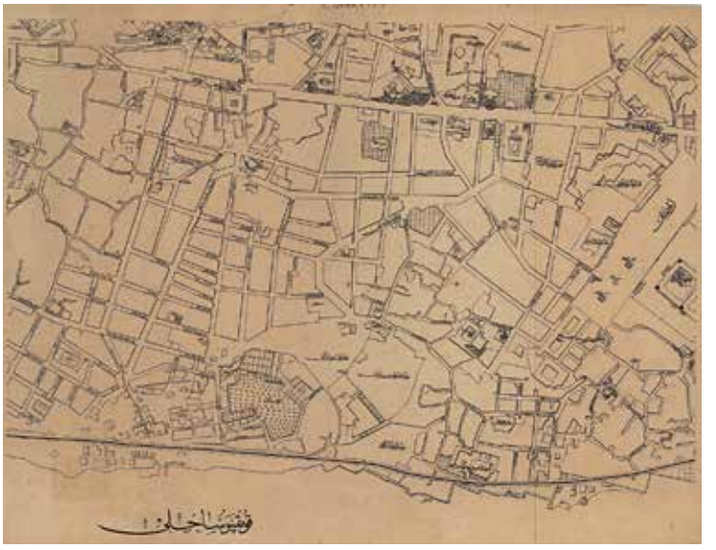
3- İstanbul planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Osman Nuri Ergin'in kapsamlı eseri *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*'de yazdıklarından hareketle kent ve mimarlık tarihçileri, Von Moltke'nin İstanbul için hazırladığı haritayla şehrin ilk plan çalışmasının müellifi olduğunu savunmuşlardır.[3] Bu haritada, Atmeydanı'ndan Beyazıt'a, Aksaray'dan Silivri ve Mevlevîhane kapılarına tarihî yarımadayı doğudan batıya kat eden yolların, şehrin organik dokusuyla karşıtlık oluşturan, doğrusal ve geniş caddeler olarak çizilmiş olması, bu haritanın açılması düşünülen yeni yolları gösteren bir plan belgesi olduğu kanısını uyandırmıştır. Von Moltke'nin anılarında geçen *Aufnahme* sözcüğünün Türkçeye "plan" olarak çevrilmesinden de kaynaklandığı anlaşılan bu sav, İstanbul'un kentsel modernleşmesini konu alan son yayınlarda yeniden irdelenmekte ve bu çalışmanın bir

3 "Divan-ı Hümâyun kuyûdâtından aynen istinsah etmiş olduğum bu ilm ü haberin tanzim ve tahririne esas olan evrak ve vesâiki Bâb-ı Âlî'de uzun müddet aradığım halde bulamadığım için o zaman bunun henüz bir tasavvurdan ibâret olduğuna hükmetmiştim. Bilâhare hariçte yapmış olduğum tedkîkât ve tetebbu'ât hem ilmuhaberde bahsolunan haritanın âmilini hem de vücûdunu meydana çıkarmıştır. İstanbul'un ilk haritasının Mareşal Moltke tarafından vücuda getirilmiş olduğu mumâileyhin hâtırâtından anlaşılmaktadır." Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, İstanbul 1995, c. 3, s. 1243; *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, İstanbul 1938, s. 28-29. Zeynep Çelik, Osman Nuri Ergin'in yukarıdaki satırlarından yola çıkarak 1839 tarihli ilmühaberin Moltke planına dayandığını savunmuştur. Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, Berkeley, Los Angeles, London 1993, s. 104-107. Ayrıca bkz. Doğan Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, İstanbul 2004, s. 351-352.



4- Yenikapı ve çevresi (İBB, Atatürk Kitaplığı)



5- Kumkapı ve çevresi (İBB, Atatürk Kitaplığı)

plan değil harita çalışması olduğu ortaya koyulmaktadır.[4] Prusyalı mühendis, sonradan yayınlanan anılarında bu haritayı ne kadar sürede, nasıl hazırladığını ayrıntılı bir şekilde anlatırken, şehri düzenlemeye yönelik bir planlama çalışması yaptığından söz etmemektedir.[5]

Tanzimat Fermanı'ndan Önce İstanbul'un Tanzimine Yönelik Bir Belge

Hukuki ve idari alanda yapılacak olan reformları belirlemek üzere toplanan Tanzimat Divanı, *Gülhane Hatt-ı Hümâyunu* ilan edilmeden yaklaşık altı ay önce, 17 Mayıs 1839 tarihli bir layiha yayınlamıştır.[6] Von Moltke haritasının tamamlanmasından yalnızca bir yıl sonra yayınlanan bu belgede, Divan-ı hümayun, İstanbul şehrinin nasıl yeniden yapılandırılacağını tarif etmiştir. Kapsamlı bir kentsel projenin ayrıntılarıyla tasvir edildiği bu layihada, şehirde açılması planlanan ana caddeler sayılmaktaydı: Bâb-ı Hümayun'dan Beyazıt'a Divanyolu'nun açılarak genişletilmesi, Beyazıt'tan Edirnekapı'ya ve Çarşamba Pazarı'ndan geçerek Eğrikapı'ya, Aksaray üzerinden Silivrikapı'ya ve Mevlevîhanekapısı'na 20 zira (15,20 m) genişliğinde birer yolun açılması öngörülmekteydi. Bu ana caddelerin her iki yanına 4'er zira (3,40 m) genişliğinde kaldırım inşa edilecek ve sıra ağaçlar dikilecek, ortada atlı arabaların geçişi için 12 zira (9 m) yol genişliği bırakılacaktı. Tarihî yarımadayı doğudan, batı ve kuzeybatıya doğru kateden bu caddelerin yanı sıra, Marmara ve Haliç kıyıları boyunca, Bahçekapı'dan Eyüp'e ve Kadırga'dan Yedikule'ye sahil yolları açılacak, Tophane'den Cisr-i Cedid'e rıhtım inşa edilecekti. Bu tür düzenlemelere gerek duyulması, İstanbul'da atlı arabaların giderek artan sayıda dolaşıma girmekte olduğunu işaret etmekteydi. Şehrin mevcut yollarının belirli bir kademelenme dâhilinde genişletilerek yeniden düzenlenmesi; şehri kateden ana caddelerin 20 zira genişliğinde açılması, diğer yolların 15, 12 ve 10 zira olmak üzere kademelendirilmesi öngörülmüştü. Eski İstanbul'un ana caddesi olarak kabul edilen Divanyolu'nun dahi genişliğinin bu dönemde yer yer 3 m'ye düştüğü düşünülürse, bu yeni ölçülere uyulması için çok sayıda binanın yıkılması gerekecekti. Sokakların genişletilmesi için önemli bir finansman gerektiğinin farkında olan Tanzimat Divanı, bu giderlerin Evkaf-ı Hümayun'un bütçesinden karşılanmasını önermekteydi.[7]

4 Murat Gül ve Richard Lamb, bu konuyu tartıştıkları makalelerinde Von Moltke'nin hazırladığı dokümanın bir plan değil, harita olduğunu Von Moltke'nin yayınlanmış olan anılarına dayanarak ortaya koymaktadırlar. Murat Gül, Richard Lamb, "Mapping, Regularizing and Modernizing Ottoman Istanbul Aspects of the Genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, 2004, c. 31, sy. 3, s. 420-436. Benzer şekilde, Şenda Kara da yayımlanmış olan doktora tezinde Osman Nuri Ergin'in yorumuna dayanılarak Moltke haritasının, yanlış bir biçimde Moltke planlaması olarak değerlendirildiğini vurgulamaktadır, bkz. Şenda Kara, *Leitbilder und Handlungsgrundlagen das modernen Städtebaus in der Türkei,* Berlin 2006, s. 52.

5 Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, çev. Hayrullah Örs, İstanbul 1999, s. 107'den aktaran Murat Gül, *The Emergence of Modern Istanbul, Transformation and Modernisation of a City*, London, New York 2009, s. 30-32.

6 25 Rebiülevvel 1255 (8 Haziran 1839) tarihli vesika, bkz. Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 3, s. 1240-1243.

7 Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 3, s. 1242.



6- Ayvansaray (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Söz konusu layihada ayrıca, yeni mahallelerin bir plana göre inşa edilmesi zorunluluğunun getirilmesi ve çıkmaz sokaklara izin verilmemesi üzerinde de durulmaktaydı. Yangında yıkılan mahallelerin bir plana göre yeni baştan düzenlenerek inşa edilmesi de yine ilk defa bu belgede gündeme gelmekteydi. Bu mahallelerde inşa edilecek yeni binaların kârgir olması koşulu getirilmekte, ancak olanakları kısıtlı olan mülk sahiplerinin, binaların arasında yangın duvarları inşa edilmek kaydıyla evlerini yeniden ahşap olarak yapmalarına izin verilebileceği belirtilmekteydi.[8]

Bu layihanın oluşmasında Tanzimat Fermanı'nın başyazarı Mustafa Reşid Paşa'nın dolaylı bir etkisinin olduğu düşünülmektedir. Kendisi, önce Paris, ardından da Londra'da Osmanlı elçisi olarak görev yapmış ve bu görevleri sırasında sultana ve Bâbıâli'ye raporlar göndermiştir. Mustafa Reşid Paşa, 1836 yılında Londra'dan yazdığı bir mektubunda, İstanbul'dan aldığı bir yangın haberi üzerine Dersaadet'in ortasında "pek muteber yerler" olan bu mahallerin, şehrin diğer yerlerine de örnek olmak üzere, "kavâ'id-i hendese üzere" (geometri kurallarına göre) tersim edilecek bir plana göre inşa edilmesini önermekteydi.[9] Mektubunda Paris ve Londra'daki konut mimarilerini karşılaştırmakta; Paris'te birden çok ailenin bir arada yaşadığı çok katlı apartmanlardansa, Londra'da her birinde bir ailenin yaşadığı konutların Osmanlı aile yapısına ve mahremiyet anlayışına daha uygun olduğu sonucuna varmakta ve İstanbul'da sıklıkla tekrarlanan yangınların önüne geçmek için konutların kârgir yapılması gereğini vurgulamaktaydı. Bu uygulamanın Avrupa'da "cari olan tarz-ı cedide" (geçerli olan yeni tarza) göre yapılması için, Avrupa'dan, özellikle de İngiltere'den "tanzîm ü tersîm-i fenn-i hendese ve mi'mârîde kemâl-i meleke ve ma'lûmâta mütevakkıf" (geometri kurallarına göre düzenleme ve çizim yapabilen, mimaride yetenek ve bilgiye vakıf) mühendis ve mimarlar getirilmesi önerisinde bulunmaktaydı.

Mustafa Reşid Paşa'nın Londra'da elçi olarak bulunduğu dönemin hemen öncesinde, Londra'nın en işlek caddelerinden Regent's Street, mimar John Nash'ın planına göre kent merkezini Regent's Park'a bağlayan bir prestij caddesi olarak açılmış, bu caddenin devamında yine Nash tarafından tasarlanan sıra evlerden (*terrace houses*) oluşan Park Crescent düzenlemesi yapılmıştır.[10] Üzerinde gösterişli binaların inşa edildiği Regent's Street, kısa sürede Londra'nın gözde gezinti mekânı ve lüks ticaretin odağı hâline gelmiştir. Bu uygulamanın, 1836'da Londra'da Osmanlı elçisi olarak bulunan Mustafa Reşid Paşa için, İstanbul'da da bu kapsamda müdahaleler yapılabileceği konusunda esin kaynağı olduğu düşünülebilir.

Tanzimat Döneminde Nizamnameler ve Yangın Sonrası Kentsel Düzenlemeler

Devletin idari yapısını, hukuk sistemini, eğitim sistemini ve giderek toplumu dönüştürmeyi hedefleyen Tanzimat hareketiyle, kenti bir bütün olarak yeniden biçimlendirmeye yönelik bu kapsamlı kentsel proje arasındaki ilişki elbette tesadüfî değildir. Bu projenin arkasında, dolambaçlı yolları, içe dönük mahalleleri ve çıkmaz sokaklarıyla Osmanlı şehrinin kendiliğinden oluşmuş dokusuyla taban tabana zıt, geniş caddeleri, bir "hatt-ı müstakimde" (bir cephe hattı oluşturacak şekilde) düzenli yapılaşması ve geometrik kent adaları ve sokak düzeniyle bir XIX. yüzyıl Avrupa şehri imgesi bulunmaktadır. 1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilan

8 Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 3, s. 1241; Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s. 29-32.

9 M. Cavit Baysun, "Mustafa Reşit Paşa'nın Siyasi Yazıları", *TD*, 1960, c. 11, sy. 15, s. 121-142; Stefanos Yerasimos, "Tanzimat'ın kent reformları üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, der. Paul Dumont, François Georgeon, İstanbul 1996, s. 3-4.

10 Dana Arnold, *Rural Urbanism: London Landscapes in the Early Nineteenth Century*, Manchester 2005; Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art, London, Paris, Vienna*, New Haven, London 1986, s. 16.

edilmesiyle başlayan dönemde, şehirlerin idaresi ve mekânsal yapısını doğrudan etkileyecek olan yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmış, İstanbul'dan başlayarak imparatorluğun şehirlerinde mevcut kent mekânlarını dönüştürmeye ve planlı kentsel gelişmeye yönelik nizamnameler uygulamaya koyulmuştur. "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine" başlıklı makalesinde Stefanos Yerasimos Osmanlı merkezî yönetiminin Tanzimat ile birlikte şehir üzerinde ilk defa gerçek anlamda otoritesini kurmayı başardığını savunur. Sağlıklı bir kentsel işleyiş düşüncesi ve estetik anlayıştaki değişimin ifadesi olan kentsel modernleşmenin aynı zamanda devletin Batı kurumları ve hukukunu tesis ederek şehre hâkim olduğu bir süreç olduğunu vurgular.[11]

1839 tarihli layihada tarif edilen düzenlemeler daha sonra yürürlüğe girecek olan *Ebniye* ve *Turuk* nizamnamelerine göre uygulanacaktır. Şehirde imar faaliyetini düzenlemek üzere yürürlüğe koyulan ilk nizamname 1848 tarihli *Ebniye Nizamnâmesi*'dir[12] ve Ebniye-i Hassa müdürünün başkanlığında, uygulama deneyimi olan yapı kalfalarından oluşan Meclis-i Ebniye tarafından hazırlanmıştır.[13] Bu nizamname özellikle cadde ve sokaklara ilişkin düzenlemeler getirmekte, bunları genişliklerine göre "büyük caddeler", "adi caddeler" ve "sair sokaklar" olarak sınıflandırmaktaydı.[14] 1839 tarihli belgede 15 m olarak belirlenen ana cadde genişliğinin 7,60 m'ye indirilmesi, 1848 nizamnamesinde uygulanabilirliğin öne çıktığını göstermektedir. Buna karşılık, bu yönetmelikte de çıkmaz sokakların mümkün olan her yerde açılması gerektiği vurgulanmıştır. 1849 yılında çıkarılan ikinci bir nizamname, birincisinde yer alan maddeleri büyük ölçüde tekrar etmekte, ancak bina yüksekliklerine ilişkin değişiklikler getirmekteydi. 1848 nizamnamesinde izin verilen 30 zira yüksekliğindeki kârgir yapıların, daha alçak yapılar arasındaki uyumu bozduğu gerekçesiyle, yapı yüksekliklerinin sınırlanarak ahşap yapıların 18 zirayı, kârgir yapıların ise 20 zirayı geçmemesi kuralı getirilmişti. Bu düzenleme bu dönemde kat yüksekliklerinin artırılması yönünde taleplerin arttığını göstermektedir.[15] Öte yandan her iki nizamnamede de, şehir ve çevresinde bulunan hâlî arazilerin ve bostanların imara açılmasının sultanın iznine bağlanmış olması, bu alanlar üzerinde de bir yapılaşma talebi olduğunu, buna karşılık mevcut yeşil alanların yapılaşmaya açılmasının en üst düzeyde verilmesi gereken önemde kararlar olarak görüldüğünü işaret etmektedir.

1848 nizamnamesinin bilinen ilk uygulaması, aynı yıl Haliç'in kuzey yakasında Pangaltı'da yeni bir mahalle kurulması için çıkarılan irade olmuştur.[16] Yüzyıl ortalarında Pera'da nüfusun çok artması ve yaşam koşullarının kötüleşmesi karşısında, sultanın emriyle, Mekteb-i Harbiye'nin karşısında bulunan 27 hektar büyüklüğünde bir arazinin yeni bir konut mahallesi oluşturmak üzere imara açılmasına karar verilir. Bu yeni mahalle için Meclis-i Vâlâ tarafından hazırlanan plan, her biri 20 zira genişliğinde 10 adet ana caddeden oluşmaktaydı. Bu caddelerin arabaların geçişi için parke taşıyla döşenmesi, iki kenarında kaldırım düzenlenmesi, su ve kanalizasyon sistemlerinin sokakların inşaatıyla birlikte inşa edilmesi öngörülmüş, bu alanda tüm yapıların kârgir yapı malzemeleri ve teknikleri kullanılarak yapılması şartı getirilmişti. Zeynep Çelik'in işaret ettiği gibi, 1848 tarihli iradeyle hazırlanan bu plan fazlasıyla iddialıydı. Ancak plana göre oluşturulması öngörülen yaklaşık 20 yapı adasından ancak 12'si 1870'lere kadar olan dönemde inşa edilebilmiş ve uygulama başta belirlenen ölçülerde yapılmamıştı. Bununla birlikte, Pangaltı'daki bu yeni mahalle, daha sonra Şişli yönünde ilerleyecek olan kentsel gelişmenin ilk çekirdeğini oluşturmuştur. Haliç'in kuzeyindeki bir diğer yeni gelişme alanı ise Teşvikiye'dir. Sultan Abdülmecid tarafından 1843-1855 yılları arasında Dolmabahçe Sarayı'nın inşa ettirilmesi sürecinde, 1854 yılında Teşvikiye Camii inşa edilmiş ve bu caminin çevresinde saray erkânının ve seçkin kişilerin oturacağı Teşvikiye Mahallesi ızgara planlı olarak oluşturulmuştur.

1848 ve 1849 nizamnamelerinin İstanbul'da şehir içerisinde bir yangın sonrasında ilk önemli uygulaması ise 1856 tarihli Aksaray yangını sonrasında gerçekleşmiş, 748

11 Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", s. 5-8.

12 1848 tarihinde İstanbul için çıkarılan bu ilk *Ebniye Nizamnâmesi*'nin İzmir'de 1845 yangını sonrasındaki planlama deneyiminden faydalanılarak hazırlanmış olması kuvvetle muhtemeldir, bkz. Cânâ Bilsel, "On dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Liman Kenti İzmir'de Kültürler, Mekân Üretim Biçimleri ve Kent Mekânının Dönüşümü", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı 'Uluslarüstü Bir Miras*, der. Nur Akın, Afife Batur ve Selçuk Batur, İstanbul 2000, s. 213-220.

13 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 59.

14 "Ebniye Nizamnamesi" (1848) madde 1, bkz. Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 1, s. 1098; Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 51.

15 İlhan Tekeli, *The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning*, İstanbul 1994, s. 25.

16 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 68-69.

binanın yandığı bu alanın nizamnamelere uygun, örnek bir şekilde yeniden düzenlemesi için İtalyan mühendis Luigi Storari görevlendirilmiştir. Cumhuriyetçi Luigi Storari, işgal altında bulunan ülkesinde aranmakta olduğundan önce Mısır'a sığınmış, oradan da İzmir'e gelmiştir.[17] Dönemin valisi tarafından İzmir'in kadastrosunu hazırlamakla görevlendirilmiş, ayrıca şehrin 1854-1856 tarihli 1/5.000 ölçekli ayrıntılı haritasını çizerek Sultan Abdülmecid Han'a ithaf etmiştir. Bunun hemen ardından kendisinin İstanbul'a, Aksaray planını hazırlamak üzere çağırıldığını görüyoruz. Storari, Aksaray'da yangın alanının haritasını çıkardıktan sonra, bu alanda eski organik kent dokusu yerine dik açılı sokakların birbirinden ayırdığı, dikdörtgen yapı adalarından oluşan bir plan hazırlamıştır. Planda doğu-batı yönünde alanın merkezinden geçen Aksaray Caddesi'yle Şehzadebaşı'nı Yenikapı'ya bağlayan iki ana cadde ve diğer sokaklar, dik açıyla kesişmektedir. Bu cadde ve sokaklar genişliklerine göre kademelendirilmiş, fakat 1848 nizamnamesinde öngörülenden daha geniş planlanmışlardır. Aksaray Caddesi 9,50 m, diğer iki cadde 7,60 m ve sokaklar 6 m genişliğindedir.[18] Divanyolu'nun devamı olan Aksaray Caddesi'nin önemini vurgulamak üzere, caddenin sokaklarla kesiştiği kavşaklarda yapı adalarının köşeleri kırk beş derece açıyla kesilmiş, bu kavşaklardan ikisi eş değer iki ana meydan olarak daha geniş tasarlanmıştır. Aksaray Meydanı'na cephe veren kuzeybatıdaki ada üzerinde açılı yerleştirilmiş olan Pertevniyal Valide Sultan Camii'nin anıtsal giriş kapısı meydanı vurgulamaktadır. Yolların kesişiminde yapı adalarının kırk beş derece kesilmesiyle kavşakların vurgulanması bu dönemde Avrupa'da kent planlarında uygulanmaktadır. Napolyon Bonapart döneminde Fransız işgali altındaki Milano'da bu türden bir planlama yapılmıştır. Aksaray planlamasıyla neredeyse aynı zamanda, 1857'de Barselona'da mühendis Idelfonso Cerda'nın sekizgen biçimli kent adalarının yinelenmesinden oluşan ünlü planı uygulanmaya başlanmış, Paris'te ise Haussmann operasyonları henüz başlamak üzeredir. Bu iki geniş kapsamlı planlama uygulamasına kıyasla Aksaray, yangın alanıyla sınırlı kalmış küçük bir kentsel yenileme olmakla birlikte, İstanbul için ilk uygulama olması ve ulaşılmak istenen yeni şehir dokusunu göstermesi açısından önemlidir.

Ancak, gerek Barselona'da gerekse Paris'te uygulamaya konulan büyük ölçekli kentsel planlamanın arkasında bu dönemde güçlenen endüstri sermayesinin olduğunu, İstanbul'da ise uygulamanın kısıtlı kamu kaynaklarıyla yapılmaya çalışıldığını unutmamak gerekir. Bu nedenle İstanbul'da düzenlemeler daha çok yangın alanlarıyla sınırlı kalmıştır.

Ekrem Hakkı Ayverdi'nin yayımladığı 1875 tarihli İstanbul haritası[19] üzerinde, organik şehir dokusu içerisinde ızgara planlı alanlarla *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*'de yer alan ve 1863'e kadarki dönemde çıkan yangınların listesi[20] karşılaştırıldığında, bu dönemde başka yangın yerlerinin de ızgara düzende yeniden yapılandırıldığı görülmektedir. Fener (1855), Kadıköy (1855), Salmatomruk (1856), Sakızağacı (1857), Unkapanı (1860), Ayvansaray (1861), Küçükmustafa Paşa (1861) yangınlarından sonra yangın alanları ızgara planlı olarak ve nizamnameye uygun olarak yeniden inşa edilmiştir.[21] Bu uygulamalar yapılırken yolların düzenlenerek genişletilmesi ve mektep, cami vb. ortak kullanımlara yer ayrılabilmesi için her mülk sahibinin arazisinden belirli oranda pay alınması gerekmekte, ancak uygulamada zorluklarla karşılaşılmaktaydı. Şehirde bu ve benzeri düzenlemeleri kolaylaştırmak amacıyla kamulaştırmaya yönelik ilk düzenleme, 1855 tarihinde çıkarılan bir nizamnameyle getirildi. Bu düzenleme, bir mülkün kamuya geçmesinde kamu yararı bulunması hâlinde, sultan tarafından rayiç bedeli ödenerek satın alınabilmesini olanaklı kılıyordu.

