

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

ÇOK PARTİLİ HAYATA GEÇİŞ SÜRECİNDE İSTANBUL'UN
MEKÂN VE SOSYAL YAPI DÖNÜŞÜMÜ (1946–1960)

DOKTORA TEZİ

BEKİR CANTEMİR

İSTANBUL 2013

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

ÇOK PARTİLİ HAYATA GEÇİŞ SÜRECİNDE İSTANBUL’UN
MEKÂN VE SOSYAL YAPI DÖNÜŞÜMÜ (1946–1960)

DOKTORA TEZİ

BEKİR CANTEMİR

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. ZEKERİYA KURŞUN

İSTANBUL 2013

MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Doktora öğrencisi Bekir CANTEMİR'in "Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İstanbul'un Mekan ve Sosyal Yapı Dönüşümü (1946-1960)" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı doktora tezi olarak ~~oy birliği~~ / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zekeriya KURŞUN
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

.....

Üye : Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

.....

Üye : Prof. Dr. Emel KEFELİ
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

.....

Üye : Prof. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK
Üniversitesi Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

.....

Üye : Doç. Dr. Ali SATAN
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

.....

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun 13/05/2013 tarih ve 2013/9-5 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof.Dr. Gülşen SEYHAN ALIŞIK
Müdür



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
ÖNSÖZ	IX
ÖZET	XIII
SUMMARY	XIV
KISALTMALAR.....	XV
GİRİŞ.....	1

I. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İSTANBUL’UN İMARİ: KURUMLAR, HUKUKÎ ALT YAPI VE UYGULAMALAR (1800-1923)

1.1. OSMANLI İSTANBUL’UNDA ŞEHİR YÖNETİMİ	12
1.1.1. Osmanlı Şehirlerinde <i>Kadının</i> Rolü	12
1.1.2. Osmanlı Şehirlerinde Vakıfların Rolü	13
1.1.2.1. Avarız Vakıfları.....	14
1.1.3. 19. Yüzyıl Öncesi Osmanlı Şehirlerinde İmar Sisteminin Mali Kaynağı.....	15
1.1.4. Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Loncaları.....	19
1.1.5. Osmanlı Şehirlerinde Mimarların Rolü	19
1.1.5.1. Hassa Mimarları	21
1.1.6. Derbentçiler, Köprücüler ve Kaldırımcılar	23
1.1.7. Şehircilik Sisteminde Yeni Bir Anlayış: İhtisap Nezaretî (1826-1854)	24
1.1.8. Osmanlı Şehirlerinde İhtisap Nezaretî Sonrası Kadılık Kurumu	26
1.1.8. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü	26
1.1.9. Tanzimat Sonrası Osmanlı İstanbul’unda Şehir Yönetimi	27
1.1.9.1. Şehremaneti Kurumunun Ortaya Çıkışı.....	27
1.1.9.2. İntizam-ı Şehir Komisyonu.....	28
1.1.9.3. Altıncı Daire-i Belediye.....	29

1.1.10. Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi Sonrası İstanbul'un Yönetimi	31
1.1.11. Dersaadet Belediye Kanunu Sonrası İstanbul'un Yönetimi	32
1.2. TANZİMAT SONRASI ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1839-1923).....	34
1.2.1. Tanzimat Sonrası Asrî İmar Kanunları: Ebniye ve Turuk Nizamnameleri	35
1.2.2. 1858 Arazi Kanunnamesi'nin İmara Yansımaları.....	44
1.2.2.1. 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatname	48
1.2.2.3. Osmanlı'da İstimlak Kanunlarının Ortaya Çıkışı.....	50
1.2.3. Osmanlı Şehirciliğinde Sağlık Konusundaki Düzenlemeler: Hijyen	52
1.3. OSMANLI İSTANBUL'UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI (1800-1923).....	55
1.3.1. III. Selim Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	55
1.3.2. II. Mahmud Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları	56
1.3.3. Abdülmecid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	58
1.3.4. Abdülaziz Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	60
1.3.5. II. Abdülhamid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	62
1.3.6. II. Meşrutiyet Sonrası İmar Proje ve Uygulamaları	64

II. BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'UN İMARİ (1923-1960):

KURUMLAR, HUKUKİ ALT YAPI VE UYGULAMALAR

2.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA KURUMLAR.....	67
2.1.1. Cumhuriyet Dönemi İstanbul'unda Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1923-1946).....	67
2.1.2. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1946-1960)	72
2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1923-1960).....	76
2.2.1. Cumhuriyet Dönemi Belediyeciliğin Kanunlaştırılması	78
2.2.2. Cumhuriyet Dönemi İmar Kanunları.....	80
2.2.3. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Belediyecilik Alanında Yapılan Hukukî Düzenlemeler (1945-1960).....	82

2.2.3.1. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Kanunları.....	82
2.2.3.2. Çok Partili Hayatta Geçiş Sürecinde İstimlak Kanunları	88
2.3. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL’UNDA İMAR PROJE VE	
UYGULAMALARI	89
2.3.1. Ali Haydar Bey Dönemi	89
2.3.2. Emin (Erkul) Bey (Operatör) Dönemi.....	90
2.3.3. Raşit Bey Dönemi.....	90
2.3.4. Süleyman Sami Bey Dönemi	90
2.3.5. Mithat Bey Dönemi	91
2.3.6. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi.....	91
2.3.6.1. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İstanbul İçin Yürütülen	
Planlama Çalışmaları.....	91
2.3.6.1.1. Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert’in	
Plan Teklifleri	92
2.3.6.1.2. Martin Wagner’in Plan Teklifi	94
2.3.6.1.3. Sabri Oran Kadıköy ve Civarı İmar Planı Etüdü	96
2.3.6.1.4. Henri Prost Nazım Plan ve Detay Plan	
Çalışmaları.....	96
2.3.6.2. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İmar Uygulamaları	100
2.3.7.1. Lütfi Kırdar Dönemi İmar Uygulamaları	100

III. BÖLÜM

1945-1960 İSTANBUL ŞEHİRCİLİK POLİTİKALARI:

TEORİ-PRATİK GERİLİMİ

3.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: İSTANBUL’UN PROST PLANI DENEYİMİ	
(1945-1949).....	102
3.1.1. İstanbul’da Sanayi Mıntıkası Arayışları	113
3.1.2. İstanbul’da Kadastro Çalışmaları	117
3.1.3. Çok Partili Hayata Geçerken Şehir’de Devlet-Vatandaş İlişkisi	119
3.1.4. İmar Planı Tadilatları.....	122
3.1.5. İmar Öneri ve Tartışmaları.....	126
3.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: İSTANBUL’DA PLAN-	
YAPILAŞMA KISKACI (1949-1957).....	127
3.2.1. Prost Sonrası İstanbul’un İmar Planı	136

3.2.1.1. Türk Müşavirler Heyetinin İstanbul Planı	139
3.2.1.2. Högg'ün Müşavirler Heyeti Planını Mütalaası	149
3.2.2. İstanbul'da Sanayi Mıntıkası Arayışları	152
3.2.3. Boğaziçi'nin İmarı.....	157
3.2.3. Plan-Vatandaş İlişkisi	158
3.2.4. İmar Planı Tadilatları.....	161
3.2.5. Plan Çalışmalarında Teknik Altyapı ve Personel.....	164
3.2.6. İmar Çalışmalarında Kullanılan Asrî Teknoloji ve Aletler	167
3.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ	
PLANLAMA ÇALIŞMALARI (1957-1960).....	167
3.3.1. Boğaziçi'nin İmarı.....	175
3.3.2. Plan-Vatandaş İlişkisi	175
3.3.3. İmar Planı Tadilatları.....	178
3.3.4. 1960 Askeri Müdahalesi Sonrası İstanbul'da İmar Planı Çalışmaları.....	180
IV. BÖLÜM İSTANBUL İMAR UYGULAMA POLİTİKALARI (1945-1960)... 183	
4.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1945-	
1950).....	183
4.1.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir	183
4.1.1.1. Harbiye Açık Hava Tiyatrosu	183
4.1.1.2. Kırdar Dönemi Müze Çalışmaları	185
4.1.1.3. Radyo Evi.....	186
4.1.1.4. Kırdar Dönemi Stat Çalışmaları.....	187
4.1.1.5. Spor Sergi Sarayı.....	189
4.1.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri: Bostanlarla Çevrili Şehri	
Asrîleştirme	191
4.1.3. Bayındırlık Çalışmaları.....	194
4.1.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri	194
4.1.3.2. İstanbul'a Lastik Tekerleğin Girişi.....	196
4.1.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası.....	202
4.1.3.4. Toplu Taşıma Tercihi: Raylı Sistem veya Lastik Tekerli	
Ulaşım.....	203
4.1.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı.....	205
4.1.3.6. İstanbul Köprüleri.....	207
4.1.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları.....	208

4.1.3.8. Hava Meydanı Çalışmaları	210
4.1.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	211
4.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1949-1957)	215
4.2.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir	216
4.2.1.1. Opera Binası Çalışmaları	216
4.2.1.2. Müze Çalışmaları	219
4.2.1.3. Stat Çalışmaları	219
4.2.1.4. İstanbul'un Meydanlarının Asrileştirilmesi: Heykel Dikme Çalışmaları	220
4.2.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri.....	223
4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir	229
4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri: Tarihi Şehri İmar Planına Uydurmak	229
4.2.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul'u Fethetmesi	236
4.2.3.2.1. İstanbul'da Seyrüsefer Sorunu.....	248
4.2.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası.....	250
4.2.3.4. Toplu Taşıma: Yetmiş Beş Yıl Aradan Sonra İstanbul'da Metro Projesi.....	252
4.2.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı.....	258
4.2.3.6. İstanbul Köprüleri.....	259
4.2.3.6.1. Avrupa İle Asya Asma Köprü ile Bağlanıyor.....	261
4.2.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları.....	266
4.2.3.8. Hava Meydanının Asrileştirilmesi.....	268
4.2.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	272
4.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1957-1960)	278
4.3.1. Sosyal ve Kültürel Şehircilik Uygulamaları	278
4.3.1.1. Opera Binası.....	278
4.3.1.2. İstanbul'a Abide Kazandırma Çalışmaları.....	280
4.3.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri.....	280
4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir	283

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri	283
4.3.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul’u Fethi: İstanbul’un Karayolları	294
4.3.3.3. Otobüsle Toplu Taşıma, Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası.....	302
4.3.3.4. İstanbul’da Metro Tartışmaları: Lastik Tekerleğin Galibiyeti...	304
4.3.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı.....	306
4.3.3.6. İstanbul Köprüleri.....	307
4.3.3.6.1. İstanbul’un Üçüncü Köprüsü	309
4.3.3.7. İstanbul’da Liman Yatırımları.....	310
4.3.3.8. Hava Meydanının Genişletilmesi	311
4.3.3.9. İstanbul’un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	311

V. BÖLÜM

İSTANBUL’DA TARİHİ ESERLERE YAKLAŞIM VE İSTİMLAK POLİTİKALARI (1945-1960)

5.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1945-1949)	314
5.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Kamuoyu.....	314
5.1.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Sivil Toplum	316
5.1.1.2. Restorasyon Yıkım İkileminde İstanbul’un Tarihi Eserleri.....	317
5.1.1.3. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	317
5.1.1.3.1. Camiler	319
5.1.1.3.2. Saraylar.....	320
5.1.1.3.3. Arkeolojik Eserler	322
5.1.1.4. Tarihi Eserlerde Fonksiyon Kayıpları: Yıkmak mı, Yer Değiştirmek mi?	322
5.1.2. Geçiş Döneminde Çekimser İstimlakler	324
5.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1949-1957)	326
5.2.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	326
5.2.1.1. Camiler	326
5.2.1.2. Türbeler.....	330
5.2.1.3. Medrese, Hamam ve Çeşmeler	332

5.2.1.4. Saraylar	334
5.2.1.5. Kapalı Çarşı Yangını ve Restorasyonu.....	336
5.2.1.6. Sahaflar Çarşısı	338
5.2.1.7. Fethin Beş Yüzüncü Yılına Hazırlık: Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu	338
5.2.1.8. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler.....	339
5.2.2. İstanbul'un İmarında Kararlı İstimlakler Dönemi.....	343
5.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1957- 1960).....	354
5.3.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	355
5.3.1.1. Camiler	355
5.3.1.2. Medrese, Hamam ve Çeşmeler	357
5.3.1.3. Saraylar	358
5.3.1.4. Kapalı Çarşı'nın Restorasyonu	358
5.3.1.5. Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu	358
5.3.1.6. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler.....	359
5.3.2. İstanbul'un İmarında Hızlı İstimlak Dönemi	360
5.3.2.1. İstimlaklerde Yaşanan Yolsuzluklar.....	364
5.3.2.2. Menderes Dönemi İstanbul'un İmarı: Yapmak İçin Yıkarak Anlayışı.....	371

VI. BÖLÜM

İSTANBUL'DA SİVİL MİMARİ:

KONUT ALGISININ DÖNÜŞÜMÜ (1945-1960)

6.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: SAVAŞ VE KONUT KİTLİĞİ, GECEKONDULAŞMA BAŞLIYOR (1945-1949).....	373
6.1.1. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da Konut Sorunu: Mesken Buhranı ...	373
6.1.2. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	374
6.1.3. Mesken Buhranının Devlet Açısından Çözümü: Bürokratik Düzenlemeler	376
6.1.4. Mesken Buhranı Çözümüne Kavuşuyor.....	379
6.1.5. İstanbul'da Arsa Üretimi	380

6.1.6. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun İnşa Ettiği Konutlar	387
6.1.7. İstanbul'da Gecekondulaşma: Planın Pratiğe Yenik Düşmesi.....	393
6.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ KÖYDEN ŞEHRE GÖÇ VE KONUT KİTLİĞİ (1949-1957)	403
6.2.1. Köyden Şehre Göç ve Konut Sorunu: Mesken Buhranı	403
6.2.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	407
6.2.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat.....	409
6.2.3. Mesken Buhranının Hafifletilmesinde Bürokratik Düzenlemeler	411
6.2.4. İstanbul'da Arsa Üretimi: Arazilerin Arsaya Dönüşümü	413
6.2.5. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun Seri Konut Üretimi	417
6.2.6. Planın Pratiğe Yenik Düşmesi: Gökay Döneminde İstanbul'da Gecekondulaşma	427
6.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'DA MESKEN MESELESİ (1957-1960).....	438
6.3.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	440
6.3.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat.....	441
6.3.3. İstanbul'da Arsa Üretimi: Hazine Arsalarının Satışı.....	442
6.3.4. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kooperatifçiliğin Yaygınlaşması	443
6.3.5. İstanbul'da Gecekondulaşmanın Hukukileşmesi	444
6.3.5.1. 1960 Askeri Müdahale Sonrası Yeni Gecekondu Affı.....	449
SONUÇ	451
KAYNAKÇA.....	464
EKLER.....	477

ÖNSÖZ

Şehirler, yaşanan mekânlar olmanın yanı sıra tarihin somut malzemelerle yazıldığı arşiv kaynakları olarak ele alınabilir. Yapı malzemeleriyle doğaya şekil verilerek şehirler inşa edilirken; her dönemin siyasal, ekonomik, sanatsal ve kültürel yapısı şehirlerde aksini bulur. Yerli ve yabancı literatürde şehirler üzerinden uzun periyotlu değişimleri inceleyen çalışmalar mevcuttur. Şehirlerin siyasal, ekonomik, sosyal, topografik ve mimarî süreçlerinin analiz edildiği tarih monografileri yazılmıştır. Bu çalışmalar; tarihten sosyolojiye, şehir planlamadan mimarlığa, farklı disiplinlere derinlik katan eserlerdir.

Zaman kavramı üzerine hazırladığım yüksek lisans tezinde zaman-mekân ilişkisi üzerine okumalar yapmış; mekân üzerine yapılan tarih çalışmalarında zaman dışı ve nostaljik analizleri aşmanın imkânı üzerine düşünmüştüm. Buradan hareketle, imar-şehir ilişkisi üzerine yoğunlaşarak, mekânın zaman içinde geçirdiği evrilmeyi izlemeye karar verdim. Cumhuriyet tarihi boyunca, siyasal değişimlerin mekânla ilişkisi ve siyasetlerin mekâna yansımaları üzerine odaklandığımda, çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul üzerinden imar çalışmalarını ele almanın Türkiye'nin yaşadığı siyasal ve sosyal dönüşümü açıklamada farklı bir yaklaşım sağlayacağı kanaatine vardım.

Çalışmaya referans teşkil edecek ikincil kaynak sayısı oldukça kısıtlıdır. Mevcut ikincil kaynakların önemli bir kısmı da imar meselesini dolaylı yollardan ele almıştır. Bu nedenle ağırlıklı olarak birincil kaynaklara referans verilerek bir zemin oluşturulmuştur. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi belgeleri tezimizde kullandığımız birincil kaynaklar arasında yer almaktadır. Cumhuriyet Arşivi kaynaklarında dönemin hukuksal düzenlemeleri, idarî işleyiş ve vatandaş talepleri hakkında verilere rastlanmıştır. İstanbul'un imar çalışmalarını propagandif bir şekilde ele alan dönemin İstanbul Belediyesi Neşriyatı da, imar çalışmalarının takip edilmesinde kullanılan kaynaklar arasındadır. İmar çalışmaları için çok önemli bir diğer birincil kaynak, belediye arşivleridir. 1945-1960 arası dönemde İstanbul'da imar faaliyetleri tek bir arşivden takip edilebilmektedir. Dönemin İstanbul Belediyesi Arşivleri; günümüzde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivleri olarak bu

konuda zengin bir veri barındırmaktadır. Bu arşivde; İstanbul için planlama kararlarının alınışı, onaylanması ve uygulanması ince detaylarına kadar takip edilebilmektedir. Ayrıca İstanbul'da uygulanan kamusal imar ve özel imar hareketlerinin kontrol ve yönlendirilmesi bu arşiv belgelerinden hareketle dönemin İstanbul'unun inşasının siyasal, ekonomik ve sosyal boyutunu gözler önüne sermektedir.

İmar meselesinde kullanılabilecek birincil malzemelerden bir diğeri de -kaynak değeri bakımından tartışılabilir- dönemin günlük gazeteleridir. Gazeteler, günlük olarak imar çalışmalarının hemen hemen her yönünü haberleştirmiştir. İmar haberlerinin dönem basınında yer alış biçimi, siyasal iktidar ile muhalefetin kendilerini imar çalışmaları üzerinden sunmalarını, halkın imar faaliyetleri hakkındaki görüşlerini, entelektüellerin imar çalışmaları karşısındaki duruşlarını sergilemektedir. Bu çerçevede; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Süreli Yayınlar Arşivinde ve Beyazıt Devlet Kütüphanesi Süreli Yayınlar Arşivinde dönemin gazeteleri taranmıştır.

İmar çalışmalarında şehir topografyasında yaşanan dönüşüm en iyi biçimde İstanbul'a ilişkin yapılmış haritalar üzerinden takip edilebilmektedir. Bu çerçevede, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Harita Koleksiyonu ve Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi İstanbul Gözlemevi Kartoğrafya Arşivinde bulunan dönemin İstanbul haritalarından da faydalanılmıştır. İmar meselesinin anlaşılmasında görsel malzemelerin rolü büyüktür. Dönem basınında yayınlanan fotoğraflar dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Basın Yayın Müdürlüğü Fotoğraf Arşivi, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, IRCICA Kütüphanesi ve Alman Arkeoloji Enstitüsü'nde bulunan dönemin fotoğrafları incelenerek İstanbul'un imarı görsel malzemeler üzerinden tetkik edilmiştir.

Tez çalışmaları süresince yararlandığım İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv Müdürlüğü, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşiv Daire Başkanlığı, Atatürk Kitaplığı, İSAM Kütüphanesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi yönetici ve çalışanlarına sundukları imkânlardan dolayı müteşekkirim. Arşiv çalışmaları sürecinde destek aldığım Mehmet Ali Düzgün ve Rukiye Maden'e teşekkür ederim.

Bu çalışma giriş ile altı bölüm ve sonuçtan meydana gelmektedir.

Birinci bölümde, 1800-1923 tarihleri arasındaki İstanbul'un imar meselesi ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, 1923-1960 döneminde İstanbul'un imarı meselesinde

kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamalarının ana hatları irdelenmiştir. Tezin üçüncü bölümü, “İstanbul’un Şehircilik Politikalarında Teori-Pratik Gerilimi (1945-1960): İstanbul’un Planlama Deneyimi” altında kaleme alınmış olup; bu dönemde İstanbul’da imar planı hazırlanması ve uygulanma aşamaları ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümü, “İstanbul’da Kamusal İmar Uygulama Politikaları (1945-1960)” başlığını taşımakta olup; çok partili hayata geçiş sürecinde kamu tarafından organize edilen imar çalışmaları değerlendirilmiştir. Tezin beşinci bölümünün başlığı, “İstanbul’da Tarihi Eserlere Yaklaşım ve İstimlak Politikaları (1945-1960)”dır. Bu bölümde, İstanbul’un imarında tarihi eserlerin restore edilmesi, ortadan kaldırılması, yer değiştirmesi konuları ve kamu adına özel mülkiyetin istimlaki meselesi irdelenmiştir. Çalışmanın altıncı ve son bölümü ise, “İstanbul’da Sivil Mimarî: Konut Algısının Dönüşümü (1945-1960)” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde İkinci Dünya Savaşı sonrası İstanbul’da baş gösteren “mesken buhranı”, kamu tarafından organize edilen konut inşaatları, bazı semtlerin ücretsiz arsa olarak dağıtılması, gecekondu meselesinin ortaya çıkması, gecekonduların meşrulaşması ve bu mesele üzerinden vatandaş-devlet ilişkileri ele alınmıştır.

Tez başlığımızı 2004 yılında belirlerken mekan ve sosyal yapının değişimi üzerinde durumştuk. Bu nedenle tez adı olarak “Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İstanbul’un Mekan ve Sosyal Yapı Dönüşümü (1945–1960)”ı belirlemiştik. Ancak tez yazım sürecinde malzemeler, imar ve siyaset ilişkilerine yöneltmiştir. Bu nedenle tez jürisi, tez adının “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmar ve Siyaset İlişkileri” başlığını şeklinde değiştirilmesini önermiştir. Ancak başlık değişimi gerçekleştirilemediğinden tezimizin adına bir değişikliğe gidilememiştir.

2004 Eylül ayında başlayıp sekiz buçuk yıla yayılan doktora çalışmam -iki çocuk yetiştirme, iki şirket organize etme ve tez çalışmamı tamamlamam- şüphesiz ki öncelikle tez danışmanım Prof. Dr. Zekeriya Kurşun’un derin hoşgörüsü, sabrı ve en zor anlarımda bile beni teşvik eden müşfik yaklaşımı sayesinde gerçekleşmiştir, kendisine ne kadar teşekkür etsem azdır. Çalışmalarımın yürütülmesinde tez izleme komisyonunda yer alan Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu ve Prof. Dr. Emel Kefeli’ye değerli katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Bir öğrencinin doktora tezini tamamlayabilmesi kişisel hayatında birçok yüzleşmeyi de beraberinde getirmektedir. Karşılaştığı akademik ekollerden kendisine yakın hissettiği bir ekolü özümseyip kendi akademik standart ve tarzını oluşturarak

buna göre çalışmalar yapabilmek en çok arzulanan bir durumdur. Ancak tez bitene kadar yaşadığı deneyimin neticelerini, kişisel kapasitesinin sınırlarını, yeteneklerini istihdam edebilme becerisini ihata edememektedir. Modern akademik çalışmaların en önemli vasfı bir konu etrafında seçilen bir anabilim dalı içerisinde, belirli bir sürede akademik bir metin yazma kabiliyetini disipline etmesidir. İçinden çıkılmaz dehlizlerde sürekli kaybolunan bir tez yazım sürecinde bu süreci doğru yöneterek kişinin sosyal bilimler literatüründe yer edinecek bir tez ortaya koyması, akademik anlamda kendini olgunlaştırarak bir bakış açısı kazanması her kişiye nasip olmayacak bir güzelliktir. Bu tezimizle ortaya koymaya çalıştığımız birikim, burada adını sayamayacağım birçok kişinin kişisel hayatımda oluşturduğu etkilerin sonucudur. Tezde yer alan nakıs yönler benden kaynaklanmıştır. Bunları tashih etmemde bana katkı sağlayacak kişilere mteşekkiri kalacağım.

ÖZET

Bu çalışmada, çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul'da imar-siyaset ilişkisi ele alınmıştır. İstanbul'un imarı meselesi; kurumsal, hukuksal ve uygulama boyutuyla değerlendirilmiştir.

Çalışma giriş, altı bölüm ve sonuçtan meydana gelmektedir. Birinci bölümde, 1800-1923 tarihleri arasındaki İstanbul'un imar meselesi ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, 1923-1960 döneminde İstanbul'un imarı meselesinde kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamalarının ana hatları irdelenmiştir. Tezin üçüncü bölümü, "İstanbul'un Şehircilik Politikalarında Teori-Pratik Gerilimi (1945-1960): İstanbul'un Planlama Deneyimi" başlığını taşımakta olup; bu dönemde İstanbul'da imar planı hazırlanması ve uygulanma aşamaları ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümü, "İstanbul'da Kamusal İmar Uygulama Politikaları (1945-1960)" başlığını taşımakta olup; çok partili hayata geçiş sürecinde kamu tarafından organize edilen imar çalışmaları değerlendirilmiştir. Tezin beşinci bölümünün başlığı, "İstanbul'da Tarihi Eserlere Yaklaşım ve İstimlak Politikaları (1945-1960)"dır. Bu bölümde, İstanbul'un imarında tarihî eserlerin restore edilmesi, ortadan kaldırılması, yer değiştirmesi konuları ve kamu adına özel mülkiyetin istimlaki meselesi irdelenmiştir. Çalışmanın altıncı ve son bölümü ise, "İstanbul'da Sivil Mimarî: Konut Algısının Dönüşümü (1945-1960)" başlığını taşımaktadır. Bu bölümde İkinci Dünya Savaşı sonrası İstanbul'da baş gösteren "mesken buhranı", kamu tarafından organize edilen konut inşaatları, bazı semtlerin ücretsiz arsa olarak dağıtılması, gecekondü meselesinin ortaya çıkması, gecekonduların meşrulaşması ve bu mesele üzerinden vatandaş-devlet ilişkileri ele alınmıştır.

SUMMARY

In this study, during Turkey's transition period to multi-party system, the relationship between reconstruction and politics in Istanbul has been discussed. Istanbul's reconstruction issue has been evaluated in institutional, legal and application dimensions.

This study is composed of an introduction, six chapters and a conclusion. In the first section, development issue between the years 1800-1923 has been discussed. In the second section, as Istanbul's reconstruction is concerned; corporate, legal transformation and reconstruction applications' outlines during the period of 1923-1960 has been scrutinized. In third part of the thesis, "The tension in Theory and Practice in Istanbul's Urban Policies (1945-1960)" is bearing the title of "Istanbul's Planning Experience" covering the preparation of development plans and the implementation phases at this era. The fourth part of the study has the title of "Public Reconstruction Implementing Policies in Istanbul (1945-1960)" reconstruction works organized by the public during the transition period to multi-party life has been evaluated.

The title of the fifth part of the thesis is "Approach to Historical Monuments in Istanbul and Land Acquisition Policies (1945-1960)" In this section, in Istanbul's reconstruction period; restoration of historical monuments, demolishing and removal of them and expropriation of private property in the name of public is scrutinized. At the sixth and final part of the study, the title is "Civil Architecture in Istanbul: The Transformation in the Perception of Housing (1945-1960)". In this section, the "housing crisis" beginning in Istanbul after the Second World War, housing construction which was organized by the public, the distribution of some districts as free land, the emergence of the issue of slums, and the issue of the legalization of slums, the citizen-state relations on this issue are discussed.

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geen eser
a.g.m.	Adı geen makale
C.	Cilt
CHF	Cumhuriyet Halk Fırkası
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
ev.	eviren
DP	Demokrat Parti
ed.	Editör
hızl.	Hazırlayan
I.	Issue
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İGDAş	İstanbul Gaz Dağıtım Sanayi ve Ticaret Anonim şirketi
İUMDK	İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu
No.	Numara
ODTÜ	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
PTT	Posta Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü
s.	Sayfa
SCF	Serbest Cumhuriyet Fırkası
sy.	Sayı
TDV	Türkiye Diyanet Vakfı
V.	Volume

GİRİŞ

Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Siyaset İlişkileri

Şehir tarihçiliği sosyal bilimlerin yeni bir branşı olarak, bilhassa 20. yüzyılın son çeyreğinde yeni metodolojik yaklaşımlarla gelişen/gelişmekte olan bir alandır. Türkiye’de tarih-kent ilişkisi konusunda üç temel yaklaşım mevcuttur. Osmanlı dönemine ait tapu tahrir, evkaf, mühime, maliye defterleri ve şer’iyye sicilleri birer monografi olarak çalışılmıştır. Şehirlerin tarihini bina tarihi olarak ele alan, binalar üzerinden şehir tarihini açıklamaya çalışan eserler de mevcuttur.¹ Şehirleri siyasî, ekonomik ve sosyal değişimlerin bileşenlerinin kaydedildiği mekânlar olarak ele alan çalışmalar ise son yirmi yılda derinlik kazanmaya başlamıştır.²

İnsan-mekân etkileşiminin farklı boyutları şehirler üzerinden izlenebilir. Şehir yolları, bölge/mahalle/semt/sokak adları, bina tipleri, bir bütün olarak mekânın sosyolojisi ile insanın yaşadığı mekânla ilişkisinin izlerini taşır. Ülkemiz tarihçiliğinde, siyaset merkezli tarih yazımında, siyaset-mekân ilişkisinin ele alındığı çalışmalar yeni bir alan olarak gelişme kaydetmektedir.³ Mekânı siyasetin gerçekleştiği bir alan olarak

¹ Ülkemizdeki şehir tarihi çalışmalarının ayrıntılı sınıflandırması için bakınız; İlhan Tekeli, “Türkiye’de Kent Tarih Yazıcılığı Üzerine Düşünceler”, *Birlikte Yazılan ve Öğrenilen Tarihe Doğru*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007, s. 217-221.

² Şehirleri siyasal, toplumsal ve ekonomik birleşimlerin bir ürünü olarak ele alan çalışmalarda İlhan Tekeli metodolojik olarak önemli bir alan açmıştır; İlhan Tekeli, *Birlikte Yazılan ve Öğrenilen Tarihe Doğru*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007. İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009. İlhan Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009., İlhan Tekeli, *Mekânsal ve Toplumsal Olanın Bilgibilimi Yazıları*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009., İlhan Tekeli, *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarih Yazıları*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011. Ankara’nın imarı konusundaki monografi için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul, Anahtar Kitaplar, 1993. İstanbul’un imar tarihi konusunda geniş zamanlı bir değerlendirme için bakınız; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Byzantion, Constantinopolis*, İstanbul, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1996. 19. Yüzyılda İstanbul’da imar proje ve uygulamaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, çev. Selim Deringil, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998. Mimari kültür üzerinden erken dönem cumhuriyet Türkiye’sinin incelendiği çalışma için bakınız; Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Dönem Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür*, İstanbul, 2002. Planlama ve İstanbul’un imarı için bakınız; İpek Akpınar, *The Rebuilding of Istanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*, Ph. D. Dissertation, London, Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture University College London, 2003.

³ Stefan Yerasimos, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Geogon, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 1-18. Ankara’nın imarı konusundaki monografi için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul’un imar tarihi konusunda geniş zamanlı bir değerlendirme için bakınız; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Byzantion, Constantinopolis*, 19. Yüzyılda İstanbul’da imar proje ve uygulamaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. Mimari kültür üzerinden erken dönem cumhuriyet Türkiye’sinin incelendiği çalışma için bakınız; Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Dönem Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür*. Planlama ve İstanbul’un imarının modernleşme sekülerleşme bağlamında ele alındığı çalışma için

ele alan ve mekân üzerinden siyasal ve sosyal değişim ve dönüşüme odaklanan tarih yazımında boşluklar mevcuttur.

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e siyasal elitler, imar meselesi ile yakından ilgilenmiştir. Asrî ve modern bir devlet olma yolunda askerî alanda başlayan yenilenme hareketlerini şehirlerde imar hareketleri izlemiştir. O kadar ki bürokratların başarıları, şehirlere yaptıkları katkılarla değerlendirilmiştir.⁴ İmar üzerinden siyasal ve sosyal dönüşümün irdelenmesi ve imar uygulamaları sonucu ortaya çıkan şehir yapılanmasının değerlendirilmesi; günümüz toplumundaki siyasal, sosyal ve ekonomik yapıyı anlamamızı sağlayacaktır. Bunun için, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde İstanbul'un imarı meselesi kurumsal yapılanma, hukuksal düzenleme ve uygulama boyutlarıyla ele alınmalıdır.

İstanbul'un imarı meselesi, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e padişahlar, vezirler, şehreminleri, cumhurbaşkanları, başbakanlar ve belediye başkanlarının meselesi olmuştur. Ancak tüm siyasal/yönetmel hedeflere rağmen Osmanlı döneminde İstanbul'un imarında yangın ve deprem gibi irade dışı faktörlerin sonucu ortaya çıkan imar uygulamalarının etkisi ön plana çıkmaktadır.⁵ İmar olgusu; modernleşme kuramı, siyasal kırılmalar veya ekonomik süreçler üzerinden farklı metodolojilerle açıklanabilir. İlhan Tekeli, Türkiye'nin kentsel gelişme sürecini bir modernite projesi olarak dört dönemde ele almaktadır:⁶ Birinci dönem, 1826-1923 arasında "sıkılgan modernite dönemi"; ikinci dönem Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı sonuna kadar olan 1923-1946 "köktenci modernite, radikal modernite"; üçüncü dönem II. Dünya Savaşından 1980'e kadar olan "popülist modernite"; dördüncü dönem ise 1980'den günümüze "modernitenin aşınması"dır. Tekeli'nin Türk modernleşmesini şehir ve imar üzerinden okuma metodolojisi önemli açılımlar sağlamaktadır. Ancak bu dönemlendirmenin altını dolduracak şehir tarihi çalışmaları, literatürde yeni ortaya çıkmaya başlamıştır. Modernitenin tanımı her döneme göre değişmekte ve yaşamın içerisinde başkalaşmaktadır. Tezimizde İstanbul'un imar meselesini Osmanlı-

bakınız; İpek Akpınar, *The Rebuilding of İstanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*.

⁴ Beatrice Lory, Alexandre Popovic, "Bir Tiyatro Armatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Bçimlenmesi", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 79-98.

⁵ 19. Yüzyılda İstanbul'da yangın ve deprem sonrası gerçekleştirilen imar çalışmaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*.

⁶ İlhan Tekeli, "Türkiye'nin Modernleşmesi Neye Benziyor? (2) ", *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009, s. 107.; İlhan Tekeli, "Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Modernitesinde Planlamanın Yeri", *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009, s. 137.

Cumhuriyet dönemi modernleşme çabalarının bir ürünü olarak değerlendirmeye çalıştık. Ancak genellikle dönemin metinlerinde geçen “asrîleşme” kavramı üzerinden bu süreci tasvir ettik. Çalışmada, Osmanlı dönemi imar mantığının oluşum ve gelişim süreçleri de verilmiştir. Buradaki amaç, dönüşüm sürecinde Cumhuriyetin devraldığı mirasın ortaya konulmasıdır. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi şehir tarihi yazımında 19. yüzyıl Osmanlı şehirciliğinde, yeniliklerden bolca bahsedilirken, eski sistem ve şehir işleyişi konusunda tatmin edici bilgi ve analizlere rastlanılmamaktadır. Bu nedenlerden ötürü çalışmamızda, İstanbul’un imarı meselesinde “modernite” açıklayıcı bir kavramsal çerçeve olarak kullanılsa bile, bu kavramın kuşatamadığı süreçler de analiz edilmeye çalışılmıştır.

Şehir tarihi çalışmalarında Osmanlı şehirleri hakkında 19. yüzyıl öncesine ait çok fazla araştırma bulunmamaktadır. Şehirler bazında monografik eserler kaleme alınsa da klasik dönem Osmanlı şehirlerinin organizasyon yapısı, işleyişi ve kurumların birbiriyle irtibatı konusunda nadir çalışmalara rastlanmaktadır.

Tarih yazımında, siyaset merkezli yoğunlaşmalar kurumların siyaset dışı rollerini açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Örneğin Yeniçeri Teşkilatı yalnızca askeri bir yapılanma olarak ele alınmaktadır. Ancak Yeniçeri Teşkilatı’nın Osmanlı şehir yönetiminde aldığı rol genel ifadelerle geçiştirilmektedir. Ayrıca, Osmanlı modernleşmesinde Yeniçeri Teşkilatı’nın kaldırılması konusunda askerî etkiler üzerinden açıklanmaktadır. 19. yüzyılda İstanbul’un şehir organizasyonu ve idarî yapısında yaşanan dönüşümde, yeniçerilik teşkilatının ortadan kaldırılmasının rolü üzerinde bir çalışma yapılmamıştır. Yeniçerilik teşkilatının şehir yönetiminde yüklendiği fonksiyonların ortaya konulması şehir tarihi yazımında önemli bir boşluğu dolduracaktır.

Ayrıca, Osmanlı şehirciliğinin vakıflar üzerinde kurulu olduğu söylemi önemli bir vurgudur.⁷ Osmanlı şehirciliğinde imar çalışmalarını vakıflar üzerinden açıklayan ilk çalışma Osman Nuri Ergin tarafından yapılmıştır.⁸ Ancak vakıfların Osmanlı şehirlerinde yüklendikleri fonksiyonları bir mahalle veya semt özelinde inceleyen bütüncül çalışmalar yapılması tarihçiliğimizde bu alandaki boşlukları dolduracaktır.

⁷ Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2003

⁸ Osman (Nuri) Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, İstanbul, Türkiye Basımevi, 1944.; Osman Nuri Ergin, *Türk Şehirlerinde İmarat Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.; Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolünün hayırseverlik kavramı üzerinden ele alan ayrıntılı çalışma için bakınız; Amy Singer, *Osmanlı’da Hayırseverlik Kudüs’te Bir Haseki Sultan İmareti*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.

Şehir tarihi yazımında, şehirlerin imar meselesinin ekonomik kaynaklarının analiz edildiği çalışmalara da ender rastlanmaktadır. Osmanlı şehirlerinde yapılan imar çalışmalarının ekonomik kaynakları, bir giriş babında Mustafa Cezar tarafından kaleme alınmıştır.⁹ Şehrin imarı ve imar çalışmalarındaki mali süreç Ömer Lütfi Barkan'ın Süleymaniye Külliyesi üzerinde yaptığı çalışmada bir örnek olarak ortaya konulmuştur.¹⁰ Bu çalışma dışında, 16. yüzyıl ve sonrasına ait imar çalışmalarının ekonomik kaynaklarını irdeleyen değerlendirmelere literatürde rastlanmamıştır.

Osmanlı şehirlerinin imarı meselesinde, özellikle İstanbul'un imarı konusunda, en önemli hususlardan birisi şehrin mülkiyet yapısıdır. 19. yüzyıl öncesi Osmanlı mülkiyet sisteminin ve Arazi Kanunnamesi sonrasında, özel mülkiyet olgusunun şehirlerin imarındaki rolü şehir tarihçiliğimizde ele alınmamıştır. Arazi meselesi Ömer Lütfi Barkan'ın 15 ve 16. yüzyıllar için yaptığı çalışmalar üzerinden analiz edilmektedir.¹¹ Arazi Kanunnamesi sonrasında Osmanlı şehirlerinin imarında en önemli aktör, artık saray merkezli yapılanma değildir. Osmanlı'da özel mülkiyetin oluşumu ve Cumhuriyet'in ilanı sonrası özel mülkiyet anlayışının perçinlemesi, İstanbul'un imarını etkileyen en önemli faktörlerdendir. Çalışmamızda, İstanbul'un imar meselesinde özel mülkiyetin ortaya çıkışı ve daha sonra kamusal imar çalışmalarında bu mülklerin istimlakı meselesi irdelenmiştir. Mülkiyet meselesi üzerinden İstanbul'un imarının incelenmesi, Cumhuriyet sonrası Türkiye'de imar-siyaset-toplum ilişkilerini açıklamakta önemli bir anahtar görevi üstlenecektir.

İstanbul'un imarı meselesi üzerinde yapılan çalışmaların çoğunluğu bütüncül bir yaklaşımdan yoksundur. Siyasal analizler, mimarlık tarihçilerinin bina odaklı veya kurum tarihçilerinin kurumsal dönüşüm odaklı çalışmaları meselenin tek boyutlu anlaşılmasını sağlamaktadır. Çalışmamızda şehircilik meselesi, disiplinlerarası bir metodoloji kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulaması boyutlarıyla birlikte ele alınacaktır.

İstanbul şehir tarihçiliğinde yeri doldurulamaz olan Osman Nuri (Ergin), vilayet mektupçusu olarak, belediye tarihini konusunda adeta vakanüvislik yapmıştır.¹²

⁹ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1985.

¹⁰ Ömer Lütfi Barkan, *Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557*, C I ve C II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1972.

¹¹ Ömer Lütfi Barkan, *Türkiye'de Toprak Meselesi Toplu Eserler I*, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1989.

¹² Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 1-9, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1995. Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996.

Ergin, Osmanlı belediyeçilik sisteminin 19. yüzyıldan cumhuriyetin ilanı ve sonrasına kadar geçirdiği değişimi; organizasyon, hukuk ve imar çalışmaları başlığı altında kaydedilmesini sağlayarak yeri doldurulamaz çalışmalar ortaya koymuştur. Ergin'in bu çalışmaları tezimizin baş kaynaklarından.

Çalışmamızda, imar süreçlerine bakma konusunda, tek boyutlu şehir tarihçiliğine alternatif bir metot önerilmektedir. Şehir üzerinde yapılan çalışmalar ya idarî ya hukuksal ya da imar-iskân dönüşümüne odaklanılmaktadır. Ancak bu dönüşümlerin Collingwood'un deyiimiyle "kes-yapıştır"¹³ şeklinde aktarılması, düzlemsel bir tarih anlayışının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Tarihte bir kurum kurulabilir, bir kanunlaştırma yapılmış olabilir. Ancak bu kurum veya kanunun dönemin koşullarında nasıl bir fonksiyon yüklendiğini, uygulama aşamalarını analiz etmeden kullanmak, kes-yapıştır tarih yazımına neden olmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda, olabildiğince kurum, kanun ve nizamnamelerin uygulama süreçleri analiz edilmiştir. Örneğin 1848'de yayınlanan modern anlamdaki ilk imar nizamnamesi olan *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi* İstanbul'da 7 metrenin altında yol kalmaması hedefini koymuşken günümüz Fatih, Beyoğlu, Eyüp ve Üsküdar ilçelerinin eski semtleri incelendiğinde hâlâ 7 metre altında yolların mevcut olduğu görülmektedir. Yalnızca nizamnameleri aktarmak üzerinden yapılacak şehir tarihi yazımı, gerçekliği ortaya çıkartmayan bir algının paylaşılarak yaygınlaştırılmasına yol açmaktadır.

İstanbul'un imar meselesinde karşılaşılan diğer bir sorun ise şehir sınırlarının belirlenmesi olmuştur. Osmanlı döneminde İstanbul sur içini; bilad-ı selase ise sırasıyla Beyoğlu, Eyüp ve Üsküdar'ı tanımlamaktadır. 1950'li yıllarda ise İstanbul'un idarî sınırları Tuzla'dan Silivri'ye kadar uzanmakta hatta Yalova da İstanbul'un ilçesi sayılmaktadır. Bu dönemde İstanbul sınırlandırılmaz bir mekândır ve İstanbul günümüzde de bir mekândan ziyade bir ilişki biçimini ifade eder hâle gelmiştir. Çalışmamızda, İstanbul; siyasetçi ve idarecilerin sınır kavramlarıyla değil, çok partili hayata geçiş sürecinde imarın aktörleri olan vatandaşların geliştirdiği sınır kavramı ile irdelenmiştir. Bu çizgisel bir sınırlandırma değildir. Bu durum, İstanbul'u merkeze alan ve tüm bölgelerin vatandaşlar tarafından İstanbullaştırılmasıdır. Burada siyasal ve bürokratik aktörler, süreci takip etmekle yetinmektedir. Şehir merkezine eklenen her yeni şehir öbeği, İstanbul'un bir parçası hâline gelerek İstanbullaşmaktadır. İstanbul sınırlarının geçirdiği bu değişim, İstanbul'un çeperlerinde kalan köyleri merkez hâline

¹³ Robin George Collingwood, *Tarih Tasarımı*, çev. Kurtuluş Dinçer, Doğu Batı Yayınları, İstanbul, 2007, s. 337.

getirmiş, tarım arazilerinin şehir toprağı hâline gelmesini sağlamıştır. Arazi Kanunnamesi ile birlikte özel mülke konu olan tarım arazileri Cumhuriyet dönemi sonrası şehirde oluşan en önemli gelir kaynaklarından biri hâline gelmiştir. Toprak, tarımsal üretim değeri üzerinden değil imar değeri üzerinden ele alınan bir metaya dönüşmüştür. Tarımsal vergi sistemi üzerine kurulan toprak sistemi, şehirde imarlı arsalarla dönüştüğünde bunun bir vergilendirme sistemi kurul(a)mamıştır. Böylece bireysel çıkarların ön plana çıktığı bir toprak sistemi ve mülkiyet yapısı cumhuriyet tarihinin siyasi ve ekonomik süreçlerini belirler bir hal almıştır. Bu süreç İstanbul’u şekillendirdiği kadar; ülkemiz siyaset, ekonomi ve şehirciliğini de belirlemiştir. Bu çalışmada, İstanbul’un imarı meselesine bir de bu yönden bakılmaktadır. Tezin ilgili bölümlerinde tarım arazilerinin imarlı şehir arsalarına dönüşmesinin planlanma, alt yapı ve imar aşamalarına odaklanılmıştır.

İnsan-şehir ilişkisinde karşılıklı bir etkileşim mevcuttur. İnsanın inşa ettiği kentler bir süre sonra sosyal yaşamın formlarını belirlemeye başlar. Şehirlerin dönüşümü zaman içerisinde siyasal, ekonomik ve toplumsal şartlarda meydana gelen değişimlerin sonucunda gerçekleşir. Louis Napolyon’un Paris’i Haussman’ın teknokratlığında yaşattığı dönüşüm İstanbul’da da yankısını bulmuştur. İktidarlar yeni yüzlerini ve modernleşme projelerinde ufuk ve kabiliyetlerini şehirlerde ortaya koymaktadır.¹⁴ İstanbul’un imarı meselesi, 19. yüzyılın başından itibaren modernist devlet adamlarının ortak amacı olarak projelendirilmiştir. Her alanda yaşanan asrîleşme hedefi şehir üzerinden de kendisini göstermiştir. Ancak bu hedef II. Dünya Savaşı sonuçlanıncaya kadar gerçekleş(e)mez. 1800-1945 arası dönemde; İstanbul’un imarının şekillenmesine yangınlar, depremler gibi insan iradesi dışındaki olaylar neden olmuştur. Bu irade dışı olaylar sonrası, İstanbul’u asrîleştirme hedefindeki dönemin siyasal elitleri ve bürokratlar İstanbul için asrî projelerini uygulamışlardır. Bu çerçevede ızgara planlı şehir parçaları ve kâgir binalar İstanbul’da boy göstermeye başlamıştır. İstanbul’un asrîleştirilmesi hedefi, Avrupa’da -Paris, Viyana ve Roma gibi- eski şehirlerin imarının yapıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştirilememiştir. İstanbul, imparatorluk kaybettikçe büyümüş, büyüdükçe de sorunlarını çözemez hâle gelmiştir. Tezimizde, İstanbul’un imarı meselesinde siyasetçiler, bürokratlar ve vatandaşlar birer aktör olarak etki alanlarına göre analiz edilmeye çalışılmıştır.

¹⁴ Napolyon’un Haussman yönetiminde Pariste yaptığı uygulamanın modernite üzerinden okunduğu analiz için bakınız; David Harvey, *Paris Modernitenin Başkenti*, çev. Berna Kılınçer, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2012.

Çok partili hayata geçiş sürecinde ise, ekmeğini şehirde arayan yeni Türkiye halkı İstanbul'u dönüştürmüştür. İstanbul'un bu dönüşüm sürecinde politik aktörler, hedefler koysa bile bu dönüşümde etkisiz belirleyicilikleri karşımıza çıkmaktadır. Bu sürecin analizi için çalışmamızda iki temel kavramsallaştırma kullanılacaktır: “kurgusal imar” ve “organik imar”. Kurgusal imar olarak adlandırdığımız kavramı; şehri, bir projeksiyon gözeterek imar süreçlerini masa başında planlamak ve bu planı kamu adına kamu otoritesi ile uygulamak olarak ifade edebiliriz. 19. yüzyılda ortaya çıkan Avrupaî şehir kavramındaki tasarım boyutu bu şekilde ortaya çıkmıştır. Organik imar kavramını ise, şehirde yaşayan insanların ortak örfi hukuku çerçevesinde, kendi ihtiyaçlarına göre şehri imar etmeleri şeklinde ifade edebiliriz. Bu iki kavramdan hareket ederek İstanbul'un imarı meselesini ele alacak olursak; bu şehrin organik gelişen süreçler sonunda kurgusal hareketlerle imar edilmeye çalışıldığını gözlemleyebiliriz. Bu nedenle, İstanbul'un imarı meselesini yalnızca, kurumsal faaliyetlere, kanun maddelerine ya da planlama kararlarına bakarak ele alan çalışmalar ile geliştirilen yaklaşımlar, meseleyi anlaşılmaz kılmaktadır. Çalışmada, kurgusal imar ve organik imar kavramları anahtar kavramlar olarak ele alınarak; kurumsal, hukuksal ve uygulama süreçleri analiz edilmeye çalışılmıştır.

İstanbul'un imarı meselesini; kurumlar, hukuksal ve uygulamalar boyutuyla ele alan çalışmalar, imar çalışmalarıyla muhatap olan insan boyutunu ele almamaktadır. İnsan-şehir etkileşiminde özne yalnızca siyasal elitler ve bürokratlar değildir. Bu sürecin karşı tarafında bir de şehirde yaşayan insanlar yer almaktadır. Bu nedenle çalışmanın üçüncü bölümünde, imarın öznesi ve nesnesi olarak vatandaşın konumu imar arşivleri üzerinden incelenecektir. İmar planlarının uygulanma safhası ele alınmış ve İstanbul'un inşası sürecinde vatandaş-devlet ilişkileri analiz edilecektir.

İstanbul'un imarı meselesi birinci ve ikinci bölümlerde; kurumsal dönüşüm, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamaları şeklinde ele alınacaktır. Kurumsal dönüşümde, imar süreçlerinde yaşanan dönüşümün temel parametrelerini açıklayıcı bir yöntem izlenmeye çalışılacaktır. Hukuksal dönüşümde ise Tanzimat sonrası hukuk alanında yapılan düzenlemeler ve bu düzenlemelerin uygulamayı etkileyici faktörleri değerlendirilecektir. Hukuksal dönüşümde ayrıca, İslam hukuku temelli tarım gelirleriyle örgütlenmiş bir imparatorluktan Roma hukuku temelli sanayi ve ticaret üzerinden örgütlenmiş bir Cumhuriyet şehrine geçişin evreleri izah edilmeye çalışılacaktır. İstanbul'un imarı sürecinde yapılan imar uygulamaları ise, oluşma şartları

ve uygulamaların kaynaklandığı ihtiyaçlar, imar uygulamaları öncesi planlama çalışmaları ve uygulamanın sonuçları üzerinden yorumlanacaktır.

Tezin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde, siyasilerin imar kararlarını alış biçimi, şehir planlama kavramının oluşumu ve uygulanması, kamu kaynaklarının harcanması ve vatandaşın bu uygulamalar karşısında gösterdiği refleksler analiz edilecektir. İstanbul'da inşa edilen sosyal ve kültürel şehircilik uygulamaları olarak opera, tiyatro, sergi salonu, müze ve stat inşaatları; bayındırlık uygulamaları olarak semt ve meydan düzenlemeleri, bulvar ve cadde açılması, yeşil alanların düzenlenmesi, seyrüsefer meselesinin oluşum ve gelişimi, eski eserlerin korunması ve yıkımı, istimlâk meselesi, mesken meselesinin bir buhrana dönüşmesi, kamu eliyle konut üretiminin geliştirilmesi, arazilerin ücretsiz dağıtımı, gecekondu meselesinin ortaya çıkması, bu meselede CHP, DP ve askerlerin tavırları, kaçak inşaatların ortaya çıkması gibi konular ele alınarak bu konular üzerinden çok partili hayata geçiş sürecinde Türkiye'nin yaşadığı kentsel, siyasal, sosyal ve ekonomik dönüşümün parametreleri analiz edilecektir. İmar meselesinin yukarıda sayılan unsurları tekil birer konu olarak literatürde çalışılmıştır. Ancak imar kavramı bütüncül etkileriyle şehri kuşattığından bu konular bütüncül bir şekilde ele alınmalıdır. Çalışmada bu nedenle, imar kavramı içerisine giren tüm bu meseleler, İstanbul genelindeki uygulamalar şeklinde değerlendirilecektir.

Çok partili hayata geçiş süreci ve sonuçları, literatürde dış ve iç siyasetin yansımaları olarak ele alınmaktadır. Bu dönemin, çok partili hayata geçiş sürecinde insan-mekân etkileşimi üzerinden değerlendirilmesi, Türkiye'de yaşanan dönüşümü farklı bir perspektiften anlamlandırabilmemizi sağlayacaktır. Cumhuriyeti kuran kadronun Tanzimat'tan beri hedeflenen İstanbul'un imarı meselesine odaklanmaları şehir-siyasetçi ilişkisini açıklamamızda önemli veriler sağlayacaktır.

I. Dünya Savaşı sonrasında Dünya'da kurulan yeni rejimlerin politikaları şehirler üzerinden takip edilebilir. Musolini Roma'da,¹⁵ Stalin Moskova'da¹⁶ ve Muhammed Rıza Pehlevi ise Tahran'da¹⁷ imar çalışmaları yürütmüştür. I. Dünya Savaşı sonrası dönemde dünyadaki imar çalışmaları ile Ankara ve İstanbul'daki imar çalışmalarını karşılaştırmamız, dönemin politikacılarının siyaset-şehir ilişkilerini dünya konjonktüründe anlamamızı sağlayacaktır.

¹⁵ John Agnew, "The Impossible Capital: Monumental Rome Under Liberal and Fascist Regimes, 1870-1943", *Geografiska Annaler*, V 80, I 4, 1998, s. 229-240.

¹⁶ Greg Castillo, "Moskova, Gorki Sokağı ve Stalin Döneminde Tasarım", *Şehirler ve Sokaklar*, ed. Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, çev. Bilgi Altınok, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2007, s. 113-134.

¹⁷ Ali Madanipour, "Urban Planning and Development in Tahran", *Cities*, V 23, I 6, 2006, s. 433-438.

İstanbul'un planlanması meselesini Atatürk başlatmış, İnönü sürdürmüş ancak plan ve projelerin büyük bir kısmı Menderes tarafından uygulanmıştır. Tek parti döneminde İstanbul'un imarı meselesi kurgulanmış ama bu mesele başarıyla sonuçlandırılmamıştır. Bu durumun sebepleri, siyasal ve ekonomik gerekçeleriyle açıklanabilir. Ancak İstanbul gibi tüm şehirlerin II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan kentleşme sürecine hazırlıksız yakalanması, Tek parti dönemi şehircilik politikalarının başarısını ortaya koymaktadır. Çok partili hayata geçiş süresinde ise organik imar kavramı tüm şehirlerde olduğu gibi İstanbul'u da baştan aşağı değiştirmiştir. Menderes, kurgusal planları İstanbul'a uygularken, İstanbul'da DP iktidarını şantiyeler üzerinden görünür kılmıştır. Menderes dönemi kamusal imar çalışmaları boş araziler üzerinden değil, tıpkı Haussman'ın yüz yıl önce Paris'te yaptığı gibi, tarihî süreçte oluşmuş İstanbul üzerinde uygulanmıştır. Menderes'in yönettiği siyasal-sosyal ve ekonomik süreç 1950'lili yılların ve geleceğin İstanbul'unu belirlemiştir. Tanzimat'tan beri hedeflenen projeyi Menderes hayata geçirmiş, İstanbul ızgara planlı yol ağlarına kavuşturulmuştur. Çalışmamızda CHF ve CHP dönemleriyle DP dönemi arasındaki şehir siyaseti yaklaşımları imar üzerinden analizi amaçlanmıştır. Bu iki siyasal parti, her ne kadar muhalif olarak konumlansalarda, imar hedefleri ve politikaları aynıdır, ikisi de İstanbul'u aynı model ve metodla asrîleştirmek istemektedir. Ancak bu iki partinin, uygulamada ürettikleri motivasyon unsurları farklıdır. Tezimizde bu benzerlikler ve farklılıklar karşılaştırılmalı bir biçimde analiz edilecektir.

19. ve 20. yüzyılda şehirlerin planlı bir şekilde imar edilmesi anlayışı kabul görmüştür. Planlama kavramı "aydınlanma"dan sonra ortaya çıkmıştır.¹⁸ İnsan için iyi olana akıllı ve tecrübesiyle karar verebilen insan, teknik aklın kullanılmasında da özne olmuştur. Avrupa'da, kamu adına karar vermeyi sağlayan bu işleyişin bürokratik işleyişi oluşturularak kurumsallaştırılmıştır. Ancak Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemi şehirciliğinde planlama kavramı ecnebî uzmanlarca yapılan ve uygulaması da onlar tarafından sürdürülen bir işleyiştir. İstanbul'da şehir planlamanın tarihi hakkındaki çalışmalar, genellikle planlama kararlarını içeren yayınlardan özetler vermektedir. Planlama kararı kes-yapıştır modeliyle aktarılarak İstanbul'da planlama deneyimi özetlenmektedir. Kararların uygulanma biçimi ve uygulanıp-uygulanmadıkları analiz edilmemektedir. Prost'un İstanbul imar planı ve bu planın sekülerleşme ve modernleşme olgusu açısından irdelenmesi, İpek Akpınar tarafından

¹⁸ John Friedmann, *Planning in Public Domain*, Princeton, Princeton University Press, 1987'den aktaran İlhan Tekeli "Osmanlı ve Cumhuriyet Modernitesinde Planlamanın Yeri", s. 135.

gerçekleştirilmiştir.¹⁹ Akpınar, planın uygulama boyutunu seçtiği bazı bölgeler üzerinden analiz etmiştir. Akpınar'ın çalışması bu alanda yapılmış nadir analizlerden birisidir.

Bizim çalışmamızda Akpınar'dan farklı olarak, 1945-1960 tarihleri arasında, İstanbul planlarının nasıl hazırlandığı -Prost ve Müşavirler Heyeti-, hangi süreçlerden geçerek onaylandıkları, uygulamaları ve tadilatları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv vesikalarına dayanılarak gösterilmiştir. Ayrıca planın vatandaş boyutu ise dönemin günlük gazetelerinden takip edilmiştir. Böylece, planlama çalışmalarının kurumsal işleyiş ve vatandaşlar tarafından algılanma biçimi analiz edilmiştir. Aydınlanma felsefesinden alınan planlama anlayışı ve bu planların uygun bürokratik mekanizmalarda uygulanması süreci, ülkemizde günümüzde bile hâlâ oturtulabilmiş değildir. Şehirleri planlayarak, plansız yaşamının siyasal-sosyal zeminde nasıl gerçekleştiği, tezin üçüncü bölümünde izah edilecektir.

CHP döneminin siyasal olarak en çok eleştirilen konularından birisi de, cami ve medreselerin kullanım biçimi ve vakıf malları meselesidir. Ancak, bu konu üzerinde literatürde meseleyi somut bina veya arazi üzerinden ele alan çalışmalar yok denecek kadar istisnadır. Ancak imar uygulamaları sürecinde CHP de DP de camileri İstanbul silüetinin bir parçası olarak abidevi yönleriyle açığa çıkartmak hedefindedir. Bu iki parti de imar çalışmalarının hedefine bu projeksiyonu koymuştur. Ancak bu işin uygulamacısı olarak DP ön plana çıkmıştır. Bu meselede ikinci önemli unsur ise; DP döneminde, CHP döneminden daha fazla cami ve mescit yıkımı gerçekleşmesine rağmen toplumsal hafızada DP dönemine ilişkin çok fazla olumsuz bir eleştirinin yer almamasıdır. İstanbul'un tarihi eserleri vatandaş-devlet birlikteliğiyle kolektif bir işbirliği ile büyük oranda ortadan kaldırılmıştır. Sivil mimari eserleri vatandaşlar kat karşılığı mütahite vererek İstanbul'un apartmanlaşmasını sağlarken, kamusal binalarda asrileşme yolunda fonksiyonlarını yitirerek ortadan kaldırılmıştır. Kamusal tarihi eserler birer şehir süsü olarak objeleştirilmiştir. Tezin beşinci bölümünde, İstanbul'un imar meselesinde tarihî eserlerin konumu ele alınarak, tarihî eserler ile devlet-vatandaş ilişkisi irdelenmiştir.

İmar sürecinde devlet-vatandaş ilişkisinin en iyi analiz edilebileceği mesele konut konusudur. Konut inşası üzerinden devlet-vatandaş ilişkilerinin çözümlenmesi

¹⁹ İpek Akpınar, *The Rebuilding of İstanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*, Ph. D. Dissertation, London, Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture University College London, 2003.

çalışmada diğ er bir ayırt edici unsurdur. II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan mesken buhranının nedeni, yeterli alt yapıya sahip arsanın üretilmemesi ve Avrupa'dan ithal edilen inşaat malzemesi temininde savaş nedeniyle yaşanan sıkıntıdır. Bu iki sorun İstanbul'da mesken meselesini bir buhrana dönüştürmüştür. Bu buhranın şehirde görünür biçimi gecekondular olarak ortaya çıkmıştır. Gecekondü meselesi hem mülkiyette hak ihlallerini hem de inşaa süreçlerinde kamu otoritesinin tanınmaması sonucu ortaya çıkmıştır. Gecekondü literatürü incelendiğinde; siyasetçilerin popülizmi suçlanmakta kamusal ve sosyal analizlerle mesele meşruiyet zemini kazanmaktadır. Ancak hangi siyasetçilerin bu meselede nasıl bir görev yüklendikleri sorusunun cevabını literatürde bulmak olanaksızdır. Tezin altıncı bölümünde, gecekondü meselesinin CHP döneminde ortaya  ıkışı, DP döneminde kök salışı ve askeri müdahale sonrası ise meşrulaşması ele alınmıştır. Devlet vatandaş ilişkisinin çok partili hayata geçiş süreci ve sonrasında aldığı şekli en iyi tasvir eden konulardan birisi olarak gecekondü meselesi çalışmamızda değ lendirilmiştir.

I. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İSTANBUL’UN İMARİ: KURUMLAR, HUKUKÎ ALT YAPI VE UYGULAMALAR (1800-1923)

1.1. OSMANLI İSTANBUL’UNDA ŞEHİR YÖNETİMİ

1.1.1. Osmanlı Şehirlerinde *Kadının Rolü*

Osmanlı şehrinin yöneticisi *kadı*dır. *Kadı* yalnızca bir yargıç değil, aynı zamanda idarî, malî ve beledî fonksiyonları olan bir memurdur.²⁰ Bu çerçevede *kadı*, şehrin yönetimi, asayiş, esnaf loncalarının denetimi, üretimin, pazar yerlerinin kontrolü, narh ve fiyat kontrolü yapmaktadır. Ayrıca, vakıfları ve onun kontrolündeki okul ve camilerin denetimi, imar nizamı, temizlik ve alt yapı hizmetlerinin organizasyonunda müeyyideci bir otorite olarak rol oynar.²¹ *Kadı* bu görevleri; *subaşı*, *yasakçılar* (*asesler*), *kale dizdarları* ve *muhtesipler* gibi yardımcı görevlilerle birlikte yerine getirmektedir. Osmanlı şehirlerinde kadının görevleri zaman içerisinde değişiklikler arz etmiştir.

Subaşı’nın; mali ve kolluk olmak üzere iki temel alanda görevi vardır. Mali görev olarak, *bad-ı heva* adı altında *cürmü cinayet*, *niyabet*, *resm-i arusane* gibi vergileri toplamaktadır. Kolluk görevi ise, geleneksel idare sisteminde yargı alanında bir faaliyet olup, *kadı* adına yerine getirmektedir. Kolluk görevi olarak *subaşı*, *kadının* hükümlerini ve merkezden gelen emirlerin uygulanmasını sağlamak, suçları önlemeye çalışmak, suç işleyenleri takip edip yakalamak, kovuşturma yürütmek ve *kadının* suçlu görüp hüküm verdiklerini cezalandırmakla yükümlüdür. Bu görevler günümüzün adli zabıta, emniyet ve infaz memurlukları ile eşdeğerdir. *Yasakçılar* (*asesler*); *subaşı*’nın yanında görev yapar, geceleri çarşı ve pazar yerlerini beklemektedir. Bu kuvveti genellikle kapıkulu askerleri meydana getirmektedir. Hazine ve mühim evrakın

²⁰ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, İstanbul, Cedit Neşriyat, 2008, s. 281. Ayrıca bakınız; İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1994, s. 34.

²¹ Şinasi Altundağ, “Osmanlılar’da Kadıların Salahiyet ve Vazifeleri Hakkında”, *VI. Türk Tarih Kongresi (20-26 Ekim 1961)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1967, s. 342-354. Ayrıca erken dönem için bakınız; Tayyib Gökbilgin, “IV. Asırda Mukataa ve İltizam İşlerinde Kadılık Müessesesinin Rolü”, *IV. Türk Tarih Kongresi (10-14 Kasım 1948)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1952, s. 433-444.

bulunduğu şehrin iç kalesinin müdafaa ve inzibatından sorumlu *Kale dizdarları*, ve kale erleri de kadının yardımcısı olarak görev yapmaktadır.

Muhtesip; kadının çarşı, pazar ve narh kontrolünde yardımcısı olup meskukatın rayicine dikkat etmekle görevlidir. *Muhtesiplik* iltizamla verilen bir görevdir ve bu mukataaya, *ihtisap mukataası* denilmektedir. Bu mukataayı alan, bedelini *cerimeden* veya *ihtisap rüsumundan* tahsil etmektedir. Bu narha uymayan veya kurallara aykırı üretimde bulunan esnaf ve zanaatkârlardan alınan *cerimeler* ve çarşı pazara gelen mallardan alınan *resimlerden* oluşmaktadır. *İhtisap rüsumu* da, *narhlık akçası* ve *bac-ı pazardan* (şehri veya pazara gelen malların giriş ve satışından alınır) ibarettir. İaşe mallarına *narh koyma* görevi olan *kadı* ve *muhtesip*, paranın rayicini kontrol ediyordu. *Muhtesip*; karaborsacıları takip, esnafı teftiş, fiyat, ölçü ve kaliteyi kontrol etmektedir. *Kadının* en önemli malî görevi avarız hanelerinin kayıtlarının muhafazası ve bu verginin toplanmasıdır.

Şehrin altyapı tesis ve hizmetlerinin kontrolü de *kadının* önemli görevleri arasındadır. Vakıfların kontrol mekanizmaları da *kadı* tarafından işletilmektedir. Vakıf mütevellilerini kontrol ve azl yetkisine sahip olan *kadı*; vakıf kurumları olan medreseleri kontrol eder, müderrislerin tayin ve azli ile ilgilenir, imaretlerin ve talebe-i ulumun iâşesini denetlemektedir.

19. yüzyılda, kadılık kurumunda ilk düzenlemeler II. Mahmut döneminde gerçekleştirilmiştir. Tanzimat Fermanı sonrasında ise, kadılık kurumu yargı temelli bir organizasyon içinde ele alınarak şehre ilişkin görevlerinden zaman içinde soyutlanmıştır.²²

1.1.2. Osmanlı Şehirlerinde Vakıfların Rolü

Selçuklu ve Osmanlı şehirlerinde; şehirlerin temel ihtiyaçları hayır-hasenat yaklaşımı ile vakıflar eliyle organize edilmiştir.²³ Fethedilen bölgelerin şenletilmesi ve iskanı da vakıflar tarafından sağlanmıştır.²⁴ Vakıflar; imaret sitelerinin kuruluş ve

²² Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Hamiyet Sezer Feyzioğlu, *Tanzimat Döneminde Kadılık Kurumu ve Şer'i Mahkemelerde Düzenlemeler*, İstanbul, Kitabevi, 2010.

²³ Vakıfların Osmanlı toplumundaki yerini “Osmanlı İmparatorluğu devrinde pek büyük bir inkişafa mazhar olan vakıflar sayesinde bir adam vakıf bir evde doğar, vakıf bir beşikte uyur, vakıf mallardan yer içer, vakıf kitaplardan okur, vakıf bir mektepte hocalık eder, vakıf idaresinden ücretini alır ve öldüğü zaman kendisi vakıf bir tabuta konur ve vakıf bir mezarlığa gömülürdü.” cümlesi en açık şekilde özetler. Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, s. VI.

²⁴ Bu konudaki daha geniş araştırmalar için bakınız; Doğan Kuban, “Anadolu-Türk Şehri, Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerine Bazı Düşünceler”, *Vakıflar Dergisi*, C 7, 1968, s. 53-73; Ömer Lütfi Barkan “Osmanlı İmparatorluğu’nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar”, *İktisat Fakültesi*

işleyişlerini temel amaç edindiklerinden, birçok kamusal yapı, bu toplumsal organizasyonlar eliyle gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı şehircilik hizmetlerinin sağlanmasında vakıflar temel bir rol üstlenirler. Şehirlere su getirilmesi, suyun çeşmeler aracılığıyla dağıtımı, temizlik hizmetleri gibi birçok alanda vakıflar, altyapı tesislerini kurup işletmekteydiler.²⁵ Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolü; vakfiyeler üzerinden daha sağlıklı bir biçimde incelenebilir. Vakfiye metinlerinin, bu vakıfların işlev gördükleri dönemdeki uygulamalarla birlikte ele alındığı çalışmaların artması bu konudaki literatür eksikliğini ortadan kaldıracaktır. Vakıfların sağladığı şehircilik hizmetleri, vakfın gelir kaynakları ile orantılı olarak sağlanmaktadır. İstanbul özelinde bir değerlendirme yapılacak olursa; şehrin tümünü kuşatan hizmetlerin tek bir vakıf tarafından karşılanmadığı görülmektedir. Her mahallede; mahalle halkından hayır sahiplerinin vakfettikleri ile şehircilik hizmetinin organizasyonun gerçekleştirilmesi, şehircilik hizmetlerinin bir kısmının hayır temelli ve kişisel beceri ile sınırlı alanlarda sürdürüldüğünü göstermektedir. İstanbul özelinde; mahalle bazında, vakıfların şehircilik hizmetlerindeki rolü üzerine yapılan özel bir çalışma olmadığından, bu konular hakkındaki tüm analizler vakfiyelerde bulunan genel ifadelerden üretilen yorumlarla yapılmaktadır. Bu çalışmalar, şehircilik hizmetlerinin vakıflar eliyle organize edildiğinden bahsetmektedir, ancak hangi hizmetin nasıl gerekli görüldüğü ve hangi yollarla üretildiği konusunda mahalle bazında hazırlanacak bir monografi bu alandaki büyük bir boşluğu dolduracaktır.

1.1.2.1. Avarız Vakıfları

Mahallelerde *avarız haneleri*, vergilendirilebilir veya fiilen vergilendirilmiş olan haneleri göstermektedir. Düzenli olarak alınmayan bu vergiler, genellikle savaş zamanlarında ihtiyaç duyulduğu takdirde toplanmaktadır. Bazı hayır sahipleri, kendi mahalle halkını bu vergiden kurtarmak amacıyla vakıf kurmuş ve gelirlerini bu vergilere tahsis etmiştir. Verginin doğmadığı zamanlarda bu gelirler, mahalle halkının ihtiyacının karşılanmasında kullanılmaktadır.²⁶

Mecmuası, C XXIII, n: 1-2, s. 239-296.; Osman (Nuri) Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*; Richhard van Leeuwen, *Waqfs and Urban Structures: The Case of Ottoman Damascus*, Leiden, Brill, 1999.

²⁵ Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, s. 242-249.

²⁶ Halil Sahillioğlu, “Avarız”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 108–109.

Avarız vergileri için kurulmuş vakıfların gelirleri; mahallede meydana gelen yangın, deprem ve su baskını gibi afetlerde; fakir, dul ve yetimlerin ihtiyaçlarına, kimsesiz kızların evlendirilmesinde, sahipsiz cenazelerin masraflarının karşılanmasında, su yolu, kaldırım, sıbyan mektebi gibi mahallenin kamu yapılarına harcamasında ve para vakfı olarak ihtiyacı olanlara borç verilmesinde kullanılmaktadır.²⁷

Zamanla farklılaşan avarız ıstılahı, avarız akçesi veya avarız sandığı olarak da adlandırılmış olup; 1930 tarihli Belediye Kanunun 110. maddesi gereğince avarız vakıfları belediyelere intikal ettirilerek ortadan kaldırılmıştır.

1.1.3. 19. Yüzyıl Öncesi Osmanlı Şehirlerinde İmar Sisteminin Mali Kaynağı

Bir şehri imar etmek, şenletmek malî imkânlar ölçüsünde mümkün olmaktadır. İmar hamleleri olarak adlandırılan bina inşaatlarının mali kaynakları ise ya devlet ya da toplum tarafından karşılanır. Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük imar hareketleri imaret siteleri olarak ortaya çıkmıştır. Bu imaret siteleri de genellikle vakıflar tarafından koordine ve kontrol edilmişlerdir.²⁸ 19. yüzyıl öncesi kişi merkezli malî kaynaklardan sağlanan imar hareketleri sonucu gerek İstanbul'da gerekse birçok Osmanlı şehrinde büyük külliye, yol, su yolu, köprü, han, hamam ve kervansaray gibi kamusal yapı ve organizasyonlar gerçekleştirilebilmiştir.

İstanbul özelinde değerlendirme yapılacak olursa; fetihten hemen sonra Fatih, görev verdiği paşaları bir semte yönlendirerek, İstanbul'un bu mekânlarını imar etmelerini istemiştir. Günümüz İstanbul'unda hâlâ varlığını koruyan Mahmutpaşa, Muratpaşa, Davutpaşa ve Cerrahpaşa gibi semtler, paşalar tarafından kurulan imaretler etrafında bu dönemde ortaya çıkmışlardır. Fetihden sonra izlenen bu imar siyaseti, suriçi İstanbul'unun şenletilmesinde belirleyici rol oynamıştır.²⁹

Cezar, Ömer Lütfi Barkan'ın 1527/1528, 1547/1548, 1567/1568, 1660/1661 ve 1669/1670 Osmanlı mali yılları hakkındaki çalışmalarından hareketle; Osmanlı İmparatorluğunda imar hareketlerine bütçeden herhangi bir pay ayrılmadığını belirtir.³⁰ Osmanlı İmparatorluğu'nda imar hareketlerinin mali kaynağı padişahlar, saraya yakın

²⁷ Mehmet İpşirli, "Avarız Vakfı", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 109.

²⁸ Bu konuda daha geniş bilgi için bakınız; Ömer Lütfi Barkan "Osmanlı İmparatorluğu'nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar", s. 239-296.

²⁹ Halil İnalcık, "İstanbul", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 23, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 225; Osman (Nuri) Ergin, *Türk Şehirlerinde İmar Sistemi*, 1939.

³⁰ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 325.

görevliler ve vakıflar tarafından karşılanmaktadır. Padişah ve Osmanlı bürokrasisinin eline geçen malî kaynaklar imar imaret siteleri aracılığıyla toplumsal bir boyut kazanmaktadır.

Osmanlı padişahlarının inşa ettikleri eserlerin mali kaynakları, iç hazineden karşılanmaktadır. Bu durumda bu inşa ve imar faaliyetini devlet mi yoksa kişi mi sağlamış olmaktadır? Cezar, bu soruya; “böyle bir sorunun karşılığı, öncelikle padişahların iç hazine üzerindeki tasarruf biçimlerinde yatmakla beraber, inşaatın bitiminden sonraki işletme statülerinin durumu da buna açıklık getirmektedir. Bu vesile ile Osmanlılarda devletin “mülk” şeklinde telakki edilmesi olgusunun bir defa daha hatırlanmasında yarar vardır. Bütün bunlar, bizi, padişah inşaatlarının kişisel ürün sayılması sonucuna götürecektir” şeklinde cevap verir. İmar hareketlerinin kişisel kaynakları da iki ana başlık altında incelenebilir; birincisi, kişilerin her türlü ticaret ve sanayi kazançlarından meydana gelenler; ikincisi ise, *dirlik* ve *temlik* olarak adlandırılan özünde devlet tahsisine dayanan gelirlerdir.³¹ Osmanlı İmparatorluğu’nda, büyük imar hareketlerinin çoğu özünde devlet tahsisi ile oluşan gelirle gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun ilk dönemlerinde *temliklerin*, bölgelerin şenletilmesi maksadıyla gerçekleştirildiğine dair kaynaklarda bazı atıflar bulmak mümkündür.³²

İmparatorlukta imar hareketlerinin temel kaynağı, tarımdan elde edilen gelirler olarak görülmektedir. Bu uygulamada kırsal alanlardan elde edilen gelirlerin kentlere imar yatırımı olarak dönüşünü sağlamıştır. Ancak, imparatorluğunun vergi usulünün değişimi ve dünyadaki üretim biçimlerinin dönüşümü sonrası tarımsal alanda meydana gelen gelir kayıpları XIX. yüzyıla girildiğinde Osmanlı şehirlerinde ortaya çıkan problemlerin malî kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı’da camiler, medreseler, kütüphaneler, hastaneler, zaviye, imaret ve kervansaray gibi toplum yararına inşa edilen tüm yapılar bireysel bir finansman ile gerçekleştirilmektedir. Devlet görevlileri tarafından yapılan binalarda büyük oranda hayır amaçlı bir yönelim olmakla beraber; görevinden azl veya vefat sonucu elden giden saray tarafından tahsis edilen kaynaklar, vakıf sistemi aracılığıyla kontrol altında tutulmaktadır.

³¹ a.g.e., s. 326.

³² Tayyib Gökbilgin, *XV-XVI. Asırda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1952, s. 517-518.

Timar sisteminin ortadan kalkıp yerine iltizam sisteminin gelmesiyle; bölgesel ayanların yükselişi başlamış ve bu süreçle birlikte imar hareketlerinde bir yavaşlama meydana gelmiştir. Cezar, XVII ve XVIII. yüzyıllardaki vezir ve yüksek rütbeli memurların imar hareketlerinde paylarının azaldığı, sultanların yürüttüğü imar faaliyetlerinin çapının da küçüldüğü tespitini yapar.³³ Bölgesel ayanlar, topladıkları vergilerle, şehrin gelişimine yatırım yapmamışlardır. Hem devlet gelirlerinde meydana gelen düşüşler hem de elde edilen gelirlerin şehir mekânına yansımaları azalmıştır. Artık, devlet eliyle üretilen gelirler şehirlerin imarında daha az rol almaktadır. Bu süreç, 19. yüzyıl sonrası, Osmanlı şehirlerinin geçmişteki finansal kaynaklarından mahrum kalmasını netice vermiştir.

Kamusal bina yapımlarını gerçekleştiren kişilerin, alan açmak için gerekli istimlâklarda da kişisel ikna yöntemini uyguladıkları bazı uygulamalar da belgelere yansımıştır. İnşaat için gerekli alanın sağlanmasında, mülkün kullanıcısının/sahibinin ikna edilmesi temel esastır.³⁴ Bu uygulamalarda İslam fıkıh geleneğindeki kişi hakkının önceliği ön plana çıkmaktadır.

Bireysel imar etkinliğinin temeli, mirî arazi rejimi ve vakıf sistemine dayanmaktadır. Mülkler Padişah'a ait olduğu ve mülkün dağıtımı sarayın elinden yapıldığı için gelirler padişah tarafından belirlenmektedir. İmar hamleleri de bu dağıtılan kaynakların bireysel olarak kontrolü ile şekillenmektedir

Selçuklu ve Osmanlı sisteminde, devlet eliyle elde edilen gelirler, kişiler üzerinden hayır amaçlı bir anlayışla şehirlerde imar hamlelerinin gerçekleşmesine vesile olmuştur. Bu imar hamleleri sonucu ortaya çıkan ürünler ise vakıf kurumu ile yaşıatılmıştır. Bu tür bir işleyişte; kişisel motivasyon ve organizasyon yeteneğinin toplumsal ihtiyaçlar için birleşmesi şehirlerde ortaya çıkan eksikliklerin kişiler zaviyesinden görülen tespitlere göre tamamlanması sağlanmaktadır. Bu sistemle, dönemin Avrupa'sında ortaya çıkan şehir yönetimi karşılaştırıldığında; Osmanlı'da ve günümüzde şehirlerimizin yerel yönetim mantık ve işleyişinin Avrupa'daki uygulamalardan ne açılardan farklılaştığı daha net bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Avrupa şehirlerinde; kentler, şehir devleti yönetimi felsefesi ve bir yönetim tarafından şehrin ihtiyaçları için toplanan vergilerle yönetilmektedir. Osmanlıda ise, merkezi yönetim, üst düzey bürokratlarına gelirlerini dağıtmakta ve bu devlet görevlileri elde

³³ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 345.

³⁴ Mustafa Cezar, *a.g.e.*, s. 378-379.

ettikleri gelirleriyle; bireysel imar hareketleri şeklinde şehirleri inşa etmekte ve ihtiyaçlarını gidermektedir. Bu tür bir şehir yönetiminde; Osmanlı merkezi sisteminin sorunlarını çözemediği zamanlarda, şehir organizasyonu büyük sorunlarla karşılaşmıştır. Özellikle tarımsal gelirlerin düşmesi ve vakıf sisteminde yaşanan sıkıntılar, şehirlerdeki problemlerin artmasına neden olmuştur.

Vakıflar, aracılığıyla Osmanlı sisteminde özerk yönetim tecrübeleri ortaya çıkmıştır. Ancak bu kurumların, üst bir organizasyondan yoksun oldukları dönemlerde; projeler ve kaynaklar şehrin ihtiyaçlarını karşılamaktan ziyade, mütevellilerin mahallelerde gördükleri sorunların giderilmesi ve mütevellilerin zaviyesinde mahalle ihtiyaçlarının karşılanması sağlanmaktadır. Bu durumda, şehirlerin bir bütün olarak değil; mahalleler olarak eklektik bir biçimde ele alınmasına neden olmaktadır. Osmanlı şehirciliğinde motivasyon unsurlarından birisi hayır yapma kavramı üzerine kuruludur. Hayır temelli sistem işlerken, şehirde parça parça şehir sorunları çözüldüğünde şehrin ihtiyaçları giderilebilirken; sistemde sorunlar çıkmaya başladığında bütünün bazı parçaları işlese de genel şehircilik sistemi çözülmeye başlamış ve sorunların birikmesine yol açmıştır.³⁵ Osmanlıda gelir-gider sisteminin temeli sarsıldıkça, devletin işleyişinin sıkıntıları da şehirlerde ortaya çıkmaya başlamıştır.

Vakıflar, dünyadaki ekonomik ve siyasal gelişmeler sonrası ortaya çıkan yeni gelişmelerle eski düzenlerini koruyamamışlardır. Vakıf sistemi yeni ekonomik ve toplumsal şartlarda revize edilememiş, II. Mahmut döneminde Evkaf Nezareti çatısında birleştirilerek özerklikleri kaldırılmıştır. Bu durum yeni bir Osmanlı malî ve şehircilik sisteminin doğuşunun en önemli işareti olarak okunabilir. Vakıfların merkezileşmesiyle ortaya çıkan boşluk II. Mahmut döneminde yeni organizasyonlarla giderilmeye çalışılmış, *şehreminliği* ve *mimarbaşılık* görevlerinin birbirine karıştığı gerekçesiyle bu iki memuriyetle *Kıta Nezareti* birleştirilerek *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur. *Ebniye-i Hassa Müdürleri*, *Mühendishane-i Berr-i Hümayun* halifeliklerinden seçilecek; mimar halifelikleri önceden olduğu gibi üçlü teklifle belirlenecektir.³⁶ 1836 yılında *Meclis-i Umurı Nafia* teşkil edilmiş, 1839 yılında ise *Nafia Meclisi* kaldırılarak, *Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezareti* kurulmuştur. Böylece *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* de bu

³⁵ Osman Nuri Ergin, *Türk Şehirlerinde İmarat Sistemi*; Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolünün hayırseverlik kavramı üzerinden ele alan ayrıntılı çalışma için bakınız; Amy Singer, *Osmanlı'da Hayırseverlik Kudüs'te Bir Haseki Sultan İmareti*. Aynı yazarın İslam toplumlarında hayırseverlik kavramı hakkındaki incelemesi için bakınız; Amy Singer, *Charity in Islamic Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

³⁶ Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C I, S I, 1963, s. 179.

nezarete bağlanmıştır. Bu yeni organizasyonların amacı geleneksel sistemde sürdürülen hizmetlerin yeni kurumlarla merkezî idare tarafından görülmesidir. Bu yeni sistemin kuruluş gayesi lağvedilen eski sistemin yeni ihtiyaçlar doğrultusunda merkezî bir yönetimle yeniden organize edilmiş şeklidir. Ancak eski sistem ortadan kaldırıldığında yeni kurumlar eski sistemden kaynaklanan hakları elde etmiş ancak yeni tanımlanan sorumlulukları yerine getirememiştir. Bu nedenle yeni kurumların çoğu teori ve nizamname düzeyinde çok geniş hak ve yetkilere sahipken pratikte hiçbir sorunu çözemeyen organizasyonlar olmuşlardır.

1.1.4. Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Loncaları

Çarşılarda esnafın tabi oldukları localar, şehircilik hizmetlerinden bazılarını yürütmektedir. Esnafın çalışma bölgesinde ihtiyaç duyulan şehircilik hizmeti lonca tarafından düzenli olarak yerine getirilmektedir. Loncalar; yolların bakımı, onarımı, çarşıların su ihtiyacının giderilmesi, temizlik ve aydınlatma gibi beledî hizmetleri yürütmektedirler. Ayrıca her lonca, mensuplarının üretim kalitesini denetlemekte ve ortaya çıkan sorunları kendi içerisinde çözmektedir.³⁷ Esnaf loncaları, beledî hizmetler arasında yer alan gediklerin korunması ve üretimin kalitesinin kontrolünü yüzyıllar içerisinde oluşmuş olan kurallara göre denetlemekte ve ortaya çıkan sorunları çözüme ulaştırmaktadır.³⁸

1.1.5. Osmanlı Şehirlerinde Mimarların Rolü

Orhonlu, Arapça mimar kelimesinin Farsça karşılığı “abadan künen” olup, Türkçesi şenlendirici anlamına geldiğini, arşiv belgelerinde mamur edici, mimar anlamında kullanıldığı örneklere rastlandığını, Arapça olan imaret kelimesinin, Farsçası abadan kenden, Türkçesi ise şenletmekten geldiğini ve Arapça umran kelimesinin, Farsçası abdani, Türkçesi ise şenlik olduğunu belirtir.³⁹ Arapça umr, Türkçe ömür anlamındaki yaşam manasını taşır. Umran ise canlılık, insan eli değmişlik, imar anlamındadır. Mimar, bu işi yapan kişi; mamur; imar edilmiş, bayındır ve mamure, imar

³⁷ Özer Ergenç, “Osmanlı Şehrinde Esnaf Örgütlerinin Fizik Yapıya Etkileri”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, s. 415–426. Ergenç bu makalesinde daha çok esnaf teşkilatını ve gedik sistemini Ankara üzerinden anlatmaktadır. Gediklerin bulundukları mekânı nasıl etkilediklerine dair analizler bu makalede yapılmamıştır.

³⁸ Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı*, İstanbul, Yapıkredi Yayınları, 2008, s. 70-91.; Ayrıca bakınız, Eunjeong Yi, *Guild Dynamics in Seventeenth-Century İstanbul: Fluidity and Leverage*, Leiden, Brill, 2003.

³⁹ Orhonlu, agm. s. 12–13. Cafer Efendi, *Risale-i Mimariye*, hzl. İ. Aydın Yüksel, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 2005, s. 22.

edilmiş yer, hatta 19. yüzyılda şehir anlamında kullanılmıştır.⁴⁰ Aslında imar, kelimesi Arapça'da da Türkçe'de de yeryüzüne insanın verdiği canlılık anlamını taşımaktadır. Bu canlılık insan edinimlerinin arza yansmasıyla meydana gelmektedir.

XVII. yüzyıldan itibaren *Şehir Mimarları* kavramına arşiv belgelerinde rastlanılmaya başlanmaktadır. *Şehir Mimarları*, şehirdeki inşaat faaliyetlerinin kontrolü amacıyla; *benna* (duvarcı), *neccar* (marangoz), *taşçı*, *horosancı*, *keresteci* gibi esnafı denetlemektedirler.⁴¹ *Sanatı mimariyede kamil ve ilm-i hendeseye mahir kişiler* arasından seçilen şehir mimarları, her bölgeye yetecek kadar bir nüfusa sahip değillerdir. Bu nedenle, bir yönetim biriminde, bu konuda alaylı olarak en kıdemli kişi bu görevi üstlenerek *kadıya* yardımcı olmaktadır.

Şehir mimarları; inşaatların keşiflerinin yapılması, arsa anlaşmazlıkları, suyollarının keşif ve kontrolü gibi görevler yüklenerek *kadı*'nın bu konularda hüküm vermesinde bilirkişi olarak da görev almaktadır.⁴²

Mimarbaşı; şehrin imar düzenini ve denetimini sağlama konusunda kadının yardımcısıdır. Genel olarak *mimarbaşı*; suyolları, surlar ve yollar üzerine bina kurulmaması, sundurma ve balkonların sokağa sarkmaması gibi kontrol görevi üstlenir, devlet eliyle yapılacak binalarda da organizasyon ve bina kontrolünün yapılmasını sağlar.⁴³ *Mimarbaşılar*, sınırlı sayıda olduklarından İstanbul özelinde, inşaat nizamına ilişkin düzenlemeleri yapardı. İşçi ücretlerinin ayarlanmasından, inşaat malzemesinin fiyatları ve teminine kadar inşaat üretim sürecinin her aşamasında görev alırlardı. Bu faaliyetler, Osmanlı devletinin farklı şehirlerinde müstakil mimarlar tayin edilinceye kadar bölge *kadısı* tarafından yürütülürdü.⁴⁴

Mimarbaşı, İstanbul'da ibadethane ve yolların kapanmamasını sağlamak, yangın tehlikesini önlemek amacıyla Osmanlı tebaasının inşa ettirecekleri han, hamam, dükkân, hatta evlerin ruhsatlarını da kontrol etmektedir. *Hassa Mimarları* ocağında yetişen mimarlar, *kadı* adına bu tür özel inşaatları kontrol etmekte ve kurallara aykırı olanları yaktırmaktadır.

Osmanlı şehircilik ve imar kuralları *Ebniye Nizamnameleri* öncesi kadılar tarafından dinî kaynaklardan yorumlanarak üretilen fetvalar tarafından belirlenmektedir.

⁴⁰ Sevan Nişanyan, "İmar", *Kelimebaz-2*, Everest Yayınları, İstanbul, 2010, s. 238-239.

⁴¹ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s. 13.

⁴² a.g.m., s. 21.

⁴³ İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, s. 43-44.

⁴⁴ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", s. 7.

Sokakların genişliği, cami ve mescit çevrelerine belirli bir mesafeye kadar bina yapılmaması, evler arasındaki inşa sorunlarının çözümü, suyollarının kontrolü gibi değişik birçok alanda farklı dönemlerde verilmiş fetva örnekleri mevcuttur. Ancak günümüzde bu fetva örneklikleri bütüncül bir çerçevede ele alınmadığı için, şehir tarihi çalışmalarında parçalar halinde kullanılmaktadır. Bu belgeler eşliğinde genel bir değerlendirme yapıldığında, Osmanlı şehircilik ve imar hukukunun; merkezi denetim altında yerel sorunların, yerel yetkililer tarafından çözüldüğü; dönemin şartlarını kuşatan bölgesel ihtiyaçlara göre uyarlanmış bir kurumsallaşma ile karşılaşmaktayız.

1.1.5.1. Hassa Mimarları

Hassa Mimarları Ocağı, Osmanlı mimarlarını yetiştiren saraya bağlı kurumun adıdır. Sarayın *birun* kısmında sayılan *ocak*, teşkilat hiyerarşisinde *şehreminliğe* bağlıdır. Osmanlı sarayı veya imparatorluk genelindeki inşa faaliyetlerini yürütmek ve tamirat işlerinin koordinasyonunu sağlamak amacıyla merkezde *şehremini*'nin kontrolü ve *hassa mimarbaşı*'nın nezaretinde; *suyolu nazırı*, *İstanbul ağası* (*acemi oğlanları ağası*), *kireççi başı*, *anbar müdürü*, *anbar birinci katibi*, *mimar-ı sani* ve *tamirat müdürü*'nden oluşan bir fen heyeti meydana getirilmiştir.⁴⁵

Şehremininin görevi; malzeme tedariki, masraf ve yevmiyelerin ödenmesi gibi malî konulardır. *Mimarbaşı* ise; keşif, plan ve inşa gibi teknik işlerle meşgul olmaktadır. *Hassa Mimarbaşı*'nın makamı Topkapı Sarayı'ndaki Sepetçiler Kasrı olup; *Hassa Mimarları* dairesinde, bir *kethüda*, bir *kalem katibi*, *mimarlar*, *minareciler*, *mermerciler*, *benna*, *sıvacı*, *neccar* ve *nakkaş* gibi ustalar bulunmaktadır. İstanbul'da Vefa civarında "Mimarbaşı Karhanesi" adı verilen bir atölye de bulunmaktadır.⁴⁶

Cema'at-i Mi'maran dışında, teşkilata bağlı olarak, *Kapıkulu Teşkilatı*ndaki *Acemi Oğlanları Ocağına* benzer bir "Mülazim Ocağı" ihdas edilmiş ve XVIII. yüzyıldan sonra tayinler bu *mülazimler* arasından yapılır olmuştur. III. Selim zamanında, 1795 yılında, *Mühendishane-i Berri-yi Hümayun*'dan modern eğitim almış olan mimarlar 1801–1802 tarihinde mezun olmaya başladığında; *hassa mimarlarının*, *hassa mimarbaşı* ile *mühendishane-i hümayun nazırı* ve *mühendishane-i hümayun hocası*'nın müşterek arzlarıyla seçilmektedir.⁴⁷

⁴⁵ Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", s. 158.

⁴⁶ *a.g.m.*, s. 159.

⁴⁷ BA, Cevdet Saray, No: 3970'den aktaran Şerafettin Turan, *a.g.m.*, s. 161.

Hassa Mimarları'nın birinci vazifesi, padişah ve hanedan mensuplarının inşa ettirecekleri binaların ve masrafları hazineden karşılanacak olan inşaat ve tamiratın “resim”lerini yani planlarını yapmak, keşif bedellerinin hesaplanması ve hazırlanan projeye uygun olarak inşaatın sürmesini sağlamaktır.⁴⁸ Büyük inşaatlarda hesapların koordinasyonu için *bina emini* de tayin edilmektedir.

Ömer Lütü Barkan'ın Osmanlı'da yapılan en geniş külliye hakkındaki *Süleymaniye Camii ve İmareti İnşaatı* adlı eseri, XVI. Yüzyıl Osmanlısında bir inşaatının tüm yapım aşamalarını inceleyen değerli bir monografidir. Bu monografi üzerinden, Osmanlı'da geleneksel anlamda yapı etkinliğinin tüm aşamalarını takip edebilmekteyiz.⁴⁹

Mimarbaşı, padişah ve devlet inşaatları dışında selatin vakıflarının tamiratlarıyla da ilgilenmektedir. Ayrıca, vakıf inşaatlarının keşif ve kabullerinin de *Kadı*'ya bilirkişilik yapmak amacıyla *Mimarbaşılardan* kontrol ettikleri bilgisine rastlamaktadır.⁵⁰

Ocak vasıtasıyla yetişen mimarlar, kamu yapılarının yanı sıra varlıklı kişilerin yapılarında da görev almaktadır.⁵¹

Osmanlı mimarları; inşa edilecek binalar için, önce *resim* adı verilen bir plan hazırlar ve bu *resimde* inşaatın keşif bedeli de hesaplardı.⁵² Günümüzdeki proje ve kroki karşılığında *resim* ve *tasvir* kavramlarının kullanıldığı görülmektedir. Devlete ait büyük inşaatlarda *bina emini* sıfatlı kişiler de istihdam edilmektedir. Bu kişiler, işçi ücretlerinden, inşaat malzemelerinin alınıp sarfiyatlarının kontrolüne kadar birçok alanda çalışmaktadır.⁵³

Hassa Mimarları, bina yapımı ve kontrolü görevi dışında, savaş zamanlarında; ordunun geçeceği yolların açılması veya tamiri, köprü inşası, ordunun konaklayacağı yerlerinin organize edilmesi, askere su temini için çeşme yapılması, kuyu açılması ve kuşatılan şehirlerin etrafına havale adı verilen küçük hisarların inşası görevlerini de yerine getirmektedir.⁵⁴

Ortaylı, Hassa mimarlarının tarihsel işlevini şu ifadelerle anlatır: “Hassa Mimarları Ocağı askeri bir örgüttür. Sanılanların tersine burada görülen eğitim, dar bir

⁴⁸ a.g.m., s. 163.

⁴⁹ Ömer Lütü Barkan, *Süleymaniye Camii ve İmareti İnşaatı 1550-1557*.

⁵⁰ Şerafettin Turan, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, s. 170.

⁵¹ Cengiz Orhonlu, “Şehir Mimarları”, s. 9.

⁵² a.g.m., s. 10.; Cafer Efendi, *Risale-i Mimariye*, s.78.

⁵³ Cengiz Orhonlu, “Şehir Mimarları”, s. 11.

⁵⁴ Şerafettin Turan, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, s. 173.

elit sınıfın gösterişçi tüketimine göre değil; feodal toplumun konut, ulaşım yapıları, genel yapılar gibi her türlü gereksinmelerinin yapım ve onarımına yöneliktir”⁵⁵

1.1.6. Derbentçiler, Köprücüler ve Kaldırımcılar

Osmanlıda yol çalışmasını yürütenler kişilere *derbentçiler*, *köprücüler* ve *kaldırımcılar* adı verilir. Bu kişiler bir takım vergilerden muaf tutulmak suretiyle, yol açma, tamir etme, köprülerin bakımı ve onarımı ile köprü olmayan yerlerde insanların karşıdan karşıya geçişlerini sağlamakla yükümlüdürler.⁵⁶ Ayrıca bu grup şehirlerarası yol inşa ve tamir faaliyetleri, ticaretin gelişimi ve savaş zamanlarında ortaya çıkacak ihtiyaçlara göre de istihdam edilmektedir.

Mimarbaşı’nın kontrolü altında çalışan kaldırımcılar esnafı, başlarında *kaldırımcılar kethüdası* olduğu hâlde çalışmalarını sürdürmektedir. İmparatorluğun en büyük kaldırımcı esnafı İstanbul’da bulunmaktadır. XIX. yüzyıl öncesi İstanbul’da kaldırımcı esnafı Silivri bölgesinden karşılanmakta iken, XIX. yüzyıl sonrası bu işi ağırlıklı olarak Arnavutlar sürdürmüşlerdir.⁵⁷

Şehir içi yolların yaya kaldırımlarında XVII. yüzyılda uygulanan genel kaideye göre; büyük caddelerin yapım maliyetini devlet, mahalle arasındaki kaldırımların maliyetleri de ev ve dükkân sahipleri tarafından karşılanmaktadır. İmaret sitesi şeklinde organize olmuş mahallelerde, kaldırımlar da vakıflar eliyle inşa edilmektedir.⁵⁸ Büyük vakıf imaretlerinin etrafındaki yollar ise vakıf gelirleri sayesinde tamir edilmektedir.⁵⁹

Büyük şehirlerde imaret kuranlar, imaretin tamirini sağlamak üzere vakıflarına gerekli sayıda mimar ve farklı alanlardan ustaları görevlendirerek vakfiyelerinde bu kişiler için ödenek ayırmaktadırlar. Böylece mimar ve yardımcı ustaları büyük vakıflar bünyesinde istihdam olmuş olurlardı.⁶⁰ Vakıflar bünyesinde istihdam edilen bu kişiler, vakıf mülkleri için bina üretim ve tadilat işlerini organize etmektedirler.

⁵⁵ İlber Ortaylı, “Eski Türk Şehirlerinde Yapı İşlerinin Fonksiyonel Düzenlenişi ve Yapı Örgütü”, *Mimarlık*, S 7, Temmuz 1994, s. 11.

⁵⁶ Cengiz Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s. 27.

⁵⁷ *a.g.m.*, s. 34.

⁵⁸ Osman Nuri Ergin, “*Atik Ebniye Nizam ve Kanunları*”, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 2, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul, 1995, s. 1046–1047.

⁵⁹ Osman Nuri Ergin, “*Mukaddime*”, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 1, s. 26.

⁶⁰ Ömer Lütfü Barkan, “Fatih Cami ve İmareti Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, s. 322.; Ömer Lütfü Barkan, “Ayasofya ve Eyüp Cami 1489-1491 Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, s. 367-368.

1.1.7. Şehircilik Sisteminde Yeni Bir Anlayış: İhtisap Nezareti (1826-1854)

II. Mahmut'un Yeniçeri Ocağını kaldırmasının ardından 1826 yılında İhtisap Ağalığı Nizamnamesi yayınlanarak, muhtesiplik kurumunun işleyişi düzenlenmiştir. İhtisap Nezareti'nin görevleri üç ana başlık altında özetlenebilir: ekonomik ve sosyal alan, dinî alan ve adlî alan.⁶¹

Muhtesip, ekonomik ve sosyal alanda; esnaf kontrolü (kol'a çıkması, narh yani fiyat tespit ve kontrolü), esnafın nizamnamelere uygunluklarının denetimi ve İstanbul'un iâşesi), iş yeri açma ruhsatı verme, ihtisabiye (vergi toplama; yevmiye-i dekakin, damga resmi, bac-ı bazar, gemi ihtisabiyesi, resm-i bitirme vb.), mürur tezkerelerinin kontrolü, kıyafet kontrolü, ihracat yasağı, yed-i vahid (tekel) ve ruhsat tezkiresi verilmesi, posta, hasta-hekim ilişkisinin kontrolü, yol ve sokak kaldırımlarının tamiri ve vakıf kiralalarının toplanması görevlerini ifa etmektedir.

Muhtesibin dinî alandaki görevleri İslam toplumlarında görülen "emr-i bi'l mar'uf ve nehy'i ani'l münker" (iyiliği emretmek, kötülükten sakındırmak) ilkesinin uygulanmasıdır. Bu uygulama Osmanlı öncesi toplumlarda da hisbe teşkilatı⁶² altında sürdürülmüştür. Bu ilke geleneksel şehir yönetiminde, şehirde yaşayanların ahlakî durumlarının da kontrol altına alınmasının bir örneğidir. Muhtesip, şehrin idaresinde, gündelik hayatı dinî formlarda düzenleyerek rolünü ifa etmektedir.

Muhtesip, adlî alanda infaz görevlisi olarak çalışmaktadır. Yargılama sonucu suçu sabit olanlar muhtesibe havale edilmektedir. 1826 tarihli *İhtisap Ağalığı Nizamnamesi*'ne göre muhtesip; falaka ve değnek ile ta'zir ve tekdir, değnek ve falakadan ziyade te'dibe müstehak olanları *İhtisap Ağası Hapishanesine* göndermek ve sürgün ve kalelerde hapsi gerekenleri de Bab-ı Ali'ye bildirme görevlerini yapmaktadır.⁶³

İhtisap Nazırlığının görevi kısmen *Şehreminin* görevleri, *İstanbul Valiliği*, *Zaptiye Nazırlığı* ve *Asakir-i Mansure-i Muhammediye* adlı ordunun organizasyon masraflarını karşılayacak olan verginin tahsili gibi alanları da kapsamaktadır.⁶⁴ *Kadılık* kurumu, *Yeniçeriliğin* kaldırılması sonrası bir geçiş süreci olarak hem dinî-ahlakî

⁶¹ Ziya Kazıcı, *Osmanlı'da Yerel Yönetim (İhtisap Müessesesi)*, Bilge Yayınları, İstanbul, 2006

⁶² Daha geniş bilgi için bakınız; Yusuf Ziya Kavakçı, *Hisbe Teşkilatı: Bir İslam Hukuk ve Tarih Müessesesi Olarak Kuruluş ve Gelişmesi*, Atatürk Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi, Erzurum, 1975.; Osman Nuri Ergin, "Muhtesip", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C1, s. 299-315.

⁶³ Osman Nuri Ergin, "İhtisap Ağalığı Nizamnamesi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C1, s. 328-341.

⁶⁴ Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996, s. 26.

özellikleri ön planda olan hem de vergileri merkezî olarak toplayan bir ara kurum olarak Osmanlı şehir yönetimindeki yerini almıştır. Bu ara dönemde, yeniçerilerin şehircilik hizmetlerinde gördüğü işlevler, modernleşme projesi çerçevesinde farklı kurumlara dağıtılarak maaşlı memurlar tarafından yerine getirilmesi yoluna gidilmiştir. Geleneksel şehircilik hizmetlerinin alt yapıdan yoksun bir biçimde kaldırılmasıyla; iyi kötü işleyen eski düzen kalkmış, yerine Osmanlı şehirlerinin sorunlarını çözebilen bir yapı kurulamamıştır. Yayınlanan nizamnameler ve uygulamalarda sürekli revizyonlar yapılması, ortadan kaldırılan sistemin yerine getirilen çözümlerin şehir hayatının sorunlarını çözemediğini göstermektedir.

1845 tarihinde Polis Müşiriyeti ve 1846 tarihinde de Zaptiye Müşiriyeti'nin kuruluşu sonrası, İhtisap Nezareti'nin kolluk görevleri bu iki kuruma devredilmiştir.⁶⁵ Yaptırım uygulatabildiği kolluk görevi elinden alınan İhtisap Nezareti, yalnızca esnafın denetimi, narh işleri ve ihtisap rüsumunun tahsili gibi esnaf işleri ile meşgul olmaya başlamıştır.⁶⁶

İhtisap Nezareti'nin işleyişi incelendiğinde düzenleyici ve yasaklayıcı bir yapılanmaya sahip olduğu görülmektedir. *Kadı*, yargılama sonucu delillere göre karar verirken; muhtesip, örf'e göre karar verip uygulamaktadır. Ortaylı, *muhtesibi* güvenlik işlerini yürüten bir tür müteahhit olarak tanımlar.⁶⁷ Bu tanım, kurumun işleyişini daha belirgin bir biçimde ortaya koymaktadır. Halkla iç içe olan yeniçerilerden sonra yeniçerilerin görevlerini ifa edecek maaşlı memurlar ortaya çıkartılmaktadır. Aslında maaş sistemi de tıpkı yeniçerilikte olduğu gibi topladığı gelirler üzerinde gerçekleşmektedir. *Yeniçeriliğin* kaldırılması sonrası şehir üzerinden vergileri toplayanlarla askerî güç arasındaki ilişki kesilmektedir. Asker maaşlı memur hâline gelirken, gelir toplama görevi şehirdeki askerî güce sahip *yeniçerilerden* alınmış olmaktadır. *İhtisap Nezaretine* verilen kolluk yetkileri ise askerî bir güçten ziyade sivil bir koruma memurluğu görevidir. Böylece *yeniçerilik* sonrası şehir içi organizasyonlarda köklü bir değişim ortaya çıkmış, ancak bu yeni sistemin etkileri şehirde bariz aksaklıklar biçiminde ortaya çıkmaya başlamıştır.

⁶⁵ Ziya Kazıcı, "Osmanlı Şehir İdaresinde İhtisap Müessesesi", *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İlke Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 387.

⁶⁶ Bilal Eryılmaz, "Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti" *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İlke Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 390-391.

⁶⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 129.

1.1.8. Osmanlı Şehirlerinde İhtisap Nezareti Sonrası Kadılık Kurumu

Yeniçeri teşkilatının etkinlik alanını kaybetmesi, Osmanlı şehirlerinde şehircilik hizmetlerinin aksamasına yol açmıştır. *Yeniçeriliğin* kaldırılmasıyla birlikte, şehircilik hizmetinde ortaya çıkan boşluğun doldurulması amacıyla *İhtisap Nezareti* kurulmuştur. Bu nezaret sonrası, Osmanlı sistemindeki kadının görev ve sorumlulukları da dönüşmeye başlamıştır. *Kadı*, yalnızca yargılama ve vakıfların kontrolü ile ilgilenir olmuştur. Ayrıca 1836 tarihinde, *Evkaf Nezaretinin* kurulmasıyla birlikte, *kadı* yalnızca yargı görevi olan bir memurluğa dönüştürülmüştür. 1837 yılında ise *kadılık*, *Sadrızamlıktan* ayrılarak *Bab-ı Meşihat’a* bağlanmıştır. Bu geçiş sürecinde şehircilik hizmetlerinde düzenleyici ve kontrol edici bir görev olan kadılık, yalnızca yargıçlık yapan bir görev hâline gelmiştir. Bu dönüşüm süreci, Osmanlı şehircilik sisteminin geleneksel kodlarından ilk çözülüşünü ortaya çıkartmıştır.

1.1.8. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü

Yeniçeri teşkilatı Osmanlı şehir yönetiminde, imar çalışmalarında da rol almaktadır. *Yeniçeriliğin* kaldırılmasından sonra, 1831 yılında, İstanbul’un yönetiminde yeni bir organizasyona gidilmiştir. *Şehreminliği* ve *Mimarbaşılık* görevlerinin bina işleri konusunda kesiştiği gerekçesiyle *Şehreminliği* ve *Mimarbaşılık* kaldırılarak *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur.⁶⁸ Hassa sıfatından da anlaşılacağı gibi; bu yeni müdürlük de saraya bağlı bir örgüt durumundadır.

1848 yılında, bina, yol, köprü inşası, koruların muhafazası gibi işlerle uğraşmak üzere *Umur-ı Nafia Nezareti* oluşturulmuştur.⁶⁹

Ebniye Müdürlüğü, 1849 yılında *Nafia Nezareti’ne* bağlanmış, bir süre sonra adı *Ebniye Muavinliği* olarak değiştirilmiştir. Bu muavinliğin başında *Ebniye Meclisi* bulunmakta, imar ve inşaa işleri bu meclisin müzakere ve kararlarıyla yürütülmektedir.⁷⁰ *İhtisap Nezareti* ve *Zaptiye Müşir’*inin görevi olan İstanbul’un kaldırım işlerinin

⁶⁸ Osman Nuri Ergin. *İstanbul Şehreminleri*, s. 21. “Şehremaneti mansıbının el-haletü hazihi müstakil me’mura muhtac olacak mertebe hizmeti olmayarak mutasarrıfları dahi fenn-i mi’ariye vakıf olmamaları cihetiyle bütün umur-ı ebniye Mi’arbaşı bulunanların ma’rifetiyle görülmekte olmasına nazaran bu iki me’muriyet birleştirilerek el-haletü hazihi Mi’arbaşı bulunan Abdülhalim Efendi kullarının fenn-i mi’ari ve hendesede mahareti olmak hasebiyle anın uhdesine müceddeden tevcihi ve bundan böyle azl ve nasb vukuunda dahi mutlaka fenn-i mimari ve hedeseye ehliyetli adamlardan intihab ve isthidam ve sanih-i hatır-ı keramet-ma-sir-i şehriyarileri olduğu vechile bu me’muriyete “Ebne-i Hassa Müdirliği” ta’bir-i dil-pezirinden a’la isim bulunamayacağından ol vechile tesmiyesi...”

⁶⁹ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.141.

⁷⁰ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi I*, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayınları, İstanbul, 1995, s.119.120.

yürütülmesi de bu nezarete devredilmiştir.⁷¹ Böylece şehircilik hizmetlerinde kamusal imar çalışmalarının düzenlemesi yeni bir irade çerçevesinde organize edilmiştir. Yeni kurumsal organizasyonlar yukarıdan aşağıya, Osmanlı bürokrasında yansana merkezileşme eğilimin şehirdeki yansımalarıdır. Ancak bu kurum ve tanımların sık sık değişmesi, aslında teori düzeyinde oldukça örgütlü olan bu yapıların Osmanlı şehirlerindeki sorunları çözemediğini de göstermektedir.

1.1.9. Tanzimat Sonrası Osmanlı İstanbul’unda Şehir Yönetimi

1.1.9.1. Şehremaneti Kurumunun Ortaya Çıkışı

XIX. yüzyıl, Osmanlı sisteminin geleneksel kodlarının dönüşüme uğradığı ve yeni bir forma kavuştuğu bir dönem olmuştur. Değişen sosyo-ekonomik şartlarla birlikte idarî yapı da bu şartlara uygun bir biçimde dönüşmüştür. 1838 *Baltalimanı Ticaret Antlaşması*yla birlikte imparatorlukta yeni bir ticarî yapılanma ortaya çıkmıştır. Batılı tüccarlar öncelikle liman kentlerden başlamak üzere, imparatorluğun her tarafında ticarî faaliyetlerini artırmaktadırlar. Ticarî faaliyetlerin gerçekleştiği kentsel mekânlar, bu ticarî aktivitelerin sağlıklı bir zeminde organize olabileceği yapılanmalardan yoksundur. Savaşlarda askeri alanda ortaya çıkan yetersizlikler, şimdi de kentlerde somut bir biçimde yaşanmaktadır. Liman altyapıları, gelen veya giden ürünlerin şehirde nakliyesi, sıhhi kontrol, karantina uygulamaları, otelcilik hizmetleri gibi onlarca şehircilik hizmeti Osmanlı şehirlerinde özellikle İstanbul’da ertelenemez talepler hâline gelmiştir.⁷² Bu talepler, *Kırım Savaşı* sırasında İstanbul’a gelen onlarca savaş gemisi ve binlerce askerle doruk noktasına ulaşmıştır. Ve bu dönemde çözüm olarak, 1854 yılında, Ortaylı’nın deyimi ile “görevi çok yetkisi az bir idare” olarak *Şehremaneti* kurulmuştur.⁷³

Meclis-i Vala’ya bağlı bir şube olarak kurulan *Şehremaneti*, vergi toplamak ve vergi koymak için *Maliye Nezaretine*, kaldırım yapım ve onarımı için *Umur-ı Nafia Nezaretine*, güvenlik işleri için *Zabtiye Nezaretine*, esnafın teftişi ve fiyat kontrolü gibi konular için *Ticaret Nezaretine* başvuracaktır. Ortaylı’nın tabiriyle; “bol yazışmalı, çok geniş görevli ve az yetkili, başarısızlığa mahkum bir organ” kurulmuştur.⁷⁴ Bu kadar çok yetki dağıtımı kontrol ve koordinasyon açısından gerekli görülse de; pratikte

⁷¹ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, s. 142.

⁷² Şehremaneti reformu şartlarını doğuran nedenler için bakınız; Steven Rosenthal, “Foreigners and Municipal Reform in Istanbul: 1855–1865”, *International Journal of Middle East Studies*, C II, 1980, s. 227-245.

⁷³ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 133.

⁷⁴ a.g.e., s. 133-134.

şehircilik hizmetlerinde hiçbir boşluğu doldurmamış; ancak, kağıt üzerinde modern belediyeçilik uygulamaları dönemini başlatmıştır.

Şehremaneti, *Şehremini* ve *Şehir Meclisi*'nden oluşmaktadır. *Meclis-i Vala*'nın kararı ve padişahın onayı ile atanan üyeler on iki kişiden oluşmaktadır. Görevleri, *Umur-ı Hayriye* adı altında günlük işler ve *Umur-ı Külliye* adı altında vergi toplamak ve nizamname hazırlamaktır.⁷⁵ Şehircilik hizmetlerinin tasnifinde de görüldüğü gibi dönemin modern şehirciliği; bağımsız bütçeye sahip Batılı tarzda bir meclis eliyle organize edildiği hâlde, Osmanlı İstanbul'unda şehircilik hizmetleri vakıf sisteminden soyutlanamamıştır. Hâlâ bazı şehircilik hizmetleri, bütçeleri merkezi idareye aktarılan vakıfların yürütmesi gereken hayır işi olarak algılanmaktadır. Bu sorumluluk ve yetki organizasyonsuzluğu Osmanlı şehirleri ve özellikle İstanbul'da yönetsel sorunların kaynağını oluşturmaktadır.

Topladığı vergileri maliyeye aktaran, yeterli personeli olmayan ve giderleri de merkezi idareden karşılanan yeni *şehremaneti*, *İhtisap Nezareti*'nden farklı bir açılım sergileyememiş, İstanbul'un sorunlarının çözümünde etkin olamamıştır.

1.1.9.2. İntizam-ı Şehir Komisyonu

Şehremaneti deneyiminin başarısızlıkla sonuçlanması sonrası, şehircilik sorunlarının tespiti ve daha sağlıklı bir kurumsallaşma oluşturulması amacıyla 9 Mayıs 1855 tarihinde *İntizam-ı Şehir Komisyonu* kurulmuştur.⁷⁶ Cadde ve sokakların düzenlenmesi, temizlik ve aydınlatma gibi temel şehir ihtiyaçları için oluşturulan komisyon, yabancı dil bilen Avrupa görmüş Müslüman ve Gayrimüslim Osmanlı tebaalarından meydana getirilmiştir.

İntizam-ı Şehir Komisyonu, kuruluşundan kısa bir süre sonra *Ticaret Nezareti*'ne devredilmiştir. 1857 yılında, komisyon dağıtılmadan evvel; kaldırım yapılması, kanalizasyon inşası, sokak temizliklerinin sağlanması, cadde ve sokak aydınlatılması ve yolların genişletilmesini öngören bir mazbata sunmuştur. *Kırım Savaşı* sonrası Avrupa kültürünün şekillendirdiği şehircilik ihtiyaçlarını bu görgüye sahip kişilerden oluşan bir komisyon denetleyecektir. Ancak bu tasarı olarak kağıt üzerinde kalan bir düzenleme olarak şehircilik tarihindeki yerini almıştır. Bu kurumun ortaya çıkması ve lağvedilmesi

⁷⁵ a.g.e., s.135.

⁷⁶ Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, Hamit Bey Matbaası, İstanbul, 1932, s.178.

süreci şehircilik hizmetlerinde ortadan kaldırılan sistem yerine otuz yıldan fazla bir süre geçmesine rağmen yeni bir sistem kurulamadığını göstermektedir.

1.1.9.3. Altıncı Daire-i Belediye

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'un karşı yakasında Pera bölgesi, Avrupa ile siyasî, ticarî ve kültürel modernleşmenin mekânı hâline gelmiştir. Yabancı elçiliklerin, yabancı şirketlerin, liman ve bankaların bu bölgede bulunması doğal olarak, 19. yüzyılın modern ihtiyaçlarının şekillendirdiği bir mekânı ortaya çıkartmıştır. Avrupaî yaşam tarzının sembolü hâline gelen bölgede, Avrupa ile ilişki hâlindeki insanlar, Avrupa'daki şehircilik hizmetlerini Beyoğlu'nda talep etmektedirler. Aynı dönemde İstanbul, Eyüp, ve Üsküdar'da da şehircilik hizmetleri alanında hayatî ihtiyaçlar olmasına rağmen, Beyoğlu bölgesi şehircilik hizmetlerinin üretilip sürdürülebileceği maddî imkânlarla da sahiptir.

Ocak 1858 yılında yayınlanan bir tebliğ ile İstanbul, Adalar ve Boğaziçi on dört belediye dairesine ayrılmış ve Beyoğlu-Galata çevresi *Altıncı Daire-i Belediye* olarak tanımlanmıştır. Bu belediye şubelerinin hepsinin bir arada açılmasının oluşturacağı maddî külfet ve diğer imkânsızlıklar nedeniyle *Altıncı Daire-i Belediye* örnek bir belediye olarak kurulmuştur. 27 Ocak 1858 tarihinde bu bölge için özel olarak hazırlanan 19 maddeden oluşan bir nizamname yayınlanmıştır.⁷⁷

Türkçe ve Fransızca olarak hizmet veren *Altıncı Daire*, *Bab-ı Aliye* bağlı olarak çalışacak ama hareket serbestliğine sahip olacaktır. İmar kontrolü konusunda da *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*'nden özerk hareket eden daire, öncelikle kadastral haritaya dayalı bir tahrir yaptırmıştır.⁷⁸ Bu kadastro uygulaması; İmparatorlukta ilk defa çizgisel harita ile tapu kayıtlarının birlikte üretildiği, günümüz kadastro suna yakınlık gösteren örnek bir model olarak sınırlı bir biçimde uygulanmıştır. Beyoğlu'nda uygulanan modern

⁷⁷ Osman Nuri Ergin, “*Altıncı Daire Belediyeye Nizamı*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1601-1604. İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 145.; Ortaylı Nizamname'yi şu şekilde yorumlamaktadır: “Şehremaneti ve İntizam-ı Şehir Komisyonlarının kurulduğundan beri, özellikle kaldırımların yapımı için harcanan paraların işe yaramadığı, diğer işlerde böyle olup; bu işlere sade devletin değil ahalinin de yardımı gerekmektedir... Bir takım mahallelerin işlerinin, nezareti devlette olmak şartıyla, o yerin sakinlerinden kurulu bir idareye bırakılması her yerde umumi bir kaide olarak izlenmiştir. Bu nedenle, teşkilat ve gerekli zabıta birçok kısmı ve dairelere ayrılarak; İstanbul, Adalar ve Boğaziçi ve Bilad-ı Selase için on dört daire tayin edilmiştir. Buna göre Beyoğlu-Galata bir daire olmuştur. Ora ahalisi bu işlerden anlayan, emlak sahibi ve ekserisi ecnebilerden olup bu işe iştirakleri elzemdir. Her yerde işe başlamadan önce orası iyi bir numune olmalıdır. Bu gibi işlere karışmak, sırf Osmanlı tebaasının hakkı ise de; ticareti olan ecnebinin işlere karışması da muhakkak görüldüğünden ve Beyoğlu-Galata sakinlerinin ekserisi, tebaa-yi beldeden olduğundan, sadece arzularını devlete sunmak üzere, ecnebilerden de birkaç kişinin yönetime katılması uygun görülmüştür.” Ayrıca bakınız; Osman Nuri Ergin, “*Devair-i Belediyeden Altıncı Daire İtibar Olunan Beyoğlu ve Galata Dairesi'nin Nizamı Umumisidir*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C4, s. 1604-1615.

⁷⁸ *Cadastre de la Ville Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, hzl. İrfan Dağdelen, İstanbul, İBB Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.

kadastro ile toprak artık tarım temelli vergilendirilen bir meta olmaktan çıkmakta, şehir içerisinde özel mülk hâline gelen, yeni sistemde şehir toprağı olarak vergilendirilen bir meta hâline gelmektedir. Ödenen emlak vergisi ise belediye kurumunda seçmen ve meclis üyesi olabilmenin bir şartı hâline gelmiştir. Batılı tarzda mal ve yükümlülük sahiplerinin seçmen ve seçilen olduğu bir sistem kurulmuştur.

Altıncı Daire; bir şehrin temel ihtiyaçları olan kaldırım, kanalizasyon ve sokakların aydınlatılması gibi meselelerin çözümü için özel olarak ahaliden toplanan vergilerle nispeten örnek bir belediyeçilik sergilemiştir.

Modern kadastro, döşenmiş kaldırımları ve aydınlatılmış sokakları, hastanesi, gezi parkı ve meclisi ile oluşturulan Batı tarzı belediyeçilik uygulamaları bölge insanlarının maddî durumlarıyla da yakından ilintilidir. *Altıncı Daire*'nin uygulamalarına bakıldığında belediyeçilik hizmetlerinin şehirde uzun yıllardır eksikliği hissedilen bayındırlık alanında gerçekleştirdiği görülür. Bu kurum, Osmanlı'da geleneksel şehir yönetim sisteminde yeniçerilik sonrası, Kadı'nın oynadığı denetçi rolün ötesinde; bir meclis tarafından şehrin altyapısının vakıflar olmadan ilk defa modern tarzda düzenlenmesinin örneğini oluşturmuştur. İşlevini kaybeden eski kurumlar yerine, Avrupaî şehircilik beklentilerinin İstanbul'da uygulanması *Kırım Savaşı* sonrası Avrupaî yaşamla ilişkileri olan kişiler tarafından yönetilerek uygulanmaktadır. Askerî ve malî alanda yaşanan Avrupa özerk alanları şehircilik alanında kendisini göstermeye başlamaktadır.

Altıncı Daire'nin çalışmaları sonucu belirli düzeyde şehircilik hizmetlerine alışan Beyoğlu halkı, sayfiye yeri olarak kullandıkları Tarabya ve Adalar'da da belediye şubesi açılmasını sağladılar. *Meclis-i Vala*'nın belirlediği şartlar çerçevesinde 1864 yılında Tarabya'da 1867 yılında da Adalar'da belediye daireleri açılmıştır. Böylece Altıncı Daire uygulaması bu belediyeyi organize eden kişi ve zihniyetin yaşadığı İstanbul bölgelerinde örneklerini ortaya çıkartmaya başlamıştır.

Ancak, 1877 yılında yapılan yeni düzenleme ile, vergi gelirleri genel idareye aktarılmış; İstanbul'daki diğer belediye daireleri Altıncı Daire'ye uyarlanması yerine, Altıncı Daire diğer daireler mesabesine getirilmiştir. Böylece Avrupaî şehircilik hedeflerinin teori ve pratiğı çerçevesinde bu kültür tüm şehir için yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır.

1.1.10. Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi Sonrası İstanbul'un Yönetimi

Altıncı Daire'nin, belediyecilik alanından örnek işler yapmasının ardından 6 Ekim 1868 tarihinde, altmış üç maddeden oluşan *Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi* yürürlüğe girmiştir.⁷⁹

Bu nizamnameye göre *Şehremaneti*, *Şehremini* ve *Şehremaneti Meclisinden* oluşmaktadır. Ayrıca, *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* adlı bir meclis oluşturulması öngörülmektedir. Bu meclis, belediye dairelerinden gelecek üyelerden oluşacak; kontrol ve koordinasyon görevini üstlenecektir. *Altıncı Daire*, *Tarabya* ve *Adalar Belediyelerinin* kuruluşundan sonra *Dersaadet Belediye Nizamnamesi* yayınlanmış ve bu nizamname sonrası da *Yeniköy*, *Beykoz* ve *Kadıköy Belediye Daireleri* kurulabilmiştir.

Osmanlı İstanbul'unda, belediyecilik alanında yaşanan tüm yenilik hareketleri gibi maddî imkânsızlıklar ve yeterli miktarda yetişmiş personelin olmayışı nedeniyle öngörülen on dört daireden ancak altısı kurulmuş ve bu nedenle nizamnamede hedeflenen *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* adlı meclis faaliyetlerine başlayamamıştır.

Şehremaneti bünyesinde *Muhasebe Kalemi*, *Emlak Kalemi*, *Su İdaresi Heyeti*, *Mühendishane* ve *Nüfus Kalemi* gibi birimler mevcuttur. Ayrıca, İstanbul'da gerçekleşen imar alanındaki faaliyetler *Şehremaneti*'ne devredilerek *Ebniye Meclisi* kurulmuştur.

Öngörülen on dört belediye dairesi kurulamadığı hâlde, bu altı daire dışındaki daire reisleri atanmış ve maaşları ödenmiştir. Hedeflenen vergiler toplanamamış, kurulan daireler haricinde İstanbul'da beledi organizasyon oturtulamamıştır.

Ancak Tanzimat sonrasını ele alan belediye tarihi literatüründe, nizamnameler üzerinden elde edilen bulgulardan, bahsedilen belediye kurulan bölgeler dışında, şehircilik hizmetlerinin nasıl organize edildiğine dair doyurucu bilgilere ulaşılamamaktadır. Örneğin İstanbul olarak adlandırılan sur içinde *İhtisap Nezareti*'nin lağvedilmesinin ardından ne tür bir organizasyona gidilmiştir? *Bab-ı Ali*'de ve Osmanlı tüccar ve ulemasının yaşadığı sur içi bölgelerde şehircilik hizmetleri nasıl ve kim tarafından organize edilmiştir? Buradaki insanların şehircilik ihtiyaçları nasıl karşılanmıştır? Bu soruların cevaplarının sur içi belediyecilik uygulamaları üzerinden

⁷⁹ Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 42.

aydınlatılması şehircilik tarihimiz açısından önem taşımaktadır. Bugüne kadar yapılan çalışmalarda 1850 sonrası şehir yönetimi anlatılırken *Altıncı Daire*'ye odaklanılmış burası dışındaki bölgeler Beyoğlu üzerinden özetlenmiştir. Bu da İstanbul şehir tarihi yazıcılığında önemli bir boşluğun ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

1.1.11. Dersaadet Belediye Kanunu Sonrası İstanbul'un Yönetimi

Meşrutiyet'in ilanı ardından Osmanlı meclisinde görüşülen ilk kanunlardan birisi de *Dersaadet Belediye Kanunu*'dur. 5 Ekim 1877 tarihinde yürürlüğe giren kanun gereğince *Şehremaneti* yirmi belediye dairesinden müteşekkil bir yapıda organize edilmiştir. Padişah tarafından atanan bir Şehremini ve altı muavinden oluşan *Şehremaneti Meclisi* karar organı olarak görev yapacaktır. Yirmi belediye dairesinden gelen katılımcılarla oluşturulacak olan *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* ise denetim ve koordinasyon görevlerini eskisi gibi sürdürecektir.⁸⁰

Dersaadet Belediye Kanunu, 1826 yılında Yeniçeri Ocağının lağvedilmesi sonrası şehircilik hizmetlerinin organize edilmesine yönelik hazırlanmış en tafsilatlı kanun maddesidir. Bu kanun hazırlanırken, hem şehre ait pratik ihtiyaçlar gözetilmiş hem de yıllar içerisinde biriken İstanbul'un şehircilik sorunlarının çözümü hedeflenmiştir.

Dersaadet Belediye Kanunu'na göre bayındırlık hizmetleri olan bina inşaatlarının *Ebniye Nizamnamesi*'ne göre denetlenmesi, yolların genişletilmesi ve düzeltilmesi, kaldırım ve lağım şebekelerinin inşası ve tamirinin gerçekleştirilmesi, suyollarının *Evkaf Nezareti* kontrolünde inşaatının yapılması, harap binaların çevreye olan zararlarının önlenmesi, devlete ait binaların inşa ve tamir keşiflerinin yapılması, iskelelerin düzenlenmesi ve meydanların açılması görevleri *Şehremaneti*'ne verilmiştir.⁸¹

Belediye'nin koruyucu ve düzenleyici görevleri kadılık dönemindekini hemen hemen aynıdır: İaşenin sağlanması için tedbirleri almak, gıda maddelerinin sıhhi şartlarda satışını sağlamak, esnafı ve nakil vasıtalarını denetlemektir.

Yeni *Belediye Kanunu* bir nevi tahrir olarak görülecek emlak kayıtlarının yapılması, nüfus, doğum ve ölüm kayıtlarının tutulması gibi görevleri de belediyelere

⁸⁰ a.g.e., s. 45.

⁸¹ Tarkan Oktay, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e İstanbul Şehremaneti (Teşkilat ve Mali Yapı Analizi)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s. 42-46.

vermiştir. Böylece sınırları içerisindeki nüfus yoğunluğu ve vergi alınabilecek gayrimenkulün tespiti de belediyelerin kontrolüne girmektedir.

Dilenciliğin önlenmesi, ihtiyacı olanların ihtiyaçlarının giderilmesi, sanayi mektepleri açılması gibi vakıfların sürdürdüğü hizmetler de belediye çatısı altına alınmıştır.

Kanun, bütünüyle incelendiğinde; eski düzenin şehre ait tüm fonksiyonlarının belediye çatısı altında batılı tarzda yeniden organize edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Ancak, eski düzeni, yeni bir formda ve yetersiz personel ve alt yapı ile sürdürmenin imkânsızlığı bu kurum ve nizamnamelerin ölü doğumlarına neden olmaktadır.

1878'de *Osmanlı-Rus Harbi* çıkması neden gösterilerek, 1877 *Dersaadet Belediye Kanunu*'nda öngörülen yirmi belediye dairesi oluşturulamamıştır. Hatta bu dönemde Dersaadet, *Kırım Harbi*'nden sonra ortaya çıkan tablodan daha sıkıntılı günler yaşamaktadır. Muhacirlerin, Balkanlar'dan gelirken sığındıkları yer Dersaadet olmuştur. Bu sorunlardan ötürü, öngörülen belediye seçimleri yapılamamış ve Dersaadet on belediye dairesine ayrılarak yeni bir yönetim modeli uygulanmıştır. II. Meşrutiyet'e kadar uygulanan bu on dairesi model, kurgulardan ziyade pratik şartları gözetmektedir. *Dersaadet Belediye Kanunu*'nun öngördüğü belediye modeli yerine sınırlı bütçe ve kadro ile var olan durumun kurtarılması tasarlanmıştır. Bu dönem sonrası İstanbul'un şehircilik sorunları çözülme de; artık, on dairesi de olsa bir Şehremaneti tüzel kişiliğinin oluşumu gerçekleşmiştir.

II. Meşrutiyet'in ilanı akabinde Meclis-i Mebusan'ın tekrar açılmasıyla birlikte; yeni mebus seçimleri belediye dairelerinin kurulmasını gerektirdi. Nitekim mevcut *İntihab-ı Mebusan Kanunu*'na göre, 1877'de öngörülen yirmi belediye dairesinin kurulması için 1908 yılında yeniden çalışmalara başlanmıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde Ağustos 1908 tarihinde, otuz bir yıl önce öngörülen, yirmi belediye dairesi kurulmuştur.⁸²

Meşruti idare sonrası oluşturulan belediyeler; seçimle iş başına geldiklerinden ve önlerinde *Altıncı Daire* uygulaması olduğundan özerk hareket etme yolunu seçmişlerdir. Ancak kısıtlı bütçe ve personel nedeniyle; daire belediyeleri arasında çatışmalara neden olan bu süreç, istifalar ve yeni seçimlerle geçmiştir. Yukarıda verilen idarî kronoloji özetinde de görülebileceği gibi; şehrin ihtiyaçlarının nasıl çözüleceğinden daha ziyade

⁸² Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 46.

masa başında oluşturulan ve kağıt üzerinde kalan nizamnamelerin nasıl uygulanacağı üzerinde durulmuş ve Dersaadet geride bıraktığı son yüzyılda olduğu gibi, meşrutiyet devrinde de artan nüfusa rağmen şehircilik sorunlarıyla birlikte yaşamaya devam etmiştir.

30 Aralık 1912 tarihinde Cemil Paşa (Topuzlu)'nın Şehreminliği döneminde belediye daireleri arasında ortaya çıkan problemler ve bu tür bir organizasyonun Dersaadet'in sorunlarını çözmemesi üzerine yeni bir kanun yürürlüğe girmiştir.⁸³ Dersaadet Teşkilatı Belediye Kanunu adını alan bu kanuna göre, *Şehremaneti* tek bir belediye olacak, bu kurumun dokuz şubesi bulunacaktır. Bu düzenleme, hem fazla personel giderlerini önlemeyi hem de daha etkin bir hizmet üretmeyi hedeflemektedir. Nitekim bu yeni organizasyon yapısı, Cumhuriyet'in kuruluşuna -1923 yılına- kadar bu şekilde devam edecektir.

1.2. TANZİMAT SONRASI ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1839-1923)

Tanzimat Fermanı öncesi Osmanlı şehirlerinde uygulanan kanun ve nizamlar Osmanlı sisteminin işleyişi içinde fetva kurumu, kadılık ve yeniçerilik teşkilatı nizamı ile doldurmaktadır. 19. yüzyıl sonrası ortaya çıkan yeni süreçte yeniçeri teşkilatının kaldırılması, vakıfların merkezileştirilmesi ve kadılık kurumunda ortaya çıkan yeni düzenlemeler; şehircilik konusunda da yeni kanunlaştırma çalışmalarını ortaya çıkartmıştır. Tanzimat Fermanı'nın en belirgin etkisi şehirler üzerinde görülmektedir. Şehir, artık geleneksel kalıplarından çıkmaya başlamış ve insan yoğunluğu ve ticaretin yeni gereklerine göre yeni bir form kazanmıştır. İmparatorluk yöneticileri de, şehir formunu Avrupaî bir nizama sokmak istemektedirler. 19. yüzyıl yenileşme çabalarının gündem maddelerinin birisi de şehirlerin yenilenmesidir. Bu dönemde çıkartılan nizamnameler ele alındığında; her konuda olduğu gibi şehircilik meselelerinde de kurtuluş yolunun Avrupaî tarzda şehirler vücuda getirmekten geçtiği sonucuna ulaşıldığı görülmektedir. Avrupaî şehir algısı ise çok katlı kâgir binalar, ızgara tipi geniş yollar ve hijyen konularına odaklanmaktadır. Bu nedenle bu dönemin Osmanlı şehirlerinde imar reformun nesneleri "turuk" (yollar) ve "ebniye" (binalar) olmuştur. Modern Osmanlı şehirciği ızgara planlı geniş yollar ve kâgir binalar üzerinden kendisini gösterme eğilimi içerisindedir.

⁸³ Osman Nuri Ergin, *a.g.e.*, s. 46.

1.2.1. Tanzimat Sonrası Asrî İmar Kanunları: Ebniye ve Turuk Nizamnameleri

İmar kelimesi; bir bölgenin fizikî, ekonomik ve sosyal gelişmesini ifade etmektedir. İmar kavramı, yalnızca bir mekân üzerindeki yapılaşma faaliyetlerini ifade etmez.⁸⁴ Bir bölgenin imar edilmesi, bölgenin şenlendirilmesidir. Bir bölgenin mamur hâle gelmesi; mekânın düzenlenmesi sonrası, insanlarla iskan edilmesi anlamını da taşımaktadır.

Tekeli ve İlkin, imar kavramının 19. yüzyılda geçirdiği evrimi analiz ederken; “Gülhane Hatt-ı Hümayunu’nda temel amaç olarak ortaya konulan “mülk ve milleti ihya etmek” olduğunun belirtilmesi, imar kavramının artık sadece mülke ait bir kavram olmaktan çıkarak ülkede yaşayanların refahını içeren bir kavram hâline geleceğinin ilk işaretiydi”⁸⁵ yorumunu yaparlar. Mekânın imar edilmesi, mekânların insanla buluşturulması anlamından çıkarak, bu bölgede yaşayan insanların refahının arttırılması anlamını kazanmaya başlamıştır. Çünkü artık ilk dönemlerde olduğu gibi fethedilen yeni bölgelerin imar edilmesi değil, eski şehirlerin mamur hâle getirilmesi ana gündem maddesidir. Bu algının Tanzimat’tan önce başladığını söylemek yanlış olmaz.

1838 yılında *Hariciye Nezareti*’ne bağlı olarak bir *Ziraat ve Sanayi Meclisi* kurulmuş, daha sonra adı *Meclis-i Umur-i Nafia* olarak değiştirilmiştir. Tekeli ve İlkin; meclisin adının “amr” kökünden gelen imar kelimesinin değil; menfaat fayda, kâr ve çıkar anlamındaki “nef” kökünden gelen nafia kelimesinin kullanılmasını dönemin kalkınmaya bakışındaki değişim olarak yorumlar. Ayrıca bu meclisin *Maliye Nezareti*’ne değil *Hariciye Nezareti*’ne bağlanması, gelişmenin hangi zeminden kaynaklandığını gösterdiği ve bu işlerin artık devlet gelirini artırmak olarak görülmediği yorumunu yaparlar.⁸⁶ Şehirlerin imarı artık, fayda ve kâr amacı güden bir kalkınma yaklaşımıyla, uluslararası arenada gerçekleştirilecek bir mesele olarak ele alınmaktadır. İmar, mamur etmenin ötesinde bir kavram olarak dönemin şehirciliğine damgasını vurmuştur. Vakıf sisteminde, başkası için kendi malından vazgeçerek şehircilik hizmetine ayrılan kaynaklar ve dayanışma olguları yerini, siyasî otorite tarafından organize edilen ve fayda ve kâr merkezli bir anlayışa bırakmaktadır. Ancak bu modern

⁸⁴ İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Mustafa Celaledin Bey’in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Cumhuriyet’in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 2-3.

⁸⁵ a.g.m., s. 5.

⁸⁶ a.g.m., s. 5..

anlayışın batıdaki gibi kurumsallaşmış vergi merkezli bütçesi bulunmamaktadır. Eski sistem yeni hedefler doğrultusunda yeniden organize edilmektedir. Kurum ve hedefler yenidir, ancak işleyiş ve uygulamada eski usul hayatini sürdürmektedir.

19. yüzyıl öncesi, Osmanlı sisteminde; tüm yönetsel alanlarda olduğu gibi, şehircilik hizmetlerine özel, İmparatorluğun genelinde uygulanabilecek modern anlamda bütüncül bir nizamname örneğine rastlanmamaktadır. Bölgesel yapı malzemeleri ve bölge şartlarının doğurduğu inşa kültürü içerisinde; imar alanında devlet, belirleyici değil kontrol edici bir fonksiyon icra etmektedir. Osmanlı kadılarının imar alanında verdiği fetvalardan genel bir imar algısı çıkartmak pek mümkün değildir. Çünkü imar hakkındaki kararların genelinde kadılar; anlaşmazlıkların çözümünü esas almışlardır. Şehirlerin imarında devlet, yalnızca düzenleyici bir rol üstlenmiştir. Bu kararlarda, İslam hukukunun ve bölgesel şartların güzel bir biçimde mezcilediği örneklerle sıkça rastlanmaktadır. Ancak 19. yüzyılda şehirlerin duyduğu ihtiyaç ve şehirlerden beklenen fonksiyonlar başkalaşmış ve bu talepler şehir üzerinde yeni bir yönetsel formu zorunlu kılmış; devlet imar alanında kontrol edicilikten belirleyiciliğe geçen bir rol almaya başlamıştır. Artık imar kavramı, bölge veya mahalle anlayışını bozmama ya da şikayet yoksa her çeşit bina yapabilme serbestisinden; kamusal taleplerin siyasi otorite tarafından kararlaştırıldığı ve inşa edilecek bina standartlarının belirlendiği bir içerik kazanmıştır. Bu durum, gündelik ihtiyaçlar için organik bir biçimde mekânın düzenlendiği bir şehri değil; kurguların, planlamanın ve nizamnamelerin hakim olduğu bir şehir hayatını hedeflemektedir.

Osmanlı'da şehir planlama ve inşaat kurullarını belirleyen ilk nizamname 1848 yılında hazırlanmıştır. Bu nizamnamenin uygulamaya konulması sonrası karşılaşılan vakalar sonucu nizamnameler test edilmiş ve daha sağlıklı bir yasal zemin oluşturmak amacıyla bu çalışma altı farklı revizyona tabi tutulmuştur.⁸⁷ *Adalet Divan-ı Alisi* tarafından çıkartılan 1848 tarihli *Ebniye Nizamnamesi*, *Altıncı Daire-i Belediye* tarafından hazırlanan 1858 tarihli, *Sokaklara Dair Nizamname*, *Şura'yı Ahkam-ı Adliye* tarafından hazırlanan 1864 tarihli *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*, *Şura-yı Devlet* tarafından hazırlanan 1875 tarihli, *İstanbul ve Biladi Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname*, 1882 tarihli, *Ebniye Kanunu* ve 1891 tarihli

⁸⁷ Tanzimat sonrası imar nizamlarının ortaya çıkış süreci ve nizamnamelerin ayrıntılı olarak irdelendiği şu eserlere bakılabilir: Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara, 1982; Gül Güleriyüz Selman, *Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century*, Yüksek Lisans Tezi, METU Faculty of Architecture, 1982.

Ebniye Kanunu. Bu nizamnameler Osmanlı şehirciliğinde yaşanan 19. yüzyıl yenileşme yönelimlerinin yol gösterici metinleridir. Büyük bir kısmı Avrupa'dan çeviri olan bu metinler dönem açısından ideal bir şehircilik projeksiyonu olarak algılanmış, ancak şehir alt yapılarının bu yeni düzene uyumsuzluğu, maddi imkânsızlıklar ve yeterli yetişmiş teknik eleman yoksunluğu bu nizamnamelerin uygulanmasını engellemiştir.

1848 yılında hazırlanan *Ebniye Nizamnamesi*⁸⁸ otuz maddeden oluşmakta olup; “yapılacak ebniyenin huda-nekerde sirayeti harikten hasbel zahir vikayesi ve sokakların vüsat ve tenasübü keyfiyetleri dahi...” şeklinde başlayan bu nizamnamedeki imar algısı sokak ve bina merkezli bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Bu nizamname incelendiğinde, nizamnamenin yangın tehlikesine karşı şehrin korunmasına odaklandığı görülmektedir. Nizamnamenin getirdiği diğer bir yenilik de bina yüksekliklerinde ortaya çıkmıştır. Ahşap binalara standart bir yükseklik izni verilirken, kâgir binalara yükseklik sınırı konulmamıştır. Geleneksel Osmanlı sisteminde inşa edilecek bina yükseklikleri dinî tabiiyete göre değişebilirken, Tanzimat sonrası çıkan bu nizamname ile yükseklikler yapının malzemesine göre değiştirilmiştir. Artık tabiyet merkezli imar algısından, daha eşitlikçi ve malzeme merkezli bir imar algısına geçiş yaşanmıştır. Tebaadan vatandaşa geçişte, eşitlik ilkesi imar uygulamalarında ortaya çıkmaya başlamıştır. Ayrıca yeni imara açılacak alanlarda Padişah'ın onayının aranması gerekmektedir. Böylece şehirdeki büyüme eğilimi, merkezi otorite tarafından denetim altına alınmak istenmektedir. Şehir kendiliğinden organik bir biçimde gelişmeyecek, artık kurgusal modern kontrol biçimleri şehre uygulanacaktır. Osmanlı yönetici elitlerinin Avrupaî nizam hedefleri, şehir ve mimari alana da bu nizamname ile İstanbul'da görünür kılınmaya çalışılmaktadır.

Bina kelimesinin çoğulu olan “ebniye” kelimesi, nizamnamenin başlığını oluşturmaktadır. Bu başlık aslında, Osmanlı'da, 19. yüzyıl imar hareketine bina merkezli bakıldığının en önemli göstergesi sayılabilir. Bu süreç sonrası çıkacak tüm kanunlarda bu başlık; ad ve içerik olarak muhafaza edilmiştir. İmar; şehri bütüncül ele alan bir kavram olarak karşımıza çıkmamakta, şehri oluşturan parçalara odaklanan bir mahiyet arz etmektedir. Bu parçacıl yaklaşım imarı şehri bütüncül ele almak yerine tekil parçalar halinde değerlendirmeyi nizamnameye bağlamıştır. Nizamname sonrası, Avrupai şehirde aranan özellikler proje bazlı uygulamalarla eklektik bir biçimde

⁸⁸ Osman Nuri Ergin, “Atik Ebniye Nizam ve Kanunları”, s. 1031–1037

İstanbul'un farklı semtlerinde boy göstermeye başlayacaktır. Fakat kanun ve tüzüklerin ne kadar hayata geçirildiği tartışmalı bir konudur.

1848 tarihli nizamnamenin birinci maddesinde; “Ebniye-i cedide yapıldıkça tesviye ve tevsî olunmak üzere büyük caddelerin vüsatleri nihayet on ve adi caddeler sekiz ve sair sokaklar altışar ziradan noksan olmayacaktır...” denilmektedir. Bu hedefin, günümüz İstanbul’u ve tarihi Osmanlı şehirleri göz önüne alındığında aradan 165 yıl geçmesine rağmen gerçekleştirilemediği görülmektedir. Bu noktada, şehircilik alanındaki nizamname ve tasarıların ne kadar uygulanabildiğini daha açık bir biçimde ortaya çıkarmaktadır. Nizamnamelerin ortaya koydukları projeksiyon ve hedefler, şehir hayatına uygulanamamıştır. Bu durum hayatı kuşatmayan kanunlaştırma faaliyetlerinin etki alanını değerlendirmek açısından iyi bir örnek oluşturmaktadır. Tanzimat dönemi kanunlaştırma faaliyetlerinin etki alanlarının ölçülmesinde bu nizamnamenin kritik edilmesi önem taşımaktadır.

1848 yılında ayrıca *Ebniye Beyannamesi* hazırlanmıştır. Bu beyanname maddeler halinde hazırlanmamış olup, ebniyenin malzemesi ve bu malzeme kullanımının standartlarının düzenlendiği bir kurallar bütünüdür. Bu beyannamede; kâğır bina teşvik edilirken, kullanılacak taş ve harç hakkında açıklamalarda bulunulmuş, ahşap bina yapılacaksa uyulması gereken kurallar ve ahşabın cinsi belirtilmiştir.

1849 yılında yayınlanan *Ebniye Nizamnamesi*⁸⁹ ise otuz üç maddeden oluşmakta olup; ilk nizamnamede olduğu gibi sokak genişlikleri ve bina yüksekliklerine odaklanılmış, ayrıca bazı bina malzemeleri daha tafsilatlı bir şekilde açıklanmıştır. Bu nizamnamenin dikkat çekici diğer bir yönü ise iskele meydanı ve cami avlusu gibi kamusal alanlara bina yapımının yasaklanmasıdır. Ayrıca İstanbul ve Bilad-ı Selase’de çarşı içi ve mahalle arasında bekar odası inşası yasaklanmaktadır. Bu tür yenilikler, şehirde meydana gelen nüfus artışının ve kontrolsüz nüfus gruplarının imar kısıtlamalarıyla önleme çalışmaları olarak değerlendirilebilir. 1849 *Ebniye Nizamnamesi*, “Ve bundan böyle dahi icap ettikçe bazı mevad-ı nizame zeyl ve ilave olunacaktır” şeklinde sonlandırılmaktadır. Bu sonlandırma biçimi kanun yapımcıların; karşılaştıkları sorunları çözme merkezli bir kanunlaştırma hareketi takip ettiklerini göstermesi açısından, şehre biçim vermeye çalışanların aslında edilgen bir tasarruf şekli yürüttüklerinin en önemli göstergesi olmaktadır. İmar gibi sosyal hayatla birlikte gelişen

⁸⁹ Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, C 2, s. 1044-1049.

bir mevzuda; çeviri kanunlar, masa başı tasarılar ve profesyonellerden oluşan yaptırım gücü olan bir mekanizma olmadan başarı sağlanması imkânı aranmaktadır.

1831 yılında kurulan *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*, 1850 yılında *Nafia Nezareti*'nin kurulması ile muavinliğe dönüştürülmüş ve bir *Ebniye Meclisi* oluşturulmuştur. Çıkarılan *Ebniye Nizamnameleri*'nin onuncu maddesinde bina yapacakların izin alması ve ruhsat harcı ödemesi zorunlu hâle getirilmiştir. Belediye dışında merkezi yönetim tarafından yapılan bina kontrollerinde hükümlere uymayanlara para cezası verilmesi ve binalarının yönetmeliklere uygun hâle getirmeleri zorunlu kılınmıştır. Bu uygulamalar, modern mühendislik ve mimarlık hizmet ve uygulamalarının Osmanlıya ilk giriş örnekleridir. Ancak bu nizamnamelerin ne kadar uygulandığı konusu, nizamname metinlerinden daha önemlidir. Tanzimat bürokratlarının ortaya koydukları hedeflerin günümüz İstanbul'unda bile uygulamaya tam anlamıyla geçirilememiş oluşu, bu hedeflerin geçerliliğini ortaya koymaktadır.

1859 yılında *Altıncı Daire-i Belediye* tarafından *Sokaklara Dair Nizamname*⁹⁰ adıyla yayınlanan metin aslında bu daireye ait *Zabıta-i Belediye Talimatnamesi*'dir. Nizamnamenin birinci maddesi, *Ebniye Nizamnamesi*'ne dayanarak; kuralların *Altıncı Daire*'de nasıl uygulanacağını usulünü ortaya koyan bir içeriği göstermektedir. Bu nizamname de, kaldırım masrafları gibi kalemlerin vergi olarak tahsil edileceği gibi maddâ konulara da yer verilmektedir. Artık imar uygulama kuralları belirgin hâle getirilmekte, kamusal imar hareketlerinin kaynakları vergi yoluyla toplanması hedeflenmektedir.

Sokaklara Dair Nizamname, yüz üç maddeden oluşmakta olup üst başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır; (1–11) (arası maddelerin üst başlığı yoktur), Sokakların sulanması beyanındadır (12), Gaz fenerlerine ait mevad (maddeler) beyanındadır (13–16), Lağım yolların dair mevad beyanındadır (17–20), Mürur ve ubura dair mevad beyanındadır (“Sokaklarda” Gelip-geçmeye dair maddelerin açıklanmasıdır) (21–103).

Sokaklara Dair Nizamname, ağırlıklı olarak sokakların yenilenmesi, temizliği, sulanması kanalizasyon sorunu ve aydınlatma gibi beledî hizmetlere odaklanmıştır. Bu metinde, imara ilişkin yeni kaldırımaların nasıl ve hangi kaynaklarla inşa edileceğine dair maddeler bulmak mümkündür. İmar algısı Osmanlı'nın Avrupaî ilk belediyesinde sokakları da ele almaya başlamıştır. Sokakların alt yapısının yeni forma göre

⁹⁰ Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, C 4, s.1785–1795.

düzenlemesi artık vakıflar aracılığıyla değil, emlak sahiplerinden toplanan vergilerle yapılmaktadır. Sokakların imar açısından düzenlenmesi yanında, sokaklardan gelip-geçenlerin düzenlenmesi kolluk güçlerinin sokakların nizamındaki görevlerini de tafsilatlı bir biçimde açıklamaktadır.

1863 yılında kabul edilen *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*⁹¹, İmparatorluğun genelinde şehirlerin inkişafına yol göstermek amacıyla kaleme alınmıştır. Ancak bu nizamnamede de, imar kavramı; şehri bütüncül ele alan hedeflerden ziyade, tekil meseleler üzerine odaklanmaktadır. Nizamname, yol genişletme ve bina yüksekliklerini belirlemeye odaklanmıştır.

1863 yılında yayınlanan nizamname maddeleri içerik açısından daha tutarlı ve daha küllî ifadeler barındırmaktadır. Maddeler arası konu başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır: Sokakların Tevsii (Sokakların Genişletilmesi) (1-4), Sokakların İstikameti (5-11), Muhterik Mahallat (12-14), Ebniyenin Sokak Yüzünde Olan Çıkma ve Çıkıntıları (15-19), İrtifa-ı Ebniye (Bina Yükseklikleri) (20-29), Mevad-ı Şetta (Çeşitli Maddeler) (30-35), Tamirat-ı Memnua (Men edilmiş Tamiratlar) (36), Ebniyenin Yüz Tarafının Nizama Tevfikini İcap Ettiren Ameliyat (37-39), Ebniyenin Yüz Tarafının Nizama Tevfikini Mecburiyet Vermeyen Ameliyat (40), Ruhsat Tezkeresi (41), Ebniyenin Sokak Yüzü Sathı İçün Tezkere (42), Mugayir-i Nizam Olarak Vukua Gelen Hareketler (43-46), Nasb Olunacak Muhamminlere Dair (değerlendirme yapacak uzmanlara dair) (47) ve Hatime (Sonuç) (48-49).

Bu nizamnamede en dikkat çekici husus, “*menafi-i umumiye*” yani kamu yararı (madde 9) kavramının ortaya çıkmasıdır. Dönemin Avrupa şehirlerinde olduğu gibi yollar genişletilirken bu yollardan faydalanan evlerden eşit oranda kesinti yapılması (madde 3) ve uygulamada kamu yararının ön plana alınması gözetilmiştir. Artık padişah, devlet-teba ilişkisinde; imar alanında, kamu kavramı modern bir formda yer almaktadır. Bu durum devletin şehircilik algısında, devlet-vatandaş ilişkisinin oluşumunda, muhatabını ele alış biçiminin farklılaştığının en açık delillerinden birisi olarak görülebilir.

Nizamnamenin diğer bir önemli özelliği ise İstanbul merkezli bir imar yasası olmayıp modernleşen imparatorluğun geneline uygulanacak bir hedef taşımasıdır (madde 48). Böylece İstanbul’da uygulanarak, uygulaması sınanmış olan yeni imar

⁹¹ Osman Nuri Ergin, “Turuk ve Ebniye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s.1673-1685.

kuralları tüm imparatorluk şehirleri için çözüm hâline getirilmiştir. 1863 *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*; İstanbul'da bile nizamname kurallarını uygulamak için bütçe, yeterli personel ve uygulama ruhu konusunda yaşanan sorunların tüm İmparatorluğu yaygınlaştırılması dışında, Osmanlı şehirlerine yeni bir ruh kazandırmamıştır.

1863 yılında yayınlanan *Her Nevi Ebniye'den Alınacak Harc ve Rusumat Nizamnamesi*⁹² de bina işlerindeki harçları ve prosedürü ortaya koymaktadır. Bina yapımı için yapılacak müracaatların imzalı ve mühürlü olması, binanın oturma alanı ve her katının alanı, cephe özellikleri, cumba ve şahnişin ölçüleri belirtilecektir. Bu nizamname, halkın yaptığı binalar için evrak ve imar arşiv sisteminin yavaş yavaş oluşturulmaya başlanıldığını göstermektedir. Devlet yapılan binaları kayıt altına almaya başlamakta, bunu vergilendirme dışında bir saikle yapmaktadır. Çünkü artık binaların dışı kadar içi ve statüğü de devlet kontrolüne girmektedir. Ancak bu hedefleri uygulayacak yeterli donanımına sahip mimar ve mühendis bulmak dönemin Osmanlı şehirlerinde pek de mümkün değildir.

1875 tarihinde yayınlanan *İstanbul ve Bilad-ı Selasede Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyesine Dair Nizamname* sekiz maddeden oluşmakta olup, şehri iki kısma ayırmakta ve yeni açılacak alanlarda yapılacak binaların kâğıt olmasını (madde 1) zorunlu kılmaktadır. Bina malzemeleri konusunda yapılan düzenleme, şehircilik hedefi açısından açıktır. Yangın tehlikesine karşı şehirlerin kurtuluşu, kâğıt binalardan geçmektedir. Ancak bu malzemenin İmparatorlukta yaygın üretiminin olmaması, dışa bağımlı ve pahalı bir yapı teknolojinin kabulü anlamına gelmektedir. Şehir mekânında özel mülkiyetin oluşumu kadar, İstanbul ve Osmanlı şehirciliğini etkileyecek bir karar alınmıştır. Her bölgede bölgesel malzemeden inşa edilen konut tekniği terk edilmekte, tüm ülkede aynı yapı malzemesi ve aynı mantık hakim kılınmaya başlanmaktadır. Bu kanun günümüzdeki şehirlerimizde hakim olan ruhsuzluk ve tek tip yapılaşmanın başlangıcı sayılabilir. Artık geleneksel zanaat kolları da nizamname hedefleri doğrultusunda tasfiye edilmektedir. Yerel öznellikleri koruyan bina tekniklerinin yerini mühendislik ve mimarlık kriterleri çerçevesinde ortaya çıkan ve devlet denetimindeki bina yapım teknikleri almaktadır.

1882 yılında yayınlanan yeni *Ebniye Kanunu*, bu tarihe kadar yaşanan tecrübeler ışığında hazırlanmıştır. Fasıllar halinde hazırlanan kanun, doksan sekiz maddeden oluşmakta olup; Sokakların Vüsatı (genişliği) (1-9), Sokakların İstikameti (10-19),

⁹² Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, s. 1685-1689.

Muhterik Mahaller (yangın yerleri) (20-25), Ebniyenin Sokak Yüzündeki Çıkıntıları (26-32), İrtifa-i Ebniye (33-37), Harikinin Men-i Vukuu Tedabiri (yangın önleme tedbirleri) (38-48), Tamirat-i Memnua (tamirâtı yasak olanlar) (49-51), Ruhsat Teskeresi (52-53), Ebniye İnşa ve Tamiri Rusumu (bina inşa ve tamir vergileri) (54-67), Rusum-i Keşfiye (68-78), Münhasıran İstanbul ve Bilad-i Selase Ebniyesi (79-90), Mücazat (cezalar) (91-98) şeklinde on iki fasıldan oluşmaktadır.⁹³ Bu fasılların başlıklarından görülebileceği gibi; imar kavramı bina yapımının kontrol edilmesi şeklinde algılanmaktadır. Bu kanunda da, şehir henüz bütüncül bir algı ile ele alınmamaktadır. Şehirde karşılaşılan sorunlara ilişkin çözüm önerileri bütüncül bir perspektiften ortaya konulmamış; dönemin şartları içerisinde, şehrin imar edilmesinde üretilen projelerin uygulanmasında karşılaşılan sorunları ortadan kaldırmak hedeflenmiştir. Geleceği tasarlamak veya kentin gelişimini kontrol etmek anlamında, kopya edilen Avrupa şehirlerindeki bir planlama kavramı bu kanunda yoktur. Yalnızca, kentin günlük ihtiyaçlarını çözen ve dönemin sorunlarına odaklanan kontrol merkezli bir yasama mantığı mevcuttur. Geneksel imar kodları çözülmüş, ama yerine hedeflenen Avrupaî imar kavramı yerleştirilememiştir. Nizamname metni çevirmek ve yayınlamak Osmanlı şehirlerinin imar sorunlarını çözmemekte, tasarılar denenerek yeni bir yol bulunmaya çalışılmaktadır.

Bu kanun, sokakları diğer nizamnamelere göre daha geniş inşa edilmesini hedeflemiş; sokakları beş sınıf hâlinde tasnif eden bir yaklaşım benimsenmiş; yoldan çekme mesafelerinin tüm yol boyunca eşit olmasının sağlanması ve bedelsiz istimlakın arsanın dörtte biri ile sınırlı tutulması öngörmüştür. Bu kurallar, tebadan vatandaşın dönüşümün imar hukukundaki yansımaları olarak da okunabilir. Artık imar haklarında sınırlandırmanın yanında kamusal imar alanları oluşturmak için vatandaşın katılımının yolları da açılmaya başlanmıştır.

1887 tarihinde *Ebniye-i Emiriye ve Vakfiyye İnşaat ve Tamirâtı Hakkında Nizamname*⁹⁴ yayınlanmıştır. Kamu binaları ve vakıf binalarının inşa ve tamir yönetmeliği olan bu nizamname, alanında önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Artık kamu binaları kavramı gündeme gelmiştir. Bu binalar için inşa kurallarını ve bütçe esaslarını belirleyen bir nizamname yayınlanmıştır. Böylece, kamu adına kamu için bina üretiminde devletin izleyeceği yol haritası ortaya çıkartılmıştır.

⁹³ Osman Nuri Ergin, “Ebniye Kanunu”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1715–1731.

⁹⁴ Osman Nuri Ergin, “Ebniye-i Emiriye ve Vakfiyye İnşaat ve Tamirâtı Hakkında Nizamname”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1741–1748.

Tüm İmparatorluk için kaleme alınan nizamname yirmi üç maddeden oluşmakta olup üst başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır: Birinci bölüm Keşf-i Evvelin Sureti İcrası (Birinci keşfin uygulama biçimi) (1-3), ikinci bölüm Usul-i Münakaşa (4-12), üçüncü bölüm Sarf Olunacak Akçanın Derecat-ı Mezuniyeti (Hakediş süreçleri) (13-16) ve dördüncü bölüm Keşf-i Sani (Son keşif) (17-23). Bu maddeler inşaat müteahhitliğinin aşamalarını şu şekilde öngörmektedir: Bina inşa veya tamiratı öncesi keşif yapılması, keşif bedelinin ilan edilerek ihale açılması ve sonuçlandırılması, hak edişlerin hazırlanması ve sonuçlandırılması ve binanın istenen şekilde tamamlanması sonrası muhasebenin kapatılarak binanın devralınması. Bu işleyişi günümüz kamu ihale usulü ile karşılaştırıldığında; günümüz kamu binaları ihale uygulamalarının ilk örneğini görmektediriz. Bu nizamname ortaya çıkmakta olan devlet müteahhitliğinin esaslarını düzenlemektedir. Artık mimarbaşılık yerini müteahhitliğe bırakmaktadır. Devlete hizmet eden müteahhitlik ticarî bir sektör olarak ortaya çıkmaktadır. Günümüzdeki kamu inşaatlarının ihale işleyişi de bu model üzerinde yürümesi Osmanlı'dan Cumhuriyete devlet işleyişinin değişmediği alanlarından birisini daha ortaya çıkartmaktadır.

1891 tarihinde yenilenen *Ebniye Kanunu*⁹⁵ on iki fasıl ve seksen yedi maddeden oluşmaktadır: Sokakların Vüsatı (1-9), Sokakların İstikameti (10-18), Muhterik Mahaller (yangın yerleri) (20-24), Ebniyenin Sokak Yüzündeki Çıkıntıları (26-31), İrtifa-i Ebniye (bina yükseklikleri) (32-35), Harikinin Men-i Vukuu Tedabiri (yangın önleme tedbirleri) (36-46), Tamiratı Memnua (tamiratı yasak olanlar) (47-48), Ruhsat Teskeresi (49-51), Ebniye İnşa ve Tamiri Rusumu (bina inşa ve tamir vergileri) (52-64), Rusum-i Keşfiye (65-75), Münhasıran İstanbul ve Bilad-ı Selase Ebniyesi (76-80) ve Mücazat (cezalar) (81-87).

Aslında bu kanun 1882 kanununun tadilinden ibarettir. Şöyleki, madde 18'de Boğaziçi'nde yapılacak bina arsaları konusundaki açıklama çıkartılmış, madde 31 çıkartılmış, eski 33. madde yeni 32. madde olarak düzenlenmiş ve sokaklara göre bina yükseklikleri düşürülmüş, inşaatlarda kullanılacak malzeme cinsleri daha tafsilatlı olarak açıklanmıştır. 1891 tarihli *Ebniye Kanunu* ile, imparatorluğun geneline şamil kılınabilecek bir nizamname oluşturulmuş olmaktadır. İmar alanında imparatorluk genelinde karşılaşılan vakalarla örtüşen ve uygulamada da sorunları çözen bir kanunnameye doğru yol alınmıştır.

⁹⁵ Osman Nuri Ergin, "Ebniye Kanunu", s. 1700-1715.

1848’de yürürlüğe giren ilke *Ebniye Nizamnamesi* 43 yıl içerisinde uygulamaların getirdiği pratik birikimler son şeklini almıştır. İmar kavramı, binanın malzemesi, sokak genişlikleri, kamunun kontrolü ve vergilendirme esasları üzerine yoğunlaşmaktadır. 1955 yılında çıkan *İmar Kanunu*’na kadar uygulanan bu kanunun temel yaklaşımları günümüzde de yürürlükte olan *İmar Kanunu*’un temelini oluşturmuştur.

1.2.2. 1858 Arazi Kanunnamesi’nin İmara Yansımaları

Şehir toprakları üzerinde kurulan mülkiyet hakları ile bu toprakların üst yapısını belirleyecek olan imar hak ve kanunları şehirlerin fizikâ ve ekonomik durumlarını belirler. Bir şehrin mülkiyet sisteminin temel felsefesi ve uygulama biçimi, şehrin imar ve iskanını belirleyen en önemli faktörlerdendir. Osmanlı şehirlerinin “Avrupaî bir nizamda” yeniden inşa sürecinde tarım temelli bir mülkiyet sisteminin dönüşümü, *Arazi Kanunnamesi* sonrası özel mülkiyetin oluşumu ve özel mülke dönüşen toprağın vergilendirilme biçimi, çeşitli imkân ve sorunlara neden olmuştur. Özel mülkün, bu mülke göre vergilendirmenin ve vergi sistemine göre organize olan bir yerel yapılanmanın olduğu Avrupa şehirlerinde yerel yönetim geleneği, imar hak ve hukuku bu form çerçevesinde gelişmiştir. Yerel yönetim gelirlerinin vatandaşlardan mülkiyet sistemine göre toplandığı bu organizasyonlarda; yerel yönetimler özerk yönetim biçimi ve imar uygulamaları üretebilmişlerdir.

Roma Hukuku temelli Avrupa şehirlerinde özel mülk ve kamu mülkü ayrımı ile İslam hukuku temelli Osmanlı şehrindeki mülkiyet algısı farklı esaslara göre şekillenmiştir. Tanzimat sonrası şehre ilişkin düzenlemelerde, en önemli değişim mülkiyet hakkının içerik ve kullanım biçiminde yaşanmıştır. İslam hukukuna göre inşa edilen şehirlerle Roma hukukuna göre inşa edilen şehirleri karşılaştıran Yerasimos, “İslam kenti ile Batı kenti arasındaki olası karşıtlık, her şeyden önce, Roma Hukukuna göre yönetilen bir kent alanı ile İslam hukukuna göre yönetilen bir kent alanı arasındaki farklılıkların sonucudur” yorumunu yapar. Ona göre, farklılıklar şu hususlarda ortaya çıkmıştır; İslam kentinde kamu alanı yoktur, çıkmaz sokak gibi komşuların ortak mülkü olan tanımsız alanlar mevcuttur ve soyut çizgisel bir sınır kavramı yoktur. Yerasimos, Osmanlı’da halkın ortak kullanım alanları olan vakıf binalarını, meydan ve cami bahçelerini kamu alanı olarak görmez ve mekânların Roma Hukuku’na uygun bir biçimde kamu yararı amaçlı yükümlülüklerinin uygulanmadığını belirtir. Ayrıca arazi

sınırlarını belirleyen çizgisel bir sınır kavramı; yerine kaba tasvirlerle mutabakat üzerine sürdürülen sınır kavramını sorgular.⁹⁶ İslam kentinde sınırı bir birimden diğerine aşamalı geçen *fina* kavramı ifade eder. Fina, muvazaalı bir sınırdır. Bu sınır tanımında, iki komşu arasındaki sınır belirlenirken; kullanım durumu esas alınmaktadır. Kullanımda herkes kendine yakın olan kısmı kendi arsası olarak görür.

Osmanlı hukuk mantığında fetvalar kısıtlamaları değil hakları belirler; haklar karşı tarafın etkilenmesine göre derecelendirilmiştir, böylece temel ilke karşılıklı zarar vermeme ilkesi üzerine kurulmuştur. Yani mülkiyet hakları belirli olarak, kişilerin birbirlerine göre hukukları tanımlanmamış, bunun yerine muvazaa ilkesi gereği zarar vermeme üzerine kurulu bir mutabakatlar sistemi inşa edilmiştir.

İslam hukuku temelli hakların belirlendiği bir mülkiyet sisteminde, Roma hukuku temelli kısıtlılıkların belirlendiği imar nizamnamelerinin uygulanması hem toplum hem de kurumlar açısından mümkün olmamıştır. Osmanlı toplumu mülkiyet hakkının da yeni imar nizamnamelerini de eski alışkanlıklarına göre kullanmaya devam etmiştir. Eski düzen ile yeni şehircilik algısı iki başlı şehirlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Tanzimat Fermanı öncesi dönemde Osmanlı'da, tüm klasik tarım imparatorluklarında görüldüğü gibi, para ekonomisine geçiş öncesi görülen bir arazi yapısı mevcuttur. Osmanlı İmparatorluğu'nda araziler, mülkiyet biçimine göre üç ana gruba ayrılmaktadır: mirî arazi, mülk arazi ve vakıf arazi.⁹⁷

Osmanlı arazi rejimi, tımar sistemi üzerine kuruludur. Tımar, belirli bir yere ait vergi gelirlerinin tümünün veya bir kısmının, dirlik yoluyla bir görevliye devredildiği ve bu devir karşılığında bazı görevlerin ona yüklendiği malî, idarî ve askerî amaçları olan

⁹⁶ Stefan Yerasimos, “Tanizamat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, Çev. Ali Berkay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 10–11.

⁹⁷ Osmanlı İmparatorluğu'nda arazi rejimin tasnif ve işleyişi hakkındaki daha detaylı bilgiler için bakınız; Aynı Ali Efendi, *Kanunname-i Alî Osman –Osmanlı Devleti Arazi Kanunları*, Transkripsiyon ve Transliterasyon Hediye Tuncer, Tarım Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1962.; Ömer Lütfi Barkan, *Türkiye’de Toprak Meselesi*, Gözlem Yayınları, İstanbul, 1980; Halil Cin, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Selçuk Üniversitesi Yayınları, Konya, 1992.

Miri arazi; mülkiyeti devlete ait olan arazilerdir. Bu araziler sultanın hüküm ve tasarrufu altında bulunup; tımar sistemi içerisinde, devlet görevleri karşılığında kullanım hakları verilen arazilerdir.

Mülk arazi; İslam hukukuna göre Osmanlı ordusu tarafından savaşmadan elde edilen arazilere el konulamaz. Bu tür kişiler Müslüman olurlarsa öşür karşılığı, Müslüman olmazlarsa haraç karşılığı topraklarında mülkiyet haklarını sürdürebilirler. Bu şekilde imparatorluğunun çeşitli eyaletlerin mülk araziler oluşmuştur. Ayrıca padişah, miri araziye mülk olarak hediye olarak verdiği örnekler mevcuttur.

Vakıf arazi; bir kişinin kendi hüküm ve tasarrufunda bulundurduğu arazinin toplumsal amaçlar için hayır ve hasenat faaliyetlerinde kullanılmak üzere mülkiyetinden vazgeçmesi sonucu oluşmaktadır. Arazinin vakfedilmesiyle bir nevi mülkiyetin kalıcılığı sağlanmış olmakta, sultan dahi bu araziler hakkında işlem yapamamaktadır.

bir sistemdir.⁹⁸ Tımar, yalnızca arazi vergilerini içermez, devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerde konu olabilecek her türlü vergi geliri tımar olarak verilebilir. Tımar, para ekonomisine geçiş öncesi tarım temelli ekonomik işleyişe sahip toplumlarda; devletin belirli görevler karşılığında vergi gelirlerinden vazgeçmesi sistemine verilen addır.

Tımar sisteminin temelini arazi tahrirleri oluşturmaktadır. Fethedilen bölgelerde tahrir işlemi yapılmaktadır. Bir nevi vergi kaynaklarını kayıt altına almak olan tahrir işleminde; öncelikle, bölgede hakim olan eski kanun ve nizamlar tespit edilmektedir. Tahrirde, bölgenin nüfusu, hane sayısı, üründen elde edilen hasılat, orman ve meralar gibi gelir getirici kalemler kayıt altına alınmaktadır.⁹⁹ Bir çeşit, vergi amaçlı arazi kadastrusu sayılabilecek bu işlemde; yalnızca gelir getirici araziler, topografyayı tasvir eden tanımlarla tasnif edilerek kayıt altına alınmış olmaktadır. Bu uygulamada asıl amaç, tahrir yapılan bölgeden elde edilecek verginin kontrol ve dağıtımının sağlanmasıdır.

Osmanlının geleneksel arazi sistemi Tanzimat fermanı sonrası dönüşmeye başlamıştır. Yöneticiler ve halkın kullanımında olan araziler yeni düzenlemelerle Osmanlı tebaasına dağıtılmıştır. Herkes kiracı olarak, kendi kullanımında olan arazisinin tapusunu almaya hak kazanmış, böylece mirî arazi teba arasında bölüşülmüştür. Kullanım hakkı üzerine kurulu arazi sistemi tarım ekonomisi temelli bir vergi esası ile yaşatılırken; sahiplik hakkı üzerine kurulu yeni bir sisteme geçilmiştir. Bu sistemle birlikte özellikle sanayi tipi kentleşme modelinde yeni gelir kaynakları üretilmiş olmaktadır.

1858 yılında yürürlüğe giren *Arazi Kanunnamesi* ile Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde uygulanacak bir arazi sistemi öngörülmüştür. 132 maddeden oluşan *Arazi Kanunnamesi*'nin; 1–7 maddeleri İmparatorluktaki arazi çeşitleri ve hukukî durumlarını, 8–90 arası maddeler mirî arazinin tasarruf, ferağ, intikal ve mahlulat şekillerini, 91–103 arası maddeler metruk ve mevat arazilere ilişkin ahkamı, 105–132. maddeler ise arazi konusundaki teferruatı içermektedir.¹⁰⁰

Arazi Kanunnamesi, İmparatorluk sınırları içerisindeki araziye beş kısma ayırmıştır:

⁹⁸ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 124.

⁹⁹ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s. 126.

¹⁰⁰ Ömer Lütfi Barkan, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999, s. 372–373.

Mülk arazi; kişilere ait olan arazilerdir. *Arazi Kanunnamesinin* getirdiği en önemli yenilik, artık mirî arazinin; mülke, yani özel mülkiyete dönüşümünün önünün açılmasıdır.¹⁰¹

Mirî arazi; devletin hüküm ve tasarrufundaki arazilerdir, kiralayan bir mültezimle değil devletin bir görevlisi ile muhatap olacaktır. Bu kiralama karşılığında devletten tapu senedi alınacak ve bu arazi miras olarak bırakılabilecektir. Bu durumda, özel mülkiyete geçişin ara bir formunu oluşturmaktadır. İlerleyen yıllarda devlete bir bedel ödenerek zilliyetlik araziler özel mülk haline getirilmiştir.

Metruk arazi; kamusal kullanıma ait olan topraklardır. Meydan yol ve mera gibi arazi çeşitleri bu kategoriye girmektedir.

Mevkuf (Vakıf) arazi; mülkiyeti kişilere ait arazilerin toplumsal fayda amaçlı mülkiyetlerinden vazgeçilmeleri ile oluşan arazidir. Bu araziler 1826 yılında Evkaf Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte merkezî bir idare altında kontrol edilir olmuşlardır.

Mevat (Ölü) arazi; bulunduğu bölgede kullanım içerisinde olmayan topraklardır. Bunlar genellikle dağlık, taşlık, bataklık gibi yerlerdir. Ancak bunların üretime kazandırılması imparatorluğun her döneminde teşvik edilmiştir; ve bu araziler tarıma açanların kullanımlarına verilerek mirî araziye dönüşümleri sağlanmıştır.

1858 Arazi Kanunnamesi, tarım temelli ekonomik işleyiş içerisinde oluşmuş eski toprak düzenini, para temelli ekonomik şartlarda yeniden tanımlamaktadır. Kanunnamede bulunan Mevat arazi tasnifi, arazilerin hâlâ üretim merkezli değerlendirildiğinin en somut göstergesidir. Çünkü araziler tarım üretimine göre tasnif edilmiştir. Tarım getirisi ve dolayısıyla katma değeri olmayan araziler ölü arazi sınıfına yerleştirilmiştir.

Bu kanunname hükümleri, imparatorluk genelinde özel mülkiyet hakkına oldukça yaklaşılacak hukukî bir sistem ortaya koymuştur. Kuru mülkiyeti devlete ait olan toprakların beytülmalin elinde bırakılarak, menfaat ve tasarrufu bilamüddet temlik eden tevfi akti icareden daha sağlam bir mülk edinme biçimini ortaya koymaktadır.¹⁰² Devredilebilen, miras bırakılabilen ve karşılığında borç alınabilen bir mirî arazi rejimi özel mülkiyetin öncüsü olmuştur. Mülkiyet sisteminde meydana gelen bu dönüşüm; tüm

¹⁰¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Halil Cin, *Miri Arazi ve Bu Arazinin Özel Mülkiyete Dönüşümü*, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Konya, 1987.

¹⁰² Ömer Lütfi Barkan, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, s. 336.

Osmanlı şehirlerinde ve özellikle İstanbul'da gerçekleşen imar hareketlerine önemli bir farklılık kazandırmıştır.

Osmanlı şehirlerinde kişilere ait mülkiyetin önünün açılması ve yeni ekonomik düzende şehircilik üzerinden yeni ticarî ilişkiler oluşturmaya başlamıştır. Tarım temelli ekonomik işleyiş yerini şehir merkezli uluslararası ticaretin organize edildiği ve bu ticaretin gereksinimi olan sanayileşmenin olduğu bir sistemi zorunlu kılmıştır. Yeni ekonomik düzenin şehircilik hukuk ve işleyişi de yeni kural ve kurumların oluşumunu sağlamıştır.

1.2.2.1. 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatname

Tanzimat Fermanı ilanı sonrası Osmanlı yeni vergi sistemi konusunda da arayışlar içerisindeydi. 1840 yılında *Muhassıl-ı Emval* adı verilen vergi memurları mal ve mülk sayımı üzerinden gelir hesabı yapmak için sancaklara gönderilmiştir. Ancak bu uygulamanın başarısızlıkla sonuçlanması üzerine iltizam sistemine geri dönmüştür.¹⁰³ 1844 yılında ise İmparatorluğun büyük bir kesiminde sayımlar yapılarak *Emlak ve Arazi ve Hayvanat ve Temettuat Defterleri* oluşturulmuştur.¹⁰⁴

Islahat Fermanı'nın ardından cizye vergisi kaldırılmış, yerine gayrimüslimleri askerlikten muaf tutan *Bedel-i Askeri* adında bir vergi konulmuş, 1857'de *Ağnam Rüşumu* maktu olmaktan çıkartılarak ürüne göre alınmaya başlanmıştır. 1858 yılında *Tahrir-i Emlak Nezareti* oluşturulmuş ve bu nezarete ait 1860 yılında *Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname* yürürlüğe girmiştir.¹⁰⁵ Artık vergilendirme sistemi daha modern formlarda gerçekleştirilmektedir.

Bir giriş ve yedi bölümden oluşan *Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname*¹⁰⁶; Memurların suret-i tayin ve adedi, Memurunin vezaifiyle tahrir-i nüfus emlakte ittihaz olunacak usule, İdare komisyonunun vezaifi ve vergi temettuatının tevzi ve idaresi ve sair müteferriatına, Her altı karyenin bir daire itibariyle teşkil olunacak devair ile vazifesine, vukuatın sureti cereyanına, Senedat ve evrat ve kayıt defterleriyle koçanların idaresine, Emlake vaz' olunacak rakam levhalarının talik ve muhafazalarına üst başlıklarından oluşmaktadır.

¹⁰³ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine", *Cumhuriyet'in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 35.

¹⁰⁴ Said Öztürk, *Tanzimat Döneminde Bir Anadolu Şehri Bilecik*, Kitabevi, İstanbul, 1996, s. 174–175.

¹⁰⁵ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine", s. 35.

¹⁰⁶ *a.g.m.*, s. 51–61.

Talimatname, tahrir işlerine yeni tanımlar getirmekte ve tahririn şehir içinde nasıl yapılacağını düzenlemektedir. Vergi tespit memurlarının vasıfları, vergilerin nasıl tespit edileceği ve bu vergi sisteminin kayıt esasları belirlenmektedir. Talimatname ile ayrıca, cemaat üzerinden vergilendirme yerine bireyin gelir esasına göre vergilendirilmesine geçilmiştir. Yeni vergi sistemi imparatorlukta ortaya çıkan yeni düzenin en önemli göstergelerinden birisidir.

Talimatname öncesi çıkartılan imara ilişkin nizamnamelerle, organik bir biçimde büyüyen geleneksel kent mekânı, yeni işlevler çerçevesinde dönüştürülmek istenmektedir. Talimatname, yol sisteminin adlandırılması, binalara numara verilmesi gibi düzenlemeler getirmektedir. Bu uygulamalar, mekânın adlandırılması ve sınıflandırılmasında şehre ilişkin yeni bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Tekeli ve İlkin bu konuda; “bireyin özel alanı adrese kavuşmaktadır. Bir anlamda mahalleler aglomerasyonu olan kent, özel alanlar mozaïği hâline dönüşmektedir. Özel alanın farklılaşp ayrışmasının ilk adımının bir adrese kavuşması olduğu düşünülebilir” yorumunu yaparlar.

Şehir içinde yer alan gayrimenkullerin kaba tasvirlerle tanımı yerine; mahalle, sokak adı ve bina numarasıyla tarif edilmesi sistemi bir nevi modern kadastro uygulamasının başlangıcı olarak da görülebilir. Modern kadastronun, ilk somut uygulamasının *Altıncı Daire-i Belediye* sınırları içerisinde yapıldığını gösteren haritalar günümüzde mevcuttur.¹⁰⁷ Bu talimname, ülke genelinde bu kadar ayrıntılı ölçü yapmanın mümkün olmadığından eski tahrir biçiminin modern bir formda uygulanması olarak yorumlanabilir. Tahrir yapılırken; vergilendirilecek arazi dere, tepe ağaç gibi sabit noktalarla tasvir edilerek sınırlandırılmakta ve elde edilen ürüne göre alan hesabı yapılmaktadır. Bu sistemde yaklaşık vergilendirme amaçlı tarif ve bu tarife göre vergilendirme sistemi oluşturulmaktadır. Yeni şehircilikte genel tarifler yerine artık adres tarifleri yer almaktadır. Bu yeni modelde arsa ve binalar, yaşam alanları olarak tarif ve tasnif edilmektedir.

Yeni bir vergi sistemi için adres sisteminin kurulması, modern bürokratik kurumsallaşmanın da temelini oluşturmuştur. Artık sokaklar metrik bir sistematiğe tanımlanarak bir birleriyle ilintili şehir parçaları hâline getirilmektedir. Bu uygulama şehirleri, organik bir bütün halinde algılanabilen bir mühendislik mekânı haline

¹⁰⁷ Bu kadastronun sonucu hazırlanan haritalar için bakınız; *Cadastre de la Ville de Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, hzl. İrfan Dağdelen,

getirmiştir. Şehir artık kağıt üzerindeki projelerle yönetilmeye ve yönlendirilmeye çalışılacaktır: ölçülecek, projelendirilecek ve bu projeler uygulanacaktır.

1.2.2.3. Osmanlı’da İstimlak Kanunlarının Ortaya Çıkışı

Yeni mülkiyet anlayışı ortaya çıkarken, imar hareketlerinin en önemli sorunu olan eski şehir bölgelerinde yol ve kamusal bina yapımı için uygun arazi ve yeni imara açılacak bölgelerin kamusal alanlarının ayrılması amacıyla istimlak kanunları hazırlanmıştır.

Tanzimat öncesi istimlak işleri; devletle arazi kullanıcısı/malikin anlaşmaları üzerine, kullanıcı/malik ile devletin helalleşmesi sonrası kullanıcı/malikin kullanım/mülkiyet hakkından vazgeçmesi şeklinde uygulanırken, hatta mülk sahibi razı olmazsa devlet tarafından bazı imar hareketleri durdurulurken,¹⁰⁸ yeni kanunlarla birlikte hem devlet hem de vatandaş yükümlülük altına alınmıştır. Bu kanunla, kamusal alanlar için arazi terk biçiminin kuralları oluşturulmuş; devletle vatandaşın karşılıklı olarak yükümlülükleri ortaya konulmuştur. Yeni nizamname ile mülkiyetin sahibi olan vatandaşın mülkiyetinin kullanımını belirleyen hak ve kısıtlılıkları da ortaya çıkmaktadır. Bir mülkün kamusal amaçla kullanımının gerekçesi ve kamu adına elde etme biçimi de nizamnamelerle ortaya konulmaktadır.

İlk istimlak nizamnamesi 1856 yılında *Menafî-i Umumiyye İçin İştira Olunan Arazi ve Emlak Hakkında Nizamname* adıyla yayınlanmıştır.¹⁰⁹ Nizamnamede, kamu yararı için inşa edilecek demiryolu gibi projelerde arazi ve hanelerin istimlak usulleri belirlenmektedir. Sur için İstanbul’una tren getirilmesi çalışmaları sırasında çıkartılan bu nizamnamenin ayrı bir önemi vardır. Trenin İstanbul’a getirilmesi, kamu menfaati olarak ele alınmakta ve hukuktaki yerini bu şekilde almaktadır. Bu nizamnamenin, 1858 *Arazi Kanunnamesi* öncesi yayınlanmış olması geçiş döneminde, devletin karşılaştığı sorunların muhtevası hakkında da bazı ipuçları vermektedir. Modern şehircilik uygulamaları ile özel mülke geçişin sancıları birlikte yaşanmaktadır.

1867 yılında *Teba-ı Ecnebiyyenin Emlak İstimlakine Dair Nizamname*¹¹⁰ adlı kanun çalışması geçiş dönemindeki Osmanlı hukukun yaşadığı çelişkiye iyi bir örnek

¹⁰⁸ Rızaya dayalı istimlak sistemi hususunda farklı örnekler için bakınız; Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 378-383.

¹⁰⁹ Osman Nuri Ergin, “*Menafî-i Umumiyye İçin İştira Olunan Arazi ve Emlak Hakkında Nizamname*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1756-1757.

¹¹⁰ Osman Nuri Ergin, “*Teba-i Ecnebiyyenin Emlak İstimlakine Dair Nizamname*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1772-1775.

oluşturmaktadır. Osmanlı tebaası olmayan ecnebilere gayrimenkul edinme haklarına 1868 yılından itibaren sahip olmuşlardır. Ayrıca, mülk sahibi olma hakkını elde eden Osmanlı tebaası dışındaki kişilerin gayrimenkullerinin istimlak için ayrı bir nizamname hazırlanmıştır. Bu nizamname, gayrimenkul sahibi herkesin aynı hak ve sorumluluklara sahip olduklarının altını çizmektedir. Gayrimenkul vergilerini herkes ödeyecek, gerektiğinde herkesten şehir nizamı için gerekli miktarda gayrimenkul istimlak edilecektir.

İkinci ve teferruatlı *İstimlak Kararnamesi*¹¹¹ 1879 yılında hazırlanmıştır. Dört fasıl ve otuz dört maddeden oluşan kararname şu üst başlıklara sahiptir: Ahkam-ı Umumiye (genel hükümler) (1-4), Kavaid-i İstimlakiye (istimlak kaideleri) (5-20), Hakem Encümeni (21-31) ve Te'diye-i Bedel (bedelin ödenmesi) (32-34).

Kararnamenin öngördüğü istimlak işlemi şu şekil ve içeriğe sahiptir: Kamu yararı gözetilecek (menafı-i umumiye, madde 1), bölgenin meclisinde görüşülecek ve vali-i vilayetin oluru alınacak (madde 2), ücreti tam olarak ödenecek (madde 3), arazinin resim ve haritaları hazırlanacak (madde 5), arazi bedeli yeminli üç bilirkişi tarafından tayin olunacak (madde 6), istimlak yapılacak yer bağlı bulunduğu belediye dairesinde sekiz gün süre ile ilan olunacak (madde 8), mülk sahibi sekiz gün içinde meclise itirazda bulunabilecek (madde 10), istimlak bedeline itiraz edilebilecektir (madde 14).

Bu kanun artık mülkiyetin özelleşmesi sürecinde devlet vatandaş ilişkilerinin düzenlenmesinde önemli bir farklılaşmanın oluştuğunu ortaya koymaktadır. Kamulaştırma kararının alınmasından, bunun ilanına, arazi bedelinin tespitinden ödenmesine ve bedele itiraza ilişkin hususlar modernleşme projesinin geldiği noktayı kanunlaştırma faaliyetlerinin biçimi açısından ortaya koymaktadır.

1914 yılında *İstanbul'da ve Vilayatta Devair-i Belediyeye Namına İstimlak Olunacak Mahallerin Suret-i İstimlaki Hakkında Kanun*¹¹² yürürlüğe girmiştir. Cemil (Topuzlu) Paşa'nın Şehremini olması sonrası başlattığı imar hareketlerine rastlayan bu kanun; imar hareketlerinde yaşanan sorunların 1879'da çıkartılan kararname ile çözülememesi üzerine ortaya çıkmıştır. On sekiz maddeden oluşan kanun; Dahiliye ve Adliye Nazırlarını memur kılarken, artık kamulaştırma gazetelerde ilan edilen, bedeli

¹¹¹ Osman Nuri Ergin, "İstimlak Kararnamesi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1758-1762.

¹¹² Osman Nuri Ergin, "İstanbul'da ve Vilayatta Devair-i Belediyeye Namına İstimlak Olunacak Mahallerin Suret-i İstimlaki Hakkında Kanun", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1758-1762.

Ziraat Bankası veya *Osmanlı Bankası* olarak tanınan bankalara yatırılan bir sistematikte yapılmaktadır. Yeni kanunda, kamulaştırmanın tüm aşamaları kurumsal kanallarda yürütülmektedir. Ayrıca, kamulaştırma sonucu açılan yollar nedeniyle gayrimenkulleri değerlendirilenler fazla vergi vererek elde ettikleri kazancı belediye ile paylaşmaktadırlar (madde 12).

Bu kanunlar, Osmanlı arazi rejimin evirildiği yönü ortaya koymaktadır. Bireysel mülk, kamu yararı gözetilerek ve bedeli ödenerek kamu adına terk edilmektedir. Bu uygulamayı gerçekleştiren belediye, yeni imarın ortaya çıkardığı kazançtan kamu adına pay (şerefiye) almaktadır. Modern hukuk normlarının arazi üzerinden uygulanması, şehirleri etkilemeye başlamış ve eski Osmanlı şehirlerinin dönüşümünün temel parametreleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

1.2.3. Osmanlı Şehirciliğinde Sağlık Konusundaki Düzenlemeler: Hijyen

Geleneksel Osmanlı şehirlerinde vakıflar eliyle organize edilen bir sağlık sistemi vardır. Bu kurumlar, bulundukları bölgelerde hastalıklar konusunda, bölge halkına hizmette bulunacakları bir işleyişe sahiptir.¹¹³

Modern şehir hayatının düzenlenmesinin hedeflerinden birisi de sağlıklı ve hijyenik bir toplumsal hayatı öngörmesidir. Modern tıbbın, bulaşıcı hastalıklarla mücadele ve şehir alanlarından ortaya çıkacak sıhhi olmayan şartları ortadan kaldırma ve bununla mücadele gibi öngörülleri vardır. Geleneksel Osmanlı sisteminde geniş bir uygulama usulü olmayan karantina uygulamaları, 1830'lerde Avrupa'da yaşanan salgınlar sonrası Osmanlı'nın da gündemine girmiş ve 1835 yılında bir *Karantina Müdüriyeti* kurulmuştur.¹¹⁴

Osmanlı sisteminde hastalık çıkan şehirde karantina diyebileceğimiz bazı kısıtlamalar uygulansa da bunun ülke giriş çıkışlarında gümrüklerde uygulanması II. Mahmud dönemine rastlar. 1838 yılında bir *Karantina Meclisi* oluşturulur.¹¹⁵ Karantina uygulamaları dış devletleri ilgilendirdiğinden bu meclise yabancı elçilikler de katılmaktadırlar. Artık şehirde, geleneksel ticaretin şartları değişmektedir. Yalnızca mal alımının kontrolü değil, hastalıkların bulaşmasının önlenmesi de bürokratik kurgu ile

¹¹³ Bedi N. Şehsuvaroğlu, *İstanbulda 500 Yıllık Sağlık Hayatımız* İstanbul Fetih Derneği, İstanbul, 1953. Ondokuzuncu yüzyılda İstanbul'da bulunan hastaneler ve tıp kültürü için bakınız; Esin Kahya, A. Demirhan Demir, *Medical Studies and Institutions in the Ottoman Empire*, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.; Kazım İ. Gürkan, *Vakıf Gureba Hastanesi Tarihçesi*, Özışık Matbaası, İstanbul, 1967.

¹¹⁴ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri*, s. 213.

¹¹⁵ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, s. 268-269.

engellenmeye çalışılmaktadır. Bu tarz uygulamalarla, Osmanlı İstanbul'u parça parça da olsa modern belediyeçilik uygulamalarıyla önce nizamname sonra uygulama düzeyinde karşılaşmaktadır.

Şehir mekânında, modern tıbbın kurum ve pratikleriyle birlikte hijyen algısının yerleşmesi istenmekte bunun da beledi kontrol vasıtasıyla gerçekleşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. *Memalik-i Mahrusa-i Şahanede Tababet-i Belediyeye İcrasına Dair Nizamname*'ye göre tabipler, diplomalarını *Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane*'den onaylatmadan çalışamayacaklardır.¹¹⁶ *Beledî İspençiyarlık Sanatının İcrasına Dair Nizamname*'de *ispenciyarlık* (eczacılık) sanatının uygulanması için çıkartılmıştır.¹¹⁷ Tabibler ve ilaç satışı artık diplomalı bir iş olup beledî kontrol altında gerçekleştirilecektir. Bu uygulamalardan on yıl sonra her mahalle için bir hekim öngörülmekte ve her belediye sınırında bir belediye eczanesi açılması bildirilmektedir. Yeni mahalle doktorları oluşturulurken, maddî durumu kötü mahalle sakinleri ücret ödemedi muayene olacaklar, maddî durumu iyi olanlar tasdik edilmiş ücretleri ödeyeceklerdir.¹¹⁸ Osmanlı belediyesi halk sağlığı ile ilgilenmektedir. Doktor görevlendirmekte; gerektiğinde eczane bile açmaktadır. Artık belediyeler sağlık alanında modern bir kurumsal organizasyonu oluşturmaya çalışmakta hem denetleyici hem de uygulayıcı görevler üstlenmektedirler.

1880 tarihinde *Emraz-ı Zühreviyye ve He'yet-i Teftişiyyesi* oluşturulmuştur. *Altıncı Daire* bölgesinde başlayan bu uygulama ile artık hayat kadınlarının sağlığı konusunda da belediyeyi yetkili ve kontrol edici olarak görevlidir. Daha sonra bu daireye özel *Altıncı Daire-i Belediyeye Dahilinde Bulunan Ba'zı Hususi Hanelerin Hıdmat-ı Sıhhiyyesine Dair Ta'limatname Haneler İdaresinin Suret-i Mazbuiyeti* yayınlanmıştır. Bu uygulama yalnızca, bu Frenk mahallesine özel olarak oluşturulmuştur. Daha sonra devlet frengî ile mücadele başlatmıştır.¹¹⁹ Bu uygulamalar, şehir yönetiminde ortaya çıkan sorunlara göre organize olan bir yönetsel anlayışın izlerini barındırmaktadır.

¹¹⁶ Daha geniş bilgi için 1861 tarihinde çıkartılan nizamnameye bakınız; Osman Nuri Ergin, "Memalik-i Mahrusa-i Şahanede Tababet-i Belediyeye İcrasına Dair Nizamname" *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3053–3055.

¹¹⁷ Nizamnamenin ayrıntıları için bakınız; Osman Nuri Ergin, "Beledi İspençiyarlık Sanatının İcrasına Dair Nizamname", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3056–3061.

¹¹⁸ Daha geniş açıklama için inceleyiniz; Osman Nuri Ergin, "İdare-i Umumiye-i Tıbbiye Nizamnamesi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3062–3064.

¹¹⁹ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, "Frengiye Karşı Beyanname-i Sıhhi", "Frengi İlletinin Men-i İntişarı Hakkında Talimatname-i Sıhhi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3307–3314.

1894 kolera salgını sonrası belediyelere *tebhirhane* açma zorunluluğu getirilmiştir. Dersaadet, Galata ve Üsküdar cihetlerinde *tebhirhane* denilen merkezler açılarak salgınlarla mücadele edecek özel mekânlar oluşturulmuştur.¹²⁰

1885 tarihinde yayınlanan *Hıfz-ı Sıhha-i Umumiyye Komisyonu Talimatı*¹²¹ ile modern bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan halk sağlığı kavramı artık belediyelerin yetki ve kontrol alanı içerisine alınmış olmaktadır. Komisyon; tabibler, eczacılar ve gıda üretim ve satışını yapanları denetleyecektir. Daha sonra sıhhiye heyeti ve şehir genelindeki sıhhi nizam üzerine de birçok nizamname yayınlanmıştır.¹²²

Osmanlı dönemi şehir yönetimi algısının nasıl bir dönüşüme uğradığını, zührevî hastalıklar ve hususi haneler konusundaki nizamnameler üzerinde izlemek verimli sonuçlar ortaya koymaktadır.

Modernleşen ve sıhhiye uygulamalarını önemseyen şehircilik hizmetleri hayvanlar için de düzenlemeler içermektedir. Sıhhat-i umumiye için baytarlara ihtiyaç vardır. 1875 yılında baytarların beledî hizmetlerde yer alması için düzenlemeler yapılmıştır.¹²³ Baytarlar yalnızca hayvanları kontrol etmemekte aynı zamanda mezbahaların kontrolünde de çalışmaktadırlar. Böylece halk sağlığı için gerekli tedbirlerin alınması öngörülmektedir. Artık hem sokak hayvanlarının sağlıkları kontrol altına alınmaya çalışılırken hem de tüketim için mezbahalara getirilen hayvanların hijyenik ortamlarda kontrollü bir biçimde kesilmesi organize edilmeye çalışılmaktadır.

¹²⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “Tebhirhane”, “İlel-i Sariyyeye Karşı İttihaz Kılınacak Tedabire ve Tebhirhane Memurlarının Vezâifine Dair Talimat”, “Tebhirhane Bulunmayan Mahallerde İlel-i Sariyyeye Karşı İttihaz Kılınacak Tedabire Dair Ta’rifname”, “Tebhirhane ve Usul-i Tebhirat Hakkında Nizamname”, “Tebhirhane Me’murin ve Müstahdemini Ta’limatnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. 6, s. 3219–3296.

¹²¹ Bulaşıcı hastalıkları dezenfekte eden sağlık kurumları olan tebhirhaneler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız; Nuran Yıldırım, “Osmanlı Devleti’nin Modern Tıp Kurumlarından Gedikpaşa, Tophane ve Üsküdar Tebhirhaneleri”, *Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu*, İstanbul, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, s. 199-215.; Osman Nuri Ergin, “Hıfz-ı Sıhhat-i Umumiyye Komisyonu Ta’limatı”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. 6, s. 3090–3092. Mesut Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul (1892-1895)*, Kitabevi, İstanbul, 2007.

¹²² Bu nizamnamelere örnek olarak şunlar incelenebilir: Osman Nuri Ergin, “Sıhhiye Hey’eti Teftişiyyesi Hakkında Nizamname”, “Heyet-i Teftişiyye Vezâifine Dair Talimatname”, “Sıhhiye Heyet-i Teftişiyyesi’nin Vazife ve Salahiyetleri Hakkında Talimat”, “Vilayat İdare-i Sıhhiyye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3093–3112.

¹²³ Bu konu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “Tababet-i Baytariyye-i Belediye”, “Memalik-i Şahane’de İstihdam Olunacak Mülkiye Baytarları Hakkında Nizamname”, “Mülkiye Baytarları Nizamnamesi”, “Tatbikat-ı Baytariyye Memurları Nizamnamesi”, “Zabita-i Sıhhiyye-i Hayvaniye Talimat-ı Muvakkatesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3314–3331.

1.3. OSMANLI İSTANBUL’UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI (1800-1923)

Osmanlı İstanbul’u, 19. yüzyılda buharlı gemi ve trenin sağladığı hızla, yüzyıllar içerisinde oluşan şehir yapısının değişimini yaşamıştır. Artık eski İstanbul, ne sakinleri için ne de dışarıdan gelenler için temel ihtiyaçları gideren bir şehir olmaktan çıkmıştır. İmparatorluğun birçok modernleşme hamlesinin askeriyeden başlaması gibi, imar hareketlerinin yenilik uygulamaları da askeriyeden başlamıştır. İmparatorluğun eski güç ve ihtişamına kavuşmasının çözümü askeriyede görüldüğü için; tüm enerji bu gücün dönemin şartları içerisinde modernleştirilmesine harcanmıştır. Eski düzenin kurum ve uygulamalarıyla tasfiyesi ve yeni düzenin kurulması süreci imar uygulamaları üzerinden incelendiğinde; İmparatorluğun imkân ve açmazları daha sarıh bir biçimde görülebilmektedir. Bu başlık altında İstanbul’da uygulanan imar proje ve uygulamaları konusunu tarihsel kronolojiyi izleyerek özetlemeye çalışacağız.

1.3.1. III. Selim Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

III. Selim döneminde İstanbul’da ilk modern kışla, okul, köşk ve saray binaları yapılmaya başlanmıştır. Bu binalar genellikle meskun alanların dışında devasa ölçekte kâgır yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır: *Humbarahane Kışlası*, *Mühendishane-i Berri Hümayun*, *Mühendishane-i Berri Hümayun*, *Levent Çiftliği Kışlası*, *Beyoğlu Kışlası*, Tophane’de *Topçu ve Top Arabacıları Kışlası* ve *Selimiye Kışlası* inşa edilmiş, Küçükçekmece’ye Baruthane binaları yapılmış ve Kasımpaşa’daki ahşap tersane kâgır olarak yenilenmiştir. III. Selim’le birlikte Boğaziçi’nde sahil saraylar ve yalılar devri ön plana çıkmıştır: *Beşiktaş Sarayı*, *Defterdarburnu’nda Hatice Sultan Sarayı*, *Çırağan Sahilhanesi* ve *Bebek Kasrı* gibi. Ayrıca Üsküdar Paşa Limanı’na tahıl ambarları, Beyazıt, Süleymaniye, Laleli, Nurusomaniye ve Yenicaami avluların yangın havuzları bu padişah döneminde yaptırılmıştır.¹²⁴

III. Selim, yeni düzenin yeni askerleri için Selimiye Kışlası’nı Sarayburnu’nun tam karşısına modern taş bir bina olarak inşa ettirmiştir. Bu kışlanın yanına padişahın adıyla anılan geniş sokaklı ızgara planlı bir mahalle oluşturmuştur. Padişah, bu mahallenin ada köşelerine numunelik evler yaptırarak bürokratlarına hediye etmiş, böylece modern mahallenin hem geniş sokaklı, ızgara planlı bir yapıya hem modern binalara hem de elit zümreye sahip bir semt olmasını sağlamıştır. Bu semtin plan

¹²⁴ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 79-84.

çalışmalarına ilişkin gün yüzüne çıkmış herhangi bir belgeye rastlamıyoruz. Ancak bu dönemde Melling¹²⁵ adlı bir sanatçının İstanbul'da saraylar ve bazı binalar inşa ettiği, ayrıca gravürler yaptığı bilinmektedir. Bu bilgiye dayanarak Ergin, Selimiye planının da Melling tarafından yapıldığını öne sürmektedir.¹²⁶

1.3.2. II. Mahmud Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

II. Mahmut döneminde, modernleşme hamleleri daha sistematik bir biçimde uygulanmıştır. Bu uygulamanın sonuçları olarak, geleneksel şehircilik sistemin yapı taşlarından olan Yeniçeriler tasfiye edilmiş, yeni oluşturulan ordu için de yeni binalar yapılmıştır. Bu dönemin imar uygulamalarında da kışla tamiratları ve kışlaların kâgir yapılara çevrilmesi ön plana çıkmaktadır. Ayrıca yeni askerî yapılar olarak; *Heybeliada Bahriye Hendesehanesi*, Çengelköy'de *Kuleli Kışlası*, *Rami*, *Maçka* ve *Beyoğlu Kışlaları* inşa edilmiştir. *Tüfenkhane*, Eyüp'te *Feshane*, *Dikimhane*, *İplikhane* ve kereste ambarları yapılmıştır. *Kasımpaşa Hastanesi*, *Tıbbiye Binası* gibi modern hastaneler yaptırmış, *Çırağan Sarayı* gibi sahil sarayı inşa ettirmiştir. *Bab-ı Askeri*, *Bab-ı Âli* ve *Şeyhülislamlık* gibi modern kamu binaları yaptırmıştır. Yeniçeriliğin kaldırılması sonrası zafer olarak ilan edilen *Nusretiye Camii* yanında İstanbul ve çevresinde beş küçük cami yaptırmıştır. Bu imar faaliyetleri değerlendirildiğinde, II. Mahmut'un modernleşmesini askeriyeden başlatan İmparatorluk için askerî binalar, askerî okullar, hastaneler, kamu yönetim binaları, saraylar ve camiler yaptırdığı görülmektedir.¹²⁷ Yapı türleri incelendiğinde modern bürokrasinin temel binalarının inşa edildiğini ve devletin merkezi otoriteyi şehir ve imparatorlukta kuracak alt yapıyı bu binalar içerisinde organize etmeye başladığını görmekteyiz. Bu dönem, 19. yüzyıl İstanbul'u kaplayan modern bina tekniklerinin proje ve yapı üretim süreçlerini yeni kurumlar eliyle organizasyonunu sağlamıştır. Bu yapı inşa kültürü, imar alanında devletin yeni kurum ve işleyiş biçimi edinmesinde yol gösterici olmuştur.

¹²⁵ Antoine Ignace Melling veya Anton Ignaz Melling (1763-1831) Fransız seyyah, mimar ve ressam. İstanbul'daki çeşitli yapıların inşa ve restorasyonunu üstlenmiş ve ayrıca İstanbul'un çeşitli semtlerinden manzaralar içeren gravürler yapmıştır. Antoine Ignace Melling 1763 yılında Lorraine kentinde doğdu. Mimarlık ve Ressamlık eğitimi gördü. 19 yaşında Osmanlı Devletinin Rusya elçisi tarafından İstanbul'a getirildi. Padişah III. Selim'in kızkardeşi Hatice Sultan'ın Ortaköy'deki sarayını restore etti. Daha sonra padişahın kendisine mimarlık yaptı. Padişah ve saray erkanına yakınlığı sebebiyle 18 yıl boyunca Osmanlı Devleti'ndeki yaşam biçimini yakından gözlemek fırsatı buldu. Gözlemlerini detaylı bir şekilde yaptığı gravürlerde tasvir etti. Paris'e dönmesinden 1 sene sonra 1803 yılında gravürlerini *Pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore* adı altında yayınlamaya başladı. 1819 yılına kadar yayınlarına devam etti. 1831 yılında öldü.

¹²⁶ Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, Bühraneddin Matbaası, İstanbul, 1938, s. 27.

¹²⁷ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 83-86.

II. Mahmut döneminde Haliç'te Unkapanı ile Azapkapı arasında 10 metre genişliğinde 600 metre uzunluğunda bir köprü inşa edilmiştir.¹²⁸ Osmanlı İstanbul'una yapılan bu ilk köprü ile İstanbul-Beyoğlu bağlantısı karayoluyla kurulmuştur. Bu ulaşım imkânı, İstanbul'da mekâna ilişkin algıyı ulaşım alternatifi ile değiştiren ilk büyük proje olmuştur.

II. Mahmut, ordu modernleşme çabalarında, Almanya'dan getirttiği Von Moltke adlı generalden İstanbul için bir plan yapmasını istemiştir. Ancak İstanbul için hazırlanacak plan çalışmasına zemin oluşturacak ayrıntılı güncel bir harita yoktur.¹²⁹ Bu nedenle 1837 yılında İstanbul'un ayrıntılı harita yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışma sonrası İstanbul için planlama önerileri bu harita altlığı üzerinden getirilir. Ayverdi, Von Moltke'nin harita hazırlama ve plan çalışmasını 1842 yılında tamamlandığını iddia eder.¹³⁰ Hazırlanan bu planın örneği şu anda arşivlerde bulunmamaktadır. Ancak 1839 tarihinde yayınlanan bir ilmühaberde, Von Moltke'nin İstanbul için hazırladığı imar önerileri bulunmaktadır.¹³¹ Ergin, 1839 tarihli ilmühaberle Von Moltke planının tarihlerinin kesişmesini, bu önerilerin Von Moltke tarafından yapıldığı şeklinde yorumlamıştır.¹³² Bu ilmühaber İstanbul'da yeni yapılacak binaların kâğır olmasını, yeni kurulacak mahallelerde geometrik kurallara uygun ve geniş yollar

¹²⁸ Birinci Unkapanı Köprüsü, 1836 yılında (II. Mahmud dönemi) Kaptan-ı Derya Vekili Fevzi Ahmet Paşa tarafından inşa edilmiştir. Köprüden geçiş için çalışanların giderlerini karşılayacak bir ücret alınması düşünülmüşse de sultanın buna izin vermemesiyle köprü ücretsiz olarak ulaşım açılmıştır. Bu köprü ve bundan sonra inşa edilen köprüler hakkında daha geniş bilgi için bakınız; Burçak Evren, *Galata Köprüleri Tarihi*, Milliyet Gazetesi Yayınları, İstanbul, 1994.

¹²⁹ 1776'da F. Kauffer, İstanbul'un ölçmeye dayan ilk haritasını yapmıştır. Tarihi Yarımada'yı, Haliç'i, Pera'yı, Üsküdar'ı ve Kadıköy'ü kapsayan bu haritanın ölçeği 1/10.000'dir. 1836-1837'de F. Von Moltke, İstanbul'un 1/25.000 ölçekli bir haritasını çıkartmıştır. Kauffer haritasına göre daha büyük bir alanı içermektedir. İstanbul yakasında Bakırköy'e kadar olan bölüm, Haliç'in uzantısında Alibeyköy, Boğaz'da Anadolu ve Rumeli Hisarına kadar uzanan bölüm harita kapsamına alınmıştır.

Osmanlı'nın 19. yüzyıl boyunca harita üretim süreci incelendiğinde, kurumsal ilginin azlığı göze çarpar. Büyük ölçekli harita üretimi de, yine devlet tarafından değil, şehrin gelişiminin öncüsü özel sektör tarafından gerçekleştirilmiştir. 1911 yılına kadar, büyük ölçekli haritalar yalnızca sigorta amaçlı, sigorta müşterisi potansiyelini taşıyan bölgelerden sağlanmıştır.

¹³⁰ Ekrem Hakkı Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1958, s. 4.

¹³¹ Ergin, *a.g.e.*, s. 30-31. Bahsi geçen ilmühaberde İstanbul'un tanzimine ilişkin kısımlar şu şekildedir; "... evveli emirde inşa ve tesviyesi tasmin olunan yolların istikamet ve arzları malum olmak için birbirinden farklı elvan ve işaret ve tersim ve irtifai arazi yani yokuşlar dahi izah ve terkim olunmak üzere Dersaadetin bir kıt'a haritası tanzim olunduktan sonra Bab-ı Hümayün'dan Divanyolu ile Aksaray'a ve oradan Silivri ve Mevlevihane Kapularına ve Sultan Beyazıt'tan Edirne Kapusu'na ve Çarşamba Pazarı'ndan geçilerek Eğri Kapu'ya ve Kadırga Limanı'ndan Yedikule'ye ve dahili surda Bahçekapusu'ndan bed'ile Eba Eyyub'ül Ensari Türbe Şerifeleri civarına münthehi olacak tarikler yirmişer zira olarak iki tarafına eşear garsile tezyin olunmak ve dörder zira vüsatli yaya kaldırımları yapılarak bargir ve arabaların mürür ve uburlarına on ikişer zira meydan bırakılmak ve maada bilcümle tarikler dahi on beş ve on ikişer ve nihayet onar zira olmak ve asla çıkmaz sokak bulunmamak ve harici surda Yalı Köşkü'nden başlayıp Unkapanı'na ve Tophane-i Amire'den Cersi Cedid'e varınca taş iskeleler ile kezalik yirmişer zira yollar yapılp dörder arşın kaldırımlarına eşcar gars ettirilmek ve işbu iskelelerin bazı mahallerinde ve dahili surda dahi icabına göre münasip yerlerde birer meydan bırakılmak ve bu meydanlar dahi uyabilecek mertebe cevami şerife ve sair ebniye-i cesime etraflarında tesis olunmak üzere bir kıt'a resim tanzim olunarak badehu resmi mezkure göre imar olunacak mahallerde yollara ilave olunmak için alınması lazım gelen arsalar Evkafa müteallik olduğundan icap eden bahaları Evkaf Hazine-i Celilesi tarafından eshabına ita olunub işbu alınacak arsaların..."

¹³² Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 29.

ayrılması gerektiği, yolların 20 (15.15 m), 15 (11.36 m), 12 (9.09 m) ve 10 (7.58 m) zira olarak tasnif olunması gerektiği, yolların iki tarafının ağaçlandırılması gerektiği, bu yollar üzerine yapılacak binaların 20 zira ve 3 kattan daha büyük olamayacağı, çıkmaz sokak yapımına izin verilmeyeceği ve yeni mahallelerde maddî durumu elverişli olmayanların ahşap yapı yapmalarının engellenmesi gerektiği, cami ve uygun anıtsal alanlarda meydanlar açılması gerektiği gibi imar ve inşaa kuralları ortaya konulmuştur. Bu ilmühaberde, İstanbul'a beş yeni ana arterin açılması öngörülmektedir: Bunların birincisi Topkapı Sarayı'nı Divanyolu ve Beyazıt'ı geçerek Aksaray'a bağlayacak olan Bizans dönemi Mese yolu; ikincisi Aksaray'ı Silivri Kapı ve Mevlana Kapı'ya bağlayacak olan yol; üçüncüsü Beyazıt Meydanı'nı Fatih Külliyesi'ni ikiye bölerek geçerek Edirnekapı ve Eğrikapı'ya bağlayacak olan yol; dördüncüsü Kadirga Limanı'ndan Yedi Kule'ye sahil yolu; beşincisi ise Eminönü Yeni Cami'den başlayarak Haliç sahilini izleyerek Eyüp'e uzanacak olan yoldur. Çelik, bu yol ağının eski Roma ana arterlerinin açığa çıkartılması olduğu görüşünü ileri sürer.¹³³

Bu plan; İstanbul'un hem Marmara sahili hem de Haliç sahilini düzenlemeyi ve açılacak olan yollarla İstanbul'da ulaşım akslarının yeni gelişmelere uygun bir biçimde düzenlenmeyi öngörmektedir. Yapılacak limanlar taş olacak ve çevrelerinde kaldırımlar bulunacaktır.

Bu plan, İstanbul'a Avrupaî bir görünüm kazandıracak yeni düzenlemelerin yanında yangın tehlikesine karşı kâgir yapıları ve geniş yolları önermektedir. Tekeli, Von Moltke'nin çalışmasının en önemli etkisinin bu dönemden sonra yayınlanacak imar nizamnamelerinin temel prensiplerinin ortaya çıkartılması olduğunu ifade eder.¹³⁴ Bu öneriler incelendiğinde İstanbul'da 1960'lı yıllara kadar bu öneriler çerçevesinde imar projeleri üretildiği ve uygulanmaya çalışıldığı görülecektir.

1.3.3. Abdülmecid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

Abdülmecid döneminin başında Tanzimat Fermanı ilan edilmiş ve İmparatorluğun modernleşme hamlesi filizlerini vermeye başlamıştır. Artık imar ve tapu nizamnameleri yürürlüğe girmekte; bu kanunlar yeni düzenin yeni kurumlarında uygulanmaya çalışılmaktadır.

¹³³ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 85.

¹³⁴ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, Ankara, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1980, s. 38.

Abdülmecid döneminde, 1840 yılında İstihkam Alayı Komutanı iken Londra’ya gönderilen Bekir Paşa, dönüşünde *Mühendishane-i Berri Hümayun* yönetimine atanmış ve bu dönemde İstanbul için bir plan çalışması yürütmüştür. Bu alışmada, İstanbul’un camilerini merkeze alan bir planlama ngrlmş, ana arterler camilere çıkacak şekilde tasarlanmıştır. Süleymaniye, şehzadebaşı, Beyazıt, Sultan Ahmet, Yeni Cami, Sultan Selim, Laleli ve Nuruosmaniye Camileri merkezde kalacak şekilde yolların kesişim noktasında bulunacak ve bu mabetlerin etrafında meydanlar oluşturulacaktır. Medrese, türbe ve sebil gibi anıtsal eserlerin etrafı açılacak, mahalle aralarına park ve bahçeler yapılacaktır. Yedikule, Kazlıçeşme’de büyük bir tren garı yapılacak, Avrupa treni buraya gelecektir. Yedikule’deki Yıldızlı Kapısı Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’a girdiği kapı kabul edilerek buraya *Tak-ı Zafer* şeklinde bir kapı konulacaktır. Avrupa treni burada duracak, yolcular buradan şehre atlı tramvaylarla yolculuk edeceklerdir.¹³⁵

1850 yılında İstanbul Boğazı’nda iki geminin sefere başlaması İstanbulluların mekân kullanım algılarını kökten değiştirmiştir. Örneğin Büyükdere ile Eminönü arası at sırtında  buçuk saat sürerken boğaz akıntısının da yardımıyla kayıkla bir buçuk saat sürmekte;¹³⁶ vapurla bu süre daha da azalıp gidiş geliş süreleri eşitlenmektedir. 1851 yılında İstanbul’da deniz ulaşımını sağlayan *şirket-i Hayriye* kurulmuştur.¹³⁷ Buharlı vapurlarla artık; Suriçi, Eyüp, Beyoğlu, şkdar, Boğaz Köyleri ve Adalar arasında bütünlük oluşturulmuştur. Ulaşım imkânlarının artması bu tarihten sonra İstanbul’un yeni formunun ana hatlarını belirlemiştir.

Kırım Savaşı’nda İstanbul tam bir istihkam merkezine dönüşmüştür. Avrupa şehirlerinden gelen gözlemciler ve askerlerle zaten sorunlu olan şehir yaşamı iyice karmaşıklaşmıştır. Bu dönemde *şehremaneti* ve *Altıncı Daire-i Belediye* kurulmuş, *Altıncı Daire* rnek bir belediyeçilik uygulaması olarak birçok yeniliğe imza attmıştır. Pera bölgesinde, yollar genişletilmiş, kaldırımlar döşenmiş, gayrimüslim mezarlıkları taşınmış, Karaköy Meydanı düzenlenmiş, sokaklar havagazı ile aydınlatılmıştır.

¹³⁵ Eşref Albati, “Bekir Paşa-Ethem Paşa İstanbul’un Planı”, *Canlı Tarihler*, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1945, C 2, s. 4-10’dan aktaran İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, C 4, s. 885.

¹³⁶ Cengiz Orhonlu, “İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda şehircilik ve Ulaşım zerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s.101.

¹³⁷ şirket-i Hayriye’nin kuruluş süreci ve nizamnamesi için bakınız: Osman Nuri Ergin, “şirket-i Hayriyye”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.2288-2295.; Osman Nuri Ergin “şirket-i Hayriyye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.2295-2302.

1853 ile 1906 yılları arasında İstanbul ve Galata’da yüz dokuz adet büyük yangın ortaya çıkmıştır.¹³⁸ Bu yangınlar İstanbul’da düşünülen imar projelerinin uygulanması için birer fırsat olarak algılanmış ve geliştirilen nizamnamelerle bu bölgelerin haritaları çıkartılarak, bölgelere ızgara planlı modern şehircilik ilkeleri uygulanmıştır. 1854 yılında çıkan Aksaray yangını, İstanbul’da ilk defa modern şehircilik uygulaması için bir fırsat oluşturmuştur. Yedi yüz kırk evin yanması sonucu oluşan alanın planlanması görevi İtalyan Luici Storari adlı bir mühendise verilmiştir.¹³⁹ Storari, *Ebniye Nizamnamelerinin* öngördüğü yol genişliklerini gerçekleştirdiği bu projede, ada bazında kişisel mülkiyet haklarını azaltmadan çıkmaz sokakları düzenlemiş ve Aksaray’da küçük bir meydan oluşmasını sağlamıştır. Suriçi’nde bugün rastlanan düz ve paralel ızgara planlı yolların ilk uygulaması bu proje ile Aksaray’da uygulanmıştır.

1856 yılında kullanılmaya başlanan *Dolmabahçe Sarayı* ile İstanbul’un topografyasında yaşanan dönüşüme saltanatı eşlik etmiştir. Tamamen batılı usullere göre inşa ve tefriş edilen bu sarayla birlikte yaklaşık dört yüzyılda oluşmuş Topkapı merkezli şehir algısı, saray adet ve merasimleri Beşiktaş’ta yeni bir form kazanmıştır. Yeni mekânlara inşa edilen yeni binalar, yeni adab ve muaşeret de üretmekte; şehir ve insan ilişkileri yeni formlarda devam etmektedir.

1.3.4. Abdülaziz Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

Sultan Abdülaziz döneminde Tanzimat Fermanının öngördüğü usul ve kaideler tasarı aşamasından uygulama aşamasına geçmiştir. Artık *Ebniye Nizamnameleri* uygulanmaya, özel mülkiyet hakkı İstanbul’u bu güne kadar yaşamadığı bir büyümeyle karşı karşıya bırakmıştır. Padişah ve saray erkânı merkezli bir imar etme biçimi, Avrupa merkezli sermaye tarafından batılı usullerle gerçekleştirilen imar hareketine evrilmiştir. Artık geleneksel hayat tarzı ve şehri kullanım biçimi, form ve içerik olarak değişim ve dönüşüme uğramıştır. Kamu binaları yeni ortaya çıkan müteahhitlik zümresi tarafından yeni teknik ve usullere göre inşa edilmektedir. Avrupa ile ticarî ve kültürel ilişkileri olan zümre de kendi özel mekânlarını dönemin Avrupa binalarını özellikle Beyoğlu’na

¹³⁸ İstanbul yangınları hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “İstanbul Yangınları”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.1183-1239. ve Mustafa Cezar, “Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler”, *Türk Sanatı Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi*, C 1, s. 327-414.

¹³⁹ BBA. İrade, Dahiliye no. 23150’den aktaran Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 45.

kopyalayarak üretmektedirler. İnsan mekân ilişkilerinde yaşanan bu dönüşüm, şehirlerin adabı muaşeretine de yeni formlar kazandırmaktadır.

1855-1863 yılları arasında C. Stolpe, 1/10.000 ölçekli İstanbul haritasını hazırlayarak Abdülaziz'e ithaf etmiştir. Suriçi'ni ve Galata'nın küçük bir kısmını kapsayan bu harita, kentsel dokuyu vermek bakımından o zamana değin yapılmış haritaların en ayrıntılısıdır. Stolpe 1866 yılında hazırladığı ikinci haritasında, 1866'ya kadar şehrin topografyasında meydana gelen gelişmeleri kaydetmiştir. Sadrazam Fuad Paşa'ya ithaf edilen 1/5.000 ölçekli bu harita, tarihi yarımada dışında Eyüp'ü, Beyoğlu yakasını, Boğaz'da Ortaköy'e kadar olan kesimi, Anadolu Yakasında ise Beylerbeyi, Üsküdar ve Kadıköy'ü de kapsamaktadır.¹⁴⁰ Bu harita çalışmasıyla artık şehir, bütüncül olarak ölçekli bir kağıt düzleminde ele alınabilen bir mekân haline dönüşmüştür.

1864 yılında atlı tramvay konusunda taslak bir nizamname düzenlenerek, bazı tramvay güzergahları önerilmiştir. 1869 yılında ise deniz ulaşımında serilik sağlayan vapurun ardından tramvay İstanbul'un semtlerini birbirine bağlamaya başlamıştır. Bu çerçevede Unkapanı-Azapkapı-Karaköy-Beşiktaş-Ortaköy hattı, Eminönü-Bab-ı Ali-Divanyolu-Beyazıt-Aksaray hattı, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatları bağlanmıştır.¹⁴¹ Böylece kara ulaşımındaki büyük dönüşüm İstanbulluların mekân kullanım ve şehir algısını da değiştirerek, yeni bölgelerin gelişimine imkân tanımıştır.

1865 yılında HocaPaşa Yangını İstanbul'da köklü bir imar hamlesinin daha ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu yangın sonrası, Haliç'ten Marmara'ya, Ayasofya'dan Beyazıt'a kadar olan mahalleler yanmış, bu bölge tarla hâline gelmiştir.¹⁴² 1864'te çıkartılan *Ebiye Nizamnamesi*'nin uygulaması için bir fırsat doğmuştur. Yangın sonrası bu mahallelerin inşa sürecini yönetmek üzere *Islahat-ı Turuk Komisyonu* toplanmıştır. Geniş yetkilerle donatılan bu komisyon; Sirkeci, Bab-ı Ali, Cağaloğlu, Divanyolu, Gedikpaşa ve Kumkapı semtlerinde büyük bir imar hareketi başlatmıştır. Bu imar hareketinde sokak dokusu ve yapı malzemesini ele alan bir yaklaşım esas alınmıştır. Yangın mahallindeki arsalardan % 25 kesinti yapılarak kamusal hizmetler için ayrılmıştır. Cami, medrese ve türbe gibi anıtsal yapılara dokunulmadan bölge ızgara planlı bir şekilde tanzim edilmiştir. Ayasofya Meydanı, Beyazıt Meydanı, Unkapanı Caddesi, Ankara Caddesi, Mercan ve Fincancılar Yokuşu, Beyazıt-Aksaray tramvay caddesi ve Galata Azapkapı-Karaköy caddeleri açılmıştır.

¹⁴⁰ İlhan Tekeli, "Haritalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 1994, C 3, s. 558-59.

¹⁴¹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 74-77.

¹⁴² Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 38.

Kaldırımlar ve lağım şebekeleri döşenmiştir. Bu bölge yapılacak yeni yapıların kâğır olması zorunluluğu getirilmiştir. Bunun için kâğır yapı malzemelerinden alınan vergi ve inşaat vergisi kaldırılmış, nakliye masrafları ucuzlatılmıştır.¹⁴³ Bu dönem ve sonrasında Şehremaneti tarafından binalı mahallelerde becerilemeyen bu işleri *Islahat-ı Turuk Komisyonu* dört yıl gibi kısa bir süre içerisinde tamamlamıştır.

1864 yılında Galata surları semtin büyümesini engellediği için yıkılarak, yeni bir imar düzenlemesi yapılmıştır. Şehir surlarının yıkılması *Altıncı Daire* mühendisi Marie De Launay tarafından, yıkımdan önce haritalanarak ve surlardaki kitabeler toplanarak gerçekleştirilmiştir.¹⁴⁴ Viyana'daki surların yıkımından sonra gerçekleştirilen surların yıkılması işi, eski bir eserin planlı bir şekilde yıkılması örneği olarak imar tarihindeki yerini almıştır.

1865 yılında Beylerbeyi Sarayı inşa edilmiş, Padişah yaz aylarını Anadolu yakasında geçirmeye başlamıştır.

1870 Pera Yangını sonrası suriçinde yapılan düzenlemelerin benzeri için *Islahat-ı Turuk Komisyonu* bir proje geliştirmiştir. Ancak arsa sahiplerinden alınan kesintinin fazla olması ve malî açıdan büyük yük getirmesi bu projenin uygulanmasına engel olmuştur.¹⁴⁵ Böylece bölgede günümüz İstiklal Caddesi ve çevresini oluşturan ana düzenleme yapılarak bölge çıkmaz sokaklardan arındırılmış, nispeten ızgara planlı yapı -Beyoğlu'nda- oluşturulmuştur.

1873 yılında Haydarpaşa-İzmit tren hattı işletilmeye başlanmıştır. 1875 yılında ise İstanbul-Edirne tren hattı tamamlanmıştır. Trenin şehrin iki yakasına da gelişi bölgesel bir entegrasyonun da başlangıcı olmuştur.

Eugene Henri Gavand 1869 yılında bir imtiyaz alarak başladığı İstanbul'un ilk metrosunun inşaatını 1875 yılında bitirerek; Pera-Karaköy arasını birbirine bağlayan tünelli hizmete sokmuştur.¹⁴⁶ Böylece İstanbul'da yüz yirmi yıl sonra devamı gelecek olan, dünyanın ikinci metrosu Pera'da hizmet vermeye başlamıştır.

1.3.5. II. Abdülhamid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

II. Abdülhamid döneminde, İstanbul'da büyük şehircilik projeleri tasarlanmış; ancak, ağırlıklı olarak kamusal bina yapımı merkezli bir imar hareketi yaşanmıştır. Bu

¹⁴³ Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 38.

¹⁴⁴ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", s. 43.

¹⁴⁵ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 53-55.

¹⁴⁶ Vahdettin Engin, *Tünel*, Simurg Yayınları, İstanbul, 2000.

dönemde modern kentin gerekleri olan okul, hastane, bakımevi gibi kamusal yapılar süslü bir mimariden ziyade fonksiyonellik gözetilerek inşa edilmiştir. Estetikten ziyade fonksiyonu önceleyen bu yaklaşım, bu dönemde bir tercih olarak değil devletin maddî imkânları sonucu ortaya çıkmıştır.¹⁴⁷

II. Abdülhamid dedeleri gibi *Dolmabahçe Sarayı*'nda değil, Yıldız tepelerine inşa ettirdiği *Yıldız Sarayı*'nda yaşamayı tercih etmiştir. *Yıldız Sarayı*'nın mimarî üslubu ve yapı tekniği incelendiğinde süslü ve etkileyici bir mimariden ziyade fonksiyonel yapı örgütleri karşımıza çıkmaktadır. Saray kompleksi, dönemin batılı akımları çerçevesinde eklektik bir yapı olarak inşa edilmiştir.

1900 yılında Arnodin isimli Fransız mühendis Sarayburnu-Üsküdar arası bir köprü projesi önermiş, böylece Avrupa-Asya tren yolları birbirine bağlanmayı hedeflemiştir. Bu köprünün taşıyıcı ayakları üzerinde minik kubbeler ve minareler yer alacaktır. Böylece dönemin mühendislik harikası yapısına şarklı bir görünümde kazandırılmış olmaktadır. Ayrıca Kandilli-Rumeli Hisarı arasında da bir köprü inşa edilmesi önerilmektedir.¹⁴⁸ Bu proje saraya sunulmuş; ancak kabul görmemiş olsa gerek ki, uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır.

II. Abdülhamit dönemin Paris Sefiri Salih Münir (Çorlu)'den, İstanbul'un çevre düzenlemesi ağırlıklı bir planını yaptırmasını ve bu planı uygulamasını istemiştir. Salih Münir Bey, Paris Belediyesi Başmühendisi Joseph Antoine Bouvard ile anlaşarak bir plan yapılmasını sağlamıştır. Bouvard iş yoğunluğu nedeniyle İstanbul'a gelemediğinden, İstanbul'un genel fotoğraflarını talep etmiş ve bu fotoğraflar üzerinden İstanbul için bir plan hazırlamıştır. Dönemin "Güzel Kent" akımının temsilcisi Bouvard, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkartılması ve temaşa alanlarının açılması gibi İstanbul'u batılı anlamda güzel kılacak bir şehir planı hazırlamıştır. Bu plana göre, Atmeydanı'nda İbrahim Paşa Sarayı, Sultanahmet Medresesi, caminin bahçesi ve bahçe duvarı yıkılacak, caminin avlusuna küçük bir Fransız bahçesi yapılacaktır. İbrahim Paşa Sarayı'nın yerine dört yüz seksen metre uzunluğunda bir polis müdüriyeti yapılacak, Ayasofya'nın önündeki mahalle yıkılacak buraya Fransız bahçesi oluşturulacaktır. Beyazıt Meydanında ise, Beyazıt Medresesi yıkılacak yerine Sanayi ve Ziraat Müzesi olacak avlulu kubbeli ikiz binalar inşa edilecektir. Beyazıt Türbesi, Kapalıçarşı'nın kuzeydoğu ve güneydoğu köşeleri yıkılarak yerini devasa bir belediye binasına terk

¹⁴⁷ Daha geniş bilgi için bakınız; Vahdettin Engin, *Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2008. ve François Georgion, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berkay, İstanbul, Homer Kitabevi, 2009.

¹⁴⁸ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, 86-89.

edecektir. Galata Köprüsü ise Bouvard'ın Paris'e inşa ettiği köprü gibi kemerler eklemiş, köprünün her iki ucunda şark havası verecek kuleler olacak, kulelerin ucuna ise hilal yerleştirilecektir. Ve Yenıcamı'nın etrafının açılarak meydan hâline getirilmesi önerilmiştir.¹⁴⁹ Düzenli sütunlu ve kemerli yollar, cepheleri süslü mağazalar, Sarayburnu'ndan Yedikule'ye setli ve ağaçlı süslü konaklar da bu planda önerilmektedir.¹⁵⁰

Ancak Bouvard'ın fotoğraf üzerinden İstanbul'a gelmeden çalışması nedeniyle; şehrin topografik yapısını ve eğimini dikkate almamış, plan yaptığı Atmeydanı, Beyazıt Meydanı, Yeni Cami Meydanı ve Galata Köprüsü Meydanı arasında bağlantılar kuramamış, bölgede yaşanan gündelik hayattan ve şehirde günlük hayatın akışını bilmeden ve yalnızca estetik değerleri yüksek modern bir kent oluşturmak için bir plan hazırlamıştır.¹⁵¹

Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı bu planın masrafları Fransız Hükümeti tarafından karşılanarak Sultan'a hediye edilmiştir. Bu plan saray erkân ve bürokratlar tarafından beğenilmiş ve planın uygulanması için *İrade-i Seniyye* çıkartılmıştır. Bu cüretkar plan tüm olumsuzluklarına ve tarihî mirası yok etmesi nedeniyle değil, Ergin'in iddiasına göre elektrik ve gaz tesisatı ve elektrikli tramvay imtiyazlarının doğuracağı rantın paylaşılamaması nedeniyle bürokratlar arasında çıkan ihtilaf nedeniyle rafa kaldırılmıştır.¹⁵² Avrupaî şehir oluşturma hedefiyle, dönemin en popüler şehrinin Başmühendisi Joseph Antoine Bouvard'a Avrupai bir plan, hiç gelmediği bir şehir için hazırlatılmıştır. Ve bu planın uygulanması içinde çalışma yapılmıştır. Bu durum Osmanlı padişah ve yönetici zümresinin şehircilik konusundaki yaklaşımlarını ortaya koymaktadır. Var olan durumdan çıkmanın en kolay yolu, ulaşılmak istenen şehir olan Paris'ten bir uzmanın çalışmasını İstanbul'a uygulamaktan geçmektedir. Erken cumhuriyet dönemi ve hatta günümüzde de görülen bu yaklaşım, İstanbul'un imarı meselesindeki kanunlaşmış düşünce tarzını ortaya koymaktadır.

1.3.6. II. Meşrutiyet Sonrası İmar Proje ve Uygulamaları

II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası İstanbul'un imarı sorunu yine temel meselelerden birisi hâline gelmiştir. Bu çerçevede, II. Abdülhamid döneminde İstanbul'a gelmeden plan hazırlayan Bouvard, şehre gelerek çalışma yapmış ve bir rapor hazırlayarak Paris'e

¹⁴⁹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 92-98.

¹⁵⁰ Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 47.

¹⁵¹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 92.

¹⁵² Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s.49.

dönmüştür. Ergin'in aktardığına göre bu raporda şehrin haritası olmadan plan yapılamayacağı bu nedenle İstanbul'un haritasının hazırlanması gerektiği kanaatini bildirmiştir.¹⁵³ Ancak, Meşrutiyet ilan edilse bile İstanbul için üretilen çözüm değişmemektedir: "Avrupa'nın ünlü uzmanlarına modern görünümlü, süslü ve geometrik anlamda düzenli bir şehir inşa ettirmek".

II. Meşrutiyet Osmanlı şehirlerinin harita alt yapılarının oluşumunda ve özellikle İstanbul'un sağlıklı topografik haritasının elde edilmesinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde, biri ordudan diğeri Şehremaneti'nden gelen iki ayrı gelişme yaşanmıştır. Bunlardan birincisi *Erkân-ı Harbiye Dairesi Harita Şubesi* çalışmalarıdır. 1909'da Türkiye'nin jeodezik ölçümlere dayalı nirengi ağının kurulması ve bu ölçmelere dayalı harita alımı 1909'da Albay Mehmed Şevki Bey'in yönetiminde başlatılmıştır. Nirengi sisteminin başlangıç noktası olarak *Abide-i Hürriyet* seçilmiştir. 1/25.000 ölçekli haritanın alımına aynı yıl Bakırköy'den başlanmıştır. 1909–1911 yılları arasında İstanbul ve çevresinin 1/25.000 ölçekli 14 pafta harita alımı gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda bu haritanın 1/50.000 ölçekli bir kopyası yayınlanmıştır.

Bu dönemde Şehremaneti Fen Heyeti'nin başına Lion Belediyesi başmühendisi Orik ve birkaç mühendis getirilmiştir. 1908-1918 arasında çıkan yangın yerleri bu dönemde düzenlenmiştir. Fatih bölgesindeki yeni mahalleler ve geniş sokaklar bu dönemde açılmış, Aksaray, Çırçır, İshakpaşa ve Beyazıt yangın yerleri planlanmış, Çırçır ve Beyazıt bölgelerinin lağımları ve kaldırımları inşa edilmiştir. Orik'in İstanbul için önerdiği plan çalışmasında diğer uzmanların belirttiği ana arterlerin açılmasını önermiş, farklı olarak Galata Kulesi ile Süleymaniye'yi birbirine bağlayacak bir asma köprü yapılmasını tavsiye etmiştir.¹⁵⁴

1911 yılında İstanbul'un imar planı yapmakta kullanılabilecek ayrıntılı ve büyük ölçekli bir harita yapımı ihale edilmiştir. Günümüzde *Alman Mavileri* olarak bilinen bu haritalarla İstanbul artık her sokağının metrik sistemde ölçüldüğü anıtsal eserlerinin tespit edilebildiği bir şehir hâline gelmiştir.¹⁵⁵

¹⁵³ a.g.e., s. 49.

¹⁵⁴ a.g.e., s. 50.

¹⁵⁵ 1911–1913 yılları arasında, Halil Edhem Eldem'in Şehremaneti döneminde İstanbul'un planlaması amacıyla Fransız Topografya Cemiyeti'ne nirengi sistemi kurulması işi ihale edilmiştir. Fransız haritacılar Galata Kulesi merkezli bir nirengi sistemi kurarak ölçümlerini 1911 yılında tamamlamışlardır. Bu nirengiye dayanarak harita alma işi de 1913'te Alman bir firmaya ihale edilmiştir. Haritalar mavi renkte, yazıları Fransızca olup eş yükselti eğrileri yoktur. Alman Mavileri olarak bilinen bu haritalar 1/500, 1/1.000 ve 1/2.000 ölçekli olarak hazırlanmışlardır. Haritalarda sokaklar, yapı adaları, kamu binaları gösterilmiştir. Parsel düzeyinde bilgi verilmemiştir. Bu haritaların muşamba kopyaları İstanbul'da hazırlanmış, yazıları Türkçeye çevrilmiştir. Bu haritaları incelemek için bakınız; *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, hzl.

Cemil Paşa (Topuzlu)'nın şehreminliği döneminde Ayasofya-Sultanahmet arası yangın sonrası istimlak edilerek bahçe hâline getirilmiş ayrıca Gülhane, Fatih ve Üsküdar Doğancılar parkları inşa edilmiştir. Bunlara ilaveten, Unkapanı-Eminönü arası ve Kadıköy İskelelerindeki hal binaları inşa edilmiştir.¹⁵⁶

1912 yılında İstanbul'da elektrikli tramvay imtiyazı verilmiştir.

Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Kudüs, Şam ve bazı Suriye şehirlerinin planını yapan Çurher adlı bir plancıyı İstanbul Şehremanetine önermiş ve Çurher bir çalışma yapamadan İstanbul işgal edildiği için bu imar planlama hevesi de akim kalmıştır.

İrfan Dağdelen C I; C II; C III., İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, İstanbul, 2006.

¹⁵⁶ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 139.

II. BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL’UN İMARİ (1923-1960): KURUMLAR, HUKUKİ ALT YAPI VE UYGULAMALAR

2.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL’UNDA KURUMLAR

2.1.1. Cumhuriyet Dönemi İstanbul’unda Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1923-1946)

Cumhuriyetin ilanı sonrası başkentliğini kaybeden İstanbul, II. Meşrutiyet döneminden devraldığı idarî sistemle yönetilmeye devam etmiştir. II. Meşrutiyet’in ilanı ile 1930 Belediye Kanunu’nun çıktığı dönem, belediyeçilik açısından bir geçiş dönemidir. Çalışmamızın bu bölümünde, geçiş döneminde Cumhuriyetin II. Meşrutiyet döneminden devraldığı idarî yapı, bu yapının Cumhuriyet’in kuruluşu sonrası sürekliliğini koruyan veya değişen kısımları kronolojik olarak analiz edilecektir.

1912 yılında yayınlanan *Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat*’la¹⁵⁷ İstanbul’daki 20 belediye dairesi kapatılarak; dokuz şubesi olan tek bir *Şehreminliği* kurulmuştur. Dokuz şubeden halk tarafından seçilecek altışar aza ile 54 azalı bir *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* oluşturulmuştur. Böylece yerel yönetimlerde 1876’da kabul edilen adem-i merkeziyet modeli, yerini sıkı bir merkeziyet modeline geçiş bırakmıştır.¹⁵⁸ Bu yönetim modeli, Cumhuriyetin ilanı sonrası, 1930’da çıkartılan *Belediye Kanunu*’na kadar geçerliliğini sürdürmüştür.

Dersaadet Teşkilatı Belediyyesi Hakkında Kanunu Muvakkat düzenlemesi sonrası *Şehreminin* hükümetçe atanması esası korunmuş, özerk belediye daireleri yerine belediye şubeleri kurulmuş, şehremaneti meclisi yerini bir encümene bırakmıştır.¹⁵⁹

Bu kanunla İstanbul dışında her şehir ve kasabada belediyeler kurulacak; *Belediye Reisi*, *Belediye Meclisi* ve *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye*’den oluşan üçlü bir yapı oluşturulacak; nüfusu 40.000’i aşan bölgelerde belediye şubeleri açılabilir;

¹⁵⁷ Osman Nuri Ergin, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1647-1648.

¹⁵⁸ Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, s. 183.

¹⁵⁹ Fethi Aytaç, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, *Türk Belediyeçiliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 88.

Belediye Meclisi halk tarafından seçilen 6-12 kişi arasında olacak; *Belediye Başkanı*, *Belediye Meclisi* üyeleri arasından hükümetçe atanacak ve kendisine belirli bir maaş verilecek, *Belediye Meclisi* yönetim işleri ile ilgilenecek, başkan ve üyelerinin çoğunluğu mülki amirlerden oluşan *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* ise bir çeşit denetim fonksiyonunu icra edecektir.¹⁶⁰

1912 düzenlemesi belediyelere; imar işleri, ticaretin düzenlenmesi ve kontrolü, ulaşım ve sosyal yardım konularında yetki ve sorumluluklar vermektedir.¹⁶¹ Ayrıca, bu kanunun altıncı maddesinde “zabıta-i belediyeye ait vazaif polis tarafından ifa olunur” denilerek, ihtisap nezaretinden beri süre gelen yerel organizasyonların kolluk güçleri ellerinden alınarak merkezi denetime bağlı polise verilmektedir.¹⁶²

1913 yılında çıkan *İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanunu* ile birlikte Osmanlı şehirlerinde *Hususi İdare* ihdas olunmuştur.¹⁶³ Günümüz *Özel İdare* organizasyonunun temelini teşkil eden bu yasa ile iller; merkezi hükümetin temsilcisi olan valiler ve yerel yönetim temsilcisi diyebileceğimiz şehreminleri aracılığıyla ikili bir yönetim altında idare edilmeye başlanmıştır. Vilayetlerin bu yönetim şekli, Cumhuriyet’in ilanı ile de devam ettirilmiştir. Bu yönetim tarzında; *Hususi İdare Meclisi* ve *Şehremaneti Meclisi* görevlerini, atanmış vali ve şehreminleri ile sürdürmektedirler.

Ortaylı, *Dersaadet Teşkilatı Belediyesi Hakkında Kanunu Muvakkat ve Umumiye-i Vilayet Kanun*’unun yerel demokrasiye ve yönetime bütün özerklik kapılarına kapatan bir uygulamanın başlangıcı olduğunu ifade eder.¹⁶⁴ Bu kanun ve kurumlarla; II. Meşrutiyet sonrası merkezi denetim yapısı oturtulmuş ve bu yapı

¹⁶⁰ a.g.m., s. 88.

¹⁶¹ 1912 düzenlemesi belediyelere şu yetki ve sorumlulukları vermektedir: “... Belde içindeki yolları, lağımları, kaldırımları, meydan ve caddeleri inşa etmek, Sokakları temizlemek ve aydınlatmak, Pazar yerleri kurmak, Yangın önleyici tedbirler almak, çıkan yangınları söndürmek, Tartı ve ölçü aletlerini kontrol etmek, Dükkan ve işyerlerinin sağlığa uygunluğunu sağlamak, Karborsayı önlemek, zaruri maddelere narh koymak, Taşıma araçlarının ve diğer hizmetlerin ücretlerini tespit etmek, Belediye sınırları içerisindeki taşınmazların sicillerini tutmak, Yapıları denetlemek, tehlikeli binaları yıkmak-yıkırtmak, Gerekğinde kamulaştırma yapmak, Mezbaha kurmak ve işletmek, Fakir ve düşkünlere yardım etmek, İşsizlere iş bulmak, dilenciliği önlemek, Garip evleri hastaneler kurup işletmektir. Bakınız; a.g.m., s. 88-89.

¹⁶² Osman Nuri Ergin, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediye Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1648.

¹⁶³ 1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte 1876 Kanun-i Esasi’si yürürlüğe konulmuş; peşinden de hükümet uygulamaya esas olacak bir kanun çalışması yaparak meclise sunduysa da bu çalışmanın adem-i merkeziyetle mi yoksa merkeziyet ilkesine mi göre olacağı tartışması nedeniyle bu tasarı yasalaşmadı. 1912 yılında vilayetlerin idaresini iki kısma ayıran tasarı meclise sunulmuştur. Tasarının birinci kısmı *İdare-i Umumiye-i Vilayet* (madde 1-74), ikinci kısmı ise *İdare-i Hususiye-i Vilayet* (madde 75-149) şeklinde düzenlenmiştir. Ancak Balkan Savaşları’nın çıkması üzerine bu tasarı mecliste görüşülmemiştir. 1913 yılında ise hükümet tasarımı bazı değişikliklerle 13 Mart 1329 (1913) tarihinde geçici kanun niteliğinde bir kararname ile yürürlüğe koymuştur. Bu kanunun birinci kısmı 1426 sayılı Vilayet İdaresi Kanunu ile kaldırılmış; 1949 yılında ise 1426 sayılı kanunda kaldırılarak yerine 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu çıkartılmıştır. Kanunun ikinci kısmı ise birçok değişikliğe uğramasına rağmen halen yürürlüktedir. Daha geniş bilgi için bakınız; Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *Mahalli İdarelerin Yeniden Yapılandırılması (Yerel Yönetim Reformu)*, Ankara, 1996, s. 72-75.

¹⁶⁴ İlber Ortaylı, “Yerel Yönetim: Devraldığımız Miras”, s. 73.

cumhuriyetin ilanı sonrası daha fazla merkezi denetime tabi bir belediyeçilik sistemi olarak uygulanmıştır.

1921 yılında hazırlanan ilk anayasada; il özel idareleri ve belediyeler tanımlanmış ve belediye meclis üyelerinin seçimle belirlenmesine devam edilmiştir.¹⁶⁵ Yeni anayasada belediyeçilik sisteminde bir değişiklik öngörülmemiştir. Osmanlı'dan devralınan sistem birçok alanda olduğu gibi sürdürülmüştür.

Ankara, 13 Ekim 1923 tarihinde, başkent ilan edilmiştir. İstanbul, imparatorluğun başkentinden hilafetin şehri ve yeni kurulacak olan cumhuriyetin en büyük iline dönüşmüştür. İstanbul'un başkentliği kaybetmesi sonrası; İstanbul'da imar işlerinin nasıl ilerlediğini izlemek dönemin siyaset literatüründe yer alan Ankara-İstanbul çekişmesini ve bu iki şehrin imar uygulamalarındaki farklılıkları da başka bir bakış açısıyla görmemizi sağlayacaktır.¹⁶⁶

Tekeli, cumhuriyet dönemi belediyeçiliğinin yaşadığı sorunları üç maddede özetler: birincisi, Cumhuriyet dönemi yöneticilerinin devraldığı Osmanlı kentlerinin beledi alt yapısı hemen hemen yoktur. Şehirlerin alt yapı ihtiyacı için yeterli kaynakları da mevcut değildir. İkincisi, İttihatçıların, şehremaneti ve belediyeler etrafında esnaf localarını örgütleyerek oluşturdukları siyasal gücü kontrol etme istekleridir.¹⁶⁷ Üçüncüsü ise, nüfus artışı ve kentleşme hızının çok düşük olmasıdır. Köyden kente göç başlamamıştır ve nüfusu artırmak için devletin koyduğu hedeflere ulaşmanın yolu sağlık koşullarının iyileştirilmesi ve hijyenden geçmektedir.¹⁶⁸

Cumhuriyet dönemi belediyeçiliğinin kuruluş ve uygulamaları savaştan yenik çıkmış bir imparatorluk ve yeni kurulan bir cumhuriyetin koşullarından bağımsız değerlendirilemez. Hükümet ve belediyeler; Ege Bölgesi'nde savaşın oluşturduğu

¹⁶⁵ Madde 11- Vilayet mahalli-i umurda manevi şahsiyeti ve muhtariyeti haizdir. Harici ve dahili siyaset, şer'i adli ve askeri umur, beynelmilel iktisadi münasebat ve hükümetin umumi tekalifi ile menafi birden ziyade vilayata şamil hususat müstesna olmak üzere Büyük Millet Meclisince vaz edilecek kavanin mucibince evkaf, medaris, maarif, sıhhiye, iktisat, ziraat, nafia ve muaveneti içtimaiye işlerinin tanzim ve idaresi vilayet şuralarının selahiyeti dahilindedir.

Madde 12- Vilayet Şuraları vilayetler halkınca muntahap azadan mürekkeptir. Vilayet Şuralarının içtima devresi iki senedir. İçtima müddeti senede iki aydır. Bir reis ile muhtelif şuaabı idareye memur azadan teşekkül etmek

Madde 13- Vilayet Şurası, azası meyanında icra amiri olacak bir reis ile muhtelif şuaabı idareye memur azadan teşekkül etmek üzere bir idare heyeti intihap eder. İcra selahiyeti daimi olan bu heyete aittir.

Madde 14- Vilayette Büyük Millet Meclisinin vekili ve mümessili olmak üzere vali bulunur. Vali, Büyük Millet Meclisi Hükümeti tarafından tayin olunup vazifesi devletin umumi müşterek vazaiifini rüyet etmektir. Vali yalnız devletin umumi vazaiifile mahalli vazaiif arasında tearuz vukuunda müdahale eder. Bakınız: Teşkilatı Esasiye Kanunu, Düstur 3. Tertip, Cilt: 1, s. 196., *Ceride-i Resmîye*, 1-7 Şubat 1337, Kanun No: 85.

¹⁶⁶ Bu konuda daha geniş bir tartışma için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent'in İmarı*, İstanbul, 1993, s. 44-90.

¹⁶⁷ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, Selim İlkin, *(Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili Mesleki Programı*, Ankara, 1976.

¹⁶⁸ İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyeçilik Öyküsü (1923-1990)*, s. 35-36.

tahribatı ortadan kaldırmak, temel şehir ihtiyaçlarının organizasyonu sağlamak, olumsuz hijyen koşulları nedeniyle ortaya çıkan salgın hastalıkların önüne geçmek, mübadillerin yerleşimi ve savaşta kaybedilen nüfusun arttırılması gibi başlıca konulara odaklanmıştır. Bu sebeple İzmir Belediye Başkanı Şükrü Kaya, Dahiliye Vekaletine getirilmiştir. Bu görevlendirmeye; belediyeçilik sorunlarına vakıf ve savaşın yıkımına uğramış İzmir'in imar uygulamalarında görev almış Kaya'nın tecrübelerinin tüm belediyelere yayması hedeflenmektedir.

1924-1930 yılları arasında belediyeçilik alanında yapılan kurumsal ve hukuksal düzenlemeler, eski yapıyı yeni koşullara uyarlamak şeklinde yorumlanabilir: Vergilerin düzenlenmesi, şehrin temel ihtiyacı olan suyun ulaştırılması ve hijyeninin sağlanması, savaş sonrası ortaya çıkan düşkünlere yardım edilmesi ve savaşın tahrip ettiği Batı Anadolu'da imar faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi temel belediyeçilik hedefleri arasında yer almaktadır.

1930 yılında çıkartılan 1580 sayılı yasanın 8. faslında İstanbul'un özel bir idarî organizasyon olarak tanımı yapılır. İstanbul'da Belediye ile Hususi (Özel) İdare birleştirilmiştir. Ayrıca Vilayet Umumi Meclisi ile Cemiyet-i Umumiye-i Belediye birleştirilerek İstanbul Umumi Meclisi oluşturulmuştur. İstanbul umumi meclisinin 68 azası vardır, bu azalardan 60'ı belediye sınırları içindeki yerleşimlerden 8'i ise belediye sınırı dışı ama il sınırı içerisindeki yerleşimlerden seçilecektir. Daimi encümenin ise 8 azası vardır, bu azalardan 6'sı belediye sınırı içinden 2'si ise belediye sınırı dışından katılacaklardır. Ayrıca İstanbul'da diğer şehirlerde olmayan kaza taksimatı yapılmıştır. İstanbul; Eminönü, Fatih, Bakırköy, Beyoğlu, Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar olmak üzere 10 kazaya ayrılmıştır. Bu kazalara bağlı olarak İstanbul'da 34 nahiye ve bu nahiyelere bağlı olarak da 289 mahalle bulunmaktadır.¹⁶⁹ Kazaların kaymakamları aynı zamanda bulundukları bölgenin belediye işleri ile de sorumludurlar. Kaymakamlar, belediye şubesi müdürlüğü görevini parasız yerine getirirler.¹⁷⁰

1580 sayılı Belediyeler Kanunu'nun kabul edilmesinin ardından Cumhuriyet döneminin ilk belediye seçimleri gerçekleştirilmiştir. Bu yasa ile kadınlara belediye meclislerine seçme ve seçilme hakkı getirilmiştir. Bu seçimlere *Cumhuriyet Halk Fırkası*, *Serbest Cumhuriyet Fırkası* ve bağımsız adaylar katılmışlardır. İstanbul'da

¹⁶⁹ Dönemin İstanbul'unda idarî sınırlar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri (Ergin), *İstanbul Şehri Rehberi*, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1934.

¹⁷⁰ Daha geniş bilgi için bakınız; Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, s. 199-205.

belediye seçimleri, 6-18 Ekim 1930 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Seçim sonucunda SCF İstanbul'da Burgazada, Çatalca ve Maltepe belediyelerini kazanmıştır. Diğer belediyeler, CHF tarafından kazanılmıştır. Seçimlerde SCF'ye olan teveccüh seçim sürecinde ve sonrasında SCF yönetici ve seçmenlerinin baskı altında kalmalarına neden olmuş ve SCF 17 Kasım 1930 tarihinde Fethi Bey (Okyar)'ın verdiği dilekçe ile fesh olunmuştur. Bu partinin kazandığı belediyelerde Danıştay tarafından iptal edilmiştir. Bu partinin kazandığı bölge belediyelerine CHF'liler getirilmiştir.¹⁷¹ Bu seçim sonrasında, İstanbul Şehremini olan Muhittin Bey (Üstündağ) İstanbul Belediye Başkanlığı'nı kazanmış ve seçim sonucu onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Tek Parti dönemi belediyeciliğini çözümlemek için dönemin Halkevi tecrübesini de incelemek gerekir. 1932 yılında açılan halkevleri ile yeni rejimin ilkelerinin halkla buluştuğu mekânlar olarak organize edilmişlerdir.¹⁷² Halkevleri, mahalle muhtarı ve imamın yerel ilişkilerde gördükleri rolü organize etme hedefiyle çalışma yapmaktadır.

Cumhuriyet tarihinin ikinci yerel seçimleri 1-12 Ekim 1934 tarihinde gerçekleştirilmiştir. CHF'nin tek parti olarak katıldığı bu seçimde İstanbul'da katılım % 65 civarında olmuş; ve törensel bir havada geçen seçim sonucunda Muhittin Bey (Üstündağ) ikinci defa seçilerek belediye başkanlığı görevine devam etmiştir.

Tek parti döneminin üçüncü yerel seçimi 1-8 Ekim 1938 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul halkının seçime katılma oranının % 82.6 olduğu bu seçimlerde İstanbul Belediye Başkanı olan Muhittin Bey (Üstündağ) görevinde kalmıştır. Ancak Atatürk'ün 10 Kasım 1938'de vefatının ardından Reis-i Cumhur olan İsmet İnönü 8 Aralık 1938 tarihinde Manisa Valisi olan Lütfi Kırdar'ı İstanbul Valiliği'ne tayin etmiş, böylece yeni Belediye Başkanı da Lütfi Kırdar olmuştur. Atatürk'ün ölümü sonrası siyasal iktidardaki değişim kendisini gösterme biçimi bile Tek Parti dönemindeki yerel seçimlerin yönetsel sürece ne kadar etkisi olduğunu göstermeye yeterlidir. Tek Parti içinde yönetimin "Ebedi Şef'ten "Milli Şef'e geçmesi; yeni yapılan yerel seçimlere rağmen Belediye Başkanı'nı değiştirmektedir.

Tek Parti döneminin dördüncü belediye seçimi İstanbul'da 1-7 Eylül 1942 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Bu seçimde Belediye Meclis üyeliğine 20 yeni

¹⁷¹ Ali Eşref Turan, *Türkiye'de Yerel Seçimler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 33-63.

¹⁷² Daha geniş bilgi için bakınız; Neşe Gürallar Yeşilkaya, *Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İletişim Yayınevi, İstanbul, 2003.

adayın katılması zorunluluğu getirilmiştir. Bu seçim sonrasında İstanbul Vali ve Belediye Başkanı değişmemiş Lütfi Kırdar olarak devam etmiştir.

Hamamcı 1930-1945 arası belediyecilik deneyimini “Muasır medeniyet düzeyine ulaşmak isteyen devrimciler coşkuludur, ideallerine sıkı sıkıya bağlıdır, fakat aynı ölçüde de naiftirler. Bu nedenle de; genel çizgileriyle belediyecilik idealize edilmiş, zaman zaman gerçeklikten uzaklaşmıştır, Belediyelerin temel görevleri sayılan planlama ve sağlık hizmetleri de aynı idealizmle ele alınmış, ülke gerçekleri ve somut koşullar yok sayılmıştır, Gelir yaratma konusunda, kısıtlı olanaklar, temel sorun olarak gösterilmiş, kısa vadede hizmet vermenin bir “anlayış ve dölen” meselesi olduğu, uzun vadede ise bunun üstesinden gelineceği vurgulanmıştır” şeklinde değerlendirir.¹⁷³

Cumhuriyet dönemi yerel yönetim anlayışı, Osmanlı sisteminin bir devamı olarak karşımıza çıkmaktadır; Dursun’un ifadesiyle, 19. yüzyılda oluşan kaotik yapıyı cumhuriyet dönemi miras almıştır.¹⁷⁴ Kanunlaştırma faaliyetlerinde ve kurumsal tanımlamalarda belediyecilik çok geniş bir yelpazede ele alınmasına karşın; uygulamalar incelendiğinde Osmanlı belediyeciliğinden köklü kopuşlar gözlenmez. Belediyecilik sisteminin bu şekilde kurulmuş olması, cumhuriyet’in hedeflediği halkın yönetime katılması ilkesini doğurmamış; idarî ve mali özerkliği olmayan, yalnızca hukuki statüsü kamu otoritesi tarafından kağıt üzerinde belirlenmiş kurumlar olarak konumlandırılmasına neden olmuştur.

2.1.2. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1946-1960)

İkinci Dünya Savaşı sonrası tüm dünya yeniden şekillenirken Türkiye’de bu değişime ayak uydurmuştur. Savaş sonrası kentler oluşan tahribatın ortadan kaldırılması ve yeni ekonomik ve sosyal modellere göre, köyden şehre göç olgusuyla şehirlerin yeniden imar edilmesi ihtiyacı içerisindeyler. Bu çerçevede hızlı bir biçimde yeni kentlerin imarı sorunu tüm dünyada gündeme gelmiştir. Ülkemizde ise 1940’lı yıllardan itibaren köyden kente göç dalgası başlamış, özellikle büyük kentler yoğun göç almaya başlamışlardır. I. Dünya Savaşı sonrası yalnızca, Ankara’nın başkent olması ve yeni kurumsal organizasyon ihtiyacı nedeniyle; her yıl aldığı nüfus artmakta ve bu durum

¹⁷³ Can Hamamcı, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslararası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 157.

¹⁷⁴ Davut Dursun, “Cumhuriyet Döneminde Yerel Yönetim Anlayışı”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, İstanbul, 1996, s. 14.

imar hareketlerini genişletmekte iken; II. Dünya Savaşı sonrası bu süreç İstanbul ve İzmir'i de kuşatmıştır. 1945 sonrası, Türkiye'nin yeniden dış dünya ile bütünleşme sürecinde değişimin ayak izlerini; devletçilikten piyasa ekonomisine geçiş ve bunun oluşturduğu ulaşım ve ticari yapılanmalardan takip etmek mümkündür.

1933 yılında belediyelere finansman sağlamak üzere kurulan Belediyeler Bankası 1945 yılında 4759 sayılı kanunla İller Bankası'na dönüşmüştür. Bu yeni banka, belediyeler olan hedef kitlesini il özel idareleri ve köyleri de katarak genişletmiştir. Böylece bir ildeki tüm yerel sorunlara finansman sağlayan bir organizasyon halini almıştır. Bu kurum hem sermayesini artırmakta hem de şehircilik konusunda teknik bilgi ve tecrübenin tüm ülkeye sunulduğu bir merkez haline gelmektedir.¹⁷⁵

Bu gelişmeler sivil toplum ve siyasi parti faaliyetlerine de yansımıştır. 1945 yılında kurulan Türk Belediyecilik Derneği, belediyecilik ve imar faaliyetleri konusunda ülkemizde geniş bir literatürün oluşmasına öncülük etmiştir. Yayını olan *İller Ve Belediyeler Dergisi* vasıtasıyla dönemin tüm tartışmalarını izlemek mümkündür. Derneğin oluşum tarihi çok partili hayata geçiş tarihi ile özdeştir. Bu tür faaliyetler ülkede gerçekleşen değişimin sivil ayakları olarak okunabilir.

Çok partili hayata geçiş sonrası ilk belediye seçimleri, hedeflenen tarihten 5 ay öne alınarak 26 Mayıs 1946'da yapılmıştır. Bu seçimlerde; seçimlerin bir günde yapılması, gizli oy açık sayım ilkesinin benimsenmesi ve oy pusulalarının altına imza atılma ve oy pusulalarına adres yazma zorunluluğunun kaldırılması ve parti temsilcilerine seçim komisyonlarında temsilci olarak bulunma hakkı verilmesi ilkeleri benimsenmiştir. Seçmen açısından ilk gerçek seçim ilkelerinin uygulandığı bu seçim öncesi; *Demokrat Parti*, antidemokratik seçim yasaları ve iktidarın baskın seçim yapması nedeniyle 8 Mayıs 1946'da belediye seçimlerine katılmayacağını açıklamıştır. Seçime katılacak ikinci parti olan *Milli Kalkınma Partisi* ise seçim günü hükümeti taraf tutmakla suçlayarak seçimlerden çekildiğini açıklamıştır. Çok partili dönemde yine tek parti olarak CHP'nin girdiği seçimlerde İstanbul'da seçimlere katılım % 49 oranında kalmıştır.¹⁷⁶ Bu seçim sonrasında İstanbul Vali ve Belediye Başkanı değişmemiş, Lütfi Kırdar olarak devam etmiştir.

¹⁷⁵ Daha fazla bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, "İkinci Dünya Savaşı Sonrasından 27 Mayıs 1960 İhtilaline Kadar Türkiye'nin Belediyecilik Deneyimi", *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1960)*, İstanbul, 2009, s.128-130.

¹⁷⁶ Ali Eşref Turan, *Türkiye'de Yerel Seçimler*, İstanbul, 2008, s. 79-80. Bu tartışmalar için seçimlerden bir ay sonra Demokrat Parti'nin yayınladığı *Belediye Seçimlerine Müdahale, Tazyik ve Yolsuzluklara Ait Vesikalar* adlı bir broşür incelenebilir.

1946 yılında kurulan Demokrat Parti'nin programında yer alan 20. ve 21. maddelerde yerel sorunları belediyelerde çözmek hedefi ile belediyelerin özerklikleri savunulurken; belediyelerin hazırlamaları önerilen beş senelik çalışma planlarının merkezin denetiminde olacağı ve şehir sınırlarındaki tüm ulaşım hizmetlerini belediyelerin çözeceği hedeflenmektedir.¹⁷⁷ Bu çerçevede belediyelerin yetkisi artırılırken, merkezi denetimi ve yerel hizmetlerin belediyeleştirilmesini savunmaktadır. Demokrat Parti'nin açılım olarak sunduğu bu maddeler, aslında Tek Parti dönemi CHP program ve uygulamalarından çok ta farklı bir tahayyülü yansıtmamaktadır.

29 Nisan 1946 tarihinde 4878 sayılı Belediye Kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun ile belediye seçimine dair maddeler daha demokratik bir çerçevede değiştirilmiştir.¹⁷⁸ Bir hafta içerisinde tamamlanan seçimler yerine bir günde tamamlanacak seçim sistemi kabul edilmiştir. Bu durum seçmen iradesinin sandığa yansımaları sağlayacaktır. Seçim sisteminde yapılan bu değişiklik meclisin seçilmesini sağlamıştır ama mecliste seçilen başkanların, İç İşleri Bakanlığı ve valilikler tarafından onaylanması prensibi değiştirilmemiştir.

1947'de toplanan CHP'nin yedinci büyük kurultayında belediyeleri ilgilendiren 30, 31, 32 ve 33. maddeler; yerel yönetimlerde, vatandaş katılımının önünün açılacağını ve vatandaşın itiraz haklarının yargı yoluyla korunacağını vaat etmektedir.¹⁷⁹

29 Ekim 1949'da İstanbul'a Vali ve Belediye Başkanı olarak Fahrettin Kerim Gökay atanmıştır.

14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan genel seçimlerde *Demokrat Parti* birinci parti olarak seçimlerden çıkmıştır. Bu seçimlerden hemen sonra 3 Eylül 1950 yılında Belediye Meclisi seçimleri yapılmıştır. İstanbul'da belediye seçimlerine katılma oranı % 77 olmuş ve DP 68 belediye meclis üyeliğinden 67'sini kazanmıştır.

¹⁷⁷ DP'nin tüzük ve programı hakkında geniş bilgi için bakınız; *Demokrat Parti Tüzük ve Programı*, Ankara, Güneş Matbaacılık, 1957. Madde 20: "İllerin özel ihtiyaçlarını yerinde görüp karşılamak ve halkın idareye iştirak ettirilmesi prensibini tahakkuk ettirmek maksatlarıyla kurulmuş olan il genel kurullarıyla özel idare ve belediyeler, bütçelerini tanzim ve tatbik hususunda ve diğer bütün vazifelerin ifasında, gereken genişlikte yetkilerle teçhiz olunmalıdır."; Madde 21: "İl genel kurulları ve belediyeler; beşer senelik çalışma planları tanzime sevk edilmeli ve bu planlar merkezde mahalli idarelere yol göstermek vazifeleriyle kurulacak bir teknik büro evvelden tetkikine tabi tutulmalıdır. Şehir sınırları içindeki kara ve deniz taşıt vasıtalarının ve diğer ticari mahiyette umumi hizmet işletmelerinin, belediyelere devrini tabii buluyoruz."

¹⁷⁸ Kanunda yapılan temel değişiklikler şu şekilde sıralanabilir; Seçim işlerinin bir günde tamamlanması için, oyların bir günde ve Pazar günü kullanılması, Oyların zarf içinde atılması ve pusulanın kime ait olduğunun gizli kalması (gizli oy, açık sayım), Siyasal parti kurulmuş olan bölgelerde bu partilerin seçimlerde birer temsilcilerinin bulundurulması. Daha geniş bilgi için bakınız; Can Hamamcı, "1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış", s. 157. s. 154.

¹⁷⁹ *CHP Program ve Tüzüğü*, Ankara, (yayınevi yok), 1947.

Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra, 1580 sayılı kanunun seçime ilişkin hükümleri, 7 Temmuz 1950 tarih ve 5669 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle tamamen değiştirilmiştir. Ancak belediye başkanlarının atama usulüyle seçimine devam edildiği için bu hukuksal düzenleme patrikte bir şeyi değiştirmemiştir.

1950 yılında yapılan bir yasal düzenleme ile belediye seçimlerinin iki yılda bir Eylül ayının ilk Pazar günü yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁸⁰ Bu düzenleme sonrası ilk seçimler 1952 yılının Eylül Pazar günü yapılmış ve seçimi DP kazanmıştır.

10 Nisan 1954 tarihinde, Demokrat Parti'nin ilk iktidarının sonlarında 6349 sayılı kanunla İstanbul'da Vali ve Belediye Başkanlığı ayrılmıştır. Yeni yasaya göre 1 Mart 1955'te yeni belediye başkanının göreve başlaması gerekirken bu süreç 1 Nisan 1955'te çıkartılan 6499 sayılı yasa ile 1 Mart 1956'ya ertelenmiştir. Bu uygulama değerlendirildiğinde, iktidarı ele geçiren DP'nin yerel yönetimler ve halkın katılımı konusunu, CHP'den çokta farklı bir biçimde değerlendirmedeğini göstermiştir.

1 Mart 1955'te İstanbul'da Valilikle belediye birbirlerinden ayrılacaktır. Ancak bu kurumsal ayrışma, kanunla bir yıl ertelenir. 13 Kasım 1955 yılında çok partili dönemin dördüncü belediye seçimi yapılmıştır. CHP ve Millet Partisi'nin katılmadığı seçime katılım oranı % 38'de kalmıştır. Valilik ve belediyenin ayrıldığı bu seçimden sonra Belediye Meclisi Fahrettin Kerim Gökay'ı başkan olarak seçmiştir. Bu tarihten sonra İstanbul Belediye Meclisi sırasıyla; 12 Temmuz-5 Ekim 1957 tarihleri arasında Kemal Hadımlı vekil olarak; 29 Kasım 1957-11 Mayıs 1958 tarihleri arasında Mümtaz Tarhan; 14 Mayıs-24 Aralık 1958 tarihleri arasında Ethem Yetkiner; 25 Aralık 1958-27 Mayıs 1960 tarihleri arasında da Kemal Aygün'ü İstanbul Belediye Başkanı olarak seçmiştir.

1 Haziran 1957 tarihinde dönemin Başbakanı Adanan Menderes İstanbul'da yürüttüğü imar faaliyetlerinden ötürü genel seçimlerden beş ay önce İstanbul'un Fahri belediye Başkanı ünvanını almıştır.

Ülkede imar konusunda orta çıkan sorunları çözmek ve bu konudaki uzmanları bir araya getirmek amacıyla oluşturulan *Belediye İmar Heyeti* uygulaması olgunlaşarak; 14 Mayıs 1958 tarih ve 7116 sayılı yasa ile *İmar ve İskan Vekaleti* kuruluşuna vesile olmuştur.¹⁸¹ Böylece il özel idareleri aracılığıyla şehirlerin imarı için merkezi

¹⁸⁰ Kemal Görmez, *Yerel Demokrasi ve Türkiye: Yerel Yönetimler ve Belediyeler*, Ankara, 1997, s. 124.

¹⁸¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Medeni Berk, "İmar ve İskan Vekaleti'nin Teşkilat ve Vazifesi", *Üçüncü İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları*, Ankara, 1959.

hükümetin rolü kurumsal bir biçimde ortaya konulmuştur. Merkezi hükümet yalnızca kontrol yapmayacak, aynı zamanda şehirlerin imarında da merkezden çalışma yürütecektir. Bu aslında yerleşmenin kuramsal ve kurumsal düzeyde becerilemediğinin ortaya çıkması olmuştur.

Ülkemizde belediye sayılarının artış hızları şehirleşme ile doğru orantılı olarak gelişmiştir. Örneğin 1929 yılında 467 belediye varken 1947’de 546, 1950’de 657, 1955’te 815 ve 1960’da ise 998 olmuştur. Bu tarihsel sıralamaya dikkat edilirse şehirlere göç başladıktan sonra ülke genelinde belediyeleşme artmıştır. Gözübüyük bunun nedenini, köylerde imece ve salmadan kurtulmak ve İller (Belediyeler) Bankası gelirlerine ortak olmak şeklinde izah eder.¹⁸² Ancak, bu izah II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye’nin içine girdiği siyasal ve sosyal şartları açıklayamamaktadır. Bu savaş sonrası Türkiye’de köylülüğün ortadan kalktığı bir döneme şahit oluruz. Artık yaşam şehirlerde inşa edilecektir. Bu nedenle Türkiye’de köylü nüfus hızla şehirlere akın etmektedir.

1960’larda Gözübüyük belediyelerin görevlerini şu başlıklar altında özetler; sağlık, imar, kültür ve beden eğitimi, sosyal yardım hizmetleri, beldenin iltizam ve selameti, iktisadi ve ticari hayat şeklindedir. Bu çerçeveden bakıldığında belediyeciliğin şehrin tüm işlerini kuşattığı görülmektedir.

2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1923-1960)

Cumhuriyetin ilanı sonrası, 1924 yılında şehir hayatı ve belediyeciliği düzenleyen yeni yasalar yürürlüğe girmeye başlamıştır. 1924 yılından 1580 sayılı Belediye Kanunu’nun çıkartıldığı 1930 yılına kadar olan kanunlar Osmanlı belediyecilik uygulamalarını günün şartlarına uyarlamak ve bazı pratik ihtiyaçları karşılamak için yapılmıştır.¹⁸³

¹⁸² A. Şeref Gözübüyük, *Türkiye’de Mahalli İdareler*, Ankara, 1967, s. 32-33.

¹⁸³ 1924-1930 tarihleri arasında belediyecilik ve şehir yaşamı hakkında yapılan kanunlaştırma faaliyetleri tarih sırasıyla şu şekilde gerçekleşmiştir: 02.01.1924 tarihinde 394 sayılı Hafta Tatili Kanunu ile çalışma günleri belirlenmiş; 16.02.1924 tarihinde 417 sayılı “Ankara Şehremaneti Kanunu” ile şehremanlik kurulmuş; 26.02.1924 tarihinde 423 sayılı “Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu” ile belediye kaynakları yeniden tanımlanmış; 18.03.1924 tarihinde 442 sayılı “Köy Kanunu” ile nüfusu 2.000’i aşan yerlere belediye kurulacağı belirlenmiş; 16.04.1924 tarihli 486 sayılı “Umur-i Belediyeye Mütallak Ahkam-ı Cezaiye Kanunu” ile belediye yönetimine tıpkı kadılık gibi yargı hakkı tanınmış; 20.04.1924 tarihli ve 491 sayılı “Teşkilat-i Esasiye Kanunu” kurumsal yapı tanımlanmış; 27.09.1924 tarihli bir kararname ile İstanbul’da esnaf örgütleri ile ilgili şehremaneti’ne ait yetkiler Ticaret ve Sanayi Odaları’na devredilmiş; 1924 yılında belediyelerin mali durumlarını kontrol için “Dahiliye Vekaleti, Umumi Mahalliyeyi Vilayet Müdiriyeti, Usulü Muhasebe-i Belediye Talimatnamesi” hazırlamış; 24.03.1925 tarihinde 583 sayılı Ankara Şehremaneti İstimlak Yetkisi kanunu çıkartılmış; 13.04.1925 tarihinde 616 sayılı “Mektep Vergisi Kanunu” ile nüfusu 50.000’den fazla olan belediyelerin ilk mektep masraflarına atılım şartı getirilmiş; 22.04.1925 tarihinde 1882 tarihli Ebniye Kanunu’nun 20-25. Maddeleri değiştirilerek Batı Anadolu şehirlerinin yeniden düzenlenmesinde belediyelere yetki vermiş; 16.09.1925 tarihli

“*Hafta Tatili Kanunu*” ile şehirlerde çalışma yaşamı düzenlenmiş ve belediyelere bu konuda görevler verilmiştir. “*Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu*” yüksek enflasyon sonucu düşen belediye gelirlerinin düzenlenmesi hedeflenmiştir. “*Umur-i Belediye Muteallik Ahkam-ı Cezaiye Kanunu*” ile belediye yönetimine yargı yetkisi vermiştir. Kadılık ve ihtisap nezareti dönemindeki bu yetkiler, Tanzimat dönemi sonrası şehremaneti kurumunda ortadan kaldırılmıştır. Bu yetki ile belediye çalışma alanına giren konularda yalnızca bir gözlemci veya denetçi olmaktan çıkmaktadır. “*Dahiliye Vekaleti, Umumi Mahalliyeyi Vilayet Müdiriyeti, Usul-i Muhasebe-i Belediye Talimatnamesi*” ile belediyelerin malî olarak güçlendirilmesi ve malî hesapların düzene sokulması hedeflenmiştir. 1925 tarihinde 1882 tarihli *Ebniye Kanunu*’nun 20-25. Maddeleri değiştirilerek Batı Anadolu şehirlerinin yeniden düzenlenmesinde belediyelere yetki vermiştir. Bu yasal düzenleme ile 150’den fazla binası yanık olan yerlerde, belediyeler yeni planlar hazırlayacaklar, arsa sahiplerine bonolar verilecek, plan sonucu ortaya çıkan arsalar açık artıma ile satılacaktır.¹⁸⁴ 1926 yılında çıkan “*Sular Kanunu*” şehirlerde sağlıklı yaşamının vazgeçilmez ihtiyacı olan suyun hijyenik şartlarda ulaştırılmasını ve vakıfların şehir suları üzerindeki haklarının belediyelere verilmesini sağlamıştır. Vakıfların işlerinden olan sosyal yardım da belediyelerin kontrolüne verilmiştir. Bu çerçevede 1925 yılında yayınlanan Bakanlar Kurulu kararında “İstanbul gibi diğer şehir belediyelerinin de muavenet-i içtimaiye hizmetlerini teşmil, dilenciliği def ve izale, fakr ü sefaleti umumiyei tehvin” edecek biçimde Darülaceze kurmaları önerilmiştir. Bu kararlarla şehirlerdeki tüm yetki ve sorumluluklar belediyelerde toplanmaya çalışılmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşu sonrası Osmanlı’dan devralınan belediye mirası yeni şart ve imkânlar altında restore edilmiştir. Bu şartlar, Tek Parti yönetiminin ideolojik

Bakanlar Kurulu kararında “İstanbul gibi diğer şehir belediyelerinin de muavenet-i içtimaiye hizmetlerini teşmil, dilenciliği def ve izale, fakr ü sefaleti umumiyei tehvin” edecek biçimde Darülaceze kurmaları önerilmiş; 0.03.1926 tarihli 765 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda belediye suçlarına yer verilmiş; 02.03.1926 tarihli 744 sayılı Vilayet Belediye Kanunu’na zeylen çıkartılan kanunla belediye sınırlarına açıklık getirilmiş; 10.05.1926 tarihli 831 sayılı “Sular Hakkında Kanun” ülkedeki su kullanımı ve hijyen esaslarına ilişkin tanımlar getirmiş ve hatta “şehir ve kasabalarla köylerde ihtiyacı ammeyi temine mahsus suların tedarik ve idaresini belediye teşkilatı olan mahallerde belediyelere” vermiş, belediyelere su üzerinde kamulaştırma yetkisi tanınmış; 13.05.1926 tarihinde 839 sayılı “Sıtma Mücadelesi Kanunu” çıkarılmış; 22.05.1926 tarihinde “Emlak ve Eytam Bankası” kurulmuş; 28.05.1928 tarihinde 1351 sayılı kanunla Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Dahiliye Vekaletine bağlı olarak kurulmuş; 12.08.1928 tarihinde 7044 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla “Su Kanununun Tatbiki Nizamnamesi” çıkarılarak belediyelere devredilecek vakıf suları belirlenmiş; 1929 yılında Yeni Belediye Kanunu için Şurayı Devlet Heyet-i Umumiyesinin Esbabı Mucibesi sureti hazırlanmış ve kabul olunan suret yayınlanmıştır. Adalet Alada, “Türkiye Belediyeciliği’ne Kronolojik Yaklaşım”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslararası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 119-121.

¹⁸⁴ *Ankara Şehri İmar Kılavuzu*, Ankara, 1949, s. 45-50’den aktaran İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 40.

çerçevesi ve bu çerçeveyi hayata geçiren kadroların yetenekleri oranında ortaya çıkmıştır. Dönemin ideolojik çerçevesini belirleyen altı prensip olan cumhuriyetçilik, laiklik, milliyetçilik, devletçilik, halkçılık ve inkılapçılık 1931 yılında toplanan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın üçüncü kongresinde parti programına dahil edilmiştir. Dönemin belediyeçilik algısını bu altı prensipten devletçilik ve halkçılık etkilemiştir. Özel imtiyazlarla işleyen birçok belediyeçilik hizmeti devletleştirilmiş ve kamu hizmetlerinin üretimi belediyeler bünyesine alınmıştır. Halkçılık ilkesinin uygulanması ise çoğunlukla “Halka rağmen halk için” prensibi çerçevesinde halkın çağdaş uygarlık düzeyine çıkartılacağı bir iddiayı öngörmektedir. Bu çerçevede şehirler ve belediyeçilik hizmetleri organize edilerek asrî bir toplum ortaya çıkartılacaktır. Bu prensipler, 1930'lardan itibaren ortaya çıkan belediyeçilik yapısının temel prensipleri olarak da yorumlanabilir.

2.2.1. Cumhuriyet Dönemi Belediyeçiliğin Kanunlaştırılması

1930 yılında yayımlanan 1580 sayılı belediye kanunu ile, belediyelerin işleyiş, misyon ve merkezi otorite ile ilişkileri tanımlanmıştır. Bu kanun tasarısı yukarıda da belirtildiği gibi İzmir Belediye Başkanı iken 1928 yılında Muğla Milletvekili olarak Meclise giren Şükrü Kaya tarafından hazırlanmıştır. Kanunlaştırma faaliyetinin temel motivasyonu Osmanlı'dan devralınan sistemin problemlerini çözmek ve yeni cumhuriyetin şehirlerde kendini gösterme biçimin ortaya konulmasıdır.¹⁸⁵ Bu kanunun gerekçesinde Osmanlı'dan alınan belediye sisteminin devlet ve halk yönetimine gerektiği ölçüde hizmet vermemesi eleştirilirken, belediyelerin yetkilerini artırmak ve devletin denetimini de sıklaştırarak zorunlu hâle getirmek hedeflenmiştir. Kanunun gerekçesinde Osmanlı'nın belediyelere gerekli önemi bilimsel veriler ışığında vermediği eleştirilirken yeni belediye ruhunda nelerin olması gerektiği sıralanmaktadır.

Belediye Kanunun gerekçeleri, şu maddelerle tasvir edilmektedir: Belediyeler arası eşitlik, belediyelerin hizmet ve icraatlarında serbest bırakılması, belediyeler üzerinde güçlü bir denetim uygulanması, belediye yönetimi üzerinde halkın etkin

¹⁸⁵ “Şehirlerimizin ıslah ve imar ihtiyaçlarına cevap verecek nizam ve idare prensiplerini ihtiva” ettiğini belirten Şükrü Kaya yasayı mecliste şu şekilde savunur; “eğer evlerimizin bir kısmı ahşap ve kerpiçtense, sokaklarımızın bir çoğu kaldırımsız ve ışıksızsa, sularımız bol ve temiz değilse, şehir hizmetleri tamamiyle götürülemiyorsa, nedeni, içtimai ve sıhhi teşkilat ve müesseselerimiz yoksa veyahut tavsamış ve temenni ettiğimiz miktar ve seviyesini bulmamışlarsa ... ki bunların büyük bir kısmı istibdat ve istilanın sonucudur ... bunları muayyen bir metod ve program dahilinde halletmek kabildir, devletin vazifesi bu konuda kanunlar yapmak ve bunları tatbik etmektir.” Ayrıntılı bilgi için bakınız; Can Hamamcı, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeçiliği: Genel Bakış”, s. 147-148.

denetiminin sağlanması, belediyelerin hizmet alanının genişletilmesidir.¹⁸⁶ Uygulamada SCF'nin [ilk defa geçiyor tam yaz kısaltma kullanma] etkinliği sonrası seçimlerin iptal edildiği düşünüldüğünde kanunun gerekçelerinin, uygulamada çok yer etmediği görülmektedir. Bu gerekçelerden şehri ve vatandaşları doğrudan etkileyen gerekçe ise, belediye hizmet alanının genişletilmesi olmuştur. 1877 yılından beri süregelen şehremanetinin hukuksal çerçevesi oluşurken elektrik gibi bazı hizmetler henüz ortada yoktur. Ayrıca şehir sularının kontrolü vakıfların veya özel şirketlerin elindedir. Ayrıca belediye hizmetleri belediye büyüklükleri ve gelirlerine göre farklılıklar arz etmektedir.

1580 sayılı Belediye Kanunu, 1930-1960 yılları arasındaki 30 yılda 33 değişikliğe maruz kalmıştır.¹⁸⁷ Bu kanun geçirdiği değişimlerle birlikte incelendiğinde, dönemin ihtiyaçlarını kuşatan ve sorunları çözen bir kanun olmaktan ziyade, pratik ihtiyaçları gideren bir yönetmelik olarak ortaya çıktığı izlenimini vermektedir.

1930 yılında yayınlanan Belediye Kanunu'ndan sonra yine 1930-1945 yılları arasında çıkartılan kanunlarla tek parti dönemi belediyeciliğin hukuksal yapı taşları oturtulmuştur.¹⁸⁸

1580 sayılı kanun maddesi belediye gelirleri hakkında iki önemli açılım sağlamıştır. Birincisi, belediyeler altyapı hizmetleri alanında kurulacak işletmelerde imtiyaz hakkına sahiptir. İkincisi ise *Belediyeler Bankası*'nın kurulmasıdır. Savaştan çıkmış bir ülkede malî kaynaklar yetersizdir, ayrıca 1929 ekonomik krizi başka ülkelerden de malî kaynak bulmayı zorlaştırmıştır. Bu çerçevede belediye gelirlerinin % 5'i ile kurulacak bir banka aracılığıyla belediye yatırımlarının finansman ihtiyacı karşılanacaktır.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Fethi Aytaç, "Belediye Kanunu'nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler", s. 93-94; Bu konuda daha geniş yorumlar için bakınız, İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 56-62.; Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler*, İstanbul, 1946.

¹⁸⁷ Fethi Aytaç, "Belediye Kanunu'nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler", s. 102-104.

¹⁸⁸ Adalet Alada, "Türkiye Belediyeciliği'ne Kronolojik Yaklaşım", s. 121-126. 1930 yılında 1539 sayılı "Umumi Hıfzıssıhha Kanunu", 1933 yılında 2301 sayılı "Belediyeler Bankası Kuruluş Kanunu", 2290 sayılı "Belediye Yapı ve Yollar Kanunu", 1934 yılında 2497 sayılı "Belediye İstimlak Kanunu", 2510 sayılı "İskan Kanunu", 2613 sayılı "Kadastro ve Tapu Tahriri Kanunu", 2644 sayılı "Tapu Kanunu", 1935 yılında şehir planlarının yapılabilmesi için "Belediyeler İmar Heyeti Kuruluş Kanunu", 1936 yılında Belediyeler İmar Heyetinin Fen İşleri Teşkilatı Hakkında Kanun Layihası ve Dahiliye Encümeni Mazbatası, "Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimine İlişkin Umumi Talimatname" yürürlüğe girmiştir. 1937 yılında ise Dahiliye Nezareti bir tamim yayınlayarak; vilayetlerdeki bütün yol, su, elektrik, harita ve diğer bayındırlık işleri merkezin tam ve kayıtsız kontrolü altına alınmış, 3166 yasa ile her belediyeye en az 5 hektar orman yetiştirme görevi verilmiş, 3197 sayılı yasa ile Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Ankara Belediyesine bağlanmış, 1938 yılında 3458 sayılı "Mühendislik ve Mimarlık Kanunu" çıkartılarak şehir planlama ve yapım işleri fen adamlarına verilmiş, 1939 yılında imar planlarını tasdik yetkisi Bayındırlık Bakanlığı'na devredilmiş, 1944 yılında 4585 sayılı kanunla resmi hususi bütün yapıların proje ve inşaatı, nev'i ve ehemmiyet ve büyüklük derecelerine göre fen adamlarının nezaret ve mesuliyeti altına verilmiştir.

¹⁸⁹ Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler*, İstanbul, s. 261.

Elektrik, su, havagazı ve tramvay gibi şehir altyapısına ait hizmetler, Osmanlı döneminde imtiyaz hakkı verilerek yabancı sermaye aracılığıyla üretilmektedir. Belediyelerin yetersiz bütçeleri düşünüldüğünde bu hizmetleri şirketlerin yerine getirerek belirli bir imtiyaz süresince kullanmaları her iki tarafın da işine gelmektedir. 1580 sayılı yasa ile bu hizmetlerin önce devletleştirilmesi sonra belediyelere devrolunmasının yolu açılmıştır.¹⁹⁰ İstanbul'da şehircilik alt yapı hizmetlerinin önce devletleştirilmesi sonra belediyeleştirilmesi uygulaması 1940'ların başlarında tamamlanmıştır. Böylece İstanbul'a ait su, elektrik, ulaşım, havagazı ve liman gibi işletmeler artık tamamen devletin kontrolü altına girmiştir. Bu konular artık modern şehrin ihtiyaçları olarak devletin vatandaşına sunacağı birer hizmet olarak ön plana çıkmıştır.

1930'larda şehirlerin imar konusunda da 1580 sayılı yasayı tamamlayan bazı düzenlemelere gidilmiştir. 1580 sayılı kanunun 15. maddesinin 30. bendinde "her belediye, beldenin harita, kadastro ve müstakbel şehir planlarını yaptırmaya ve bunları en az beş senelik çalışma programları hazırlayarak tatbiki mecburdur" denmektedir. Osmanlı dönemindeki kanunlaştırma çabalarında olduğu gibi bu görevi uygulayacak teknik kadronun ve imkânın olmayışı bu maddelerin birçok belde için kağıt üzerinde kalmasına neden olmuştur.

1930 tarihinde çıkartılan 1593 sayılı "*Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*" 20.000'den büyük nüfuslu yerleşmelerin üç yıl içerisinde plan hazırlatmaları ve bu işin belediyece onanmış bir programının olmasını öngörmektedir.

2.2.2. Cumhuriyet Dönemi İmar Kanunları

1933 tarihinde yürürlüğe giren 2290 sayılı "Belediye Yapı Yollar Kanun"u, belediyelerin, Dahiliye Nezareti'nin belirteceği süre içerisinde beldelerinin halihazır haritalarını ve beş yıl içerisinde ya tek başına ya da belediyelerin kuracağı organizasyon eliyle şehir planı hazırlatmaya mecbur oldukları belirtilmektedir. Bu kanunun 6. maddesinde plan çalışmaları sırasında araziden yapılacak kesinti miktarı % 15 olarak

¹⁹⁰ İstanbul'da şehircilik alt yapı hizmetlerinin devletleştirilme tarihleri şu şekilde sıralanmaktadır: İstanbul Tramvay Şirketi'nin imtiyazı 1869, İstanbul Tünel Şirketi'nin imtiyazı 1872'de verilmiştir. Her iki şirkette; 12.6.1939 Tarih ve 3643 sayılı Kanunla devletleştirilmiştir. Üsküdar-Kısıklı Tramvay Şirketi'nin imtiyazı 1924'te verilmiştir; ancak 19 Şubat 1928'de Şehremaneti tarafından kurulan Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları şirketine devredilmiştir. 27.03.1933 tarihinde 2226 sayılı kanunla İstanbul Sular İdaresi kurulmuştur. İstanbul Rıhtım Şirketi 1.1.1935'de devletleştirilmiş; İstanbul Telefon Şirketi, 2.10.1936 yılında PTT'ye devredilmiştir. İstanbul Elektrik Şirketi imtiyazı 1910 yılında verilmiş; 23.05.1938 tarih ve 3481 sayılı kanunla devletleştirilmiştir. 16 Haziran 1939 tarihinde 3645 sayılı Kanunla İ.E.T.T. kurulmuştur. Daha geniş bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, İstanbul, s. 70-77.

belirlenmiştir. 1882 sayılı Ebniye Nizamnamesi'nde bu oran % 25'tir. Bu durum aslında şehircilik hedefleri ve kamusal ihtiyaçlar için şehirlerde ayrılacak mekân açısından bir gerilemeyi ifade etmektedir.

Bu iki kanunda hedefleri koymuş, ama bütçe ve yeterli teknik eleman yoksunluğu nedeniyle masabaşı düzenleme olarak kalmıştır.

1935 yılında "Belediye İmar Heyeti" oluşturulmuştur. Bu heyet *Dahiliye Nezareti*'ne bağlı olarak güçsüz yerel belediyeler yerine bu harita ve plan işlerini 2490 sayılı kanun çerçevesinde yapacaktır. İdarî olarak, *Ankara İmar Müdürlüğü*'ne bağlı olacak bu heyetin masrafları *Belediyeler Bankası* tarafından karşılanacaktır. Böylece Ankara'da üretilen imar kültürü tüm ülkeye yaygınlaştırılmış olacaktır. Bu yönelim, yeterli teknik eleman ve bütçenin sağlanamaması sonucu yine merkezî otorite tarafından üretilmiş pratik bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bu düzenlemede tüm ülke düşünüldüğünde çok verimli sonuçlar doğurmamıştır.

İmar haklarının düzenlenmesi ve uygulanması konusunda fen adamlarına yetki verilmesi 1938 yılında çıkartılan 3458 sayılı *Mühendislik ve Mimarlık Kanunu*'yla olmuştur. "Resmi veya hususi bütün yapıların proje ve inşaatı, nev'i, ehemmiyet ve büyüklük derecelerine göre fen adamlarının nezaret ve mesuliyeti altında" gerçekleştirilecektir. Böylece ülkede imar alanında çalışacak mühendis ve mimarların çalışma esas ve usulleri hukuksal bir çerçevede toplanmıştır. Bu düzenlemenin tarihi artık cumhuriyetin teknik elemanlarına iş imkânlarını tanımlarken imar alanındaki teknik elemanların devletle ilişkilerini tanımlamıştır.

1939 yılında çıkartılan 3611 sayılı *Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun*'la şehir planı yapmanın standartları ortaya konulmuş ve bir bakanlığın bu konuda ihtisaslaşmasının önü açılmıştır.

Hijyen ve sağlık alanı yeni şehirciliğin en önemli prensipleri arasında yer almaktadır. Asrî şehircilik ilkelerine ulaşmayı hedefleyen cumhuriyet yönetimi de bu konularda düzenlemeler ve yaptırımlara gitmiştir. 1580 sayılı yasadan hemen sonra yine 1930 yılında, 1593 sayılı *Umumi Hıfzıssıhha Kanunu* çıkartılarak belediyelere sağlık ve hijyen alanında birçok ödev ve sorumluluk yüklenmiştir. Bu yasalar belediyelere, umumî sağlık tesisleri kurma, çevre sağlığını koruma görevlerini vermiştir. Osmanlı belediyeciliğinde de olan bu görevlerin 1920'de kurulan *Sıhhiye Müdiriyeti Umumisi*'ne rağmen belediyelerin yetki ve sorumluluk alanında görülmektedir. Dönemin en önemli

sorunlarından birisi olan salgın ve bulaşıcı hastalıklarla mücadele edilmesi olmuştur. Sağlık tesislerini de belediyelerin inşa edeceğini öngörmek bu kadar düşük bütçeli kurumların beceremeyeceği bir iş olduğu için söz konusu kurumların birçok işin altında kalmalarına neden olmuştur.

1934 yılında 2295 sayılı kanunla mahalle teşkilatı ve muhtarlıklar lağvedilmiştir. Muhtarlıkların görevi de belediyelere devredilmiştir. Bu uygulama ile geleneksel mahalle organizasyonları ortadan kaldırılarak tüm vatandaşların bürokratlara muhatap olması hedeflenmiş olmalıdır. 1944 yılında 4541 sayılı yasa ile muhtarlıkların görevlerini belediyelerin yerine getirememesi üzerine muhtarlıklar yeniden kurulmuştur. Muhtarlık konusundaki kanunlaştırma çalışmasının uygulaması irdelenirse tek parti döneminde şehre ait her şeyin belediyeler eliyle kontrol edilmeye çalışıldığı, kontrol edilemeyen alanların ise boş kalsa bile eski kurum ve uygulamalara verilmediği görülmektedir. Tek Parti döneminde devlet tüm yetkileri tek bir kanaldan kontrol altına almaya çalışmakta, gerektiğinde yıllanmış kurumları ortadan kaldırmakta, ancak her alana yetişemediğinden bu kurumların ifa ettikleri görevler de askıda kalmaktadır.

2.2.3. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Belediyecilik Alanında Yapılan Hukukî Düzenlemeler (1945-1960)

1948 yılında 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1930 tarihli Belediye Kanunu çerçevesinde ödev ve sorumluluklarla yüklenen bu işleri belediyelerin becerebilmeleri için yeterli bütçeleri yoktur ve sağlıklı bir gelir sistemi oluşturulmamıştır. Belediye Gelirleri kanunu bu boşluğu doldurmak üzere hazırlanmış olup hizmet karşılığı alınan ücretler, sembolik değerler terk edilerek hizmet maliyetlerine getirilmiş kamusal yatırımlar çerçevesinde arazisi değerlendirilen kişilerden değerlendirme resmi alınması kabul edilmiş, devletin topladığı bazı vergilerden belediyelerin alacağı paylar artırılmıştır.

2.2.3.1. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Kanunları

Hızlı şehirleşmenin yaşandığı Ankara, yeni bir şehir oluşumunda cumhuriyet döneminde şahit olunan ilk plansız yerleşme örneğini oluşturmuştur. Bu yapılar, kanunî kısıtlıklardan kaçmak için memurların mesai saatleri dışında yapıldığından “gecekondu” adı verilmiştir. Türkiye modern şehirciliğinin en önemli sorunu hâline gelen gecekonduların inşası belki engellenememiştir; hatta inşa sonrası yıkımları da gerçekleştirilememiştir. Burada yapanın yanına kâr kalan gecekondulaşmayı

önleyemeyen bir kurumsal denetim sistemi geliştirilmiş ve bu sistem günümüzde de büyük oranda geçerliliğini sürdürmektedir. Devlet ev inşa teknik sürecini kontrol etmek istemekte, ancak bina yapacak kişiler kendi ihtiyaçlarını kendi kurgularında inşa etmektedirler. Devlet 22 Haziran 1948 tarihli ve 5218 sayılı kanunla Ankara'daki gecekondu'lara meşruiyet tanımış, gecekondu'sunu ıslah edecek olanlar *Yapı ve Yollar Kanunu* muhtevasında değerlendirilmeyecek ve gecekondu'su yıkılanlar ise belediyenin göstereceği yere bina yapacaklardır. 1 yıl süresi olan bu kanunun geçerlik süresi dolduğunda *Yapı ve Yollar Kanunu* yürürlüğe girecektir. 11 Haziran 1949 yılında 5431 sayılı *Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılması* ve 2290 sayılı *Yapı ve Yollar Kanunun 13. Maddesi*'nin değiştirilmesine ilişkin düzenleme ile Ankara'da gerçekleştirilen meşrulaştırma ülke geneline yayılmış, ruhsatsız inşa edilen yapıların, inşa tekniğinde bir sorun yoksa dört kat harç yatırılarak inşasına izin verilmiştir. Teknik anlamda sorunlu binalar ise yıkılacak, bu işleme belediye encümeni karar verecektir.

29 Temmuz 1953 tarihinde 6188 sayılı "*Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Binalar Hakkındaki Kanun*" yayınlanarak ruhsatsız binaların sınırlandırılması hedeflenmektedir. Bu kanunlar, belediyelerin ruhsatsız binaları öneyemedikleri ve yapılmış olan yapıların da meşrulaştırıldığını göstermektedir.

28 Haziran 1948 tarihli ve 5228 sayılı *Bina Yapımını Teşvik Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanunla birlikte belediyeler kentin gelişimine yön verecek arsa üretilmesi hakkında yetki sahibi olmaktadır. Belediyeler, ucuz arsa üreterek vatandaşa verecekler; vatandaşlar da bir yıl içerisinde inşaata başlayıp iki yıl içerisinde bu inşaatı tamamlayacaklardır. Ancak bu yalnızca bireysel inşaat yapımının önünü açmaktadır. 24 Nisan 1950 tarihinde çıkartılan 5656 sayılı kanunla belediyelerin arazi üretip üzerine yaptığı konutları vatandaşa devretme yetkisi verilmiştir. Böylece hem şehirlere yeni gelişim alanları belirleme hem de bu bölgeleri toplu imar etme yetkisi belediyelere verilmiştir. Bu süreç çok partili hayata geçişte devlet vatandaş ilişkilerinin aldığı boyutu göstermektedir. Kanun yapıcılarını artık sosyal talep ve zorunlulukları kanuna uydurmaktadır.

Eski şehir merkezlerin imarı ve eski eserlerin durumu İstanbul gibi şehirlerde çevre geliştikçe merkezde de imar sorunlarını gündeme taşımaktadır. Bu nedenle 2 Temmuz 1951 tarih ve 5805 sayılı *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu*

Teşkilat ve Vazifelerine İlişkin Kanun çıkartılmıştır.¹⁹¹ İstanbul'un imar planlarının tamamlandığı ve artık uygulamaya konulduğu bir dönemde böyle bir yasanın ortaya çıkması eski eserler konusundaki sorunlara çözüm üretme arayışı olarak yorumlanabilir.

Tek bir arsa üzerine tek katlı evler yapılması, hızla büyüyen şehirlerde konut sorununu çözememektedir. Bu nedenle yurtdışı uygulamalarından da esinlenerek 1945 yılından itibaren apartman modeline geçiş ve bu durumun resmileştirilmesi olan kat mülkiyetine geçiş tartışılmaya başlanmıştır. *Türk Medeni Kanununun* 652. maddesinin son bendi “bir evin muhtelif katları üst hakkı teşkiline mevzu olamaz” şeklindeyken; 16 Ocak 1954 tarih ve 6217 sayılı kanunla 2644 sayılı *Tapu Kanununun* 26. maddesi değiştirilerek kat mülkiyetine izin verilmiştir.¹⁹² Bu kanun Türkiye’de meydana gelen göç olgusunun oluşturduğu yeni tip meskenlerin hukukunu üretmiştir. Apartman meselesi ile çözülecek olan mesken sorunu bu kanunla hukukileştirilmiştir. Ancak bu durum Türkiye’de ve İstanbul’da yeni tip sosyal ilişkilerin zeminini oluşturmuştur.

İmar planları şehirde arazi kullanım kararlarını belirlerken; imar kanun, tüzük, yönetmelik ve talimatnameleri ise bina uygulamalarını ve inşaat yapım kaidelerini düzenlemektedir. İmarın uygulama süreçleri plancılık süreçleri kadar önemlidir. Kurgunun şehre yansımada, aracılık işlevinin düzenlemesini ve şehre uygulanacak binanın formunu bu kanunlar yerine getirmektedir.

1950 yılında *Türk Yüksek Mimarlar Birliği İstanbul Şubesi Başkanlığı*, İstanbul’u imar işlerinin düzenlemesi hakkında İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıkları’na bir rapor sunmuştur. “İstanbul Belediyesi maksadı temine matuf kanun ve mevzuatla imar planlarının ihtiyaçlara cevap verememesi ve şehir bünyesine aykırı olması dolayısıyla müşkilata uğramakta, ne kendisine ve ne de hemşehrisini memnun edememektedir...” şeklinde haber verilen raporda, özel inşaat faaliyetlerinde uyulması gereken şartların Yapı ve Yollar Kanunu ve buna ek talimatname olduğunu belirttiikten sonra bu kanun ve talimatnamenin yetersiz olduğuna işaret ederek bunların tadil edilmesini istemektedirler.¹⁹³ İmar uygulamacısı olan teknik elemanların oluşturduğu bir kurum imarın işleyişini eleştirmekte ve kanun yapma faaliyetine katılmaktadır. Bu uygulama şekli kanun faaliyetlerine katılımın sağlanması açısından önemli bir farklılık oluşturmaktadır.

¹⁹¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Melike Z. Dağıstan Özdemir, “Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış”, *Planlama*, S 31, s. 20-25.

¹⁹² <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/585.html>

¹⁹³ “İstanbulun İmarı Mevzuunda Mimarlar Rapor Hazırladılar”, *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1950, Sayı: 316.

1955 yılında, imar hareketlerini düzenleyen *Yapı ve Yollar Kanunu*’nun restorasyonu gündeme gelmiştir. 1848 ortaya çıkan *Ebniye Nizamnameleri*, süreç içerisinde olgunlaşarak *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi*’ne dönüşmüştür. Önceki bölümlerde yürüttüğümüz bu tartışmada Osmanlı İstanbulunda, imar olgusunun, yalnızca bina ve yol düzenlemesi olarak algılanması hususunu değerlendirmiştik. Cumhuriyetin ilanı sonrası da imar mevzuu yapı ve yolları düzenlemekten öteye geçememiştir. Cumhuriyetin ilanı ile sonrası; “*ebniye*” yerine *bina*, “*turuk*” yerinde *yol* denilerek kanunun restorasyonu tamamlanmıştır: Yapı ve Yollar Kanunu 1955 yılına gelindiğinde ise yüz yedi yıl aradan sonra, *Yapı ve İmar Kanunu*’na geçilebilmiştir.¹⁹⁴ Yurtdışından getirilen uzmanlar şehri bütüncül ele almakta, yerli mütehassıslar şehri bütüncül değerlendirme üzerine çalışmalar yapmaktadırlar; ancak hazırlanan imar planlarını uygulamaya dökcek kanun imar işini yapı ve yola indirgemektedir. Bu tasarı ile artık Türkiye’de de imar mevzuu en azından isminde bir bütüncüllük taşımaya başlamaktadır. İmar kavramı bir kanun adı olarak literatüre girmiştir.

Kanun teklifinde, *Yapı ve Yollar Kanunu* alt yapısı üzerine II. Dünya Savaşı sonrası yıllarda Türkiye’de yaşanan inşaat tecrübesinin oluşturduğu birikim eklenerek yeni bir kanun ortaya konulmuştur. Bu tasarıda, bina ve arsa gibi tanımlar yapılmakta; ruhsat için vatandaşın başvurusuna belediyenin cevabı için süre konulmakta; belediye cevap vermezse vatandaşın elindeki projeye göre inşaat yapma hakkı sağlanmakta; kaçak inşaat yapımında bina sahibi, çalışan işçi, özel mühendis ve kamu görevlilerinin görev ve sorumlulukları ve cezaları tanımlanmakta; yeni imara açılan bölgelerde kesinti tüm arazi sahiplerine % 25 oranında yansıtılmakta ve yeni yapılacak binalara 10 yıl vergi muafiyeti önerilmektedir.¹⁹⁵ Tasarı, imar hak ve kısıtlamalarının açık ve anlaşılır şekilde tanımlanmaktadır. Ayrıca tasarıda, arazi kesintileri tüm mülkiyet sahiplerine yaygınlaştırılmakta ve bina yapımını teşvik amaçlı muafiyetler bulunmaktadır.

14 Nisan 1955 yılında Türkiye’nin *Birinci İmar Kongresi* toplanmıştır. “Yurtta bir imar nizamı kurmak gayesini güden kongre bilhassa mesken meselesi üzerinde duracak” alt başlığı ile duyurulan kongrenin hedefleri açılış konuşması özetlenerek

¹⁹⁴ İmar kanunun hazırlık safhaları ve kanunlaşma süreci hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Cevat Geray, “Yeni İmar Kanunun Bazı Özellikleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 11, S:4, s. 135-150; Cevat Geray, “İmar Kanununun Hazırlık Safhaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 73-89.; Ruşen Keleş, “İmar Kanunu”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 135-150 “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.

¹⁹⁵ “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.

tasvir edilmektedir.¹⁹⁶ Kongre öncesi, İstanbul Belediyesi bir broşür hazırlayarak, *Yapı ve İmar Kanunu* tasarısında yer almasını istediği talepleri maddeler halinde sıralamıştır.¹⁹⁷ İstanbul Belediyesi imar tecrübelerini, TBMM'nin yasalaştırma faaliyetlerinde sunmaktadır. 1950'li yıllarda kanun yapım süreçlerine İstanbul'dan mühendislik odaları, belediyeler gibi farklı kesimler ortak olmaya başlamışlardır.

Cumhuriyet döneminde imar konusundaki düzenlemeler *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi*'nin ötesine geçememiş, bu nizamname *Yapı ve Yollar Nizamnamesi* adıyla yeni şartlara uyarlanmıştır. Ancak bu kanun, imar olgusunu, yolların düzenlenmesi, çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması ve yapılara bir standart getirilmesi şeklinde ele almaktadır. Bu imar algısı 16 Temmuz 1956 tarih ve 6785 sayılı *İmar Kanunu*'nun yürürlüğe girmesiyle değişmiştir. Bu yasada imar algısı, yalnızca belde sınırlarında değil il özel idaresinin hüküm ve tasarrufu altında bulunan mücavir alan sınırları içerisindeki alanları da kapsamaktadır.

1957 yılına gelindiğinde Belediye Meclisi, İstanbul için uygulanacak imar talimatnamesini görüşmeye başlamıştır. Yeni imar yasalarının İstanbul'a uygulanma süreç ve prensiplerini bu talimatname belirleyecektir. 4 Ocak 1957 tarihinde Belediye Meclisi'nce onaylanan talimatname iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda umumi hükümler, ikinci kısımda ise imar hudutları dahilindeki ifrazlar ve parsel büyüklükleri yer almaktadır.¹⁹⁸ İstanbul Belediyesi, İmar Kanunu sonrası bu kanunun uygulama talimatnamesini yayınlamıştır. Bu süreç İstanbul planlama sürecinde elde edilen birikimin yeni bir forma dökülmesidir. İşlevselliği tartışmalı olan bu talimatname, *Ebniye Nizamnameleri* döneminde olduğu gibi, kanunlarla şehri düzenleme çalışmalarının uygulama sahasında aldığı son şeklidir.

27 Ekim 1957 seçimleri öncesinde, yeni *İmar Nizamnamesi* yürürlüğe girmiştir. Bu nizamname Türkiye'deki imar çalışmalarını yeniden ele alan bir içeriğe sahiptir. Bina ve yol merkezli bir imar algısından, asrî şehircilik merkezli bir imar algısı kanunlaştırılmıştır. *Yeni İmar Nizamnamesi*'ne göre, beş yıl içinde bina yapılmayan boş araziler istimlak edilecek, parselasyon planları ve alt yapısı oluşturulmamış bölgelerde yapı izni verilmeyecek, ruhsatsız yapılar durdurulacak ve beş katı harç alınarak ve ruhsat kaidelerine uygun olarak inşa edilebilecek ve belediyeler imar uygulaması için

¹⁹⁶ “Birinci İmar Kongresi Dün Ankarada Açıldı”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1955, Sayı: 11033. Daha geniş bilgi için bakınız; S. Evinç Torlak, “İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C 11, S 3, s. 58-69.

¹⁹⁷ “İmar Kongresi Yarın Ankarada Toplanıyor”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1955, Sayı: 11031.

¹⁹⁸ “İmar Talimatnamesini Şehir Meclisi Kabul Etti”, *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1957, Sayı: 11654.

parseller üzerinde düzenleme yaparak gayrimenkullerin yerlerini değiştirebilecektir.¹⁹⁹ Bu kurallar, II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye’de yaşanan şehirciliği kontrol amaçlıdır. Kurallarda yapılmasına müsaade edileceklerden daha fazla yapılmasına müsaade edilmeyecek unsurlar ön plana çıkmaktadır. Bu durum, imar mevzuunda vatandaş-devlet ilişkilerinin tarzını ortaya koymaktadır. Olumlu bir dil kullanılarak imar hakları tanımlanmamakta, olumsuz bir dil kullanılarak kısıtlamalar tanımlanmaktadır. Kamu otoritesinin imar uygulamalarında edindiği tecrübe sonucu yargı makamları, pratik imarı kuşatma merkezli olumsuzlukları tarif ederek olumluya ulaşma noktasına getirmiştir. Uygulamanın giriftliği hukuksal metinlerde ortaya çıkmaktadır. Belediyeler verilen imar uygulamalarında parsel yerlerinin değiştirilebilir olması, mülkiyet hakkının konum olarak önemini yitirmesinin önünü açmaktadır. Konum olarak değil yüzey alanı olarak arazi varlığı ön plana çıkmakta; böylece kamu imarı uygulamalarında yaşanan istimlak süreçlerinde kamu otoritesine mülkiyetin konumunu değiştirme yetkisini tanımaktadır. Mülkiyetin taşınması durumu kamunun gözetilmesinde önemli bir hukukî araç iken, aynı zamanda belediye yetkililerine imar uygulamalarında, vatandaşın idarî yargı yoluyla çözebileceği, kontrolsüz bir güç sağlamaktadır.

1959 yılı Haziran ayında yeni *İmar Talimatnamesi* Belediye Meclisi’nde görüşülmektedir. Bu talimatnamede, bina içi taşıyıcı sistemleri etkilemeyecek tadilatların büyük bir kısmı “adi tamir” olarak tanımlanmış ve ruhsat zorunluluğunu ortadan kaldırılmıştır. Yalnızca iskele kurulması durumunda belediyeye haber verilecektir.²⁰⁰ Yeni talimatnamenin bu hükümleri bina içi değişiklikleri vatandaşın kararına ve ustaların öngörüsüne bırakmış olmaktadır. Bu durum kontrol edilemeyen serbest bırakılması olarak da yorumlanabilir. Serbest bırakılan hususlar, bina konusunda vatandaşların önünü açabilecek, taşıyıcı sistemlerde değişikliğe gidilerek binaların dayanıklılığını da etkileyecek işlemlere sebep olabilecek boyuttadır.

İmar Talimatnamesi’nde, imar planı mevcut bölgelerde binaların yükseklik kaideleri belirlenmiş ve imar planı olmayan bölgelerde ise bina yüksekliklerini belirleyecek faktörler açık bir biçimde tanımlanmıştır.²⁰¹ Böylece plan çalışması

¹⁹⁹ “İmar Nizamnamesi Düünden İtibaren Yürürlüğe Girdi”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1957, Sayı: 11843.

²⁰⁰ “Yeni İmar Talimatnamesinin Esasları: Ruhsat Alınmadan Yapılabilecek İşler”, *Yeni İstanbul*, 3 Haziran 1959, Sayı: 3430.

²⁰¹ “Ruhsata Aykırı İnşaat Derhal Durdurulacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443. Haberin bu konu ile ilgili kısmının tam metni şu şekildedir: “Talimatnameye göre, imar planı ve raporlarında bina irtifaları tayin edilmiş olan yerlerde, bu irtifalar değiştirilemeyecektir. Ancak, evvelce daha yüksek binalarla teşekkül etmiş adalarda veya bir kattan fazla irtifa kazanılan dik meyilli yol ve arsalarda, zaruri hallerde yapılacak değişiklik, plan tadili mahiyetinde olup Belediye Meclisince tasdik edildikten sonra tatbiki konulacaktır. Ancak mevzu bahis Adada evvelce yapılmış, muhafazası düşünülen binalar daha yüksek teşekkül etmiş ise, en az karşılıklı iki adanın

yapılmayan bölgelerdeki inşaat faaliyetlerine bir düzen getirilmektedir. Talimatname şehrin tüm alanlarında kamu otoritesi için bir inşaat nizamını ortaya koymaktadır.

21 Temmuz 1959 tarihinde 7367 sayılı yasa ile belediyelerin arsa ve konut üretimine ilişkin görev alanları genişletilmiş ve yetkileri artırılmıştır.

2.2.3.2. Çok Partili Hayatta Geçiş Sürecinde İstimlak Kanunları

1940 ve 1950’li yılların başında, istimlak kanunları, muhtelif kanunlara dağılmış hâlde bulunmaktadır. Hangi faaliyetin icra sahasına giriyorsa, o kanuna uygun istimlak yapılmaktadır. Bu da uygulamada sorunlara neden olmaktadır.

Yeni *İstimlak Kanunu* 24 esas ve 4 geçici maddesiyle meclise sevk edilmiştir. Tasarıda kıymet takdiri komisyonunun teşkili ve kıymet takdirindeki esas unsurları hükme bağlanmaktadır. Ayrıca, istimlak muamelesinin başlamasıyla ortaya çıkan tahditler ve istimlak kararı sonrası açılacak davalar ele alınmaktadır.²⁰² 8 Ekim 1956’da yürürlüğe giren *İstimlak Kanunu* şu başlıklardan oluşmaktadır: Satın Alma Usulü, Menafi-i Umumiye Kararı, Ehli Vukuf Meselesi, İade Mükellefiyeti, Cezai Müeyyideler.²⁰³ Bu yasa ile kamulaştırma kararını belediye encümeni verecek, bu kararı ilçelerde kaymakam, illerde ise vali onaylayacaktır. Kamulaştırılacak emlakın değerini ise bir komisyon belirleyecektir. *İmar Kanunu* ve *İstimlak Kanunu*’nun kabul ediliş tarihi Menderes’in İstanbul’un imarına başlaması öncesine denk gelmektedir. Yeni *İstimlak Kanunu* İstanbul’da imar faaliyetleri hızlandığı bir dönemde devletin tecrübesi sonucu ortaya çıkmıştır. Menderes imarı öncesi çıkartılan bu yasa sonrası İstanbul’da istimlaklar hızlanmış ve devletin eli güçlendirilmiştir.

İstimlak yapıldığında yalnızca gayrimenkul sahipleri mağdur olmamaktadır. İstanbul gibi kira merkezli yaşanan bir şehirde hükümet istimlak edilen mülklerde

tamamının revizyonu yapılacak ve içlerindeki mevcut kâgir binalarla ahenkli olarak, mülkiyet hudutları ve civarının karakteri göz önüne alınmak suretiyle İmar Müdürlüğüne verilecek gabariler tatbik edilecektir. İmar Planında veya raporunda kat tasrih edilmemiş veya imar planları yapılmamış meskûn kısımlarda yeni yapılacak binalara verilecek yükseklikler şu suretle tespit edilmiştir: 6 metreden dar yollarda 6,5, dokuz metreye kadar olan yollarda 9,5, on iki metreye kadar yollarda 18,5, otuz metreye kadar yollarda 21,5, otuz metreden geniş yollarda bina istifai 25,5 metre olacaktır. İmar talimatnamesinin 34. Maddesine göre 20.8.1953 tarihinden evvel tasdik edilmiş imar planlarında veya raporlarındaki kat irtifaları şu şekilde mütalaa olunmuştur: Bir kat veya, 1 bodrum 1 kat 6,5 metre, 2 kat veya 1 bodrum 2 kat 9,5 metre, 3 kat, 1 bodrum 3 kat 12,5 metre, 4 kat veya 1 bodrum 4 kat 15,5 metre, 5 kat veya bir bodrum 5 kat 18,5, 6 kat veya 1 bodrum 6 kat 21,5 metre, 7 kat veya 1 bodrum 7 kat 24,5 metredir. Bu madde İstanbul cihetinde ve 40 rakımına tabi yerlerde tasdikli planlardaki irtifalara ait kayıtlarda en çok 3 kata kadar tatbik edilecektir.”

²⁰² “İstimlak Kanunu Tasarısı Meclise Sevk edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1956, Sayı: 11392.

²⁰³ “Ayn 8 inde Yürürlüğe Girecek Olan İstimlak Kanunun Hükümleri”, *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1956, Sayı: 11560.

kiracıları da koruyan bir tasarı hazırlamıştır. Tasarıya göre, ikametgahı istimlak edilen müstecirlere (kiracılara altı aylık kira bedelleri verilecektir.²⁰⁴

İstimlak bedellerinin ödenememesi ve sürecin kamu otoritesi kadar etkin bir biçimde yönetilemediğinin düşünülmesi üzerine belediyelerin istimlak yetkilerini artıracak bir tasarı BMM [bu ne demek?] gündemine alınmıştır. İmar sonucu yeni oluşturulan yol, meydan ve park gibi yerlerin çevrelerindeki gayrimenkuller üzerinde belediyeler tasarruf edebileceklerdir. Buralara cepheli arsalara mal sahipleri kendileri üç yıl içerisinde bina yaparlarsa istimlaktan azade olacaklardır.²⁰⁵ Bu tasarı ile hem Prost'un [bu kim tam adı?] önerdiği imar hamlelerinden kaynaklanan menfaatlerin kamu adına alınması hedeflenmekte hem de imar çalışmasında ortaya çıkan eserlerin yollarındaki özel mülklere yapılaşma şartı getirilmektedir. 1960 Mayıs ayında, istimlak kanununda yapılacak değişikliklerin tanıtıldığı bir yazı yayınlanmıştır.²⁰⁶ Askerî müdahaleden sonra da, *İstimlak Kanunu*'nda öngörülen değişiklikler yapılmıştır.²⁰⁷

1945-1960 arası çok partili hayata geçiş sürecinde belediyeçilik konusunda hukuk alanında yapılan düzenlemeler incelendiğinde, halkın katılımı ve yönetsel süreçlerin paylaşımı yerine gündelik yaşamı kolaylaştırıcı düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Devletin her şeyi kontrol etme arzusu devam etmektedir, ancak vatandaşlarda bu sürece dahil edilmeye başlanmıştır. Devlet-vatandaş arası ilişkilerde pratik çıkarların organizasyonu bu döneme damgasını vurmuştur.