1848 ve 1849 nizamnamelerinin yetersiz görülmesi üzerine önce 1858 yılında çıkarılan *Sokaklara Dair Nizamnâme*'yle önceki *Ebniye* nizamnameleri bir araya getirilmiş, 1863 yılında ise *Turuk ve Ebniye Nizamnâmesi*'yle yeni bir yasal düzenleme yapılmıştır. Öncekilerden farklı olarak 1863 nizamnamesi yalnız İstanbul ile sınırlı kalmayıp imparatorluğun tüm şehirlerinde uygulanmak üzere yürürlüğe koyulmuştur. Gerek imara açılacak yeni alanlarda, gerekse yerleşik alanlarda istikamet haritaları hazırlanması zorunluluğu getirilerek yeni binaların geri çekilmesiyle sokakların genişlemesi ve bir cephe hattı sağlayacak şekilde düzeltilmesi, böylece şehir dokusunun tedricî bir şekilde dönüşümü amaçlanmıştır. 1863 nizamnamesinin

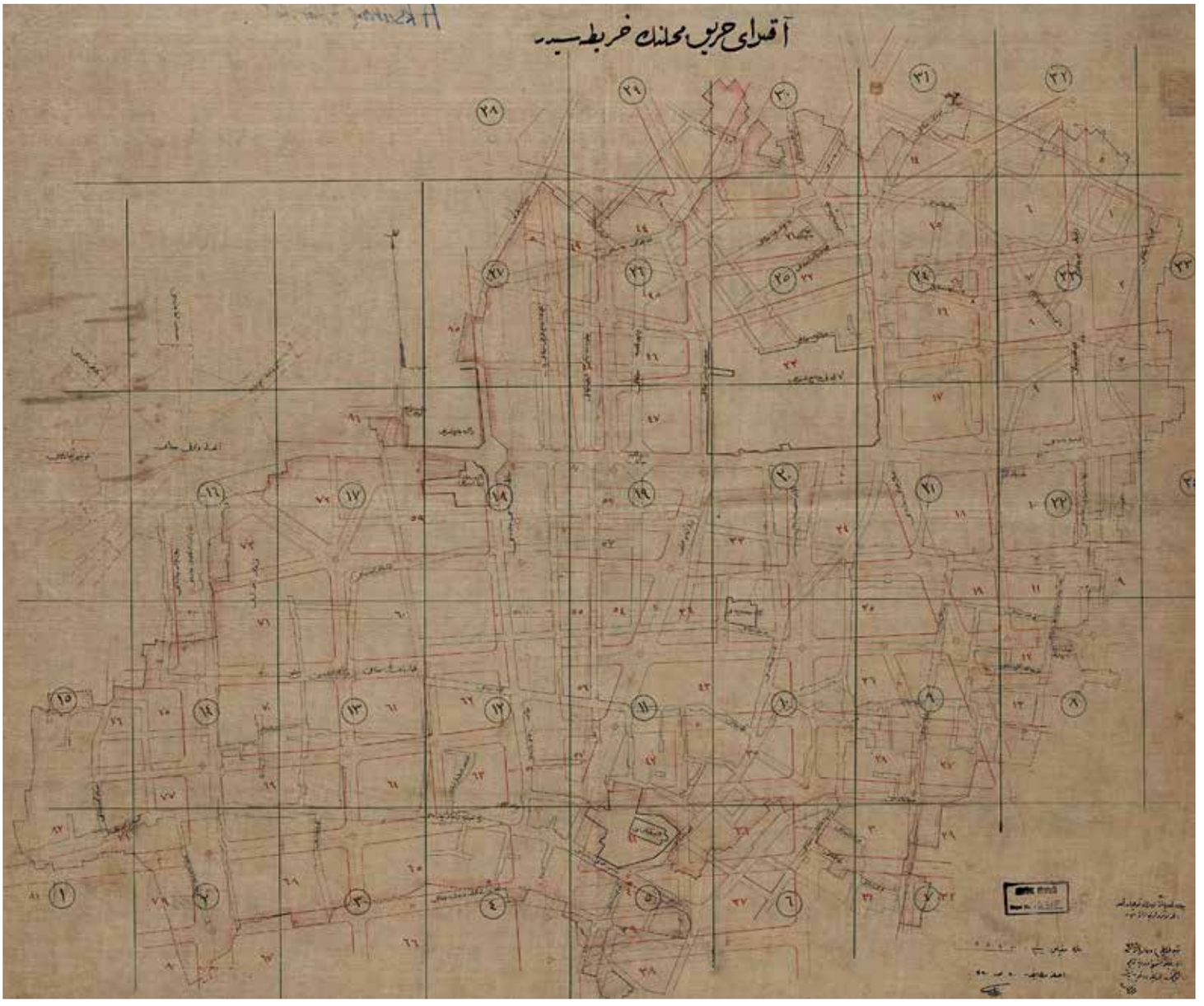
17 Cânâ Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, der. Marie-Carmen Smyrnelis, İstanbul 2008, s. 146.

18 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 54-55.

19 Ekrem Hakkı Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul 1958.

20 "[1317-1332] İstanbul Yangınları", bkz. Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, s. 1228-1238.

21 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 66-67; Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s.71.

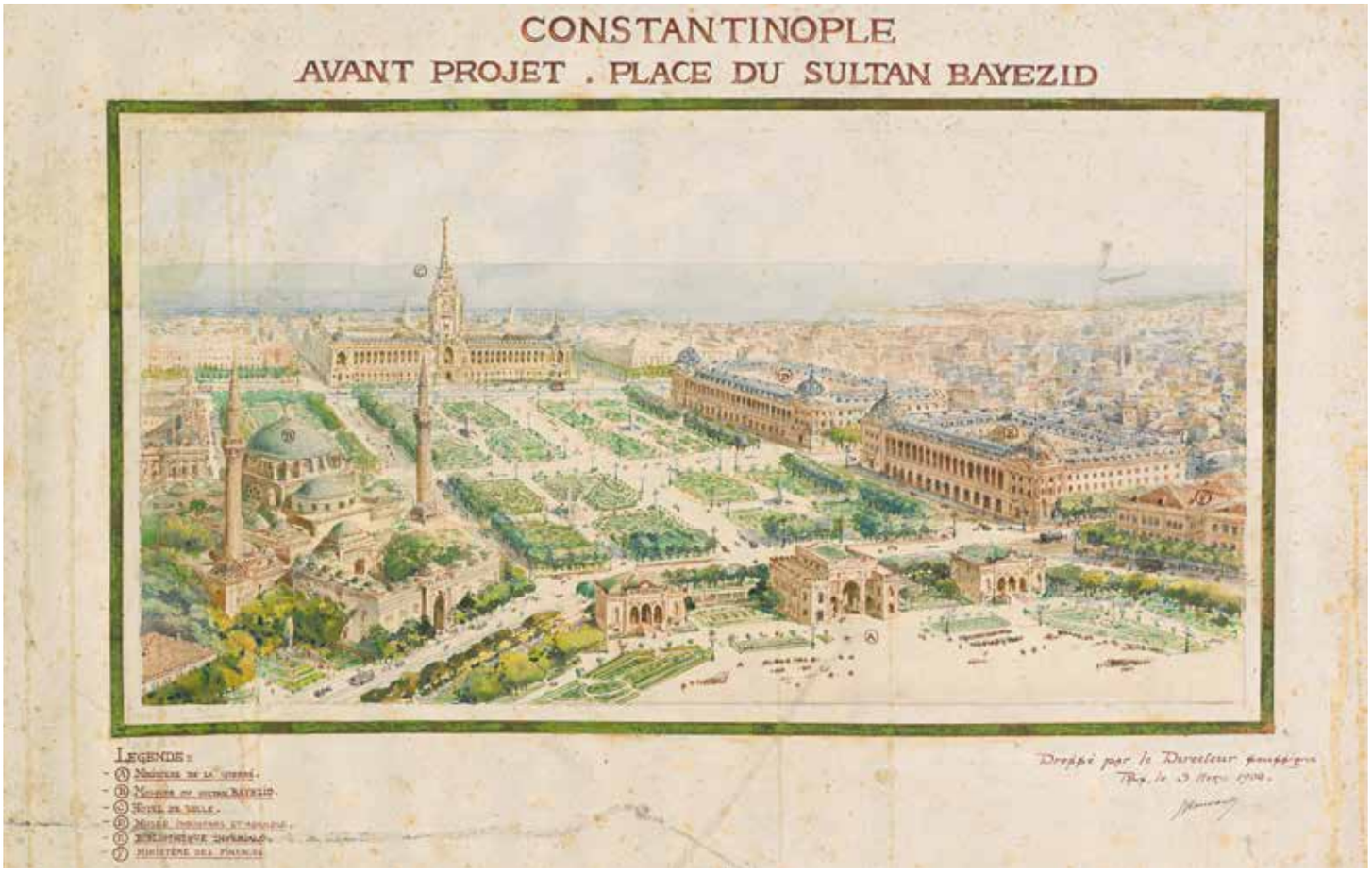


7- 1912 tarihli Aksaray yangın bölgesinin haritası (İBB, Atatürk Kitaplığı)

getirdiği en önemli uygulamalardan biri de yapılaşmaya açılacak yeni alanların planlarının hazırlanarak Ticaret Nezareti'ne sunulması, bu nezaretin, planı "menafi-i umumiye" (kamu yararı) açısından inceleyerek Bâbıâli'ye sunması ve son aşamada padişahın iradesinin alınmasıdır. Böylece padişahın izniyle mirî ve vakıf arazilerinin imara açılmasına olanak sağlanmış, binaların mülkiyeti binayı inşa eden girişimciye bırakılırken, arazi için icar ödenmesi öngörülmüştür.[22] Yangında yıkılmış bir alanın önce haritasının alınması, yangın alanını yeniden düzenleyen bir planın elde edilmesi sonucunda, yol genişletilmesi mektep yeri ayrılması vb. işlemler sonucunda her mülk sahibinin mülkünden düşülecek alanın hesaplanması, planlama sırasında uyulması gerekli bir prosedür olarak ayrıntıda tanımlanmıştır.

1863 tarihli *Turuk ve Ebniye Nizamnâmesi*'nin yürürlüğe koyulmasından kısa bir süre sonra, 1865'te çıkan Hocapaşa yangını, Sirkeci'den Kumkapı'ya çok büyük bir alanın yerle bir olmasına neden olmuş; böylece tarihî yarımadanın merkezinde çok geniş bir alan bu nizamnamenin uygulama alanını oluşturmuştur. Yirmi yılı aşkın bir süre yürürlükte kalan bu yönetmelik bu süre içerisinde uygulamayı belirlemiş, fakat sonunda

22 Gül Güleryüz Selman, "Urban Development Laws and Their Impacts on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century", başlıklı yüksek lisans tezinden (Ortadoğu Teknik Üniversitesi, 1982) aktaran Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 61.



8- Antoine Bouvard'ın Beyazıt Meydanı Projesi (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

İstanbul için yetersiz kaldığının görülmesi üzerine, 1875 yılında İstanbul ve "Bilad-ı Selase'de yapılacak ebniyenin sureti inşası"na dair bir nizamname daha çıkarılmıştır.[23] Bu nizamnameyle İstanbul'un çeşitli bölgeleri için farklı yapılaşma koşulları getirilmekteydi. 1882 tarihinde yürürlüğe koyulan *Ebniye Kanunu* ise imparatorluğun tüm şehirlerinde uygulanacaktır.

Dersaadet Belediye Nizamnâmesi'nde olduğu gibi, *Turuk ve Ebniye* (yollar ve yapılar) nizamnamelerinde de kentsel düzenlemeleri kolaylaştırmak üzere kamulaştırmaya yönelik hükümler bulunmaktaydı. 1873 yılında çıkarılan *Menafi-i Umumiye İçin İstimlâk Kararnâmesi*'yle bu konuda daha kapsamlı düzenlemeler getirilmekteydi.[24] Bir özel mülkün devlet tarafından istimlâkinin yapılabilmesi için "menafi-i umumiye" -bugünkü karşılığıyla kamu yararı- bulunması, hukuk devletinin tesisi açısından son derece önemlidir. Bununla birlikte kamu yararının bulunup bulunmadığına Ticaret Vekâleti tarafından karar verilmesinin, merkezî hükûmetin şehir üzerindeki otoritesini daha da pekiştirdiği söylenebilir.

Ne Tanzimat Divanı tarafından tarif edilen ne de daha sonra ortaya koyulan kentsel projelerin bütün olarak uygulanması mümkün olmuş; daha ziyade, çıkarılan nizamnameler yoluyla şehir dokusunu zaman içerisinde dönüştürme yoluna gidilmiştir. İstanbul'da sıklıkla çıkan yangınlarla yanıp yıkılan mahalleler, bu nizamnamelerin uygulanması sonucunda ızgara planlı olarak yeniden inşa edilmiştir. Ne var ki bu tedricî dönüşüm, bütünsel olarak planlanmış olmaktan çok, tekil ızgara planların tesadüfi bir biçimde yan yana geldiği bir şehir dokusu ortaya çıkarmıştır.

Altıncı Belediye Dairesi'nin Galata ve Beyoğlu Bölgesi'ndeki Uygulamaları

Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa'yla birlikte Rusya'ya karşı girdiği Kırım Savaşı (1853-1856) ve hemen ardından ilan edilen Islahat Fermanı, İstanbul'da şehrin

23 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 62.

24 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 57; Stéphane Yerasimos, "La Réglementation Urbaine Ottomane (XVIe-XIXe Siècles)", *La Ville Ottomane*, Leyd 1987.

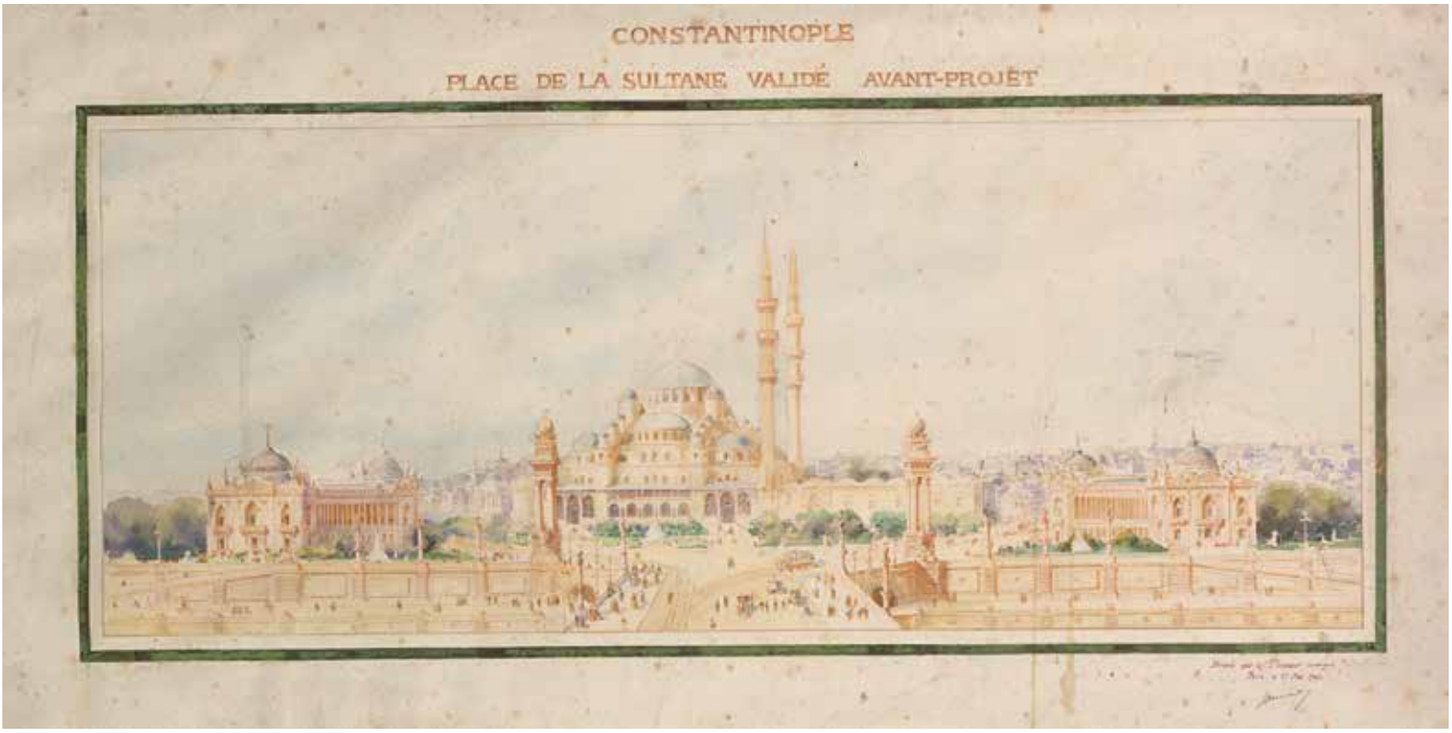


9- Antoine Bouvard'ın Atmeydanı (Hipodrom) Projesi (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

yönetimi ve şehrin düzenlemesine yönelik yeni araçların yürürlüğe koyulması açısından bir dönüm noktası olmuştur. 1854'ten itibaren İstanbul'a önemli sayıda İngiliz ve Fransız askerinin gelmesiyle, şehrin altyapısının yetersizliği yanında yönetiminde sorunlar ortaya çıkmış, bu süreçte İstanbul'da modern anlamda ilk belediye örgütü olan Şehremaneti 1855 yılında kurulmuştur. Şehremaneti, sultan tarafından atanan bir şehremini ve 12 üyeden oluşan bir meclisten oluşmaktaydı. Vergilerin toplanması, yolların inşası, bakım ve onarımı ve şehrin temizliğinin yapılması gibi görevleri bulunan bu kurum, mali kaynaklarının yetersizliği ve teknik bilgi ve deneyim eksikliği nedeniyle etkin çalışamamış, 1856 yılında belediye hizmetleriyle ilgili bir danışma meclisi olarak İntizam-ı Şehir Komisyonu kurulmuştur. Komisyonun üyeleri arasında Osmanlı vatandaşlarının yanında, İstanbul'da yerleşik bulunan nüfuzlu Avrupalı iş adamları ve bankerler de bulunmaktadır.[25] Caddelerin parke taşıyla kaplanması ve Cadde-i Kebir'de sokak aydınlatmasının başlatılması dışında, komisyon istediği gelişmeyi sağlayamadığından, Ticaret Vekâleti'ne yeni bir belediye teşkilatı kurulmasına yönelik bir program önerisinde bulunmuştur.[26] Islahat Fermanı'yla başlayan bu yeniden yapılanma döneminde Osmanlı Hükûmeti, İstanbul'da Batı tarzı bir belediye örgütlenmesine olumlu yaklaşmıştır. 1858 yılında İstanbul 14 belediye dairesine ayrılmış, bunlardan ilk olarak Galata, Beyoğlu ve Kasımpaşa'yı içine alan Altıncı Belediye Dairesi kurulmuştur. İlk belediyenin Batı'yla gelişen ekonomik ilişkiler sonucunda sayıları giderek artan ticarethanelerin, Avrupalı tüccarların ve bankerlerin yoğun olarak yerleşik bulunduğu Galata ve Beyoğlu bölgesinde kurulması, gerek bu yöndeki taleplerin bu kesimlerden gelmesi, gerekse belediye hizmetleri, kentsel düzenlemeler ve altyapı inşası için gerekli mali kaynağın buradan toplanacak vergilerden karşılanacak olması dolayısıyla anlamlıdır. Altıncı Belediye Dairesi bir müdürden ve yedi kişiden oluşan bir meclis tarafından yönetilmekteydi. İntizam-ı

25 Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 3, s. 1268-1307; Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 43-44

26 Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, c. 3, s. 1297-1298; Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 44-45.



10- Antoine Bouvard'ın Eminönü'nde Valide Sultan Meydanı düzenlemesi (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Şehir Komisyonu'nda da yer almış bulunan banker Avram Camondo ve Fransız Antoine Alléon bu komisyonun da üyeleriydiler. Hariciye Vekâleti'nde görevlerde bulunmuş olan Kâmil Bey ise Altıncı Belediye Dairesi'nin müdürü olarak görevlendirilmiştir.[27] Belediye bünyesinde bölgenin kadastro haritalarını ve kentsel düzenleme projelerini hazırlamak üzere çoğunluğu Avrupalı mimar, mühendis ve haritacılardan kurulu bir daire oluşturulmuştur. Bu ekip Beyoğlu'nun ilk kadastro planlarını hazırlamıştır.[28] 1870'lere kadar Galata ve Beyoğlu'nda bir dizi kentsel düzenleme gerçekleştiren Altıncı Belediye Dairesi'nin ilk önemli uygulaması, 1858'de Karaköy'de yoğun araba ve yaya dolaşımını rahatlatmak üzere yapılan meydan düzenlemesidir. 1862'de Pangaltı Mahallesi'ni Taksim'e bağlamak üzere, geniş bir caddenin (bugünkü Cumhuriyet Caddesi) açılması gündeme gelmiş ve bu caddenin inşaatı, üç sıra hâlinde dikilen ağaçlarla birlikte 1869 yılında tamamlanmıştır. Taksim çevresinde bulunan Hristiyan mezarlıklarından bir bölümü, kent içinde kaldıkları ve kent sağlığı için tehlike oluşturacakları gerekçesiyle 1864'te caddenin açılması sırasında Şişli'ye taşınmıştır. Bunların yerinde *Beaux-Arts* tarzında düzenlenen Taksim Bahçesi, 1869 yılında İstanbul'da ilk belediye parkı olarak açılmış, kısa sürede Beyoğlu ve çevresinde halkın nefes aldığı bir yeşil alan olmasının yanı sıra, müzik dinletileri ve kafeleriyle gözde eğlence mekânı hâline gelmiştir. Taksim Bahçesi'nin ardından Tepebaşı Bahçesi de benzer şekilde bir park olarak düzenlenerek halkın kullanımına açılmıştır.[29]

Altıncı Belediye Dairesi'nin gerçekleştirdiği en önemli kentsel düzenleme ise Galata surlarının yıkılarak yerlerine, ulaşımı kolaylaştırmak üzere yeni yolların açılmasıdır. 1863 yılında bir irade-i seniyye ile Galata surlarının yıkılmasının gerekçeleri sıralanmıştır: Nüfusu giderek artan bölgede ulaşımın rahatlatılması, ihtiyaç duyulan yeni binaların yapımı için yer açılması ve surların ayırdığı Galata ile Beyoğlu arasında ilişkilerin kurulması bu gerekçeler arasında öne çıkmaktadır.[30] Viyana'da şehri kuşatan Orta Çağ sur duvarlarının 1857 yılında yıkılmasıyla, bu surların yerine şehri çepeçevre kuşatan geniş bulvarlar dizisi olarak açılan Ringstrasse XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren diğer Avrupa şehirlerini etkileyen bir örnek oluşturmuştur. İstanbul'da Galata surlarının yıkılması bu anlamda erken uygulamalardan biridir. XIV. yüzyılda Cenevizliler tarafından inşa edilen surların -Galata Kulesi dışında- yıkılması iki yıl içerisinde tamamlanmıştır. Surların geçtiği güzergâh üzerinde

27 Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 45.

28 Derin Öncel, Figen Orçun Kafesçioğlu, "1858-1860 Galata, Pera ve Pangaltı Planı", *Mimarist*, 2005, c.15, s. 18-19.

29 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 69-70.

30 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 71-72.



11- Antoine Bouvard'ın Beyazıt Meydanı Projesi (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Büyük Hendek Sokak, Galata Yenikapı Caddesi ve Şişhane Sokak açılmış, Karaköy'den Azapkapı'ya Yorgancılar Caddesi ve Karaköy'den Tophane'ye Galata Caddesi genişletilerek yeniden düzenlenmiştir. Altıncı Belediye Dairesi'nin son kentsel düzenlemelerinden biri ise, 1868'de Altıncı Daire Belediye Sarayı'nın inşa edilmesi ve önündeki Şişhane Meydanı'nın düzenlenmesidir.

Tarihî Yarımadada Hocapaşa Yangını, Islahat-ı Turuk Komisyonu ve Şehir Merkezinin Yeniden Düzenlenmesi

1864 yılı Eylül ayında Hocapaşa'da çıkan yangın, Haliç kıyısında Sirkeci'den Marmara kıyısında Kadırga'ya, doğuda Ayasofya'dan batıda Nuruosmaniye Camii'ne kadar uzanan çok büyük bir alanın yanmasına neden olmuştur. Bu yangın dönemin yöneticileri tarafından şehrin bu merkezî bölgesini nizamnamelere göre tanzim ve tanzif edilmesi için önemli bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. "Harîk-i kebir" (büyük yangın) olarak adlandırılan ve tarihî şehrin merkezinde yer alan Hocapaşa yangın alanının yeniden düzenlenerek inşa edilmesi için hükûmet tarafından "Islahat-ı Turuk Komisyonu" kurulur. Başlangıçta Nafıa Nezareti'ne bağlı olarak çalışan bu komisyonun gözetimi altında, 1863 nizamnâmesine uygun olarak mühendisler ve diğer ebniye memurları tarafından yangın alanının haritaları ve planları hazırlanmış, yollar genişliklerine göre kademelendirilerek yeniden düzenlenmiştir. Tarihî merkezin ana caddesini oluşturan Divanyolu 25 zira (19 m) genişliğinde düzenlenirken, diğer caddelerin 20 zira (15,20 m) genişliğinde açılması öngörülmüştür. Sirkeci'yi Bâbıâli'ye bağlayan Aziziye Caddesi, Bâbıâli'yi Divanyolu'na bağlayan Mahmudiye



12- 16 Ağustos 1915 tarihli İshak Paşa yangın bölgesi haritası (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Caddesi ve devamında Nuruosmaniye Caddesi ile Divanyolu'ndan Kadırga'ya inen Kumkapı Caddesi bu plan kapsamında açılarak şehir merkezinin ana yol sistemini oluşturmuştur. Diğer sokaklar ise konumlarına göre 11,50 m, 9 m, 7,60 m ve çıkmaz sokaklar 6 m olmak üzere kademelendirilmiştir.[31] Planların şehrin bu bölgesinde yoğunlaşan cami, mescit, türbe vb. tarihî yapıları dikkate alacak şekilde düzenlenmiş olması, bu konuya gösterilen hassasiyeti göstermesi bakımından önemlidir. Buna karşılık, önemli anıt yapıların çevrelerini saran konut ve diğer yapıların yıkılması ve anıtların çevrelerinin temizlenerek ortaya çıkarılması anlayışı hâkimdir. Baron Haussmann'ın Paris'te uyguladığı, anıtların çevresini açarak koruma anlayışının, bu düzenlemelerle İstanbul'da da uygulandığı görülmektedir. Ancak Divanyolu'nun genişletilmesi sırasında kimi tarihî anıt yapıların, Köprülü Mehmed Paşa Külliyesi'nde olduğu gibi yerlerinden taşınması veya Çemberlitaş Hamamı'nda olduğu gibi cephesinin kesilmesi gerekmiştir. Atik Ali Paşa Camii'nin harimine yapılan müdahale, kimi mezarlıkların taşınması İstanbullular arasında tepkilere yol açmışsa da, bu uygulamalar kararlılıkla yürütülerek Divanyolu, "Avrupa şehirlerindeki caddeler gibi" kaldırımlı, iki tarafında ağaç sıraları bulunan bir cadde hâline dönüştürülmüştür.[32]

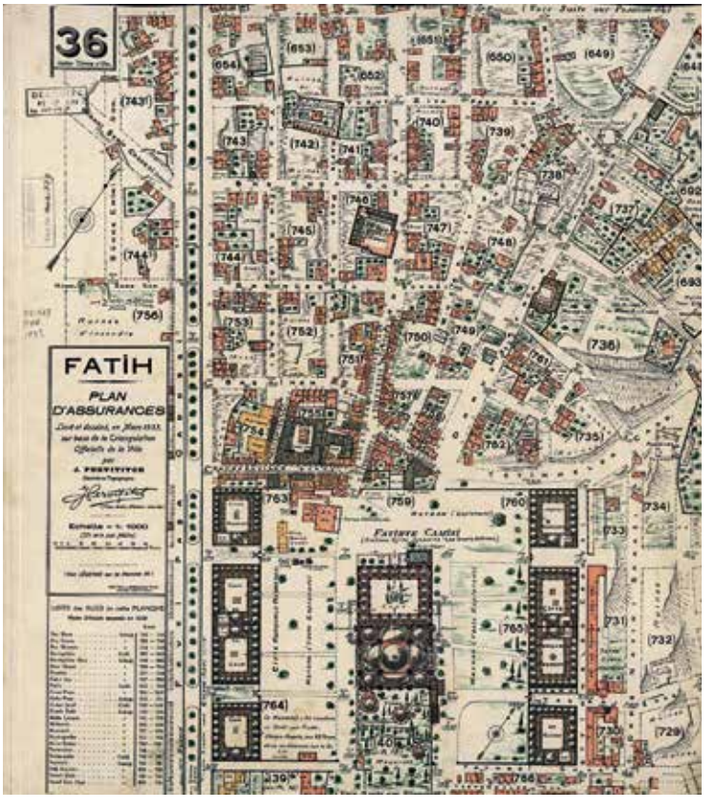
31 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 57-58

32 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 55-63

Konutların arasında kaybolmuş hâlde bulunan Çemberlitaş'ın (Konstantinos Sütunu) ortaya çıkarılarak çevresinde meydan düzenlenmesi yapılması da bu müdahale sırasında gerçekleşmiştir.