2.3. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI

Çalışmanın bu bölümünde, İstanbul için sürdürülen imar plan ve uygulama çalışmaları, 1923-1945 arası dönemi kapsayacak şekilde ele alınacaktır. 1945-1960 arası dönemde yapılan imar planlama ve uygulama çalışmaları tezimizin ana eksenini oluşturduğundan bu dönemlere ilişkin değerlendirmeler çalışmanın ilgili bölümlerinde yapılacaktır.

2.3.1. Ali Haydar Bey Dönemi

Ali Haydar Bey, 15 Şubat 1339 (1923) tarihinde Şehreminliği vekaletine ve 12 Mart 1339 (1923) tarihinde de İstanbul Valiliği'ne tayin olunmuş; 8 Haziran 1340

²⁰⁴ “Evleri İstimlak Edilecek Olan Kiracılara Tazminat Verilecek”, *Eylül Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1957, Sayı: 2902.

²⁰⁵ “Belediyelerin İstimlak Yetkileri Arttırılıyor”, *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1959, Sayı: 12527.

²⁰⁶ Esat Tekeli, “İstimlak Kanununda Yapılacak Değişiklikler”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1960, Sayı: 12861.

²⁰⁷ “İstimlak Kanunu Değişikliğe Uğradı”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1960, Sayı: 3949.

(1924) tarihinde de her iki görevden alınmıştır. 15 ay 8 günlük görev süresince mezbaha açılması, itfaiye çalışmaları, kimyahane açılması, belediye matbaası kurulması, belediyeye ait araç yapım atölyesi olan Balat Atölyesi'nin açılması, İstanbul genelinde ilk mektep inşaatlarına başlanması ve konservatuarın oluşturulması başlıca yaptığı işlerdendir.²⁰⁸

2.3.2. Emin (Erkul) Bey (Operatör) Dönemi

9 Haziran 1340 (1924) tarihinde Şehreminliğe tayin edilmiş, 18 Kanunusani 1926 tarihinde de görevden alınmıştır. 19 ay 9 günlük çalışma döneminde kanalizasyon çalışmalarını yürütülmüş, Kadıköy Hali'nin inşasına ve Boğazın Anadolu Yakasındaki sahil yolunun açılmasına başlanmıştır.²⁰⁹

Süreyya İlmen 1924 yılında Emin Bey'e fahri danışmanlık yaptığı sırada *Üsküdar'ın İmarına Aid Bir Fikri Umumi ve Hulasa-i Mütalaat* adlı bir rapor sunmuştur. Bu raporunda Süreyya Bey, Üsküdar, Kadıköy ve Hisar Belediyesi başlıkları altında, Anadolu yakasının imarına ilişkin bayındırlık hizmetleri konusunda önerilerde bulunmuştur.²¹⁰

2.3.3. Raşit Bey Dönemi

15 Haziran 1340 (1924)'te Valiliğe tayin edilmiş 14 Eylül 1340 (1924)'te görevden alınmıştır. 3 ay müddette görevde kaldığı döneme ilişkin kayda değer bir faaliyete rastlanamamıştır.²¹¹ Bu üç ay bir geçiş dönemi olarak değerlendirilebilir.

2.3.4. Süleyman Sami Bey Dönemi

12 Teşrinisani 1340 (1924)'te Valiliğe tayin olunmuş, 23 Kanunuevvel 1927 yılında görevden alınmıştır. 3 yıl 11 ay süre ile yürüttüğü İstanbul Valiliği ve Şehreminliği görevi sırasında Haydar Bey döneminde başlatılan yol ve mektep çalışmalarını sürdürmüş çok köklü bir çalışma yapmamıştır. Yalnızca Şile yolunun bu dönemde açıldığı belirtilmektedir.²¹²

²⁰⁸ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 117.

²⁰⁹ a.g.e., s. 117-118.

²¹⁰ Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, 2011, s. 249-250.

²¹¹ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, s. 117.

²¹² a.g.e., s. 117.

2.3.5. Mithat Bey Dönemi

24 Kanunuevvel 1927 tarihinde İstanbul Valiliği'ne tayin edilmiş 11 Temmuz 1927 yılında görevden alınmıştır. Çalışma döneminde Haydar Bey döneminde başlanılan yol ve mektep işlerine devam edilmiştir.²¹³

2.3.6. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi

27 Kanunusani 1926 tarihinde Şehreminliğe, 14 Temmuz 1928 tarihinde de İstanbul Vilayeti'ne vekil olarak atanmıştır. 31 Ağustos 1930'da Belediye Reisliği de dahil olmak üzere asaleten İstanbul Valiliği'ne tayin olmuştur.²¹⁴ 8 Aralık 1938 tarihinde her iki görevden de alınmıştır. Muhittin Bey'le birlikte Şehreminliği ve Vilayette geçiş dönemi sona ermiş, Haydar Bey dönemi gibi İstanbul için iz bırakıcı çalışmalar yapılmıştır. Göreve geliş tarihi ve asaleten atama dönemine dikkat edilirse Tek Parti döneminin İstanbul'u emanet ettiği ilk kişidir. Atatürk'ün ölümü sonrasında görevlerinden alınmıştır.

2.3.6.1. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İstanbul İçin Yürütülen Planlama Çalışmaları

Cumhuriyetin ilanı sonrası, yeni cumhuriyetin imar hareketlerinin ortaya çıktığı yer Ankara'dır. Bozkırdaki İstanbul'un bir kazası büyüklüğündeki bu kenti başkent yapmak yeni rejimin en temel motivasyonları arasında yer almıştır. Bu çerçevede *Ankara Belediyesi Şehremaneti* oluşturulmuş, zaman içerisinde *Ankara İmar Müdürlüğü*, *Dahiliye Nezareti*'ne bağlanmıştır. Ankara, yeni baştan imar edilip bir başkent inşa edilirken; İstanbul için herhangi bir proje üretilmemiştir. 1927 yılına kadar Mustafa Kemal'in uğramadığı kent hâlâ muhalif unsurlar nedeniyle sakıncalıdır ve bu şehre bir nevi ambargo uygulanmaktadır. Emin Bey (Erkul) döneminde, 1925 yılında İstanbul için bir plan çalışması Rahtree'ye yaptırılmıştır.²¹⁵ 1923-1930 yılları arasında İstanbul'da temel belediyeçilik uygulamaları sürdürülmüş kentin temel ihtiyaçları eski olanaklarla giderilmeye çalışılmıştır.

1930-1945 yılları arası İstanbul içinde bir plan fikri ortaya atılmış ve bu çerçevede İstanbul bir plana kavuşturulmuştur. İstanbul için bu dönemde şu plan çalışmaları yapılmıştır: Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert'in plan teklifleri

²¹³ a.g.e., s. 117.

²¹⁴ a.g.e., s. 118.

²¹⁵ *İstanbul Belediye Mecmuası*, s. 109-110, Ekim 1933, s. 40.

1932-1933, Prof. Martin Wagner'in plan teklifi 1935-1938, Sabri Oran Kadıköy ve civarı imar planı etüdü 1938 ve Prof. Henri Prost'un²¹⁶ nazım plan ve detay plan teklifleri 1936-1950'dir.

2.3.6.1.1. Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert'in Plan Teklifleri

İstanbul için yıllarca düşünülen plan çalışması da tıpkı Ankara örneğinde olduğu gibi bir yarışma ile başlatılmıştır. 1932 yılında İstanbul Belediyesi'nde bir bütçe ayrılarak dönemin Türk mimarlarının muhalefetine rağmen Avrupalı uzmanlarla ilişkiye geçilerek İstanbul Planı için bir yarışma düzenlenmiştir. Bu dönemde Avrupa'nın tanınmış dört plancısı önerileri için İstanbul'a davet edilmiştir.²¹⁷ Alfred Agche,²¹⁸ Herman Elgözt²¹⁹ ve H. Lamberte²²⁰ bu davete uyarak İstanbul'a gelmiş ve gerekli altlıkları İstanbul Belediyesi'nden temin ederek çalışmaya başlamışlardır. Dördüncü davetli olan Henri Prost²²¹ ise işlerinin yoğunluğunu gerekçe göstererek bu yarışmaya katılmamıştır. İstanbul Belediyesi'nde önerilerin değerlendirilmesi için yedi kişilik bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon bu önerileri karşılaştırarak bir rapor hazırlamış ve raporu yarışma jürisine sunmuştur. Hazırlanan rapor dokuz başlıktan oluşmaktadır: Proje Hakkında Genel Görüşler, Liman, Şehrin Bölgelere Ayrılması Üzerine Görüşler, Şehrin Anayolları Üzerine Düşünceler, Demiryolları ve İstasyon Üzerinde Düşünceler, Havayolları Üzerine Düşünceler, Serbest Sahalar, Spor Sahaları, Parklar ve Bahçeler Üzerine Düşünceler, Eski Eserler ve Anıtlar Üzerine Görüşler, Hulasa ve Nizamlar Üzerine Görüşler.²²²

²¹⁶ Henri Prost, Atatürk'ün daveti üzerine İstanbul'da planlama çalışması için gelmiş ve çalışmalarını, İnönü devrinde de sürdürmüş ve çok partili hayata geçiş sürecinde de İstanbul'un imar planı çalışmalarına devam etmiştir. DP iktidarına geçişle birlikte İstanbul Belediyesi'nde seçimler ve kurumsal işleyiş hakkında bir değişim gerçekleşmediğinden; Prost'un önerisini 1930-1945 dönemi içerisinde ele alınmıştır.

²¹⁷ Daha geniş bilgi için bakınız; Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması", *Mimarlık*, Temmuz 1972, S 7, s. 67.

²¹⁸ Alfred Agche, Fransa Kent Plancıları Derneği ikinci başkanıdır. Fransa'da Düngerik kentini planlamıştır. Paris 'in bir yöresinin imarı için açılan yarışmayı kazanmıştır. İstanbul'a davet edildiğinde Rio De Janerio'nun planlarını tamamlamak üzeredir.

²¹⁹ Herman Elgözt, Berlin Technische Hochschule'da Şehircilik Kürsü'nde bulunmaktadır. Almanya'nın Essen şehrinin planlanması dolayısıyla ünlenmiştir. Almanya'da birçok kentin planını tamamlamıştır.

²²⁰ H. Lamberte, Fransız İçişleri Bakanlığı'nın öneri üzerine yarışmaya çağırılmış olup; Chicago ve New York'un planlanması çalışmalarına katılmıştır. Yarışmaya davet edildiğinde Prost'un yürüttüğü Paris Planı çalışmasında yer almaktadır.

²²¹ Henri Prost, öğrenciliğinde İstanbul üzerinde çalışma yapmış ve bu dönemde Paris'in planlarını hazırlamaktadır. Fas'ta planlama çalışmaları ünlenmesini sağlamıştır.

²²² Bu rapor ve karşılaştırmalı özeti için bakınız; Komisyon, "İstanbul Şehir Planı", *Arkitekt*, 1934, s. ; Duranay, Gürsel, Ural; "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması", s. 67-72.

Plan çalışmalarını değerlendiren jüri, Herman Elgözt'ün önerisini seçmiştir.²²³ Elgözt'ün "İstanbul'un Umumi Planı" için önerileri şu şekildedir: "Bu güzel şehrin emsalsiz güzelliğini en uzun istikbale, kadar muhafaza edebilmek için öyle bir esas bulmak icap eder ki: eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet şartları ile ahenktar bir surette birleştiresin." Elgözt, "Şehri o suretle tanzim etmeli ki; dahilde her noktadan deniz manzarasını görmeye bir mani bulunmamalı, mevcut tepeler üzerine yapılacak inşaat İstanbul'un sakin silüetini bozmayacak surette olmalıdır" yorumunu yapar.²²⁴ Elgözt planının iktisadi esasları; İstanbul limanı eski günlerine kavuşturularak ticaret canlandırılmalı, sanayi yatırımları yapılmalı şeklinde özetlenebilir. İstanbul'un serbest limanı Haydarpaşa veya Yenikapı tarafına kurulmalıdır. Liman Haydarpaşa'ya yapılırsa Anadolu ile bağ kurulmuş ve hammaddenin temini kolaylaşmış olur.²²⁵ Demiryolu için ise Anadolu ve Avrupa demiryollarını birleştirme önerisini tartışır; ancak, boğazdan yapılacak köprünün maliyeti, estetik olarak sakıncaları ve eski eserlere vereceği zararı düşünerek, demiryollarının vapurlar aracılığıyla birleştirilmesini önerir.²²⁶ Hava yolları için Çekmece Gölü'ne deniz tayyare istasyonu Yeşilköy'e de kara tayyare istasyonu önerisinde bulunur.²²⁷

Elgözt caddeler başlığında; "Şimdi en mühim iş Marmara ve Haliç Sahillerinde caddeler açmak ve eski Bizans'tan kalan tarihi yol şebekesini tevsî ve ihya etmektir" şeklinde bir öneri getirir. Bu çerçeve yorum çok önemlidir, günümüz İstanbul'una bakıldığında tüm plan ve imar çalışmalarının bu mantık üzerine kurulmuş olduğunu görmek mümkündür. Ayasofya-Beyazıt-Edirnekapı ve Altıncapı arası yollar açılmalıdır. Yeşilköy-Sarayburnu, Taksim-Şişli, Üsküdar-Haydarpaşa arasında cenup-şimal istikametinde yollar açılmalıdır. Bu çalışmada caddeler üç kısma ayrılmaktadır: 20 metrelik Esas sirkülasyon caddeleri, 17 veya 12 metrelik Tali sirkülasyon caddeleri, 5.5 metrelik İkamet sokakları. Tüm caddeler araç trafiği ve tramvay geçişleri hesaplanarak oluşturulmuştur.²²⁸ Bir planda en önemli etaplardan birisi de arazi kullanım kararlarının verilmesidir. Bu çerçevede şehrin bölgelerinin hangi amaçlarla kullanılacağı belirlenir. Elgözt İstanbul'u şu şekilde mıntıkalara ayırmıştır: Bayazıt-Ayasofya arası korunacak, Cibali-Sirkeci-Demirkapı-Tahtakale-Küçükpazar-Zeyrek-Cibali arası iş alanı olacak,

²²³ İstanbul'un planlanmasının yabancılara verilmesi ve bu yarışma sonucunda ortaya çıkan projelerin eleştirisi için bakınız; Burhan Arif, "İstanbul'un Planı", *Arkitekt*, sayı:5, 1933, s. 154-180.

²²⁴ Herman Elgözt, "İstanbul Şehrini Umumi Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007, s.18.

²²⁵ a.g.e., s. 19-21.

²²⁶ a.g.e., s. 21-22.

²²⁷ a.g.e., s. 22.

²²⁸ a.g.e., s. 22-24.

Yedikule’de bulunan fabrikalar sur dışına taşınacak; Beyoğlu tarafında ise; iş merkezi olan Perşembe Pazarı ve Bankalar caddesi iş bölgesi olacak, Beyoğlu ve Galata’nın garbışimalinde İstanbul’un garbinde olduğu gibi amele mahalleleri yapılacak; Üsküdar ve Kadıköy merkezleri korunacak, yeni konut alanları açılacak, Kurbağlıdere civarı sanayi alanı olacaktır.²²⁹ Elgötz İstanbul için bir de metro önerisinde bulunmuştur. Var olan caddelerin sorunları ve genişletme çalışmalarının doğuracağı istimlak yükü nedeni ve asrî şehirciliğin gereği olarak çok ince hesapları da yaparak Şişli-Taksim-Yeniköprü-Ayasofya-Beyazıt arasında bir yer altı demiryolu geçirilmesini önermektedir.²³⁰ Ayrıca İstanbul’da Boğaziçi Sahili-İstiklal Caddesi-Taksim-Boğaziçi arası, Aksaray-Eski Köprü-Galata-Beyoğlu-Şişli arası, Eyüp-Beyazıt-Yeni Köprü-Galata arası ve son olarak Haliç-Sirkeci-Aksaray-Eski Kale arasında tramvay hatları oluşturulmalıdır.²³¹

Ayrıca Elgötz İmar Detayları başlığı altında; Taksim’de İdeal Bahçeli Evler Mahallesi Projesi, Ayasofya Meydan düzenlemesi, Beyazıt Meydan düzenlemesi, Yeni Köprü ile Eski Köprü arasının imar edilmesi ve Eminönü Meydan düzenlenmesi tekliflerini sunar.²³² Bu projelere de dikkat edilirse bu dönemden sonraki imar uygulamalarının ağırlıklı olarak bu şekilde gerçekleştirildiği görülür.

Yukarıdaki önerilerini sunan Elgötz, bu planın nasıl uygulanacağına dair teknik, hukukî ve teşkilat ihtiyaçlarını da belirttikten sonra raporunu tamamlar.

Elgötz’ün plan teklifi yarışmayı kazanmıştır; ancak bu plan çalışmasını gerçekleştirme görevi Elgötz’e verilmez.

2.3.6.1.2. Martin Wagner’in Plan Teklifi

Elgötz’ün plan önerisi uygulama için uygun bulunmayınca yeni arayışlar gündeme gelmiş, 1935 yılında yine Alman şehircilik ekolünden Martin Wagner İstanbul’un planlanması için davet edilmiştir. Wagner, İstanbul ve çevresi için hazırladığı raporu 1936 yılında sunmuş ancak bu çalışmada dönemin yetkilileri tarafından uygun bulunmayarak plan çalışması tamamlanmamıştır. Wagner’de 1938’de Türkiye’den ayrılıncaya kadar Bayındırlık Bakanlığı’nda danışman olarak çalışmıştır.

²²⁹ a.g.e., s. 24-29..

²³⁰ a.g.e., s. 29-31.

²³¹ a.g.e., s. 31-32.

²³² a.g.e., s. 32-35.

Wagner, İstanbul planı hazırlamak için gerekli olan harita alt yapısının eksik olması, nüfusa ve jeopolitiğe ilişkin gerekli istatistik verilerin bulunmaması nedeniyle bu çalışmasının sadece bir münakaşa açılmasını teşvik olacağını belirtir.²³³

Wagner çalışmasını nüfus alt başlığında, İstanbul'un nüfusunun dağılımını inceledikten sonra İstanbul'un hinterlandının Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Gelibolu, Gebze, Karamürsel ve İzmit'ten ibaret olduğunu belirtir.²³⁴ Bu yaklaşım İstanbul'u bir bölge planı içerisinde değerlendirmek için sağlıklı bir yaklaşımdır. İstanbul bu bölgenin merkezi olarak konumlandırılırsa, yol aksları ve arazi kullanım kararları da daha doğru şekilde verilebilecektir. Wagner araziden istifade bölümünde ise; İstanbul ve hinterlandında doğru tarım teknikleri ile mahsul artırılabilir, böylece ekonomik bir gelişme sağlanır yaklaşımına sahiptir.²³⁵

Wagner'in ulaşım planında yollar dörde ayrılmıştır: Adi Şoseler Şebekesi; Avrupa hinterlandında Eyüp-Edirnekapı-Terkos, Topkapı-Çatalca-Belgrad-Karadeniz, Topkapı-Küçükçekmece-Çorlu-Edirne, Silivrikapı-Silivri-Tekirdağ-Gelibolu; Anadolu hinterlandında Üsküdar-Pendik-İzmit, Üsküdar-Ömerli- Şile, Üsküdar-Beykoz Riva'dır. İkinci olarak Askeri Şoseler Şebekesi ve üçüncüsü Uzak Şoseler Şebekesi olarak İstanbul-Edirne-Sofya, Lüleburgaz-Dedeoğlu-Atina ve İstanbul-İzmit-Ankara-Şam-Bağdat-Singapur, Şam-Kudüs-Kahire-Kap istikameti oluşturulmalıdır. Dördüncü ulaşım imkânı Demiryolu şebekesidir, bu bahiste demiryolunun Avrupa-Asya bağlantısına masraf etmek yerine karayolu şebekesinin geliştirilmesi önerilmektedir.²³⁶

Wagner İstanbul'un sanayisi için bölgenin hammaddelerini düşünerek, inşa maddeleri imal eden sanayi ile ziraî mahsulleri işleyen sanayi önermektedir. Ayrıca sanayi şehir dışında konuşlandırılmalıdır. Böylece köy nüfusları hareket etmez, sanayi arsaları ucuza mal olur, inşa maliyeti ucuz olur, köylerde iş gücü daha ucuza bulunur, üretimin nakledilmesi insan naklinden daha ucuzdur, şehirlere yığılma önlenir, ülkede gelir daha sağlıklı yayılır, savaş anında daha geniş alana kurulu sanayi jeopolitik menfaatler sağlar.²³⁷ Wagner'in bu önerisi daha çok ülke geneli içindir; bu çerçeveden bakıldığında, onun tezi İstanbul'a yığılma yapılmasından ziyade; İstanbul'u dünya, ülke ve bölge ölçeğinde doğru konumlandırarak; bir sanayi şehri haline getirmemek, yalnızca

²³³ Ing. Martin Wagner, "İstanbul Havalisinin Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007, s. 56.

²³⁴ a.g.e., s. 56-58.

²³⁵ a.g.e., s. 58-60.

²³⁶ a.g.e., s. 63-69.

²³⁷ a.g.e., s. 69-70.

bu bölge ihtiyaçlarını görecektir sanayi kurmak, diğer sanayi yatırımlarını ülke geneline dağıtarak yığılmayı önlemektir.

Wagner'in bu önerileri, kendisinin de belirttiği gibi yalnızca bazı tartışma başlıklarını açmak üzerine kuruludur. Bu çalışma makro düzeyli bir İstanbul ve Türkiye planı yaklaşımını içermektedir. Wagner'in çalışması da bu nedenle, İstanbul için somut bir plan çalışmasını dönemin yöneticileri açısından üretmemiştir. Wagner'in çalışması da İstanbul Belediyesi tarafından uygun görülmeyle uygulamaya konulmamıştır.

2.3.6.1.3. Sabri Oran Kadıköy ve Civarı İmar Planı Etüdü

Sabri Oran, 19. yüzyılda İstanbul'un sayfiye yeri olan Kadıköy bölgesinin gösterdiği gelişmeler dikkate alınarak bu bölgenin ulaşım akslarının düzenlenmesini ve bölgenin imarına ilişkin önerilerde bulunmuştur. Haydarpaşa yolu Rıhtım boyunca doldurulacak, Haydarpaşa-Üsküdar arası yol açılacak, Bağdat Caddesi bu bölgenin ana arteri olacak, İstanbul-Ankara bağlantısı Bağdat Caddesinden sağlanacak, Kızıltoprak-Fenerbahçe Stadı-Karaca Ahmet Mezarlığı-Üsküdar yolu genişletilecek, Haydarpaşa Garına yakın "Bağdat Caddesi ile Çamlıca yolu arasındaki Acıbadem ismi ile anılan arazi üzerinde en asrî bir tarz ile bahçeli evlerden müteşekkil yeni bir mahalle" kurulacaktır.²³⁸

2.3.6.1.4. Henri Prost Nazım Plan ve Detay Plan Çalışmaları

1936 yılında Henri Prost İstanbul'un planlama çalışması için davet edilmiştir. 1932'de yapılan yarışmaya katılmayan Prost bu daveti, alan çalışmalarının İstanbul'da belediye mühendis, mimar ve topograflarının katılımı ile yapılması şartı ile kabul etmiştir. 1936 yılında çalışmalarına başlayan Prost, 1951 yılında İstanbul'un planlarını tamamlamıştır. Uzun süren plan çalışmaları sırasında, şehirde imar faaliyetleri dondurulamamakta, yapılaşma devam etmektedir. Bu durumda yapılan her plan hem eskimekte hem de uygulama alanları dolmaktadır. Bu durumun önüne geçebilmek için Prost, planın yapım sürecinde geçerli olacak *Yapı ve Yollar Kanunu*'nun İstanbul'da ne şekilde uygulanacağına dair bir nizamname yayınlamıştır.²³⁹

Prost İstanbul'un Nazım İmar Planını; demiryolu ve denizyolu ile münakaleler (ulaşım), çarşı teşekkülü, küçük sanayi ve küçük sanatlar bunların intişar (yayıma)

²³⁸ Bu plan önerisinin akıbeti hakkında herhangi bir malumata ulaşılamamıştır. Bugünden bakıldığında yol kaslarının gerçekleştirildiği, ancak Acıbadem bölgesinin bahçeli evler şeklinde değil, apartman olarak yapılaştığını görmekteyiz.

²³⁹ İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 76.

suretleri, umumiyetle sanayi ve ticaretin intişar sureti, mülklerin inkısam sureti, modern binaların teşekkül suretleri ve sıhhi nizamlar, İstanbul topluluğunu teşkil eden bütün mahallelerin mütekabil inkişafı ve arkeolojik araştırmaların bugünkü hali ve başlıca eserlerin sitlerin ve abidelerin tanınması hususlarında yapılan araştırmalar sonrası 15.10.1937 tarihinde yayınlanan bir raporla tamamlamıştır.

Prost'un hazırladığı nazım planının uygulama programı şu şekilde olacaktır.

- 1) Galata Limanı Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Bu limanın kara cihetine münakale (ulaşım) yalnız kamyon ve otomobillerle temin edilecektir.
- 2) Sarayburnu Limanı muvakkattır (geçicidir). Sarayburnu'nu Galata Köprüsü'ne rapteden teras şeklindeki bir gezinti caddesinin altında kalmak üzere bir kattan fazla depolar bulunmayacaktır.
- 3) Galata Köprüsü biraz Haliç'e doğru nakledilecek ve bu suretle köprünün iki tarafında geniş iki meydan teşkili kolaylaşacaktır.
- 4) Atatürk Köprüsü tatbik edilmekte olan projesine mutabık olarak ikmal edilecektir.
- 5) Haliç kıyıları ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir surette teşekkülüne müsaid şekilde tanzim edilecektir. Nispeten büyük sanayi için günümüzdeki Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in menbainı doğru olan yerler tahsis edilecektir. Salhaneye mürur-u ubur (geçiş) kolaylaşacak, koyun her iki kıyısında da ağır kamyonlar için geniş birer sınavi yol tesis edilecektir.
(Haliç) Sağ Kıyı: İki köprü arasında gıda maddeleri mıntıkasının inkişafı, hallerin tevsii, balıkhanenin tesisi
(Haliç) Sol Kıyı: İki köprü arasında bu sahilin tekmi boyunca umuma mahsus geniş bir rıhtım inşası.
- 6) Atatürk Bulvarı'nın cenup ucunda Haydarpaşa'ya giden Avrupa-Asya trenlerinin feribot limanına bağlı uluslar arası bir gar yapılacaktır.
- 7) Sirkeci Garı yalnız elektrikleenecek banliyö trenlerine ve muvakkat olmak üzere Sarayburnu küçük limanına gelecek eşya trenlerine tahsis edilecektir.

- 8) Yenikapı Uluslararası Garı ve Feribot İskelesini muhafaza eden dalga kıran Yenikapı Körfezi'ne inşa edilecek modern bir limanın icap ettireceği vasi mikyasta eşya münakalesine müsait olacak veçhile tertip edilecektir.
- 9) Çarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, fakat umumi teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve methalleri civarında geniş otomobil durak yerleri olacaktır.
- 10) Eski şehre hakim bir vaziyette bulunan münevverler Akropolü Üniversite Beyazıt ile Şehzade arasında inkişaf edecek ve en sıhhi şartlarını haiz vasi bir mahalle olacaktır. Bu günkü Üniversite Meydanı ve etrafı talebeye mahsus büyük bir park ile Üniversite'nin merkezi idare binalarına tahsis edilecektir. Üniversitenin her bir şubesi mütemadiyen tekamül etmekte olan fenni ve ilmi zaruretleri kayıtsız ve şartsız karşılayabilecek bir inkişafa elverişli bir sahaya malik birer unsur teşkil edecektir. Milli kitapsaray üniversite mahallesinin merkezi bir yerinde bulunacaktır.
- 11) Yenibahçe'de kale duvarlarının içinde: nebatat parkı, hayvanat parkı, koleksiyon parkı ve kültür parkı tesis edilecektir.
- 12) Spor sahaları
- 13) Yenibahçe'de kale duvarlarının dışında koşu yeri olacaktır.
- 14) Tayyare meydanı (etüd edilmektedir).
- 15) Plajların tanzimi –Florya
- 16) Sarayburnu ile Küçükayasofya arasında arkeolojik bir park tesisi.
- 17) Başlıca sitlerin muhafazası

Sarayburnu: Liman ve Sirkeci Garı tedricen kaldırılarak burasının parazit binalardan kurtarılması.

Kale Tarafındaki Kale Duvarları (kara surları): dışarıda en aşağı 500 metre genişliğinde ve iç tarafta kale boyunca mevcut mahallelerin inkişafına muvafık olarak yapılacak tanzim ameliyelerine göre tespit edilecek mütehavvil (değişik) genişlikte bina yapılması yasak birer mıntika teşkili.

Deniz Kıyısındaki Kale Duvarları (deniz surları): Arkeolojik veya tezyini kıymetlerine ve bulundukları mahallelerin hususi planlarına ayrılacak kısımların mahallen muhafazasının temini.

Haliç Kıyısındaki Kale Duvarları (Haliç Surları): buradaki ticaret ve sanayi mahallesinin sıhhileştirilmesi ve seyrüsefere zarar vermeyecek surette çok karakteristik noktalardaki kısımların muhafazası. Şehir manzarasına hakim olan başlıca mühim eserler civar binaların yükseklik ve karakteri hakkında hususi tedbirler alınmasını icabettirir. Bunlar mahallelerin hususi imar planlarına kaydedilecektir.

Başlıca tezyini meydanlar ve umumi binalar.

Büyük Cumhuriyet Meydanı: Kadim Atmeydanı'nın (Hipodrom) cenup ucundaki binalar kaldırılarak büyük Cumhuriyet meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askeri geçit resimlerine müsait olacak şekilde tanzim edilecektir. Meydana hem Marmara'dan hem Boğaz'dan görülecek kadar yüksek bir Cumhuriyet sembolü abide dikilecektir. Meydanın civarında Adliye Sarayı ve diğer devlet binaları yapılacaktır.

Beyazıt Meydanı, kadim zafer takı meydana çıkartılacak ve meydan o sahaya kadar uzatılacaktır.

Atatürk Bulvarı ile Fevzi Paşa Caddesi'nin birleştiği noktada (bir meydan oluşturulacak) bulvarın cenup cihetinden bakıldığı zaman görünecek (inkılap hatıralarını ihya eden) bir abide dikilecektir.

İstanbul-Londra Yolu'yla 13 numaralı bulvarın birleştiği yerde dört köşe bir meydan oluşturulacaktır.

Uluslar arası garın gezinti meydanı: Marmara'ya bakan geniş bir teras.

Taksim Meydanı: Bu meydan büyük mikyasta genişletilecek, bir tarafında tiyatro, konferans salonu, sergi salonları, içtima salonları maç salonları, kulüpler, posta otobüs garları, otomobil parkları bulunacaktır.

- 18)** Okul ve hastanelerin tevzi tarzı alakadar servislerle birlikte tetkik edilecektir.

Henri Prost'un bu çalışması Lütüf Kırdar dönemi imar hareketlerinin temel belirleyicisi olmuştur. Bu planlama çalışması Menderes döneminde de büyük ölçüde

uygulanarak İstanbul'a bir yönelim kazandırılmıştır. Ancak planların uygulanma biçimi, asrî şehircilik isteyen yöneticilerin İstanbul gerçekliği ve vatandaş talepleriyle bir muvazaa şeklinde gerçekleşmiştir. Böylece ne Prost'un öngördüğü şehir ortaya çıkmış ne de asrî şehircilik İstanbul'un tüm semtlerinde aynı oranda hayat bulabilmiştir.

2.3.6.2. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İmar Uygulamaları

Muhittin Bey, kendisinden önce başlayan yol ve mektep işlerinin yanı sıra İtfaiye Binalarını, Cerrahpaşa Pavyonunu, Edirne Kapı Caddesini ve Sütlüce Mezbaha Müesseselerini tamamlamıştır. İstanbul'da şoseler asfaltlanmış, kâğır köprüler inşa edilmiştir. İnkılap Müzesi, Halk Müzesi ve Kütüphanesi, çocukları kurtarma ve kimsesizleri barındırma yurtlarının açılması, şehir bandosunun oluşturulması, şehir rehberinin tanzimi, yeni mekteplerin açılması, mektep olmaya elverişli binaların satın alınması, Terkos Suyu'nun sorunlarının çözülerek belediye gelirlerinin artırılması ve belediye borçlarının ödenmesi gibi çalışmaları yürütmüştür.²⁴⁰

2.3.7.1. Lütfi Kırdar Dönemi İmar Uygulamaları

8 Aralık 1938 yılında İnönü tarafından Manisa Valiliğinden alınarak, İstanbul Vali ve Belediye Reisliği'ne atanmıştır. Çok partili hayata geçiş sürecinde bu görevini sürdürmüş ve 16 Ekim 1949 tarihinde de görevden alınmıştır. Atatürk döneminde İstanbul'da imar planı çalışmaları başlatılmış ve belediye yeni yasa çerçevesinde yeniden örgütlenirken; büyük imar çalışmalarına başlanmamıştır. Kırdar'la birlikte Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'da görülen imar uygulamaları İstanbul'da da görülmeye başlanmıştır. Kırdar, II. Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'da altyapı ve üst yapıda yeni şehircilik ilkelerini uygulamaya çalışmıştır. Kırdar dönemi imar planlama ve uygulama çalışmaları tezimizin esas konusunu teşkil ettiğinden ileriki bölümlerde ayrıntılı olarak aktarılacaktır.

²⁴⁰ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, s. 118.

III. BÖLÜM

1945-1960 İSTANBUL ŞEHİRCİLİK POLİTİKALARI: TEORİ-PRATİK GERİLİMİ

İstanbul'un imparatorluk dönemi başkent-tarım-ticaret merkezli toprak ve imar yapısından Cumhuriyet dönemi ile birlikte ticaret-sanayi merkezli toprak ve imar sistemine nasıl dönüştüğünü daha önceki bölümlerde özetlenmeye çalışılmıştır. İstanbul'un geçirdiği yapısal dönüşümün topografyayı etkilemesi ve 20. yüzyıldaki yeni formuna kavuşması, II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye'nin geçirdiği siyasal ve ekonomik yapısal dönüşümün kentsel yansımalarının en bariz izlenebileceği şehir İstanbul olmuştur. İmparatorluğun başkenti olan İstanbul, I. Dünya Savaşı sonrası kaybettiği ülke içi imtiyazlarını, II. Dünya Savaşı sonrası tekrar kazanmıştır. Bu imtiyaz kazanma süreci, ülkenin girdiği yeni siyasal ve ekonomik tercihlerle şekillenmiş ve İstanbul, bu yeni dönemin sembol şehri haline gelmiştir. Cumhuriyet Halk Fırkası, şehir politikalarını Ankara'da üretip, Ankara'da uygulayarak yaygınlaştırırken, Demokrat Parti ise şehir politikalarını uygulama alanı olarak İstanbul'u tercih etmiştir. Türkiye'de çok partili hayata geçiş sürecinde, şehir politikalarının izleneceği en verimli alan İstanbul'dur. Tezimizde, CHP şehir yönetim tarzından DP şehir yönetim tarzına geçişin imar üzerinden takibini sağlamak için üç dönemi ele almaktayız. 1945 yılı çok partili hayata geçişin başladığı yıldır. Bu dönemde İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'dır. Kırdar'ın İstanbul'un imarı konusundaki çalışmaları, belediye başkanlığının son beş yılı değerlendirilerek ele alınmıştır.

İstanbul'da 1950 yerel seçimleri öncesi Kırdar Hükümet tarafından görevden alınarak yerine Fahrettin Kerim Gökay atanmıştır. Gökay, CHP tarafından göreve getirilse de, 1950 yerel seçimler sonrası DP tarafından da İstanbul Vali ve Belediye Başkanı olarak görevlendirilmiştir.

Başvekil Adnan Menderes'in İstanbul'un imarı ile özel olarak ilgilenmeye başladığı yıl, 1955 yılına denk gelmektedir. Bu dönemde Menderes İstanbul'un imar çalışmalarını yakından takip etmeye başlamıştır. 1957 yılına gelindiğinde ise Menderes'in imar çalışmalarını takip etme sürecinden, İstanbul'un imarını yönetme

konumuna geldiği görülür. Menderes İstanbul'un "Fahri Belediye Başkanı" olarak, İstanbul'un imar hareketlerini bizzat yönetmiştir. Bu süreçte yaşanan çatışmalar sonrası, Gökay görevi bırakmıştır. Bu yeni dönemde, 1957-1960 tarihleri arasında, İstanbul'da altı belediye başkanı görev yapmıştır. Bu kişiler Belediye Meclisi tarafından seçilmektedir. Ancak, imar kararlarını veren kişi Menderes olmuştur. Bu nedenle tezimizde; çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul'da yaşanan topografik dönüşümün planlama ve uygulama süreçleri üç dönemde irdelenecektir: 1945-1949 Lütfi Kırdar Dönemi, 1949-1957 Fahrettin Kerim Gökay Dönemi ve 1957-1960 Adnan Menderes Dönemi.

3.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: İSTANBUL'UN PROST PLANI DENEYİMİ (1945-1949)

Lütfi Kırdar 8 Aralık 1938 tarihinde İstanbul vali ve belediye başkanlığı görevine başlamış, 16 Ekim 1949 tarihinde ise bu görevi bırakmıştır. Kırdar dönemi; Cemil Topuzlu'nun şehremanetinden sonra; İstanbul'un kamusal imar açısından en fazla dönüştüğü dönemdir. Tek parti yönetiminin, şehircilik anlayışı 1930'lu yıllarda Ankara'da Nevzat Tandoğan, 1940'lı yıllarda ise İstanbul'da Lütfi Kırdar tarafından ortaya konulmuştur. Prost'un, 1936-1952 yılları arasında, yaptığı planlama çalışmalarının ilk uygulamaları ve yeni planlı İstanbul'un ilk örnekleri Kırdar döneminde görünür hale gelmiştir.

Kırdar döneminde, Prost'un hazırladığı nazım imar planının alt ölçekli mahalle ve semt planı çalışmaları sürdürülmüştür. Bu dönemin İstanbul Belediyesi kayıtları ve günlük gazetelerinde mahalle ve semt planlarının süreci hakkında etap etap bilgiler verilmektedir:

1944 yılında, Haliç'in İstanbul Yamacı Planları görüşmesinde; plan çalışmasının başarılı bulunduğu, yalnız Atatürk Caddesi'nden Şehzadebaşı'na çıkarken yolun sağ tarafında yoldan yüksekte bulunan binalar için önerilen bir kat inşaat izninin dört kat olarak artırılması kararı ile planın onaylandığı belirtilmektedir.²⁴¹ Bu durum, Şehir Meclisi'nin planlama çalışmasının ön gördüğü ilkeleri, fazla inşaatla müsaade ederek dikkate almadığını göstermektedir.

Kadıköy'ün imar planı hazırlanmıştır. Kadıköy'ün ilerde alacağı şekille ilgili olarak; düzenlenen encümen mazbatasında; tanzim edilecek meydanlar, Kadıköy-

²⁴¹ "Halicin İstanbul Yamacı Planı Kabul Edildi", *Tanin*, 3 Mayıs 1944, Sayı: 4454.

Haydarpaşa Körfez yolu, resmi binalar ve mezarlık, ticaret, iskan ve sayfiye semtleri açıklanmaktadır. Bu raporda Kadıköy, bir sayfiye yeri olarak konumlandırılmaktadır, bu bölge İstanbul'un Avrupa yakasında çalışanların hafta sonu dinlenme mekânı olacaktır. Bu çerçevede; Kadıköy İskelesi Meydanı, İskele Civarında açık sirkülasyon meydanı, Kadıköy Halkevi önünde açılacak meydan, stadyum önündeki otopark, ayrıca birçok yolları tekatsu noktasını teşkil eden köşe başları açılacak ve düzenlenecektir. 7 maddelik tadilat önerisinde; sivil binaların imar izinleri, açılacak yolların fonksiyonları, mezarlık meselesi ve resmi bina yerleri incelenerek, arazilerin yerinde tetkik edilmesine karar verilmiştir.²⁴²

İstanbul'da imar planları hazırlanırken, şehrin gelecekte alacağı fonksiyonlar tanımlanmaktadır. Ancak, kamu tarafından bu planlar nasıl uygulanacaktır. Planın iddiası 1950 sonrası İstanbul'unu inşa etmektir. Ancak uygulamada, dönemin kısıtlı kamu kaynakları ile bu işlerin nasıl tamamlanacağı sorusu ile karşılaşmıştır. Bu nedenle merkezi hükümet, belediyelerden uygulama imar hedeflerini beş yıl periyotlu planlar halinde ortaya koymalarını talep etmiştir. 1944 yılına gelindiğinde, İstanbul için ikinci beş yıllık imar tatbikat planı hazırlanmıştır. İlki 1939 yılında hazırlanan faaliyet planı, çok geniş hedefler koymasına rağmen II. Dünya Savaşının çıkması ve hedeflenen bütçelerin imar çalışmalarına aktarılamaması nedeniyle uygulanamamıştır. Yapı ve Yollar Kanunu hükümlerince hazırlanması zorunlu olan beş yıllık imar uygulama planında hedefler küçültülmesine rağmen, İstanbul'un bütçesi düşünüldüğünde başırlamayacak kadar büyük hedefler konulmuştur.²⁴³ Yapılan planların uygulama

²⁴² “Kadıköyün İmar Planı”, *Akşam*, 8 Mayıs 1944, No: 9173.

²⁴³ “İstanbul'un Yeni beş Senelik İmar Planı”, *Akşam*, 2 Kanunuevvel 1944, No: 9381. Bu haberde beş senelik planda hedeflenen imar çalışmaları şunlardır; “... Eminönü - sebze meyve hali – Unkapanı Yolu (bu yolun açılması için yapılacak istimlaklerle yolun inşasına tahminen 20 milyon lira gidecektir). Azapkapı-Tepebaşı arasının açılması (programı tetkik eden muhtelit encümen, burada yapılması imar planı iktizasından olan viyadüklü yolun şimdilik yapılmaması mütalaasıdır). Karaköy Meydanı-Barbaros Türbesi etrafının açılmasının devamı, Maçka-Dolmabahçe yolunun inşasına stadyum inşası (bu yollardan Dolmabahçe-Beşiktaş arasındaki tramvay caddesi, Tramvay idaresi tarafından asfaltla çevrilmiştir. Maçka-Dolmabahçe yolu da bitmek üzeredir). Aksaray-Topkapı yolu (Aksaray'dan Topkapı'ya kadar caddenin dar kısımları açılıp istimlak muamelelerine başlanmıştır. İstimlak muamelesi tamamlandıktan sonra genişletilen yerlerin tanzimi Tramvay idaresi tarafından yapılacaktır). Beşiktaş-Bebek arası (Bebek'le İstinye arasındaki yol tamamlanmış ve geçenlerde açılma merasimi yapılmıştı. Beşiktaş'la Bebek arasının imar planına göre tanzimine ayrıca başlanacaktır). Şişhane-Kasımpaşa-Sütlüce sahası, Eyüp-Unkapanı bölgesi, Üsküdar İskele meydanından itibaren planda 7, 1 ve 15 numaralarla gösterilen yollar, Kadıköy iskele meydanından Altıyol ağzına kadar planda 23 ve 29 numaralarla tesbit edilen yollar (Belediye Altıyol ağzına giden yollardan mühim bir kısmını, bu sahayı istimlak etmek suretiyle açmıştı. Üsküdar-Kuzguncuk arasındaki 6 numaralı yol, Üsküdar'ın 8 numaralı çarşı mıntıkası (Üsküdar meydanı çarşı mıntıkasına kadar evvelce açılmış ve tanzim edilmiştir. Bir kısım tanzim işine de devam edilmektedir. Şimdi bu mıntıkanın tanzimi meydanın imarına bir devam mahiyetinde olacaktır). Kadıköy-Altıyol-Kurbağlıdere tramvay caddesi, Kadıköy-Altıyol-Bahariye 38 numaralı yol, Sirkeci-Kumkapı arasındaki Teke mahallesinin istimlakı. İşte yeni beş senelik programa dahil olan 16 parça iştir. Meclis müzakeresinde de tebarüz ettirildiğine göre, bunların bu beş sene içinde tahakkukuna gidecek parayı temin edebilmek şimdilik imkânsız görülmektedir. Ancak, Yapı yollar kanununun sarıh bir hükmüne göre Belediyeler, beşer yıllık imar faaliyet programları yapmak zaruretinde olduklarından, hem de bu sahalardaki bina ve arsa sahiplerinin tasarruf haklarını

hedefi gözetildiğinde bu işleri yapmanın imkânsız olduğu görüşünün yaygın bir hal almış olması dönemin İstanbul yönetici ve halkının imar çalışmalarına bakışını göstermesi açısından önemlidir. Beş yıllık imar programı, 12 Mart 1945 tarihinde kabul edilmiştir. İmar programı çerçevesinde oluşturulan bütçenin, dağıtılması da bu toplantıda kararlaştırılmıştır.²⁴⁴

İstanbul'un imarı çalışmalarına 500. Yıl Fetih Kutlamaları bir motivasyon hedefi olarak ortaya konulmuştur. 29 Mayıs 1953 tarihinde farklı bir İstanbul ortaya çıkacaktır. Projelerin 1953 tarihine yetiştirilmesi kurumsal düzeyde bir hedeftir,²⁴⁵ ve Kırdar, 1947 hükümet programına beş yüzüncü yıl kutlamalarını eklemek için Ankara'ya gitmiştir.²⁴⁶

Prost İstanbul'un planlama çalışmalarına 1936 tarihinde başlamıştır. Bir seri nazım plan çalışması sonrası Prost'un sözleşmesi yıllık olarak uzatılmaktadır. 1945 yılında Prost'un planlama çalışmaları sekizinci yılına girdiği zaman, Belediye yaptığı sözleşmeyi bir yıl daha uzatma kararı almıştır. İstanbul Umumi Meclisi'nin aldığı bu karar; "Büyük bir kısmı tamamlanmış olan imar planlarının tamamlanması ve mühim kısımlarının tafsilatına dair planların hazırlanması, münakale yollarının tanziminde vücuda getirilecek önemli inşaatın tatbikine yaptığı projelerin tahakkuku hususları ile İstanbul'un 500'üncü yıl dönümü hazırlıkları münasebetile de kendisinden istifade ümid

plan muvacehesinde tesbit etmek ve bu suretle inşaat hususunda mevcut tereddütleri izale eylemek lazım gelmektedir. Mamafih Belediye imar sahasında yapacağı işleri ancak bu programa riayet etmek sureile tahakkuk ettirecektir. Fakat program, henüz katı bir mahiyet almamıştır. Meclisin şubat içtima devresinde müzakere edilecek ve bu müzakereye göre tam şeklini aldıktan sonra tasdik edilmek üzere Dahiliye Vekaletine gönderilecektir."

²⁴⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1945, İndeks 2070918 cilt no: 14, karar no: 121. Umumi Meclis Karar metni şu şekildedir: "İkinci beş senelik program hakkındaki teklifin incelenmesi sonucunda halihazır vaziyeti dolayısıyla beş sene zarfında tahakkuku mümkün olabilecek işlerin programa girmesi düşünülerek, birinci beş senelik programa dahil olan 21 maddeden bütçe imkansızlığı yüzünden kısmen tatbik edilmiş veya hiç tatbik edilmemiş olan 19 maddesinden yedi maddesinin ikinci beş senelik programa alınması muvafık görülerek; Eminönü-Unkapanı 10 milyon lira; Ortaköy-Kuruçeşme yol tevsii ve istimlak 5.000.000 lira; Harbiye-Maçka ve Dolmabahçe yolları ve iki numaralı park 2.000.000 lira; Beşiktaş-Barbaros meydanı 650.000 lira; Atatürk Bulvarının itmamı 4.000.000 lira; Atatürk Bulvarı-Topkapı yol tevsii ve buna ait istimlak 6.000.000 lira; Üsküdar-Beykoz yolunun tesviyesi 2.500.000 liraki ceman 30.150.000 liranın sarfını istilzam ettirecek bu programın r-tatbiki sırasında iktisadi hayatı tazyik etmiyecek şekilde hareket edilmesi ve bunun için de daha az keşfolunan mıntıkalarından işe başlanması, seyriseferi ıslah edebilecek hususların ilk planda tahakkuk ettirilmesi mülahazasile programın tasdiki uygun görüldüğüne dair nafia ve muhtelit encümen mütalaası ve bu mütalaa üzerine bütçe encümeninin beş sene zarfında 30.150.000 liranın gerek istikraz ve gerek bütçenin umumi gelirinden her sene imkan dahilinde münasip bir miktar ayrılması muvafık bulunduğu dair Bütçe Encümeni noktai nazarını ihtiva eden Nafia, Bütçe ve muhtelit Encümenin tasdikli örneği bağlı mazbatası Umumi Meclisin 12/3/1945 tarihli toplantısında okunarak kabul edilmiştir. " Ayrıca bu programın haber olarak verilisi için bakınız; "İstanbul'un 5 Yıllık İmar Programı –Dün İl genel meclisinde kabul edildi–", *Haber*, 13 Mart 1945, Sayı: 4586.

²⁴⁵ "İmar Planları", *Akşam*, 6 Haziran 1945, No: 9567. *Haberde*, 500. Yıl öncesi yapılacak imar çalışmalarının bütçe kaynakları ve hükümetin bu konuda vereceği destek anlatılmaktadır. Ayrıca Sarayburnu-Yedikule arasında açılacak yolun istikamet haritasının çizildiğinin ve buradaki şimendifer hattının geriye çekileceği ve salaş mahallelerdeki evlerin kamulaştırılacağı bilgisi verilmektedir.

²⁴⁶ "İstanbul'un İmar Planı", *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1946, Sayı: 7908; "İstanbul'un İmar Planı", *Ulus*, 22 Ağustos 1946.

edildiği cihetle...”²⁴⁷ şeklinde açıklanmıştır. Bu kararda ilginç olan husus sözleşmenin bir yıl uzatılması ve 500. Yıl hazırlıklarında da Prost’tan istifade edilebileceğinin belirtilmesidir.

Şehir Meclisi’nde Ortaköy-Bebek planı tetkik edilirken ortaya çıkan münakaşa; şehir planları hazırlanırken, farklı şehircilik algısının/çıkar çatışmalarının İstanbul’a nasıl yansıdığını gözler önüne sermektedir. Bu tartışmada Prost’un çalışma mantığı Bizans eserlerini ortaya çıkardığı ve Boğaz’da koruları korurken Kuruçeşme’de kömür depolarını bırakması “frak giymiş bir adamın çıplak ayakla gezmesi” teşbihi ile eleştirilmiştir.²⁴⁸ Aynı tarihte yayınlanan bir habere göre Kuruçeşme kömür depoları kaldırılarak, Haydarpaşa, Yedikule-Bakırköy arası ve Haliç’te Kasımpaşa semtlerine kurulacaktır.²⁴⁹ Bu durum, şehir planlama kararlarına uzmanlar ve bürokratlar dışında halkında katılmaya başladığını göstermektedir. Dört yıl aradan sonra yayınlanan şu haber tartışmaların akıbetini ortaya koymaktadır: “Modern Kömür Deposu”, 23 Mart 1949 tarihinde, Devlet Demiryollarının Kuruçeşme’de bir İngiliz kumpanyasına yaptırdığı ve sekiz milyon liraya mal olan kömür deposu açılmıştır.²⁵⁰ Kuruçeşme’deki Kömür Deposu üzerinden yürütülen tartışmalarda belirleyici olan Prost’un planı ve bürokratların kararı olmuştur.

Bakırköy’ün imar planının tanzim edilmiş ve imar müdürü B. Hüsnü Keseroğlu’nun planı Ankara’ya ilgili makamlara izah etmiştir.²⁵¹ Bakırköy-Yeşilköy bölgesi kısmen şehrin imar sahasına kısmen de sanayi mntikasına taalluk etmektedir ve bu bölgenin en önemli sorunu sudur.

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 14 Şubat 1946 görüşmesinde Bayındırlık Bakanlığı’nın da tasvip etmesi üzerine Haydarpaşa’ya liman yapılmasını içeren 1/2.000 ölçekli planı onaylamıştır.²⁵²

²⁴⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 16 Mayıs 1945, İndeks 2071112 cilt no: 15, karar no: 73.

²⁴⁸ “İstanbul’un İmarı”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1945, Sayı: 7657. Haberde; koruların boğazın ziyneti olduğu, Kuruçeşme’deki kömür depolarının burada muhafazasının bu durumla çeliştiği, boğaz sahillerine yeni bina yapılmaması gerektiği, yolların genişletilmesi gerektiği belirtilmiştir. Şehir Meclisi üyesi Cemil Cem, Prost’un Sultanahmet ve Gülhane çevresi için hazırladığı planı tenkit etmiş, Türk gençleri arasında yarışma yapılması gerektiğini belirtmiştir. Kırdar, söz alarak Prost’u savunmuş ve önerilen plan onaylanmıştır.

²⁴⁹ “Şehir İmar Planı –Kuruçeşme Kömür Depoları Kaldırılacak-”, *Vatan*, 13 Aralık 1945, Sayı: 1630.

²⁵⁰ “Modern Kömür Deposu –Kuruçeşmedeki rıhtım ve deponun inşaatı tamamlandı-”, *Cumhuriyet*, 23 Mart 1949, Sayı: 8841.

²⁵¹ “Bakırköy’ün İmar Planı”, *Akşam*, 6 Ekim 1946, No: 10047.

²⁵² İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Şubat 1946, İndeks 2071173 cilt no: 15, karar no: 131.

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu 1947 yılı Haziran görüşmelerinde; Mecidiyeköyü'ne ait 1937 yılında tasdik edilen imar planının son ihtiyaçlara göre düzenlenmesi ve 1/2000 ölçekli imar planının²⁵³ ve Şişli-Kasımpaşa-Feriköy 1/2000 ölçekli imar bölge planının incelenmesi için²⁵⁴ umumi heyete iletmesi kararına varmıştır.

Şişli-Kasımpaşa-Feriköy mıntıkası 1/2.000 ölçekli imar planları, bölgenin altyapı ve arsa sorunun çözecek bir öneri getirilerek onaylanmıştır.²⁵⁵ İncelemeye sevk edilen Mecidiyeköyü planları hakkındaki tetkikat yetiştirilemediğinden, planın onayı Şubat 1948 devresine havale edilmiştir.²⁵⁶ Bu durum plan çalışmalarının yanı sıra plan inceleme ve onaylama süreçlerinin de ağır aksak ilerlediğini göstermektedir. Hem planı hazırlayacak teknik ekip hem de planı inceleyecek teknik ekip belediye kadrolarında yeterli oranda mevcut değildir. Plan ecnebi uzman tarafından hazırlanmakta, yerel politikacıların kontrolü sonrası onaylanmakta ve merkezi hükümet tarafından denetim sonrası yürürlüğe girmektedir. Ancak bu süreçte kamusal katılımın yanında belediyenin yeterli uzmanı da bulunmamaktadır.

Kurtuluş ve Kasımpaşa planları ile çevrili bulunan, 1/2.000 ölçekli Halıcıoğlu imar planı üç noktada yapılan tadilatla onaylanmıştır.²⁵⁷

Yeşilköy imar planı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından tasdik edilmemiştir; plan bakanlık tarafından iade edilmediğinden, herhangi bir işlem yapılamamaktadır.²⁵⁸ Bu karar, yerel ölçekte İstanbul için hazırlanan planların, merkezi hükümetçe de kontrol edildiğini göstermektedir. Yani İstanbul Belediyesi'nin planı tamamlaması, plan sürecinin tamamlandığı anlamına gelmemektedir. Plan sürecinde

²⁵³ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1947, İndeks 2071574 cilt no: 17, karar no: 158.

²⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1947, İndeks 2071578 cilt no: 17, karar no: 160.

²⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Ekim 1947, İndeks 2071579 cilt no: 17, karar no: 150. Komisyonun planı onaylarken koyduğu şartlar şunlardır: "A- İnkişaf sahasının henüz tarla ve az kıymetli arazi halinde bulunduğu bu zaman Belediyece satın alınarak yollar ve kanalizasyonu yapılarak arsaların maliyet fiyatı ile ihtiyaç sahiplerine satılması, B- Arazinin jeolojik teşekkül ve meyillerinin dik olması sebebiyle binalarda yapılacak fosseptikler çok mahzurlu olduğundan kanalizasyon şebekesinin yollarla birlikte yapılması, C- İnşaata başlamadan evvel yol tesviyesi turabiyelerinin mutlaka yapılarak bina methallerinin kırmızı rakımlarının tayin olunması temennileri ile kabulü uygun görüldüğüne dair imar komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 4.11.1947 tarihli toplantısında okunarak müzakere sonunda ekseriyetle kabul edilmiştir."

²⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Kasım 1947, İndeks 2071575 cilt no: 17, karar no: 158.

²⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 5 Mart 1948, İndeks 2071878 Cilt No: 18, Karar No: 90.

²⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Ekim 1947, İndeks 2071539 cilt no: 17, karar no: 120.

merkezi hükümet kontrolü, plan yapımına bir unsur daha eklemekte ve plan süreçlerinin uzamasının nedenlerinden birisi olmaktadır.

Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait plan tadilat teklifini görüşülmüştür.²⁵⁹ Bu görüşmede, plan süreci uygulanırken açılacak yolların arazi sahiplerinden terk edilerek istimlak masrafı doğurmayacak şekilde kabul edildiği görülmektedir. Bu tarz uygulamaların olduğu bölgeler, istimlak masrafı doğurmadan yolların açıldığı, sosyal donatıların organize edildiği İstanbul semtlerinin oluşumuna ön ayak olmuştur. Bu uygulama ile imara açılan bölgeler kamu kaynakları ile donatılmamakta, imara açılan bölgelerin en azından alt yapısına hizmet edecek alanlar arazi sahiplerinden sağlanmaktadır.

İUMDK, Eminönü-Beyazıt ve havalisine ait planın görüşmelerinde tarihi yarımada içinde ulaşım problemini çözecek çok temelli kararlar alınmış²⁶⁰, İş Bankası gibi CHP'nin de sahipleri arasında yer aldığı binanın bile yıkımını doğuracak planlar onaylanmıştır. Ancak, günümüzden bakıldığında bu yolların bir kısmının açıldığı ama İş Bankası dahil bir çok binanın da yıkılmadığını da görülmektedir.

²⁵⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 19 Ekim 1947, İndeks 2071629 cilt no: 17, karar no: 209. Karar metni şu şekildedir: “Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait plan üzerinde tadilat icrasına mütedair teklif incelenerek;

A- Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait 1/2.000 mikyaslı imar planı içinde ve Tütüncü Mehmetefendi sokağı ile Bağdat Caddesi ve plaj yolu arasındaki 401 kadastro numaralı adada mezkur imar planına göre açılması icap eden iki sokağın evvelce mahkeme kararı ile yapıp tescil edilen ifraz planındaki yollara tevafuk ettirilerek istimlak masrafından tasarruf edilmesi,

B- Aynı ada içerisinde ifraz planına göre açılmış (A) işaretli sokağın yeşil yol olarak imar planına alınması,

C- Plaj yolunda 15 metre olarak kabul edilen genişliğin 12 metreye indirilmesi talep edildiği görülmekle; İfraz planına uymak için tebdilimahal eden iki yol ada içinde ve tali ehemmiyette yollar olup genişlikleri 9,5 metre olduğu, birinin mihveri azami on metre, diğerinin ise 40 metre tebdil ettirmek suretiyle istimlakden tevakkii edilmesi ve tebdilin aynı ada içinde olup mntikanın ana istikametlerinde bir değişiklik mucip olmadığına,

(A) İşaretli yeşil yola gelince de; üzerindeki gayrimenkullere mahreç verilmesi için bu planda bu yolun muhafazası zaruri görüldüğüne,

Plaj yolu ile Bağdat Caddesi'ne amud istikamette ve sahile kadar mahdut tulde olup üzerinde mühim münakale olmayacağı düşünülerek genişliğin 15 metreden 12 metreye indirilmesi tasvip edildiğine dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı genel Meclisin 14.11.1947 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”

²⁶⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Kasım 1947, İndeks 2071732, Cilt No: 17, Karar No: 298. Karar metni şu şekildedir: “Beyazıt Caddesi ile Okçularbaşı Sokağı arasındaki müsellesin kaldırılması suretile Nuruosmaniye Camii kuzeyinden gelen geniş caddenin aynı genişlikte Beyazıt meydanına gelmesinin sağlanması; Beyazıt Caddesi üzerindeki Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Türbesi için bundan evvel yapılmış ve tasdik edilmiş olan planın aynen tatbiki; Nuruosmaniye Camiinin güney cephesini kapayan, esasen gerek 5 No.lu ve gerekse Mahmutpaşa camiine giden yolun genişletilmesi için kesilecek olan Çuhacı Hanının büsbütün kaldırılması ve yalnız bir hususiyet arzeden kapısının aynen başka bir yere naklolunarak planda bazı tadilat icrası suretile kabulü uygun görüldüğüne dair İmar Karma Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 7.11.1947 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakereler sonra İş Bankası binasının kaldırılmasına müteallik olan 2 inci sahifedeki 6 satırlık ve (Sirkeçiden gelen geniş caddenin Mısırcarşısı ve Yeni Cami önüne kadar aynı genişlikte gelmesini temin için şimdiki İş Bankası binasının kaldırılması ve sebilin muhafaza edilerek burada bir otomobil park mahalli tesisi lüzumlu görülmüştür. Münakale vaziyetinin ıslahı ve meydanın açılması için Hünkar mahfeli şarktaki dükkânlar blokunun bir an evvel kaldırılması şayanı arzu görülmüştür.) tarzında yazılı bendin tayı ve 3 üncü sahifenin 6 ıncı satırında tab hatası yazılı olarak (Kemer-altı) şeklinde yazılmış bulunan kelimenin (Kremayerli) olarak tashihi suretile kabul edilmiştir.”

1948 yılı Mart ayında, Şehir Meclisi üyesi İlhami Sancar, Genel Meclis'in görüşmesi için İstanbul'un planlarının ne aşamada oluşunu sorgulayan bir önerge vermiştir. Bu önergede Sancar; "Şehrin mühim bir kısmının 1/5.000 mikyaslı nazım planı yıllarca evvel yapıldığı halde Boğazın iki sahili, Beşiktaş, Suadiye, Adalar, Bakırköy gibi semtlerin henüz nazım planları yapılmadığı görüldüğünden bu mıntıkaların nazım planları yapılıp yapılmayacağı, yapılacaksa ne zaman başlayıp ne zaman ikmal edileceği; Nazım Planı yapılan kısımların hangilerinin tafsilat ve tatbikat planlarının yapılmış olduğu ve mikyasları, yapılmayanların neden yapılmadığı ve ne zamana kadar ikmal olunacağı; Tatbikat planları tamam olanların tab ve teksiri ile maliyet fiatı üzerinden halka satılması ve bu mümkün olmadığı takdirde bu planların umumi mahallerde teşhiri ile vatandaşların tetkikine arzı ve bu hususlarda bir tedbir düşünülmüş olup olmadığının açıklanması" sorularını yöneltmiştir.²⁶¹ Bu sorunlar aslında yıllardır süren İstanbul planları için çok tafsilatlı sorulardır. Plan çalışmaları üzerinden on bir yıl geçmesine rağmen üst ölçekli olan 1/5.000 ölçekli planlar tamamlanmamıştır. Bunun yanında İstanbul'da sürdürülen planlama çalışmalarında hangi bölgenin planının hangi aşamada olduğu hem meclis üyeleri hem de sıradan vatandaş tarafından bilinmemektedir. Şehirdeki imar hakkını düzenleyen bir çalışma olan planın, şehirdeki tüm katılımcılarla bilinir olması gerekirken, plan çalışmaları yıllarca bitirilememekte, vatandaş ta imar konusundaki taleplerini kendi yöntemleriyle çözmektedir.. Bu durum İstanbul'un bürokrasi nezaretinde, kaçak yapılarla dolmasına neden olmaktadır. Aslında kaçak yapılaşma, kamu otoritesinin şehre ilişkin tanımları doğru ve zamanında yapmamasından meydana çıkmaktadır.

İstanbul'un çeperlerinde, boş arazilerde yapılan mevzi düzenlemeler şehir etrafında; merkezden kopuk, alt yapı standardı yüksek semtlerin oluşumuna ön ayak olmaktadır. Arazi sahipleri veya bürokratik kanallardan araziye sahipleneler – kooperatif gibi-, bürokratik işleyişi çözerek kendi mahallelerini oluşturmaktadırlar. Merkez Bankası memurları Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi'nin sahibi bulunduğu Mecidiyeköyü'ndeki Zincirlikuyu arazisinin ifrazı hakkında görüşmede; arazi içerisinde çarşı, mektep, gazino ve oyun yerlerini düzenlenerek, parselden geçecek yolun yerinin değiştirilerek bu önerinin onaylanmasına karar vermiştir.²⁶² Bu tür, toplu uygulamalar

²⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Mart 1948, İndeks 2071878 cilt no: 18, karar no: 104.

²⁶² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 3 Mart 1948, İndeks 2071878, Cilt No: 18, Karar No: 160.

desteklenmektedir, ancak Belediye bu tür uygulamaları tüm vatandaşlar için üretmemektedir.

Yeniköy imar planları görüşülürken Hamdi Rasim Bütün adlı üye; planlarda 1000 metrekarelik parsellerin 600 metreye, 600 metrelik parsellerin ise 400 metreye indirilmesini teklif etmiş, teklif kabul edilerek Yeniköy imar plan mazbatasını onaylanmıştır.²⁶³ Bu teklif, küçük parsellerin oluşumunu desteklerken, şehir içinde donatı alanlarına sahip konutların üretiminin önüne geçmektedir. Küçük parsel üretimi, yalnızca arazi sahiplerinin satabileceği daha fazla sayıda arsa anlamına gelmektedir. Bu durum bölgede öngörülen yapılaşma şartlarını ortadan kaldırmaktadır.

Taksim-Fındıklı plan görüşmelerinde ise tartışmalar olmuştur.²⁶⁴ Plana muhalefet edenler, istimlak edilecek bina sayısı ve bütçesini sorgulamışlar; teknik komisyon, Taksim’de İstanbul Kulübü civarında masrafin büyük, Fındıklı Deresi’nde ise masrafin az olduğunu belirtmişlerdir. Bu tartışmaya katılan Kırdar ise; planlama çalışmasının elli sene sonrasını gözeterek yapıldığını, bu nedenle bedel tartışmasını doğru bulmadığını belirtmiştir. Bu tartışmaya katılan Cemil Topuzlu ise; bu planın diğer planlar gibi İmar Müdürlüğü dolaplarında uyuyacağını belirtmiştir. Plan tartışmalarının eksenini, planın uygulanma boyutu üzerinde sürdürülmektedir. Tüm katılımcılar İstanbul için plan istemekte, ancak bu işin yapılış biçimine eleştiri getirmektedirler. Planlama sürecine getirilen temel eleştiri, İstanbul için yapılan kurguların uygulanamayacağı yönündedir.

İstanbul’un imarında, en önemli gündem maddelerinden birisini de barınma ihtiyacı oluşturmaktadır. Savaş süresince yeni konutlar inşa edil(e)memiş, savaş sonrası köylerden kentlere yaşanan göçle birlikte nüfus artmıştır. Artan bu nüfusun temel sorunu konut bulabilmektir. Bu nedenle, mesken buhranı dönemin en önemli tartışma başlıklarından birisini oluşturmaktadır. İncirli Çiftliği Bahçelievler Sitesi planları görüşmesinde komisyon görüşmesi olumlu geçmiştir. Bu haber, “Yapı Kooperatifi’nin İstanbul’da hüküm sürmekte olan mesken buhranının izalesi ve halka şehir yakınında her nevi konforu ve sıhhi şartları haiz evler temini maksadiyle tesisine çalıştığı”²⁶⁵ şeklinde verilmektedir. Haberin veriliş biçiminde İstanbul’un ihtiyacına yönelik çözüm önerilerinde tüm tarafların olumlu görüş beyan ettiği ve tartışma çıkmadığı

²⁶³ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.

²⁶⁴ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.; Planın tasviri için bakınız; “Fındıklı-Taksim arasındaki sahanın imarı –hazırlanan plana göre Taksim Meydanının altına geniş bir teras yapılacak-”, *Cumhuriyet*, 21 Haziran 1948, Sayı: 8569.

²⁶⁵ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.

görülmektedir. İstanbul-Edirne asfalt şosesinin 5.5 metreden 22 metreye çıkartılmasının planlandığı, ancak Prost'un 40 metre olarak bu yolu önerdiği belirtilmektedir. Ayrıca köy olarak adlandırılan İncirli Çiftliği'nde Cumhuriyet Meydanı ve bir sinema yeri ayrılmıştır. Kamu için ayrılan alanlar, meydan ve sinema olarak ön plana çıkmaktadır. Osmanlı mahallesinde klişe olan cami merkezli bir mahalle yapısından, yeni yerleşim alanlarında meydan merkezli bir mahalle yapısına geçilmektedir. Yeni mahalleler daha seküler temelli organizasyonlar olarak İstanbul'un çeperlerinde yerlerini almaktadır. Bölge, elektriği şehir cereyanından temin edileceği ve suyun ise mevcut kuyulardan motopomp vasıtasıyla tazyiki artırılarak verileceği belirtilmiştir. Bu veriler 1940'lı yılların sonunda imar planı yapılarak, bir semtin imara nasıl açıldığını göstermektedir.

Prost İstiklal Caddesi içinde bir plan çalışması yapmaktadır. Hazırlanan plana göre; "...tretuvarlar, caddeye ilave edilmekte, iki taraftaki binaların üst kısımlarına dokunulmaksızın, alt kısımları iki metre içeriye alınmaktadır. Binaların üst kısımları direk ve sütunlarla tutturulacaktır. Böylelikle iki metre genişliğinde tretuvarlar kazanılmış olacaktır. Bu suretle yayakaldırım haline getirilen bu yerlere yapılacak masraf, aynı binalardan alınan şerefiyelerle karşılanacağı için bu işe pek fazla ödenek konulmasına ihtiyac hasıl olmayacaktır."²⁶⁶ İstiklal Caddesi için yapılan bu öneri, 1950'li yıllar boyunca gündemde kalacaktır, ancak uygulama sahasına konulamayacaktır. Teklifin uygulamaya konulamama sebebi projenin tutarsızlığı değildir. Bu öneri tarzı, İstanbul'un plan yapım sürecinin "istimlak tahsisatı"na sıkıştığını göstermektedir. Bu dönemde kamu otoritesi hedeflediği imar projeleri için kaynak ayıramamakta, ancak sorunların çözümü içinde her teklifi değerlendirmeye almaktadır.

Fatih Camii-Edirnekapı cihetinin 1/500 ölçekli tafsilat planı onaylanmıştır.²⁶⁷ Bu planda, eski eserlerin birleşme noktalarının çalışma yapılarak düzenlenmesi istenmiştir. Bölge tarihi eser açısından yoğun olduğundan, eserlerin birleştiği parsellerde, belediyeden imar izni alınırken, eski eserlere zarar vermemesi gerektiği vurgulanmıştır.

²⁶⁶ "İstiklal Caddesi Genişletiliyor –Prost'un yeni planına göre tretuvarlar caddeye ilave edilecek-", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1948, Sayı: 8622.

²⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 28 Şubat 1949, İndeks 2072138, cilt no: 18, karar no: 352. Karar şu şekildedir: "Fatih Camii-Edirnekapı cihetinin 1/500 mikyaslı tafsilat planının: 1- 15 ve 16'ncı ilkokullar arasında yalnız yayaların ve öğrencilerin geçmesine mahsus ve 6 metre genişliğinde bir yeşil yol yapılması, 2- Bu mntıkada mevcut eski eserlerin, hududunda bulunan yapıların iltisak yerlerinin tafsilat etüdüne göre tanzimi, Suretile tadilen tasdiki uygun görüldüğüne dair İmar Karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel meclisin 28.2.1949 tarihli toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir."

İUMDK, Kabataş-Dolmabahçe Sahilyolu'nun 1/500 ölçekli imar planını görüşmüş, bu planın Ayaspaşa semtinin küçük bir devamını teşkil ettiğini; Deniz Müzesi, İnönü Stadyumu ve Teknik Üniversite arasındaki yeşil saha ile buradaki yolların sirkülasyonlarını düzenlediğini belirterek; Deniz Müzesi'ne verilen Dolmabahçe Camii'nin yanındaki saraya ait garaj ve kayıkhanenin müzeye bırakılması, planda 1 numara ile gösterilen Kabataş Caddesi'nin Tekel depoları tarafının genişletilmesi, planda Y 8 olarak gösterilen sahanın otomobil parkı olarak ayrılması, planda Y 5 olarak gösterilen yeşil sahaya sular idaresinin deposunda bulunan barok çeşmenin kurulması kararlaştırılmıştır.²⁶⁸

Ayaspaşa-Meclisi Mebusan Caddesi (Fındıklı) bölgesi 1/500 ölçekli uygulama imar planları onaylanarak yürürlüğe girmiştir.²⁶⁹ Plan üzerinde yapılan ayrıntılı düzeltmelerden bahseden karar metninde dikkat çekici husus, yeşil saha olarak ayrılan bir bölgenin inşaat alanına tahsisi edilmesidir. Planda yeşil alan olarak ayrılan yerlere de bina yapılabilecektir. Bu karar, planlama kararlarının başka kararlarla hükümsüz kılınabileceğine ilginç bir örnek oluşturmaktadır.

İUMDK tarafından görüşülen Kadıköy İskele Meydanı ve civarının 1/500 ölçekli tafsilatlı planı için, bölgenin yerleşim yeri olması nedeniyle yol ve kanalizasyon etüdünün yapılarak tekrar incelenmesi kararı verilmiştir.²⁷⁰ Bu karar yapılan planlarda bölgesel yerleşimlerin dikkate alınmadığı şeklinde yorumlanabilir.

²⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1949, İndeks 2072188, Cilt No: 19, Karar No: 2.

²⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 8 Mart 1949, İndeks 2072144, cilt no: 18, karar no: 360. Karar metni şu şekildedir: "Ayaspaşa-Meclisi Mebusan Caddesi (Fındıklı) bölgesi 1/500 mikyaslı muadel imar planının tetkiki neticesinde:

- 1- Planda Y I işaretli gösterilen yerin yeşil sahadan çıkarılarak etrafından beşer metre çekilerek ayrık nizamda inşaat tahsisi;
- 2- Ayaspaşa Caddesi üzerine tesadüf eden adalarda inşaat yüz çizgilerinin (5) metre geri çekilerek ve bu cephe yapılacak inşaatın (5) kat olarak tayini;
- 3- 25 metrelik Fındıklı Mebusan Caddesi züerinde yapılacak inşaatın (4) kat olarak yapılması ve (K) merdivenli yoluna 4 kat gabari çizgisinin temdidi suretile inşaat müsaade verilmesi;
- 4- Tekel Umum Müdürlüğü önündeki bahçenin 1941'de tasdik edilen planda olduğu gibi otoparka tahvil edilmesi;
- 5- 1 ve 2 numaralı sokakların Şimal kısmında binaların (3) kat cenup kısmında yapılacak binaların (2) kat olarak inşa edilmeleri kaydile tasdiki uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun musaddak sureti bağlı tutanağı Genel Meclisin 28.2.1949 tarihli toplantısında aynen kabul edilmiştir."

²⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 22 Haziran 1949, İndeks 2072146, cilt no: 18, karar no: 362. Karar metni şu şekildedir: "Kadıköy İskele Meydanı ve civarının 1/2.000 mikyaslı imar planına göre hazırlanmış olan 1/500 mikyaslı tafsilat planının Muvakkithane, Mühürdar Caddesi ile (B) ve (C) işaretli yollar arasında kalan büyük iskan sahasının münhat olması itibarile burası için hususi bir kanalizasyon etüdü yapılması ve bu ada içinden girilecek yollar da ayrıca tetkiki icabettiğinden bu ada dahilinde ileride incelenmesi uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel meclisin 22.6.1949 tarihli toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir."

1949 yılı Haziran ayında, Üsküdar-Paşalimanı Caddesi ile Sultantepe arasındaki set üstünde 6 dönümlük bir arazinin 1/500 ölçekli tatbikat planı karara bağlanmıştır.²⁷¹ Bu karar, bölgenin 1/2.000 ölçekli planlarının var olduğu ancak, uygulama planlarının hala hazırlanmadığı için vatandaş eliyle bu işlerin takip edildiğini göstermektedir. Plan süreçleri uzadığından artık vatandaş parça parça kendi sorunlarını, planlama süreci içerisinde belediyenin çizdiği çerçevede çözmektedir.

1949 Ekim ayında Büyük ve Küçük Çamlıca bölgesinin planları onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın onaylandığı karar metninde Çamlıca Tepelerinin korunmasını sağlayacak kıstaslar getirilmiş, minimum parsel büyüklükleri tanımlanmış, parsel içine arsa alanının % 25'i kadar bina yapabilme şartı getirilmiş, semtin okul alanları belirlenmiş hatta Tomruk, Küçük Çamlıca ve Libadi gibi memba sularının 300 metre çevresine inşaat yapma yasağı getirilmiştir.²⁷² Bu karar, dönemin şehircilik algısının ufkunu göstermesi açısından önemli bir veridir. Çamlıca Tepesi, imara açılmaktadır, ancak bina yapım şartları kısıtlanmaktadır. Kaynak suları çevresine bina yapılamayacak ve arsa sahipleri 1000 metrekarelik arsalarına 250 metrekare oturumlu binalar inşa edebileceklerdir. Bu projeksiyonda, Çamlıca Tepesi'ne yeşil alanların yoğun olduğu bir yapılaşma öngörülmüştür.

Şehir planlama çalışmaları aynı zamanda ticari faaliyet bölgelerini belirlemek ve bu projeksiyon doğrultusunda ticaretin yönlendirilmesini de içermektedir. Bu noktada 1945'li yıllar Türkiye'sinde içki satan yerlere yönelik bir tartışma başlamıştır. Bu içkili yerleri belirli lokasyonlarda tahdit etmek ve buraları kontrol altında tutmak, dönemin gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. 1945 yılında, İç İşleri Bakanlığı, içkili mahaller hakkında plan ve talimatnameyi tasdik etmiş ve kaymakamlıklara bildirilmiştir. İstanbul'da 400 içkili mahalden 70 tanesinin ruhsatı iptal edilecektir. Bu

²⁷¹ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 22 Haziran 1949, İndeks 2072333, cilt no: 19, karar no: 167.

²⁷² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 15 Ekim 1949, İndeks 2072142, cilt no: 18, karar no: 356. Karar metni şu şekildedir: "Büyük ve Küçük Çamlıca'nın 1/2.000 mikyaslı imar planı ve raporları ile mahallen yapılan tetkikat neticesinde:

- 1- Büyük ve Küçük Çamlıca tepelerini çevreleyen 1000 metrelik genişlikte bir kuşak saha içinde yapılacak ifrazların 1500 metreden daha küçük olmaması ve diğer sahalarda ana caddeler üzerindeki ifrazların 1000 m2, tali sokaklarda 600 m2 murabbadan aşağı ifraz yapılmaması ve buralara yapılacak inşaatın % 25'den daha fazla olmaması ve bir bina ve müstemilattan başka bina yapılmaması,
- 2- Yeni yapılacak ilkokullar için planda gösterilen yerler uygun görüldüğü,
- 3- Çamlıca havalisinin hususiyetlerini teşkil eden, Tomruk-Küçük Çamlıca ve Libadi ve diğer menba sularının bulundukları merkezlerden 300 metre kuturunda bir saha içinde inşaat yapılmaması, muvafık görüldüğünden bu taidlatla mezkur rapor ve planın tasvibi,

Uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclis'in 11.10.1949 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden müzakereden sonra Kısıklı'da inşa edilecek okul yeri bilahare tesbit edilmek kaydıla kabulü kararlaştırıldı."

haberde ilginç olan diğer bir husus ise; "... Bundan sonra rakı müsaadesi verilirken çok esaslı noktalara dikkat edilecek ve rakı satışı yapan mahaller sınıflandırılacak ancak birinci sınıf lüks mahallerde rakı satışına müsaade edilecektir. Şarap ve bira satışı için müsaide devralınacaktır. Ayakta rakı satışının da önüne geçilecek tedbirler alınacaktır. İçkili mahallerde ufak çocukları sokan veya çalıştıranlar şiddetle cezalandırılacaktır."²⁷³ Rakı satışı birinci sınıf mahallere verilirken, şarap ve bira için daha rahat davranılmaktadır. Alkol izni mahallere göre değişmektedir, toplumun ekonomik olarak alt sınıflarının rakı ile münasebetleri bürokratik kesimlerce tasvip edilmemektedir.

Galata'da kapanan meyhanelerin Beyoğlu'na taşınması üzerine içki satan işyerleri tekrar tartışma konusu olmuştur. "Beyoğlu Caddesi ortalık karardıktan sonra ailelerin geçemeyeceği bir hale geldiği ve İstanbulluları rahatsız eden bir duruma girdiği" gerekçesiyle bu caddedeki içki satan işyerleri kapatılacaktır.²⁷⁴ "Kapatılacak Olan İçkili Yerler" başlıklı haberde,²⁷⁵ kapatılacak yerlerin isimlerini sıralamaktadır. Bu haberlerin tarih aralıkları ve veriliş biçimlerine bakılırsa, içki mevzuu sürekli gündemde tutulduğu ancak somut adımlar atılmadığı görülmektedir. Bu dönemde "İçkili Yer İşletenler Cemiyeti" oluşturulmuş, cemiyet üyeleri işyerlerini savunma amaçlı bir organizasyonla bürokratik düzeyde ilişkiler geliştirmeye çalışmışlardır.

3.1.1. İstanbul'da Sanayi Mıntıkası Arayışları

Osmanlı İstanbul'unun gelir kaynakları vergiler, tarım ve ticaret üzerine kuruludur. 20. yüzyılın başlarında İstanbul, küçük ölçekli atölyelerin çalıştığı ve büyük

²⁷³ "İçki Satan Yerler Tahdit Edildi", *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1945, Sayı: 7533.

²⁷⁴ "Beyoğlu Caddesindeki içkili Bütün Yerler Kapatılacak -Kapanan meyhanelerin sahiblerine diğer semtlerde yerler gösterilmesi düşünülüyor-" *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1947, Sayı: 8357. Bu haber şu şekilde gazete sayfalarında yer almıştır: "-Ayakta şarab satan mahalle aralarındaki dükkânlar da kapatılacak- Beyoğlu Caddesinin, hele ortalık karardıktan sonra ailelerin geçemeyeceği bir hale geldiği ve İstanbulluları rahatsız eden bir duruma girdiği malumdur. Zabıta vak'alarının alabildiğine artışı da, bir an evvel ciddi tedbirler almak lüzumunu ortaya koymuştur. Filhakika son senelerde gerek bu cadde, gerek bu caddeye çıkan bütün yollar, türlü biçimde meyhaneler ve içkili yerlerle dolmuştur. Öğrendiğime göre, hükümet, birinci sınıf lokantalar ve içkili yerler müstesna olmak üzere, cadde üzerindeki yerlerde dahil olarak bu semtteki bütün içkili yerlerin kapatılmasına karar vermiştir. Bu arada ayakta şarab satan mahalle aralarında bulunan dükkânların da kapatılması takarrür etmiştir. Bunlardan maada diğer bazı kararlar üzerinde de durulmaktadır. Yapılan tetkikler, Galata ve civarındaki bazı meyhanelerin dahi Beyoğlu semtine taşınmış olduğunu göstermiştir. Kapanan yerlerin sahiblerine diğer semtlerde yer gösterilmesi derpiş olunmaktadır."

²⁷⁵ "Kapatılacak Olan İçkili Yerler", *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1949, Sayı: 8786. Haberde şu ifadeler yer almaktadır: "İçkili yerlerin tahdidi hakkındaki kararname gereğince, şehrimizin muhtelif semtlerindeki bir kısım içkili dükkân, meyhane, gazino ve barların kapatılacaklarını ve ellerindeki Tekel ruhsatnamelerinin geri alınacağını yazmıştık. Öğrendiğimize göre, kapanacak yerler arasında 20-30 senden beri çalışmakta olan gazino ve meyhaneler de vardır. Atatürk'ün de birçok defalar yemek yediği "Rejans" ile 30 seneden beri çalışan meşhur "Hristaki", "Çağdaş" gazinosu, Beyoğlu'nun en lüks salonlarından "Havana", Asmalımesciddeki "Kibar", "Bohem", "Dil Lokantası", Tüneldeki "Tuna" kokteyl salonları arasında ise "Ritz", Galatasaray'daki "Özgür", "Çin Bar", "X-Bar", sıkıyönetim kararıyla kapatıldıktan bir müddet sonra 180 bin lira sarfile açılmış olan "Yeni - Bar" da kapatılacak olanlar arasındadır. İçkili yer işletenler cemiyetinin, bir hafta sonraki kongresinde bu mesele görüşülecek ve alakalı makamlar nezdinde gerekli teşebbüslere girişilecektir."

ölçekli sanayi yatırımlarının yeni başladığı bir şehirdir. İstanbul organik olarak büyüyen bir şehir olarak, geleneksel üretim bölgeleri çerçevesinde örgütlenmiştir. Dönemin ulaşım olanakları çerçevesinde organize edilen üretim yapısı; dağınık atölyelerle hemen hemen her bölgede her türlü ürünün üretildiği bir organizasyon yapısına sahiptir. Bu durum, İstanbul'da sanayi tesislerinin yaygınlaşması sonrası farklı bir durum ortaya çıkarmıştır. İstanbul'da, 1940'lardan sonra, işgücünün ulaşılabilirliğini hedefleyen bir sanayileşmeden; ham maddenin ve ürünün nakliyesinin en kolay şekilde yapılabilirliğinin düşünüldüğü, işgücünün de kolay ulaşabileceği ve şehirdeki konut hayatına zarar vermeyecek bir sanayi bölgesinin oluşumuna giden bir süreç yaşanmıştır. Şehir planları, bir anlamda; arazilere tanımlar getirilerek şehrin kullanım alanlarının tasnif edilmesidir. Böylece imar hak ve kısıtlamalarıyla şehrin bütüncül bir yapıya sahip olması ve şehrin kendi sorunlarını gelecek vizyonunu gözeterek çözebilmesi hedeflenmektedir. İstanbul'un planlama süreci 30'lu yılların ikinci yarısında başlamasına rağmen, 1947 yılına gelindiğinde şehrin ticaret ve sanayi bölgeleri hala belirlenmemiştir. Bu durum hem şehrin gelişmesini önlemekte hem de İstanbulluların sorunlarını kendi yöntemleriyle çözmelerinin önünü açmaktadır. Cumhuriyet Gazetesi'nin haberine göre,²⁷⁶ İstanbul'un sanayi bölgeleri Haliç ve Yedikule-Bakırköy arasına nakledilmesi hedeflenmektedir. Ancak dönemin şartları içerisinde; Haliç'in artık geri dönüşü zor olan üretim tesislerine dönüşmesi sürecini başlatmıştır.

1946 yılında bir İstanbullunun "Mahalle Aralarındaki Garajlar ve Tamirhanelerden Bazıları o Bölgeler İçin Birer Tehlike Kaynağıdır"²⁷⁷ başlıklı şikayet içeren yazısı, İstanbul'da gelişi güzel oluşturulmuş yanıcı maddeler içeren işyeri hakkında yetkilileri uyarmakta, bu konuda herhangi bir yasal uygulamanın yapılmadığını belirtmektedir. Şehirdeki sanayi tesisleri, şehir yaşamını tehdit eder bir hal almaya başlamıştır. Ufak zanaat kültürünün devam ettiği İstanbul mahalleleri, bir

²⁷⁶ "Sanayi Bölgesi", *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1947, Sayı: 8152. Haber metni; "Şehrin imar planı yapılmış, fakat henüz bu imar planına göre ticaret ve sanayi bölgeleri tayin edilmemişti. Bu yüzden her gün çeşitli makamlara şikayetler vaki olmakta, bilhassa fabrika ve imalathane kurmak isteyenlerin müracaatları cevaplanamamakta idi. Bundan çoğu Nuruosmaniye civarında olmak üzere kendiliğinden birçok tesisler vücade gelmekte idi. Bu müracaatlar karşısında Belediye İmar Müdürlüğü yeni kararlar vermiş ve Şehir Meclisinin Haziran toplantısında konuşulmak üzere bir de talimatname hazırlamıştır. Buna nazaran:

- 1) Ağır sanayi Eyüb'den Silahtarağa'ya ve Yedikule'den Bakırköy'e kadar olan bölgede,
- 2) Orta sanayi: Halicin iki tarafında,
- 3) Küçük sanayi (atolye ve imalathane gibi) bunların şimdiki yerleşmiş bulundukları saha sahalarda bulunmalarına bazı fenni ve teknik şeraite riayet şartile müsaade edilecektir. Yapılacak talimatnamede ağır sanayi bölgesi haritalarla gösterilecektir. Eyüb'den Edirnekapi'ya kadar olan bir kısım yerlerde ağır sanayi fabrikaları inşasına müsaade edilecektir. Şehir dahilindeki fabrikalar yavaş yavaş bu sahaya nakledilecektir." şeklindedir.

²⁷⁷ "Mahalle Aralarındaki Garajlar ve Tamirhanelerden Bazıları o Bölgeler İçin Birer Tehlike Kaynağıdır", *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1946, Sayı: 7989.

süre sonra orta ve büyük ölçekli atölye ve fabrika istilasına uğramıştır. Geleneksel küçük zanaatkarlarla bir arada yaşamının sorun olmadığı İstanbul'da; modern sanayi, hayatı tehdit eder hale gelmiştir. Bu durum karşısında yetkililerin çözüm üretememesi, fert fert İstanbulluların hayatlarından endişe duymalarına neden olmaktadır.

2 Mart 1949'da Sötlöce Karaağaç Mevkii'nde bulunan silah fabrikası infilak etmiştir.²⁷⁸ Bu fabrika infilakında fabrikanın sahibi Enver Paşa'nın kardeşi Nuri Paşa (Killigil) dahil bir çok kişi parçalanarak ölmüş, yangına müdahale eden beş itfaiyeci de yanarak ölmüştür. Bu olay sonrası İstanbul içinde yanıcı ve patlayıcı madde üretimi ve kullanımı yapan işyerleri yöneticiler ve halkın gündemine gelmiş bu çerçevede, bu tür tesislerin şehir dışına taşınması tartışmaları başlamıştır. Fabrikanın infilakı sonrası çıkan gazete haberlerinden; fabrikanın mermi imali için Milli Savunma Bakanlığı'ndan izin aldığı, ancak yerel düzeyde ne valilik nezdinde ne de belediye nezdinde bir kaydının olmadığı anlaşılmaktadır.²⁷⁹ Haberlerin veriliş ve analiz tarzı, bu işletmeden haberi olmayan valilik ve belediye kurumlarının sorumluluğunu üzerlerinden atma girişimlerini gözler önüne sermektedir. Her konuda yetkiler üzerinden varlığını devam ettiren kurumlar, sorun ortaya çıktığında sorumluluk almamaktadır.

İstanbul'un sanayi bölgesinin neresi olacağı, 1949 yılında infilak sonrası en mühim tartışma konusu olmuştur. Plan çalışmaları on üç yıldır devam eden şehirde, plan çalışmaları bir sonuç üretmemiş, yaşanan dram sonrası sanayi planları tekrar gündeme alınmıştır. İstanbul'da sanayinin şehir içinde yer alması tartışmaları, şehir plancıları ve sermaye için üretimin rasyonelleştirilmesi ve verimlilik artışı olarak değil; halk için bir güvenlik meselesi olarak ele alınmaktadır. Geline bu noktada, İstanbul'un planının günlük gündemler tarafından belirlendiği, İstanbul halkı için sorun olan alanların bürokrasi tarafından bir an önce ele alındığı ortaya çıkmaktadır.

“Şehir içindeki Fabrika ve İmalathaneler Kapatılıyor –Yangına müsaid müesseselere şehir dışına taşınmaları için tebligat yapıldı-”²⁸⁰ başlıklı haber; bu olay sonrası İstanbul'da yanıcı patlayıcı madde üreten yerlerin şehir dışına çıkartılması için harekete geçildiği belirtmektedir.

²⁷⁸ Sötlöce'de meydana gelen infilak haberleri için bakınız; “Sötlöce Faciasının Tahkikatı”, *Vatan*, 4 Mart 1949, Sayı: 2794.; “İnfilak Kurbanları 50'yi Buldu”, *Vatan*, 5 Mart 1949, Sayı: 2795.; “Sötlöce Faciasının Kasıt Eseri olması Muhtemel”, *Vatan*, 6 Mart 1949, Sayı: 2796.; “Sötlöce Faciasında Büyük İhmal Var”, *Vatan*, 7 Mart 1949, Sayı: 2797.; “Hadise Mahallinde Keşif Yapılacak”, *Vatan*, 8 Mart 1949, Sayı: 2798.; “Sötlöce Faciası tahkikatı henüz Sonuç Vermedi”, *Vatan*, 9 Mart 1949, Sayı: 2799.

²⁷⁹ “Sötlöce Faciasında Büyük İhmal Var”, *Vatan*, 7 Mart 1949, Sayı: 2797.

²⁸⁰ “Şehir içindeki Fabrika ve İmalathaneler”, *Cumhuriyet*, 20 Mart 1949, Sayı: 8838.

Son gelişmelerden sonra, İstanbul üç bölgeye ayrılacaktır: Sötlölce ve Eyüp'ten Silahtarağa'ya kadar olan mıntıka ile Topkapı ve Edirnekapı haricinde kale dışından 500 metre ilerisi birinci derecede sıhhate muzır sanayiye, Sötlölce'den Azapkapı'ya ve Eyüp'ten Unkapanı'na ve Tophane'den Dolmabahçe'ye kadar olan mıntıkalar ikinci derecede sıhhate muzır sanayiye, Unkapanı'ndan Sirkeci'ye ve Azapkapı'dan Galata'ya kadar olan kısım da sıhhi zararı olmayan müesseselere tahsis edilecektir. Vatan Gazetesi'nin haberine göre, İmar Müdürlüğü de sanayi tesislerini Hıfzıssıhha Kanunu'na göre tetkik ederken, yeni sanayi bölgeleri içinde çalışmalarını sürdürmektedir.²⁸¹

Şehir dışında fabrikaların kurulacağı saha olarak Eyüp'ten itibaren Rami'ye kadar olan bölge ile Bakırköy-Yeşilköy arası bölgelerin tespit edildiği gazetelere yansımıştır.²⁸² Şehir dışına çıkartılacak tehlikeli iş yerlerinin Şehir Meclisi'nin yaz devreleri içtimalarında görüşülecektir.²⁸³

İstanbul'un sanayi bölgesi tespitine sanayicilerde katılmışlardır: “Boğaz'da Beykoz'dan Anadolu Kavağı'na kadar olan saha ile Maltepe ve Pendik civarının” sanayi bölgesi için uygun olduğunu, Haliç sahilinin sanayi için yetersiz olduğunu, bunun yerine Yedikule-Bakırköy arasının daha doğru bir tercih olabileceğini belirtmişlerdir.²⁸⁴ Şehrin sanayi alanlarının belirlenmesi sürecinde sanayiciler, şehir yönetimi ile birlikte karar sürecine katılmaktadırlar. Sanayiciler, Haliç'i sanayi bölgesi olarak “uygunsuz” olarak değil “yetersiz” olarak tasvir etmektedirler. Bu bakış açısı, sanayi bölgesinin şehir dışına taşınması tartışmalarının temel çelişkisi olarak yer alacaktır.

İstanbul'da sanayi bölgesi aramaları devam ederken şehrin her yanı sanayi tesisleri tarafından kuşatılmaktadır. Bu fabrikaların oluşturduğu hijyen, gürültü ve görüntü kirliliği ise gazeteler aracılığıyla eleştiri konusu olmaya devam etmektedir.²⁸⁵

İstanbul'un sanayi bölgesi arayışı için oluşturulan komisyonun çalışmasını tamamlamış ve bir rapor hazırlamıştır. Ancak bu rapor İstanbul'da sanayi bölgesi olarak çok geniş alanları tasvir etmektedir: “...şehirde ağır sanayinin kurulabileceği bölgeler

²⁸¹ “Sanayi Bölgesi Meselesi”, *Vatan*, 23 Mart 1949, Sayı: 2813.

²⁸² “Şehir Dışında Fabrikaların Kurulacağı Saha Tesbit Edildi”, *Cumhuriyet*, 24 Mart 1949, Sayı: 8842.; “Şehrimizin Sanayi Mıntıkları Tesbit Ediliyor”, *Vatan*, 5 Nisan 1949, Sayı: 2826.

²⁸³ “Şehir Dışına Çıkartılacak Tehlikeli İş Yerleri”, *Vatan*, 21 Nisan 1949, Sayı: 2842.

²⁸⁴ “Sanayi Bölgesi Araştırmaları”, *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1949, Sayı: 8919.

²⁸⁵ “İstanbul'da Sanayi Bölgesi Aranırken –Şehrin her köşesi sanayi bölgesi, her semte yeni yeni fabrikalar kuruluyor ve buralarda pislikten, gürültüden geçilmiyor-“, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1949, Sayı: 8926.

şunlardır: Haliç Mezbahasıyla Eyüp'ten ilerisi, Edirnekapı-Rami yolunun sol tarafı, Maltepe'nin etrafı, Davudpaşa'ya giden yol, Kazlıçeşme'nin Surlara yakın olan kısmı, Bakırköy'ün dış tarafları, Hastaneye yakın olan Yeşilköy civarı, Çekmece'ye giden asfalt yolun iki tarafı, Çekmece ve Zeytinburnu havalisi, karşı tarafta Maltepe'den itibaren Kartal'a kadar olan kısım, Pendik civarı, Kadıköy Gazhanesinin etrafı. Köprüler arası Haliç, Unkapanı Köprüsü'nden ileriye giden yol ile sahil arasındaki saha, Mecidiyeköyü'nün dış kısmı ikinci derecede sanayi bölgesini teşkil edecektir. Boğazda sanayi bölgesine elverişli bir yer bulunamamıştır. Bu bölgedeki sanayi tesisleri olduğu gibi kalacaktır.”²⁸⁶ Dönemin İstanbulunda bu bölgeler incelendiğinde, adı geçen mekânların konut yaşamının bittiği yerler olduğu görülmektedir. Konut alanlarına komşu sanayi alanı üretme gayreti dönemin ulaşım imkânları çerçevesinde değerlendirilmelidir.

İstanbul'un sanayi alanının tespitinde, Belediye ile Ticaret Odası arasında ihtilaf çıkmış ve tespit çalışmaları durmuştur. İmar komisyonunda görevli Ticaret Odası temsilcisi, sanayi bölgesi için hazırlanan talimatnameye itiraz ederek; Belediye'nin sanayi sahası olarak gösterdiği bölgenin henüz su, elektrik ve yoldan mahrum olması nedeniyle, sanayi tesislerinin buralara kurulmasının mahzurlu olduğunu belirtmiştir. Bu itiraz üzerine bu meselenin bir daha Daimi Komisyon'da görüşülmesine karar verilmiştir.²⁸⁷ Bu durum, aslında İstanbul'da sanayi bölgesi belirleme sürecinin on üç yıl sürdüğü halde hiçbir alt yapı çalışmasının yapılmadığını göstermektedir.

3.1.2. İstanbul'da Kadastro Çalışmaları

Planlama çalışmaları yürütülürken, plan yapılan bölgenin arazisine ve binalarına ilişkin teknik veriler ve bu alanda yaşayan nüfusa ait veriler toplanır. Daha sonra gelecek nüfus projeksiyonuna göre plan çalışmaları günü ve geleceği gözeterek tamamlanır. İstanbul'un planlama çalışmalarının en önemli sorunlarından birisi de İstanbul hakkındaki teknik verilerin olmayışı veya dağınık oluşudur. Daha kadastro ve hali hazır haritaları bile tamamlanmamış bir bölgede plan çalışmaları sürdürmek, ister istemez birçok belirsizliği ve gelecek projeksiyonlarını doğru ortaya koymamayı doğurmaktadır.

²⁸⁶ “İstanbul'un Ağır Sanayi Bölgeleri”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1949, Sayı: 8973.

²⁸⁷ “Şehrin Sanayi Bölgesi –Hazırlanan talimatname üzerine Belediye ile Ticaret Odası arasında ihtilaf çıktı-”, *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1949, Sayı: 9050.

İstanbul'un tapu kadastro durumunun gözden yeniden geçirildiği, hazineye ait olup da, vatandaşların kullanımında olan yerler meydana çıkartılmaktadır.²⁸⁸ 1948 yılından itibaren İstanbul'un diğer ilçelerine ilaveten Eyüp, Sarıyer, Beşiktaş, Bakırköy ve Beyoğlu ilçelerinde kadastro uygulamasına başlanılmıştır.²⁸⁹ Bu durumda, yıllardır şehir planı çalışması devam eden İstanbul'un, mülkiyet durumları incelenmeden yapılan çalışmalar sonucu, bir plana kavuştuğu gerçeği ortaya çıkmaktadır. Böylece, planlar yapılırken istimlak bedelleri hesabının tutarlı olması veya şehir hakkında verilen kararların doğru ve tutarlı bir biçimde belirlenmesi mümkün olmamaktadır.

Nüfus sayısı ve bina sayısı da plan çalışmaları için önemli bir kriterdir. 21 Ekim 1945 tarihinde yapılacak olan genel nüfus sayımı haberi şu şekilde Cumhuriyet Gazetesi'nde yer almıştır; "Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü'nden; ... içinde insan oturan veya insan oturması ihtimali olan bütün yerlerin numaralanması teşkil edecektir. Sayım yönetmeliklerine göre, numarasız yerlerde oturanlar hükümete haber vermek zorundadırlar. Bu mecburiyete uymıyanlar para cezasına çarptırılacaklardır. Şehirlerde, numara levhası takılmamış veya sonradan numara levhası konulmak üzere geçici olarak fırça ile numarası işaret edilmemiş binalarda oturanların sözle veya yazı ile en yakın belediye dairesine haber vermeleri lüzumu bildirilir."²⁹⁰ Haberin verilış biçimi evlerine belediye tarafından numara verilmeyenlere, devletin yapması gereken görevi yüklemektedir. Bu durum, kamunun yapamadığı görevleri vatandaşa tevdi etmesi ve şehir planı için toplanacak verilerin doğruluk dereceleri hakkında fikir vermektedir.

İmar çalışmalarını yürüten Prost'un "ecnebi" olması birçok defa eleştirilmiştir. 30'lu yıllarda Ankara'nın hem plan çalışmaları hem de büyük binalarının yapım işleri dış ülkelerde açılan yarışmalar ve "ecnebi" mimar ve mühendisler tarafından yürütülmüştür.²⁹¹ İstanbul'un imarı gündeme geldiğinde de asrî şehri inşa edecek kişiler yine Avrupa'dan seçilmişlerdir. Bu durum Türk mühendis ve mimarlarını rahatsız etmektedir. Bu konularda mesleki platformlarda tartışmalar sürmekte, siyasi platformlarda itirazlar dillendirilmektedir.²⁹²

²⁸⁸ "Şehrin Tapu ve Kadastro Durumu Gözden Geçiriliyor", *Vatan*, 23 Mayıs 1946, Sayı: 1791.

²⁸⁹ "Tapulama İşleri İçin Tedbirler", *Ulus*, 5 Nisan 1948.

²⁹⁰ "Nüfus Sayımı İçin Bütün Evler Numaralanacak", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1945, Sayı: 7546.

²⁹¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent'in İmarı Ankara: (1929-1939)*.

²⁹² Himmet Ölçmen, "İmar İşlerimiz ve Türk Mühendisliği", *Ulus*, 24 Ocak 1945.

Mimarlar Birliği 1946 yılı toplantısında katılanlar; Alman mimar Bonatz’a İstanbul Belediye Sarayı ve Fatih Anıtı eserlerini yapması için teklif götürölmesini eleştirmişlerdir.²⁹³

İstanbul’un planlama ve imar çalışmalarında asrî şehir hedefine ulaşmak için Avrupa şehirleri örnek alınmaktadır. Avrupalı uzmanlarla çalışılırken, Avrupa deneyimini aktarması hedeflenen “Büyük Britanya Şehircilik Sergisi” İstanbul’da 15 Şubat 1947’de açılmıştır.²⁹⁴ İstanbul’un asrî bir şehir olması için gerekli olan asrî şehirlerin uzmanlarıdır, bu uzmanlardan sağlanacak bilgi transferi ile asrî şehircilik uygulanacaktır. Prost’un planlamada olmasının temel yaklaşımlarından birisi de budur. Ayrıca, bu uzmanların tasarım ve uygulamaları İstanbul’a taşınarak, teknik bilgi ve görgü konusunda transfer sağlanmaya çalışılmaktadır.

Kırdar, 1947 yılı Haziran ayında İngiliz Kültür Heyeti’nin davetlisi olarak Londra’ya giderek, belediye ve şehircilik çalışmaları hakkında bilgi almıştır. Londra dönüşünde Kırdar; savaş sonrası Londra’nın, topografik dönüşümü, şehircilik işleyişi, belediye örgütlenmesi ve belediye bütçesi hakkındaki gözlemlerini izlenimlerini bir basın toplantısında açıklamıştır.²⁹⁵ Kırdar’ın bu beyanatı bir gezi anlatısı biçiminde olduğundan teknik detay içermemektedir.

3.1.3. Çok Partili Hayata Geçerken Şehir’de Devlet-Vatandaş İlişkisi

İstanbul için plan çalışmaları sürmektedir; ancak, İstanbul halkı da yöneticilerin plan kurgusuna hayatın içinden müdahale etmektedirler. Modern şehirlerde, şehrin önce kurgulanıp sonra inşa edilmesi süreci kabul görürken; İstanbul’da plan, inşa sürecinin gerisinde kalmaktadır. Bu durumda, asrî şehir olmayı hedefleyen İstanbul’da eski kuralların uygulanamadığı yeni kurallarında konulamadığı bir yapılaşma kültürü ortaya çıkarmıştır. İstanbul’da nüfus arttıkça, devlet-şehir-insan etkileşiminin boyutları ve sonuçları geniş ve dağınık bir topografya üzerinde açığa çıkmaktadır. “Mesken yapılması gereken arsalarda dükkân ve depo yapılabilecek”²⁹⁶ alt başlıklı haber

²⁹³ “Mimarların Senelik Toplantısı Gürültülü Geçti”, *Vatan*, 13 Ocak 1946, Sayı: 1661.

²⁹⁴ “Şehircilik Sergisi”, *Ulus*, 15 Şubat 1947. Serginin Ankara Halkevinde açılması haberi için bakınız; “Büyük Britanya Şehircilik Sergisi Bugün Açılıyor”, *Ulus*, 25 Ocak 1947.

²⁹⁵ “Vali ve Belediye Başkanı Dr. Kırdar’ın İngiltere Seyahati İntibaları”, *Ulus*, 10 Ağustos 1947.; Bu gezi ayrıca, “Dr. Lütfi Kırdar Londra Yer altı Demiryollarını Gezdi” *Ulus*, 25 Haziran 1947’de gazetelere haber olmuştur.

²⁹⁶ “İmar Planı”, *Akşam*, 22 Şubat 1946, No:9823. Haber; “İmar planının tatbiki yüzünden belediye ile arsa sahipleri arasında öteden beri çıkan anlaşmazlıklara, umumi meclisin son toplantılarından birince verilen karar ile kısmen olsun nihayet verilmiştir. İmar planına göre yeşil saha olarak ayrılan sahalarda inşaat yapılması ve yahut mesken inşa edilmesi icap ed en yerlerde mağaza, depo, fabrika ve saire nevinden bina yapılmaması yapı ve yollar talimatnamesi iktizasındaydı. Belediye yeşil sahaya ayrılan yerleri muayyen zaman içinde tamamıyla istimlak edemediğinde emlak sahipleri belediyeye müracaat ederek inşaat yapmak istemektedirler. Mülkiyet hakkına

İstanbul'daki imar algısını ortaya koymaktadır. *Yapı ve Yollar Talimatnamesi*'nin bir maddesinin tadil edilmiş ve böylece belediye tarafından yapılan inşaat kısıtlamaları kaldırılmıştır. 1946 yılında ortaya çıkan bu gelişme, İstanbul için plan yapmanın da pratikte bir anlam ifade etmemesi anlamına gelmektedir. Mülkiyet hakkı, imar hakkının üzerine geçmiş, bir yere sahip olma hakkı, o alanda her türlü inşaa tasarrufu yapabilme izninin önünü açmıştır. Bu haberde ayrıca, şehir içinde yeşil alana ayrılan bölgelerin de; belediye tarafından istimlak edilememesi nedeniyle, imar hakkı kazanacağı belirtilmektedir. Ortaya çıkan bu durum, şehirde uygulanmak istenen kurgunun siyasetçi-bürokrat-vatandaş tarafından dönüştürülerek, şehre müdahale edildiğini göstermektedir. Planlama hedefleri kendi içerisinde çelişkili bir halde bırakılmaktadır. İstanbul planlamasının ölü doğum sebeplerinden birisini de bu uygulama tarzı ortaya koymaktadır.

Kadıköy planlama çalışmaları sürerken; vatandaşlar, arsalarına daha fazla inşaat yapabilmek için girişimlerde bulunmaktadırlar. Kadıköy'de yapılan planda bahçeli evler bölgesine en fazla iki kat inşaat izni verilmişken; Vatan Gazetesi muhabiri "... bahçeli evler mıntıkalarına dahil olduğu halde daha fazla kat inşa etmek arzusunda olanların müracaatları fazlalaştığından belediyenin bu hususta bir karara varması beklenmektedir."²⁹⁷ Haberini yapmıştır. Haberin verilış biçimi, halkın beklentisini ortaya koyarken, muhabir, plan sürecine müdahil olacak bir dil ortaya koymaktadır. Müracaatın fazlalaşması, plan kurgusu dışındaki talepleri meşrulaştırmaktadır.

İstanbul'da planlama çalışmaları devam ederken, Şehir Meclisi'nde de mütalaalar sürmektedir. Bu oturumların temel tartışması; yapılan planların, nasıl ve hangi bütçe ile uygulanacağı sorunudur. Komisyon üyelerinin bir kısmı şehir sorunlarının plan çerçevesinde çözülmesini önerirken diğer bir kısmı da bu çalışmanın maliyetini karşılayacak bütçe bulunana kadar şehirde devam eden hayatı kolaylaştıracak pansuman tedbirlerin öncelenmesini önermektedirler.²⁹⁸

dayanan bu istek, reddedilemeyince imar planı da bozulmakta idi. Umumi meclisin talimatnamesine göre kat sayısını tahdit eden ve sırf mesken inşa edilmesini icap ed en arsalarda meskenden başka mağaza, depo ve saire binalarda yapılmasına imkan verilmiştir. Bu karar ile şehrimizde inşaatın daha ziyade kolaylaşacağı, bilhassa dükkân vesaire inşaatı sahasında faaliyetlere başlanacağı muhakkak görülüyor. Diğer taraftan yaptığımız tahkikata göre bilhassa yapı inşatıyla çok sıkı alakası bulunan yapı ve yollar kanunu hükümlerinin bugünkü ihtiyaca uygun olmadığı görüldüğünden yakında Büyük Millet Meclisine sunulacak yeni imar kanunu daha esaslı hükümleri ihtiva edecektir. İmar kanunu çıktıktan sonra bu kanuna yeni bir talimatname yapılacaktır." şeklindedir.

²⁹⁷ "Kadıköy Bahçeli Evler Mıntıkası", *Vatan*, 31 Ağustos 1948, Sayı: 2612.

²⁹⁸ "İmar Planı Hakkında Hararetili Görüşmeler Oldu", *Cumhuriyet*, 8 Kasım 1947, Sayı: 8343.

Belediye teknik kadrosunun genişletilmiş ve planlama çalışmalarına hız verilmiştir, böylece vatandaşların artık arsaları ile ilgili İmar Müdürlüğü'ne müracaatlarına gerek kalmayacak, ilgili belediye mühendisi ile irtibata geçilerek mevcut plana göre inşaat yapabilecektir. “Fatih Cami ile Edirnekapı ciheti tafsilat planı, Emirgan, Eyüb Camii civarı, Küçük ve Büyük Çamlıca civarı imar planları, Beyoğlu İstiklal Caddesi, nazım planlarına göre genişletme planı, İstinye imar planı, Ayazpaşa imar planına uygun olarak Kabataş, Meclisi Meb’usan Caddesini içine almak suretiyle yapılan plan, Kadıköy antresinin imar ve nazım planlarına uygun olarak hazırlanan plan, tasdik edilmek üzere Şehir Meclisine gönderilmiştir.”²⁹⁹ Yukarıdaki haber metni, dönemin İstanbul’u için önemli bir yekun tutan bölgelerin planlama çalışmalarının tamamlandığı belirtmektedir.

“İstanbul’un bölge Planları Tamamlanıyor”³⁰⁰ başlıklı haber; bir yıl öncesini yalanlarcasına, İstanbul’un bölge planlarının tamamladığını artık mahalle planlarına geçileceğini, bunun için 40-50 kişilik bir mühendis ve fen memuru kadrosu oluşturulduğunu ve mahalle planlarının iki sene zarfında ikmale çalışılacağını belirtmektedir. Bu durum, İstanbul’da planlama çalışmalarının aslında çok da ilerlemediğinin tespit edilmesi olarak yorumlanabilir.

İstanbul’da planlama çalışmalarının uzaması ve sürecin artık çözümsüz bir hal alması sonrası Prost bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu kanun tasarısının temel hedefi, şehre uygulanmak istenen planın, mali araçları ve uygulama kriterlerini belirlemektir.³⁰¹ İstanbul’un imarında en önemli problem mali olanaklardır. Şehrin meskun alanlardaki uygulamalarda istimlak ve yıkım masrafları, yeni açılacak alanlarda istimlak masrafları büyük bir yekün tutmaktadır. İmar uygulaması sürecinde, yurtdışı uzmanlar getirilmektedir, ancak, yurtdışında uygulanan imara açma usulleri İstanbul’da

²⁹⁹ “Şehrimizin Mahalle Planları Süratle Hazırlanıyor”, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1948, Sayı: 8705.

³⁰⁰ “İstanbul’un Bölge Planları Tamamlanıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1949, Sayı: 9047.

³⁰¹ “İmar Planının Tatbiki –Belediye, Şehircilik Mühassısına Mühim Bir Kanun Tasarısı Hazırlattırdı-“, *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1949, Sayı: 8873.; “Her imar projesine, vaziyetleri takyid edilen gayrimenkullerin istimlakine aid bir mali proje eklenecektir. Belediye, bu gayrimenkulleri istimlak için lüzumlu parayı istikraz suretiyle temin etmeğe mecbur olacaktır. Belediye, bu suretle istimlak ettiği emlakı yirmi sene kiraya verebilecektir. Bu kira paraları, hususi bir hesaba yatırılarak, yapılacak istikraz faizin azaltılmasında kullanılacaktır. Vaziyetleri takyid edilmiş olan gayrimenkul sahiplerinin paralarının verilmesi için, Belediye tedavüle arzı, paraya tahvili ve satın alınması mümkün bonolar ihracına salahiyyetli olacaktır. Bu bonolar, faizli olacak ve azami yirmi sene zarfında itfa edilecektir. Bono ile tazmin edilmiş olan malın sahibi, mülkünden istimlak anına kadar faydalanmak isterse, bu bonoların, en az ve emlakinin kira bedeline tekabül eden faiz miktarını Hazine’ye iadeye mecbur olacaktır. İstikraz ve bonoların itfasına lüzumlu tahsisat, bir taraftan imar planının icabı olarak maarif, sıhhat, spor gibi muhtelif idare müesseseleri namına Belediye tarafından istimlak edilen arsa ve binaların bedelleri mukabili bu müesseselerin yapacağı tediyeyle, diğer taraftan yeni proje mucibince yol, meydan ve diğer mahallelerin yeniden açılması yüzünden arazi ve binalar üzerinde, hasıl olan fiat yükselmesi dolayısıyla alınacak şerefiye bedelleriyle temin edilecektir.” Aynı haber; “Şehircilik Mühassısı Prost Bir Tasarı Hazırladı”, *Vatan*, 25 Nisan 1949, Sayı: 2846

uygulanmamaktadır. Boş arazilerden yapılacak toplu kesinti, imara açılan alanlarda veya yıkımlar sonucu oluşan yeni durumda şerefiye bedellerinin alınması gibi uygulamalar olmadan İstanbul gibi bir şehrin “asrî” bir şekle dönüşmesi mali olarak imkânsızdır.

İstanbul’un planlama çalışmaları sürecinde *Emlak Sahipleri Derneği* oluşmuştur. Bu dernek, mülk sahipleri adına, plan çalışmalarına eleştirilerini sunmaktadır. Derneğin oluşumundan sonra tertip ettiği toplantıda; İstanbul’un imarının yalnızca Prost’a bırakılmış olmasının doğru olmadığı, şehir planlama çalışmalarında farklı disiplinlerden uzmanların birlikte çalışması gerektiği gibi konuları gündeme getirmiştir.³⁰² Toplantı haberi verilirken mülkiyet sahiplerinden ziyade; toplantıya katılan profesyonellerin “Eski Bayındırlık Bakanlarından Muhtarın, tanınmış profesörlerin, avukatların ve mühendis ve mimarların iştirak ettiği” şeklinde belirtilmesi ve toplantıda plan çalışmalarına yalnızca uzmanlık ve estetik eleştirilerin getirilmesi derneğin vermeye çalıştığı imajı anlamamız açısından önemli bir detaydır. Haberin alt başlığının “Emlak Sahipleri Derneği’nin dün yaptığı toplantıda, Prost planı hücumlara uğradı” şeklinde olması dönemin Prost eleştirilerinde mülkiyet sahiplerinin de duruşunu göstermektedir.

3.1.4. İmar Planı Tadilatları

İstanbul’u asrî şehir haline getirmek için yurtdışı uzmanları çağrılmaktadır. Bu uzmanların görüş ve önerileri ile yıllar süren çalışmalar sürdürülmektedir ancak bu plan çalışmaları sonucu herkes arazisini mülkiyet hakkından doğan hukukla sürdürememekte; imar planları mülkiyet haklarına kısıtlama getirerek arazilere imar vermektedir. Ancak, araziler için yapılan planlar tamamlanamadığından ve bölgede oluşturulacak kesintiler tüm bölge arazi sahiplerine eşit oranda dağıtılarak kamusal kaynaklar ortak çıkarlar için kullanılamadığından, bireysel çıkar ilişkileri imar tasavvurunu değiştirebilmektedir.

İUMDK, Beyoğlu Fatma Hatun Mahallesi, Asker Ocağı Caddesi’nde (şimdiki Gümüşsuyu Mahallesi’nde bulunmaktadır) eski Nafia Vekili Muhtar Çilli’ye ait arazi, Çilli’nin müracaatı üzerine, nazım imar planında yeşil alan gösterilmesine rağmen beş yıldır uygulama planı yapılmayan ve istimlak edilmeyen 27.000 metre kare araziye mesken, gazino, tenis yeri ve bahçe olarak düzenleyerek imara açmıştır.³⁰³ İstanbul’da

³⁰² “İstanbul’un İmar Planı Şiddetle Tenkid Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 27 Aralık 1947, Sayı: 8392.

³⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Aralık 1948, İndeks 2072141, Cilt No: 18, Karar No: 355.

onlarca kişinin arazisi bu halde iken Nafia eski Vekili bir politikacının arazisi Umumi Meclis tarafından imara açılabilmiştir. Bu imar politikalarının tutarlılığı açısından iyi bir örnektir. Arazi eski bir politikacının olduğunda, plan değişebilmekte ve mal sahibinin menfaatleri çerçevesinde plan tadil edilmektedir.

İUMDK’nu, üyelerden Himmet Balkan’ın takriri üzerine; Beşiktaş Muradiye Mahallesi Dere Sokak’ta bulunan imar planlarında ziraat sahasına ayrılan bir arsasının konut imarın açılması işini karara bağlamıştır.³⁰⁴ Bu konuda verilen karar neticesinde bahsi geçen arsaya imar izni verilmemiştir. Gerekçe olarak İstanbul’da planlama yapılırken bütün her şeyin dikkate alındığı gösterilmiştir. Kararda, bir kez plan yapılmışsa bir daha bu konuda değişiklik yapılmaz mesajı verilmektedir. Daimi Komisyonun Balkan’ın talebini ret etme biçimi yukarıdaki örnekle çelişmektedir. Çünkü Çilli’nin arazisi planlanırken de aynı şartlar gözetilmemiş midir?

İstanbul’un plan süreci sonuçlanmadığı için şehirde ortaya çıkan sorunlar, planlama sürecini ve aktörleri eleştirilerle karşı karşıya bırakmaktadır. Metin Toker’in *Cumhuriyet Gazetesi*’nde yer alan yazı dizisi dönemin İstanbul’unda plan ve imar tartışmalarını izlememiz için önemli veriler barındırmaktadır. “İstanbul İmar Planı Tatbik Edilemez Bir Hale Geliyor”³⁰⁵ başlıklı yazısında Toker; İstanbul’un imar planlarının Atatürk’ün vefatı öncesi Muhittin Üstündağ döneminde başladığı, Prost’un hazırladığı 1/5000 ölçekli nazım planın Kırdar döneminde de kabul görerek uygulamaya konulduğu; ancak, bütçe yetersizliği ve öncelik belirleme sorunu nedeniyle ana problemleri çözecek yatırımlar yerine tali sorunlarla ve estetik meselelerle ilgilenildiği eleştirisini sunmaktadır. Bu makalede, Prost planının İstanbul’un gelecek sorunlarına çözümler sunduğu, ancak tatbik edilmesi olanaksız çözüm önerileriyle bu planın uygulanamadığı, şu anki vatandaşların oluşturduğu emrivaki yapılaşma nedeniyle de plan için düşünülen imar faaliyetlerinin gerçekleştirilemeyeceği vurgusu yapılmaktadır.

Toker, “İstanbul’un İmarı Bu gidişle Asla Mümkün Görülüyor”³⁰⁶ başlıklı yazısında ise; planlama sürecinin tüm katılımcılarına eleştiriler yöneltiyor. Toker, tatbik edilemeyen bir planın doğuracağı tehlikeleri belirttikten sonra, 1939’da hazırlanan 5 yıllık uygulama planının, yapılamayacak birçok işi hedeflediğinden yürütülemediğini; bu nedenle, 1944 yılında, daha yapılabilir işlerden müteşekkil yeni bir program

³⁰⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 5 Temmuz 1949, İndeks 2072313, cilt no: 19, karar no: 139.

³⁰⁵ “İstanbul İmar Planı Tatbik Edilemez Bir Hale Geliyor”, *Cumhuriyet*, 4 Şubat 1948, Sayı: 8431.

³⁰⁶ “İstanbul’un İmarı Bu gidişle Asla Mümkün Görülüyor”, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1948, Sayı: 8436.

hazırladığını, ancak 1948 yılında bile bu basit programın hedeflerine ulaşamadığını belirtir. Örneğin, Ortaköy-Kuruçeşme ve Unkapanı-Eminönü yolları henüz açılmaya bile başlanmamıştır. Toker, plan tamamlanamadığı için konut sorununun ve yüksek hava paralarının ortaya çıktığını belirtir.

Toker, arsa sahipleri adına şu sorgulamaları yapar; “Farz ediniz ki elinizde bir arsa var, burada bina yaptırmak istiyorsunuz. Belediye müsaade etmiyor; nazım plana göre arsanızdan bir bulvar geçecektir. “o halde, arsayı istimlak et” diyorsunuz. Bunu da yapamıyor, zira elinde parası yoktur. Ve siz, senelerce böylece bekliyorsunuz. İşte şehir meclisi tarafından, “5 senelik imar program”ına dahil olmayan yerlerde bina yapılabileceği yolunda verilen ve İstanbul’un imar planını tamamen baltalayan karar, böyle bir hali artık önlemek maksadına matuftur. Arsanızda bina yapılmasına mahzur olmasa bile, inşaat ruhsatıyesini almak için günlerce, bazen aylarca beklersiniz. Size, “Plana göre arsanızda, ancak üç katlı apartıman yapabilirsiniz” derler. Arsanızın bulunduğu sokağa bakarsınız, yeni inşa edilen beş katlı bir bina yükselmektedir. “Bu ne? diye sorarsınız.”, “Kaçaktır, cevabını verirler.” Mademki yolu budur, altı katlı bir apartımanı da siz dikersiniz. Zira bilirsiniz ki, belediye fazla katları yıktıramayacaktır.” Toker’in bu açıklamaları, planlama sürecinin uzamasını eleştirirken; planlama çalışmalarının İstanbul’un şehir sorunlarının çözümündeki durumunu ortaya koymaktadır.

Toker, tarihi eser yıkımları ile ilgili olarak da şunların altını çizer; “İmar planı yüzünden şimdiye kadar yıkılan sebil, çeşme, cami, medrese gibi tarihi binaların adedi de tarih severlerin ifadelerine göre inanılmayacak kadar fazladır. Gerçi bunların birçoğu ufak abidelerdir, fakat gene de birer abidedir. İşin asıl hazin tarafı, yıkılmalarına vesile olan yollar, henüz yapılmamıştır.” Kırdar dönemi tarihi eser yıkımları başlamıştır, yangınları ortadan kaldırdığı ahşap sivil mimari örneklerinin yanında; imar uygulamaları da, genellikle taştan yapılmış olan anıtsal eserlerin ortadan kaldırılmasına neden olmuştur. Toker, Prost’un çalışmalarında yalnız bırakıldığını ve yanına donanımlı ve yeterli sayıda teknik ekibin verilmediğini belirtir. Toker, Prost’un da yanıldığından bahsederken şu vurguları yapar; “Fransız mimarı planını izah eden 15.10.1937 tarihli raporunda, bakınız ne diyor: “İstanbul’un imar planı denildiği zaman, herkesin aklına şu gelir: Çok paraya mal olacak.” Bilhassa ilk merhaledeki işler hususunda, bu kanaatin yayılmasını önlemek gerektir. Çünkü az bina istimlak edilecek; bütün masraf toprak tesviyesi ve sınaî imalata sarf edilecektir. Harice döviz çıkmayacak, milli para

İstanbul'da sarf olunacak, bu da ticarete faydalı olacağı gibi, vergi tahsilatını da kolaylaştıracaktır. Şehirciniz, metodla, ihtiyatla hareket ederek ve Dahiliye Vekaletinin talebi üzerine hazırlamış olduğu kanun projesi hükümlerini salabetle tatbik ederek, İstanbul'un seri bir suretle imarı mümkün olacağına kanidir.” Toker, “Tahakkuk Etmeyen Vaidler” alt başlığında ise şunları söyler; “Hükümet, Belediye bütçesile imar planının gerçekleşmesine imkân olmadığını, Belediyenin bir sene süren müracaatlarından sonra 1939'da anladığı için, yardım etmeyi kabul etmiştir. Varılan karar göre, her yıl Nafia bütçesinden 8 milyon lira ayrılacak, ayrıca Belediye varidatları da 4 milyon lira kadar artırılacaktı. Böylelikle belediyenin eline o zamanki para ile 10 milyon liraya yakın bir para geçecek, bu da İstanbul'un imarının, plan dairesinde tahakkukunu temin edecekti. Lakin araya harb girince bütün yardım vaidleri suya düştü, Belediye kendi cılız bütçesile kaldı ve işler bugünkü acıklı hale düştü.” Toker'in bu yazısı dönemin İstanbul'unda planlama sürecindeki tüm aktörlerin duruşunu izah etmektedir.

Cemil Topuzlu, 1948'de Şehir Meclisi'nde İstanbul'un imar planlarının dolaplarda çürümeğe mahkum bir halde kalmakta olduğunu, esasen bunların tatbikatına da imkân bulunmadığını, boş arsalarla ikişer kat bina yapımına izni verilerek imar hareketlerinin zorlaştırıldığını anlatan raporunu okumuştur. Bu raporun okunması bitmeden şehir meclisinde tartışmalar çıkmış, raporun encümene havalesi önerilmiş, hatip ise havaleden ürktüğünü beyan etmiş; böylece rapor, makam olarak adlandırılan Başkanlık Makamına havale edilmiştir.³⁰⁷

Topuzlu'nun 1948'de kaleme aldığı “Bu Günkü İmar Planlarımızda Tatbik Kabiliyeti Var mı?”³⁰⁸ başlıklı makale, II. Meşrutiyet yıllarında İstanbul'da Belediye Başkanlığı yapmış, 1940'lı yıllarda da Şehir Meclisi Azası olan bir kişinin plan süreçlerine ilişkin öneri ve tenkitlerini içermektedir. Topuzlu bu yazısında; İstanbul'da yapılan plan çalışmalarının çok uzamasının oluşturduğu olumsuz havadan, bu çalışmaların plansızlığından kaynaklanan maliyet artışlarından, İstanbul'da Taksim-Harbiye gibi yeni alanlarda oluşturulan sosyal şehir ihtiyaçlarının, sur içinde günlük hayatın temel hizmetlerini görmede işe yaramadığından bahseder ve kendi önerilerini sunar. Topuzlu'ya göre, tatbik edilecek imar planı, iki etaplı bir programa alınmalı, öncelikle sur içinde yaşamın yoğun olduğu yerlerde temel imar faaliyetleri hızlı ve etkin

³⁰⁷ “İstanbul'un İmarı Meselesi –Şehir Meclisinde dün bu hususta hararetle müzakereler oldu-“, *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1948, Sayı: 8552.

³⁰⁸ “Bu günkü İmar Planlarımızda Tatbik Kabiliyeti Var mı?”, *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1948, Sayı: 8630.

bir biçimde icra edilmeli; ikinci olarak da, sur dışındaki Galata-Taksim Harbiye gibi bölgelere el atılmalıdır. Topuzlu'nun eleştirisi planlama süresinin tamamlanamaması nedeniyle 1947 yılında çıkartılan boş arsalar 2,5 kat bina yapma izninin doğurduğu ve doğuracağı şehir sorunlarına yöneliktir. Şimdi planları tamamlayıp uygulayamamaktan verilen bu izin, ilerde istimlak maliyetlerini artıracak ve imar uygulamalarının daha zor şartlarda yapılmasına neden olacaktır.

3.1.5. İmar Öneri ve Tartışmaları

1944 yılında Akşam Gazetesi'ne "İstanbul Şehri Nasıl İmar Edilebilir?"³⁰⁹ başlıklı bir röportaj veren Cemil Topuzlu'nun İstanbul'un imarı hakkındaki görüş, öneri ve eleştirileri; İstanbul Şehreminliği yapmış ve Kırdar döneminde Şehir Meclisi azalığı yapan bir kişi olması açısından oldukça önemlidir. Topuzlu'nun; dönemin Reis-i Cumhuru İsmet İnönü için İstanbul'un "ikinci banisi" benzetmesi yaptığı röportajının devamında, hükümetin İstanbul ile yeterince ilgilenmediği ve şehre söz verdiği bütçeyi ayırmadığı eleştirisini getirir. Topuzlu'nun İstanbul'un imarı için beş önerisi vardır: Birincisi, "Belediye meclisi azalarının ve Belediye reisinin İstanbul halkı tarafından daha geniş salahiyetlerle ve doğrudan doğruya intihab edebilmesi ve azanın, bütün medeni şehirlerde olduğu gibi (hakkı huzur) almaksızın fahri olmaları"; ikincisi, "Belediyenin sıkı sıkı bağlı olduğu Vekaletlerden çözülmesi"; üçüncüsü, "Halkın zararına olmamak şartile Belediyeye istediği şekilde istimlak hakkının verilmesi"; dördüncüsü, "Şehrimizin imarına en büyük engel olan İstanbul Evkaf İdaresi'nin tamamen Belediye'ye devredilmesi"; beşincisi ise, "İstanbul pek geniş, dağınık, içinde irili ufaklı birçok köyler, saatlerce süren boş tarlalar bulunan bir şehirdir. Halbuki Avrupa'daki medeni şehirlerin hiç birinin hududu içinde köyler yoktur. Şehrimizin bütün gayret ve varidatını toplu olan semtlere sarf edecek iken buna maddeten imkân bulamıyor. Bu mahzuru kaldıracak biricik çare, bugün kaymakamlar tarafından idare olunan Adalar, Bakırköy, Beykoz'la Boğaziçi'nin Yeniköy'den yukarı taraflarında müstakil birer Belediye teşkil ederek bu semtleri İstanbul Belediyesi'nden ayırmak ve İstanbul'un hududunu küçültmektir." Topuzlu'nun önerileri, yerel yönetimin yetkilerinin artırılması, belediye azalarının gönüllü çalışacak kişilerden seçilmesi, belediyenin bürokratik bir otonomi kazanması ve şehrin büyüklüğü oranında bütçesinin artırılması ve bu büyüklüğe uygun bir kurumsal yapılanmanın üretilmesidir.

³⁰⁹ "İstanbul Şehri Nasıl İmar Edilebilir?", *Akşam*, 22 Mart 1944, No: 9131.

Topuzlu'nun İstanbul için ikinci önemli vurgusu şehir bütçesine ilişkindir. Hükümet, İstanbul'a bazı varidat membalarını vermelidir. Topuzlu'nun önerisi şu şekildedir; İstanbul'dan çeşitli kalemlerde toplanan vergilerin % 20'si Belediye bütçesine aktarılabilir, Belediye'nin yaptığı sağlık ve sosyal yardım harcamalarını hükümet üstlenebilir. Topuzlu Hükümetin vergi gelirlerini İstanbul'la paylaşmak istememesi durumunda ise bazı kalemlerde Belediye'ye gelir yazılmak kaydıyla vergi artışını önermektedir.

Topuzlu'nun İstanbul'un imarı için önerisi ise dört başlıktadır: birincisi, "... uzunca senelere ayırmak suretiyle bir program hazırlanmalı, imar faaliyetine senelerden beri en çok ihmal edilen ve bugün en çok bakımsız kalan İstanbul'un en eski, en güzel tarihi semtlerinden –darmadağınık olmamak kaydıyla- başlamalı. Kül halinde bütün mahalleleri birden istimlak ve abidelerimizi muhafaza ederek yıkıp tarla kaidesine tevfikân modern kanalizasyon ve bahçeler tesisile geniş sokaklar açarak asrî ve medeni bir şehir meydana getirmeli"; ikincisi, "Bugün İstanbul'umuzun manzarasını büsbütün bozan limanı, gümrük dairelerini, Sirkeci Garı'nı, bütün depo ve antrepoları, Yenikapı ile Yedikule arasında yapılması elzem olan yeni limanla transit limanına taşınmalı ve Boğaziçi, Adalar vapurlarının Köprü yanından kaldırılarak Galata ve İstanbul rıhtımlarına yanaşmalarını temin etmeli"; üçüncüsü, "Haliç'teki tersane, balıkthane, kalafat yerlerini, fabrika, değirmen, depoları, müessesatı sınaîye ve mezbahayı (mezbaha için en münasip yer yeni limanın civarındır) başka semtlere götürmeli"; dördüncüsü ise "Dolmabahçe gazhanesini de münasip bir semte nakletmeli" Topuzlu, belediyenin bütçesinin meskun alanlarda, eklektik değil bütüncül projelere harcanmasını, şehir içindeki üretim ve nakliye tesislerinin şehir dışına çıkartılmasını önermektedir. Bu öneri pratik sorunları çözerken, şehre bir kimlik kazandırılabilceği yaklaşımını savunmaktadır.

3.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: İSTANBUL'DA PLAN-YAPILAŞMA KISKACI (1949-1957)

Prost'un İstanbul'u planlama serüveni, Gökay İstanbul Belediye Başkanı olduktan sonra da devam etmiştir. Prost; İstanbul plan çalışmalarına, 1936'da Muhittin Üstündağ döneminde başlamış (1937-1939), Kırdar döneminde (1939-1949) devam etmiş, Gökay döneminde (1949-1951) ise görevine son verilmiştir. İstanbul'da plan sürecinin çok uzun sürmesi, plan projeksiyonunda İstanbul için öngörülen elli yıllık

nüfus tasarısının plan çalışmaları tamamlanmadan gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu durum hem plan projeksiyonunun yanlış kurulduğunu hem de plan çalışmalarının sağlıklı yürütülemediğini ortaya koymaktadır. İstanbul'un planlamasında İstanbul Belediyesi; değişen siyasal, ekonomik ve sosyal süreçlerin tahmin edilmesi bir kenara, şehrin ulaştığı büyüklüğe ilişkin önlemleri alamamıştır. İstanbul'un ihtiyaçlarını gideren bir plan üretmek yerine; İstanbul'da belediyenin şehir düzenleme faaliyetlerinin bir altlığı, şehir içinde uygulanacak projelerin kurgulanması için bir taslak üretimini gerçekleştirmiştir. İstanbul'da planlama pratiğinin bu şekilde gerçekleşmesinin kurumsal, bürokratik ve teknik nedenleri vardır. Prost'un plan deneyiminin bu kadar sürmesi; Türkiye'nin kendine has siyasal ve bürokratik yapısı ve dünya savaşının ortaya çıkardığı yeni siyasal ve ekonomik düzende Türkiye'nin yeni konumlanması ve bu konumlanışın İstanbul'a yüklediği misyonla alakalıdır. Bu bölümde, Prost'un plan çalışmalarının 1949-1951 arası dönemi aktarılacak ve daha sonra İstanbul'un plan çalışmalarını yürütmek için oluşturulan "müşavirler heyet"nin çalışmaları hakkında bilgi verilecektir.

1930'lu yılların sonunda planlı ekonomiye geçişle birlikte, belediyelere beş yıllık uygulama planı yapma zorunluluğu getirilmiştir. Belediyelerin beş yıllık uygulama planı hazırlama zorunlulukları, belediyelerin uygulanabilir hedefler koymalarını ve tüm ülkede bu işin koordinasyonunu sağlamayı hedeflemektedir. Gökay dönemindeki ilk imar uygulama planı 1950 yılında yapılmıştır. 1950-1955 yılları arasını hedefleyen imar programında, "Karaköy'den Taksim'e bir yol, Eminönü, Beyazıt ve Eminönü-Unkapanı yolunun açılması, Beyoğlu İstiklal Caddesi arkasından geçmek üzere ikinci bir Beyoğlu caddesinin açılması" planlanmıştır. Ancak bu çalışmalar İstanbul Nazım İmar Plan'ında yapılacak bazı tadilatlarla uygulanabilecektir.³¹⁰ Bu durum, aslında Kırdar döneminde yapılan imar planı çalışmalarının bir işlev görmediği, Belediyenin kendi yaptığı planları bile çok kısa sürede revize ettiği anlamına gelmektedir.

Şehir planları, yapıldığı bölgede, arazi kullanım kararlarını tüm kamunun menfaatini ve şehirlerin geleceğini öngörerek düzenlemek amacını taşırlar. Bu dönemde şehri planlamanın amacı "asrî şehir"i elde etmektir. Ancak İstanbul'da daha plan çalışmaları tamamlanmadan yapılan bu değişiklikler; şehirdeki tüm katılımcılar için değişebilir ve ihtiyaca göre şekil alabilir bir plan algısının oluşumuna neden olmaktadır. Şehri oluşturan katılımcıların, şehirden beklentileri farklı olacağından; plan süreçlerinde

³¹⁰ "Şehir Meclisine Beş Senelik Bir İmar Planı Verildi", *Ulus*, 26 Şubat 1950, No: 10295.

yaşanan aksaklıklar, plan yapma mantığının ortadan kalkmasına neden olacak süreçlerin başlamasına vesile olmaktadır.

İstanbul'da 1936 tarihinden beri yürütülen bir plan çalışması vardır. Ancak bu plan çalışması belediye başkanlarının da çalışma dönemlerini aşmaktadır. Plan yapım sürecinde üç belediye başkanı değişmiştir. İstanbul'da devam eden plan çalışmasının, tamamlanmamasının sorumlusunun kim olduğu belirli değildir. Bu sürecin uzama sebebi; Prost'tan mı, teknik eleman ve bilgi yetersizliğinden mi yoksa belediye ve hükümetin bürokratik işleyişinden mi kaynaklanmaktadır? İstanbul büyümekte, şehir farklı çıkar çatışmalarının güdümünde imar edilmektedir. Bir bölgede yapılaşma oluştuktan sonra ise, İstanbul'da arazi kullanımını belirlemek için alınan plan kararlarının bir bağlayıcılığı olmamaktadır. Gökay dönemi, İstanbul'da plan-pratik çelişkisinin somutlaştığı ve bu tartışmaların alevlendiği bir süreçtir.

Gökay İstanbul yönetimini ele aldıktan sonra, Kırdar döneminde hazırlanan yedi bölgeye ait semt planı Şehir Meclisi'nde görüşülerek karara bağlanmıştır: Kızıltoprak-Feneryolu-Göztepe-Kalamış bölgesine ait 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹¹ Kuruçeşme-Arnavutköy ve Bebek 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹² Mecidiyeköy'nün 1/200 mikyaslı imar planı,³¹³ Tarabya ve Kireçburnu'nun 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹⁴ Şişli-Kasımpaşa bölgesinin 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹⁵ Kalamış-Çiftehavuzlar-Fenerbahçe semtlerinin 1/500 mikyaslı tatbik planı,³¹⁶ Bebek Meydanı ve civarının 1/500 mikyaslı tatbikat planı³¹⁷ ve Boğaziçi Anadolu yakası sahil yolunu teşkil eden 1/500 mikyaslı Üsküdar-Beykoz güzergahı imar planı.³¹⁸

Karara bağlanarak onaylanan planlardan beş tanesi 1/2000 ölçekli nazım planlardır, bunlar bölgelere üst ölçekte tanımlar getirmektedir ve İstanbul için, gelenen

³¹¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1949, İndeks: 2072368, Cilt No: 19, Karar No: 208.

³¹² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Ekim 1949, İndeks: 2072310, Cilt No: 19, Karar No: 136.

³¹³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1949, İndeks: 2072345, Cilt No: 19, Karar No: 182.

³¹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1949, İndeks: 2072271, Cilt No: 19, Karar No: 93.

³¹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Kasım 1949, İndeks: 2072367, Cilt No: 19, Karar No: 207.

³¹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1949, İndeks: 2072344, Cilt No: 19, Karar No: 180.

³¹⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Ekim 1949, İndeks: 2072349, Cilt No: 19, Karar No: 188.

³¹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 5 Kasım 1949, İndeks: 2072350, Cilt No: 19, Karar No: 189.

tarih düşünöldüğünde, çok geç kalmış planlardır. Son iki plan ise artık bölgeye imarın nasıl uygulanacağını belirleyen tatbik planlarıdır.

1950 yılına gelindiğinde, Prost'un İstanbul'da çalışmaya başlamasından itibaren on dört yıllık bir süre geçmiştir. Plan çalışmasının sonuçları ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde, Prost'un İstanbul'a bakış açısını ve çalışmalarını anlatan bir röportaj Fuat Duyar tarafından *Cumhuriyet Gazetesi*'nde yayınlanmıştır. Bu röportajda Prost, İstanbul'da imar çalışmaları yürütölecek bölgeleri sıralamaktadır. Prost'un imar çalışması için bölge önerileri semtler özelinde olup, sıralama şu şekildedir; Eminönü Meydanı, Atatürk Bulvarı (Unkapanı), Taksim Meydanı, Ayaspaşa. Prost'un bu öncelikleri, on beş yıllık bir planlama süreci sonunda, İstanbul'u hala bütöncöl bir biçimde ele almaya başlamadığını ortaya koymaktadır. Sürecin uzaması, Prost'un sırtına kendi sorumluluğunda olmaması gereken yükler yüklemiştir. Prost, "İstanbul limanı nerede olmalı?" sorusunu; "Atatürk'ün imzasını taşıyan hükömet kararı gereğince: Karaköyle Kabataş arasındaki rıhtım, milletlerarası yükleme, boşaltma işlerine, Sirkeci-Sarayburnu rıhtımı ise Türk limanları arasında işleyen gemilere tahsisi edilecektir, Haydarpaşa-Kadıköy arasındaki liman büyütölecek, Yedikule ile Bakırköy arasındaki sahilde bir sanayi limanı yapılacak, burada sınai bir bölge kurulacaktır" şeklinde cevaplandırmaktadır. Prost'un, İstanbul Limanı konusundaki soruyu Atatürk'ü referans göstererek cevaplaması, yurtdışından gelen teknik bir danışman olduğı dikkate alınırsa ilginç bir durumdur. Prost, bu cevabı ile çok partili hayata geçiş dönemi tartışmalarında meşruiyet kaynağı olarak Atatürk'ün kullanmasını hatırlatmaktadır. On dört yıl önce İstanbul'un ihtiyaçları ile şimdiki ihtiyaçları aynı mıdır? Bu liman İstanbul'da bu bölgeye yapılarak sorunları çözecek midir? Prost sorunun bu boyutları ile ilgilenmeyi tercih etmemektedir.

1950'lerin başında, artık Prost yalnızca şehri tasarlamamakta, tasarladığı projelerin ekonomik kaynaklarına da kafa yormaktadır. Ülkenin bürokratik ve mali işleyişini çözmüştür. Prost'un imar uygulamaları için önerdiği kaynaklar ise şunlardır: en az otuz senelik vadeli istikrazlar, imar uygulamaları sonucu değer kazanan binalardan alınacak "şerefiye farkları", istimlak sonucu yıkılan yerlerden caddeler açıldıktan sonra elde edilecek arsaların satışından elde edilecek karlar ve planın öngördüğü kamu binalarının inşası için devletin vereceğı tahsisat... Ayrıca Prost, arazileri istimlak edilen kişilere "şehircilik sandığı" kurularak bonolar verilebilir,

değerlendirmesini yapmaktadır.³¹⁹ Prost'un bu analiz ve çözümlemeleri, İstanbul'da belediye başkanı değişimi sonrası medyaya yansımıştır. Sürecin bu şekilde gelişmesi, Gökay belediye başkanı olduktan sonra Prost'u çalışmalarını denetlediği, ve onun çalışmalarını sorgulamaya başladığı şeklinde yorumlanabilir.

1950 yılı içerisinde on adet plan Şehir Meclisi tarafından karara bağlanarak onaylanmıştır: Rumeli Hisarı'nın 1/2000 makyaslı imar planı,³²⁰ Bostancı-İçerenköy, Erenköy-Merdivenköy, Göztepe'nin şimali ve Tuğlacı Mahallesinin Sarayönü ve arkası ve Fikirtepesi'ni ihtiva eden 1/2000 makyaslı plan,³²¹ Ortaköy bölgesinin 1/1000 makyaslı tadilat planı,³²² Tophane-Fındıklı Kabataş mntıkası 1/1000 makyaslı tanzim planı ile Tophane-Fındıklı ve Kabataş'ın 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²³ Kadıköy Yoğurtçu Parkı Sokağı ile Moda Caddesi arasındaki Küçük Moda namile maruf sahanın 1/500 makyaslı imar planı,³²⁴ Kadıköy'ün Yoğurtçu, Şifa ve Hasırcıbaşı kısımlarını ihtiva eden 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²⁵ Simkeşhane ve civarına ait imar planı,³²⁶ Kadıköy'ün Rasimpaşa Mahallesi ve civarına ait 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²⁷ Kazlıçeşme mevkiinin 1/2000 makyaslı imar planı,³²⁸ Mecidiyeköyü-Zincirlikuyu, Balmumcu sahalarına ait 1/500 makyaslı mevzii tatbikat planı.³²⁹ Onaylanan bu planlara dikkat edilirse, İstanbul'un her bölgesinde plan çalışmasının yürütüldüğü görülmektedir. Gökay'ın gelişinin ardından, Prost'un yürüttüğü İstanbul'un imar planı çalışmaları hızlanmıştır.

Hazırlanan planlar Şehir Meclisi'nde görüşülmeye devam etmektedir. Kadıköy'ü'ne ait 1/2000 makyaslı imar planı raporunda bitişik nizamda arsanın % 60, ayrıık nizamda ise % 25'inden fazlasına inşaat yapılamamaktadır. Ancak uygulamalar

³¹⁹ "İstanbulun İmarı", *Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1950, Sayı: 9306.

³²⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Mart 1950, İndeks: 2072521, Cilt No: 20 Karar No: 121.

³²¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Temmuz 1950, İndeks: 2072496, Cilt No: 20 Karar No: 91.

³²² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Temmuz 1950, İndeks: 2072522, Cilt No: 20 Karar No: 122.

³²³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1950, İndeks: 2072526, Cilt No: 20 Karar No: 127.

³²⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Temmuz 1950, İndeks: 2072542, Cilt No: 20 Karar No: 150.

³²⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Temmuz 1950, İndeks: 2072543, Cilt No: 20 Karar No: 152.

³²⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Temmuz 1950, İndeks: 2072549, Cilt No: 20 Karar No: 159.

³²⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1950, İndeks: 2072544, Cilt No: 20 Karar No: 153.

³²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Temmuz 1950, İndeks: 2072805, Cilt No: 22 Karar No: 441.

³²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1950, İndeks: 2072848, Cilt No: 22 Karar No: 491.

sonucu bu şartları sağlamayan arsalar kalmıştır. Bu durumun Kadıköy sınırları içerisinde düzeltilmesi görüşülürken diğer semlerde de bu sorunun olduğu gerekçesiyle; Kalamış, Çiftelhavuzlar, Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Kalamış, Büyükaada, Heybeliada, Çamlıca planlarının da kalan 400 metrekareden küçük arsalar için olan % 25 inşaat şartı kaldırılmıştır.³³⁰ Bu izin aslında meskun alanlardaki küçük yapıları teşvik etmekte, bahçesiz ve birbirine bitişik bir yapılaşmanın yolunu açmaktadır.

İstanbul'un imarı çalışmaları, dönemin Marshall Planı ile kesişmiştir. İstanbul'un Marshall Planı'nı alakadar eden iktisadi meseleleri üzerine İktisadi İşbirliği Türkiye İcra Komitesi Başkanı Russel Dorr, 29 Mart 1950 tarihinde Gökay'la bir toplantı yapmıştır. Bu toplantı, Gökay tarafından gazetecilere şu şekilde aktarılmıştır: "Russel Dorr İstanbul'un dünya çapındaki kültürel ve ekonomik önemini tebarüz ettirdikten sonra Türkiye'ye ve bu meyanda İstanbul'a faydalı olmaktan çok duyulandığını bildirdi. İstanbul'da yapılacak otel, soğuk hava deposu, pastörize süt fabrikası ve çimento sanayinin genişletilmesi mevzuları üzerinde konuştuk..."³³¹ Marshall Planı çerçevesinde, operasyonel bayındırlık yatırımları ele alınmıştır. Gökay bu görüşmede yalnızca bir bürokrat olarak, merkezi hükümetin yönlendirmesi ile yatırımları konumlandırmakta, nereye hangi binanın yapılacağını belirlemektedir.

İstanbul'da 1950 yılında yerel seçimler yapılacaktır. Bu seçimlerde azalar ve Şehir Meclisi üyeleri belirlenecektir. Bu seçimde üç parti yarışmakta ve yerel seçim tartışmaları genel seçim havasında geçmektedir. 1950 İstanbul yerel seçimlerinde yalnızca Demokrat Parti, İstanbul'un meseleleri ve partinin çözüm önerileri üzerine bir beyanname yayınlamıştır. Bu beyannamede Demokrat Parti; şehircilik hizmetleri, gıda temini, hijyen, sağlık hizmetleri ve mesken meseleleri gibi halkın pratik sorunlarına eğilmektedir. Beyannamede İstanbul'un imar planı ve yapılacak bayındırlık hizmetlerinden bahsedilmemektedir. DP'nin dağıttığı seçim beyannamesinin özetlendiği Abidin Daver'in yazısında imarla ilgili maddeler şu şekilde sıralanmaktadır: "İstanbul turistik bir şehir halinde teçhiz edilmelidir, şehirde imtiyazlı semtler bulunmamalıdır, belediye hizmetleri her tarafta müsavi olmalıdır, her semtte sağlık merkezleri kurulmalıdır ve mesken ihtiyacını karşılamak üzere belediyenin arsaları müsavi ölçülerle ve taksitle derhal satışa çıkarılmalıdır."³³² Bu beyannamede İstanbul'un

³³⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Şubat 1950, İndeks: 2072435, Cilt No: 20 Karar No: 3.

³³¹ "Russel Dorr'un Valiyi Ziyareti", *Yeni İstanbul*, 30 Mart 1950, Sayı: 120.

³³² Abidin Da'ver, "İstanbulun İmarı ve Kalkınması İçin", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1950, Sayı: 9367.

planlama çalışmaları ve bayındırlık hedefleri, siyasal bir propaganda malzemesi olarak yer almamaktadır. Beyannamenin kurgusu, pratik şehir ihtiyaçlarının çözümü üzerine kuruludur. Bu örnekte, Demokrat Parti yönetimin ilk yerel seçimlerde, yerel siyasetteki dilinin anlaşılması açısından önemli bir örnektir.

Aynı dönemde, Türk Yüksek Mimarlar Birliği İstanbul Şubesi Başkanlığı, İstanbul'un imarı üzerine bir rapor hazırlamış, bunu ilgili bakanlıklar ve gazeteler aracılığıyla da kamuoyu ile paylaşmıştır. Bu rapor *Yeni İstanbul* gazetesinde şu şekilde verilmektedir: "... İmar işleri kangren olmuş olan İstanbul şehrinin, sistemli ve planlı bir şekilde imarı için şehir planının hazırlanması şart koşulmakta ve şimdiye kadar hazırlanmış olan imar planlarının Bayındırlık Bakanlığı, İmar Müdürlüğü, Güzel Sanatlar Akademisi Yüksek Mimarlık Bölümü, Teknik Üniversite Mimarlık Fakültesi, Türk Yüksek Mimarlar ve Türk Yüksek Mühendisler Birlikleri mütehassıslarından teşekkül edecek salahiyetli bir heyet tarafından tetkik edilmesi... diğer taraftan yeşil saha, arkeolojik saha gibi diğer ihtiyaçlara tahsis edilen sahaların, şehrin ve cemiyetin umumi bünyesi ile mukayese edilerek mantıki bir hale sokulması..."³³³ Bu önerilerin, İstanbul'un planlama sürecinin tartışmaya açıldığı bir dönemde, iki yıl sonra kurulan müşavirler heyeti düşünüldüğünde, İstanbul Belediyesi'ne yön verdiği düşünülebilir.

İstanbul'un imarı için Batı deneyimi ve vizyonu hala çok önemlidir. Gökay, Melbourne Mimari Fakültesi şehircilik mütehassısı Brian Lewis'le bir öğle yemeği yemiştir. Lewis'in İstanbul için önerileri gazetelere şu şekilde yansımıştır: "Mütehassıs İstanbul ile Beyoğlu arasında bir yer altı treni yapılmasının acil bir zaruret olduğunu, bundan başka bir iki ana caddenin de açılması icabettiğini, Yedikule ile Sarayburnu arasında sahilde bir kordon inşasının şehre büyük bir hizmet teşkil edeceğini, bunları yaparken İstanbul'un tarihi çehresinin muhafaza edilmesini tavsiye etmiştir."³³⁴ Bu öneriler ulaşım sorununu çözmeye dönük, zaten dönemin gazetelerinde tartışılan pratik önerilerdir. Ancak bu fikirlerin bir "ecnebi" uzmandan duyurulması gazeteler tarafından önemsenmiş ve kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Prost'un İstanbul tatbik planı hakkında Kırdar'a verdiği rapor, Gökay döneminde neşredilmiştir. Bu neşir sonrası, Prost'un gazetelerde yer alan şu ifadesi plan çalışmalarındaki kurumsal kopukluğu ortaya koymaktadır. "İmar planı personeli

³³³ "İstanbulun İmarı Mevzuunda Mimarlar Rapor Hazırladılar", *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1950, Sayı: 316.

³³⁴ "Şehircilik Uzmanının Tavsiyeleri", *Ulus*, 6 Mart 1951, No: 10665.

gayretle çalışmaktadır. Fakat on seneden beri yapılan işler hakkında bilgisi yoktur.”³³⁵ Prost’un plan çalışmalarındaki görevi nedir, belediye ile yaptığı sözleşmenin mahiyeti nedir, yetki ve sorumlulukları nelerdir, gibi soruların cevapları bilinmemektedir. Prost, bu itirazlarını Kırdar döneminde basınla paylaşmamıştır. Gökay döneminde, basına yansıyan tartışmalar aracılığıyla Prost’un belediye ile iş sürdürmesi, planlama sürecindeki kurumsal kopukluğu gözler önüne sermektedir.

Prost, yaptığı çalışmaları toparlama gayretine girmiştir. Plan çalışmalarının sonuçlarını raporlar halinde neşretmektedir. Bu planları ve raporlarını alan belediye çalışmaları arşivlemektedir.³³⁶

1951 yılı içerisinde Şehir Meclisi dört semt planını değerlendirerek onaylanmıştır. Bu planlar şunlardır: Aksaray-Kocamustafa Paşa Caddesi imar planı,³³⁷ Çemberlitaş-Laleli mıntıkasına ait 1/500’lük imar planı,³³⁸ Defterdarlıkla Sultan Ahmet Meydanı arasındaki mıntıkaya ait 1/500 mikyashlı tatbikat planı,³³⁹ Kalamış-Çiftehavuzlar-Caddebostanı 1/500 mikyashlı imar tatbikat planı.³⁴⁰ İstanbul’un plan hazırlık sürecinde yaşanan sorunlar, 1951 yılında tamamlanan plan sayısını azaltmıştır.

İstanbul’un imar planları için çalışmaları yürüten Prost, izin alarak Avrupa’ya gitmiştir. Dönüşünde Gökay’la bir toplantı yaparak, 1936, 1937 ve 1943 yıllarında hükümete vermiş olduğu raporları izah etmiş; İstanbul’un imar sorununun çözümü için istimlak meselesinin bir çözüme bağlanması, İzmir’de uygulanan Yangın Yerleri Kanunu’nun İstanbul’da uygulanması ve bir Şehircilik Bankası kurulması gerektiği belirtmiştir. Bu görüşme sonrası Prost, *Yeni İstanbul* gazetesine verdiği beyanatta plan sürecini ve karşılaştığı sorunları şu şekilde izah etmiştir: “1948 yılı eylülünde valiye bir mektup yazarak İmar Bürosu’nun teşkilatsızlığını anlatım. İmar Bürosu’ndaki üç mühendisten ikisi tekaüt edilmiş olduğu için yalnız bir mühendis kalmıştı. (6000) sokağı olan İstanbul Şehri ve yalnız bir mühendis. Müracaatımız üzerine Ankara’dan on beş-yirmi genç gönderdiler. Bunlar da şehri tanımadıkları için her şey altüst oldu. Anadolu yakası planlarını imza etmedim... İstanbul gibi bir şehrin imarı için bir kanun

³³⁵ “Prost’un Raporu Neşredildi”, *Ulus*, 12 Ocak 1951, No: 10654.

³³⁶ “Prost’un İmar Planları –Belediye İmar Müdürü bu planların tatbik edileceğini söyledi-”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1951, Sayı: 9527.

³³⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1951, İndeks: 2072842, Cilt No: 22 Karar No: 484.

³³⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Mart 1951, İndeks: 2072815, Cilt No: 22 Karar No: 451.

³³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1951, İndeks: 2072919, Cilt No: 23 Karar No: 18.

³⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 1 Aralık 1951, İndeks: 2073113, Cilt No: 23 Karar No: 292.

dahi yok. Yapılacak çok şey var. Evi ve arsası alınacak kimselere karşılık verilmeli. Bu nokta da göz önünde tutulmamış. Ben iki büyük şehir yaptım. Bunlardan bir tanesi Casablanca'dır. Casablanca'nın imarı esnasında mal sahiplerini şehrin imarına iştirak ettirdim. Burada mal sahiplerinden istifade edilmiyor. Bir şehir yapmak için bir mütaka ele alınır. Evlerin şekli tesbit edilir. Resimler yapılır. Mülk sahipleri topraklarının yüzde kırkını Belediyeye bırakırlar...”³⁴¹ Prost'un bu izahında İstanbul planının bu hale gelmesinde, yeterli ve yetişmiş teknik ekibin sağlan(a)maması ve hukuki alt yapının asrî şehir üretmeye uygun olmaması eleştirileri ön plana çıkmaktadır. Prost, imara açılan arazilerden % 40 kesinti yapılmasına yönelik düzenleme yapılmadığını, bina ve arazilerin para ile istimlak edilmesi yönteminde ise, bu iş için bütçe oluşturulmadığı sürece İstanbul'un imarı meselesinin çözüme kavuşturulamayacağını, kendisine referans olan dünyada yaptığı diğer uygulamaları örnek göstererek belirtmiştir.

Prost'un İstanbul'un plan çalışmalarındaki durumu, kurumlar düzeyinde ve gazetelerde tartışılmaktadır. *Yeni İstanbul* gazetesinde Prost'la yukarıdaki röportajı yapan muharrir Prost'un durumu için şu değerlendirmeleri yapmaktadır: “... Bizim fikrimizce büyük bir şehir, plansız ve plancısız olamaz. Yukarıdaki beyanattan da anlaşıldığı gibi, bugüne kadar bazı kusurlar olmuşsa bunlar, Prostun diğer mütehassıslarla takviye edilememesi yüzündendir. Ayrıca, tanınmış şehircilik mütehassısı tarafından vücuda getirilmiş olan planların bazı istek veya arzu tadillerine uğratıldığını da kabul etmek mecburiyeti vardır... Prost, eğer bizim için elverişli bir mütehassıs değil idiyse niçin on dört sene bu şehrin imarında istihdam edilmiştir?”³⁴² Bu yorum dönem açısından tutarlı bir eleştiridir. On dört senelik bir sürecin tek sorumlusu, uluslararası deneyimi önemsenerek İstanbul'a çağrılan ve İstanbul'u planlama işi verilen bir uzman olmamalıdır.

Gökay, Kırdar'dan görevi devraldığında Prost görevine devam etmektedir. Ancak Gökay'ın 15 ay süren başkanlık döneminde Prost'la yürüttüğü çalışma biçimi bu ilişkinin geleceğini ortaya koymaktadır. Şehir Meclisi, 26 Aralık 1950 tarihli toplantısında bir karar alarak; Prost'u, İstanbul'un plan çalışmaları sürecinden derhal uzaklaştırmıştır.³⁴³ “... kısa bir müddetle olsa dahi yerli mütehassıslarla müşterek bir

³⁴¹ “Şehrin İmarı Meselesi ve Prost'un Durumu”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1950, Sayı: 384.