İstanbul'da bu düzenlemeler yürütülürken, Sultan Abdülaziz 1867 Dünya Sergisi sırasında III. Napolyon'un daveti üzerine Paris'i ziyaret etmiş, Kraliçe Victoria'nın davetiyle Londra'ya da gittiği bu seyahatinde Viyana'ya da uğramıştır.[33] Sultanın bu ziyaretlerinden edindiği izlenimler, imparatorluğu modernleştirme ve İstanbul'u muasır bir Avrupa başkentine dönüştürme konusunda kararlılığını daha da pekiştirmiştir. 1852-1870 arasında III. Napolyon ile birlikte Paris'te büyük kentsel operasyonları planlayan ve uygulamayı yürüten Baron Eugène Haussmann'ın İstanbul'a geldiği ve İstanbul'daki kentsel düzenlemelerle ilgili kimi önerilerde bulunduğuna ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Sultanla ilk olarak Paris'te tanıştığı belirtilen Haussmann daha sonra Mısır Hidivi İsmail Paşa tarafından Kahire'ye davet edildiğinde İstanbul'a da gelmiş ve şehirde yapılmakta olan çalışmalar konusunda kendisinden görüş alınmıştır.[34] Ayasofya Meydanı'nın açılarak düzenlenmesine yönelik bir çalışma yaptığı aktarılmakla birlikte, Osmanlı yetkililerine özellikle kentsel düzenleme ve operasyonların mali açıdan organizasyonuna ilişkin önerilerde bulunduğu ve bir banka kredisi önerisi yaptığı anlaşılmaktadır.[35] Paris'te Haussmann operasyonları olarak bilinen kentsel düzenlemelerin tasarımının III. Napolyon'a ait olduğu, Baron Haussmann'ın ise özellikle bu operasyonların organizasyonundan sorumlu olduğu ve finansal açıdan eriştiği başarıda büyük payı olduğu bilinmektedir.

Islahat-ı Turuk Komisyonu, yangın alanının yeniden düzenlenerek inşa edilmesi sürecini başarıyla yürütmüştür. Planlanan cadde ve sokaklar açılarak, caddeler Avrupa şehirlerinde olduğu gibi parke taşıyla, sokaklar Arnavut kaldırımıyla döşenmiş, caddeler boyunca kanalizasyon hatları döşenmiştir. Komisyonun bu başarısında, inşaat malzemelerini ucuza mal etmek



13- J. Pervitich'in Fatih Sigorta haritası (İBB, Atatürk Kitaplığı)

üzere imalathaneler kurması, yolların yapımı sırasında inşaat malzemeleri nakliyesini kolaylaştıracak önlemler alması etkili olmuştur. Komisyonun görevi, yangın alanı dışında kentin diğer bölgelerini de kapsayacak şekilde 1869 yılına kadar aşamalı olarak sürmüştür. 1866 yılında çıkan yangın sonrasında Samatya'da Ermeni Mahallesi'nin "satrançvari" bir plana göre yeniden düzenlenmesi de yine Islahat-ı Turuk Komisyonu tarafından gerçekleştirilmiştir.[36] Başlangıçta Nafıa Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan bu komisyon, 1868 yılında *Dersaadet Şehremaneti Nizamnâmesi*'nin yürürlüğe girmesiyle Şehremaneti'ne bağlanmış, komisyonun başkanlığını yürüten Server Efendi, şehremini olarak atanmıştır. Kendisi daha önce Altıncı Belediye Dairesi'nin de başında bulunmuş ve Galata Surları'nın yıkılarak yerlerine Beyoğlu'nda yeni cadde ve sokakların açılması projesini yürütmüştür. Surlardan elde edilen taşların Beyoğlu'nda olduğu gibi tarihî yarımadada da yolların inşaatında kullanılmasının inşaat maliyetini düşürdüğü düşünülmektedir.[37]

1871'de Bahçekapı ve Eminönü arasında tarihî surların bir bölümü, Sirkeci Rıhtımı çevresinde ulaşımı

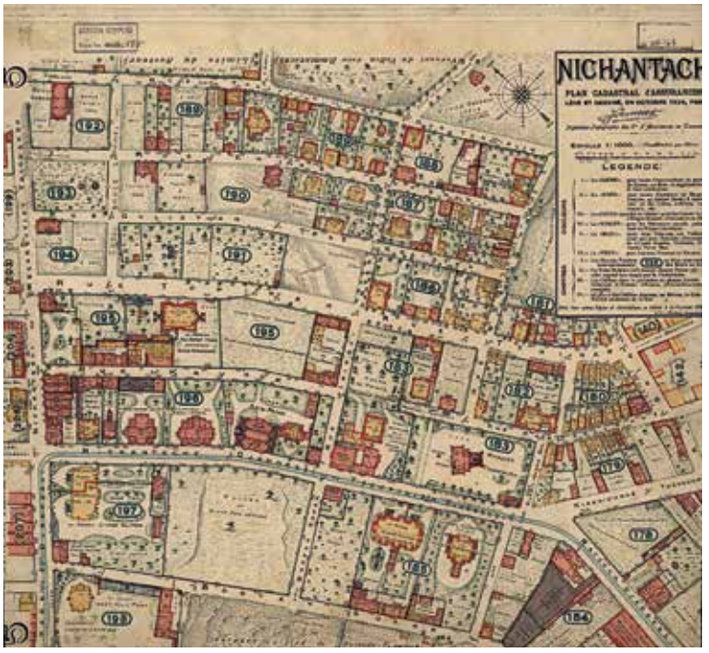
33 Zeynep Çelik, *Displaying the Orient, Architecture of Islam at Nineteenth Century World Fairs*, Berkeley, Los Angeles, Oxford 1992, s. 33-37.

34 Georges Eugène Haussmann, *Mémoires*, Paris 2000, s. 868-869'dan aktaran Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Kentin Dönüşümü ve Modernizasyonu*, çev. Büşra Helvacıoğlu, İstanbul 2013, s. 73. Paris'te École Polytechnique'de mühendislik eğitimi yapmış olan İsmail Paşa, Kahire'de benzer kentsel düzenlemeler yapmıştır. Bu dönemde planlanan İsmailiye semti ışınsal bulvarları, yıldız biçimli meydanları ve geniş parklarıyla Haussmann'ın Paris planlamasını model almıştır, bkz. Çelik, *Displaying the Orient*, s. 35.

35 Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s. 73-74.

36 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 67.

37 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 87.



14- J. Pervitich'in Nişantaşı Sigorta haritası (İBB, Atatürk Kitaplığı)

rahatlatmak ve demiryolunun geçişini sağlamak üzere yıkılmıştır. Demiryolunun Topkapı Sarayı arazisinden, Sarayburnu'ndan geçirilerek Sirkeci'ye bağlanması Sultan Abdülaziz'in izniyle gerçekleştirilmiş olan önemli kentsel operasyonlardan biridir.

Büyük Beyoğlu Yangın Alanının Düzenlenmesine Yönelik Plan Çalışmaları

Beyoğlu'nda, 1870 yılı haziran ayında Taksim yakınlarında çıkan bir başka yangın Taksim, Tarlabaşı, Cadde-i Kebir ve Galatasaray arasında kalan alanda 3.000'den fazla binanın yıkılmasına yol açmıştır. Benzer şekilde "harîk-i kebir" olarak adlandırılan bu felaket sonrasında, Osmanlı Hükûmeti bu alanın yeniden imar edilmesi için mühendis ve mimarlardan oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon, yangın alanı üzerinde geniş bulvarlar ve meydanlardan oluşan, tiyatrolar, oteller vb. yeni yapıların öngörüldüğü bir "yeni şehir" planı geliştirmiş, ancak uygulama maliyetinin hükûmet tarafından çok yüksek bulunması üzerine planı yeniden gözden geçirmiştir. Meydanların azaltıldığı ve anıt yapıların bulunmadığı yeni planda, Taksim'de Talimhane'den batıda İngiliz Sarayı'nın önüne kadar uzanan Tarlabaşı Bulvarı yeni düzenlemenin ana aksını oluşturmaktaydı ve Cadde-i Kebir'den daha geniş bir cadde olarak planlanmıştı. Tarlabaşı Bulvarı'nın kuzeyinde, dikdörtgen biçimli yapı adalarını çapraz kesen dört sokağın birleştiği simetrik bir meydan düzenlemenin merkezini oluşturmaktaydı. Önceki plan önerisiyle karşılaştırıldığında, operasyonun maliyetini düşürmek üzere Tarlabaşı Bulvarı 30 m'den -Divanyolu'nda olduğu gibi- 20 m'ye, caddeler 20 m'den 11,50 m'ye, 12,50 m olan sokaklar ise 9 m'ye indirilmişti. Fakat mevcut durumla karşılaştırıldığında, cadde ve sokakların toplam alanını neredeyse iki katına çıkarmayı öngören bu düzenleme, mülk sahiplerinin ciddi tepkilerine neden olmuş ve projenin uygulanmasından vazgeçilmiştir. Yangın sonrası düzenleme yalnızca üç sokakla sınırlı tutularak kimi caddelerin genişletilmesiyle yetinilmiştir.[38]

Sultan Abdülmecid döneminde başlayan düzenlemeler, Sultan Abdülaziz döneminde büyük boyutlara ulaşmıştır. Fakat 1870'lerden itibaren düzenleme ve yol açma çalışmalarının Dolmabahçe ve diğer sarayların yakın çevresiyle sınırlı kaldığı görülür. Osmanlı Devleti'nin borçlarını ödeyemez duruma gelmesiyle birlikte, büyük ölçüde kamu kaynaklarından karşılanan kentsel düzenlemeler önemli ölçüde azalmıştır.

Yüzyıl Dönümünde Büyük Kentsel Projeler

Şehri yeniden yapılandırmaya ve biçimlendirmeye yönelik girişimlerin Sultan II. Abdülhamid döneminde yeniden gündeme geldiğini görüyoruz. Osmanlı-Rus Savaşı'nın (93 Harbi) sona ermesiyle bir istikrar dönemine girilmesi yanında, Osmanlı borçlarının yönetiminin Düyun-ı Umumiye eliyle Avrupalı devletlerin denetimine geçmesi ve maliyeti yüksek ulaşım ve kentsel düzenleme projelerine kredi akışının başlamasının da bunda etkisi bulunmaktadır.

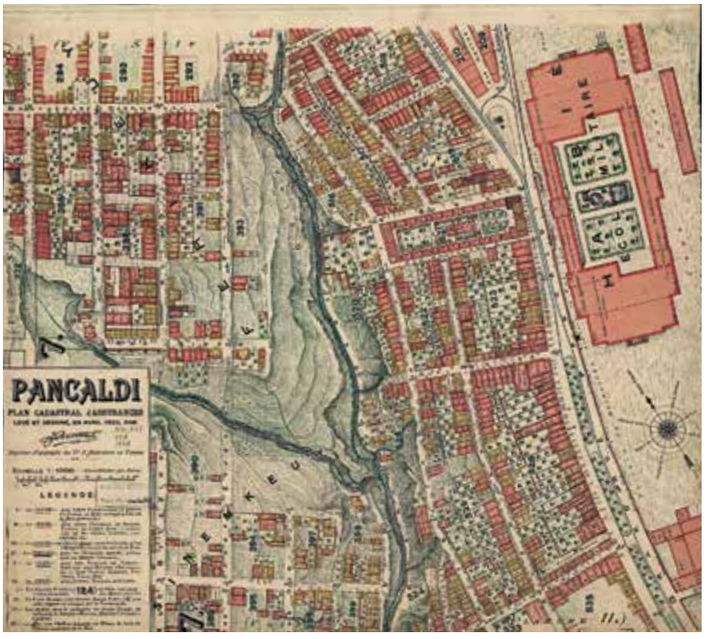
Sultan II. Abdülhamid, Paris sefiri Salih Münir Bey'den İstanbul'u güzelleştirmek ve gerekirse yeniden inşa etmek üzere Fransa'dan uzmanlar getirmesini ister.[39] Salih Münir Bey, bu iş için Paris Belediyesi başmimarı ve 1878 Paris Dünya Sergisi'nde gösterişli sergi binaları tasarlamış olan Joseph Antoine Bouvard'a başvurur. 1901 yılında İstanbul'u planlamak üzere davet edilen Bouvard sorumlulukları nedeniyle Paris'ten ayrılamayacağını belirtmekle birlikte, İstanbul üzerinde çalışmayı kabul etmiştir. Şehrin haritalarının hazırlanmadan planlamasının yapılamayacağını vurgulamakla birlikte, düzenlenmesi istenen alanların büyük boyutlu fotoğraflarından yararlanarak İstanbul için önerdiği şehir imgesini örnekleyen çalışmalar yapmıştır. Beyazıt Meydanı ve Eminönü-Karaköy bölgesi için iki kentsel proje hazırlamıştır. İstanbul'a gelmeden hazırladığı bu

38 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 64-65.

39 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 110.

iki proje, şehrin topografyasını ve mevcut dokusunu dikkate almayan, buna karşılık büyük camileri odağına yerleştiren, *Beaux-Arts* tarzı formalist bir kent tasarımı anlayışını yansıtmaktadır.[40] Fransız mimar, Osmanlı başkenti için XIX. yüzyılda Avrupa imparatorluk başkentlerindeki anıtsal mimari ve kentsel mekân tasarımlarını çağrıştıran projeler önermiştir. Bouvard'ın Fransız *Beaux-Arts* okulunun üslubunu yansıtan üç boyutlu çizimleri bu dönemde Paris, Viyana ya da Berlin'de uygulanan ihtişamlı kent tasarımlarından farklı değildir. Ancak, birer imge çalışması olmaktan öteye gidemeyen ve şehrin topoğrafyası kadar mevcut dokusunu da göz ardı eden bu projeler uygulanamamıştır.

Sultan II. Abdülhamid döneminde, dönemin teknolojik gelişmelerine paralel olarak imparatorluk topraklarında ulaşım ve iletişim altyapısına yönelik yatırımlara öncelik verildiği görülmektedir. En önemli altyapı yatırımları demiryolları ve limanlara yapılmış ve gerek demiryollarının gerekse limanların yapımının kent mekânı üzerinde doğrudan ve dolaylı etkileri olmuştur. Osmanlı Devleti bu büyük altyapı projelerinin yapımını, yabancı şirketlere uzun süreli işletme imtiyazları vererek ve olası zararları karşılayacağını garanti ederek desteklemiştir. Sultan Abdülaziz döneminde yapımına başlanan ve İstanbul'u Rumeli'ye ve oradan Avrupa'ya bağlayan Osmanlı Demiryolları ve Alman mimar August Jachmund tarafından oryantalist üslupta tasarlanan Sirkeci Garı 1890 yılında tamamlanmıştır. Bu dönemde, 1890'larda Fransız şirketi tarafından gerçekleştirilen Anadolu Demiryolları'nın ardından 1903 yılında Bağdat Demiryolu Hattı'nın yapımına başlanmış, 1906-1908 yılları arasında bu hattın başlangıç noktasını oluşturan Haydarpaşa Garı inşa edilmiştir. Bu süreçte, Rumeli ve Anadolu demiryollarını İstanbul Boğazı'nı geçen bir köprüyle birleştirmeye yönelik, dönemi için ileri teknoloji kullanımı öneren bir proje gündeme gelir. Fransız mühendis Ferdinand Joseph Arnodin, Boğaz'ı biri Rumelihisarı ile Anadoluhisarı arasında diğeri ise Sarayburnu ile Üsküdar arasında olmak üzere iki geniş açıklıklı asma köprüyle geçen ve İstanbul'u çevreleyen bir demiryolu ringi projesi sunmuş, fakat bu iddialı proje uygulama olanağı bulamamıştır.[41] Sarayburnu ile Üsküdar arasındaki köprü projesi belirli bir mühendislik estetiği yansıtırken, kuzeyde iki hisar arasındaki köprü üzerinde cami formunda oryantalist mimari üslup, projeyi Osmanlı Hükûmeti nezdinde cazip kılmayı amaçlıyor olmalıdır.



15 J. Pervitich'in Pangaltı Sigorta haritası (İBB, Atatürk Kitaplığı)

II. Meşrutiyet'te İstanbul'da Kentsel Gelişme ve Düzenlemeler

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya çıkan gelişmeler, yeni ulaşım olanakları -atlı tramvay hatları ve Tünel'in inşası, şehir hatları vapurlarının çalışmaya başlaması, demiryolunun, liman tesislerinin ve rıhtımların inşa edilmesi- İstanbul'un mekânsal gelişiminde belirleyici olmuştur. 1914 yılında Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın kurulmasıyla birlikte tramvay hatlarının elektrifikasyonu gerçekleştirilmiş, çok sayıda yeni güzergâhın açılmasıyla çok daha uzun mesafeler kısa zamanda aşılabilir olmuştur.[42] Yüzyılın son çeyreğinde banliyö trenlerinin ve şehir hatları vapurlarının çalışmaya başlamasıyla birlikte Yeşilköy ve Bakırköy gibi banliyö yerleşimleri gelişmiş, şehir merkeziyle Boğaz köyleri, Anadolu yakası ve Adalar arasında gündelik ulaşım olanaklı hâle gelmiş, böylece şehrin yayıldığı alan büyük ölçüde genişlemiştir. Elektrikli tramvayların çalışmaya başlamasıyla birlikte şehrin birbirinden uzak semtleri ilişkilenmiş, bu hatlar boyunca çeperlere doğru kentsel gelişmenin önü açılmıştır.

1908'de II. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında İstanbul'un bir bütün olarak ele alınmasına yönelik bir plan hazırlanması gündeme gelir. II. Abdülhamid

40 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 111-125.

41 Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 107-109.

42 Günkut Akın, Ufuk Demirgüç, "1910-1930 Payitahtın Günbatımı – Kentsel Müdahaleler", *İstanbul 1910-2010: Kent Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi*, der. İhsan Bilgin v.dğr., İstanbul 2010.

döneminde kendisine Beyazıt Meydanı ve Eminönü-Karaköy bölgesi için kentsel projeler hazırlatılmış olan Antoine Bouvard'ın 1908 yılında yeniden davet edildiği ve kendisinden görüş alındığı bilinmektedir. Bouvard'ın bir plan hazırlanabilmesi için öncelikle hâlihazır haritaların hazırlanması gereği üzerinde durması nedeniyle, 1909 yılında kurulan bir komisyon tarafından şehrin haritalarının hazırlanmasına başlanmıştır.

İttihat ve Terakki Fırkası'nın yönetimde olduğu bu dönemde İstanbul'un imarında en önemli girişimleri yapan, 1912 yılında şehreminliği görevine gelen Dr. Cemil (Topuzlu) Paşa olmuştur. Tanınmış bir tıp doktoru ve cerrah olan Cemil Paşa, hükûmetle zaman zaman arasında çıkan anlaşmazlıklara karşın, kararlı yöneticiliğiyle etkin olmuş ve önemli kentsel çalışmalar yapmıştır. Cemil Paşa İstanbul Şehremaneti Fen Heyeti müdürlüğüne Lyon Belediyesi'nden mühendis André Auric'i getirmiş,[43] kendi ilişkileriyle hükûmetin de desteğiyle aldığı bir krediyle İstanbul'da yeni caddeler açılmasını, altyapı projeleri yapılarak bunların inşa edilmesini ve parklar düzenlenmesini sağlamıştır.

Fransız mühendis İstanbul için hazırladığı projede tarihî yarımada içerisinde geniş bulvarlar ile Sarayburnu-Yedikule ve Sarayburnu-Eyüp arasında tarihî yarımada çevresinde sahil yolları açılmasını önermiştir. Auric'in projesi, tarihî şehrin topoğrafyasını izleyerek tepe ve vadilerden geçen bulvarlardan oluşmakta, Beyazıt ve Aksaray meydanlarının yeniden düzenlenmesini önermekte, özellikle Aksaray'ın önemli bir merkez olarak düzenlenerek bu meydandan kara surları üzerindeki kapılara doğru ışınsal caddeler açılması üzerinde durmaktaydı. Auric'in önerdiği ulaşım şeması içerisinde, Haliç'in iki yakasında şehrin birbirinden kopuk olarak gelişmiş olan eski İstanbul ile Beyoğlu ve Galata bölgesini bağlayan, Unkapanı ve Galata köprüleri üzerinden kuzey-güney doğrultusunda iki ana yol güzergâhı önerisi özellikle dikkate değerdir. Unkapanı'ndan Yenikapı'ya açılmasını önerdiği yeni cadde tarihî şehri kuzey-güney yönünde katetmekte, bu yol Haliç'in kuzeyinde Cadde-i Kebir'e paralel bir güzergâh üzerinden Taksim'e bağlanmaktaydı. Kasımpaşa Deresi'nin üzeri kapatılarak oluşturulacak buna paralel bir diğer caddenin ise Kasımpaşa'yı Feriköy ve Kurtuluş'a bağlaması önerilmekteydi. Fransız mühendis, bu ulaşım sistemiyle birlikte bir kanalizasyon sisteminin inşa edilmesine yönelik projeler geliştirmiştir.[44]

1912-1914 yılları arasında Auric'in projeleri uygulamaya koyulmuş, kimi yangın yerleri onun yaptığı planlara göre yeniden düzenlenmiş, kanalizasyon sisteminin uygulanmasına başlanmıştır. Balkan savaşlarının yarattığı ekonomik güçlüklere karşın, Fransız Bankası'ndan alınan krediyle yeni yollar açılmış ve mevcut caddeler genişletilmiştir. Cemil Paşa'nın şehreminliği döneminde gerçekleştirdiği projeler arasında, parklar özellikle dikkate değerdir. Beyoğlu'nda 1860'ların sonunda Taksim ve Tepebaşı bahçelerinin açılmasından yaklaşık elli yıl sonra tarihî yarımada ve Üsküdar'da ilk defa bu dönemde halka açık parklar düzenlenmiştir. Cemil Paşa'nın bu konuya verdiği öncelik çevre sağlığına önem veren bir doktor olmasıyla ve eğitiminin bir bölümünü Paris'te yapmış olmasıyla açıklanabilir. Bu dönemde Gülhane Parkı düzenlenerek halka açılmış, Fatih'te Saraçhane Parkı ve Üsküdar'da Doğancılar Parkı düzenlenmiştir. Ayasofya ile Sultanahmet arasındaki ahşap konutlardan oluşan mahalle kaldırılarak yerine *square* tarzında bir park -Londra ve Paris'teki örnekleri gibi ortası yeşillendirilmiş bir meydan- yaratılmıştır. Cemil Paşa'nın bu alanda Paris'teki Concorde Meydanı'na benzer, "ortasında muazzam bir abide bulunan asfalt bir meydan" yapmayı düşünmüş olduğu da bilinmektedir.[45] Mimar Sinan'a ait hamam yapısını dahi yıkarak açmayı planladığı bu meydan projesi Âsâr-ı Atîka Cemiyeti'nin karşı çıkmasıyla engellenebilmiştir.

Cumhuriyet'in İlanı Sonrasında İstanbul

Osmanlı İmparatorluğunun I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmasıyla İstanbul'un, İtilaf kuvvetleri tarafından işgali yaklaşık üç yıl sürmüş, Ankara'da Büyük Millet Meclisi, 1 Kasım 1922'de Osmanlı Hanedanının saltanatına son vermiş, işgal kuvvetleri ise ancak 4 Ekim 1923'te İstanbul'dan çekilmiştir. 13 Ekim 1923'te Ankara'nın başkent oluşu ve 23 Ekim 1923'te Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle İstanbul, başkentlik statüsünü kaybeder. İmparatorluğun son bulmasının ardından Cumhuriyet'in kuruluşunu izleyen ilk yıllar İstanbul için ekonomik açıdan durgun bir dönem olur. Kentin uluslararası ilişkilerinin kesilmesiyle ecnebi nüfusun hızla azalması, mübadeleyle Rumların bir bölümünün kenti terk etmek zorunda kalması ve nüfusunun bir bölümünün ise yeni başkent Ankara'ya yerleşmesiyle İstanbul'un nüfusunda hızlı bir düşüş yaşanır. 1914 yılında yaklaşık 1.200.000 olarak tahmin edilen nüfus 1927 sayımında

43 Osman Ergin, *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İstanbul 1936, s. 826; İlhan Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, İstanbul 2009, s. 110.

44 Akın ve Demirgüç, "1910-1930 Payitahtın Günbatımı".

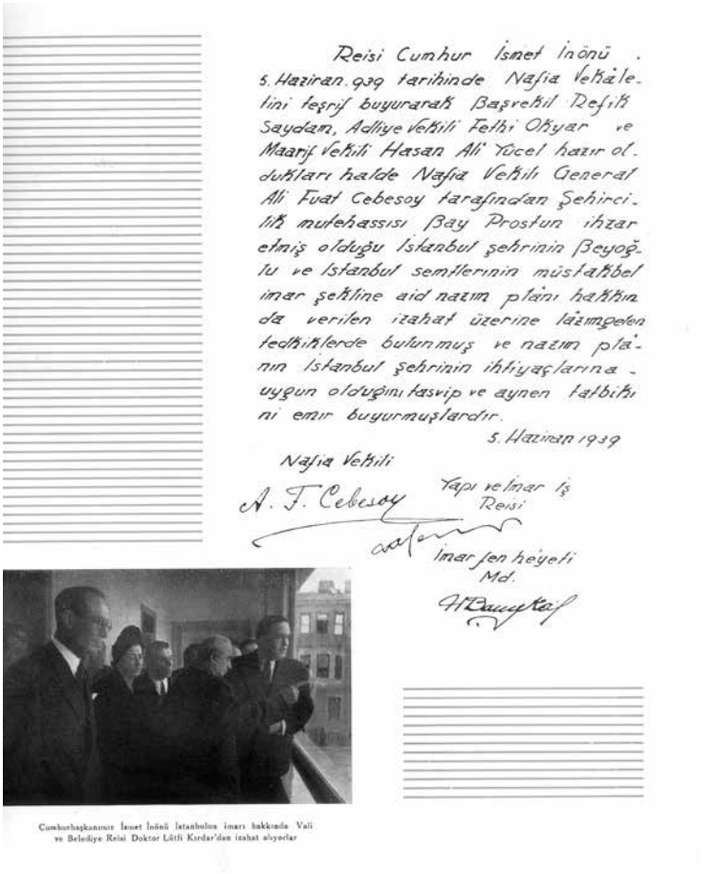
45 Akın ve Demirgüç, "1910-1930 Payitahtın Günbatımı".

691.000'e düşmüş; kentin nüfusu neredeyse yarı yarıya küçülmüştür.[46]

Yine de İstanbul şehreminleri bu dönemde kentin ulaşımına ve yangın alanlarının imarına yönelik uygulamalar yapmışlardır. 1923-1924 tarihlerinde Cumhuriyet'in ilk İstanbul Şehremini Haydar Bey'in döneminde Beyazıt Meydanı, ortasında oval biçimli bir havuz bulunan bir trafik düzenlemesiyle birlikte mimar Asım Kömürcüoğlu tarafından düzenlenmiştir. Cemil Paşa'dan sonra bir başka cerrahın, Dr. Emin (Erkul) Bey'in şehremini olduğu 1924-1928 dönemi ise kimi önemli kentsel çalışmaların yanı sıra, şehircilik ve belediyecilik alanında yapılan yayınlarla da önemli bir dönemdir. Şehremanetinde bir imar komisyonu kurulmuş, eski şehreminlerinden Cemil Paşa'nın yer aldığı bu komisyon İstanbul'da imar etkinliğini yönlendirmiştir. 1918 Cibali-Fatih yangınıyla yerle bir olmuş olan mahalleler bu dönemde ızgara planlı olarak yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda Fatih'ten Edirnekapı'ya uzanan Fevzi Paşa Caddesi, 1925-1928 yılları arasında 30 m genişliğinde bir tramvay caddesi olarak açılmış ve bu caddenin yapımı sırasında Fatih Külliyesi'nin güneyindeki Tetimme medreseleri yıkılmıştır. Şehrin Doğu Roma'dan beri ana caddelerinden birini oluşturmuş olan, Osmanlı sultanlarının kılıç kuşanmak için Eyüp'e giderken kullandıkları bu güzergâh, bu operasyon sonrasında bugün de sürekliliği olan bir yol olarak kentin morfolojisinde dikkati çekmektedir. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren tarihî yarımadadan şehrin kuzeydeki ve Anadolu yakasındaki yeni gelişme alanlarına doğru bir nüfus hareketi olmuştur. Cumhuriyet sonrasında ise nüfusu azalan İstanbul'da, büyük yangınların yıkıntı alanına dönüştürmüş olduğu eski İstanbul özellikle üst gelir grubu tarafından terk edilmekte ve şehrin bütününe oranla daha büyük oranda nüfus kaybetmektedir. İlhan Tekeli'ye göre, yangın alanlarının ortasından bu geniş yolun geçirilmesi kentin ortasındaki bu alanın çok düşük gelir grubundan kişilerin derme çatma yaptığı evlerle dolmaması ve yeni emlak yatırımları için çekici kılınmasını amaçlamaktaydı.[47]

İstanbul İçin Bir Şehircilik Yarışması (1933)

İstanbul Şehremaneti'nin tüm bu girişimlerine karşın Cumhuriyet'in ilk on yılı, İstanbul için bir durgunluk dönemidir. Bu dönemde tüm kaynakların Ankara'nın inşasına ayrıldığı ve eski başkentin ihmal edildiği birçok


Reisi Cumhur İsmet İnönü .
5. Haziran. 939 tarihinde Nafıa Vekâle-
tini teşrif buyurarak Başvekil Refik
Saydam, Adliye Vekili Fethi Okyar ve
Maarif Vekili Hasan Ali Yücel hazır ol-
dukları halde Nafıa Vekili General
Ali Fuat Cebesoy tarafından Şehirci-
lik mütehassısı Bay Prostun ihzar
etmiş olduğu İstanbul şehrinin Beyoğ-
lu ve İstanbul semtlerinin müstakbel
imar şekline aid nazım planı hakkın
da verilen izahat üzerine lâzımgelen
tedbirlerde bulunmuş ve nazım pla-
nın İstanbul şehrinin ihtiyaçlarına
uygun olduğunu tasvip ve aynen tatbiki
ni emir buyurmuşlardır.
5. Haziran 1939
Nafıa Vekili
A. F. Cebesoy
Yapı ve İmar İş Reisi
İmar fen heyeti Md.
Cumhurbaşkanımız İsmet İnönü İstanbulun imarı hakkında Vali ve Belediye Reisi Doktor Lütfi Kırdar'dan izahat alıyorlar

16- İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü tarafından CHP'nin İstanbul'daki faaliyetlerini anlatmak için hazırlanan *Cumhuriyet Devrinde İstanbul* (İst. 1949) kitabının 4. sayfasında yer alan açıklama

yazar tarafından savunulmuştur. Bununla birlikte, Ankara için 1928 yılında açılan uluslararası şehircilik yarışmasının sonuçlanması ve Hermann Jansen'in plan önerisinin 1932 yılında onaylanmasından birkaç ay sonra 1933 yılı Şubat ayında İstanbul için de bir uluslararası yarışma düzenlenmiştir. Cumhuriyet yönetimi, Ankara'da elde ettiği deneyimi İstanbul'a aktarmış, benzer şekilde İstanbul Belediyesi tarafından Avrupa'dan üç şehircilik uzmanına bir davet yazısı gönderilmiştir. Belediye reisi Muhittin Üstündağ imzalı davet mektubunda uzmanlardan "İstanbul şehrinin gelecekte alacağı şekil" üzerine görüşlerini içeren birer rapor hazırlamaları ve plan önerileri geliştirmeleri istenmiştir. Türkiye Büyükelçilikleri eliyle yürütülen bir ön araştırmanın sonucunda Fransa'dan Donate Alfred Agache ve Henri Prost, Almanya'dan ise Hermann Ehlgötz İstanbul'un planlamasıyla ilgili görüşlerine başvurulmak üzere davet edilmiştir. Agache, Avustralya'nın başkenti Canberra'nın planlaması için açılan yarışmada ikincilik ödülü almış, Buenos Aires ve Rio de Janeiro'nun planlaması üzerinde çalışmıştır.

46 Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, s. 193.

47 Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, s. 53.

Henri Prost, Fransız manda yönetimi altında Fas şehirlerinin planlaması ve uygulaması üzerinde çalıştıktan sonra, Fransa'nın Côte d'Azûr Varoise bölgesinde ilk bölge planını gerçekleştirmiş ve 1932 yılından itibaren başşehirci sıfatıyla Paris metropoliten bölgesinin nazım planlarını hazırlamaktadır. Alman şehirci Hermann Ehlgötz ise Essen endüstri kentini planlamıştır. Prost'un, Paris planlamasıyla meşgul olduğu gerekçesiyle teklifi geri çevirmesi üzerine, onun yerine Fransa'dan Jacques Henri Lambert davet edilmiştir. Agache, Lambert ve Ehlgötz İstanbul'a gelip incelemelerde bulunduktan sonra görüşlerini içeren raporlarını aynı yılın sonbaharında teslim etmişlerdir.[48] Her üç şehirci de gelecekte İstanbul'un limanının ve sanayi bölgesinin nerede konumlanacağına, ticaret bölgesinin nerede geliştirileceğine, konut bölgelerine ve yeşil alanlara ilişkin öneriler getirmiş, tarihî yarımada ile Beyoğlu bölgesini bağlamaya yönelik ulaşım çözümleri önermiştir. Özellikle liman için yer seçimi, belediye tarafından oluşturulan yarışma jürisinin seçiminde etkili olur. Agache, İstanbul Limanı'nın yüzyıllardır bulunduğu yerde, Haliç'in güney kıyısında, sanayinin ise limanla ilişkili olarak Haliç'in kuzeyinde gelişmesini öngörürken, Lambert limanın Kumkapı'dan Bakırköy'e uzanan Marmara kıyısı üzerinde konumlandırılmasını önermiştir.[49] Ehlgötz ise liman için olası üç yeri -Sirkeci, Yenikapı ve Haydarpaşa- tartıştıktan sonra, limanın geliştirilmesi için Anadolu Demiryolları'yla ilişkisi açısından en uygun konum olarak Haydarpaşa üzerinde durmuştur. Fransız ve Alman şehircilerin özellikle tarihî şehre yaklaşımları birbirinden çok farklıdır. Agache ve Lambert'in mevcut şehir dokusu içerisinde açmayı önerdikleri geniş bulvarlar ve meydanlar, tarihî mahallelerin üzerinden aşan viyadükler ve "otostratlar" jüri üyelerine gerçekçilikten uzak ve uygulanması zor görünmüştür. Ehlgötz'ün plan önerisi ise, tarihî şehir içerisinde mevcut yolların güzergâhlarını koruması ve yalnızca genişletmekle yetinmesi nedeniyle daha ekonomik ve uygulanabilir bulunmuştur. Alman şehirci, tarihî anıt yapıların ana ulaşım yollarının uzağında tutularak gezinti yollarıyla birbirine bağlanmasını, mevcut parklar dışında yeni parklar açılmamasını, bunun yerine mevcut mezarlık alanlarının korunarak kentin yeşil sistemini oluşturmasını önermiştir. Ehlgötz raporunda İstanbul'un Batı şehirlerinden farklılığına vurgu yapmış, yüzyılların birikimiyle oluşan bu karakteri koruyabilmek için "eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet koşullarıyla birleştirmenin" önemi üzerinde durmuştur.[50] Yarışma jürisi, bu üç plan önerisi arasından Alman şehirci Hermann Ehlgötz'ün projesini birçok başka gerekçe yanında, uygulanabilir bulduğu için seçmiş, fakat sonuçta bu proje uygulamaya konulmamıştır. Seçilen bu projenin neden uygulanmadığıyla bir bilgi bulunmamaktadır. İstanbul Belediyesi izleyen yıllarda kentin planlamasıyla ilgili uzman arayışını sürdürmüştür. Bu amaçla, Weimar Hükûmeti döneminde Berlin Belediyesi'nin şehircilik birimini yönetmiş olan Martin Wagner'den bu konuda görüş istenmiş, Wagner, İstanbul'u bölgesiyle birlikte, kentsel ekonomi boyutuyla ele aldığı bir rapor hazırlamıştır.[51]

İstanbul'un Planlamasında Henri Prost Dönemi (1936-1951)

Henri Prost Türkiye'nin Paris Büyükelçisi Suad Davas tarafından 1933 yılı sonunda Yalova'da bir kaplıca yerleşimi planlamak üzere yeniden davet edilmiştir. 1935 yazında bu amaçla İstanbul'a gelen Fransız şehirci, bundan bir süre sonra Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'dan İstanbul'un planlamasında "danışman" olarak çalışmasına yönelik resmî bir teklif mektubu alır. 1936 yılında İstanbul Belediyesi ile Henri Prost arasında imzalanan iki yıl süreli sözleşmenin konusu İstanbul Nazım Planı ve Programı'nın hazırlanmasıdır. Bu kapsamda Fransız şehircinin danışmanlığında planları hazırlamak üzere İstanbul Belediyesi bünyesinde bir şehircilik bürosunun kurulması öngörülmüştür.[52]

Prost ilk kez 1905-1906 yıllarında genç bir mimar olarak Paris Güzel Sanatlar Okulu'nun Roma ödül programı kapsamında İstanbul'a gelmiş, Ayasofya'nın

48 Bu şehircilik yarışmasına sunulan üç plan önerisi üzerine bkz. Cânâ Bilsel, "Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz Yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim", *Planlama Dergisi*, 2010, c. 3-4, sy. 50, s. 29-46.

49 Alfred Agache, "Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları: 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 39-52.

50 Hermann Ehlgötz, "İstanbul Şehrinin Umumi Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları: 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 13-38.

51 Martin Wagner, "İstanbul Havalisinin Planı", 1936, sy. 10-11, s. 30-33; Martin Wagner, "İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri", *Arkitekt*, 1936, sy. 8, s. 217.

52 Cânâ Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)= From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*, der. Cânâ Bilsel ve Pierre Pinon, İstanbul 2010, s. 105-109.

restitüsyonu üzerinde çalışmıştır. 1911'de Evkaf Nezareti'nin yapının restorasyonuyla ilgili kendisinden görüş aldığını,[53] aynı dönemde Şehremini Cemil Paşa tarafından kentin planlaması konusunda kendisine bir teklif yapıldığını öğreniyoruz. Kurtuluş Savaşı'nın sonunda 1922 yangınıyla yerle bir olan İzmir'in imarı için onunla ilişki kurulmuş, sonuçta René ve Raymond Danger tarafından hazırlanan İzmir planında "danışman şehirci" olarak rol almıştır.[54] Ancak İstanbul'un planlaması için Henri Prost'un seçilmesinin en önemli nedeni, bu yıllarda Paris bölgesinin planlamasını yürütüyor olmasıdır. Ankara'yı Berlin'in gelişme planlarını yapmış bir şehircilik profesörü planlarken, İstanbul Belediyesi Paris bölgesinin planlamasının başındaki şehirciye yönelmiştir. Yazılı bir belge bulunmamakla birlikte, Atatürk'ün bu seçimi "uygun bulduğunu", Prost'tan Cumhurbaşkanlığı köşklerinin bulunduğu Yalova ve Florya'nın yerleşim planlarını hazırlamasının istenmesinden de çıkarsamak olasıdır.[55]

Henri Prost, İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı Ekim 1937'de tamamlamış, fakat nazım planın Ankara'da Nafıa Vekâleti'nce onaylanması iki yıl gecikmiştir. Atatürk'ün vefatının ve bunun ardından Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'ın istifa etmesinin bu gecikmede etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Üstündağ'ın yerine vali ve belediye reisi olarak görevlendirilen Dr. Lütfi Kırdar'ın bu planı sahiplenmesi ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün desteğiyle nazım plan Haziran 1939'da onaylanmıştır. Dr. Lütfi Kırdar ile Henri Prost arasında kurulan karşılıklı güven ilişkisi, kentin yöneticisi ile şehirci arasında uzun soluklu bir işbirliğini olanaklı kılacak, Prost'un sözleşmesi iki-üç yıllık sürelerle yenilenecek, kendisi 1941-1947 yılları arasında sürekli olarak İstanbul'da kalacaktır.[56] Prost, 1937 tarihli Avrupa Ciheti Nazım Planı'nın ardından, 1939'da Anadolu Ciheti Nazım Planı'nı hazırlamış, 1939-1948 arasında Boğaziçi'nin her iki kıyısındaki yerleşimlerin planları üzerinde çalışmıştır. Belediye İmar Bürosu'ndaki ekibiyle birlikte 1/2000 ölçekli sektör planlarını ve kentsel tasarım projelerini geliştirmiştir. Atatürk Bulvarı'nın açılması, Eminönü Meydanı'nın düzenlenmesi ve Taksim Gezisi gibi büyük boyutlu kentsel operasyonlar, II. Dünya Savaşı yıllarının ekonomik güçlüklerine karşın bu dönemde gerçekleştirilmiştir. 1943-1953 dönemini kapsayan *On Senelik Plan* ise bu tarihe kadar hazırlanmış olan planların sentezinin yapıldığı bir "Mıntıka Planı" (bölgeleme planı) ile nazım planların uygulanmasına yönelik bir uygulama programı içermektedir.[57]

1937 tarihli İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı, eski İstanbul ve Beyoğlu ciheti olmak üzere 1/5.000 ölçekli iki bölümden oluşmaktadır. Nazım planın açıklama raporu ise öncelikli kentsel operasyonların sıralandığı bir program niteliğindedir. Bu programda sıralanmış ve planda işlenmiş olan kentsel operasyonlar, nazım planın stratejik noktalarını oluşturmaktadır. Henri Prost'un İstanbul planlaması başlıca üç ilkesel konu olan ulaşım (*la circulation*), çevre sağlığı (*l'hygiène*) ve estetik (*l'esthétique*) çevresinde geliştirilmiştir.[58] Kentin ulaşım ağının motorlu taşıt dolaşımına uygun olarak yeniden düzenlenmesi, kent çevresi ve yapılaşmanın insan sağlığına uygun bir biçimde yenilenmesi ve tüm bunların kent estetiğini dikkate alan bir yaklaşımla yapılması Prost planlamasının birbirinden ayrılmaz ilkeleridir.

1930'larda İstanbul'da nüfus artışı ülkenin kentsel nüfus artışının gerisinde olmasına karşın, şehir Avrupa yakasında kuzey yönünde, Anadolu yakasında ise sahil boyunca doğuya doğru genişlemektedir. Şehrin merkezî iş alanları Eminönü ve Karaköy çevresinde yer almaya devam ederken konut alanlarının uzaklığı önemli ulaşım sorunlarına yol açmaktadır.[59] Şehir, çevresine doğru yayılmayı sürdürürken, yangın alanlarının büyük boşluklar oluşturduğu tarihî yarımada ise terk edilmekte ve köhnemektedir. Prost bu durum karşısında İstanbul nazım planının bir "gelişme planı" (*plan d'extension*) değil, bir "toplanma/yoğunlaşma planı" (*plan de concentration*) olması gerektiği sonucuna varmıştır. Bu amaçla, birbirinden kopuk gelişmiş olan kentsel alanları bir omurga çevresinde yeniden yapılandırmayı

53 Pierre Pinon, "Henri Prost: Paris'ten Roma'ya, Fas'tan İstanbul'a", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)= From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*, der. Cânâ Bilsel ve Pierre Pinon, İstanbul 2010, s. 22.

54 Cânâ Bilsel, "İzmir'de Cumhuriyet'in 'Modern' Kentine Geçişte Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu: Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", *Domus M,* 2001, sy. 9, s. 42-46.

55 Jean Royer, "Istanbul", *L'oeuvre de Henri Prost, Architecture et Urbanisme*, L'Académie d'Architecture, Paris 1960; Pinon, "Henri Prost: Paris'ten Roma'ya, Fas'tan İstanbul'a", s. 39.

56 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 109-111.

57 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 142-147.

58 Henri Prost, "L'Urbanisme au Point de Vue Technique", yayımlanmamış konferans metni, Mart 1927 (Institut Français d'Architecture /Académie d'Architecture, Fonds Prost, HP.ARC.73/4).

59 Henri Prost, *Les Transformations d'Istanbul – Communication de Henri Prost, 17 Septembre 1947*, yayımlanmamış plan raporları, s. 16-17.

hedeflemiştir.[60] Nazım planda şehrin tarihî merkeziyle kuzeyde Taksim çevresinde oluşan yeni merkez, kuzey-güney yönünde iki ana yol güzergâhının oluşturduğu ulaşım omurgasıyla birbirine bağlanmakta, böylece Haliç'in iki yakasında bölünmüş olan kentsel alanların bütünleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Prost, mevcut kent içerisinden geçirdiği bu iki ana yol güzergâhını, Haliç'in kuzeyinde "sanat yapılarıyla" (tünel ve viyadüklerle) tepe ve vadilerden geçecek otomobil yolları biçiminde planlamıştır. Şehirci, İstanbul için önerdiği, şehri bir ucundan diğerine duraksamadan katetme olanağı sağlayan bu ulaşım sisteminin 7.000.000 milyon nüfuslu Paris metropolü için önerdiğinden "daha modern" olduğunu savunmuş,[61] bireysel özgürlük sağlayan otomobillerin gelecekte başlıca ulaşım aracı olacağını öngörmüştür.[62] Omurgayı oluşturan iki yoldan ilki Taksim'den Tepebaşı'na, oradan Azapkapı'ya ulaşmakta, Atatürk (Unkapanı) Köprüsü'yle Haliç'i geçmektedir. Bu aksın devamında Atatürk Bulvarı tarihî yarımadayı kuzeyden güneye katettikten sonra Yenikapı'da son bulmaktadır. İki merkez arasındaki diğer bağlantı ise Taksim'den "3 No.lu Otoyol" ile bir tünel ve viyadük üzerinden geçerek Karaköy'e, oradan Galata Köprüsü üzerinden Eminönü'ne ulaşacaktır. Buradan merkezî iş alanına ulaşım sağlayacak önerilen iki yoldan biri Sirkeci üzerinden Bâbıâli'ye, diğeri ise Hanlar Bölgesi'ni katederek Kapalı Çarşı'ya bağlanacaktır. Henri Prost, bu iki ana yol güzergâhının yanı sıra, daha kuzeyde Kasımpaşa'dan Kurtuluş'a çıkan, ilk yola paralel bir diğer bağlantı daha önermiştir. Beyoğlu Ciheti Nazım Planı'nda bu üç yol önerisinin dışında, Boğaz kıyısına paralel üç "korniş" yolu önermiştir. Bu yolların kuzeye doğru kentsel gelişmeyi desteklemeye yönelik olduğu söylenebilir. Bunlardan ilki Boğaz kıyısını izleyen ve şehircinin "alt korniş yolu" olarak adlandırdığı sahil yoludur. "Üst korniş yolu" ise Taksim'den Harbiye'ye uzanan Cumhuriyet Caddesi ve oradan Mecidiyeköy'e uzanan Büyükdere Caddesi'nin güzergâhını izlemektedir. Üçüncü korniş yolu ise bu iki ana arterin ortasında, Boğaz kıyısındaki yerleşmelerin üst kotundan geçecek ve Boğaz koruları içerisinde oluşturmayı düşündüğü "park siteleri"ne erişimi sağlamaya yöneliktir.[63]

1937 tarihli nazım planda şehirci, Avrupa yönünden kente ulaşan demiryolunun ana istasyonunu Sirkeci'den Yenikapı'ya taşımayı önermiştir. Atatürk Bulvarı burada inşa edilecek uluslararası garın önünde son bulmaktadır. Bu planda Avrupa yönünden gelen tren vagonlarının Haydarpaşa'ya feribotlarla geçirilmesine yönelik Yenikapı'da bir feribot limanı da bulunmaktadır. Sirkeci İstasyonu banliyö trenlerine tahsis edilecek, Yenikapı'dan sonra demiryolu yeraltına alınacaktır. Böylece, Sarayburnu'ndan Yenikapı'ya uzanan, "dünyanın en güzel manzarasına sahip" bu kıyı boyunca gezinti amaçlı bir sahil bulvarı düzenlemeyi önermiştir.[64]

Prost, ulaşımı "rasyonel" bir biçimde çözmek amacıyla, tarihî yarımadada yol ağı etütleri yapmış, yeni caddelerin açılmasını, mevcut caddelerin genişletilerek yeniden düzenlenmesini önermiştir. Nazım planda Divanyolu'nun devamında genişletilen Ordu Caddesi ile Aksaray'a ulaşan ana arter, Murad Paşa Külliyesi önünde üç kola ayrılmaktadır. Bu üç yoldan ortadaki İstanbul'un uluslararası karayolu bağlantısı olacak olan İstanbul-Edirne-Londra yolunun kente giriş yolu olarak düşünülmüştür. Prost, 1937 tarihli nazım plan açıklama raporunda bu caddeyi mevcut caddenin adına atıfla Millet Caddesi, bunun kuzeyinde 1 No.'lu Park'ın aksında uzanan yolu ise Vatan Caddesi olarak adlandırmaktadır.[65]

Prost'un şehircilik yaklaşımında ulaşım ile birlikte çevre sağlığı, planlamayı belirleyen ikinci ilkeyi oluşturur. Şehirci Galata ve Beyoğlu'ndaki tarihî mahallelerde yapı yoğunluğunu çok yüksek bulmuş, dar sokak ve avlulara güneş ışığının giremediği bu alanın sağlıklı hâle getirilmesini savunmuştur. Bu bölge için ekibiyle birlikte geliştirdiği sektör planlarında kent dokusunun kademeli olarak bütünüyle yenilenmesini öngörmüştür. Galata bölgesinin sektör planında, Prost'un yardımcılığını üstlenmiş olan İstanbullu mimar ve şehirci Aron Angel'in imzası bulunmaktadır. Prost benzer biçimde Tarlabaşı'nın kuzeyinde kentsel dokuyu insan sağlığına uygun biçimde yenilemeye yönelik ayrıntıda etütler yapmıştır. Yapı parselleri birleştirilerek elde edilen yeşil kent adaları üzerinde ayrık nizamda serpiştirilmiş yapı bloklarının önerildiği bu etütlerde modernist bir şehircilik yaklaşımının etkilerini görmek olanaklıdır. Prost'un nazım planında, dönüşümü öngörülen bu alanlar dışında yeni gelişme alanları oldukça sınırlıdır. Avrupa Ciheti Nazım Planı'nda 2 No.'lu Park düzenlemesi çevresinde planlanan Elmadağ-Maçka bandıyla, Ihlamur Vadisi'nin

60 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 116-118.