³⁴² “Şehrin İmarı Meselesi ve Prost'un Durumu”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1950, Sayı: 384.

³⁴³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Aralık 1950, İndeks: 2072905, Cilt No: 22, Karar No: 615.; Karar metni şu şekildedir: “Şehircilik mütehassısı Henri Prost'dan istenilen imar plânlarının henüz bir kısmı yapılmış alâkalı Bakanlıklarca da onanmış olup halen üzerinde meşgul bulunduğu işlerin şehrin mevzii tatbikat plânları etütleri olduğu bildirilen mezkûr mütehassısın henüz ikmal edemiyerek yarım kalmış bulunan imar plânlarının ileri istikametine bir veche verilmesi düşünüldüğü bu sırada işlerin yerli

mesaisine lüzum olmadığına...” şeklindeki karar, Prost’un plan çalışmalarından elinin hızlı bir şekilde çekildiğini göstermektedir.

Şehir Meclisi Prost’un sözleşme uzatma dönemi geldiğinde, Belediye ile Prost arasındaki gerginlik Prost’un sözleşmesinin uzatılmamasıyla sona ermiştir. Prost bu durum karşısında İçişleri Bakanlığı’na ve diğer bazı bakanlıklara raporlar gönderir. Bu raporlar karşılığında bakanlıklardan Şehir Meclisi’nin aldığı karar karşısında bir şey yapma imkânları olmadığı cevabını alır. Prost’un mukavelesinin feshedilmesi sonrası, İstanbul’da bazı kimseler, o zamana kadar yapılan planları hükümsüz addetmek suretiyle istedikleri şekillerde inşaat yapmaya başlamışlardır. Oluşan bu durum, İmar Müdürü’ne sorulduğunda, şu cevap alınır: “On beş seneden beri yapılmış olan bu planlar tatbik edilecektir. Bu planları bozacak inşaat kat’iyen müsaade etmiyeceğiz, yalnız planları yapılmamış olan bazı yerler var ki, buralara mevcut cadde ve sokakları ıslah suretile inşaat müsaade ediyoruz.”³⁴⁴ Bu cevap, pratikte bir arsa sahibi için, plan sürecinin sonlandığını ve yapanın yanına kar kalacak bir geçiş sürecinin başladığının habercisidir. On dört yıl süren öteleme, İstanbulluların plan kavramına mesafeli yaklaşmasına neden olmaktadır.

3.2.1. Prost Sonrası İstanbul’un İmar Planı

Prost’un plan sürecinden kopması, İstanbul’un planlama çalışmalarının tüm sorumluluğu bu kişiye aitmiş gibi suçlamalarla karşılaşmasına neden olmuştur. Planlama süreci, planı yapan kişi ve ekiple, bu işi yönetecek kurumsal yapı arasında birlikte inşa edilir. Geçmiş döneme ait tüm sorumluluğun Prost’a yüklenmesi

mühassıs ellere devri halinde mühassıs müsterek bir mesaiye lüzum hissedildiği beyanile mukavelenamesinin kısa bir müddetle daha temdidine müsaade edilmesi hakkındaki teklif tetkik edilerek, 11.6.1936 tarihinde mühassıs ile yapılan ilk mukavelenin İstanbul belediyesi şehir hudutları çevresi içinde şehrin nazım plânının yaptırılması esasından ibaret olduğu ve ilk mukavelenin hitamını müteakip bu güne kadar mühassıs ile müteaddit ve mütemmim mukaveleler yapılmış ve şehrin nazım planları ikmal ettirilerek bir kısım mevzii tatbikat planları da bitirilmiş bulunduğundan kısa bir müddetle olsa dahi yerli mühassıslarla müsterek bir mesaisine lüzum olmadığına ve esasen 11/6/1936 tarihinde mühassıs ile akdedilen mukavelenamenin 5. ci maddesi mucibince ve mütemmim mukavelelerle tecdit olunan anlaşma şartlarına nazaran mukavelenin hitamından sonra 3 sene zarfında senede bir defa belediye ile kararlaştırılacak bir mevsimde İstanbula gelip hazırlanmış olan tatbikat projelerinin tatbikatı ile meşgul olmağı ve bu müddetten sonra da 5 sene zarfında görülecek ihtiyaç üzerine Belediye kendisine müracaat edildiğinde gelerek İstanbulda bulunmağı ve belediyenin plân tatbikatı hakkında rey vermeğı mühassısın esasen kabul etmiş bulunmasına nazaran kendisinden istenilen nazım planlar işini ikmal eden mühassısın yukarıda arzulanan mucip sebeplere göre mukavelenin her hangi bir şekilde tecdit ve tekrarına mahal olmadığına dair İmar, Kavanin ve Bütçe Komisyonlarının tasdikli örneğı bağı tutanağı Genel Meclisin 26/12/950 tarihli favkalâde toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakerelerden sonra aynan kabul edilmiştir.”

³⁴⁴ “Prost’un İmar Planları –Belediye İmar Müdürü bu planların tatbik edileceğini söyledi-”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1951, Sayı: 9527.

karşısında; Prost, gazeteler aracılığıyla cevap verme yoluna gitmiştir.³⁴⁵ Prost'un gazeteye verdiği beyanatı, dönemin İstanbul'un planlaması hakkındaki tartışma başlıklarını ve plan müellifinin cevaplarını içermektedir. Prost, bazı müteşebbislerin tekliflerini reddetmesinin uzaklaştırılmasında etken olduğunu; plan çalışmalarına başlamadan evvel de eleştiri yapılan bölgelerin yapılaşmış olduğunu kendisine yöneltilen eleştirilere cevaben ileri sürmektedir.

İstanbul'da plan sürecinin tamamlan(a)mamasıyla kurumsal süreçte oluşan boşlukta, mülk sahipleri yeşil saha ve kat sınırlaması dinlemeden inşa faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu durum gazete sayfalarında şu şekilde yer almaktadır: "İstanbul içindeki inşaat işleri şehrin imarı bakımından endişe verici bir hal almıştır. İmar planı dinlenilmeyerek önüne gelen inşaat yapmakta, bilhassa Fındıklı ve Beşiktaş'tan itibaren sahil kısmında eski binaların üstüne kale gibi binalar ilave edilmekte yeşil saha olarak ayrılmış olan mahallere bir bodrum katı ile iki kat bina alabildiğine devam etmektedir. Elinde istimlak parası olmıyan belediye ise bu inşaata tasarruf hakkını ihlal etmemek bakımından seyirci kalmaktadır. Bu hal devam ederse İstanbul'un imarı işi suya düşmüş olacaktır."³⁴⁶

İstanbul'un imarı meselesinde en önemli sorunu, istimlak bedelleri oluşturmaya devam etmektedir. Bir şehir planlanırken, araziler tasnif edilmekte, şehri halkının mülkiyet hakkına tanım ve kısıtlamalar getirilmektedir. Böylece şehrin oluşturduğu kamusal olanaklarla; toprak mülkiyeti, tarladan arsaya dönüşmekte; sahip olunan toprak, şehrin bir parçası haline gelmektedir. Ancak planlarda yeşil saha olarak ayrılan

³⁴⁵ "İmar Planı Hakkında Prost'un Açıklaması –Kuruçeşme, Büyükşehir istasyonu, Emirgan hakkında düşünceler-", *Vatan*, 27 Şubat 1951, Sayı: 3514.; Prost'un beyanatı şu şekildedir: "Bir müessese Göksuda bir balık fabrikası kurmak istemişti. Mevkiin güzelliğine uymayan bu isteğe şiddetle itiraz ettim. İtirazım kabul edildi, müteşebbisler başka bir yer aramağa mecbur oldular. Şehir Meclisi azasından bazılarının Haliçte bir sanayi mıntkası tesisinden beni mes'ul tuttuklarını söylüyorsunuz. Ben İstanbul'a geldiğim zaman burada bugünkü sanayi müesseseleri mevcuttu. Tersane bin seneden beri Haliçtedir. Mezbağa da burada tesis edilmiştir. Unkapanı ile Eyüp arasındaki sahile gelince, buradaki fabrikaları ben mi kurdum? İşe başladığım zaman ilk düşüncem fabrika ve depo yapılamayacak yerleri bu gibi inşaattan kurtarmağa çalışmak olmuştu. Kuruçeşme imar planında bugün tramvayla deniz arasında depo olarak kullanılan bütün yerlerin bir gezinti mahalli haline getirilmesi vardır. Tramvay hattının gerisine gelince, burası şehrin en güzel iskan mıntkalarından biri olacaktır. İstanbulun büyük İstasyon binası ilk plana göre Yenikapıda olacaktı. Sonra Yedikulede inşası muvafık görülmüştür. Geniş bir cadde Atatürk bulvarını Yedikuleye bağliyacaktı. Sanayi mıntkası ve sanayi limanı Yedikuleden ileriye bulunacaktır. Ticaret limanı Veliefendi çayırına doğru uzayacaktır. Sahilden 60 metre ileride inşa edilecek duvar rıhtım vazifesini görecek, bu duvarla kara arası kolayca doldurularak çok mükemmel arazi elde edilecektir. Bu arazi satılabilecek veya kiralanabilecektir. Emirgan, halkın otobüs, otomobil gürültüsünden uzak ağaç gölgesinde hava alabileceği biricik yerdir. Otobüslerin, otomobillerin kahvenin masalarının yanından geçmesi caiz görülebilir mi? Düşündüğümüz küçük bir şube yol yapılmasıdır. Bu yol camiin arkasından geçerek asıl şoseye inecektir. Bu suretle Emirgan kahve meydanı denize kadar uzanmış olacaktır. Boğaziçinde, burada benzin depoları inşasına muhalifim. Paşabahçeye ve Serviburnuna gelince, buradaki depoları, manzarayı bozmaması için gizledim."

³⁴⁶ "Plansız İnşaat Aldı Yürüdü Mülk Sahipleri Ne Yeşil Saha, Ne De İmar Planı Dinlemiyorlar", *Ulus*, 20 Mayıs 1951, No: 10739. Aynı haber, aynı cümlelerle bir gün sonra Cumhuriyet Gazetesinde yer almaktadır; "İmar Planına Aykırı İnşaat Artıyor", *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1951, Sayı: 9628.

yerler ne olacaktır? Yeşil sahaya ayrılan, arazileri sahipleri oluşan bu durum karşısında mülkiyet haklarını nasıl koruyacaklardır. Bu sorunun çözülememesi nedeniyle, İstanbul'un imar planları inkıtaya uğramaktadır. Yeşil sahaya ayrılan yerler meskun alanlarda istimlak ile çözülürken, meskun olmayan alanlarda arazi sahiplerinin hepsinden eşit miktarda kesinti yapılarak çözüme kavuşturulmaktadır. Böylece arazi sahipleri; bir bölge, tarladan arsaya dönüşürken toplu olarak aynı miktarda araziden feragat etmekte ve oluşacak faydalardan aynı oranda yararlanmaktadırlar. Bu işleme “hamur kanunu” denilmekte olup, Osmanlı İstanbul’unda önceki bölümlerde değinildiği gibi “harik” mahallerde uygulama imkânı bulmuş bir işlemdir.

İstanbul’un imarı tartışmalarında “hamur kanunu” bir tasarı olarak gündeme gelmiştir. Bu kanunun ilk uygulaması olarak Cumhuriyet’in ilanı sonrası İzmir yangın yerleri gösterilmektedir. Kanun dönemin başında şu şekilde tarif edilmektedir: “...bu kanunla muayyen müddet zarfında inşaat yapılmıyan yerler, belediye tarafından istimlak suretiyle satışa arz edilecektir...”³⁴⁷ Bu tarif, aslında arazilerden yapılacak kamusal kesintileri nispeten adil bir biçimde paylaşırma şeklinde değil, mülkiyeti ihlal etme biçiminde gündeme taşınmaktadır. Basın kamu adına gördüğü işlevde yalnızca bireysel zaviyeden bakmaktadır. Bu konudaki yönelmek istenilen “asrî şehircilik” esasları dikkate alınmamaktadır. Tüm toplum kesimleri “asrî şehircilik” hevesindedir; ama ne kurumlar ne de kişiler “asrî şehircilik”in gereklerini yerine getirme konusunda aynı hevesi paylaşmamaktadırlar.

İstanbul’un planlama süreci 6 Temmuz 1951 tarihinde açılan 3. *İstanbul Sergisi*’nde dikkatlere sunulmuştur. Bu sergi hakkında *Yeni İstanbul Gazetesi*’nin yorumu şu şekildedir: “Bu yılki İstanbul Sergisi, geçen senelere nispetle daha az caziptir. Serginin başlıca hususiyeti paviyonların ana binanın içinde kurulmuş olması ve burada bir de resim sergisinin açılmış bulunmasıdır. Bu yıl sergide alakayı çeken başlıca paviyon Belediye Paviyonu ve bunların arasında da Sular İdaresine ayrılan köşedir...”³⁴⁸ İstanbul Sergisi, önceki sergilerde olduğu gibi İstanbul’un planlama süreci ve bu süreç sonrası alacağı şekli gösteren pavyonlardan oluşmamaktadır. Sergi, plan merkezli bir sunumu değil, bayındırlık merkezli bir sunumu ön plana çıkarmaktadır. Bu da İstanbul Belediyesi’nin, halka anlatmakta öncelik verdiği meseleleri göstermektedir. Çünkü İstanbul’un on dört yıllık plan süreci sonlandırılmış,

³⁴⁷ “Bayındırlık Bakanlığı Prost’un Hazırladığı Raporları Görmek İstedi”, *Ulus*, 27 Temmuz 1951, No: 10807.; “İstanbulun İmarı”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1951, Sayı: 9693.

³⁴⁸ “İstanbul Sergisi Dün Açıldı”, *Yeni İstanbul*, 5 Temmuz 1951, Sayı: 583.

yeni plan süreci başlatılmamıştır. Bu dönemde belediye plan üzerinden İstanbul halkına mesaj vermeyi tercih etmemektedir.

3.2.1.1. Türk Müşavirler Heyetinin İstanbul Planı

Prost'un İstanbul'dan ayrılmasının ardından, İstanbul Belediyesi, "kendi şehircilik mütehassıslarımız"dan istifade edecek bir ekip kurmaktadır. Bu tercih, Prost planı eleştirilerinin teknik boyutun ötesine geçtiği bu İstanbul'un imarı meselesinde, artık Ecnebi-Türk ayrımının tartışmaları belirlediği görülmektedir. Bu çerçevede, İller Bankası Şehircilik Şubesi Müdürü Cevad Erbil ile yardımcı müşavir olarak sözleşme yapılmış, Teknik Üniversite Şehircilik kürsüsü öğretmenlerinden Prof. Dr. Kemal Ahmed Aru ve Mimari Fakültesinden Prof. Dr. Mukbil Gökdoğan'a da müşavirlik teklifi götürülmüştür.³⁴⁹

İstanbul'un planlama çalışmaları, İstanbul'u elli yıl sonrasına taşımak bir yana, şehir ihtiyaçlarının geldiği noktayı bile kuşatamamaktadır. Şehrin geldiği bu durumun sorumlusu olarak, Prost görülmektedir. Prost'un sözleşmesi uzatılmamış ve Prost ülkesine dönmüştür. Bu dönemde meydana gelen bir olay, plan çalışmalarına belediyenin yaklaşımını ortaya koymaktadır. Gazetelerde yer alan habere göre İstanbul'un imar planları kaybolmuştur: "Belediyede salahiyyetli kimselerin iddialarına göre on beş seneden beri şehircilik mütehassısı Prost tarafından vücade getirilmiş ve yüz binlerce liraya mal olmuş bölge ve teferruat planlarından hemen hemen elde bir şey kalmamıştır. Yalnız elde nazım planı mevcuttur. Binaenaleyh bu yapılmış ve Şehir Meclisi'nin tasdikine iktiran ve hükümet tarafından da kabul edilmiş olan planların yerine yenilerinin yapılması zarureti hasıl olmuştur. Bu maksadla bir heyet kurulmuştur. Prost'un planlarının mahvoluşunun sebebi bunların muşamba üzerine yapılmayıp adi kağıtlar üzerine yapılması ve öteye beriye atılmasıdır. Söylendiğine göre Prost belediyeden muşamba istemiş, fakat tahsisat olmadığından muşamba alınamamıştır. Bu yüzden planlar adi kağıtlara yapılmıştır. Diğer taraftan bu planlarda emlak ve arazisi yola ve yeşil sahaya kalbedilip istimlake tabi tutulan emlak sahipleri tarafından bazı eller vasıtasile imha ettirilmiş olması ihtimalinden de endişe edilebileceği söylenmektedir. İşin kötü tarafı inşaat için müracaat edeceklerle elde plan olmadığı için ya müsaade edilemeyecek ve yahud da gelişigüzel inşaat yapmak mecburiyeti hasıl

³⁴⁹ "Şehrin İmar İşine Hız Verilecek", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1952, Sayı: 9870.

olacaktır.”³⁵⁰ Yıllar süren İstanbul’u planlama çalışmaları tam bir muamma halini almıştır. On dört yılda yapılan çalışmalar, tahsisat yetersizliği nedeniyle müşamba yerine yırtılabilecek kağıtlara çizilmiştir. Bu kağıtlarda İstanbul Belediye’inde yok etmek isteyebilecek kişilerin kolayca ulaşabileceği bir yerde bulunmaktadır. Bu planların kopya örnekleri alınmamıştır. Kimliği belirsiz kişiler bir gece ansızın belediyeye girerek planları yırtmış ve kullanılamaz hale getirmişlerdir. Aslında basına yansıyan bu hikaye, “asrî şehircilik” hedefinin bu kurumsallaşma ile yürütülemeyeceğini ilan etmektedir.

İstanbul’un imar planlarının kayıp olduğu haberi, Belediye Neşriyat Müdürlüğü tarafından yalanlanmıştır: “Bugün bir gazetede İstanbul imar planlarının kaybolmuş bulunduğu yazılmışsa da bunun asıl ve esası yoktur. İmar Müdürlüğü’nün teşekkülünden beri hazırlanan bölge planlarının hiç biri zayi olmamıştır.”³⁵¹

Belediyenin yalanlama haberine rağmen konu gazetelerin gündeminde yer almaya devam etmektedir. *Cumhuriyet* gazetesinin bir muhabiri Gökay’a İstanbul’un imar planlarının durumunu sormuş, Gökay; “Bir müddet evvel şehrin planlarını ben istemiştım ve gördüm. Fakat tamamilе hurda bir vaziyettedirler. Hakikaten bu şekilde kullanılamazlar. Bilindiği gibi bu işle meşgul olmak üzere bir komisyon kurulmuştur. Halen planların ne yazısı kalmıştır, ne de kağıdları. Kağıdlar bile liyme liyme bir haldedir.”³⁵²

İstanbul’un on beş yıl boyunca yapılan planları artık ortada yoktur. Prost’a plan çalışmaları bıraktırılmıştır. Prost da, yaptığı tüm çalışmaları ve raporlarını İstanbul Belediyesi’ne teslim etmiştir. Ancak, bu sürecin sonunda bilinmez bir biçimde İstanbul’un planları ortadan kaybolmuştur. Bu durum ne toplumda ne de Belediye de bir infiale neden olmamıştır. On beş yıl boyunca üzerinde çalışılan ve bu planlara göre şekil verilecek olan şehir için, bu planlar gündemden düşmüş gibidir. Bu çalışmaların ikinci bir kopyası yok mudur? Bu plan çalışmaları aynı zamanda onaylanması için İskan Bakanlığı’na gönderilmektedir, bu kurumda herhangi bir örneği yok mudur? İstanbul’un planlarının ortadan kaldırılması bir avuç emlak sahibinin menfaatçi düşüncelerle, bazı memurları etkileyerek yaptıkları bir eylemdir. Bu plan nedeniyle, yıllardır bazı bölgelere inşaat yasak edilmiş, yeşil alan ilan edilmiş bazı bölgeler istimlak edilerek

³⁵⁰ “İstanbulun İmar Planları Kaybolmuş – Elde plan olmadığından inşaat için müracaat edenlere ya müsaade edilmeyecek veya gelişi güzel inşaat yaptırılacak-”, *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1952, Sayı: 9942.

³⁵¹ “İstanbulun İmar Planı Kayıp Değil”, *Vatan*, 5 Nisan 1952, Sayı: 3912.

³⁵² “Şehir Planlarının Acıklı Hali –Vali, bu planların kullanılmıyacak bir halde olduğunu açıkladı-”, *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1952, Sayı: 9946.

imar çalışmaları yürütülmüştür. Ama artık yeni yönetimle İstanbul'a yeni bir şekil verme zamanı gelmiştir. Prost planı eleştirilerek ve İstanbul'a sunduğu çözümler tartışılarak geçerliliğini kaybetmiştir. "Asrî şehir" elde etmek için ecnebi uzman getirilmiştir, süreç yönetilemediğinde ecnebi uzman gönderilmiş, yapılan plan çalışmaları da ortadan kaldırılmıştır.

Artık İstanbul, Prost planı hükümlerine mahkum değildir! Şehrin aktörleri imar planı ile nelerin kazanılıp, nelerin kaybedilebileceğini on dört yılda öğrenmişlerdir. Bu durumda, yeni taleplerle yeni imar hakları kazanılabilecektir. Şehir Meclisi'nde Beyoğlu Gümüşsuyu civarında cadde üzerine bulunan binalara birer kat ilavesi görüşülmüştür. Meclis bu durumu bir cadde için görüşmeyi imtiyaz kabul ederek, bu önerinin tüm şehir için görüşülmesine karar vermiştir. Kat ilavesi şehir planı değiştirilmek suretiyle değil, yapı yollar kanununda yapılacak bir değişikliklerle gerçekleştirilecektir.³⁵³ İstanbul'da her sokak için kat baremi belirlenecek ve binalar bu baremi geçemeyeceklerdir.³⁵⁴ Geline bu noktada, imar açısından yüz yıl öncesine dönülmüş, 1848'de Ebniye Nizamnameleri'nin ortaya koyduğu çerçeve yeniden uygulama sahasına alınmıştır. Şehir bütüncül bir plan çerçevesinde değil, eklektik ihtiyaçlara göre imar edilecektir. Planlama düşünce ve uygulamasının yerini, organik imar kavramına bırakmıştır. Belediye, kamusal alanda, kamu menfaati için düzenleyici bir rol üstlenmek yerine; imar konusunda kamu kontrolünü hakim kılan ama yapılanları izlemek ve vergisini toplamak dışında bir sorumluluğa girmeme tercihinin tekrar ön plana çıkartmıştır.

İstanbul Şehir Meclisi, imar planı hazırlayan ekibin çalışmalarını görüşmeye devam etmiştir. 1952 yılında dört bölgenin semt planı incelenmiştir: Fatih ve civarına ait 1/500 mikyaslı tatbikat planı,³⁵⁵ Aksaray, Samatya-Yedikule arası 1/500 mikyaslı yol güzergahı ile Aksaray-Cerrahpaşa-Kocamustafapaşa Caddesi güzergahı ve iki yol arası 1/500 mikyaslı planı,³⁵⁶ Kasımpaşa Bahariye Caddesi'nin istikamet tatbikat planı,³⁵⁷ Fatih Abide Meydanı ve civarı tatbikat planı, Güreş Kulübü sahası, Edirnekapi, Aksaray-Silivrikapi arası, Fatih yangın yerleri bölge planı, Atatürk Bulvarı-Ordu

³⁵³ "İnşaatta Kat Tahdidi Kalkacak -Kat mülkiyeti içinde millet meclisine müracaat edilecek", *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1952, Sayı: 9970.

³⁵⁴ "Binalar İçin Kat Baremi", *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1953, Sayı: 10317.

³⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Nisan 1952, İndeks: 2073128, Cilt No: 24 Karar No: 307.

³⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073413, Cilt No: 25 Karar No: 103.

³⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073301, Cilt No: 24 Karar No: 514.

Caddesi-Divanyolu-Sarayburnu, Eminönü-Unkapanı arasındaki tatbikat planı ve Eminönü-Unkapanı kısmı plan tadil teklifi mntıkasında gezilerek tetkik edilerek kabul olunmuştur.³⁵⁸ 1952 yılında kabul edilen planlara dikkat edildiğinde, hepsinin sur içi İstanbul ve Beyoğlu gibi meskun alanlarda yürütülen eski semtlerin düzenlemelerine dair olduğu görülür. Prost gittikten sonra belediye, kendi uygulama projelerine altlık oluşturacak planları çalışmaktadır. Bu da Gökay'ın imar faaliyetlerine ara vermeden plan süreçlerini devam ettirdiğini göstermektedir.

İstanbul'un yeni imar planı için, süreç başlamıştır. Eski planlar hem İstanbul'un sorunlarını çözememektedir hem de gizli eller (!) vasıtasıyla ortadan kaldırılmışlardır. İstanbul'un yeni planları için bir "ilmi heyet" oluşturulmuş bu heyete Teknik Üniversite şehircilik profesörü Bonnatz da iştirak etmiştir. Heyet, İstanbul'un 1/2000 ölçekli şehir planları üzerinde çalışmaktadır. Bu yapılan yeni planlarla birlikte, eski planlar da 1953 senesinde açılacak olan İstanbul sergisinde halka teşhir edilecektir.³⁵⁹

İstanbul imar planlarının hazırlanması için İmar Müdürlüğü'nde teşkil edilen istişare heyetinde, şehircilik profesörü Kemal Ahmet Aru, yapı profesörü Mukbil Gökdoğan, şehircilik mütehassısı Cevat Erbel bulunmaktadır. Heyet şehri; İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy olmak üzere üç kısma ayırmış ve Prost'tan devralınan bütün planları 1/2000 ölçeğinde yeniden hazırlamak için çalışmaya başlamıştır. Heyetin çalışması basında şu şekilde yer bulmuştur: "...demiryolu, imar, sanayi ve ticaret ve kültür ve eski eserler şehircilik meseleleri de esaslı şekilde şimdiye kadar ele alınmadığından bunlar mahalden gezilerek grup mimarlarına tesbit ettirilmiştir."³⁶⁰ Yeni heyet İstanbul'a yeni bir plan hazırlamaktadır. Eski plan çalışmalarında, işler hep eksik bırakılmıştır. İstanbul'u yeni, yerli ve ecnebi katılımcıları olan (!) bir heyet planlayacaktır.

Yeni imar planını hazırlayan heyet, eski plan hakkındaki kanaatlerini kamuoyu ile paylaşmıştır. "Revizyon heyeti, bu planların tatbik kabiliyetinden mahrum olduğuna dair rapor verdi" başlıklı haberde; heyetin çalışmalarını tamamladığı ve bir rapor hazırlayarak ilgililere verdiği belirtilmektedir. Rapora göre; gerek nazım plan, gerekse bölge tatbik planları uygulama kabiliyetinden mahrumdur ve yeniden yapılmaları gerekmektedir. Heyet; Bayındırlık, Ulaştırma, Milli Savunma, Ekonomi, Gümrük

³⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1952, İndeks: 2073295, Cilt No: 24 Karar No: 508.

³⁵⁹ "İstanbul'un İmar Planı Yapılıyor", *Vatan*, 9 Ekim 1952, Sayı: 4094.

³⁶⁰ "Şehir İmar Planında İncelemeler", *Vatan*, 25 Ekim 1952, Sayı: 4110

Bakanlıkları ile İstanbul Üniversitesi, Teknik Üniversite, Denizcilik Bankası, Sanayi ve Ticaret Odaları Genel Meclisi temsilcileriyle Belediye İmar ve İktisat Müdürleri'nden oluşan bir komisyon kurulmasını ve bu komisyonun her şeyden önce liman ve sanayi bölgelerini belirlemesi gerektiğini ifade etmiştir. Heyet, Prost planlarında; şehrin bugünkü mesken durumu, endüstri tesisleri, ticaret ve ekonomik durumunun dikkate alınmadığını belirtmiştir.³⁶¹

Yeni imar planı çalışmaları sürerken, arsa sahipleri de süreci takip etmektedirler. Plan belirsizliğinde; 1953 yılı içerisinde altı aylık bir dönemde, 18 bin 27 kişi müracaat ederek arazilerinin Prost planında yol veya yeşil sahada kaldığını, arazilerinin ya istismak edilmesi ya da inşaat yapmalarına izin verilmesini talep etmektedir.³⁶² Yeni sürece tüm şehir katılımcıları iştirak etmektedir. Planlama sürecinin doğuracağı sonuçları İstanbul'da arazi sahipleri tecrübe etmiştir ve yeni riskli bir sürecin başlamasını arzu etmemektedirler.

1953 yılında, İmar Bürosu İstanbul'da imar çalışmaları yürütülen meskun alanlarda uygulama amaçlı plan çalışmalarını sürdürmüştür. Bu yıl içerisinde iki bölge planı Şehir Meclisi tarafından görüşülerek karara bağlanmıştır: Ayaspaşa-Dolmabahçe-Kabataş mıntıkası imar planı³⁶³ ve Florya İmar Planı'nın plaj ve sahne kısmına ait 1/2000'lik ek planı.³⁶⁴

Hasköy'den Rumeli Hisarı'na kadar olan Beyoğlu yakası için 1/5000 ölçekli nazım imar planları hazırlanarak, Bayındırlık Bakanlığı'na onaylanması için gönderilmiştir. Bu plan çalışması bir sergi ile halka sunulacak, vatandaşlar arazilerinin durumunu bir spekülasyona mahal bırakmayacak şekilde öğreneceklerdir.³⁶⁵ Planlama sürecinin halkla paylaşılması tarzı, planlama çalışmalarında yaşanan aksaklıklar ve menfaat çatışmalarının çözümünde İstanbul Belediyesi'nin halkla ilişkiler konusunda denediği yeni stratejinin ürünüdür.

³⁶¹ “Prost un İmar Planları – Revizyon heyeti, bu planların tatbik kabiliyetinden mahrum olduğuna dair rapor verdi-”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1952, Sayı: 10175.

³⁶² “Şehir İmar Planları İnceleniyor”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1953, Sayı: 10403.

³⁶³ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Ekim 1953, İndeks: 2073851, Cilt No: 27, Karar No: 262.

³⁶⁴ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073850, Cilt No: 27, Karar No: 250.

³⁶⁵ “Şehrin İmar Planları –Beyoğlu nazım planı tasdik edilmek üzere Bayındırlık Bakanlığına sunuldu-”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1953, Sayı: 10551.

Beyoğlu yakası imar planı 1954 Şubat'ın onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bölgenin 1/2000 ölçekli plan çalışmalarına başlanmıştır.³⁶⁶ İUMDK, Beyoğlu ciheti revizyonlu nazım imar planını incelemiş ve şu kararı vermiştir: “Beyoğlu ciheti revizyonlu nazım imar planını incelenerek; 1951 yılında teşekkül eden imar planları revizyon planları revizyon hey’eti mevcut tasdikli planlar hakkında bir umumi rapor vermiş olup Meclisce tasvip edilerek Bayındırlık Vekaletince tasdika ikran etmiş bulunduğundan İmar Müşavirler Heyetince tasdikli raporda tebarüz ettirilen esaslar dahilinde kalmak üzere on üç sene zarfındaki inkişaf da ele alınarak tadilen tanzim edilen Beyoğlu mıntıkası 1/5000 mikyaslı nazım planı ile birlikte yeni aynı heyetçe hazırlanan ve bu planının mühim mıntıkalarının tafsilatı durumunda bulunup tatbikat programına-esas olan

- a) Karaköy (Meydan) Azapkapı-Kasımpaşa-Hasköy arası iltisakı,
- b) Karaköy-Tophane-Salıpazarı arası iltisakı,
- c) Tophane-Boğazkesen-Sıraserviler arası iltisakı,
- d) Cihangir Caddesinin Sıraservilere bağlanması,
- e) Taksim (Meydan)-Tarlabaşı-Refik Saydam iltisakı,
- f) Kasımpaşa-Dolapdere-Pangaaltı iltisakı,
- g) Pangaaltı-Şişli (Meydan) Mecidiyeköyü iltisakı,
- h) Ortaköy-Kuruçeşme iltisakı,
- i) Bebek Meydanı,
- j) İki numaralı Park,
- k) Taksim Bahçesi-Dolapdere yolu üzerinden Feriköy iltisakına ait 1/500 mikyaslı planların da mezkur plan ve hey’et raporundaki esaslar dahilinde hazırlanmış olduğu görülmüş ve muaddel Beyoğlu nazım planı şehrin ihtiyaçlarına daha uygun bulunmuş olup tasdiki muvafık görüldüğüne dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 16.10.1953 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakerelerden sonra ... kabulü takarrür etmiştir.”³⁶⁷

³⁶⁶ “İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.

³⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Ekim 1953, İndeks: 2073852, Cilt No: 27, Karar No: 263.

Planın kabul şekli pratik ihtiyaçları ve bağlantıları açıkça ortaya koymaktadır. Yeni plan süreci hızlı ilerlemektedir. Kısa sürede sonuçlandırılan plan çalışmaları, halkın da anlayacağı şekilde sergilenerek, arazi sahipleri ile birlikte yürütülecektir. Dünyada, 1950’li yılların şehircilik çalışmalarında uygulanan katılımcı sistem, İstanbul’da da Demokrat Parti döneminde halka sunulmaktadır. Kırdar döneminde de, planlar halka sunulmaktaydı; ancak bu sunum, yalnızca belediye binasında haritalar üzerinden olmaktaydı. DP döneminde ise, uygulama maketle örneklendirilerek Şehir Meclisi’nde sergilenmektedir. Dönemin iletişim araçları kullanan herkesin haberdar olabileceği bir süreç üretilmeye çalışılmaktadır.

İstanbul’da plan sürecinin hızlı ilerlemesi İUMDK’nunca da takdir edilmiştir. Umumi Meclis, plan çalışmaları için Müşavirler Heyeti’ne şu şekilde teşekkür etmiştir: “İmar Müşaviri Y. Mimar Cevat Erbel’in imar işleri hakkında izah notunu havi bağlı 22 sayılı dosya incelenerek: dosya içinde mevcut yapılan imar işlerini gösterir çalışma programı madde madde tetkik edildikten sonra senelerce devam eden revizyonlu imar planları ve bilhassa Beyoğlu Nazım Planı gibi vatandaşın sabırsızlıkla beklediği imar planlarının bir buçuk sene gibi az bir zamanda hazırlanmasının takdire şayan bulunduğu ve aynı zamanda İmar Komisyonu çalışmalarına da son derece müzahir olan Müşavirler Hey’etinin iş raporlarının komisyonda uygun görüldüğüne dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Umumi Meclisin 6.4.1954 tarihli fevkalade toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir.”³⁶⁸

İstanbul planını yapan mütehassıslardan oluşan ekipte yer alan Teknik Üniversite Şehircilik Mütehassısı Prof. Kemal Ahmed Aru, İstanbul’un plan sonrası alacağı şekli gösteren maket eşliğinde bir röportaj vermiştir. Röportajda Aru; ağırlıklı olarak yol, meydan düzenlemesi, İstanbul limanı, Haliç’e yapılacak üçüncü köprü üzerinden İstanbul’un alacağı şekilden bahsetmiştir. Ancak bu plan sunumunda; meskun alanların sorunları, gecekondulaşma gibi toplumun birincil ihtiyacı olan barınma sorununa ne öngörüldüğü cevaplandırılmamıştır. Aru’nun Prost planı için verdiği beyanat, geçmiş plan deneyiminin ele alınış biçimi açısından önemlidir: “... on dört senedir şehrin binlerce lirasını alan Prost’un planlarından hiç istifade edilememektedir. Esasen bu planlar hayal mahsulü telakki edilmektedir ve kısım kısım arzuya ve siparişe göre yapılmış planlardır.”³⁶⁹ Prost’un İstanbul için yaptığı planlardan tek sorumlu olarak

³⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 8 Nisan 1954, İndeks: 2074106, Cilt No: 29, Karar No: 120.

³⁶⁹ “İstanbulun İstikbalde Alacağı Şekil”, *Cumhuriyet*, 24 Mayıs 1954, Sayı: 10712.

addedilmesi ve tek suçlu olarak “bir ecenebinin” suçlanması çok ilginç bir durumdur. Çünkü planın yapım sürecinde yer alan diğer paydaşlar hala İstanbul planında etkin konumdadırlar. Eğer Prost’un plan çalışması, Aru’nun dediği gibi “kısım kısım arzuya ve siparişe göre yapılmış” planlar ise, bu siparişi yapanlar ya da bu planları onaylayanların hiç suçu yok mudur? Ayrıca, Prost’a plan yapımı için ödenen paralar üzerinden İstanbul planı için eleştiri getirmek çok ilginç bir durumdur. Aru, yalnızca plan için ödenen paraları kayıp olarak görmektedir. İstanbul’un plan sürecinin tüm aktörleri sağlıklı bir eleştiri ile değerlendirilerek İstanbul’un kaybettikleri gündeme getirilmemektedir. Bu da, dönemin şehircilik mütehassıslarının, şehir planı meselesine bakışını ortaya koymaktadır.

İstanbul’un imar planının hazırlanmasında, uluslararası vizyon hala çok önemsenmektedir. İstanbul Belediyesi, Milletlerarası Mimarlar Cemiyeti Reisi Alber Kormbi’yi İstanbul’a davet ederek “heyet” tarafından hazırlanan planların tetkikini istemiştir. Bu husus basına şöyle yansımıştır: “İstanbulun bitmez tükenmez bir şehir planı derdi vardır. En son plan, bilindiği üzere, şehircilik mütehassısı Fransız mimarı Prost tarafından yapılmıştır. Fakat bu plan da beğenilmeyerek tadili cihetine gidilmiştir. Yüksek mühendislerimizden mürekkep bir heyet Prost’un planını tadilen yeni bir plan hazırlamıştır. Ancak, Belediye bunu da kafi görmemiş, Milletlerarası Mimarlar Cemiyeti Reisi ve Londra Mimarlar heyeti Müşaviri profesör Alber Kormbi’yi şehrimize davet etmiştir.”³⁷⁰ Haberin verilışinden, “heyet”in çalışmalarının da beğenilmediği anlaşılmaktadır. İstanbul’da herkesin beğeneceği planı yapmak zordur, kamu otoritesi ise bu plan konusunda arayışını sürdürmektedir. Bu arayış ve iş yapma biçimi, DP döneminde, Prost dönemi plan çalışmalarının tecrübesi sonucu ortaya çıkmıştır. İstanbul’u tanıyan bir ekip, İstanbul için çalışmakta ve ürettikleri plan, yurtdışından getirilen bir uzmana denetlendirilmektedir. Bu durum, “asrî şehircilik”in yalnızca “ecnebi” uzmanla üretilmeyeceği gerçeğinin siyasal ve bürokratik düzeyde anlaşıldığını da göstermektedir.

Teknik Üniversite’de açılan *İstanbul İmar Sergisi* dönemin imar ve plan çalışmalarında önemli bir noktadır. Bu organizasyonda, İstanbul’un imar sonrası alacağı şekli gösteren maketler sergilenmiştir. Sergi bünyesinde hazırlanan istatistiki veriler, dönemin İstanbul’u ve bu dönemdeki İstanbul vizyonunu ortaya koymaktadır: “... Beyoğlu nazım planı sahasına iskan edilecek nüfustaki artış tablosuna göre halen 1000

³⁷⁰ “İstanbul Şehir Planı Meselesi Gene Ele Alındı”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1954, Sayı: 10704.

hektar olan meskun sahaya 344 bin 488 nüfus yerleşmiş (1950 sayımı). Bu miktara, plan tatbik edildikten sonra 36 bin 512 nüfus ilave olunabilecek. İnkişaf sahaları tutarı olan 480 hektara 102 bin nüfus yerleştirilebileceğine göre, nazım plan çerçevesi içine 486 bin nüfusun iskanı derpiş olunmuş. Şehrin şimdiki nüfusunun takriben yarısı... Beyoğlu merkezinin 50 hektarlık sahasında 48 bin 232 nüfus var. (Hektar başına 603 kişi.) Galata'da 114 hektarlık sahada 13 bin 433 kişi bulunuyor. (Hektar başına 381 kişi.) Taksimde 271 hektarda 63 bin 59, Beşiktaş'ta 901 hektarda 61 bin 585, Küçükpazar'da 41 hektarlık sahada 19 bin 779 nüfus. (Bir hektara 482 kişi isabet ediyor.) Anadoluhisarı'nda 2 bin 32 hektar sahaya 7 bin 9 nüfus... Hektar başına 3 kişi... asma köprüden sonra kim bilir ne olacak..."³⁷¹ Sergi değerlendirmesinde geçmişte olduğu gibi kamusal yol ve bina yapımları değil, halkın yaşayacağı yerler ve nüfus yoğunlukları ön plandadır. Planlama sürecinde konut ve yerleşimin önemi, bu sergi ile ortaya konulmaktadır.

Planlama çalışmaları bir heyet tarafından yürütüldüğü için çok hızlı ilerlemektedir. Ekim 1954 itibariyle, Eminönü-Unkapanı-Atatürk Bulvarı-Bozdoğan Kemeri arası 1/500 ölçekli tafsilat planları, Baruthane arazisinin 1/5000 ölçekli nazım planı Nafia Vekaletince tasdik edilmiştir. Florya'da bulunan su şehrinin 1/5000 ölçekli nazım planı ile 1/2000 ölçekli umumi planı tasdik edilmek üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilmiştir. Bu arada, Haliç'in güneyinden Florya'ya kadar 7600 hektarlık İstanbul bölgesinin 1/5000 ölçekli nazım plan etütleri sürdürülmekte olup, Beylerbeyi'nden Bostancı'ya kadar olan 1/5000 ölçekli nazım planı etütlerine başlanmıştır.³⁷² İstanbul'un üst ölçekli plan çalışmaları hızla tamamlanmaktadır. Üst ölçekli plan kararları İstanbul'a yüklenen anlamları ve şehrin ihtiyaçlarını makro düzeyde konumlandırmaktadır.

1955 yılı Ekim ayında, İstanbul cihetinin nazım imar planı tamamlanarak meclise sunulmuştur. Gökay, Şehir Meclisi Salonu'na asılan 1/5000 ölçekli nazım plan hakkında meclis üyelerine açıklama yapmıştır.³⁷³ Şehir Meclisi'nde teşhire sunulan plan, Haliç kıyılarından Florya'ya kadar olan alanın üst ölçekli planıdır. Planın teşhir edilmesiyle, arsa spekülasyonlarının da önlenmesi hedeflenmektedir. 42 kişilik mütehassıslar heyeti tarafından hazırlanan İstanbul Nazım Planı'nın öngördüğü şehir, gazete sayfalarına şu şekilde yansımıştır: "Florya, Yeşilköy ve Bakırköyden gelen yollar

³⁷¹ Reşat Enis, "Yarınki İstanbulun Maketini Seyrederken", *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1954, Sayı: 10717.

³⁷² "İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor", *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.; "Tasdik Edilen İmar Planları", *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1954, Sayı: 10856.

³⁷³ "İstanbulun Nazım Planı", *Cumhuriyet*, 15 Ekim 1955, Sayı: 11211.

Yedikuleden itibaren Marmara sahilini takiben, Topkapı Sarayı surlarından geçerek arkeolojik park bahçeleri içinden Sirkeciye ulaşacaktır. Yedikule Altıncapıdan Marmara sahilini ve tarihi deniz surlarını takiben 10 kilometre uzunlukta, 30 metre eninde olacak sahil kornişi şehrin bu semtinin çehresini tamamen değiştirecektir. Yenikapıda, Atatürk Bulvarı müntehasında lüks gazinolar, turistik oteller, parklar, beynelminel sergilere göre tanzim edilmiş müsaid düzlükler bulunacaktır. Ayrıca 80 bin kişilik stadyom da bu havalide inşa edilecektir. Halen Sirkecide manevra yapacak yer bulamıyan Trakya ve Anadolu otobüslerine mahsus geniş bir saha Yenikapı tren istasyonu karşısında tanzim edilecektir. Topkapı caddesi, Divanyolundan itibaren 30 metre genişlikte surlara ulaşacaktır. Yol, bugünkü dar kapıdan değil, ayrı bir geçidden sur dışına çıkacak ve 50 metre genişlikte devlet yoluna kavuşacaktır. Beyazıddan Edirnekapıya giden Fevzipaşa caddesinin genişliği otuz metreye çıkartılacak. Ve bu cadde de surlara muvazi 50 metre genişliğinde bir yolla devlet yoluna bağlanacaktır. Saraçhanebaşındaki tramvay caddesinin altından bir geçid açılarak Unkapanı-Aksaray trafiğinin inkıtaa uğraması önlenecektir. Eminönü-Hal istikametinden gelen 30 metre genişliğindeki yol Eyübe kadar devam edecektir. Fatih camii önünden, Çukurbostandan geçerek Marmara sahili ile Etyemez semtini birleştirecek 40 metre eninde, 4 kilometre uzunluğunda yeni bir cadde açılacaktır. İstanbul ve Beyoğlu semtleri arasındaki trafik sıkıntısının önlenmesi için Haliç üzerinde yeniden iki köprü inşası düşünülmektedir.”³⁷⁴

İstanbul cihetinin nazım planı, İstanbul’u bütüncül bir biçimde ele almaktadır, planda ortaya konulan perspektif; İstanbul’un geçmiş plan deneyimlerinde ortaya çıkan eklektik bakış açısından, plancı uzmanlar ve kurumsal kültür olarak kurtulunduğunu göstermektedir. Büyük ve geniş caddeler açılmakta, lastik tekerleğin İstanbul’a girişi, şehircilik esasları açısından değerlendirilmektedir. Plan çalışmaları, gazete sayfalarına açılacak yolların tanıtımı şeklinde yansımaktadır. Yalnızca Bakırköy’ün bahçeli evler olacağı belirtilmekte, şehrin konut alanları hakkında bilgi verilmemektedir. Konut sorunu gibi halkı doğrudan ilgilendiren bir mesele ve sanayi bölgesi gibi İstanbul’un üretim bölgesinin belirlenmesine ilişkin bilgiler gazete haberlerine yansımamaktadır. Bu da dönemin plan denildiğinde, yol; imar denildiğinde de Ebniye Nizamnamesi’nden beri süregelen yol merkezli imar tanımının kamuoyu nezdinde pek de değişmediğini göstermektedir.

³⁷⁴ Kazım Kip, “Yeni Nazım Plana Göre Şehirde Neler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1955, Sayı: 11212.

İstanbul ciheti nazım planı İstanbul Belediyesi'nde teşhir edilirken, gazetelerde bu plan tetkik edilmekte ve plana bazı eleştiriler yöneltilmektedir. Bu planın öngördüğü, değişiklikler muhabir tarafından “şimdilik hayal mahsulü” olarak yorumlanmaktadır. Çünkü Belediye, planın başlangıç noktasını teşkil eden Balık Pazarı'nın istimlaki için dahi yeterli tahsisat temin edememiştir.³⁷⁵ İstanbul planının ele alınış biçiminde, gazeteler eksik de olsa bazı sorgulama ve eleştiriler getirmişlerdir. On yıl öncesinde bu tür haberler yalnızca plan projeksiyonunu tasvir etmekte iken, artık planın uygulama hedefleri bütçe kıyaslaması ile yapılmaktadır.

1956 yılında İstanbul imar planı çalışmalarında üç bölgesel plan uygulamaya konulmuştur: Sedef Adası imar planı,³⁷⁶ Fenerbahçe Yarımadası 1/500 mikyaslı tatbikat planı³⁷⁷ ve Kınalı-Burgaz ve Heybeli ada imar planları.³⁷⁸ Bu plan çalışmaları da hep uygulama eksenli çalışmalardır. Ya kamusal yatırım ya da Sedef Adası gibi özel teşebbüsün imar çalışması yapacağı yerlerin altlıkları hazırlanmıştır.

3.2.1.2. Högg'ün Müşavirler Heyeti Planını Mütalaası

1956 yılı Ekim ayı başına gelindiğinde, İstanbul'un nazım planının hazırlanmış durumdadır: “İstanbul'un nazım planı hakkında belediye imar komisyonu tarafından girişilen çalışmalar neticelenmiştir. Komisyonun bu mevzuda hazırladığı tutanak önümüzdeki günlerde Belediye Meclisinde müzakere edilecektir. Komisyon, nazım planının hazırlanışında Alman şehircilik uzmanı Högg ile de görüşüp, mütalaasını almıştır. Tutanak, şu şekilde hulasa edilmektedir. 1-İstanbul ciheti nazım planı Eyüp-Sarayburnu-Yenikapı-Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy ve Florya hattı ile bu hattın kuzeyinden geçen 700 (7600 olmalı) hektarlık bir sahayı kaplamaktadır. 2-Nazım planın tanziminde, İstanbul cihetinin müstakbel inkişafı da dikkate alınarak Florya-Yeşilköy-Baruthane ve Bakırköy civarında da “iskan inkişaf sahaları” ayrılmıştır. Nazım planda yer alan ticaret ve sanayi bölgeleri de şu şekilde tanzim olunmuştur.

Ticaret Bölgeleri: A- Sirkeci ile Eminönü arasında, Divanyolu'na kadar olan kısım, B- Eminönü-Unkapanı ve Ayvansaray arasındaki yeni Haliç yolunun her iki tarafı, C- Unkapanı ile Saraçhanebaşı arasında kalan Atatürk bulvarının her iki tarafı.

³⁷⁵ “İstanbul'un Yeni Planı Tetkik Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Ekim 1955, 2134.

³⁷⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 12 Haziran 1956, İndeks: 2074901, Cilt No: 38, Karar No: 143.

³⁷⁷ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Haziran 1956, İndeks: 2074928, Cilt No: 38, Karar No: 170.

³⁷⁸ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Kasım 1956, İndeks: 2074980, Cilt No: 39, Karar No: 222.

Sanayi Bölgeleri: A- Eyübün kuzeyinde bir tecrit mıntıkası bırakıldıktan sonra Alibeyderesine doğru uzanan saha, B-Taşlıtarla ile Rami kışlası arasından başlayarak, Edirnekapı mezarlığı ve Gümüşsuyu deresi arasında kalan saha, C- Maltepe kışlası- Topkapı şehitliğinde nihayet bulan saha, D- Hazinesdar tuğla fabrikası ve civarındaki taş ocakları (çimento sanayi bölgesi).”³⁷⁹

Bu plan çalışması bir yıl önce anlatılan plan çalışmasıyla aynıdır. Plan çalışması ancak sonuçlanabilmiştir. Bu durum, Gökay döneminde plan çalışmalarının tamamlanmış olmasına rağmen; nazım planının İstanbul’un imar ve yerleşme hızını kuşatıp kuşatmadığı sorusunu akla getirmektedir. 16 Ekim 1956 tarihinde, İstanbul ciheti nazım imar planı Belediye Meclisi’nde oylanarak kabul edilmiştir.³⁸⁰

İstanbul’un plan çalışmaları hem üst ölçekte hem de semtler düzeyinde devam ederken, Şehir Meclisi’nde bazı semt planları üzerinde tartışmalar olmuştur. Adalar imar planları hazırlanırken Belediye Meclis üyesi Ertuğrul Adalı, “Adaların imar planları hazırlanırken bazı kasıtlar güdüldüğü” gerekçesi ile münakaşa başlatmıştır.³⁸¹ Semt planları, o bölge üyeleri tarafından eleştirilerek, değişiklik talepleri gündeme taşınmaktadır.

1957 yılı Mart ayında, Bakırköy Baruthane bölgesinin 1/5000 ve 1/2000 ölçekli Nazım İmar Planları, İUMDK tarafından onaylanmıştır. Bu planlama çalışması karar metninde, “Baruthane arazisi planları yeni şehircilik esaslarına uygun ve memleketimizde ilk defa olarak tatbikini görebileceğimiz birbirinden yeşil şeritlerle ayrılmış birkaç mesken ünitelerinden bir araya gelmiş 5060 bin nüfuslu müstakbel bir kasabayı ihtiva eden bu planlar...”³⁸² şeklinde sunulmaktadır. Artık planlı mesken alanları, yeşil sahalar içerisinde düşünülmektedir. Önemli olan bahçeli evler mantığı ile şahısların bahçelerinin yeşil olması değil, kamu alanların da yeşil alanların ayrılmasıdır. İstanbul’da sur içine yakın bir bölgede Bahçelievler’den sonra, yeşil alanı geniş bir semtin temelleri bu kararla atılmıştır. Yeşil alanlar, burada kişilerin bahçeleri aracılığıyla değil, kamunun parkları sayesinde sağlanacaktır. Bireysel ev bahçelerinin yeşil algısı, kamusal alanlarda sergilenmeye başlanmıştır. Meşrutiyet devrinde Gülhane Bahçesi deneyimi, İstanbul’un semtlerinde örneklenecektir.

³⁷⁹ “İmar Komisyonu, İstanbul’un Yeni Nazım Planını Hazırladı”, *Vatan*, 6 Ekim 1956, 5522.

³⁸⁰ “Belediye Meclisinde İstanbul’un Nazım Planı Kabul Edildi”, *Vatan*, 17 Ekim 1956, Sayı: 5533.

³⁸¹ “Adalar İmar Planı Üzerinde Anlaşmazlıklar Var”, *Vatan*, 16 Ekim 1956, Sayı: 5532.

³⁸² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 19 Mart 1957, İndeks: 2075133, Cilt No: 42, Karar No: 95.

İstanbul'un nazım planı tamamlanmış, artık bu nazım planının uygulamasına başlanacaktır. Ancak bu işler için “ecnebi bir mütehassıs” ihtiyacı yine hasıl olmuştur. Alman Şehircilik mütehassısı Högg İstanbul’a davet edilerek, kendisinden imar hareketlerinin sonuna kadar kalması istenmiştir. Högg, Başbakan Adnan Menderes’in davetlisi olarak 1956 yazında İstanbul’a gelmiş ve üç hafta kalmıştır. Haberin gazetede yer alış biçimi dönemin “ecnebi mütehassıs” algısını sarıh bir biçimde ortaya koymaktadır: “İstanbul’un yeni nazım planının tatbikatı ile ilgili çalışmalara devam edilmektedir. Fakat evvelce de bildirdiğimiz gibi gerek yapılmakta olan ve gerekse yapılacak imar hamleleri için bir ecnebi mütehassısın mevcudiyeti şart görülmüş ve durum Belediye Meclisi’nde görüşülerek bazı münakaşalardan sonra kabul edilmişti. Belediye bu mütehassısın celbi için hazırlıklara başlamış ve Alman Şehircilik Mütehassısı Högg üzerinde karara varılmıştır.”³⁸³ Högg, 14 Ocak 1957 tarihinde, yeni Başbakan Adnan Menderes’in davetlisi olarak İstanbul’a gelmiştir. Högg’ün geliş *Cumhuriyet* gazetesinde şu şekilde haber yapılmıştır: “Dr. Högg dün kendisile görüşen bir arkadaşımıza, İstanbulun “yepyeni, modern, muazzam bir şehir” haline gelmek üzere bulunduğunu açıklamıştır. Anlattığına göre, İstanbul şimdi, Üçüncü Napolyon zamanında Parisin imarı için şehircilik mütehassısı ve mimar Hausman tarafından girşilen hummalı faaliyetin aynına şahid olmaktadır. İstanbul bu sayede harikulade turistik mahallere ve modern trafiğin gerektirdiği standarda yollara sahip olacaktır. Aynı zamanda, güzel tarihi abideleri meydana çıkacaktır... Kendisi, büyük bir İstanbul aşığıdır. Münich’teki evi, İstanbuldan manzaralarla süslüdür...”³⁸⁴ Högg’ün vizyonu, tam da Demokrat Parti/Menderes’in İstanbul’da yürüteceği imar hareketinin ruhunu ortaya koymaktadır. Tıpkı Paris’teki gibi girişilecek büyük bir imar hareketiyle modern ama abidelerinin ön plana çıkartılarak şehir dokusundan soyutlanmasıyla yaşayan İstanbul açığa çıkacaktır. Muhabirin Högg tasviri ise, İstanbullulara yeni bir ecnebi mütehassıs sunmanın en pratik metodu olmuştur. İstanbul’u tanıyan, seven ve Türk aşığı bir ecnebi! Bu çelişkili algı, Demokrat Parti dönemi şehri “asrîleştirme” çabalarının mantalitesini açığa çıkarmaktadır. Bu algı ile Cumhuriyet Halk Partisi dönemi İstanbul’u asrîleştirme yönelimi arasında hiçbir fark bulunmamaktadır.

İstanbul’un plan tartışmaları artık daha pratik meseleler üzerinden yürütülmektedir. Şehir büyümüş ve artık Avrupa ve Anadolu yakaları arasındaki bağlantı gündeme gelmiştir. İstanbul artık sur içinden ibaret bir bölge olmaktan

³⁸³ “İmar İşleri İçin Bir Alman Mütehassıs Getirilecek”, *Vatan*, 3 Aralık 1956, Sayı: 5579.

³⁸⁴ “Şehircilik Mütehassısı Mimar Högg Dün Geldi”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1957, Sayı: 11664.

çıkarmakta bütüncül bir entegrasyona girmektedir. Bu entegrasyonu sağlayacak proje ise “asma köprü”dür. “Şehrin İmarında Göz Önüne Alınacak Meseleler”³⁸⁵ başlıklı haberde, İstanbul’un artık İstanbul ciheti, Beyoğlu ciheti ve Asya ciheti olarak düşünülen üç parçalı planlama yapısının asma köprü ile bütünleşeceği ve plan sürecinde bu durumun dikkate alınması gerektiği vurgulamaktadır.

İstanbul planını hazırlayan müşavirler heyeti, artık şehrin lastik tekerlekli araçlara açılması değil, oluşan trafik yoğunluğunun çözülmesi gündemiyle toplanmaktadırlar. Bu toplantı sonucuna göre, Haliç üzerine inşa edilecek üçüncü köprü sayesinde İstanbul’un trafik sorunu çözülebilecektir. Karaköy Köprüsü de 8 şeritli olarak günlük 200.000 vasıtanın geçebileceği şekilde yeniden inşa edilmelidir.³⁸⁶

İstanbul’un imarında mesken, sanayi ve ticaret alanları belirlenirken ve bu aktörler etrafında plan süreci tartışılırken; şehrin başka aktörleri de plan sürecine ilişkin eleştiriler getirmeye başlamışlardır. Bu kesimlerden birisi de planlama çalışmalarına hep ihmal edilmiş olan ziraatçılardır. 1956 yılında Vilayet Teknik Ziraat Müdürlüğü, *Teknik Ziraat Kongresi*’ni düzenlemiştir. Bu kongrede delegeler, “...Şehrin ziraat sahaları, inşaat için elimizden alınıyor, bu gidişle ziraat için tarla bulamayacağız” şeklinde eleştirilerini dile getirmişlerdir. Kongrede, İstanbul’un imar planının gecikmesi ve bu süreçte her sahanın imar faaliyetine zemin olarak kullanılması eleştirilmiştir. Tarım ekonomisiyle geçinenlerin yer aldığı İstanbul’da, binaların her yeri nasıl kuşattığı ve şehirde tarımının tükenişinin nasıl gerçekleştiği ortaya konulmuştur.³⁸⁷ İstanbul’da sur içinde bile birçok bostan bulunmaktadır. Ekrem Hakkı Ayverdi İstanbul’u 1950’lili yıllarda, 1875-1882 tarihleri arasında yapılan bir çalışmayı esas alarak hazırladığı harita ile sur içindeki bölgelerde bulunan bostanları göstermektedir.³⁸⁸ Bu haritalarda o kadar çok bostan yeri vardır ki “bostan haritası” olarak galatı meşhurla tabir olunmaktadır. Kongre’nin dikkat çektiği bölgeler, artık şehrin bir tarım şehri değil bir sanayi şehri olmaya doğru ilerlediğini göstermektedir.

3.2.2. İstanbul’da Sanayi Mıntıkası Arayışları

İstanbul’un sanayi bölgesi ve limanın yerinin tespiti çalışmaları sürdürülmektedir. Bu iki temel yaklaşım İstanbul planını etkileyecek ve şehre yön verecektir. 15 yıldır çözülemeyen bu problem bu kez de Gökay döneminde planlama

³⁸⁵ “Şehrin İmarında Göz Önünde Tutulacak Meseleler”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1957, Sayı: 11738.

³⁸⁶ “İmar Müşavere Heyeti Çalışmalarını Bitirdi”, *Cumhuriyet*, 30 Nisan 1957, Sayı: 11769.

³⁸⁷ “Şehrin Ziraat Sahaları İnşaata Gitti, Tarla Yok!”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1956, Sayı: 11375.

³⁸⁸ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Ekrem Hakkı Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*.

çalışmalarının önemli bir gündem maddesini oluşturmaktadır. Bunun için İstanbul'un 1952 yılındaki mevcut sanayi bölgelerini gösterir bir harita hazırlanmıştır.³⁸⁹ Şehir Meclisi'nde, sanayi bölgesi planları görüşülmeye başlanmıştır.³⁹⁰

İstanbul'un Sanayi Bölgeleri Nazım Planı, İUMDK'nunda görüşülmüş, karara bağlanmış ve Umumi Meclis'te onaylanarak, Bayındırlık Bakanlığı'na onaylanması için gönderilmiştir. Bu karar metnin giriş kısmı dönemin İstanbul'unda belediyenin sanayi yaklaşımını ortaya koymaktadır.³⁹¹ Şehir Meclisi kararı, dönemin İstanbulunda sanayi sorunu geniş bir çerçevede ele almakta, var olan sanayi mntıkalarının nasıl tahliye edileceği, yerlerinde kalacak sanayi bölgelerinin sıhhi hale nasıl getirileceği ve yeni oluşturulacak sanayi alanlarının ise İstanbul'un gelecekteki ihtiyaçlarını ön görmeye çalışarak konumlandırmaktadır. Yeni mntıkalar, yalnızca fabrikalardan değil, aynı zamanda bu bölgede çalışanların mesken, yeşil alan ve spor gibi sosyal ihtiyaçlarını da gözetecek şekilde planlanmaktadır.

³⁸⁹ "İstanbulun Liman ve Sanayi Bölgeleri Tesbit Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 13 Ocak 1953, Sayı:1131.

³⁹⁰ "Şehir Meclisi Sanayi Bölgesi Planlarını İnceliyecek", *Cumhuriyet*, 14 Ocak 1955, Sayı: 10942.

³⁹¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Umumi Meclis Kararı, 15 Mart 1955, İndeks: 2074487, Cilt No: 31, Karar No: 92. "İstanbul Şehrinin Sanayi bölgeleri hakkında İmar Müdürlüğünün 18.1.1955 tarihli yazısı ve ilişkisi 1/10000 mikyaslı Sanayi bölgeleri nazım planları incelenerek, İmar Müdürlüğü teklifi esas itibarile bir kısım yeni Sanayi bölgeler ihdas etmekde ve şimdiye kadar hazırlanmış olan nazım plan içinde bulunmak üzere şehrin merkezi kesif mntıkaları ile Haliç gibi muhtelif yerlerde planlı veya plansız teşekkül etmiş bulunan Sanayinin inkişafına veya verilecek belirli müddetler içinde yerlerinden tamamen kaldırılıp yeni ihdas edilen sanayi mntıkalarına naklini derpiş etmekte olup, Komisyonun gerek planlar üzerinde ve yerinde yaptığı incelemeler sonunda ve gerekse 1593 sayılı Hıfzıssıhha Kanun 265-275 inci maddelerinde yazılı gayrisihhi müesseseler meyanında zikrettiği sanayi çeşitleri ve bunların meskun ve gayri meskun, kesif yahut seyrek ikamet mntıkaları, iş yerleri, idman ve diğer istasyonlar muvacehesinde durumlarını inceleyerek teklifin üçe bölünerek her birisinin ayrı ayrı mütalaa edilmesini uygun bulunduktan sonra, I-Yeni ihdas edilen sanayi bölgeleri: Bu hususta derhal karar verilmesi Şehir ihtiyaçlarına uygun ve hatta zaruri görülmekle yapılan tetkikler sonunda: (bu kısımda önerilen sanayi bölgeleri sıralanmaktadır)...

II- 1-Haliç üzerinde Galata Köprüsü ile Atatürk köprüsü arasında ve Beyoğlu sahilinde kalan 26 No ile gösterilen sanayi mntıkasının yeni sanayi planına alınmaması: 27, 28 No ile gösterilen aynı sahilde havuzlar ve Taşkızacı ihtiva eden mntıkaların tarihi kıymetleri bakımından teklif vechile aynen muhafaza edilmesi,

2-Haliçin Balatla Ayvansaray arasında M-N ile gösterilen hududun menba tarafında kalan sanayi mntıkasının Haliçin tarihi kıymeti ve günden güne dolması tehlikesini önleme bakımından sanayi bölgesinden çıkarılması,

3-Şişli Bomonti mntıkasında teklif edilen 29 No ile işaretlenen bölge ile Şişlide Hürriyeti Ebediye Tepesi yakınında kısmen mevcut ve bunun tevsii için teklif edilen bu bölgelere kesif iskan sahasına çok yakın bulunması ve şehrin iskan mntıkasının gösterilen sanayi mntıkasına doğru inkişaf etmekte bulunması sebepleri ile sanayi mntıkası olarak kabul edilmemesi,

4-Boğaz üzerinde 3 ile işaretlenen deniz sanayine ait İstinye dokları 4 ve 8 ile işaretlenen İspirto, Cam ve Kundura Sanayiine ait mntıkaların teklif vechile aynen muhafazasına,

III- 1-Yukarıda II maddesinde yazılı olup da Sanayi mntıkası olarak komisyonumuzca kabul edilmemiş yerlerde ve mevcut sanayi tesisleri ile İstanbul mntıkasının Sur içinde kalan iskan sahalari dahilinde bulunup da Hıfzıssıhha Kanununun gayri sıhhi müesseseler hakkındaki özel maddelerine tevfikan 1 inci, ikinci ve üçüncü sınıftan bulunan ve heyeti umumiyesinin zamanla kaldırılması İmar Müdürlüğünce teklif olunan sanayi tesislerinin kaldırılması için lazım gelen zamanın tesbiti ile bu üç sınıftan gayri sıhhi tesislerden hangilerinin kaldırılmasının ve hangilerinin kaldırılmamasının gerektiği ve bunlara bu zaman zarfında inkişaflarının hangi hal ve şartlara tabi olacağı etraflı ve derin bir tetkik mevzuu bulunması itibariyle bu cihetin yeniden incelenerek makamca yeni ve etraflı bir teklif yapılması ve bu inceleme ve teklif yapılmaya kadar tasarrufları altında bulunan sahalari dahilinde zaruri ihtiyaçları için gerekli tadil ve ilavelerle mevcut kanun ve talimatname hükümlerine uygun bulunmak şartile müsaade edilmesi Komisyonumuzca uygun görülmekle keyfiyet Yüksek Meclisin tasvibine arz olunur."

İstanbul'un sanayi bölgesi 17 yıl aradan sonra tespit edilmiştir. Gökay, Şehir Meclisi'nde İstanbul'un sanayi bölgeleri olarak: “Topkapı ve Edirnekapı, Soğuksu Deresi Garbı, Levend Mıntıkası, İstinye Deresi civarı, Çubuklu ve Beykozda evvelce işaretlenen mıntikalar”ı açıklamıştır.³⁹² Belirlenen tüm sanayi alanları yerleşim yerlerinin hemne bitiminde yer almaktadır. Bu durum dönemin İstanbul ulaşım olanakları açısından doğru, ancak şehrin kullanım kararlarının uzun vadeli hedefleri açısından yanlış bir tercihin oluşmasına neden olmuştur.

İstanbul'un sanayi bölgesi belirlenirken, Haliç'te bulunan mevcut sanayi, sanayi bölgesi olmaktan çıkarılmıştır. Bu duruma itiraz eden Sanayi Odası temsilcileri, planın tadilatı için Gökay'la görüşmek üzere oda heyetini yetkili kılmışlardır.³⁹³ Sanayi Odası Heyeti, Gökay'la görüşmüş ve “hususî sermayenin büyük zararlara maruz kalacağı” ve “bu planın tatbikatının kat'iyen mümkün olmadığı” gerekçesiyle plana itiraz ettiklerini belirtmişlerdir.³⁹⁴ Yapılan planda eski tesislere bir müdahalede bulunulmamakta, yalnızca yeni yapılacak tesislere yer gösterilmektedir. Bu duruma bile sanayicilerin itiraz etmesi plan süreci ve algılanışı açısından önemli bir ayrıntıdır.

Plan çalışması uzun vadede Haliç'i sanayi bölgesi olmaktan kurtarmayı hedeflemektedir. İstanbul Sanayi Odası temsilcileri, planda sanayi sahası olarak belirlenecek yerler için Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir.³⁹⁵ Şehir Meclisi, sanayicilerin hükümet nezdinde yaptıkları girişimlerle oluşturdukları baskıya karşı durmaktadır. Şehir Meclisi; sanayi planını, meclisin onayladığı şekliyle Ankara'ya gönderme kararı vermiştir.³⁹⁶ İstanbul'da ilk defa bir planda kurumsal düzeydeki ayrışma bu kadar açık cereyan etmektedir. Taraflar kendi konumlarını savunurken, gerekçeler gazeteler aracılığıyla halkla paylaşılmaktadır.

İstanbul'un sanayi bölgesi planları belirsizliğini korumaktadır. Şehir Meclisi, planı onaylayarak Nafia Vekaletine göndermiş, sanayicilerin vekalet itirazı sonucu bu plan, vekaletçe onanmayarak Belediye'ye tetkik için iade edilmiştir. Belediye, alakalı meslek zümreleriyle toplantılar yaparak planı tadil etmiş ve Vekalet onaylanması için tekrar göndermiş, Vekalet ise “mahallinde ve alakalıların fikir ve mütalaaları alınmak suretile yeniden tetkikine” karar vermiştir.³⁹⁷ Bu süreç, İstanbul Sanayi Odası'nın plan

³⁹² “Şehir İçindeki Sanayi Bölgeleri Tesbit Edildi”, *Yeni İstanbul*, 16 Mart 1955, Sayı: 1918.

³⁹³ “Haliç Sanayi Bölgesi Dışında Bırakılamaz”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1955, Sayı: 11012.

³⁹⁴ “İstanbulun Sanyı Bölgeleri Planı”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1955, Sayı: 11017.

³⁹⁵ “Sanayi Bölgesi”, *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1955, Sayı: 11035.

³⁹⁶ “Şehir Meclisi İstanbul Sanayi Planında İsrar Ediyor”, *Vatan*, 7 Temmuz 1955, Sayı: 5083.

³⁹⁷ “Sanayi Bölgesine Aid İmar Planının Tetkiki”, *Cumhuriyet*, 5 Kasım 1955, Sayı: 11232.

konusunda ısrarcı ve belirleyici rol oynadığını göstermektedir. Nafia Vekaleti'nin, o dönemde şehir planlarında görevi, koordinasyonu sağlamak ve plan kaidelerini kontrol etmektir. Ancak burada Nafia Vekaleti, İstanbul Belediyesi'nin kararlarını beğenmeyen İstanbul Sanayi Odası temsilcisi gibi davranarak, sürekli olarak “alakalıların görüşünü” almaya göndermektedir. İstanbul Sanayi Odası, hukuksal düzeyde bir sivil toplum kuruluşu gibi mücadele etmekten ziyade politik kanallar aracılığıyla plan işleyişine müdahale etmektedir. Şehir Meclisi ise, verdiği kararın arkasında plan gerekçeleri ile durmaktadır.

Haliç'in sanayi bölgesinden çıkartılması teklifi karşında Sanayi Odası tepkisini koymaya devam etmektedir. Oda politik araçlarla yürüttüğü mücadelesine bilimsel bir dayanak oluşturmak için üniversiteden uzmanların oluşturduğu bir heyet kurmuştur. İstanbul Sanayi Odası, bu heyete bir rapor hazırlatmış ve bu raporu ilgili makamlara iletirken gazetelerde de beyanat vermiştir. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde ve Prost planlarında da Haliç'in sanayi olarak oluştuğunu belirten raporu sunan bir Oda temsilcisi gazetelere şu açıklamayı yapmıştır: “Çektiğimiz iktisadi sıkıntılar yetmiyormuş gibi bu sırada fabrikalarımızın yerlerinden atılmalarına, dondurulmalarına kalkışılmasının nasıl düşünüldüğünü hakikaten hayretle karşılamamak kabil değildir. Mali imkânlarımızla hiçbir suretle kabili telif ve tatbik olmıyan ve bizler için, memleketimiz için iktisadi, içtimai ve mali bir felaket teşkil edecek olan mevzuu bahis proje ile boş yere sanayi müesseselerimizin huzur ve faaliyeti ihlal edilmiş ve inkişafı engellenmiş oluyor.”³⁹⁸ Oda savunmasında, yalnızca bugünün üretiminin gerekçelerini açıklamaktadır. Gelecek İstanbul projeksiyonu konusunda her hangi bir şey söylememektedir.

İstanbul'un Sanayi Bölgesi Nazım Planları, Nafia Vekaleti tarafından onaylanmayarak İstanbul Belediyesi'ne iade edilmiş, bu iade Vekalet tarafından dört temel gerekçede izah edilmiştir: a) sanayi bölgesi tepsi edilmeden esaslı etüdler yapılmalı ve bölgeler sonra tespit edilmelidir, b) tasdikli İstanbul planlarında yapılacak değişikliklere dikkat edilmesi gerekli olup daha mütekamil öneriler getirilmeli bu sebeple İstanbul surları içi, Haliç Sahili ve Beyoğlu cihetinin plan tasdik hududundan çıkarılmasına, c) sanayi planlarının Birleşmiş Milletler Tetkik ve Yardım Teşkilatınca incelenmesine ve d) belediyeye müracaat emiş yeni fabrika kuracaklarının müracaatlarının eski planlar gereği kabul edilmesi önerilmiştir. Bu iade gerekçeleri

³⁹⁸ “Ticaret ve Sanayi Odalarına Göre Haliç Sanayi Bölgesi Olarak Kalmalı”, *Vatan*, 22 Şubat 1956, Sayı: 5297.

İstanbul Belediyesi tarafından değerlendirilmiş ve bu dört maddeye de belediye itiraz ederek, eski planda tadilat yapmadan onaylanması için tekrar Nafia Vekaletine göndermiştir.³⁹⁹

Haliç'in, sanayi sahası olmayacağı, gazeteler aracılığıyla tekrar gündeme taşınmaktadır. Belediyenin adlıği karar göre, Haliç'te yeni imalathane inşasına müsaade edilmemekte, mevcut fabrika ve atölyelerin tamir ve tadiline izin verilmemektedir. Yeni sanayi tesisi açmak isteyenleri İstanbul Belediyesi, Küçükçekmece'ye yönlendirmektedir.⁴⁰⁰ Aynı haber *Ulus* gazetesinde Haliç'teki fabrikaların kaldırılmasının kararlaştırıldığı şeklinde duyurulmuştur. Ayrıca, Haliç'in Sötlüce'den itibaren temizlenmesi için bir milyon liraya ihtiyaç olduğu belirtilmektedir.⁴⁰¹ Haliç'in sanayi olmaması ve buranın temizlenmesi hususunda İstanbul Belediyesi ve Gökay'ın duruşu, İstanbul planlama tarihi açısından önemli bir kırılma noktasıdır. Artık baskı grupları değil, kamu menfaatleri ve şehrin geleceğı önemsenmektedir.

İstanbul'da planlama çalışmalarının bir başarısı ortaya çıkmıştır. Haliç'te sanayinin kaldırılması için, Sanayi Odası bu işi sağlıklı organize edilebilecek ilmi bir heyet oluşturmuştur. Haliç'ten sanayinin kaldırılması konusunda net tavır alan Şehir Meclisi, Sanayi Odası'nın tüm dirençleri ve hükümet nezdindeki girişimlerine rağmen kararlarını kabul ettirmişlerdir. Bu durum şehir planlama çalışmalarında alınan yolu göstermesi açısından önemli bir örnektir. Sanayi Odası katip muavini Rıza Ormancı'nın şu cümleleri yaşanan süreci ve geline noktaı gayet açık bir biçimde özetlemektedir: "... Sanayi müesseselerinin Halicden nakli bahsinde hükümetle hemfikiriz. Bu hususta muhtelif makamlar etüdler yaptılar. Bu arada bizim de fikrimiz sorulduğundan bu işle etraflı bir şekilde meşgul olmak üzere ilmi bir komisyon teşkil ettik... Bazı müesseselerin Halicde bulunması şehrin hem sıhhati, hem turistik kıymeti, hem estetiğı bakımından elbette ki zararlıdır. Yalnız dediğim gibi bunların naklinde çok dikkatli davranmak lazım ki istihsal servetleri zarar görmesin ve memleket sanayi aksamasın."⁴⁰²

1956 yılına gelindiğinde Haliç'in temizlenmesi ve fena kokuların önlemesi için önlemler alınmaya başlanmıştır. Haliç'te bulunan fabrikalara filtreli fosseptik tesis kurmak için mühlet verilmiş ve bu süre sonunda bu uygulamayı hayata geçirmeyen 8

³⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Umumi Meclis Kararı, 6 Temmuz 1955, İndeks: 2074604, Cilt No: 33, Karar No: 210.

⁴⁰⁰ "Haliç Sanayi Bölgesi Olmayacak", *Vatan*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 5484.

⁴⁰¹ "Haliçteki Fabrikalar Sur Dışına Çıkartılacak", *Ulus*, 29 Ağustos 1956, No: 12034.

⁴⁰² "Sanayi Bölgesi", *Cumhuriyet*, 7 Mart 1957, Sayı: 11715.

fabrika hakkında kapatma kararı verilmiştir.⁴⁰³ İstanbul’da planlama çalışmaları artık çevre kirliliğini bir gündem maddesi olarak ele almaktadır. Sanayi şehri olmaya yönelmek, sanayinin oluşturacağı negatif unsurların da tasfiye edilmesi zorunluluğunu doğurmaktadır.

1957 yılına gelindiğinde İstanbul’un planlarda belirlenen yeni sanayi mntıkalarında inşaat faaliyetleri başlamıştır. İstanbul Motörlü Dokumacılar Cemiyeti, 1200 motörlü yünlü dokuma imalathanesini içine alacak bir sanayi sitesini Edirnekapi Otakçılar semtine kurma kararı almıştır. Bu site gereli sıhhi şartları sağlayacak şekilde planlanacak, planlar belediye tarafından onaylandıktan sonra inşaatla başlanacaktır.⁴⁰⁴ Bu uygulamalar şehir içindeki üretim alanlarının kooperatifler eliyle organize edilmesinin önemli örneklerindendir.

3.2.3. Boğaziçi’nin İmarı

Gökay döneminde, İstanbul’un imar planı çalışmaları sürerken, Boğaziçi’nin imarı meselesi bir imar alanı olarak ele alınmaya başlanmıştır. Günümüzün “Boğaziçi İmar Planı ve Yönetmeliği”nin İstanbul genelinden ayrı değerlendirilmesi, Boğaziçi planlarında tadil yetkisinin Bakanlar Kurulu’na verilmesi süreci Gökay’la başlamıştır. Boğaziçi, İstanbul için ayrı bir bölgedir, bu bölge İstanbul’un genel imar çalışmaları ile birlikte değerlendirilmez. Gökay, Boğaziçi’ni tıpkı bir “asarı atika” gibi eşsiz addeden bir şehircilik olgusunun oluşumuna ön ayak olmuştur.

Gökay, Boğaziçi’nin sahil kıyılarında inşaatla izin verilmeyeceğini, yalnızca Boğaziçi’nin kara kısımlarında inşaat yapılabileceğine dair kararını açıklamıştır.⁴⁰⁵ Boğaziçi sahillerinde yapılacak inşaatlara izinler; artık, Valilik ve Belediye Reislik makamı tarafından verilecektir.⁴⁰⁶ Bu karar, İstanbul Belediyesi’nin kurumsal olarak kendi içinde bile, imar izni verme işlemini kontrol edemediğini, Başkanın her inşaat ruhsatını kendi kontrolüne aldığını göstermektedir. Gökay, Boğaziçi’nin imar ile özel olarak ilgilenmektedir, burası “müşterek temaşa” mekânı olmalı, buradaki korular milli park haline getirilmeli, Boğaziçi sahili devlet fonu ile istimlak edilmelidir.⁴⁰⁷ Gökay,

⁴⁰³ “Haliçte 8 Fabrika Kapatılıyor”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1956, Sayı: 11599.; “Haliçte 8 Fabrika Kapatılacak”, *Vatan*, 11 Kasım 1956, Sayı: 5558; “Haliç’te 8 Fabrika Yarın Kapatılıyor”, *Ulus*, 11 Kasım 1956, Sayı: 12107.

⁴⁰⁴ “Bir Sanayi Sitesi Kurulacak”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1957, Sayı: 11753.

⁴⁰⁵ “Boğaz Kıyılarında İnşaat Yapılmayacak –Dün Valinin başkanlığındaki bir toplantıda, Boğaziçinin güzelleştirilmesi mevzuunda bazı mühim tedbirler alınması kararlaştı-”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1952, Sayı: 10182.

⁴⁰⁶ “Boğaziçi Sahillerinde Yapılacak İnşaatın Ruhsatları”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1953, Sayı: 10540.

⁴⁰⁷ “Boğazda İnşaatın Yasak Edilmesi İsteniliyor”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1955, Sayı: 11030.

Boğaziçi'ni İstanbul'da kamusal bir mekân olarak, güzelliklerinden herkesi istifade ettiği bir saha olarak konumlandırmak istemektedir.

Boğazın güzelliğini bozacak şekilde inşaat yapımını önlemek için bazı düzenlemeler yapılmaktadır. Boğazın Anadolu yakasında inşaatlar en çok iki katlı ve 5-6 metre yüksekliğinde olacak, Küçüksu-Vaniköy arasında ise yükseklik 7.5 metreyi bulabilecektir. Bu yakada inşaat yaptıracak kişiler yol ve kanalizasyon tesislerini de kendileri inşa edeceklerdir.⁴⁰⁸ Boğaz kıyısındaki inşaatlara standartlar getirilmekte, bina yüksekliklerinin boğazın güzelliğini bozması engellenmek istenmektedir.

3.2.3. Plan-Vatandaş İlişkisi

İstanbul için imar planları hazırlanmakta, şehirde imar düzenlemeleri yapılmaktadır. Bu çaba ve çalışmaların hepsi imarın kamusal kaynaklarla, kamu alanlarının, siyasetçiler yönetiminde, bürokratik kanallarla düzenlenmesini ifade etmektedir. İmarın, kamuoyu oluşturan vatandaşları ilgilendiren en temel boyutu; barınma ihtiyacını karşılayan konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşturulması, bu sahalarının düzenlenerek şehir alt yapılarının inşası ve kişilerin sahibi oldukları arsalarla bina yapım süreçleridir. Vatandaşlar bina inşa süreçlerinde belediyenin ürettiği formaliteler ve kamusal inşaatların oluşturduğu aksaklıklar nedeniyle belediyeden şikayetçi olmaktadır. Gökay bu sorunu çözmek için, İmar Müdürlüğü'ne bir şikayet kutusu koyar ve bu şikayetleri değerlendirmek içinde Belediye Reis Muavini Necati Çiller'in başkanlığında bir heyeti görevlendirir.⁴⁰⁹ Halkın şikayetleri, bürokratları aşarak yönetime ulaşacaktır. Bu halkın yönetsel sürece katılımının ilk etkin boyutu ve İstanbul Belediyesi'nin halkla ilişkiler stratejisinin bir örneğini oluşturmaktadır.

Belediye inşaat ruhsatı almayı, kolaylaştırma kararı almıştır. Bu karara göre, ruhsat muameleleri kazaların Fen Kurulları tarafından incelenerek verilecek ve bu kurullar yüksek mimarlarla takviye edilecektir. Bu uygulama pilot olarak Üsküdar, Kadıköy, Beykoz ve Sarıyer kazalarında başlatılacaktır. Ayrıca, kaçak inşaatı takip için mahalle bekçileri görevlendirilecek ve kaçak inşaat ihbarları için bekçilere ikramiye verilecektir.⁴¹⁰ Bu kararların alınması ve duyurulma biçimi oldukça anlamlıdır. Eğer inşaat ruhsatlarında gereksiz işlemler var ise niçin bu uygulama daha önce başlatılmamıştır. Kaçak inşaatı engelleme konusunda bekçileri dahi takipçi yapmak ve

⁴⁰⁸ “Boğazın Güzelliği Korunacak”, *Cumhuriyet*, 17 Ekim 1955, Sayı: 11213.

⁴⁰⁹ “İmar İşlerinden Doğan Şikayetler”, *Ulus*, 4 Ocak 1950, No: 10241.

⁴¹⁰ “İnşaat Ruhsatı Muameleleri Kolaylaşacak”, *Vatan*, 18 Ağustos 1951, Sayı: 3684.

bu işi kolluk kuvvetlerinin en alt rütbelileri aracılığıyla çözmeye çalışmak, şehirde devam eden imar faaliyetlerini belediyelerin kontrol edemediğini, sokakları düzenli gezen bekçiler aracılığıyla bu kontrolün sağlanmaya çalışıldığını göstermektedir. İstanbul'da imar planı üretilmesi için çalışılmaktadır; ancak, planı kamu adına kurgulayanlar, planı uygulama konusunda yeterli ve tutarlı bir kurumsal kültür ortaya koyamamaktadırlar.

Aslında şehir planı olgusunun karmaşık hali, vatandaş mühendis-mimar-şehir planı jargonu ile ifade edilen yasalarla, barınma veya ticari amaçlı inşaatı tamamlama zorunluluğu arasında bırakmaktadır. Belediye bu durumu çözmek, kaçak inşaatı engellemek istemektedir. Belediye, emniyet teşkilatına mensup sivil memurlar ve yüksek mimarlar ve mühendislerden müteşekkil ekipler kurmuştur. Bu ekipleri görevi gazetede şu şekilde anlatılmaktadır: "... Bu ekipler günün her saatinde şehirde aramalar yapacaklardır. Mıntıka mühendisleri öğleye kadar bürolarında çalışacak, öğleden sonraları mintikalarını bizzat dolaşarak kaçak inşaat araştıracaklardır. İnşaat ruhsatı yerlerinde görülecek, bir yolsuzluk görüldüğü takdirde inşaat hemen durdurulacaktır. Murakabe vazifelerini yapmayan mühendisler derhal ceza göreceklidir. Kaçak inşaat alan mühendis, mimar ve kalfalar mahkemeye verilecek, ayrıca encümene havale edilerek meslekten çıkartılacaklar ve netice halka ilan edileceklerdir."⁴¹¹ Bu yeni durumda kolluk güçleri ile belediye mühendisleri, bölgeleri fiili olarak kontrol altına almaktadırlar. Ayrıca, kaçak inşaatın yapımında görev alanlar cezalandırılarak, bu inşaatın organizasyonu önlenmeye çalışılmaktadır.

İstanbul Belediyesi, inşaat ruhsatı alma hususunda herkesin anlayacağı bir dilde talimatname hazırlanmaktadır. Bu talimatname broşür halinde halka dağıtılacaktır. Bunlara ilave olarak, semtlerin imar planları tespit edildikten sonra derhal halka ilan edilecek, böylece karışıklık nedeniyle halkla belediye arasında aracılık yapan kişiler tasfiye edilecektir.⁴¹² Bu noktada, imar planı ve inşaat ruhsatının oluşturduğu özel jargonun tüm halkın anlayacağı bir seviyeye getirilmesi hedefi oldukça önemlidir. Kamu adına hareket edenlerin, kamuyu oluşturan şahıslara, özel işlerinde, anlayacakları bir dil kullanmaları devletin vatandaşa yaklaşım biçimindeki değişimi göstermektedir. Bu değişim Demokrat Parti siyasetinin belediye süreçlerine yansısı olarak

⁴¹¹ "Kaçak İnşaat Karşı Mücadele Tedbirleri", *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1951, Sayı: 9719.

⁴¹² a.g.m.

yorumlanabilir. Devlet vatandaş ilişkisinde söylemden başlayan değişiklikler görünür hale gelmektedir.

İmar planı tamamlanmayan semtlerde ise, sokak durumlarına göre hemen inşaat ruhsatları verilecektir.⁴¹³ Bu durum aslında plan sürecinin İstanbul'u kuşatamadığını göstermekte ve halkın inşaat yapma özgürlüğünün belediye kontrolünde önünü açmaktadır. Ancak bu yaklaşımla, eklektik sokak oluşumları ve parça parça bir birinden kopuk şehir öbeklerinin ortaya çıkmasının önü açılmış olmaktadır.

İnşaat ruhsatlarının kolaylaştırılması için oluşturulan Fen Kurullarına 20'yi aşkın mimar ve mühendis görevlendirilmiştir.⁴¹⁴ İnşaat ruhsat işlemlerinin karmaşıklığı bir vatandaşın kaleminden gazete sayfalarında eleştirilmektedir. Bir inşaat yapımına başlama ve bitirme sürecindeki takip tasvir edildikten sonra, vatandaş işlemlerin nasıl olacağına dair öneride bulunmaktadır.⁴¹⁵ Bu örnek, devlet vatandaş ilişkilerindeki değişimi göstermesi açısından önemlidir.

İstanbul genelinde kaçak inşaatla mücadele edilmektedir. Bu inşaatlar durdurulmakta ve bu inşaatın sahibi, inşaatın mesul mühendisleri, mütaka mühendisleri ve mütaka polisleri hakkında takibata başlanmaktadır.⁴¹⁶ Bu uygulama ile hem inşaatı yapanlar hem de kamu adına kontrol etmesi gerekenler aynı anda soruşturulmaktadır.

1957 Ocak ayında kabul edilen yeni imar talimatnamesi uyarınca belediye ekipleri, sahada kontrole çıkmışlardır. Bu kontrollerde, imar durumları müsait görülmeyen yapılara iskan ruhsatının verilmeyeceği, iskan ruhsatı olmayan binaların ise su, elektrik ve havagazı alamayacakları belirtilmektedir. Bu uygulama ile İstanbul'da "gayri sıhhi şartlarda inşa edilmiş bina bırakılmayacağı" yetkililerce belirtilmiştir. Bu uygulamanın başladığı gün Fatih'te kaçak olarak inşa edilmiş iki kat yıkılmıştır.⁴¹⁷ Söylem olarak ileri düzeyde olan bu açıklamanın, İstanbul realitesi ile örtüşmediği ortadadır. 1945'ten beri süregelen kaçak inşaat, gecekondulaşma süreci ve bu kurallar konulmadan önce yapılan binaların durumu İstanbul'un ruhsatlı yapı problemini ortaya koymaktadır. Bu haber, yalnızca yeni kanunun tanıtımı ve göz korkutma amaçlı kullanılan bir argüman olarak gazete sayfalarındaki yerini almıştır.

⁴¹³ a.g.m.

⁴¹⁴ "İnşaat Ruhsatı Nasıl Alınacak", *Vatan*, 25 Ağustos 1951, Sayı: 3691.

⁴¹⁵ "Dahiliye ve Nafia Vekaletlerinin Dikkatine İnşaat Ruhsatıyeleri için Yapılan Fuzuli Muamelat", *Vatan*, 30 Mayıs 1955, Sayı: 5045.

⁴¹⁶ "Ruhsatsız İnşaat", *Vatan*, 1 Eylül 1951, Sayı: 3698.

⁴¹⁷ "İmar'a Elverişli Olmayan Binalara İskan Ruhsatı Verilmiyor", *Vatan*, 11 Şubat 1957, Sayı: 5649.

Şehir planlama çalışmaları devam ederken, bu planların hukuksal süreçleri de devam etmektedir. Şehir planını belediye hazırlamakta, Belediye Meclisi onaylamakta ve Nafia Vekaleti'ne sunmakta, vekaletin onayının ardından, çözüme kavuşmayan vatandaş itirazlarında planlar için yargı yolu açılmaktadır. Üsküdar ve Bağlarbaşı civarlarına ait planlar 1954 senesinde Belediye Meclisi'nce kabul edilmiş, bu planları Nafia Vekaleti onaylamıştır. Bu bölgede arazisi bulunan M. Şirin adlı şahıs planlar hakkında Devlet Şurası'na bir dava açmış, Devlet Şurası'nın 6. Dairesi de Genel Meclis'in bahis konusu kararının müzakere ve kabulü sırasında ekseriyet bulunmaması sebebiyle kararı bozmuştur. Bu durum karşısında Belediye Meclisi İmar Komisyonu, bu bölge için yeni bir plan yaparak Umumi Heyet'in tasvibine sunmuştur. Planın bozulma gerekçesi kabul usulündeki bir hatadır ve bu gerekçe ile de vatandaş hukuki hakkını kullanarak plan sürecini durdurmuştur.⁴¹⁸ Plan yalnızca belediyenin vereceği ve kafasına göre yürüteceği bir süreç değildir. Bu durumda şehir planı, şehir hakkında katılımcıların ortak konsensüsünün sağlanması gereken bir mutabakat anlamına gelmektedir. Belediye, Altunizade planı hususunda, mahkemenin plan iptali gerekçesini düzeltmiş ve Belediye Meclisi, Üsküdar Bağlarbaşı'na ait tadilat planını onaylamıştır.⁴¹⁹ Planların mahkeme sürecine taşınması, İstanbul planlama çalışmalarının yeni bir sürecidir. Artık planlar onaylanarak hukuki bir statü kazandıklarından, vatandaşlarda haklarını yargı yoluyla aramaya başlamışlardır.

3.2.4. İmar Planı Tadilatları

İstanbul'un imar plan süreci Gökay döneminde bir ray değişikliğine uğramıştır. Prost'tan devralınan plan süreci Müşavirler Heyetine devredilmiş, eski planlar ortadan kalkmış ve yeni bir plan süreci ortaya konulmuştur. Plan sürecinde ve Demokrat Parti'nin belediye yönetiminde ortaya çıkardığı değişim imar süreçlerini de etkilemiştir. Bu dönemdeki plan sonucu mağdur olduğunu düşünenlerin tadil talepleri ve bu konuda DP ve İstanbul Belediyesi'ne getirilen eleştirileri bu başlıkta ele alacağız.

18 Aralık 1950 tarihili *Ulus* gazetesi, arsalar üzerinde planlar aracılığıyla oyunlar oynandığını, bazı yeşil alanların satın alındığını, Prost'un gönderilmesi işinin gizlice organize edilerek, bu kişilerin amaçlarına ulaşacaklarını belirten bir yazı yayınlamıştır: "İstanbul'da şehir planı ve mütehassıs Prost meselesi, büyük ve hemen el

⁴¹⁸ "Üsküdar Bağlarbaşı Civarının İmar Planları", *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1957, Sayı: 11693.

⁴¹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 1 Mart 1957, İndeks: 2075107, Cilt No: 42, Karar No: 68.

konmağa ihtiyaç gösteren spekülasyon oyunları mahiyetini almıştır. İstimlak imkânı oluncaya kadar önce bir buçuk, sonra iki kat bina yapılarak sahiplerinin menfaati gözetilmiş olmasına rağmen, “yeşil saha” arsalarını sahiplerinin elinden ucuz para ile satın alanlar planın bu disiplinini tamamiyle ortadan kaldırarak büyük istifadeler yoluna gitmeğİ hesaplamaktadırlar. Yeni seçimlerden beri planda birçok spekülasyoncular lehine tadiller yapılması için ilgili makamların tazyik edilmekte olduğı ısrarla söylenmektedir....”⁴²⁰ Bu tür haberler, tarım arazilerinin kent parçası haline gelirken oluşan kaynağın İstanbul’da önemli bir gelir kaynağı haline gelmesinin ilk örnekleridir. Artık İstanbul büyüdükçe imar imkân ve kısıtlılıkları gelir kaynağı haline gelmekte; bu sürecin inşasında yer alan siyasetçi-bürokrat ve vatandaş ilişkileri bu gelir kaynağı etrafında örgütlenmektedir.

Kurtuluş-Kasımpaşa imar planında bir şahıs parseli, sebze kültür sahası olarak belirlenmiştir. Parsel sahibi, arazisinin parselasyonunu talep etmiş İUMDK ise bu teklifi uygun bulmayarak reddetmiştir.⁴²¹ Plan tadil teklifleri her zaman kabul edilmemektedir.

7 Temmuz 1951 tarihili *Ulus* gazetesinde, İstanbul Belediyesi’ne bir dizi eleştiri getirdikten sonra imar mevzuunda şunlar ifade edilmektedir: “... İmar işlerinde her kağıdın altında bir nüfuz gölgesi vardır. İmara gelen tadil talepleri, güya halka kolaylık göstermek bahanesi altında, muazzam menfaat işlerine dayanmaktadır. Bir tek misal verelim: Mesela planda Kadıköyü’nde Kuşdili çayırı yeşil serbest sahadır. Onun karşısına düşen mahalle de bahçeli evlere ayrılmıştır. Bu mahalledeki evlerin çoğı zaten bahçeli idiler. Nitekim bir vatandaşımız bu mahallede iki buçuk katlı bir apartıman yaptırmış, iki yanında açık bahçe bırakmıştır. Sonra kendi oturduğı evin yanına bir ev yaptırdığını görmüştür, şikayet etmesi üzerine: -Efendim, bu arsanın iki tarafa bırakılacak fazlası yok... Sizinki ile bir blok olacak. Gene aynı şey... Ne yapalım istimlak edemiyoruz, denmiştir. Bunda fazla bir mantıksızlık da yok. Nihayet bir çift ev bloku... Fakat sonra işler büsbütün yeni bir istikamet almıştır. Bu mahalle baştanbaşa bitişik evler semtine sokulmuştur. 12.000 liralık bir arsa hemen 60.000 liraya çıkmıştır. Bir başkasının yüz bine yakın menfaat sağladığı söylenmektedir. Bunun üzerindeki dedikoduları sıralamak istemiyoruz. İmar faslının karşısına 1 lira konması “-Ne yapalım, planı tatbik edecek on paramız yok,” mazereti ile müsaade edip etmemek imarın elinde bulunan plan tatbikatını istenilen şekillere sokmak suretinde istismar

⁴²⁰ “Arsalar Üzerinde Plan Oyunları”, *Ulus*, 18 Aralık 1950, No: 10389.

⁴²¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Şubat 1951, İndeks: 2072859, Cilt No: 22, Karar No: 503.

edilmektedir. İstanbul korkunç bir partizanlık ve el altından menfaatçilik facialarına sahne olmaktadır...”⁴²² Bu haberin yazar ismi mevcut değildir, haberde geçen biz ifadeleri ve siyasal eleştiride hedef gösterme biçimi açısından dönemin siyasal eleştiri literatürünü ortaya koymaktadır. Bu haberde plan tadilinden ziyade, kaçak inşaata göz yumulması gibi bir mesele vardır, kişinin arsasının değerinin artma sebebi belirtilmemektedir.

Vakıflar İdaresi, Galata Yenicami Mahallesi’nde bulunan bir arsasının yeşil alan olarak bırakılmasına itiraz etmiştir. İdare, dönemin mevzuatı gereği buraya iki buçuk kat bina yapılması iznini bile kabul etmeyerek, “...ticaret mahalli bulunan bir yerde bir iş hanı...” yapmak istemektedir. Bu talebi görüşen İUMDK ise, “Vakıflar İdaresine ait mevzubahis mahallin 1/500 mikyaslı tafsilat planına göre yeşil saha ve yola kalbedildiği anlaşıldığından 2290 sayılı yapı ve yollar kanununun 8. maddesi hükmüne göre işlem yapılması ve bu suretle planın tahsis edildiği maksattan dışarı çıkarılmasına bir sebep ve mahal olmadığına dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 12.3.1953 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”⁴²³ Belediye, Vakıf İdaresi’nin itirazını şehircilik ilkeleri ve kanunları referans göstererek reddetmiştir.

İstanbul’da otel ihtiyacı hat safhadadır, bu ihtiyacın giderilmesi için Hilton adlı ecnebi şirketle Vehbi Koç Müessesesi tarafından Harbiye’de bir otel inşa edilmektedir. İnşa edilecek bu otele yatırımcılar iki kat daha ilave etmişler ve bu durumun yasal çerçevesinin oluşturulmasına çalışmaktadırlar. Bu talebi görüşen İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni, böyle bir kat artışı olacaksa bu artışın o bölgedeki tüm yapılara sağlanması, bu kat artışı nedeniyle oluşacak maddi kazanç gözetilerek belediye veznesine ödeme yapılması, bu ödemeyi diğer bölgedeki blokların da taahhüt etmeleri sonucu inşaata izin verileceği, eğer belediyeye para ödenmezse yapılan katların yıktırılacağını belirtmiştir.⁴²⁴ Bu karar; Belediye Meclisi’nin Hilton ve Vehbi Koç Müessesesi gibi büyük ticari kuruluşlara karşı, kamunun menfaatini koruduğunu, bu binaya tanıdıkları imtiyazı bu bölgedeki tüm binalara tanımları ile de, kimseye imar hususunda bir ayrıcalık tanınmadıkları mesajını vermektedir.

⁴²² “İstanbul’da Olup Bitenler!”, *Ulus*, 7 Temmuz 1951, No: 10787.

⁴²³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1953, İndeks: 2073616, Cilt No: 26, Karar No: 97.

⁴²⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 22 Aralık 1953, İndeks: 2073962, Cilt No: 27, Karar No: 375.

Devlet Demir Yolları Birinci İşletme Memur ve Müstahdemleri Yapı Kooperatifi, Üsküdar Altunizade de bir arsa almışlar ve bu arsada daha fazla daire yapmak istemektedirler. Bu talebi görüşen İstanbul Belediye Encümeni, talep edilen düzenlemenin Yapı Yollar kanunu ve talimatnamesine uygun olduğu ve bu değişiklik yapıldığı takdirde hem ucuz hem de daha fazla ev yapma imkânı sağlayacağı gerekçesiyle, talebi kabul etmiştir.⁴²⁵ Belediye Meclisi, kooperatif olması gerekçesiyle, kamunun kazanacağını düşünerek, taleplerini hukuka uygun çerçevede kabul etmiştir. Meclis, karar gerekçesini niyetini açığa vuracak şekilde kaleme almıştır.

3.2.5. Plan Çalışmalarında Teknik Altyapı ve Personel

İstanbul'un planlama çalışmalarında en önemli sorunlardan birisi de şehrin güncel haritalarının olmayışıdır. Abdülhamit dönemi ve II. Meşrutiyet dönemi planlama çalışmalarında da en önemli sorun olarak İstanbul'un haritalarının olmayışı gelmektedir. Ergin'in aktardığına göre şehrin haritası olmadan plan yapılamayacağı hususu ilk defa II. Abdülhamit döneminde Bouvard tarafından belirtilmiştir.⁴²⁶ Bu amaçla, Cemil Topuzlu zamanında İstanbul'un ilk ayrıntılı haritaları hazırlanmıştır.⁴²⁷ Ayrıca, 1922-1945 tarihleri arasında, *Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi* tarafından yangın sigortası amaçlı İstanbul'da ayrıntılı haritalama çalışmaları yapılmıştır.⁴²⁸ Ancak bu çalışmalar şehir planı yapacak alanı tamamen kapsamamakta, İstanbul'un sigorta yapılabilecek ticaret ve mesken alanlarını kapsamaktadır. Prost'un plan çalışmaları da bu haritalar ve küçük ölçekli askeri haritalar üzerinde yapılmaktadır. Bu durumda, şehrin

⁴²⁵ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 26 Ekim 1956, İndeks: 2075016, Cilt No: 39, Karar No: 258.

⁴²⁶ Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 49.

⁴²⁷ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız: *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, Halil Edhem Eldem'in Şehremaneti döneminde, İstanbul'un planlaması amacıyla Fransız Topografya Cemiyeti'ne nirengi sistemi kurulması işi ihale edilmiştir. Fransız haritacılar Galata Kulesi merkezli bir nirengi sistemi kurarak ölçümlerini 1911 yılında tamamlamışlardır. Cemil Topuzlu'nun Şehremaneti döneminde, 1913'te, aynı nirengi sistemine dayanarak harita alma işi de *Deutsches Syndikat für Staebaliche Arbeiten* firmasına ihale edilmiştir. Bu firmanın ölçümlerinden elde edilen veriler Almanya'ya gönderilmiş, çizimler orada gerçekleştirilmiştir. Haritaların her paftası 66*100 cm boyutta ve mavi renkte çizilmişlerdir. Yazıları Osmanlıca kelimelerin Latince harf karşılıkları verilerek oluşturulmuştur. Bu nedenle günümüzde bazı istenografik farklılıklar bulunmaktadır. Eser adları Fransızca tanımlamalarla verilmiştir. (Mektep yerine Ecole gibi.)

⁴²⁸ Ayrıntılı bilgi için bakınız; Murat Güvenç, "Pervititch Haritaları: İstanbul için Bitmemiş bir Araştırma Projesi", *Jouques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*, İstanbul: Axa Oyak-Tarih Vakfı Yayınları, ts., s. 13-14. 1922-1945 yılları arasında Jouques Pervititch, İstanbul'un II. Dünya Savaşı öncesi kentsel dokusu hakkında en ayrıntılı bilgiyi içeren *Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi* adına 230'u aşan harita yapmıştır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un haritasının çıkartılması işi özel sektör eliyle bir ihtiyacı karşılamak üzere gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet sonrası İstanbul'unun sigorta şirketi tarafından detaylı ve 20 yıllık bir çalışma ile haritalanması belediye ve şehircilik yaklaşımı hakkında dönemin ilgisizliğini ortaya koymaktadır. Pervititch sigorta haritaları, I. Dünya Savaşı, İstanbul işgali ve 1918'de yaşanan yangınlar sonrası ve 1940'lardan sonra yapılan imar çalışmaları öncesi ortaya eski İstanbul'u kayıt altına alan bir harita özelliğini taşımaktadır. Bu haritaların en önemli özelliği yine aynı amaçla yapılmış olan Goad haritalarının 1905'te kapsadığı alandan daha büyük bir alanı kapsaması ve 1/500 ölçeğinde bilgi vermesidir. Bu haritalar iki çeşittir. Birincisi, ayrıntılı 1/375, 1/500, 1/750, 1/1.000 ölçeğindeki haritalardır. Binaların kullanılışı, yapı sistemleri vb. konularda ayrıntılı bilgiler vermektedir. İkinci düzeydekiler 1/2.000 ile 1/5.000 arasında değişen ölçeklerde hazırlanan anahtar paftalardır.

güncel topografik verileri olmadan yapılan değerlendirmelerle, plan süreçleri yönetilmemekte, sorunlar ortaya çıkmaktadır. Gökay döneminde, şehir planının en önemli altlığı olan güncel haritalama çalışmalarına hız verilmiş, uçaktan çekilen hava fotoğraflarıyla plan çalışmalarında İstanbul'u bütüncül ele alan ufuk açıcı altlıklar kullanılmaya başlanmıştır. Bu teknik imkânları, dönemin İmar Müdürü Sedat Erkoğlu şu şekilde ifade etmektedir: “İmar çalışmalarımızın başında şehrin halihazır haritasının ikmali gelmektedir. Kurulmuş şehir ile, plan üzerinde yapılan müstakbel şehir arasında büyük farklar görüldüğünden ve bundan 35 sene evvel yapılan haritalar üzerinde çalışılamayacağından bu ihtiyaç hasıl olmuştur. Altı yüz bin lira ödenek ayrılarak haritaların alınmasını İller Bankası kanalı ile temin ettik. Diğer taraftan Kadastro Genel Müdürlüğü'nün yardımını da temin etmiş bulunuyoruz. Küçükçekmecedan Pendik'e ve Adalardan Kavaklara havadan fotoğraflar aldirmek suretile mühim noksanlıklar telafi edilmiştir.”⁴²⁹ 1946 yılında İstanbul'un hava fotoğrafları askeri kurumlar tarafından çıkartılmıştır. Ya bu dönemde bu hava fotoğrafları belediyenin kullanımına verilmemiştir, ya da Belediye bürokrati yapılan uygulamanın ilk olduğu izlenimini vermektedir. Ancak ülkemizdeki haritacılık gelişmelerinin ordu kaynaklı Harita Genel Komutanlığı üzerinden gerçekleştiği, hatta sivil harita çalışmalarının günümüzde bile onay merciinin Harita Genel Komutanlığı olduğu düşünüldüğünde bu çalışmanın İstanbul planlarına altlık olarak kullanılıp kullanılmadığı yeni bir araştırma konusudur.⁴³⁰

1954 yılında Fatih Hoca Üveyis Mahallesi Akdeniz Caddesi ile Şair Cem Sokakları arasında yangın haritalarının yapımı sırasında yapılan aplikasyon hatalarından dolayı artık arsalar ortaya çıkmıştır. Bu arsalar belediye tarafından birleştirilerek belediye adına tapuya tescil edilmişlerdir.⁴³¹ Bu örnekte de görüldüğü gibi İstanbul'un harita ölçüm sisteminde birçok sorun vardır, tüm şehir tek bir sisteme bağlanmadığı için bölgeler arası koordinasyon sağlandıkça ölçüm hataları meydana çıkmaktadır. Ölçüm hataları kağıt üzerindeki verilerin arazi ile örtüşmediğini ortaya koymaktadır. Bu veri uyumsuzluğu kağıt üzerinden verilen kararların ne kadar doğru olduğu sorusunu da meydana çıkartmaktadır. Günümüz İstanbul'unda bile tek bir koordinat sistemi

⁴²⁹ “Şehrin İmar Planları”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1953, Sayı: 10551.

⁴³⁰ Ancak ülkemizdeki haritacılık gelişmelerinin ordu kaynaklı Harita Genel Komutanlığı üzerinden gerçekleştiği, hatta sivil harita çalışmalarının günümüzde bile onay merciinin Harita Genel Komutanlığı olduğu düşünüldüğünde bu çalışmanın İstanbul planlarına altlık olarak kullanılıp kullanılmadığı yeni bir araştırma konusudur. Daha geniş bilgi için bakınız: www.hgk.msb.gov.tr

⁴³¹ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 25 Şubat 1954, İndeks: 2074061, Cilt No: 28, Karar No: 75.

üzerinden İstanbul kadastro su ele alınamamakta, bu çerçevede yapılan çalışmalarda birçok hataya rastlanılmaktadır. Bu durum, İstanbul imarında organik yaşamın etkililiğinin, devletin kayıt tutma konusundaki çalışmalarındaki altlık zayıflığının plan ve hukuk kararlarını bazı bölgelerde tartışmaya açmaktadır.

1956 yılında İstanbul Belediye Meclisi'nin Bebek planı görüşmelerinde, plan tadilatı ele alınmıştır. Plan tadilatının gerekçesi ise, "İmar Müdürlüğü tarafından 1/500 mikyaslı Bebek Meydanı imar planı hazırlanırken (harita noksanlığı yüzünden) bazı blokların edütü noksan kaldığı, planının tatbiki esnasında görüldüğünden bu kere, yapılan müracaatlar üzerine İmar Müdürlüğü yeniden o mahallin revizyonunu yaptırmış..."⁴³² kararda görüldüğü gibi sorunun temeli harita noksanlığıdır. Şehir harita altlığının eksikliği tüm çalışmalarda tekrar başa dönülmesine neden olmaktadır.

Şehir planlama ameliyesi arazileri tasnif ederken, arazilerin kullanım biçimlerine karar vermektedir. Ancak bu arazilerin bir de mülk sahipleri boyutu vardır. İstanbul'un imarında en önemli gündem maddelerinden birisi bu mülk sahipliğinin giderilmesi, istimlak bedellerinin ödenmesidir. Gökay döneminde, plan çalışmaları arazi mülkiyetini gösteren kadastral haritalar gözetilerek yapılmaya başlanmıştır.⁴³³ Böylece planlama yapılırken, mülkiyetlerin nasıl bir sonuç doğacağı hesap edilerek planlama yapılmaktadır. Bu durum, istimlak sürecinin hesaplandığı bir planlama çalışmasına geçişi ifade etmektedir. Böylece kamu otoritesi yalnızca estetik ve sıhhi algı dışında maliyet hesabını da imar planına dahil etmiş olmaktadır. Böylece, daha uygulanabilir ve realiteden kopmayan çalışmalar üretilebilecektir.

Şehirde imar çalışmaları ve belediyeçilik hizmetleri, teknik altyapı ile birlikte teknik personel sayesinde uygulanabilmektedir. İmar planları, ancak yeterli ve yetişmiş teknik personelle şehirlere uygulanabilir. 1940 ve 1950'li yıllarda Türkiye'nin en önemli meselelerinden birisi yeterli teknik kadronun yetişmemiş olmasıdır. Bu açık, vizyon olarak yurtdışı danışmanlıklarla, uygulamada da yurtdışı müteahhitlik hizmetleri ile kapatılmaya çalışılmaktadır. İstanbul Belediyesi de ülkedeki mevcut teknik eleman yetersizliğinden yakınmaktadır. Gökay, belediyede ki imar ve fen işlerinin aksamamasından doğan vatandaş şikayetleri nedeniyle İmar ve Fen İşleri Müdürleri ve her ilçenin mühendislerinin bir araya getirdiği bir toplantı düzenlemiştir. Bu toplantıda teknik kadro, kırtasiye işlemleri ile meşgul olduklarını ve teknik elemanlarının yetersiz

⁴³² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 13 Mart 1956, İndeks: 2074849, Cilt No: 37, Karar No: 91.

⁴³³ "İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor", *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.

olduğundan bahsetmiştir. Örnek olarak da; Beyoğlu ilçesinde 300 bin kişinin yaşadığını, 2.200 sokağı olan bu ilçede 3.000 inşaat yapıldığını bu işler için belediyenin 4 fen memuru olduğu belirtilmiştir.⁴³⁴ Bu rakamlar, İstanbul Belediyesi’nin hayalleri ile gerçekleri arasındaki farkı büyüklüğü hakkında bir fikir vermektedir. Asrî bir şehir hedeflenmektedir, ama ne teknik imkânlar ne de bu teknoloji ve kurumsal vizyonu uygulayacak yetişmiş teknik personel sayısı bu hayalin gerçekleşmesine izin vermektedir.

3.2.6. İmar Çalışmalarında Kullanılan Asrî Teknoloji ve Aletler

Bu dönemde imar hareketlerinde kullanılan bazı mekanik cihazlar ve teknolojik ürünler gazetelerde tanıtılmaktadır. İmar olgusu, yalnızca yol ve meydan düzenleme olgusu halinde toplum gündeminde yer almamaktadır. Aynı zamanda, imar işini becerebilecek teknolojik aletlerle alakalı bir meseledir.

Yol yapımı sadece İstanbul’un değil Türkiye’nin sorunudur. Lastik tekerlekli bir ulaşımın imkânı ülke sathına yayılmaktadır. Bu çalışmaları yürüten makinelerin “yurtta” üretiliyor olması gazetelerde yer almaktadır. Türk Hava Kurumu Motör Fabrikası, karayollarının inşasında kullanılacak olan tesviye makinelerini üretmeye başlamıştır.⁴³⁵

İstanbul’da yoğun yıkımlar başlamadan önce tanıtımı yapılan “Lastik Hortum”, bu cihazlardan birisidir. Bu lastik hortum, cadde açarken su, havagazı boruları ve elektrik kablolarına yer hazırlamaktadır.⁴³⁶

3.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI (1957-1960)

Fahrettin Kerim Gökay, İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı görevlerinden ayrıldıktan sonra İstanbul’da Valilik ve Belediye kurumları da fiilen birbirinden ayrılmıştır. Bu süreçle birlikte Belediye yerel hizmetleri yönlendirirken Valilik, merkezi hükümetin İstanbul’a yönelik imar çalışmalarını yürütmüştür. Ancak 1957 Temmuz ayından 1960 Haziran ayına kadar olan dönemde, İstanbul’da belediye başkanları değil, Başbakan Adnan Menderes ön plana çıkmıştır. Bu dönemde İstanbul’un imarı ile

⁴³⁴ “İmar ve Fen İşleri Düzelecek”, *Yeni İstanbul*, 24 Mart 1951, Sayı: 480.

⁴³⁵ “Yol İnşaatında Kullanılan Makineler Yurtta Yapılıyor”, *Yeni İstanbul*, 5 Eylül 1951, Sayı: 644.

⁴³⁶ “Şehircilikte Yeni Cihazlar”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1955, Sayı: 11473.

dönemin Başbakanı Adnan Menderes doğrudan ilgilendiği için; bu dönemi tezimizde, Menderes dönemi olarak inceleme yolu tercih edilmiştir. Menderes, İstanbul'un Fahri Belediye Başkanı olarak, Gökay döneminde oluşturulan imar plan ve projelerini İstanbul'a uygulayarak; İstanbul'u, yıllardır hedeflenen, lastik tekerlek merkezli asrî şehirciliğin Türkiye örneği olarak ortaya çıkartmıştır.

Gökay görevden ayrıldığında, İstanbul'un makro düzeyli nazım planları ve birçok semtin alt ölçekli planları tamamlanmıştır. Menderes döneminde plan çalışmaları İstanbul Belediyesi'nin rutin çalışmaları olarak devam etmiştir.

Ortaköy-İstinye Sahil Yolu planı, turistik inşaatın başkasına izin verilmeyecek şekilde kabul edilmiştir. Bu durumu eleştiren Şehir Meclisi üyesi Alaeddin Nasuhioğlu, “turistik, turistik diye vatandaşa hiçbir yer kalmıyor” itirazında bulunmuştur.⁴³⁷ Bu yorum, dönemin sihirli sözcüğü olan “turizm” kavramının algılanma biçimini ortaya koymaktadır. Turizm hedefi, halkın yaşam alanını kısıtlamaktadır, bu algı hem uygulama düzeyinde hem de yöneticiler düzeyine turizm-şehir ilişkisinde sahip olunan yaklaşımı ortaya koymaktadır. Turizm algısı, şehir hayatının dışında bir algıdır. Turizm alanları halktan arındırılmış steril alanlar şeklinde yorumlanmaktadır. Bu kavramsallaştırma müze şehir kavramı gibi, başkalarının izleyeceği düşüncesiyle, başkalarının bakış açılarının nasıl olabileceği algısı üzerinden şehrin yönlendirilmesi pratiğini ortaya çıkartmaktadır.

İstanbul'un belediye tarafından hazırlanan imar planları, Belediye Meclisi'nde onaylanarak Nafia Bakanlığı'na kontrole gönderilmektedir. Nafia Bakanlığı'nda onaylanan yirmi sekiz adet plan 1958 yılı başlarında, İstanbul Belediyesi'ne iletilmiştir. Dönemin Belediye Başkanı Mümtaz Tarhan, onaylanan planları basına verdiği demeçle açıklamıştır.⁴³⁸ Onay süreci tamamlanan planlara dikkat edildiğinde; Menderes döneminde yapılan büyük imar çalışmalarının altlıklarının oluşturulduğu görülebilir. Ayrıca bu planlar, semtlere düzen vermekten ziyade yollara düzen vermeyi hedeflemiş çalışmalardır. Konut alanları konusunda da, büyük bir çalışma tamamlanmıştır.

⁴³⁷ “Ortaköy-İstinye Sahil Yolunun İmar Planı”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1957, Sayı: 11841.

⁴³⁸ “İstanbulun Tasdik Olunan İmar Planları”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1958, Sayı: 12053. Açıklanan planlar şunlardır: Beşiktaş Ertuğrul Kışlası Civarına Ait Mufassal İmar Planı, Florya Sahil Yolu ve Sayfiye Sitesi, Vilayet Önü, Nuruosmaniye Camii ve Civarı, Vatan Caddesi İstikamet Planı, Edirnekapı-Beyazıt Yolu İstikamet Planı, İstinye Köprüsü, Yeniköy Camiarası Yol Güzergahı, Beşiktaş Barbaros Meydanı Planı, Millet Caddesi İmar Planı, Gureba-Kocamustafapaşa-Marmara Sahili Bulvar Planı, Lido-Bebek Sahil Yolu Güzergahı İmar Planı, Kızıltoprak Yolu Güzergahı, Beyazıt Camii İmar Planı, Moda Burnu Turistik Tesisler Gabarisi, Baruthane Arazisi İmar Planı, Galata Rıhtım ve Rıhtım Arkası Islah ve Tevsii, Büyükkada İmar Planı, Erenköy-Bostancı Yolu, Boğaz Geçiş Yolları, Beyazıt-Marmara Sahil Yolu Planı, Şişli, Mecidiyeköy, Beşiktaş, Ayazağa, İstinye, Tarabya ve Büyükdere Planları, Şişli Emlak Caddesi Gabarisi.

Beşiktaş-Mecidiyeköy'den Büyükdere'ye kadar olan alanın planlarının onaylanması, İstanbul'un yeni konut alanlarının yönelimini de ortaya koymaktadır.

Şehirlerin sınırlarının belirlenmesinde mezarlıklar önemli bir işlev görmektedir. Osmanlı İstanbul'un yerleşim yerlerinin bitiminde olduğu gibi mesken sahalarında da hazine ve mezarlıklara rastlanmaktadır. 1955 yılında toplanan İmar Kongresi sonrası mezarlıklara ilişkin bir tecrit sahası öngörülmüştür: "Sihhi ve ruhi" sebeplerle mezarlıklarla meskun alanlar arasında 500 metrelik bir mesafe bırakılmalıdır. Bu çerçevede, İstanbul Belediye Encümeni Zincirlikuyu Mezarlığı'nın tecrit alanını ve meskun sahalarını tanımlayarak, inşaat yasağı olan bölgeleri belirlemiştir.⁴³⁹ Bu yaklaşım, İslam hukuku temelli bir şehir algısından seküler hukuk temelli bir şehir algısına geçişin önemli örneklerinden birisini oluşturmaktadır. Mezarlıkların şehir yaşamının tamamlayıcı unsur olduğu organik bir şehir olan İstanbul, mezarlıkların yaşamın dışında bırakıldığı planlı bir mekân dönüştürülmektedir. Mezarlıklarla şehir arasında geçiş bölgelerinin oluşturulma sebebinin ruhi ve sihhi şartlar olması, şehir-insan ilişkisinde yaşanan dönüşümün boyutlarını ortaya koymaktadır.

İstanbul'un imar planı çalışmaları devam etmektedir; 1958 yılı Mart ayında, Eyüp Eski Eserler ve Tarihi Abideler Sahası İmar Planı kabul edilmiştir. Bu planda Eyüp Merkezi'nde bulunan beş hektarlık arazi eski eser sahasına alınmış olup, bu bölgeye fabrika, atölye ve gecekondular yapılmayacağı belirtilmektedir.⁴⁴⁰ Eyüp dini bir mekân olarak tarihi abideleri ile sergilenecektir. Burası İstanbul'da dindarlar için bir turizm merkezi haline getirilmektedir. Bu çalışma, İstanbul'un Türk-İslam kimliğinin belirginleşmesinde Eyüp Camii'ne biçilen misyonu ortaya koymaktadır. Ayrıca İstanbul, bölgelere ayrılırken Eyüp dini imgesi ön plana çıkartılan bir bölge olarak yeniden konumlandırılacaktır.

Yeniköy-Tarabya arasındaki sahayı düzenleyen imar planı, sahil yolu otuz metreye çıkartılacak şekilde tasdik edilmiştir. Bu yolun açılması sahildeki eğimli arazilerden mümkün olamayacağından; yol, beton kazıklar üzerinden sahil tarafından genişletilerek açılacaktır.⁴⁴¹ Bu plan çalışmasının en önemli vurgusu, sahilin deniz tarafından doldurulmasıdır. İstanbul'da doğal sahiller doldurularak denizle bağlantı kamusal bir hale getirilmeye çalışılmaktadır. Boğaziçi ve deniz kenarları temaşa ve

⁴³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 19 Ocak 1958, İndeks: 2075344, Cilt No: 46, Karar No: 307.

⁴⁴⁰ "Eyüp İmar Hududu Tesbit Edildi", *Vatan*, 2 Mart 1958, Sayı: 6067.

⁴⁴¹ "Yeniköy-Tarabya Arası İmar Planı Tasdik Edildi", *Vatan*, 14 Mart 1958, Sayı: 6079.

gezinti amaçlı kamusal bir kullanım alanı olarak dizayn edilmektedir. Bu uygulamanın diğer bir yönü ise, “hızlı” ulaşılabilen semtler ortaya çıkartarak; tanışıklık üzerinden kurulan İstanbul mahalleleri yerine sürekli değişebilen semt sakinlerinin ortaya çıkışını sağlamaktadır. İstanbul’da birbirinden bağımsız semt kimlikleri ulaşım üzerinden dönüşmeye başlamaktadır. Ulaşılabilir olan her semt aynışmakta, semtlerin ayırt edici özellikleri tek bir form olan yol ve beton tarafından tek tipleştirilmektedir.

Menderes döneminde, İstanbul’un imar planı, pratik meseleler üzerinden BMM’nde görüşülmektedir. Kabataş’ta bulunan Tekel binasının yeri, planlarda otopark ve yeşil alan olarak bulunduğu için yıkılmıştır. Tekel için yeni bina yapılacaktır. Bu binanın inşası için gerekli tahsisat görüşmelerinde BMM’de CHP Mardin Milletvekili Kamil Boran, Kabataş’ta var olan binanın yıkımının anlamsız olduğunu, binanın yıkımı öncesinde bir istimlak işlemi yapılmadığını, şimdi ise bina yapımı için para istendiğini belirterek bu durumu eleştirmiştir.⁴⁴² Ancak Menderes’in, İstanbul imar planını uygularken zamanı yoktur. Bu dönemin imar çalışmalarının en önemli özelliği “hız”dır, hukuki süreç imar çalışmasının arkasından gelmektedir. Artık uygulama önce planlama ve hukuk sonradan gelecektir. Bu süreçleri beklemek asrî şehircilik uygulamalarının ötelenmesi anlamına gelmektedir. Bu durum ise, halkın yıllardır beklediği ve bir türlü gerçekleşmeyen İstanbul’un imar edilmesi olgusunu geciktirmektedir.

Anadolu yakasında da sahil bandı doldurularak Harem’den Beykoz’a yol açılması hedeflenmektedir. Bu çalışma ile de Anadolu yakası boğaz köyleri karayolu ile bağlanmış ve şehre entegre edilmiş olacaktır. 1957 yılı Aralık ayında, Üsküdar-Beykoz yolunun planları tasdik edilmesi için Nafia Vekaletine gönderilmiştir. 30 metrelik yol Harem’den başlayarak Şemsipaşa’dan geçecektir.⁴⁴³

1958 yılı Mart ayında, Vali Mümtaz Tarhan’ın, imar planları hakkındaki açıklaması incelendiğinde, kamu yönetimi düzeyinde imar planı kavramının oluşmaya ve hatta dönüşmeye başladığı görülmektedir. İmar planlarının sürekli değişiminin sorulması üzerine Tarhan, “İmar planlarının sık sık değiştirildiği söyleniyor. Plan, nihayet bir insan eseridir. Gökten inmiş bir ayet değildir. Bu bakımdan değişmesini de tabi saymak gerekir. Bununla beraber, şimdiye kadar hiçbir plan değiştirilmemiş, sadece ön projelerde bazı değişiklikler yapılmıştır.”⁴⁴⁴ Plan çalışmasının bir insan eseri olarak algılanması İstanbul’da plan kavramının normalleşmesi olarak görülebilir. Artık planlar,

⁴⁴² “Hem Yıkılar Hem Ödenek İstiyorlar”, *Ulus*, 4 Şubat 1958, No: 12547.

⁴⁴³ “Üsküdar-Beykoz Yolunun Planları Tasdika Gönderildi”, *Yeni İstanbul*, 29 Ekim 1957, Sayı: 2856.

⁴⁴⁴ “Vali Tarhan, İmar Planı Gökten İnmiş Bir Ayet Değildir, Dedi”, *Vatan*, 1 Mart 1958, Sayı: 6066.

asrî şehirleri planlayan ecnebi uzmanların, ortaya çıkarttığı kutsal reçeteler olarak algılanmamaktadır. Tabii ki şehir planı çalışmasına, şehrin Valisinin bu şekilde yaklaşması planların tutarlılığı açısından kaygı vericidir. İnsan ürünü olan plan çalışması, şehir ihtiyaçlarına göre bir projeksiyon olarak hazırlandığı düşünülerek; şehrin ihtiyaçları değiştiğinde şehir planlarının da değişebileceği yorumu yapılabilir. Ancak, planda değişim kişi veya kurumların dönemsel isteklerine göre yönlendirildiğinde ise; şehirde, plansızlık karmaşasından kaçılırken planlı bir karmaşa üretilmiş olacaktır.

İstanbul'un imar planları çoğunlukla tamamlanmıştır. Şimdi ise revize edilmeleri gündeme gelemeye başlamıştır. Beşiktaş-Yıldız Yolu deniz tarafından çirkin görüneceği ve Boğaz Köprüsü inşa edildikten sonra trafik sıkışıklığı doğuracağı gerekçesiyle tadil edilmiştir. Yolların kavşak noktası Beşiktaş Camii'nin arka tarafına getirilmiş ve cami ile Barbaros Parkı arasındaki cadde kaldırılmıştır.⁴⁴⁵ Artık plan çalışmaları büyük yol ve körü projelerine göre tadil edilmektedir. Plan çalışmalarında büyük imar ve bayındırlık hamlelerinin organize götürülmesi yaşayabilen bir plan algısının oluştuğunu ortaya koymaktadır. Ancak, bu durum son tahlilde yapılan planlamanın on yıl geleceği bile kuşatmadığını göstermektedir. Prost'un hedefi ve onu eleştirerek yeni plan hazırlayanların amacı İstanbul'a elli yıllık bir projeksiyon çizmektir. Her iki yaklaşımda on yıl içerisinde geçerliliğini kaybetmiştir. Bu durumda plan kavramının İstanbul uygulamasında siyasiler, bürokratlar ve vatandaşlar nezdinde kazandığı yeni anlam olumlu bir imgelem oluşturmamaktadır. Zamanında, uygulanabilir ve geleceği kuşatan bir planın hazırlanamaması ve bu hazırlıkların uygulama safhasında geçirdikleri değişim, İstanbul'u planlama sarmalında plansız bir şehir haline getirmiştir.

İmar planları uygulandıkça, planın uygulama kriterleri de, açıkça ortaya çıkmaya başlamıştır. İmar hususunda İstanbul Belediyesi'nde şehir genelinde imar uygulamalarını etkileyecek kararlar alınmıştır.⁴⁴⁶ Bu kararlar incelendiğinde, bina

⁴⁴⁵ "Şehir Planında Bir Değişiklik", *Yeni İstanbul*, 31 Ekim 1958, Sayı: 3217.

⁴⁴⁶ "İstanbulun İmar İle İlgili Yeni Kararlar", *Cumhuriyet*, 11 Mart 1959, Sayı: 12439. Haber metni şu şekildedir: "İstanbul'un imarı konusunda bu yıl tatbik edilmek üzere Belediye tarafından birçok değişiklikleri ihtiva eden yeni kararlar alınmıştır. Bu cümleden olarak; 1 – Yeni yapılacak ifrazlarda parsel cepheleri 8 metreden 15 metreye kadar olan binaların yükseklikleri nispetler dâhilinde ayarlanacaktır. 2 – Ada dâhili yerlerde, çıkmaz sokaklarda 2 katlı bina inşaatına müsaade edilecek, cephesi küçük olan parsellerde hiçbir surette bir kattan fazla bina inşa edilmeyecektir. 3 – Yeni yapılacak turistik otel ve umumi binaların etrafında trafiği aksatmamak gayesile otopark vs. tesisler bulunacaktır. 4 – Şehir dâhilinde dört kattan yukarı yapılacak binalarda çöp bacası inşası şart koşulacak ve bu binalarda çöpleri muhafaza için depo bulundurulacaktır. 5 – Adalar mıntıkasında 2 kattan fazla bina inşaatına müsaade edilmeyecektir. 6 – Boğaziçinin tarihi ve mimari kıymetini bozmamak Anadolu Rumeli yakasında yalnız ahşab bina yapılmasına müsaade edilecektir. Yalnız Boğaza mahsus olmak üzere binalar deniz üzerine çıkabileceklerdir."

yüksekliklerin parsel cephesine göre belirleneceğini, büyük binalara otopark zorunluluğu getirileceğini, dört kat üzerindeki binaların çöpleri için depo oluşturulacağını, Adalarda iki kattan fazla inşaat yapılamayacağını ve Boğaziçi'nde mimari kıymeti bozmamak için yalnızca ahşap bina yapılabileceğini görmekteyiz. Bu uygulama öngörülerini dönemin şehirciliğinde, artık bazı standartların aranmaya başlandığını, mesken buhranını aşmak için, mesken inşa etmek yerine; meskenlerin şehir içinde oluşturdukları ihtiyaçların ele alınmaya başlandığını göstermektedir. Ayrıca, artık lastik tekerleğin iktidarı konut algısını da dönüştürmektedir. Yalnızca insanlar için mahallelerde yerler inşa edilmeyecek, ulaşım araçları için otoparklar yaptırılacaktır. Bu dönemde binalara otopark zorunluluğunun getirilmesi çok önemli bir algı değişimini ortaya koymaktadır. Ancak günümüzden geçmişe bakıldığında İstanbul'da bu dönemde ve sonrasında yapılan binaların büyük kısmında otopark bulunmaması, talimatname şehirciliğinin en önemli örneklerindendir.

1959 yılı Mayıs ayında, belediye yeni kararlar alarak; şehir içinde fabrika, imalathane, tamirhane ve atölye açacaklara ruhsat zorunluluğu getirmiştir. Ayrıca meskun alanlarda, fabrika ve imalathane işletenler; duman, koku, gaz, toz ve kurumu etrafa zarar vermeyecek hale getireceklerdir. Patlayıcı madde imal ve depo edilen yerlerin, müstakil ve münferit binalarda faaliyet göstermeleri mecburi hale getirilmiştir.⁴⁴⁷ Şehir içinde imalatı düzenleyen kararlar, İstanbul'un imarı açısından dönüm noktalarından birisini oluşturmaktadır. Şehir içindeki üretimin kontrol edilmesi ve koordinasyonu; İstanbul gibi sanayisi dağınık olarak gelişmiş bir şehirde oldukça radikal bir karardır. Bu kararlar şehirde, atölye ve fabrikaların sanayi mntıkasına yönlendirilmesine başlanmıştır. İmalathaneler için alınan kararlar sonrası şehir içindeki imalathane sorunları dönemin basınında ön plana çıkmıştır. Lalelide Çoban Çavuş Sokağı'nda sabaha kadar çalışan kağıt helva ve bakır imalathaneleri sokak sakinleri tarafından şikayet edilmektedirler.⁴⁴⁸ Bu karar İstanbul'un devraldığı Osmanlı dönemi şehir kullanımının tamamen dönüştürülmesine yol açmıştır. Artık şehir toprakları, alışkanlıklar üzerinden değil tanımlanarak kullanılmaktadır.

İstanbul'da plan çalışmaları devam ederken Menderes döneminde de Högg danışman olarak görevini sürdürmektedir. İstanbul'un imar planı çalışmalarını Högg yürütmektedir. Högg'ün hazırladığı şehir planlarını ve maketleri İmar Komisyonu

⁴⁴⁷ “Şehirinde İmalathane Açmak İşi Kayıtları”, *Vatan*, 18 Mayıs 1958, Sayı: 6139.

⁴⁴⁸ “Laleli'de Halkı Rahatsız Eden İmalathaneler”, *Vatan*, 19 Mayıs 1958, Sayı: 6143.

inceleyecektir.⁴⁴⁹ Högg plan çalışmaları ve uygulamalarda teknik danışman olarak görev almakta, dönemin ecnebi danışman ihtiyacını karşılamaktadır.

1959 yılı Şubat ayında İskan Vekaleti, İstanbul Belediyesi'nden; İstanbul, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar Boğazköyleri ve Adalar Ciheti nazım imar planlarının 1959 yılı sonuna kadar tamamlanmasını talep etmiştir.⁴⁵⁰ Bu talep, Menderes döneminde, belediyenin planlama çalışmalarına yeteri kadar önem vermediğini göstermektedir. Yıllardır çalışılan planlar şimdi de imar çalışması yoğunluğu nedeniyle bitirilememektedir. Belediyenin bu işleri yapmasını hükümetin talep etmesi, dönemin bürokratik işleyişinde kurumların görevlerini uyarılar düzeyinde de sürdürdüğünü göstermektedir.

1959 yılında İstanbul'da semt planı revizyonları devam etmektedir. Piccinata tarafından hazırlanan yeni Beyazıt Planı'na göre, meydana ortada havuz bulunacak, meydan biraz yükseltilecek ve havuzun karşısına çay bahçeleri inşa edilecektir. Bu son proje, gazetelerde, meydan eski haline getirilecek şeklinde yorumlanmış, dönemin Belediye Başkanı Kemal Aygün ise "Beyazıt meydanı son şeklini aldıktan sonra huzur ve sükun parkı haline getirilmiş olacaktır" yorumunu yapmıştır.⁴⁵¹ İstanbul'da Beyazıt Meydanı bir yap-boz tahtasına döndüğü için her proje yenilikleri ile tanıtılmakta, ancak her yeni proje kaynak israfı yönünden eleştiri almaktadır. Bu kadar proje tadilatının yapılması meydan düzenlemelerinde kamu otoritelerinin yaşadığı çelişkileri de ortaya koymaktadır. Meydan düzenlemeleri yalnızca anıtsal eserleri ortaya çıkarma amaçlı olduğu için; meydanlara fonksiyon yükleyememe sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle şehre müdahale yaşanan bir mekânın sosyal paylaşımlarını gözetmemekte, ekonomik ve sosyal anlamlar dönemin teknokratlarının algılarına bırakılmaktadır. Kamusal alan düzenlemelerinde, halkın katılımı yoktur, halk yalnızca kamu otoritesinin aldığı kararları izleyen konumunda kalmaktadır.

İstanbul Belediye Encümeni, semt planlarını görüşerek onaylamakta, bu planlar uyarınca imar çalışmalar başlatılmaktadır. 1959 Haziran ayında, Heybeliada 1/2000 ölçekli planı⁴⁵² ve Bakırköy tren hattı ile deniz arası, Bez Fabrikası ile Ataköy Sitesi'ne

⁴⁴⁹ "Högg, Şehrin İmar Planlarını Hazırladı", *Yeni İstanbul*, 7 Haziran 1959, Sayı: 3434

⁴⁵⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Şubat 1959, İndeks: 2075715, Cilt No: 53, Karar No: 29.

⁴⁵¹ "Beyazıt'ın Son Planı Dün Tasdikten Geldi", *Vatan*, 19 Ocak 1960, Sayı: 6713.

⁴⁵² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 26 Haziran 1959, İndeks: 2075875, Cilt No: 56, Karar No: 185.

kadar olan 1/1000 ölçekli imar planı onaylanmıştır.⁴⁵³ Farklı bölgeler için plan süreçleri sonuçlandıkça İstanbul'un bütünü için imar kararları ortaya çıkmış olmaktadır.

İstanbul Belediye Encümeni, açılan bulvar ve caddelerdeki bina gabarilerini (yüksekliklerini), parsel sahiplerinin ruhsat müracaatları arttıkça düzenleyerek cadde ve bulvarlarda bütünlük oluşturmaya çalışmaktadır. Bu düzenlemelerde genel yaklaşım, açılan bulvar ve caddelerin ihtişamına uygun binaların yapılmasıdır. Bu yaklaşım İstanbul'da, bulvar ve cadde cepheli binaların olabildiğince yükseldiği sivil mimari tarzını açığa çıkartmaktadır. 1958 Aralık ayında Atatürk Caddesi gabarisi 18 metre ve bir zemin kat olarak kabul edilmiştir.⁴⁵⁴

1959 Ekim ayında, İstanbul Belediyesi Encümeni Yenikapı ile Samatya ve Demiryolu ile Florya Sahil yolu arasında yaklaşık 500.000 metre karelik bir alanı İstanbul Şehri Fuar sahası olarak ayırmıştır. Bu fuar sahası; "müteaddit eğlence yerleri ile birlikte her türlü spor tesisleri ve açık hava tiyatroları ile sinemaların inşa edileceği bu yer, Avrupa'daki tesisler kadar mükemmel bir kültürpark haline getirileceği ..." şeklinde tasvir edilmektedir.⁴⁵⁵ Resmi bir belgede fuar alanının içereceği teknik unsurlardan ziyade; konulan hedefin "Avrupa'daki tesisler kadar mükemmel bir kültürpark haline" getirilmesi fikri, dönemin imar karar vericilerinin projeksiyonlarını ve uygulama hedeflerini ortaya koymaktadır. Üretilcek tesisin mükemmelliğinin sınır ve standartları "Avrupa"daki örnekleri oluşturacaktır. Ayrıca İstanbul'da bu kadar geniş bir alanda fuar ve sergi alanlarının üretilmesi sur içi bölgede yeni bir iş merkezinin organizasyonunu hedeflemektedir. Sur içinde, sanayi merkezli bir gelişimden ziyade hizmet sektörünün yer alacağı bir gelişim öngörülmektedir. Sunma ve pazarlama amaçlı, deniz bağlantısı ile yat limanı ve eğlence merkezli geliştirilmesi düşünülen bu bölge İstanbul sur içi, için hayati önemde yeni bir ticari potansiyel üretecektir. Bu planlama çalışması da uygulama sahasına geçmemiş, kamu hedefleri gözetilemediği için günümüzde bile organik imar kavramının getirdiği şekillenme altında düzenlenmiştir.

⁴⁵³ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Haziran 1959, İndeks: 2075873, Cilt No: 56, Karar No: 187.

⁴⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Aralık 1958, İndeks: 2075657, Cilt No: 52, Karar No: 308.

⁴⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Ekim 1959, İndeks: 2076059, Cilt No: 57, Karar No: 373.

3.3.1. Boğaziçi'nin İmarı

Boğaziçi bölgesinin imarı meselesi; Gökay döneminden beri ayrı ele alınmaya başlayan bir uygulama olarak, imar literatüründe yer etmeye başlamıştır. Bu çerçevede oluşturulan özel büro ve Boğaziçi'nde yapılacak inşaat ruhsatlarının belediye başkanının onayından geçmesi; Boğaziçi bölgesinde inşaat yapımında özel kaideleri önemseyen, yaklaşımları kökleştirmiştir. 1957 yılı Aralık ayında ise Boğaz Köylerine ait Nazım İmar Planı, İstanbul Belediye Encümeni'nin de görüşülmeye başlanmıştır. Boğaz köylerine ilişkin planların farklı müelliflerce hazırlanmış olması plan bütünlüğünü bozmuş, bu planda şehir bütünlüğü düşünülmeden öneriler üretilmiş, Boğaz'ın silueti gözetilmemiş ve iskan sahaları gelişi güzel yerleştirilmiştir. Bu durum karşısında İstanbul Belediyesi Encümeni, Prost'un bu Boğaziçi için hazırladığı eski planların daha tutarlı olduğunu belirterek, bu planın yeniden çalışılması gerektiğine karar vermiştir.⁴⁵⁶ Bu karar, İstanbul'da Boğaziçi'nin ayrı ele alınması konusundaki ortak mutabakatın hem siyasiler hem de teknik çalışanlar nezdinde olgunlaştığını göstermektedir. İstanbul'da imar dışında tutulan; estetiği, imardan daha önemli görülen bir bölge olarak Boğaziçi ön plana çıkmaya başlamıştır.

3.3.2. Plan-Vatandaş İlişkisi

İstanbul'da kaçak inşaat sayısı yıllar geçtikçe artmaktadır. 1959 Nisan ayında yapılan bir tespate göre, son bir yıl içerisinde İstanbul'un 13 kaza ve 51 nahiyesinde toplam 5500 kaçak inşaat yapılmıştır. Kaçak inşaatların çoğunluğu şehir nüfusunun yoğunlaştığı Beyoğlu, Şişli, Eminönü ve Fatih gibi semtlerde bulunmaktadır. Kaçak inşaatlar üç gruba ayrılmaktadır: tamamen ruhsatsız olanlar, ruhsat ve projesi olup bunlara aykırı inşa edilenler ve adi tamir ruhsatı alınarak inşa edilenler. İstanbul'da tamamen ruhsatsız bina inşaatı artık tamamen önlenebilmektedir. Kaçak inşaatların yüzde 80'nini ruhsat ve projeye aykırı olarak inşa edilenler oluşturmaktadır. Bu uygulamalarda şu başlıklar altında toplanabilir: komşu parselde tecavüz, proje dışı aydınlığın kaldırılması, bitişik parselde pencere açılması, çatıda ekseri yüzde 30-40 civarında kaçak kat inşası, projede gösterilen merdiven ebatlarının dar tutulması, bilhassa mutfak, banyo ve yemek odalarının küçültülmesi ve balkonların komşu hududuna girmesidir. Belediye İmar ve Fen İşleri Müdürlükleri merkez teşkilatında iki yüzü aşkın yüksek mimar ve mühendis çalışmaktadır. Ancak bu elemanlar bürolarda

⁴⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 13 Aralık 1957, İndeks: 2075333, Cilt No: 46, Karar No: 296.

çalıştığı için arazi kontrolleri eksik kalmaktadır.⁴⁵⁷ Yapılan bu tespitlerde görüldüğü gibi, İstanbul'da kaçak inşaatın bir kültürü oluşmuştur. Artık parsel sahiplerinin çoğu, ruhsatını alarak belediye ile kurumsal düzeyde ilişki kurmakta ve inşaatına başlamaktadır. Ama inşaatın üretiminde ortaya çıkan belediyece tasdik edilen projeye uyulmaması durumu, bina sahipleri tarafından talep edilmekte, özel mühendis ve kalfalar eliyle uygulanmaktadır. Bu ilişkide parsel sahibi, inşaat işçileri, özel çalışan mühendisler ve görevini kötüye kullanan kamu çalışanları arasında toplumsal bir mutabakat ortaya çıkmıştır. Kamu otoritesi ile muhatap olunmakta; ancak kamu otoritesinin kısıtlamalarına, kamuyu oluşturan mal sahibi, özel çalışan mühendis, üretim yapan işçi ve kamu çalışanı kişiler uymamaktadır. Bu durum dönemin İstanbul'unda, bina yapımı konusunda üretilen bürokratik işleyiş ve hukuksal formların, toplumsal yapı tarafından içselleştirilmediğini göstermektedir.

İstanbul'da tasdikli projeler dışında da, inşaat yapımı devam etmektedir. Bu uygulamalar dönem basınında yer almaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nde 15.5 metre yükseklikle 5 kat yapım izni verilen bina, 21.5 metre yüksekliğinde 8 kat olarak inşa edilmiştir. Ayrıca İstiklal Caddesi'nde bir bina projesine göre 75 cm daha fazla çıkıntı ile inşa edilmiştir.⁴⁵⁸ Bu tür tekil kaçak kat örnekleri gazetelerde yer almaktadır. Bu haberlerin imar konusunun gündem yer alma biçimini ortaya koymaktadır.

Mesken buhranı ile mücadele, 1959 yılında yerini kaçak inşaatla mücadeleye bırakmıştır. Belediye kaçak ve ruhsata aykırı inşaat konusunda sert cezaları içeren kararlar almıştır. Kaçak inşaat yapımına göz yuman mühendisler üç aydan bir seneye kadar meslekten men ve 500 lira para cezası verilmesini öngören kanun uygulanacaktır.⁴⁵⁹ Bu haberin, var olan kanunun belediye tarafından kamuya hatırlatılması örneğidir. Belediye kontrol ed(e)mediği kaçak inşaatı mühendisleri cezalandırarak kontrol altına almaya çalışmaktadır. Kamu otoritesinin caydırıcılığı, sivil mimarinin inşasında bir anlam ifade etmemektedir. Bu durum, belediye teşkilatının, yerel yönetim olarak toplumsallığını yakalayamadığını; yerel yönetim olgusunun vatandaşlar tarafından imtiyaz paylaşımının olduğu mekân olarak algılandığını göstermektedir. Kamusal çıkarlar değil, kamu halinde bireysel çıkarların öncelendiği bir yerel yönetim algısının oluşumu, sivil mimari uygulamalarındaki kaçak inşaat yapımlarında bariz bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

⁴⁵⁷ "Şehirde 5500 Kaçak İnşaat Tesbit Edildi", *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1959, Sayı: 12473.

⁴⁵⁸ "Tasdikli Proje Dışında İnşaat", *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1959, Sayı: 12467.

⁴⁵⁹ "Kaçak İnşaatla Mücadele", *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1959, Sayı: 12475.

1959 yılı Haziran ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün, şahıslara ait inşaatları denetlemiş ve kaçak inşaatların takibi hususunda ilgililere talimat vermiştir.⁴⁶⁰ İstanbul Belediye Başkanı Aygün, halkın konutlarının denetimine verdiği önemi göstermek için; kendisi de, bir denetime gazetecilerle birlikte katılmıştır. Kamu otoritesi bu konudaki otorite tanımazlığının önüne geçmek için, kamuya yüzünü basın aracılığıyla gösterme ihtiyacı hissetmektedir.

İstanbul büyüyerek entegre bir şehir haline geldikçe, bu büyüme sonucu yayılan iskan alanları arasında kalmış olan arazi sahipleri de; plan sürecinde faydalanarak, arazilerini iskan sahasına aldırma talebini talep etmektedir. Belediyenin bu bölgelerdeki plan çalışmasını beklemeden yapılan bu taleplerle, kişiler kendi arazilerine imar kazandırmış olmaktadır. 1959 yılı Haziran ayında, İstanbul Belediye Encümeni Bebek Vezirköşkü Sokak'ta bir arazinin imar açılması talebini çevredeki boş arazileri de dahil ederek kabul etmiştir.⁴⁶¹ bu uygulamalarla, tapu sahibi olmanın yalnızca mülkiyet sahibi olmak olduğu, arazinin üç boyutlu kullanım haklarının plan çalışması ile düzenlendiği bilinci halk arasında da yerleştiği görülmektedir.

1959 yılı Aralık ayında Belediye, imar sahalarında imar planlarının uygulanmasında ortaya çıkan hataları gidermek ve imar işlerinin aksamamasını sağlamak için geceli gündüzlü çalışacak bir heyet oluşturmuştur. Bu heyet sayesinde, bu tarihe kadar oluşan plan tatbik hatalarının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.⁴⁶² İmar planları yapılmaktadır, ama planların uygulanması da teknik alt yapı sayesinde gerçekleşmektedir. Kağıda işlenmiş bir kurgunun şehre aksettirilmesini sağlamak; önce topografyanın kağıda aktarılması, sonra bu topografyanın alacağı şeklin kağıt üzerinde tasarlanması ve bu tasarıların kağıt düzemlinden araziye aktarılması işi birlikte düşünüldüğünde plan çalışması muradına ermiş olmaktadır. İstanbul Belediyesi'nde planların üretilmesi ve uygulanması konusunda; hem teknik verilerin elde edilmesinde hem de bu verilerin uygulanmasında yaşanan sorunların 24 saat çalışacak bir heyetle aşılması hedeflenmektedir. Çünkü bu dönemde kamunun yürüttüğü imar çalışmaları büyük çapta devam etmekte, sivillerin yürüttüğü imar çalışmaları da gece(kondu)'li gündüzlü devam etmektedir. İstanbul'un imar hızına ancak tüm gün kullanılarak yetişilebilecektir.

⁴⁶⁰ "Ruhsata Aykırı İnşaat Derhal Durdurulacak", *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443.

⁴⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Haziran 1959, İndeks: 2075867, Cilt No: 56, Karar No: 181.

⁴⁶² "İmar Faaliyeti Sıkı Bir Şekilde Kontrol Edilecek", *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1959, Sayı: 3599.

1960 Şubat ayında, belediye kaçak inşaatla mücadeleye devam etmektedir. Son iki ay içerisinde ruhsatsız inşa edilen 75 bina tespit edilmiştir.⁴⁶³ Dönem dönem bu tespitlerin yapılması ve kamuoyu ile paylaşılması yerel yöneticilerin kamuoyunu bilgilendirme biçimlerini göstermektedir. Kamu otoritesi işin başındadır, ama kontrollere yetişememekte suüstimalleri önleyememekte, yalnızca zabıt tutarak kaçak binaları kayıt altına almaktadır.

3.3.3. İmar Planı Tadilatları

İstanbul'da imar faaliyetleri hızlandıkça, arazilerin değerlendirilme biçimleri ve araziye yüklenen anlamlar yeni ihtiyaçlara göre yorumlanmaktadır. Taksim'de Gezi Parkı olarak ayrılan yeşil alanda 7 dönümlük Belediye mülkiyetindeki bir alan, otel olarak tanımlanarak plan tadilatı yapılmıştır.⁴⁶⁴ Şehir merkezinde, özel bir şahıs arazisine bu imarı vermek yerine, imar belediyeye ait bir kamu parseline bu imar hakkı verilmiştir. Ancak bu uygulama; bu dönemde yeşil alanların asrî şehirlerin vazgeçilmezi olarak algılansa bile; yeşil alanların imar çalışmalarında, ileride kullanılabilecek bir imar alanı olarak görüldüğünü göstermektedir.

Parsel bazlı plan tadilatları veya mevzi planlar yapılarak, imar hakkının kullanım biçiminde vatandaşla kamu otoritesi arasında bir dil kurulmaya başlanmıştır. Bu uygulamalar, artık şehir planına ilişkin süreç ve literatürün olgunlaştığını göstermektedir.⁴⁶⁵ Bazı bölgelerde teklif edilen mevzi imar planları ise kabul edilmemektedir. Anadolu Hisarı ve Kavacık'ta 250 m2'lik parseller bina ile dolmaya başlamıştır: Bu bölgenin mevzi imar planı gündeme geldiğinde; şehir dışı alanlarda minimum parsel büyüklüğünün 1.000 m2 olduğu için bu parsel büyüklüğü gözetilerek plan çalışmasının yapılması gerektiğine karar verilmiştir.⁴⁶⁶ Bu kararda, plan önerisinin ele alınış biçiminde, bütüncül bir yaklaşım ortaya konulmaktadır; ancak yapılaşmanın

⁴⁶³ “Belediye Kaçak İnşaatla Mücadeleye Gayret Ediyor”, *Vatan*, 29 Şubat 1960, Sayı: 6754.

⁴⁶⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 27 Şubat 1958, İndeks: 2075439, Cilt No: 48, Karar No: 80.

⁴⁶⁵ Kadıköy Fenerbahçe'de yapılan plan tadilatı için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076101, Cilt No: 58, Karar No: 415. Beşiktaş, Dikilitaş'ta parsel bazlı imar sınırı içine alınma talebi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076127, Cilt No: 58, Karar No: 441. İskana katılan şehrin muhtelif yerlerine ilişkin mevzi imar planları için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076306, Cilt No: 61, Karar No: 148. Kadıköy Suadiye Mahallesi Bağdat Caddesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076296, Cilt No: 61, Karar No: 138. Beşiktaş Garanti Mahallesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076301, Cilt No: 61, Karar No: 143. Kadıköy Osmaniye Mahallesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 13 Şubat 1959, İndeks: 2075353, Cilt No: 54, Karar No: 67.

⁴⁶⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 9 Ekim 1959, İndeks: 2076024, Cilt No: 57, Karar No: 338.

devam ettiği bu bölgede fiili bir çözümde önerilmemektedir. Mülkiyetlerin parçalanmasını engellemeyen kamu otoritesi, yalnızca imar açısından olayı yorumlamaktadır. Bu durumda, Tapu ve Kadastro İdaresi niçin bu büyüklükteki parsellerin oluşumuna izin vermektedir. Mülkiyette izin verilen minimum parsel büyüklüğü standardının imarda verilmemesi kurumlar arası çelişki ve çatışmaları gündeme getirmektedir. Kanunlar ve kurumlar arasındaki koordinasyonsuzluk ve yetkilerin paylaşım biçiminin cezasını İstanbul çekmektedir. Küçük parselasyonları oluşturan ve bu parsellerin satışını sağlayan devletin kurumudur. Buraya imar vermeyen de devletin başka bir kurumudur. Arazi sahipliğı ve kullanımı konusunda, kurumlar arasındaki farkı, vatandaşın çözmesini bekleyen bir yönetim modeli ortaya çıkmaktadır. Kamu otoritesi imar mevzuunda imkân ve kısıtlıkları ortaya koyarak düzenleyici rol alan bir konum yerine, yetkilerinin bürokratlar eliyle vatandaşa dağıtıldığı kayıt yapan ve izleyen bir kuruma dönüşmektedir.

1958 Nisan ayında, Ayazağa Yeniboğaz Yolu'nda bulunan 50 hektarlık bir arazinin kooperatif evleri olarak planlanması İstanbul Belediye Encümeni tarafından görüşülmüştür. Bu teklif olumlu karşılanmış, ancak inşa edilecek kooperatif binalarının Ayazağa'da oluşturulan Milli Park'a uyumlu yapılması şart koşulmuştur.⁴⁶⁷ Bu uygulama ise, eklektikte olsa mevzi imar çalışmaları yapılırken İstanbul bütünlüğünün korunmaya çalışıldığını göstermektedir.

1959 Ocak ayında, Büyükada Maden Mahallesi Tepeköy mevki için hazırlanan mevzi tadilat planı görüşmelerinde; 1942'de tasdik edilen planda spor alanı olan bölgenin, Genel Meclis kararı ile spor tesisi yapılamayacağı şeklindeki rapor üzerine, plan tadilatının önerilmesini ele almıştır. Bu kararda, Bölgede bulunan birçok parsel sahibinin inşaat yaptığından, yaparken de belediyeden izin aldıklarından, var olan yapılaşma, plan olarak onaylanmıştır.⁴⁶⁸ Bu uygulama; belediyenin plan süreci ile ruhsat süreci arasındaki kurumsal kopukluğunu göstermektedir. Belediye iki faaliyeti aynı anda sürdür(e)memekte ortaya çıkan durum meşrulaştırılmaktadır. Bu tür uygulamalar, imar konusunda kamu otoritesi olarak pratiğin yasalaşmasının meşru görüldüğü mesajını vermektedir.

⁴⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 17 Nisan 1958, İndeks: 2075443, Cilt No: 49, Karar No: 94.

⁴⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 9 Ocak 1959, İndeks: 2075688, Cilt No: 53, Karar No: 2.

1959 Aralık ayında, Kadıköy, Rasimpaşa Mahallesi'nde çocuk parkı olarak bırakılan alanın plan tadilatı yapılarak imara açılması teklif edilmiş; Encümen bu teklifi bu bölgede gösterilen yeşil alanların istimlak yapılamadığı halde vatandaşı mağdur ettiği gerekçesiyle olumlu karşılamıştır. Ancak mevzi imar çalışmasının, bölgenin bütünlüğünü bozacağı gerekçesiyle bölge bütünlüğünü gözeten bütüncül bir plan çalışması yapılması gerektiğine karar vermiştir. Bu karar, yeşil alanları imara açmamakta, imar hakkı verirken çocuk parkının plan bütünlüğünde ücretsiz kesilmesini ve yol masraflarını da arazi sahiplerinin karşılamasını zorunlu tutmaktadır.⁴⁶⁹ Bu durum, İstanbul'un imarında bazı bölgelerin planlanmasında kamu yararı ve vatandaş mağduriyeti dengesinin gözetildiğini gösteren bir örnektir.

1960 Nisan ayında, Eyüp Fethi Çelebi Mahallesi Münzevi Kışla Caddesi'nde metruk mezarlık alanının planlarda sanayi inkişaf sahası haline getirilmesi talep edilmiştir. Bu talebi değerlendiren İstanbul Belediyesi Encümeni, bu mıntıkanın Edirnekapı Mezarlığı civarı koruma bandı olan yeşil sahada kalmakta olmasına rağmen; civarında sanayi tesisleri bulunduğundan, buranın sanayi inkişaf alanına alınması talebini onaylamıştır.⁴⁷⁰ Bu karar, imar uygulaması ve üretim alanı mevzuu olduğunda mezarlıklarında imara açılabildiğini göstermektedir.

3.3.4. 1960 Askeri Müdahalesi Sonrası İstanbul'da İmar Planı Çalışmaları

27 Mayıs 1960'da askeri darbesi sonrası İstanbul'un plan süreci yeniden başlatılmıştır. 1960 yılı Temmuz ayında, İstanbul Belediye Encümeni bir karar alarak, şehir dahilinde yapılan otuz beş bölgenin mevzi imar planını iptal etmiş, bu bölgede yapılan uygulamalar ve istimlakler durdurulmuştur.⁴⁷¹ Askerlerin bu kararı, askerlik dışındaki uygulamaları teknik bir yaklaşımla değil, "sabık iktidar" yaklaşımı ile ele aldığını göstermektedir. Yıllardır ülkenin teknik adamlarının hukuki süreçleri gözeterek ürettikleri planların iptal edilmesi, askeri müdahale döneminin Türkiye'sinde plan bilincinin toplumun ve kamu otoritesinin tüm kesimlerince benimsenmediğini ortaya koymaktadır. Teknik açıdan eleştirilerek plan iptalleri gerçekleştirilmemekte, toplu bir iptal ortaya konulmaktadır. Bu da askerin siyasetin araçlarını kullanarak, şehirdeki arazi kullanım kararlarına kendi bakış açısıyla yön verme isteği olarak değerlendirilebilir.

⁴⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076116, Cilt No: 58, Karar No: 438.

⁴⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076318, Cilt No: 61, Karar No: 160.

⁴⁷¹ "35 Mevzii İmar Planı İptal Edildi", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1960, Sayı: 12921.

İstanbul'un imarını bu seferde askeri yönetimin "ilim heyeti" ele alacaktır. On beş profesörden oluşan üç ilmi heyet; İstanbul'un sanayi bölgelerini, liman yerlerini ve yeşil sahaları tespit edecek ve hazırlayacakları raporları ilgililere vereceklerdir. Ayrıca "sabık iktidar" zamanında alınan Haliç'e üçüncü köprü yapımı ve Galata Köprüsü'nün 90 metre kaydırılması kararları da iptal edilmiştir. Milli Birlik Komitesi üyelerinden Kurmay Binbaşı Orhan Erkanlı ve Yüzbaşı Rifat Baykal, Belediye Başkanından bilgi almışlardır.⁴⁷² Askeri yönetim, "sabık hükümetin" Teknik Üniversite'den oluşturduğu kadroyu beğenmemiş, kendi seçimleri ile yine Teknik Üniversite'den yeni bir danışman kadro oluşturmuştur. Uzmanlık seçiminde önemli olan yeni iktidarın yakınlarının seçilmesidir. Bu uygulama teknik mevzularda, askeri yönetimin, kendisini konumlandırma biçimini ortaya koymaktadır.