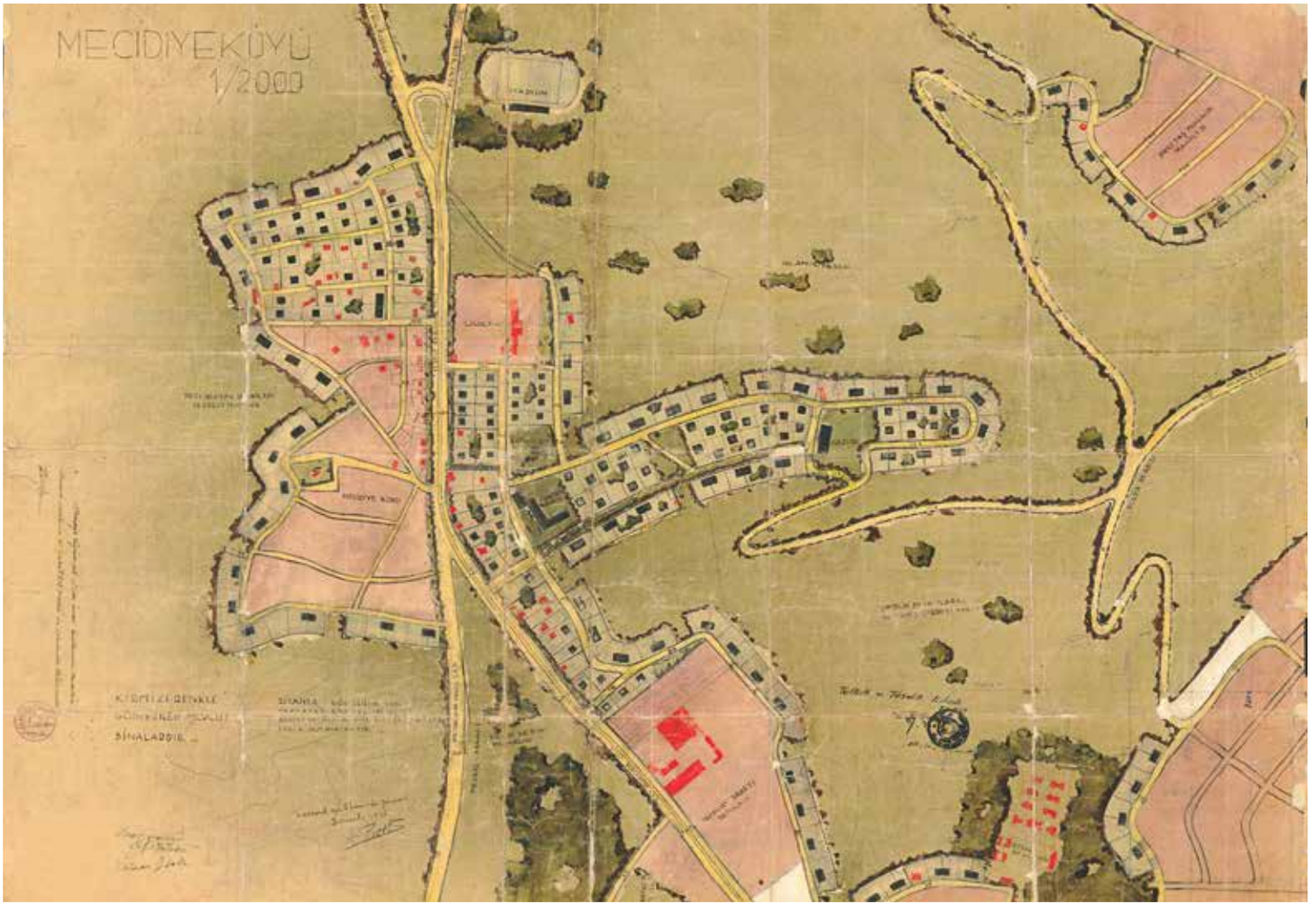
61 Henri Prost, "Mémoire Descriptif du Plan Directeur", *Les Transformations d'Istanbul*, c. 3, s. 19-21.

62 Cânâ Bilsel, "İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1937", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine*, s. 263-269.

63 Bu konuda daha ayrıntılı bir tartışma için bkz. Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 137-141.

64 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 260-261.

65 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 258-260.



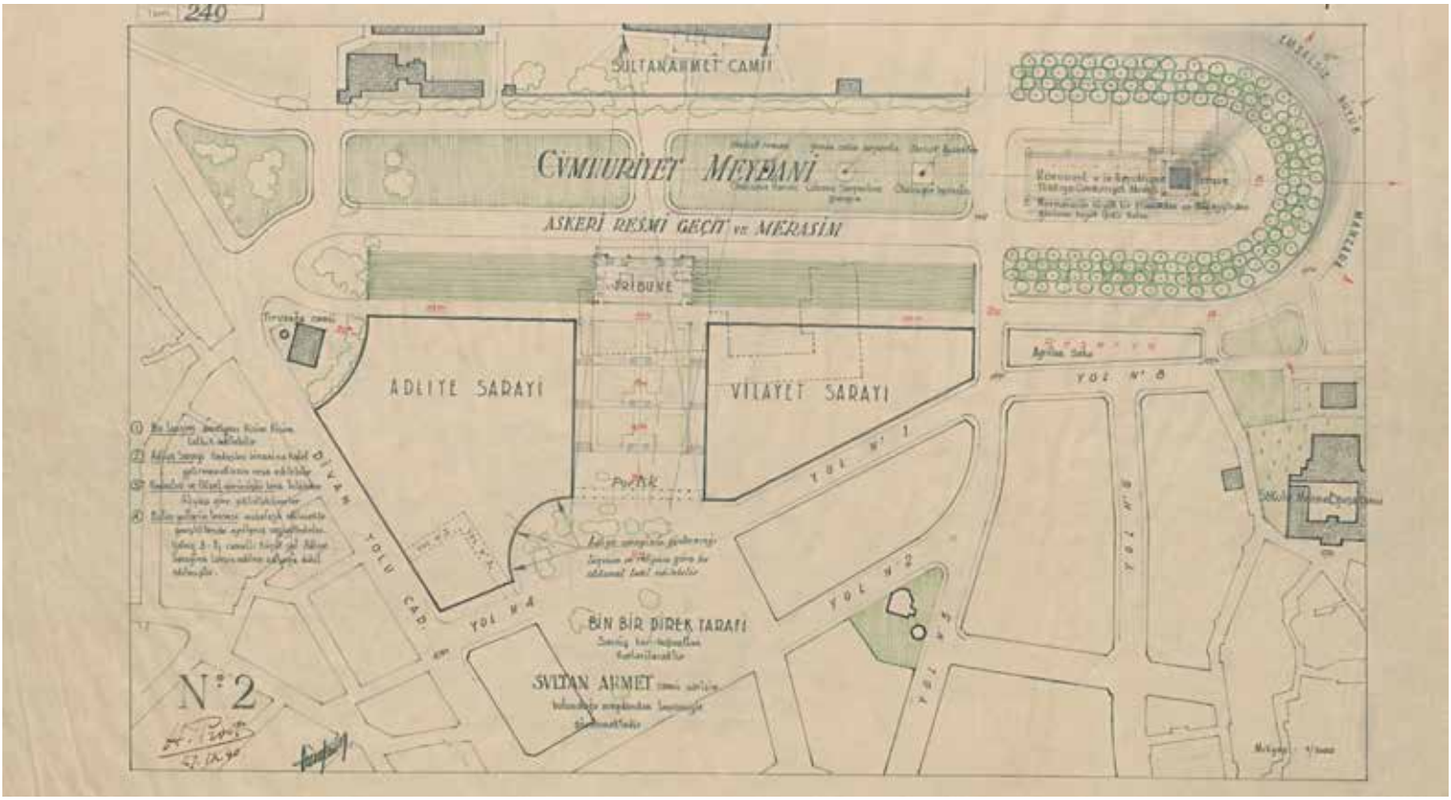
17- Henri Prost'un "Mecidiyeköyü Planı", 18 Ocak 1937 (İBB Arşivi)

üst kotlarında benzer şekilde bir yeşil rekreasyon alanı çevresinde planlanan ikinci bir konut alanı dışında yeni gelişme alanı bulunmaması dikkat çekicidir.[66]

Parklar ve diğer serbest sahalar ise Prost'un nazım planında gerek çevre sağlığı açısından gerekse tüm kentlilerin kullanımına açık kamusal alanlar olarak önemli yer işgal eder. Tarihî yarımadada, Bayrampaşa Deresi boyunca düzenlenmesi önerilen 1 No.'lu Park ve Sarayburnu'ndan Küçük Ayasofya'ya uzanan Arkeoloji Parkı, Beyoğlu cihetinde ise Taksim Gezisi ve Harbiye ile Maçka arasındaki vadi üzerinde düzenlenen 2 No.'lu Park gibi büyük yeşil alanlar, ulaşım şemasıyla birlikte, Prost'un nazım planını yapılandıran ana ögelerdir. Her üç park alanında da rekreasyon alanlarıyla birlikte kültürel kullanımların yer alması planlanmıştır. Aksaray'dan Yenibahçe'ye kadar Bayrampaşa Deresi vadisi boyunca uzanan 1 No.'lu Park, eğitim amaçlı bir kültür parkı olarak düşünülmüştür. Şehirci, parkın içerisinde yer alan Fenarî İsa Camii ve Sultan Selim Medresesi'nin restore edilerek müze ve sergi yapılarına dönüştürülmesini önermiştir. Bu parkın devamında kara surlarının dışında bir stadyum ve diğer spor tesisleri konumlandırmış, ileride bu alanın Olimpiyat Oyunları için planlanmasını önermiştir. Beyoğlu cihetinde Harbiye'den Maçka'ya uzanan 2 No.'lu Park alanında ise Spor ve Sergi Sarayı ve Dolmabahçe Stadyumu gibi spor tesisleriyle birlikte Açık Hava Tiyatrosu bir kültür yapısı olarak bu alanda inşa edilmiştir. Yeni önerilen bu iki büyük park alanının yanında, bu dönemde Boğaz korularından bir bölümünün belediye tarafından satın alınıp halka açık parklara dönüştürülmesiyle İstanbul'da büyük yeşil alanlar sistemi oluşturulmuştur. Büyük ölçekli bu parklar yanında mahalle ölçeğinde çok sayıda küçük park ve çocuk bahçesi planlanmış ve bunların bir bölümü uygulanmıştır.[67]

66 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 263-264.

67 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 261-263; Cânâ Bilsel, "Serbest Sahalar: Parklar, Geziler, Meydanlar", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine*, s. 349-379.



18- Henri Prost'un "Atmeydanı Planı", 27. 09. 1940 (İBB Arşivi)

Henri Prost, İstanbul'da en önemli dönüşümü tarihî yarımadada öngörmüştür. İstanbul'un merkez işlevlerinin tarihî merkez çevresinde gelişeceği öngörüsü, bu alanın modern bir şehir merkezine dönüştürülmesi gerektiği sonucuna varmasına neden olmuştur. Atatürk Bulvarı'nın doğusunda iş ve ticaret merkezi kullanımları yoğunlaşırken, bu aksın batısında konut alanları yeniden düzenlenecektir. Gerçekte Prost'un İstanbul'da önerdiği kentsel gelişme alanı bütünüyle "Eski İstanbul"dur. Atatürk Bulvarı'nın açılması sürecinde yapılan kamulaştırmalar yanında mülkiyetlerin toplulaştırılarak yeni bir düzene göre adalara bölünmesi, bunun bir uygulamasıdır. Prost, Marmara kıyısı boyunca mevcut kentsel dokuyu sahil bulvarı üzerinde yüksek standartlı konut bloklarından oluşacak yeni bir yerleşim alanına dönüştürmeyi önermiş, buradan taşınacak olan dar gelirli gruplar için yeni konut alanları açmayı düşünmüştür. Silivrikapı'dan Yedikule'ye kadar uzanan alanda kara surları boyunca ayırdığı "ucuz evler mıntıkası" hem bu amaca hem de surların batısında öngördüğü yeni liman ve büyük sanayi bölgesinde çalışacak işçilere yöneliktir.[68]

Henri Prost, 1947 yılında Paris'te Mimarlık Akademisi'nde verdiği konferansta İstanbul planlamasını "hassas bir cerrahi operasyon"a benzetmekte, tarihî kentin "eşsiz siluetinin" bir bütün olarak korunmasının önemini vurgulamakta, buna karşılık "büyük ulaşım yolları inşa etmenin ekonomik ve toplumsal bir gereklilik" olduğunu savunmaktadır.[69] Şehircinin tarihî yarımada için koymuş olduğu 40 m rakımdan yüksek yapı yapılmaması kuralı, tarihî İstanbul siluetinin büyük ölçüde korunabilmesini sağlamıştır.

Henri Prost ve ekibi İstanbul'un Osmanlı ve Bizans dönemine ait yapılarının envanterinin çıkarılmasına yönelik çalışmalar yapmıştır. Tarihî kentin sektör planlarında açılması düşünülen yeni yolların güzergâhlarının, bu yapılar korunacak biçimde geçirilmesine dikkat edildiği, yapıların çevrelerinin açılarak yeşil alan düzenlemeleri yapıldığı izlenmektedir. Şehirci raporlarında Osmanlı döneminden kalma çok sayıda yapının işlevsiz kalarak harabe hâline geldiğini işaret etmekte, bunlara yeni işlevler verilmesini, yeni düzenlenecek parklar içerisinde anıtsal ağaçlarla birlikte birer "pitoresk" öge olarak korunmalarını önermektedir.

68 Cânâ Bilsel, "İstanbul'un Dönüşümleri: Prost Planlaması ve Modern Kenti Yaratmak", *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010*, haz. İpek Akpınar, İstanbul 2010, s. 61.

69 Prost, "Communication de Henri Prost – 17 Septembre 1947", *Les Transformations d'Istanbul*, s. 18.

Bu, anıt yapıları tarihî bağlamlarından koparan bir koruma anlayışını ortaya koymaktadır.[70]

Tarihî yarımadada Prost'un önerdiği düzenlemeler arasında Eminönü Meydanı düzenlemesi şehircinin "cerrahi operasyon"dan ne anladığını sergilemesi bakımından ilginçtir. Dr. Lütfi Kırdar'ın belediye başkanlığı döneminde uygulanan bu düzenlemeyle Yeni Cami ve Mısır Çarşısı'nın önü açılarak gerçekleştirilen operasyonla meydan genişletilerek bu iki anıt yapı ön plana çıkarılmıştır.[71] Burada ulaşımı kolaylaştırmanın yanında, anıt yapıların meydanla olan estetik ilişkisi bu düzenlemede belirleyicidir. Prost, İstanbul'un anıt yapılarını perspektif etkilerini öne çıkaran Batılı bir kent estetiği anlayışıyla kentsel bağlamı içerisinde yeniden yorumlamıştır.

Tarihî ve doğal çevreyi korumaya yönelik planlama çalışmalarıyla tanınan bir şehirci olmasına karşın Henri Prost'un İstanbul'da tarihî kent dokusu üzerindeki müdahaleci tutumunun çeşitli nedenleri olduğu ileri sürülebilir. Öncelikle, yetkililer tarafından İstanbul'un planlamasıyla ilgili ne beklendiği önemlidir. Şehirci, planlama raporlarının "Eski İstanbul" başlıklı cildinin giriş bölümünde, "1908 Devrimi"ne vurgu yapmakta ve Osmanlı döneminin sonlarından itibaren İstanbul'un, kenti modernleştirmeye dönük operasyonlara konu olduğunu vurgulamakta ve kendi planlama çalışmalarını da bu çabaların devamında konumlandırmaktadır.[72] İstanbul'un planlaması, Cumhuriyet yönetiminin çağdaş toplum yaşamını destekleyecek modern bir kent çevresi yaratma idealiyle de uyumludur.[73]

On Senelik Plan (1943-1953)

İstanbul'un fethinin 500. yılı kutlamalarına yönelik olarak 1943 yılında bir komisyon kurulmuş, bu çerçevede Henri Prost "On Senelik Plan" (*Plan Décennal 1943-1953*) başlığı altında bir imar programı hazırlamıştır.[74] Bu programda, (1) Uluslararası İstanbul Sergisi düzenlenmesi ve bu sergi için Marmara kıyısında Kadırga ile Aksaray arasında sergi alanının planlanması, (2) Olimpiyat Oyunları'nın İstanbul'da yapılması için başvurulması ve bu amaçla kara surları dışında Topkapı ve Edirnekapı arasındaki alanda Olimpiyat tesisleri ve köyünün planlanması, (3) Atatürk Bulvarı ve Şehzadebaşı'nın kesiştiği noktada, önerilen belediye binası önünde Fatih'e adanmış bir 500. Yıl Anıtı dikilmesi, (4) Sultanahmet Meydanı'nın Cumhuriyet Meydanı olarak düzenlenerek çok uzaktan görülebilecek bir İnkılap Anıtı'nın burada inşa edilmesini önermiştir. Bu önerilerden ilk ikisi, İstanbul'un fethinin 500. yılı etkinlikleri kapsamında önerdiği, Yenikapı çevresinde bir Uluslararası Sergi Alanı'nın, diğeri ise kara surlarının dışında Yenibahçe'de bir Olimpiyat Sitesi'nin planlanmasına yöneliktir. Şehirci, özellikle Uluslararası Sergi alanını ayrıntılı olarak projelendirmiştir.[75] Sultanahmet Meydanı'nda çok uzaktan görülebilecek bir İnkılap Anıtı projesi ise Cemil Topuzlu Paşa'nın otuz beş yıl önce gerçekleştirmeyi düşündüğü projeyi anımsatmaktadır.

Bunun dışında *On Senelik Plan*, 1937 tarihli nazım planını uygulamaya yönelik olarak gelecek on yılda yapılması planlanan kentsel operasyonları sıralayan bir program niteliğindedir. Taksim-Tepebaşı ve Taksim-Karaköy otoyollarının yapımı, Eminönü-Beyazıt yolunun açılması, Haliç'in iki yakasındaki sahil yollarının ve tarihî yarımadanın Marmara kıyısında sahil bulvarının açılması, programda bulunan ulaşıma yönelik öncelikli operasyonlardır. Taksim-Harbiye-Maçka arasındaki konut bölgesinin tamamlanması, 2 No.'lu Park düzenlemesinin içerisinde yer alan Spor ve Sergi Sarayı ve Açık Hava Tiyatrosu'nun önerilen otellerle birlikte gerçekleştirilmesi, Yenikapı-Sarayburnu arasında demiryolunun yeraltına alınması ve sahil bulvarının açılmasıyla Marmara kıyısında yeni bir konut alanı düzenlenmesi ise programda yer almaktadır. Tarihi yarımadada ise "1 No.'lu Eğitim Parkı"nın ve bununla ilişkili olarak Cerrahpaşa ve Haseki hastaneleri ile yeni inşa edilecek Tıp Fakültesi'nin bir arada bulunacağı bir "Tıp Mıntıkası"nın oluşturulması da Prost'un *On Senelik Plan* içerisinde öngördüğü konulardır.[76] Bu imar programı içerisinde kentin dış ulaşım bağlantılarıyla ilişkili kararlar bulunmaktadır. Yeşilköy Havalimanı'nı kente bağlayan "Avrupa-Asya Otomobil Yolu" Yedikule'den sahil bulvarına

70 Prost'un İstanbul planlamasında koruma-dönüşüm ikilemiyle ilgili olarak bkz. Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 127-133.

71 Cânâ Bilsel, Tümay Arıcan Çin, "Eminönü Meydanı ve Çevresi Tarihi Kent Mekânının Başkalaşımı: Kentsel Tasarım Kuramları ve Biçim-bilim Yöntemleri ile Bir Mekânsal Çözümleme Çalışması", *Mimar.İst*, 2008, c. 8, sy. 29, s. 83-97.

72 Prost, "Introduction", *Les Transformations d'Istanbul*, *Vieil Istanbul*, c. 7, s. 1-3.

73 Bu konuda daha ayrıntılı bir tartışma için bkz. Cânâ Bilsel, "İstanbul'un Dönüşümleri", s. 63, 66.

74 Prost, "Le Plan Décennal" (On Senelik Plan), Note no. 265, 26 Nisan 1943, *Les Transformations d'Istanbul*, *Vieil Istanbul*, c. 7, s. 240-270; Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 142-147.

75 Bu konuda bkz. Cânâ Bilsel, Haluk Zelef, "Mega-event Projects in Istanbul from Henri Prost's Master Plan of 1937 to the Olympic Bids in 2000", *Planning Perspectives*, 2011, c. 26, sy. 4, s. 621-634.

76 Bilsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması", s. 142-147.

bağlanacaktır. Millet Caddesi'nin uzantısındaki karayolu ise, bu planda ikincil bir yol olarak bu uluslararası karayoluna bağlanmıştır. Prost Yeşilköy'de bir de deniz uçakları limanı inşa edilmesini önermiştir. *On Senelik Plan*'da 1943-1953 arasında gerçekleştirilmesi planlanan tüm bu kentsel operasyonlar "İstanbul Mıntıkası Planı"nda bir arada gösterilmiştir. 1943 tarihli bu planda, İstanbul'un yeni limanı yine Avrupa yakasında, kara surlarının dışından Yeşilköy'e uzanan Marmara kıyısı üzerinde konumlandırılmış, Haydarpaşa Limanı ise bu plana işlenmemiştir. Prost, Avrupa demiryolu ve havayoluyla da desteklenen bir uluslararası liman olarak geliştirmeyi düşündüğü bu limanın kuzeyinde ise büyük sanayi tesislerinin kurulacağı bir organize sanayi alanı planlamıştır. İstanbul Limanı'nın nerede konumlandırılacağının başından itibaren şehirciyle Nafıa Vekâleti arasında bir anlaşmazlık konusu oluşturmuştur. İstanbul limanını, şehirle olan ilişkisinden çok Anadolu'nun beslenmesiyle ilişkili gören merkezî hükûmet, yeni limanın Avrupa tarafında inşa edilmesini onaylamamış, plancı ise Haydarpaşa Limanı'nın art bölgesinin sınırlı olduğu ve bu alanda sanayi gelişiminin olanaklı olmadığını savunmuştur.[77]

Henri Prost, Dr. Lütfi Kırdar'ın valilik ve belediye başkanlığı döneminde İstanbul'un planlamasını yürütmüştür. Tek parti döneminde valilik ve belediye başkanlığı yetkilerini elinde bulunduran bir yöneticiyle uyum içerisinde çalışan Fransız şehirci, on beş yıla yakın bir süre İstanbul'da kalmış, öngördüğü kentsel tasarım düzenlemelerinin ve operasyonların bir bölümü bu dönemde uygulanmıştır. Tarihî yarımadada Atatürk Bulvarı'nın ve Eminönü Meydanı'nın açılması, Beyoğlu cihetinde Taksim Gezisi ve 2 No.'lu Park'ın düzenlenmesi ve bu alanda kültür ve spor yapılarının inşa edilmesi, Refik Saydam Caddesi'nin açılması, Üsküdar Meydanı'nın düzenlenmesi bu uygulamalar arasında sayılabilir.

1946'da çok partili rejime geçilmesinin ardından Ekim 1949'da, bir diğer tıp doktorunun, Ordinaryus Prof. Dr. Fahrettin Kerim Gökay'ın İstanbul valisi ve belediye başkanı olmasıyla şehircinin önceki dönemde bulmuş olduğu uyum ortamının ortadan kalktığı anlaşılmaktadır. Bundan yaklaşık bir yıl sonra 26 Aralık 1950'de görevinden ayrılan Henri Prost, bu kararıyla ilgili iki gerekçe göstermektedir. Bunlardan ilki Harbiye'de yeşil alan düzenlemeleri için yapılan kamulaştırmalarla ilgili bir anlaşmazlık, diğeri ise Anadolu yakasında kentsel tasarım kararlarına uymayan parselasyonlardır. Gerçekte, tek parti döneminde tüm yetkileri elinde bulunduran bir vali ve belediye başkanıyla uyumlu bir biçimde uzun süre çalışmış olan şehirci, çok partili siyasi ortamda kent mekânı üzerinde artan spekülatif baskılardan rahatsız olmuştur. İstanbul'da mimarlık fakültelerindeki öğretim üyelerinin ve şehircilik kürsülerinden yetişen uzman kişilerin Henri Prost'un planlama yöntemine ve özellikle de İstanbul'da planlamadan sorumlu tek adam olmasına karşı yönelttikleri eleştiriler de Fransız şehircinin sözleşmesinin uzatılmamasında etkili olmuştur.[78]

Prost Sonrası İstanbul Planlaması: Müşavirler Heyeti Dönemi (1952-1956)

Henri Prost'un, 1930-1940'ların İstanbul'u için hazırlamış olduğu nazım planlar, 1940'ların sonlarında şehre göçle birlikte nüfus artışının hızlanması ve mevcut konut arzının yetersizliği sonucunda kifayetsiz kalmış, şehri tarihî merkez çevresinde toplayarak yeniden yapılandırma yönündeki plan hedefi, çevreye doğru kentsel gelişme yönündeki toplumsal eğilim ve spekülatif baskılarla çatışmıştır. Prost, 1940'ların sonunda hızlanan nüfus artışına ve gecekonduların ortaya çıkmaya başlamasına rağmen, kırdan kente göçün çok yakın bir gelecekte İstanbul'da en önemli kentleşme sorunu hâline geleceğini görememiştir. 1940'ta yaklaşık 794.000 olan şehir nüfusunun 1950'de 1.000.000'u geçmesi ve kimi ilçelerde nüfus artışının şehrin ortalamasının üzerinde olması, bu dönemin İstanbul'un planlamasında yeterince dikkate alınmamıştır.[79]

Prost'un İstanbul'dan ayrılmasından sonra, şehir meclisi imar komisyonunun önerisi ve belediye meclisinin onayıyla, onun döneminde yapılmış olan planların ne ölçüde uygulanabileceğini değerlendirmek üzere geçici bir revizyon komisyonu kurulmuştur. Kemal Ahmet Arû, Cevat Erbel, Mithat Yenen, Mukbil Gökdoğan, Muhittin Güven, Mehmet Ali Handan ve Behçet Ünsal'dan oluşan ve Seyfi Arkan'ın da gözlemci olarak katıldığı, şehircilik konusunda uzmanlaşmış olan öğretim üyesi ve mimarlardan oluşan bu komisyon, Prost planlarını, şehrin tarihî özelliklerine, topoğrafyasına, ekonomisine vb. uygunluğunu belirlemek için incelemiştir. Komisyon raporunda, planların hazırlanmasına temel oluşturması gereken verilerin

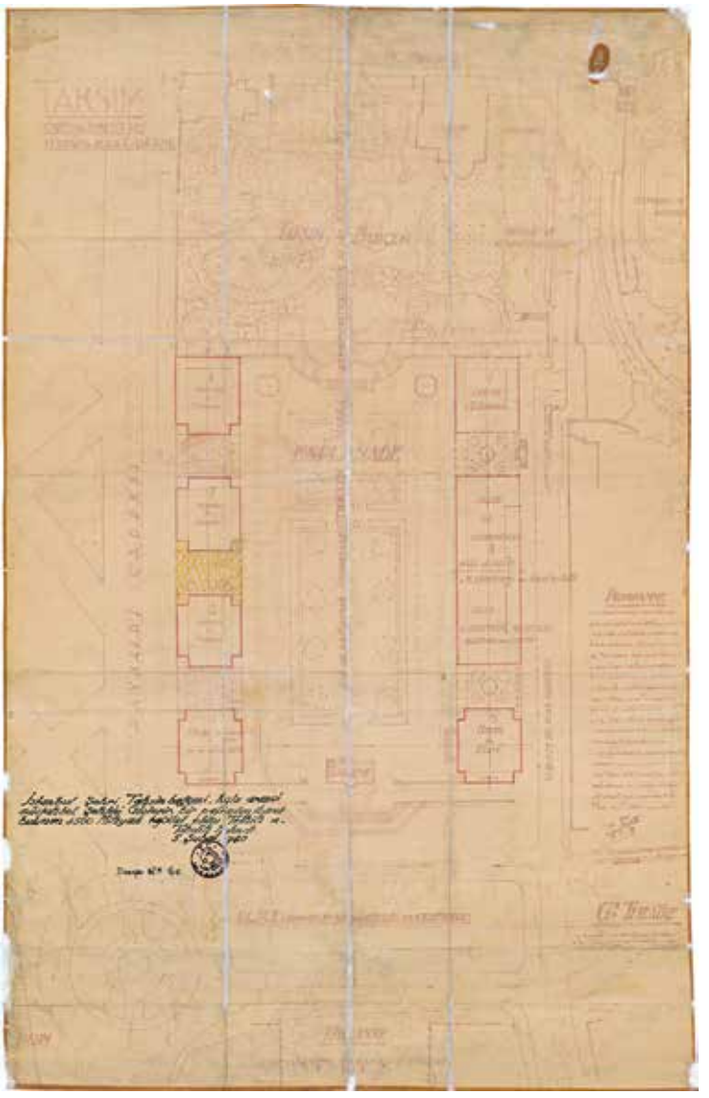
77 Bilsel, "İstanbul'un Dönüşümleri", s. 53-55.

78 Fransız şehircinin, İstanbul Belediyesi'nde birlikte çalıştığı planlama ekibi içerisinde mimar ve şehirci Aron Angel yanında, ekibe sonradan katılan mimar Ertuğrul Menteşe de Prost'tan sonra İstanbul planlamasında önemli görevler üstlenmiştir.

79 Hande Suher, "Planlama", *DBİst.A*, VI, 266.

toplanması ve değerlendirilmesinde bilimsel yöntemlerin kullanılmadığı; şehrin çevresiyle birlikte ele alınmadığı, jeolojik, meteorolojik, tarihsel etütlerin yapılmadığı, şehir planlamasında artık terk edilmiş bulunan kapalı yapı adaları sisteminin uygulanmaya devam edildiği, şehirde barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım işlevlerini içerecek etütlerin yapılmadığı, planların şehrin yapısı, ekonomisi, gerçek ihtiyaçları ve ülkenin mali olanakları düşünülmeden hazırlanmış olduğu, gereksiz kamulaştırmalar içerdiği, şehir içi hız yollarının ve viyadüklerin, hayal ürünü olduğu, şehrin ölçeğini bozan ve gerçekleştirilmesi imkânsız meydanlar düzenlendiği, uygulama planlarının nazım planla bütünleşmediği ve imar planı raporlarının düzensiz ve karışık olduğu gibi eleştirel değerlendirmelerde bulunmuştur.[80] Bu değerlendirmelerden bir bölümü, dönemin bilimsel yöntemleri öne çıkaran planlama yaklaşımının komisyon üyelerince benimsendiğini göstermektedir.

Komisyonun bu değerlendirmelerini dikkate alan Belediye Meclisi, Prost tarafından hazırlanmış bulunan imar planının revizyonunu yapmak ve büyük İstanbul'un gelecek planlarını hazırlamak üzere İmar Müşavirler Heyeti'ni kurar. Bu heyet Kemal Ahmet Arû, Cevat Erbel, Mukbil Gökdoğan ve Emin Onat'tan oluşmaktadır. 1952-1956 yılları arasında Müşavirler Heyeti'nin danışmanlığında Belediye İmar Müdürlüğü'nde planların güncellenmesine yönelik çalışmalar yürütmüştür. Bu amaçla ilk aşamada nüfus hareketlerinin saptanması, arazi kullanımı, nüfus yoğunlukları, küçük sanayi imalathanelerinin dağılımı, ulaşım yoğunlukları, yeşil alanların dağılımları konularında araştırma ve analizler başlatılmıştır. Ancak şehrin hızlı büyümesi karşısında, Müşavirler Heyeti bu araştırmalara son vererek 1/5.000 ölçekli nazım planların revizyonunu yapmak zorunda kalmıştır. Bu şekilde revize edilen "Beyoğlu Ciheti Nazım Planı" Ekim 1953'te Belediye Meclisi tarafından ve Şubat 1954'te Nafıa Vekâleti tarafından onaylanmıştır. Birçok açıdan Prost planını esas alan bu revizyon planında, planın kapsadığı alan iki katına çıkarılmış; daha önce ayrı yerleşmeler olarak planlanmış olan Bebek'in kuzeyine kadar Boğaz yerleşmeleri bu plan içerisinde bütünleştirilerek Mecidiyeköy, Levent ve Etiler mahalleleri plan sınırları içerisine alınmıştır. 480 hektar yeni konut alanı açılarak, bu alanlarda 102.000 kişinin yerleşeceği öngörülmüştür. Prost planında olduğu gibi bu planda da, çevreyi kirleten sanayi tesisleri Kasımpaşa ile Kâğıthane



19- Henri Prost'un "İstanbul Şehri Taksim Bağçesi kışla arazisi müstakbel şeklini gösterir bir paftadan ibaret bulunan 1.500 mikyaslı tafsilat planı 5 Şubat 1940" (İBB Arşivi)

arasında korunurken, diğer sanayiler için Mecidiyeköy ile Levent ve Şişli ile Bomonti Bira Fabrikası arasındaki alanlar ayrılmakta, yerleşime ayrılan alanlarda sanayiye izin verilmeyeceği vurgulanmaktadır. Bayındırlık Bakanlığı'nca Salıpazarı'nda projelendirilmiş olan liman da bu plana işlenmiştir.[81] Prost'un Taksim ile Tophane arasında tünel ve viyadüklerle geçirmeyi önerdiği hız yolu dışında, yol güzergâhları korunmaktadır. Lütfi Kırdar döneminde kara surlarının dışından geçirilen "turistik yol"un, revizyon planında köprüyle Haliç'in kuzeyinden Mecidiyeköy-Levent yönünde Büyükdere yoluna bağlanması ve böylece sanayi bölgelerini birbirine bağlaması öngörülmüştür. Beyoğlu Ciheti Nazım Planı'nın kapsadığı alt alanlara ilişkin 1/1000 ve 1/500 ölçeklerinde

80 *1951 Tarihli Revizyon Komisyonu Raporu*, yayımlanmamış rapordan aktaran Suher, "Planlama", VI, 267.

81 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 172-173.



20- "İstanbul semtinin Haliç Yamacına ait imar planı. İstanbul umumi meclisinin 2 Mayıs 1944 tarihli toplantısında 48 sayılı kararla şehrin ihtiyaçlarına uygun olduğu tasvip ve kabul edilmiştir. 4 Eylül 1944" (İBB Arşivi)

14 adet tafsilat planı da bu dönemde hazırlanarak, uygulamaya koyulmuştur. Çalışmaların bu aşamasında, II. Dünya Savaşı ertesinde Büyük Londra planlamasını yürütmüş olan ve planlamada geliştirdiği *survey* metoduyla tanınan Sir Patrick Abercrombie İstanbul'a davet edilerek kendisinden İstanbul planlamasıyla ilgili görüş alınmıştır. Müşavirler Heyeti'nin planlama yöntem ve kararlarını büyük ölçüde yerinde bulan Abercrombie, özellikle yeni gelişme alanları için Yedikule ile Florya arasının potansiyeline dikkat çekmiştir.[82]

Bu dönemde İstanbul'da sanayinin hızlı gelişmesi ve sanayi yeri taleplerinin artmasıyla, ilgili bakanlıkların ve ekonomik sektör temsilcilerinin katılımıyla oluşturulan bir komisyon tarafından şehirde limanlar ve sanayinin durumuna ilişkin bir rapor hazırlanmış, Müşavirler Heyeti 1/10.000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı'nı bu raporu dikkate alarak hazırlamıştır. 1955 yılında onaylanan plan, şehir içerisinde kalmış bulunan zararlı ve kirletici sanayilerin taşınmasını öngörmekte, Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarına ek olarak, Prost'un 1943 tarihli Mıntıka Planı'nda önerdiği gibi, Yedikule'de yeni sanayi alanlarına hizmet edecek bir limanın inşa edilmesini de içermekteydi. İstanbul Limanı'nın Anadolu yakasında konumlandırılması gerektiği konusundaki görüşünü değiştirmeyen Nafıa Vekâleti, bu defa Tuzla-Pendik bölgesinde bir büyük sanayi bölgesi, liman ve serbest bölge oluşturulmasını gündeme getirmiştir.[83]

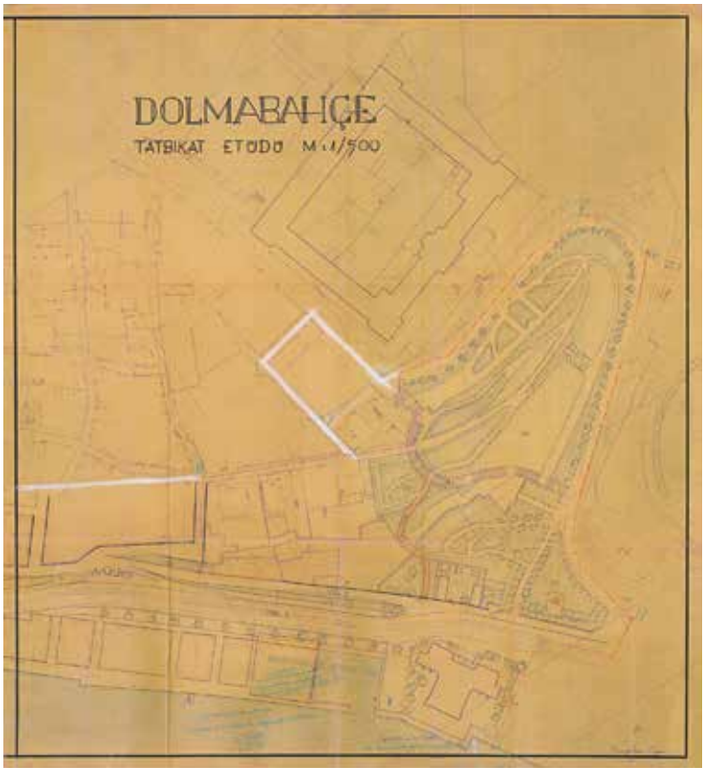
Müşavirler Heyeti, tarihî yarımadayı kapsayan İstanbul Ciheti Nazım Planı'nın da çalışmalarına başlamış, fakat İmar Müdürlüğü'nde yeterli teknik kadronun bulunmaması nedeniyle bu plan tamamlanamamıştır. Bu kapsamda Eminönü-Unkapanı yolunun açılması girişiminde bulunulmuş ve tafsilat planlarının hazırlanmasına başlanılmışsa da, uygulamada ortaya çıkan sorunlar nedeniyle bu çalışma sürdürülememiştir. Müşavirlerden bazılarının ayrılmasının ardından 1956 yılında heyetin işlevi fiilen son bulmuştur. Bundan birkaç ay sonra, başbakanın doğrudan müdahalesiyle İstanbul'un imarında yeni bir dönem başlayacaktır.

Başbakan Adnan Menderes'in İstanbul Operasyonları

Kısa süren bu planlama döneminin ardından Başbakan Adnan Menderes, İstanbul'un imarını en üst düzeyde bizzat ele almıştır. Dış ödemeler dengesinde açıklar ve enflasyonun yükselmesiyle ülke ekonomisinde güçlüklerin

82 Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, "Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, ed. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 392-394.

83 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 175.



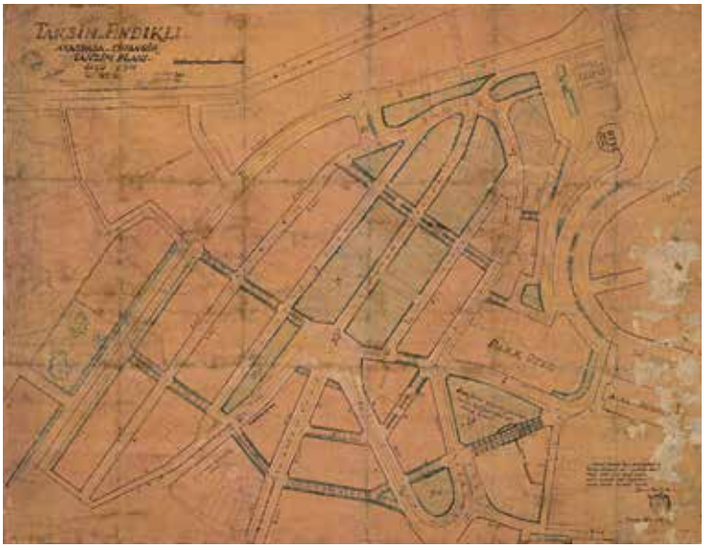
21- Henri Prost'un Dolmabahçe imar planı, 7 Mart 1949 (İBB Arşivi)

ortaya çıktığı bir dönemde, başbakanın İstanbul'da başlattığı imar operasyonları ancak siyasi gerekçelerle açıklanabilir.[84] Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra tek parti yönetimi altında ihmal edilmiş olan İstanbul, yeniden temsil mekânı olarak ön plana çıkarılırken "hükûmetin icra takatinin kalmadığı" yönündeki iddiaların çürütülmesi amaçlanmaktaydı.[85] Başbakanın öngördüğü imar programı özellikle tarihî yarımadaya odaklanmaktaydı. Kendisi bir basın açıklamasında, şehirdeki trafik sorununa vurgu yapmakta ve İstanbul'un nüfusunun 700.000 olduğu zamandan kalma, atlı arabalar için yapılmış yolların olduğu gibi bırakılamayacağını, şehir trafiğinde tıkanmaya sebebiyet veren Beyazıt, Aksaray, Eminönü, Karaköy, Tophane ve Taksim meydanlarının yeniden tanzim edileceğini, bunları birbirine bağlayan caddelerin ıslah edileceğini bildirmekteydi.[86] Başbakanın imar

84 Bu konuda bkz. Burak Boysan, "İstanbul'un Sıçrama Noktası", *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010*, haz. İpek Akpınar, İstanbul 2010, s. 81-82; İpek Akpınar, "İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine*, s. 168-199.

85 "Sayın Başvekil basına geniş izahat verdi ve İstanbul'un imar ve kalkınma prensiplerini izah etti", *İller ve Belediyeler Dergisi*, 1936, sy. 132, s. 645'ten aktaran Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 176.

86 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 177.



22- Henri Prost'un "Taksim-Fındıklı: Ayaspaşa-Cihangir Tanzim Planı, 28 Eylül 1948" (İBB Arşivi)

programının oluşmasında, özellikle yol ağı ve meydanların tanzimine yönelik olarak Prost'un *On Senelik Plan* ile revize ettiği nazım planın yanı sıra, Müşavirler Heyeti'yle birlikte Belediye İmar Müdürlüğü'nün çalışmalarının ana hatlarıyla dikkate alındığı anlaşılmaktadır.[87] Ancak uygulamada Prost'un ayrıntıda hazırlamış olduğu kentsel tasarım çözümleri yerine, yolların genişlikleri karayolu standartlarına göre belirlenmiş ve şehir içerisinde caddelerin bu şekilde açılması tarihî doku içerisinde büyük yıkımlara neden olmuştur. Bu imar operasyonları kapsamında, Londra asfaltı 50 m genişliğinde açılmış, Yeşilköy Havalimanı ve Florya bu ana yola bağlanmıştır. Suriçinde Londra asfaltı'nın devamında Millet Caddesi de Topkapı'dan Aksaray'a kadar 50 m genişliğinde, bu caddenin kuzeyinde Bayrampaşa Vadisi boyunca Vatan Caddesi ise yine surlardan Aksaray'a kadar 60 m'lik bir yol olarak açılmıştır. Aksaray'ı Beyazıt Meydanı'na bağlayan Ordu Caddesi'nin genişliği 30 m'ye çıkarılmış, yolun eğimini karayolu standartlarına göre düzenlemek için Aksaray Meydanı 1 m yükseltilirken Beyazıt Meydanı'nın seviyesi 3,5 m düşürülmüş; bu operasyon sonucunda Beyazıt yakınlarında Bizans şehrinin önemli meydanlarından Forum Tauri'ye ait kalıntılar açığa çıkmıştır. Beyazıt Meydanı'ndan Ayasofya'ya uzanan Yeniçeri Caddesi ve Divanyolu tarihî yapıların ve bahçe duvarlarının geri çekilmesiyle yeniden genişletilmiştir. Erken Cumhuriyet döneminde Edirnekapı'dan Saraçhanebaşı'na açılmış bulunan Fevzi Paşa Caddesi'nin devamında, özellikle

87 Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un İmarı", *Arkitekt*, 1955, sy. 279, s. 27-38; Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 178-179.

Şehzadebaşı-Beyazıt arasında yol genişletmesi için yıkımlar yapılmış, Direklerarası bu operasyon sonucunda ortadan kalkmıştır. Tarihî şehir dokusu içerisinde karayolu ölçülerinde açılan bu caddelerin yanı sıra sahil yolları açılmıştır. Florya'yı Sirkeci'ye bağlayan Marmara sahil yolu 30 ile 50 m arasında değişen genişliğiyle, tümüyle yeni bir yol olarak inşa edilmiştir. Benzer şekilde Haliç sahil yolunun Eyüp'e kadar uzanması planlanmış, bu yolun Eminönü-Unkapanı arasındaki bölümü bu alanda yapılan yıkımlarla 50 m genişliğinde açılmıştır. Tarihî yarımadada açılan ve genişletilen bu yollarla birlikte Aksaray, Beyazıt ve Sirkeci meydanları da genişletilerek araç trafiğine uygun olarak yeniden düzenlenmiştir.[88]

Beyoğlu tarafında Karaköy Meydanı bir yapı adasının yıkılmasıyla genişletilmiş ve 35 m genişliğinde bir yolla Azapkapı üzerinden Sütlüce'ye ve diğer yönde Tophane'ye bağlanmıştır. Trafiğe uygun olarak yeniden düzenlenen Tophane Meydanı'ndan itibaren Boğaziçi sahil yolu 30 m genişliğinde açılarak yeniden düzenlenmiş, Fındıklı-Kabataş arası genişletilmiş, Beşiktaş Meydanı açılmıştır. Sahil yolu aynı genişlikte Büyükdere'ye kadar genişletilerek yeniden düzenlenmiştir. Prost'un üst korniş yolu olarak önerdiği Taksim-Şişli-Büyükdere yolu da yine bu dönemde 30 m genişliğine çıkarılmış, bu yolu sahil yoluna bağlayan Boğaz'a dik bağlantılar açılmıştır. Bunlar arasında Barbaros Bulvarı 50 m genişliğinde bir ana cadde olarak açılmış, bu yolun açıldığı Beşiktaş Meydanı bir kavşak ve meydan olarak düzenlenmiştir. Anadolu yakasında ise Haydarpaşa-Pendik devlet yolu, yine bu dönemde geliştirilen Haydarpaşa Limanı'nı Anadolu'ya bağlayan ana karayolu bağlantısı olarak açılmıştır.[89] 1956-1960 arasında gerçekleştirilen bu imar operasyonu sırasında 7.000'den fazla bina istimlak edilmiş, özellikle tarihî yarımadada, çok sayıda kişi evini ve iş yerini kaybetmiş, 1958 yılından sonra ise istimlak bedellerinin peşin olarak ödenememesi koşulları daha da ağırlaştırmıştır.[90] Bu operasyonlar sırasında çok sayıda tarihî eser yıkılmış, buna karşılık aynı imar programı kapsamında büyük camiler, külliyeler ve diğer önemli eserler restore edilmiştir.[91]

Başbakan Menderes'in imar operasyonlarının başladığı sırada İstanbul Belediyesi, Alman Profesör Hans Högg ile İstanbul'un planlamasına yönelik bir anlaşma yapmıştır. Hannover ve Münih şehirlerinin planlarını hazırlamış olan Prof. Högg, 1957 yılı ocak ayında İstanbul'a gelmiş, kendisinin yönetiminde kurulan planlama bürosunda 1960 yılına kadar yürüttüğü çalışmalar sonucunda İstanbul için bir nazım plan önerisiyle daha ayrıntılı planlar hazırlamıştır. Prost gibi Högg de İstanbul şehrinin toplu hâle getirilmesi gereğini vurgulamış, şehrin trafik sorununun çözümüyle birlikte kanalizasyon sisteminin iyileştirilmesi ve turizm olanaklarının geliştirilmesi üzerinde durmuştur. İmar operasyonlarının tüm hızıyla devam ettiği bu dönemde açılmakta olan yol güzergâhlarının plancıya veri olarak verildiği, planlamanın uygulamayı yönlendirmek yerine, daha çok bu süreci meşrulaştırdığı anlaşılmaktadır. Prof. Högg hazırladığı genel gelişme planında, tanjant ve ışınsal (radyal) yollardan oluşan bir ulaşım şeması önermiştir. Işınsal yollar yeni açılan Millet ve Vatan caddelerine karşılık gelirken, tanjant yollar Marmara, Haliç ve Boğaz kıyılarından geçen sahil yollarından, merkezî iş alanında bulunan işlevleri birbirine bağlayan bir iç kuşak, Atatürk Bulvarı'nın da bir parçası olduğu ve şehrin önemli kavşaklarını birbirine bağlayan ikinci kuşak ve havalimanıyla şehrin dış banliyö yerleşimlerini ve şehirlerarası ilişkileri kuracak olan dış kuşaktan oluşmaktaydı. Högg, yeni açılan ve geçit resmî dışında bir işlevi olmadığı eleştirilerine konu olan Vatan Caddesi'nin devamında, surların dışında bir sanayi alanı ve bir kuzeybatı yerleşmesi önererek, bu yola işlev kazandırmayı da öngörmüştü. Kuzey yönünde Taksim-Şişli-Büyükdere yolunu, Anadolu yakasında ise Ankara ekspres yolunu iki önemli ışınsal yol olarak önermekteydi.[92]

İller Bankası İmar Planlama Müdürlüğü ve Prof. Luigi Piccinato'nun Planlama Çalışmaları

Menderes dönemi imar operasyonları özellikle mimarlık ve şehircilik meslek çevrelerinde, yolların yeterince etüt edilmeden, topoğrafyayla uyumsuz ve tarihî kent dokusunu ve eserleri tahrip ederek açılması nedeniyle sert eleştirilere konu olmuş ve yapılan istimlakler "arazi ve iskân politikasızlığı" olarak nitelendirilmişti. Bu eleştiriler karşısında, 1957 yılında Bakanlar Kurulu kararı ve Belediye Meclisi'nin verdiği yetkiyle İller Bankası tarafından İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuş, müdürlüğe Cevat Erbel getirilmiştir. Ancak

88 *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul, ts. (İstanbul Belediyesi); Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 181-188.

89 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 189-190.

90 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 191-192.

91 Akpınar, "İstanbul'da Modern Bir Pay-i Taht", s. 180-183.

92 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 180-181.