İlmi heyet İstanbul'un yeni Nazım Planını, dört ay gibi kısa bir sürede hazırlamıştır. Planda sanayi bölgesi Topkapı-Florya arası seçilirken, Haliç Sanayi'den arındırılacak ve şehir içindeki atölyeler sanayi bölgesine taşınacaktır. Ayrıca, İstanbul turistik bir şehir olarak kabul edildiğinden sanayi bölgesine yeni büyük fabrikaların kurulmasına izin verilmeyecektir. Askerler tarafından hazırlanan nazım planının ne zaman tatbik edileceği konusunda kimse bilgi sahibi değildir, planın seçim sonrası gelecek hükümet tarafından uygulanacağı tahmin edilmektedir.⁴⁷³ Atatürk'ün başlattığı ve İnönü döneminde sürdürülerek Menderes döneminde toplamda 24 yılda tamamlanabilmiş İstanbul'un imar planını; yeni iktidar olan askerler tarafından dört ayda bitirilmiştir. Ancak bu öneri de eski plana göre büyük bir değişiklik öngörülmemektedir. İstanbul'da büyük fabrika yapımının engellenerek İstanbul'un turizm şehir olarak konumlandırılması; dönemin İstanbul'unun önemini azaltmaya yönelik bir eylem olarak ta okunabilir. Bir şehrin yalnızca sergilenerek yaşanabileceği, müze şehir olarak kullanılması şehirdeki hayati fonksiyonların iptali anlamına gelmektedir.

İstanbul'da eski imar planları iptal edilmiştir, ancak uygulamaya yönelik yeni bir plan çalışması da yapılmamıştır. Bu nedenle şehirde inşaat yapılamamaktadır ve emlak alım satımı da durma noktasına gelmiştir.⁴⁷⁴ Askeri yönetim, eski plan ve projeleri iptal etmiştir, ancak yerine yeni bir şey koyamamıştır. Bu durumda bir geçiş dönemi oluşmasına sebebiyet vermektedir.

⁴⁷² "İstanbulun İmarını 3. İlim Heyeti İnceliyor", *Yeni İstanbul*, 3 Ağustos 1960, Sayı: 3849.

⁴⁷³ "İstanbul'un Nazım İmar Planı Hazırlandı", *Yeni İstanbul*, 26 Kasım 1960, Sayı: 3964.

⁴⁷⁴ "Şehrin İmar Durumu Hala Karmakarışık", *Yeni İstanbul*, 30 Kasım 1960, Sayı: 3968.

Askeri yönetim sonrası İstanbul'un imar kararları değişmeye başlamıştır. İki bina arasında kalan dar cepheli arsalara; “mesken inşaatını teşvik ve vatandaşın mağdur vaziyetten kurtarılması” için inşaat izinleri verilecektir.⁴⁷⁵ Bu karar, İstanbul'da dar cepheli parsellerde mesken inşaatlarının önünü açmıştır. Bu uygulama sonucu önceden inşaat izni alamayan birçok parsel sahibi, inşaat izni alarak İstanbul'da kullanışsız, dar cepheli sosyal donatıları yoksun bir şehirleşmenin önü açılmıştır. Sabık iktidarın vatandaş aleyhine oluşturduğu imar kısıtlamaları, askerler tarafından yeni bir ulufe olarak halka dağıtılmaktadır.

⁴⁷⁵ “İki Bina Arasında Kalan Dar Cepheli Arsalar”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1960, Sayı: 3862.

IV. BÖLÜM

İSTANBUL İMAR UYGULAMA POLİTİKALARI (1945-1960)

4.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1945-1950)

Lütfi Kırdar dönemi İstanbul'un kamusal imar faaliyetleri incelendiğinde iki husus ön plana çıkmaktadır. Birincisi; kamusal imar çalışmaları, Osmanlı İstanbul'unun dışında, surların ötesinde cereyan etmektedir. Toplumu sosyal yönden dönüştürmesi hedeflenen kamusal binalarının çoğu, sur dışı olan Taksim-Harbiye-Dolmabahçe hattında ortaya çıkmışlardır. Dönemin asrîlik algısını ele veren binalar; opera, tiyatro, müze, radyoevi, stadyum, spor-sergi sarayı, park ve bahçe olarak şehirde boy göstermeye başlamıştır.

4.1.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir

4.1.1.1. Harbiye Açık Hava Tiyatrosu

1946 yılı İstanbul Belediyesi bütçe müzakerelerinde, tiyatro için tahsis edilen para nedeniyle tartışmalar yaşanmıştır. Bu tartışmada, meclis üyesi Ekrem Tur, İstanbul'daki okulların durumu hakkında “Geçen gün Kasımpaşa'daki 5 ve 6'ncı ilkokulları gördüm. Buraya talebe değil hayvan bile sokulamaz. Türk çocuklarını böyle yerlerde okutmak günahtır” yorumunu yapmış ve tiyatro için ayrılan para ile bina yapılamayacağını belirtmiştir. Bu tartışmalara şahit olan Kırdar, “Biz bu işe üç sene evvel başlamak istiyorduk, 3 sene evvel Paris'te tanınmış bir mütehassısa başvurduk. Lazım gelen her şeyi hazırladık. Binayı Taksim'de inşa etmeyi düşündük. Bu sene Meclisin tasvibi ile 1.000.000 lira ile işe başlarsak önümüzdeki senelerde bitirmek imkânını buluruz” diyerek tartışmayı sonlandırmıştır.⁴⁷⁶ Aslında tartışılan konu ve tartışmadaki taraflar, imar hususunda kaynakların nasıl sarf edilmesi gerektiği

⁴⁷⁶ “Şehir Meclisinde Bütçe Müzakereleri”, *Vatan*, 14 Aralık 1945, Sayı: 1631. Tartışma şu şekilde devam etmiştir: “Bir aza tarafından, okul hastane bütçesi ile tiyatro bütçesinin ayrı kalemlerden olduğunun belirtilmesi üzerine; Tur, “Hastanelerde Umumi Harpten kalma ot minderlerde hasta yatırıyoruz. Hastalara şefkatlerle, bilgilerle faydalı olan kimseleri (para miktarı gazete sayfasından silinmiş, bu nedenle okunamamaktadır) liraya çalıştırıyoruz, mekteplerde çocuklarımız perişan vaziyette, bütün bunlara rağmen tiyatro binası düşünüyoruz. İşte bu garabet beni konuşmaya sevk ediyor” cevabını vermiştir. Daha sonra söz alan Meliha Avni isimli Meclis Üyesi Şehir Tiyatrolarında boş yer olmadığını, harpte yıkılan memleketlerin önce tiyatro binalarını yaptıklarını belirtmiş ve; “Bir tiyatro 100 mektep demektir. Hiçbir devir bize bir tiyatro binası veremedi. Ben bu çok faydalı teşebbüse tarafdıram ve ne zaman başlanacağını soruyorum” şeklinde konuşma yapmıştır.”

konusundaki ayrışmayı ortaya koymuştur. Tur'un savunduğu yöntem kaynakların öncelikle temel ihtiyaçlar için harcanması gerektiği; Avni ve Kırdar'ın savundukları ise, okul ve hastane ile tiyatronun karşılaştırılmayacağı, kültürel yatırımların da ihmal edilemeyeceği yönündedir. Aslında bu tartışma çok partili hayata geçiş sürecinde Türkiye'deki temel siyasi kırılma noktalarından birisini ortaya koymaktadır.

1946 yılı Mayıs ayında Açık hava Tiyatrosu için 1.200.000 TL'den eksiltme usulü ihaleye çıkılmıştır.⁴⁷⁷ 19 Mayıs 1946'da, *Cumhuriyet* gazetesinde Açık hava Tiyatrosu'nun plan ve projeler için açılan müsabakada birinciliği kazanan Nahid Uysal ve Nihat Yücel'e ait proje yayınlanmıştır.⁴⁷⁸ Proje hemen uygulama sahasına alınmış ve 15 Temmuz 1946'da Açık Hava Tiyatrosu'nun temeli törenle atılmıştır.⁴⁷⁹ Açık hava Tiyatrosu'nun inşaatının üçte ikisi gece-gündüz vardiyalı çalışılarak tamamlanmıştır.⁴⁸⁰ Açık hava Tiyatrosu binasının bitmek üzeredir.⁴⁸¹ Yukarıdaki iki haber arasında, on ay gibi bir süre bulunması ilk haberin işin bitişi hakkında verdiği bilginin tutarlılığına gölge düşürmektedir. 9 Ağustos 1947 gecesi Açık hava Tiyatrosu törenle açılmıştır. Açılış konuşmasını kısa tutmasına rağmen Kırdar, "tiyatro binası inşaatını israf olarak niteleyenlere" cevap vermiştir.⁴⁸² Kırdar'ın tiyatro açılışında bile muhaliflere cevap

⁴⁷⁷ "Büyük Tiyatro Binası -İnşaatı başlanıyor, eksiltme şartları bugün ilan edilecek-", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946, Sayı: 7799.

⁴⁷⁸ "Harbiye ile Dolmabahçe Arasında Yapılacak Açık Hava Tiyatrosu", *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1946, Sayı: 7814.

⁴⁷⁹ "İstanbul'da Dün Açık Hava Tiyatrosunun Temeli Atıldı", *Ulus*, 16 Temmuz 1946.

⁴⁸⁰ "Açık Hava Tiyatrosu -Faaliyete geceli gündüzlü devam ediyor, inşaatın üçte ikisi bitti-", *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1946, Sayı: 7957. Haber metni şu şekildedir: "Yeni radyo binasının arka tarafında açık hava tiyatrosu inşaatına geceli gündüzlü devam edilmektedir. 430 bin liraya müteahhid Hasan Fehmi Dağlara ihale edilen açık hava tiyatrosu anfi halinde 35 basamaklı, 2000 metre tulünde ve sahnesi 500 metre murabbasında olacaktır. Yarım daire şeklindeki anfinin ortasında seyircileri rahatsız etmeyecek şekilde gömme bir projeksiyon dairesi, ortada sahnesi ve sahnenin iki yanında projektör tesisatını da üzerinde taşıyacak olan iki artist binası bulunacaktır. Sahnede açık hava temsillerinden başka boks, güreş müsabakaları yapılabilecektir.

Bugüne kadar inşaatının üçte ikisi tamamlanmış olan açık hava tiyatrosu 4000 kişi alabilecek ve eski Yunan tiyatro mimari tarzının Türkiyede ilk örneği olacaktır. Dolmabahçe stadyomundan Altınbakkala kadar uzanan saha üzerinde kurulan ve kurulacak olan Radyo binası, açık hava tiyatrosu, yakın bir zamanda yapılması kararlaştırılan muvakkat ve daimi sergi binaları, hayvanat ve çocuk bahçeleriyle İstanbul'un bir kültür sahası olacaktır.

Buradaki gazhane iki sene içinde Silahtaragaya nakledilecektir."

⁴⁸¹ "İstanbul Açık Hava Tiyatrosu Bitmek Üzere", *Cumhuriyet*, 31 Temmuz 1947, Sayı: 8248. Haber metni şu şekildedir: "Harbiye ile Dolmabahçe arasındaki sahada, İnönü stadının üst tarafında yapılmakta olan açık hava tiyatrosu bazı tali aksamı istisna edilirse, bitmiş gibidir. Elyevm elektrik tesisatının ikmali, halkın oturacağı yerlerin ahşap kısımlarının boyanması, sahnelerin arka kısmındaki büyük demir kapının takılması gibi işlerle uğraşılmaktadır. Avrupa ve Amerikadaki emsaline nazaran küçük, fakat 4000 kişi alacağı için bizim bugüne kadar gördüğümüz açık, kapalı tiyatro binalarımıza göre büyük olan İstanbul açık hava tiyatrosu hakaten pek güzel olmaktadır. Yukarıda inşaatının henüz tamamlanmadığını söylediğimiz tali aksam, tiyatro faaliyete geçtikten sonra yavaş yavaş yapılacaktır. Şehir Tiyatrosu on beş, yirmi güne kadar burada temsiller vermeye başlayacaktır. Resimlerimiz, açık hava tiyatrosunda sahneyi ve halka mahsus kısmı gösteriyor."

⁴⁸² "Açık hava Tiyatrosunda Dün Geceki İlk Temsil", *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1947, Sayı: 8258. Haber metni şu şekildedir: "İnşaatı tamamlanan Açık hava Tiyatrosunun açılış töreni dün akşam yapılmıştır. Törende Vali ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar ile milletvekilleri, Vilayet ve Belediye ileri gelenleri, sanatkarlar, basın mensupları ve halk hazır bulunmuşlardır.

Saat 8:30 da Vali Doktor Lütfi Kırdar, kısa bir hitabette bulunmuştur. Vali, bizde tiyatro inşaatının daima münakaşa mevzuu olduğunu hatırlattıktan sonra, bu teşebbüsü bir israf diye vasıflandırılarak hücum edenlere cevap vermiş, halkın bu tarz tenkidlere iştirak etmediğine inancını belirtmiştir. Vali, son seyahatinde gördüğü

vermeye çalışması; bu durumun kısa haberde bile verilmiş olması, dönemin tiyatroyu savunanların bile bu konuyu savunurken yaşadıkları özgüven eksikliğini ortaya koyması açısından önemlidir. Kırdar'ın eleştirilmesi ve kendisinin cevap verme ihtiyacı hissetmesi tek parti iktidarındaki politik çok sesliliğin ortaya çıkmasının habercisidir. Tiyatro açılışı yapılmıştır ancak bina eksiklikleri tamamlanamamıştır, bu durum *Cumhuriyet* gazetesinde Metin Toker tarafından sert bir dille eleştirilmiştir.⁴⁸³

4.1.1.2. Kırdar Dönemi Müze Çalışmaları

2 Şubat 1945 tarihinde İstanbul Şehir Müzesi açılmıştır.⁴⁸⁴ Müze; İstanbul'un Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerini anlatan eserlerden oluşmaktadır. Müzenin üç odasında dünkü, bugünkü ve Ressam Kemal'in yaptığı yarınki İstanbul resim ve maketleri sergilenmektedir.⁴⁸⁵ Resim üzerinden İstanbul'un sergilenmesi, imar gibi uzun vadede açığa çıkan politik vaatlerin görünür hale getirilmesidir.

Belediye, Tevfik Fikret'in Rumeli Hisarı'ndaki evini Edebiyatı Cedide Müzesi olarak açma teklifini görüşecektir.⁴⁸⁶ Bir hafta sonra belediye yetkilileri; Fikret'in evinin bir odasının özel eşyalarına, diğer odasının da Edebiyat-ı Cedide'ye ayrılması; müzenin Fikret'in ölüm yıl dönümü olan 12 Ağustos'a yetiştirilmesi kararını almışlardır.⁴⁸⁷ Müze 19 Ağustos 1945 yılında törenle açılmıştır.⁴⁸⁸

İstanbul'da bir Deniz Müzesi kurulmasına karar verilmiş ve yer olarak ta Dolmabahçe Camii'nin seçilmiştir. Prost da Dolmabahçe Camii'ni Deniz Müzesi olarak uygun bulmakta, Vakıflar İdaresinde olan caminin yakında Belediye'ye devredileceği gazetelerde yer almaktadır.⁴⁸⁹ Caminin müzeye çevrilmesi projesi, Cumhuriyet Halk Partisi döneminde İstanbul'un imarında dini yapılara yönelik halk içinde oluşan olumsuz kanaatlerin pekişmesine neden olmaktadır.

muazzam tiyatrolardan bahsetmiş ve 4000 kişi alan, yarım milyona mal olan bu tiyatronun faydalarını kısaca anlatmıştır.

Törenden sonra, şehir tiyatrosu sanatkarları tarafından Sofokles'in "Kral İdipus" trajedyası temsil edilmiştir."

⁴⁸³ Metin Toker, "Hala İkmal Edilemeyen Açık hava Tiyatrosu-Kordelalar kesilip, nutuklar söylenerek açılan tiyatronun noksanları bugüne kadar bir türlü tamamlanamadı-", *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1947, Sayı: 8299. Toker, tiyatronun açılışının yapılmasına rağmen yollar ve bina inşaatının bitirilememesini bir gecekonduya benzeterek eleştirmektedir.

⁴⁸⁴ "Şehir Müzesi açıldı", *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1945, Sayı: 7347.

⁴⁸⁵ "Belediyenin Hazırladığı Güzel Müze, Dün Gazetecilere Gösterildi", *Cumhuriyet*, 5 İkincikanun 1945, Sayı: 7319.

⁴⁸⁶ "Bir Edebiyatı Cedide Müzesi Kuruluyor", *Ulus*, 10 Nisan 1945.

⁴⁸⁷ "Aşçıyan Açılıyor", *Ulus*, 18 Nisan 1945.

⁴⁸⁸ "Tevfik Fikret Müzesi –Aşçıyanda kurulan müze, yarın büyük bir merasimle açılacak-", *Vatan*, 18 Ağustos 1945, Sayı: 1518.; "Tevfik Fikret'in Ölüm Yıldönümü-Bugün, bir müze haline getirilen Aşçıyanın açılış töreni yapılacaktır-", *Vatan*, 19 Ağustos 1945, Sayı: 1519.; "Tevfik Fikret ve Edebiyatı Cedide Müzesi Açıldı", *Vatan*, 20 Ağustos 1945, Sayı: 1520.

⁴⁸⁹ "Bir Deniz Müzesi Kuruluyor", *Ulus*, 7 Aralık 1946.

Topkapı Sarayı Müzesi'nin restore edilmiş kısımları, Türkiye müzelerinin yüzüncü kuruluş yıldönümü dolayısıyla yapılan bir törenle açılmıştır.⁴⁹⁰

4.1.1.3. Radyo Evi

Bayındırlık bakanlığı ve Basın Yayın Umum Müdürlüğü tarafından İstanbul'da bir Radyo Evi kurulması kararlaştırılmış ve mimari proje yarışması açılmıştır.⁴⁹¹ Yarışmaya katılan projeler, Galatasaray Lisesi'nde sergilenmiştir. Bu sergide konuşan Kırdar, "Memleketimizde kurulması kararlaştırılmış radyo istasyonlarından ilki güzel İstanbulumuzda kuruluyor" açıklamasını yapmıştır.⁴⁹² Aynı olayı aktaran iki muhabirin birisinin Türkiye'nin ilk radyo tesisi olarak sunması, diğerinin Kırdar'ın beyanatını doğrudan vererek ikinci olduğunu belirtmesi, kullandığımız gazete haberlerinin kaynağın tutarlılık derecesi hakkında bilgi vermektedir.

11 Kasım 1945'te İstanbul Radyoevi'nin temelleri bir törenle atılmıştır.⁴⁹³ İlk kazma Kırdar tarafından vurulmuş ve inşaat temelinde kurbanlar kesilmiştir. Kurban kesilmesi gibi bir geleneğin, Radyo Evi gibi bir kurum binasında olsa bile sürmesi Türkiye inşaat kültüründe formların siyasal ideolojiye göre değişmediğini ortaya koymaktadır. Radyoevi inşaatı devam etmektedir, inşaatı bir yıl sonra tamamlanacaktır. "İlk keşfi, bir milyon yedi yüz elli bin lira üzerinde yapılmış, fakat sonradan zelzele ve stüdyoların ses tecridi için yapılan tadillerle ilk tahmin değiştirilmiş ve 2,5 milyona iblağ edilmiştir"⁴⁹⁴ cümlesi, inşaatın ihale edildiği rakamın üstüne mal edileceğini ortaya koymaktadır. "Radyoevi ve stüdyonun inşaatı aşağı yukarı 7 milyon liraya mal

⁴⁹⁰ Metin Toker, "Topkapı Sarayı Müzesi Bugün Halka Açılıyor –Milyarlık hazineleri bağrında taşıyan müzeye dün yaptığımız ziyaretin intibaları-", *Cumhuriyet*, 23 Nisan 1948, Sayı: 8510.; "Topkapı Sarayı Müzesi Dün Açıldı – Müze, Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri halka açık bulundurulacak-", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1948, Sayı: 8511.

⁴⁹¹ "İstanbul Radyo Evi Projesi", *Vatan*, 8 Mayıs 1945, Sayı: 1416. Bu yarışma 2 Mayıs 1945'te sonuçlanarak, Teknik Üniversite'de mimari asistanı yüksek mimar mühendis Doğan Erginbaş ve yüksek mimar mühendis Ömer Güney'in projeleri birinci seçilmiştir.

⁴⁹² "İstanbul Radyoevi –Yapılan projelerden müteşekkil sergi dün Vali tarafından açıldı-", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1945, Sayı: 7481. Ancak Kırdar'ın beyanatı *Vatan* Gazetesi tarafından şu şekilde aktarılmıştır: "Türk oluşunun beş yüzüncü yılına her yıl daha güzel bir yüzle hazırlanan İstanbulumuzun en modern kültür müesseseleri arasına yakında radyo evi ve tesisleri de katılacaktır. Radyo evi sergisinde bulunan 74 projeyi metheden valimiz yedi yıldan beri Ankara'da büyük bir faaliyetle çalışan radyomuzun gençliği aydınlatmasındaki rolünü anlatmış, İstanbul radyoevinin de memleketin ikinci büyük radyosu olarak milli eğitim davamıza yapacağı hizmeti belirtmiştir." "İstanbul Radyo Binası –Proje Sergisi dün açıldı-", *Vatan*, 16 Haziran 1945, Sayı: 1455.

⁴⁹³ "İstanbul Radyoevinin dün temelleri atıldı –Ankara'dan gelen Basın ve Yayın Umum Müdürü, güzel bir hitabe ile işin ehemmiyetini anlattı, ilk kazmayı Valimiz vurdu-", *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1945, Sayı: 7629.; "İstanbul Radyo Evi –Dünkü temel atma töreninde ilk taşı Vali Dr. Lütfü Kırdar koydu-", *Vatan*, 12 Kasım 1945, Sayı: 1602.

⁴⁹⁴ "İstanbul Radyo Evi –Gelecek sonbaharda faaliyete geçecek olan radyo binasının inşaatı süratle ilerliyor-" *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1946, Sayı: 7953. Radyoevi'nin stüdyo kısmının tamamlandığı ve bina açılışının Cumhuriyet Bayramı'nda yapılacağı belirtilmektedir. "İstanbul Radyoevi İnşaatı Bitiyor –Binanın stüdyo kısmı ikmal edildi, radyo Cumhuriyet bayramında çalışacak-", *Cumhuriyet*, 5 Mart 1947, Sayı: 8099. Yedi ay sonra açılacağı haber verilen İstanbul Radyoevi'nin tamamlanmadığını 24 Mayıs 1949 tarihli *Ulus* Gazetesi'nin haberinden öğreniyoruz. "İstanbul Radyoevi İnşaatı Bu Hafta Sonu Bitiyor", *Ulus*, 24 Mayıs 1949.

olmuştur” haberi değerlendirildiğinde; bina inşaatı 1945 yılında, 1.750.000 TL’ye ihale edilmiş; 1946 yılında 2.500.000 TL’ye keşif artışı yapılmış ve 1949 yılında ise 7.000.000 TL’ye tamamlanmıştır.⁴⁹⁵ Dönemin savaş sonrası enflasyonu dikkate alınsa bile; bina maliyetinin dört misli, inşaat bitim süresinin de üç misli artmış olması; dönemin kamu inşaatlarının bütçelerinin de araştırılmasıyla imar faaliyetlerinin daha sağlıklı analiz edebileceğimizi göstermektedir. Ve 19 Kasım 1949’da, İstanbul Radyoevi dönemin Reis-i Cumhuru İsmet İnönü tarafından açılmıştır.

4.1.1.4. Kırdar Dönemi Stat Çalışmaları

İstanbul’a modern ve büyük bir stat yapılması konusu, dönemin imar tartışmalarının başında gelmektedir. Taksim meydan düzenlemesi sırasında Taksim Kışlası avlusunda bulunan stat ortadan kalkmıştır. 19 Mayıs 1939 yılında Dolmabahçe Sarayı’nın Has Ahırlarının olduğu bölgede Dolmabahçe Stadı’nın temelleri atılmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı’nın oluşturduğu ekonomik süreçte herhangi bir imar çalışması yürütülememiş ve 19 Mayıs 1943’te yeniden temel atma töreni düzenlenerek, hafriyat işlerine başlanmıştır. 1945 yılına gelindiğinde stad inşaatının bütçe nedeniyle çok yavaş ilerlemesi Vatan Gazetesi’nde tartışma konusu olmuş ve bazı öneriler getirilmiştir. Zeki Rıza Sporel, stad için ayrılan tahsisatı düşük bulmakta ve bu bütçe ile inşaatı tamamlamanın imkânsız olduğu, bu nedenle Dolmabahçe için ayrılan bütçenin üç kulübün stadının düzenlenmesine tahsis edilmesini önermektedir. Böylece İstanbul’daki dönemin stat sorunu çözülmüş olacaktır. Sadun G. Savcı ise, bu teklif yerine Belediye’nin on yıl borçlanarak stadı bitirebileceğini, stat tamamlanınca da elde edeceği gelirle bu borcunu ödeyebileceğini belirtmektedir.⁴⁹⁶ İşin tıkanma nedeni tahsisat yetersizliğidir, kamu kaynakları hedeflenen imar faaliyetleri için yetmemekte, ancak belediye imar programını uygulamaya çalışmaktadır.

İnönü Stadı’nın esaslı kısmı bir ay sonra tamamlanacak ve Haziran ayı içerisinde açılış töreni yapılacaktır.⁴⁹⁷ Beden Terbiyesi umum müdürlüğünün İnönü stadının tamamlanması amacıyla Meclis’e bir kanun teklifi verecek ve üç milyon liralık bir tahsisat isteyecektir.⁴⁹⁸ Dolmabahçe stadının birinci kısım inşaatının tamamlanmış, set üzerindeki duvarların yıkılarak stadın önünün açılması çalışmalarına başlanmış, inşaat

⁴⁹⁵ “İstanbul Radyoevi İnşaatı Bu Hafta Sonu Bitiyor”, *Ulus*, 24 Mayıs 1949.

⁴⁹⁶ Sadun G. Savcı; “Belediye Ve Stadlar”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384. ; Sporel’in teklifi yine bir Vatan yazarı olan Kemal Onan tarafından da desteklenmiş ve şu makale kaleme alınmıştır: Kemal Onan, “Halkın Alakasına Cevap Verecek Stat Lazım”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.

⁴⁹⁷ “İnönü Stadı”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1945, Sayı: 7432.

⁴⁹⁸ “İnönü Stadı Sür’atle İkmal Edilecek”, *Cumhuriyet*, 29 Temmuz 1945, Sayı: 7524.

için gerekli üç milyon lira için Belediye'nin Emlak ve Eytam Bankası'yla müzakere edilmektedir.⁴⁹⁹ Dolmabahçe Stadı çalışmalarında bir duvar çökmüştür.⁵⁰⁰ 10 Haziran 1946'da stadın kapalı tribünlerinin temelini atılacağı ve sekiz ayda tamamlanacağı belirtilmekte bu etapta tamamlandığında stadın on sekiz-yirmi bin kişi alacağı belirtilmektedir. Bu haberde ayrıca, stada bugüne kadar 1.500.000 TL harcandığı, daha 3.000.000 TL sarf olunacağı, inşaat başlamadan yapılan keşfin 1.500.000 TL olduğu ancak çıkan savaş nedeniyle fiyatlar artmış olduğundan toplamda 4.500.000 TL'ye mal olacağı belirtilmektedir.⁵⁰¹ Emlak ve Eytam Bankası tarafından yürütülen stat inşaatının hızla ilerlemekte ve 1947 yılı 19 Mayıs törenlerinin statta yapılması hedeflenmektedir.⁵⁰² Stat inşaatının uzama nedeni bütçe yetersizliğidir, belediye, TBMM, Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü ve Emlak ve Eytam Bankası'nın çözmeye çalıştığı şey tahsisat sorunudur.

1946 Ağustos'un stat inşaatında sürpriz bir gelişme yaşanır. Altı yıldır devam eden inşaatın, kapalı tribünlerinin inşasına geçilmişken; Prost, İmar Müdürlüğü'ne bir rapor vererek, stadyumun yukarıdan çirkin görüneceği nedeniyle çatısının yapılmaması için tebligatta bulunmuştur. Bu durum karşısında gazete muhabiri "Projeleri, Bayındırlık Bakanlığı, İstanbul İmar Müdürlüğü ve dolayısıyla Prost'un tasdikinden geçmiş olan inşaat bu kadar ilerlediği bir sırada yapılan bu müdahale bir kısım alakalılarca yersiz bulunmaktadır" itirazını yükseltmektedir.⁵⁰³ Stadın yapımına 1939'da başlanmış, 1943'de temeli atılmış ve çok büyük bütçelerle ilerleyen bir kamu yapısında, kamu danışmanı birisinin son anda itirazı, İstanbul'un imarı konusundaki koordinasyonsuzluğu gözler önüne sermektedir.

İnönü Stadı'na konulacak barolyeferin Devlet Anıtlar Jurisi tarafından yarışma düzenlenmeden Profesör Belling'e verilmesi tartışma doğurmuş, konu Milli Eğitim Bakanlığı ve Meclis'e intikal ettirilmiştir.⁵⁰⁴ Barolyeferin yapımının, bütçe nedeniyle iki üç sene sonraya ertelenmesine rağmen, bu konu ile ilgili heykeltıraşların haberdar edilmeden, Belling'e verilmesi mevzuu, işin verilmiş biçimi ve bütçesi açısından eleştiri konusu olmuştur.

⁴⁹⁹ "Dolmabahçe Stadyumu", *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1945, Sayı: 7608.

⁵⁰⁰ "Dolmabahçe Stadının Bir Duvarı Çöktü", *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1945, Sayı: 7612.

⁵⁰¹ "İnönü Stadı -Kapalı Tribünlerin temeli bugün törenle atılacak-", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1946, Sayı: 7836.; "İnönü Stadının Tribünlerinin Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1946, Sayı: 7837.

⁵⁰² "İnönü Stadyumu", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1946, Sayı: 7890.

⁵⁰³ "İnönü Stadı İnşaatında Bir Tadil Talebi", *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1946, Sayı: 7904.

⁵⁰⁴ "İnönü Stadına Konulacak Barolyefer -Jüri Heyetinin Haksızlık ettiği iddiası tezkib ediliyor-", *Cumhuriyet*, 3 Mart 1947, Sayı: 8158.

İnönü Stadının planlarını hazırlayan ve inşaatını kontrol eden İtalyalı Viyoti Villi'nin Kırdar'la görüşmesi sonucu stadın bitirilmesi için bazı tedbirler alınmıştır, Kredi Fonsiye Bankası'nın Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü'ne 1.500.000 TL'lik ikrazda bulunacaktır. Bu haberde ilgi çekici diğer husus ise, “Plan vaktile hesabsız yapıldığı için stadın, gaz fabrikasının bulunduğu mahalle kadar bir, iki metre girmesi icab etmiş ve bu yüzden atletizm maçları için burası gayrinizami addedilmişti. Bundan dolayıdır ki gaz fabrikasının Halice süratle nakli konu mevzu olmaktadır. Fakat bu nakil keyfiyeti bir milyon liradan aşağı olmayacağından buna şimdilik muvakkat bir çare bulunmuştur. O da, fabrikanın bazı tesisatı içinden kesimler yapılarak koşulara iştirak edenlerin nizami mesafeyi kat edebilmeleri için yer temin edilmiş olacaktır.”⁵⁰⁵ Bu durum, kamu yatırımlarındaki koordinasyonsuzluğu gözler önüne sermektedir. Bu örnek, dönemin kamu inşaatı kültürünü ortaya koymakta, bütçesi üç defa tadilat gören stadın, arazi yapısı gözetilmeden inşa edildiğini göstermektedir.

Stat tamamlanmıştır, ancak genişletilmeleri çalışmaları devam etmektedir. Havagazı Fabrikası kaldırılacak ve stadın altıncı kısmı inşa edilecektir.⁵⁰⁶ İnşaatın bu etabı için 700.000 lira kadar bütçe Kredi Fonsiye Bankası tarafından Beden Terbiyesi Müdürlüğü'ne sağlanacaktır.⁵⁰⁷

1946'da Fenerbahçe Stadyumu'nun dört tarafı tribünle çevrilecek ve tamirata muhtaç tribünleri de yenileştirmek amacıyla tadilata tabi tutulacağı gazetelerde yer almaktadır.⁵⁰⁸

4.1.1.5. Spor Sergi Sarayı

Cumhuriyet Gazetesi, “memnuniyetle haber aldığımıza göre” diyerek başladığı haberinde; Harbiye'ye kapalı bir spor salonu yapılacağı, Dolmabahçe Stadi'nin mimari Viyoti Villi tarafından hazırlanan projenin uygulanacağı, salon tamamlandığında 6.000 kişilik oturma yerine sahip olacağı, salonun 2.500.000 liraya mal olacağı ve Belediye'nin bu bütçeyi İller Bankası'ndan tedarik edeceği belirtilmektedir.⁵⁰⁹ bu

⁵⁰⁵ “İnönü Stadi İnşaatı –Stadın bitirilmesi için bir buçuk milyon lira istikraz yapılacak-”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1947, Sayı: 8346.

⁵⁰⁶ “İnönü Stadi”, *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1947, Sayı: 8360. *Cumhuriyet Gazetesi*'nin “Hem Nalına Hem Mihnına” başlıklı köşesinde yayınlanan imzasız bir yazıda, stadın son yapılan maçta 30.000 kişiyi aldığı, maç sonrasında biten yollar sayesinde insanların kolaylıkla evlerine ulaşabildiği, bu stadın daha da büyütülerek 1950-51 yılına hazırlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

⁵⁰⁷ “İnönü Stadının Genişletilmesi –Dolmabahçe Havagazı fabrikasının kaldırılması işine yakında başlanacak-”, *Cumhuriyet*, 24 Kasım 1948, Sayı: 8722.

⁵⁰⁸ “Fener Stadi Tamir Ediliyor”, *Ulus*, 24 Temmuz 1946.

⁵⁰⁹ “Belediye Kapalı Spor Salonu Yaptırıyor –Harbiyede inşa edilecek bu büyük salon için 2,5 milyon liralık istikraz yapılacak-”, *Cumhuriyet*, 15 Şubat 1947, Sayı: 8081.

habere göre, Kırdar'ın altı ay önce gazetecilere verdiği beyanatta⁵¹⁰ 1948 yazında açılacak salonun tamamlanması, başlamadan ertelenmiş olmaktadır. 30 Ocak 1948 tarihinde salonun temeli atma töreninde Kırdar; salonun, 1949 Avrupa Güreş Şampiyonasına yetiştirileceğini söylemiştir.⁵¹¹

Vatan Gazetesi'nde imzasız yayınlanan bir makalede İstanbul Spor ve Sergi Sarayı'nın projelendirilmesinde hatalar olduğu, aynı bina içerisine iki fonksiyon yüklemenin, gelecekte iki fonksiyona da yetmeyecek bir bina ortaya çıkartacağı, bu nedenle bu binanın bir spor sarayı şekilde düzenlenmesi gerektiği ifade edilmektedir.⁵¹² Yazının sonunda belediye projeyi değiştirmezse, bu işin sonunda "manevi mes'uliyetlerden kolayca sıyrılamayacaktır" denilerek, İstanbul Belediyesi ikaz edilmektedir. Mühendis odaları ve gazeteler kamu yararı gördüğü bir işte somut hukuksal bir sürece girmemekte, yalnızca manevi mesuliyete vurgu yapmaktadır. Kamu zarara uğratılmıştır, bu durum kendi alanına giren bir mühendislik odası tarafından belirlenmiştir, ancak oda yönetimi yalnızca manevi mesuliyetten kurtulma derdindedir. Dönemin muhalefeti, yaptırımdan ziyade, halka duyurarak kenara çekilme şeklinde ortaya konulmaktadır. Bu da dönemin sivil toplum muhalefet anlayışını vermesi açısından önemli bir örnektir.

⁵¹⁰ "İstanbul Kapalı Spor Salonu –İller Bankası Belediye'ye 2 milyon lira veriyor, mukavele dün imzalandı-", *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1947, Sayı: 8363. Kırdar, basın mensuplarına verdiği bir demeçte; kapalı spor salonu için, Şehir Umumi Meclisi'nden 2.500.000 liralık bir istikraz müsaadesi alındığını, inşaatın 1948 yazına bitirileceğini, salonun spor ve sergi sarayı biçiminde planlandığını, senenin iki ayında salonların sergi, kalan on ayında da spor müsabakaları için düzenleneceğini belirtmiştir.⁵¹⁰ Kapalı spor salonu için İller Bankası'ndan alınacak borç mukavelesi Belediye Reis Muavini Muhtar Acar tarafından imzalanmıştır. "İller Bankası, bu inşaat için iki milyon lira verecektir. Bunun bir buçuk milyonu 1948 başında, yarım milyonu da 1949 yılında verilecektir. Kapalı salon 2.5 milyon liraya çıkacağından mütebaki yarım milyon lira, belediyenin 1949 bütçesinden sağlanacaktır. İnşaatı, 1949 yılı Ağustosunda bitecek olan salon, 10 bin seyirci alacak ve tenis, güreş ve diğer spor sahalarını ihtiva edecektir"

⁵¹¹ "Kapalı Spor Sarayının Temeli Dün Atıldı –Vali, Nutkunda, binanın gelecek sene bugünlerde bitirileceğini ve 2,5 milyon liraya mal olacağını söyledi-", *Cumhuriyet*, 31 Ocak 1948, Sayı: 8427.

⁵¹² "İhtiyaçlar Karşısında- İstanbul Spor Ve Sergi Sarayı", *Vatan*, 17 Temmuz 1948, Sayı: 2567. Makalenin dikkat çekici paragrafları şu şekildedir: "Memleketimizde yapıla gelmekte olan binalarımızda; zamanla kifayetsizlik, kullanış güçlüğü, mevzuu intibak edememiş gibi organizasyon hatalarının ortaya çıkması, tadil, tebdil, ilave gibi inşai değişmeyi, ekseriya da yenisini yaparak eskisini başka bir ihtiyaca kullanmak gibi idarî bir hareketi icabettirmektedir. Bu neticelerin meydana gelmesinin amilleri arasında, başlangıçta kararların ani alınışı, programların acele hazırlanışı, planların rastgele yaptırılması kadar tenkitlerin de ekseriya inşaat bittikten sonra yapılması binaenaleyh projelerin zamanında efkârı umumiye'ye arz edilmemesi söylenebilir... bu meyanda şehrimize yapılacak spor ve sergi sarayı hakkında, sayısı yirmiyi aşan ve çok mühim noktalara temas eden bir kritik hazırlanarak T.Y. mühendisleri biriliğine belediyeye müracaat edilmesi, memleketimizin hakiki ihtiyacını karşılayan eksikliği hatası olmayan, paranın tam isabetle kullanıldığını gösteren, mimari bir kıymet taşıyan ekonomik ve mükemmel eserlere kavuşması hususunda, mimarlarımızın ne kadar hassas davrandıklarını izhar etmeleri bakımından mühim bir merhale teşkil etmektedir... bir yapı içerisinde iki işi birden görebilmek fikrinin aldatıcı ekonomik tesiri altında kaynaşamayan bu iki mevzuu bir araya getirmek arzusu, binanın hey'eti umumiyesini büyütmüş, yükseltmiş, işe yaramayan mahallerin çıkmasına sebep olmuş, kullanışsız bir hale getirmiştir... Belediye bugün elindeki projeyi bu iki ihtiyaçtan birine göre tebdil ederek hakiki bir eser verebilirse en isabetli yolu tutmuş olur. Yoksa yazımızda bahsi geçen hususlar hakkında ikaz edilmiş olmasına rağmen belediye görüşünde ısrar ederse, ilerde doğacak manevi mes'uliyetlerden kolayca sıyrılamayacaktır."

Spor Sergi Sarayı'nın inşaatının hızla devam etmekte, 3-4-5 Haziran 1949'da düzenlenecek olan güreş müsabakalarına binanın yetiştirilmesine çalışılmakta ve Maçka Taşlık'ta yapılan Şark Kahvesi'nin de inşaatı tamamlanmak üzeredir.⁵¹³ Kırdar, geçmiş bugüne bağlayan bir "Türk İstanbul" köşesi olarak nitelediği Şark Kahvesi'nin açılışını gerçekleştirmiştir.⁵¹⁴ Batı örneğindeki Spor Sergi Sarayı'nın yanına bir Şark Kahvesi açılmaktadır. Bu durum dönemin yöneticilerinin, İstanbul'un turizmini nasıl konumlandıklarını göstermektedir.

Belediye, Yıldız Parkı bahçesindeki 7675 metre karelik alana bir kır kahvesi yapmağa karar vermiştir.⁵¹⁵ Beyoğlu'nda bir Evlendirme Dairesi yapılmaktadır. Ancak bu inşaat sürecinde tahsisat sorunu ortaya çıkmıştır. Yarım kalan inşaatın doğa olaylarından zarar görmesini engellemek için 139.162 liralık bir bütçe tahsis etmiştir.⁵¹⁶ 18 Haziran 1948'de, İstanbul'daki evliliklerin üçte birinin gerçekleştiği Beyoğlu'nda Evlendirme Dairesi açılmıştır.⁵¹⁷

4.1.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri: Bostanlarla Çevrili Şehri Asrileştirme

Kırdar dönemi İstanbul'un imar çalışmalarında; kültürel tesisler yanında park, bahçe, hayvanat bahçesi ve plaj düzenlemeleri de ön plana çıkmaktadır.

Adaları Güzelleştirme Cemiyeti, Büyükkada çamlarının yüz elli bin metre murabbalık sahasını düzenleme kararı vermiştir.⁵¹⁸ İstanbul'un imarında yalnızca kamu otoritesi etkin değildir, şehirlilik bilincinin olduğu yerlerde sivil toplum kuruluşları da İstanbul'un imar faaliyetlerinde görev almaktadır.

İstanbul'un ağaçlandırılma çalışmaları da devam etmektedir. "İstanbul Orman Müdürlüğü Florya asfalt yoluna müvazi ve Çekmeceye kadar devam eden 1,5 milyon metre murabbalık sahayı orman haline koymaktadır. Dün, Belediyede yapılan bir toplantıda ağaçlandırılacak bu geniş mıntika hakkında görüşmeler yapılmıştır. Bundan sonra Okmeydanı orman haline konulacaktır"⁵¹⁹ haberi, İstanbul'daki ağaçlandırma

⁵¹³ "Spor ve Sergi Sarayı ile Şark Kahvesi", *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1949, Sayı:8865.

⁵¹⁴ "Şark Kahvesi Dün Açıldı –Vali açılış nutkunda, bunun geçmiş asrı bugüne bağlayan mütevazı bir eser olduğunu belirtti-", *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1949, Sayı: 9043.

⁵¹⁵ "Belediye Yıldızda Kır Kahvesi Açacak", *Vatan*, 21 Ağustos 1946, Sayı: 1881.

⁵¹⁶ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Haziran 1947, İndeks 2071173 cilt no: 17, karar no: 85.

⁵¹⁷ "Beyoğlunun Yeni Evlendirme Dairesi Dün Açıldı –Açılma törenine Dr. Lütfi Kırdar başkanlık etti ve evlenecek ilk çiftin nikahlarını bizzat kıydı-", *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1948, Sayı: 8567.

⁵¹⁸ "Büyükkada Çamlıkları Tanzim Ediliyor", *Cumhuriyet*, 7 İkincikanun 1945, Sayı: 7321

⁵¹⁹ "İstanbul Civarında Yetiştirilecek Ormanlar", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1945, Sayı: 7371.

çalışmalarını özetlemektedir. Günümüzde yapılaşmış alanların, bu dönemde ormana çevrilebilme imkânının olması, İstanbul'un imarındaki gecikmenin 2000'li yılların İstanbul'u için sonuçlarını ortaya koymaktadır.

Florya'da havuzlu bahçenin yeniden tanzimine karar verilmiş ve bahçede set inşasına başlanmıştır.⁵²⁰ 1945 yılında, Yıldız Bahçesi'ne bir hayvanat bahçesi açılmasına karar verilmiş,⁵²¹ 1947 ise, "Yıldız parkında bir müddet önce inşasına başlanan hayvanat bahçesinin domuzlara ait olan pavyonu bitmiştir. Bu bahçenin yaban koyunlarına ve keçileriyle karaca ve geyiklere ait olan pavyonları 21.000 liraya ihale edilecektir. Bu dört pavyon önümüzdeki iki ay içinde bitmiş olacaktır."⁵²² Bu kamu yatırımında da, inşaatın bitiş süresi uzamış; 20.000 lira olarak bitirilmesi düşünülen hayvanat bahçesinin, iki yıl sonra kalan üç pavyonun 21.000 liraya ihale edileceği belirtilmektedir. Bu durum dönemin kamu inşaatlarının bütçe ve bitiriliş tahmini konusundaki durumlarını göstermektedir.

26 Ocak 1947 yılında *Şehitlikleri İmar Cemiyeti*'nin yıllık kongresi yapılmış ve Milli Savunma Bakanlığı bütçesinden tahsis edilen 10 bin lira ile Edirnekapi Şehitliğinin "medeni seviyemize numune olacak bir hale konulması" kararlaştırılmıştır.⁵²³ 1947 yılında arkadaşlarını şehit veren gaziler İstanbul'da yaşamına devam etmekte, arkadaşlarının mezarlarını düzenlemektedirler.

Beylerbeyi Sarayı'nın arkasında ilkokulun yanındaki meydan Belediye tarafından düzenlenerek çocuk bahçesi haline getirilmiştir.⁵²⁴ 16 Temmuz 1948 tarihinde Kırdar gazetecilere İstanbul'un park ve yeşil sahaları hakkında bir izahat vermiştir.⁵²⁵ Bu habere göre, ele alınan park yine şehrin asıl nüfusunun yaşadığı sur

⁵²⁰ "Floryadaki Havuzlu bahçe Tanzim Ediliyor", *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.

⁵²¹ "Hayvanat Bahçesi –Pavyonların yapılması yakında müteahhide ihale edilecek-", *Akşam*, 2 Mayıs 1945, No: 9532. Belediye bu iş için 20 bin lira ödenek ayırmış, bu işle ilgilenen Belediye Reisi muavini B. Lütfi Aksoy profesör B. Kozvık'ın tanzim ettiği planı mahallinde tetkik etmiştir. Ayrıca, "Hayvanların barınması için inşa ettirilecek pavyonlardan bir kısmının plana göre, muhtelif ticari firmalar tarafından yaptırımları da uygun görülmüştür. Kendi malını ve müstahzaratını reklam etmek isteyen herhangi ticari müessese kendi para ile inşa ettireceği pavyonda istediği şekilde afişlerle mallarını reklam edebileceklerdir."

⁵²² "Hayvanat Bahçesi İnşaatı", *Ulus*, 4 Temmuz 1946.

⁵²³ "Şehitlikleri İmar Cemiyetinin Kongresi –Dünkü toplantıda yurd içindeki ve yurt dışındaki şehitliklerimizin esaslı suretle tesbit edileceği bildirildi-", *Vatan*, 27 Ocak 1947, Sayı: 2035.

⁵²⁴ "Beylerbeyinde Çocuk Bahçesi Açıldı", *Cumhuriyet*, 9 Temmuz 1946.

⁵²⁵ "Valinin Aylık Toplantısı –Dr. Kırdar dün gazetecilere, parklar ve yeşil sahalar hakkında izahat verdi-", *Vatan*, 17 Temmuz 1948, Sayı: 2567. Bu haber şu şekilde gazetede yer almıştır: "Dr. Lütfi Kırdar on senede, birkaç yüz bin lira masrafla şehrin meydanlarının ve ana caddelerinin ağaçlandırıldığını söylemiştir. Valinin uzun izahatından anlaşıldığına göre, bugünkü hali ile dahi İstanbul diğer medeni şehirlere nisbetle daha az yeşilliktir. Dolmabahçe, Harbiye, Maçka arasındaki vadide yapılan 2 numaralı park Paris'in Kolonya ormanı, Londra'nın Hayd parkı gibi bir tenezzüh yeri olacaktır. Fatih-Edirnekapi-Aksaray ve Topkapı caddeleri arasındaki geniş vadide uzanan yangın yerleri ile bazı meskun yerleri ihtiva eden 1 Nolu parkın inşası sonraya bırakılmıştır. Valinin anlattığına göre, Spor, Sergi sarayı, daimi sergi pavyonları, gazinolar ve Lûna Park iki numaralı parka

içinde değil, sur dışında Beyoğlu cihetinde yapılmaktadır. Park yaparken hedeflenen ise “Paris’in Kolonya ormanı, Londra’nın Hayd parkı gibi bir tenezzüh yeri” olmasıdır. Asrî şehirciliğin örnekleri, İstanbul için hedeflenen şehir kurgusunu ortaya koymaktadır.

26 Mayıs 1949’da Belediyenin Kısıklı ile Bulgurlu arasındaki Süreyya Paşa Korusu’nu tanzim ettirerek halka açmaya karar vermiştir. Aynı zamanda Fatih Parkı’nın genişletilmesi için bir proje hazırlanmış, projenin 500’üncü Fetih yıldönümüne yetiştirilmesi hedeflenmiştir.⁵²⁶ 12 Eylül 1949’da İstanbul’da 2 Numaralı Park’ın açılışı yapılmıştır. Açılış konuşmasında Kırdar parkı şu şekilde sunmuştur: “Parkın medeni şehirler için bir süs değil bir ihtiyaç olduğunu muhterem heyetinize izaha lüzum görmem, İstanbul’un imar planı yapıldığı zaman şehrin 2 numaralı parkı olmak üzere, Taksim-Dolmabahçe-Harbiye-Maçka arasındaki bu geniş saha ayrılmıştır.”⁵²⁷

İstanbul’da Cumhuriyet döneminin meşhur plajı Florya’dadır. Florya plajından sonra; “... Salacak, Küçüksu, Büyükada, Yörükali, Heybeli, Moda, Fenerbahçe, Caddebostanı, Suadiye, Bostancı ve daha ilerisinde Çamlı plaj bu sene faaliyete geçerek büyük rağbet kazanacaktır.” Ayrıca Küçükçekmece Gölü’nün mülkiyet sahibi Akif Toksu, soyadını verdiği bir kır gazinosu açmış, geniş arazisinin bir kısmını parsellere ayırarak satmış, büyük bir kısmına da özel plaj yeri olarak düzenlenme projesi geliştirmiştir. Silivri’de de şarap amillerinden birisi büyük bir plaj organize edecektir. Çünkü Silivri plajı çok uzun olup, deniz diz boyunu geçmemektedir.⁵²⁸ Florya Plajı’ndaki kiracı, plajları Belediye’ye bırakmaya razı olur ve plajlar belediye yönetimine devredilir.⁵²⁹

yapılacaktır. Bu parkın getireceği gelirle de 1 Nolu park ele alınacaktır. Şehrin 50 yıllık imar planı, beşer yıllık programlara tatbik edilecektir.”

⁵²⁶ “Belediye Tarafından Açılacak Parklar”, *Vatan*, 26 Mayıs 1949, Sayı: 2877.

⁵²⁷ “İstanbul’da 2 Numaralı Park Açıldı”, *Ulus*, 13 Eylül 1949. Kırdar’ın beyanâtı şu şekilde devam etmiştir: “...Burası esasen dereler ve bostanlardan ibaret bir yer idi. Bu geniş sahasının yeşil bir park haline konulması imar planıyla kararlaştırılmış ve bu karar muhtelif makamlardan geçerek kabul ve tasdik edilmiştir. Bundan sonra 650 bin metre kare tutan arazi tedricen istilak ve park kısım kısım tanzim edilmiş yollarla kanalizasyonu yapılmıştır. Park’taki ve etrafındaki 9 yolun umumi uzunluğu 5720 metre ve yüz ölçüsü 84430 metre karedir. Son zamanlarda ikmal edilmiş olan yollardan Fatih’in kadırgalarını geçirdiği ve tarihi güzergah olduğu için sürülen kadırgalar yolu iltisaklarla beraber 1370 metre uzunluğundadır. Genişliği yaya kaldırımlarıyla beraber 34 metredir. Taşkılla açık hava tiyatrosu 1000 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindedir. Açık hava tiyatrosu ile Spor Sergi Saray yolu da 20 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde, Mete Caddesinin temadisi olan Gezi Yolunun tulü de 1000 metre genişliği ise 10 ile 15 metre arasındadır. Bu dört yol ile 2 numaralı parkın kanallarına 723318 lira sarfedilmiştir. Bu yollar kısmen beton kaplamalı olmak üzere makadam şose, kısmen de mozaik parkedir. Ana yollarını ikmale muvaffak olduğumuz 2 numaralı park bugün, Kültür Park denilen neviden modern bir park halini almış bulunuyor. Burası İstanbul’un tenezzüh, spor, iktisad, kültür ve eğlence merkezidir. Diktiğimiz ve dikeceğimiz 10 binlerce ağaç büyüdüğü zaman 2 numaralı park yemyeşil bir koru olacaktır. İlerde yapılacak otel gazino ve diğer eğlence yerlerle parkın turizm bakımından ehemmiyet ve kıymetinin daha çok artacağına şüphe yoktur.”

⁵²⁸ “İstanbul Bir Plaj Şehri Haline Geliyor”, *Ulus*, 24 Ağustos 1946.

⁵²⁹ “Florya Plajlarının İdaresi –Müstecir, plajları Belediyeye bırakmağa razı oldu-”, *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1949, Sayı: 8981.

4.1.3. Bayındırlık Çalışmaları

İstanbul'un imarı denildiğinde bayındırlık hizmetleri olarak sayabileceğimiz; kamu yatırımları aracılığıyla semt ve meydan düzenlemeleri; su, kanalizasyon, elektrik, telefon ve gaz gibi altyapı hizmetlerinin organizasyonu; yolların açılması, tramvay-metro çalışmaları, havaalanı, liman gibi şehir içi ve şehir dışı trafiğin düzenlenmesi çalışmaları akla gelmektedir. 1930-40'lı yılların asrî şehircilik algısında; bu hizmetlerin organize edildiği bir şehir planının hazırlanması ve bu planın araziye tatbiki akla gelmektedir. İstanbul'da II. Meşrutiyet döneminde Cemil Topuzlu döneminde büyük imar hareketleri yapılmış, daha sonra Cumhuriyet döneminde Haydar Bey, Emin Erkul ve Muhittin Üstündağ dönemlerinde de İstanbul'un bayındırlık hizmetlerini sürdürecektir. İmar hamleleri icra edilmiştir. Ancak 1937'de, İstanbul'un Nazım İmar Planı, Prost tarafından hazırlanarak uygulamaya konulduktan sonra; bayındırlığa yönelik imar çalışmaları daha bütüncül hedeflere yönelme iddiasını taşıyarak İstanbul'u gelecek elli yıla hazırlama hedefini ortaya koymuştur.

4.1.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri

Kırdar ve CHP İstanbul Başkanı, Eyüp'te başlayacak imar işlerini incelemişlerdir.⁵³⁰ Siyasi parti temsilcisi olarak da imar programları takip edilmektedir. Eyüp'ün önce yolları yapılacak, sonra eski eserleri korunacaktır.⁵³¹ Bu haberde, Anadolu Yakası imarının ihmal edilerek gecikmesi gibi Eyüp'ün ihmal edildiği belirtilmektedir. Şehrin çeperde kalan eski meskun alanlarının imarı yeni alanlara göre geç başlamaktadır. Bu durum, kamu yatırımlarının göz önündeki alanlara yoğunlaştığını ortaya koymaktadır. Parti kongrelerindeki "halk dilekleri imarı yönlendirmelidir", vurgusu yerel siyasetin kendi dinamikleri ile oluşmaya başladığının ilk göstergelerindendir.

İUMDK, Eyüp iskele ve cami civarının 1/500 ölçekli tafsilat planını görüşmüş ve karara bağlamıştır.⁵³² Bu kararda iskelede bina yıkımı yapılması ve burada yeşil

⁵³⁰ "Eyüp'ün İmarı İçin", *Ulus*, 20 Nisan 1945.

⁵³¹ "Eyübün İmarı –Evvela yollar yapılacak, sonra eski eserler korunacak-", *Akşam*, 11 Mart 1946. Haber metninin ilk paragrafı şu şekildedir: "Eyüp kazası şimdiye kadar gerek imar, gerek inşaat bakımından çok ihmal edilmiş, bakımsız kalmış bir semttir. Belediye, gerek Parti kongrelerinde ileri sürülen halk dileklerini tahakkuk ettirmek, gerek hakikaten ihmal edilmiş şehrin bu tarihi köşesini layık olduğu vaziyette imar etmek üzere bazı ciddi teşebbüslere girişmiştir. Geçen sene Sarat yolunu yaptırmış, burada kasabaya dökülen yağmur sellerinin hücumuna mani olmuştu. Bu sene de Eyüp-Rami, Rusçuk Yaranı şosesini ve Cuma Camisi yollarını yaptırmaya karar vermiştir."

⁵³² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1948, İndeks 2072140, Cilt No: 18, Karar No: 354. Karar şu şekildedir: "1- İskele civarında yapılmakta olan fotoğrafı ilişik binanın derhal kaldırılması, 2- Y. Yeşil sahasının umuma mahsus bir bahçe halinde bırakılması ve bu mahalde inşaatı

sahanın korunması kararı verilirken, iskele üstünde geniş bir alan imar açılmaktadır. Bu karar aslında bölgede yeşil alana bırakılmış bir yerin imara açılması kararıdır. Ve semt düzenleme değil, var olan yeşil alan düzenini bozmak anlamına gelmektedir.

Gazetelerde yer alan imar haberleri kamuoyunun oluşmasını sağlamaktadır, oluşan kamuoyu baskısı da imar çalışmalarına yön vermektedir. Üsküdar Şemsipaşa Meydanının Mahrukat Ofisi tarafından odun deposu olarak kullanılmasının gazetelerde eleştirilmesi üzerine Mahrukat Ofisi meydanaodaki odunları boşaltmaya başlamıştır.⁵³³

Kadıköy’de imar faaliyetleri başlayacak; evvela İskele-Mühürdar-Moda yolu açılacaktır.⁵³⁴ Bu habere göre, 1946 yılına kadar İstanbul’un Anadolu yakasında ciddi bir imar faaliyeti yürütülmemiştir. Ayrıca planın uygulanmasını erteleyen sebep yine plan hazırlayıcılarının bir hatasından veya başka teknik aksaklıktan kaynaklanmaktadır ki, tadilat gerekmiş ve imar uygulaması ertelenmiştir.

İUMDK, Kadıköy’de Marmara Sahili boyunca ayrıık nizam binalar, eski yapılaşmış bölgede ise bitişik nizam yapılmasının uygun olacağı; Tuğlacı Emin Bey Sokağı’nın 20 metre yakınında yeni sokak açılması sürecinin en ekonomik şekilde çözecek bir yolun benimsenmesine karar vermiştir.⁵³⁵ İmar kararları ekonomik durumu gözetken ve estetik anlayışı sürdürmeye çalışan bir yapı gözetmektedir.

Belediye Karaköy Meydanı’nı genişletmek için hazırlıklarına başlamış, plana göre Karaköy mıntıkası, Tünel’den denize ve Yüksek Kaldırım’dan Kadıköy İskelesi rıhtımına kadar tamamen açılacaktır. İstimlaki önlemek için binalarını işyeri yapmak

kat’iye müsaade olunmaması ve fabrikanın bulunduğu mahalden fazla tevessü etmemesine ve bu halka bırakılan sahaya doğru ilerlemesi hususunda dikkat ve itina edilmesi, 3-Zal Mahmutpaşa Caddesi-Balcı Yokuşu-Haydarbaba Caddesi-Maslak Yokuşu ile mahdud olan ve dahili yeşil saha olarak gösterilen sahanın müstakbel inkişaf sahası olarak tefriki ve ayrıca etüd edilmesi...”

⁵³³ “Üsküdar Meydanı Odunluk Olmaktan Kurtuldu”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1945, Sayı: 7561.

⁵³⁴ “Kadıköyün İmarı Evvela İskele-Mühürdar-Moda yolu açılacak”, *Akşam*, 18 Şubat 1946, No: 9819. Haber şu şekildedir: “Belediye şimdiye kadar imar faaliyetini daha ziyade İstanbul ve Beyoğlu semtlerinde inhisar ettirmişti. Diğer taraftan Bebekten İstinyeye kadar sahil yolunun inşası ile Boğazın Rumeli yakasının mühim bir ihtiyacı temin edilmiştir. Şimdi Boğazın Anadolu yakasının ve Kadıköyünün imarına başlanacaktır. B. Prost’un hazırladığı imar planı evvelce tasdik edilmişti. Planda Mühürdarla Moda arasındaki biri geziye, diğeri münakaleye ait iki yolun istikameti hakkında küçük bir değişiklik yapılması icab ettiğinden, Kadıköy planının tatbikatı gecikmişti...”

⁵³⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 10 Ekim 1947, İndeks 2071577 cilt no: 17, karar no: 159. Bu kararda bina yapım esaslarını içeren 1. Madde şu şekildedir: “Kadıköy imar planında iskeleden başlayarak Marmara sahili boyunca imtidat eden cadde, umumi surette ayrıık nizam tatbiki düşünülmüş olduğu görülmekte isede, bu caddenin imtidadınca evvelden beri bitişik nizamın tatbik edilmiş olduğu ve orta kısmının hemen tamamen bu tarzda inşaatı ihtiva ettiği görülmüş ve yapılan binaların sağ ve sol iki makus uçlarında üçer dörder parça arsalarda ayrıık nizamın tatbiki hem yersiz ve sebebsiz olduğu ve hem de nahoş bir manzara husule getireceği ve hususile oradaki müfrez arsaların genişlikleri ekseriya onar metre olması hasebile ayrıık nizamın tatbikine imkan olmadığı ve bu şartın tatbikinin vatandaşları izhar edeceği gibi istimlaki cihetine gidildiği takdirde de belediyenin nazarını mucip olacağı mütalaasile bu caddede ayrıık nizamda inşaatın yeri olmayacağı...”

isteyenlerin müracaatları dikkate alınmayacaktır.⁵³⁶ Bir imar hamlesini duyurulurken, dönemin istimlakten kaçma yolu olarak görülen, konutları işyerine çevirme işleminin geçersiz olacağı vurgulanmaktadır. İşyerinin istimlakinden kaçınılması ticari potansiyelin baltalanmak istenmediğinin bir göstergesi sayılabilir.

Karaköy Meydanı istimlak süreci ilerlemektedir, Belediye kamu yapılarının da içinde bulunduğu istimlak planını onaylaması için İçişleri Bakanlığı'na göndermiş, yıkılacak binalarda işyeri bulunanların İçişleri Bakanlığı'na müracaatı üzerine, bakanlık bu binalar yıkılmadan meydan düzenlenmesinin yapılıp yapılamayacağını sormuş; belediye ise, bu binalar yıkılmadan bu bölgede oluşan seyrüsefer tıkanıklığının önlenemeyeceğini açıklayan raporu bakanlığa sunmuştur.⁵³⁷ İmar çalışmalarında vatandaş belediye ile olan sorununu yerel süreçte çözemediğinde, merkezi hükümetin kanallarına itirazını belirtmektedir.

İUMDK, Şişli Meydanı ve Şişli Camii etraf ve civarına ait 1/500 ölçekli imar planını tetkik etmiş, Şişli Meydanının düzenlenmesinde, meydanı daraltacak tecavüzlerin önlenmesi ve bölgede resmi kurumlara ayrılan sahanın kot farkını giderecek tevsi planının hazırlanması şartı ile kabul etmiştir.⁵³⁸

İUMDK, Ortaköy'de 250 dönümlük bir arazinin ifrazı meselesini; Yıldız Posta Yolu'ndan ayrılıp mahallenin ortasından geçerek Ortaköy'de son bulan yolun genişletilmesi, küçük yolların kesişim ve bitiş noktalarında otomobillere manevra yapabilecek kavşakların oluşturulması, Ortaköy Mezarlığı'na köy tarafından bir yol yapılması, karakol ve mektep yeri olarak bırakılan yerlerin tapuya tescili, yollar açılmadan bu bölgede inşaata müsaade edilmemesi şeklinde karara bağlamıştır.⁵³⁹ Bu uygulama şehirde yeni imar açılan bölgelerde izlenecek yöntemin oluştuğunu göstermektedir. Bu kadar büyük bir alan imar açılırken, kamusal terklerin yapılması ve yolların açılması öncelenmektedir.

4.1.3.2. İstanbul'a Lastik Tekerleğin Girişi

Her şehrin, bir yerleşim mantığı vardır. Sanayi devrimi öncesi İstanbul'unda ulaşım; yaya, hayvanlar, insan ve rüzgar gücünü kullanan deniz araçları vasıtasıyla

⁵³⁶ "Karaköy Meydanı -Belediye, yıkılacak binaların hazırlıklarına başladı-", *Vatan*, 29 Ekim 1948, Sayı: 2668.

⁵³⁷ "Karaköy Meydanı Açılıyor, -Belediye İçişleri bakanlığına göndermek üzere hazırladığı raporda bazı binaların istimlak edilmesi icap ettiğini bildirdi-", *Vatan*, 20 Aralık 1948, Sayı: 2720.

⁵³⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Aralık 1948, İndeks 2072141, Cilt No: 18, Karar No: 355.

⁵³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1949, İndeks 2072145, Cilt No: 18, Karar No: 361.

yapılmaktadır. On dokuzuncu yüzyılda ulaşım sorunu, mekanik enerjiyi kullanan deniz araçları ve tramvaylar vasıtasıyla sağlanmaya başlanmıştır. Yirminci yüzyılın ulaşım aracı ise otomobildir; otomobil, tüm tarihi şehirlerde olduğu gibi İstanbul'da da ulaşım mantığını ve şehrin yüzyıllardır oluşan yerleşim tarzını dönüştürmüştür. Artık her yere kısa sürede ve zahmet çekmeden ulaşımın vasıtası haline gelen otomobil, İstanbul'u da baştan aşağıya şekillendirmiştir. Özellikle tarihi semtlerin dönüşüm ve yıkım hikayelerinin temelinde otomobil kurgulu şehir planını aramak gerekmektedir. 1940'lı yıllarda İstanbul'da artık otomobile teslim edilmiştir ve tüm plan ve imar uygulama faaliyetleri bu çerçevede organize edilmiştir: yıkılan binalar, açılan geniş yollar, köprüler ve garajlar.

Yolların açılması tarihi bölgelerde bir yıkım ve hafriyat işidir. Ancak açılan yolların asfaltlanması otomobil seyahatinin bir ileri noktasıdır. Ve İstanbul'daki tüm yollar asfaltlanmadığından, şose yolların üstleri katranla örtülerek, tozlanmanın önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Bu durumum Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmuştur. Mecliste, vilayet ve kazalarını birbirine bağlayan 11 yolun 2.315.000 liraya tamir ve katranla kaplanması konuşulurken; üyelerden Abdülkadir Karamürsel, yol katranlamanın bir çözüm olmadığını, katrana Avrupa'dan getirilen “bütüm” maddesinin katılmaması nedeniyle, katranlanmaya para harcamak yerine şose yapılmasını önermiştir. Bu öneri karşısında Kırdar, ise asfalt şose yapmak asfaltdan pahalı olduğu için ve şose yollar toz oluşturdıklarından, bu yolların katranla kaplandığını belirtmiş ve bütçe mazbatasını kabul edilmiştir.⁵⁴⁰

Eminönü-Unkapanı arasında açılacak caddenin genişliği 32 metre olarak tespit edilmiştir.⁵⁴¹ Eminönü-Unkapanı arasındaki sahanın tanzimi için hazırlanan planın tatbikatına geçilmiş, Unkapanı'ndan itibaren istimlâklere başlanmıştır.⁵⁴² Kırdar, Unkapanı-Hal yolunu tetkik etmiş ve bu yolun süratle açılması gerektiği talimatını vermiştir.⁵⁴³

Cumhuriyet Gazetesi'nde; Dolmabahçe stadı etrafı yolları bloğuna ait olan Yoruldum Yokuşu'nun bir hafta sonra açılışının yapılacağı fotoğrafı ile verilmektedir.⁵⁴⁴ Eski adı Yoruldum Yokuşu olan, Dolmabahçe-Maçka yolu açılmıştır. Bu yol, çok uzun bir yol değildir; ancak, Şişli-Harbiye-Maçka bölgesinden

⁵⁴⁰ “Asfalt ve Katranlı Yollar Hakkında Şehir Meclisinde Müzakereler”, *Cumhuriyet*, 2 Mart 1945, Sayı: 7375.

⁵⁴¹ “Unkapanı Caddesi”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1945, Sayı: 7398.

⁵⁴² “Eminönü-Unkapanı Yolu Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1946, Sayı: 7822.

⁵⁴³ “Unkapanı-Hal Yolu”, *Cumhuriyet*, 18 Mart 1949, Sayı: 8836.

⁵⁴⁴ “İstanbulda Yeni Yollar”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1946, Sayı: 7845.

Dolmabahçe-Kabataş-Fındıklı-Tophane-Galata Rıhtımı- Karaköy ve Galata Köprüsüne inen en kısa yol olmuştur.⁵⁴⁵ Bu iki haber kıyaslandığında 7 gün olarak verilen açılış süresinin, 44 güne çıktığı görülmektedir.

Dolmabahçe-Maçka yolu açılmıştır; ancak, Taksim Karaköy arası ulaşım için Prost; Karaköy-Taksim arasını geçecek, Yüksekaldırım'ın altından Tophane'ye doğru uzanacak, Boğazkesen Caddesi'nin üstünden bir köprü ile taksime bağlanacak bir yol önerisinde bulunmuştur. Bu öneride bazı binalar köprü altında kalacaktır, haber Prost'un bu önerinin maliyetini etüd ettiğini belirtmektedir.⁵⁴⁶

1946 yılı içerisinde Üsküdar'da açılacak yolların listesi gazetede verilmektedir.⁵⁴⁷ Bu listeye bakıldığında Selimiye Kışlası-Karaca Ahmet Mezarlığı-Bağlarbaşı arası tüm yollar ve Beylerbeyi'ndeki temel yolların düzenlenmesinin planlandığı görülmektedir.

İUMDK, Boğaziçi-Anadolu sahil yolunun Kandilli mıntıkasına isabet eden kısmının 1/500 ölçekli planını onaylamıştır.⁵⁴⁸ Bu kararda; üst ölçekli planda sahil yolunun deniz kenarından geçirildiği, ancak bu uygulanırsa inşaat maliyetleri ve bina manzarası kapama nedeniyle bu yolun içerden geçirilmesinin ve boş bina arsalarına manzarayı kapatmayacak iki kat ruhsat verilerek çözülmesinin en uygun olacağını belirten bir plan onaylanmıştır. Burada hem vatandaş menfaatleri hem de kamu menfaatleri gözetilmeye çalışılmaktadır.

⁵⁴⁵ “Dolmabahçe-Maçka Yolu Açıldı”, *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1946, Sayı: 7890.; “Dolmabahçe-Maçka Yolu Törenle Açıldı”, *Ulus*, 3 Ağustos 1946.

⁵⁴⁶ “Galatadan Taksime Yeni Bir Yol Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1946, Sayı: 7892.

⁵⁴⁷ “Üsküdarın Yolları”, *Cumhuriyet*, 28 Haziran 1946, Sayı: 7854. Haber metni şu şekildedir: “Bu yıl Üsküdar ilçesinde, daimi amale marifetiyle yapılacak yollar şunlardır. Dünder, Münecimbaşı, Serviköşkü, Harem İskelesi, Selimiye İskelesi Caddesi, Servilik Caddesi, Şemsi Efendi Sokağı, Selimiye Hamam Sokağı, Çiçekçibostanı, Ayarcıbaşı, Maşacıarif, Sokağı, Temaşa Sokağı, Trablus Sokağı, Sarıgazi Caddesi, Defterdaroğlu, Fıstıklı Sokağı, Küplüce İstinad Duvarı, Küplüce Bayır Sokağı, Seyidahmet Deresi Yolu, Beylerbeyi-Küplüce, Küçük Yokuş, Muteahhid Y, Bağlarbaşı Meydanı, Abdullahaga Caddesi, Nuhkuyusu Caddesi, Bülbüldere Caddesi, Doğancılar Caddesi, Paşalimanı, Bülbüldere, Yalıboyu, Abdullahaga, Tunuslu Mehmedpaşa Caddeleri.”

⁵⁴⁸ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Kasım 1947, İndeks 2071735, Cilt No: 17, Karar No: 300. Genel Meclis Karar Metni Şu Şekildedir: “Boğaziçi-Anadolu sahil yolunun kandilli mıntıkasına isabet eden kısmının 1/500 mikyaslı tatbikat planını tetkiki neticesinde bu kısmın; 1/2000 mikyaslı nazım planda deniz kenarını takip etmesi kabul edilmiş ise de, Bayındırlık bakanlığınca müşkilat ve istilzam ettireceği masraf göz önünde tutularak mevcut yolun tevsi suretile ıslahı tercih edilerek planda (C) harfile gösterilen noktaya kadar tatbik edildiği ve bu gayri muayyen vaziyet yüzünden yangın harabeleri halinde kalmakta olduğu da nazarı dikkate alınarak, İmar Müdürlüğünce hazırlanan 1/500 mikyaslı tatbikat planı; 1- Yol sahilde yapıldığı takdire mevcut yapılarla arsaları istimlak edilecek ve rıhtımda tulu kamilince yeniden inşa veya esaslı tamirat yapılacağı cihetle çok masraflı olacağı, 2- Sahil yolu tatbik edildiği takdirde yeni binaların halen mevcut yol üzerinde yapılması mecburiyeti karşısında yolun ipkısı icap edeceği ve buna mukabil de yeni yapılacak yol üzerinde hiçbir bina bulunmayacağı, Yeniden yapılacak yollara iki kattan fazla irtifa verilmemek ve ayrık nizam tatbik edilmemek suretile mevcut yolda manzaranın kapanmayacağı gibi tulani meylinde tashihi mümkün olacağı cihetle bu planda tercih sebebi görülerek planın muvafık bulunduğu ve yeniden yapılacak yolların ayrık nizamda ve çatı seviyeleri yolun manzarasını kapamıyacak irtifada yapılmaları kaydile kabul edildiğine dair İmar Karma komisyonun tasdikli örneği bağlı tutanağı genel meclisin 11.11.1947 tarihli toplantısında okunarak tutanağın sondan ikinci satırında tab hatası olarak (kapayacak) şeklinde yazılan kelimelerin (kapamayacak) suretinde tashihi ile kabul edilmiştir.

Üsküdar-Beykoz arası asfalt yol yapımı için yapılan keşifte 3.5 milyon liraya ihtiyaç vardır, ancak bahsi geçen sene içerisinde bu paranın tahsisi yapılamayacaktır, 1947 yılında bu yol için 80 bin lira ayrılarak Beylerbeyi Sarayı'nın arkasındaki yolun genişletilecek, sahile sapmadan doğruca yola devam etme imkânı hasıl olacaktır.⁵⁴⁹ Bu ilan, bir yıl önceki haberle birlikte değerlendirildiğinde, aslında bütçe yetersizliği nedeniyle pansuman tedbirlerle idare edildiğini, ihalenin de kapalı zarf usulü olması verilecek firma konusunda idarenin belirleyici olma arzusunu ortaya koymaktadır. 1947 yılı içerisindeki Belediye bütçesindeki, yol ödeneğini ilçelere taksim edilerek ikinci ve üçüncü derecedeki arka sokaklar tamir edilecektir.⁵⁵⁰

10 Ekim 1947'de yayınlan bir haber İstanbul'daki trafik sorunundan şu şekilde bahsetmektedir: "İstanbulda nakil vasıtaları gittikçe çoğalmakta, kazalar da o nisbette artmaktadır. Hatta bazı caddelerde karşıdan karşıya geçmek bir mesele halini almaktadır. Halen işleyen motörlü nakil vasıtalarının sayısı 4200'ü geçmiştir. Peyderpey gelecek olan 50 otobüs ve gene gelmesi beklenen 500 otomobil şehir dahilinde işlemeğe başlayınca adeta korkunç bir manzara hasıl olacaktır. Askeri nakil vasıtalarıyla, arabalar ve tramvaylar yukarıdaki miktardan haricidir." ⁵⁵¹ Bu haberde Eminönü-Unkapanı yolunu açmanın en iyi çözümlerden birisi olacağı ileri sürüldüğü belirtilmektedir. Ancak, lastik terekleli ulaşım tercihinin doğuracağı sonuçlar 1947'de bile ürpertici bulunmaktadır. Planlama kavramının bu kadar konuşulduğu bir dönemde; plansız büyümenin sonuçları, yaşandıkça sindirilerek öğrenilmektedir.

İUMDK, seyrüseferin oluşturduğu sorunları çözmek için en pratik yolu tercih etmektedir. Bu oturumda, şehirde seyrüseferi tazyik eden bütün caddelerin açılması genel prensibi vurgulanırken Eminönü Meydanı'nda, Kadıköy Yoğurdçu Köprüsü arasında bulunan küçük binaların yıkılması kararlaştırılmıştır.⁵⁵² Bu karar, sorunlar biriktiğinde plan ve istimlak gibi süreçlerin hızlandığını göstermektedir.

İUMDK, sokakların arnavut kaldırımı yapılanlarının çok çabuk bozulduğu bu nedenle tahsisat az olsa bile yolların parke taşı ile döşenmesi gerektiği önergesi icra

⁵⁴⁹ "Üsküdar-Beykoz Asfalt Yolu –yolun inşası için 3.5 milyon liraya ihtiyaç var-", Cumhuriyet, 6 Mart 1947, Sayı: 8100. 1 Nisan 1948'de Üsküdar-Beykoz yolunun ihale ilanı gazetelerde yer almıştır. İlan şu şekildedir: "Üsküdar-Beykoz yolunun Beylerbeyi-Tünelbaşı ve Vaniköy-Kandilli kısımlarının şose kaldırımı ve kaplama inşaatı kapalı zarf usulü ile eksiltmeye konulmuştur. 54.284,43 lira tutan keşif bedelinden 7000 lirası 1948 yılı bütçesinden ve geri kalan kısmı da 1949 yılı bütçesinden ödenecektir." "İstanbul Belediyesi İlanları", *Vatan*, 1 Nisan 1948, Sayı: 2460.

⁵⁵⁰ "Arka Sokaklar Tamir Edilecek", *Cumhuriyet*, 10 Mart 1947.

⁵⁵¹ "Şehrin Yol Derdi Gittikçe Büyüyor –İlk acil çarenin Eminönü-Unkapanı yolunu açmak olduğu ileri sürülüyor-", *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1947, Sayı: 8317.

⁵⁵² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 9 Aralık 1947, İndeks 2071714 Cilt No: 17, Karar No: 280.

edilmek üzere başkanlık makamına iletilmiştir.⁵⁵³ İUMDK görüşmelerinde beş üye Kadıköy Kuşdili-Kalamış arası sahil yolu için öneride bulunmuştur.⁵⁵⁴ Bu öneri, somut yol güzergahları tavsiye etmekte ve öneri görüşülerek başkanlık makamına iletilmektedir.

İUMDK, Tophane-Taksim yolunun güzergah projesini görüşmüştür. Bu görüşmede alınan karar;⁵⁵⁵ uygulanacak projenin tüm ayrıntılarını içermekte ve projenin takibinin de müstacelen “acele” olması temenni edilmektedir. Bu imar konusunda yaşanan gecikmelerin İUMDK kararlarına yansıyan boyutunu göstermektedir.

İUMDK’nu, Karagümrük’te Löküncüler Bostanının ifrazını görüşmüşler ve bu bostanı parsellere ayırırken sahibinin rızasıyla yollar açılmasına karar vermişlerdir.⁵⁵⁶ Bu örnek, sur içindeki bir bostanda yolların nasıl açıldığını göstermektedir. Sokak genişlikleri ayarlanmakta ve kamu adına terk edilecek alanlar bedel ödenmeden, mal sahibi tarafından rıza ile gerçekleştirilmektedir.

İUMDK, Mecidiyeköyü’nde yol genişletme kararı almıştır.⁵⁵⁷ Yapılan yolların tek tek genişliklerinin nasıl artırılacağını tasvir eden bu karar, yeni gelişim alanlarında geniş yol oluşturma’nın ilk örneğini oluşturmaktadır.

Ankara, İstanbul’a bağlanacaktır. “Büyük yol programı” başlığı ile verilen haberde; yol çalışmalarına Ankara’dan başlandığı, 1949 yılında tamamlanması planlan yol için İzmit’ten Pendik’e bir sahil yolu açılacağı, 9 metre genişliğinde açılacak şose yolun 457 kilometre olacağı belirtilmektedir. Haberin diğer dikkat çekici tarafı ise Amerikan yol mütehasısı Mister Marşal (Marshall)’ın bu projenin danışmanı olarak;

⁵⁵³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 17 Şubat 1948, İndeks 2071915, Cilt No: 13, Karar No: 132.

⁵⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 20 Şubat 1948, İndeks 2071927, Cilt No: 18, Karar No: 141. Karar metni şu şekildedir: “Kadıköyde Kuşdili dere yolundan başlamak ve Kalamış koyunda nihayet bulmak üzere bir sahil yolu açılması bu muntika için evvelce hazırlanmış olan plan icabından bulunmuş ve bu yolun dere ağzından Kalamış iskelesine kadar olan kısmının suyu çekilen denizden geçirilmesi suretile inşası kararlaştırılmış olduğundan iskeleden sonraki kısmının da aynı şekilde sığ olan denizden geçirilmesi suretile planda tadilat icrası hakkında beş üye tarafından verilen bağlı önerge Genel Meclisin 20.2ç948 tarihli toplantısında okunarak tetkikat icrası için Başkanlık makamına tevdi olunmuştur.”

⁵⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Şubat 1948, İndeks 2071925 Cilt No: 18, Karar No: 139. Karar şu şekildedir: “Tophaneden başlayarak Cihangir ve Sıraservileri takiben Taksime giden yolun bugün pek izdihamlı bir hal alan Karaköy-Taksim seyrüseferine yardımcı bir yol haline getirilmesi için meb’deden İtalyan Hastanesine kadar olan meylin projedeki inkişaf yapılmak suretile % 18’den % 11’e indirilmesi ve Sıraserviler caddesinin genişliği 15 metre olduğundan bunun davacı olan bu yeni yol genişliğinin de aynı miktar olması suretile hazırlanan güzergah projesinin müstacelen takibi temenisile tasdiki uygun görüldüğüne dair İmar Karma Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 26.2.948 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”

⁵⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1948, İndeks 2071936 Cilt No: 18, Karar No: 152.

⁵⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 5 Haziran 1948, İndeks 2071573 Cilt No: 17, Karar No: 158.

“Türk mühendislerle çalışmaktan fazlasile memnunum. Biz Türkiye’ye bir sene için gelmiştik. Bu müddetin uzatılmasını çok arzu etmekteyiz. Memleketiniz yakında dünyanın en güzel yollarına kavuşacaktır” beyanatını vermesidir.⁵⁵⁸ Ankara-İstanbul asfalt yolu, Nallıhan’dan ayrılacak bir kolla Eskişehir’e bağlanacak, bu proje gerçekleşirse orta Anadolu’nun Türkiye’nin can damarı haline gelecek, Garbi Anadolu-Ege Bölgesi’yle birleşecek ve büyük iktisadi faydalar ortaya çıkacaktır.⁵⁵⁹ İstanbul-Ankara yolu asfaltla bağlanacak, Edirne-İstanbul yolunun asfaltlanması bitirilecek ve Ankara-İstanbul yolunun devamı olan Koçhisar-Aksaray-Adana yolu güneye uzanacak şekilde inşa edilecektir.⁵⁶⁰ Ülke genelindeki bu yol çalışmaları, merkezi hükümet kontrolünde, ülkenin karayolu ile bütünleştirilmesini öngören bir projedir. Bu proje, iktisadi açıdan menfaat sağlayacak şekilde İstanbul’a ulaşımı kolaylaştırırken, aynı zamanda İstanbul’a göçünde yolunu kolaylaştırmaktadır. İstanbul’a kolay ulaşabilir olmak, şehrin kaderini dramatik bir biçimde belirlemektedir.

Eminönü rıhtımı tamir edilerek otomobil parkı yapılacak, böylece rıhtımın yakınındaki yolun tıkanıklıktan kurtulacak, ayrıca yeni postanenin (Sirkeci Postanesi) arkasındaki Aşirefendi Caddesi, Sultanhamamı ve Mercan’dan Beyazıd’a çıkan yol parke olarak yeniden inşa edilecektir.⁵⁶¹ 1949 yılı tahsisatına alınmış olan Beşiktaş-Yıldız yolu, Mecidiyeköyü’ndeki Sakızağacı Sokağı, Beşiktaş’ta Sinanpaşa Köprü Sokağı-Dikilitaş Yolu, Bakırköy Fabrikalar Yolu müteahhide ihale edilmiştir.⁵⁶² İstanbul’da 1949 yılı içerisinde 1.170.000 lira sarfile 93.450 metrekare şose ve 179.765 metrekare asfalt kaplama yapılacaktır.⁵⁶³

Ortaköy Deresi’nin kapatılması çalışmaları ve Lido önünden başlayarak Kuruçeşme İskelesi’ne uzanan yolun 17.5 metreye çıkarma çalışmaları başlatılmıştır. Bu haberin sonunda Vatan muhabirinin şu satırları, şehircilik meselelerinin nasıl siyasal propagandanın bir aracı haline geldiğini göstermektedir: “... Gerek Ortaköy deresinin

⁵⁵⁸ “Büyük Yol Programı –Ankara İstanbul Yolunun İnşası- , -Bu yol inşaatı 1949 yazında tamamlanacak ve İzmitten Pendiğe kadar bir sahil yolu açılacak-”, *Vatan*, 11 Ağustos 1948, Sayı: 2591.

⁵⁵⁹ “Ankara-İstanbul Asfalt Yolu”, *Vatan*, 22 Ağustos 1948, Sayı: 2608.

⁵⁶⁰ “Yapılmakta ve Yapılacak Yollarımız –Her hafta hummalı bir faaliyet devam ediyor-”, *Ulus*, 9 Haziran 1949.

⁵⁶¹ “Yapılacak Yeni Yollar –Eminönü rıhtımı tamir edilecek, ayrıca bir otomobil parkı yapılacak-”, *Vatan*, 16 Mart 1949, Sayı: 2806.

⁵⁶² “Belediyenin Yol ve İnşaat Faaliyetleri”, *Vatan*, 6 Nisan 1949, Sayı: 2827.

⁵⁶³ “İstanbulda Bu Sene Yapılacak Yollar –Bir milyon yüz yetmiş bin lira sarfile 93,450 metre kare şose, 179,765 metre kare asfalt kaplama yapılacak-”, *Vatan*, 8 Mayıs 1949, Sayı: 2859. Haber devamında yapılacak yol adları ve uzunluklarını içermektedir. Bu yolların yapılış hedefi de şu şekilde açıklanmaktadır: “Bu programın hedefi, şehrimize gıda maddeleri ve mahrukat getirilen yolları ön planda tutarak nakliyyede ucuzluğu temin etmektir.” Ayrıca, İstanbul Belediyesi 1949 yılı bütçesinde koyduğu tahsisat gereği Fatih kazası dahilinde yapılacak cadde, sokak ve kaldırımların inşası 174 bin liraya, Eminönü kazasında da cadde ve sokakların inşası da 50 bin liraya ihale edilmiştir. “Fatih ve Eminönünde Yapılacak Yollar”, *Vatan*, 8 Haziran 1949, Sayı: 2890.

ve gerekse Lido-Kuruçeşme yolunun genişletilmesi keyfiyetini takdirle karşılırsınız. Fakat bizim burada üzerinde durmak istediğimiz mühim bir nokta vardır. C.H.P. mensupları, tamamen bir şehircilik faaliyetine ait olması lazım gelen dünkü merasimlere siyasi bir gösteri mahiyeti vermeye çalışmıştır. Her iki tarafa da altı oklu C.H.P. bayrakları asılmış ve bu merasimler biter bitmez bu bayraklar toplatılmıştır. Ayrıca C.H.P. Beşiktaş başkanı, yaptığı konuşmada, yalnız bu şehircilik faaliyetini değil, bir idare adamı olan Valiyi de kendi partisine mal edici bir tavır takınmıştır...⁵⁶⁴ Bu durum, çok partili döneme geçiş aşamasında, yazılı basın başta olmak üzere, kamuoyunda iktidar partisine yönelik eleştirilerin daha yüksek sesle dile getirildiğini göstermesi açısından önemli bir örnektir.

4.1.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

Toplu taşıma araçlarının dönüşümü ile İstanbul'da yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmaktadır. Kullanılan her asrî şehircilik unsuru, kendi kültürünü de beraberinde getirmektedir. Otobüs ve araçlar İstanbul'da çoğaldıkça park yerleri ve garajlar ihtiyaç haline gelmektedir.

Şişli'de 90 otobüs alacak genişlikte, her türlü fenni ve teknik servisi içerecek, 1.800.000 liraya mal olacak garaj inşaatına Aralık ayının ilk haftasında başlanacaktır.⁵⁶⁵ Ancak yapılan keşfin yanlışlığı ve problemin zamanında çözülememesi⁵⁶⁶ kamu kaynaklarının israfına sebep olmakta, idare ve müteahhit mahkemelere düşerken, halk yalnızca izleyici kalmaktadır.

Eminönü Meydanı'nda saat direğinin bulunduğu refüj kaldırılmak suretiyle bir otomobil parkı oluşturulmaya başlanmıştır. Ayrıca Liman Hanı karşısındaki arsa açılarak bir otomobil parkı daha oluşturulacak ve Altıncı Belediye Şubesi'nin karşısındaki otomobil parkı da genişletilecektir.⁵⁶⁷

⁵⁶⁴ “Ortaköy Deresi Kapatıldı Kuruçeşme Yolu Açıldı –Dün iki tören yapıldı–”, *Vatan*, 30 Ağustos 1949, Sayı: 2971.; aynı haber *Ulus* gazetesinde normal bir açılış olarak yansımıştır. “Ortaköy-Kuruçeşme Yoluna Başlandı”, *Ulus*, 30 Ağustos 1949.

⁵⁶⁵ “Şişli’de Büyük Bir Garaj Yapılacak”, *Ulus*, 24 Kasım 1946.

⁵⁶⁶ “Otobüs Garajı Niçin Yapılamıyor?-İdare ile müteahhid arasında ihtilaf çıktı”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1947, Sayı: 8163. Şişli’de yapılacak garaj konusunda Tramvay ve Elektrik İdaresi ile Müteahhit Suad Genbark arasında bir ihtilaf çıkmış ve bu nedenle garajın inşası devam etmemektedir. Müteahhidin uzun zaman geçmesine rağmen işe başlamamasını öne süren idare, mukaveleyi feshederek, müteahhidin 80 bin liralık teminat akçesine el koymuş ve gazetelere verdiği ilanla, garajın inşası işini müteahhidin nam ve hesabına 1.724.312 liraya tekrar eksiltmeye koymuştur. Eski müteahhit de, inşaat başlarken kendisine verilen keşifnamede garaj temelinin iki metrede inşa edileceği bildirildiği halde yapılan hafriyatta toprak durumunun beş, altı metre aşağıdan inşasını icab ettirdiğini, bu aradaki farkın ayrıca hesap edilmesi hakkında idareye vaki müracaatine cevap alamadığını ve bu yüzden inşaatı başlamadığını, bu arada malzeme fiyatlarının artmış olduğunu iddia etmiştir.

⁵⁶⁷ “Otomobil Parkları Yapılıyor –Eminönü meydanında ve Liman Hanı karşısında faaliyete geçildi–”, *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1949, Sayı: 8813.

12 Şubat 1949 Şehir Meclisi toplantısında Unakapanı-Eminönü yolunun açılması görüşülürken Kırdar'ın yapmış olduğu izahat dönemin imar sürecini vuzuha çıkarması bakımından önemlidir.⁵⁶⁸ Halk, imar sürecine politik mekanizmalar aracılığıyla müdahil olmaktadır. Artık kamu adına yapılan yatırımlar nedeniyle yöneticilerin hesap verme alışkanlıkları oluşmaya başlamıştır.

4.1.3.4. Toplu Taşıma Tercihi: Raylı Sistem veya Lastik Tekerli Ulaşım

İstanbul'da ulaşım sistemi kurulurken büyük oranda vapur ve tramvay gibi tercihlerle genel halkın ulaşım ihtiyacı çözülmek istenmiştir. Otomobilin şehre girmesiyle, bu alternatifler dolmuş, minibüs ve otobüslerle sağlanmaya başlanmıştır. Ancak İstanbul'a raylı sistem 19. yüzyılın sonlarında girmesine, dünyanın ikinci yer altı metrosu 1871'de tünel olarak açılmasına rağmen; İstanbul'da yer altı metrosu ve mekanik tramvay projelerinin üretilip uygulanması dünya başkentlerine göre oldukça geç olmuştur.

31 Ocak 1945 tarihili bir haber metni dönemin metro ihtiyaç ve çözüm algısını şu şekilde ifade etmektedir: “Beyoğlu ile İstanbul’u birbirine bağlayan bir tek cadde vardır. Yeni açılan Atatürk bulvarının ihtiyacı karşılamayacağı, fakat bir üçüncü ana yol açmağa da imkân olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple İstanbul’un imar planını hazırlayan M. Prost, yaptığı tetkikler neticesinde İstanbul ile Beyoğlu arasında yer altı tramvayı (metropolitan) tesisini muvafık görmüştür. Bu yolun muhtelif kolları olacaktır. Bir kol Eminönü meydanından Beyazıd’a çıkacak, oradan Fatih, Edirnekapı’ya, bir taraftan da Aksaray ve Langa’ya uzıyacaktır. Eminönü’nden bir kol Beyoğluna uzayacaktır. Bu kol Haliçi, yapılacak yeni bir köprü üzerinden geçerek Taksim’e oradan Harbiye ve Şişli’ye gidecektir. Bu yolun ileride Mecidiye köyüne veya Maslağa kadar uzatılması da mümkün görünüyor. Yer altı hattı çift olacak, her trende birkaç araba bulunacaktır. Böyle bir yol şebekesinin kaç mal olacağı ve bu inşaat masrafının nasıl karşılanacağı henüz belli değildir.”⁵⁶⁹ Bu haber metni İstanbul’da ulaşım meselesinin

⁵⁶⁸ “Unkapanı Köprüsünün Durumu –Şehir Meclisi dün de bu mevzuu görüştü. Vali, Unkapanı-Eminönü yolunun açılmıyacağını söyledi-”, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1949, Sayı: 8802. Kırdar'ın beyanati şu şekildedir: “Seyrüsefer bakımından köprü (Unkapanı Köprüsü) yükünü almıştır. Biz sekiz dokuz seneden beri bunu gördük. Unkapanı yolunu harbden evvel 13 milyon liraya açmak kabildi. Bu istimlake ucuz yerden başlayalım dedik; Unkapanı’ndan başladık. Maksadımız, yolu açarken iki tarafındaki sahayı imar edip, ileriye doğru gidildikçe ticarethaneleri buralarda yapılacak dükkânlara nakletmekti. Para kıymetinin azalması, emlak kıymetinin artması yüzünden üç milyon lira sarf ettiğimiz halde hale kadar gelemedik. İstimlak yapmak çok güçleşti. Bizim malımız olan yerleri bile istimlak edemiyoruz. Hatta istimlak ettiğimiz yerleri bile yıkamıyoruz. Yazıyorlar, çiziyorlar, Bakanlıklara, partilere müraccaat ediyorlar. Bu durum karşısında, zannederim bu yolu açmak bizlere müyesser olmayacak.”

⁵⁶⁹ “İstanbul’da Yer altı Tramvayları İçin Yeni Bir Proje”, *Ulus*, 31 Ocak 1945.

ele alınış biçimini ortaya koymaktadır. Çözüm asrî şehircilik ve modern teknolojidir, bunun için uzmanlar getirilmiştir, sekiz yıldır İstanbul'un planı hazırlanmaktadır, planı hazırlayan ekip sadece alternatifleri saymakta, bunun bütçe analizi ve olabilirliği ortada bulunmaktadır.

Florya Plajı'nın kiracısı Kazım Arın ve arkadaşları Amerikalı bir şirketle işbirliği yaparak İstanbul'da Galata-Şişli arasına bir tünel yapmayı teklif etmişler, Belediye ise Sirkeci-Şişli arası olarak projeyi düzenlemeyi teklif etmiş, bunun üzerine şirket şimdilik Galata-Şişli arasını yapabileceğini, belediyenin teklifinin ikinci etap olarak değerlendirilebileceğini belirterek, Prost tarafından hazırlanan güzergah planları şirkete teslim edilmiştir. Taksim ve Harbiye'de birer istasyona sahip olacak tünelin güzergahları incelenmek üzere Amerika'ya gönderilmiştir.⁵⁷⁰ Zonguldak'ta Çatalağzı santralini inşa etmekte olan Türk-Amerikan şirketinin başmühendisi Kemal Ertuğrul, tekliflerini sunmak üzere Bayındırlık Bakanlığı'na gitmiştir. Çeşitli Amerikan bankalarından ileride artırmak üzere şimdilik 31 milyon dolarlık bir kredi almaya muvaffak olan şirket; yalnızca Sirkeci-Galata tünelini değil aynı zamanda İstanbul Limanı ve Samsun Limanı'nı da yapmağa talip olmuşlardır. Ancak İstanbul Limanı'nın yeri belirli olmadığı için ne cevap verileceği malum değildir.⁵⁷¹ Özel sektörden beklenen büyük yatırımlar dönemi başlamıştır. Özel sermaye ile inşa edilecek kamu yatırımlarının başlaması, dönemin Türkiye'sinde seçilen gelişme modelini de ortaya koymaktadır.

Harpten önce planlanan, Sirkeci Garı'nın etrafındaki yük vagonlarına mahsus hatlar, manevra hatları, kömür ve lokomotif depoları ile sair tesisat Yedikule dışına kaldırılarak, garın yalnızca yolculara tahsisi sağlanacaktır.⁵⁷²

Dünyanın ikinci metrosu sayılan Tünel İstanbul'da yapılmıştır, ancak hala eski teknoloji ile çalışmaktadır. Bu durumda da Tünel'in kayışı İstanbul'un meselesi haline gelmektedir. Amerika'dan getirilen tünel kayışı İskenderun'dan trene yükletilmiştir. Kayışa verilen para tünelin gelirinden fazlaya mal olmaktadır.⁵⁷³ İstanbul'da ulaşım sorunu yalnızca altyapı sorunu değil aynı zamanda gerekli teknolojik malzemenin tedariki sorunudur.

⁵⁷⁰ "Galata ile Şişli Arasında Tünel –Amerikalıların destekledikleri bir şirket bu tüneli yapmak için Belediyeye müracaat etti-", *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1948, Sayı: 8420.

⁵⁷¹ "Sirkeci-Şişli Tüneli projesi –Amerikan şirketi İstanbul limanını da yapmaya talib oldu-", *Cumhuriyet*, 3 Mayıs 1948, Sayı: 8520.

⁵⁷² "Sirkeci Garı Genişletilecek", *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1945, Sayı: 7408.

⁵⁷³ "Tünel Seferleri Cumaya Başlıyor", *Cumhuriyet*, 17 Haziran 1945, Sayı: 7482.

II. Dünya Savaşı sonuçlanmamıştır, teknolojik malzemelerin tedariki İstanbul'un ulaşımını etkilemektedir. Tramvay İdaresi tarafından Amerika'ya ısmarlanan rayların ancak 1946 yılı Nisan ve Mayıs ayında İstanbul'a ulaşabilecektir, bu tarihe kadar eldeki mevcut rayların yerleri değiştirilerek idare edilmesi zorunluluğu vardır.⁵⁷⁴

Belediye, Beyazıd-Eminönü ve Karaköy-Şişli arasında tünel inşası için Amerika bankalarından kredi almayı ümit etmektedir.⁵⁷⁵ Bu haber yukarıdaki verilerle değerlendirildiğinde, Amerikalı şirketin açtığı yoldan belediyenin kendi başına yürüme, icraatı kendi becerme arzusu taşıdığı görülmektedir.

Üsküdar-Kadıköy tramvay hattı ihtiyaca cevap verememektedir, bu nedenle harp senelerinde ray sıkıntısı nedeniyle rayları sökülen⁵⁷⁶ Moda hattının çift yapılması için harekete geçilmiş, Kısıklı yolunun da çift yapılması hazırlıklarına başlanmıştır.⁵⁷⁷ Moda hattı çift hat olarak kullanıma açılmıştır.⁵⁷⁸

Raylı sistem pahalı bir yatırımdır, bunun yerine yolları asfaltla kaplayarak trolleybüs çalıştırmak daha kolay ve işlevseldir. Belediye, Beşiktaş-Bebek arasında trolleybüs işletmeye karar vermiştir. Beşiktaş-Bebek yolu tamamen asfalt olacak ve mevcut tramvay hattı kaldırılacaktır. E.T.T. Umum Müdürü İbrahim Kemal Baybora başkanlığında Berlin'de incelemelerde bulunan heyet, trolleybüs işletmesi mevzuunu tetkik etmek için Londra'ya gidecektir. Kırdar bu konuda şu izahatta bulunmuştur: "Trolleybüs, ray döşenmediği için daha ekonomik ve sür'at bakımından daha müreccaktır. Meclis bu işi muvafık görürse 950 bütçe yılında tesisatın yapılmasına başlanacaktır."⁵⁷⁹ Ulaşım konusunda artık yerli uzmanlar yurtdışı örneklerini incelemektedirler. Yalnızca ecnebi mütehassıstan akıl almak yetmemektedir, ecnebi uygulamalar yerinde incelenmektedir.

4.1.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

İstanbul'da 1850'lili yıllardan beri hizmet veren vapur şirketi bir deniz ulaşım kültürü ve algısı oluşturmuştur. Deniz ulaşımının organize edildiği iskele tamirleri dönemin gazetelerinde yer almaktadır. İstanbul şehir içi iskelelerinden olan Beylerbeyi,

⁵⁷⁴ "Tramvay Rayı Derdi", *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1945, Sayı: 7514.

⁵⁷⁵ "Beyazıd-Şişli Arasında Tünel -Belediye, bu tünelin inşası için Amerikadan kredi almayı ümid ediyor-", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1949, Sayı: 8830.

⁵⁷⁶ "Moda Tramvay Yolunun Çift Olarak Yapılmasına Başlandı", *Vatan*, 24 Kasım 1947, Sayı: 2331.

⁵⁷⁷ "Kadıköy Tramvay Hatları İslah Edilecek", *Vatan*, 23 Kasım 1947, Sayı: 2330.

⁵⁷⁸ "Kadıköy-Moda Tramvayları", *Vatan*, 12 Aralık 1947, Sayı: 2349.

⁵⁷⁹ "Beşiktaş-Bebek Arasında Trolleybüs İşletilecek -Vali dün Şehir Meclisinde 1950 yılında tesisata başlanacağını söyledi-", *Vatan*, 8 Haziran 1949, Sayı: 2890.

Küçüksu plajı, Kandilli, Kuzguncuk, Çengelköy, Büyükdere, Yeniköy, Beşiktaş ve Üsküdar yolcu iskeleleri ve Üsküdar-Kabataş arabalı vapur iskeleleri üç ay içerisinde tamir edilecektir. Haliç'te bulunan Kasımpaşa, Fener ve Balat iskeleleri de tamirat geçirerek hizmete açılmışlardır.⁵⁸⁰ Galata rıhtımında yapılmakta olan iskelenin inşaatı, inşaat malzemesinin ahşap olması nedeniyle tatil edilmiştir.⁵⁸¹ Bu haber, imar çalışmalarında devletin karar alma biçim ve süreci hakkında fikir vermektedir, eğer iskele ahşap istenmiyorsa neden başlatılmıştır. Kamu imar ve inşaat süreçleri sadece yetkililerin kararı şeklinde gazetelerde yer almaktadır.

Ekim 1946'da Karaköy'deki iskele hizmete açılmıştır. Buradan, Harem, Salacak, Moda, Kalamış, Boğazın Anadolu Hattı, Kadıköy ve Haydarpaşa'ya vapurlar işleyecektir.⁵⁸² Araba iskelelerinde gedik usulü oluşmuştur.⁵⁸³ Bu haber İstanbul'da yeniliklerin toplumsal hayatta nasıl yer bulduğunu ve bunun nasıl bir gelir kaynağı üretmeye başladığını ortaya koymaktadır. Gedik usulü ile, kamu idaresinin yönet(e)mediği boşluklardan gelir kaynağı üretilmektedir.

Anadolu'ya kamyon nakliyatının artması Kabataş araba vapuru iskelesinin kapasitesini zorlamaya başlamıştır. Bu nedenle, yeni bir iskele inşası kararlaştırılmış, 300.000 lira bütçeli ihaleyi Beit Weit adlı İskenderun Limanını yapan şirket almıştır şirket iskele inşasını dört-beş ayda bitirmeyi taahhüt etmiştir.⁵⁸⁴

Galata Köprüsü, 25 yıldan fazla süredir tamirat görmemiştir ve çökmek üzeredir. Tanınmış bir İngiliz firması bu iş için teklif hazırlamaktadır.⁵⁸⁵ Galata Köprüsü'nden geçmek, bir sorun haline gelmiştir. Bu durum Sadun G. Savcı tarafından şu şekilde anlatılmaktadır:⁵⁸⁶ Araçların karmaşası ve yayaların çoğalması köprüyü zorlamaktadır. Yaya bir geçiş yazın on beş dakika sürmektedir. Bu durum basit trafik düzenlemeleriyle ortadan kaldırılabilir. Karaköy Köprüsü'nün tehlikeli durumu Şehir Meclisi'nde görüşülmüştür.⁵⁸⁷ Şehir hatları vapurları yetersiz kaldığından sekiz adet süratli yolcu

⁵⁸⁰ "Tamir Edilecek Vapur İskeleleri", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1945, Sayı: 7396.

⁵⁸¹ "Galata Rıhtımındaki Yeni İskele İnşaatı", *Ulus*, 9 Ağustos 1946.

⁵⁸² "Karaköydeki Yeni İskele Bugün Açılacak", *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1946, Sayı: 7953.

⁵⁸³ "Araba İskeleleri –Belediye İktisat Müdürlüğü gedik usulünün kaldırılmasını teklif etti-", *Vatan*, 11 Aralık 1947, Sayı: 2648. Bu usulün oluşumu şu şekilde anlatılmaktadır: "... Şöyle ki şehrin belli başlı ticaret ve nakliye merkezleri çok seneler evvel araba iskelesi olarak adlandırılmış yani bunların yerleri tesbit edilmiş ve nakil vasıtalarının bugünkü kadar bol olmadığı zamanlarda taşıt vasıtaları sahipleri bu iskeleleri bölüşmüşlerdir. Bu bölüşme plaka numaraları esasına göre yapılmış ve zamanla iskeleler gedik halini almıştır..."

⁵⁸⁴ "Kabataş Araba Vapuru İskelesi –Üç yüz bin lira sarfile yeniden yapılacak-", *Vatan*, 12 Aralık 1947, Sayı: 2349.

⁵⁸⁵ "Galata Köprüsü Tehlikede! –Mühendisler, köprünün çökmek tehlikesine maruz olduğunu söylüyorlar-", *Vatan*, 15 Eylül 1948, Sayı: 2627.

⁵⁸⁶ Sadun G. Savcı, "Karaköy Köprüsünde Kaplumbağa Yürüyüşü", *Vatan*, 29 Eylül 1948, Sayı: 2641.

⁵⁸⁷ "Karaköy Köprüsü Tehlikeli Durumda –Şehir Meclisinin dünkü toplantısında bir üye, köprünün harab olduğunu ve bakılmadığını izah etti-", *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1949, Sayı: 8799. Haberde, motorlu nakil vasıtalarının

vapuru ve 50-60 araç kapasiteli iki araba vapuru satın alınmıştır.⁵⁸⁸ İstanbul'da deniz yolu ile toplu ulaşımın tarihi yüzyıla yaklaşırken, bu ulaşımın hala eski usul ve potansiyelle sürdürülmektedir. Deniz ulaşımına nüfus artışı oranında yatırım yapılmamaktadır. Yıllar sonra yeni yatırımlar, savaş sonrası dönemde yapılmıştır.

4.1.3.6. İstanbul Köprüleri

1940'lı yıllarda, İstanbul'da köprü denildiğinde akla Galata ve Unkapanı köprüleri gelmektedir. Bu köprülerin yapılışı bile şehrin kullanım biçimini ve yol akslarını belirlemiştir. Bu köprüler ekseriya yaya, atlı araçlar ve tramvaylar tarafından kullanılmaktadır. Ancak yeni imar sürecini tetikleyen otomobil için bu köprülerin bakım süreçleri ve yeni köprüler gerekmektedir. Kırdar dönemi köprü çalışmaları eski iki köprünün tamiri ve Haydarpaşa'da inşa edilen köprüden ibarettir.

II. Dünya Savaşı'ndan önce inşasına başlanan Haydarpaşa'yı Kadıköy'e bağlayan Haydarpaşa Köprüsü, açılış için hazırdır; ancak köprü başlarken konulan hedef olan Üsküdar-Kadıköy tramvayının bu köprüden geçmesi uygun görülmediğinden, yalnızca yaya ve araçlar geçecek şekilde inşa edilmiştir.⁵⁸⁹ 840 metre uzunluğunda olan ve 200 bin liraya mal olan Haydarpaşa Köprüsü 30 Ağustos 1945'te açılmıştır.⁵⁹⁰ "... Köprü üzerinden tramvay, otobüs geçecek şekilde ve tahammülde yapılmıştır. Ancak tramvay idaresinin elinde ray bulunmadığı için şimdilik tramvay işlemeyecektir..." denilerek, köprünün yapım süreci izah edilmiştir.⁵⁹¹ Bu açıklama imkânsızlıklar içinde üretilen çözümleri göstermektedir. Ray olmadığı için tramvay hattı döşenememektedir, imar ufkunu ancak elinizdeki bütçe ve malzemeye göre hayata geçirilebilmektedir. Yaklaşık iki yıl sonra, Haydarpaşa Köprüsü'nden tramvay geçmeye başlamıştır. Üsküdar'ı Kadıköy'e bağlayan tramvay hattının güzergahı

çokluğu, köprü tamiri için 400.000 liralık tahsisatın azlığı, köprü temizliği için özel bir ekip teşkilinin gerektiği, köprüde inzibat işleri ve satıcılarla meşgul olmak için daimi bir polis grubu gerektiği, köprünün üzerinde durduğu iki dubanın tamaratı için Denizyolları İdaresi'nden alınan 3.000 lira tahsisatın yetersizliğini içeren taktir makama havale edildiği belirtilmektedir.

⁵⁸⁸ "İstanbul'un Liman Tesisleri –Devlet Deniz Yolları U. Müdürü Yusuf Ziya Erzin bir demeç verdi-", *Ulus*, 15 Eylül 1948.

⁵⁸⁹ "Haydarpaşa Köprüsü Açılıyor", *Cumhuriyet*, 30 Ağustos 1945, Sayı: 7556.

⁵⁹⁰ "Haydarpaşa Köprüsü Dün Nihayet Açıldı-Demir Köprü, 7 senede inşa edildi ve 1,206,028 liraya mal oldu-", *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1945, Sayı: 7557. Haberde, 1938 yılında inşaatın başlanan köprü Devlet Demiryolları tarafından yaptırılmış olup, açılış kurdelesini Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy tarafından kesilmiştir.

⁵⁹¹ "Haydarpaşa Köprüsü Dün Törenle Açıldı-840 metrelik köprü bir milyon 200 bin liraya mal oldu-", *Vatan*, 31 Ağustos 1945, Sayı: 1531.; "Haydarpaşa'da Yeni Demiryolu Köprüsü Açıldı", *Ulus*, 31 Ağustos 1945.

Yeldeğirmen'den kaldırılarak sahile nakledilmiş ve Haydarpaşa Kadıköy arası mesafe 35 dakikadan 5 dakikaya inmiştir.⁵⁹²

Kadıköy, Adalar ve Üsküdar'dan gelip iskelelerden çıkan ve Tünel istikametine gitmek isteyen halkın, doğrudan doğruya köprü altından geçmek suretiyle karşıya çıkmalarını temin maksadile “Vagon Li” binası önüne kadar bir merdiven yapılmıştır.⁵⁹³

4.1.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları

İstanbul'un Nazım İmar Planı 1937'de sunulmuş ve bu çerçevede alt ölçekli plan çalışmaları başlatılmıştır. Nazım İmar Planının amacı şehrinin makro düzeyde arazi kullanım kararlarının alınmasıdır. Kısaca, şehre yüklenecek anlam, bu anlamın doğurduğu fonksiyonları icra edecek bölgeler belirlenir ve arazi kullanım kararları alınır. Bu çerçevede şehre yapılacak makro yatırımların yerleri de tespit edilir. Ancak 1945 yılına gelinmesine rağmen İstanbul'da limanın nereye yapılacağı hususu netleşmemiştir.

6 Ocak 1945 tarihli haber başlığı “İstanbul'daki Modern Liman Anadolu Yakasında Kurulacak” haberi alt başlığı ise “İmar Planı Ona Göre Değişecek”tir. Bu haberin veriliş biçimi ve tarihi ilgi çekicidir. Nazım plan tamamlanalı sekiz yıl olmasına rağmen liman yeri hala tespit edilememiş; liman önceden belirlenen Yedikule-Bakırköy arasına değil, Anadolu yakasına kurulacaktır.⁵⁹⁴

İUMDK, “Kadıköy İmar Planının tanzimi sırasında Genel Meclisce serdolanın temenniler ve limanın Haydarpaşada olması Bayındırlık Bakanlığınca tasvip edilmesi üzerine Bakanlık mütalaasına uygun bir şekilde teklif olunan 1/2000 mikyaslı imar planının şehir ihtiyaçlarına uygun bulunması hasebile tasdiki uygun görüldüğüne dair Bayındırlık, Mülkiye ve muhtelit Komisyonun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 14.2.1946 tarihili toplantısında okunarak uzun konuşmalardan sonra yazıldığı gibi kabul edilmiştir”⁵⁹⁵ şeklinde karar vererek, İstanbul Limanı'nı Haydarpaşa'ya yerleştirmiştir.

⁵⁹² “Haydarpaşa Köprüsünde Dün Yapılan Tören –Köprüden tramvay geçmeğe başladı, Haydarpaşa ile Kadıköy arasındaki mesafe 35 dakikadan 5 dakikaya indi-”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1947, Sayı: 8151.

⁵⁹³ “Karaköy Köprüsü Altındaki Merdiven Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1949, Sayı: 8815.

⁵⁹⁴ “İstanbul'daki Modern Liman Anadolu Yakasında Kurulacak -İmar planı ona göre değişecek-”, *Ulus*, 6 Ocak 1945.

⁵⁹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Şubat 1946, İndeks 2071173, Cilt No: 15, Karar No: 131.

Yeni İstanbul limanı Haydarpaşa sahillerinde inşa edilecektir.⁵⁹⁶ Liman yerinin belirlenmesi şehirdeki arazilerin kullanımlarını ve geleceklerini etkilediği için bu kararlar tüm katılımcıları harekete geçirmektedir.⁵⁹⁷ Liman yeri mevzuu ile ilgili olarak, imar işi ile alakadar makamlar, emlak sahipleri ve ticari mahfil arasında bazı girişimlere neden olmuştur.

İstanbul limanının Haydarpaşa'ya yapılması önerisine Karşı yüksek mühendis Tevfik Sadullah, 15 Mayıs 1946'da *Cumhuriyet* gazetesinde bir eleştiri yayınlamıştır.⁵⁹⁸ Bu konuyu uzunca ele aldığı makalesinde Sadullah, uluslararası planlama literatürünü ve dönemin planlama arayışlarını özetledikten sonra şunu savunmaktadır: İstanbul'da limanın Haydarpaşa'ya yapılmasının üretim tesisleriyle bir alakası yoktur, çünkü hala İstanbul'un sanayi bölgesi tespit edilememiştir. Bu bölgeye liman yapmanın tek gerekçesinin demiryolu bağlantısı olması da çok açıklayıcı değildir. Liman için sadece demiryolu bağlantısı bir anlam ifade etmemektedir. Sadullah, plan yapımcılarının kaç yıldır bu konulara niçin cevap bulmadıklarını sorarken devlet yetkililerinin koordinasyonsuzluğunu da eleştirmektedir.

İUMDK, İstanbul'da Haydarpaşa'ya liman yapımı kesinleştikten sonra şehrin hububat ihtiyacını karşılayacak silo yerinin de Haydarpaşa'ya kurulması kararını vermiştir.⁵⁹⁹ Bu kararda silonun silueti bozmayacağı ve hangi ölçülerde nereye inşa edileceği tasvir edilmektedir.

Liman yerinin belirlenmesinde yetkili Belediye mi yoksa Hükümet mi olacaktır?⁶⁰⁰ Uluslar arası bir liman olacağı için yatırım merkezi hükümet tarafından yapılacaktır; ancak, liman kararı İstanbul'un tüm arazi kullanım kararlarını etkilemektedir. Şehircilik uzmanları yurt dışından temin edilse bile Türkiye'nin bürokratik işleyişi, İstanbul planının üretilmesinde yerel bir tarz ortaya koymaktadır. Planlama işi, yurt dışından satın alınabilecek bir danışmanlık hizmeti değildir. Aynı zamanda üretilmesi istenen asrî şehirciliğe uygun bir bürokratik yapılanmayı da gerekli kılmaktadır. Dönemin Türkiye'sinde planlama süreçlerinin anlaşılmasında, liman yeri tartışması bu konuda yaşanan açmazları açıklayan en uygun örnektir.

⁵⁹⁶ “Yeni İstanbul Limanı”, *Cumhuriyet*, 17 Şubat 1945, Sayı: 7362. Bu tasarıya göre, Moda burnu önünden Haydarpaşa'ya kadar büyük bir mendirek çekilecek, şimdiki Haydarpaşa mendireği kaldırılacak, Kadıköy Yoğurdcu ve Haydarpaşa Çayırı'nda büyük antrepolar inşa edilecektir.

⁵⁹⁷ “İstanbul Limanı Nerede Yapılacak –Vali ve Belediye Reisile İmar Müdürü Ankarada hükümetle temaslarda bulunacaklar-”, *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1946, Sayı: 7792.

⁵⁹⁸ Tevfik Sadullah, “İstanbul'un Limanı Haydarpaşada Olmaz”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.

⁵⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Şubat 1949, İndeks 2072190, Cilt No: 19, Karar No: 4.

⁶⁰⁰ “İstanbul Limanının Yapılacağı Yer Meselesi”, *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1946, Sayı: 7916.

İstanbul'un var olan limanı ihtiyaçlara cevap vermemektedir, acil ıslahı gereken bu liman için İstanbul Ticaret Odası bir rapor hazırlayarak Ticaret Bakanlığı'na göndermiştir.⁶⁰¹ İstanbul Liman'ına gelen yüklerin artması ile ilgili olarak Deniz Yolları Müdür Muavini Mustafa Nuri Anıl, son zamanlarda gelen yüklerin liman kapasitesinin çok üzerinde olduğu, buna rağmen bu yüklerin sorunsuzca nakledildiğini, yeni ambarların hizmete alındığını belirtmiştir.⁶⁰²

İstanbul limanın yenilenmesi için 150 milyon liralık tahsisat ayrılmış 1948 yılı için de 5-6 milyon lira tahsisi edilmiştir.⁶⁰³ Tophane-Fındıklı rıhtımı 310 metre olarak ve 10 bin metre murabba alanı kapsayacak şekilde beş milyon liraya mal olacak biçimde ihale edilecektir.⁶⁰⁴

Bayındırlık Bakanlığı, liman mütehasısı Theodor Knappe'yi İstanbul Limanını tetkik için davet etmiştir. Knappe raporunda; İstanbul için bir tek liman değil, üç ayrı liman yapılmasının İstanbul gibi sanayi ve ticaret mıntıkları dağınık bir şehir için en uygun çözüm olacağını belirtmiştir.⁶⁰⁵ Bu davet, liman kararının verilemediğini, tartışmanın ecnebi uzmanlar aracılığıyla sürdürüldüğünü göstermektedir.

4.1.3.8. Hava Meydanı Çalışmaları

Hava meydanı İstanbul'un dış dünyaya açılan en hızlı kapısıdır. Uçak gibi, ulaşımın her boyutunun teknolojik bir hal aldığı taşıtların gereklilikleri ve maliyetleri de kendi kullanım kültürünü doğurmaktadır. İstanbul Hava Meydanının hali bu nedenle gazetelerde tartışma konusu olmaktadır.⁶⁰⁶ Bahsi geçen şikayetler, yetkililerin dikkatini çekmiş olmalıdır ki, Hava Meydanı Genel Müdürlüğü, boş hangarlardan birini gümrük muayenesine tahsis ederek, yolcular için sıra ve iskemleler koymuştur.⁶⁰⁷ Havayolları

⁶⁰¹ "İstanbul Limanı Nasıl Islah Edilebilir? -Ticaret Odası şayanı dikkat bir rapor hazırladı. Denizyollarında da dün bir toplantı yapıldı-", *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1947, Sayı: 8077.

⁶⁰² "İstanbul Limanının Islahı -Denizyolları U. Müdür muavini, bugünkü şartların nasıl değişebileceğini anlatıyor-", *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1947, Sayı: 8085.

⁶⁰³ "İstanbul'un Liman Tesisleri -Devlet Deniz Yolları U. Müdürü Yusuf Ziya Erzin bir demeç verdi-", *Ulus*, 15 Eylül 1948.

⁶⁰⁴ "Tophane-Fındıklı Rıhtımı Beş Milyon Liraya Mal Olacak", *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1949, Sayı: 8799.

⁶⁰⁵ "İstanbulda 3 Liman Yapılacak -Liman mütehasısı Haydarpaşa, Yenikapı ve Tophanede üç ayrı liman yapılmasını teklif etmiştir-", *Vatan*, 26 Nisan 1949, Sayı: 2847.

⁶⁰⁶ "Yeşilköy Hava Meydanının Yüreklere Acısı Hali -Günde 30 uçağın konub uçuğu meydan, binaların manzarası ve tesislerinin noksanlığı ile yüz kızartıyor-", *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1947, Sayı: 8199. *Cumhuriyet* Gazetesi'nden Ferdi Öner, 12 Haziran 1947'de, Yeşilköy hava meydanının alt yapısının o dönemki Okmeydanı'ndan farksız olduğunu belirten bir yazı kaleme almıştır. Öner, "Günde 30 uçağın konub uçuğu meydan, binaların manzarası ve tesislerinin noksanlığı ile yüz kızartıyor" başlıklı makalesinde; hava meydanının gümrük idaresinin geçekonu gibi bir kulübeden oluştuğu, görevliler için yeterli çalışma mekânının olmadığı, yolcuların ve uğurlayanların oturacak yerleri olmadığı, uçuş listesini gösterir bir tabela bile bulunmadığı, meydana ve civarında yiyecek satan bir yer olmadığı ve meydanın bir adet sürekli bozulan bir telefona sahip olduğu belirtmiştir. Öner, yetkililerden bu sorunların çözümünü talep etmektedir.

⁶⁰⁷ "Yeşilköy Hava Meydanı Yeni Gümrük Binası", *Vatan*, 23 Aralık 1947, Sayı: 2360.

Genel Müdürü, Yeşilköy'e yapılacak ve 12 milyon liraya mal olacak yeni hava meydanının planlarını İstanbul İmar Müdürlüğü'ne sunacaktır.⁶⁰⁸

İmar faaliyetlerini teşvik amacıyla, yabancıların gözlemleri gazetelerde kullanılmaktadır. “Şehrimize gelen Panamerican Şirketi delegeleri, Yeşilköydeki yeni inşaatın derhal inşasını istediler” şeklinde başlayan haber, şirket yetkililerinin “...İstanbulun bugünkü mühim mevki ve şehrin tarihi güzellikleri ile ehemmiyeti belirtildi. Temmuzdan itibaren daha büyük teyyareler işlemeye başlayacaktır. Fakat bugünkü Yeşilköy meydanının pistleri bunun için kifayetsizdir. Yeni meydan inşasına başlanacağını duyduk ve memnun olduk. İstanbul, ileride dünyanın en büyük hava istasyonlarından biri olacaktır.” beyanatıyla son bulmaktadır.⁶⁰⁹ Gazeteler önerilerine destek bulmak amacıyla, yurtdışı kaynaklı ticari kaygıları olan bir firmanın yorumunu teşvik amaçlı olarak kullanmaktadır.

4.1.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul'da imar hareketleri denildiğinde şehirde yapılan toprak üstü işlerin yanı sıra yer altı şebekesinin kurulması akla gelmektedir. İnşa edilen şehrin alt yapı hizmetleri sağlıklı organize edilemedikçe sağlıklı bir şehircilik uygulanamaz. Osmanlı İstanbul'unda asrîleşme söz konusu olduğunda, temel tartışma konularından birisinin hijyen olduğu dikkat çekmektedir. Hijyen su ve kanalizasyon şebekesi ile sağlanacaktır. Ancak İstanbul'da su ve kanalizasyon sistematüğinde hem alt yapıdan kaynaklanan sorun hem de idarî olarak bu işlerin vakıflardan belediyeye devir sürecinin oluşturduğu idarî sorunlar vardır.

İstanbul'un su ihtiyacının çözümü yeni kaynakların bulunmasıdır. Elmalı bendi civarında ikinci bir bend çalışmaları devam etmekte, bu arada Terkos'tan Kâğıthane'deki teşrih havuzlarına kadar döşenecek 80 santimetrelik borular için teklifler alınmaktadır.⁶¹⁰

İstanbul'da su sıkıntısı artık rutin sorunlar halini almıştır. Belediye çalışmalarının haberde ifade ediliş biçimi dikkat çekicidir: “İstanbul'un su projesi artık hakikat safhasına girmiş bulunmaktadır. İlk iş olarak Bakırköy'de yapılacak artezyen

⁶⁰⁸ “Yeşilköy Hava Meydanının Yeni Projeleri –Dün İstanbula gelen Hava yolları Genel Müdürü bunları getirdi-”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1948, Sayı: 8497.

⁶⁰⁹ “İstanbul En Büyük Hava İstasyonlarından Biri Olacak –Şehrimize gelen Panamerican Şirketi delegeleri, Yeşilköydeki yeni meydanın derhal inşasını istediler-”, *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1949, Sayı: 8808.

⁶¹⁰ “Su İçin Döşenecek Boru”, *Cumhuriyet*, 9 Eylül 1946, Sayı: 7925.

tesisatı 3.500.000 metreküp su verecektir.”⁶¹¹ İstanbul’un su ihtiyacı artık vaatlerle, planlama ile ve projelendirme ile çözülecek durumda değildir. İstanbul halkının ihtiyacı acilen giderilmelidir. Bu nedene belediye acil çözüm olarak artezyen kuyuları açmakta, var olan barajları ele almakta ve yeni barajlar projelendirmektedir. Terkos’tan Kağıthane’ye 30 km uzunluğunda bir metre kuturunda döşenecek boru ile, Bakırköy’ünde açılacak artezyen sularını İstanbul’a bağlayacak boru ihalesine Amerikan, İngiliz ve İsveç firmaları tarafından kapalı zarf usulü teklifler yapılmıştır.⁶¹² Terkos’tan İstanbul’a su getirme işi için 42 kilometrelik boru döşenecektir; ancak bu iş, dört yıl sürecektir. Amerika’dan getirilecek beton boruları döşemek iki yıl sürecektir, Kırdar bu konuda girişimler yapılması için Bayındırlık Bakanlığı ile görüşme yapmıştır.⁶¹³ İstanbul’da su sorunun çözümü, eski alt yapı sisteminin yenilenmesinden geçmektedir. Osmanlı’da su işleri vakıflar tarafından çözüme ulaştırılırken, vakıflar üzerinde yapılan son düzenlemelerle birlikte, bu vakıfların çoğu iş göremez hale gelmiştir. Su işinin halli İstanbul Belediyesi’nin görevi olmuştur. Belediye hem kurumsal olarak vakıf üsreci devralmakta hem de sorunları çözüme kavuşturmaktadır. Bu iş için Belediye bütçe bulmuş, bu işin ihale edilmesi kalmıştır. Sadun G. Savcı, ilgililerin dikkatine şeklinde başladığı yazısında,⁶¹⁴ bir Amerikan şirketinin verdiği; İstanbul için gerekli su borularının 1 metre çapında ve betondan yapılması, bu işin beton dökülme kısmının İstanbul’da bir atölye kurularak tamamlanması, çelik kısımların ise Amerikan getirilmesini önermektedir. Böylece hem ülke ekonomisinden fazla döviz çıkamayacak hem de ülke insanını çalıştırarak bu iş, kaliteli ve ucuza mal edilebilecektir. Savcı, yazısında şirket reklamı gibi yaptığı işleri tek tek anlatmış ve bu yazıyı yazma gerekçesi olarak bu konuda gelecek için gazetede bir vesika bulunsun şeklinde açıklamıştır.

Şehrin temel meselesi ve her gün karşılaşılan sorunu; “su”dur, şehirde hijyen su sayesinde sağlanabilmektedir. Ve su, belediye olmadan şehre sağlanabilecek bir kaynak değildir. “İstanbul Şehri Gene Kerbelaya Döndü” başlıklı haber İstanbul’da su sorununu ele almaktadır.⁶¹⁵ Kemerburgaz’daki 900 milimetrelik boru, yağın yağmurlar nedeniyle

⁶¹¹ “İstanbul’un Su Projesi”, *Ulus*, 13 Temmuz 1946.

⁶¹² “Terkos İşinin Islahı”, *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1946, Sayı: 7907.

⁶¹³ “İstanbul’un Su Davası –Dün İstanbul’a dönen Vali bunun halline ait teşebbüsleri anlattı-”, *Ulus*, 27 Ağustos 1946.

⁶¹⁴ “Sadun G. Savcı, “İstanbulun Su İşİ –Kesin karar verilmeden önce paraca, zamanca ve faydaca en uygun yolun hangisi olduğu tesbit edilmelidir-”, *Vatan*, 22 Eylül 1946, Sayı: 1911.

⁶¹⁵ “İstanbul Şehri Gene Kerbelaya Döndü –Terkos boruları tekrar patladı, şehre iki gündür su verilemiyor-”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1946, Sayı: 7985.

bel verip çatlamış, tamir ekibi arızayı on iki saatte düzeltebilmiş, bu süreçte Beyoğlu yakası iki günden beri, İstanbul tarafından oturanlar ise bir gündür susuz kalmışlardır.

Çırpıcı çayırından getirilecek suyu şebekeye bağlayacak borular için Fransız firmadan alınacak borular için döviz müşkülatı çözülmüştür.⁶¹⁶ Bürokratik sorunlar yalnızca karar almakta değil, uygulamada da sürmektedir. Yurtdışından satın alınan malzemenin karşılığını ödeme süreciyle yine Kırdar ilgilenmektedir. İstanbul'un günlük su ihtiyacı olan 10.000 metre mikaptır, bu borular geldiğinde şehre günde 20.000 metre mikap su verilecektir.

Çırpıcı'da açılan dört artezyen kuyu ve bu suyu şehre taşıyan 16 kilometrelik isale şebekesi törenle hizmete alınmıştır. Bu kuyulardan şehre 7.000 metreküp su verilecektir.⁶¹⁷ Su sorunu için üretilen artezyen açılması ancak bir yılda tamamlanabilmiştir. Ancak elde edilen su miktarı, proje başlarken vaat edilenden çok düşüktür. Bu durumda, kamu kaynaklarının kullanım kararlarını alanların hedeflerine ulaşp ulaşmadıklarının proje bazlı bir kontrol ve denetim mekanizmasıyla kontrol edilmediğini göstermektedir. Şehir halkı sorunla karşılaştıkça bu durum gündem olmaktadır; kamu yöneticileri, kamu kaynaklarını kullanarak acil çözümler üretmektedirler; ancak üretilen çözüm, halkın sorununu çözmüş olmamaktadır. Sorun merkezli bir yerel yönetim anlayışının ipuçları burada ortaya çıkmaktadır. Sorun varsa hemen odaklanılmakta, sorunlar ve çözümler bütüncül projeksiyonlarla ele alınmamaktadır.

İUMDK'nda üye İlhami Sançar; “2290 sayılı Yapı Yollar Kanununun 49'uncu maddesi, kanalizasyon şebekesi olmayan mahallelerde kanalizasyon yapılınca kadar Belediyeler mahalli ihtiyaç ve vesaite göre lağım tertibatını gösterir bir talimatname yapar ve bu talimatname mahallin en büyük memuru tarafından tasdik edildikten sonra tatbik olunur hükmü havi bulunduğu cihetle böyle bir talimatname mevcut olup olmadığının, yoksa şimdiye kadar neden yapılmamış olduğunun açıklanması” hakkında bilgi istemiştir. Fen İşleri Müdürü Nuri Tezer; “halen böyle bir talimatname mevcut olmadığını, 11.9.1933 tarihli talimatname hükümlerine göre kanalizasyon olmayan yerlerde yeni yapılacak binalara fosseptik konulmakta olduğunu ve Yapı Yollar Kanunu'nun 49. Maddesine göre hazırlanan talimatname projesinin 16.6.1949

⁶¹⁶ “İstanbul'un Su ve Taşıt İşleri Hallediliyor –Boru ve otobüs almak için gerekli 4.5 milyon liralık döviz sağlandı-”, *Ulus*, 24 Kasım 1946.

⁶¹⁷ “Çırpıcıda Açılan Kuyular –Şimdilik şehre 20 bin metre mikap su veren tesisat dün törenle açıldı-”, *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1947, Sayı: 8260.; “Çırpıcı'da Kurulan Su Tesisleri –Dr. B. Lütü Kırdar tesislere dair geniş izahat verdi-”, *Ulus*, 13 Ağustos 1947.

tarihinden beri Genel Meclisin karma komisyonunda tetkik edilmekte olduğunu ve henüz intaç edilip Meclise sevk edilmemiş bulunduğunu...” beyan etmiştir.⁶¹⁸ Bu tartışma aslında, imara açılma süreçlerinin, hayat pratiğinin, planlamanın önünde gittiğini ortaya koymaktadır. İstanbul’un imarında ne kadar teorik tartışma yürütülürse yürütülsün, pratik durumlar her şeyi belirlemekte, asrî şehircilik hedefi yakalanamamaktadır.

İstanbul’un elektrik işleri de belediye kontrolündedir. E.E.T. idaresinin ilk E’si elektriği sembolize eder. Şehir hizmetlerinin tümü belediyenin yetki ve sorumluluk alanındadır, ancak bu hizmetlerin organize edileceği bütçeye İstanbul Belediyesi sahip değildir. İstanbul’daki birçok uygulama gibi elektrik imtiyazı da devletleştirilerek belediyeye devredilmiştir. Belediye ne bu işletmeleri verimli hale koyacak kurumsal bir kültüre ne de bu alt yapıyı sağlayabilecek bir bütçe yapılanmasına sahiptir. Belediye Daimi Encümeni, İdarenin İsviçre’den 1.300.000 liraya 30 bin kilovat elektrik temin edecek bir türbin makinesi siparişini onaylamıştır.⁶¹⁹ On ayda gelecek bu makine ile cereyan inkıtalrı önlenecek ve artan taleplerde karşılanabilecektir. Silahtarağa Fabrikası için alınacak bu tribün için İsviçre fabrikasından bir mühendis İstanbul’a gelerek incelemelerde bulunmuştur.⁶²⁰ İstanbul’un elektrik ihtiyacını tamamıyla karşılayacak olan otuz bin voltluk yeni jeneratör, tecrübe edilmiş ve 6 Mayıs (1949)’ta törenle açılacağı duyurulmuştur.⁶²¹ 15 Mayıs 1949’da Silahtarağa Fabrikası’na kurulan yeni tesisat Başbakan Şemsettin Günaltay tarafından açılmıştır.⁶²² Böylece 1914’te yapılan fabrika ilk defa büyük bir yenilemeye tabi tutulmuş ve dönemin İstanbul’unun elektrik ihtiyacını giderecek bir kapasiteye kavuşturulmuştur.

Kamuoyu su sorununda olduğu gibi elektrik meselesinde de, gündelik hayatını etkileyen ihtiyaçlarda duyarlı davranmaktadır. “Acınacak Bir Hal: İstanbul Işıksız Kalmak Tehlikesinde!”⁶²³ başlığı altında, elektrik idaresinin kömürünün bittiği, Karadeniz’deki fırtınadan ötürü kömür şilebinin gelemeyeceği, bu nedenle fabrikalara verilen elektriklerde kesintilere gidildiği belirtilmektedir.

⁶¹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 31 Ocak 1951, İndeks 2072243, Cilt No: 19, Karar No: 58.

⁶¹⁹ “Elektrik Fabrikası İçin Yeni Türbin Makinesi”, *Cumhuriyet*, 25 Haziran 1945, Sayı: 7490.

⁶²⁰ “Elektrik Fabrikasına Makineler Alınıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1945, Sayı: 7552.

⁶²¹ “İstanbul’un Yeni Jeneratörü 6 Mayıs’ta Açılacak”, *Ulus*, 30 Nisan 1949. Bu yeni tesis 7 milyon liraya mal olmuştur.

⁶²² “Silahtarağa Fabrikasına Kurulan Yeni Tesisat –Vali ve Belediye Başkanı, santral genişletmek için girişilen teşebbüsleri anlattı-”, *Vatan*, 15 Mayıs 1949.

⁶²³ “Acınacak Bir Hal: İstanbul Işıksız Kalmak Tehlikesinde! –Elektrik İdaresinin kömürü bitti, fırtınadan kömür şilebi gelemiyor, fabrika, sanayi müesseselerinin elektrik sarfiyatından tasarruflara başladı-”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1947, Sayı: 8332.

İstanbul'da aydınlatma Osmanlı'dan beri havagazından faydalanılarak yapılmaktadır. Havagazı ile aydınlatma işlerinde İstanbul'da dört gazhane işlev görmektedir: Dolmabahçe Gazhanesi, Yedikule Gazhanesi, Kuzguncuk Gazhanesi ve Kadıköy Gazhanesi. Dolmabahçe Gazhanesi ile Beyoğlu cihetinin aydınlatılması sağlanmaktaydı.⁶²⁴ Ancak, Dolmabahçe Gazhanesi, İnönü Stadının genişletilmesi çalışmaları çerçevesinde taşınması gündeme gelmiştir. Dolmabahçe Gazhanesi'nin taşınması dönemin imar tartışmalarında yer alan gündem maddelerinden birisidir. Şehir içinde kalan bu tesisin nakli farklı sebeplerle gündeme gelmektedir. Şehir Meclisi üyesi Cemil Topuzlu, bacalarından çıkan dumanla çevreyi rahatsız eden gazhanenin kaldırılması hususunda, üyelerden Zahit Oral'da gazhanenin bacasından duman çıkmayacak tedbirlerin alınması için taktir vermiş;⁶²⁵ meclis, bu konuda gerekli çalışmanın yapılması için evrakın başkanlık makamına havalesi uygun görmüştür.

PTT genel müdürlüğünün İstanbul'un banliyölerinde telefon kapasitesini artırmak için yürüttüğü çalışmalar tamamlanmış, 6060 yeni telefon verilecektir.⁶²⁶ İstanbul'da eklektikte ulaşım ve iletişim kanalları açıktır. Fırsat bulundukça her alanda birbirinden bağımsız ilerlemeler kaydedilmektedir. Böylece aynı İstanbul içinde farklı imkânlarla sahip yerleşim alanları organize edilmektedir.

4.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1949-1957)

İstanbul'un imarı süreci II. Dünya Savaşı sonrası hızlanmıştır. Savaş sonrası, Türkiye'nin geçirdiği siyasal, ekonomik ve sosyal dönüşümlerin sonuçları, ülkede en çok İstanbul'da görünür olmuştur. İstanbul'un, Cumhuriyetin kuruluşu sonrası kaybettiği başkentlik olgusu, savaş sonrası ticari, kültürel ve sosyal anlamda tekrar ortaya çıkmakta, görünür olmaktadır. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın şehircilik hamleleri Ankara'da ortaya konulurken, Demokrat Parti'nin şehirciliğinin görünür kılındığı yer İstanbul olmuştur. İstanbul'un imar edilmesi, dönemin Türkiye'sinde tüm ülkenin imarı gibi izlenmektedir. Demokrat Parti tabanı, kendi şehirlerindeki imar

⁶²⁴ Havagazı ile İstanbul'un aydınlatılması ve gazhaneler konusunda daha geniş bilgi için bakınız; Zekeriya Kurşun, Ahmet Kavas, "Türkiye'de Gazın Tarihi", *Dünya Başkenti İstanbul'da Doğalgaz*, İstanbul, İGDAŞ, 2007, s. 114-161.

⁶²⁵ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 6 Şubat 1948, İndeks 2071660 cilt no: 17, karar no: 236. Dolmabahçe'de İnönü Stadi'nin inşasında nakil konusu gündeme gelen Dolmabahçe havagazı tesisleri, Belediye ile yapılan mukavele çerçevesinde, altı sene içerisinde Haliç'e taşınacak, taşıma masrafı olan iki milyon lira belediye tarafından karşılanacaktır. "Dolmabahçe Havagazı Tesisatı –Şirket ile Belediye arasında yapılacak mukavele bu hafta imzalanacak – Tesisler 6 sene de nakledilecek-", *Vatan*, 21 Mart 1949, Sayı: 2811.

⁶²⁶ "İstanbul'a Yeni 6060 Telefon Daha Verilecek", *Ulus*, 13 Mayıs 1949.

hareketleri kadar İstanbul'un imarı ile ilgilenmektedirler. Bu başlıkta, Cumhurbaşkanı tarafından İstanbul vali ve belediye başkanı olarak 1949 yılında atanan Fahrettin Kerim Gökay'ın İstanbul'da sürdürdüğü ve yeni başlattığı imar uygulamaları özetlenecektir. Gökay, 1950 seçimlerine kadar aslında Cumhuriyet Halk Partisi'nin başkanı, 1950 seçimlerinden sonra ise Demokrat Parti'nin vali ve belediye başkanıdır. Bu sürekliliğin devam etmesi, Gökay dönemini bir geçiş dönemi olarak ele almamızı gerektirmektedir. Çünkü İstanbul'un plan süreci Gökay'ın Cumhuriyet Halk Partisi dönemi başkanlığında Prost'la devam ederken, Gökay Demokrat Parti'nin başkanı olduğu dönemde İstanbul'un planlama işini Prost'tan almış ve bir "heyet"e teslim etmiştir. İstanbul'un imar planı ve uygulamalarında belirleyici olanın belediye başkanı mı yoksa hükümet iradesi mi olduğu konusu ise bu tür kırılma noktalarının takibi ile açığa çıkmaktadır.

4.2.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir

Gökay dönemini İstanbul'un imarında bir geçiş dönemi olarak ele alacak olursak; imar uygulamalarının bir kısmının Kırdar döneminde başlatılan uygulamaların sürdürülmesi, Kırdar dönemine göre büyük yeni imar hamlelerinin başlatılması ve şehrin sosyal ve kültürel boyutuna ilişkin imar hamlelerinin dönüşerek ve yaygınlaştırılarak devam ettirilmesi olarak tasnif edebiliriz. Gökay, Kırdar döneminde başlatılan uygulamaları sürdürmüş ve tamamlamıştır. Ayrıca Haliç üzerinde yapılacak üçüncü köprü, Boğaziçi'ne yapılacak asma köprü ve bazı geniş çevre yolu inşaatları açısından Kırdar dönemine göre İstanbul'da tahayyül edilemeyen işleri başlatmıştır. Ayrıca Gökay, Kırdar döneminde yalnızca Taksim bölgesinde yapılan kültürel elitist şehircilik uygulamalarını sürdürmekle kalmamış, şehrin geneline park yapımı, spor salonu, kütüphane ve müze açılması, abide ve heykel alanları oluşturma gibi sosyal ve kültürel şehircilik hamlelerini derinleştirerek yaygınlaştırmıştır. Bu kısımda Gökay döneminde yapılan sosyal ve kültürel şehircilik uygulamaları ile bayındırlık çalışmalarını tarih sırası gözeterek bir seçki halinde inceleyeceğiz. Bu inceleme tarzında, İstanbul'da yapılan tüm hamleleri ele alınmayacak, Gökay döneminde farklılık yaratmış uygulamalar tarih sırası gözetilerek incelenecektir.

4.2.1.1. Opera Binası Çalışmaları

İstanbul'da Kırdar döneminde başlayan Opera binası inşaatı devam etmektedir. Gökay iş başı yaptıktan sonra bu inşaatın durdurulacağı yönünde haberler yayılmış,

Gökay bir açıklama yaparak bu durumu tekzip etmiştir.⁶²⁷ Taksim’de büyük bir tiyatro ve Opera binası yapılmaktadır. İnşaatı yarım kaldığı için, tavan tamamlanamamıştır, yağın yağmurların inşaata zarar verdiği, bina eksikliklerinin 450 bin liralık tahsisatla giderilebileceği *Ulus Gazetesi*’nde yer almıştır.⁶²⁸ Bu binanın daha az maliyetle tamamlanması için Gökay araştırmalar yapmakta bazı tadilatlar hedeflemektedir.⁶²⁹ Binanın bu aşamaya gelmesi için iki milyon lira harcanmıştır. Binanın tadilat yapılarak tamamlanması işi için Fransız bir şirket üç yılda eşit taksitlerle ödenecek şekilde dokuz milyon liralık bir bütçe çıkartmıştır.⁶³⁰ Belediye, varlık vergisiyle belediyeye intikal etmiş olan Beyoğlu’ndaki üç sinemayı satarak Opera Binası inşaatını tamamlamayı hedeflemektedir.⁶³¹ Opera ve Tiyatro binasının yarım kalması Şehir Meclisinde tartışmalara neden olmaktadır. Azalardan Muhlis Erdener, bina inşaatı için şimdiye kadar 10 milyon lira harcandığını, tamamlanması için 10 milyon liraya daha ihtiyaç olduğunu söyleyerek sözlerini şu şekilde sonlandırmıştır: “Bir şehrin elbette, bir değil, birkaç tiyatro binasına ihtiyacı vardır. Böyle muazzam bir tiyatro binasını, nüfusu milyonu aşan İstanbul’a çok görenlerden değilim. Fakat en basit halk hizmetlerinin ifa edilemediği, veremlilerin yersizlikten kaldırımların üstünde yattıkları bir şehirde 20 milyon harcanarak bir tiyatro binası inşasına kalkışmak ve bilhassa bu teşebbüsü zaten fakir bütçeli Belediyenin omuzlarına yüklemek garib bir macera olur.”⁶³² Bu tartışma aslında çok partili hayata geçiş sürecinin temel çatışma akslarından birisini billurlaştırmaktadır. Halkı aydınlatma amaçlı asrî şehircilik yatırımları mı öncelenecek, yoksa şehirdeki insanların pratik ihtiyaçları mı giderilecektir. Bu konuda yapılan tercih siyasal kamplaşmanın unsuru haline gelmektedir.

Opera binasının yarım kalması inşaatın muhafazasını gerektirmektedir.⁶³³ Opera binasının inşaatını tamamlayarak işletmesine talip olan bir Alman firmanın Belediyeye teklif götürdüğü belirtilmektedir.⁶³⁴ Opera binasının tamamlanması işi tartışılmaya devam etmektedir. Bütçe sorununu çözemeyen belediye, binanın tamamlanması işi için, yabancı memleketlerdeki ticari ataşeler vasıtasıyla ecnebi firmaların dikkatini çekmek

⁶²⁷ “İstanbul’daki Opera Binası”, *Ulus*, 14 Ocak 1950, No: 10252.

⁶²⁸ “Tiyatro ve Opera Binası”, *Ulus*, 14 Şubat 1950, No: 10283. Binanın çatısının tamamlanması için 1950 senesi için 307 bin lira tahsisat yapılmıştır. “Opera Binasına 307 Bin Lira Ayrıldı”, *Ulus*, 13 Nisan 1950, No: 10340.

⁶²⁹ “Taksimdeki Şehir Tiyatrosu İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1950, Sayı: 9449.

⁶³⁰ “Fransız Şirketinin Teklifi Görüşüldü”, *Ulus*, 4 Ocak 1951, No: 10406.; Şehir Opera ve Tiyatro Binası”, *Yeni İstanbul*, 4 Ocak 1951, Sayı: 401.

⁶³¹ “Opera Binası İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1951, Sayı: 9518.

⁶³² “İnşası Yarım Kalan Opera Binası”, *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1951, Sayı: 9780.

⁶³³ “Opera Binasının Muhafazası”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1951, Sayı: 9827. Bu muhafaza için 17.000 liraya ihtiyaç vardır. Ayrıca binanın tamamlanması işine bir İtalyan firma talip olmuş, belediye tahsisat ayırmak yerine, binayı yapacak firmaya işletme hakkını vererek binayı tamamlamak istediğinden, bu firmanın talebini reddetmiştir.

⁶³⁴ Sadun G. Savcı, “Opera Binası”, *Vatan*, 20 Ocak 1952, Sayı: 3836.

için broşür hazırlamıştır.⁶³⁵ Opera binasının inşasını tamamlamak için Belediye'ye 14 teklif gelmiştir, bu tekliflerden an müsait karşılanana Alman firmasına ait olan, binanın tamamlanmasıyla birlikte muhtelif operaları getirilmesi ve bir müzikhol salonu eklenmesidir.⁶³⁶ Opera binası Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilerek, tamamlanması sağlanacaktır. Bu devir işlemi için Gökay'a meclis salahiyyet vermiştir.⁶³⁷ Opera binasının bir kısmının inşaatı Yugoslav bir firmaya bir buçuk milyon liraya ihale edilmiştir.⁶³⁸ Opera binasının inşaatına başlanmış, sahne kısmının temeli atılmıştır. Temel atma töreninde konuşan Gökay, "...Dört yıl içerisinde Milletlerarası, milli sermayelere müracaat ettik, çaldığımız kapılar boş çıktı. İstanbulun milletvekili olan Cumhurreisimiz ve Başvekilimiz yakın alaka gösterdiler: "İstanbul yalnız İstanbulluların değil, bütün Türkiyenindir. Binaenaleyh, bunu devlet üzerine alacak ve tamamlanacaktır" dediler. Vaatleri bugün tahakkuk etmiştir."⁶³⁹ Opera binası inşaatı, sahne temelini atılmasından o altı ay sonra hala devam edememektedir. Nafia Vekaleti'nin projede tadilat yapması üzerine Yugoslav Rad şirketi işe başlayamamıştır. Vekaletin tadilat projesinin ise 1955 yılı ilkbaharında ancak bitirecek durumda olması, Rad şirketinin, inşaat malzemesi ve işçilik fiyatlarında yaşanan değişimlerden dolayı zarara uğradığı gerekçesiyle tazminat davası açmasına neden olmuştur.⁶⁴⁰ Sonunda Opera binasının inşaatına devam edilmeye başlanmıştır.⁶⁴¹ Opera binası inşaatı, mimar Dr. Hayati Tabanlıoğlu'nun projesi ile yeniden başlamış ve 12 Nisan 1969'da tamamlanarak hizmete açılmıştır. Yapımı 23 yılda tamamlanarak İstanbul Kültür Sarayı olarak hizmete açılan bu bina, Gökay'ın "Kırdar'dan devraldığımız son yarım kalan işi

⁶³⁵ "Yarım Kalan Opera Binasının İnşası", *Ulus*, 21 Ocak 1952, No: 10975.

⁶³⁶ "Opera Binasının İkmali İçin Teklifler", *Vatan*, 26 Ocak 1952, Sayı: 3842. Opera binasının bir de mülkiyet problemi gündem olmaktadır. Bina tamamlanınca belediyede mi kalacak yoksa hükümete mi devredilecektir. Bu sorun, valiye icabı hale göre hareket ederek Mecliste ve hükümet nezdinde gerekli tadilleri yapabilmek yetkisi verilerek aşılmıştır. "Opera Binasının Durumu", *Yeni İstanbul*, 3 Kasım 1952, Sayı: 1060.

⁶³⁷ "Opera Binası Milli Eğitim Bakanlığına Devrediliyor", *Ulus*, 14 Kasım 1952, No: 11270. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; İstanbul Opera Binası İnşaatının Hazinece İkmali ve Sureti İdaresi Hakkında Kanun (Mülga), Kanun Numarası: 6165, Kabul Tarihi: 15/07/1953, Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 22/07/1953, Yayımlandığı Resmi Gazete Sayısı: 8464. Milli Eğitim bakanlığı, ayrılarak opera binasının yeniden başlaması için bir milyon lira ödenek ayırmıştır. "Opera Binasının İnşaatına Tekrar Başlanacak", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1953, Sayı: 10293.

⁶³⁸ "Opera Binası İnşaatı", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1953, Sayı: 10447.

⁶³⁹ "Opera Binası İnşaatına Devam Ediliyor", *Vatan*, 11 Eylül 1953, Sayı: 4426. Gökay, "bana emanet edilen yarım kalmış işlerin sonuncusu da ele alındı" diyerek, opera binasının temelini atmıştır. Opera Binası Sahne Kısmının Temeli Dün Törenle Atıldı", *Yeni İstanbul*, 11 Eylül 1953, Sayı: 1367.; "Opera Binası Sahne Kısmının temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 11 Eylül 1953, Sayı: 10457.

⁶⁴⁰ "Opera Binasının Planları Yeniden Eksiltmeye Çıkarılacak", *Vatan*, 20 Aralık 1954, Sayı: 4886. Opera binasının inşaatı için Nafia vekaletince yeni teklifler toplanmış, İtalyan Birleşmiş Firmaları, Krupp ve Simens gibi firmalarında aralarında bulunduğu tekliflerden hiçbirisi kabul edilmemiştir. "Opera Binası İnşaatı Tekrar Geri Kalıyor", *Vatan*, 2 Ocak 1955, Sayı: 4899.

⁶⁴¹ "Opera Binası İnşaatı", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1955, Sayı: 11252. Opera binasının inşaatı eski müteahhitten alınarak, bir mühendisin riyasetindeki heyete 29 Ekim 1956'da açılmak üzere verilmiştir. "Gökay'ın Riyasetinde Yapılan Toplantıda: Opera Binası İkmali İnşaatını Alan Firmanın Kontratı Feshedildi", *Yeni İstanbul*, 21 Haziran 1956, Sayı: 2369.

de tamamlayacağız” demesine rağmen, binanın tamamlanması kendisine de nasip olmamıştır.

İstanbul Belediye Konservatuarı biri Tepebaşı diğeri Beşiktaş Kılıç Ali’de olmak üzere iki ayrı binada hizmet vermektedir.⁶⁴² Maçka’daki eski İtalyan Elçiliği binası hakkında Tekel’le Belediye arasındaki dava belediye lehine sonuçlanmıştır ve konservatuarın buraya taşınması planlanmaktadır.

İstanbul’da kültür alanında öze girişimcileri yatırımları da sürmektedir. 1954 yılında, İstiklal Caddesi’nde Yeni Melek sinema ve tiyatro salonu, özel sektörün girişimi ile açılmıştır.⁶⁴³ Özel sektör olarak Beyoğlu’nda ikinci bir tiyatro binası daha açılmıştır. Eski İpek sineması da 1955 yılında açılarak,⁶⁴⁴ Beyoğlu’nda modern bir tiyatro binası daha kazanılmıştır.

4.2.1.2. Müze Çalışmaları

Fethin 500 üncü yılı kutlamaları yaklaşırken, bir Fetih Müzesi yapılacaktır. İstanbul’un fethinin ön plana çıkartılma biçimi Türkiye’nin dış dünyası ile siyasal, ülke içinde de bir bütünleşme meselesi haline gelmiştir. İstanbul’un fethi üzerinden bir araya gelme ve İstanbul’u imar etme hedefi dönemin toplumsal hafızasında ortak paydaları açığa çıkartmaktadır. Topkapı Sarayı Çinili Köşk’te bir Fatih Müzesi kurulması çalışmaları tamamlanmak üzeredir.⁶⁴⁵ 500. Yıl kutlamalarına yetiştirilen müze, tarihi İstanbul halkı için yeniden inşa etmektedir. İstanbul’un fethi üzerinden hem İstanbullular ortak tarih algısı edineceklerdir.

4.2.1.3. Stat Çalışmaları

1940’lardan sonra İstanbul’da stat yapımı denilince akla İnönü stadının inşaatı gelmektedir. İnönü Stadı’nın etap etap bitirilmesi işi maddi olanaksızlıklar ve bazı imar problemleri nedeniyle hep gecikmiştir. Kırdar dönemi sonlarında, ancak stadın büyük bir bölümü inşa edilmiştir. Gökay döneminde stadın inşa çalışmaları yanı sıra ismi ile de gündeme gelmektedir. Yaşayan kişilerin adlarının şehirde sokak, cadde ya da binalara verilmesi bu dönemde büyük bir tartışmaya neden olmaktadır.⁶⁴⁶ DP, eski Reisi Cumhur İnönü’yü, muhalefette iken şehirde görünür alanlardan kaldırmak istemektedir.

⁶⁴² Fikri Çiçekoglu, “İstanbul Belediye Konservatuarı”, *Vatan*, 27 Ocak 1954, Sayı: 4564.

⁶⁴³ “İstanbul Modern Bir Sinema ve Tiyatro Salonu Kazandı”, *Yeni İstanbul*, 19 Ekim 1954, Sayı: 1765.

⁶⁴⁴ “Şehir Yeni ve Güzel Bir Tiyatro Binası Kazandı”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1955, Sayı: 11266.

⁶⁴⁵ “Fatih Müzesi”, *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1953, Sayı: 10329.

⁶⁴⁶ “Şehrimizde, Yaşayanların İsmi Taşıyan Yerler”, *Yeni İstanbul*, 3 Mart 1951, Sayı: 459.

Yaşayan kişilerin isimlerinin verilmemesi tartışması aslında İnönü'nün adının şehircilikten silinmesi anlamına gelmektedir. Bu çerçevede, İstanbul Şehir Meclisi üyesi avukat Saim Nuri Uray'ın teklifi ve meclisin ittifakla verdiği karar üzerine⁶⁴⁷ "İnönü Stadı"nın ismi "Mithatpaşa Stadı" olarak değiştirilmiştir.

Mithatpaşa Stadı inşaatı sürmektedir, ancak bu Halide mevcut sporseverleri alamamaktadır. Halit Kıvanç bu durumu şu şekilde tasvir etmektedir: "...Stadımız küçüktür. Hoş, henüz büyük veya küçük olduğu hakkında kati bir hükümde veremeyiz. Çünkü yıllarca önceden başlayan inşaat bitmemiş ve stad açıldığı günden bu yana seneler geçtiği halde, hala natamam sıfatından kurtulamamıştır..."⁶⁴⁸ Mithatpaşa Stadı artık İstanbul'a yetmemektedir. İstanbul daha büyük bir stada ihtiyacı vardır. Bu durum karşısında Gökay, "Halkımızın, bilhassa gençlerimizin spora karşı gösterdikleri büyük alaka en az yüz bin kişiyi istiyab edebilecek büyük bir stadyomun inşasını zaruri kılmaktadır. Bu ihtiyacı çok hissetmekteyim. Bunun için, Bakırköy ile Yedikule arasında inşa edilmek üzere büyük bir stadyomun planlarını hazırlamak üzereyim. Tenis sahası için de spor ve sergi Sarayında bazı tadilatla bir saha temini düşünüyorum."⁶⁴⁹ İstanbul'da böyle bir stat hiçbir zaman inşa edilmemiştir. Bu proje, Gökay döneminde konuşulmuş ama uygulamaya geçirilememiş bir İstanbul projesi olarak tarihteki yerini almıştır.

4.2.1.4. İstanbul'un Meydanlarının Asrîleştirilmesi: Heykel Dikme Çalışmaları

İstanbul'un asrîleştirecek en önemli unsur meydanlardır. Geniş yolların kesişiminde oluşturulan meydanlar şehre katılımın sembolüdürler. Meydanların vazgeçilmezi ise abidelerle süslenmesidir. İstanbul'un fethinin 500. Yıl kutlamalarına yetiştirilmek üzere Fatih'in heykeli dikilecektir. Bu abidenin dikilmesi için oluşturulan heyet İstanbul'da çeşitli yerleri gezmiş en uygun yerin Saraçhane olacağı kanaatine varmıştır.⁶⁵⁰ İstanbul'un fethinin 500. yılına kadar, Sulu Kalede Ulubatlı Hasan'ın heykelinin dikilmesi, Şehir Meclisi Üyesi İsmail Atalay tarafından teklif edilmiştir.⁶⁵¹ İstanbul'un 500'üncü yıl dönümü kutlanmıştır, ancak hala fatih'in heykeli

⁶⁴⁷ "İnönü Stadyomunun İsmi "Mithatpaşa Stadı" Oldu", *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1951, Sayı: 9661.

⁶⁴⁸ Halit Kıvanç, "Mithatpaşa Stadı Kısa Zamanda Otuz Dört Bin Seyirci Alabilecek Bir Hale Getirilmelidir", *Yeni İstanbul*, 17 Aralık 1954, Sayı: 1824.

⁶⁴⁹ "100.000 Kişi Alacak Stadyom", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1954, Sayı: 10704.

⁶⁵⁰ "Fatih'in Heykeli Nereye Dikilecek?", *Yeni İstanbul*, 15 Nisan 1950, Sayı: 136.; "Fatih'in Heykeli İçin Saraçhanebaşı Münasip Görülüyor", *Ulus*, 6 Haziran 1950, No: 10394.