23- Henri Prost'un 2 nolu park planı (*Cumhuriyet Devrinde İstanbul*)

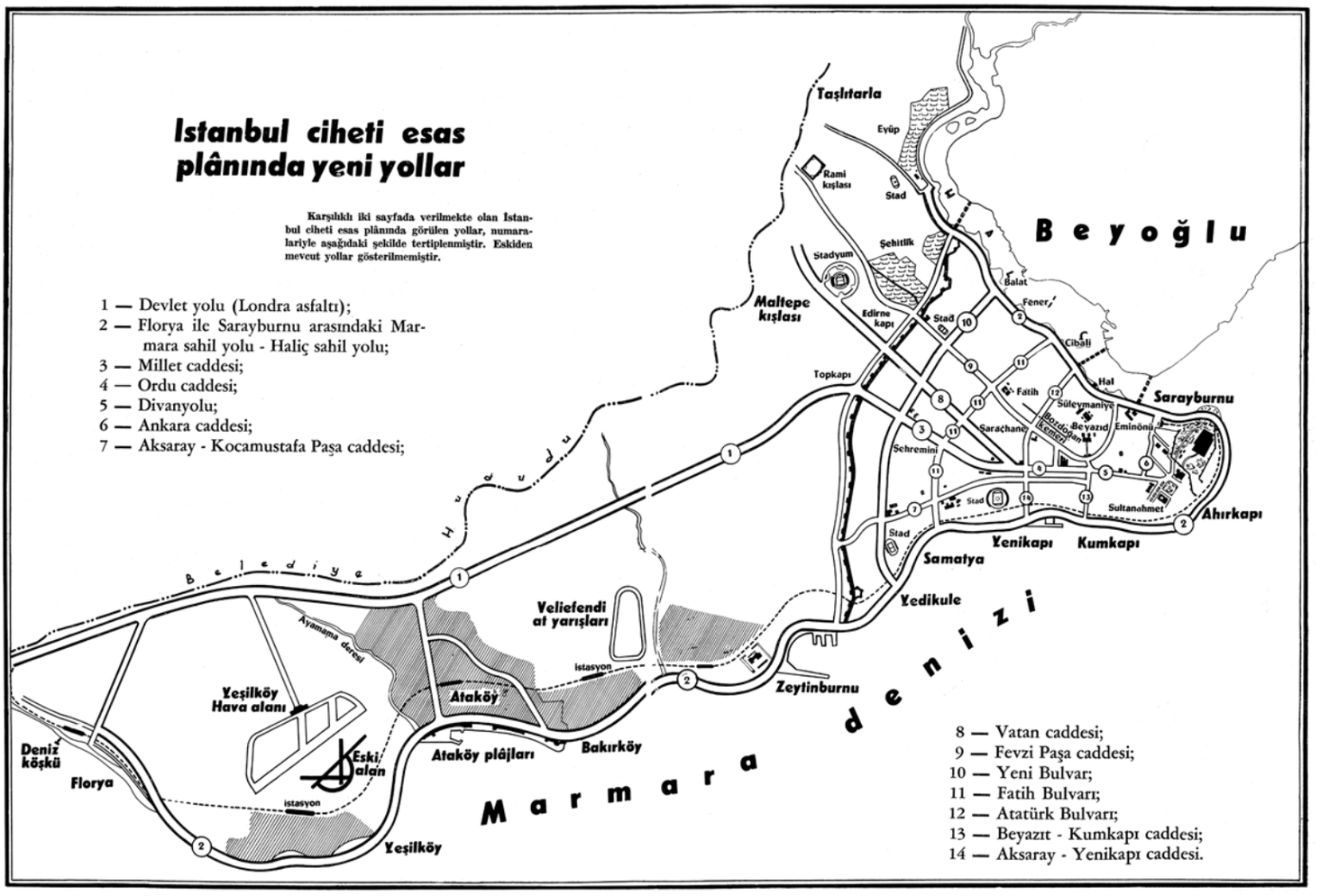
İstanbul'un planlamasıyla ilgili üç ayrı planlama bürosunun bulunması, bu konuda çok başlılığın sürdüğünü göstermektedir. Aynı dönemde, yeni kurulan İmar ve İskân Bakanlığı'nın hazırlanacak imar planlarının hızla denetleyerek tasdik etmesini sağlamak üzere İmar ve Planlama Genel Müdürü Mithat Yenen'in başkanlığında bir İdare Heyeti kurulmuştur.[93] Daha önce Emlak Kredi Bankası tarafından Ataköy yerleşmesinin planlama çalışmalarını yürütmek üzere davet edilmiş ve Ataköy 1. Kısım'ın yerleşim planını gerçekleştirmiş olan, Roma Üniversitesi Mimarlık Fakültesi öğretim üyesi şehirci-mimar Luigi Piccinato müşavir olarak görevlendirilmiştir.

1 Nisan 1958'de İstanbul Metropoliten Alanı'nın planlaması çalışmalarına başlayan İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü şehri İstanbul, Beyoğlu, Anadolu yakası ve Boğaziçi bölgelerine ayırarak bir taraftan ayrıntılı planlama çalışmaları yürütürken diğer taraftan bölgesel ölçekte nazım plan çalışmalarına başlamıştır. İstanbul ve çevresinin 1/10.000 ölçekli haritalarının hazırlanmasının ardından 1960 yılı sonunda aynı ölçekte nazım plan önerisi tamamlanmıştır. Bu nazım plan çalışması ilk defa belediye sınırları dışındaki mücavir sahaları da kapsamakta ve İstanbul'un planlamasını yakın bölgesiyle birlikte ele almaktadır.[94] Piccinato'nun danışmanlığıyla hazırlanan ve "Geçit Devri Nazım Planı" olarak adlandırılacak olan bu plana, sonraki planlama çalışmalarında sıklıkla gönderme yapılacaktır.

Bu nazım plan önerisi, önceki planlardan bütünüyle farklı öneriler içermektedir. İstanbul'un planlamasının ülkesel düzeyde verilecek politik kararlar ve bölge planlama çalışmalarıyla paralel yürütülmesi gereği üzerinde duran Piccinato, İstanbul'un bir üretim ve sanayi şehri olmaktan ziyade bir ticaret, kültür, turizm ve yönetim merkezi olarak geliştirilmesini, sanayinin

93 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları", *Mimarlık*, 1972, sy. 7, s. 60.

94 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları", s. 60.



24- Adnan Menderes döneminde İstanbul'un yeni yol planı (*İstanbul'un Kitabı*)

ise şehrin dışına taşınmasını savunmuştur. Bölgesel ölçekte, İstanbul'un çevresinde Tekirdağ, İzmit, Gemlik ve Bandırma'da sanayinin geliştirilmesiyle, İstanbul'a yönelik göç hareketinin bu merkezlere yönlendirilmesini önermiş, metropoliten ölçekte ise Haliç'in güneyinden Alibey Deresi'ne uzanan alanda mevcut sanayi tesislerinin tümüyle temizlenmesini, Kâğıthane'deki sanayi kullanımlarının ise daha fazla büyümesine izin verilmeyerek dondurulmasını savunmuştur. Eyüp'ün gerisinde, eski Edirne yolu üzerinde bulunan sanayi kuruluşlarının ise işçilere yönelik konut alanlarıyla birlikte yeniden düzenlenmesini önermiştir. Piccinato, büyük sanayi kullanımlarının Anadolu tarafında Bostancı-Gebze arasında planlanmasını, İzmit, Gemlik ve Adapazarı bölgelerinin sanayi bölgeleri olarak yeniden organize edilmesini öngörmüştür.[95] Kazlıçeşme-Bakırköy arasında inşa edilecek limanın Topkapı-Rami arasında oluşmuş bulunan sanayi bölgesine hizmet edecek şekilde düşünülmesi, Salıpazarı Limanı'nın yalnızca yolcu limanı olması, buna karşılık bölgesel gelişmenin desteklenmesi için İzmit, Gemlik, Tekirdağ limanlarının inşasına öncelik verilmesine yönelik önerileri, İstanbul nazım planının bölgesel gelişme kapsamında ele alındığını göstermesi bakımından önemlidir.

Plan hazırlığı aşamasında yapılan araştırma sonuçlarına dayanılarak yapılan projeksiyonda İstanbul nüfusunun yirmi yıl içinde 3.000.000 olacağı düşünülmüş ve nazım planda toplam 30.000 hektardan fazla alanda 2.500.000 kişinin yerleşeceği var sayılmıştır.[96] Luigi Piccinato, Prost planlamasının ve Högg'ün önerisinin esasını oluşturan, şehri tek merkezli dairesel bir şema içerisinde toparlama ve yoğunlaştırma yaklaşımına bütünüyle karşı çıkmış; kentsel gelişmeyi doğrusal (lineer) bir sistem içerisinde çözmeyi önermiştir. Menderes operasyonlarıyla açılan yeni yolları, şehir merkezi

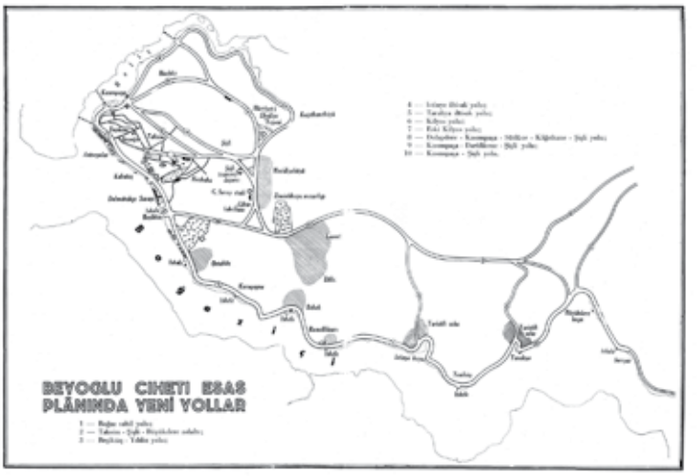
95 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 193-194.

96 Mete Tapan, "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişim ve Planlama Eylemleri", *75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, der. Yıldız Sey, İstanbul 1998, s. 84.

çevresinde yoğunlaşmaya neden olacağı öngörüsüyle eleştirmiş, İstanbul ve çevresinde kentsel gelişmeyi doğu-batı doğrultusunda bir ana ulaşım omurgasına asılmış ve birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılmış, çok merkezli bir yerleşmeler sistemi çerçevesinde yapılandırma fikrini getirmiştir. Nüfusun yeterli doygunluğa ulaştığı tarihî yarımada ve Beyoğlu tarafında Levent dışında yeni yerleşim önermezken, kentsel gelişmeyi esas olarak Anadolu tarafında öngörmüş; Ankara devlet yolunun belkemiğini oluşturacağı yeni gelişme alanlarının, her biri bir alt-merkez çevresinde gelişecek iskân üniteleri şeklinde planlanmasını önermiştir. Piccinato, bu nazım plan önerisinde, 1956 yılında Amerikan firması De Leuw Cather and Company'ye yaptırılmış olan Boğaz Köprüsü ve çevre yolları etüdünü dikkate alarak Ortaköy-Beylerbeyi arasında inşa edilecek köprüyü ulaşım omurgasının önemli bir parçası olarak ele almıştır.[97] 1/10.000 bu nazım plan, 1960 yılı sonlarında İmar ve İskân Bakanlığı'na sunulmuş, ancak onaylanmamıştır. 27 Mayıs 1960 müdahalesi sonrasında İstanbul planlamasında da yeni bir yapılanmaya gidilecektir. İller Bankası'na bağlı olarak çalışan İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü, 1961 yılı başlarında belediyeye devredilmiştir.[98]

1960 yılı sonbaharında İmar ve İskân Bakanlığı Bölge Planlama Dairesi bünyesinde Birleşmiş Milletler, OECD ve Avrupa Prodüktivite Merkezi gibi uluslararası kuruluşların da katkısıyla Marmara bölgesi planlama çalışmaları başlatılmıştır.[99] Bu çalışmaların yürütücülüğünü mimar ve şehir plancısı Tuğrul Akçura üstlenirken, belediyede kurulan İmar Planlama Müdürlüğü'nün başına mimar ve şehirci Turgut Cansever getirilmiştir. İzleyen üç yıl içerisinde bölge planlamayla metropol alan planlama çalışmaları her iki kurumun işbirliğinde yürütülmüş; böylece İstanbul'un planlamasının metropoliten ölçekte ve bölge planlama çalışmalarıyla birlikte yürütülmesi sağlanabilmiştir. Planlamaya yönelik araştırma çalışmaları yürütülürken Piccinato tarafından hazırlanan Geçit Dönemi Nazım Planı'nın geçerli olması kabul edilmiş, ancak bu planın Boğaziçi Köprüsü'yle Haydarpaşa ve Kazlıçeşme limanlarına ilişkin kararlarının uygulanabilir olup olmadığının araştırılmasına karar verilmiştir.[100]

Bu süreçte, İstanbul Belediyesi tarafından 22-24 Aralık 1961'de üniversiteler, ilgili bakanlıklar, mimar ve mühendis odalarıyla İstanbul sanayi ve ticaret odalarının temsilcilerinin, belediye yetkililerinin ve basının mensuplarının katılımıyla İstanbul İmar Planlaması Geçit Devresi Şurası toplanır. Bu şuraya, Piccinato'nun danışmanlığında hazırlanan nazım plan önerisiyle birlikte, belediyenin İmar Planlama Müdürlüğü'nde Turgut Cansever ve ekibinin hazırladığı "İstanbul Mücavir Sahalar Planı" sunulmuştur. Bu planla belirlenen mücavir alanlar dışında plan dışı iskânın, yapılaşma ve izinsiz sanayilerin önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.[101]



25- Adnan Menderes döneminde Beyoğlu'nun yeni yol planı (*İstanbul'un Kitabı*)

Doğu Marmara Bölge Planı ve Büyükçekmece'den Gebze'ye Metropoliten Gelişme Önerisi

İmar ve İskân Bakanlığı Bölge Planlama Dairesi'nin ülke genelinde belirlediği 9 bölge ve 13 alt bölge içerisinde ilk bölge planlama çalışmasını oluşturan Doğu Marmara Bölge Planlama çalışmaları İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa'yı içine almaktadır. 1963 yılında tamamlanan Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı'nda İstanbul'un ülkenin gerçek anlamda yegâne büyükşehri olduğu saptaması yapılmakta,[102] kentleşmesinin Türkiye'nin kalkınmasındaki önemi üzerinde durularak sağlıklı büyümesini sağlayacak önlemler alınması üzerinde durulmaktadır. Bu çalışmada İstanbul metropoliten alanının 5.000.000 nüfusu barındıracak şekilde planlanması hedeflenmiştir. Bu nüfusun 1.000.000'luk bölümünün mevcut yerleşim alanları içerisinde yerleştirilebileceği, ilk aşamada

97 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 194-195.

98 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları", s. 60.

99 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 196-197.

100 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 198.

101 "İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları", s. 60; Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 199-200.

102 "Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 191-208; Tuğrul Akçura, "Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı", *Yedinci İskân ve Şehircilik Haftası Konferansları*, Ankara 1964.



26- İstanbul planı 1955 (İBB Arşivi)

2.000.000 için 7.000 hektar büyüklüğünde yeni yerleşim alanları açılması, sanayi için mevcut 1.800 hektarlık alanın 4.000 hektara yükseltilmesi, kişi başına 20 m^2 yeşil alan varsayımıyla toplam 10.000 hektar yeşil alanın planlanması öngörülmüştür. Bölge planında, gelecekte 5.000.000'u bulacağı kestirilen şehir nüfusunun 4.000.000'unun Büyükçekmece ile Gebze arasında yerleştirileceği düşünülmüş, bu bölgede Piccinato'nun nazım plan önerisinde olduğu gibi, doğu-batı yönlerinde Marmara kıyısına paralel uzanan doğrusal bir yerleşmeler sistemi önerilmiştir. Her biri 1.200 hektar büyüklüğünde, 340.000 kişi için planlanan bu iskân ünitelerinin "şehir dışı yeşil saha şeritleri"yle birbirinden ayrılması ilkesi benimsenmiştir.[103] Yüzde 80'i Avrupa yakasında yerleşik bulunan İstanbul nüfusunun her iki yakada dengelenmesi amacıyla, Anadolu yakasına yerleşecek nüfusun aşamalı olarak artırılması hedeflenmiştir. Batıda Edirnekapı-Halkalı bağlantısı, doğuda ise eski Ankara yolu ana ulaşım omurgasını oluşturmaktadır. Planda bu yolların Boğaz Köprüsü ve çevre yollarıyla birleştirilmesi, ikinci aşamada ise Boğaz'ın güneyinden bir tünelle ikinci bağlantının yapılması öngörülmüştür. Salıpazarı Limanı'nın yolcu limanına dönüştürülmesi, bu limanın işlevlerinin Zeytinburnu'nda yapılacak yeni limana taşınması, Anadolu yakasında Derince Limanı yanında Avrupa yakasında Küçükçekmece'de yeni bir limanın yapılması bölge planı kapsamında önerilmiştir.[104] Plan raporunda İstanbul'un gelecekte en karakteristik fonksiyonunun "milletlerarası çapta örgütsel merkez fonksiyonu" olacağı öngörüsü ve şehrin uluslararası örgütsel ve kültürel merkez olarak geliştirilmesi hedefinin öne çıkarılması özellikle dikkate değerdir. Buna yönelik olarak uluslararası kurumlara ve kültür etkinliklerine toplam 1.380 hektar büyüklüğünde alan ayrılması planlanmıştır.[105]

Doğu Marmara Bölge Planı'nın İstanbul'a yönelik kararlarının uygulanabilmesi için, metropoliten alan ölçeğinde bir nazım planın ve daha alt ölçekte uygulama planlarının hazırlanması gerekmekteydi. Turgut Cansever'in yönetiminde Belediye İmar Planlama Müdürlüğü, bölge planının kararlarına paralel olarak arazi kullanma haritaları hazırlamış ve nazım plan

103 "Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı", s. 202-203.

104 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 200.

105 "Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı", s. 205.

alternatifleri geliştirmiştir. Bu dönemde Boğaz Koruma Planı önerisi hazırlanmış, tarihî eserlere ve gecekondulara yönelik çalışma grupları oluşturulmuştur. Fakat Turgut Cansever'in görevden ayrılmasıyla birlikte nazım plan çalışmalarının bir süre kesintiye uğradığı anlaşılmaktadır.

1/5.000 Ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı (1964)

İmar Planlaması Geçit Devresi Şurası'nda tartışılan konulardan biri, İstanbul'da imar uygulamalarını yönlendirmek üzere, şehrin bölgelerine göre imar durumunun belirleneceği planların hazırlanmasıdır. Belediye İmar Planlama Müdürlüğü tarafından, "şehrin tarihî hüviyetini" korumak ve "yarımadanın tarihî dokusu içinde ızdırapları ortadan kaldıran bir nizamın getirilmesi" gayesiyle hazırlanan ve 1964 yılında onaylanan 1/5.000 ölçekli Suriçi İmar Planı, bu kapsamda görülebilir. Bu planla Henri Prost tarafından hazırlanmış ve 1939 tarihinde onaylanmış bulunan İstanbul Nazım Planı'yla 1942 tarihli Topkapı-Edirnekapı Planı ve 1944 tarihli Yedikule-Silivrikapı ve Haliç Yamacı planları "tarihî şehir dokusunun aleyhine bir gelişme yarattıkları" gerekçesiyle yürürlükten kaldırılmıştır.[106] Suriçi İmar Planı'nda tarihî yarımada bölgelere ayrılmış, her bölge için imar ve yapılaşma koşulları belirlenmiştir. Tarihî karakterini korumuş ve yapı yoğunluğu düşük olan Haliç sırtları, Edirnekapı-Topkapı, Topkapı-Yenikapı vb. alanları kapsayan birinci bölgede, kat yükseklikleri 12,50 m'yi aşmayacak, yapılaşma koşulları mevcut çevrenin karakterine uygun olarak belirlenecektir. Mevcut yapı yoğunluğunun daha yüksek olduğu alanlardan oluşan ikinci bölgede mevcut yapılaşma koşulları korunacak, yapı yükseklikleri ise 15,50 m'yi aşmayacaktır. Üçüncü bölgeyi oluşturan ve Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun kararıyla koruma altına alınmış bulunan Hanlar Bölgesi'nde de yapı yükseklik sınırı 15,50 m olarak belirlenmiştir. Dördüncü bölge ise Marmara ve Haliç sahil şeridinden oluşmaktadır: Marmara sahilinin Prost planında olduğu gibi bir gezinti yeri, Haliç sahilinde ise surların ve diğer tarihî ve sivil mimari eserlerin korunduğu bir park olarak düzenlenmesi öngörülmüştür. Prost'un arkeolojik park olarak önerdiği ve Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1956 tarihli kararıyla koruma altına alınan Ayasofya ve Sultanahmet Camii ve Meydanı çevresi, beşinci bölge olarak belirlenmiştir. Altıncı bölgeyi oluşturan Vatan Caddesi ve çevresindeki siluet etkilerine dikkat edilmesi koşuluyla, kat yükseklikleri ve kütle kompozisyonları serbest bırakılmıştır. Kara surları çevresindeki 500 m genişliğindeki "tecrit sahası" ise yedinci bölgeyi oluşturmaktadır, bu bölgede Prost planı hükümleri geçerliliğini koruyacaktır. Tarihî yarımadada 40 m rakımı esas alan ve İstanbul'un tarihî siluetini korumaya yönelik yükseklik sınırlamaları bu planda da korunmuştur. Tarihî yarımadanın siluetini ve tarihî çevrenin doku özelliklerini korumaya yönelik kararlar içeren bu planı uygulamak üzere belediyede Eski Eserler Şube Müdürlüğü kurulmuştur.[107]

1964 yılında yürürlüğe koyulan, fakat özü itibarıyla "Suriçi İmar Planı"yla taban tabana zıt olan bir diğer plan ise İstanbul Kat Nizamları Planı'dır. İstanbul'da mevcut imarlı alanlarda kat yüksekliklerini artıran bu planın, bu dönemde artan nüfusla birlikte inşaat sektörünün kentin yerleşik alanlarında yapı yükseklik ve yoğunluklarını artırmaya yönelik talep ve baskılarını karşıladığı görülmektedir. Nitekim bu dönemde mevcut kent dokusu içerisinde tek tek yapıların yıkılarak yükselmesi sürecinin hızlandığı gözlenmektedir. Bu süreç tarihî şehir dokusunun ve İstanbul'un tarihî sivil mimari mirasın hızla yok olmasını getirmiştir. Öte yandan Menderes operasyonlarıyla açılan yeni caddeler çevresinde şehrin merkezî iş alanı genişlemiş ve nüfus artışıyla birlikte bu genişleme, şehrin mevcut yapısında hızlı bir dönüşüme neden olmuştur. Bu dönemde şehre göçün hızlandığı, çok sayıda ruhsatsız sanayi tesisinin arsa değeri düşük alanlar üzerinde denetimsiz ve düzensiz bir biçimde çoğaldığı ve bu iki etkene bağlı olarak gecekondu alanlarının hızla büyüdüğü izlenir.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (BİNPB) ve Metropoliten Ölçekte Planlama (1965-1984)

1963 yılında Millî Güvenlik Kurulu, İstanbul'da sanayi gelişmelerinin belirli bir düzen ve işletme mantığına uygun olarak yönlendirilebilmesi için İmar ve İskân Bakanlığı'ndan bir sanayi nazım planı yapılmasını istemiş, bakanlığın yönetiminde Marmara Bölge Planlaması çalışma grubu, belediye ile birlikte İstanbul Sanayi Nazım Planı'nı hazırlamıştır. Ekim 1965'te onaylanan bu plan İstanbul'da dokuz ayrı sanayi alanı belirlemekteydi. Bunlar; Halkalı, Topkapı, Rami ve Kurtköy'de her biri yaklaşık 200 hektar büyüklüğünde sanayi bölgeleriyle Bomonti, Levent, Oto Sanayi, Küçükköy ve Ümraniye'de daha küçük sanayi sahalarından oluşmaktaydı. Bu planla

106 Duranay, Gürsel ve Ural, "Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması", s. 423.

107 Duranay, Gürsel ve Ural, "Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması", s. 423-426; Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 203-204.

Avrupa yakasında 620 hektar, Anadolu yakasında ise 348 hektar yeni sanayi alanı açılmıştır. İstanbul metropoliten alanı içerisinde halk sağlığı açısından tehlike oluşturan ağır sanayi türlerinin yer almaması, planlanan sanayi alanların çevresinde 500 m genişliğinde ağaçlandırılmış alan oluşturulması karara bağlanmıştır.[108]

İstanbul Sanayi Nazım Planı'nın Millî Güvenlik Kurulu'nda görüşülmesi sırasında İstanbul, Ankara ve İzmir için metropoliten alan nazım planları hazırlanması yönünde tavsiye kararı alınmış, 20 Temmuz 1965 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla bu üç büyük şehrin nazım imar planlarının hazırlanması amacıyla İmar ve İskân Bakanlığı tarafından üç ayrı büro kurulması öngörülmüştür. Bu karar uyarınca 1966 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu (BİNPB) kurulmuş ve bir yıl içerisinde İstanbul metropoliten alanını oluşturan belediyelerden nazım planı hazırlamak üzere yetki almıştır. Nazım Plan Bürosu şehirci mimar Mithat Yenen'in başkanlığında, İstanbul Belediyesi'nin ve Marmara Bölge Planlama grubunun katılımıyla çalışmalarına başlamıştır.[109] Nazım plana yönelik hazırlık çalışmaları kapsamında Prof. Luigi Piccinato yeniden danışman olarak davet edilmiş ve yaptığı incelemeler sonrasında bir rapor hazırlamıştır. Raporunda, İstanbul'un planlamasının Marmara bölge planlamasıyla birlikte ele alınması ve İstanbul metropolünün "yaşayan, canlı bir organik bünyeye kavuşması" için, "lineer (doğrusal) ve açık bir şehircilik sistemine" göre gelişmesi gerektiği konusundaki önerilerini yinelemiştir. Marmara Bölge Planlaması Bürosu'nun çalışmalarını yerinde bulan Piccinato, bölge ölçeğinde geliştirilmesini düşündüğü altyapı planlaması kapsamında bir hız yolları sistemi önermiş, Trakya'dan Ankara'ya uzanan ana bağlantı üzerinde Boğaz Köprüsü'nün kritik önemde olduğu üzerinde durmuştur. Bölgesel yol altyapısının inşa edilmesiyle İstanbul Limanı'nın öneminin azalarak Tekirdağ, Bandırma ve İzmit limanlarının öne çıkacağını yeniden vurgulamıştır. Piccinato, ileride ortaya çıkabilecek trafik problemine karşı karayolu altyapısının metro sistemiyle desteklenmesini önermiştir. İstanbul ve çevresinin tarihî ve doğal değerlerinin korunması konusuna özel bir önem veren şehirci, kıyı alanlarının korunabilmesi için yol güzergâhlarının kıyıdan uzakta geçirilmesi üzerinde durmuştur.[110]

BİNPB, metropoliten alanın bütününe ilişkin haritaların hazırlanması, fiziksel verilerin toplanması ve değişik sektörlerin temsilcileriyle yapılan toplantıların ardından, 1968 yılında 1/25.000 ölçekli nazım plana yönelik iki seçenek hazırlamıştır. İmar ve İskân Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı'yla yapılan görüşmeler sonucunda, seçilen nazım plan şemasının varsayımlarını irdelemek üzere araştırmalara başlanmıştır. 1971 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Raporu'yla birlikte 1/25.000 ölçekli nazım plan önerisi hazırlanmıştır. Dünya Bankası'nın İstanbul'u pilot şehir seçmesi ve plana bağlı olarak kimi kentsel projeleri finanse etmesi beklentisi, nazım planın henüz araştırmalar tamamlanmadan, bir dizi varsayıma dayanılarak hazırlanmasında belirleyici olmuş olmalıdır.[111] 1/25.000 ölçekli bu nazım planda, İstanbul metropoliten alanında nüfusun 1990 yılında 5.000.000 olacağı kestirimine dayanılarak, bu nüfusun üçte ikisinin Avrupa tarafında, üçte birinin ise Anadolu tarafında yaşaması öngörülmüştür. 1967-1968 yıllarında kamuoyunda ve meslek çevrelerinde ciddi tartışmalara neden olan Boğaz Köprüsü, 1968 yılında Freeman, Fox and Partners firmasına ihale edilir. İmar ve İskân Bakanlığı aynı yıl "Çevre Yolları Mevzi Planı"nı onaylamıştır.[112] 1971 tarihli İstanbul Nazım Planı'nda getirilen doğrusal yerleşim şemasının omurgasını oluşturan ulaşım sisteminde Boğaz Köprüsü ve çevre yollarına önemli bir işlev yüklenmiştir. Böylece Marmara kıyısı üzerindeki kentsel gelişme baskısının Silivri'den Gebze'ye bu yeni ulaşım ekseni çevresine çekilmesi hedeflenmiştir. Şehrin mevcut merkezî iş alanı dışında, merkezde yoğunlaşan işlevlerin desantralize edilmesiyle oluşturulacak "ikinci derece yönetici merkezlerin", metropoliten alanın çeperlerinde yeni çekim odakları yaratarak bu doğrusal ve açık yerleşme sistemini desteklemesi planlanmıştır. Batıda Küçükçekmece'nin doğusunda, Bakırköy'de, Zeytinburnu'nun kuzeyinde, Esenler'de ve Mecidiyeköy-Zincirlikuyu arasında, doğuda ise Kartal ve Pendik'te merkezler oluşturulması önerilmiştir.[113] Nazım planda 875 hektar yeni sanayi alanı açılması, Kâğıthane, Alibeyköy, Küçükköy çevresindeki gecekondu alanlarının ıslah edilmesi, Küçükçekmece'den Sağmalcılar'a yeni ulaşım eksenini izleyerek yeni konut alanları açılması öngörülmüştür. Bu planda tarihî yarımada, Eyüp, Galata gibi tarihî kent alanlarının korunması için bu alanlar üzerinde yoğunlaşma baskısını azaltmaya yönelik

108 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 255-256.

109 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 257.

110 Luigi Piccinato, "Büyük İstanbul Nazım Planı Ana Hatları İzah Raporu", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları,* der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 209-219.

111 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 263.

112 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 262.

113 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 264.

önlemler getirilmektedir. Turizm ve rekreasyona yönelik alınan kararlar arasında kimi Boğaziçi korularının kamulaştırılarak halka açılması, Karadeniz kıyısında mevcut turizm ve rekreasyon alanlarının korunması da, tarihî ve doğal değerleri korumaya yönelik kararlardır.

Bu nazım plan, 1971 yılı Ağustos ayında toplanan ve şehir planlama uzmanları ve öğretim üyelerinden oluşan danışma kurulunun değerlendirmesine sunulmuş, ancak bu kurul, nazım planı, dayanması gereken araştırma ve analizleri bilimsel açıdan yeterli bulmamıştır.[114] Bu süreçte BİNPB, çalışmalarını araştırma ve planlama çalışmaları olarak iki başlık altında yürütme kararı alır. Araştırma alanları altı başlık altında toplanırken, planlama çalışmaları 1/25.000 ölçekli nazım planın kapsadığı alanın altı bölgenin daha ayrıntıda çalışılmasına odaklanmıştır. Bu kapsamda yeniden ele alınan tarihi suriçi İstanbul yarımadası yanı sıra, surdışı, Beyoğlu, Boğaziçi, Kadıköy-Moda-Üsküdar, Anadolu Yakası ve Küçükyalı-Gebze bölgeleri için 1/5.000 ölçekli nazım plan çalışmalarına başlanmıştır.[115] İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Prof. Doğan Kuban'ın hazırladığı bir rapor üzerine, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu kararıyla, Belediye ve Nazım Plan Bürosu tarafından 1/5.000 ölçekli Suriçi Tarihî İstanbul ve Eyüp Koruma Bölgeleri Planı hazırlanmış, ancak bu planın İstanbul Belediyesi tarafından onanması süreci tamamlanmamıştır.[116] Beyoğlu'nda Taksim-Tünel arasında ve Boğaziçi'nde sahil şeridi üzerinde tarihî yapılar saptanarak Anıtlar Yüksek Kurulu kararıyla koruma altına alınmıştır. 1/5.000 ölçekli Boğaziçi Nazım Planı çalışmaları sürdürülürken, bir yandan da 1/5.000 ölçekli Çamlıca Turizm Amaçlı Mevzi İmar Planı yürürlüğe koyulur.[117] Benzer şekilde, Kadıköy-Üsküdar bölgesinin planlama çalışmaları sürdürülürken Koşuyolu-Acıbadem kesimi için 1/5.000 ölçekli planın hazırlanmasına öncelik verilmiştir. Avrupa yakasında surdışı olarak adlandırılan bölge Sağmalcılar, Esenler, Kocasinan ve Yenibosna belediyelerini içermekteydi. Bu bölgenin bütünleşik olarak planının hazırlanabilmesi için İller Bankası'yla yapılan bir protokol uyarınca İstanbul Mücavir Belediyeler İmar Planlama Bürosu kurulmuştur. Ayrıca Nazım Plan Bürosu'nda Küçükçekmece ve Alibeyköy'ün imar planlarının yapımına başlanmıştır. Bu çalışmalar Nazım Plan Bürosu'nda yürütülürken Anadolu tarafında metropoliten alan kapsamındaki Kartal, Pendik, Gebze, Yakacık, Tuzla imar planlarının yapılması işi özel bürolara devredilmiş olduğu izlenir.

Büyük İstanbul Nazım Planı'nın önemli kararlarından birini oluşturan Zeytinburnu Limanı'nda liman arkası işlevleriyle birlikte yeni merkezin ticari işlevlerini bir arada çözmeye yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Öte yandan, bu dönemde Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu ile Ulaştırma ve Bayındırlık bakanlıkları arasında Pendik ve Tuzla'da tersanelerin konumlandırılması konusunda bir anlaşmazlık ortaya çıkmış, Nazım Plan Bürosu'nun Tuzla ve Pendik sahil şeridinin turizm ve rekreasyon kullanımlarına tahsis edilmesi konusundaki plan kararına karşın, 1969 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla Tuzla Limanı özel sektöre yönelik gemi inşa sanayi bölgesi olarak ilan edilmiş, Bayındırlık Bakanlığı tarafından Pendik Tersanesi'nin inşasına başlanmıştır.[118]

Gecekondu bölgelerinin ıslahı ve gecekondu önleme bölgeleri planlaması, bu dönemin önemli planlama konularından birini oluşturmaktadır. 1966-1970 arasında yapılan çalışmalarla 127 ıslah, 20 tasfiye bölgesi için planlama yapıldığı görülmektedir. Avrupa yakasında Kâğıthane, Alibeyköy, Küçükköy, Eyüp-Topçular, Bakırköy, Çatalca'da 10 bölge, Anadolu yakasında Kartal, Yakacık, Maltepe, Küçükyalı, Ümraniye, Üsküdar ve Kanlıca'da 22 bölge bulunmaktadır. Bu bölgeler arasında Maltepe, Örnek Mahallesi, Şerifali Çiftliği, Kanlıca, Osmaniye, Küçükköy gecekondu alanlarının planlamasının İmar ve İskân Bakanlığı tarafından yapılması öngörülmüş, böylece belediyelere örnek oluşturulması amaçlanmıştır.[119] 1970 sonrasında belirlenen gecekondu önleme bölgelerinin sayısı giderek artmış ve 1982 yılında batıda 19, doğuda 34 olmak üzere toplam 53'ü bulmuştur.

İstanbul Metropoliten Alan bütünü için Nazım Plan Bürosu'nda bu planlama çalışmaları sürdürülürken, İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğü tarafından da şehrin yoğunlaşma baskısı altındaki bölgeleri için imar planları yapılmıştır. Mecidiyeköy ve Gayrettepe imar planlarıyla, Bostancı-Erenköy 1/5.000 ölçekli Bölgeleme İmar Planı bu alanlarda mevcut yapı yoğunluğunu 2-3 kat artıran plan kararlarıyla, bu bölgelerin mevcut karakterinin bütünüyle değişmesine neden olmuştur.

1972 yılında Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Dünya Bankası arasında 2.300.000 dolar tutarında bir kalkınma kredisi anlaşması imzalanır. Bu anlaşmayla İstanbul Şehirsel Gelişme Projesi'nin Dünya Bankası

114 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 266.

115 "Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1971-1972", *Mimarlık*, 1972, sy. 7, s. 25-36.

116 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 266-268.

117 "Boğaziçi İmar Planı Raporu", *Mimarlık*, 1972, sy. 6, s. 26-30'dan aktaran Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s. 268.

118 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 271.

119 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 269.

tarafından finanse edilmesi öngörülmüştür. Bu kapsamda belirlenen başlıca iki hedef, Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının açılmasıyla ortaya çıkacak olan kentsel gelişmeyi yönlendirmek ve nazım plan kararlarının uygulanabilmesi için uygulamaya yönelik program ve projelerin geliştirilmesine katkıda bulunmaktır. İlk aşamada uygulanmak üzere beş proje alanı seçilmiştir. Bunlar arasında gecekondu önleme bölgelerine ilişkin standartlar geliştirilmesi ve yatırım programları hazırlanması, İzmit-İstanbul karayolu üzerinde planlanan bir yeni kentsel merkezin geliştirilmesi için planların hazırlanması, fizibilite ve yatırıma yönelik araştırmalar yapılması yer almaktadır.[120] Bu aşamada Nazım Plan Bürosu Başkanlığı'na mimar ve şehirci Doç. Dr. Turgut Cansever gelmiş, bu değişiklik o güne kadar geliştirilen nazım plan kararlarının sorgulanarak gözden geçirilmesini sağlamıştır. "Doğu Marmara Bölge Planlama" kararları bu dönemde de Büyük İstanbul Metropoliten Alanı'na ilişkin yerleşme kararlarında belirleyici olmuştur. 1976 yılında bu döneme kadar yapılmış olan çalışmalar değerlendirilerek yeni bir strateji önerileri raporu hazırlanmıştır. İstanbul kent bütününün desantralizasyonu hedefi çerçevesinde Avrupa yakası ve Anadolu yakası ağırlıklı olmak üzere iki gelişme alternatifi geliştirilmiş, yapılan değerlendirme sonucunda bunlardan birincisi seçilmiştir.[121] Turgut Cansever, tarihî yarımadada yerleşme dokusunun özgün değerleriyle korunabilmesi için bu alan üzerindeki nüfus ve yapılaşma baskısının çok merkezli bir kentsel gelişme stratejisi kapsamında yeni yerleşim alanları ve yeni bir merkez yaratılarak hafifletilmesi gereği üzerinde önemle durmuştur.[122] Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, bu amaçla Küçükçekmece ile Büyükçekmece arasında yeni bir merkez ve konut yerleşim alanları kurulmasını öngören stratejiyi benimsemiş, Dünya Bankası projeleri de bu doğrultuda yürütülmüştür. Ancak Küçükçekmece-Büyükçekmece arasındaki bölgenin jeolojik açıdan yoğun bir yerleşime uygun olmadığının belirlenmesi sonucunda bu yöndeki gelişme alternatifi terk edilecektir. Turgut Cansever'in ayrılmasının ardından başkanlık görevini kısa bir süre İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden Prof. Hande Suher fahri olarak üstlenmiş, BİNPB yeniden organize edilerek çalışma grupları oluşturulmuştur.[123] Metropoliten gelişme stratejisinde iki temel varsayım; Büyükçekmece-Küçükçekmece gölleri arasındaki bölgede "büyük çalışma merkezi"nin oluşarak çevresinde 1995'te 1.180.000 büyüklüğünde bir nüfusun yerleşmesi seçeneğiyle, Ankara-İstanbul karayolu, Birinci ve İkinci Boğaz köprüleri çevre yolları ve Marmara Denizi arasındaki kentsel alanın bütünüyle Merkezî İş Alanı olarak kabulünün sınanması üzerinde çalışılmıştır. Prof. Hande Suher'in merkezî yönetimden gelen tasarruflar karşısında istifa etmesinden sonraki dönemde Nazım Plan Bürosu'nun İmar ve İskân Bakanlığı adına yetkili olarak daha çok, kent bütününden gelen yerleşme ve kullanma taleplerini değerlendiren danışman kurum rolünü benimsediği görülür. Bu dönemde Beyoğlu'nda Odakule binasının üç katında araştırma ve planlama çalışmalarını sürdüren BİNPB'nin uzman personeli 120 kişiyi bulmuştur.

1978 sonlarında İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu tarafından Nazım Plan Denetleme ve Yönlendirme Üst Kurulu kurulmuş ve BİNPB bünyesinde yeniden yapılanmaya gidilmiştir. Yüksek kurul üyelerinin de katılımıyla, sektörel çalışma grupları başkanlarından oluşan bir karar kurulu oluşturulmuş, Konut Grubu başkanı olarak görev yapan Yüksek Mühendis Mimar Doğan Aysu, başkanlığa getirilmiştir. "Marmara Bölgesi Gelişme Şeması ve Kentleşme Politikaları" çalışmalarıyla "İstanbul Metropoliten Alan Kent Bütünü" çalışmaları bütünleştirilmiştir.[124] Üretilen 1/200.000 ve 1/100.000 bölgesel gelişme alternatiflerinin karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi sonucunda kent bütünü plan alternatiflerinin üretilmesine geçilmiştir.[125] Belirlenen Büyük Kent Bütünü (Silivri ve Marmara Ereğlisi'nden İzmit Kent Bütünü'ne uzanan), alan büyüklüğü plan ölçeğinin 1/25.000 yerine 1/50.000 olarak belirlenmesini gerektirmiştir. Planlamada "stratejik mekânsal planlama" yaklaşımı benimsenmiş, sektörel gelişme hedefleri ve bunların ağırlıkları tartışılarak belirlenmiştir.[126] Alternatif kent bütünü gelişme şemaları üretmede benimsenen bir başka yöntem ise kendi gelişme hedeflerini öncelikli ve ağırlıklı kabul eden her sektörün farklı sektörler için

120 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü,* s. 271-272.

121 Tapan, "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi", s. 86; Suher, "Planlama", VI, 271.

122 Turgut Cansever, *İstanbul'u Anlamak*, İstanbul 2008, s. 156-157, 214-216, 254.

123 Suher, "Planlama", VI, 271.

124 Suher, "Planlama", VI, 272.

125 Suher, "Planlama", VI, 272

126 BİNP Yönlendirme ve Denetleme Üst Kurulu başkanı (1979-1980) ve dönemin Planlama ve İmar Genel Müdür Yardımcısı, Prof. Dr. S. Güven Bilsel'den alınan şifahi bilgi.

gelişme alternatifleri üretmeleridir. Birinci ve ikinci kademe alternatiflerin değerlendirilmesi sonunda seçilen İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı ve buna ilişkin tüm plan hükümleri, farklı ölçeklerde bölgesel ve yerel plan kararlarıyla bir bütün olarak benimsenmiş ve 29 Temmuz 1980'de İmar ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Nazım Plan Raporu, planlamada koruma-gelişme dengesini kurmayı ana amaç olarak belirlemekte, plan hedeflerini ve bu hedeflere varmada uygulanması önerilen alternatif politikaları sıralamaktadır.[127] 1980 Büyük İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı'nın izleyen yıllarda yasal belge niteliği ile geçerliliğini korumasa da, referans verilen bir çalışma olma niteliği devam etmiştir.

12 Eylül 1980 askerî darbesi sonrasında, İstanbul metropoliten alanında yer alan ve bir bölümü gecekondu yerleşimleri olan 34 belediye, Büyükşehir Belediyesi altında toplanmış, böylece nazım planın tek elden uygulanması amaçlanmıştır. 1983 tarihinde yürürlüğe giren Boğaziçi Kanunu'yla Boğaz'ın özgün mekânsal değerlerinin korunması hedeflenmiş, "Boğaziçi ön görünüm bölgesi" içerisinde yapı yoğunluğunu artıran plan değişikliklerinin yapılamayacağı hükmü getirilmiştir. Ancak bundan çok kısa süre sonra bu konuda bir yasa değişikliği gündeme gelecektir.

Planlamada Kırılma Dönemi: İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Plan Çalışmaları ve İmar Operasyonları

1985 sonrası, ülke yönetiminde liberal söylem ve politikaların egemen olmasıyla birlikte, planlamada önemli bir kırılma dönemi olmuştur. 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, nazım plan hazırlama, onama ve uygulama yetki ve sorumluluğu Büyükşehir Belediyesi'ne, uygulama planları hazırlama yetki ve sorumluluğu ise ilçe belediyelerine devredilmiştir.[128] 1958'de kurulan İmar ve İskân Bakanlığı'nın kapanmasıyla bu bakanlığa bağlı Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu da diğer nazım plan büroları gibi kapatılmıştır. Bu büroda çalışan uzmanların bir bölümü Büyükşehir Belediyesi'ne, diğerleri ise ilçe belediyelere dağıtılmış, Nazım Plan Bürosu'nda o zamana kadar oluşturulmuş olan veritabanı da dağılmıştır. Bundan sonraki dönemde nazım plan çalışmaları İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı bünyesinde sürdürülmüş, büyük kent bütünü üzerinde yeni planlama ilke ve hedefleri, yoğunluk ve altyapı kararları üretmişlerdir. Şubat 1994'te 1/50.000 ölçekli İstanbul Büyükşehir Nazım Planı ve Kasım 1995'te 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı bu kapsamda hazırlanmıştır. Plan raporları, dönemin hükûmet politikaları doğrultusunda birincil plan hedefi olarak İstanbul için küresel ekonomiyle bütünleşecek bir dünya kenti olma hedefini ortaya koymakta ve bu amaçla politikalar geliştirmektedir. İstanbul'un tarihî, kültürel, doğal kaynaklarının korunarak yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve metropoliten yapının ve ekonominin etkinliğinin artırılması ise ikinci ve üçüncü alt amaçları oluşturmaktadır.[129]

Ancak 1985 sonrasına, bu nazım plan çalışmalarından çok, dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye başkanının imar operasyonları damgasını vuracaktır. Plan onama ve uygulama yetkisinin merkezî yönetimden alınarak yerel yönetimlere devredilmesi yanında, Büyükşehir Belediyelerine bu şehirlerin emlak vergilerinin aktarılması ve Dünya Bankası kredilerinin de akmasıyla o zamana kadar görülmemiş boyutlarda mali kaynak sağlanmış,[130] böylece büyük boyutlu kentsel operasyonların önü açılmıştır. Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan tüm bu olanakları harekete geçirerek Haliç çevresindeki sanayileri bütünüyle kaldırmaya yönelik Haliç projesini ve Haliç'i temizlemek üzere kanalizasyon projesini başlatmış, ardından 1937 tarihli Prost planında açılması önerilen güzergâhlardan biri olan Tarlabaşı yolunu açmak üzere yıkımlar yapmış, Boğaziçi'nde kazıklı yolu ve Anadolu yakasında Marmara kıyısı boyunca sahil yollarını inşa etmiş, Haliç sahillerini işgal eden sanayi ve diğer kullanımları kaldırmıştır. Son dönemlerin nazım plan çalışmalarından bağımsız olarak yapılan bu girişimler, İstanbul'u modernleştirmeye yönelik çok daha eski bir projenin gerçekleştirilmesi olarak görülebilir. Aceleyle yapılan bu operasyonlar daha önce de olduğu gibi şehrin tarihî dokusunda önemli boyutlarda yıkımlara neden olmuştur. İstanbul'un 150 yılı aşan planlama serüvenini incelediğimizde, XIX. yüzyılın ilk yarısında şehri modernleştirmek amacıyla oluşturulmuş olan kentsel projenin bu süre içerisinde şaşılacak bir devamlılık gösterdiğini ve aşamalı olarak uygulandığını izlemek olanaklıdır.

127 "1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı, 29.07.1980 tarihli Bakanlık Onanlı Rapor", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 221-247.

128 Suher, "Planlama", VI, 272.

129 T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, "1/50.000 Ölçekli İstanbul Büyükşehir Nâzım Plan Raporu – Şubat 1994", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları*, der. Şener Özler, İstanbul 2007, s. 249-263.

130 Tekeli, *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 359-360.

Sonuç

İstanbul'da geniş bulvarlar, sahil yolları açarak, meydanlar ve parklar düzenleyerek kentin mekânlarını ve altyapısını modernleştirme düşüncesi, XIX. yüzyıl boyunca yangınlardan faydalanarak parça parça uygulamaya koyulan büyük kentsel projenin ve bunun arkasındaki modern şehir tahayyülünün devamında yer alır. XX. yüzyıl dönümünde hâlâ geçerliliğini koruyan bu modernleştirme ve güzelleştirme projesi, Cumhuriyet dönemine de taşınmıştır. Cumhuriyet politikalarına topyekûn toplumsal değişimi amaçlayan radikal modernleşme çerçevesinin egemen olması ve kent mekânını dönüştürmek üzere Batılı şehircilik uzmanlarına başvurulmasıyla modernleşme projesi bu defa kapsamlı planlama yaklaşımıyla örtüşecektir. Nüfus artışının diğer şehirlerin nüfus artış ortalamasının altında olduğu 1930 ve 1940'ların İstanbul'unda planlamanın ana sorunsalı, nüfus artışından kaynaklanan bir kentsel gelişmeyi yönlendirmek değil, tersine nüfusuna göre çok yayılmış olan bu şehirde, kentsel gelişmeyi merkez çevresinde toplamaktır. Bu kapsamda, mevcut kentin ulaşım altyapısının, yaşam çevresini oluşturan kamusal alanların, konut alanlarının çağdaş şehircilik ilkelerine göre "rasyonel bir biçimde" yeniden düzenlenerek modernleştirilmesi hedeflenmiştir.

1950'lerin başlarından itibaren göç hareketinin önemli boyutlara ulaşmasıyla İstanbul'da kentleşme süreçleri ivme kazanmış, hızla çoğalan ve yaygınlaşan sanayi gelişmesiyle koşut olarak gecekondu alanları denetimsiz bir şekilde hızla büyümüştür. XX. yüzyılın ikinci yarısında şehir planlamanın ana sorunsalı artık sadece şehri modernleştirmek değil, sağlıklı bir şekilde gelişmesini sağlamaktır. Bu dönemde gerek üniversite öğretim üyelerinin, gerekse yabancı uzman ve danışmanların katkılarıyla bilimsel araştırma yöntemlerine dayalı bir planlama yaklaşımı benimsenmiş, nüfus projeksiyonları ve sektörel gelişme analiz ve öngörüleri planlamada ağırlık kazanmıştır. Prof. Luigi Piccinato'nun geliştirdiği "çok merkezli doğrusal gelişim şeması" İstanbul planlamasında 1960'tan itibaren büyük ölçüde belirleyici olmuş, şehrin tek merkez çevresinde boğulmadan, ana ulaşım omurgası çevresinde büyümesinde ve ulaşım altyapısının geliştirilmesinde bu yaklaşım etkili olmuştur. Bu dönemde İstanbul'un gelecekteki kentsel gelişmesini bölge ilişkileri içerisinde ele alma gerekliliği öne çıkmış, 1960'ların ilk yarısında başlatılan Doğu Marmara Bölge Planlama çalışmaları ve plan kararları, 1980'e kadar İstanbul Metropoliten Alan Nazım Plan çalışmalarında belirleyici olmuştur. İstanbul'un genellikle "plansız" olarak nitelenen kentleşmesinde, diğer toplumsal, ekonomik ve siyasi tüm süreçlerle birlikte planlamanın da belirli ölçüde etken olduğu görülmektedir.



İSAM

TÜRKİYE DİYANET VAKFI

İSLÂM ARAŞTIRMALARI MERKEZİ