⁶⁵¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27.11.1950, İndeks: 2072863, Cilt No: 22, Karar No: 507.

dikilememiştir. Vatan Gazetesi, Fatih'in heykelinin Rumelihisarı'na dikilmesinin münasip olacağını, bu iş için dünya çapında bir proje müsabakası düzenleneceğini belirtmektedir.⁶⁵²

1950'li yılların tartışma başlıklarından birisi de yaşayan kişilerin şehir meydanlarında bulunan heykelleri meselesidir. Sabık Reiscumhur İsmet İnönü'nün adı sokak, cadde ve kamu binalarından silinirken heykellerinin de kaldırılması gündeme gelmiştir. Bu haber Ulus gazetesinde şu şekilde yer almıştır: “Hastane, okul, park, meydan, cadde, stadyum ve emsali müessese ve yapılara yaşayan şahısların isimleri konulmaması hakkında Ağrı Milletvekili Celal Yardımcı'nın kanun teklifi Meclisin dünkü toplantısında uzun tartışmalara yol açtı. Adalet komisyonu bu teklifi değiştirmiş, şu hale koymuştu: “Yaşayan kişiler adına heykel ve büst dikilmesi, okul, hastane, park, meydan, cadde, stadyum ve benzeri yerlere şehir, kasaba, bucak ve köylerin adlarına izafeten isimlendirilmesi ve kitabe, levha vesairenin yaptırılması yasaktır. Bu hüküm para, pul, kitap, levha ve benzerleri gibi umumun kullanmasına veya görgüsüne arzedilen şeyler üzerindeki resim ve yazılara da şamildir...”⁶⁵³ Yaşayan kişiler adına heykel dikilmemesi, dikilmiş olanların da kaldırılması meselesi gazetelerde tartışılmaktadır. Örneğin Taksim Abidesi'nin yanında İnönü'nün bir heykeli bulunmaktadır. Peki, şimdi bu İnönü heykel ve kaidesi kaldırılacak mıdır?⁶⁵⁴ 27 Ekim 1950'de Şehir Meclisi'ne bu olay intikal etmiş, Meclis, İmar ve Mülkiye Komisyonu'na bu işi havale etmiştir. Beş ay sonra komisyon kaidenin yıkılmasını tasvip etmiş ve 9 Mart 1951 tarihinde Şehir Meclisi, kaidenin bir başka yere kaldırılması için üç ay süre vermiştir.⁶⁵⁵ İstanbul Şehir Meclisi tekrar toplanmış ve Taksim Cumhuriyet Meydanı'nda bulunan heykel kaidesinin 1951 Haziran ayı içerisinde kaldırılmasına karar verilmiştir.⁶⁵⁶ Taksimdeki kaidenin kaldırılması tüm gazeteler tarafından ele alınmaktadır. Bu kaide için 290.000 lira harcanmıştır, bu para israf edileceğine ya heykel dikilmeli ya bu kaide üzerine Fatih'in heykeli konmalı ya da kaidenin üzerine Kore Savaşı gazilerini betimleyen bir meçhul asker anıtı dikilmelidir.⁶⁵⁷ “İstanbulun 500'üncü ve Müteakib Fetih Yıllarını Kutlama Derneği” Başkanı Aziz Ogan, Taksim'deki kaide üzerine Fatih'in heykelini dikmek isteğinde olduklarını

⁶⁵² “Rumelihisarına Dikilecek Fatih Heykeli Müsabakası”, *Vatan*, 11 Ağustos 1953, Sayı: 4398.

⁶⁵³ “Meclisteki Müzakereler Eski Heykellerin de Kaldırılması İstendi”, *Ulus*, 27 Ocak 1951, No: 10629.

⁶⁵⁴ “Taksim Abidesi Ne Olacak?”, *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 361.

⁶⁵⁵ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Olduğu Yerde Kalıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1951, Sayı: 9668.

⁶⁵⁶ “Şehir Meclisinin Dün Validen Sorduğu Sual”, *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1951, Sayı: 9644.

⁶⁵⁷ “Taksimdeki Kaide İçin Bir Teklif”, *Vatan*, 8 Haziran 1951, Sayı: 3615.

belirtmiştir.⁶⁵⁸ Şehir Meclisi'nin heykel kaidesini yıktırmak üzere verdiği mühlet bitmektedir. Gökay, meclisin verdiği karar karşı veto yetkisini kullanarak ve heykel kaidesi olduğu yerde kalmasını sağlamıştır. Gökay, İç İşleri Bakanlığı'na itirazda bulunarak, “mezkur kaidenin bir başka abideye yarayabileceği ve bu suretle emek ve masraftan tasarruf olunabileceği”ni belirtmiştir.⁶⁵⁹ İçişleri Bakanlığı, Gökay'ın itirazını incelemeye almıştır.⁶⁶⁰ Demokrat Parti-Cumhuriyet Halk Partisi siyasi çatışması semboller üzerinden devam etmektedir. Muhalefette olan “Milli Şef” sokaklar, caddeler ve meydanlardan silinmek istenmektedir. Bu tartışmanın dozu Demokrat Parti açısından muhalefeti sergileme biçimini ortaya koymaktadır. Tartışma, şehirde heykel bulunup-bulunmaması üzerinden değil de, heykeldeki semboller üzerinden gerçekleştirilmektedir. Tiyatro tartışmasında yaşanan kaynak israfı meselesi heykelde gündeme gelmemektedir. Bu durum, şehircilik meselelerinde iki parti açısından bir fark gözetilmediğini ortaya koymaktadır. Asrî şehirde heykeller olmalıdır, ancak bu heykellerin kime ait olacağına iktidar karar vermelidir.

Atatürk Derneği, İstanbul'da Atatürk'ü temsil eden beş heykel bulunmasına karşılık Anadolu yakasında hiçbir heykelin bulunmaması nedeniyle Kadıköy İskele Meydanı'na 200 bin liraya mal olacak, Atatürk inkılaplarını temsil eden bir inkılap abidesi dikecektir.⁶⁶¹ Heykel tartışmalarında İstanbul'daki Atatürk heykellerinin azlığının gündeme gelmesi, dönemin CHP'si açısından bir muhalefet tarzı sayılabilir. 1950'lili yıllarda İstanbul Anadolu yakasında hiçbir meydana Atatürk heykeli bulunmamaktadır. Bu durum, İstanbul'un imarı ve şehre meydan kazandırma meselelerinde Anadolu yakasının ikinci planda olduğunu göstermektedir. Ayrıca aynı dönemde Anadolu'da yaşanan Atatürk heykeli inşa işleri İstanbul'da hızlı işlememektedir. Milli Türk Talebe Birliği de, İstanbul Üniversitesi bahçesine bir Atatürk Heykeli yaptırmaktadır, bu heykel 19 Mayıs 1955'te törenle açılacaktır.⁶⁶² İstanbul Üniversitesi'nde Atatürk heykelini öğrenciler inşa ettirmektedir. Vefatından 17 yıl sonra İstanbul Üniversitesi'ne inşa edilen Atatürk heykeli, Atatürk'ün İstanbul'un toplumsal hafızasında edindiği yeri göstermektedir.

⁶⁵⁸ “Fatihin Heykeli”, *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1951, Sayı: 9650.

⁶⁵⁹ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Olduğu Yerde Kalıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1951, Sayı: 9668.

⁶⁶⁰ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Valinin İtirazını Bakanlık İnceliyor”, *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.

⁶⁶¹ “Kadıköy'e Bir İnkılab Abidesi Dikilecek”, *Vatan*, 22 Mayıs 1953, Sayı: 4319.

⁶⁶² “Atatürk heykeli 19 Mayıs'ta Törenle Açılacak”, *Vatan*, 29 Mart 1955, Sayı: 4983.

4.2.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri

İstanbul'un ağaçlandırılması ve yeşil anaların oluşturulması asrî şehircilik hedeflerinin başında gelmektedir. Cemil Topuzlu döneminde Gülhane örneğinden başlayan İstanbul'a halk için özel yeşil alanlar oluşturulması projesi Kırdar döneminde Taksim merkezli devam ettirilmiştir. Gökay döneminde bu çalışmalar derinlik kazanarak İstanbul geneline yaygınlaştırılmıştır. Emirgan Korusu, halka açılacaktır. Koruda her türlü emniyet tertibatı alınarak her Cumartesi 13.00-20.00 saatleri arasında halkın kullanımına açılacaktır.⁶⁶³ Emirgan Korusunun halka açılması projesi, İnönü'nün kullanımında olan bir alanın halka açılmasıdır. Bu çalışma, heykel meselesinde olduğu gibi yalnızca yeşil alanların halkla paylaşılması değil, sabık iktidarın reisi ile çatışmanın bir aracıdır. İnönü muhalefette olsa bile, "Milli Şef" olarak sahip olduğu imtiyazları devretmemiştir. İsmet İnönü'nün ölümüne kadar yaşadığı bu mekân, halka açılmaktadır. DP-CHP çatışması, kamusal alanların halka açılması şeklinde, İsmet İnönü'nün konutu üzerinden gerçekleştirilmektedir.

İstanbul'un ağaçlandırılması çalışmalarına hız verilmiştir. Belediye Bahçeler Müdürlüğü tarafından sürdürülen; Selimiye Kışlası ile Haydarpaşa arasındaki sahanın ağaçlandırma çalışmalar devam etmekte olup, Topkapı Sarayı ile Bostanlar arasındaki saha ve Topkapı-Fatih semtleri arasındaki asfaltta üç yıl içerisinde ağaçlandırılacaktır.⁶⁶⁴ İstanbul'u ağaçlandırma faaliyetleri 1951 yılı içerisinde de, devam etmektedir.⁶⁶⁵ Şehrin ağaçlandırılma çalışmalarına Topkapı-Yedikule Yolunun ağaçlandırılmasıyla devam edilecektir.⁶⁶⁶ Şehrin ağaçlandırılmasına Kadıköy Ziverbey Yokuşu ve Kayışdağı Caddesi'ne 300 ağaç dikilerek devam edilmektedir. Ayrıca Yeşilköy ve Florya asfaltlarının da ağaçlandırılmasına devam edilmekte olup, Topkapı Caddesi'nin ağaçlandırılmasına başlanacaktır.⁶⁶⁷ Belediye Bahçeler Müdürlüğü 1955

⁶⁶³ "Emirgan Korusu Halka Açılacak", *Ulus*, 30 Haziran 1950, No: 10418.

⁶⁶⁴ "Şehir Ağaçlandırılacak", *Vatan*, 4 Şubat 1952, Sayı: 3851.

⁶⁶⁵ "İstanbulu Ağaçlandırmak İçin Çalışmalar", *Yeni İstanbul*, 4 Nisan 1952, Sayı: 852. Büyük Çamlıca'ya 250 çınar, Beşiktaş İskele Meydanına 50, Ortaköy İskele Meydanına 25 ve Kadıköy İskele Meydanına 400 dış budak, Topkapı-Şehremini Caddesi'ne 300 sofrata ve kestane Edirnekapı Topçular Caddesi'ne 120 atkestanesi ve şehrin muhtelif yerlerinde bozulan ve kuruyan ağaçların yerlerine 500 muhtelif cins ağaç dikilmiştir. Belediye, Fatih Sultan Mehmet asfaltına İl Ziraat Müdürlüğü tarafından dikilen 1500 çınar fidanının bakımı ile de ilgilenmektedir.

⁶⁶⁶ "Şehir Yolları Ağaçlandırılacak", *Vatan*, 24 Şubat 1954, Sayı: 4592.

⁶⁶⁷ "Şehrin Ağaçlandırılması", *Yeni İstanbul*, 27 Aralık 1952, Sayı: Aksaray-Topkapı, Topkapı-Bahçelievler, Yeşilköy Havaalanı, Yeşilköy Çınar, Karadeniz, Dışbudak ve Gençtürk Caddelerine, Atatürk Bulvarına, Üsküdar Kısıklı, Üsküdar Hakimiyeti Milliye Caddelerine, Koşuyolu, Kayışdağ Yollarına 1100 ağaç fidanı dikilecektir. Şu cadde ve bölgelerde yeniden ağaçlandırılacaktır: Koska, Laleli Caddeleri, Zeytinburnu, Ayasofya Parkı, Kadıköy Yolları, Selimiye Duvardibi Yolu, Rami ve Molla Aşkı bahçeleri, Küçüksu mesire yeri ve Katip Çelebi Türbesi civarı.

yılı ağaçlandırma mevsiminde, büyük bir hamle yapmıştır. Ağaçlandırma çalışmaları yeni İstanbul mekânının tüm kesimlerine yaygınlaştırılmıştır.⁶⁶⁸

İstanbul’u ağaçlandırmak yalnızca yol kenarları ile sınırlı tutulmaktadır. Yeşil Türkiye Orman Mahsulleri Cemiyeti, İstanbul’da bir Fatih Ormanı kurmak istemişlerdir. Çalışmalarına üç yıldır devam eden cemiyete sonunda, Ziraat Vekaleti umum Müdürlüğü Şişli-Büyükdere asfaltı üzerinde ve Tarabya’ya 3 kilometre uzaklıkta olan 600 hektarlık arazinin tahsisi yapılmış, ağaçlandırma çalışmalarına 1956 ilkbaharında başlanacaktır.⁶⁶⁹ Fatih Ormanı hazırlıkları tamamlanmıştır. 1956 sonbaharında buraya 50.000 fidan dikilerek “Balkanları ve Şarkın büyük ve en modern ormanı” meydana getirilecektir.⁶⁷⁰ Bu çalışmalarla planlama aşamasında gerçekleşmeyen İstanbul’un imar hedefleri, ağaçlandırma ile gerçekleştirilmiştir. Günümüz İstanbul’un ağaçlandırılması Demokrat Parti döneminde gerçekleştirilmiştir. Gökay döneminde, İstanbul’un geleceğine en çok katkı sağlayan çalışmalardan birisi de ağaçlandırma meselesidir. Ağaçlandırma meselesinin sunum biçimi dönemin siyasi literatürünü anlamamızda bazı ipuçları taşımaktadır. İmar meselelerinde kendisini sürekli Avrupa ile kıyaslayan dönemin kamu yöneticileri, ağaçlandırma meselesinde Balkanlar ve Şark’la kıyaslamaktadırlar. İstanbul’u Şark’la kıyaslamak bile, dönemin Türkiye’inde kamu yöneticilerinin kendilerini konumlandığı mekân algısının değişmeye başladığını göstermektedir.

1956 yılı sonunda İstanbul’un ağaçlandırma işinin hızlandırılmasına karar verilmiştir. Gökay; Orman Müdürü, Ziraat Müdürü ve Belediye Bahçeler Müdürlerini toplayarak İstanbul’un ağaçlandırılması işini koordine etmiş ve “ Orman ve Ziraat Müdürlüğünce Ayazağa Çamlığına 5.000, Fatih Ormanına 160.000 bin fidan ilave olarak 80.000 fidan dikilmesine karar vermiştir.”⁶⁷¹ İstanbul’un ağaçlandırma çalışmaları koordineli bir şekilde devam etmektedir. Gökay; Orman Müdürü, Ziraat

⁶⁶⁸ “İstanbul Yollarına 1100 Ağaç Dikilecek”, *Yeni İstanbul*, 7 Aralık 1955, Sayı: 2174. Büyükdere-Maslak Yolu ve Elmalı Beni etrafı da ağaçlandırılmaya başlanmıştır. “Yeni Çocuk Bahçeleri”, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1956, Sayı: 11299.

⁶⁶⁹ “İstanbul’da Fatih Ormanı Kuruluyor”, *Vatan*, 23 Temmuz 1955, Sayı: 5099.

⁶⁷⁰ “Fatih Ormanı İçin Hazırlıklar”, *Yeni İstanbul*, 10 Kasım 1955, Sayı: 2147.

⁶⁷¹ “İstanbul’u Ağaçlandırma İşine Hız Verildi”, *Vatan*, 15 Kasım 1956, Sayı: 5562. Ayrıca Ümraniye, Elmalı Bendi, Taşlıtarla Yolları, Belgrad Bendleri ve Askeri Prevariantoryum civarı, Taşdelen civarı, İzmit Şosesi, Boğazdaki çıplak yerler, Florya Hava Meydanı Yolu, Topkapı Sultanahmet yolu ile şehirde müsait tretuvarlara geniş çapta ağaç dikilmesine derhal başlanması kararlaştırılmıştır. Bu arada İstinye sırtlarında 2 koru vücade getirilecektir. Belediye Bahçeler Müdürlüğünün 1957 yılı bütçesine ağaçlandırma işlerinin süratle ikmali, Açık Hava Tiyatrosu altındaki 2 numaralı park ile Kuşdili, Çiftehavuzlar parklarının ve Fenerbahçenin tanzimi için arttırılacaktır. Bahçeler müdürlüğü fidan yetiştirmek üzere Emirganda üçüncü fidanlığı tesis için harekete geçmiştir.

Müdürü ve Belediye Bahçeler Müdürleri ve Çamlıca'yı Güzelleştirme Derneği ile bir toplantı yaparak bazı kararlar almıştır.⁶⁷²

Cinci meydanı, Cihangir Çocuk Bahçesi ve Gazanferağa Medresesi'nin karşısındaki parkın tanzimleri tamamlanmak üzeredir.⁶⁷³ Laleli ve Beşiktaş Vişnezade de olmak üzere iki yeni çocuk bahçesi yapılacaktır.⁶⁷⁴ Belediye, Kadıköy İskele Meydanı'nda bulunan parkın Çocuk Bahçesi olarak düzenlenmesine karar vermiştir.⁶⁷⁵ Çiftehavuzlar'da büyük bir arsa park haline getirilecektir. Bu parkta tenis kortları ve küçük çaplı bir futbol sahası da oluşturulacaktır. Ayrıca Kuşdili Çayırı tanzim edilerek Kuşdili Mesire Yeri haline getirilecektir. İkinci bir mesire yeri de Emirgan'da Altay durağı karşısındaki geniş sahada tesis edilecektir.⁶⁷⁶ Çiftehavuzlar ve Kuşdili Parolarının tanzimi tamamlanmak üzeredir.⁶⁷⁷ Laleli Cami avlusunun arkasında yer alan Taşhan çevresinin park haline getirilmesi için hazırlanan planlar Belediye Meclisi'nde kabul edilmiş ve buranın park haline getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır.⁶⁷⁸ Üsküdar Selamsız'da bir park planlanmıştır. Park kararı İUMDK tarafından şu şartlarla verilmiştir: "1-Bu park dahilinde mevcut ağaçların da sıhhatle ölçülmek suretiyle plana dahil edilmesi ve gösterilmesi; 2- Yeni Ocak Sokağı ile Selamsız Mezarlık Sokağı Kavşağına rastlayan Bostanın da ifraz sahasına dahil edilmesi; 3- Selamsız Caddesi üzerinde işaret olunan mevcut evlere, parktan, bir miktar sahanın arka bahçe olarak terk edilebilecek şekilde park yollarının tadili şartile..."⁶⁷⁹ Bu karar örneği şehir içinde yeşil alan oluşturmak için verilen önemli bir karardır. Burası şehrin merkezinde bir yer değildir, çok önemli bir aks değildir. Ama Gökay dönemi şehirciliğinde Üsküdar Selamsız'ın da park ihtiyacı gözetilmektedir. İstanbul'da yeşil alan meselesi Taksim Meydanı gibi yalnızca görünür alanların düzenlenmesi meselesi değildir. Şehrin tüm mahallelerine yeşil alanlar kazandırılmaktadır. Bu çalışmalar, yeşil alan meselesinin derinleştirildiğini gözler önüne sermektedir.

⁶⁷² "İstanbul Ağaçlandırılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1957, Sayı: 11692. "... Şemsipaşa-Harem-Salacak ve Selimiye güzergahına bol miktarda fidan dikilmiştir. Çamlıcanın Boğaza nazır cephesinde Erguvan bahçeleri vücutta getirilecektir. Bahariye-Mühürdar çevresine sakız ağacı fidanları dikilmiştir. İstinye yolunda çamlıklar vücutta getirilmesi için de faaliyete geçilmiştir. Taşlıtarla yolunun ağaçlandırılması işi, bu ayın içinde ikmal edilecektir. Bu arada Kısıklı parkı yeniden tanzim olunacak, Rızapaşa korusu daha geniş çapta ağaçlandırılacak her gün halkın istifadesine sunulacaktır. Korunun duvarları da tamir edilecektir."

⁶⁷³ "Şehrin Ağaçlandırılması", *Yeni İstanbul*, 27 Aralık 1952, Sayı: 1114.

⁶⁷⁴ "Yeni Çocuk Bahçeleri", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1956, Sayı: 11299.

⁶⁷⁵ "Kadıköy İskelesinde Çocuk Bahçesi Kuruluyor", *Vatan*, 3 Şubat 1954, Sayı: 4571.

⁶⁷⁶ "Şehirde Yeniden 2 Mesire Yerile Bir Park Yapılacak", *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1956, Sayı: 11498.

⁶⁷⁷ "Şehrimiz İki Yeni Parka Kavuşuyor", *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1957, Sayı: 2660.

⁶⁷⁸ "Laleli Camii Avlusu Arkasında Park Yapılacak", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1957, Sayı: 11660.

⁶⁷⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 3 Kasım 1952, İndeks: 2073292, Cilt No: 24, Karar No: 505.

Şehir içindeki meskun alanlarda yeşil alanlar oluşturulurken bazı bölgelerde mezarlıklar kaldırılmaktadır. Eski şehrin sınırlarını belirleyen mezarlıklar ve cami kenarındaki hazirelerden bahçeye dönüştürülenler olmaktadır. Hasköy, Halıcıoğlu, Abduselam Camii önündeki eski mezarlık metruk halde bulunmaktadır. Burasının bahçe halinde ifrağı teklif edilmiş, bu teklif bir mahzur görülmeyerek “metruk mezarlık sahasının bahçe halinde ifrağına” şeklinde karar verilmiştir.⁶⁸⁰

Taksim Meydanı’na bir havuz inşasın başlanacaktır.⁶⁸¹ Şişli Meydanında, Şişli Camii’nin önünde bir havuz inşaatına başlanacaktır.⁶⁸² Meydanlara havuz yapılması, park kültürünün organize bir form kazanmaya başladığını göstermektedir. Yeşil alan ve ağaç dışında su üzerinden oluşturulacak hareket hem meydanlara ferahlık sağlamakta, hem havuz inşası, e meydan çalışmalarının kurulum, bakım maliyetlerini artırmaktadır. Bu durum, şehircilik çalışmalarında bütçe meselesinde yaşanan sıkıntılarında farklılaştığını göstermektedir.

Dönemin İstanbul’unda, meşhur gezinti yerlerinden olan Küçüksu Çayırı’nın park haline getirilmesine karar verilmiştir. Bu haber verilirken muhabir şu uyarıyı yapmaktadır: “... Fakat bu takdirde Küçüksu gibi bilhassa fakir ve orta halli halkın faydalandığı bir gezme yeri ortadan kaldırılmış olacaktır.”⁶⁸³ Bu dönemde, bir yerin park haline getirilmesi, ekonomik gelir düzeyi düşük kesimler için bir olumsuzluk olarak algılanmaktadır. Şehirde boş alanların kamu eliyle düzenlenmesi, alt gelir gurubundan kesimlerin dışlanması olarak medyada yerini almaktadır. Bu durum, İstanbul’da yürütülen imar faaliyetlerinde, İstanbul nüfusunu oluşturan geniş bir kesimin kendisini konumlandırma biçimini ortaya koymaktadır.

Çengelköy’de bir karakol binası yıkılmıştır ve buranın bir park olarak düzenlenmesi gündemdedir. Bu arsayı inceleyen Gökay’ın Boğaziçi ve parklar için verdiği beyanat yaklaşımın ortaya koymaktadır: “boğaz güzelliklerini halkın istifadesine tahsis edeceğimi evvelce söylemiştim. Bu yeri gördüm. Şimdilik orasını tanzim ve sıralar koyarak halka tahsis edeceğim. İleride muazzam çınar ağacı sahasını da genişleterek büyük bir park haline koyacağım.”⁶⁸⁴ Kamu binasının yıkılarak parka dönüştürülmesi işi ve bu uygulamanın Boğaziçi’nde yapılması özel bir anlam

⁶⁸⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Şubat 1953, İndeks: 2073766, Cilt No: 26, Karar No: 5.

⁶⁸¹ “Taksimde Bir Havuz İnşa Edilecek”, *Vatan*, 6 Ekim 1956, Sayı: 5522.

⁶⁸² “Şişlide Havuz”, *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1956, Sayı: 11583.

⁶⁸³ “Küçüksu Çayırı Park Yapılıyor”, *Vatan*, 18 Mart 1954, Sayı: 4614.

⁶⁸⁴ “Çengelköyünde Yıkılan Karakol Binası Arsası Park Haline Konulacak”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1955, Sayı: 11070.

taşımaktadır. Gökay döneminde Boğaziçi için düşünülen özel anlam, park yapımlarında kendisini görünür kılmaktadır. Boğaziçi'ni halk için ortak kullanım alanı olarak düşünmek, Gökay'ın İstanbul projeksiyonunu ortaya koymaktadır.

Gülhane Parkı'nda kutlanacak olan Bahar ve Çiçek bayramı için buraya bir hayvanat bahçesi kurulacaktır. Yıldız Parkı'na da Üniversite'nin Nebatat Enstitüsü ile birlikte bir Nebatat Bahçesi kurulması karar verilmiş ve açılışa Atatürk'e ithaf edilmiştir.⁶⁸⁵ Belediyenin bahçeyi Atatürk'e armağan etmesi, Cumhuriyet Halk Partisi ile girilen siyasal çatışmanın Demokrat Parti dönemi politikacılarının kendilerini Atatürk üzerinden meşrulaştırma çabaları olarak okunabilir. Her iki parti içinde meşruiyet kaynağı aynıdır, ancak DP bunu sürekli ispatlama ihtiyacı hissetmektedir.

Gülhane Parkı'nda kutlanan Bahar ve Çiçek Bayramı münasebetiyle, giriş kapısı cephesinde bir dekorasyon yapılacaktır.⁶⁸⁶ İstanbul'da çiçekle ilişkinin bir bayram şeklinde kutlanarak halkın gündeminde yer alması; Gülhane Parkı'nda yapılan düzenlemeler aracılığıyla şehirde çiçek için özel bir uygulamanın organize edilmesi, dönemin belediyciliğinde dikkat çekici bir uygulama olarak yer almıştır.

Ortaköy'de bulunan Burak Reis İlkokulunun bahçesi plaj şeklinde düzenlenerek halkın istifadesine sunulmuştur.⁶⁸⁷ Kamu olarak bir ilk okulun bahçesi plaj şeklinde düzenlenmektedir. Halkın rekreasyon ihtiyacı için İnönü'nün konut alanı da bir okul alanı da kullanılabilir.

Çamlıca Tepesi turistik yolu hizmete açılmıştır. Şimdi de Çamlıca'ya Belediye tarafından bir gazino yapılması çalışmalarına başlanacaktır. İhalesi Mart 1952 içerisinde yapılan olan gazino; iki büyük salon ve yaz aylarında kullanılabilecek yemek ve teraslardan ibaret olacaktır. Kapalı salonlar senenin her mevsiminde açılacak olacak, gazino civarı park şeklinde tanzim edilecektir. 1953 yılına kadar bitirilmesi hedeflenen gazinodan, her sınıf halkın faydalanabilmesi için Belediye hususi bir tarife hazırlayacaktır.⁶⁸⁸ Çamlıca Güzelleştirme Derneği, Gökay'ı fahri başkan olarak seçmiştir. Bu ziyaret esnasında Gökay, Çamlıca'nın Milli Park haline getirileceğini

⁶⁸⁵ "Gülhane Parkında Hayvanat bahçesi Kurulacak", *Vatan*, 20 Şubat 1954, Sayı: 4588. Yıldız Parkı'nda 5000 metrekare büyüklüğünde ve 1000'den fazla nebatat bulunan Nebatat Bahçesi, 10 Kasım 1955'te törenle açılmıştır. Bahçenin girişinde, belediye tarafından hazırlanan "Ataya Armağan" ibaresi yazılı bir çelenk bulunmakta olup, açılış konuşmasında Gökay: "Atatürkün çok sevdiği bir şehirde, gözlerini fani hayata yumduğu bu saatlerde nebatat bahçesini açarken, hatırasını yad ediyor ve bu bahçeyi, hayatta iken çiçeği çok seven Atamızın hatırasına ithaf ediyoruz.", "Şehir Nebatat Bahçesi Dün Ziyaretçilere Açıldı", *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1955, Sayı: 11238.

⁶⁸⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 9 Mayıs 1957, İndeks: 2072863, Cilt No.: Karar No:.

⁶⁸⁷ "Ortaköy Burak Reis İlkokulundaki Halk Plajı Merasimle Açıldı", *Yeni İstanbul*, 29 Haziran 1956, Sayı: 2377.

⁶⁸⁸ "Çamlıcada Bir Gazino Yapılacak", *Cumhuriyet*, 14 Şubat 1952, Sayı: 9892.

belirtmiştir. Dernek başkanı Çamlıca'da turistik bir gazino yapılmasını istemiştir.⁶⁸⁹ Bu isteğe bakılacak olursa 1953'te tamamlanması hedeflenen gazino 1956 sonlarında hala inşa edilmemiştir. İmar hedefleri toplumun ortak motivasyon unsuru olarak medyada yer almaktadır. Bitirilmesi hedeflenen tarihte, projelerin başlanamaması bile gazeteler tarafından eleştirilmemektedir. Önemli olan şehrin imar edilmesi meselesinin sürekli gündem de olmasıdır. İmar mevzuu siyasiler, bürokratlar, gazeteciler ve halk arasında ortak motivasyon unsuruna dönüşmüştür.

Kuruçeşme'de kömür depoları tarafından kullanılan Kuruçeşme Adası, temizlenerek park haline getirilecek ve kıyı ile arasında bir asma köprü kurulacaktır. Adada ayrıca bir halk gazinosu inşa edilecektir.⁶⁹⁰ Bu haber üzerinden bir yıla yakın süre geçmesine rağmen bir ilerleme kaydedilmemiş ve bu durum gazeteciler tarafından takip edilmemiştir. İmar mevzuu siyasilerin kendilerini halka bir duyurma metodudur. Gazeteciler, bu mevzuda verilen beyanatlar üzerinden uzun süreli bir takip yapmamaktadır. İmar tartışmalarının gazetelerde veriliş biçimi bir süreklilik ve bütünlük aksettirmemektedir. Bu dönemin Türkiye'sinde gazetecilerin imar hususunda derinlikli analizler yapmadığını göstermektedir.

Florya'da belediye denizden istifade etmek isteyenler için her yıl çadırlar açmaktadır. 1956 yılında 150 çadır açıldığı halde kampın çok alaka görmesinden, İstanbulluların talebi karşılanamamıştır.⁶⁹¹ Florya tesisleri, Turizm Bankası'na devredilecektir. Devir şartı ise, Turizm Bankası'nın buraya iki motel, bir kamp yeri ve tek ve çift katlı olmak üzere 3000 kabin inşa etmesidir. Ayrıca Turizm Bankası tarafından, 1958 yılında Florya'da Hilton ayarında bir otel, teni sahası ve spor ve eğlence yerleri de inşa edilecektir.⁶⁹² Florya'da inşa edilecek tesisler Belediye Meclisi'nde görüşülmüş şu şekilde karara bağlanmıştır: "...Turizm Bankası tarafından Floryada en az 100.000.000 liralık yeni ve modern tesisler vücuda getirilecek ve mukabilinde Bankaya 30 senelik bir intifa hakkı tanınacaktır. Banka bu müddet zarfında Belediyeye her yıl yüzde 10 hisse verecek ve bu miktar ilk yıl 150.000, ikinci ve müteakip yıllar 200.000 liradan aşağı olmayacaktır. Ayrıca tesislerin vergi ve resimleri Bankaya ait olacak ve bütün site en geç beş yıl zarfında ikmal edilecektir. Belediye plaj

⁶⁸⁹ "Çamlıca Milli Park Olacak", *Vatan*, 21 Aralık 1956, Sayı: 5597.

⁶⁹⁰ "Kuruçeşme Adası Park Yapılacak", *Vatan*, 2 Nisan 1956, Sayı: 5340. Kuruçeşme'de kömür depoları temizlenerek su sporları için havuzlar ve gazinolar inşa edilecektir. "Kuruçeşmede Yüzme Havuzu ve Gazino Yapılacak", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

⁶⁹¹ "Floryadaki Çadırlık Kamp Genişletilecek", *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1956, Sayı: 11506.

⁶⁹² "Floryada Vücuda Getirilecek Tesisler", *Cumhuriyet*, 7 Mart 1957, Sayı: 11715.

evleri ile, yeni plaj ve Florya Deniz klübü lokali, intifa hakkının dışında kalacaktır.”⁶⁹³ Florya özel sektöre ihale edilerek yenilenmektedir. İstanbul şehirciliğinde, kamusal hizmetin yap-işlet-devret modeliyle organize edildiği ender modellerden birisidir.

4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir

İstanbul’un imar meselesi, 1950’li yıllara gelindiğinde farklı bir boyut kazanmıştır. İstanbul büyük bir göç almayı artık kanıksamış, ülkede siyasal, ekonomik ve sosyal bir değişimin süreci başlamış ve bunun yansımaları, ülke genelinde görünür hale gelmiştir. Ülkede yaşanan bu değişimin şehirler açısından görünür hale geldiği ilk yer İstanbul olmuştur. İstanbul, hem şehir nüfusu açısından hem de ekonomik ve sosyal göstergeler açısından farklılaşmaya ve dönüşmeye başlamıştır. Gökay, İstanbul Vali ve Belediye başkanı olarak atandıktan sonraki İstanbul’da bayındırlık alanında yaşanan gelişmeler üç başlık halinde incelenebilir. Kırdar’ın başlattığı çalışmaların tamamlanması, Gökay’ın başlattığı ve tamamladığı çalışmalar ve Gökay döneminde gündemde olan projeler.

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri: Tarihi Şehri İmar Planına Uydurmak

Semt ve meydan düzenlemelerde, Gökay dönemi uygulamaları Kırdar dönemi uygulamalarına göre daha geniş ölçekte, Menderes’in uygulamalarına göre de bir geçiş sayılabilecek orta ölçekte pratikler olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul Belediyesi uygulamaları için dönemin Şehir Meclisi kararlarında aşağıdaki uygulama kararlarına rastlanmaktadır: Bakırköy imar planı mahalli uygulaması,⁶⁹⁴ Edirnekapı ve civarının tafsilat planı yeniden tetkiki,⁶⁹⁵ Üsküdar Araba Vapuru İskeleyi düzenlemesi,⁶⁹⁶ İçerenköy Tomson Çiftliği ve civarına ait mevzi imar ve ifraz planı,⁶⁹⁷ Üsküdar İskeley Meydanı’na ait 1/500 mikyaslı tatbikat planı,⁶⁹⁸ 1/1000 mikyaslı Beşiktaş imar planı,⁶⁹⁹ Topkapı Meydanı’nın tanzimi ve yeni açılacak kapı ve turistik yolun şehre giriş kısmına

⁶⁹³ “Florya Tesisleri”, *Vatan*, 13 Mart 1957, Sayı: 5679.

⁶⁹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 9 Ocak 1950, İndeks: 2072326, Cilt No: 19, Karar No: 155.

⁶⁹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Mart 1950, İndeks: 2072525, Cilt No: 20, Karar No: 125.

⁶⁹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Şubat 1951, İndeks: 2072893, Cilt No: 22, Karar No: 548.

⁶⁹⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 17 Kasım 1951, İndeks: 2073065, Cilt No: 23, Karar No: 233.

⁶⁹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Şubat 1952, İndeks: 2073106, Cilt No: 23, Karar No: 285.

⁶⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Haziran 1952, İndeks: 2073422, Cilt No: 25, Karar No: 120.

ait imar planı,⁷⁰⁰ taksim Cumhuriyet Gezisi düzenleme,⁷⁰¹ Edirnekapı, Kariye Camii etrafı açılıp tanzim edilmesi hakkında plan,⁷⁰² Florya imar planının plaj ve sahne kısmına ait 1/2000’lik ek planı,⁷⁰³ Eminönü-Unkapanı ve Unkapanı-Boğazkesen Kemerleri arası 1/500’lük tafsilat planı,⁷⁰⁴ Beşiktaş Meydanı 1/500 makyaslı tanzim planı.⁷⁰⁵ Şehir Meclisinin aldığı bu kararlar, Gökay dönemindeki imar uygulamalarının meskun alanlara yoğunlaştığını göstermektedir.

Beyazıt Meydanı’nın düzenlemesi için istimplaki yapılan binaların yıkımına başlanmıştır. Meydanda 60 metre kuturunda bir daire set vücuda getirilecek ve trafik düzenlenecektir. Ayrıca Patrona Hamamı restore edilecek, Simkeşhane’nin ve hanın yarısı kesilerek yola dahil edilecektir. Böylece Simkeşhane bahçesinde bulunan Bizans eserleri, yoldan geçenlerin kolayca göreceği şekilde meydana çıkarılmış olacaktır.⁷⁰⁶ Beyazıt Meydanı’nda, Simkeşhane yıkılmış ve çalışmalar tamamlanmıştır. Beyazıt Meydan düzenlemesi gazetelerde şu şekilde yer almaktadır: “Beyazıt meydanı, İstanbulun değişen çehresi hakkında en canlı örneklerden biridir. Eski dükkânlar, dar kaldırımlar ve yıkık dökük binaların altında, yüze bu derece gülen bir ferahlığın olduğunu, birkaç ay evvel kimse bilmiyordu. Bu resim, bir kısmı yıkılan Simkeşhaneden alınmıştır. Bugün meydana nazır olan sağdaki ahşap binaların kısa zamanda yerlerini modern yapılara bırakacakları tarih uzak değildir. Beyazıt meydanı o zaman daha göz ve gönül alıcı bir görünüşe sahip olacak, geniş Londra asfaltından şehre giren bir yabancı, Beyazıtta, memnun bir soluk alacaktır.”⁷⁰⁷ İstanbul’da imarın 100 yıldır yapmaya çalıştığı hedeflere ulaşılmaktadır. Sur içinde geniş meydanlar ve ferah alanlar üretilmektedir. Beyazıt Meydanı için bu uygulama 20 yılda başarılı bir iştir. Meydan düzenlemesi etap etap devam etmektedir. Beyazıt Meydanı’nda seyrü seferi gösterir bir kroki gazetelerde neşredilmiştir. Meydan bu krokiye göre düzenlenecektir. Birçok yıkımla birlikte “...Beyazıt Camii, geniş ve güzel bir meydan ortasında bütün

⁷⁰⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Haziran 1952, İndeks: 2073333, Cilt No: 24, Karar No: 569.

⁷⁰¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Haziran 1953, İndeks: 2073705, Cilt No: 26, Karar No: 186.

⁷⁰² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073840, Cilt No: 27, Karar No: 251.

⁷⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073839, Cilt No: 27, Karar No: 250.

⁷⁰⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Mart 1954, İndeks: 2074095, Cilt No: 28, Karar No: 109.

⁷⁰⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Nisan 1957, İndeks: 2074095, Cilt No: 43, Karar No: 112.

⁷⁰⁶ “Beyazıt Meydanının Tanzimi İçin Projeler Hazırlandı”, *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1955, Sayı: 2111.

⁷⁰⁷ “İstanbul’un Siması Değişiyor”, *Vatan*, 18 Eylül 1956, Sayı: 5504.

ihtişamı ile ortaya çıkarılmış olacaktır.”⁷⁰⁸ Bu hedef dönemin meydan düzenleme mantığını özetlemektedir. Anıtsal eserlerin büyük meydanlar ortasına açığa çıkması, ferahlık ve genişlik. Beyazıt Meydanı’ndaki tanzim işlerine başlanmıştır. Bu çalışmalar nedeniyle Edirnekapı-Fatih tramvay seferleri, tanzim işi bitene kadar sonlandırılmıştır.⁷⁰⁹

İstanbul Bulvarının inşaatına 1950 yılı içerisinde başlanacak, istimlak ve temellerin atılması için bu yıl içerisinde beş yüz bin lira sarf edilecektir.⁷¹⁰ Unkapanı’nda bulunan Atatürk Köprüsü girişindeki kömür depolarının buradan kaldırılması talep edilmiştir. Bu kömür depoları köprüye de 300 ton civarında yük olmaktadır.⁷¹¹ Unkapanı-Eminönü arasında yol açıldıktan sonra buraya imalathane ve dükkânlar yapılacaktır. Burada bulunan 2001 dükkân, yeni eklenenlerle 8000’i geçecektir.⁷¹² Atatürk Bulvarının etrafının imarı için Vilayette bir toplantı yapılmış, boş ve perişan halde bulunan bu bölgenin imarı işinin öncelikle ele alınması kararı verilmiştir.⁷¹³ Atatürk Bulvarı’nda Manifaturacılar ve Kumaşçılar Kooperatifi 1200 mağaza ve 3000 yazıhaneden oluşan bir çarşı kurulacaktır. 100 milyon liraya tamamlanacak projenin, istimlak bedeli 30 milyon lira tutmaktadır.⁷¹⁴

Eminönü Meydanı’nın genişletilmesi için istimlak edilen hanların yıkımı gerçekleştirilememiştir. Seyrüsefer izdihamını önleyecek ve Balıkpazarı ve Balıkthane önünü açacak hanların istimlaki 1948 tarihinde tamamlanmış ama bazı hanlarda bir müddet daha oturma izni verilmiştir.⁷¹⁵ Hanlarda kalmaya devam eden yazıhane sahipleri ile bir anlaşma yapılarak 1951 Eylül ayı sonuna kadar süre tanınmıştır. Bu süre sonunda çıkmayanlar, mahkeme kararı ile çıkartılacaklardır.⁷¹⁶ İstimlaki yapılan bu binaların yıkımına başlanmıştır. Burada çalışan balıkçılar, işlerinin engellendiği gerekçesi ile itiraz etmişler, bunun üzerine bu kişilere Tahmis Sokağı’nda dükkân temin edileceği sözü verilmiştir.⁷¹⁷ Eminönü Meydanı’nın Balıkpazarı istikametinde genişletilmesi çalışmalarına başlanmıştır. İlk önce, Unkapanı istikametindeki yolun açılmasına başlanmıştır ve yolun iki tarafındaki binaların bir kısmı yıkılmıştır.⁷¹⁸

⁷⁰⁸ “Beyazıt Meydanı da İslah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1956, Sayı: 11568.

⁷⁰⁹ “Beyazıt Meydanının Tanzimine Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 6 Kasım 1956, Sayı: 2864.

⁷¹⁰ “İstanbul Bulvarının İnşasına Başlanıyor”, *Ulus*, 11 Şubat 1950, No: 10280.

⁷¹¹ “Unkapanındaki Kömür Deposunun Kaldırılması İsteniyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Mart 1952, Sayı: 836.

⁷¹² “Unkapanı-Eminönü Arasında Yapılacak Dükkânlar”, *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1954, Sayı: 10879.

⁷¹³ “Atatürk Bulvarının Etrafı İmar Edilecek”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1954, Sayı: 10913.

⁷¹⁴ “Bulvarda Büyük Bir Çarşı Kurulacak”, *Vatan*, 24 Mart 1955, Sayı: 4980.

⁷¹⁵ “Eminönü Meydanı Genişliyor”, *Vatan*, 16 Eylül 1951, Sayı: 3710.

⁷¹⁶ “Eminönü Meydanı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1951, Sayı: 3695.

⁷¹⁷ “Eminönü Meydanı Tevsi Ediliyor”, *Vatan*, 14 Ekim 1951, Sayı: 3738.

⁷¹⁸ “Eminönü Meydanının Genişletilmesi”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1952, Sayı: 9929.

Karaköy Meydanı İstanbul'un ulaşımında kesişim noktası olduğu için izdiham oluşmaktadır. Bu izdihamın nasıl önleneceği mevzuu Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmaktadır.⁷¹⁹ Birçok proje vardır, ancak bütçe estetik konusunda bir mutabakat aranmaktadır. Bu konu hakkında bir komisyon kurulmuş, komisyon altı ayrı proje önermiştir.⁷²⁰ Karaköy Meydanı'nda istimlakler tamamlanmış ancak inşaat için gerekli tahsisat bulunamadığından beklenilmektedir. Karaköy Meydan düzenlemesi için gerekli tahsisat elde edilmiş olup, plana göre meydan Haliç istikametinde genişleyecek, Tünel'in Galata'daki kapılarının önünden sahile kadar olan kısım tamamıyla açılacaktır.⁷²¹ Bir haberde; "Amerika'da olduğu gibi Karaköy'de yaya geçitleri yer altına indirilecektir" denilmektedir,⁷²² bu vurgulama şekli imar çalışmalarında yurtdışı projelerinden Amerika'nın da meşrutiyet kaynağı ve ikna aracı olarak kullanılmaya başlanıldığını göstermektedir. Karaköy Meydanının genişletilmesi için sahil kısımlarına toprak dökülmesine başlanılmıştır.⁷²³ Karaköy Meydanı'nda bulunan belediyeye ait dükkânlar yıkılarak meydan genişletilecektir.⁷²⁴ Karaköy Meydanı'nda bulunan Mehmed Ali Paşa Hanı yıkılmış, "meydanın açılması Karaköye ferahlık verdiği gibi buradan hem Haliç, hem de Eminönü meydanının görülmesi temin edilmiş güzel bir manzara hasıl olmuştur." Evkaf'a ait olan bu yerde, yeni bir han inşasına dair bir karar alındığı, bunun şehri işleri mütehassıslarını müteessir ettiği belirtilmektedir.⁷²⁵ Vakıf malları da yıkılarak şehir ferahlatılmaktadır. Ancak Vakıflar İdaresi bu sürece müdahil olarak, mülki yeniden ihya etmek istemektedir. Karaköy'ün, İstanbul'un en büyük meydanlarından birisi haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Bu çerçevede, ilk olarak Karaköy'deki Domuz Sokağı ile tramvay durağı arasındaki ada tamamen

⁷¹⁹ "Karaköy'de İzdihamı Önleyici Tedbirler", *Ulus*, 27 Aralık 1949, No: 10233.

⁷²⁰ "Karaköy Meydanının Ferahlatılması İçin Tetkikler", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1950, Sayı: 9445. Bu teklifler şunlardır: Ziraat Bankası önünden tünel açılması -burada su çıktığından ve rıhtımı tehlikeye düşürdüğünden vazgeçilmiştir-, Karaköy Vapur İskelesi karşısında Köprü altından bir yol yapılması -bu yol yarım milyon liraya mal olacaktır-, tahta bir köprü inşası -manzarayı çirkinleştirecektir-. Karaköy Meydan düzenlemesinin nasıl olacağına karar verilmiştir. Borsa Hanı ve Devlet Havayollarının sırasındaki dükkânlar istimlak edilerek yıkılacaktır. Proje, muhabir tarafından şu şekilde tasvir edilmektedir: "Meydanın açılması tamamlandıktan sonra muhtelif istikametlerden gelecek nakil vasıtalarının fasılasız şekilde hareketlerine devam edebilmeleri ve hiç duraklamaya sebep olunmaması için yayalara yer altından geçidler yapılacaktır.", "Karaköy Meydanı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1952, Sayı: 9866.

⁷²¹ "Karaköy Meydanının Tanzimi", *Cumhuriyet*, 5 Nisan 1952, Sayı: 9943. Karaköy'de Tokatlı Lokantası önünde, yayaların yer altından karşıya geçişini sağlayacak bir yürüyen kaldırım yapılacaktır. "Karaköy'de Yürür Kaldırım Yapılacaktır", *Vatan*, 26 Aralık 1953, Sayı: 4532.

⁷²² "Karaköy'de Yer Altı Geçitleri", *Vatan*, 23 Ocak 1954, Sayı: 4560.; Karaköye Yerlatı Geçidi Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1954, Sayı: 10591.

⁷²³ "Karaköy Meydanının Genişletilmesine Devam Ediliyor", *Vatan*, 5 Mart 1954, Sayı: 4601.

⁷²⁴ "Karaköy Meydanı Yakında Açılacak", *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1956, Sayı: 2402.

⁷²⁵ "Karaköy Meydanı", *Cumhuriyet*, 31 Ekim 1956, Sayı: 11588.

yıkılacaktır. Bundan sonra Ziraat Bankası'nın bulunduğu bloğun yıkımına başlanacaktır.⁷²⁶

İstiklal Caddesi'nin genişletilmesi tartışmaları sürmektedir. Şehir trafiğinin ana akslarından birisi olan bu yolun genişletilmesi işi için gerekli istimlakler yapılamamaktadır. Bunun yerine Galatasaray-Taksim arası cadde üzerindeki binalar 3 metre içeri alınarak bir kaldırım oluşturulacak, eski kaldırım caddeye katılarak 6 metrelik bir genişlik elde edilecektir.⁷²⁷ İstiklal Caddesi üzerindeki bazı binaların kaldırımlarda olan çıkıntıları temizlenerek Cadde'de nispi bir genişlik sağlanmıştır.⁷²⁸ Caddenin genişletilmesi için istimlak edilecek dükkânların rayici 25 milyon lira tutmaktadır, bu tahsisatın kaynağı araştırılmaktadır.⁷²⁹ İstiklal Caddesi'nin Taksim-Galatasaray arası sağ tretuvarına su hattı döşenecek ve cadde asfaltlanacaktır.⁷³⁰ Caddenin bu kısmının 7 cm kalınlıktaki asfaltlama çalışmaları 16 Eylül 1953'de tamamlanmıştır.⁷³¹ İstiklal Caddesi'nde bina çıkış kapıları arka tarafa alınırken, yeni yapılacak binalar da 3 metre geriye çekilerek ruhsat verilecektir.⁷³² İstiklal Caddesi'nin Tünel ile Galatasaray arasına kalan binalardaki çıkıntılar yıkılmaya başlanmıştır. Cadde üzerinde çıkıntı teşkil eden iki ada yıkılmaya başlanmıştır. Bu yıkım sonucu caddeye cephesi açılan binalardan şerefiye alınacaktır. Bu çerçevede İstanbul Belediye'sinde şerefiye bürosu tesisi edilmiş on senede eşit taksitlerle alınacak şerefiyelerle, belediye yılda 10 milyon lira varidat sağlayacaktır.⁷³³ İstanbul'da imar hareketlerinin vatandaşa sağladığı gelir ilk defa kamu adına alınmaktadır. Bazı binalar, kamu kaynakları ile istimlak edilerek yıkılmaktadır. Bu yıkımın masrafı kamu tarafından sağlanmaktadır. İmar çalışması sonucu cadde veya yol arkasında kalan veya ticari önemi olmayan binalar ön plana çıkmakta ve değer kazanmaktadır. Kamu adına imar çalışmalarında bazı mülk sahipleri kaybederken, bazı mülk sahipleri kazançlı çıkmakta, ama imar harcamaları kamu adına bedel ödenmesine neden olmaktadır. Ancak kamunun yürüttüğü imar çalışması sonucu ortaya çıkan gelirden, kamu adına herhangi bir kesinti yapılmamaktadır. İstiklal Caddesi'nde hedeflenen bu çalışma ile ilk defa İstanbul'da imar sonucu oluşan kaynak kamu içinde kesilmeye başlanacaktır.

⁷²⁶ “Karaköy İstanbul'un Büyük Meydanlarından Biri Olacak”, *Vatan*, 15 Ocak 1957, Sayı: 5622.

⁷²⁷ “İstiklal Caddesinin Genişletilmesi”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1952, Sayı: 10062.

⁷²⁸ “İstiklal Caddesi Genişledi”, *Yeni İstanbul*, 6 Ekim 1952, Sayı: 1032.

⁷²⁹ “İstiklal Caddesi 25 Milyon Liraya Genişletilecek”, *Vatan*, 13 Kasım 1952, Sayı: 4129.

⁷³⁰ “İstiklal Caddesi Asfaltlanıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 10434.; “İstiklal Caddesi Asfaltlanacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 1344.

⁷³¹ “Beyoğlu Caddesinin Asfalt Kaplaması İşleri Sona Erdi”, *Yeni İstanbul*, 17 Eylül 1953, Sayı: 1373.

⁷³² “İstiklal Caddesi Genişletilecek”, *Vatan*, 16 Nisan 1956, Sayı: 5354.

⁷³³ “Tünel-Galatasaray Caddesi”, *Cumhuriyet*, 15 Mart 1957, Sayı: 11723.

Taksim Cumhuriyet Gezisi'nde bulunan 13600 metre karelik bir sahanın altına garaj, otopark, üstüne mağaza ve dükkân ve Refik Saydam Caddesi'ne iki otel ve garaj yapma işleri eksiltme usulü ihale edilmiştir.⁷³⁴

Maliye Bakanlığı'nın Harbiye binasının yıkılması ve arazinin ifraz edilerek satılması yetkisini alması üzerine Harbiye ve civarının imarı gündeme gelmiştir. Bayındırlık Bakanlığı tarafından, yalnızca Türk mimarlarının katılacağı bir müsabaka düzenlenecektir.⁷³⁵ Devlet arazisinin geliştirilmesinde, Türk mimar tercihi siyasal bir vurgu taşımaktadır. Asrî şehir hedefinde Türk uzman kullanımı öncelenmektedir.

İstanbul'da seyrüseferi ilgilendiren meydan ve caddelerde genişletilme çalışması yapılacaktır. Ayasofya, Firuzağa, Beyazıt ve Fatih yolları tamir edilecek, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın Çarşıkapı'daki türbesi geriye alınacaktır.⁷³⁶ Ayrıca şehrin ana caddelerinde bulunan sebiller boşaltılacak, bunlar ıslah ve restore edilerek yeniden sebil olarak kullanılacaktır.⁷³⁷ Çarşıkapı'da Kara Mustafa Paşa Medrese'sinin ön tarafı açılmıştır. Burada bulunan dört dükkân yıkılarak yol genişletilecektir.⁷³⁸ E.T.T. idaresi, Şişli Meydanı'ndan sonra Topkapı Meydanı'nın tanzimi için valilikten gerekli direktifleri almıştır.⁷³⁹ Beşiktaş, yeni gelişen Levent mahallesi ile bağlanmakta, merkezdeki binalarda geniş yollar ve meydan çalışmaları sırasında istimlak edilerek yıkılmaktadırlar. Beşiktaş'tan Yıldız'a çıkarken Yıldız Yolu üzerinde bulunan 270 gayrimenkulün istimlak çalışmaları tamamlanmış ve yıkım işlemi başlatılmıştır. Ayrıca Dolmabahçe Saray ve Camii'nden Güzel Sanatlar Akademisi'ne uzanan sahil boyunca yalnızca Fındıklı Camii ve Kıbrıs fatihinin türbesi kalacak şekilde yıkım işlemi yapılacaktır.⁷⁴⁰ Eyüp Camii etrafında başlayan imar çalışmaları devam etmektedir. 15 Ocak 1952'den itibaren başlanacak olan uygulama ile Eyüp'ün şark üslubuna göre tanzimi sağlanacaktır.⁷⁴¹ Gökay, Şehir Meclisi üyeleri ve bürokratlarıyla birlikte Eyüp planının yerinde incelemişler, planda bazı dükkânların kaldırılması icap ettiğinden bunların munasip yerlere yerleştirilmesi kararını vermişlerdir.⁷⁴² Eski şehri yeni yollarla birbirine bağlamak veya yolları genişletmek, organize gelişmiş şehirde yıkımları gündeme getirmektedir. Bu imar çalışmasında yalnızca yol projelendirme ve yol açma

⁷³⁴ "Taksim Gezisi Altında Yapılacak Tesisler", *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1955, Sayı: 11037.

⁷³⁵ "Harbiye ve Civarı Nasıl İmar Edilecek", *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1956, Sayı: 11476.

⁷³⁶ "Şehrin Bazı Caddeleri Genişletiliyor", *Vatan*, 19 Ekim 1952, Sayı: 4104.

⁷³⁷ "Bazı Meydan ve Caddeler Yeniden Genişletilecek", *Yeni İstanbul*, 16 Ekim 1952, Sayı: 1042.

⁷³⁸ "Çarşıkapıda 4 Dükkân Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1953, Sayı: 10324.

⁷³⁹ "Topkapı Meydanının Tanzimi", *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1955, Sayı: 11200.

⁷⁴⁰ "İmar Çalışmaları Süratle Gelişiyor", *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1957, Sayı: 11662.

⁷⁴¹ "Eyüp İmar Ediliyor", *Vatan*, 6 Ocak 1952, Sayı: 3822.

⁷⁴² "İmar Planı Üzerinde İncelemeler", *Yeni İstanbul*, 23 Şubat 1952

masrafı yoktur; aynı zamanda, bina sahiplerinin ikna edilmesi ve istimlak bedelinin ödenmesi durumu da vardır. Bu süreç yalnızca binaların yol ve meydan olarak ortadan kaldırılmasına neden olmamakta, İstanbul'un yerli nüfusunun yer değiştirmesi ve ticari akslarının değişimi anlamına da gelmektedir.

Boğaziçi'nde, seyrüsefer sırasında otomobille denize uçma hadiseleri meydana gelmektedir. Bu kazaların önlenmesi için Bebek Feneri'ni müteakip kıyı boyunca tehlikeli görülen yerlere beton babalar şeklinde korkuluklar konulmuştur. Bu korkulukların estetik açıdan eleştiri alması üzerine yenileri için tasarım yapılacaktır.⁷⁴³

Üsküdar Meydan düzenlemesinde Şehir Meclisi üyesi Burhan Felek, "Üsküdar Meydanı tanzim ve ıslahı ile tesviye-i turabiyesinin acele yapılması ve yeni plana göre iskele yeri belli olmuş ise bu hususta izahat verilmesini" istemiş, İmar Müdürü iskelenin yerinin değişmediğini ve düzenleme için tahsisat ayrıldığını belirtmiştir.⁷⁴⁴ Semt düzenlemesi pratikte görülen uygulamalar olduğu için her adımı takip edilebilmektedir. Üsküdar Camii'nin etrafının açılması çalışmaları çerçevesinde istimlaklere başlanmıştır. Burayı ziyaret eden Gökay'a bina sahipleri, istimlak edilen mahallerin Üsküdar'ın tasdik edilmiş planlarında olmadığı itirazını yapmışlardır.⁷⁴⁵

Kadıköy'de Moda Yolu ve Bahariye kanalizasyon kanalları yapımı tamamlanmak üzeredir.⁷⁴⁶ Moda Burnu'na telvis eden mecralar, koy haricine akıtılacak şekilde yapılmıştır, iskeleye inen cadde parke ile inşa edilecektir.⁷⁴⁷ Fenerbahçe Burnu'nda adalara bakan kısım bir mendirekle kapatılacak, karadan geçiş körü ile sağlanacak, çift şeritli bir yol inşa edilecek, kara tarafında dükkânlar inşa edilecek, tenis kortları ve tenis kulübü tesis edilecek, bir halk gazinosu inşa edilecek, Fener Kulesi'nin yanına bir deniz hatları vapur iskelesi yapılacak, bir lunapark ve 19 metre irtifalı dört katlı bir otel inşa edilecektir.⁷⁴⁸ İmar çalışmaları eski semtlerin kenarındaki sayfiye yerlerinde daha kolay ilerlemektedir. Boş alanın imar edilmesi hem kamu hem de özel sektör açısından daha hızlı gerçekleştirilmektedir.

⁷⁴³ "Boğaziçi Kıyılarına Konulan Korkuluklar", *Yeni İstanbul*, 4 Ağustos 1952, Sayı: 972.

⁷⁴⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Aralık 1949, İndeks: 2072407, Cilt No: 19, Karar No: 285.

⁷⁴⁵ "Üsküdar Caminin Etrafı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1950, Sayı: 9431.

⁷⁴⁶ "Kadıköy'de Yapılan ve Yapılacak İşler", *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1954, Sayı: 1486.

⁷⁴⁷ "Kadıköyünde Yapılan İmar İşleri", *Cumhuriyet*, 14 Ocak 1954, Sayı: 10582.

⁷⁴⁸ "Fenerbahçenin İhyası İçin Hazırlanan Plan", *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1955, Sayı: 11233.

4.2.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul’u Fethetmesi

Gökay dönemi imar çalışmalarında İstanbul’u lastik tekerlek yeniden fethetmektedir. Yüzyıllar içerisinde oluşmuş mahalle, meydan ve ticarethane örüntüleri; lastik tekerlek ilerledikçe ortadan kalkmakta, yerini “asrî şehircilik”in gereği olan geniş yollar ve meydanlar almaktadır. Bu lastik tekerleğin, İstanbul’un geleneksel yapılaşması karşısında girdiği mücadelede başarısını ortaya koymaktadır. Şehrin anıtsal eserleri ve sivil mimarisine ait, eski geleneğe özgü estetik algısıyla oluşturulmuş eserler, lastik tekerleğin icra ettiği fonksiyon karşısında kaybolmaktadır. Bu durum, toplumsal algı ve ihtiyaçların değişiminin, İstanbul topografyasında görünür hale gelmesidir.

İstanbul’da yol çalışmaları ilerlerken, ülke genelinde de yol çalışmaları yapılmaktadır. Türkiye şehirleri yeni karayolu ağları ile birbirine bağlanmaktadır. Lastik tekerlek yalnızca İstanbul’u değil tüm Türkiye’yi kuşatmaktadır. Türkiye’nin yol vizyonu İstanbul’da da kendini göstermektedir. Dönemin trafik ve yol konusundaki asrîlik hedefi Amerika’dır. Türkiye’de girdiği siyasal ve ekonomik tercihlerle, yol ve seyrü sefer konusundaki asrîleşme hedeflerini Amerika’dan ithal etmektedir. Türk mühendisleri eğitim için Amerika’ya gitmekte, Türkiye’deki projeler burada tetkik edilmektedir. 1948 senesinde karayolu konusunda başlayan Türk-Amerikan işbirliği, 1949 senesinde bir programa oturtulmuştur.⁷⁴⁹ Türk Mühendisler Birliği esenlik toplantısında, Amerika’nın Türkiye Yardım Heyeti Yollar Kısmı Müdürü Hilts dönemin Türk-Amerikan işbirliğini şu cümlelerle ifade etmektedir: “Yollar için, uzun vadeli, tedricen tatbik olunacak bir program hazırlanmış ve memleket ölçüsünde bir yollar idaresinin esasları konuşulmuştur. Bu program Türk hükümetinin ve Türk mühendislerinin kendi teşebbüsleri, maharetleri, kabiliyetleri ve çalışmalarile ve Amerikan yol heyetile idame ettikleri temaslarla kabil olmuştur... Çok kısa müddet içinde pek büyük terakkiler elde edildi: Türkiyenin bütün yol şebekesinin bir haritası yapıldı, umumi münakalat hakkında iptidai bir etüd hazırlandı. 20 bin kilometre uzunluğunda bir milli yol şebekesinin yapılması tasvib edildi ve 21 bin kilometre uzunluğunda vilayetler arası yolların da projesi tesbit edildi. Milli yolların uzunluğu ileride 35 bin kilometreye çıkarılacaktır.”⁷⁵⁰ Ülke genelindeki yol projeleri oluşturulmuş, kamusal kaynağın kullanım biçimine DP iktidara gelmeden karar

⁷⁴⁹ Gıyas Akdeniz “Kara Yollarımızdaki İnkişaf”, *Yeni İstanbul*, 13 Kasım 1951, Sayı: 709.; Bu dönemdeki yol tartışmaları için bakınız; Vecih Yazıcı, “Yol Davamız”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1952, Sayı: 995.; Mahir Özgüğümcü, “Yol Davasında Yeni Bir Anlayış ve Zihniyet”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1952, Sayı: 1009

⁷⁵⁰ “Yurdumuzda Yol İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1949, Sayı: 9068.

verilmiştir. Ülke genelinde yapılan yol programı ve projelerinin oluşturulma ve halk duyurulma biçimi, ülkede yaşanan çok partili hayata geçişin dış dinamiklerini göstermektedir. Türkiye dışa açılmakta, ekonomik entegrasyon Amerikalı uzmanlar eliyle sağlanmaktadır.

İstanbul'un ülke ve bölge ölçeğinde konumlandırılması ulaşılabilirlik imkânı çerçevesinde mümkündür. İstanbul'a hızlı ve farklı araçlarla ulaşabilmek, iktisadi açıdan şehrin katma değerini yükseltirken, şehre olan göçü de artırmaktadır. Bu nedenle İstanbul'a ulaşan şehirlerarası yol ağı da revize edilmekte yeni yol imkânları araştırılmaktadır. İstanbul-Bolu-Ankara yolunda trafiğin artması ve mevcut yolun taleplere cevap verememesi nedeniyle; burada “Amerikadaki benzerleri gibi garp ölçüsünde (express highway) tipinde bir sürat yolu” yapılarak, bu mesafenin 5-6 saatte gidilebilir duruma getirilmesi araştırılmaktadır.⁷⁵¹ İstanbul-Ankara yolunda Pendik-İzmit arası 108 kilometre ve dar olduğu için, eski ipek yolu güzergahında yol genişliği 50 metre olacak şekilde istimlakler başlamış ve yol 92 kilometreye düşürülecek şekilde yapımına başlanmıştır.⁷⁵² Ankara-İstanbul yolu, Keresteciler mevki ve Gerede-Çamkuru mevkiinde yapılacak düzenlemelerle birlikte 5 saate inecektir.⁷⁵³ İstanbul-Ankara yolunun inşaatı, Karacaahmet Mezarlığının içinden geçerek Üsküdar Meydanı'na ulaşacaktır. Mezarlık içinde “acem mezarlığı” olarak anılan kısımlardaki kabirlerin nakline devam edilmektedir.⁷⁵⁴ İstanbul, Ankara'ya karadan daha hızlı bir yolla bağlanmaktadır. Türkiye idarî başkenti ile ekonomi ve kültür başkentini karadan birleştirmektedir.

1952 yılı Ekim ayında, İstanbul-Edirne asfaltının inşaatı tamamlanmıştır.⁷⁵⁵ Ancak İstanbul-Edirne bağlantısı dışında ikinci bir Avrupa yolu açılacaktır. İstanbul artık Avrupa ile yalnızca deniz, tren ve hava yolu ile değil artık yeni bir karayolu ile de bağlanacaktır. İstanbul-Londra asfaltının ilk merhalesini teşkil edecek olan İstanbul-Tekirdağ karayolunun, Edirnekapı-Yeşilköy etabında çalışmalar başlamıştır. Yeni yapılacak yol sahilden gidecek olup, 30 metre genişliğinde inşa edilecektir.⁷⁵⁶ İstanbul-Selanik yolunu 90 kilometre kısaltacak olan bu yol çalışmasında, yol üzerindeki köprülerin yapımına başlanmıştır.⁷⁵⁷

⁷⁵¹ “Ankara-İstanbul Ekspres Yolu”, *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1950, Sayı: 127.

⁷⁵² “İstanbul-Ankara Yolu İnşası”, *Ulus*, 13 Mart 1951, No: 10672.

⁷⁵³ “İstanbul-Ankara Yolu 5 Saate İniyor”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1956, Sayı: 11634.

⁷⁵⁴ “İstanbul-Ankara Yolu”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1957, Sayı: 11682.

⁷⁵⁵ “İstanbul-Edirne Asfaltı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ekim 1952, Sayı: 10124.

⁷⁵⁶ “İstanbul-Tekirdağ Yolunun Yapılmasına Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1954, Sayı: 10883.

⁷⁵⁷ “İstanbul-Selanik Yolu 90 Kilometre Kısalacak”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1955, Sayı: 11043.

İstanbul'da yol çalışmalarında temel sorunlardan birisi de tahsisattır. Belediye bu tahsisat işinin çözümü konusunda yasal düzenlemelerin verdiği yetki ile gayrimenkul sahiplerinden para toplamaktadır. Kamusal hizmet bazı gayrimenkul sahiplerine ulaştırılacak ise, oluşan masraf, bu yatırımın menfaat sağlayacağı gayrimenkul sahiplerinden tahsil edilmelidir. İstanbul'da şehir içinde yolu olmayan bölgelere yapılan yolların masrafları 423 sayılı kanunun 41. Maddesi gereği gayrimenkul sahiplerinden alınmaktadır. Gümüşsuyu'nda yol tamirâtı yapılmış, yol masrafı buradaki gayrimenkul sahiplerinde talep edilmiştir. Semt halkından dokuz vatandaş, "... evvelce mevcut olup bu kere askeri vesaitin muntazam sefer yapabilmesi için esaslı surette tamir edilen..." bu yolun, masraflarının kendilerinden karşılanmaması gerektiği konusunda Belediye'ye itiraz etmişlerdir.⁷⁵⁸ Bu durum, yol ücretleri konusunda belediyenin sıkı takipte olduğunu ve vatandaşında bu işi takip ettiğini göstermektedir. İmar çalışmalarının oluşturduğu gelir, imar çalışmalarını yürüten kamu tarafından vergi olarak toplanmaya başlanmıştır. Bu İstanbul ve Türkiye için geç kalınmış bir uygulamadır. Maddi sıkıntılar, siyasilerin farklı çözümleri üretmelerini sağlamaktadır. Ancak, bu uygulamalardan elde edilen gelirlerin ölçülebildiği bütçe kayıtlarına tezimizin yazımı sürecinde karşılaşılmamıştır. Vatandaşlardan toplanan para ile imar için harcanan paralar karşılaştırıldığında bu uygulamalarda kamu menfaatlerinin ne kadar gözetildiği daha sağlıklı bir şekilde analiz edilebilecektir.

İstanbul içinde yeni oluşan semtlerle, eski yerleşim alanlarının bağlantı yolları inşa edilmektedir. Artık İstanbul hem Avrupa hem de Anadolu yakasında doğu-batı aksında genişlemektedir. Şehrin en doğusunda havalimanının bulunması, yeni planlı meskun alanların Bakırköy ve çevresinde oluşması, buraların geleneksel İstanbul'la bağlantı yollarını gerekli kılmaktadır. Beyoğlu cihetinde ise Karaköy-Sarıyer aksının ulaşımı ile Mecidiyeköyü ve Levent Çiftliği ile Beşiktaş ve Beyoğlu merkez aracılığıyla İstanbul cihetinin ulaşımı öncelenmektedir. Bu dönemdeki yol projeleriyle ilk olarak eski semtlerin iç ve dışına lastik tekerleğin girmesi ve yeni semtlere buralardan lastik tekerle ulaşabilmesi önemli hale gelmiştir.

Yeşilköy Havaalanı-İstanbul yolu, yeni ve uygun bir güzergahla açılacaktır. İUMDK bu konuda; "...Yeşilköy İstanbul yolunun halen mevcut güzergahı ihtiyaca uygun bir vaz'iyette olmadığından 1/1000'lik imar planı tanzimi esaslarına göre

⁷⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 19 Şubat 1952, İndeks: 2073398, Cilt No: 25, Karar No: 80.

hazırlanmış olan bir nolu Yeşilköy İstanbul yolunun planda gösterildiği şekilde açılmasının uygun olacağı...” şeklinde bir karara varmıştır.⁷⁵⁹ Topkapı’dan Yeşilköy Hava Meydanına kadar olan yol 50 metre genişliğinde, asfalt olarak yenilecektir.⁷⁶⁰ İstanbul-Avrupa irtibatını sağlayacak devlet yolunun Yeşilköy Hava Meydanı-İstanbul bağlantı noktasında Topkapı’da bir düzenleme yapılacaktır. İUMDK bu konuyu görüşerek, “...Topkapı’nın takriben 250 metre güneyine isabet eden meydanından itibaren sur içinde, Topkapı Millet Caddesi’ne...” ilişkin plan kabul edilmiştir.⁷⁶¹

Mecidiyeköyü ile İstinye arasında ikinci bir yol açılacaktır. Yeni yol eski yol göre daha az virajlı ve tehlikesiz ve daha kısa mesafeli inşa edilecektir.⁷⁶² 7300 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde yapılacak olan Mecidiyeköyü-İstinye ikinci asfalt yolunun temeli atılmıştır.⁷⁶³ İkinci Maslak yolu tamamlanmak üzeredir, bu yol tamamlandığında eski yol gelişe, yeni yol gidişe tahsis edilecektir.⁷⁶⁴ İkinci Maslak yolu kullanıma açılmış, ertesi gün yol üzerinde çökmeler meydana gelmiştir. Bu durum gazetelerde, tartışmalara neden olmuştur.⁷⁶⁵ Gökay, bir gün sonra yolun deneme amaçlı kullanıma açıldığı, yolun denenmesi sonrası çöken yerlerin düzeltilerek, yolun açılışının yapılacağını belirtmiştir.⁷⁶⁶ Yeni imar çalışması sonrası yaşanan olumsuzluk gazetelerde eleştirilmektedir. Fiili uygulamalar üzerinden getirilen eleştiriler belediyeyi savunma yapmak zorunda bırakmaktadır.

İstanbul, asrî şehirciliğe ayak uydururken en önemli sorunlarından birisi de şehrin çıkmaz sokaklarıdır. Çıkmaz sokaklar, Osmanlı mahalle kültüründe çıkmaz sokak, sakinlerinin mahrem alanıdır. Burası bir sokak olarak kamuya ait bir alandır; ancak, bu alan bu sokağa bakan kişilerin özel alanıdır. Tarihi şehirlerin imarında karşılaşın en önemli sorunlardan birisi de, organik imar hareketleri sonucu oluşan bu sokakların birbirine seyrüsefer açısından bağlanmasıdır. İstanbul artık tarihsel formundan sıyrılmakta, şehrin tarih içinde oluşmuş mahremiyet alanları olan çıkmaz sokaklar seyrüsefere açılarak mahremiyetini asrîleşerek kaybetmektedir. Kasımpaşa

⁷⁵⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Temmuz 1951, İndeks: 2073111, Cilt No: 23, Karar No: 290.

⁷⁶⁰ “Topkapı-Yeşilköy Asfalt Yolu”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1951, Sayı: 606.

⁷⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 17 Mart 1955, İndeks: 2074531, Cilt No: 32, Karar No: 137.

⁷⁶² “Mecidiyeköyle İstinye Arasında İkinci Yol”, *Yeni İstanbul*, 3 Aralık 1952, Sayı: 1090.

⁷⁶³ “Mecidiyeköyü-İstinye İkinci Asfalt Yolu İnşaatı Başladı”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 1327.; “Mecidiyeköy-İstinye İkinci Yoluna Başlandı”, *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 10417.

⁷⁶⁴ “İkinci Maslak Yolu”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1954, Sayı: 10855.

⁷⁶⁵ “Yol İnşasında Yeni Bir Rekor Kırdık Açılmasından Bir Gün Sonra Tamirine Başlanan Yol”, *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1955, Sayı: 10933.

⁷⁶⁶ “İkinci Maslak Yolu”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1955, Sayı: 10934.

Yahya Kahya Mahallesi'nin, "Karanlık Çeşme Çıkmazının çıkar hale getirilmesi" uygun bulunmuştur.⁷⁶⁷ Asrî şehirde tüm yollar "çıkamaz"dan kurtulup "çıkarmale" getirilmektedir.

Tarihi şehirlerde sınırları belirleyen en önemli unsurlardan birisi de mezarlıklardır. Mezarlık alanları meskun sahaların bitiminde yer alırlar. İstanbul'un, tüm eski yerleşim alanları da mezarlıklar tarafından çevrilidir. İstanbul'da yeni oluşan semtler arası bağlantılar kurulurken en önemli yıkım ve nakil faaliyetleri mezarlıklarda yaşanmıştır. Yaşayanların seyrüseferi -Edirnekapı, Karacaahmet mezarlığı gibi- veya mesken ve ticaret alanı - Şişhane, Taksim mezarlıkları gibi- için mezarlıklar da imar hareketlerinde ya tamamen ya da kısmen yok edilmiştir. Edirnekapı ile Ayvansaray arasındaki Savaklar Caddesi'nin "... seyrüsefer emniyetinin sağlanması bakımından tevsii icabettiğinden vilayet Nafia Müdürlüğünce tanzim olunan dosyada mevcut çapa ve hülasa cetvellerine göre yola katılacak 916.50 metrekare belediye malı mezarlığın yola tahsisi ..." şeklinde karar verilmiştir.⁷⁶⁸

Eski İstanbul'da seyrüsefer sorunun çözümü geniş yollar açmaktan geçmektedir. Seyrüsefer sıkışıklığı nedeniyle tahsisat yokluğundan ertelenen Eminönü-Unkapanı yolunun açılmasına başlanacaktır.⁷⁶⁹ Eminönü-Unkapanı yolu Mısır Çarşısı istikametinden başlayacak, 50-60 metre genişliğinde açılacak ve 50 milyon liraya mal olacaktır.⁷⁷⁰ Bu yolun açılması için gerekli istimlakler başlanacaktır.⁷⁷¹ 1953 Ağustos'unda, yolda kalan gayrimenkullerin istimlakine başlanmıştır.⁷⁷² Eminönü-Unkapanı yolunun istimlakleri tamamlanmış, yıkımlara balıkhaneden başlanacaktır.⁷⁷³ Eminönü Yeni Cami hududunda bordür ve treatuvar yapılarak, yolun düzenlemesi tamamlanacaktır.⁷⁷⁴ Eminönü'nün eski yapılaşması ortadan kaldırılmakta, ulaşım imkânları ile bölge yeni bir anlam kazanmaktadır.

⁷⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073836, Cilt No: 27, Karar No: 247. Ayrıca diğer örnekler için bakınız; İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Ekim 1955, İndeks: 2074669, Cilt No: 34, Karar No: 276.

⁷⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Ekim 1954, İndeks: 2074305, Cilt No: 27, Karar No: 417.

⁷⁶⁹ "Eminönü-Unkapanı Yolu Açılacak", *Vatan*, 21 Ocak 1952, Sayı: 3837.

⁷⁷⁰ "Eminönü-Unkapanı Bulvarı", *Cumhuriyet*, 18 Eylül 1952, Sayı: 10104.

⁷⁷¹ "Eminönü-Unkapanı Yolu Açılacak", *Vatan*, 30 Mayıs 1953, Sayı: 4327.

⁷⁷² "Unkapanı-Eminönü Yolu Açılıyor", *Vatan*, 23 Ağustos 1953, Sayı: 4407.

⁷⁷³ "Eminönü-Unkapanı Yolunun Açılmasına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 30 Nisan 1956, Sayı: 2319. Eminönü Balıkpazarı-Unkapanı yolu, 47 metre genişliğinde açılacaktır. İstimlak edilen dükkânlardan boşaltılmayanlar, askeri birlikler yardımı ile boşaltılmıştır. Balıkpazarı-Unkapanı Yolu", *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1956, Sayı: 11560.

⁷⁷⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 22 Ocak 1957, İndeks: 2073332, Cilt No: 1205, Karar No: 471.

Laleli-Selimpaşa Caddesi ve Aksaray-Genç Türk Caddesi-Şehzadebaşı arası asfaltlanmaktadır.⁷⁷⁵ Şehir Meclisi 1955 yılı bütçesinde ayırdığı tahsisatla; Beyazıt Meydanı'nın, Marmara Sineması'nın önüne kadar açılması, Şehzadebaşı Yolu'nun genişletilmesi ve Topkapı Yolundaki istimlaklerin tamamlanması kararı almışlardır.⁷⁷⁶

1951 yılı tamamlanan yol çalışmaları ve bütçeleri şu şekilde haber olarak verilmiştir: “Belediyece 1951 yılı zarfında şehir yolları inşaatına 3.5 milyon lira sarfedilmiştir. Bu yolların mühim bir kısmı bitmiştir. Eminönünde 18, Eyüpte 23, Beşiktaşa 10, Kadıköyde 20, Sarıyerde 11, Üsküdar da 21, Beykozda 11, Bakırköyünde 29, Fatih te 17, Adalarda 9 ve Beyoğlund a 29 yolun inşaat ı yapılmıştır. Gecekondu yollarının inşaat ı da pek yakında bitirilecektir. Kuruçeşme yolu tamamen bitirilmiş olup 800 bin liraya mal olmuştur. Geçen yıl zarfında vilayet yollarına da bir milyon lira sarfedilmiştir.”⁷⁷⁷ Bu haberde dikkat çekici olan husus, gecekondu ların da şehrin bir parçası olarak algılanmakta oluşu ve buraların ulaşımı için kamusal yatırımların organize edilmesidir. Yolun kamu tarafından yapıldığı bir yerde kaçak yerleşimin engellenmesi durumu söz konusu olmamaktadır.

1952 yılı içerisinde Divanyolu-Beyazıt asfaltının birleştirilmesi, Büyük Reşit Paşa ve Nuruosmaniye Caddelerinin asfalt olarak yapılması, Kasımpaşa'nın Dolapdere anayolu ile Kurtuluş'a bağlanması kararlaştırılmıştır.⁷⁷⁸ Divanyolu Caddesi'nde düzenleme yapılacaktır. Buradaki seyrüsefer tıkanıklığının izalesi için Karamustafapaşa Türbesi'nde tadilat yapılacaktır.⁷⁷⁹ Seyrüseferin önünde hiçbir engel çıkmamalıdır, seyrüseferi engelliyorsa tarihi eser yer değiştirebilmelidir. Bu uygulamalar dönemin seyrüsefer algısının imarı nasıl etkileneceğine dair önemli örnekleridir.

Aksaray-Yenikapı yol genişliğinin kifayetsizliği nedeniyle, genişletilmesi gündeme alınmıştır. İUMDK bu görüşmede projede teklif edilen yeri biraz revize ederek; “.... Ancak teklifte gösterilen (B) kapısı yerine planın şimal istikametinde sur duvarlarının yıkılmış noktasında yeni bir kapı açılarak oto gidiş gelişinin buraya aktarılması ve bugünkü mevcut Yedikule kapısının yayalara terki ve Yedikule burçları önündeki binaların teklif veçhile kaldırılarak yerinin yeşil saha halinde ifrağı uygun

⁷⁷⁵ “Şehirde Yol İnşa ve Tamir Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 10406.

⁷⁷⁶ “Beyazıt Meydanı Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ocak 1955, Sayı: 10956.

⁷⁷⁷ “1951 Yılında Yapılan yollar”, *Vatan*, 3 Şubat 1952, Sayı: 3850.

⁷⁷⁸ “Şehrin Anayolları Yapılacak”, *Vatan*, 11 Nisan 1952, Sayı: 3918.

⁷⁷⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1952, İndeks: 2073560, Cilt No: 25, Karar No: 420.

görüldüğüne dair...” kararını vermiştir.⁷⁸⁰ Yol projeleri hazırlansa bile Şehir Meclisi tarafından yerinde incelenerek en uygun yer oluşturulmakta ve çevresindeki yeşil alanlar planlanmaktadır.

Topkapı, Haseki arasında bir yol açılma kararı verilmiştir bu iş için bir milyon liralık bir istikraz temin edilecektir.⁷⁸¹ Haseki Yolunun genişletilmesi çalışmaları devam etmektedir. 1956 yılı ilkbaharında, Haseki’den itibaren Topkapı Yolu, Beyazıd-Aksaray yolu mozaik parke döşenmek suretiyle bağlanmış olacaktır.⁷⁸² Aksaray-Haseki yolunda istimlak edilen 20’ye yakın bina yıkılarak, bu yol açılmaya başlanmıştır.⁷⁸³ Aksaray-Cerrahpaşa yolunun açılması için etüdlere başlanmıştır.⁷⁸⁴ Atatürk Caddesi ile Süleymaniye’yi birleştirecek 30 metre genişliğinde bir yol açılacaktır.⁷⁸⁵ Sirkeci’de, tramvay caddesinin genişliği 30 metreye çıkartılacaktır. Sirkeci’nden Ankara Caddesi’ne çıkarken sağ tarafta kalan adanın yıkımı da düşünülmektedir.⁷⁸⁶ Tarihi yarımada içerisinde yapılan bu yol çalışmaları, lastik tekerleğin iktidarını pekiştirmekte, sur içine yeni bir kimlik kazandırmaktadır.

Sirkeci-Florya arası sahil yolu, 50 metre genişliğinde açılacak, ancak bunun 20 metresi gezi mahalli olarak ayrılacaktır. Yoldaki eski köşkler istimlak edilmeyerek, sahil yolu çoğunlukla denizi doldurarak inşa edilecektir.⁷⁸⁷ Sirkeci’de Araba Vapuru İskelesinden başlanan Sirkeci-Florya yolu inşaatına başlanmıştır. Yol çalışmaları, devlet arazisi gibi istimlak sorunu olmayan arazilerden birkaç noktadan başlatılmıştır.⁷⁸⁸ İstimlak bütçesi oluşturmak yerine denizi doldurmak daha ekonomik gelmektedir. Hem şehir içinde yıkımlardan çıkan molozlar içinde bir atık sahası organize edilmiş olmakta hem de yol açılmaktadır. İmar çalışmalarında pratik süreçler imar projeksiyonlarındaki algıyı genişletmektedir.

Taksim, Şişli arasındaki yol genişletilecek, Harbiye’nin bazı binaları yıkılacaktır.⁷⁸⁹ Şişhane Meydanı seyrüseferin kesişme noktalarından birisidir. Yapılacak

⁷⁸⁰ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1952, İndeks: 2073332, Cilt No: 24, Karar No: 568.

⁷⁸¹ “Topkapı-Haseki Yolu Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1954, Sayı: 1671.

⁷⁸² “Haseki Meydanı Genişletilecek”, *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1955, Sayı: 11209.

⁷⁸³ “Aksaray-Haseki Arası Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1956, Sayı: 11514.

⁷⁸⁴ “Aksaray-Cerrahpaşa Yolunun Açılması için Etüdlere Başlandı”, *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1957, Sayı: 11704.

⁷⁸⁵ “Yeni Yol ve Meydanlar Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1956, Sayı: 11540.

⁷⁸⁶ “Sirkeci İmar İşleri”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1957, Sayı: 11782.

⁷⁸⁷ “Sirkeci-Florya Sahil Yolu Bir Senede Tamamlanacak”, *Yeni İstanbul*, 25 Ekim 1957, Sayı: 2852.

⁷⁸⁸ “Florya Sirkeci Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1957, Sayı: 11674.

⁷⁸⁹ “Taksim-Şişli Yolu Genişletiliyor”, *Vatan*, 24 Temmuz 1955, Sayı: 5100.

alt geçit düzenlemeleriyle meydanın 36 kesişme noktası 8'e indirilecektir.⁷⁹⁰ Gökay, bürokratlarıyla bir toplantı yaparak Şişhane ve Eminönü Yenicami arkasında vasıtaların istifade edeceği bir yer altı geçidinin yapılmasını kararlaştırmıştır.⁷⁹¹ 1957 yılına gelindiğinde, Belediye Meclisi, trolleybüs hattı için Şişhane Meydanı'nda Refik Saydam Caddesi ile Yolcuzaade İskender Caddesi istikametinde bir yer altı geçidi yapılmasına karar vermiştir.⁷⁹² Tophane-Fındıklı ve Dolmabahçe arasındaki caddenin genişletilme çalışmaları başlatılmıştır.⁷⁹³ Beyoğlu yakasındaki bu düzenlemeler, tıpkı sur içinde olduğu gibi lastik tekerleğin buralardaki yaşam alanlarının oluşturulması üzerinde kuruludur.

Levent Mahallesi planları için Türkiye Emlak Kredi Bankası tadil teklif etmiştir. Bankanın tadil talebi "...parselasyon yolları genişliklerinin 9.5 metreden aşağı olmak üzere trafik taşıyan yerlerde 7.5 metreye yalnız piyadelerin geçeceği bildirilen yerlerde 3 metre ile..." diyerek yol genişliklerinin daraltılması yönündedir. Belediye Meclisi; "... teklif edilen sistem şimdiye kadar ifrazlarda kabul edilmiş olan sisteme nazaran çok daha ekonomik olmakla şehir ekonomisine uygun olduğu ancak yolların genişlikleri ve durumu itibarile Yapı Yollar Kanununun dördüncü maddesinde tespit edilen şartları tahakkuk etmediği" gerekçesiyle teklifi reddetmiştir.⁷⁹⁴ Şehir Meclisi, pratik ihtiyaçlar ekonomik gerekçelerle izah edilse bile şehircilik esaslarından taviz vermemektedir. Meclis'in taviz vermeme konusundaki dayanağı ise Yapı ve Yollar Kanunu oluşturmaktadır. Hukuksal çerçevenin oturmuş olması, şehir işleyişinde kurumsal işleyişin elini güçlendirmekte, yol gösterici olmaktadır.

1953 yılı içerisinde yapılan yol çalışmaları Vatan Gazetesi'nde özetlenmiştir.⁷⁹⁵ Bu yollar incelendiğinde; İstanbul'da yalnızca şehir içi yolların değil aynı zamanda köy

⁷⁹⁰ "Trafik Davasının 1 Numaralı Derdi: Şişhane Meydanında Yer Altı Geçidi İnşası Düşünüyor", *Yeni İstanbul*, 16 Nisan 1956, Sayı: 2305.

⁷⁹¹ "Şişhane ve Eminönünde Yer altı Geçidi Açılacak", *Yeni İstanbul*, 10 Mayıs 1956, Sayı: 2329.

⁷⁹² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 1 Mart 1957, İndeks: 2075113, Cilt No: 42, Karar No: 75.

⁷⁹³ "Tophane, Fındıklı ve Dolmabahçe Arasındaki Cadde Genişletiliyor", *Yeni İstanbul*, 9 Eylül 1956, Sayı: 2446. Bu yol çalışması gazetelerde şu şekilde tasvir edilmektedir: "Tophaneden, Dolmabahçe Sarayına kadar sağlı sollu estetiği bozuk binalar ortadan kaldırılacaktır. Güzel Sanatlar Akademisinden sonra, odun, kum, çakıl ve arabacıların işgal ettikleri yüklemey meydanları tanzim edilerek denizin caddeden görünüşü temin edilecek ve trotuar polkikler altına alınacaktır. Cadde mümkün olduğu kadar ferahlatılacaktır. Kabataş vapur iskele meydanına İnhisarlar Umum Müdürlüğü yanındaki sahada ilave edilerek meydan, biraz daha genişletilecektir. İnhisarlar binası karşısı yeniden ele alınmakta istinat duvarları yeni bir tarzda inşa edilerek cadde Dolmabahçeye doğru genişletilecektir. Dolmabahçe caddesinin trotuarları asfaltlanacak toprak kısımları yeşillendirilerek süslendirilecektir. Beşiktaş, Barbaros meydanına kadar yapılacak istimlaklerle Dolmabahçe caddesi aynı genişlikte Çırağan Sarayına kadar uzatılacaktır..."

⁷⁹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073388, Cilt No: 25, Karar No: 63.

⁷⁹⁵ "İstanbul Vilayetinde Yapılan Yollar", *Vatan*, 2 Ekim 1953, Sayı: 4447. "Bu sene İstanbul vilayeti dahilinde, Beykoz-Akbaba, Bostancı-Pendik, Silahtarağa-Kemerburgaz, Çatalca-Karacaköy, Maltepe-Başbüyük,

yollarının da önemli ölçüde açılmaya başlandığı görülmektedir. Bayındırlık Müdürlüğü'nde İstanbul yolları için hazırlanan üç yıllık program tetkik edilmiş ve "... 1953 yılında 1.525.000 liralık yol yapılması için düzenlenen programın umumi yol durumu da nazarı dikkate alınarak muvafık bulunduğu..." denilerek, 1953 yılı bütçesi onaylanmıştır.⁷⁹⁶ Köy yollarının açılmasında merkezi hükümet bütçesi valilik kanalıyla kullanılmaktadır.

Üsküdar'da şehir içi yollar ve bağlantı yolları inşa edilmektedir. Nuhkuyusu-Bağlarbaşı, Duvardibi-Bağlarbaşı, Bağlarbaşı-Kısıklı, Bağlarbaşı-Tophaneli yollarının yapılmasına başlanacaktır.⁷⁹⁷ Üsküdar, Hakimiyeti Milliye Caddesi, Üsküdar ve Anadolu'nun en önemli yolu olarak 30 metre genişliğinde açılacaktır.⁷⁹⁸ Üsküdar Meydan düzenlemesine başlanacaktır. Bu çerçevede istimlak edilen binaların tahliyesine başlanacaktır. Açıktan kalan esnaf için Şemsipaşa civarında baraklar oluşturulacak, balıkpazarı esnafı içinde Yeni Cami karşısında barakalar inşa edilmektedir.⁷⁹⁹ Üsküdar'da istimlak edilen binaların yıkımına başlanmıştır. Meydandaki bedestenin tarihi kıymeti olmadığına dair Yüksek Anıtlar Derneği tarafından bir raporla bildirildiğinden, burasının da yıkımına başlanmıştır. Meydan açıldıktan sonra modern çarşı, eski çarşının arkasındaki bostanda kurulacaktır. Ayrıca Toptaşı'ndan Zeynep Kamil Doğumevine kadar çıkan yok 25 metreye çıkartılacaktır.⁸⁰⁰ Bu çalışmalar Üsküdar'ın lastik tekerlekle ulaşılabilir olmasını sağlarken, Üsküdar'ın semt yapısını da dönüştürmektedir.

Kadıköy'de Haydarpaşa ile Karaca Ahmet arasındaki yol parke ile kaplanmasına başlanmış, Bostancı-Feneryolu'ndaki tramvay yolu da caddeye katılarak Bağdat Caddesinin 13 metreye çıkartılmasına devam edilmektedir.⁸⁰¹ Haydarpaşa-Karaca Ahmet arası yol tamamlanmış, Karaca Ahmet-Bağlarbaşı arası yolun tanzimine

Zekeriyaköy-Kilyos ve Çubuklu-Dedeler yolları yerlerine göre esaslı olarak asfalt kaplama, beton asfalt ve şose olarak yapılmıştır. Diğer taraftan geçen sene yapılmasına başlanılan Kısıklı-Merdiven, Bostancı-Maryanti, Altunizade-Kısıklı, Çubuklu-Dedeler yolları da bu sene ikmal edilmiş olup ayrıca Çatalca-Karacaköy yolunda sınai imalata, Yalovanın Çınarcık-Taşköprü-Kılıç iltisak yolu, Pendik-Kurtköy, Silahtarğa-Küçükköy, Kartal-yakacık-Samandıra yollarının inşaatına devam edilmekte olup bu yollardan bir kısmı bitmek üzeredir. Bu sene yapılan vilayet yollarından ayrı olarak Zekeriyaköy-Uskumruköy, İltisak-Sivasköy köy yollarının tesviyesi bitmiş, iltisak-Kurna-Emirli, Boğazköy-İmrahor, İltisak-Çanta, Haraççı-Sazlıbosna, İltisak-Rumelifeneri, Alemdar-Reşadiye köy yollarının stabilize kaplama ve blokaj işlerine başlanılmıştır."

⁷⁹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1953, İndeks: 2073831, Cilt No: 26, Karar No: 69. Ayrıca bakınız; İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Mart 1953, İndeks: 2073629, Cilt No: 26, Karar No: 110.

⁷⁹⁷ "Üsküdarın Yol İhtiyacı", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1956, Sayı: 11474.

⁷⁹⁸ "Üsküdar Hakimiyeti Milliye Caddesi de Açılacak", *Vatan*, 15 Ekim 1956, Sayı: 5531.

⁷⁹⁹ "Üsküdar Meydanı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1957, Sayı: 11692.

⁸⁰⁰ "Üsküdar İmar Planının Tatbikine Başlandı", *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1957, Sayı: 2702.

⁸⁰¹ "Kadıköy Tarafında Yapılan Yollar", *Yeni İstanbul*, 13 Mayıs 1952, Sayı: 891.

başlanmıştır.⁸⁰² Selamiçeşme-Feneryolu'daki çalışma yarım kalmıştır. Bağdat Caddesini genişletmeyi hedefleyen çalışma yarım bırakılmış, vatandaşlar bu durumdan şikayetçi olmuşlardır.⁸⁰³ Şikayetler sonrası, bu yolun asfaltlanma çalışmaları tamamlanmıştır.⁸⁰⁴ Kadıköy'de yürütülen bu çalışmalar da, bölgenin yol ağlarını bütünleştirmektedir.

İstanbul, artık lastik tekerlekli bir ulaşımın şehri haline gelmektedir. Bu çerçevede denizle bağlantılı semtler artık karayolu ile bir birine bağlanmaktadır. Üsküdar-Beykoz yolunun planları tamamlanarak tasdik edilmek üzere Nafia Vekaletine gönderilmiştir. Bu planlarının ilk etabında, Üsküdar'daki İnhisarlar Tütün Deposu binasının yıkılacak, buradan 30 metre genişliğinde başlayan yol sahil boyunca devam ederek Şemsipaşa'dan geçecek ve Harem İskelesine kadar uzanacaktır.⁸⁰⁵ Üsküdar-Beykoz yolunun Çubuklu-Beykoz kısmına ait olan 1/500 mikyaslı tatbikat planı değerlendirilmiş olup, yol güzergahı üzerine bazı uygulama kararları alınmıştır.⁸⁰⁶ Anadolu yakasında Çubuklu yolunun asfaltlanması tamamlanmaktadır.⁸⁰⁷ Başvekil Adnan Menderes, Üsküdar-Beykoz yolunun Devlet Karayolları ve Belediye tarafından ortaklaşa yapılması talimatı vermiştir. İnşa edilecek olan yol 30 metre genişliğinde olacak, yol ileride 50 metreye çıkacak şekilde planlanacak, yolun geçiş güzergahı çoğunlukla bahçelik olduğundan istimlak bedeli fazla tutmayacak ve yol sonrası arsaları değer kazanan arsa sahiplerinden alınacak şerefîyelerle istimlak masrafının bir kısmı karşılanabilecektir.⁸⁰⁸ Cumhur Reisi Celal Bayar İstanbul Vilayet Meclisi toplantısını ziyareti sırasında, Üsküdar üyelerine bir haber müjdelediğini duyurarak, Üsküdar-Beykoz yolunun Nafia Vekaleti tahsisatı ile gerçekleştirileceğini belirtmiştir. Yol çalışması için 50 milyon lira tahsis edilecek ve tadili tamamlanmak üzere olan yeni istimlak kanunu ilk defa bu yol çalışmasında uygulanacaktır.⁸⁰⁹ Üsküdar-Beykoz yolunun edütleri tamamlanmış ve belediye istimlak bedeli olarak 40 milyon lira belirlemiştir. Üsküdar-Beylerbeyi arasında 40 metre olacak şekilde çalışmalarına başlanacak yol çalışması şu şekilde tarif edilmektedir: “Ümraniyeden Üsküdar, Çamlıcadan Beylerbeyine, İngiliz Ali Bey çiftliğinden Çengelköyüne, Polenezköyünden Beykoza olmak üzere büyük yol makinelerile yapılmak bulunan geniş ve askeri yolların

⁸⁰² “Karacaahmet İle Bağlarbaşı Yolu Tanzim ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Eylül 1952, Sayı: 1008.

⁸⁰³ “İnşaatı Yarım Bırakılan Bir Yol”, *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1952, Sayı: 10157.

⁸⁰⁴ “Selamiçeşme-Feneryolu Asfalt Yolu Yapıldı, Fakat...”, *Yeni İstanbul*, 20 Kasım 1952, Sayı: 1077.

⁸⁰⁵ “Üsküdar-Beykoz Yolunun Planları Tasdika Gönderildi”, *Yeni İstanbul*,

⁸⁰⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 13 Haziran 1950, İndeks: 2072531, Cilt No: 20, Karar No: 132.

⁸⁰⁷ “Şehirde Tamir Edilecek Yollar”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1952, Sayı: 10135.

⁸⁰⁸ “Üsküdar-Beykoz Yolu”, *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1955, Sayı: 11197.

⁸⁰⁹ “Üsküdar-Beykoz Yolu Bu Yıl Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1956, Sayı: 11321.

açılması ikmal edilmiş, taş döşenmesine başlanılmıştır.”⁸¹⁰ Boğaziçi’nin Rumeli yakasındaki imar çalışmaları tamamlanmak üzeredir. Anadolu sahilinin tanzimi ve 30 metre genişliğinde bir yol açılması çalışmalarına 1957 ilkbaharında başlanacaktır.⁸¹¹ Üsküdar-Beykoz yolu, Rumeli cihetinde olduğu gibi yalılar istimlak edilmeden açılacak, bu bölgedeki istimlak bedelleri düşük olması için 40 metre planlanan yol bazı yerlerde 25 metre olacaktır.⁸¹² Üsküdar-Beykoz yolu bir devlet meselesidir. Başvekil ve Reis-i Cumhur ayrı ayrı açıklamalar ve incelemeler yapmışlardır. Bu yolun bütçesi merkezi hükümet ile belediye tarafından ortaklaşa gerçekleştirilecektir. Ancak yol yapımına başlanmadan vaatlerle bu iş organize edilmeye başlanmıştır. Gazetelere yansıdığı kadarıyla yolun genişliği konusunda da tam bir mutabakat sağlanamadığı görülmektedir. İmar mevzuu, projelerin değil, siyasilerin hedefleri şeklinde gazetelerde ele alınmaktadır.

Şile’nin imarı için Fener-Ağva arası iltisak şosesi tamamlanmış ve seyrüsefere açılmıştır. 1952 yılında ise bu yolun asfaltlanması tamamlanacaktır. Ahmetli-Beykoz arası sahil yolunun tesviyesine başlanmıştır. Şile cami minaresi tamamlanmış, eski halkevi binası ortaokula çevrilmiş, Şile’nin ekonomik zorluğunun giderilmesi için 200.000 fındık fidanı dikilmiştir.⁸¹³

1955 yılına gelindiğinde İstanbul’da yol projeleri, imar hamlelerin en önemli unsuru ve İstanbul’un yeni gelişim alanlarının belirleyicisi olmaktadır. Bina ve yol merkezli imar algısında lastik tekerlekle ulaşılan her yer şehre bostan sağlayan veya kendi içinde geçimini sağlayan köylerden ziyade, bir biri ile irtibatlı ve ekonomisi şehir ekonomisi ile bütünleşmeye başlayan birimler haline gelmektedir. Öncelikle mesken sorununun çözümü için genişleyen İstanbul; bir süre sonra sınırları gelişmiş ancak alt yapısı oluşmamış şehir parçalarına dönüşmektedir. İstanbul’da büyük yol çalışmaları merkezi hükümet tarafından Nafia Vekaleti⁸¹⁴ aracılığıyla yapılmaktadır. Nafia Vekaletinin, 1955 yılı içerisindeki İstanbul’daki yol çalışmaları hakkında Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu ile yaptığı röportaj bu dönemde yapılan tüm çalışmaları kapsamlı bir biçimde özetlemektedir.⁸¹⁵ Bu beyanatta dikkat çekici olan husus; Nafia Vekaleti,

⁸¹⁰ “Üsküdar-Beykoz Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 13 Temmuz 1956, Sayı: 11481.

⁸¹¹ “Boğazın Anadolu Sahili de İmar Edilecek”, *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1957, Sayı: 11673.

⁸¹² “Üsküdar-Beykoz Yolu”, *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.

⁸¹³ “Şilenin İmarı”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1952, Sayı: 903.

⁸¹⁴ Bu haberde Bayındırlık Bakanlığı yerine Nafia Vekaleti isminin kullanılması, dönemin gazetelerinde kurumların isimleri değişse bile kullanımının farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır.

⁸¹⁵ “İstanbulun Yol Davası Esaslı Surette Ele Alındı”, *Yeni İstanbul*, 19 Ağustos 1955, Sayı: 2064. “... Başvekilin İstanbuldaki tetkikleri sırasında kararlaştırılan ve Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent istikametinde derhal emanet olarak inşaatına girilen Boğaz yollarının devamı ve ikinci kısmı da bu gün ihale edilmiş bulunmaktadır.

İstanbul’u ülke ve bölge ölçeğinde ilgilendiren yollar ve şehir içindeki büyük yollarla ilgilenererek büyük bir imar hareketini organize etmektedir. Bu durum Menderes’in, 1954 seçimlerinden sonra İstanbul’un imarı ile bire bir ilgilenmeye başladığını göstermektedir.

1956 yılında İstanbul’un yol çalışmaları farklı boyutlarda sürdürülmektedir. Bu çalışmalar şu şekilde haberleştirilmiştir: “...İstinye ve Tarabya ile Büyükdereye giden ana yollar, Avrupadaki emsallerinden daha güzel ve modern esaslar dahilinde yaptırılmaktadır. Mecidiyeköyünden Taksime kadar uzanan trafik caddesinin de yapılmasına başlanmıştır. Caddenin Osmanbey ile Harbiye arasındaki kısmının yer altı tesisleri tamamlanmıştır. Mozaik parkesi bu ay içerisinde yapılacak ve etrafı tanzim edilerek asfaltlanan Harbiye meydanına bağlanacaktır.”⁸¹⁶ 1956 yılı sonlarında, İstanbul’un parça parça oluşan şehirlerarası ve şehir içi yol aksları oluşmuş bulunmaktadır. Artık bu aksları birleştirmenin zamanı gelmiştir. “... Bu arada şehre gelen büyük yolların şehri bir ucundan öbür ucuna kadar kateden yollara bağlanması işi üzerinde de ehemmiyetle durulmaktadır. Londra asfaltını Topkapıdan Eyübe bağlayacak olan 30 metrelik yolun toprak tesviyesi ikmal edilmek üzeredir. Muhtemelen bu yolda bahar aylarında asfalt dökümüne başlanacaktır. Bu yol Eyübden bir köprü vasıtasile Söğütözüne geçirilecek, Şişli tarafına da Boğaz yollarına ve Yıldız’a bağlanmış olacaktır. İnşası mukarrer Boğaz köprüsile de Londra asfaltı, Ankara asfaltına bağlanacaktır...”⁸¹⁷ yol çalışmalarını tasvir eden yukarıdaki cümleler, günümüz İstanbul’unun ana akslarından birisini tarif etmektedir. Bu projelerin etapları sayılacak işler parça parça yapılmış sonra bağlantı yolları kurulmuştur. Bu işleyişte bir planlamadan daha ziyade, işin belirleyiciliği vardır, yapmak planlamayı belirlemektedir. Parçacıl yollar bir süre sonra birbiriyle bağlanarak bütüncül yolları oluşturmaktadır. Bu yaklaşım, planlama ile

Mukavelesine göre gelecek yıl sonunda tamamlanmak şartile 8.5 milyon liralık bir iş hacmi içerisinde Levetten itibaren üç yol kavşağına kadar üç şerit gidiş üç şerit dönüş olmak üzere 30 metrelik yeni bir asfaltın İstinye-Tarabya ve Büyükdereye ayrı ayrı kollardan ve tamamen yeni güzergahlardan yine asfalt olarak inmesi temin edilmektedir. Bundan maada Yeniköy sahil yolu arkasında buna müvazi olarak yeni bir yolun açılması işi de ele alınmıştır. Yurdun en güzel ve turistik mıntıkasının yapılacak bu işlerle büsbütün kıymetleneneceğine de şüphe yoktur. Diğer taraftan yeniden inşasına giriştiğimiz İstanbul Avrupa Devlet yolunun Topkapı-Yeşilköy-Küçük Çekmece arasındaki yine altı şeritli 35 metre genişliğindeki büyük yol inşaatı da süratle ilerlemektedir. Bu yol da 15 Eylülde tamamlanacak ve derhal asfaltlanmasına geçilerek Eylül sonuna kadar ikmal edilmiş olacaktır. Küçük Çekmece Köprüsü de 15 Ekimde geçide açılmış bulunacaktır. Malumunuz olduğu üzere İzmit-Pendik arası sahil yolu inşaatı asfaltı da dahil olarak bitirilmiştir. Şimdi Pendik-Haydarpaşa arasındaki 34 metre genişliğindeki yol üzerinde hummalı bir şekilde çalışıyoruz. Bu yolun bir hususiyeti de Bostancı da 240 metre boyunda bir karayolu tüneline ihtiva etmesidir. Bu yolu da gelecek inşaat mevsimi sonunda bitirmeğe gayret ediyoruz. Görülüyor ki İstanbulun yol mevzuunda en mühim ihtiyaçları esaslı olarak karşılamak üzeredir...”

⁸¹⁶ “Boğaziçi Sahil Yolu”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1956, Sayı: 2447.

⁸¹⁷ “Sarayburnu-Florya Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1956, Sayı: 11624.

şehir imar yerine aslında, pratik üzerinden şehrin imarının tercih edildiğini/edilmek zorunda kalındığını göstermektedir.

4.2.3.2.1. İstanbul’da Seyrüsefer Sorunu

1953 yılında Sadi Irmak, “İstanbul’un Ulaştırma İşleri” adlı bir makale yayınlamıştır. Bu makale dönemin İstanbul’unda ulaşımın artık bir ihtiyaç haline geldiğini, bu işin palyatif tedbirler olan tramvay arabalarını çoğaltmak veya bazı sokaklarda geçişi düzeltmekle çözülemeyeceğini belirtmekte ve; “İstanbulun ulaştırma vasıtaları ve yolları ancak azami yarım milyonluk nüfusa yetebilecek durumda. Bugün şehrin nüfusu –sanırım-bir buçuk milyona yaklaşıyor. Belki de bu miktara şimdiden ulaşmıştır bile... Ulaştırma işini, acil bir konu haline getiren amil, sadece nüfusun artması da değildir. Bugünün insanı, sosyal ve kültürel sebeplerle çok yer değiştiren bir insan olmuştur. Vaktinde işe yetişmek, birçoklarının ekmeği ve suyu meselesidir. Buna muvaffak olamayınca titizlenmesi, hatta terbiyesini kaybetmesi tabidir...” Irmak’ın tesbitleri bu Avrupa şehirlerindeki nüfus ve araç sayılarının aktarılmasıyla devam etmekte ve; “bazılarına göre meselenin çözümü basittir: “Madem ki yollarımız dar ve kifayetsizdir. O halde nakil vasıtalarını mesela otomobilleri azaltalım.” Bu düpedüz bir gerileme olur. İstanbulumuzda henüz on beş bin otomobil işliyor. Pariste bir milyon araba hareket halinde Amerikadan misal getirmeye dil varmıyor...”⁸¹⁸ Irmak, eski İstanbul’un ulaşım durumu ile 1950’li yılları kıyaslamıyor, yalnızca bu problemi çözmüş ülkeleri örnekendirerek bir kıyaslama yapıyor. Bu kıyaslama, asrî şehircilik hedeflerinin şehirde asrî sosyal donatılar inşa etmenin ötesinde, bir alt yapı meselesi olduğunu ortaya koymaktadır.

1955 yılında İstanbul’un yol durumu dikkat çekici derecede değişmiştir. *Beynelminel 10. Yol Kongresi* münasebetiyle İstanbul’a gelen Londra merkezli petrol şirketi idarecilerinden La Torbe-Boteman İstanbul’un yol durumu ile ilgili şu tespiti yapmıştır: “İstanbulu bundan evvel 1930 da ziyaret etmiştim. Şimdi aradan tam 25 yıl gibi bir zaman geçmiştir. İstanbulda yol sisteminizin yepyeni bir çehre iktisab ettiğini müşahade ettim. O tarihte Türkiyede modern tek asfalt bile yoktu. Halbuki şimdi Türkiye modern asfalt yolları ile dünyanın her hangi bir memleketi ile boy ölçüşebilir bir duruma yükselmiştir.”⁸¹⁹ 25 yıllık bir gözlemin verdiği değişimle, İstanbul’un ulaştığı büyüklükle ihtiyaç arasındaki fark, İstanbul’daki yol tartışmalarının marjını

⁸¹⁸ Sadi Irmak, “İstanbulun Ulaştırma İşleri”, *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1953, Sayı: 1317.

⁸¹⁹ “La Torbe’nin Beyanatı: Türkiyeyi Modern Yolları ile Tanıyamadım”, *Yeni İstanbul*, 13 Ekim 1955, Sayı: 2119.

oluşturmaktadır. 25 yılda İstanbul’da çok büyük değişimler yaşanmıştır. Bu değişim çok farklı bir İstanbul ortaya çıkarmıştır; ancak, bu tarihlerde İstanbul trafiği çok problemlili bir hal almıştır. 1954 yılında Taksim’den Sirkeci’ye iki saatte giden bir tramvay yolcusu olarak Yeni İstanbul Gazetesi muhabiri şu satırları yazmıştır: “Dün şiddetle yağan kar neticesinde havalar yeniden bozmuş ve soğuklar şiddetini tekrar göstermeğe başlamıştır. Karadeniz, Marmara ve Ege denizlerinde yıldız fırtınası hüküm sürmektedir. Dün sabahdan itibaren devamlı şekilde yağan ve zaman zaman tipi halini alan kar neticesinde İstanbul gene acınacak bir duruma düşmüştür. Duraklarda soğuktan titreyerek dakikalarca bekleyen halk binecek otobüs bulamamış, Kadıköy semtinde tramvaylar arıza yüzünden bir müddet işleyememiştir. İstanbulun dün ne kadar feci bir duruma düştüğünü anlamak için, Taksimden saat 13:50’de kalkan bir tramvayın ancak iki saat sonra Sirkeciye varabildiğini söylemek kafidir. Tramvay ve otobüs bulamayan fazla ücret vermedikleri için dolmuşlara alınmayan halk Tünele hücum etmiş ve orada uzun uzun sıra beklemiştir...”⁸²⁰ Tasvir edilen bu karlı günde İstanbul trafiğinin durumu İstanbul’un alt yapı problemini ortaya koymaktadır.

Lastik tekerlekli ulaşım kendi kültürünü doğurmaktadır. Yalnızca yol yapmak yetmemektedir. Bu yolların işaret levhaları da gerekmektedir. İstanbul’un muhtelif noktalarına 84 adet “milletlerarası işaret levhası” dikilmiştir. Bu levhalar Karayolları Genel Müdürlüğü’nün tespit ettiği şekilde hazırlanmıştır. Ayrıca, bazı yolların dönemeç noktalarına da aynalar konularak görüş sahaları genişletilmektedir.⁸²¹

Lastik tekerli ulaşımın getirdiği yenilik karayolu ile hız kazanmaktır. Araçların hızı da karayolunun kalitesi ile eşit orantılı olmaktadır. İstanbul’da seyrüsefer sorunun en önemli gündem maddelerinden birisini yolların asfaltlanması oluşturmaktadır. İmar çalışmalarının gündem maddelerinden birisi de asfaltlama çalışmalarıdır.⁸²²

1957 yılına gelindiğinde İstanbul’un “seyrüsefer sorunu” isim değiştirmiş ve “trafik işinin halli” olarak çözülmeye çalışılmaktadır. Bu çerçevede belediyede heyetler toplanmakta, ancak çözüm yolu değişmemektedir: Şehir içinde yeni ara yolların açılması, yollarda yön düzenlemesi yapılarak ve yer altı geçitleri ve yürüyen merdivenlerin inşa edilmesidir.⁸²³

⁸²⁰ “Sabahtan Akşama Kadar Yağan Kar Neticesinde İstanbul Yeniden Acınacak Günlerinden Birini Yaşadı”, *Yeni İstanbul*, 24 Şubat 1954, Sayı: 1533.

⁸²¹ “Sokaklara Konan İşaretler ve Aynalar”, *Ulus*, 6 Temmuz 1952, No: 11143.

⁸²² “Beyoğlu Caddesi Asfalta Çevrilecek”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1952, Sayı: 10189.

⁸²³ “Şehrin Trafik İşinin Halli İçin Üç Proje Hazırlandı”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 2685.

4.2.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

1950’li yıllara kadar, İstanbul’da lastik tekerlekli araçlar, yalnızca bireysel yük ve insan taşımacılığında kullanılmamaktadır. 1950’lilerden sonra ise, İstanbul’un toplu taşıma aracı olarak kullandığı vapur ve tramvaylardan sonra trolleybüs ve otobüsler de İstanbul semtlerini birbirine bağlamaya başlamışlardır. İstanbul için yeni olan bu tarz ulaşımda, yol alt yapısının yeterli olması belediye için büyük bir imkân olarak görülmektedir. Ray döşemek veya tünel açmak gibi uzun vadeli çözümler yerine, yalnızca bir otobüs seferiyle ulaşım sorunu çözülmeye çalışılmaktadır.

1951 yılında İETT idaresi Şişli ile Tünel arasında, tecrübe mahiyetinde bir otobüs servisi ihdas etmiştir.⁸²⁴ Tramvay servisine ilave olarak yapılan bu uygulama sonucu bir kıyas yapılacaktır. 1953 yılına gelirken, Şişli-Tünel arası tramvayların kaldırılması, tramvayların yerine otobüs işletilmesi kararı verilmiştir. Daha önce Maçka tramvayları da kaldırılmıştır. Tramvay Elektrik İdaresi’nin sipariş ettiği otobüsler geldikten sonra “Kurtuluş-Tünel tramvayları da kaldırılacaktır. Otobüs ücretleri tramvaylardan on kuruş daha fazla olduğu cihetle, bu durum halkın pek lehine değildir. Bundan dolmuş yapan otomobillerde istifade edecektir... Bir süre sonra tramvaylar yalnızca Topkapı-Edirnekapı-Eminönü, Bebek-Tophane arasında işleyecektir. İlk trolleybüs hattı Kurtuluş-Kasımpaşa, Şişhane-Unkapanı-Fatih-Edirnekapı arasında tahsis edilecektir. Tramvayların kaldırılması ile yollardaki izdiham biraz hafifleyecektir.”⁸²⁵ İstanbul’un yeni lastik tekerlekli toplu ulaşım tecrübesi, tramvay sistemine tercih edilmektedir.

Taksim-Beyazıt ve Şişli-Beyazıt arasında trolleybüs hatları için proje hazırlanmış ve onaylanması için Bayındırlık Bakanlığı’na gönderilmiştir. Bu hatlar faaliyete geçtiğinde, bu güzergahlardaki tramvaylar kaldırılacaktır.⁸²⁶ Bu öneri çalışmaları İstanbul’un eski raylı sistemlerinin kökten kaldırılmasının ilk adımlarıdır.

Otobüs ve tramvay bekleme alanları kapalı hale getirilmektedir. Seyrüseferin kültürü oluşmakta, toplu taşımının bekleme durakları, bekleyenler için nispeten konforlu hale getirilmektedir. Bu çerçevede 112 durak kapalı hale getirilmiş ve 20 durak daha kapatılacaktır.⁸²⁷ Otobüs bekleme alanları, kendi kültürel formunu

⁸²⁴ “Şişli-Tünel Otobüs Hattı”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1951, Sayı: 9817.

⁸²⁵ “Şişli-Tünel Tramvayları Yarın Kaldırılıyor”, *Cumhuriyet*, 7 Aralık 1952, Sayı: 10181.; “Şişli-Tünel Tramvayları Bugün Kaldırılıyor”, *Vatan*, 8 Aralık 1952, Sayı: 4154.

⁸²⁶ “Taksim-Beyazıt Trolleybüs Hattı”, *Vatan*, 3 Ocak 1954, Sayı: 4540.

⁸²⁷ “Kapalı Bekleme Yerleri”, *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1956, Sayı: 11532.

oluşturmaktadır. Bekleme alanları belediye için ticari bir imkân olarak değerlendirilecek, büfeler yapılarak kiraya verilecektir. Kiralamada yerlerin şahıs yeri olmaması ve “... ancak kanuni imkân ve formaliteler temin edilmek şartile geniş meydanlardaki duraklarla bulvarlarda mururu uburu tazyik etmeyecek şekilde belediyelere gelir sağlamak ve halk ihtiyacını karşılamak maksadile bu kabil satış yerleri yaptırılması...” gerekçelerini sağlaması kaydıyla izin verilecektir.⁸²⁸ Bir yıl içerisinde duraklardaki satış yerleri meselesi kurumlar arası rekabete neden olmuştur. Durakların organizasyonunu İETT talep etmiş, belediye bu talebi reddetmiştir.⁸²⁹ Kamunun yeni ürettiği bu tür imtiyazların kontrolü ve bir tür gedik sayılabilecek bu imtiyazların dağıtımını Belediyenin mutlak kontrolüne alınmıştır.

Taksim Meydanı’nın altına bir otomobil garajı yapılmak istenmektedir. Bir şirket, belediyeye başvurarak, Taksim Meydanı’na garaj yapmayı, 20 yıllık işletim hakkı karşılığında talep etmiştir. Bu süre boyunca da belediyenin 50 otobüsü garajda ücretsiz duracak ve süre sonunda belediyeye devredilecektir.⁸³⁰ Taksim Gezisi’nin altına otopark yapımı için teklif verilmiş, belediye ise bu teklifin değerlendirilmesi için harita ve projesinin hazırlanmasına karar vermiştir.⁸³¹ Garaj yapımı teklifleri İstanbul Belediyesinin bu işi değerlendirmesi iki yıl sürmüştür. İki yıl sonunda Taksim gezisinin altına 2000 ve Tepebaşı Aşıklar Mezarlığı’na da 2500 otoluk garaj yapılmasına karar verilmiştir. Seyrüsefer sıkışıklığı tartışılırken, özel girişimcilerin teklifleri bile iki yılda değerlendirilmektedir. Bu İstanbul’un bürokrasisinin, çözümden ziyade kendi tarzında çözüm peşinde olduğunun göstergesidir.⁸³² İstanbul Belediyesi özel yatırım tekliflerinde bürokratik olarak hızlı davran(a)mamaktadır.

Galatasaray Lisesi’nin altında 600 araç kapasiteli, Galata Yolcu Salonu karşısında ise 7 katlı bir otopark yapılacaktır.⁸³³ Belediye Şehircilik İstişare Heyeti, Saraçhanebaşı’nda büyük bir yeraltı garajı yapma kararı almıştır.⁸³⁴ Şehremini’nde 100 otobüslük yeni garaj açılmıştır.⁸³⁵ Lastik tekerlekli ulaşımın en önemli unsurlarından

⁸²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1955, İndeks: 2074637, Cilt No: 34, Karar No: 243.

⁸²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 15 Haziran 1956, İndeks: 2074911, Cilt No: 38, Karar No: 153.

⁸³⁰ “Taksim Meydanının Altına Garaj Yapmak İstiyorlar”, *Vatan*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 4386.;

⁸³¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 8 Şubat 1957, İndeks: 2075069, Cilt No: 41, Karar No: 20.

⁸³² “Şehirde Üç Yeraltı Garajı Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1954, Sayı: 10711.; “Taksim Gezisinin Altında Otopark İnşası Teklifi”, *Vatan*, 4 Mart 1955, Sayı: 4960.; “Taksim Gezisinin Altına Garaj Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1956, Sayı: 11028. “Belediyenin Yaptıracağı Garaj-Otoparklar”, 10 Ağustos 1955, Sayı: 2055.

⁸³³ “Çarşıkapı, Karaköy ve Şişhanede Yer Altı Geçidi Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1956, Sayı: 2447.

⁸³⁴ “Saraçhane Bir Yeraltı Garajı İnşa Edilecek”, *Vatan*, 3 Kasım 1956, Sayı: 5550.

⁸³⁵ “Şehremindeki Büyük Garaj Dün Törenle Hizmete Açıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1955, Sayı: 11236.

birisi de şehir içi otobüs garajlarının oluşturulmasıdır. Bu çerçevede İstanbul'un merkezi yerleri birer park yeri kazanmaktadır.

4.2.3.4. Toplu Taşıma: Yetmiş Beş Yıl Aradan Sonra İstanbul'da Metro Projesi

İstanbul'da seyrüsefer sorunu ortaya çıktıktan sonra, bu sorun için farklı çözümler üretilmektedir. Karayolu ile ulaşım için her türlü proje değerlendirilmekte ve lastik tekerlek İstanbul'u fethetmektedir. Ancak, asrî şehrin bir diğer yönü de Avrupa örneklerinde olduğu gibi yer altı tünelleri ile metrolar inşa etmek ve yeryüzünde bir çalışma yapmadan, şehrin binalarına dokunmadan ve istimlak masrafına girmeden seyrüsefer sorununu çözmektir. Bu projeler, İstanbul Belediyesi'ne ağırlıklı olarak yurtdışı firmalardan teklif edilmektedir. Kırdar döneminde ecnebi bir firmanın Karaköy-Şişli metro önerisi, belediye tarafından Beyazıt-Şişli arası olarak revize edilerek gündeme alınmıştır. Gökay, İstanbul Vali ve Belediye başkanı olduktan sonra bu teklifler gelmeye devam etmiş, bu dönemde projeler somutlaşmaya başlamıştır.

Şehircilik uzmanı da İstanbul'a metro inşasını önermektedir. Melburn Mimari Fakültesi şehircilik mütehassısı Brian Lewis "... İstanbul ile Beyoğlu arasında bir yeraltı trenin yapılmasının acil zaruret ..." olarak tasvir etmiştir.⁸³⁶ Asrî şehrin gerekleri ulaşım sorununda tek tek ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'da seyrüsefer sorununun çözümü lastik tekerlekli ulaşım ile çözülecektir. Bu nedenle mevcut bazı tramvay hatları sökülme lidir. İstiklal Caddesi'nde oluşan seyrüsefer sorunun çözümü ve buradaki izdihamın ortadan kaldırılmasının yolu buradaki rayların sökülmesinden geçmektedir.⁸³⁷ Maçka-Tünel tramvay seferleri de iptal edilerek bu hatta otobüs hizmeti verilmesine başlanacaktır.⁸³⁸ Şişli-Tünel tramvay hattı kaldırılmaktadır ve yakında Kurtuluş-Tünel hattı da kaldırılacaktır.⁸³⁹ İstanbul'da yeni raylı sistemler konuşulurken eski sistemlerin revize edilmek yerine sökülmesi, Gökay döneminin ilginç tezatlarından birisidir. Tramvayların kaldırılması sürecinde Gökay'a, Şehir Meclisi'nde eleştiriler getirilmiştir. Gökay ise "Tramvayların rastgele kaldırılması mümkün değildir, bilhassa dar gelirli vatandaşların öğrencilerin durumunu göz önünde tutmak lazımdır. Seyrüseferi kolaylaştırmak için metro mevzuu ciddi bir

⁸³⁶ "Şehircilik Uzmanının Tavsiyeleri", *Ulus*, 6 Mart 1951, No: 10665.

⁸³⁷ "İstiklal Caddesindeki raylar Sökülecek", *Vatan*, 26 Eylül 1951, Sayı: 3720.

⁸³⁸ "Maçka-Tünel Tramvay Seferleri Bugün Kaldırılıyor", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1952, Sayı: 10061.

⁸³⁹ "Şişli-Tünel Hattında da Tramvaylar Kaldırılıyor", *Cumhuriyet*, 29 Kasım 1952, Sayı: 10176.

şekilde elimizdedir”⁸⁴⁰ cevabını vererek, gelecekte inşa edilecek büyük bir projeyi hedef göstermekte, o dönemdeki eski sistemlerin ortadan kaldırılması eleştirisini geri plana itmektedir. Tramvayların kaldırılması İstanbullular için gündem oluşturmaktadır. Beyoğlu cihetindeki tramvayların kaldırılacağı haberini araştıran muhabir, tramvayların 1957 yılbaşından önce kaldırılmayacağını belirtmektedir.⁸⁴¹ Ötelenen süre iki aydır, İstanbul’da tramvay kaldırılması işlemleri bir tepki oluştursa bile, bu kanıksanmış bir olgu olarak gazetelerde yer almaktadır. Yılbaşından önce tramvayların kaldırılmayacağı haberini veren Vatan Gazetesi, altı gün sonra “Dün Taksim-Karaköy tramvayları kaldırıldı, Karaköy seferleri de beşe indirildi” şeklinde haber vermektedir.⁸⁴² Yeni alınan otobüslerle, lastik tekerlek tramvayın iktidarını ele geçirmektedir.

İstanbul’da raylı sistemlerde yürütülen ikinci önemli iş, eski raylı sistem ulaşım araç ve sistemlerinin tadilattan geçirilmesidir. Devlet Demir yolları, Sirkeci ve Haydarpaşa garlarıyla şehir içindeki istasyon binalarını ıslah etmeye karar vermiştir.⁸⁴³ Asya yakasındaki raylı sistemler artan ihtiyaca cevap verememektedir. Üsküdar tramvaylarının ıslah edilmesi gündeme alınmıştır.⁸⁴⁴ Üsküdar ve Kadıköy’deki seyrüsefer sorunun halli için 30 tramvay verilecektir.⁸⁴⁵ Kadıköy-Üsküdar arası tramvaylar, yedi dakikada bir hareket edecek şekilde düzenlenecektir. Bu haberde, güzergahlarda yapılan düzenlemeler ve tramvay seferlerinin hızlandırılması anlatılmaktadır.⁸⁴⁶ İstanbul trafiği artık ulaşmak üzerine değil, hızlı ulaşmak üzerine kuruludur. Hız artık, İstanbul’un vazgeçilmez unsuru olmaya başlamıştır.

Seyrüsefer sorununun çözümü için, İstanbul yakası tramvayları Bahçekapı’dan; Beyoğlu tramvayları Karaköy’den ve Bebek tramvayları ise Tophane’den geri döneceklerdir.⁸⁴⁷ Bu uygulama ile Galata Köprüsü tramvay geçişlerine kapatılmaktadır. Böylece, Eminönü ve Karaköy meydanının rahatlaması hedeflenmektedir. İstanbul Belediyesi, seyrüseferler için kararlar almakta, yol düzenlemeleri yapmaktadır. Ancak alt yapı ve araç eksikliği kağıt üzerinde alınan kararlar kadar hızlı bir biçimde ulaşım

⁸⁴⁰ “Metro İnşası Ciddiyetle İnceleniyor”, *Vatan*, 28 Aralık 1952, Sayı: 4174.

⁸⁴¹ “Tramvay Yılbaşından Evvel Kaldırılmıyacak”, *Vatan*, 10 Ekim 1956, Sayı: 5526.

⁸⁴² “Tramvayların Kaldırılmasına Düünden İtibaren Başlandı”, *Vatan*, 16 Ekim 1956, Sayı: 5532.

⁸⁴³ “İstasyon Binaları Islah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 2 Aralık 1951, Sayı: 9818.

⁸⁴⁴ “Kazım Kıp, “Üsküdar Tramvayları Islah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1953, Sayı: 10523.

⁸⁴⁵ “Karşıyaka’nın Vesait Derdinin Hal Çaresi Üsküdar ve Kadıköy’e 30 Tramvay Verilecek”, *Yeni İstanbul*, Sayı: 1919.

⁸⁴⁶ “Kadıköy-Üsküdar Tramvayları”, *Cumhuriyet*, 18 Mart 1957, Sayı: 11726.

⁸⁴⁷ “Tramvaylar Bu Sabahtan İtibaren Köprü Üzerinden Geçirilmeyecek”, *Yeni İstanbul*, 26 Eylül 1956, Sayı: 2463.

sorununu çözmeye yetmemektedir. Belediye Meclisi'nin 47 üyesi bir tavrır vererek, tramvayların köprüden geçişine izin verilmesini talep etmişlerdir.⁸⁴⁸

1951 yılında, bir Fransız bir Alman ve bir yerli şirket İstanbul Belediyesi'ne müracaat ederek yüz milyon liraya mal olacak Beyazıt-Şişli arası büyük bir tünel inşasını etüt etmek istediklerini bildirmişlerdir. Bu tünel aynı zamanda sığınak olarak da kullanılabilir. ⁸⁴⁹ Bu ifade, imar operasyonlarının halka ve yöneticilere duyurulurken avantajlarının nasıl ortaya konulduğunu örneklendirmektedir. Metronun faydası yanında; savaş sonrası dönemde, herkesin ihtiyaç olarak göreceği şey sığınaktır. Gökay, göreve başlamasının üçüncü yılında düzenlediği bir basın toplantısında, seyrüsefer sorunu hakkında "...Hollandadan bir heyet gelip meccanen tetkikat yaptı. Dün raporlarını aldım. Metro mevzuunda da çalıştılar. Beyazıtı Sultanahmet istikametinden ve yer altından Taksime bağlayacağız..." açıklamasını yapmıştır. ⁸⁵⁰ Belediye seyrüsefer sorunun halli için uluslar arası danışmanlık hizmetleri almaktadır. Ancak özel girişimcilerin talepleri hızında İstanbul Belediyesi karar verememektedir. Hollanda'dan İstanbul'un seyrüsefer meselesi ve metro inşaatını tetkik için gelen Hollanda Teknik Müşavere Bürosu (Nedeco) bir rapor hazırlayarak ilgili makamlara iletmiştir. Nedeco, İstanbul'un seyrüsefer davasının halledilebilmesi için muhakkak surette metro inşaatının yapılması gerektiğini belirtmiştir. Nedeco'nun İstanbul için metro önerisinin dayanakları şunlardır: "1-Sokaklar dardır, 2- Taksiler aded itibarile çok fazladır ve bütün kontrollere rağmen canalıci noktalarda dolmuş yapmaktadırlar, 3- Tramvay gayesine hizmet etmeyip diğer vasıtalarla engel olmaktadır." Metro inşası için ise iki yol önerilmektedir, ya metro sokak seviyesinin üstünden havai hat olarak yapılacak ya da sokak seviyesinin altından yer altı hattı olarak inşa edilecektir. Bu ikinci tercih, daha ekonomiktir. Metro hattı Taksim'den Haliç Sahili'ne kadar yer altından geçecek, Haliç'i köprü üstünden aşacak ve tekrar yeraltına dalarak Beyazıt'a çıkacaktır. Metro projesi şu şekilde inşa edilecektir: "1-Galata köprüsünün hemen garbında Metro hattı ile iki seyrüsefer yolunu ihtiva eden yeni bir köprü inşaatı, 2- Bu iki köprü'nün ağızlarındaki meydanların genişletilerek yeniden tanzimi, 3- Taksim ve Beyazıt

⁸⁴⁸ "Belediye Meclisine Verilen Bir Tavrırlar Tramvayların Köprüden Geçmesi İstendi", Vatan, 23 Kasım 1956, Sayı: 5570.

⁸⁴⁹ "Bayezit'ten Şişli'ye Tünel", *Ulus*, 1 Mart 1951, No: 10660.

⁸⁵⁰ "Valinin Basın Toplantısı Beyazıtı Taksime Bağlayan Bir Tünel Yaptırılacak", *Yeni İstanbul*, 25 Ekim 1951, Sayı: 690.; Aynı toplantı *Cumhuriyet Gazetesi* tarafından "... Vali ve Belediye Reisi yer altı hatları açılmasına da işaret etmiş ve Edirnekapıdan Beyazıtı, Beyazıttan Beyoğluna kadar uzanacak olan tünelin 100 milyon liraya mala olacağını söylemiştir..." şeklinde haber yapılmıştır. Bu durumda gazete haberleri kaynağı ile duyurulan projelerin orijinal evraklarla tetkikinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. "Şehirde Yer Altı Hatları Açılacak", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1951, Sayı: 9780.

arasında bulunan İstanbul ve Beyoğlu merkezi mahallerinden geçen bütün tramvayların kaldırılması.” Metro inşaatı, “100 milyon 700.000 liraya” mal olacak olup, bu paranın haricinde şehircilik hizmetleri için de 31 milyon liraya ihtiyaç vardır. Tesisin geliri ise “... seyahat ücreti birinci mevkide 40, ikinci mevkide 20 kuruş olarak tesbit edilmiş ve işletmenin yılda 2.520.000 lira kar sağlayacağı tahmin olunmuştur. İngilizler, riske edilecek kapitale karşılık yukarıdaki miktarda kar temin edilebileceğine göre beynelmilel pek çok firmanın bu işe teşebbüs edeceği fikrindedirler. Halen bu mevzu ile ilgili 7 firma bulunmaktadır.”⁸⁵¹ Nedeco’nun metro projesi analizi; maliyet hesabı ve bu finansmanı sağlayacak yedi ayrı şirketin bu hesabı kabullenmesi, İstanbul şehri o dönem ve bugün düşünüldüğünde çok yerindedir. Günümüzden bakıldığında, Nedeco’nun yalnızca tramvayların kaldırılması önerisinin uygulandığı diğer önerilerinin göz ardı edildiği görülmektedir.

Metro inşası Belediye’de görüşülmüş ve mali kaynakların temini hususunda alınan kararların Hükümete bildirileceği gazetelere yansımıştır.⁸⁵² İstanbul Belediyesi, Taksim-Beyazıt arasında inşa edilecek metro için bir proje müsabakası açmağa karar vermiştir.⁸⁵³ Metro inşaatı için İstanbul Belediyesi’ne müracaat eden Fransız, İngiliz, İsviçre ve Belçika firmalarının yetkililerinden oluşan mütehassıs ve profesörlerden oluşan heyet İETT idaresi ile görüşmeye gelmişlerdir. Ecnebi firmaların proje ve teklifleri bir toplantıda değerlendirilecektir.⁸⁵⁴ Fransız firmanın teklifine göre Şişli-Beyazıt tüneli 160 milyon liraya mal olacak ve dört senede tamamlanacaktır.⁸⁵⁵ Fransız firmasının teklifinde güzergah Mecidiyeköy-Yenikapı arasında önerilmektedir.⁸⁵⁶ Fransız firması bu etüdlerinde hiçbir ücret almamaktadır, bu konuda Fransız hükümetinin desteği Gökay tarafından tebrik edilmiştir.⁸⁵⁷

⁸⁵¹ Kazım Kip, “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1952, Sayı: 9934.

⁸⁵² “Metro İnşası İçin Alınan Kararlar”, *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1952, Sayı: 1100.; “Mecidiyeköyü-Yenikapı Arasında Yapılacak Metro”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1952, Sayı: 10190.; “Mecidiyeköyü Aksaray Arasındaki Tünel”, *Vatan*, 24 Aralık 1952, Sayı: 4170.

⁸⁵³ “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 30 Kasım 1951, Sayı: 9816.

⁸⁵⁴ “Beyazıt ile Şişli Arasında Yapılacak Tünel Meselesi”, *Yeni İstanbul*, 21 Kasım 1952, Sayı: 1078.; Bu haberin “Vali ve Belediye Reisi Prof. Gökay, bu mühim şehir işiyle bizzat uğraşmaktadır” şeklinde bitirilmesi, gazetecilerin haber dilini ve Belediye Başkanı’na yaklaşımını ortaya koyması açısından önemlidir. Sanki Gökay’ın başka görevleri varmış da bu işe özel vakit ayırıyormuş gibi bir yorum yapmak, politik bir figür olarak kamu adına görev ifa eden bir kişiye farklı anlamlar yüklemenin bir sonucudur. Gökay, İstanbul’un Vali ve Belediye Başkanı olarak tabii ki bu kadar büyük bir proje ile bizzat ilgilenenecektir. Bu onun İstanbul için yaptığı bir jest değildir. Eğer bu metro projesinde kurumsal kararlılığın ortaya konulması için serdedilen bir cümle ise, bu kez de kurumların motivasyonlarının üretilme ve desteklenme biçimi eleştirilmelidir.

⁸⁵⁵ “Şişli-Beyazıt Tüneli 160 Milyona Çıkıyor”, *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1952, Sayı: 1079.

⁸⁵⁶ “Metro İnşası İçin Yeni Bir Proje”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1952, Sayı: 10173.

⁸⁵⁷ “Metro İnşası Ciddiyetle İnceleniyor”, *Vatan*, 28 Aralık 1952, Sayı: 4174.

İstanbul'un metro tartışmaları uzun yıllar boyunca "oldu olacak, olmak üzere söylemi" üzerinden devam etmektedir. 1953 yılına gelindiğinde, Bayındırlık Bakanlığı İstanbul'un metrosu meselesini ele almıştır. Uluslar arası proje etüt firmaları İstanbul'un metro ve asma köprü işlerini etüt edeceklerdir. Muhabir'in, "Öğrendiğime göre, köprünün 200 milyon, ve metronun 300 milyon liraya mal olacağı tahmin edilmektedir"⁸⁵⁸ şeklindeki yorumu zaman geçtikçe bütçe konusundaki artışların İstanbul'da sorun çözmekten çok, sorunu karmaşıktırdığını ortaya koymaktadır.

Fransız S.J.T.E. (Societe General de Traction et d'Exploitation⁸⁵⁹) şirketi mümessili Voraliks (Uralixs veya G. Vroixs⁸⁶⁰), İstanbul Belediyesi'ne eskisine nazaran daha mutedil bütçeli 14 istasyonlu bir metro projesi teklif etmişlerdir. Bu projenin finansmanında şirket, Fransızların Türkiye'de bloke olan paralarını da bu işe tahsis edilmesi fikrindedir. Bu durum, aslında İstanbul'a bir metro kazandırmanın yanından eski hesapları da kapmayı hedeflemektedir.⁸⁶¹ Fransızların bu talebi ticari olarak doğru bir yaklaşımdır, ama Türkiye'nin siyasal, ekonomik ve kurumsal yapısının geçmişle yüzleşerek sorun çözme kapasitesi İstanbul'un metrosu sorununa bir çözüm getirecektir. Gökay başkanlığında Fransız şirketiyle toplantı yapılmış, metro işi için Tramvay ve Elektrik İdaresi'ne yetki verilmiştir. İdare, ayrılan "üç milyon lira tahsisatla metropolitenin projelerini hazırlayacak, keşiflerini ve sondajlarını yapacak ve bundan sonra planın tatbiki eskitmeye çıkarılacaktır."⁸⁶² Geline bu noktada ilk metro teklifinden beş yıl sonra somut bir adım atılmış olmaktadır. Metro inşaatı için Belediye veya Hükümet tarafından dahili veya harici istikraz yapılması düşünülmektedir.⁸⁶³

İstanbul'da metro çalışmasının güzergahı kesinleşmiş ve bu güzergah gazetelerde harita şeklinde yayınlanmaya başlanmıştır.⁸⁶⁴ Bu harita, İETT Umum Müdürü ile yapılan bir söyleşi de kullanılmıştır. Artık, metro işi Gökay'ın sunduğu bir vaat değil, bürokratinin halka izah ettiği bir proje haline gelmiştir. Metro projesi için ihale süreci 9 Nisan 1954'e kadar uzatılmış olup, bu tarihe kadar üç Fransız, bir Amerikan ve bir de İngiliz firması bu işe talip olmuşlardır.⁸⁶⁵ Metro projesinin ihalesi 9

⁸⁵⁸ "İstanbul'da Asma Köprü ile Metro İnşası Gerçekleşiyor", *Vatan*, 21 Temmuz 1953, Sayı: 4377.

⁸⁵⁹ "İstanbul Metrosu", *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1956, Sayı: 11636.

⁸⁶⁰ "Metro'nun 1958 Sonunda İşlemesi Muhtemel", *Vatan*, 6 Ocak 1955, Sayı: 4903.

⁸⁶¹ "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli İnşa Teklifleri", *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1953, Sayı: 10412.

⁸⁶² "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli", *Cumhuriyet*, 14 Ağustos 1953, Sayı: 10432.; "İstanbulda Metro Yapılmasına Dün Karar Verildi", *Yeni İstanbul*, 14 Ağustos 1953, Sayı: 1342.

⁸⁶³ "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli", *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1953, Sayı: 10444.

⁸⁶⁴ "İstanbul'da Metro Nasıl Yapılacak, Nereden Geçip, Ne Zaman Bitecek", *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1954, Sayı: 10618.

⁸⁶⁵ "Metro İnşaatı Keşif Projelerinin İhale Müddeti 9 Nisana Kadar Uzatıldı", *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1954, Sayı: 10620.

Nisan 1954'te yapılacak olup; projeler, Nafia Vekaleti, Teknik Üniversite ve Elektrik İdaresi'nden üçer temsilcinin katılımı ile değerlendirilecektir.⁸⁶⁶ İhale değerlendirme usulü de bilimsel ve kurumsal açıdan sorumlulukların dağıtılmaya çalışıldığı bir kurul ile yapılmaktadır. Metro'nun etüt çalışmalarının başlaması Gökay, tarafından "... Bu sene Nisan'da metronun temelini atacağız..." şeklinde halka duyurulmaktadır.⁸⁶⁷ Metro'nun proje ihalesi, bazı yolsuzluk iddiaları üzerine yeni firmaların katılımını sağlayacak şekilde bir milyon liradan eksiltme usulü ile 15 Nisan 1954'te yapılmıştır. İhaleyi 200 bin lira eksiltme yapan, İstanbul'un metrosu için uzun zamandır çalışma gösteren Fransız firması almıştır.⁸⁶⁸ 3 Mayıs 1954 tarihinde, 180 milyon liraya mal olacak ve 15 istasyona sahip olacak metronun ilk kuyusu Mecidiyeköyü'nde açılmıştır.⁸⁶⁹ Metronun etüt çalışmaları devam etmektedir, toprak mukavemeti denize yaklaşıldıkça sorunlar oluşturduğundan, proje bu sonuçlara göre tadil edilmektedir. 11 kilometre uzunluğunda, 7.20 metre genişliğinde ve 5.12 metre yüksekliğinde olacak metro günde 400 bin civarında yolcu taşıyacaktır.⁸⁷⁰ Keşif projelerini hazırlayan şirket, her 200 metre de birer kuyu açmak suretiyle sondajlarını tamamlamıştır. Metro istasyonları ve istasyon binalarına ait projelerin hazırlanılmasına başlanılmıştır.⁸⁷¹ Metronun inşaat projeleri hazırlanmaya başlanmıştır.⁸⁷² Şirket, metronun planını, Ekim 1957 sonunda Belediyeye teslim edilecektir.⁸⁷³ Metronun kat'i projesi, şirketin başmühendisi Bernard Gaudry tarafından 6 Şubat 1956 tarihinde, Gökay'a verilecektir.⁸⁷⁴ Gökay, metronun ihalesi bir yıl içerisinde tamamlanarak inşaatına başlanacağını gazetecilere belirtmiştir.⁸⁷⁵ Metro ihalesi Bayındırlık Vekaleti'nce tasdik olunmuştur, 15 güne kadar uluslar arası bir ihale açılacaktır.⁸⁷⁶ Metronun şebeke projesi onaylanmış ve ihale süreci beklenmektedir. Gazeteler bu süreçte metro hakkında

⁸⁶⁶ "Metronun Proje İhalesi 9 Nisanda Yapılacak", *Vatan*, 10 Mart 1954, Sayı: 4606.

⁸⁶⁷ "Mecidiyeköy-Yenikapı Metrosunun Temeli Nisanda Atılacak", *Cumhuriyet*, 9 Mart 1954, Sayı: 10636.

⁸⁶⁸ "Metronun Projesi Dün İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1954, Sayı: 10682.; Metro ihalesindeki yolsuzluk iddiaları şu şekilde gerçekleşmiştir. projeyi yürüten Fransız firmasının sermayedarları arasında bir anlaşmazlık çıkmış, şirketten ayrılanlar ayrı bir şirket kurarak eski şirketin karşısına rakip çıkmışlardır. Eski şirkette mümessiline, bu ihaleyi gerekirse sıfır rakamı ile kabul etmeye yetki vermişlerdir. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; "Metronun Etüt ve Projeleri", *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1954, Sayı: 10689.

⁸⁶⁹ "Metronun İlk Kuyusu Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1954, Sayı: 10692.

⁸⁷⁰ "Metro'nun 1958 Sonunda İşlemesi Muhtemel", *Vatan*, 6 Ocak 1955, Sayı: 4903. Bu haberde, inşa edilecek İstanbul metrosu hakkında bilgi verilirken, "Bilindiği üzere, Paris Metro'su 360 kilometre uzunluğunda iki hattan müteşekkildir ve her gün 2.5 milyon kişi taşımaktadır..." değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu karşılaştırma bile İstanbul'un asri şehir olma hevesinde geldiği noktayı göstermektedir.

⁸⁷¹ "Metro Projeleri Hazır", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1955, Sayı: 11010.; "Metronun Sondaj Çalışmaları Bitti", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1955, Sayı: 11134.

⁸⁷² "Metro İnşaat projesi Hazırlıkları Başladı", *Yeni İstanbul*, 25 Eylül 1955, Sayı: 2101.

⁸⁷³ "Metronun Planı Ay Sonunda Belediyeye Veriliyor", *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1955, Sayı: 11234.

⁸⁷⁴ Metin Ergin, "İstanbul 4 Sene Sonra Metroya Kavuşacak", *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1956, Sayı: 11315.

⁸⁷⁵ "Metronun İlk Kısım İnşaatı", *Cumhuriyet*, 7 Eylül 1956, Sayı: 11534.

⁸⁷⁶ "Metro İnşaatı İhale Ediliyor", *Vatan*, 9 Ekim 1956, Sayı: 5523.

bilgilendirici haberler yaparak, bu işi gündem yapmaktadırlar.⁸⁷⁷ Seyrüsefer sorunu İstanbul'u çözümsüz hale getirmişken; bu haberler vatandaşlara hedefler koyarak, geleceği tasvir etmekte ve beklmelerini salık vermektedir. Metro ihalesi için Bakanlıklararası Komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyon hem bütçe işini hem de ihale sürecini değerlendirecektir.

Metro projesini hazırlayan Fransız şirketi, metro inşaatına da talip olmuştur. Hafriyat ve inşaat, Fransız malzemesi kullanılacak, Fransız mütehasşısı ve Türk işçileri çalışacaktır.⁸⁷⁸ Bu haber, özel bir şirketin iş takibinin basına İstanbul metrosu çalışması olarak yansımastır ve ilgi çekici olan ise inşaat "Türk işçileri çalışacak" vurgusunun yapılmasıdır. Türkiye'deki bir inşaat için nereden işçi getirtilebileceği düşünülmektedir ki, bu durum vurgulanarak iş alanı açılacağı mesajı verilmektedir.

Gökay döneminde İstanbul'un seyrüsefer sorunu, İstanbul'un temel meselelerinden birisi haline gelmiştir. Seyrüsefer sorunun çözümü "asrî" şehirlerde olduğu gibi metro inşaatıdır. Gökay döneminde metro inşaatı, teklif düzeyinden proje düzeyine alınmıştır. Artık İstanbul'da bir metronun nasıl inşa edileceği değil, kesinleşmiş metro projesinin nasıl uygulanacağı söz konusudur. İstanbul somuta indirgenen bir metro projesine sahiptir, ama bunu uygulayacak kaynak hükümetten sağlanabilecektir. İstanbul ulaşımında lastik tekerleğin fendi, Gökay zamanında tramvayı yenmiştir. Şimdi imar hareketlerindeki asıl sorun, tahsisatın lastik tekerlek merkezli yollara mı yoksa "asrî" şehrin vazgeçilmezi metroya mı aktarılacağıdır.

4.2.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

İstanbul içi deniz ulaşımında vapur iskelelerin durumu gazetelerde gündem oluşturmaktadır. Üsküdar ve Kadıköy Yolcu vapur iskelelerinin inşaatı bir ay içinde tamamlanarak işletmeye açılacaklardır.⁸⁷⁹ Üsküdar araba ve yolcu vapur iskelelerinin ıslahı için proje hazırlanmıştır.⁸⁸⁰ Bir Lodos'ta harap olan Harem ve Salacak İskelelerinin tamirâtı tamamlanmıştır.⁸⁸¹ Üsküdar'da yenim ihtiyacı karşılayacak şekilde, 1 milyon liraya mal olması hedeflenen bir rıhtım inşa edilecektir.⁸⁸² Beşiktaş'ta Hayrettin iskelesi yanına ve Haydarpaşa'ya arabalı vapur iskelesi için etütler

⁸⁷⁷ "Metro 4 Senede Bitirilecek", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1956, Sayı: 11571.

⁸⁷⁸ "İstanbul Metrosu", *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1956, Sayı: 11636.

⁸⁷⁹ "Üsküdar ve Kadıköy Araba Vapuru İskeleleri", *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1949, Sayı: 9071.

⁸⁸⁰ "Üsküdar İskelesinin Islahı İçin Proje", *Vatan*, 25 Haziran 1950, Sayı: 3267.

⁸⁸¹ "Harem ve Salacak İskelelerinin Tamiri Bitti", *Vatan*, 5 Aralık 1952, Sayı: 4151.

⁸⁸² "Üsküdar'da Yeni Bir Araba Vapuru İskelesi Yapıtılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1955, Sayı: 11208.

yapılmaktadır. Beşiktaş iskelesinden arabalar, Kabataş iskelesinden ise yalnızca kamyonlar nakliye edilecektir.⁸⁸³

Küçüksu Vapur İskelesiyle Anadoluhisar İlkokulu arasındaki sahile rıhtım yapmak için ihale tamamlanmıştır.⁸⁸⁴ Küçüksu Vapur İskelesi 70.000 liraya tamamlanmasından bir ay sonra Şehir Hatları seferlerinden çıkartılmıştır. Bu durumdan muzdarip olan Küçüksu sakinleri şikayette bulunmuşlardır, gazetede bu durumun, vapurlardan çıkan dumanın Küçüksu Kasrını işletmesinden doğduğu iddia edilmektedir.⁸⁸⁵ İstimlaklerle açılan Eminönü Meydanı'na bir rıhtım inşa edilecektir.⁸⁸⁶ Eminönü rıhtımının inşaatı, zemindeki sorunlar giderilerek tamamlanmıştır.⁸⁸⁷ Sirkeci araba vapur iskelesinin tadili sona ermek üzeredir.⁸⁸⁸ Karaköy Köprüsü'nün Eminönü tarafında bir sahil iskelesi inşa edilecektir.⁸⁸⁹ Eminönü'nde yeni vapur iskelesi inşaatına başlanmıştır.⁸⁹⁰ Arnavutköy'e 450 metre uzunluğunda bir rıhtım yapılacaktır.⁸⁹¹ Arnavutköy'de rıhtım inşaatının temeli atılmıştır.⁸⁹² İstinye tersanesi, yeni yapılan sahil yolu nedeniyle Haliç'te bulunan Taşkızak'a nakledilecektir.⁸⁹³ Yukarıda seçilen haberlerde İstanbul içi deniz ulaşımında İskele revizyonu dışında bir projeksiyon geliştirilmemektedir. Dönemin ulaşım yükünü büyük oranda çözen deniz taşımacılığında sektörün önünü açacak yeni projelerden ziyade var olan alt yapının yenilenmesi gündem olmaktadır.

4.2.3.6. İstanbul Köprüleri

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul adı, artık surları aşmış; Küçükçekmece ile Sarıyer arasını ifade eden bir coğrafi bir kavram olmaya başlamıştır. 1950'lerden itibaren, İstanbul kavramına Asya kayasını da dahil etmek gündeme alınmıştır. Artık İstanbul iki kıtanın birleşiminden oluşan bir kent morfolojisine sahip olacaktır. İstanbul'u birbirine bağlayacak köprü projesi, Osmanlı'nın son dönemlerinden beri konuşulmaktadır, ancak bu projenin bir çalışma haline gelerek somutlaşması 1950'li yılları bulmuştur.

⁸⁸³ “Yeni Araba Vapuru İskeleleri”, *Cumhuriyet*, 14 Eylül 1956, Sayı: 11541.

⁸⁸⁴ “Anadolu Hisarına Rıhtım Yapılıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Mart 1954, Sayı: 1556.

⁸⁸⁵ “Küçüksu İskelesi Kaldırıldı”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1957, Sayı: 11754.

⁸⁸⁶ “Eminönü Meydanına Rıhtım İnşa Edilecek”, *Ulus*, 24 Nisan 1950, Sayı: 10351.

⁸⁸⁷ “Eminönü Rıhtımının İnşaatı Bitti”, *Yeni İstanbul*, 6 Kasım 1951, Sayı: 702.

⁸⁸⁸ “Sirkeci Araba Vapuru İskelesi Civarının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1952, Sayı: 10049.

⁸⁸⁹ “Eminönünde Yeni Bir Rıhtım İnşa Edilecek”, *Vatan*, 5 Aralık 1956, Sayı: 5581.

⁸⁹⁰ “Eminönünde Vapur İskelesi İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 29 Aralık 1956, Sayı: 5605.; “Eminönü İskelesinin İnşaatı İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1957, Sayı: 11662.

⁸⁹¹ “Arnavutköy'de 450 Metre Uzunlukta Rıhtım Yapılacak”, *Vatan*, 18 Eylül 1955, Sayı: 5153.

⁸⁹² “Arnavutköy Rıhtımı”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1956, Sayı: 11580.

⁸⁹³ “İstinye Tersanesi İki Ay İçinde “Taşkızak”a Nakledilecek”, *Yeni İstanbul*, 10 Mayıs 1957, Sayı: 2687.

İstanbul'da köprü tartışmaları üç boyutta ilerlemektedir: Mevcut köprülerin ıslahı, Haliç'e yapılacak üçüncü bir köprü ve Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak tünel veya köprü.

Karaköy Köprüsü, artan seyrüsefer oranında ıslah edilmemiştir. Ve köprüde, sürekli sorunlar çıkmaktadır. Karaköy Köprüsü ayaklarında bazı yıpranma alametleri görülmüş olup, arıza giderilinceye kadar tramvaylar en az 30 metre arayla ve düşük süratle hareket etmeleri gerekmektedir.⁸⁹⁴ Karaköy Köprüsü tamirata alınmıştır, bir ay süreyle tramvay geçişi durdurulmuştur.⁸⁹⁵ Karaköy Köprüsü yeni yapıldığında santimetre karesi azami 350 kilo ağırlığı taşıyabilecekken, köprü yıpranmasına rağmen bu günlerde santimetre karesine 750 kilo sıklet isabet etmektedir. Bu durum tehlike arz etmektedir.⁸⁹⁶ Karaköy Köprüsü'nün dubaları yenilenmiştir.⁸⁹⁷ Karaköy Köprüsü, 45 günlük bir tamirata alınarak üst yapısı yenilenmiştir.⁸⁹⁸ Galata Köprüsü'nde yeni bir tadilat başlayacak ve tramvay seferleri iptal edilecektir.⁸⁹⁹ Galata Köprüsü ve Atatürk Köprüleri, var olan seyrüsefer sorununu çözemedikleri için bu köprülerin genişletilmesi düşünülmektedir. Bu çerçevede Almanya'dan bir mütehassıs gelecek ve bu konuda bir rapor hazırlayacaktır.⁹⁰⁰ İstanbul trafiğinin kesişim noktası olan Karaköy Köprüsü'nde bir düzenleme yapılmalıdır. Köprüdeki vapur iskeleleri Sirkeci ve Kabataş'a nakledilerek buradaki yolcu kesafetinin hafifletilmesi görüşülmektedir.⁹⁰¹ Bu proje aslında, belediyenin kamu yatırımlarındaki plansızlığını ortaya koymaktadır. Seyrüsefer sorun olarak gündeme geldikçe palyatif tedbirlerle, meydan düzenlemek ve nakiller yapılmaktadır. Ancak bu işler bütüncül bir plan ve program dahilinde olmamakta, sorun çıktıkça ve sorun dayanılmaz hale geldikçe kamu otoritesinin çözümleri üretilmektedir. Karaköy Köprüsü'nde seyrüsefer için yeni karar alınmış ve tramvayların köprüden geçmelerine izin verilmiştir.⁹⁰² Karaköy Köprüsü'nün kaydırılması gündemdedir, bu işi

⁸⁹⁴ “Karaköy Köprüsünde Yine Arıza Görüldü”, *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1950, Sayı: 145.; “Galata Köprüsü Tehlikede mi?”, *Yeni İstanbul*, 4 Ocak 1951, Sayı: 401.

⁸⁹⁵ “Karaköy Köprüsü Tamir Edilecek”, *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1952, Sayı: 9972.

⁸⁹⁶ “Galata Köprüsü Tehlike Arzediyor”, *Vatan*, 16 Mart 1952, Sayı: 3892.

⁸⁹⁷ “Galata Köprüsü'nün Gelecek Sene de Yol Kısmı Yenilenecek”, *Yeni İstanbul*, 30 Ağustos 1953, Sayı: 1355.

⁸⁹⁸ “Köprü'nün Tamiri Yüzünden Seyrüsefer Aksadı”, *Vatan*, 8 Haziran 1954, Sayı: 4694.; “Galata Köprüsünün Tamiri 4 Ay Sürecek”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1954, Sayı: 10731.; “Köprü'nün Tamiri 15 Ağustosta Tamamlanıyor”, *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1954, Sayı: 10784.; “Galata Köprüsünün Tamiri Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 14 Ağustos 1954, Sayı: 10789.; “Tamiri Biten Köprü Bugün Açılıyor”, *Yeni İstanbul*, 15 Ağustos 1954, Sayı: 1700.;

⁸⁹⁹ “Galata Köprüsünde Tamirat”, *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1956, Sayı: 11553.; “Köprü'nün Yaya Kaldırımları Tamir Ediliyor”, *Vatan*, 10 Ekim 1956, Sayı: 5526.

⁹⁰⁰ “İki Köprü'nün Yeni Şekli Tesbit Edilecek”, *Vatan*, 2 Kasım 1956, Sayı: 5549.

⁹⁰¹ “Köprü Üstündeki Yolcu Kesafeti Hafifletilecek”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1956, Sayı: 11605.; “Köprüdeki Vapur İskeleleri Sirkeciye Nakledilecek”, *Vatan*, 17 Kasım 1956, Sayı: 5564.

⁹⁰² “Köprüden Bütün Gün Geçecekler”, *Vatan*, 15 Aralık 1956, Sayı: 5591.

görüşmek için Türk ve Ecnebi mütehassıslardan oluşan bir komisyon toplanacaktır.⁹⁰³ Högg'ün köprü yeri tadilat önerisi, Prost'unda katıldığı komisyonda, köprünün Karaköy-Sirkeci arasına nakli şeklinde görüşmüştür.⁹⁰⁴ Komisyon ikinci toplantısında, Karaköy ayağı sabit kalacak olan yeni Karaköy Köprüsünün 8 şeritli ve 200 bin vasıta geçebilecek şekilde inşasına karar vermiştir.⁹⁰⁵

İstanbul'da bir üçüncü köprü ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Seyrüsefer sorunlarının çözümü Beyoğlu'nu İstanbul'a bağlayacak yeni bir köprü ile sağlanacaktır. Beyoğlu-İstanbul köprüsü, Leonardo da Vinci'nin 1503 yılında II. Beyazıt'a yaptığı teklif üzerinden gündeme taşınmıştır. Türk Tarih Kurumu Sekreteri tarafından Münih Üniversitesi Profesörlerinden Franz Babinger'e gösterilen Arapça mektubun doğruluğu Paris'teki bazı evraklarla tetkik edilmiştir. Da Vinci'nin projesinde su seviyesinden 41 metre yükseklikte ve 348 metre boyunda olacak ve altından yelkenliler bile geçebilecektir.⁹⁰⁶ İstanbul'un üçüncü köprüsü Dolapdere Yolunun sahile ulaştığı kısımdan karşı kıyıya inşa edilecektir.⁹⁰⁷ Haliç'te üçüncü köprü Söğütözü ve Eyüp arasında inşa edilecek şekilde ihaleye çıkartılacaktır. Bu köprü, aynı zamanda Şişli-Yeşilköy arasındaki yolu da bağlayacaktır.⁹⁰⁸ Üçüncü Köprü'nün yeri Eyüp Söğütözü arasında olduğunda köprü ayaklarının tarihi silueti etkileyeceği gerekçesiyle, Halıcıoğlu ile Ayvansaray arasına alınmıştır.⁹⁰⁹ Şehir estetiği, köprü gibi bayındırlık faaliyetlerine kurban edilmemektedir. Köprü tartışmalarının başlangıcı ve sonuçlandırılma biçimi değerlendirildiğinde, gazeteler aracılığıyla tüm tartışmaları takip edebildiğimizi göstermektedir. Aslında köprü projeleri bu tartışmaların sonunda son şeklini almaktadır. Projelerin tartışılarak şekil alması, siyasiler, bürokratlar, mühendisler, şirketler ve halk arasında bir iletişim dili oluşmasına ve toplumsal bir mutabakat yakalanmasına vesile olmaktadır.

4.2.3.6.1. Avrupa İle Asya Asma Köprü ile Bağlanıyor

1950'li yıllarda asma köprü projesi dillendirildiğinde, bir geçiş süreci olarak bu dönem haberciliğinin diline dikkat edilirse; dönemin İstanbul kavramsallaştırması da sağlıklı bir biçimde değerlendirilme imkânı bulacaktır. Gökay göreve başladıktan sonra

⁹⁰³ "Karaköy Köprüsünün Kaydırılması", *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1957, Sayı: 2667.

⁹⁰⁴ "İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü", *Yeni İstanbul*, 28 Nisan 1957, Sayı: 2677.

⁹⁰⁵ "Karaköy Köprüsüne Hala Ayak Bulunamadı", *Yeni İstanbul*, 30 Nisan 1957, Sayı: 2679.

⁹⁰⁶ "Beyoğlundan İstanbul'a Köprü İnşası", *Ulus*, 27 Mart 1952, Sayı: 11045.

⁹⁰⁷ "Üçüncü Bir Köprü İnşa Ediliyor", *Cumhuriyet*, 19 Eylül 1956, Sayı: 11546.

⁹⁰⁸ "Haliçte 3. Köprü İhaleye Çıkarılıyor", *Vatan*, 23 Kasım 1956, Sayı: 5570.

⁹⁰⁹ "Üçüncü Köprü'nün Yeri Değiştirildi, Köprü, Ayvansaray ile Halıcıoğlu Arasına Kurulacak", *Cumhuriyet*, 29 Ocak 1957, Sayı: 11678.

köprü ile ilgili ilk haber “İstanbul tarafı ile Anadolu kıyısını birbirine bağlayacak bir köprü veya tünelin inşası zamanının geldiği...” şeklinde başlamaktadır. Gökay’ın köprü ile alakalı ilk beyanatı ise “Bu benim kafamı işgal etmektedir. Bunun üzerinde durmaktayım. Ve bazı teşebbüsler yapmaktayım. Fakat şimdiden bir şey söylemek istemem” şeklindedir.⁹¹⁰ Bu beyanattan üç gün sonra Gökay, Üsküdar Halkevini ziyaret etmiş ve Üsküdarlılar belediyeçilik hizmetlerinden şikayetlerini beyan ettiğinde; Üsküdarlılara bir müjde vererek, köprü için bir firmanın resmen müracaatta bulunduğunu ve bunun için etütlere başlandığını belirtmiştir.⁹¹¹

İki kıtayı birbirine bağlayacak köprü meselesi kamuoyu ile paylaşıldığında *Cumhuriyet* gazetesi, II. Meşrutiyet döneminde, Sarayburnu-Üsküdar arası yapılması önerilen köprünün resmini yayınlamıştır. Ayrıca cumhuriyetin ilanı sonrası Milli Kalkınma Partisi Başkanı Nuri Demirağ, bir Amerikan firması ile bu teklifi sunmuştur. Demirağ’ın teklifinde üç senede tamamlanacak köprü 13.5 milyon liraya mal olacaktır.⁹¹²

Köprü tartışmalarında Gökay’ın beyanatı dönemin imar faaliyetlerinde basının etkisini ortaya koymaktadır.⁹¹³ Basının bir konuyu ele alma biçimi Gökay’ı bu açıklamayı yapma zaruretinde bırakmıştır. Köprü somut bir proje değildir, etüt edilmektedir, belediye para harcamadan bu konu üzerinde kafa yormaktadır. Köprü tartışması basında yer etmiştir. Yeni İstanbul Gazetesi Metin Pusat adlı bir Türk mühendisinin su altından geçecek bir tünel projesinin eksizlerini yayınlamıştır.⁹¹⁴

Boğazın iki yakasını birleştirecek köprü için beynelmilel şöhreti haiz Profesör Franz Dischinger⁹¹⁵ bir proje hazırlamış ve bir Alman firma aracılığıyla Gökay’a sunmuştur. Bu teklifte iki güzergah vardır; birincisi Sultanahmet-Selimiye arası, kincisi ise Hisarlar arasındadır. Hisarlar arası teklifine, belediye sıcak bakmamaktadır. Köprü

⁹¹⁰ “İstanbul ve Anadolu Yakasını Birleştirecek Köprü”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1949, Sayı: 9098.

⁹¹¹ “Üsküdar ile İstanbul Arasında Köprü”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1949, Sayı: 9101.; Üsküdar-İstanbul Arası Bağlanıyor”, *Ulus*, 12 Aralık 1949, No: 10218.

⁹¹² “Boğazın İki Yakasını Birleştirecek Köprü”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1949, Sayı: 9102.

⁹¹³ “İstanbul-Üsküdar Köprüsü Hakkında Valinin Beyanatı”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1949, Sayı: 9103. Gökay’ın beyanatı şu şekildedir: “Köprüsü bugünün esas davası değildir. Biz vatandaşların dileklerini cevaplandırırız. Ve vaide girmeyiz. Üsküdar’da “Benden vaid istemeyiniz; va’dedersem borclu olurum” dedim. Gazeteciler Cemiyeti Reisliği gibi üzerinde büyük bir temsil vazifesi bulunan bir arkadaşın “Teşebbüse girişmeniz bile bizim için müjdedir” dediği bir dileği cevablandırdım. Hatta söylemek istemedim. Fakat bir hakikattir. Bugün bir talep ve müracaat vardır, etüd edilecektir. Benden para pul istemeyen ve İstanbul basını tarafından hararetle karşılanan bir dilek tahakkuk ederse ne zararı var?”

⁹¹⁴ “Su Altında Tünel Köprü”, *Vatan*, 10 Ocak 1950, Sayı: 3101.

⁹¹⁵ “Elli Senelik Bir Rüya Gerçekleşecek mi? İstanbulun İki Yakası Nasıl Birleşecek?”, *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.; “İki Yakayı Birleştirecek Köprü Boğaziçinde mi Yapılacak?”, *Vatan*, 4 Ocak 1952, Sayı: 3820.; “Meşhur Alman Mühendisinin İstanbul Asma Köprüsü Üzerinde Düşünceleri”, *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 894.

projesine Amerikalı bir firma da taliptir; belediye, bu işin Marshall yardımı ile hükümet kanalıyla yapılması taraftarıdır.⁹¹⁶

Köprü projeleri tartışılırken, Teknik Üniversite'den Profesör Kemal Ahmet Aru ve Paul Bonatz, sekizinci sömestr öğrencileri ile İstanbul için bir köprü projesi çalışması yapmışlardır. Sarayburnu-Selimiye ve iki hisar arasının konuşulduğu bir dönemde, Aru ve Bonatz'ın proje teklifi ve analizleri önemli bir boşluğu doldurmaktadır.⁹¹⁷ Aru ve Bonatz'ın projeleri, köprünün anayollarla bağlantılarını, şehir içi ulaşımındaki fonksiyonunu ve en düşük maliyet hesabını öngörmektedir. Bu analizler, dönemin İstanbul'unda yerli mütehasşsıların da yetiştiğinin bir göstergesi olarak okunabilir.

İsviçre'de düzenlenen Milletlerarası yollar Kongresi'nde, boğazda kurulacak köprü dile getirilmiş; inşa bütçesi ile ilgili olarak;⁹¹⁸devletlerarasında kurulacak bir sandıktan istikraz temini için prensip kararı verilmiştir.⁹¹⁹

İstanbul'da arabalı vapur seferlerinde izdiham yaşanmaktadır. Köprünün inşası acilen gerekmektedir, 1953 yılında inşaata başlanması zaruret halini almıştır. Boğazda yapılacak köprü için bir ecnebi firma daha başvuruda bulunmuştur, böylece başvuran firma sayısı dörde yükselmiştir.⁹²⁰ Sarayburnu ile Üsküdar arası köprü projesi için çalışan Alman profesör, köprü projesinin ikinci kısmını da belediyeye göndermiştir.⁹²¹Berlin Teknik Üniversitesi Profesörü Dischinger, 1952 yılında, köprü meselesi ile ilgili Teknik Üniversite'de bir basın toplantısı yapmıştır. Bu toplantıda Dischinger, köprü konusundaki yaklaşımlarını özetlemiş ve estetik açıdan tarihi abidelere zarar vermeyecek bir yerde "...bilakis bu köprü o abideler kadar güzel ve muhteşem olsun..." demiştir.⁹²²

"İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayacak" şeklinde başlayan haber mekân tanımın geldiği nokta için önemlidir. Bu haberin devamında, Ekrem Hakkı Ayverdi, köprü projesine itiraz etmektedir: "...tünel yapılırken ne şehrin, ne boğazın manzarasını berbat etmek tehlikesi yoktur. Tünel 15-18 milyonluk masrafla meydana gelebilir. Güzergah Tophane-Üsküdar Şemsi Paşa, yahut Kabataş-Şemsipaşa arası olabilir.

⁹¹⁶ "Boğazın İki Yakasını Birleştirecek Köprü", *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1951, Sayı: 9617.

⁹¹⁷ "Elli Senelik Bir Rüya Gerçekleşecek mi? İstanbulun İki Yakası Nasıl Birleşecek?", *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.

⁹¹⁸ "Boğaza Köprü Fikri Kuvvetleniyor", *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1951, Sayı: 9775.

⁹¹⁹ "Boğazda Kurulacak Köprü", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1951, Sayı: 9674.

⁹²⁰ "İstanbul Boğazına Yapılacak Köprü", *Ulus*, 29 Kasım 1951, Sayı: 10931.

⁹²¹ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1951, Sayı: 9837.

⁹²² "Meşhur Alman Mühendisinin İstanbul Asma Köprüsü Üzerinde Düşünceleri", *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 894.; "Boğazda Kurulacak Köprü", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 9984.

Tünelden tren geçmiyecektir. İki katlı tünelin üst katı otomobillere, alt katı kamyon ve otobüslere ait olacaktır.”⁹²³ Ayverdi, estetik kaygılarını ve öneri projesini, bütçe hesabı da vererek açıklamaktadır. Ancak bütçe hesabını hangi kritere göre yaptığını belirtmemiştir.

Boğazda yapılacak köprü, *Sunday Times Gazetesi* ve *Londra Radyosu* tarafından haber yapılmıştır.⁹²⁴ Asma köprüünün çalışmalarını yürütmek bu konuda beynelmilel bir müsabaka düzenlemek için Bayındırlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Belediyesi’nin yanı sıra Teknik Üniversite profesörlerinin de yer alacağı 17 kişilik bir komisyon kurulmuştur.⁹²⁵ Komisyon asma köprü için boğazda iki yer tespit etmiştir. bunlardan birincisi Kuzguncuk-Ortaköy, ikincisi ise Kandilli Rumelihisarı arasındadır.⁹²⁶

Nuri Demirağ, Boğaz’da yapılacak asma köprü için Amerikan bankalarından kredi temin etmiş ve bu mevzuda Gökay’la bir görüşme yapmıştır.⁹²⁷ Krupp firması, Ortaköy’le Beylerbeyi arasında inşa edilecek asma köprüyü üç senede altmış milyon dolara mal edeceğini Bayındırlık Bakanlığı’na bir teklif suretinde göndermiştir. Haberde, Başbakan Adnan Menderes’in köprü temelinin 1954 seçimlerinden önce atılması talimatını verdiği belirtilmektedir.⁹²⁸ Köprü meselesinin bu kadar gündem yapılmasına karşın, hala bu projenin uygulanamayacağına inanlar vardır. Yeni İstanbul Gazetesi’nde imzasız olarak neşredilen “Boğazda Köprü” yazısı, köprü meselesinin Sultan Hamit zamanından beri gündemde olduğu, şu anki projeyi uygulayacak bütçenin temin edilemeyeceği gerekçesiyle, “...yanlış bir hayale dayandığını ve bir serap olmaktan kurtulamayacağını...” belirtmektedir.⁹²⁹ Köprüünün konuşulması bile basında iki kıtayı birbirine bağlayan tahayyülü güçlendirmektedir. Bu haberlerin yapılış tarzı ve yazarların kendilerini ve eleştirilerini sunma biçimleri gelecek İstanbul tahayyüllerini de ortaya koymaktadır.

Asma Köprü vesilesiyle Yabancı Sermayeyi teşvik Kanunu’nun ilk “hayırlı neticesi” olarak “Dauer” adlı Amerikan şirketi belediyeye 60 milyon dolarlık kredi

⁹²³ “Köprü mü Tünel mi?”, *Vatan*, 31 Ocak 1952, Sayı: 3847.

⁹²⁴ “Boğazda Asma Köprü”, *Cumhuriyet*, 3 Mart 1952, Sayı: 9910.

⁹²⁵ “İstanbulda Asma Köprü yapmak İçin Bir Komisyon Kuruldu”, *Vatan*, 16 Nisan 1952, Sayı: 3923.; “İstanbul Anadolu Yakasına Bağlayacak Köprü İçin Beynelmilel Bir Müsabaka Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Nisan 1952, Sayı: 864.

⁹²⁶ “Asma Köprü için 2 Yer Tesbit Edildi”, *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1953, Sayı: 10231.

⁹²⁷ “Boğaza Köprüyü N. Demirağ Kuracak”, *Ulus*, 13 Aralık 1952, No: 11299.

⁹²⁸ “Asma Köprü İşi Son Safhaya Girmiş Bulunuyor”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1953, Sayı: 10458.; “O. Köyle B.Beyi Arasında Köprü”, *Ulus*, 12 Eylül 1953, Sayı: 11567.

⁹²⁹ “Boğazda Köprü”, *Yeni İstanbul*, 16 Ekim 1953, Sayı: 1402.

verecektir.⁹³⁰ Asma köprü için Amerikan, *Royal George Bridge Co.*'ya başvurularak hazırlanan planların kıymetini tespit maksadıyla, müşavirlik hizmeti talep edilmiştir.⁹³¹ İstanbul şehir trafik etüdü ve Boğaziçi köprüsü için, *Royal George Bridge Co.* ile bir anlaşma imzalanmıştır.⁹³² Yapılan anlaşma çerçevesinde, Amerikalı heyet İstanbul'a gelmiştir.⁹³³ Asma köprü'nün güzergah projelerini hazırlama işi Amerikan J. E. Greiner firmasından Charles Smith ve Samuel Pritchard isimli iki mühendis gelmişler ve üç güzergah için proje hazırlayacaklardır. Smith yaptığı işe yüklediği anlamı şu şekilde ifade etmektedir: "Faaliyetlerimizde gayet hassas davranmaktayız. Zira inşa edeceğimiz asma köprü, asgari Ayasofya müzesi kadar ömürlü olacaktır."⁹³⁴ Yapılan iş abidevi bir eser olacaktır. Bu yorum köprüye yüklenen anlamı ortaya koymaktadır. Amerikan şirketi mümessilleri üç mevki için üç proje hazırlamış ve Nafia Vekaleti Karayolları Umum Müdürlüğü'ne teslim etmişlerdir.⁹³⁵ 1956 Mart ayında, asma köprü'nün ayaklarının inşa edileceği yerler için sondaj çalışmalarına başlanmıştır.⁹³⁶ Asma köprü'nün Amerikalı şirket tarafından hazırlanan raporları Nafia Vekaletine ulaşmıştır. Rapora göre, asma köprü 1000 metre uzunluğunda, 25 metre genişliğinde ve 50 metre yüksekliğinde olacaktır.⁹³⁷

İstanbul Belediyesi davetlisi olarak imar planları hakkında rapor hazırlayan Prost, Boğaziçi'nde bir köprü yerine bir tünel yapılmasını önermiş, böylece savaş esnasında daha güvenli olacağını belirtmiştir.⁹³⁸ Prost'un İstanbul'da köprü projeleri için gelinen noktadan haberi yok gibidir, hala savaş merkezli şehir yönetimini savunmak, savaş sürecinde İstanbul'u planlamış bir kişiye nasip olmaktadır.

Asma Köprü toplumsal bir mesele halini almıştır. Bu köprü'nün inşası için "Anadolu-İstanbul Arası Köprüsünü Tahakkuk Ettirme Cemiyeti" kurulmuştur. Cemiyet başkanı ve kurucusu Fethi Günel, üyeler ise Sadık Gücel, Kemal Ertürk ve Andon Abacı'dan oluşmaktadır. Cemiyet başkanı Günel'in açıklamalarına göre;

⁹³⁰ "Asma Köprü İçin Altmış Milyon Dolarlık Yeni Amerikan Kredisi", *Yeni İstanbul*, 20 Ocak 1954, Sayı: 1498.

⁹³¹ "Asma Köprü İçin Bir Amerikan Firmasına Müracaat Edildi", *Vatan*, 12 Mayıs 1954, Sayı: 4669.; Boğazda Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 12 Mayıs 1954, Sayı: 10700.

⁹³² "Asma Köprü Anlaşması İmzalandı", *Vatan*, 10 Temmuz 1955, Sayı: 5086.; "Boğaziçi Köprüsü İle Alakalı Mukavele", *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1955, Sayı: 11117.

⁹³³ "Asma Köprü'nün Yerini Tayin Edecek Heyet Geldi", *Vatan*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 5117.; "Asma Köprü'nün Yerini Tesbit Edecek Heyet", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 11148.; "Asma Köprüyü Yapacak Olan Amerikan Heyeti Dün Geldi", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 2058.

⁹³⁴ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1955, Sayı: 11207.; "Asma Köprü Hazırlıkları İlerliyor", *Vatan*, 26 Ekim 1955, Sayı: 5191.

⁹³⁵ "Asma Köprü İçin 3 Proje Hazırlandı", *Yeni İstanbul*, 7 Kasım 1955, Sayı: 2144.

⁹³⁶ "Asma Köprü'nün Ayakları", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1956, Sayı: 11386.

⁹³⁷ "Boğazda Kurulacak Asma Köprüye Dair Raporlar Geldi", *Vatan*, 25 Kasım 1956, Sayı: 5572.

⁹³⁸ "Boğazda Köprü Yerine Tünel Yapılması Teklif Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 2685.; "Prost, Köprü Yerine Su Altı Tüneli Yapılması Fikrinde", *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 11775.

cemiyet, bu iş için para toplamaya başlamıştır, bu işi bir memleket meselesi olarak görmektedir.⁹³⁹ Kamu otoritesinin İstanbul için yapacağı bir yatırımda; vatandaşlar, kendilerine bu cemiyet aracılığıyla yer oluşturmaktadır. Bu cemiyet, imar meselesine farklı bir katılım tarzı örneği oluşturmuştur.

Asma köprü çalışmaları devam ederken, İstanbul tezatlıkları ortaya konulmaktadır. Bir yanda alt yapısı olmayan bir şehir, bir yanda dünyanın ikinci köprüsünün proje çalışmaları. Bu tezatlıklar gazetelerde eleştiri unsuru olarak yer almaktadır.⁹⁴⁰

Gökay dönemi, proje düzeyinde İstanbul iki köprü kazanmıştır. Asma Köprü ve Üçüncü köprü'nün projelendirilmesi bu dönemde gerçekleştirilirken, finansman sorunun çözülememesi bu çalışmaları sonuçsuz bırakmıştır. Köprü yapılayazdı bir üslupla ele alınarak, Gökay döneminin sonunda yalnızca proje ön çalışmaları tamamlanabilmiştir. Bu dönem köprü faaliyetlerinin en verimli tarafı, köprü projelerinin etüt çalışmalarının oldukça sağlıklı bir biçimde yapılmasıdır. Gökay köprü konusunda 1949'da verdiği beyanata sadık kalarak; "...Benden para pul istemeyen ve İstanbul basını tarafından hararetle karşılanan bir dilek tahakkuk ederse ne zararı var?.." yaklaşımıyla köprü meselesinde proje dışında para harcanmadan, İstanbul ve hükümetin bir noktaya gelmesini sağlamıştır.

4.2.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları

İstanbul, tarihi boyunca dış dünya ile bağlantısını ağırlıklı olarak denizler üzerinden sağlamıştır. İstanbul'a ulaşımın en kolay yolu denizdir. Denizle bu kadar içli dışlı bir şehrin geleneksel limanları şehir içinde kalmış ve ihtiyaca cevap veremeyecek halde bulunmaktadır. Liman meselesi, Kırdar döneminde bir noktaya gelmiş, Haydarpaşa'da bir liman inşası süreci başlamıştır.

Salıpazarı'na inşa edilecek İstanbul Limanı için bir proje müsabakası düzenlenmiş, komisyon önerilen projeleri değerlendirmektedir.⁹⁴¹ Salıpazarı'nda 310 metre uzunluğunda rıhtım ve 16 bin metrekarelik betonarme karkaslı iki katlı ambar inşaatına Haziran 1952'de başlanacaktır.⁹⁴² 15 milyon lira bütçeli, Salıpazarı Liman

⁹³⁹ "Asma Köprüyü Tahakkuk Ettirme Cemiyeti Kuruldu", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1955, Sayı: 11061.

⁹⁴⁰ Baylar Derler, "İstanbulun Asma Köprüsü", *Yeni İstanbul*, 4 Eylül 1955, Sayı: 2080.

⁹⁴¹ "İstanbul Limanı Proje Müsabakası", *Ulus*, 31 Mart 1950, No: 10328.

⁹⁴² "Salıpazarı Rıhtım ve Liman Ambarları İnşaatına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 30 Mart 1952, Sayı: 847.

inşaatı eksiltme usulü ilahe edilecektir.⁹⁴³ Salıpazarı Limanı inşaatı sürmektedir,⁹⁴⁴ burada yapılacak üç transit ambarı resimlerle sunulmaktadır.⁹⁴⁵ Salıpazarı Rıhtımı, 300 metre uzunluğunda inşa edilmiş, son çalışmalar tamamlanmak üzeredir.⁹⁴⁶ Salıpazarı rıhtımı inşaatı tamamlanmış ve gemiler yanaşarak tecrübe etmeye başlamışlardır.⁹⁴⁷ Salıpazarı, bir “liman sitesi” haline gelmiştir. Burada yapılan tüm çalışmaların 1960 tamamlanması ve Tophane’deki tesislerle birlikte 60 milyon liraya mal olması beklenmektedir.⁹⁴⁸ Salıpazarı Rıhtımı inşaatı bitmiştir. Üst tarafında yer alan Tophane’nin da açılmasıyla bölgenin yapılaşması değişmiştir. Tophane’de 300 metre uzunluğunda rıhtım ve ikişer katlı iki antrepo binası inşaatı, 30 ayda bitirilmesi hedeflenerek 17 milyon liraya ihale edilmiştir. Yine bu bölgede, keşif bedeli 11 milyon lira olan, beşer katlı üç antrepo binası daha yapılması planlanmaktadır.⁹⁴⁹ İstanbul Limanı’na pontonlar bağlanarak, limana daha fazla geminin güvenle yanaşması sağlanacaktır.⁹⁵⁰ Böylece yükleme ve boşaltma işlemleri daha sağlıklı organize edilecektir. bu haberler irdelendiğinde İstanbul limanının etap etap tamamlandığı ve bu sürecin gazetelerde ayrıntılı bir şekilde takip edildiği görülmektedir.

Sarayburnu’nda yeni antrepo ve rıhtımlar inşa edilecektir.⁹⁵¹ İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun limanları için, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan 12.5 milyon dolarlık kredi gelmiş ve Bayındırlık Bakanlığı’nın emrine verilmiştir. Bu bütçe ile İstanbul’da Haydarpaşa Limanı’nın dalgakıranlarını uzatılacak ve limanın genişletilmesine başlanacaktır.⁹⁵² Haydarpaşa Limanı rıhtımlarının ayak yerlerinin tespiti için sondaj çalışmalarına başlanmıştır.⁹⁵³ Haydarpaşa ve Salıpazarı’nda yeni liman inşasının maliyeti hükümete çok fazla gelmektedir. Bu nedenle bu iki limanda tevsii ve ıslah işlemleri yapılacaktır.⁹⁵⁴ Liman inşaatı için sondaj çalışmaları tamamlanmış, 1952 sonlarında tamamlanacak inşa faaliyeti için makinelerin temini beklenmektedir.⁹⁵⁵ Liman inşaatı yakında eksiltme usulü ile ihale edilecektir.⁹⁵⁶

⁹⁴³ “Salıpazarı Liman İnşaatı Eksiltmeye Çıkarıldı”, *Yeni İstanbul*, 26 Nisan 1952, Sayı: 874.

⁹⁴⁴ “İstanbul Limanı Rıhtım İnşaatı Hızla İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1954, Sayı: 10892.

⁹⁴⁵ “Salıpazarında Üç Tane Büyük Transit Ambarı Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1955, Sayı: 11079.

⁹⁴⁶ “Yeni Salıpazarı Rıhtımı İşlemeye Hazır Durumda”, *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1956, Sayı: 11576.

⁹⁴⁷ “Salıpazarı Rıhtımı Tecrübe Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1956, Sayı: 11603.

⁹⁴⁸ “Salıpazarı Liman Sitesi 40 Milyona Mal Olacak”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1957, Sayı: 11751.

⁹⁴⁹ “Tophane Rıhtım ve Antrepo İnşaatı”, *Vatan*, 24 Haziran 1956, Sayı: 5421.

⁹⁵⁰ “İstanbul Limanile Alakalı Mühim Bir Proje”, *Cumhuriyet*, 17 Haziran 1955, Sayı: 11094.

⁹⁵¹ “İstanbul’da Rıhtım ve Antrepo Yapılacak”, *Vatan*, 23 Mayıs 1954, Sayı: 4681.

⁹⁵² “Limanların İnşası İçin Kredi Geldi”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1950, Sayı: 9428.

⁹⁵³ “İstanbul Limanı”, *Vatan*, 7 Haziran 1951, Sayı: 3614.

⁹⁵⁴ “Liman, Ancak İslah Edilecek”, *Ulus*, 13 Temmuz 1951, Sayı: 10794.

⁹⁵⁵ “Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanları”, *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1951, Sayı: 9767.

⁹⁵⁶ “Hava Alanları ve Liman İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1952, Sayı: 9868.

Haydarpaşa'da 34 bin ton hacmindeki buğday silosunun temeli atılmıştır.⁹⁵⁷ Haydarpaşa ve Salıpaazarı Limanlarının temeli, Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından atılmıştır.⁹⁵⁸ Haydarpaşa Limanı ihalesini alan Alman firmanın müdür ve mühendisleri İstanbul'a gelmiştir. 800 metrelik rıhtımla limanın inşaatı iki yılda tamamlanacaktır.⁹⁵⁹ Haydarpaşa Limanı inşaatı ilerlemektedir, tamamlandığında yılda 400 bin ton yük kapasiteli bir liman haline gelecektir.⁹⁶⁰ Haydarpaşa Limanı'nda inşa edilen 760 metre uzunluğundaki dalgakıran inşaatının bitimine bir aylık bir süre kalmıştır.⁹⁶¹ Liman yerlerinden ziyade nasıl inşa edileceği sorunu gündem oluşturmuş ve projeler sonuçlandırıldıkça, bütçeleri merkezi hükümet tarafından karşılanarak temelleri atılmaya başlanmıştır.

Pendik civarında bir tersane yapımı için arazi satın alınma işlemi Bayındırlık Bakanlığı tarafından tamamlanmıştır.⁹⁶² İstanbul'un yüzyıllardır gemi inşa merkezi Kasımpaşa'dan Pendik'e taşınmaya başlanacaktır.

İstanbul Kalkınma Derneği, İstanbul için düşünülen asma köprü ve tünel projelerinden önce acil ihtiyacın liman olduğunu belirten bir rapor hazırlamıştır. Bu büyük projelere sarf edilecek tahsisat bulmak zordur, ama liman yapımı hem daha az masraflı hem de acil bir ihtiyaçtır.⁹⁶³ Bir sivil toplum kuruluşunun imar tartışmalarında temel ihtiyacı belirtmesi ve liman işini gündeme almaya çalışması önemlidir. Çünkü liman işi İstanbul içi bir sorun değil, İstanbul'un ve Türkiye'nin dış ticaretini etkileyen ülke ölçeğinde bir sorundur. İmar mevzuundaki tartışmaların liman mevzuunu ertelememesi gerekmektedir.

4.2.3.8. Hava Meydanının Asrîleştirilmesi

İstanbul'da Yeşilköy Hava Meydanı uluslar arası standartlarda değildir. İstanbul gibi asrîleşme hedefi olan bir şehirde, hem de uçak gibi özel ritüelleri olan bir yolculuk şeklinin ihtiyaçlarını Yeşilköy hava meydanı karşılamamaktadır. Buradaki alt yapı hizmet eksiklikleri, Kırdar döneminde gündemde tutulmaktadır. Gökay döneminde, Yeşilköy hava meydanı konusunda yapılan çalışmalar bu başlık altında özetlenecektir.

⁹⁵⁷ "Dün Haydarpaşa Buğday Silosunun Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1954, Sayı: 10606.; "Haydarpaşa Silosunun Temeli Törenle Atıldı", *Yeni İstanbul*, 7 Şubat 1954, Sayı: 1516.

⁹⁵⁸ "Haydarpaşa ve Salıpaazarı Limanlarının Temelleri Atıldı", *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1954, Sayı: 10677.

⁹⁵⁹ "Haydarpaşa Limanı 2 Senede Bitirilecek", *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1954, Sayı: 10710.

⁹⁶⁰ "Haydarpaşa Limanının İnşaatı İlerliyor", *Cumhuriyet*, 25 Aralık 1954, Sayı: 10922.

⁹⁶¹ "İstanbulun Kazandığı Yeni Modern Tesisler", *Yeni İstanbul*, 16 Eylül 1956, Sayı: 2453.

⁹⁶² "Pendik Civarında Bir Tersane Yapılacak", *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1951, Sayı: 9640.

⁹⁶³ "İstanbul Kalkınma Derneği'nin Dikkate Değer Bir Raporu: Asma Köprüden Önce Liman Lazım", *Yeni İstanbul*, 17 Ekim 1953, Sayı: 1403.

Yeşilköy hava meydanında yolcular çamur içinden geçmektedir, bu durumun neşriyata yansması üzerine, çamurlu kısımlar asfaltlanmıştır. Ayrıca, meydanın eksik olan itfaiye ekibi de oluşturulmuştur.⁹⁶⁴ Yeşilköy Hava Meydanı, Ortaşarkın en modern hava meydanı olarak projelendirilmiş ve yolcu salonunun temeli atılmıştır. 1952 Eylül ayında tamamlanması hedeflenen projede, “... modern yolcu salonu binasının içinde, asrî bütün konforu haiz gazino, lokantalar, istirahat salonları, bagaj tesisatı bulunacaktır.”⁹⁶⁵ Modern bir yolcu salonunda tüm asrî ihtiyaçlar giderilecektir. Ancak bir hava alanına gazino yapmak bu dönemdeki asrîlik algısının formunu ele vermektedir. Tren Garlarının 19. yüzyılda şehirlerde ifa ettiği fonksiyon, bu kez de hava alanlarında karşımıza çıkmaktadır. Hava alanı gibi, hızlı yolculuğun adresine bir gazino yapmak, hangi yolcu kesimine hitap etmektedir? Bu inşaat çerçevesinde, 60 metre genişliğinde 2300 metre uzunluğunda bir pist ve terminal binasının önünde 60 metre derinliğinde 300 metre uzunluğunda bir de peron inşa edilecektir.⁹⁶⁶ Yeşilköy’de, ilk törenden sekiz gün sonra, yeni pistin temeli de yine törenle atılmıştır.⁹⁶⁷

Yeşilköy havaalanı inşaatı dönemin kamu inşaat kültürünü göstermesi açısından ilginç bir örnektir. Bu inşaatın ihalesini, Amerikalı bir şirket almış ve inşaatı bitiremeyip bazı yolsuzluk iddiaları da ortaya çıkınca Bayındırlık Bakanlığı bu işi yerli bir şirkete devretmiştir. Devir sonrası, inşaat sağlıklı bir biçimde tamamlanmaktadır. Ancak bu durum gazetelerde ecnebi-yerli şirket tartışmasının bir formu olarak yer almaktadır.⁹⁶⁸ Önemli olan eğer uzmanlıksa bu durum test edilerek ihale yapılabilir, önemli olan yolsuzluğun önlenmesi ise, burada kıstaslar uygulanır. Ancak kamu inşaatında, yurtdışı firmalar önemsenmektedir. Ancak, işin yapılış sürecinde bir sorun çıktığında bu durum gazetelerde ecnebi-yerli tartışmasına hapsedilmektedir.

Yeşilköy Havaalanı inşaatı bitmek üzeredir, havaalanı “...modern tesisatı sayesinde en gayrimüsait hava şartlarında dahi iniş yapmaya...” müsait olacaktır.⁹⁶⁹ Hava meydanı 18 Ağustos 1951’de uçuşlara açılacaktır.⁹⁷⁰ Meydan 18 Ağustos 1951’de

⁹⁶⁴ “Müstakbel Yeşilköy Hava Meydanına Hazırlık”, *Yeni İstanbul*, 10 Şubat 1950, Sayı: 72.

⁹⁶⁵ “Yeşilköy Hava Alanında Modern Yolcu Salonu Binasının Temeli Dün Törenle Atıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1950, Sayı: 204.

⁹⁶⁶ “Yeşilköy Hava Alanında Modern Yolcu Salonu Binasının Temeli Dün Törenle Atıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1950, Sayı: 204.; “Yeşilköy Hava Meydanı”, *Vatan*, 22 Haziran 1950, Sayı: 3264.; “Yeşilköy’de Hava Limanının Temel Atma Töreni”, *Ulus*, 22 Haziran 1950, Sayı: 10410.

⁹⁶⁷ “Yeşilköy Hava Alanı İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1950, Sayı: 9301.

⁹⁶⁸ “Yeşilköy Hava Alanı İnşaatı İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1950, Sayı: 9326.

⁹⁶⁹ “Yeni Hava Meydanı Yakında Açılıyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1951, Sayı: 468.

⁹⁷⁰ “Yeşilköy Hava Alanında Yeni Pist Açılıyor”, *Ulus*, 17 Ağustos 1951, No: 10828.; “Yeşilköy Yeni Hava Alanı İşletmeye Açılıyor”, *Vatan*, 17 Ağustos 1951, Sayı: 3683.

uçuşlara açılmıştır, meydan etrafındaki tesisler iki aya kadar açılacaktır.⁹⁷¹ Yeşilköy Hava Meydanı inşaatı 1952 Mayıs'ında tamamlanmıştır. 18 milyon liraya mal olan meydanda en ağır tayyareler günün her saatinde iniş kalkış yapabileceklerdir.⁹⁷² Yeşilköy Hava Meydanı inşaatının tamamlanması sonrası gazetelerde yer alan tanıtım yazıları, yapılan bina ve pistler üzerinden İstanbul'u asrî şehirlerle karşılaştırma ve bu karşılaştırmanın duygusal cümlelerle ifadesi şeklindedir.⁹⁷³ Tamamlanan yalnızca bir hava alanı değildir; bu eser, İstanbul için Garplı anlamında Garba açılan bir kapıdır ve bu kapı Türkler tarafından inşa edilmiştir. Tüm garplı heveslere rağmen, övünülen husus “ortaşarkın yeni merkezi” olmaktır.

Hava Meydanı tamamlanmıştır, Bayındırlık Bakanlığı tamamlanan binayı Ulaştırma Bakanlığı'na devrederek bürokratik süreci tamamlamak istemektedir. Ancak inşaattaki eksikleri bahane eden Ulaştırma Bakanlığı tesisi bu hali ile devralmak istememektedir.⁹⁷⁴ Ortaşarkın merkezi olacak, bu garbi bina tamamlanmasına rağmen, işin prosedürü şarki eksikliklere matuf bir haldedir. Kule, cihazlar ve binalar yetersizdir; Bayındırlık Bakanlığı ise suçu inşaatı eksik bırakan Amerikalı firmaya atmaktadır. Kamu tahsisatı ile kamu için yapılan bir tesiste, sorun çıktığında kamuda sorumlu bulunamamaktadır. Proje sunum ve anlatımları ne kadar “garbi” olursa olsun, proje yürütülmesi ve denetlenmesi “şarki” usullerle devam etmektedir.

1953 yılı Mayıs ayına gelindiği halde meydan bakanlıklar arası anlaşmazlık nedeniyle açılamamıştır. Ortada sorunlu binalar ve teçhizat vardır, ancak bu iş için 25 milyon liraya yakın para harcadığı halde bina tamamlanamamıştır. Eksik teknik cihazlar, Türkiye'de yoktur.⁹⁷⁵ Bu sorun aylar sürmesine rağmen çözülememekte, çok az bir tahsisatla yapılacak işler yapılamadığı içinde bina hizmete alınamamaktadır. Kamu otoritesi işi ihale etme ve denetleme yönteminde başarısızlığa uğradığında, sorununun tüm ayrıntıları gazeteler üzerinden tartışılmaktadır. Burada basında yer alan tartışmalar kamu otoritesini de düzenler bir mahiyet kazanmaktadır.

Hava meydanındaki anlaşmazlıklar çözülmüştür ve işletmeye açılacaktır. Üç Avrupa şehrinde hava meydanlarını tetkik eden, Devlet Havayolları Yeşilköy Meydan Müdürü'nün şu sözleri kamu çalışanının Demokrat Parti döneminde de halkın kaynakları ile yapılan işe bakışını özetlemektedir: “Seyahatimiz meydan işletmeciliği

⁹⁷¹ “Yeşilköydeki Yeni Uçak Pisti Açıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1951, Sayı: 9716.

⁹⁷² “Yeşilköy Hava Alanı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 9984.

⁹⁷³ Metin Ergin, “İstanbul, Ortaşarkın Hava Merkezi Yapacak Meydan”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1952, Sayı: 10195.

⁹⁷⁴ “Yeşilköy Hava Meydanı İşinde İki Bakanlık İhtilafa Düştü”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1953, Sayı: 10330.

⁹⁷⁵ “Yeşilköy Hava Meydanı Meselesi”, *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1953, Sayı: 10332.

bakımından çok faydalı oldu. Amsterdam, Frankfurt ve Roma meydanları ve çalışma tarzlarını gördük. Hiçbir hava meydanında tamirat ve inşaat bitmiş değildir. Hepsi hala faaliyette. Hava meydanlarının ne zaman tamam olacağını kimse söyleyemez.”⁹⁷⁶ Basında yer alan bu demeç oldukça ilginç bir içeriğe sahiptir: hava meydanı inşa etmek, herkesin karışacağı bir iş değildir, bu sıradan inşaat değildir, kimse de bu kamu inşaatı hakkında bir öngörü de bulunamaz. Bu yorum, aslında kamunun beceriksizliğinin, “ecnebi” referansları ile örtülmeye çalışılmasıdır.

Hava Meydanının eksiklikleri giderilmektedir ve meydan 1 Ağustos 1953 yılında törenle hizmete açılacaktır.⁹⁷⁷ Hava meydanı 20 milyon liraya mal olmuştur ve her bir buçuk dakikada bir uçak kalkacak tesisata havidir.⁹⁷⁸ 1 Ağustos 1953’te Yeşilköy Hava Meydanı, hükümeti temsilen yalnızca bakanların katıldığı bir törenle hizmete açılmıştır. Üç senede tamamlanan meydan, 22 milyon liraya mal olmuştur.⁹⁷⁹ Meydan şu şekilde tasvir edilmektedir: “Üç senede ve 22 milyon liraya mal olan yeni hava alanı, terminal binası ve diğer tesisler, dünyadaki emsali hava alanlarına her bakımdan müsavi olup dahili taksimat ve dış görünüşü bakımından da gayet kullanışlı ve zariftir. İki kat üzerine inşa edilmiş olan yeni meydan binasında, Türkiye sefer yapan hava yollarının büroları, müteaddit büfeler, kambiyo gişesi, transit yolcular için salon ve lokanta vardır. Ayrıca üst kat salondaki müteaddit vitrinlerde Tekel, Sümerbank müesseselerinin mamulleri ve Türkiye Turizm kurumunun afiş ve bankartları teşhir edilmektedir.”⁹⁸⁰ İstanbul sonunda asrî bir hava meydanına kavuşmuştur. Ancak, Ortaşarkın asrî hava alanında duvarları delinmiş ve yağmur sonrası tavanlar akmıştır. Memurlar su içerisinde çalışmaktadırlar.⁹⁸¹ Bu durum, aslında inşaat sürecinde yaşanan yetki karmaşası ve projenin iyi yönetilememesinin bir sonucudur. Asrî işler yapılırken, asrî proje yürütmenin gereklilikleri yerine getirilememektedir.

“...sağlanan kolaylıklardan ve hava seferlerine gösterilen alakadan memnun olan ecnebi havayolları İstanbulu 1 Nisan 1954’ten itibaren dünyanın en büyük hava merkezleri arasına dahil etmeğe karar vermişlerdir.”⁹⁸² Artık İstanbul, asrî şehirlerle boy

⁹⁷⁶ “Yeşilköy Yeni Hava Alanı Yakında Açılıyor”, *Vatan*, 26 Temmuz 1952, Sayı: 4382.

⁹⁷⁷ “Yeşilköy Hava Meydanı Yeni Binası”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1953, Sayı: 10413.

⁹⁷⁸ “Yeşilköy Hava Alanı Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 10419.; “Yeşilköy Hava Meydanı ve Terminal Binası”, *Vatan*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 4388.; “Yeşilköy Hava Alanı Terminali”, *Yeni İstanbul*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 1329.

⁹⁷⁹ “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1953, Sayı: 10420.

⁹⁸⁰ “Yeşilköy Alanının yeni Binaları Açıldı”, *Vatan*, 2 Ağustos 1953, Sayı: 4389.

⁹⁸¹ “Yeni Açılan Yeşilköy Hava Alanı Oturulamaz Halde”, *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1953, Sayı: 1398.

⁹⁸² “Yeşilköy Hava Alanı Dünyaya Bağlanıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1954, Sayı: 10620.

ölçüşebilecektir. Uluslar arası camia’da Türkiye’nin yeni girdiği ekonomi-politik süreç ulaşım anlamında da kabul görmeye başlamıştır.

4.2.3.9. İstanbul’un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul’un şehir alanında, Kırdar döneminde başlayan genişleme devam etmektedir. Yeni şehir parçaları, eklektik bir biçimde İstanbul’a eklenmekte ve İstanbul bütünü içerisinde ifade edilen küçük ve bağımsız İstanbullar oluşturulmaktadır. Şehir alanında yaşanan bu değişim, şehrin altyapısı ile koşut olarak ilerlememektedir. Suriçi İstanbul’unda bile su ve kanalizasyon sorunu “asrî” şehirlerdeki kadar çözülememiştir. Şehrin çeperindeki yeni semtlere imkân ölçüsünde şehircilik hizmetleri ulaşmaktadır. Gökay dönemi şehrin alt yapısının yeni İstanbul coğrafyasında koordinasyonu sağlanmıştır.

İstanbul’da su ile ilgili en önemli meselelerden birisi yetki karmaşasıdır. Osmanlıdan devralınan sistemde su ile evkaf ilgilenmektedir. Cumhuriyetin ilanı sonrası, belediyenin alanına giren bu hizmet evkaftan tamamen devralınmamıştır. Evkaftan bu iş devralınsa bile su sisteminin hizmet alt yapısı ve tahsisatı evkafta kalmıştır. Bu yapısal sorun, bazı kanuni düzenlemelerle çözülememiş, pratik olarak İstanbul’da su sorununu belirleyici olmuştur. Evkaf Umum Müdürü Hakkı Kamil Beşe, Karakulak Suyu için hazırlanan galerinin tamamlandığını, iki ay sonra suyun membaından sahile kadar dönecek boru ile İstanbul’un bol suya kavuşacağını belirtmiştir.⁹⁸³ İstanbul’un su tesisleri bir kararla Evkaf’tan Belediye’ye devredilmiştir. Ancak bu karar, pratikte sorunları çözmemektedir. Alt yapı işleri ile Evkaf ilgilenmeye devam etmektedir. Vakıflar üzerinde yapılan düzenleme, İstanbul’un ihtiyaçlarını giderme konusunda sorun çözücü bir işlev yüklenmemektedir.

İğri Kapı’da bulunan İvazağa çeşmesi onarılarak kullanıma açılmıştır. Açılış töreninde Başbakan adına konuşan Hususi Kalem Müdürü Adil Derinsu; “... Su, Türklerde en aziz olan şeylerdendir. Hatta büyük İslam peygamberi “hayat sudan gelir” demiştir....”⁹⁸⁴ Su, İstanbul’a dini motiflerle sunulmaktadır.

Terkos-Kağıthane arası bir metre kuturundaki borularla ana galeriye bağlanması işinde 22 kilometrelik kısım kullanıma açılmıştır. Böylece eski galeri kullanım dışına

⁹⁸³ “Karakulak Suyu İçin Borular Döşendi”, *Ulus*, 6 Ocak 1950, No: 10243.

⁹⁸⁴ “İvazağa Çeşmesinde Yapılan Tören”, *Ulus*, 7 Ocak 1950, No: 10244.

bırakılmıştır.⁹⁸⁵ Terkos su tesislerinin 48 kilometrelik 1 metre çapındaki isale hattı tamamlanmıştır.⁹⁸⁶ 1948’de çalışmalarına başlanan Terkos-Kağıthane isale hattı, 1951 yılında tamamlanarak, açılışı yapılmıştır.⁹⁸⁷ Mecidiyeköyü’nde taş ocakları mevkiinde bir çeşme yaptırılacaktır. Bu çeşmenin yerini bazı kişiler kendilerine yakın yere almaya çalışmaktadırlar.⁹⁸⁸ Bir çeşmenin yerinin kulislerle değiştirilme ihtimali ve bu ihtimalin gündem oluşturması, dönemin İstanbul’un dışarıdan su temini ve bu konuda yaşanan sıkıntılar hakkında fikir vermektedir.

Sular İdaresi, Terkos Fabrikasının takviyesi için yeni bir transformatör ve kontrol cihazı satın almıştır. Ayrıca şehrin 6 bölgesinde, 10 ton kapasiteli depolar inşa edilerek, su hatlarındaki arızalarda bölgesel su ihtiyaçları giderilecektir.⁹⁸⁹ Bu çözümler, diğer imar işlerinde olduğu gibi, günü kurtarma amaçlı, geçici tedbirlerdir. 4.150.000 liraya ihale edilen Beyazıt’ta Üniversite bahçesinde, Bağlarbaşı, Baltalimanı ve Feriköy’de inşa olunanlarla birlikte altı su deposu inşaatı devam etmektedir. Bu depolar 86.000 metre mikap su alacaklardır.⁹⁹⁰ Levend ve civarının su sarfiyatını düzenlemek üzere 400 metre küp hacminde ve 30 metre yüksekliğinde bir su kulesi inşa edilecektir.⁹⁹¹

Boğazın Anadolu yakasının su ihtiyacını karşılamak için yapılacak ihaleye 60 kadar firma başvurmuştur.⁹⁹² Elmalı Bendi ihalesi 5.700.000 lira bedelle Bilart (Billard⁹⁹³) firmasında kalmıştır.⁹⁹⁴ 9 Eylül 1951’de, 1.800.000 metre mikap hacmi olan Elmalı Barajı’nın, ikinci bendinin temeli atılmıştır. İnşaatı tamamlandığında 10.000.000 metre mikap hacme sahip olacak şekilde inşa edilmesi hedefiyle, yeni bendinin temeli atılmıştır.⁹⁹⁵ Elmalı’da inşa edilen ikinci bendin 1954’te bitirilmesi hedeflenmektedir, ancak barajın su tutması üç yıl daha alacaktır. Bu nedenle elmalı bendinden şehre su, dört yıl sonra verilebilecektir.⁹⁹⁶ İstanbul’da, su bir sorun olarak gündemde durmaktadır. Elmalı Bendi’ni inşa eden müteahhit Billard, bendin yaz aylarından evvel bitirilmesi

⁹⁸⁵ “İstanbulun Su Tesisatı”, *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1950, Sayı: 9431.

⁹⁸⁶ “Yeni Su Tesisleri Bugün Açılıyor”, *Ulus*, 23 Haziran 1951, No: 10773.

⁹⁸⁷ “Yeni Su Tesisleri Törenle Açıldı”, *Ulus*, 24 Haziran 1951, No: 10774.

⁹⁸⁸ “Mecidiyeköyü’nde Yapılacak Büyük Çeşmenin Hazırlıkları”, *Yeni İstanbul*, 21 Temmuz 1953, Sayı: 1318.

⁹⁸⁹ “Sular İdaresi Yeni Tesisler Yaptırıyor”, *Vatan*, 11 Şubat 1954, Sayı: 4579.

⁹⁹⁰ “Su Depoları İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1955, Sayı: 11229.

⁹⁹¹ “Levend’de Su Kulesi Yapılıyor”, *Vatan*, 21 Şubat 1954, Sayı: 4589.; “Levend Mahallesinde Su Kulesi Yapılacak”, *Yeni İstanbul*, 17 Mart 1954, Sayı: 1554.

⁹⁹² “Yeni İnşa Edilecek Su Bendi”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1951, Sayı: 9569.

⁹⁹³ “Elmalı Bendi İnşaatı”, *Ulus*, 8 Eylül 1951, No: 10848.

⁹⁹⁴ “Elmalı Bendinin Temel Atma Töreni”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1951, Sayı: 636.

⁹⁹⁵ “İkinci Elmalı Bendinin Temeli Dün Atıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Eylül 1951, Sayı: 9737.

⁹⁹⁶ “Bol Suyu 4 Sene Sonra Kavuşıcağız”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 10405.

için tedbirler alacağı beyanatını vermiştir.⁹⁹⁷ Elmalı bendi 1954 yılı Aralık ayına gelindiğinde hala bitirilememiştir. Su gibi tehir edilemez şehir ihtiyaçlarında, köprü veya tünel gibi projelerle olan tehir sebepleri açıklamak sorunu çözmemektedir. Yeni İstanbul Gazetesi'nde bu durum karşısında beyanatta bulunan Gökay için şu yorum yapılmaktadır: "...Elmalı bendi inşaatının geri kalması dolayısıyla müteaddit defalar beyanatta bulunan Vali ve Belediye Reisi, Sular İdaresi tarafından kendisine verilen rakam ve izahlara dayanarak tesislerin muhtelif sebepler yüzünden geriye bırakıldığını, gelecekte tayin edilen müddet içinde sona ereceğini bildirmiştir. Ancak bu rakam ve tarihler gelip geçtiği halde ne bendin inşaatı sona ermiş ne de halkın beklediği bol su akmıştır."⁹⁹⁸ Ertelenemez şehircilik ihtiyaçları için bürokratik açıklamalar sorunu çözmemektedir. Halkın pratik ihtiyaçları üzerinden vaatte bulunmak, diğer imar vaatlerine benzememekte, hemen karşılık bulmaktadır.

Elmalı bendi hakkında tartışmalar devam ederken, benddeki su seviyesinin yükseldiğine dair haberler verilmektedir. Sular İdaresi de, Kadıköy ve havalisine münavebe (nöbetleşe) su verilmesi işinde karara varacaktır.⁹⁹⁹ Pratik su sorunun çözümü için bürokratların kararı beklenmektedir. Kararların alınma biçimi ve hızı İstanbul'un büyüme hızına yetişememektedir.

3 Haziran 1955 yılında ikinci Elmalı Bendi Reis-i Cumhur Celal Bayar ve Başvekil Adnan Menderes'in katıldığı törenle hizmete açılmıştır.¹⁰⁰⁰ Törene Bayar ve Menderes'in katılması önemlidir, İstanbul'un Anadolu yakasının su sorunun çözümünde halkın önünde olunmaktadır.

Elmalı bendi açılrsa da kuraklık yıllarında İstanbul'da yağmur azlığından su sıkıntısı devam etmektedir. Şehirde yaşanan üç günlük susuzluğun ardından, çeşme başlarında kavgalar ortaya çıkmaya başlamıştır.¹⁰⁰¹ Anadoluhisarı ile Beykoz arasında su borusu döşenmeye başlanmıştır.¹⁰⁰² Maltepe'ye 10 kilometre uzaklıktan 40.000 lira sarf edilerek su getirilmiştir. Suyun getiriliş öreninde konuşan Maltepe Belediye Reisi; bundan 250 sene evvel Kazasker Feyzullah Efendi tarafından getirilmiş olan suyun

⁹⁹⁷ "Elmalı Bendinin Yazdan Önce Bitirilmesine Çalışılacak", *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1954, Sayı: 10606.

⁹⁹⁸ "Anadolu Sahilinin Susuzluk Derdi: Elmalı Bendi İnşaatı Niçin Yetiştirilemiyor?", *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1954, Sayı: 1819.

⁹⁹⁹ "Elmalı Bendinde Su Miktarı Artıyor", *Vatan*, 23 Ocak 1955, Sayı: 4920.

¹⁰⁰⁰ "İkinci Elmalı Bendi Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1955, Sayı: 11081.

¹⁰⁰¹ "Elmalı Bendi Açıldı, Karşı yaka Susuzluktan Kurtuluyor, Çeşmelerde Su Bekleyenler Arasında Kavg", *Yeni İstanbul*, 2 Temmuz 1955, Sayı: 2019.

¹⁰⁰² "Anadoluhisarı ile Beykoz Arasında Su Borusu Döşeniyor", *Vatan*, 3 Ekim 1956, Sayı: 5519.

künklerinin zamanla bozulduğu ve tıkanıldığını söylemiştir.¹⁰⁰³ Bu sunum tarzı bile şehrin altyapısına ilişkin yatırım ihtiyaçlarını ortaya koymaktadır. Eski sistem işlememektedir, eski sistemi revize edecek kurumun gelir kaynakları ortadan kalkmıştır, ayrıca su işler belediyeye devrolunmuştur. Yeni sistemin kurulum süresi ise İstanbul'un cazibesine kapılan halka yeterli suyu sağlamamaktadır.

İstanbul'da dev projeler konuşulurken kanalizasyon sorunu çözölememiştir. Sağlıklı bir altyapıya sahip olmayan şehirde yapılan imar uygulamaları hijyen sorununu ortadan kaldırmamaktadır.¹⁰⁰⁴

İstanbul'un kanalizasyonu meselesi "asrî" şehrin en temel hedefi olan hijyenin sağlanamaması sebebiyle gündemdeki önemini korumaktadır. Gökay'ın imar işleri ile ilgili bir toplantısında söz alan bir mühendis şehrin "mecra" sorununu dramatik bir biçimde tarif etmektedir.¹⁰⁰⁵ Eski şehrin eski kanalizasyonları yeni nüfusun artıklarını tahliye edememektedir. Bu nedenle yeni kanalizasyon yapımı kadar eskilerinin de tamir edilmesine çalışılmaktadır. Beyoğlu cihetindeki kanalizasyon tamirlerine başlanmıştır, bu sebeple seyrüseferde yapılacak düzenleme duyurulmaktadır.¹⁰⁰⁶

Kanalizasyon yapımı İstanbul için önemli altyapı yatırımlarındandır, ancak kanalizasyon boruları döşendiğinde buraların kapatılması ve lastik tekerleğin saltanatını bozmaması için teknik bir usulle kapatılmaları gerekmektedir. Kanalizasyon tesisatı ve üst kaplamasının teknik icaplara göre yapılacak olan İstanbul'un ana caddeleri tespit edilmiştir. Aksaray-Beyazıd, Çarşıkapı-Beyazıd, Topkapı-Şehremini-Aksaray, Samatya Caddeleri ve Beyoğlu cihetinde Şişli-Hamam, Dolapdere-Kasımpaşa-Hamam Yolları, Karaköy Köprüsü'nün üstü, ikinci planda da Harbiye-Maça, Maça-Akaretler ve Kadıköy yolları yapılacaktır.¹⁰⁰⁷

Şehirde kanalizasyon çalışmaları yapılmaktadır, ancak bu çalışmaların uzaması şehrin yollarını alt üst etmekte, yollarda hafriyat artıkları oluşmaktadır. Bu durumda semt sakinleri ve ticarethane işletenler şikayetçi olmaktadır. Eski bir şehirde alt yapı yapmak hayatın aksamaması için hızlı bir çalışmaya ihtiyaç göstermektedir. Kumkapı, Çaparız Caddesi'nin sonunda bulunan İskele Meydanı'nda kanalizasyon hafriyatının

¹⁰⁰³ "Maltepe'ye Yeni Getirilen Suyun Açılışı Dün Yapıldı", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1953, Sayı: 1341.

¹⁰⁰⁴ "İstanbulun Kanalizasyon İşî Ne Haldedir?", *Vatan*, 21 Temmuz 1951, Sayı: 3656.

¹⁰⁰⁵ "Şehrin İmar İşleriyle İlgili Büyük Bir Toplantı Yapıldı", *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1951, Sayı: 9748.

¹⁰⁰⁶ "Beyoğlu Cihetindeki Kanalizasyonların Tamiri", *Vatan*, 6 Kasım 1952, Sayı: 4122.

¹⁰⁰⁷ "Kanalizasyon İnşaatı", *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1952, Sayı: 10181.

alınmaması, seyrüseferi sıkıntıya sokmuş, semt sakinleri gece-gündü çalışılarak bu işin bir an evvel bitirilmesi talep etmektedir.¹⁰⁰⁸

Şehir ihtiyaçlarından elektrik vazgeçilmez bir hale gelmiştir. Aydınlanmanın sağlanması ve bazı üretim ihtiyaçları elektrikli sistemlerle işlemektedir. Büyükdere yolu üzerindeki Ayazağa Köyü'ne elektrik verilerek muhavvile (transformatör) merkezi işletmeye açılmıştır.¹⁰⁰⁹

Sakarya Nehri üzerinde, Marshall yardımları ile bir elektrik santrali kurulacak ve bu santralden İstanbul ve Ankara'ya elektrik verilecektir. 1950 yılında 156 milyon lira gibi bir bütçe öngörüsü ile yapılacak yatırım birçok şehrin elektrik ihtiyacını karşılayabilecektir. Ancak Cumhuriyet Gazetesi'nden Fuad Duyar, İstanbul'da Silahtarağa'dan sağlanan ve Çatalağzından getirilecek elektrik düşünüldüğünde, gereksiz bir yatırım olup-olmadığını sorgulamaktadır.¹⁰¹⁰ Elektrik ihtiyacı, dönemin şehirlerinde çok yaygın bir tüketim aracı olmadığından, konutlarda aydınlanma amaçlı olarak kullanılmaktadır. Bu çerçeveden bakıldığında ise bu yatırımlar çok fazla gelmektedir. Ancak yatırımın boyutu düşünüldüğünde; DP dönemi yatırımlarının bölgesel formatta yapıldığını göstermektedir.

Etibank tarafından yaptırılan Çatalağazı'ndaki santralden İstanbul'a elektrik verilmeye başlanmıştır. Yeni elektrik kaynağı ile İstanbul'da havagazı bulunmayan yerlere tenzilatlı bir "mutfak tarifesi" tatbik edilecektir.¹⁰¹¹ İstanbul'a Amerikan kredisi ile 35 milyon dolara mal olacak, bir tasfiyehane ve elektrik santrali kurulacaktır, bu iş için bir heyet Amerika'da görüşmeye gitmiştir. Tasfiyehane şu şekilde tarif edilmektedir: "Bir milyon ton takatinde olan tasfiyehane ithal edilecek ham petroleri işleyecek, türlü müşkilatı çıkaracak ve kalıntılardan istifade suretiyle geniş bir elektrik santrali kuracaktır."¹⁰¹² Amerika'da görüşmeler yapan heyete, İstanbul'a getirilecek gazlar ve İstanbul'da yeraltında bulunan gazlardan faydalanacak ikinci bir yeraltı santrali kurulması teklif edilmiştir.¹⁰¹³ Şehrin elektrik ihtiyacı Sarıyar Barajı'ndan gelecek elektrikle de sağlanamamaktadır. Bu nedenle, Anadolu Yakası'na yer altında inşa edilecek bir santral yapılması planlanmaktadır.¹⁰¹⁴

¹⁰⁰⁸ "Kumkapı'daki Belediye İnşaatı", *Vatan*, 22 Ocak 1954, Sayı: 4559.

¹⁰⁰⁹ "Ayazağa'ya Elektrik Veriliyor", *Ulus*, 17 Şubat 1950, No: 10286.

¹⁰¹⁰ "Fuad Duyar, "Yeni Santraller ve İstanbulun Elektrik İşleri", *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1950, Sayı: 9311.

¹⁰¹¹ "Çatalağazı'ndaki Santral İstanbul'a Bağlandı", *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1952, Sayı: 10070.

¹⁰¹² "İstanbul'da Büyük Bir Tasfiyehane ve Elektrik Santrali", *Vatan*, 6 Şubat 1955, Sayı: 4934.

¹⁰¹³ "İkinci Elektrik Santrali yer Altında Kurulacak", *Cumhuriyet*, 22 Şubat 1955, Sayı: 10981.

¹⁰¹⁴ "Şehrimize Yeni Elektrik Santrali Kurulacak", *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1956, Sayı: 11567.

Seyrüsefer kendi kültürünü oluşturmaktadır. Artan taşıt kazaları nedeniyle, İstanbul'da bazı yolların ışıklandırılması kararı alınmıştır. Bu uygulama öze bir şirket tarafından organize edilmiş ve gazetelerde şu şekilde yer almıştır: “Şel kumpanyası seyrüsefere bir hizmet olmak üzere Maslak asfaltı üzerinde bulunan 2200 ağacı Scotchlite ile ışıklandırmıştır.”¹⁰¹⁵ Bu uygulama olumlu neticeler verirse, şehir genelinde uygulamaya geçilecektir. İstanbul'un imarına özel sektörden de katkılar alınmaktadır. Bu katkıları “Şel¹⁰¹⁶ kumpanyası”nın niçin yaptığı haberde verilmemektedir. Seyrüsefere hizmet etmek isteyen bu kumpanya, ne gibi beklentiler veya zorunlulukla bu işi yapmıştır? Sorusunun cevabı bulunmamaktadır.

İstanbul cadde ve sokaklarına lambalar döşenmektedir. 1950-1954 arası mevcutlara ilave olmak üzere 4417 umumi tenvirat lambası takılmıştır. İstanbul Belediyesi, 1954 yılı içerisinde, 1700 umumi tenvirat lambası daha takmayı hedeflemektedir.¹⁰¹⁷ 1957 yılına gelindiğinde İstanbul'daki umumi tenvirat lambası sayısı 19.619'a yükselmiştir. Şehrin birçok noktası için lamba yeri tespiti çalışmaları devam etmektedir. Topkapı-Hava Alanı yolunun modern bir şekilde “tenvir” edilmesine karar verilerek bu iş için beton direkler imal edilmiştir.¹⁰¹⁸ İstanbul'un ara sokaklarının alt yapı hizmetleri yanında üst yapı hizmetleri de yaygınlaştırılmaktadır. Asrî şehrin gerekliliklerinden olan 24 saat şehir mekânının yaşayabilmesinin zemini hazırlanmaktadır. Sokakların aydınlatılması, salt güvenlik merkezli bir uygulama değildir; aynı zamanda, mahallenin asrîleşmek yolunda tenvir edilmeye başlanmasının ilk işaretleridir.

İstanbul'da yeni telefon hatları için Amerika'dan üç milyon lira değerinde malzeme siparişi verilmiştir. Bu malzemeler geldiğinde, hazır olan tesislerde kullanılarak 40.000 yeni telefon İstanbul'da dağıtılacaktır.¹⁰¹⁹ İstanbul evleri su, elektrik ve gaz hizmeti yanında telefon konusunda da hızlı bir dönüşüme girmişlerdir. Evlerde de artık iletişimin formu değişmeye başlamış, telefon cihazı evlerde yaygınlık göstermeye başlamıştır. Telefonun İstanbul evlerine girmesi iletişim kanalını genişletirken; aynı zamanda, İstanbul halkının adab-ı muaşeret usulüne de yeni formlar kazandırmaktadır. Telefonla ulaşılabilen evlerde, misafirlik ve görüşme tarzı bu yeni forma göre biçimlenmektedir.

¹⁰¹⁵ “Maslak Yolundaki Ağaçlar Işıklandırıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1953, Sayı: 10526.

¹⁰¹⁶ “Şel Kumpanyası”, ifadesindeki “Şel”, Shell petrol şirketi olmalıdır.

¹⁰¹⁷ “Şehir ve Civarına 1700 Umumi Lamba Konacak”, *Cumhuriyet*, 11 Mart 1954, Sayı: 10638.

¹⁰¹⁸ “Topkapı-Hava Alanı Yolu Aydınlatılacak”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1957, Sayı: 11787.

¹⁰¹⁹ “İstanbul 40 Bin Telefona Kavuşacak”, *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1952, Sayı: 10207.

4.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1957-1960)

4.3.1. Sosyal ve Kültürel Şehircilik Uygulamaları

Menderes'in İstanbul'un fahri belediye başkanı olduğu dönemde, İstanbul, yüz yılı aşındır planlanan büyük yollar açılması ve meydan düzenlemelerine şahit olmuştur. Daha istimliki bile yapılmadan yıkılan binalar, yerlerini lastik tekerleğin iktidarına bırakmaktadırlar. İstanbul geniş yol ağları ve meydanlara sahip olacaktır. Camiler birer abide olarak meydanların ortasında kalacak ve bir sergi unsuru olarak ışıktandırılarak ortaya çıkartılacaktır. İstanbul, geometrinin tüm imkânlarını zorlayan bir şehircilik uygulaması ile karşı karşıyadır. Menderes büyük imar çalışmalarını organize ederken, kültürel anlamdaki şehircilik faaliyetleri ile ilgilenmemiştir. Önemli olan, İstanbul'da yıllardır birçok kişinin hayali olan ulaşılabilir ve betonarme bir şehir üretmektedir. Menderes'in İstanbul'u ile Kırdar dönemi İstanbul'unun projeksiyonu açısından bir fark yoktur. Menderes yalnızca, büyük istimlak ve imar bütçelerini bir Başbakan olarak gözden çıkartmış ve İstanbul aracılığıyla tüm ülkeye imar konusunda neler sunabileceğini örneklemiştir.

4.3.1.1. Opera Binası

1957 yılında da opera binasının inşaatı tamamlanamamıştır. Bina inşaatı devam ederken basında opera binasının tamamlanamaması eleştirilmektedir.¹⁰²⁰ Opera binasının irtifasının dört metre indirilmesine karar verilmiştir, bu işi için yıkım işlemlerine başlanmıştır.¹⁰²¹ Opera binasının inşaatı için, 1957 yılı Temmuz ayında, 25 milyon lira tahsis edilmiştir. Haberi yer aldığı gazetede, 1959 yılında tamamlanması hedeflenen binanın maketi gösterilmektedir.¹⁰²² Opera binası inşaatı dönem basınında eleştirilere konu olmaktadır. Burhan Arpad, opera binası inşaatı için "Taksim'deki kapkara iskelet" benzetmesini yapmakta, İstanbul'un opera ihtiyacını karşılaştırmalı bir biçimde ele almaktadır.¹⁰²³ Opera binasının inşaatına 1949 yılında başlanmış, inşaat tamamlanmayınca 1956 yılında Nafia Vekaletine devredilmiştir. Bu devirden sonra Opera Proje Tanzim Bürosu eski projeyi estetik açıdan yetersiz bulmuş ve yeni bir proje hazırlayarak inşaatı bu projeye göre tadil etmeye başlamıştır. Sahne kısmında yapılan

¹⁰²⁰ "İstanbul'daki Opera Binasının Hayaline İthaf", *Yeni İstanbul*, 30 Haziran 1957, Sayı: 2738.

¹⁰²¹ "Opera Binası 4 Metre İndiriliyor", *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁰²² "Opera Binası İnşaatı", *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 11848.

¹⁰²³ "Operasız İstanbul", *Vatan*, 6 Kasım 1957, Sayı: 5911.

tadillerle sahne; dram, komedi, rövu, bale, opera ve senfonik orkestra için kullanılabilecek hale getirilmiştir. İnşaatın tamamlanabilmesi için yirmi beş milyon liraya ihtiyaç vardır ve inşaat 1958 bahasında esaslı bir şekilde başlanacaktır.¹⁰²⁴ 1958 yılı Aralık ayına gelindiği halde opera binasının inşaatı tamamlanamamıştır. Bu konuda Maarif Vekili Celal Yardımcı, “İstanbul’da evvela Prof. Carl Ebert’le opera binasını tetkik ettik. Hükümetimiz opera binasını ehemmiyetle ele almış bulunmaktadır. Bu binanın emanet yoluyla ikmal için Meclise bir kanun sevk edilmek üzeredir” açıklamasını yapmıştır.¹⁰²⁵ Haber başlığında opera binasının 1960 yılına yetişeceği belirtilmektedir. Aslında inşaat sürecinde bir değişiklik meydana gelmemiştir. 1959 yılı Temmuz ayına gelindiğinde, hükümetin hazırladığı tasarıya göre İstanbul Opera Binasının Hazinece satın alınarak, inşaatının tamamlanacağı belirtilmektedir. Böylece, operanın yalnızca binasının masrafları değil, aynı zamanda işletmesi de hazine tarafından yapılacağı için İstanbul Belediyesi’nin üzerinden büyük bir yükün kalkmış olacaktır.¹⁰²⁶ Menderes büyük yol projelerini yürütürken, opera binası işini ihmal etmemektedir. Kamu adına imar çalışmalarını yürütürken opera binasını bu işin dışında tutmamaktadır. Opera binası üzerinden bir çatışma üretmek yerine tüm sorunlarına rağmen bu binayı bitirecek çalışmaları desteklemektedir. Asrî şehrin ihtiyacı olan bu bina için sürekli yeni hamleler yapılmakta ama bir türlü binanın tamamlanması sağlanamamaktadır.

27 Mayıs 1960’tan sonra yönetime el koyan askerlerde, opera binasının projesinde hatalar bulmuşlar ve düzeltilmesi çalışmalarına başlamışlardır. Binanın 1961 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.¹⁰²⁷ 27 Mayıs 1960 askeri darbesi sonrası Milli Birlik Komitesi ve “Devrim Hükümeti”, İstanbul’da tiyatro ve opera meselesini özellikle ayrı bir başlık olarak ele almış, bunun için bir de kanunun çıkartmıştır. 1960 Temmuz ayında, Fatih ve Üsküdar tiyatroları birer sahne eklenmesi ile faaliyete başlayacaklardır.¹⁰²⁸ 1960 yılı Ağustos ayında, Saraçhanebaşı’nda Şehir Tiyatrosu İstanbul Bölümü’nün temeli atılacaktır.¹⁰²⁹ Belediye Reisi Kurmay Albay Şefik Erensu, 400 kişilik İstanbul Tiyatrosu’nun temelini atmıştır.¹⁰³⁰ 1960 Eylül ayında ise, Üsküdar

¹⁰²⁴ “Opera Binası İçin 25 Milyon Lira Lazım”, *Vatan*, 11 Kasım 1957, Sayı: 5916.

¹⁰²⁵ “İstanbul Operası 1960’a Yetiyecek”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1958, Sayı: 3259.

¹⁰²⁶ “İstanbul Opera Binası Hazinece Satın Alınıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 12564.

¹⁰²⁷ “Opera Binası İnşaatında Hatalar Görüldü”, *Yeni İstanbul*, 12 Kasım 1960, Sayı: 3950.

¹⁰²⁸ “Fatih ve Üsküdar Şehir Tiyatroları Bu Mevsim Başında Faaliyete Geçiyor”, *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1960, Sayı: 12921.

¹⁰²⁹ “Belediye Şehir Tiyatroları İstanbul Bölümünün Temeli Bugün Atılıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1960, Sayı: 12956.

¹⁰³⁰ “Şehir Tiyatrosu İstanbul Bölümünün Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1960, Sayı: 12957.

Tiyatrosu'nun temeli atılmıştır.¹⁰³¹ Askerler yönetime geldikten sonra, tıpkı Kırdar, Gökay ve Menderes gibi opera binası ile fiili ilgilenmişler. İstanbul'a tiyatro binası kazandırma çalışmalarına destek olmuşlardır. Opera konusu hem CHP hem DP hem de ordunun ortaklaştığı en bariz meselelerden birisidir.

4.3.1.2. İstanbul'a Abide Kazandırma Çalışmaları

Harbiye binasında yıkım yapılmıştır. Binanın önünde bulunan, yedek subay okulu öğrencilerinin aralarında topladıkları paralarla inşa edilen, Atatürk heykeli de yıkım sürecinde kaldırılmıştır.¹⁰³² 1960 yılı Mart ayında, imar programına göre, 1961 yılında Beyoğlu Bölgesinin imarı ile ilgilenilecektir. Tüm imar çalışmalarının Beyoğlu'na yoğunlaştırıldığı zaman, Taksim Meydanı'nın da yeniden tanzimi gerçekleştirilecektir. Bu uygulamalar sırasında, Taksim'deki abide uygun bir yere nakledilerek buraya büyük çapta bir abide inşa edilmesi hedeflenmektedir.¹⁰³³ Menderes döneminde İstanbul'a yeni bir abide dikilmemiştir. Var olan bir abidenin yeri değiştirilmiş o da yedek subay öğrencilerinin sağladığı bütçe ile gerçekleştirilmiştir. 27 Mayıs öncesi açıklanan programda Taksim Meydanı düzenlemesi işi hedeflenmiş, buraya yeni bir abide kazandırma amacı güdülmüştür. Ancak askeri müdahale sonrası bu imar hedefi gerçekleştirilememiştir.

4.3.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri

Yıllardır Gülhane Parkı, Bahar ve Çiçek Bayramı'nın kutlandığı mekân olarak İstanbul'da konumlandırılmıştır. 1958 yılı Ağustos ayında, Belediye Başkanı Aygün, Gülhane Parkı'nın parklık vasfını kaybetmekte oluşunu gerekçe göstererek, bundan sonra Bahar ve Çiçek Bayramlarının yapılmayacağını ve Gülhane Parkı'nın yeşillendirilerek tam bir sükun parkı haline getirileceğini belirtmiştir.¹⁰³⁴ 1958 yılı Aralık ayında, Gülhane Parkı'nın “tam bir park haline getirilmesi” çalışmalarına başlanmıştır. Parkın tanzimi için bir heyet oluşturulmuştur. Heyet, Bahar ve Çiçekçilik Bayramından kalan pavyon ve beton sahaların ortadan kaldırılmasını sağlayacak, ışık tertibatını yeniden düzenleyecek, yeşil sahalar ve dinlenme yerleri artırılacak, gazino ve büfeler inşa edilecek, çocuk bahçesi ihtiyaca cevap verecek şekilde düzenlenecek ve

¹⁰³¹ “Üsküdar Tiyatrosunun Merasimle Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 25 Eylül 1960, Sayı: 12974.

¹⁰³² “Gece Kaldırılan Heykel”, *Vatan*, 11 Nisan 1958, Sayı: 6107.

¹⁰³³ “Taksimde Yeni Bir Abide İnşa Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 11 Mart 1960, Sayı: 3709.

¹⁰³⁴ “Gülhane Parkı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1958, Sayı: 6241.

park içerisinde bulunan Bizans'tan kalma harabeler de kıymetlendirilecektir.¹⁰³⁵ 1959 yılı Kasım ayında, iki yüz kırk dönümlük bir alan Gülhane Parkı'na katılacaktır. Florya Sahil yolunun, Gülhane Parkı'nda Sirkeci bağlantısı yapıldıktan sonra parkın düzenlenmesine geçilecektir. Bu çalışmada, Gülhane Parkı esaslı bir tadilatı geçecek, parkta gazino, çayhane, pastane ve bir kahvehane inşa edilecektir.¹⁰³⁶

Çamlıca'nın turistik şekilde düzenlenmesi fikri, öneriler düzeyinde görüşülmeye devam etmektedir. İstanbul Belediyesi, Çamlıca'da inşa edilecek tesislerin düzenlenmesi için yüksek mühendis ve mimarların katılabileceği bir müsabaka açılmasına karar vermiştir.¹⁰³⁷

Taksim Bahçesi'ni sekiz dönümlük kısmı on iki katlı ve dört yüz odalı bir otel inşaatının yapılması için Vakıflar İdaresine satılmıştır.¹⁰³⁸ Şehrin merkezinde bulunan bir parkta otel alanı oluşturulmakta ve bu otel alanı da bir devlet kurumuna satılmaktadır. Hem yeşil alanların imar açılması hem de mülkiyetin satış yolu ile devri İstanbul'un imar sürecinin anlaşılmasında ilginç bir örneklik teşkil etmektedir. 1959 yılı Temmuz ayında, belediye yeni park ve bahçeler yapımına başlamıştır. Bebek'te bulunan bahçe, halk bahçesi haline getirilecek, Güzel Sanatlar Akademisi ile eski tekel binası arasında kurulan parkta bir Şark Kahvesi yapılacaktır. Yeniköy bahçesinin yeni yollara göre düzenlenmesi ve Mecidiyeköy parkı inşası devam etmektedir. Boğaziçi Lisesi arkasında bulunan Vezirköprü bahçesinin tanzimi ise tamamlanmıştır.¹⁰³⁹

Sahiller yalnızca denize girmek amaçlı düzenlenmemektedir, aynı zamanda denizin temaşa edilmesi de bu dönemde şehircilik çalışmalarının bir boyutu olarak ele alınmaktadır. Kabataş'ta, Dolmabahçe ile Atatürk Lisesi arasındaki sahil kısmı “mükemmel bir gezi yeri” haline getirilecektir. Bu sahada “memleketimizde bulunmayan fidan ve çiçeklerin Avrupa'nın muhtelif memleketlerinden getirilmesi” ve geniş bir gezi alanı oluşturulması hedeflenmektedir.¹⁰⁴⁰ Deniz kenarı gezi amaçlı düzenlenmektedir, ancak buraya dikilecek bitkiler Avrupa'dan getirilecektir. Önemli olan çevre düzenlemesinin yapılarak “asrî bir park” elde edilmesi değil, parkın Avrupa'dan getirilecek bitkilerle süslenmesidir. Bitkiler Avrupa'dan getirildiğinde daha asrî bir park üretilmiş olacaktır.

¹⁰³⁵ “Gülhane Parkının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1958, Sayı: 12347.

¹⁰³⁶ “Gülhane Parkı Genişliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1959, Sayı: 12696.; “Gülhane Parkının Genişletilmesi Kararlaştı”, *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1959, Sayı: 3605.

¹⁰³⁷ “Çamlıcada Turistik Tesisler”, *Vatan*, 24 Temmuz 1958, Sayı: 6205.

¹⁰³⁸ “Taksim Bahçesinin Bir Kısmı Vakıflara Satıldı”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1959, Sayı: 12411.

¹⁰³⁹ “Belediye Yeni Park ve Bahçeler Yapıyor”, *Vatan*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 6559.

¹⁰⁴⁰ “Kabataşta Sahil Gezi Yeri Hazırlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1959, Sayı: 3501.

1959 yılında İstanbul'un gazonları da Belediye tarafından organize edilmektedir. Kumkapı'da inşa edilen Balıkçı Limanı'nın karşısına şehir planları gereğince balıkçı gazonları inşa edilmesine başlanmıştır. Sirkeci-Florya sahil yolunun muhtelif yerlerine de gazonlar yapımı için hazırlıklara başlanmıştır.¹⁰⁴¹

İstanbul'da ağaçlandırma çalışmaları tüm bölgelerde devam etmektedir. İstanbul'da geniş çapta ağaçlandırılması için yeni bir program yapılmıştır. Şehirde ağaçlandırılacak kısımlar için teknik bir gezi yapılacaktır. Bu çalışmada, Çamlıca, Boğaz sırtları ve yeni yollar da yer alacaktır.¹⁰⁴² Şehirdeki ağaçlandırma çalışmaları devam ederken, İstanbul'un eski ağaçları içinde bir çalışma yapılacaktır. "Tarihi bazı olaylara sahne olan ve aynı mahiyette değer taşıyan meydanların tarihi görünüşlerinin devam ettirilmesi" amacıyla, şehrin bazı semtlerinde bulunan ve "tarihi değer" taşıyan ağaçların etrafı belediye tarafından özel olarak düzenlenecektir. Ağaç diplerinde "parkçıklar" oluşturulacaktır.¹⁰⁴³ Bu çalışma, şehirdeki ağaçların da şehrin tarihi bir mirası olarak görüldüğünü göstermektedir. Meydanlar açılmakta; meydanların tarihi görünüşlerinin devamı için tarihi ağaçlar bir aksesuar olarak değerlendirilmektedir. Meydanların boş olması değil, tarihi ağaçlarla hüviyet kazanması hedeflenmektedir.

Boğaziçi sırtlarında çok fazla ağaç yoktur, bu çıplak tepelerin ağaçlandırılması belediyenin son yıllardaki gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. Belediye, Bebek'le Sarıyer arasındaki sırtların tamamen ormanla kaplanması için kapalı bir saha ayıracaktır. Bu sahada turistik oteller inşa edilecek, hayvanat bahçesi ve akvaryum oluşturulacaktır. "Adeta Bavyera'nın ormanlarını hatırlatacak şekilde yabancı mütehassısların nezareti altında muntazam bir programla ağaçlar yetiştirilecektir."¹⁰⁴⁴ Yapılacak ağaçlandırma çalışmasını yabancı uzmanların yönetmesi ve oluşacak ormanın yine asrî Avrupa şehirlerindeki gibi olması dönemin ağaçlandırma faaliyetlerine bakışını özetlemektedir. Ağaçlarda "asrî" ve şehir planının bir parçası oldukları sürece İstanbul'da yer almalıdırlar.

İstanbul'un Yalova, Silivri, Çatalca, Eyüp ve Bakırköy kazalarının köylerine endüstriyel ağaçlar dikilecektir. Bu köylere İtalyan menşeli yirmi bin kavak fidanı dikilecektir.¹⁰⁴⁵ Bu ağaçlandırma bir çevrecilik faaliyeti değil, inşaatlar için üretilecek bir kereste hammaddesinin sağlanması faaliyetidir. Sulak alan dışında çok fazla bir

¹⁰⁴¹ "Sirkeci-Florya Sahil Yolunda Gazino Yapılıyor", *Vatan*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 6559.

¹⁰⁴² "Şehir Geniş Ölçüde Ağaçlandırılacak", *Yeni İstanbul*, 7 Mayıs 1959, Sayı: 3403.

¹⁰⁴³ "Asırlık ve Tarihi Değeri Olan Ağaçlar Korunacak", *Vatan*, 29 Haziran 1959, Sayı: 6539.

¹⁰⁴⁴ "Bebek-Sarıyer Arası Ormanlık Saha Oluyor", *Yeni İstanbul*, 18 Eylül 1959, Sayı: 3534.

¹⁰⁴⁵ "İstanbulun Köylerine Kavak Dikilecek", *Vatan*, 4 Mart 1958, Sayı: 6059.

bakım istemeyen kavaklar hızla büyümekte ve hem şehrin imar işlerinde kullanılmakta hem de bölge halkına gelir kaynağı temin edilmiş olmaktadır.

İstanbul plajları, artan nüfusa yetmemektedir. Yeni plajların açılması ve eskilerinin modernize edilmesi gündeme alınmıştır. 1957 seçimlerinden evvel, Temmuz ayında, 250 metre uzunluğunda ve 50 metre genişliğinde olan on bin kişilik Baruthane plajı açılmıştır.¹⁰⁴⁶ 1957 Ağustos ayında, Küçükçekmece Menekşe civarında üç bin kişilik modern plaj açılmıştır. Yakında iki bin beş yüz kişilik yeni bir plaj daha açılacaktır.¹⁰⁴⁷ İstanbul'da plaj düzenlemelerinin yanı sıra, yeni açılan sahil yollarında da denize girilmesi için bazı küçük düzenlemeler yapılmaktadır.¹⁰⁴⁸ Sahiller, İstanbulluların faydalanabileceği bir hale getirilmektedir. Bu uğraşı, deniz üzerinde üretilen yeni dinlenme sağlıklı olma perspektifinin şehre olan bir yansımasıdır, belediyede bu talebi yadsımamakta, sahiller denize girilebilir hale getirilmektedir.

4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir

Gökay, görevinden ayrıldıktan sonra İstanbul'da imar çalışmalar onun döneminde hazırlanan planlara uygun olarak ama büyük bütçelerle ve daha köklü bir biçimde gerçekleştirilmiştir. Menderes dönemi olarak incelediğimiz, Temmuz 1957-Haziran 1960 arasında, yaklaşık üç yıllık zaman içerisinde, İstanbul'da son yüz yıldır hayali kurulan yıkım ve imar işleri yerine getirilmiştir. Bu imar çalışmalarında ana ilke geniş yollar, geniş meydanlar ve tarihi abidelerin ortaya çıkartılması olmuştur.

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri

1957 yılı Temmuz ayında, Beyazıt Meydanı düzenleme çalışmalar devam etmektedir. İmar çalışmasının hedefi, Beyazıt'ı trafik meydanı olmaktan çıkartmak ve Beyazıt Külliyesini, Üniversite Kapısını ve Belediye Kütüphanesi'ni bütün hüviyeti ile açığa çıkartmaktadır. Bu amaçla, üniversite kapısının önünde bir havuz inşa edilecek, meydana kapıya çıkılacak bir eğim oluşturulacak ve havuzun yanlarından geçilerek rampalarla üniversiteye ulaşılabilecektir. Ayrıca, kütüphane ile cami arasında otuz metrelik bir yol açılacak ve bu yol Veznecileri Yeniçeriler Caddesi'ne bağlayacaktır.¹⁰⁴⁹ 1957 yılı Eylül ayında, Beyazıt-Aksaray yolunun asfaltlanmasına başlanmıştır.¹⁰⁵⁰ Yolun bu

¹⁰⁴⁶ "2 Yeni Plaj Açılıyor", *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1957, Sayı: 11844.

¹⁰⁴⁷ "Küçükçekmece'de 3.000 Kişilik Bir Plaj Açıldı", *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1958, Sayı: 12166.

¹⁰⁴⁸ "Sahillerin Faydalanılır Hale Getirilmesi İçin Gayret Gösteriliyor", *Vatan*, 26 Temmuz 1959, Sayı: 6566.

¹⁰⁴⁹ "Beyazıt Meydanının Alacağı Şekil", *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1957, Sayı: 11922.

¹⁰⁵⁰ "Meydan Yukarıda Kaldı", *Vatan*, 9 Eylül 1957, Sayı: 5888.

şekli ile meydandan iki metre aşağıda kalmış olması dönem basınında irtibatın nasıl sağlanacağı eleştirilerine muhatap olmaktadır. Beyazıt Meydanı'nın trafiğin geçiş yeri olması; cami, kütüphane ve şehir müzesini görmek ve izlemek isteyenlere fırsat tanımamaktadır. Bu nedenle, nakil vasıtaları için Marmara Sineması önü ve Üniversitenin sağ ve sol başlarına inşa edilecek otoparklarla, meydan araç trafiğine kapatılacaktır. Bu proje çerçevesinde havuz yerine yeşil saha yapılacak ve üniversite önü üç metre derinliğinde indirilerek buraya mermer merdivenlerle çıkış sağlanacaktır.¹⁰⁵¹ Bu çalışmalar sonrası meydan, “turistik eserleriyle sakin ve turistik bir meydan” halini alacaktır.¹⁰⁵² Beyazıt Meydanı'nda sürdürülen imar çalışmaları basında eleştiri konusu olmaya devam etmektedir. İnşa çalışmaları, Beyazıt Camii minaresinden çekilen bir fotoğrafla gösterilerek, burasının imar faaliyetlerini bir gösteren meydan haline geldiği, bir imar sahasından çok bir harp sahasına benzediği yönünden eleştiriler yapılmaktadır.¹⁰⁵³ Meydanın seviyesini indirmek amacıyla meydandan taşınan topraklar, meydanı geçilmez hale getirmiştir. Yeni otobüs duraklarının da yerlerinin netleşmemiş olması sabah ve akşamları ulaşımı imkânsız hale getirmektedir.¹⁰⁵⁴ Beyazıt Meydanı'ndaki çalışmalar devam etmekte, meydanda yapılan tesviyeye engel olan tramvay hattının yeri değiştirilmektedir.¹⁰⁵⁵ 1957 yılı Kasım ayında, Beyazıt Meydanı'nın tekrar doldurulacağı haberi dönem basınında yer almıştır. Meydandan yanlış bir hesap sonunda çok fazla toprak alınmıştır. Şimdi bir milyon lira harcanarak yapılan hafriyat tekrar doldurulacaktır.¹⁰⁵⁶ 1958 yılı Mart ayında, Beyazıt'ta dükkânları yıkılan esnaf için inşa edilen otuz altı dükkânlı Koska çarşısı açılmıştır.¹⁰⁵⁷

Beyazıt Meydanının düzenlenmesi konusunda, 1959 yılı Mayıs ayında bir de şehircilik uzmanı Högg'ün projesi gündeme gelmiştir. Högg, meydanın dört metre yükseltilerek yer altı çarşısı haline getirileceğini ve çarşı üstündeki meydana da bir havuz yapılacağını belirtmiştir. Böylece meydana ticari fonksiyon yüklenerek, meydan işlev kazanmış olacaktır.¹⁰⁵⁸ Beyazıt meydanında tadilatların sürekli gündemde olması kamuoyunda soru işaretleri oluşmasına neden olmuştur. Dönemin Belediye başkanı Kemal Aygün, “Meydan hakkındaki çalışmalarımızın çok ciddi olduğunu arkadaşlarımızın bilmelerini isterim. Endişe edecek bir şey yoktur” şeklinde bir beyanat

¹⁰⁵¹ “Beyazıt Meydanının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1957, Sayı: 11909.

¹⁰⁵² “Beyazıt ve Üsküdar Meydanlarının Alacağı Yeni Şekil”, *Vatan*, 22 Eylül 1957, Sayı: 5866.

¹⁰⁵³ “Burası Beyazıt'tır”, *Vatan*, 10 Ekim 1957, Sayı: 5884.

¹⁰⁵⁴ “Akşam Olunca”, *Vatan*, 13 Ekim 1957, Sayı: 5887.

¹⁰⁵⁵ “Beyazıt Meydanının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1957, Sayı: 11950.

¹⁰⁵⁶ “Beyazıt Meydanı Tekrar Doldurulacak”, *Vatan*, 13 Kasım 1957, Sayı: 5918.

¹⁰⁵⁷ “36 Dükkânlı Koska Çarşısı Dün Açıldı”, *Vatan*, 13 Mart 1958, Sayı: 6078.

¹⁰⁵⁸ “Beyazıt Meydanının Alacağı Yeni Şekil”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1959, Sayı: 12509.

vererek bu endişeleri ortadan kaldırmaya çalışmaktadır. Meydan için Högg ve Piccinato'nun projeleri birleştirilerek iki seviyeli altında çarşı üstünde meydan olacak proje kabul edilmiştir. 260 dükkânlı olacak çarşının, meydana yapılan harcamaları karşılaması beklenmektedir. Ayrıca Beyazıt'tan başlayarak, İstanbul Üniversitesi kapısından Dişçilik Okulu üzerinden Mercan Yokuşu'na oradan Ali Fuat Paşa Caddesi'ni takiben Rüstempaşa Camii yanından Eminönü'ne bağlanacak bir yol açılacaktır.¹⁰⁵⁹ 1959 yılı Ekim ayındaki haberlere göre, Beyazıt'ta “iki ecnebi” uzman tarafından tasarlanan plan, meydan altında yapılacak dükkânların meydandaki tarihi eserlerin görünüşünü etkileyeceğinden değişecektir.¹⁰⁶⁰ Beyazıt Meydanı'nda yapılacak çarşıdan vazgeçilmiş; meydanın dört metre değil, iki metre altmış santimetre yükseltilmesine karar verilmiştir. Ayrıca cami önünde, cenaze törenleri ve toplantılar için kullanılacak biraz yüksekçe bir alan meydana getirilecektir.¹⁰⁶¹ 1960 yılı Şubat ayında, Beyazıt Meydanı için yapılacak üçüncü düzenleme faaliyetinin ölçüm ve arazide işaretleme işlemlerine başlanmıştır.¹⁰⁶² Beyazıt Meydanı üçüncü imar çalışması için on beş milyon liralık bir bütçe ayrılmıştır. 1960 yılı yaz boyu devam edecek düzenlemelerle meydan bir “huzur ve sükun” parkı haline gelecektir.¹⁰⁶³ Beyazıt Meydanı düzenlemesine başlanacaktır, meydanın bir miktar yükseltilerek kütüphane ve Kapalıçarşı tarafına dükkânlar yapılması düşünülmektedir.¹⁰⁶⁴ 3 Nisan 1960 tarihinde, Beyazıt Meydanı düzenlemesine başlanmıştır. İlk iki düzenlemede düşünüldüğünde meydana yüz milyon lira harcanmış olacaktır.¹⁰⁶⁵ Meydan düzenlemesi başladıktan iki hafta sonra durdurulmuştur. Planda yapılacak bazı değişiklikler ve yeterli tahsisatın bulunamaması, inşaat çalışmalarının durdurulması sebepleri arasında gösterilmektedir.¹⁰⁶⁶ Dönemin Belediye Başkanı Aygün imar çalışmalarının durdurulmasının tahsisattan değil, yağmurlu havalardan kaynaklandığını belirtmiştir.¹⁰⁶⁷ Beyazıt Meydanı'ndaki çalışmalara yeniden başlanacaktır.¹⁰⁶⁸ Tahsisat yokluğu

¹⁰⁵⁹ “Aygün, Beyazıtta Bir Huzur ve Sükun Meydanı Yapılacak Dedi”, *Vatan*, 1 Temmuz 1959, Sayı: 6541.; “Beyazıt Meydanı Altında Çarşı İnşa Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Temmuz 1959, Sayı: 3455.

¹⁰⁶⁰ “Beyazıt Planı Gene Değişiyor”, *Cumhuriyet*, 9 Ekim 1959, Sayı: 12646.

¹⁰⁶¹ “Beyazıt Meydanı 2.60 Metre Yükseltiliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Aralık 1959, Sayı: 12723.; Beyazıt Meydanının sürekli tadil edilmesinin değerlendirilmesi için bakınız: Sami Kırdar, “Yeni Caddelerimiz ve Beyazıt Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Aralık 1959, Sayı: 3633.

¹⁰⁶² “Beyazıt'ta 3. Faaliyet Başladı”, *Vatan*, 13 Şubat 1960, Sayı: 6738.

¹⁰⁶³ “Beyazıt Meydanı Yine Eski Haline Getirilecek”, *Vatan*, 28 Mart 1960, Sayı: 6782.

¹⁰⁶⁴ “Beyazıt Meydanı Tekrar Yükseltilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Nisan 1960, Sayı: 3728.

¹⁰⁶⁵ “Üçüncü Bozuş”, *Vatan*, 6 Nisan 1960, Sayı: 6789.

¹⁰⁶⁶ “Beyazıt Meydanındaki Faaliyet Durduruldu”, *Vatan*, 17 Nisan 1960, Sayı: 6800.

¹⁰⁶⁷ “Beyazıt Meydanı'nın Tanzimi Durdurulmadı”, *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1960, Sayı: 3746.

¹⁰⁶⁸ “Beyazıt Meydanı”, *Vatan*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 6822.

nedeniyle, Beyazıt'ta bulunan Marmara Sineması ve bitişik iki bloğun istimlakı 1961 yılına ertelenmiştir.¹⁰⁶⁹

Çemberlitaş'ta da 1957 yılı Ekim ayında, imar çalışmalarına devam edilmektedir. İmar çalışmalarında semtin inşaat halindeki fotoğrafı, semti yıkıntılar içerisinde göstermektedir.¹⁰⁷⁰ Yeniçeriler Caddesi üzerindeki cami ve türbelerin duvarları geri çekilmiştir. Çemberlitaş'ın etrafı açılarak, Nuruosmaniye Camii'ne giden yol köhne binalardan temizlenmiştir. Çemberlitaş bir park içine alınacak, buradan bakıldığında Nuruosmaniye Camii bütün heybeti ile açığa çıkmış olacaktır. Çemberlitaş'ın etrafı, Atıkali, Nuruosmaniye Camileri, Vezirhan, Sultan Mahmut türbeleri, Köprülü kütüphanesi ve camisi ile bir manzume teşkil edecektir.¹⁰⁷¹ Bu semt düzenlemesinin motivasyon unsuru, tarihi eselerin merkezde olduğu bir yapılanmayı tarihi binaların silüetleri ortaya çıkartacak şekilde düzenlemektir. Tarihi eserlere anıtsal formlar yükleyerek, çevresine anlam yükleme kaygısı bölgenin konut veya ticaret olarak değil de turistik amaçlarla düzenlenmesini sağlamaktadır. Ancak bu mekânlar, bu dönemde yoğun bir biçimde konut ve ticaretin merkezidirler. Semt düzenlemelerinde bütüncül fonksiyon icra eden merkezler üretmekten ziyade, tarihi eserlerin ortaya çıkartılması temel hedefi oluşturmaktadır. İstanbul'da yaşayanların ve burayı ziyaret edeceği varsayılanların görmelerini istediklerini sergileme mantığını açığa çıkartmaktadır. Görsel öğelerin ön plana alındığı semt düzenlemelerinde ise, bölgelerin icra ettiği eski fonksiyonlar kaybolurken, buralara yeni fonksiyonlar da yüklenmemiş olmaktadır. Böylece tarihi eserleri ön planda, şehirdeki asli fonksiyonunu yitirmiş ve yeni fonksiyonlar için atıl halde duran şehir parçaları oluşturulmaktadır. Beyazıt ve Çemberlitaş günümüzde konut fonksiyonunu tamamen kaybetmiş, ticari fonksiyonunu sürdürmektedir. Ancak ticaret de atölye yoğun bir mekân oluşumuna neden olmuştur. Atölye yoğun bölge olarak binaların tüm katları kullanılamamakta veya yetersiz kullanımlarla heba olmaktadır. Şehrin göbeğindeki bu atölye yoğunluğu günümüzde tasfiye edilmeye çalışılmakta, günümüzde buralar yalnızca turizm amaçlı düzenlenmeye çalışılmaktadır. Elli yıl önce tarihi eserleri ön plana çıkartılarak sergilenen bölgede hala turizm hedefi gerçekleşmiş değildir.

Sirkeci, yirmi metre genişliğinde bir yolla Eminönü'ne bağlanacaktır. Bu yol devam ederek Gülhane Parkı'na doğru gidecektir. Ayrıca Sirkeci Sahilinden Eminönü

¹⁰⁶⁹ "Beyazıt Meydanının Düzeltilmesi", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 12852.

¹⁰⁷⁰ "Çemberlitaş", *Vatan*, 29 Ekim 1957, Sayı: 5903.

¹⁰⁷¹ "Aksaray'ın İmarı", *Yeni İstanbul*, 2 Aralık 1957, Sayı: 2890.

Meydanı'na yeni rıhtım hattına göre tespit edilen genişlikte bir gezinti ve trafik caddesi inşa edilecektir.¹⁰⁷² açılması hedeflenen bu yollar İstanbul'un merkezi ticari alanları birbirine bağlanmakta, buralar lastik tekerleğin iktidarı için yeniden anlamlandırılmaktadır. Sirkeci'de meydanın açılması çalışmaları, 1960 yılı Şubat ayında da devam etmektedir. Eski Paket Postanesi ve karşısındaki bloğun yıkımı tamamlanmış, molozların taşınmasına başlanmıştır.¹⁰⁷³ Yollarla Eminönü ve Gülhane'ye bağlanan Sirkeci geçiş bölgesi semti haline gelmiştir. Önceden deniz ve tren ulaşımı olan semt, şimdi büyük yollarla İstanbul'un ulaşım koordinasyon merkezlerinden birisi halini almıştır.

Eminönü Meydanı'nda 1958 Ocak ayına gelindiğinde, yıkım faaliyetlerine devam edilmektedir.¹⁰⁷⁴ Meydandaki antrepolar yıkılmakta ve meydan açılmaktadır. Eminönü, İstanbul'un iskelelerinin bulunduğu yer olarak lojistik merkez olmaktan çıkarılmaktadır. Burası bir meydan şeklinde düzenlenerek yeni fonksiyonlar için hazırlanmaktadır. 1958 yılı Kasım ayında, Eminönü Meydanı yükseltilerek meydana bir yer altı geçidi oluşturulması planlanmaktadır. Eminönü İskelesi'nde vapurdan inen yolcular yer altı geçidinden karşıya geçeceklerdir. Meydan tanzim edilirken, Galata Köprüsü de Haliç'e doğru kaydırılacaktır.¹⁰⁷⁵ Eminönü Meydanı, Unkapanı-Eminönü yolu ile aynı seviyeye getirilmek için bir metre yükseltilecektir.¹⁰⁷⁶ Sadece meydanları açmak yetmemektedir, yıkımlar sonucu ortaya çıkan mekân üzerinde de düz satırlar oluşturulmalıdır ki imar çalışmaları görkemli ve fonksiyonel olsun. Şehir topografyasının bu şekilde düzeltilmesi, modern dönem imar çalışmalarında lastik tekerleğin ihtiyacı olan yol aksları için yapılmaktadır.

1959 yılında Eminönü Meydanı'nda yıllardır sürdürülen imar çalışmaları sonuçlarını vermiştir. Meydanda Unkapanı'ndan gelen vasıtalar, Yeni Cami önünde ring yapmadan doğrudan köprüye girebilecekler, ya da Sirkeci-Cağaloğlu yönüne devam edebileceklerdir.¹⁰⁷⁷ Eminönü Meydanı'nın açılması İstanbul'un imar hareketlerinin temel hedeflerinden birisidir. Bu meydan tamamen açıldığında şehirde; artık, bu bölgeleri kullanım biçimi değişecektir. Bu bölge iskelelerden gelen yüklerin depolandığı bir antrepolar bölgesi olmaktan çıkmakta, yerini lastik tekerleğin her yere

¹⁰⁷² "Sirkeci Meydanı Tanzim Edilecek", *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1957, Sayı: 2886.

¹⁰⁷³ "İstiklak", *Vatan*, 22 Şubat 1960, Sayı: 6747.

¹⁰⁷⁴ "Yıkılmaya Başladı", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1958, Sayı: 12028.

¹⁰⁷⁵ "Eminönü Meydanı Tanzim Edilecek", *Vatan*, 6 Kasım 1958, Sayı: 6310.

¹⁰⁷⁶ "Eminönü Meydanı Bir Metre Yükseltilecek", *Vatan*, 16 Şubat 1959, Sayı: 6412.

¹⁰⁷⁷ "Değişiyor", *Cumhuriyet*, 24 Mart 1959, Sayı: 12452.

ulaşabildiği bir meydana bırakmaktadır. Eminönü Meydan düzenlemesi İstanbul'un kullanımın biçiminin değişmesinin en önemli örneklerinden birisini oluşturmaktadır. Eski liman merkezli depolar taşınmakta, Eminönü tarihi eserlerinin ön plana çıktığı şehir içi bir ulaşım koordinasyon merkezine dönüşmektedir. Eminönü Meydanı'nda otobüsler ve dolmuşlar için durak yerleri tesis edilecek, meydan köprü seviyesine yükseltilecek ve meydanın ortasında bulunan yuvarlak kaldırılarak tramvayların gidiş-geliş istikametlerine yön verilecektir.¹⁰⁷⁸ Şehir içi ulaşımında Galata Köprüsü'ne girişin Unkapanı ve Sirkeci yönünden sağlandığı, otobüs ve tramvayların bulunduğu bir meydan hüviyetine kavuşmuştur. Ancak bu kadar geniş meydan düzenlemesinde eski ticari binalar yıkılırken halkın istifade edeceği rekreasyon anlamında yeni imar alanları açılmamıştır. 1960 yılı Mart ayına gelindiğinde, Eminönü Meydanında sürdürülen imar çalışmalarında yollar açılmıştır. Ancak meydana ticari işleyiş açısından yeni anlamlar yüklenemediğinden, meydan açık hava lokantasına dönüşmüştür.¹⁰⁷⁹ Bu uygulama tarzı seyyar satıcılar için boş bir alan üretmiş olmaktadır. İstanbul'da bu meydanlara fonksiyon yüklenmezse, Avrupalı asrî şehirlerin aksine halk fonksiyon yüklemekte ve seyyar gıda ve malzeme satıcıları bölgeyi dönüştürmektedir. Kamu otoritesinin projeksiyon boşluğunu şehir sakinleri kendi yöntemleriyle doldurmaktadır. Eminönü Meydanı 1950-2010 arası dönüşüm merkezli incelenirse ülkemizdeki meydan düzenlemelerinin hedef ve başarıları daha iyi tahlil edilmiş olacaktır.

Laleli Camii ve külliyesinin restorasyonu devam etmektedir. Camiinin altında "Türk hususiyetlerini canlandıran bir kapalı çarşı" inşa edilecektir.¹⁰⁸⁰ Tarihi eserler dönüştürülürken milli kimlik vurgularının ön plana çıktığı bir imar yapılanması hedeflenmektedir. "Türk hususiyetlerini" bir çarşıda canlandırma hedefi günümüzde de Laleli Cami ve çevresinde sağlanabilmiş değildir. İmar çalışmalarında bu tür hedefler, hayali olanın ve arzu edilen şehirde her zaman kabul görmediğini göstermektedir. Şehir yaşamı var olanı dönüştürürken tüm katılımcıların gözetilmesi gereken organik bir bütünlük arz etmektedir. Yanlıca yönetici elitin ortaya koyduğu projeler çerçevesinde semtler ve binalar dönüşmemektedir.

Aksaray Meydanı'nın alacağı şekle Belediye Meclisi karar vermiştir. "Meydanın açılmas ile trafiğin tanzim edileceği ve tarihi abidelerin taraflarının da tanzim edilerek

¹⁰⁷⁸ "Eminönü Meydanının Tanzimine Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1956, Sayı: 3412.

¹⁰⁷⁹ "Bakımsız", *Vatan*, 28 Mart 1960, Sayı: 6782.

¹⁰⁸⁰ "Laleli Cami'nin Altında Kurulacak Kapalı Çarşı", *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1958, Sayı: 12300.

muhteşem görünüşler sağlanacağı...” tahayyül edilmektedir.¹⁰⁸¹ Genişliği 150 metre, uzunluğu ise 280 metre olarak planlanan Aksaray Meydanı, Taksim Meydanının bir muadili olarak düzenlenecektir. Vatan ve Millet Caddesi’nin kesiştikleri saha olan Aksaray Parkı’nın bulunduğu yer meydan olarak düzenlenecektir. Böylece, Yedikule, Yenikapı, Saraçhanebaşı, Beyazıt, Topkapı ve Yenibahçe istikametlerinden gelen yolların birleşme mevki olacaktı. Meydanın etrafında, tamamen “dükkân ve çarşıya” tahsisi edilmek üzere bir katlı geniş bloklar yapılacaktır. Aksaray Meydanı’nı Kumkapı ve Yedikule’ye bağlayan yollarla Sahil yolu arasında kalan alan, fuar, park ve eğlence sahalarına tahsis edilecektir.¹⁰⁸² Bu meydan projesi, tarihi seyir içerisinde hep konut bölgesi olarak kullanılan Aksaray’ın ticari bir bölge olarak organize olmasına ve buradaki eski mahalle hayatının ortadan kalkmasına neden olmuştur. Aksaray Meydanı’nın son işleri tamamlanmaktadır, meydandaki ağaçlarda yeni tasarımda yer bulamadıklarından kaldırılmaktadır.¹⁰⁸³ Aksaray’da yapılan meydan düzenlemesi sonrası, bölge yoğun bir trafik merkezi haline gelmiştir. Araçların sadece geçiş amaçlı kullandığı bölgeler ticari olarak da sağlıklı fonksiyon yüklenemezler. Aksaray Meydan projesi de ihtiyaçlar gözetilmeden lastik tekerleğin İstanbul’un kalbini fethetmesinden öteye bir çözüm sağlamamıştır. Günümüzden geçmişe bakıldığında, seyyar satıcılar için geniş bir alan ve araçlar dışında meydanın kullanılmadığı bir yapı ortaya çıkmıştır. Aksaray’ın Taksim Meydanı ile kıyaslanması dönemin siyasetçi ve elitlerinin hedeflerini ortaya koymak açısından iyi bir analiz sunmaktadır. Ancak Aksaray’da; Taksim’e alternatif bir meydan üretilmesi yerine, tıpkı Eminönü’nde olduğu gibi lastik tekerleğin ulaşım merkezi ve seyyar satıcıların buluşma mekânı üretilmiştir.

1958 yılı Şubat ayında, İstanbul Belediye Encümeni, yol bağlantılarının bütüncülüğünü ve abideleri bir birine bağlayan yolların oluşturulmasını sağlayan bir karar almıştır. Bu kararda, Marmara sahil yolunu Sultanahmet Meydanı’ndan Kocamustafapaşa Külliyesi’ne ve oradan sur dibi çevre yoluna bağlayan yeni yol güzergahı, Aksaray Meydanı ve İstanbul Fuar Sahası’nın planlanması görüşülmüştür.¹⁰⁸⁴ Görüşülen konu başlıkları ve yol aksları İstanbul’da yürütülen imar çalışmasının parça parça ilerletilirken bütüncül projeksiyonunun unutulmadığını ortaya koymaktadır. Bu yol aksları kendi mahrem çevrelerinde yaşayan semt sakinlerinin,

¹⁰⁸¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 25 Ekim 1957, İndeks: 2075310, Cilt No: 45, Karar No: 273.

¹⁰⁸² “Aksaray Meydanı Yeni Şekil Alacak”, *Vatan*, 16 Ekim 1957, Sayı: 5840.

¹⁰⁸³ “Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1958, Sayı: 12147.

¹⁰⁸⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 14 Mart 1958, İndeks: 2075370, Cilt No: 47, Karar No: 23.

lastik tekerlekle İstanbul bütünlüğünde kaynaşmasını sağlamıştır. Bu kaynaşma, sur içi semtlerinin mahremiyetlerini ortadan kaldırarak tekipleşmiş İstanbul'un ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1959 yılı Temmuz ayında, Saraçhane Meydanının düzenlenmesi çalışmalarına başlanmıştır.¹⁰⁸⁵ Saraçhane Meydanı elli santimetre indirilerek meydanın yol bağlantıları sağlanacaktır.¹⁰⁸⁶ Saraçhane'de Belediye Sarayı'nın karşısındaki binalar yıkılmış, meydan eskisine nispetle üç misli genişletilmiştir.¹⁰⁸⁷ 1960 Nisan ayında ise, Belediye Sarayı civarının yeşil sahalar içinde eski eserler şeklinde düzenlenmesini öngören plan İstanbul Belediye Meclisi tarafından onaylanmıştır. Bu bölgede istismaklar ve yıkımlar yapılmış, yollar ve meydanlar açılmıştır, pratik tamamlandıktan sonra bu bölgenin planı onaylanmıştır.¹⁰⁸⁸ Bu örnek, İstanbul imar uygulamalarında, önce uygula sonra kanuni prosedürü tamamlama örneklerinden birisini oluşturmaktadır. İmar o kadar hızlı ilerlemektedir ki, bu imar hareketini arazide yönetenler işin hukuksal boyutunu sonradan tamamlamaktadırlar.

Taksim ve Sultanahmet Meydan düzenlemelerinde farklı bir yaklaşım ön plana çıkmıştır. Bu meydanlar yeniden düzenlenirken meydana denizin görüleceği şekilde bina yıkımları yapılacaktır. Taksim Meydanı'nda İstanbul Kulübü'nün olduğu bina kaldırılacak ve böylece Taksim Meydanı'ndan denizin görülmesi sağlanacaktır. Meydanda İnönü heykeli için oluşturulan kaideye başka bir heykelin dikilmesi de düşünülmektedir. Sultanahmet Meydanı'nda ise, Ticaret Okulu binası ve Sultanahmet Camii civarındaki binalar kaldırılacak ve burası Marmara'dan gelen gemiler tarafından görülebilecektir. Buraya muazzam bir heykel dikilmesi de düşünülmektedir.¹⁰⁸⁹ Görmek ve göstermek üzerine kurulu, gözün iktidar olduğu bir meydan düzenlemesi mantığı bu dönem imar çalışmalarında başata unsurdur. Görmek ve göstermek şehirde birincil hedef haline geldiğinde, başkalarının görmesini istediklerini sunmaya çalışan siyasetçi-bürokrat-mühendis ve mimar kültürü şehirde hakim olmaya başlamıştır.

Taksim Meydanı konusundaki projeler hakkında bilgiler verilmeye devam etmektedir. Park Otel'in önünden geçen Ayaspaşa Caddesi'nin eğimi Opera binasının önünden itibaren bir miktar indirilecektir. Böylece, tabi hali ile yüksekte kalan Taksim

¹⁰⁸⁵ "Saraçhane Meydanının Tanzimine Dün Başlandı", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1959, Sayı: 3469.

¹⁰⁸⁶ "Saraçhane de 50 cm. İndirilecek", *Vatan*, 10 Temmuz 1959, Sayı: 6550.

¹⁰⁸⁷ "Genişletiliyor", *Yeni İstanbul*, 19 Ocak 1960, Sayı: 3657.

¹⁰⁸⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076331, Cilt No: 61, Karar No: 173.

¹⁰⁸⁹ "Taksim ve Sultanahmed Meydanları", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1957, Sayı: 11849.

Gezisi de Taksim Gazinosu seviyesine indirilecektir. Ayrıca Cumhuriyet abidesi de bugünkü yerinden kaldırılarak Cumhuriyet Caddesi'nin münasip bir yerine yerleştirilecektir.¹⁰⁹⁰ Taksim Meydanı, denizden görülebilen ve denizi gören, hafif eğimle yükselen ve heykellerden arındırılmış büyük bir alan olarak tasavvur edilmektedir. Taksim Meydanı ve deniz manzarası hedefi yeniden inşa edilen İstanbul'da önemli bir hedeftir. Burada verilecek kararlarla, yalnızca bazı binalardan denizin temaşa edilmesi ile kamunun meydandan denizi temaşa etmesi arasında tercih yapılmaktadır. Temaşa etmek, görmek önemlidir; ancak, bu imkân “kamu için mi sağlanacak yoksa bazı binaların imtiyazı olarak mı kalacaktır” sorusu dönemin projelerinin başat sorunu olmuştur. günümüzden bakıldığında parsel sahiplerine denizi temaşa hakkı sağlanmıştır. Görmenin iktidarı mülk sahiplerinin hakkı olarak mahfuz edilmiştir.

1959 yılı Ağustos ayında, Taksim Meydan düzenlemesinde, meydandaki Rum kilisesi vakfı gayrimenkullerinin istimlakine yanaşmadıklarından meydanın Harbiye istikametinde genişletilmesine karar verilmiştir. Burada yapılacak düzenleme ile Taksim Abidesi de on beş metre Harbiye yönüne taşınacaktır.¹⁰⁹¹ 6-7 Eylül olayları sonrası Taksim Meydanı'nda bulunan kilisenin kaldırılması teklifi meydan düzenlemelerinde görünür kılınmak eserler arasında kiliselerin yer almadığını göstermektedir. Ancak, Zapyon Rum Okulu ve Beyoğlu Rum Ortodoks Avatriada Kilise Vakfının bu teklifi reddebilmesi de istimlak konusunda özel mülke ve Müslüman vakıflarında gösterilmeyen bir duruşun sergilendiğini ortaya koymaktadır. Birçok Müslüman vakıf eseri imar için yıkılırken toplumda konsensüs vardır; ancak, Rum Vakfına ait bu yeri yıkılmama gerekçesi dönem siyaseti açısından araştırılması gerekli bir konudur.

Tünel Meydanı, Şişli, Levent, Maçka ve Kurtuluş istikametindeki trafiğin kesişme noktasında bulunmaktadır. 1958 Haziran ayında, Tünel'in Beyoğlu kısmındaki kapısının karşısında trafiği güçleştiren bazı binalar yıkılmıştır.¹⁰⁹² 1959 yılı Eylül ayında bu bölgede devam eden trafik “kördüğümünün çözülmesi” için Tünel Meydanı'ndaki bazı binaların yıkılmasına başlanacaktır.¹⁰⁹³ Tünel Meydanı da yıkılarak lastik tekerlek için açılacaktır. Ancak günümüzden baktığımızda bu meydanda hedeflenen binaların yıkılmadığı görülmektedir.

¹⁰⁹⁰ “Taksim Meydanı Tanzim Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1957, Sayı: 11867.

¹⁰⁹¹ “Taksim Meydanının Alacağı Yeni Şekil”, *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1959, Sayı: 12605.

¹⁰⁹² “Tünelin Beyoğlu Kısmında Yol Genişletildi”, *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1958, Sayı: 12162.

¹⁰⁹³ “Tünel Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Eylül 1959, Sayı: 3542.

1957 yılı Eylül ayında, Tophane Meydan'ındaki imar çalışmaları devam etmektedir. Tophane Sanat Enstitüsü binasının yıkımına başlanmıştır. Enstitü Maçka'da bulunan İtalyan Sefareti'nin binasına taşınmıştır.¹⁰⁹⁴ Tophane-Dolmabahçe arasında tanzim edilecek yol ihaleye çıkartılmıştır.¹⁰⁹⁵ Tophane'de yıkımlar devam ederken dönem basınında, tarihi eserler dışında yıkımlar sonucu açılan yollar ve meydanı gösteren maket yayınlanmıştır.¹⁰⁹⁶ Mimari maketlerin bu dönemki fonksiyonlarından birisi de çok uzun süren imar faaliyetlerinde vatandaşları umutlandırarak, uygulamanın sonuçlarına dikkat çekilmesidir. Hedeflenen asrî şehircilik için bugünün sıkıntıları bertaraf edilebilir. Gelecekte yaşanacak konfor için bugünün sıkıntıları bedel olarak ödenmelidir. Bu iletişim dili, kamu otoritesi ve imarı izlemek dışında çokta rol sahibi olmayan İstanbulluları için bir form haline gelmiştir. Kamu otoritesi imar kararını verdikten sonra gelecekte oluşması planlanan konfor için sabır gerekmektedir.

1959 yılı imar programının tatbikine Mart ayında, Tophane'den başlanmıştır. Tophane Meydanı eğimi fazla olduğu için, yolun seviyesi Kemeraltı ve Dolmabahçe yollarına göre ayarlanacaktır. Meydan oluşturulacak bir rampa ile araçların Rıhtım Caddesi'nden Boğazkesen'e gitmeleri sağlanacaktır.¹⁰⁹⁷ Karaköy Meydanı, 1958 Aralık ayında Tophane'ye bağlanmış bulunmaktadır.¹⁰⁹⁸ Tophane Meydanı, Karaköy Meydanı ile buluşturulduğunda İstanbul, yeni bir aks kazanmış olmaktadır.

Dolmabahçe Meydanı düzenlenecek, Kabataş-Beşiktaş arasındaki yol, yol üzerindeki hafif meyil ve dönemeçler kaldırılarak düz bir hat haline getirilecektir.¹⁰⁹⁹ Lastik tekerlek, eski dönemeçli ve meyilli yolları düzleştirmekte, kendi kültürünü tüm İstanbul'a getirmektedir. Hız İstanbul yollarının yeni belirleyicisidir. Hızın hakim kılınabilmesi için tüm imar çalışmaları yapılmakta, hızın şehre sağlayacağı yeni adab-ı muaşeret yeni İstanbul'un yaşam kültürünü belirleyecektir. 1959 yılı ağustos ayında, Dolmabahçe Meydan'ında trafik düzenlemesi için bir üçgen kavşak oluşturulacaktır.¹¹⁰⁰

1959 yılı Temmuz ayında, Harbiye Meydanı için Milli Müdafaa Vekaleti'nin açtığı proje yarışması sonuçlanmıştır. Birincilik kazanan projeye göre Harbiye'de, ikamet blokları, üç yüz yataklı bir otel, bin kişilik bir sinema, beş yüz veya daha fazla

¹⁰⁹⁴ "Tophane Meydanı", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1957, Sayı: 11888.

¹⁰⁹⁵ "Tophane-Dolmabahçe Arasının Tanzimi İhaleye Çıkartılıyor", *Vatan*, 22 Mart 1958, Sayı: 6087.

¹⁰⁹⁶ "Tophanenin Alacağı Şekil", *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1958, Sayı: 12222.

¹⁰⁹⁷ "1959 İmar Faaliyeti Tophaneden Başladı", *Cumhuriyet*, 17 Mart 1959, Sayı: 12445.

¹⁰⁹⁸ "Karaköy Meydanı Tadil Edilecek", *Yeni İstanbul*, 21 Aralık 1958, Sayı: 3268.

¹⁰⁹⁹ "Dolmabahçe Meydanının Düzenlenmesine Bugün Başlanıyor", *Vatan*, 30 Ekim 1959, Sayı: 6682.

¹¹⁰⁰ "Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 3508.

sayıda arabayı alacak garaj, çarşı ve sergi salonlar oluşturulacaktır.¹¹⁰¹ 1960 yılı Mayıs ayında, Ortaköy-Arnavutköy-Bebek arasındaki sahil şeridinin düzenlenmesine ilişkin plan çalışması tamamlanmıştır. Bu plana göre Lido ile Kuruçeşme arasındaki sahil şeridinde otel gazino gibi büyük turistik tesisler inşa edilecektir.¹¹⁰²

Üsküdar İskele Meydanı'nda istimlak edilen binaların tahliyesine başlanmıştır. Bu bölge esnafı için, çarşı arkasındaki bostan sahasında 200 dükkân inşa edilecektir.¹¹⁰³ Yirmi dükkândan oluşan on blok halinde inşa edilecek dükkânlar emanet usulü ihale edilmişlerdir.¹¹⁰⁴ Esnaf için inşa edilen 144 dükkânın kur'a usulü dağıtımına başlanmıştır.¹¹⁰⁵ 1959 yılında, İstanbul'daki meydan tanzim çalışmaları için İmar Müdürlüğü'nde bir büro oluşturulmuştur. Bu büroda, açılan meydanların civardaki yollarla bağlantıları ele alınacaktır. Büro, Beyazıt, Tarabya, Yeniköy, Bebek, Beşiktaş, Karaköy, Üsküdar ve Eyüp'ünde de dahil olduğu on beş meydan üzerinde çalışma yapmakta ve meydanlara ilişkin maketler hazırlamaktadır.¹¹⁰⁶ Şehirde meydanlar açmak ve eski eserleri ortaya çıkartmak yeterli olmamaktadır. Yıkımlar ve inşa faaliyetleri sonrası ortaya çıkan meydanların yeni yol bağlantıları ve yeni fonksiyonlarının belirlenmesi de İstanbul'un temel meselelerinden birisi haline gelmiştir. Üsküdar'ın organik dokulu imar yapılanması, lastik tekerleğe açılacak yollarla yeni bir form kazanmaktadır. Merkezde yer alan ticari fonksiyonlu yapılar ise yine merkezdeki boş bostanlık sahaya yerleştirilecektir. Üsküdar merkezdeki bu boş bostanlık saha merkezin yeniden tanziminde stok arazi olarak işlev görmüştür. Ancak kapalı çarşı kültürü İstanbul sur içindeki örneklerinde olduğu gibi Üsküdar'da amaçlandığı fonksiyonu ifa etmemiştir. Dar sokakların mahreminde ticarete alışık olan İstanbullular, sokaktan betonarme çarşılarla rağbet göstermemişlerdir.

25 Mayıs 1960 tarihinde, 27 Mayıs askeri müdahalesinden iki gün önce, İstanbul Belediyesi şehirde yürüttüğü imar faaliyetlerine hız verme kararı almıştır. Bu haberin verildiği gazetelerde hızla başlanacak işler sıralanmaktadır.¹¹⁰⁷ Askeri müdahaleden önce imar programı hızla devam etmektedir. Bu haberler askeri müdahaleden bağımsız bir şekilde ilerlemektedir. Dönemin siyasi atmosferinde, siyasal olarak ortaya çıkacak

¹¹⁰¹ "Harbiye Meydanı Projesi Yakında Tatbikata Konuyor", *Yeni İstanbul*, 28 Temmuz 1959, Sayı: 3482.

¹¹⁰² "Ortaköy-Arnavutköy-Bebek Yolunun Tanzimine Başlanıyor", *Vatan*, 7 Mayıs 1960, Sayı: 6819.

¹¹⁰³ "Beyazıt ve Üsküdar Meydanlarının Alacağı Yeni Şekil", *Vatan*, 22 Eylül 1957, Sayı: 5866.

¹¹⁰⁴ "Üsküdar'da 200 Dükkân İnşa Ediliyor", *Vatan*, 27 Eylül 1957, Sayı: 5871.

¹¹⁰⁵ "Üsküdar Esnafına Dükkân Tevzi Ediliyor", *Vatan*, 21 Temmuz 1959, Sayı: 6561.; "Üsküdar Esnafına Dükkân Tevzi Ediliyor", *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹¹⁰⁶ "Meydanlar Tanzim Ediliyor", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1959, Sayı: 12533.

¹¹⁰⁷ "İmar Faaliyetlerine Yeniden Hız Verildi", *Vatan*, 25 Mayıs 1960, Sayı: 6837.

akıbetten kimse haberdar değildir. Belediye faaliyetlerine el koyan askeri yönetim, imar işlerinde Teknik Üniversite, Güzel Sanatlar Akademisi ve mesleki teşekküllerden oluşacak uzmanlara danışarak devam etme kararı vermiştir.¹¹⁰⁸ Uzmanların onay verdiği, şehrin acil ihtiyacı olan yol çalışmalarına başlanma kararı alınmıştır.¹¹⁰⁹ 1960 yılı Haziran ayının sonlarında, Üsküdar Meydanı tanzim çalışmaları tamamlanmak üzeredir.¹¹¹⁰ Atatürk Bulvarı'nda inşa edilecek olan manifaturacılar çarşısı inşaatı belediye tarafından onaylanmıştır.¹¹¹¹ 1960 yılı Ağustos ayında, Sultanahmet ve Ayasofya camileri civarına araçlar park etmekte ve moloz yığınları bırakılmaktadır. Bu çirkin manzaranın ortadan kaldırılması için; otomobil, otobüs, kamyon ve her çeşit vasıtanın park etmesi yasaklanmıştır.¹¹¹² 1960 yılı Aralık ayında, 1961 yılı Belediye bütçesinin imar faslına yüz kuruş tahsisat ayrılarak İstanbul'da devam eden tüm imar yatırımlarının yeni belediye yönetimi gelene kadar durdurulduğu açıklanmıştır.¹¹¹³ Yönetime le koyan askerler ilk aylarda işlerin aksamamasını hedeflemişler, ancak görevden alınan Menderes'in oluşturduğu imar çalışmalarını sürdürememiştir. Hem uygulanan çalışmalardan dolayı ortaya çıkan muhalefet yönlendirilmekte hem de uygulamanın riski sivillere bırakılmaktadır.

4.3.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul'u Fethi: İstanbul'un Karayolları

İstanbul'da Menderes döneminde en önemli imar faaliyetleri yol yapım çalışmalarında gösterilmiştir. Yol açmak ve semtleri ve şehirleri birbirine bağlamak, mekânı lastik tekerlekle ulaşılabilir kılmak bu dönemin en başat faaliyetleridir. İmar ve istimlak bütçeleri ve istimlakın oluşturduğu muhalefeti önemsemeyen Menderes İstanbul'u bir şantiye sahasına çevirmiştir. Ülkemizdeki sağ politikacıların en övündükleri unsur olan “şehirlerin şantiyeye çevrilmesi”, sabık iktidara verilen en önemli mesajdır. Ancak şantiyelerle övünme hali şehirde dönemsel üretim ve mobilizasyonu kamu kaynakları ile sağlarken, dönemin temel tercihleriyle şehirlerin inşa edilmesine ön ayak olmaktadır.

¹¹⁰⁸ “İmar İşlerinde Fikri Sorulacak Uzmanların”, *Yeni İstanbul*, 18 Haziran 1960, Sayı: 3803.

¹¹⁰⁹ “Şehrimizde İmara Devam Ediliyor”, *Vatan*, 23 Haziran 1960, Sayı: 6883.

¹¹¹⁰ “Üsküdar Meydanı'nın Tanzimi Bitmek Üzeredir”, *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1960, Sayı: 3808.

¹¹¹¹ “Atatürk Bulvarında Yeni Çarşı”, *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1960, Sayı: 12939.

¹¹¹² “Sultanahmet Meydanına Taşıt Bırakılmıyacak”, *Yeni İstanbul*, 3 Eylül 1960, Sayı: 3880.

¹¹¹³ “İmar Faaliyetine Devam Edileceği Haberi Asılsız”, *Yeni İstanbul*, 5 Aralık 1960, Sayı: 3973.

27 Ekim 1957’de yapılan milletvekilliği seçimleri öncesinde İstanbul’un imar çalışmaları hızlanmıştır.¹¹¹⁴ 1957 yılı Eylül ayında, Eminönü-Unkapanı yolunda binaların yıkım işlemleri tamamlanmış ve molozlar tahliye edilmiştir. Bu yolun otuz iki metre genişliğinde araç kısmı açılacak, trotuarlar bu kısımdaki binaların yıkından sonra açılacaktır.¹¹¹⁵ 1958 Haziran ayında, Eminönü-Unkapanı yolunun birinci kısmı tamamlanmıştır.¹¹¹⁶ Beyazıt-Aksaray yolu açılmış, yolun yokuş kısmının ortadan kaldırılması için yol yeniden sökülüştür. Yokuştan alınan altmış santimetre yüksekliğindeki hafriyat, yolun Aksaray tarafına taşınacaktır. Topkapı-Aksaray arasında ise yol kazılarak aşağıya indirilmektedir.¹¹¹⁷ 1957 yılı Ağustos ayında, Beyazıt-Saraçhane yolunun açılmasına karar verilmiştir. Bu arada, Şehzadebaşı Camii çevresindeki binalar da yıkılarak “bütün ihtişamı ile meydana” çıkartılacaktır.¹¹¹⁸ 1958 yılı Nisan ayında, Fen Fakültesi’nin önünden başlayarak Edirnekapı-Beyazıt arasını bağlayacak yol beton asfalt olarak inşa edilmek için ihale edilmiştir.¹¹¹⁹ 1959 yılı Ağustos ayında Edirnekapı-Saraçhanebaşı yolu inşaatına başlanacaktır.¹¹²⁰ Saraçhane-Edirnekapı yolunun inşaatına başlanmıştır, Fatih’ten Edirnekapı’ya giderken sağda bulunan üç ve dördüncü adalarda bulunan binalardan bazılarının ön kısımları yıkılacaktır.¹¹²¹ Saraçhane-Fatih arasındaki yolun toprak tesviyesi tamamlanmış ve beton dökümüne başlanmıştır.¹¹²² 1960 Nisan ayında, Saraçhane-Unkapanı arasındaki yolun beton asfalt olarak elli metre genişletilmesine karar verilmiştir.¹¹²³ Bu yolun ihalesi, 1960 yılı Mayıs ayında yapılmıştır.¹¹²⁴ Artık sur içi İstanbul’un tüm semtleri cetvellerle çizilmiş yollarla birbirine bağlanmıştır. Geometrik yolların açılması, organik imarla gelişmiş İstanbul’da yaşam ve üretimin formlarını dönüştürmektedir. Tanzimat’tan beri süre gelen İstanbul’un imar edilmesi ve asrî bir şehir yapılması hedefi Menderes tarafından bu yollarla başarılmış olmaktadır.

¹¹¹⁴ 27 Ekim 1957’de yapılan milletvekilliği seçimleri öncesinde İstanbul’un imar çalışmaları hızlanmıştır. Seçimlerden sonra aksayan ve bırakılan işler için, dönem basınında eleştiriler yapılmaktadır. Kızıltoprak Kayışdağı Caddesi civarındaki on üçe yakın sokakta seçimlerden önce başlayan hummalı çalışma, seçim sonrası askıya alınmıştır. Çalışma yapılan sokaklar harabe bir halde belediye çalışanlarını beklemektedir.

¹¹¹⁵ “Eminönü-Unkapanı Servis Yolunun İnşasına Başlanıldı”, *Cumhuriyet*, 17 Eylül 1957, Sayı: 11904.

¹¹¹⁶ “Birinci Kısım Sona Erdi”, *Vatan*, 21 Haziran 1958, Sayı: 6176.

¹¹¹⁷ “Beyazıt-Topkapı Yolu Kazılıp Tesviye Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 25 Haziran 1957, Sayı: 2733.

¹¹¹⁸ “Beyazıt-Saraçhane Yolu da Açılacak”, *Vatan*, 27 Ağustos 1957, Sayı: 5840.

¹¹¹⁹ “Edirnekapı Yolu İçin 8.600.000 Lira Harcanacak”, *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1958, Sayı: 12116.

¹¹²⁰ “Edirnekapı-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatına Yarın Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 12580.

¹¹²¹ “Saraçhane-Edirnekapı Yolu İnşaatı Devam Ediyor”, *Vatan*, 30 Ağustos 1959, Sayı: 6601.

¹¹²² “Beton Dökülüyor”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1959, Sayı: 3608.

¹¹²³ “Saraçhane-Unkapanı Yolu”, *Vatan*, 19 Nisan 1960, Sayı: 6802.

¹¹²⁴ “Saraçhanebaşı-Unkapanı Yolunun Dün İhalesi Yapıldı”, *Vatan*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 6825.; “Saraçhanebaşı-Unkapanı Yolu Beton Olacak”, *Yeni İstanbul*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 3770.

1958 yılı içerisinde, İstanbul'daki imar çalışmalarının yüz seksen sekizi yol inşasında gerçekleşmektedir. Bu yollardan büyük olanları şunlardır: İstinye-Yeniköy, Arnavutköy-Bebek, Tophane-Karaköy, Tophane-Dolmabahçe, Eminönü-Unkapanı, Sirkeci-Florya, Yedikule-Topkapı, Bağdat Caddesi, Nuhkuyusu.¹¹²⁵

İstanbul cihetindeki geniş bulvarların hepsi Aksaray Meydanı'nda buluşmuşlardır.¹¹²⁶ Altmış metre genişlikteki Vatan Caddesi, elli metre genişlikteki Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı ve Florya Sahil yolu bağlantısı Aksaray Meydanı'nda kavşak oluşturmuştur. Aksaray-Yenikapı arasında açılan bulvarın yer altı tesisleri tamamlanmıştır. Yolun asfaltlanmasına başlanmıştır.¹¹²⁷ Ankara Caddesi'nin Cağaloğlu Camii'nden Divanyolu'na kadar olan kısmı genişletilecektir. Divanyolu'da Aksaray Caddesi'nin devamı olarak genişletilecektir.¹¹²⁸ Sirkeci'nin, Demirkapı mevkiinden başlayacak elli metre genişliğinde bir yolla Ayasofya Meydanı'na oradan Cankurtaran mevkiine inerek Florya Sahil yoluna bağlanmasını öngören plan tasdik olmuştur.¹¹²⁹ Londra Asfaltı-Topkapı birleşimini surları takip ederek Yedikule'ye otuz metre genişliğinde bağlayacak olan yol ihale edilmiştir.¹¹³⁰ 1958 yılı Temmuz ayında, Yedikule-Eyüp arasında elli metre genişliğinde inşa edilen yol çalışmaları devam etmektedir.¹¹³¹ 1957 yılı Haziran ayında, İstanbul'un imarının hızlandırılması için Başvekil Menderes emir vermiştir. Bu emir çerçevesinde çalışmalar hızlandırılmış, Florya-Eminönü yolunun Sarayburnu civarında sahil doldurulmaktadır.¹¹³² 1957 yılı Eylül ayında, Eminönü-Florya sahil yolu, Yedikule'ye varmış durumdadır. Gülhane-Sirkeci arasının açılması için buradaki ambarların taşınmasına başlanılmıştır.¹¹³³ 1959 Eylül ayında, Sirkeci-Yedikule yolu inşaatı tamamlanmak üzeredir, yıl sonuna kadar Zeytinburnu'na ulaşılacaktır.¹¹³⁴ Bu yolda yer alan Sarayburnu köprüsünün inşaatı tamamlanmıştır.¹¹³⁵ Bakırköyü'nde çarşuyu Baruthane plajına bağlayan yolun 50 metreye genişletilmesi kararı alınmıştır.¹¹³⁶ Yol çalışmaları yalnızca sur içinde devam etmemekte, aynı zamanda sur dışından da tüm İstanbul'u fethetmektedir. Bu yollarda

¹¹²⁵ “Şehir Yolları İçin 86 Milyon 660 Bin Lira Yatırım Yapıldı”, *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1958, Sayı: 12238.

¹¹²⁶ “Yenikapı ve Aksaray, Her Tarafa Bulvar ile Bağlandı”, *Yeni İstanbul*, 25 Kasım 1957, Sayı: 2883.

¹¹²⁷ “Aksaray-Yenikapı Yolu”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.

¹¹²⁸ “Divanyolu Genişletilecek”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1957, Sayı: 11834.

¹¹²⁹ “Gülhane Parkı ve Topkapı Sarayı Çevre Yolu”, *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1958, Sayı: 12115.

¹¹³⁰ “Topkapı-Yedikule Yolu 6.667.610 Liraya İhale Edildi”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1958, Sayı: 12150.; “Topkapı-Yedikule Yolu İhale Edildi”, *Vatan*, 23 Mayıs 1958, Sayı: 6147.

¹¹³¹ “Yedikule-Eyüp Yolu”, *Vatan*, 31 Temmuz 1958, Sayı: 6212.

¹¹³² “Florya Yolu”, *Yeni İstanbul*, 27 Haziran 1957, Sayı: 2735.

¹¹³³ “Eminönü Florya Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1957, Sayı: 11908.

¹¹³⁴ “Sirkeci-Yedikule Sahil Yolu 29 Ekimde Trafığe Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 25 Eylül 1959, Sayı: 3541.

¹¹³⁵ “Bir Asfalt Kaldı”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1959, Sayı: 3626.

¹¹³⁶ “Bakırköy-Baruthane Yolu”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 11848.

merkezi şehirlerarası yola bağlanarak İstanbul semtlerinin hem birbirleriyle hem de tüm ülkeyle bütünleşmesi sağlanmaktadır. Ulaşılabilir olmak İstanbul'daki yerel mahremiyet algılarını kökünden değiştirmektedir. Bu yeni şehir yapısının oluşturduğu toplumsal ve siyasal yapı ülkenin geleceğini şekillendirecektir.

Londra Asfaltı-Topkapı bağlantısındaki eğimin giderilmesi için yol yeniden inşa edilerek bir metre yetmiş santimetre doldurulacaktır. Bu iş için yolun etrafındaki direkler sökülüştür.¹¹³⁷ İnşaat işleri tamamlanmaktadır, daha sonra bu işler revize edilmektedir. Yoldaki eğim, yol inşaat tamamlandıktan sonra mı fark edilmiştir? Bu haber gazetelerde yer alırken hiç kimse kamunun zarara uğratılmasını gündem yapmamaktadır. İmar haberleri yalnızca yapılacakları müjdeler mahiyette veya siyasal gerekçelerle eleştiri mahiyetinde kaleme alınmaktadır. İmar haberleri genellikle tarihsel süreklilikten yoksun bir biçimde haberleştirilmektedir. Geçmiş ve gelecek bağlantısı proje bütünlüğünde kurulmamakta, geçmiş yalnızca siyasal eleştirilerde hatırlanmaktadır.

Beyazıt-Eminönü arasında açılacak yok uzun zamandır İstanbulluların gündeminde yer almaktadır. Bu yol Beyazıt'taki Dişçilik Mektebi'nden başlayacak Eminönü'nde Rüstempaşa Camii'ne ulaşacaktır. Otuz metre genişliğinde olacak yol için Dişçilik Mektebi de dahil olmak üzere iki yüz kırk üç bina istimlak edilecektir.¹¹³⁸ Beyazıt, Eminönü arasını altı yüz metre mesafeye indirecek olan yolun iki yüz milyon liraya mal olacağı ve Nisan 1960 tarihinde inşaatına başlanacağı belirtilmektedir.¹¹³⁹ Açılacak yol için on milyon liralık bir tahsisat gelmiş, yol güzergahındaki bina sahiplerine istimlak tebligatı gönderilmiştir.¹¹⁴⁰

İstanbul'un Nazım Planı tamamlandığı için bu plana göre ana caddelerin açılmasına başlanmıştır. Karaköy-Boğaziçi Sahil yolu ve Boğaz tepelerinin arkasından geçen ve sahile inen iltisak (bağlantı) yolları açılacaktır. Bu çerçevede Zincirlikuyu-Yıldız-Barbaros Meydanına inen 50 metrelik yolunun çalışmaları devam etmektedir. Zincirlikuyu Levent istikametindeki yol, otuz metre olarak İstinye'ye kadar devam edecektir. Boğaz Sırtlarından Büyükdere'ye kadar uzanan otuz metrelik yol Hacıosman Bayırı'nın ortasına kadar varmıştır. Rumeli yakası sahil yolu ise: Karaköy-Ortaköy, Ortaköy-Bebek, Bebek-Sarıyer, Sarıyer-Kavaklar, Şişli-Büyükdere, (a- İstinye

¹¹³⁷ "Londra Asfaltı Yükseltiliyor", *Cumhuriyet*, 5 Haziran 1958, Sayı: 12163.

¹¹³⁸ "Büyük Yol", *Yeni İstanbul*, 16 Şubat 1960, Sayı: 3686.

¹¹³⁹ "Beyazıt-Eminönü Arasında Mesafe 600 Metreye İnecek", *Yeni İstanbul*, 23 Mart 1960, Sayı: 3721.

¹¹⁴⁰ "Beyazıt-Eminönü Yolunun Açılmasına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 20 Nisan 1960, Sayı: 12838.

Bağlantısı, b- Tarabya Bağlantısı), Kilyos Bağlantısı olmak üzere altı parçada ele alınarak inşa edilecektir.¹¹⁴¹ Bu büyük yol projesi haritalı bir şekilde, 1957 seçimlerinin yapıldığı Eylül ayı içerisinde yayınlanmıştır. Seçim öncesi imar çalışmaları büyük projeler halinde kamuoyu ile paylaşılmaktadır. 1958 yılı Temmuz ayında Boğaz yolunda da çalışmalar devam etmektedir. Yol denizden doldurularak inşa edilmektedir.¹¹⁴² Beyoğlu yakasının imar çalışmaları Beşiktaş'ın ana yolların kesişim merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Boş alanlarda inşa edilen yeni İstanbul için yeni ve büyük yollar açılmaktadır. Yolların bu kadar büyük açılması döneminde anlamsız bulunmaktadır. Ancak bu büyük yollar şehrin gelecekte alacağı form hakkında bilgi vermektedir.

1958 yılı Aralık ayında, İstiklal Caddesi'ne paralel ikinci bir cadde açılması projesi tekrar gündeme alınmıştır. Azapkapı'da bulunan, Abanoz Sokağı ve Hacı Bayram Sokağı'ndan Şişhane'ye kadar açılacak bu yol için iki bin binanın istimlakı yapılacaktır.¹¹⁴³ Azapkapı ile Taksim arasında açılacak yol güzergahı ile ilgili belediye iki çalışma yapmış, şimdi bu ikisini birleştiren bir üçüncü çalışma ile yol güzergahına karar verilecektir.¹¹⁴⁴ 1959 yılı Nisan ayında, yol güzergahında bulunan 370 binanın istimlakine başlanacaktır.¹¹⁴⁵ Yol çalışmasına istimlak söz konusu olmayan Azapkapı-İngiliz Konsoloslugu arasında başlanacaktır.¹¹⁴⁶ Yol çalışmasının etütlerine başlanmıştır. Balık, Topçekenler, Balo, Abanoz, Süslüsaksı ve Kurabiye sokakları kısmen veya tamamen yıkılacaktır.¹¹⁴⁷ İmar sırasının Beyoğlu'na geldiği haberi gazetelerde yer almıştır. İmar çalışmasında öncelikle yollar açılacaktır, açılacak ilk yol ise Azapkapı-Tepebaşı yolu olacaktır.¹¹⁴⁸ 1959 Eylül ayında, Taksim-Azapkapı yolunun istikameti, yol maliyetini artırdığı gerekçesiyle yeniden belirlenecektir. Bu nedenle, şimdilik istimlakli düşünülen binaların istimlak edilmesinden vazgeçilmiş, az masraflı bir yol projesi üzerinde çalışılması kararına varılmıştır.¹¹⁴⁹ Bu haberden bir ay sonra, bu yolun inşaatına beş gün sonra başlanacağı haberi gazetelerde yer almıştır.¹¹⁵⁰ 1960 yılı Mart ayında, maddi imkânsızlıklar nedeniyle Taksim-Azapkapı yolunun açılmayacağı

¹¹⁴¹ “İlk Planda Tanzimi Kararlaştırılan Boğaz Sahil ve Kara Yolları”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1957, Sayı: 11889.

¹¹⁴² “Boğaz Yolu”, *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1958, Sayı: 3114.

¹¹⁴³ “İstiklal Caddesine Paralel İkinci Bir Cadde Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1958, Sayı: 3260.; “Taksim-Şişhane Arasında Yeni Bir Yol Açılacak”, *Vatan*, 14 Aralık 1958, Sayı: 6348.

¹¹⁴⁴ “Azapkapı İle Taksim Arasında Açılacak Yol”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1959, Sayı: 12470.

¹¹⁴⁵ “Azapkapı-Taksim Yolu İçin Hazırlıklar”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1959, Sayı: 12471.

¹¹⁴⁶ “Taksim-Azapkapı Yoluna Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1959, Sayı: 12478.

¹¹⁴⁷ “Azapkapı-Taksim Yolu Etütlerine Başlandı”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1959, Sayı: 12510.

¹¹⁴⁸ “Azapkapı-Tepebaşı Yolunun Açılmasına Başlanacak”, *Yeni İstanbul*, 29 Temmuz 1959, Sayı: 3483.

¹¹⁴⁹ “Taksim-Azapkapı Yolu Yeniden Tesbit Edilecek”, *Vatan*, 18 Eylül 1959, Sayı: 6620.

¹¹⁵⁰ “Azapkapı-Taksim Yolu İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1959, Sayı: 12647.

haberleri dönem basınında yer bulmuştur. Yürütülen yol çalışmalarının çokluğu nedeniyle, istimlak ve inşa bütçeleri belediye tarafından karşılanamamaktadır.¹¹⁵¹ 1959 Nisan ayının sonunda, Tophane-Boğazkesen yolunun trotuarları döşenmekte olup, trafiğe açılacaktır.¹¹⁵² Yolun çalışmaları bitmek üzeredir, yakında taksi ve dolmuşlar bu yol üzerinden İstiklal Caddesi'ne bağlanacaktır.¹¹⁵³ Tophane-Dolmabahçe arasında otuz metre genişliğinde yol açılacak, yol ile deniz arasında tesis edilecek park sahaları sayesinde deniz manzarası da sağlanmış olacaktır.¹¹⁵⁴ Tophane-Dolmabahçe yolu dört metre aşağıya indirilecektir.¹¹⁵⁵ Rıhtımla aynı hizaya indirilecek yol sayesinde, denizle yol arasında düz alanlar oluşmuş olacaktır. Tophane-Kabataş yolunun kanalizasyon su ve elektrik boruları döşenmektedir, yakında asfaltlanarak trafiğe açılacaktır.¹¹⁵⁶ Tophane-Dolmabahçe yolu, 1958 yılı Ekim ayında araçların kullanımına açılmıştır.¹¹⁵⁷ Yol açılmıştır, ancak yol çalışması sırasında bazı binalarda hasarlar meydana gelmiştir. Bu nedenle, yol kenarına istinat duvarları çekilerek, binaların duvar bitimine kadar tahliyesine başlanmıştır.¹¹⁵⁸ Bu yol beton zemin olarak kullanıma açılmıştır, şimdi yolun asfaltlanma çalışmalarına başlanılmıştır.¹¹⁵⁹ 1958 yılı Nisan ayında, Karaköy Kemeraltı ve Domuz sokaklarda yapılan yıkımlara devam edilmektedir, bu yıkım sonrası Karaköy-Tophane birbirine bağlanmış olacaktır.¹¹⁶⁰ Yıkımlar devam ederken Tophane-Karaköy yolunun ihalesi de yapılmıştır.¹¹⁶¹ 1958 yılı Temmuz ayında, Karaköy-Azapkapı Caddesi'nin açılması için istimlak edilen binaların yıkımına başlanacaktır.¹¹⁶² 1959 yılı Mayıs ayına gelindiğinde, yol projesinin ve maketi hazırlanmıştır.¹¹⁶³ Neredeyse bir yıl geçmesine rağmen fiili yıkım ve yol çalışmasına başlanamamıştır. 1959 yılı Temmuz ayında, iki kilometre uzunluğunda, otuz metre genişliğinde açılacak yol için ilk etapta kırk gayrimenkul istimlak edilecektir.¹¹⁶⁴ 1959 Aralık ayı sonuna gelindiğinde, Dolmabahçe-Gümüşsuyu arasında açılan yol tamamlanmak üzeredir.¹¹⁶⁵ 1957-1960 arası Beyoğlu yakasının eski semt

¹¹⁵¹ "Taksim-Azapkapı Yolu Bu Yıl Açılmıyor", *Yeni İstanbul*, 9 Mart 1960, Sayı: 3707.

¹¹⁵² "Tophane-Boğazkesen Yolu Bugün Trafiğe Açılıyor", *Yeni İstanbul*, 28 Nisan 1959, Sayı: 3394.

¹¹⁵³ "Tophane-Boğazkesen Yolu Yarın Açılıyor", *Cumhuriyet*, 7 Haziran 1959, Sayı: 12525.

¹¹⁵⁴ "Tophane-Dolmabahçe Arasının Alacağı Yeni Şekil", *Cumhuriyet*, 25 Mart 1958, Sayı: 12093.

¹¹⁵⁵ "Tophane-Dolmabahçe Yolu 4 Metre İndiriliyor", *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1958, Sayı: 12142.

¹¹⁵⁶ "Alçalıyor", *Yeni İstanbul*, 9 Temmuz 1958, Sayı: 3103.

¹¹⁵⁷ "Tophane-Dolmabahçe Yolunun Bir Şeridi Açıldı", *Yeni İstanbul*, 9 Ekim 1958, Sayı: 3195.; "Dolmabahçe Yolunun 2. Şeridi de Açıldı", *Yeni İstanbul*, 11 Ekim 1958, Sayı: 3197.

¹¹⁵⁸ "Tophane'de Tehlikeli 60 Bina Tahliye Ettiriliyor", *Vatan*, 8 Şubat 1959, Sayı: 6402.

¹¹⁵⁹ "Asfaltlanıyor", *Cumhuriyet*, 25 Mayıs 1959, Sayı: 12512.

¹¹⁶⁰ "Kapatılan Yol", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1958, Sayı: 12121.

¹¹⁶¹ "Yeni Tophane Karaköy Yolu İhale Edildi", *Vatan*, 29 Nisan 1958, Sayı: 6123.

¹¹⁶² "Karaköy-Azapkapı Caddesi de Açılıyor", *Yeni İstanbul*, 25 Temmuz 1958, Sayı: 3119.

¹¹⁶³ "Taksim-Azapkapı Yolu Projesi Hazırlandı", *Vatan*, 2 Mayıs 1959, Sayı: 6484.

¹¹⁶⁴ "Azapkapı-Taksim Yolu İnşaatına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1959, Sayı: 12553.

¹¹⁶⁵ "Dolmabahçe-Gümüşsuyu Yolu Tamamlanmak Üzere", *Yeni İstanbul*, 29 Aralık 1959, Sayı: 3636.

yerleşimlerinde büyük yol çalışmaları sürmektedir. Hem eski yerleşimler içi hem de Beyoğlu'nu diğer semtlere bağlayan yollarda hummalı bir çalışma yürütülmektedir. Gazete haberleri üç yıl içerisinde takip edildiğinde, haberlerin veriliş sıklıkları ve tehir edilen proje sonlandırma tarihleri dönemin İstanbulluların maruz kaldığı imar çalışmalarının süreci konusunda bilgi vermektedir. Her yer yıkılmakta ve yeniden inşa edilmektedir. Bu çalışmalar, 1950'lili yıllarda nispeten boş tarla olan Cihangir ve Gümüşsuyu mahallelerinin gelişme akslarını ortaya çıkartmaktadır.

1959 yılı Ağustos ayında, Ortaköy'den Etiler'e iki bin dört yüz metre uzunluğunda yirmi metre genişliğinde bir yol açılacaktır.¹¹⁶⁶ İki semti birbirine bağlayacak, Portakal Yokuşu yolunun ihalesi yapılmıştır.¹¹⁶⁷ 1957 yılı Eylül ayında Okmeydanı-Hasköy yolunun inşaatı ihale edilmiştir.¹¹⁶⁸

1958 yılı Ocak ayında, İstanbul-İzmit yolunun, Küçükalyalı-Üsküdar arasındaki tünel de tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Bu yolun yapılması ile İstanbul-İzmit arası bir saate inmiştir.¹¹⁶⁹ Bu yol, İstanbul'un Anadolu yakası etki alanını belirlemiştir. Kolay ulaşılabilir olan Kartal, Pendik istikameti yeni İstanbul yapılanmasının şifrelerini vermektedir. 1959 yılı Mart ayında İstanbul Belediye Encümeni, Bağdat Caddesi'nin istikamet planını görüşmüş, 30 metre olması düşünülerek yolun Ankara asfaltının bu bölge trafiğine etkisi göz önünde tutularak 24 metre olarak açılmasına karar verilmiştir.¹¹⁷⁰ 1959 Eylül ayında ise, Bağdat Caddesi'nde sürdürülen yol çalışmaları bir hayli ilerlemiştir, Ekim ayında bin beş yüz metrelik, Kasım ayında ise iki bin beş yüz metrelik kısmı tamamlanmış olacaktır.¹¹⁷¹ 1960 yılı Mayıs ayında, Bağdat Caddesi'nde sürdürülen çalışmalar hala tamamlanmamıştır. Bu nedenle Suadiye ve Kızıltoprak'ta bulunan yazlık evler kiracı bulamamaktadır.¹¹⁷² İmar çalışmalarının sürmesi şehrin sosyal ve iktisadi hayatını da bire bir etkilemektedir. Bu yol çalışmasının basında yer alması üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün, çalışma alanında incelemelerde bulunmuş ve çalışmanın hızlanacağını beyan etmiştir.¹¹⁷³

İstanbul'da yeni yol çalışmaları devam ederken, açılan yollarda da tahribatlar meydana gelmektedir. Bir kısmı inşa hatalarından bir kısmı da kullanımdan

¹¹⁶⁶ "Ortaköyden Etilere Direkt Bir Yol Açılıyor", *Vatan*, 14 Ağustos 1959, Sayı: 6585.

¹¹⁶⁷ "İhale Edilen Yol İnşaatı", *Vatan*, 4 Eylül 1959, Sayı: 6606.

¹¹⁶⁸ "Okmeydanı-Hasköy Yolu İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 17 Eylül 1957, Sayı: 11904.

¹¹⁶⁹ "Karayolu Tüneli", *Vatan*, 5 Ocak 1958, Sayı: 6011.

¹¹⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 27 Mart 1959, İndeks: 2075841, Cilt No: 55, Karar No: 155.

¹¹⁷¹ "Bağdat Caddesi ve Florya Sahil Yolu İnşaatı", *Vatan*, 25 Eylül 1959, Sayı: 6627.

¹¹⁷² "Bağdat Caddesi Haziran Ayında da Trafiğe Açılamıyacak", *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1960, Sayı: 12857.

¹¹⁷³ "Yol İnşaatına Hız Veriliyor", *Vatan*, 18 Mayıs 1960, Sayı: 6830.

kaynaklanan bu yol tamirleri dönem dönem belediye tarafından gerçekleştirilmektedir.¹¹⁷⁴ Yeni yapılan yolların çökmesi, yapılan çalışmaların hızı kadar kalitesinin sorgulanmadığını göstermektedir. Dönemin Türkiye'sinin karayolu inşaatlarında iş yapma standartları ve kalitesi tam oturmamıştır.

Şehirde büyük yol çalışmaları devam ederken, tamamlanan yolların üst kısımlarının asfaltlanması işi de ihale edilerek gerçekleştirilmektedir. Yol çalışması bittikten sonra asfaltlama çalışmaları başlamaktadır.¹¹⁷⁵ İstanbul'da büyük yol projeleri inşa edilirken, şehrin ara sokakları da parke ile yapılmaktadır. Sarıyer ve Beşiktaş'ta otuz beş sokağa parke döşenecektir.¹¹⁷⁶ Yollara bitişik olarak istimlak edilen yerler düzenlenerek parke ile kaplanmaktadır. Ankara Caddesi, Saraçhanebaşı, Edirnekapı, Salıpazarı ve Bebek'e giriş kısmında bu uygulamalar tamamlanmıştır.¹¹⁷⁷ Yol açılması işi yalnızca yıkım veya yol yüzeyinin tesviye edilmesi değildir. Aynı zamanda yolun asfaltlanması, sanat yapıları, ışıklandırılması ve tabelalandırılmasıyla oluşan bütüncül bir çalışmadır.

Yolların açılmasının aciliyeti nedeniyle bina yıkımlarında dinamit kullanımına başlanmıştır. Aksaray yolundaki Simkeşhane'nin yıkılmasında dinamit kullanılmıştır.¹¹⁷⁸ Dinamit kullanımı şehir içi meskun alanlarda sadece yıkılması hedeflenen binalar dışındaki binalara da zarar verebilmektedir. İmar çalışmaları aciliyet gerektirdiğinden gerektiğinde şehir içinde bu risk de alınmaktadır.

1960 yılına gelindiğinde belediye bütçesi, İstanbul'da yürütülen imar çalışmalarını karşılamaya yetmemektedir. İstimlak ve inşaat çalışmalarının maliyetini karşılayamayan belediye, yavaş yavaş bazı projeleri iptal etmekte ve başlanılan projelere de ara vermektedir.¹¹⁷⁹ Tüm bu şartlara rağmen İstanbul'da yeni yol çalışmalarına dönem basınında rastlanmaktadır.¹¹⁸⁰

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden iki gün önce gazetelerde yer alan haberler İstanbul Belediyesi'nin imar çalışmalarındaki projeksiyonunu ortaya koymaktadır.

¹¹⁷⁴ “Tamir Edilecek Ana Trafik Yolları”, *Vatan*, 19 Ekim 1957, Sayı: 5893.; “Tamir Edilecek Yollar”, *Vatan*, 2 Şubat 1958, Sayı: 6039.; “Şehirde Tamir veya İnşa Edilecek Sokaklar”, *Vatan*, 1 Ağustos 1958, Sayı: 6213.; “Şehirde 500'den Fazla Sokak Tamire Muhtaç”, *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1960, Sayı: 3751.

¹¹⁷⁵ “Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 3508.; “Anadolu Yakası Yollarına 3.785.144 Lira Ayrıldı”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1959, Sayı: 3510.

¹¹⁷⁶ “Sarıyer ve Beşiktaşta 35 Sokak Parke Olarak İnşa Edilecek”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1958, Sayı: 12158.; “İhale Edilen Yol İnşaatı”, *Vatan*, 4 Eylül 1959, Sayı: 6606.

¹¹⁷⁷ “İstimlak Edilen Yerlerin Yola Giden Kısımları Parkeleniyor”, *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1957, Sayı: 11873.

¹¹⁷⁸ “Aksaray Yolundaki Dinamitleme Ameliyesine Başlandı”, *Vatan*, 26 Ağustos 1957, Sayı: 5839.

¹¹⁷⁹ “Taksim-Azapkapı Yolu Bu Yıl Açılmıyor”, *Yeni İstanbul*, 9 Mart 1960, Sayı: 3707; “Rumelikavağı-Yenimahalle Yol İnşaatı Durdu”, *Vatan*, 10 Mart 1960, Sayı: 6764.

¹¹⁸⁰ “Beyazıt-Eminönü Arasında Mesafe 600 Metreye İnecek”, *Yeni İstanbul*, 23 Mart 1960, Sayı: 3721.

Azapkapı-Taksim yolunun inşaatına başlanacak, Saraçhane-Unkapanı yolu Ekim 1960'da tamamlanacak ve Haziran 1960'ta Beyazıt Meydanı'nın tanzimine girişilecektir.¹¹⁸¹

27 Mayıs 1960 askeri darbe sonucu Menderes hükümeti iktidardan devrilmiştir. Bu iktidar değişikliği yerel yönetimlere kadar ulaşmıştır. Yerel yönetimlere de askerler atanarak yönetsel süreçler idare edilmektedir. İstanbul Belediyesi'nin başına gelen askeri yönetim, İstanbul'da sürdürülen imar işleri için akademisyenler ve uzmanlardan oluşan bir heyet meydana getirilecektir.¹¹⁸² Askeri yönetim, İstanbul'da tetkik edilen bazı işlerin ikmaline başlamıştır. Karaköy-Azapkapı arasındaki çalışmalar başlayacaktır, Küçük Ayasofya Caddesi'nin tanzimi tamamlanmıştır. Şehzadebaşı-Beyazıt yolunun tamamlanması içinde çalışmalara başlanacaktır.¹¹⁸³ 1960 yılı temmuz ayında, Edirnekapi-Saraçhane yolunun inşasının tamamlanması işine tekrar başlanmıştır.¹¹⁸⁴

Askeri dönemde, İstanbul belediyesi yol çalışmalarında kendi araçlarını kullanarak tasarruf etme kararı almıştır. Bu amaçla başlanan yollarda yarım milyon lira tasarruf edilmesi düşünülmektedir.¹¹⁸⁵ 1960 Ağustos ayında inşaatı bir türlü tamamlanamayan Bağdat Caddesi trafiğe açılmıştır.¹¹⁸⁶ Bağdat Caddesi'nin inşaatı 1960 yılı Kasım ayında tamamen bitirilmiştir.¹¹⁸⁷ 1961 yılı bütçesi görüşmelerinde, imar faslı için yüz kuruş konulmuş, yeni imar çalışmaları durdurulmuştur. Belediyenin istimlak bedelleri ve yapılan inşa faaliyetlerini ilişkin borçları dahi ödenememektedir.¹¹⁸⁸ İmar işlerinin yarım kaldığı İstanbul, sivil iktidar gelinceye kadar Menderes döneminde başlanan işlerin bitirilmesini bekleyecektir.

4.3.3.3. Otobüsle Toplu Taşıma, Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

İstanbul'da yolların açılması ve lastik tekerleğin yaygınlaşması yeni bir ulaşım kültürü üretmiştir. Raylar sökülerek inşa edilen karayollarını araçlar işgal etmekte, otobüs ve minibüsler toplu taşımının yeni adresi olmaktadır. İmar çalışmaları süresince yollar kapatılmakta ve yeni güzergahlar oluşturulmaktadır. Bu güzergah değişimleri de

¹¹⁸¹ “Azapkapı-Karaköy ve Saraçhane-Unkapanı Yollarının Tanzimi”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1960, Sayı: 3782.

¹¹⁸² “İmar İşlerinde Fikri Sorulacak Uzmanların”, *Yeni İstanbul*, 18 Haziran 1960, Sayı: 3803.

¹¹⁸³ “Şehrimizde İmara Devam Ediliyor”, *Vatan*, 23 Haziran 1960, Sayı: 6883.; “Üsküdar Meydanı'nın Tanzimi Bitmek Üzere”, *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1960, Sayı: 3808.

¹¹⁸⁴ “İmar Faaliyeti Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Temmuz 1960, Sayı: 3823.

¹¹⁸⁵ “Belediye, İmar İşinde Kendi Araçlarını Kullanacak”, *Yeni İstanbul*, 29 Temmuz 1960, Sayı: 3844.

¹¹⁸⁶ “Bağdat Caddesi Trafiğe Açıldı”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1960, Sayı: 12951.

¹¹⁸⁷ “Bağdat Caddesi İnşaatı Bitti”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1960, Sayı: 3949.

¹¹⁸⁸ “İmar Faaliyetine Devam Edileceği Haberi Asılsız”, *Yeni İstanbul*, 5 Aralık 1960, Sayı: 3973.

basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmaktadır.¹¹⁸⁹ İstanbul tarihinde 1957 yılına gelene kadar bu kadar yoğun bir ulaşım yönlendirmesi ve güzergah değişimine şahit olunmamıştır. Şehri kullanan insanların güzergah değişiklikleri, şehre ilişkin ilişki biçimlerini de değiştirmekte ve şehirde yerli olma ve alışkanlık oluşturma kültürünü de ortadan kaldırmaktadır. 1945 öncesi İstanbul’da yaşayan bir kişi için 1960 yılına gelindiğinde tanıyamayacağı bir şehir ortaya çıkmıştır. Bu durum, şehre gelen göç dalgaları ile birleştiğinde ise yeni bir İstanbul kültürü ortaya çıkmıştır. Bu yeni İstanbul hem şehrin hem de ülkenin yeni sosyal ve politik zemininin işleyişini nüvelendirecektir.

Ulaşımın lastik tekerlek üzerinden sağlanması ile İstanbul’da artan oranda trafik kazaları yaşanmaya başlamıştır. Yolları açmak yetmemektedir, artık kazaları önleyici tedbirleri almak da belediyenin görevleri arasındadır. Bu çerçevede belediye bazı çalışmalar yürütmektedir. 1958 Ocak ayında, genişletilen yolların ortasında yayaların yürüyebileceği refüjler yapılması kararı alınmıştır.¹¹⁹⁰

İstanbul’un ulaşım meselesinde de, imar planı mevzuunda olduğu gibi, “ecnebi” uzmanlardan fikir alınmaktadır. İstanbul’da yollar açılmaktadır, raylar sökülmemektedir, bu süreçte İstanbul trafiğinde toplu taşıma aracı tercihleri tartışılmaktadır. Milletlerarası Şehiriçi Halk Nakliyatı Birliği Başkanı A. Harnel, İstanbul’un ulaşım sorunları hakkında görüşmelerde bulunmak üzere 1958 yılı Eylül ayında İETT yetkilileriyle bir araya gelmiştir. Harnel, İstanbul’da yokuş fazlalığından dolayı trolleybüsten faydalanılabileceğini, bazı şartlar gözetilerek tramvayların kaldırılabilceğini belirtmiştir.¹¹⁹¹

İstanbul’da lastik tekerlek tercihi nedeniyle var olan tramvay hatları kaldırılmaya devam etmektedir. Aksaray-Topkapı arasındaki yol çalışmasında tramvay rayları sökülerek, hatlar iptal edilmektedir.¹¹⁹² Bağdat Caddesi’nde bulunan Çiftelhavuzlar-

¹¹⁸⁹ “Beyazıt Meydanı Bugün Trafiğe Kapatılıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1957, Sayı: 11997.; “Trafiğe Açıldı”, *Vatan*, 20 Aralık 1957, Sayı: 5995.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu 4 Metre İndiriliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1958, Sayı: 12142.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu Kapanıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1958, Sayı: 12145.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu İnşaatı”, *Vatan*, 13 Haziran 1958, Sayı: 6168.; “Dolmabahçe-Tophane Yolunda Trafik Tedbirleri”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1958, Sayı: 12172.; “İstinye Sahil Yolu Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 7 Temmuz 1958, Sayı: 3101.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1958, Sayı: 12268.; “Beyazıt-Saraçhanebaşı Yolu Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 23 Mayıs 1959, Sayı: 3419.; “Edirnekapi-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatına Yarın Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 12580.; “Edirnekapi-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatı Dolayısıyla Trafikte Değişiklik Oldu”, *Vatan*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 6575.; “Kadıköy-Bostancı Yolu Değişiyor”, *Vatan*, 5 Eylül 1959, Sayı: 6607.; “Kapanıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1959, Sayı: 12667.; “Beyazıt’ın Tanzimine Başlanıyor”, *Vatan*, 30 Ocak 1960, Sayı: 6724.; “Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 3 Mart 1960, Sayı: 3701.; “Tıkalı Yollar”, *Vatan*, 22 Nisan 1960, Sayı: 6805.

¹¹⁹⁰ “Geniş Yollarda Refüjler Yapılacak”, *Vatan*, 20 Ocak 1958, Sayı: 6026.

¹¹⁹¹ “Yokuşu Çok Olan İstanbulda Trolleybüsten Faydalanmalı”, *Yeni İstanbul*, 11 Eylül 1958, Sayı: 3167.

¹¹⁹² “Tramvaylar Kalkıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Haziran 1957, Sayı: 2727.

Caddebostan tramvay hatları, yeni yol inşaatı nedeniyle sökülecektir.¹¹⁹³ Beyazıt Meydan düzenlemesinden dolayı buradaki tramvaylar Çarşıkapı'dan dönecek şekilde raylar düzenlenmiştir.¹¹⁹⁴ İstanbul, eski raylarından kurtarılarak lastik tekerleğe teslim edilmektedir. tramvayların mevcut halinin eskimişliği yeni sistemle kıyaslanamayacak kadar kötüdür. Yeni olan tercih edilirken, eski sistemin ıslahı ya da alternatif olarak bırakılması dahi düşünülmemektedir. Lastik tekerlek tartışılmasız ve alternatifsiz olarak İstanbul ulaşımının başat aktörü haline getirilmiştir.

Yol çalışmaları ve meydan düzenlemelerinde tramvay seferleri de bu çalışmalara göre düzenlenmektedir. 1957 Kasım ayında, Edirnekapı yolu ve Beyazıt Meydanı'nın tanzimi nedeniyle Fatih ve Edirnekapı'ya giden tramvaylar kaldırılmıştır. Fatih'ten Maçka ve Kurtuluş'a giden tramvaylar muvakkaten kaldırılmış, Edirnekapı-Şehzadebaşı arasındakiler ise kısmen kaldırılmış, Beşiktaş-Fatih ve Ortaköy-Fatih tramvayları da Beyazıt'tan ileriye geçemeyecek şekilde düzenlenmiştir.¹¹⁹⁵ 1957 Aralık ayında ise Beyazıt Meydanı tekrar trafiğe açılmış ve tramvay seferleri başlamıştır. Yeniden başlayan tramvay seferlerinin hatları dönemin İstanbul'unda tramvayla ağının kapasitesi hakkında bilgi vermektedir: Fatih-Ortaköy, Fatih-Beşiktaş, Fatih-Şişli, Fatih, Maçka, Fatih-Kurtuluş ve Edirnekapı-Bahçekapı.¹¹⁹⁶

İstanbul'da şehirlerarası otobüs seferleri bir karmaşa içerisinde. İstanbul cihetinde şehirlerarası otobüsler ticaretin merkezi olan Sirkeci'ye kadar gelmekte şehrin merkezi artık bu trafik yoğunluğunu kaldıramamaktadır. Bu nedenle, İstanbul cihetinde Topkapı dışında, Anadolu yakasında ise Üsküdar'da olmak üzere iki adet terminal binası inşa edilecektir.¹¹⁹⁷ İstanbul otobüs terminalleri şehrin dışına taşınacaktır. Ancak sürekli büyüyen bir şehirde otobüs terminalinin şehir dışına taşınma meselesi bir türlü sonuçlanmamıştır. Topkapı ve Harem'de konuşlanacak olan yeni terminal binalarıyla şehir içerisine otobüslerin girmesi engellenmiş olacaktır. Seyrüsefer sorununun çözümü, İstanbul imarının temel meselelerinden birisi haline gelmiştir.

4.3.3.4. İstanbul'da Metro Tartışmaları: Lastik Tekerleğin Galibiyeti

Menderes'in imar çalışmaları sırasında, Gökay döneminde İstanbul'da çok hararetle devam eden metro tartışma ve gündemleri son bulmuştur. İstanbul'da ulaşım

¹¹⁹³ "Bağdat Caddesinde Tramvay Hatları Sökülecek", *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹¹⁹⁴ "Raylar Sökülüyor", *Vatan*, 28 Şubat 1960, Sayı: 6753.

¹¹⁹⁵ "Fatih Edirnekapı Tramvayları Kaldırıldı", *Vatan*, 6 Kasım 1957, Sayı: 5911.; "Yeniden Döşenecek", *Vatan*, 6 Ocak 1958, Sayı: 6012.

¹¹⁹⁶ "Edirnekapı ve Fatih Tramvay Seferi Başlıyor", *Vatan*, 19 Aralık 1957, Sayı: 5994.

¹¹⁹⁷ "İki Büyük Terminal Yapılacak", *Yeni İstanbul*, 23 Kasım 1960, Sayı: 3981.

yatırımlarında lastik tekerlek tercih edilmiş, bu tercih çerçevesinde tüm İstanbul'u hem bölgesel ölçekte hem de şehir ölçeğinde entegre edecek büyük yol projelerinin uygulanmasına girişilmiştir. Gökay döneminden sonra 1960 yılına kadar basında metro haberleri artık gündem teşkil etmemektedir. 1960 yılı Mayıs ayında ender olarak nadiren gündeme gelen İstanbul Metrosu, tekrar gündem olmuştur. Ancak İstanbul metrosu konusunda sanki on yıl boyunca hiçbir mesafe kat edilmemiş gibi basında yer almaktadır: İstanbul metrosuna Fransız bir şirketin taliptir.¹¹⁹⁸ Projeleri çizilmiş olan, sondajları bile yapılmış olan ve yabancı yatırımla yap-işlet-devret modeliyle kurulacak olan İstanbul metrosu projesi lastik tekerleğe yenilmiştir. Metro ve lastik tekerlek asrî şehirlerde olduğu gibi birbirini bütünleyen birer ulaşım aracı değildir. Lastik tekerlek seçildiğinde metro gündemden kalmıştır. Bu tercihin siyasal, ekonomik veya politik izahları ve gerekçeleri ise dönemin iktidarında da muhalefetine de görülmemektedir. Menderes eleştirilerinde ve yargılamalarında, İstanbul halkını en çok etkileyen bu mesele hiçbir zaman gündem olmamıştır. İktidar eleştirileri pratik uygulamalar analiz edilerek değil, söylemler üzerinden yapılmaktadır. Bu durumda hem muhalefetin hem de iktidarın oluşturduğu bir muvazaa olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul'da yeni bir ulaşım alternatifi olarak teleferik gündeme gelmiştir. 1958 yılı Ağustos ayında, Uludağ'da teleferik sistemi kuran şirket olan Policar yetkilisi İstanbul'da yakında başlayacak teleferik hatlarını şu şekilde sıralamıştır: Çamlıca-Kısıklı, Bebek-Kandilli, Haliç'in iki kesiminde iki müstakil teleferik.¹¹⁹⁹ 1960 yılı Nisan ayına gelindiğinde, İstanbul'da bahsedilen teleferik hatlarından hiçbirine başlanılmamıştır. Policar yetkilisi ise gazetelere verdiği beyanatta, Haliç teleferiği için planların hazır olduğunu, aynı anda yüz kişiyi taşıyabilecek vagonlar yardımı ile trafik kesafetinin yoğun olduğu yerlerde istasyonların kurulacağını belirtmiştir.¹²⁰⁰ Metro çalışmaları göz ardı edilen İstanbul'da teleferik bir alternatif olarak yer bulabilmektedir. Teleferik gibi kapasitesi az yolcu taşıma sistemi turistik İstanbul için tercihleri belirlemektedir. Çünkü İstanbul nasıl yaşandığı değil, yaşamın nasıl görüldüğüne odaklanan bir imar çalışmasıyla yüzleşmektedir.

¹¹⁹⁸ "İstanbul Metrosu", *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 12849.

¹¹⁹⁹ "İstanbulda Yapılacak Teleferik Tesisleri", *Yeni İstanbul*, 2 Ağustos 1958, Sayı: 3127.

¹²⁰⁰ "Haliç Teleferiği İçin Plan Hazır", *Vatan*, 9 Nisan 1960, Sayı: 6792.

4.3.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

Şehir içindeki deniz ulaşımına ilişkin iskele yatırımları yeni yol ve meydan çalışmaları ile birlikte devam etmektedir. Eskiye iskeleler tamir edilmekte, ihtiyaçlara göre yeni iskeleler inşa edilerek deniz üzerinden yolcu ve araç taşıma işleri organize edilmektedir.

İstanbul’da nüfus arttıkça yeni ulaşım alternatifleri için çalışmalar yapılmakta, eski sistemlerde revize edilerek kullanılmaktadır. Bu çerçevede Galata Köprüsü, Unkapanı Köprüsü, Karaköy İskelesi’nde tamirat çalışmaları zaman zaman yapılmaktadır. Karaköy köprüsünün tamirâtı İstanbul’da trafik sirkülasyonunu alt üst etmiştir.¹²⁰¹ Kadıköy İskelesi artan yolcu talebini karşılayamamakta tadilatla yenilenerek genişletilmesine çalışılmaktadır.¹²⁰² Karaköy Köprüsü’nün tehlikede olduğu mevcut taşıma kapasitesi nedeniyle revizyona tabi tutulması gerektiği haberleri dönem basınında yer almaktadır.¹²⁰³ Galata Köprüsü’nde bulunan tüm iskeleler kaldırılacak, böylece köprü rahatlatılarak, altına turistik şark kahveleri gazinolar ve çarşı açılacaktır.¹²⁰⁴ Anadolu yakasının nüfusu arttıkça Kadıköy İskelesi’nin de yükü artmakta ve bu talebi karşılayacak tadilatlar yapılmaktadır.¹²⁰⁵ Kabataş İskelesi, otomobil ve kamyonetlerin kıtalar arası geçişini sağlamaktadır. İskelenin hem tadilat sorunları vardır, hem artan taşıt yoğunluğunu kaldıracak yeni yatırımlara ihtiyacı vardır, hem de lodoslara karşı güçlendirilmesi gerekmektedir. Zaman içinde iskelenin

¹²⁰¹ “Köprü’nün Tamiri”, *Vatan*, 19 Ağustos 1957, Sayı: 5832.; “Karaköy Köprüsünde Tamirat”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1958, Sayı: 12180.; “Karaköy Köprüsünde Tamirat”, *Vatan*, 22 Haziran 1958, Sayı: 4177.; “Atatürk ve Karaköy Köprülerinin Tamiri”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.; “Atatürk ve Karaköy Köprüleri Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 12203.; “Köprü Kadıköy İskelesi Bu Sabah Tamire Alınacak”, *Vatan*, 19 Aralık 1958, Sayı: 6353.; “Yeni Köprü İskelesi 80 Metre Uzunlukta Olacak”, *Vatan*, 3 Şubat 1959, Sayı: 6399.; “Köprü’nün Dubaları Değişiyor”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1959, Sayı: 12672.; “Koca Yusuf Çalışıyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Ocak 1960, Sayı: 3666.; “İstanbullular Tehlike Atlattı”, *Yeni İstanbul*, 2 Ekim 1960, Sayı: 3909.

¹²⁰² “Köprü’nün Kadıköy İskelesi Genişletiliyor”, *Yeni İstanbul*, 27 Haziran 1957, Sayı: 2735.; “Köprü Kadıköy İskelesi Tadile Muhtaç”, *Vatan*, 28 Aralık 1957, Sayı: 6003.

¹²⁰³ “Üzerinden Hergün Binlerde İnsan Geçen Galata Köprüsünün Durumu Tehlikeli”, *Yeni İstanbul*, 14 Mayıs 1959, Sayı: 3410. Bu haberler üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün kamuoyunu teskin edici açıklamalar yapmaktadır: “Köprü’nün Durumu Daimi Olarak Kontrol Ediliyor”, *Vatan*, 17 Mayıs 1959, Sayı: 6499.

¹²⁰⁴ “Galata Köprüsündeki İskeleler Kaldırılıyor”, *Cumhuriyet*, 9 Ekim 1959, Sayı: 12646.

¹²⁰⁵ “Kadıköy İskelesi Tadil ve İslah Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1952, Sayı: 11970.; “Kadıköy İskelesi İnşaatı Elan Bitmedi”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1958, Sayı: 12024.; “Köprü’nün Kadıköy İskelesi Bugün Tamire Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1958, Sayı: 12356.; “Batan Kadıköy İskelesi Yerine Yenisi Yapılıyor”, *Vatan*, 27 Şubat 1959, Sayı: 6422.; “Tamamlanıyor”, *Vatan*, 2 Kasım 1959, Sayı: 6665.; “Kadıköy İskelesi Battı”, *Cumhuriyet*, 17 Ocak 1959, Sayı: 12386.; “Kadıköy Vapur İskelesi Genişleyecek”, *Vatan*, 22 Temmuz 1959, Sayı: 6562.; “Kadıköy İskelesinin Ahşap Kısımları İnşa Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1959, Sayı: 12593.; “Yeni İskele Konulacak”, *Vatan*, 20 Ocak 1960, Sayı: 6714.; “2 Katlı, 2 Bin Kişilik”, *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.; “Kadıköy İskelesi 10 Gün Sonra Hizmete Girecek”, *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.; “Kadıköy İskelesi Yerine Kondu”, *Vatan*, 10 Mart 1960, Sayı: 6764.; “Yerine Takıldı”, *Yeni İstanbul*, 10 Mart 1960, Sayı: 3708.

ihtiyaçları etap etap, iskelenin işlevi aksatılmadan yapılmaktadır.¹²⁰⁶ Kabataş'ta bulunan arabalı vapur iskelesi Beşiktaş'taki Hayrettin İskelesi'ne yapılacak yeni yere nakledilecektir.¹²⁰⁷

Üsküdar İskelesi, şehrin Anadolu yakasındaki en önemli araç ve yolcu transfer noktasıdır. Üsküdar'da bulunan araç ve yolcu iskelelerinin yerleri değiştirilmekte, eski iskeleler zaman içinde ulaşımı aksatmadan yenilenmeye çalışılmaktadır.¹²⁰⁸

4.3.3.6. İstanbul Köprüleri

Gökay dönemi sonunda Boğaz'da inşa edilecek köprü çalışmalarında son noktaya gelinmiştir. Menderes döneminde, metro meselesi gibi köprü meselesi geri plana itilmez. Yalnızca metro meselesindeki ağırlık köprüye kaydırılır. Köprü aynı zamanda, yapılan büyük yol projelerini birleştirecek ve Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayacaktır. 1957 yılı Temmuz ayında, Compagnie Française d'Entreprises adlı Fransız firma köprü'nün temelini üç ay sonra atacaktır. Bu konu ile alakalı iki adet protokol firma ile Bayındırlık Bakanlığı arasında imzalanmıştır, köprünün projesinin hazırlanması üç ay sürecektir, sonrasında inşaata başlanacaktır.¹²⁰⁹ Köprü konusu dönem basınında uzmanlardan fikirler alınarak gündemde tutulmaktadır.¹²¹⁰ Asma köprü için, proje aşaması tamamlanmak üzeredir, bütçe konusu görüşülmeye başlanacaktır.¹²¹¹ Asma köprü için firmalar arasındaki iş mücadelesi basına yansımaktadır.¹²¹² Avan projesi hazır olan köprünün kat'ı projeleri ve sondaj çalışmaları Amerikalı bir firma tarafından hazırlanmaktadır.¹²¹³ Asma köprü yapımı için Ortaköy ve Beylerbeyi'nde on iki milyon liralık istimlak yapılacaktır.¹²¹⁴ 1958 Nisan ayında, köprünün yapımı için bir de Alman firma çalışmalar yürütmektedir, köprü maketini hazırlayan firma görüşmeler yapmak için İstanbul'a gelmiştir.¹²¹⁵ Köprü için Beylerbeyi'nde yapılan sondajlar

¹²⁰⁶ “Kabataş İskelesi Yeniden Yapılacak”, *Vatan*, 21 Mart 1958, Sayı: 6086.; “Üsküdar ve Kabataşta Yeni Araba Vapuru İskeleleri Yapılacak”, *Vatan*, 31 Aralık 1958, Sayı: 6365.

¹²⁰⁷ “Kabataş Araba Vapuru İskelesi Kaldırılıyor”, *Vatan*, 2 Eylül 1959, Sayı: 6604.

¹²⁰⁸ “Üsküdar ve Kabataşta İki Katlı İskeleler Yapılacak”, *Yeni İstanbul*, 4 Kasım 1958, Sayı: 3221.; “Üsküdar ve Kabataşta Yeni Araba Vapuru İskeleleri Yapılacak”, *Vatan*, 31 Aralık 1958, Sayı: 6365.

¹²⁰⁹ “Boğaziçi Asma Köprüsünü Bir Fransız Firması İnşa Edecek”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1957, Sayı: 11845.

¹²¹⁰ “Asma Köprü Hakkında Müttehassıslar Ne Diyor”, *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1957, Sayı: 11849.; “Boğaziçi Asma Köprüsü 1340 Metre Uzunluğunda Olacak”, *Cumhuriyet*, 1 Ağustos 1957, Sayı: 11857.; “Avrupanın Asyaya Bağlanması Fikri”, *Ulus*, 7 Eylül 1957, Sayı: 12398.

¹²¹¹ “İstanbul Asma Köprüsü Müzakereleri”, *Vatan*, 12 Ekim, Sayı: 5886.

¹²¹² “Asma Köprüsünün Planı Yapılıyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.; “Boğaziçi Köprüsünün Planları”, *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1957, Sayı: 11967.

¹²¹³ “Boğaziçi Köprüsü”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1957, Sayı: 11968.; “Boğaz Köprüsü Sondajlarına Başlanacak”, *Vatan*, 21 Kasım 1957, Sayı: 5926.

¹²¹⁴ “Asma Köprüsünün Ayakları”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1958, Sayı: 12098.

¹²¹⁵ “Boğaz Köprüsünün Hazırlıkları İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1958, Sayı: 12103.

müspet netice vermiştir.¹²¹⁶ 1958 yılı Nisan ayında, bir önceki yılda olduğu gibi köprünün ihalesinin üç ay içerisinde tamamlanacağı basında yer almaktadır.¹²¹⁷ Köprü yine söylenen tarihte ihale edilememiştir, 1958 Ağustos ayında da, basın da köprünün nasıl yapılması gerektiği tartışmaları devam etmektedir.¹²¹⁸ Köprü konusunda projeler Bayındırlık Bakanlığı'na gelmeye başlamıştır, öneriler iki grupta toplanmaktadır: Denizde de ayağı olan dört ayaklı beton köprü ve iki yakada ayağı olan metal köprü olmak üzere.¹²¹⁹

Asma köprü için tahsisat bulunamamaktadır. 1959 yılı Ocak ayında da köprü için bu dönem bütçesinde yer olmadığı açığa çıkmıştır. Köprünün inşası için 571.5 milyon lira, köprünün bağlantı yolları için ise 411 milyon liraya ihtiyaç vardır.¹²²⁰ Yurtdışı firmaların teklifleri bütçe nedeniyle olumlu sonuç vermediği zaman, Metin Pusat adlı bir Türk müteşebbis, 1950'li yıllarda patentini aldığı iki yakayı bir birine bağlayacak tünel inşasını gündeme taşımıştır. Projesi yerli sermaye ile inşa olacak ve maliyeti asma köprüden % 35 daha ucuza gelecektir.¹²²¹ Müteşebbisin teklifi dönemin yöneticilerince ciddiye alınarak benimsenmiş, müteşebbiste projesini farklı sunum alternatifleri ile dönem basınında yayınlamamıştır. Proje iki yılda tamamlanabilecek ve yüz elli milyon liraya mal olacaktır. Pusat'ın projesine göre, su altı tüneline yaya yolları olacak ve buralara dükkânlar açılacaktır.¹²²² Bütçe yetersizliği projelerin tartışılması için bir fırsat oluşturmaktadır. İktidarın gücü yetmediği meselelerde akıl yürütmenin bir sorunu ve sonucu yoktur. Metro meselesinde olduğu gibi iktidarın kararının belirleyici olduğu bir imar stratejisinde, efektiflik ve ortak akıl yürütme durmakta; iktidarın gücü yermediği durumlarda ortak akıl kullanımı harekete geçmektedir.

Kıtaları birbirine bağlayacak beton köprü, metal köprü ve su altı tüneli teklifleri akademisyenlerden ve uzmanlardan oluşan sekiz kişilik bir heyet tarafından değerlendirilecektir.¹²²³ Köprü projensin akıbeti netleşmediği için basında farklı

¹²¹⁶ “Boğaz Köprüsü İçin Yapılan Sondajlar”, *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1958, Sayı: 12105.

¹²¹⁷ “Boğaz Köprüsünün İhalesi Azami 3 Ay İçinde Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1958, Sayı: 12124.

¹²¹⁸ “Asma Köprü”, *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1958, Sayı: 3148.

¹²¹⁹ “Asma Köprü Projeleri İnceleniyor”, *Vatan*, 23 Ocak 1959, Sayı: 6388.; “Asma Köprü”, *Vatan*, 14 Kasım 1959, Sayı: 6677.

¹²²⁰ “Boğaz Köprüsü İçin Tahsisat Yok”, *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1959, Sayı: 12392.

¹²²¹ “Boğazda Köprü Yerine Tünel”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1959, Sayı: 12532.; “Asma Köprüsünün Yerine Su Altı Köprüsü Teklifi”, *Vatan*, 16 Haziran 1959, Sayı: 6529.

¹²²² “Beşiktaş-Beylerbeyi Arasında Su Altı Tüneli”, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1959, Sayı: 12534.; “Boğaziçi Tüneli 150 Milyon Liraya Çıkacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443.

¹²²³ “Boğaz Köprüsü İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1959, Sayı: 12612.; “Boğaziçi Köprüsü İçin Yapılan Teklifler”, *Vatan*, 5 Eylül 1959, Sayı: 6607.

açılardan ele alınmaya devam edilmektedir.¹²²⁴ Projeleri değerlendiren heyet, Alman Firması Dyckerhoff und Widmann'nın projesi olan "Germe Band" teklifini olumlu bulmuş ve beton köprünün yapılması yönünde kararını açıklamıştır.¹²²⁵ Bu karara göre köprü dört ayaklı olacak, ayaklardan ikisi boğazın içinde bulunacaktır. Projeler değerlendirilmekte ve çalışmalar yürütülmektedir, basında ise artık köprünün nasıl yapılacağı değil, ihtiyaç olarak çözeceği sorunlar ele alınmaktadır.¹²²⁶

1960 yılı Ocak ayında, yıllardır ertelenen asma köprü ihaleye çıkartılmıştır. 1358 metre uzunlukta olacak köprü 442 milyon liraya mal olacak ve yayalar üzerinden parasız geçeceklerdir.¹²²⁷ Asma köprü'nün temeli 1960 Ekim ayı içerisinde yapılacaktır, özellikle 29 Ekim'de yapılması düşünülmektedir.¹²²⁸ 27 Mayıs sonrası bu projede rafa kalkmıştır. Ancak dönem basınında ihale süreci ve işin nasıl sonuçlandığına dair haberlere rastlanmamıştır. Askeri müdahale bu büyük bayındırlık projesine bir virgül konulmasını sağlamış, İstanbul'da iki kıtayı birbirine bağlayacak asma köprü'nün temeli 20 Nisan 1970'te atılmış, Cumhuriyetin ilanının 50. yıl dönümü olan 29 Ekim 1973'de de açılışı yapılabilmıştır.

4.3.3.6.1. İstanbul'un Üçüncü Köprüsü

İstanbul'la Beyoğlu arasındaki seyrüsefer sorununun çözümü için inşa edilecek üçüncü köprü projesinin reddedildiği dönem basınında yer almaktadır. Bu köprü yerine Galata Köprüsü'nde düzenlemeye gidilecek, köprünün üstü yalnızca araç trafiğine altı ise yayalara ayrılacak, böylece seyrüsefer sorunu çözülmüş olacaktır.¹²²⁹ Yemiş İskelesi ile Perşembe Pazarı arasında inşa edilmesi düşünülen üçüncü köprüden vazgeçilmiştir. Bunun yerine Haliç'in altından geçecek metro projesi üzerinde düşünülmektedir.¹²³⁰ 1958 yılı Kasım ayında, Karaköy Meydan düzenlemesi çalışmalarında, üçüncü köprü tekrar gündeme gelmiştir. Galata Köprüsü'nden 100-150 metre içeriye yapılacak yeni köprü ile yollardaki kıvrımlar kalacak ve Eminönü ve Karaköy Meydanları rahatlayacaktır.¹²³¹ Rüstempaşa Camii ile Kalafat yeri arasında 30 metre genişliğinde ve iki katlı olarak kurulacak üçüncü köprü için Avusturya firması temsilcileriyle İETT

¹²²⁴ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1959, Sayı: 12662.; "Boğaz'da Köprü", *Yeni İstanbul*, 18 Kasım 1959, Sayı: 3595.

¹²²⁵ "Boğaz Köprüsü İçin Çalışmalar", *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1959, Sayı: 3605.

¹²²⁶ "İstanbul'un Köprü İhtiyacı", *Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1959, Sayı: 3621.; "Asma Köprü", *Vatan*, 26 Ocak 1960, Sayı: 6720.

¹²²⁷ "Asma Köprü Dün İhaleye Çıkarıldı", *Yeni İstanbul*, 26 Ocak 1960, Sayı: 3664.

¹²²⁸ "Asma Köprü Temeli Bu Ekimde Atılıyor", *Vatan*, 26 Mart 1960, Sayı: 6788.

¹²²⁹ "Haliç'te Üçüncü Köprü Olmayacak", *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5832.

¹²³⁰ "Haliçte Köprü İnşasından Vaz Geçildi", *Vatan*, 12 Mart 1958, Sayı: 6077.

¹²³¹ "Halice Yeni Bir Köprü Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1958, Sayı: 12329.

yetkilileri görüşme yapmışlardır.¹²³² 1960 yılı Nisan ayında, üçüncü köprünün yeri Eminönü'nde Rüstempaşa Camii ile Karaköy Kemeraltı Caddesi'ni Tünel'e bağlayacak şekilde tespit edilmiştir. Köprüden araç ve yaya geçişinin ücretli olması düşünülmektedir.¹²³³ 400 metre uzunluğunda inşa edilecek üçüncü köprü 40 milyon liraya mal olacaktır.¹²³⁴ Haliç köprüsü, yapmak-yapmamak marjında tartışılırken, 1960 yılı Nisan ayında yer tespiti kesinleştirilmiştir. Eminönü ve Karaköy taraflarında yeni açılan yollar bu köprüyü zorunlu hale getirmiştir. Ancak proje yeri tespit edildikten bir ay sonra gerçekleşen askeri müdahale bu köprü projesinin de askıya alınmasına neden olmuştur.

Ayrıca İstanbul'un çeşitli bölgelerindeki karayolu çalışmalarında da köprüler inşa edilmektedir. İstinye-Yeniköy Köprüsü, 1958 Ağustos ayında tamamlanmış,¹²³⁵ Eminönü-Florya sahil yolunda Sirkeci Köprüsü İnşa çalışmalar devam etmekte,¹²³⁶ Bakırköy-Yeşilyurt arasında kurulan köprünün beton kazıkları çakılmış durumdadır.¹²³⁷

4.3.3.7. İstanbul'da Liman Yatırımları

1957 yılı Haziran ayında, Haydarpaşa'da inşa olunan liman tesisleri 1957 yılı sonuna kadar tamamlanmaya çalışılmaktadır.¹²³⁸ 1958 yılı Ocak ayına gelindiğinde Haydarpaşa ve Salı Pazarı Limanları'nın 1958 yılı yaz mevsiminde tamamlanması hedeflenmektedir.¹²³⁹ 1960 Nisan ayına gelindiğinde Haydarpaşa Limanı'nın geri hizmetleri için gerekli imar çalışmaları İstanbul Belediye Encümeni'nde ele alınmıştır. Limanda % 10-15 nispetinde yeşil alan ayrılacak ve 12.50 yüksekliğinde binalar inşa edilecektir.¹²⁴⁰ İstanbul'da artık liman yeri tartışması sonlanmış, liman çalışmaları sonuçlandırılmıştır. Menderes döneminde ise limanlardaki son düzenlemeler yapılmaktadır.

¹²³² "Halice 3. Köprü Yapılacak", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1959, Sayı: 12559.

¹²³³ "Yeni Karaköy Köprüsü Hazırlıklarına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1960, Sayı: 3729.; "Üçüncü Haliç Köprüsünün Yeri Tesbit Edildi", *Yeni İstanbul*, 3 Nisan 1960, Sayı: 3730.; "Üçüncü Haliç Köprüsünün Kurulacağı Yer Belli Oldu", *Vatan*, 4 Nisan 1960, Sayı: 6787.

¹²³⁴ "3 üncü Haliç Köprüsü 40 Milyona Çıkacak", *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1960, Sayı: 3733.

¹²³⁵ "İstinye Köprüsü İnşaatı Sona Erdi", *Yeni İstanbul*, 10 Ağustos 1958, Sayı: 3135.

¹²³⁶ "Köprü İnşaatı", *Vatan*, 27 Ekim 1959, Sayı: 6659.

¹²³⁷ "Köprü Kuruluyor", *Yeni İstanbul*, 27 Ocak 1960, Sayı: 3665.

¹²³⁸ "Haydarpaşa Limanının Bu Yıl Tamamlanmasına Çalışılıyor", *Cumhuriyet*, 27 Haziran 1957, Sayı: 11824.

¹²³⁹ "Salıpazarı ve Haydarpaşa Limanlarının İnşaatı Yazın Tamamlanıyor", *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1958, Sayı: 12019.

¹²⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076312, Cilt No: 61, Karar No: 154.

4.3.3.8. Hava Meydanının Geniştirilmesi

İstanbul'un hava meydanının inşaat işleri Gökay döneminde büyük oranda tamamlanmıştır. Ancak yeni çıkan Jet yolcu uçakları İstanbul'a da sefer yapmaya başlayacağından, Milletlerarası Havacılık Teşkilatı, Yeşilköy Hava Meydanı'nın genişletilmesi ve ıslahı işinin yetiştirilmesini talep etmektedir.¹²⁴¹ Tepkili yolcu uçakları için hava alanında düzenlemelere başlanmış, öncelikle iç ve dış hatlar birbirinden ayrılmıştır. Tepkili uçaklar için iniş pisti on beş metre genişletilecek ve şu anki uzunluğunun yarısı kadar daha uzatılacaktır.¹²⁴² Amerikalı uzmanlar Yeşilköy hava meydanını tetkik etmiş, jet uçakları için ya yeni bir hava meydanı ya da şimdiki meydanda büyük çaplı bir tadilat gerektiğini belirtmişlerdir.¹²⁴³ Heyetin incelemeleri sonrası Yeşilköy hava meydanının uzatılarak genişletilmesine karar verilmiştir.¹²⁴⁴

4.3.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul'da su sıkıntısı nüfusla orantılı olarak artmaktadır. Eski semtlerde nüfusun aşırı yoğunlaşması, yeni semtlerde ise hem alt yapı eksikliği hem de su miktarının yetersizliği İstanbul'un temel sorunlarından birisini oluşturmaktadır.

Şehir şebekesinden evlere dağıtılan suyun yetersizliği nedeniyle, Kağıthane, Eyüp, Hürriyeti Ebediye, Boğaziçi ve Üsküdar'da çeşmeler açılmasına karar verilmiştir.¹²⁴⁵ Heybeliada'da iki adet halk çeşmesi açılacaktır.¹²⁴⁶ Şişli civarında "koli mikrobu" olduğu gerekçesiyle kapatılan Hamidiye suyu çeşmeleri son kontrollerde, mikropsuz çıktığı için yeniden kullanıma açılmıştır.¹²⁴⁷ Su sorunu devam eden Küçükçekmece'ye su getirilmesi çalışmalarında son safhaya gelmiştir. Köye su Halkalı'dan getirilecek olup, ihale yapılacaktır.¹²⁴⁸ Su meselesi İstanbul'da yol meselesi kadar önemsenmemektedir. Gökay döneminde yapılan müdahaleler bu sorunu dönemin şartlarında nispeten çözmüştür.

İstanbul'un artan nüfusu kanalizasyon atıklarını da artırmıştır. İstanbul'un kanalizasyon sistemleri de eskimiş artan nüfusa cevap verememektedir. Kanalizasyon sistemi olan yerlerde sistemin tıkanması; kanalizasyon sistemi olmayan Bostancı,

¹²⁴¹ "Yeşilköy Alanı Geniştirilecek", *Yeni İstanbul*, 22 Eylül 1958, Sayı: 3178.

¹²⁴² "Yeşilköy Hava Alanı Geniştiriliyor", *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1958, Sayı: 12273.

¹²⁴³ "Yeni Bir Hava Alanı Mı?", *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1959, Sayı: 12482.

¹²⁴⁴ "Yeşilköy Hava Alanı Geniştiriliyor", *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1959, Sayı: 12598.

¹²⁴⁵ "Bazı Semtlerde Yeniden Çeşmeler Yeniden Açılacak", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1957, Sayı: 11914.

¹²⁴⁶ "Heybelide İki Halk Çeşmesi Yapılacak", *Cumhuriyet*, 3 Mayıs 1958, Sayı: 12130.

¹²⁴⁷ "Şişlideki Hamidiye Suyu Çeşmeleri Açılıyor", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1958, Sayı: 12251.

¹²⁴⁸ "Küçükçekmeceye Su Getiriliyor", *Cumhuriyet*, 10 Eylül 1957, Sayı: 11897.

Suadiye, Adalar gibi sayfiye yerlerinde ise septik çukurların dolması şikayetlerine İstanbul Belediyesi yetiştirememektedir.¹²⁴⁹ İstanbul’da alt yapı yatırımları yol odaklı gerçekleştirilmektedir. Yollar kadar hızlı su ve kanalizasyon sistemleri kurulamamaktadır. Mevcut sistem ıslah edilse bile var olan sorunları çözememektedir. Bu durum, imar çalışmalarında bayındırlık hizmetlerinde gelinen noktada hijyen ihtiyacının giderilemediğini göstermektedir.

Yol açılması diğer ihtiyaçları da beraberinde getirmekte ve İstanbul’da yollar açıldıkça ışıklandırma çalışmaları da devam etmektedir. Topkapı-Beyazıt yolu “yepyeni bir şekilde tenvir edilmektedir.”¹²⁵⁰ “Yeni açılan yollar ve birinci sınıf caddeler” cıvalı lambalarla aydınlatılacaktır.¹²⁵¹ İETT idaresi, yeni açılan cadde, park ve meydanları “Marsilya ve Roma’da olduğu gibi” renkli tenvirat lambaları ile aydınlatmaya karar vermiştir.¹²⁵² 1960 yılı Ocak ayında, Yeni açılan Tophane-Dolmabahçe yolunun daha iyi tenvir edilmesi için çift lambalı direkler yerleştirilmektedir.¹²⁵³ 1957 yılından 1960 yılı Nisan ayına kadar İstanbul’a 3786 adet cıvalı lamba yerleştirilmiştir. Ana caddelerin aydınlatılmasından sonra tali yolların aydınlatılmasına başlanacaktır.¹²⁵⁴ Caddelerin tenvir edilmesi yol yatırımlarının son halkasını oluşturmaktadır. Artık ulaşılabilen semtler geceleri de aydınlık içerisinde olacaktır.

Anadolu’da üretilen elektrik Avrupa’ya havai hatlarla geçirilecek, iki kıta elektrik telleri ile birleştirilecektir. Boğazda Kandilli ile Arnavutköy arasından geçirilecek tel için tüm deniz seferleri iptal edilmiştir.¹²⁵⁵ Çatalağazı’nda üretilen elektriği iki yüz elli dört bin voltluk otuz üç milimetre kalınlığındaki tel, denizden elli üç metre yüksekte olacak şekilde boğazdan geçirilmiştir.¹²⁵⁶ İki kıta köprü aracılığıyla değil, enerji nakil hatları aracılığıyla birbirine bağlanmıştır. Bu ülkenin elektrik alt yapısının oluşturulmasında gelinen noktayı göstermektedir.

¹²⁴⁹ “Kanalizasyon Sıkıntısı Artıyor”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1959, Sayı: 12537.

¹²⁵⁰ “Topkapı-Beyazıt Yolu Işılandırılıyor”, *Vatan*, 11 Ekim 1957, Sayı: 5885.

¹²⁵¹ “Caddelerin Işılandırılması”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1959, Sayı: 12537.

¹²⁵² “Yeni Caddelere Renkli Lambalar Konulacak”, *Cumhuriyet*, 8 Eylül 1959, Sayı: 12615.

¹²⁵³ “Dolmabahçe-Tophane Yoluna Daha Fazla Lamba Konuluyor”, *Yeni İstanbul*, 10 Ocak 1960, Sayı: 3648.;

“Dolmabahçe Yolu Bol Işığa Kavuşturuluyor”, *Yeni İstanbul*, 13 Şubat 1960, Sayı: 3682.

¹²⁵⁴ “Şehre 3 Yılda 3786 Adet Cıvalı Lamba Konuldu”, *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1960, Sayı: 3733.

¹²⁵⁵ “Boğaz Üzerinden Geçecek Havai Hattın Çekilmesine Pazartesi Günü Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1960, Sayı: 12853.; “Boğazda Havai Hat Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1960, Sayı: 12855.

¹²⁵⁶ “Boğaza Çekilen Tel”, *Vatan*, 17 Mayıs 1960, Sayı: 6829.; “Hat Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1960, Sayı: 12856.

V. BÖLÜM

İSTANBUL’DA TARİHİ ESERLERE YAKLAŞIM VE İSTİMLAK POLİTİKALARI (1945-1960)

Tarihi şehirlerde imar faaliyetlerinin ana eksenini; anıtsal ve sivil mimariye ait tarihi eserlerin nasıl değerlendirileceği sorunu oluşturur. Her dönemin şehir formları, şehrin üretim ve sosyal ihtiyaçlarına göre meydana gelir. Şehirler, dönemin insani ihtiyaçlarının şekillendirdiği mekânlardır. İstanbul, tarihi süreç içerisinde farklı yönetsel tecrübelerde farklı imar hareketlerine ev sahipliği yapmış bir şehirdir. İstanbul; Roma, Bizans, Osmanlı dönemi tarihsel mirası ile oluşmuş bir şehir alt yapısı ve binaları ile teşekkül etmiştir. 1800’lü yılların başlarından itibaren, İstanbul’un asrî bir şehir haline getirilmesi çalışmaları başladıktan sonra asar-ı atika konusunda bir yaklaşım üretilmeye başlanmıştır.

Osmanlı son dönemi imar çalışmalarında tarihi eserler, imar çalışmasını engelliyor ise kaldırılmış ve malzemeleri şehrin yeni ihtiyaçları için kullanılmıştır. Yani önemli olan bina ve şehirlerin günün ihtiyaçlarına cevap verebilmesidir.

19. yüzyılda, tarihi eserlere kültürel anlamlar yüklenmeye, anıtsal eserler için koruma kavramı ortaya çıkmaya başlamıştır. Ancak tüm dünya tarihi şehirlerinde olduğu gibi, eski eserlere yeni fonksiyon yüklenemezse, bu eserler yıkıma terk edilmiş olur.

1940’larda tarihi esere ilişkin yaklaşımların gazetelere yansıyan kısımları, dönemin şehircilik algısında tarihi eserlerin yeri hakkında bir fikir edinmemizi sağlayacaktır. Bu dönem literatürü incelediğinde, Türkiye’de asar-ı atika konusunda ulaşılmayı hedeflenen “asrî” şehirlerdeki teorik birikimin bulunduğu görülmektedir. İstanbul, bir imparatorluk başkenti olarak bu konularda ilgi çekmeyi her zaman başarmış bir şehirdir. İstanbul’un imarı tartışmaları bir asırdır sürmektedir ve bu dönem boyunca da farklı kurumsal tecrübeler elde edilmiştir.

5.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1945-1949)

5.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Kamuoyu

Cumhuriyet Gazetesinde, 16 Şubat 1945 tarihili Ali Sami Boyar’ın “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri” başlıklı yazısı, Maarif Bakanı Hasan Ali Yücel başkanlığında tarihi anıtların korunması ve tamiri hakkında bir toplantı yapılacağını duyurarak başlıyor. Savaş sonrası İstanbul’da tarihi eserlerin durumu için teorik ve kurumsal bilgi birikimi mevcuttur. Bu bilgi birikimin bir örneğini Boyar’ın makalesinde görmekteyiz. Boyar, anıtların tamiri için öncelikle fenni teknik sürecin takip edilerek, rölevelerinin çıkartılması, yalnızca sunumlarda kullanılan maketlerle yetinilmemesi gerektiğini belirterek şu teknik adımların takip edilmesini önermektedir: “Abidelerimizin takyometre kullanmak şartile mikyaslı plan, makta ve detay resimlerinin yapılması; Abidelerimizin yerlerinin (yıkılanlar da dahil olmak üzere) İstanbul planı üzerinde topografik doğrulukta tayin edilmesi; Abidelerimizin durumlarının İstanbul planına yahud İstanbul planının abidatın durumlarına göre ayarlanması.” Bu öneriler, tarihi eserlere yaklaşım konusunda dönemin dünya standartlarında olup, günümüzde de kullanılan metodu dönemin teknolojisi ile özetlemektedir. Bu çalışma yapılmadan yapılacak tamirleri, esere zarar veren ve pahalıya mal olan bir uygulama olarak gören Boyar; tarihi eserlerin teknik durumlarını ve bunların Türk mimari eserleri olarak ortaya koyacak akademik çalışmaların eksikliğinden bahsederek yazısını sonlandırır.¹²⁵⁷

Tarihi eserler konusundaki kurumsal bilincin toplum ayağı da oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu eserlerin içinde yaşayan insanların tarihi abideye yaklaşımda bir tarz sahibi olabilmesi için her etkinlik değerlendirilmektedir. 10 Nisan 1945, Mimar Sinan’ın 367. ölüm yıl dönümü olarak anılmaktadır. Vatan Gazetesinde Sinan’ın hayatı özetlendikten sonra Sinan’ın ölüm yıl dönümünün, on senede bir yapılarak daha şümüllü olmasının hedeflendiği belirtilmektedir.¹²⁵⁸ Mimar Sinan’ın memleket hudutları dahilinde yapmış olduğu bütün tarihi eserler restore edilecektir. Ayrıca, bu eserlerin

¹²⁵⁷ Ali Sami Boyar, “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1945, Sayı: 7361. Boyar, kısa bir giriş yaptıktan sonra “Gelelim ilmi ve ameli cephesine; Cumhuriyet hükümetimizin başarılı işlerine kısa bir göz atarsak, onların, komisyon ve kararlardan sonra, derhal ameliyata geçilerek başarıları temin edilmiş işler olduğunu görürüz.” cümleleriyle devam ediyor. İmar ve diğer hususlarda, bu dönem eleştiri yapan birçok kişinin öncelikle iktidara sadakat, bağlılık ve beğeni sunma ile başlaması ve hatalardan Cumhuriyet hükümetlerini ari tutmasını yazılarda bir tarz olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknik konularda bile bir fikir beyan edilecekse, iktidarla ilişkide sadakat ve bağlılık vurgulanmaktadır.

¹²⁵⁸ “Sinan Günü –Büyük Türk mimarının bugün 367 nci ölüm yılıdır-”, *Vatan*, 10 Nisan 1945, Sayı: 1388.

resimleri ve tarihi kıymetlerini gösterir bir broşür çıkarılacaktır.¹²⁵⁹ Bu haberler aracılığıyla, toplumda Mimar Sinan üzerinden bir tarihi eser bilinci oluşturulmaktadır. Tarihi eserlere yaklaşım ve İstanbul'un değeri konusunda gazetelerde yazılar yayınlanmaktadır. Vedat Nedim Tör, New-York Sergisi, Türk pavyonundaki Türklerin dışarıda İstanbul'u ne kadar özlediklerini gördüğünde İstanbul'un değerini daha iyi anladığını anlatırken, aslında İstanbul'u yaşayanlara "kıymet bilme" üzerinde mesaj vermektedir.¹²⁶⁰

15 Nisan 1945'ten itibaren Esat Serezli'nin eski eserleri tek tek gezerek Vatan Gazetesi'nde "Eski Eserler" üst başlığında makaleler yayınlamıştır. Serezli, eserleri bir yol güzergahını takip ederek gezmekte, eserlerin tarihini, bu günkü durumlarını ve neler yapılabileceğini içeren yazılar kaleme almaktadır.¹²⁶¹

Serezli'nin "Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur" başlıklı yazısı, tarihi eserler konusunda dönemin bürokratik işleyişini anlatmaktadır. Serezli bir gün Fatih Medreseleri'nden, Karadeniz Başkurşunlu Medresesi'nin kapısının açık olduğunu görür, içeriye girer. Medresede, muhacir aileleri kalmaktadır; ancak bu aileler, buradan çıkartılacaklarını, bir mühendisin gelerek burayı yıkacaklarını beyan ettiğini belirtmişlerdir. Bu haberi alan Serezli sırayla; Evkaf'a, Eski Eserleri Koruma Encümeni üyesi ve İstanbullu Sevenler Cemiyeti üyesi Reşit Saffet Atabinen'e, Belediye Fen Heyeti İdaresi'ne gider sonunda Belediye Fen heyeti Yapı İşleri Müdürlüğü'nden bir mühendisin bu beyanı verdiğini ve müzeler idaresinden yazı ile yıkımını talep ettiğini öğrenir. Ancak Müzeler İdaresi'nden bir mimar gelmiş ve tamiratla bu sorunun giderilebileceği raporunu vermiştir.¹²⁶² Asar-ı atika bیکrimi vardır, ancak bir memur raporu ile eser ortadan kaldırılabilir.

¹²⁵⁹ "Sinanın Eserleri", *Vatan*, 18 Mayıs 1949, Sayı: 2864.

¹²⁶⁰ Vedat Nedim Tör, "Her Şey Güzel İçin! İstanbul, Bu Ölümsüz Güzel!-1", *Vatan*, 11 Nisan 1945, Sayı: 1389. "Bütün pisliğine, sefaletine, geriliğine ve bozuk düzenine rağmen, biz onu yine çıldırısıya severiz. Onun mayasında, havasında, suyunda, sazında öyle bir bilmem ne vardır ki, insanı büyüler. Bir devlete bedeldir o: çeşitli güzellikleri tarihi servetleri, sonsuz cevherleriyle hepimizin yüzünü güldürebilir, yeter ki, biz onun kıymetini bilelim!"

¹²⁶¹ Esat Serezli "Saraçhane Başında –Amca Hüseyin Paşa manzumesi Türk zevkini, Türk sanatını gösteren bir şaheserdir-", *Vatan*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.; Esat Serezli "Fatih Tabhanesi –Tarihi Kıymeti pek büyük olan bu eser acınacak halde-", *Vatan*, 22 Nisan 1945, Sayı: 1400.; Esat Serezli "Eski Medreseler –Boş bırakılan bu kıymetli eserler harap olmağa mahkumdur-", *Vatan*, 17 Haziran 1945, Sayı: 1456.; Esat Serezli "Fatihteki Feyzullah Efendi Medresesi ve Millet Kütüphanesi", *Vatan*, 24 Haziran 1945, Sayı: 1463.; Esat Serezli "Katip Çelebinin Mezarı –Büyük Türk alim ve müverrihinin mezarı ortadan silinmiş, bir çöplük olmuştur-", *Vatan*, 24 Ağustos 1945, Sayı: 1524.; Esat Serezli "Davutpaşa Manzumesi –Kubbesi Çatlak, duvarları yarık, kalem işleri bozuk, son cemaat yeri çökük, medresesi harap Davutpaşa manzumesinin tamirine başlandı-", *Vatan*, 6 Şubat 1946, Sayı: 1685.

¹²⁶² Esat Serezli, "Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur – Bir Belediye Mühendisi, Fatih'in büyük medresesi tehlikelidir. Yıkım lazımdır diye bir rapor vermiş-", *Vatan*, 27 Şubat 1946, Sayı: 1706.

5.1.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Sivil Toplum

İstanbul’da tarihi eserlerin koruması için “Tarihi bideleri Koruma ve İmar Cemiyeti” kurulmuştur. Bu cemiyet, Çemberlitaş’taki Atikalipaşa Medresesi’nde merasimle açılmıştır. Cemiyet başkanı olan Vakıflar Genel Müdürü Hakkı Kamil Beşe; “18. asırdan itibaren başlayan umumi inhitat devri abidelere de sirayet etti. Mütevelliler hakiki tamirle uğraşacakları yerde istismara başladılar ve bu bir iki asır içinde onları bu hale getirdiler... Günün birinde kendi eserlerimizi tamir edemez hale geldik. Camilerimizi vesair tarihi abidelerimizi tamir için Avrupa’dan mühendis getirttik...” Cumhuriyet devrinde de on seneden beri bu hususta esaslı faaliyete geçildiğini fakat Vakıflar için ayrılan tahsisatın bu işi kısa zamanda başaracak miktarda olmadığını, halkın yardımına ihtiyaç bulunduğunu söyleyen umum müdür sözlerini şöyle bitirmiştir. “biz, abide deyince, buralarda medeniyetler kurmuş bütün milletlerin sanat eserlerini kastediyoruz. Fakat bir milletin evvela kendi tarihi eserlerini tamir etmesinden daha tabii bir hareket olamaz. Tarihi abideler, bizim tapu senetlerimizdir. Onları ihmal edersek günün birinde onların sahibi olduğumuzu ispat edemez bir hale geliriz. Garbi Anadolu’da bir tetkik seyahatine çıkmıştım. Vatandaşlar; Vakıflar umum müdürü olarak beni adeta taşıyacaktı. Bana: - Yapılan ihmal, harap olan bu tarihi eserleri görmek için mi geldin? Dediler. Kendilerine, vakıanın yalnız Vakıflar Umum Müdürünün ihmalinden ibaret olmadığını tarihi bir zarureten doğduğunu söyledim. Bunun üzerine derneğin şubelerini kurarak çalışmaya başladılar.”¹²⁶³ Beşe’nin beyanatı, 1940’lı yılların Vakıflar Umum Müdürü olarak, tarihi eser konusundaki yaklaşımlarını özetlemektedir. Bu eserler Osmanlı’da vakıf mütevellilerinin ihmalî yüzünden bu hale gelmiştir, Cumhuriyet Hükümeti elinden geleni yapmaktadır, ancak tahsisat yoktur, bu sorunun çözümünde vatandaş yardımı beklenmektedir. Tarihi eserlerin korunması ve kurtarılması için sivil toplum göreve çağrılmaktadır. Ancak, cemiyetin oluşumu yine kamu bürokratları eliyle tertip edilmektedir. Resmi kurumların yöneticileri halkı bilinçlendirmek için ön ayak olmaktadır, halktan istenen yalnızca katılmak ve desteklemektir.¹²⁶⁴ Kuruluş metninde mazi övgü ile yad edilmekte ve eski eser olarak

¹²⁶³ “Tarihi Abidelerin Korunması –Yeni kurulan Koruma ve İmar Cemiyeti dün törenle açıldı-”, *Vatan*, 29 Ağustos 1948, Sayı: 2610.

¹²⁶⁴ *a.g.m.*, Cemiyetin beyanamesi gazetede şu şekilde yer almıştır: “Yeryüzünde hiçbir millet, kendi damgasını tabiatın bağına İstanbul’da olduğu kadar zarafet ve maharetle vuramamıştır. İstanbul, Türk milletinin asırlarca uğrunda hazineler dökerek birbirinden güzel şaheserlerle süsleyip bezediği sihirli bir sevgilidir. Sevgili İstanbulumuzun abideleri gerçi pek çoktur. Fakat nüfusça en kalabalık şehrimizi ve memleketin irfan ve servet merkezi İstanbul’dur. Aydınlarımızla zenginlerimiz, halk ve gençlikle el ele verilerse, İstanbul, abide kurtarmakta memleket çapında bir harekete göz kamaştırıcı, göğüs kabartıcı örnekler verebilir. Azizi İstanbullular, İstanbulun Türklüğünü korumak, atalarımızın yükselttikleri abideleri gelecekteki Türk çocuklarına

yalnızca anıtsal eserler vurgulanmaktadır. Vatandaşların yaşadığı sivil mimarlık eserleri bu derneğin ilgi alanında yer almamaktadır. Ayrıca cemiyetin kurucu Evkaf Umum Müdürü'nün bu eserlerin kurtuluşunu halktan toplanacak paralara bağlaması ilginçtir. Bu dernek; basitçe, halkı bu konuda bilinçlendirme ve sivil bir inisiyatif üretmeyi hedeflememektedir. Asıl sorun bu eserleri mamur hale getirecek paranın toparlanmasıdır.

Bu dönemdeki eski eser restorasyonlarında sivil girişimin motivasyonunu göstermesi açısından ilginç bir örnekte Galata Mevlevihanesi'dir. Galata Mevlevihanesi'nin bir Divan Edebiyatı ve Türk Musikisi Müze ve Kütüphanesi olarak düzenlenmesi için bir dernek kuruluşuna teşebbüs edilmiştir. Müteşebbislerden İbnül Emin Mahmud Kemal, Hasan Ali Yücel, Hilmi Ziya, Topkapı Sarayı Müzesi Müdürü Tahsin Öz, Galata Mevlevihanesi'nin bitişiğindeki Foto Süreyya'da bir toplantı yaparak harap haldeki binayı gezmişlerdir.¹²⁶⁵ Eski eserlere fonksiyon yüklenmesi için herkesinden insan bir araya gelmektedir. Bu tür yaklaşımlar, dönemin İstanbulunda entelektüel çevrelerin, anıtsal eserlerin korunmasına mesai ve emek harcadıklarını göstermektedir.

5.1.1.2. Restorasyon Yıkım İkileminde İstanbul'un Tarihi Eserleri

İstanbul'da imar süreci başlamıştır. Kamu kurumları, tarihi eserlere yaklaşım konusunda bir politika geliştirmektedir. İstanbul'daki eski eserleri tespit için bir komisyon kurulmuştur. Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde kurulan komisyonda, mimar, arkeolog, epigrafist ve tarihçi gibi uzmanlar yer alacaklar ve İstanbul'un bayındırlık hareketi ile eş zamanlı olarak anıtların kütüğe geçirilmesi işini yapacaklardır.¹²⁶⁶ Tarihi eser, alanında uzmanların ele alacağı teknik bir mesele olarak değerlendirilmektedir. Uzmanlar konusundaki bu yaklaşım, dönemin İstanbul'un asar-ı atika konusundaki kurumsal birikimi göstermektedir.

5.1.1.3. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

İstanbul Belediyesi Şehir Meclisi'nde, Eminönü Kaymakamlık binasının harap bir vaziyette olduğu, yağmurda bina içinde şemsiye ile gezilebildiği ve binanın

ulaştırmak vazifesi sizleri bekliyor. Şunu iyi bilmenizi isteriz: İstanbulda hiçbir cami yoktur ki tamire muhtaç olmasın. Büyük camilerden her biri 200 binle 500 bin lira arasındaki, tamir masraflarının karşılanmasını bekliyor.”

¹²⁶⁵ “Galata Mevlevihanesi”, *Cumhuriyet*, 2 Ekim 1949, Sayı: 9032.

¹²⁶⁶ “Eski Eserler –İstanbuldaki eserleri tesbit için bir komisyon kuruldu-”, *Vatan*, 1 Haziran 1945, Sayı: 1440.; “İstanbuldaki Anıtların Sayımı ve Kütüğe Geçirilmesi”, *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1945, Sayı: 7466.

restorasyon talebi görüşülmüştür. Belediye başkanlık makamının verdiği izahatta; binanın evkafa ait olduğu, yapılan başvurulara evkafın uygun cevap vermediği, kaymakamlık için yeni bir bina arandığı belirtilmiştir. Şehir Meclisi üyeleri hukuki cepheden müracaat tavsiyesinde bulunmuşlardır.¹²⁶⁷ Mülkiyet vakıflarda, kullanım belediyeededir, ancak binanın sorunları bu iki kurum arasında çözülememektedir. Tarihi bir eserin kullanılıp restore edilmesi sürecinde kiracı-mal sahibi ilişkisi kamu kurumları arasında bile sağlıklı bir şekilde işlememektedir.

Tarihi binalar kullanım amaçlarına göre restore edilmektedir. Taksim'deki Taşkışla, Teknik Üniversite'nin Mimari ve Yapı Fakültelerine tahsis edilmiş sonrasında, binanın tamir süreci başlatılmıştır. Restorasyonun dönemin literatüründeki karşılığı “tamir”dir. Bu hususta beyanat veren Teknik Üniversite Mimari ve Yapı Fakültesi Dekanı Prof. Emin Onat, “... biz esas hatlarını bozmadan, içini fakülteye elverişli ve modern bir şekilde tamir etmeğe uğraşıyoruz... Bu arada binanın, denizden görünüşünü bozduğu için ortadaki kuleyi yıkacağız. Bina, Türk zevkine uygun olarak tamir edilmektedir. İki buçuk sene içinde tamamlanacaktır.”¹²⁶⁸ Bu ifadelerde restorasyon sürecinde, estetik algının bina formundan önemli hale gelebildiğini görmekteyiz. Estetik için binanın bir parçası olan kule yıkılabilmektedir. Ayrıca, restorasyon işinin Türk zevkine uygun olarak yapılacağının belirtilmesi de, batılılaşıma döneminde batılı tarzda inşa edilen bir yapının restorasyonunda kullanılacak en son cümle olması gerekir. Askeri amaçla batılılaşıma döneminde inşa edilen bina, tamir sonrası aslına sadık kalacaktır. Bu binaya eğitim kurumu işlevi verilecektir. Ve bu iki iş yapılırken “Türk zevki” gözetilecektir. Bu ifadeler dönemin söylem kodları hakkında önemli veriler sağlamaktadır.

Milli Eğitim Müdürlüğü, Ayasofya Hamamı'nı tamir ettikten sonra, Milli Eğitim Müdürlüğü'ne ait bütün kütüphaneleri biraya toplayarak resim galerisi ve pedagoji müzesini de ihtiva edecek Meslek Kütüphanesi haline getirecektir.¹²⁶⁹ Bu yıllarda, medreseler gibi eğitim yapıları dahil olmak üzere tarihi eserlerin mülkiyetinin bir kısmı Milli Eğitim Müdürlüğü'nde bulunmaktadır. Milli Eğitim Müdürlüğü de, elinde olan eserlerden kendisine kurumsal bir organizasyon devşirmek istemektedir. Bürokratlar “bina var, o halde birde müze açalım” yaklaşımı ile projeler geliştirmektedir. Milli

¹²⁶⁷ “Şemsiye Altında Çalışan Memurlar –Eminönü kaymakamlığı binası çok harab bir halde bulunuyor–”, *Cumhuriyet*, 9 Mart 1945, Sayı: 7382.

¹²⁶⁸ “Taşkışlanın Tamiri Süratle İlerliyor –Profesör Emin Onat: “Binanın içini modern bir şekilde tamir edeceğiz. Dıştan ise hemen hemen ilk şeklini bulmağa çalışacağız” diyor–”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1946, Sayı: 7956.

¹²⁶⁹ “Ayasofya Hamamı, Müze ve Kütüphane Oluyor”, *Vatan*, 13 Şubat 1946, Sayı: 1692.

Eğitim Müdürlüğü'ne devredilen Rüstem Paşa Medresesi'nin keşif hazırlığına başlanmış, restorasyon projeleri tamamlandıktan sonra tamir işlerine de Nisan 1948 başından itibaren başlanacaktır.¹²⁷⁰

İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü, üniversite çevresinde bulunan tarihi önemi olan anıtları onararak enstitü, laboratuvar ve öğrenci yurdu yapacaktır. Bu anıtlar arasında, Kuyucu Murat Paşa ve Hasan Paşa Medreseleri ön planda olacaktır.¹²⁷¹ Ulus Gazetesi'nin "memnurlukla haber aldığımıza göre" şeklinde restorasyondan duyduğu memnuniyeti dile getirmesi, bu dönemde farklı kesimlerin tarihi eserlerin restorasyonunu desteklediğini göstermektedir.

5.1.1.3.1. Camiler

Tarihi eserler, bir bütün halinde ele alınmamaktadır. Hangi esere rastlanırsa veya gündemde hangi eser var ise, o eser kamu kurumları tarafından değerlendirilmektedir. Rumelihisarı kalesi ve surlarının durumunu inceleyen Lütfi Kırdar, bu eserlerin muhafazası ve tamirine karar verilmiştir.¹²⁷² Rumeli Hisar'ın restorasyonunun, Kırdar görevden ayrıldıktan altı yıl sonra, 1955 yılında başladığı düşünüldüğünde, Kırdar'ın bu beyanatlarının pratik değeri ortaya çıkmaktadır.

Tarihi eserler, kamu kurumları gibi ilgili gazetecilerinde karşılımlarına çıktıkça gündemlerinde yer almaktadır. Cumhuriyet Gazetesinin "Hem Nalına Hem Mıhına" başlıklı köşesinde Kasımpaşa Camii'nin çok kötü durumda olduğu, acilen tamire muhtaç olduğu belirtilmiştir.¹²⁷³ Bu haberden 17 ay sonra, Kasımpaşa Camiinin tamiri için Evkaf Umum Müdürlüğü'nün 1947 yılı bütçesinden, bir miktar para ayrılmıştır.¹²⁷⁴ Tarihi eserlerin gündeme alınması kamu kurumlarında bu işlerin oluşum sürecini etkilememektedir.

Restore edilen yapıların başında camiler yer almaktadır. Osmanlı mirasının tüm İstanbul'a yayılmış en önemli anıtsal eserleri camiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Vakıflar İdaresi Piyale Camisini 1947 yılında tamir ettirmek için 150.000 lira tahsisat ayırmıştır.¹²⁷⁵ Restorasyona ihtiyaç duyan camilerden birisi de Sultanahmet Camii'dir. Sultanahmet Cami'nde yağmur sonrası akıntılar oluşmuştur ve harabiyete

¹²⁷⁰ "Rüstempaşa Medresesi Tamir Edilecek", *Vatan*, 22 Şubat 1948, Sayı: 2421.

¹²⁷¹ "İstanbul Üniversitesi Tarihi Binalardan da Faydalanacak", *Ulus*, 15 Ocak 1948.

¹²⁷² "Rumelihisarının Tamiri Kararlaştı", *Cumhuriyet*, 22 Mart 1945, Sayı: 7395.

¹²⁷³ "Kasımpaşa Camii", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1945, Sayı: 7522.

¹²⁷⁴ "Kasımpaşa Camii Tamir Ediliyor", *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1947, Sayı: 8090.

¹²⁷⁵ "İstanbul'da Piyale Camisi Tamir Edilecek", *Ulus*, 19 Aralık 1946.

sürüklenmektedir. Bu haberler üzerine, İstanbul Evkaf Müdürlüğü gazetelere bir cevap göndermiştir; “...bir hafta evvel camiin 46 levha kurşunu değiştirilmiştir. Yeniden de 200 levhasının değiştirilmesine başlanmış, fakat eski kurşunlar kaldırılır kaldırılmaz yağmur yağdığından bir miktar su sızmasının önüne geçilememiştir. Fakat şimdi bu levhalar yerlerine konulmaktadır.”¹²⁷⁶ Restorasyon sürecindeki aksamaların bile ilgisiz olarak takip edilmesi, dönemin kamuoyu ilgisini ortaya koymaktadır.

İstanbul’da olduğu gibi ülke genelinde restorasyonun ana konusu camilerdir. Vakıflar Genel Müdürlüğü’nün ülke genelinde tamir etmeyi planladığı camiler listesi ve tahsisat miktarları gazetelerde yer almaktadır. İstanbul’da, “Camii Kebir (Kasımpaşa Camii) tamiri için 20 bin lira, Hekimoğlu Alipaşa Camii için 10 bin lira, Muradpaşa Camii için 15 bin lira, Şebsefa Camii için 20 bin lira, Selimiye Camii için 15 bin lira, Hırka-i Şerif Camii için 7 bin 500 lira, Kocamustafapaşa Camii için 12 bin lira ve Büyük Piyale Camii için 10 bin lira para ayrılmış ve onarılmaları işi bazılarında tamamlanmıştır.”¹²⁷⁷

5.1.1.3.2. Saraylar

Topkapı Sarayı büyük bir restorasyona tabi tutulmaktadır. Osmanlının şanlı tarihi olarak görülen 15 ve 16. yüzyıllara ait eserlerin sergilendiği bir müze oluşturulmaktadır. Bu müze etap etap açılarak, turizme sunulmaktadır. Topkapı Sarayı’nın tamir edilen yeni bir kısmı daha müze olarak açılacaktır.¹²⁷⁸ Topkapı Sarayı’nın restore edildiği haberi, bir gezi yazısı üslubuyla verilmektedir.¹²⁷⁹ Halkı Topkapı’ya davet etmenin şekli biraz daha edebi yollardan gerçekleştirilmektedir. İstanbul Arkeoloji Müzesi ve Topkapı Sarayı Müzesi onarma işleri tamamlanarak halkın ziyaretine açılacaktır.¹²⁸⁰ “Memleketimizde ilk müzenin kuruluşunun yüzüncü yıl dönümünde” Topkapı Sarayı Müzesi açılmıştır.¹²⁸¹ Tarihin materyaller halinde sunumu da tarihselleştirilmektedir. Müzeciliğin yıl dönümünde müze açılmaktadır. Topkapı Sarayı’nda, tamirat 1939 yılından beri devam etmektedir, tamirat bitmemiştir, Çinili

¹²⁷⁶ “Sultanahmed Camiinin Kurşunları Değiştiriliyor”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1947, Sayı: 8079.

¹²⁷⁷ “Evkafın Tamir Ettiği Camiler –Tamire muhtaç diğer camiler de tamir olunacak-”, *Vatan*, 23 Eylül 1947, Sayı: 2272.

¹²⁷⁸ “Topkapı Sarayının Yeni Bir Kısmı Daha Yakında Açılıyor –Yeni kısımda bir çok şaheseri görmek imkanını bulacağız-”, *Ulus*, 3 Ağustos 1946.

¹²⁷⁹ “Topkapı Sarayı Restore Edildi”, *Ulus*, 22 Şubat 1948.

¹²⁸⁰ “Topkapı Müzesi Halka Açılıyor”, *Ulus*, 6 Mart 1948.

¹²⁸¹ “İstanbul Müzeleri Açıldı –Yapılan törende Topkapı Müzesi Müdürü B. Tahsin Öz güzel bir konuşma yaptı-”, *Ulus*, 24 Nisan 1948.; “Topkapı Müzesi Halka Açıldı”, *Vatan*, 24 Nisan 1948, Sayı: 2483.

Köşk'te restore edilerek “Fatih Müzesi” haline getirilecektir.¹²⁸² Sarayın padişahı Fatih'tir ve sunum Fatih merkezli yapılacaktır. İstanbul'un Fethinin 500. yılı yaklaşırken Fatih üzerinden İstanbul ve Osmanlı ile ilişki anıtsal eserler üzerinden yeniden kurulmaktadır.

Tarihi eserler konusunda bütüncül bir yaklaşımın olmadığı, Çırağan Sarayı örneğinde görülmektedir. Çırağan Sarayı otel haline getirilecektir. Otuz altı sene evvel ahşap kısımları yanan sarayın, kağıt duvarlarından faydalanılarak otel haline getirilmesi için İstanbul Belediyesi İsveçli bir şirkete müracaat etmiştir.¹²⁸³ Konuyla ilgili olarak Kırdar, Çırağan Sarayı'ndan ne şekilde istifade edileceğini araştırmak üzere Prof. Bonatz ve Prof. Sedat Hakkı Eldem'i görevlendirmiş ve bu kişiler sarayın otel olarak kullanımının nasıl olabileceğine dair bir rapor hazırlamışlardır. Sarayın otel yapılması için hususi bir şirket kurulacak ve hisselerinin çoğunluğu belediyeye ait olacaktır.¹²⁸⁴ Bu arada, Çırağan Sarayı'nın Belediyeye devredilmesini Başbakan Şükrü Saraçoğlu onaylamıştır. Tasarının Büyük Millet Meclisi'ne sevk edilmesine karar verilmiştir.¹²⁸⁵ Bu uygulama bir caminin müzeye çevrilmesi olarak dönemin İstanbul'undaki ikinci örnektir. Ayasofya da, cumhuriyetin ilanı sonrası müzeye çevrilmiştir. Dolmabahçe Camii, Deniz Müzesi'ne çevrilmek istenmektedir. Bu yaklaşım camiye yalnızca bir bina olarak değerlendirmektir. Caminin toplumsal işlevi ihmal edilerek, müzeye dönüştürülmesi teknik bir mesele olarak ele alınmaktadır.

Şehirler yaşamın organize edildiği mekânlardır, yaşam sona erdiğinde yine şehrin bir parçası olan mezarlıklar organize edilir. Tarihi şehirlerde, şehir sınırları mezarlıklar vasıtasıyla belirlenebilir. Mezarlıklar, şehirde yaşayanların son yaşam çizgisinden başlar. Eski bir şehir olan İstanbul; artık büyümekte, 20. yüzyılın başlarında Beyoğlu'nda yaşanan mezarlıkların dönüştürülmesine surlar etrafında da başlanmaktadır. Yedikule'den Edirnekapi'ya kadar olan şehir dışındaki mezarlıklar bakımsız haldedir. Cumhuriyet Gazetesinde “Cedlerimizin mezarlarına lazım olan ihtimamı gösteremiyoruz” başlıklı bir yazıda ilginç bir mezarlık öyküsüne yer verilmektedir. Mezarlıkların harap bir halde olduğunu belirten yazı üzerine, Belediye

¹²⁸² “Bir Fatih Müzesi Tesisi Kararlaştı –Meşhur Çinili Köşk şimdiden bu maksatla esaslı şekilde onarılıyor-”, *Ulus*, 13 Eylül 1948.

¹²⁸³ “Çırağan Sarayı –Turistik otel haline getirilecek-”, *Vatan*, 14 Ağustos 1945, Sayı: 1514.

¹²⁸⁴ “Çırağan Sarayı –Büyük ve konforlu bir otel haline getirilecek-”, *Vatan*, 10 Aralık 1945, Sayı: 1627.; Rapor konusunda Kırdar'ın beyanati için bakınız; “Çırağan Sarayı –Otel haline konması hususunda Vali ve Belediye reisinin beyanati-”, *Vatan*, 14 Aralık 1945, Sayı: 1631.

¹²⁸⁵ “Çırağan Sarayı –Başbakan, İstanbul Belediyesine verilmesine muvafakat etti, iş Meclisin tasvibine kaldı-”, *Vatan*, 6 Ocak 1946, Sayı: 1654.

Mezarlıklar Müdürlüğü, Merkez Efendi ve Şehidlik dışındaki mezarlıkların şahıs malı olduğu, Topkapı mezarlıkları istimlak edilerek duvarla çevrildiğini bildiren bir tezkere gönderilmiştir.¹²⁸⁶ Mezarlıkların bakımsızlığı gündeme geldiğinde, mezarlıkların mülkiyeti üzerinden İstanbul Belediyesi sorumluluk sınırlarını tanımlamaktadır. Mülkiyet nedeniyle şahıs malı mezarlıklar düzenlenememektedir. Ama bu dönemde, mezarlıkların nasıl şahıs malına dönüştüğü ve bu sorunun nasıl çözülebileceği tartışmalarına rastlanmamaktadır.

5.1.1.3.3. Arkeolojik Eserler

İstanbul'un tarihi eserleri ele alındıkça, farklı tarihsel kesitlerde gün yüzüne çıkmaya başlamıştır. Restorasyon yapılırken Roma ve Bizans eserleri de eklektik çalışmalardan nasibini almaktadır. Yerebatan Sarayı'nın toprak altında kalan giriş mahallilinin temizletilerek yeniden inşası ihale edilmiştir.¹²⁸⁷ Yerebatan Sarnıcı da, müze kültürü ve sunum açısından her eser gibi, turizme kazandırılmaktadır.

5.1.1.4. Tarihi Eserlerde Fonksiyon Kayıpları: Yıkma mı, Yer Değiştirmek mi?

İstanbul, özellikle sur içi bölge, organik olarak yapılaşmış bir şehirdir. Yapıların konumlandırılışı ve yapı büyüklükleri dönemine ve ekonomik imkânlar göre gerçekleştirilmiştir. Tarım temelli gelir kaynakları ve ticari organizasyonlardan geçimini sağlayan bir şehrin sanayi merkezli ve işgücü üzerinden geçinmeye başlaması, İstanbul'un baştan aşağıya değişimini sağlamıştır. Sanayi şehri olmanın ve sanayi üretimin doğurduğu konfor İstanbul'a ulaştıkça, şehir dönüşmüştür. İstanbul'un bu değişiminde belirleyici olan lastik tekerleğin İstanbul'a girişi olmuştur. Kişilerin yürüyerek dolaştığı ve yükün hayvanlar aracılığıyla taşındığı bir şehir olan İstanbul, lastik tekerlekle her bölgesine ulaşılabilen bir şehir haline gelmektedir. Bu dönüşümde aksları topografya belirlemekte, bu askların önündeki her engel, tarihi bir eserde olsa kaldırılmaktadır. Ayrıca dönemin İstanbul planlamasında, anıtsal eserlerin ön plana çıkartılması da vardır. Büyük abidelere ulaşan geniş yollar ve abidelerin etrafındaki geniş meydanlar hedefi şehri dönüştürmektedir.

Tarihi eserlerin bir imar faaliyeti olarak ortadan kaldırılması, farklı anlamlar kazanabilmektedir. Bu anlam yüklemeler, yıkım faaliyetinin altından define çıkma

¹²⁸⁶ “Mezarlıklar Yavaş Yavaş Islah Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.

¹²⁸⁷ “Yerebatan Sarayı”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1946, Sayı: 7840

ihtimali ve dini açıdan kutsal olan binaların ortadan kaldırılmasının efsunlu sonuçları arasında gidip gelmektedir. “Cami Hademeliği Yapan İhtiyar Musalla Taşı ile Cami Avlusuna Gölge Veren Çınarın Kaldırılacağını Duyunca Delirdi”¹²⁸⁸ başlıklı haberde yetkililer define çıkma ihtimaline karşı uyarılmaktadırlar. Firuzağa Camii yanında bir inşaat yapılmaktadır, bu inşaat için parselin üzerindeki eski çınar ağacı kesilecek ve musalla taşı kaldırılacaktır. Buna şahit olan caminin temizliği ile uğraşan Mustafa adlı kişi itiraz etmiş, daha sonra akli melekelerini kaybederek mahallede dolaşmaya başlamış ve akıl hastanesine kaldırılmıştır. Mahalleliler ise Mustafa’nın yaşlı çınar ve musalla taşının altında define aradığı, buranın kazılması sonucu delirdiği şeklinde yorum yapmışlardır. Bu olayın gazetede tasvir edilişi, sadece maddi değerler üzerinden yapılmaktadır. Mustafa’nın semtle ve cami ile kurduğu duygusal bağdan ziyade define düşüncesiyle aklını yitirdiği haber verilerek olay kişiselleştirilmektedir.

İmar çalışmaları dolayısıyla İstanbul’un çeşitli bölgelerindeki çeşmeler kaldırılarak depolara konulmuştur. Aralarında kırk çeşme sularına ait çeşmelerinde bulunduğu bu tarihi çeşmeler, tekrar şehrin muhtelif yerlerine dikilecektir.¹²⁸⁹ Tarihi eserler, anıtsal değerleri gözetilerek yok edilmemekte, yalnızca yerleri değiştirilmektedir. Bu yaklaşım özünde, imar çalışması yapılırken tarihsel mirasında korunabildiğinin en önemli örneklerinden birisidir.

Çemberlitaş, Başkent’e nakledilecektir. Anıtsal eserler nakledilebiliyorsa, Çemberlitaş da nakledilebilmelidir. Çemberlitaş’ın İstanbul’dan Ankara’ya nakledileceği, Ulus Meydanında münasip bir yere dikileceği belirtilmektedir.¹²⁹⁰ Çemberlitaş ikiye bölünerek trenle Ankara’ya taşınacak ve Ankara’da tekrar

¹²⁸⁸ ““Cami Hademeliği Yapan İhtiyar Musalla Taşı ile Cami Avlusuna Gölge Veren Çınarın Kaldırılacağını Duyunca Delirdi.” Haber metni şu şekildedir: “Evvvelki gece Firuzağada yürekler acısı bir hadise cereyan etmiştir: Bundan birkaç gün evvel Firuzağa camisine üç metre mesafede bir arsa bir vatandaş tarafından satın alınmış, ve buraya bir bina inşa edilebilmesi için sahibi tarafından temel kazdırılmağa başlanmıştır. Fakat bu arsaya bina yaptırabilmek için camiye ve Hamidiye çeşmesini gölgelendiren yaşlı bir çınarın kesilmesi ve caminin musalla taşının yıkılması icap etmiştir. Mahallenin ihtiyarları bu hali iyimsemişlerse de seslerini çıkarmamışlardır. Ancak caminin temizliği ile meşgul olan ve o semtte hamallık yapan 70 yaşında Mustafa içerlemiş kendini tutamamış ve ameleleri taşlamağa: -Ağacı kesemezsiniz!... diye bağırmağa başlamıştır. Mustafanın hareketi ameleleri dağıtmış ve mahalleli adamcağızı inşaata mani olamayacağına ikna etmeğe çalışmışlardır. Hadise bu suretle o an için örtülmüştür. Fakat gece yarısına doğru bütün mahalleli cami önünde oturan adamın haykıra haykıra kuran okuduğunu ve okurken de bir çok kelimeleri yanlış telaffuz ettiğini duymuşlardır. Yataklarından fırlayan halk bir sarhoş kuranla alay ediyor zannıyla sokağa çıkınca Mustafa Ağa ile karşılaşmışlardır. Vak’a yerine gelen polisler Mustafa Ağayı ağzından köpükler saçılır bir halde karakola oradan da akıl hastanesine kaldırmışlardır. Mustafa Ağa doğma büyüme Firuzağalı olduğu için mahalleliler, ağacın veya musalla taşının altında Mustafa Ağanın bildiği bir esrarın saklı olduğu fakat çıkaramadığı ve kimseye söyleyemediği için çıldırdığı kanaatindedirler. Şayet o muazzam çınar kesilecek ve musalla taşı yıkılacaksa belki de bir define saklı olan bu yerde hükümetin tedbir almasının doğru olduğunu söylemektedirler.”

¹²⁸⁹ “Kaldırılan Tarihi Çeşmeler”, *Ulus*, 15 Ocak 1948.

¹²⁹⁰ “Çemberlitaş da Ankaraya Nakledeceklermiş”, *Vatan*, 15 Temmuz 1948, Sayı: 2565.

birleştirilerek dikilecektir.¹²⁹¹ Baş şehir Ankara ise her şey oraya taşınabilir. Bu yüzyılların mirası olan Çemberlitaş'ta olsa Ankara'ya taşıma fikri kimse tarafından eleştirilmemiştir.

Tarihi eser denildiğinde geniş kitlelerin aklına definecilik gelmektedir. İstanbul gibi efsanesi bol bir şehirde, tarihi eserler restore edilirken, efsanelerde dolaşmaktadır. Yıldız Sarayı Selamlık Dairesi'nin beton taşılığında müteşebbisler ilgili memurlar gözetiminde define aramaktadırlar, kazı sonucu şimdilik kereste, tuğla parçası ve lağım rastlanmıştır.¹²⁹² Her yer ve her zemin kazılabilecek bir alan olarak görülmektedir. Define arzusu, saray bahçesini bile kazdırmaktadır. Ancak, bu kazıya izin veren bir de idarî makamlar mevcuttur.

5.1.2. Geçiş Döneminde Çekimser İstimlakler

İstanbul'un imarında en önemli sorunlardan birisi de mülkiyet hakkıdır. Tarihi bir şehirde imar çalışmasında yol açmak ve meydan genişletmek buradaki konut ve ticarethaneleri ortadan kaldırmakla mümkün olabilmektedir. Kamunun menfaati için bireylerin mülkleri bedelleri ödenerek alınmakta ve kamu hizmetlerine tahsis edilmektedir. İstimlak uygulamasında yerini kaybeden kişi bu semtten kopmaktadır. Bu süreç, İstanbul'da semtlerin tarihsel olarak oluşmuş sosyal dokuların kaybedilmesinin başlangıcını oluşturmaktadır. İstimlak edilen binaların yıkımı sonrası, binaları yol ve meydan etrafında kalan bina sahipleri ise bir rant elde etmektedirler. Ancak dönemin kanunlarında, yerinden edilene kamu adına ücret ödenirken, imar faaliyeti sonucu gayrimenkulleri değer kazanan kişilerden “şerefiye” bedelleri alınmamaktadır. Kamunun finanse ettiği yatırımlarla bazı vatandaşlar kayba uğrarken bazı vatandaşlar kazançlı çıkmaktadır. Dönemin yasalarında ise yük kamu tarafından karşılanırken, oluşan fayda kamu tarafından tahsil edilmemektedir. İstanbul'un imarının en önemli engeli olan istimlak için tahsisat bulma sorunu da buradan ortaya çıkmaktadır.

Semtlerde düzenlemeler yapılmakta, özel mülkler ortadan kaldırılarak yol ve meydanlar açılmaktadır. Sultanahmet Parkı karşısındaki Firuzağa Camiinin yanındaki ev; Evkaf İdaresi, kahvehaneler ise İstanbul Belediyesi tarafından istimlak edilmek suretiyle bu sahanın eski hapishane binasına kadar tanzimine başlanmıştır.¹²⁹³ Eminönü-

¹²⁹¹ “Çemberlitaş'ın Ankara Seyahati”, *Vatan*, 16 Temmuz 1948, Sayı: 2566.

¹²⁹² “Yıldızdaki Define Kazısına Devam Edildi”, *Vatan*, 22 Mart 1947, Sayı: 2089.

¹²⁹³ “İstimlak Edilen Yerler”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1945, Sayı: 7329.

Unkapanı arasındaki iki binden fazla binanın kamulaştırılmasına başlanacaktır.¹²⁹⁴ Yeni Cami ile Unkapanı arasını birleştirecek yolun açılması için Belediyeler Bankası'ndan üç milyon lira istikraz yapılması hakkındaki Belediye Meclisi kararı İçişleri Bakanlığı tarafından Bakanlar Kuruluna gönderilmiştir, istimlaklere 1945 Haziran'da başlanacaktır.¹²⁹⁵ İçişleri Bakanlığı, Vilayet ve Belediyeye bir emir göndererek bina istimlaklerini durdurmuştur. Haber metni şu şekildedir: “Son dört beş sene içinde apartman ve ev inşaatı hemen hemen durmuş gibi olduğu halde, şehrimizde pek çok istimlak yapılmış, on binlerce ev yıktırılmış, yerine yol veya yeşil saha yapılmıştı. Halbuki son senelerde şehrimiz nüfusunun milyonu aşması üzerinde ehemmiyetle durulması icap eden bir ev buhranı meydana çıkarmıştı. Memnuniyetle öğrendiğimize göre, halkın ve gazetelerin mesken buhranından ve bunu doğuran amillerden şikayetleri nihayet nazarı itibara alınmış, İçişleri Bakanlığı bundan sonra inşaat masrafları azalıp, bol bol yapı yapma faaliyeti sağlanıncaya kadar istimlak yapılmaması ve evlerin yıktırılmaması için İstanbul Vilayet ve Belediyesine bir emir göndermiştir. Bu emir derhal tatbik edilecektir.”¹²⁹⁶ Bu haber, vatandaş-devlet etkileşiminin İstanbul imarına etkisini göstermektedir. Savaş süresince yeni evlerin yapılmaması, inşaat yapımının zorlaşması istimlakin bakanlık tarafından engellenmesine neden olmuştur. bakanlık, belediyenin yetkilerini elinden almakta, imar çalışmalarını durdurabilmektedir. Bu da, merkezi hükümetin şehir imarındaki belirleyiciliği ortaya koymaktadır.

Her yeni yol güzergahının belirlenmesi, meskun alanlarda yeni istimlakleri doğurmaktadır. Açılacak olan Topkapı Caddesi'nin istimlak muamelesi tamamlanmak üzeredir, Topkapı'dan Pazartekkesi'ne kadar olan 600 metrelik kısmın açılması işiyle tramvay idaresi meşgul olacaktır. 40 metrelik bir cadde haline getirilecek olan Topkapı yolunun da genişletilmesi işine başlanıldığı zaman tramvaylar Şehreminine kadar işleyebilecektir.¹²⁹⁷

İstanbul'da kamu binası açığı vardır. Kamu binaları için yer tespitleri yapılmaktadır. Bu dönemde, kamu binaları sur içinde yoğunlaştırılmaya çalışılmaktadır. Bu durumda yeni istimlaklerin kapısını açmaktadır. Adalet Sarayı için ilk olarak 22 parselin istimlaki tamamlanmıştır, fakat on kişi takdir komisyonunun kararına itiraz

¹²⁹⁴ “Eminönü-Unkapanı Arasındaki Binaların Kamulaştırılmasına Başlanacak”, *Cumhuriyet*, 20 Mart 1945, Sayı: 7393.

¹²⁹⁵ “Yenicami ile Unkapanı Arasında Kamulaştırma”, *Ulus*, 5 Mayıs 1945.

¹²⁹⁶ “Bina İstimlaki Durduruldu –İçişleri Bakanlığı Vilayet ve Belediyeye kat'i bir emir gönderdi-”, *Vatan*, 1 Ekim 1945, Sayı: 1560.

¹²⁹⁷ “Topkapı Caddesinin İstimlak Muamelesi”, *Vatan*, 5 Mayıs 1946, Sayı: 1773.

etmiştir. Belediye Daimi Encümeni, Hazine temsilcisini ve ehli vukufu (bilir kişi) dinlemiştir, mahallinde yapılacak bir keşiften sonra kararını verecektir.¹²⁹⁸ İstimlak için karar verilse bile, bazı vatandaşlar haklarını hukuki yollardan aramaktadır.

İUMDK, Sarıyer’de kumsal olarak bilinen yerin istimlaki için birçok imzalı tahrir verilmiş; komisyon, bu konuyu tetkik ve ifası için başkanlık makamına tevdi etmiştir.¹²⁹⁹ Bu kararın gerekçesi önemlidir: “Sarıyerde Kumsal namile maruf sahipli mahal bu civar halkının bir gezinti ve hava alma yeri olarak faydalandığı ve bütün boğaza hakim bir manzarayı taşıyan bu güzel yerden halkın mahrum kalmamasını sağlamak maksadile; her ne kadar boğazın imar planı henüz yapılmamış ise de ileride bu sahanın bir park haline getirilmesi uygun olacağı mülahazasile şimdiden istimlaki cihetine gidilmesi...” Konun komisyona geliş biçimi ve karar alma biçiminin keyfiliği, karar metninden açıkça görülmektedir. İstimlak kararının alınabilmesi için kamusal bir gerekçe ortada yoktur. Ayrıca, istimlaki gerekçelendirecek şehir planı tanzim edilmemiştir. Yalnızca birilerinin lobi faaliyeti ile özel mülkiyette, kamulaştırma durumu söz konusudur.

5.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1949-1957)

Gökay dönemi İstanbul’un Fethinin 500. yıldönümüne rastlamaktadır. Bu etkinlik Gökay’ın tarihi eserler konusunda yürüttüğü çalışmaların motivasyon unsuru olmuştur. Gökay dönemi, İstanbul’da diğer alanlarda olduğu gibi, tarihi eserler konusunda da bir geçiş dönemi olarak yaşanmıştır. Restorasyon ve anıtsal eserlerin etrafını açılarak, şehirde özellikle camilere, bir abide olarak işlev yüklemiştir. Bu dönemin farklı olan tarafı DP iktidarı ile İstanbul’da sultan türbelerinin açılmasıdır. Ayrıca Kapalıçarşı’nın yanması ve restorasyonu, sahaflar çarşısının organizasyonu gibi faaliyetlerde bu dönemin, tarihi eserler konusunda öne çıkan uygulamalarıdır.

5.2.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

5.2.1.1. Camiler

Gökay döneminde imar uygulamaları çerçevesinde camiler “anıtsal eser” olarak ön plana çıkartılırken bu eserlerin kendilerinin de restorasyonları yapılmıştır. Hatta

¹²⁹⁸ “Adalet Sarayı İçin İstimlaklar”, *Vatan*, 14 Mart 1947, Sayı: 2081.

¹²⁹⁹ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Aralık 1947, İndeks: 2071773, Cilt No: 17, Karar No: 336.

1956 yılında, İstanbul Belediyesi İmar Komisyonu, büyük anıtların etrafını tanzim için mimarlar arasında müsabaka düzenlenmesi kararı vermiştir.¹³⁰⁰ Ayrıca bu yıl içerisinde tarihi eserlerin anıtsal bir eser olarak değerlendirildiğini gösteren, tarihi eserler etrafında inşaata müsaade edilmeyeceği ve var olanların tespit edilerek yıktırılacağı hususunda karar alınmıştır.¹³⁰¹ Camiler, İstanbul'un yeni anıtları olarak ortaya çıkartılmakta ve sergilenmektedir. Sosyal hayatın cami merkezli organize edildiği eski İstanbul'da camiler artık sergilemenin mekânı haline gelmektedir. Yapılan meydan düzenlemelerinde camiler, cemaatlerini kaybetmekte, ama sergilenme unsuru olarak tüm İstanbullular için ön plana çıkartılmaktadırlar. Eski organik imar mantığında etrafı işgal edilmiş olan camiler, yeni düzenlemelerde, imar çalışmalarının da yeniden merkezi olmaktadır. Ancak sadece gözün iktidarının önemsendiği bir merkeziyet anlayışı ile gündeme gelmektedir.

Gökay döneminde, İstanbul'un bazı camilerinin perişanlığını ortaya koyan yazılar dönemin basınında yer almaktadır. Bu yazılarda, camilerin içinde bulundukları hazin durum tasvir edilerek ilgililer göreve çağrılmaktadır.¹³⁰² Sultanahmet Camii, gecekonduların tehdidi altındadır, yetmiş civarında olan gecekonduların sayısı her gün artmaktadır.¹³⁰³

Cami tamirlerinde, resmi kurumların yanında sivil toplum kuruluşları da görev almaktadır. Anıtlar Derneği İstanbul'daki bazı camilerin tamiratlarını halktan yardım toplayarak organize etmektedir. Anıtlar Derneği'nin yardımıyla restore edilen "dibekli" adıyla bilinen "Eminbey Camii" düzenlenen törenle ibadete açılmıştır.¹³⁰⁴ Fatih Kadiçeşme Mahallesi'ndeki Yarhisar Camii, halkın teberruları ve belediyenin yardımı ile imar edilmiştir.¹³⁰⁵ Kağıthane'de Lale devrinden kalan tek eser olarak tarif edilen caminin restorasyonu için Valilikçe, Anıtları Koruma Derneği'ne gerekli direktif verilmiştir. Gökay'da buraya kişisel bağışta bulunmuştur.¹³⁰⁶ Çarşamba'da bulunan İsmailağa Camii'nin tamir ve ihyasına başlanmıştır.¹³⁰⁷ Cami tamirlerinde vatandaşlar da aktif finansman sağlamaktadır. Bazı kişiler, herhangi bir kurumun aracılığı olmadan

¹³⁰⁰ "Anıtlarımızın Etrafı Tanzim Edilecek", *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1956, Sayı: 11344.

¹³⁰¹ "Tarihi Eserler Civarındaki İnşaat", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2291.

¹³⁰² "Üsküdar'daki Bir Camiin Tamire Muhtac Kısmı", *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1950, Sayı: 9322.; "Şehsuvar Camii", *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1951, Sayı: 402.

¹³⁰³ "Sultanahmed Camii Gecekondu Yığınlarının Tehdidi Altında", *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1953, Sayı: 10390.

¹³⁰⁴ "Tamiri Biten Bir Cami Halka Açıldı. Bir Caminin de Onarılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 4 Mart 1952, Sayı: 821.

¹³⁰⁵ "Yarhisar Camii Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955, Sayı: 11042.

¹³⁰⁶ "Kağıthanede Lale Devrinden Kalan Tek Eser İhya Olunacak", *Vatan*, 23 Aralık 1954, Sayı: 4889.

¹³⁰⁷ "Tamiri Biten Bir Cami Halka Açıldı. Bir Caminin de Onarılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 4 Mart 1952, Sayı: 821.

kendi semtlerindeki camileri, restore ettirmektedirler. Ayaspaşa’da bulunan Park Otel’in yanındaki cami semt ahalisinden Nalbur Hasan Tahsin’in masraflarını üzerine alması ile tamir edilmeye başlanmıştır.¹³⁰⁸ Semt camilerinde vakıf geleneğinin kök saldıği toplumda vatandaşlar aktif rol almaktadır. Demokrat Parti döneminde, halk açısından dini tesislerin ihyası, vatandaşlar tarafından da desteklenen en önemli imar çalışmaları arasında yer almaktadır. Cumhuriyet Halk Partisi döneminde kendisini sistem dışında tutan dindar kişiler, Demokrat Parti dönemini de fırsat bilerek cami imarında görev almakta ve finansman sağlamaktadır.

Beyazıt Cami minaresi tamir edilmiş, sahaflar çarşısı ile cami arasındaki duvar da restore edilmiştir.¹³⁰⁹ Başta Beyazıt, Sultanahmed ve Yenicami olmak üzere şehir genelindeki camilerde tamirat kararı alınarak bütçe tahsis edilmiştir.¹³¹⁰ Yeni Camii’nin Mısır çarşısına cephe olan minaresinde “şakül istikametinde inhıraf (bozulma, sapma)” tespit edilmiştir; bu nedenle, minare iskele kurularak sökülecek ve yeniden düzeltilerek monte edilecektir.¹³¹¹ Bu haber üzerine cami minaresinde bir eğiklik olduğu ancak bunun yıkım gerektirecek kadar sıkıntı oluşturmadığı mimarların görüşlerine de yer verilerek haberleştirilmiştir.¹³¹² Evkaf Müdürlüğü, minarede sapmanın yanı sıra taş kırılmaları ve oynamalar mevcut olduğu için minarelerin tamirini ihale edecektir.¹³¹³ Minarenin tamiratına başlanmıştır; Yeni Camii minaresiyle¹³¹⁴ birlikte; Beyazıt Camii ve Teşvikiye Camii’nin minarelerinin tamirlerine de başlanmıştır.¹³¹⁵ Yeni Camii minaresi 120 m3 küfeki taşı kullanılarak restorasyonu tamamlanacaktır.¹³¹⁶ Sultanahmet Camii minaresi de arz ettiği tehlike üzerine yıkım için ihale edilmiştir.¹³¹⁷ Sultanahmet Camii’nin yıkılan minaresinin,¹³¹⁸ yapımına başlanmıştır.¹³¹⁹

1953 yılında Vakıflar Başmüdürlüğü İstanbul’da birçok caminin restorasyonunu tamamlamıştır.¹³²⁰ Bu başarı birazda, fetih yıldönümü motivasyonu ile gerçekleştirilmiştir. İstanbul’un fethinin 500. Yılı törenleri, siyasal ve sosyal anlamda

¹³⁰⁸ “Park Otelin Yanındaki Cami Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1952, Sayı: 10086.

¹³⁰⁹ “Restore Edilen Cami”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1951, Sayı: 10884.

¹³¹⁰ “Camiler Tamir Edilecek”, *Cumhuriyet*, 12 Temmuz 1953, Sayı: 10399.

¹³¹¹ “Yenicamiin Bir Minaresi Yıkılacak”, *Vatan*, 27 Ağustos 1953, Sayı: 4411.

¹³¹² “Yenicami Minaresi Yıkılabilir mi?”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1953, Sayı: 1354.

¹³¹³ “Yenicamiin Tehlikede Olan Minareleri”, *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1953, Sayı: 10447.

¹³¹⁴ “Geçmiş Olsun”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1953, Sayı: 10543.

¹³¹⁵ “Yenicami Minaresinin Tamiri Uzun Sürecektir”, *Yeni İstanbul*, 6 Mart 1954, Sayı: 1543.

¹³¹⁶ “Yeni Cami Minaresi Mayıs’ta Bitiyor”, *Vatan*, 1 Mayıs 1955, Sayı: 5012.

¹³¹⁷ “Sultanahmet Camiinin Bir Minaresi Yıkılacak”, *Vatan*, 11 Ağustos 1955, Sayı: 5115.

¹³¹⁸ “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹³¹⁹ “Yeniden Yapılıyor”, *Vatan*, 17 Ekim 1956, Sayı: 5533.

¹³²⁰ “Vakıflar Müdürlüğü’nün 1953’ teki Çalışmaları”, *Yeni İstanbul*, 24 Aralık 1953, Sayı: 1471.

önemli bir motivasyon unsurudur. Bu vesile ile İstanbul camilerinde yoğun bir çalışma sürdürülmüştür. Fetih'in yıl dönümü Osmanlı mimarı mirasının ön plana çıkmasında önemli bir işlev görmüştür. Osmanlı mimarı mirası “Türk”ün tarihi eserleri olarak İstanbul’un yeniden imarında ön plana çıkmaktadır.

1955 yılında İstanbul genelinde, restorasyonlar devam etmektedir.¹³²¹ 1956 yılına gelindiğinde, Evkaf İdaresi İstanbul’da otuza yakın camiye tamir ettirmektedir.¹³²²

Tekfur Saray ile birlikte tadil edilen İvazağa Camiinin tadilatı tamamlanmıştır.¹³²³ Zeyrek Camii, Gönenli Hafız Mehmet ve 120 çömezi tarafından 4 gusülhane ve bir mutfak yapılarak otel şeklinde kullanılmaktadır. Bu inşa faaliyetleri sırasında “paha biçilmez mozayikler” kırılmıştır.¹³²⁴ Tarihi eserlere anlam yüklemesi farklı saiklerle gerçekleşmektedir. Dini bir cemaat, camiye sosyal anlamda bir fonksiyon yüklerken, yaptıkları inşaat ve imalatlar tarihi esere zarar vermektedir. Haberin gazetede yer alış biçimi uygulama sonrası şikayet eder bir üsluptadır. Cami anıtsal bir eser midir, yoksa insan ihtiyaçlarının giderildiği bir mekân mıdır? Çelişkisi üzerinden tartışılmaktadır. Üçüncü yol olan, hem tarihi eser olarak restore edilen hem de sosyal anlam yüklenen bir yapı tartışılmamaktadır.

Sultanhamed Camii’nin minaresi ve Beyazıt Camii’nin esaslı bir şekilde tamiri gerçekleştirilmiş, Mahmud Paşa Camii’nin bahçesi asfaltlanmış, Mihrimah Camiinin tamiri ve Tahtakale’deki Rüstempaşa Cami’nin etrafının istimlak edilerek tanzimi yapılmaya başlanmıştır.¹³²⁵

Camilerin tamiri ve tanzimi devam ederken, İstanbul’da imar faaliyetleri sırasında Aksaray-Beyazıt arasında açılan yola denk gelen dört cami yıktırılmıştır.¹³²⁶ Cami tamirleri yanı sıra, imar faaliyetlerinde yeni geometrik düzendeki yollar yalnızca evlerin değil camilerin de yıkımına neden olmaktadır.¹³²⁷ Cami yıkımları toplumda, tek parti döneminde bu alanda yapılan uygulamalar kadar tepki çekmemektedir. Lastik tekerleğin konforu için gerekirse camilerinde feda edilmesinde sakınca

¹³²¹ “Şehirdeki Abidelerin Tamirine Başlanıyor”, *Vatan*, 15 Nisan 1955, Sayı: 5002.

¹³²² “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹³²³ “Tekfur Sarayı ve İvazağa Camii Tamir ve Tanzim Edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1955, Sayı: 11209.

¹³²⁴ “Otel Haline Getirilen Bir Cami”, *Yeni İstanbul*, 7 Kasım 1953, Sayı: 1424.

¹³²⁵ “Camilerin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1956, Sayı: 11452.

¹³²⁶ “İstanbul’da 4 Cami Yıkıldı”, *Ulus*, 31 Ağustos 1956, No: 12036.

¹³²⁷ İstanbul’da yaşanan cami yıkımlarına ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Mehmed Şevket Eygi, *Yakın Tarihimizde Cami Kırımı*, İstanbul, Tarih ve İbret Yayınları, 2003.

bulunmamaktadır. İmar hedefi dini hassasiyetlerinde önünde bir motivasyon unsuru olarak bulunmaktadır.

1957 yılına gelindiğinde, Beyazıt Camii'nin etrafında bulunan binalar istimlak edilerek yıkılmaktadır. Cami etrafındaki tüm binalar yıkılarak, caminin “bütün ihtişamıyla ortaya çıkması” sağlanacaktır.¹³²⁸ Fatih ve Mihrimah Camileri'nde de, “selahiyetli mimar ve mütehassısların iştirakiyle teşkil edilen imar heyeti”nin, “tarihi mabedleri bütün azamaeti ile meydana çıkarılması için yeniden bazı istimlakler yapılmasına karar vermiştir.” Mihrimah Camii'nin etrafı açılacak ve Fatih Camii'nden bakıldığı zaman bu caminin silueti görülecektir.¹³²⁹ Görülmek, bu dönem camilerinin varoluş sebeplerinden birisi haline gelmiştir. Yolda kalan tarihi camiler yıkılmakta, ama anıtsal eser değeri taşıyanlar ön plana çıkartılarak sergilenmektedir.

5.2.1.2. Türbeler

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul'da türbeler, bir anıtsal eser olarak restore edilerek açılışı gerçekleşmiştir. Türbe açılışlarında hem şehirde bir bina restore edilmiş olmakta hem de bir Türk büyüğü daha maziden çıkarak İstanbulluların hayatlarındaki yerini almaktadır.

İstanbul'da türbe açılışları bu dönem çıkan bir kanun sonrası gündeme gelmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesinin ardından açılan ilk türbe, Reşit Paşa'nın türbesidir. Reşit Paşa'nın türbesi, 13 Mart 1950'de, doğumun 150. yılında Üsküdar Halkevi'nin düzenlediği törenle açılmıştır.¹³³⁰ Türk büyüklerine ait türbeler açılmaktadır, ama ilk olarak Reşit Paşa'dan başlanması geçiş döneminin modernleşme ile dindarlık arasında kurduğu bağı göstermektedir.

İstanbul'daki türbe açılışlarında diğer bir motivasyon unsur ise 500. Fetih Yıldönümü'dür. Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, İstanbul'a gelerek “yeni kanun gereğince açılacak eski türbeleri” gözden geçirecektir.¹³³¹ Hükümette tarihi eserlerin bağlı olduğu kurum Milli Eğitim Bakanlığı'dır ve bakan türbelerin açılışı ile bizzat ilgilenmektedir.

Banguoğlu'nun İstanbul türbelerini ziyaretinden sonra “Türk büyüklerinin” türbeleri açılmaya devam etmektedir. Aynı hafta içerisinde Barbaros, Kanuni ve

¹³²⁸ “Beyazıt Camii Bütün İhtişamıyla Ortaya Çıkıyor”, *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1957, Sayı: 2880.

¹³²⁹ “Fatih ve Mihrimah Camilerinin Etrafı Açılarak Tanzim Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 19 Mayıs 1957, Sayı: 2696.

¹³³⁰ “Reşit Paşanın Türbesi Açıldı”, *Ulus*, 14 Mart 1950, No: 10311.

¹³³¹ “Eğitim Bakanlığı İncelemeleri”, *Ulus*, 29 Mart 1950, No: 10326.

Yavuz'un türbeleri açılacaktır. Türbeler, Çarşamba ve Cuma günleri halkın ziyaretine açık olacaktır.¹³³² 18 Mart 1950'de, Gökay'ında katıldığı bir törenle "Türk deniz tarihinin büyük amirali", "...kadirbilir milletimizin vefalı bağrında gençliğimize kahramanlık, feragat ve Türklüğe bağlılık timsali..."¹³³³ olan Barbaros'un türbesi açılmıştır.¹³³⁴ 19 Nisan 1950 tarihinde, "büyük Türk imparatoru" Kanuni Sultan Süleyman'ın türbesi törenlerle açılmıştır. Törene, bürokratlar, okul öğrencileri de katılmış ve halkevleri adına da bir konuşma yapılmıştır.¹³³⁵ 21 Mart 1950 tarihinde, Yavuz Sultan Selim'in türbesi, yine Gökay'ın katıldığı törenle açılmıştır. Açılış konuşmasında Gökay'ın kullandığı şu ifadeler, türbe açılışlarında dönemin psikolojisini gayet açık bir biçimde tasvir etmektedir: "... Bir millet kahramanlarına hürmet etmekle ilerler. Türk tarihi onu yaratan kahramanlarla doludur. Türk Milleti bu kahramanları hiçbir zaman unutmuş değildir. Yalnız Türk inkılabının memlekete yerleşmesini temin için bazı sebepler, bu kahramanların türbelerinin bir müddet kapalı kalması zarureti göstermiştir... İnkılabın yarattığı eserler, bütün millet tarafından en kutsal fikir ve en kıymetli varlık halinde daima titizlikle üzerlerinde titrenilecektir. Bu gurur ve düşünce içinde tarihimizin büyük kahramanı Yavuzun manevi hatırasını hürmetle anıyor ve türbeyi ziyarete açıyorum."¹³³⁶

Türkiye genelinde türbe restorasyonlarına girilmiştir. Bakanlar Kurulu'nda restore edilmesi kararlaştırılan türbeler gazetelerde yer bulurken, bunlardan İstanbul'a ait olanları ise şunlardır: Fatih Mehmed, İkinci Mahmud, Mimar Sinan ve Gazi Osman Paşa.

Türbe açılışları Cumhuriyet Halk Partisi'nin 1950 seçim yatırımları olarak gündeme gelmiş olacak ki, seçim sonrası türbe meselelerine Demokrat Parti en az iki yıl ilgi göstermemiştir. İstanbul'da türbe restorasyonları, halkevi katılımları ile ve hepsine özel törenler düzenlenerek değil, bir tarihi eser restorasyonu olarak sunumu yapılmıştır.

Fethin 500. yıl kutlamalarına yaklaşıldıkça, Sultan Fatih merkezli restorasyon hareketleri hızlanmıştır. 1952 yılına gelindiğinde Fatih'in türbesinin tamiri için ihaleye çıkılacaktır.¹³³⁷

¹³³² "Yeniden Açılacak Türbeler", *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1950, Sayı: 9225.

¹³³³ "Barbaros'un Türbesi Dün Açıldı", *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1950, Sayı: 140.

¹³³⁴ "Barbarosun Türbesi Dün Açıldı", *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1950, Sayı: 9229.

¹³³⁵ "Kanuni'nin Türbesi Dün Açıldı", *Yeni İstanbul*, 20 Nisan 1950, Sayı: 141.

¹³³⁶ "Yavuz Sultan Selimin Türbesi Dün Açıldı", *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1950, Sayı: 9232.; "Yavuzun Türbesi", *Yeni İstanbul*, 22 Nisan 1950, Sayı: 143.

¹³³⁷ "Fatih Türbesi Tamir Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 22 Nisan 1952, Sayı: 1109.

1954 yılına gelindiğinde İstanbul Belediyesi, “ashabı kiram ve ulemadan” kişilerin türbe ve mezarlarının restorasyonunu tamamlamıştır.¹³³⁸ Türbe açılışları, 1950 seçimleri öncesi, Cumhuriyet Halk Partisi döneminde Türk büyükleri ile başlarken Demokrat Parti ile birlikte toplumun kutsal saydığı diğer kişiliklere yönelinmiştir.

5.2.1.3. Medrese, Hamam ve Çeşmeler

Fetih yıldönümü nedeniyle Fatih Külliyesi’nde restorasyon başlamıştır. “Fatih Medresesinin” tamiri için faaliyete geçilmiş, buradaki film deposu tahliye edilerek Mecidiyeköyü’nde bir yer gösterilmiştir.¹³³⁹ 1953 yılında İUMDK bir karar alarak, 1948 yılında İstanbul Üniversite’sine tahsisi verilen medreselerden Fatih, Süleymaniye, Şehzadebaşı, Kuyucu Murat ve Hasanpaşa medresesi dışındakilerin tahsisleri üniversiteden alınmıştır. Böylece medreseler tekrar Vakıflar İdaresi’nin yönetimine verilmiş bulunmaktadır.¹³⁴⁰ Medreselerin eğitim kurumları olarak Üniversiteye verilmiş olması, daha sonra fonksiyonsuz kalması üzerine, vakıflara devri ilginç bir uygulamadır. Medreselerin mülkiyetleri vakıflara ait olduğundan bu dönem eski kurumlarına tekrar dönmesi oldukça önemli bir gelişmedir. Demokrat Parti döneminde, vakıflar konusundaki bu düzenlemeler, Cumhuriyet Halk Partisi dönemi çalışmalarının sonlandırılması olarak karşımıza çıkmaktadır.

1952 yılında İUMDK’nu, 1341/1925 senesinde Belediye ve İdare-i Hususi’ye devredilen medreselerin, Vakıflar Müdürlüğü kontrolünde daha sağlıklı restore edileceğini beyan ederek, kendisinde olan medrese tahsisatlarını vakıflara verme kararı almıştır. Böylece, Fatih Medreselerinden olan, Karadeniz ve Akdeniz Medreseleri ve Tabhane Vakıflar Müdürlüğüne devredilmiştir.¹³⁴¹ Medreseler ve tamiratları asıl

¹³³⁸ “Tarihi Mezar ve Türbeden 70’i Belediyece Tamir Edildi”, *Yeni İstanbul*, 12 Ocak 1954, Sayı: 1490.; Haber metni şu şekildedir: “Mezarlıklarımızın imar ve ıslahı mevzuunda girişilen faaliyetler programa alınmış, bunun için mezarlık uzmanı adıyla yeni bir kadro ihdas edilerek işe başlamış bulunmaktadır. 1952- 1953 yılı zarfında mezarlıkların tamiri için 321 bin lira sarfedilmiştir. Bundan başka 205 bin lira sarfı ile Eshabıkiramdan Âmir’in ulemadan İbni Manisa, Şeyhülislam Molla Gürani, Ebüdüra Hazretleri, Güzinden Abdullah el Hudri, Gülbahar Sultan Türbesi, Daye Hatun Türbesi, Tezveren Dede Türbesi, Yıldız Dede Türbesi, Hafir Hazretleri Türbesi, Molla Mehmet Türbesi, Sa’be Hazretleri Türbesi, Avcı Başı Türbesi, Toklu Dededeki Eshabıkiram Türbesi, Hamh Ensari Türbesi, Toklu Dede Türbesi, Yavedut Türbesi, Mustafa Çavuş Türbesi, Karamani Türbesi, Cibali Türbesi, Ağa kapısında Abdurrahman Ağa Türbesi, Çizmecibaşı Mahmud Ağa Türbesi, Ferruh Dede Türbesi, Abdülkadir Efendi Türbesi, Şemsettin Efendi Türbesi, Beşinci Sekban Türbesi, İbrahim Efendi Türbesi, Has Yunus Paşa Şemsettin Cezeri Kabirleri, Yakup Ağa Türbesi, Davut Paşa Türbesi, Beyazıt Ağa Türbesi, Sekbanbaşı Kasım Ağa Mezarı, Kovacı Dede Mezarı, Keskin Dede Türbesi dahil 70 tarihi mezar ve türbe tamir edilmiştir.”

¹³³⁹ “Fatih Medresesinin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 8 Ekim 1951, Sayı: 9763.

¹³⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Şubat 1953, İndeks: 2073781, Cilt No: 26 Karar No: 19.

¹³⁴¹ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 9 Haziran 1953, İndeks: 2073683, Cilt No: 26 Karar No: 164.

idaresine döndürülmektedir. Bu uygulamalar, eski vakıfların ihyasında başlangıç adımlarıdır.

Beyazıt'ta bulunan Patrona Halil Hamamı yıkılmak istenmektedir, Eski Eserleri Koruma Derneği bu talebe itiraz etmiştir. Belediye; bu hamamın yıkılmasında, üniversitenin meydana çıkması ve trafiğin açılması açısından ısrar etmektedir.¹³⁴² Yaş deri deposu olarak kullanılan hamamın yıkılması için bir gündem oluşturulmaktadır.¹³⁴³ Yıkım tarafları bu hamamın herhangi bir özelliğinin kalmadığını, yıkılarak çirkinliğin ortadan kaldırılmasını talep etmektedir. 1956 yılına gelindiğinde Patrona Halil Hamamı'nın yıkılması meselesi tartışma konusu olmayı sürdürmektedir.¹³⁴⁴ Hamamın yıkılması meselesi cami yıkımlarından daha fazla gündem oluşturmuştur. Bu esere sahip çıkanların akademi kökenli olması itirazlarını bu çerçeveden dillendirmeleri yıkımı engellemekte ve kurul kararlarının alınmasını geciktirmektedir.

Tarihi eserler konusunda semt sakinlerinin duyarlılıkları da mevcuttur. Bazı semt sakinleri, semtlerindeki eserlere sahip çıkmaktadır. Kadirga Meydanı'nda bulunan III. Ahmed'in kızı Esmâ Sultan'ın yaptırdığı çeşmenin harap hali, bir semt sakini tarafından gazetelere yansıtılmıştır. Semt sakininin şu notu dönemin tarihi eser yönetimindeki sorunlu hali ortaya koymaktadır: “Not: ‘Bu Kadirga çeşmesi Vakfa Aittir, orası yaptırın’ demiyelim. Evkaf İdaresinin hali malum. Eski eserlerden camileri bile tamir edemiyor. Belediyeler böyle tarihi ve mimari kıymeti olan eserleri korumalıdır.”¹³⁴⁵ Kurumlar arası koordinasyonsuzluk nedeniyle aksayan restorasyon çalışmaları, vatandaşlar tarafından gündemde tutulmaktadır. Sorumlunun kim olduğu ile vatandaş ilgilenmemekte, sorunun çözümüne odaklanılmasını talep etmektedir.

Bu dönemin bir diğer uygulaması da bazı tarihi eserlerin yerlerinin değiştirilmesidir. Özellikle çeşme gibi, estetik değeri olan ve taşınabilen eserler; imar çalışmalarında, uygulama bölgesinde kalıyor ise yerleri değiştirilmiştir. Bu uygulama örneklerden bir tanesi de Tophane Çeşmesi'nin Dolmabahçe Sarayı bahçesine taşınmasıdır.¹³⁴⁶ Tophane'deki çeşme parçalar halinde Dolmabahçe'ye nakledilmiş ve burada tekrar kurulmaya başlanmıştır.¹³⁴⁷ Beşiktaş'ta istimlak edilerek yıkılan hamamın

¹³⁴² “Beyazıttaki Hamam Hakkında Bugünlerde Karar Verilecek”, *Yeni İstanbul*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 1316.

¹³⁴³ Fuad Duyar, “Yık, Yıkamazsın; Yap, Yapamazsın!”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1954, Sayı: 10683.

¹³⁴⁴ “Yıkılacak mı, Yıkılmıyacak mı?”, *Vatan*, 20 Ekim 1956, Sayı: 5536.

¹³⁴⁵ “Fuat Soyhan, “Okuyucu Fikir ve Şikayetleri –Tarihi Kadirga Çeşmesini Muhafaza Etmeliyiz-“, *Vatan*, 1 Şubat 1955, Sayı: 4929.

¹³⁴⁶ “Tophanedeki Tarihi Çeşme Dolmabahçeye Nakledilecek”, *Vatan*, 9 Ekim 1956, Sayı: 5523.

¹³⁴⁷ “Nakledilen Çeşme”, *Cumhuriyet*, 23 Kasım 1956, Sayı: 11611.

taşları, İstanbul Belediye Encümeni kararı ile Kuştepe’de inşa edilecek camiye bila bedel verilmiştir.¹³⁴⁸

Tarihi eserlerin, anıtsal görüntü dışında işlev verilerek yaşatılmasında sorunlar yaşanmaktadır. Örneğin Ayasofya’nın arkasında yer alan Sultanahmet Çeşmesi’nde “Aç Besmele ile iç suyu, Han Ahmede eyle dua” yazmasına rağmen, çeşmenin aylardan beri akmadığı dönemin matbuatına yansımıştır.¹³⁴⁹ Vakfiyeler ve kitabeler içeriklerini yaşatamamaktadır. Artık yeni dönemin imar ve yaşam mantığı eski işleyişe fırsat tanımamaktadır.

5.2.1.4. Saraylar

İstanbul’daki tarihi eserlerin yeni fonksiyonlar yüklenerek yaşatılması çalışmaları Gökay döneminde de devam etmiştir. Demokrat Parti iktidara geldikten sonra, Milli Saraylara bağlı bulunan İstanbul’daki Osmanlı saraylarının halka açılmasına karar verilmiştir. Daha önce müzeye çevrilen Topkapı Sarayı’nın yanı sıra Dolmabahçe Sarayı müzeye çevrilerek, Çırağan Sarayı otele çevrilerek yeni fonksiyonlar yüklenmiştir. Bunların yanı sıra medrese ve buna benzer yapılarda da müzeye dönüştürme çalışmaları bu dönemde, Kırdar döneminde de olduğu gibi, devam etmiştir.

Çubuklu’da bulunan Hidiv Köşkü, turistik otel olarak kullanılmak üzere tamirata alınmıştır.¹³⁵⁰

Topkapı Sarayı, İstanbul’un en görkemli müzesi olarak Kırdar döneminden beri etap etap açılmaktadır. Fethin 500. yıl dönümü etkinliklerin yetiştirilme üzere Çinili Köşk’ün Fatih Müzesi olarak düzenlenmesi için çalışmalara devam edilmektedir.¹³⁵¹ Topkapı Sarayı’nda; yazı, cilt, tezhip ve minyatür dairesi, saatler dairesi ve Türk kumaşları dairesi teşhire açılmıştır.¹³⁵² Sarayın, dört salondan oluşan hazine dairesi de ziyaretçilere açılmıştır.¹³⁵³ Topkapı Sarayı’nın Bab-ı Hümayun Kapısı’nın tamirine başlanmıştır.¹³⁵⁴ Topkapı Sarayı Müzesi için yeni bir yangın tertibatı kurulmuştur.¹³⁵⁵

¹³⁴⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 13 Mayıs 1957, İndeks: 288899, Cilt No: 1231, Karar No: 2872.

¹³⁴⁹ “Yazık Oluyor”, *Cumhuriyet*, 20 Ocak 1957, Sayı: 11669.

¹³⁵⁰ “Hidiv Köşkünün Tamirine Başlandı”, *Vatan*, 1 Eylül 1951, Sayı: 3698.

¹³⁵¹ “Çinli Köşk Fatih Müzesi Olmak Üzere Tamir Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 11 Ocak 1950, Sayı: 42.

¹³⁵² “Topkapı Sarayında Açılan Yeni Daireler”, *Yeni İstanbul*, 25 Aralık 1950, Sayı: 390.

¹³⁵³ “Topkapı Sarayı Hazine Dairesi Dün Açıldı”, *Yeni İstanbul*, 28 Aralık 1951, Sayı: 754.

¹³⁵⁴ “Topkapı Sarayının Büyük Kapısı Tamir Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1951, Sayı: 589.

¹³⁵⁵ “Topkapı Sarayı Müzesinde Yeni Yangın Tertibatı”, *Yeni İstanbul*, 29 Şubat 1952, Sayı: 817.

Topkapı Sarayı'nda kalorifer tesisatı kurulacaktır.¹³⁵⁶ Topkapı Sarayı bütüncül bir müze haline getirilmekte, dönemin teknolojisi içinde yeniden imar edilmektedir. Osmanlının eski ihtişamı, Topkapı Sarayı'nda fetihten 500 yıl sonra sergilenecektir.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar Milli Sarayların halka açılması için bir çalışma başlatmıştır.¹³⁵⁷ Dolmabahçe Sarayı'nda halka açılması için düzenlemeler yapılmaktadır.¹³⁵⁸ 12 Ekim 1950 tarihinde Dolmabahçe Sarayı törenle halka açılmıştır.¹³⁵⁹ 1955 yılında, sarayın bazı kısımlarının tamir ve restore edilmesine karar verilmiştir.¹³⁶⁰ Dolmabahçe Sarayı duvarlarının, normal seviyeye indirilmesine karar verilmiştir.¹³⁶¹ Saraylar, halkın istifadesine sunulmaktadır. CHP döneminde kullanımda olan saraylar artık halk için gezi mekânına dönüştürülmektedir. Böylece hem CHP dönemi elitistliğine eleştiri getirilmekte, hem de saraylar artık yaşamın dışına itilmektedir.

Çırağan Sarayı'nın Deniz Müzesi olarak düzenlenmesi için Milli Savunma Bakanlığı'na devredileceği dönemin neşriyatında yer bulmuştur.¹³⁶² Şehir Meclisi'nde İmar Komisyonunun Çırağan Sarayı'nın otel yapılması hakkındaki tutanağı görüşülürken, üyelerden Alaeddin Nasuhioğlu, Dolmabahçe Camii'nin eski haline getirilerek vatandaşların ibadetine tahsis edilmesini, Çırağan Sarayı'nın müze olarak kullanılmasını talep etmiştir. Meclis, Çırağan Sarayı'nın otel olarak kullanılmasına karar vermiştir.¹³⁶³ Belediye, Hazineden devraldığı Çırağan Sarayı'nı hibe müddeti zarfında tadil edememesi nedeniyle Hazine'ye geri devretmiştir.¹³⁶⁴ Tarihi eserler için alınan kararlar her zaman uygulanamamaktadır. Dolmabahçe Camii CHP döneminde müzeye çevrilme kararına rağmen müze yapılamamış, Çırağan Sarayı ise bir türlü restore edilememiştir.

Beylerbeyi Sarayı'nın, Milli Saraylar Genel Müdürlüğü tarafından tamirine başlanacaktır.¹³⁶⁵ 1953 yılında, Hasköy Kasrı'nın bahçesi, Milli Saraylar Genel Müdürlüğü tarafından halkın kullanımına açılmıştır. Kasır, haftada bir gün halk

¹³⁵⁶ "Topkapı Müzesinde Kalorifer Tesisatı Yapılacak", *Cumhuriyet*, 23 Aralık 1954, Sayı: 10920.

¹³⁵⁷ "Milli Sarayların Halka Açılması", *Vatan*, 25 Haziran 1950, Sayı: 3267.

¹³⁵⁸ "Dolmabahçe Sarayı Gelecek Perşembe Günü Halka Açılıyor", *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1950, Sayı: 309.

¹³⁵⁹ "Dolmabahçe Sarayı Dün Halka Açıldı", *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1950, Sayı: 9406.; "Dolmabahçe Sarayı Dün Halka Açıldı", *Yeni İstanbul*, 13 Ekim 1950, Sayı: 317.

¹³⁶⁰ "Dolmabahçe Sarayında Yapılacak Tamirat", *Yeni İstanbul*, 8 Eylül 1955, Sayı: 2084.

¹³⁶¹ "Dolmabahçe Sarayının Bahçe Duvarları", *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1956, Sayı: 11539.

¹³⁶² "Çırağan Sarayı Deniz Müzesi Oluyor", *Vatan*, 15 Mayıs 1951, Sayı: 3591.; Feridun Fazıl Tülbentçi, "Deniz Müzesi ve Türk Denizciliği", *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 3601.

¹³⁶³ "Çırağan Sarayı Otel Yapılacak", *Vatan*, 25 Nisan 1952, Sayı: 3932.; "Çırağan Sarayı İskeleti Yıkılacak", *Ulus*, 22 Mayıs 1952, Sayı: 11101.

¹³⁶⁴ "Belediye, Çırağan Sarayını Hazineye Geri Verdi", *Vatan*, 20 Nisan 1955, Sayı: 5007.

¹³⁶⁵ "Beylerbeyi Sarayı Tamir Ettiriliyor", *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 10405.

tarafından gezilebilecektir.¹³⁶⁶ Kırdar döneminde müze olarak açılması için çalışmalara başlanan Galata Mevlevihanesi, Galip Dede Müzesi olarak hazırlanmak üzeredir.¹³⁶⁷ İstanbul Belediyesi, Aşyan, Tanzimat ve Atatürk İnkılap Müzelerinin tamir ettirmeye başlamıştır.¹³⁶⁸ 1956 yılında Aşyan Müzesi tekrar tamir edilmektedir.¹³⁶⁹ İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde mücevher ve sikkeler salonları teşhiri açılmıştır.¹³⁷⁰ Farklı alanlarda sürdürülen restorasyon ve anıtsal eserlere fonksiyon yükleme çalışmaları İstanbul'un her tarafında devam etmektedir. Bu durum, eski eser restorasyonlarında önemli bir ivme kazanılmasını sağlamıştır.

5.2.1.5. Kapalı Çarşı Yangını ve Restorasyonu

Yüzyıllardır İstanbul ticaretinin merkezi olan Kapalıçarşı, İstanbul'da ifa ettiği önemi ticari ve turistik olarak korumaktadır. Kapalıçarşı turistik fonksiyonu dışında yangın tertibatının eksikliği ile de dönemin basınında yer almaktadır.¹³⁷¹ 1950 yılına gelindiğinde, Kapalıçarşı'da bir çeşme inşa edilmiş ve itfaiye teşkilatına ilişkin malzemeler yerleştirilmiştir.¹³⁷² 1954 yılı Kasım ayında Kapalıçarşı'da kalpakçılar bölgesinde çıktığı sanılan büyük bir yangın meydana gelmiştir.¹³⁷³ Bir yorgancının dükkânından çıktığı düşünülen yangında çarşının beşte üçü olarak kabul edilen yaklaşık 1500 dükkân yanmıştır.¹³⁷⁴ İstanbul ticaretinin kalbi olan çarşının yanması sonucu binlerce kişi maddi kayıplara uğramıştır.¹³⁷⁵ Kapalıçarşı'nın yangın tertibatının yeterli olmaması yangının söndürülmesini engellemiştir. Yangına yorgancı dükkânındaki elektrik kontağının neden olduğu düşünülmekte, yetkililer ise bu durumun mümkün olmadığını belirtmektedir.¹³⁷⁶ Ama artık, ticaretle uğraşan bu kişilerin ne malzemeleri ne de dükkânları bulunmaktadır. Bu durum acilen çarşının tadilini zorunlu kılmaktadır. Cumhurbaşkanı Celal Bayar, çarşığı gezerek, "maddi zararların süratle telefi edileceğini" belirtmiştir.¹³⁷⁷ Çarşının tamiri uzun süreceği için "falaketzedelere"

¹³⁶⁶ "Hasköy Kasrının Bahçesi Halka Açıldı", *Vatan*, 7 Haziran 1955, Sayı: 5053.

¹³⁶⁷ "İstanbul Bir Galip Dede Müzesi Kazanıyor", *Yeni İstanbul*, 2 Aralık 1949, Sayı: 2.

¹³⁶⁸ "Belediye Müzeleri Tamir Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1954, Sayı: 1549.

¹³⁶⁹ "Aşyan Müzesinin Tamiri", *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1956, Sayı: 11540.

¹³⁷⁰ "Arkeoloji Müzesinde İki Yeni Salon Açıldı", *Vatan*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 5044.

¹³⁷¹ "Kapalıçarşıda Yangın Tertibatı Noksan", *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1946, Sayı: 7984.

¹³⁷² "Kapalıçarşı'daki Çeşme Dün Açıldı", *Ulus*, 8 Nisan 1950, Sayı: 10335.

¹³⁷³ "Binlerce Dükkânı Yakan Ateş Kalpakçılardan Çıktı", *Vatan*, 27 Kasım 1954, Sayı: 4863.

¹³⁷⁴ "İstanbul Şehrinin Uğradığı Büyük ve Acı Kayıp Tarihi Kapalı Çarşı Dün Gece Yandı", *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1951, Sayı: 10894.

¹³⁷⁵ "Kapalıçarşı'nın 65 Sokağından 34 ündeki 1500 den Fazla Dükkân Yandı", *Vatan*, 28 Kasım 1954, Sayı: 4864.

¹³⁷⁶ "Yanan Kapalıçarşıda Dün Neler Gördük", *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1954, Sayı: 10895.

¹³⁷⁷ "Cumhurbaşkanı Kapalıçarşının Tamir Edileceğini Söyledi", *Vatan*, 29 Kasım 1954, Sayı: 4865.; "Kapalıçarşı'nın İmar İçin Derhal Faaliyete Geçilecektir", *Vatan*, 30 Kasım 1954, Sayı: 4866.

barakadan dükkânlar yapılacaktır.¹³⁷⁸ Bilirkişiler, yangının yorgancı dükkânındaki elektrik tertibatından çıktığını belirlemişlerdir, dükkân sahipleri için Kızılay yardımında bulunmakta, İş Bankası kredi vermekte ve bankalar esnafın eski kredilerine de ödeme kolaylığı sağlanmaktadır.¹³⁷⁹ Şehir Meclisi, Kapalıçarşı'nın ihyası için bir milyon lira ayırmıştır.¹³⁸⁰ Kapalıçarşı'nın tamiri için on milyon liraya ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir.¹³⁸¹ Çarşının tamiri için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Üç yılda tamir edilecek çarşı için hükümet her yıl iki milyon lira verecek, Emlak bankası ise dört milyon lira verecektir. Hükümetin verdiği para ile çarşının ana aksamı, bankanın verdiği para ile dükkânlar tamir edilecek, dükkân sahipleri de borçlarını taksitle bankaya ödeyeceklerdir.¹³⁸² Mercan'da bulunan arsalar ve Şehzadebaşı Camii avlusuna, Kapalıçarşı esnafı için barakalar inşa edilmektedir.¹³⁸³ Çarşı esnafının bir kısmı Beyazıt'ta bulunan Beyazsaray İşhanı'nda ki 169 dükkâna yerleşmiştir.¹³⁸⁴ Şehzadebaşı Camii'nde 89 dükkândan oluşan döşemeci ve yorgancılar çarşısı açılmıştır.¹³⁸⁵ 1954 yılı Nisan ayında, Kapalıçarşı için hazırlanan kanun teklifi kabul edilmiştir.¹³⁸⁶ 1954 Mayıs ayında çarşının tamiratına Kalpakçılar Caddesi'nden başlanmıştır.¹³⁸⁷ Kapalıçarşı'nın restorasyonu tamamlanan Kalpakçılar Caddesi, Başvekil Adnan Menderes'in de katıldığı törenle açılmıştır.¹³⁸⁸ Kapalıçarşı'nın son kısmının ihalesi de yapılmaktadır.¹³⁸⁹ Bu kısımda tamamlandığında 1959 yılında çarşı tamamen restore edilmiş olarak hizmete açılmıştır. Kapalıçarşı yangını sonrası Şehzadebaşı Camii avlusunda kurulan mobilyacılar ait kısımda çıkan yangında kırk dükkân tamamen yanmış, cami çok az zarar görmüştür.¹³⁹⁰ Yangın sonrası Kapalı Çarşı eski dönemle olan son bağlarını da kopartmıştır. Kapalı Çarşı önceden karar verilen şekilde ve planlı bir uygulama ile çarşı yeni döneme aktarılamamıştır. Eski İstanbul'un imarı meselesinde olduğu gibi yangın sonrası yenilenmektedir. Yangın çıkması buradaki esnafı çok zorlamıştır. Hem dükkânlarını hem de ticari malzemelerini kaybeden esnaf yeni sürece adapte olurken

¹³⁷⁸ “Kapalıçarşının İmar ve İhyası Uzun Sürecek”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1954, Sayı: 10900.

¹³⁷⁹ “Kapalıçarşı Yangını Sebebi Anlaşıldı”, *Vatan*, 5 Aralık 1954, Sayı: 4871.

¹³⁸⁰ “Kapalıçarşının İhyası İçin Şehir Meclisi 1 Milyon Lira Ayırdı”, *Cumhuriyet*, 7 Aralık 1954, Sayı: 10904.

¹³⁸¹ “Kapalıçarşı 10 Milyon Liraya Tamir Edilebilecek”, *Cumhuriyet*, 24 Aralık 1954, Sayı: 10921.

¹³⁸² “Kapalıçarşı İçin Yapılan Kanun Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1955, Sayı: 10936.; “Kapalıçarşı İmarı İçin 6 Milyon Ayrılıyor”, *Vatan*, 18 Şubat 1955, Sayı: 4946.

¹³⁸³ “Kapalıçarşı Esnafı İçin Yeniden Baraka İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 23 Ocak 1955, Sayı: 4920.

¹³⁸⁴ “169 Kapalıçarşı Esnafı Beyaz Saraya Yerleşti”, *Vatan*, 25 Ocak 1955, Sayı: 4922.

¹³⁸⁵ “Şehzade Camii Avlusunda 89 Baraka Daha Açıldı”, *Vatan*, 12 Mart 1955, Sayı: 4968.

¹³⁸⁶ “Kapalıçarşı Kanun teklifi Kabul Edildi”, *Vatan*, 16 Nisan 1955, Sayı: 5013.

¹³⁸⁷ “Kapalıçarşıda Tamirat Başlıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1955, Sayı: 11067.; “Yanan Kapalıçarşının İki Kısımının İnşaatı İhale Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Temmuz 1955, Sayı: 2022 ; “Kapalıçarşı Üçüncü Kısım İnşaatı”, *Vatan*, 17 Temmuz 1955, Sayı: 5093.

¹³⁸⁸ “Kapalıçarşının Tamiri Biten Kısmı Dün Açıldı”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1955, Sayı: 11253.

¹³⁸⁹ “Kapalıçarşıda Son İnşaat da İhaleye Çıkarıldı”, *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1957, Sayı: 11698.

¹³⁹⁰ “Şehzade Camii Avlusunda Dün Gece 40 Dükkân Yandı”, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1957, Sayı: 11659.

devletin yardımını almıştır. Kamu ve özel sektör sermayesi ile çarşı yeniden parça parça ihya edilmeye başlanmıştır.

5.2.1.6. Sahaflar Çarşısı

1950’li yılların başında Beyazıt’ta bulunan Sahaflar Çarşısı yanmıştır. Bu çarşı, “şehir planına uygun olarak ve Türk uslubunda” yeniden inşa edilecektir.¹³⁹¹ 21 dükkân ve bir kitap müzayede yeri de olacak ve üç ayda tamamlanması hedeflenen Sahaflar Çarşısı’nın temeli, 11 Eylül 1951’de törenle atılmıştır.¹³⁹² Sahaflar Çarşısı, söz verildiği gibi üç ay sonra değil, on üç ay sonra merasimle açılmıştır.¹³⁹³ Sahaflar Çarşısı’nın yanması yalnızca ticari malzemenin değil birçok eski yazma eserin de kaybolmasına neden olmuştur. Bu yangın binalarla birlikte İstanbul’un eski sahaf geleneğinin ortadan kalmasının ilk safhalarından birisi olmuştur.

5.2.1.7. Fethin Beş Yüzüncü Yılına Hazırlık: Rumeli Hisarı’nın Restorasyonu

İstanbul’un fethinin 500. yıl dönümü kutlamalarına hazırlanmak amacıyla Fatih’in İstanbul’la özdeşleşen eserlerini restore edilmektedir. Fatih Cami ve çevresi düzenlenmekte, şehre bir Fatih heykeli dikilmekte ve fethin sembolü olan Rumeli Hisarının restorasyonu planlanmaktadır. 1950 yılına gelindiğinde, Rumeli Hisarı içindeki binalar istimlak edilerek, hisarın restorasyonun yapılacağı dönem basınında yer almaktadır.¹³⁹⁴ 1953 yılında ise, fetih kutlamalarının yıl dönümü geldiği halde, hisardaki evlerin istimlak işlemleri yeni tamamlanmış,¹³⁹⁵ ev sahiplerine tebligat yapılmaya başlanacaktır.¹³⁹⁶ Ancak, 1954 Temmuz ayına gelindiğinde, hala evler tahliye edilmemiştir.¹³⁹⁷ Hisarın önündeki yolu da daraltan postane binasının yıkımına başlanmıştır.¹³⁹⁸ Hisarın içindeki enkazlar kaldırılarak, herhangi bir uygulama yapılmadığı için büyüyen yabancı otlar temizlenmiştir.¹³⁹⁹ 16 Mayıs 1955 yılında Rumeli Hisarı’nda restorasyon çalışmalarına nihayet başlanabilmıştır. Tamiratın üç ay içinde

¹³⁹¹ “Sahaflar Çarşısı Yeniden Yapılacak”, *Ulus*, 15 Şubat 1950, No: 10284.

¹³⁹² “Sahaflar Çarşısının Temeli Bugün Atılacak”, *Cumhuriyet*, 11 Eylül 1951, Sayı: 9739. “Sahaflar Çarşısının Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1951, Sayı: 9740.

¹³⁹³ “Sahaflar Çarşısı Açılıyor”, *Vatan*, 1 Ekim 1952, Sayı :4086.

¹³⁹⁴ “İstanbulun Beş Yüzüncü Yıldönümüne Hazırlık”, *Yeni İstanbul*, 23 Ocak 1950, Sayı: 54.

¹³⁹⁵ “Rumelihisarının İç Tarafındaki Ahşab Evler İstimlak Edildi”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 10406.

¹³⁹⁶ “Rumelihisarının Restorasyonu”, *Yeni İstanbul*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 1316.

¹³⁹⁷ “Rumeli Hisarının Restorasyonu”, *Yeni İstanbul*, 11 Temmuz 1954, Sayı: 1668.

¹³⁹⁸ “Hisar’ın Etrafı Temizleniyor”, *Vatan*, 12 Ekim 1954, Sayı: 4817.

¹³⁹⁹ “Rumelihisarının Restoresi Hazırlığı Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1954, Sayı: 10913.

bitirilmesi hedeflenmektedir.¹⁴⁰⁰ 1956 yılı Mart ayına gelindiğinde, Fatih ve Çandarlı Halil Paşa Kuleleri restore edilmiş, Zağanos Paşa Kulesi ve bahçe düzenlemesine başlanacaktır.¹⁴⁰¹ Rumeli Hisarı'nın bahçe tanzimi için açılan proje müsabakası düzenlenmiş, jüri birinci olan projeyi belirlemiş, projeler Güzel Sanatlar Akademisi'nde teşhire açılmıştır.¹⁴⁰² Rumeli Hisarı'nın restorasyonu yıllar içinde tamamlanabilmiştir. 1940'lı yılların sonunda Fethin 500. yıldönümüne yetiştirmek üzere başlan iş, 1957'de tamamlanabilmiştir.¹⁴⁰³ Bu durum, merkezi alanda olmayan bir eserin Cumhurbaşkanı tüm aşamalarını takip etse bile bitirilemediğini göstermektedir. Bu dönem imar faaliyetlerinde, şehirde fonksiyon ifa eden veya edecek projelerle birlikte; hisar gibi, tarihsel öneme haiz kültürel şehircilik sayılabilecek eserlerde ihya edilmiştir.

5.2.1.8. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler

İstanbul'un imarında gündemde olan tarihi eserler, yalnızca Osmanlı dönemi eserleri değildir. İmar faaliyetleri sırasında ya da restorasyon süreçlerinde İstanbul'un eski çağ tarihine ait veya Roma ve Bizans'tan kalma eserlere de rastlanmaktadır. En başta İstanbul surları ve kiliseler olmak üzere İstanbul'da Osmanlı öncesi eserlerde bu imar çalışmaları süresince gündem olmuştur. 1951 Aralık ayında, Galata Kulesi etrafındaki molozlar ve köhne kulübelerin kaldırılmasına başlanmıştır. Burası da bir meydan haline getirilerek, kulenin açığa çıkartılması sağlanacaktır.¹⁴⁰⁴ Galata Kulesi'nin anıtsal eser olarak meydana çıkartılması eser sergileme merakının cami merkezli olmadığını göstermektedir. Bu uygulama kilise ve havralar için yapılsa bile; Galata Kulesi gibi, mesaj içermeyen yapılar için yapılabilmektedir.

Surlar, ortaçağ şehirlerinin en güçlü savunma araçlarıdır. İstanbul, tarih boyunca güçlü surlarıyla ün kazanmıştır. Tarihi şehirlerin imar çalışmalarında en önemli sorun, surlar meselesinde ortaya çıkmıştır. Surlar şehrin sınır tanımlarını belirlediği için, modern dönem imar hareketlerinde genellikle surların kaldırılması yoluna gidilmiştir. Avrupa şehirlerinde 19. yüzyıl içerisinde gerçekleşen imar hareketlerinde öncelikle

¹⁴⁰⁰ Şahab Balcıoğlu, "Rumelihisarı Tamir Ediliyor, Tamirat 3 Ayda Bitirilecek", *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 11075.

¹⁴⁰¹ "Bayar, Rumelihisarı Restorasyonunu Tetkik Etti", *Cumhuriyet*, 25 Mart 1956, Sayı: 11373.

¹⁴⁰² "Rumelihisarı Bahçesinin Tanzimi", *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.; "Rumelihisarı Bahçesine Aid Projeler", *Cumhuriyet*, 9 Mart 1957, Sayı: 11717.

¹⁴⁰³ Rumeli Hisar'ın restorasyonu sürecinde ortaya çıkan sorunlar ın daha ayrıntılı anlatımı için bakınız; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -1-", *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1955, Sayı: 2031.; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -2-", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1955, Sayı: 2032.; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -3-", *Yeni İstanbul*, 16 Temmuz 1955, Sayı: 2033.; Ayrıca bakınız; "Rumeli Hisarı Restore Ediliyor –Müze Müdürü Haluk Şehsuvaroğlu Neler Anlatıyor?", *Ulus*, 30 Eylül 1956, Sayı: 12066.

¹⁴⁰⁴ "Galata Kulesi", *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1951, Sayı: 739.

surlar kaldırılmıştır. Nitekim, Galata'nın imarı sürecinde de Galata surları kaldırılarak imar çalışmaları sürdürülmüştür. İstanbul, surlarının kaldırılması, Osmanlı döneminde düşünülmüşse de bu teklif kabul görmeyerek uygulanmamıştır. 1950'li yıllarda İstanbul'un imarında surlar, artık şehrin bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede surlar arkeolojik bir kalıntı olarak değerlendirilmekte ve üzerine bazı çalışmalar yürütülmektedir. İstanbul'da surların tarihini aydınlatacak bir kazı Feridun Dirimtekin yönetiminde Edirnekapı'da Tekfur Sarayı civarında sürdürülmektedir.¹⁴⁰⁵ İstanbul'un surları şehrin tarihi kimliği ile özdeş algılanmakta, yeni imar çalışmalarında yıkımı hedeflenmemektedir. Bu seçim, İstanbul'un imarı için bazı sorunlar oluştursa bile surların korunmuş olması, dönemin imar çalışmalarında tarihi eserler konusundaki kırmızı çizgileri netleştirmektedir.

15-21 Eylül 1955 yılında İstanbul'da, Milletlerarası Bizans Tetkikleri Kongresi düzenlenmiştir. Bu kongre bir milat oluşturarak, şehirdeki Bizans dönemi eserlerinin restorasyonu gündeme gelmiştir. Hatta dönem matbuatında, gecekondu yıkımı haberleri verilirken, “aldığımız habere göre bütün gecekonduların yıktırılması bahis mevzuu değildir. Yalnız Bizans eserleri arasında bulunan gecekonduların, eserlerin meydana çıkması ve civarlarının tanzimi için yıktırılacağı bildirilmektedir” şeklinde yayınlar yapılmıştır.¹⁴⁰⁶ Gecekondu yıkımlarındaki korkuyu yalnızca Bizans eserleri civarındakilerin hissetmesi gerektiği belirtilmektedir. Surların aralarında ve içlerinde inşa edilen yapıların istimlak muameleleri tamamlanmış, yıkımlarına başlanacaktır.¹⁴⁰⁷ Gecekondu yıkımlarında Bizans eserleri merkezli haberler, olayların algılanma biçimini göstermektedir. Bizans eserleri dışında yıkımın olmayacağını söylemek aslında, yıkım konusunda politik ayrışmaları ateşleyici bir fonksiyon icra etmektedir.

İstanbul surları, diğer tarih eserlerde olduğu gibi bir imar uygulaması içerisinde kaldığı zaman aşılacak “bir engel” olarak durmaktadır. Topkapı ve Yedikule'de yalnızca sur kapılarından sağlanan çıkışlar nedeniyle trafik sıkışıklığı meydana gelmektedir, bu sıkışıklığın giderilmesi için surlara zarar vermeden yer altı geçitleri açılması düşünülmektedir.¹⁴⁰⁸ Topkapı'nın Londra Asfaltı ile bağlandığı yerdeki surların restorasyonuna başlanacaktır.¹⁴⁰⁹ Londra Asfaltı'nın şehirle birleşme noktası olan Topkapı Surları'ndaki geçit taşıt trafiği için yeterli gelmemektedir. Surlardan bir

¹⁴⁰⁵ “İstanbul Surlarının Tarihini Aydınlatacak Bir Hafriyat”, *Yeni İstanbul*, 24 Aralık 1950, Sayı: 389.

¹⁴⁰⁶ “Bizans Eserleri Civarındaki Gecekondu Yıktırılacak”, *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1955, Sayı: 11056.

¹⁴⁰⁷ “Surların İçlerindeki ve Civarlarındaki Binalar Yıktırılıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

¹⁴⁰⁸ “Surlarda Yeraltı Geçitleri Açılacak”, *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955, Sayı: 11042.

¹⁴⁰⁹ “Topkapıda Restore Edilecek Surlar”, *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1956, Sayı: 11506.

kısmı yıkılarak sur içine giriş çıkış rahatlatılacaktır.¹⁴¹⁰ Lastik tekerlek her yerde olduğu gibi surların imtiyazını da ellerinden almıştır. Bir bölgeye lastik tekerlek girmişse gereği yapılmakta önü sur meselesinde bile açılmaktadır.

1956 yılı Şubat ayında meydana gelen depremde İstanbul surlarının bir kısmı yıkılmıştır. Özellikle Mevlanakapı bölgesindeki, sur civarındaki evler boşaltılmıştır.¹⁴¹¹ Surların etrafında 20 metre genişlikte bir saha oluşturularak, buradaki binalar yıkılacaktır.¹⁴¹² Surlar, etrafi temizlenerek, göz merkezli İstanbul'un imarı meselesinin bir parçası haline gelmektedir.

İstanbul'da bir fuar alanı olarak Yedikule civarı seçilmiştir. Yedikule'nin Marmara'ya bakan kısımlarında Yüksek Anıtlar Kurulu'nun yaptığı çalışmada surların beşte birine tekabül eden 1500 metrelik sur parçasının tarihi değeri olmadığı anlaşılmıştır. Bu sur kalıntıları yıkılarak, burası fuar alanı olarak düzenlenecektir.¹⁴¹³ Surların değerli, olup olmadığının incelenmesi sonucu bir karar alınabilmektedir. Yıkım konusu gündeme geldiğinde bunu raporlayacak birilerini bulmak çok sorun olmamaktadır.

6-7 Eylül olayları sonrası 1956 yılında, İstanbul'da hasara uğrayan dini yapıların restorasyonu için 10 milyon liralık bir kaynak tahsis edilmiştir.¹⁴¹⁴ Bu olaylar sonrası İstanbul'da gayrimüslim cemaat, özellikle Rum ve Ermeniler zarar görmüştür. Evler, işyerleri kadar kilise ve okullarda da büyük hasarlar meydana gelmiştir. Bu hasarın giderilmesi amacıyla bir bütçe oluşturulmuştur. İstanbul'da bu olaylar sonrası, eski eser restorasyonlarına kiliselerde bu şekilde dahil edilmiştir.

Çemberlitaş'ın taşlarının yerinden oynadığı şüphesi üzerine İstanbul Belediyesi, eser etrafını tel örgü ile çevirerek, incelemelere başlamıştır.¹⁴¹⁵ Çemberlitaş'ta hasar tespit edilmiştir ve restorasyonuna başlanacaktır.¹⁴¹⁶ Çemberlitaş'ın etrafındaki çember çıkartılacak ve üstüne bronz başlık ve bronz çember konulacaktır.¹⁴¹⁷

Adalet Sarayı'nın toprak tesviyesi sırasında hipodromun yetmiş metrelik bir kısım duvarları, oturma sıraları, kemerleri ve merdivenleri meydana çıkmıştır. Ayrıca

¹⁴¹⁰ "Topkapı Sularındaki Dar Geçit Genişletilecek", *Yeni İstanbul*, 26 Haziran 1956, Sayı: 2374.

¹⁴¹¹ "İstanbulda Surlar Yıkıldı", *Ulus*, 22 Şubat 1956, No: 11851.

¹⁴¹² "Tarihi Eserler Civarındaki İnşaat", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2291.

¹⁴¹³ "Yedikule Surlarının Bir Kısmı Yıkılacak", *Yeni İstanbul*, 26 Kasım 1955, Sayı: 2163.

¹⁴¹⁴ "Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak", *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹⁴¹⁵ "Çemberlitaşın Taşları Yerinden Oynamaya Başladı", *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1950, Sayı: 9319.

¹⁴¹⁶ "Çemberlitaşta Hasar Var", *Vatan*, 5 Mayıs 1953, Sayı: 4302.

¹⁴¹⁷ "Tarihi Çemberlitaş Tamir Ediliyor", *Ulus*, 5 Kasım 1953, No: 11622.

kazılar sırasında, ikinci asırdan kalma el yazıları ve bazı eşyalar çıkmıştır. Bizantolog Mambury, bu çapta verimli bir kazı görmediğini belirtmiştir. Çıkan bu eserlerin Adalet Sarayı inşaatını durduracağı ileri sürülmektedir.¹⁴¹⁸ Kazı sırasında ortaya çıkan eserler, ilgililer tarafından kamuoyu ile paylaşılmakta ve bu bina yapılırsa İstanbul'un kaybedeceği değerler arkeologlar tarafından gündeme getirilmektedir.¹⁴¹⁹ Hipodromun temeli ortaya çıktıktan sonra, inşaat bir buçuk yıl süre ile durmuştur. Bu dönemde, bu inşaat süresince tahrip olan arkeolojik malzeme gazeteler aracılığıyla kamuoyuyla paylaşılmaktadır.¹⁴²⁰ *Vatan* gazetesinin okuyucu köşesinde, ortaya çıkan yapıların tahrip edilmemesi tavsiye edilerek şu görüşlere yer verilmiştir: "Ayasofyayı müze yaparak medeniyet alemine armağan eden inkılapçı ve insaniyetçi zihniyete ihanet etmiş olmamak için temel inşaatını derhal durdurmak ve mütehassıs bir heyetten esaslı bir rapor almak zaruridir"¹⁴²¹ Anıtları Koruma Kurulu oluşturulmuştur, İstanbul'daki arkeolojik eserlere ilişkin kararlar vermeye başlamıştır. Anıtlar Kurulu, Adalet Sarayı'nın yapılacağı üçüncü blok inşaatının yerinin de arkeolojik alan olduğunu iddia etmiştir.¹⁴²² Hükümet tarafından oluşturulan kurulun kararları imar süreçlerinde bağlayıcı olmaktadır. Bu çıkan arkeolojik malzeme konusunda kurul kararlarına göre imarın süreci başlatılacaktır. Bu uygulama, dönemin İstanbul'unda tarihi eserler konusundaki idarî yapılanma hakkında bilgi vermektedir.

Belediye Sarayı inşaatında da mozaikler açığa çıkmaktadır.¹⁴²³ İstanbul'da imar çalışmaları devam ettikçe, sürekli geçmişle yüzleşilmektedir. Yeni imar çalışmalarındaki hafriyat toprak latı mirası ortaya çıkarmakta, bu durumda eski eserlerin korunması ve sergilenmesi ile bunların yıkılarak yaşamın yeni formuna şehrin uydurulması arasında kalınmaktadır.

1957 yılında, Ayasofya'nın tadilatına başlanmıştır.¹⁴²⁴ Ayasofya Müze haline getirildikten sonra, buradaki mozaikleri açığa çıkartmak için Bizans Arkeoljisi Profesörü Thomas Whittemore çalışmalara başlamıştır. Whittemore'un ölümünün ardından, 1950'li yılların başlarında İstanbul'da Amerikalı bir grup arkeolog Kariye Camii'nde; Prof. Paul A. Underwood başkanlığındaki grup ise Ayasofya'da

¹⁴¹⁸ "Sultanahmet Meydanında Bulunan Eserler", *Ulus*, 2 Kasım 1950, No: 10343.; "Sultanahmedde Meydana Çıkan Eserler", *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1950, Sayı: 9426.

¹⁴¹⁹ "Adalet Sarayı Kazanırken Uğrayacağımız Kayıp", *Cumhuriyet*, 14 Kasım 1950, Sayı: 9438.

¹⁴²⁰ "Adalet Sarayı İnşaatında Tahrib Edilen Tarihi Eserler", *Cumhuriyet*, 28 Haziran 1951, Sayı: 9666.

¹⁴²¹ "Eski Eserler İmhası Mı?", *Vatan*, 6 Temmuz 1951, Sayı: 3643.

¹⁴²² "Anıtları Koruma Kurulu, Üçüncü Blok İnşaatın Yapılacağı Mıntıkanın Arkeolojik Olduğunu İddia Etti", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1955, Sayı: 11013.

¹⁴²³ "Belediye Sarayı İnşaatında Yeni Mozaikler Bulundu", *Vatan*, 18 Haziran 1954, Sayı: 4704.

¹⁴²⁴ "Ayasofya Tamir Ediliyor", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1957, Sayı: 11672.

çalışmalarını sürdürmektedir. Bu arkeologlar, Osmanlı döneminde eski Bizans mozaiklerini sadece sıva ile örtterek “büyük bir müsamaha ve ileri medeniyet numunesi olarak” bugünlere taşınmasından duydukları memnuniyeti gazeteler aracılığıyla Amerikan kamuoyu ile paylaşmışlardır.¹⁴²⁵ Osmanlı döneminde, Ayasofya Cami’ye çevrilirken duvar resimleri kazınmamış, bir sıva ile üstleri örtülmüştür. Bu uygulama restoratörlerin ilgisini çekmiştir.

5.2.2. İstanbul’un İmarında Kararlı İstimlakler Dönemi

Batılı anlamda asrî şehir, sanayi devriminin ortaya çıktığı, üretim biçiminin tarım-ticaretten sanayi-ticarete döndüğü mekânlardır. Bu dönüşüm sanayi devrimi döneminde 19. yüzyıl içerisinde gerçekleşmiştir. 19. yüzyıl boyunca sanayileşen Avrupa şehirlerinde eski güvenlik algısının katıntıları olan surlar yıkılmış, tarım organizasyonunun getirdiği organik büyüyen şehirler yerine sanayi üretimin getirdiği maddi birikim sonucu planlama ile şehirler oluşturulmuştur. Burada temel motivasyon, şehirlerin gelişimini sağlayarak daha fazla işgücünün istihdamını sağlamaktır. Ayrıca bu şehirde genişlik ve ferahlık esastır. İnsanların artması ve salgın hastalıkların engellenmesi yani hijyen şartlarını sağlayacak bir şehircilik ilkesi gözetilir. Bu şehirlerin diğer ortak özelliği ise sanayi üretiminin doğurduğu, üretilen ürünlerin nakledilebileceği ulaşım ağlarının oluşturulmasıdır. Bu tarz bir şehircilik hız merkezli bir organizasyona sahip olup, sanayide üretimin artırılması ve üretim organizasyonunun rasyonelleştirilmesi süreciyle birlikte; asrî şehirlerinde bu tarzda organize olmalarını sağlamıştır.

İstanbul’da tarım merkezli bir yapıdan sanayi merkezli bir yapıya geçiş dönemi Gökay’ın Vali ve Belediye Başkanı olduğu dönemde olmuştur. Bu geçiş sürecinde Gökay, artan nüfusun acil ihtiyaçlarını giderecek bir şehir oluşturmaya çalışırken, tarihi eserleri de anıtsal mimarinin ön plana çıkartılacağı birer unsur olarak ele almıştır. Gökay döneminde istimlak ve yıkımlar; ya anıtsal eserlerin ortaya çıkartılması ya geniş meydanların oluşturulması ya da lastik tekerleğin saltanatının kurulması motivasyonu ile organize edilmiştir.

Karaköy Meydanı, İstanbul’un trafiğinin aktarma merkezi olarak işlev görmektedir. Sur içinin Beyoğlu ciheti ile bağlantısı, vapur ve tünelin kesişim noktası, tramvay ve otobüslerin geçiş mahallidir. Kırdar döneminde, İstanbul’un merkezi

¹⁴²⁵ “Ayasofyanın Mozaikleri İçin Verilen Rapor”, *Vatan*, 6 Şubat 1953, Sayı: 4214.

buluşma alanı olan Karaköy Meydanı, artan seyrüsefer sorunlarının çözümü amacıyla açılmaya başlanmıştır. Ancak istimlak bedellerinin fazlalığı ve bazı diğer imkânsızlıklar yüzünden meydanının tamamen açılması gerçekleşmemiştir. Karaköy'deki Borsa Han için istimlak kararı çıkmıştır, ancak bu işlemin Bayındırlık Bakanlığı'ndan onayı beklenmektedir. Buradaki diğer binaların müstecirleri (kiracıları) ise ilgili bakanlığa müracaat ederek yıkımın engellenmesine çalışmaktaysa da Belediye bu konuda ısrarcı tavrını sürdürmektedir.¹⁴²⁶

Haseki Hastanesi doğum kısmının yanındaki 11 ev için istimlak kararı çıkartılmıştır. Bu kararda evlerin on beş gün içerisinde boşaltılması istenmektedir. Ancak kış mevsimi yaklaşmıştır ve ödenecek istimlak paraları vatandaşlara göre evlerinin değerini karşılamamaktadır. Bu çelişki karşısında her ev sahibi kendi trajedisini anlatan şikayetleri kamu kurumlarına ve gazetelere yapmaktadır.¹⁴²⁷ Kamusal menfaatler hedeflenirken, siyasi zeminde kamu adına hareket edenlerin bu ince sınırı korumaları gerekmektedir. İmar kararı konut yıkımlarını gerekli kıldığında mevsime, ödenen bedelin kişilere eski evlerinin değerini sağlamalıdır. Ancak yıkımda tepsi edilen bedeller yeni ev oluşturmayı da sağlamadığında kişisel trajedilerin önü açılmaktadır

İstanbul'un Adliye Sarayı ihtiyacı için yıllar süren çalışmalar sonuç vermiştir. Belediye yeni kontular için sur dışını imara açmakta; ancak, kamu binaları hala sur içine inşa edilerek çelişkili bir şehir planlama siyaseti işletilmektedir. Adliye Binası Sultanahmet'te yapılacaktır ve bu yerleşim mahallinde istimlak kararı çıkartılmıştır. Sultanahmet'teki Köprülü Camii'nden Alemdar nahiyesinin bulunduğu yere kadar olan bloktaki yüzü aşkın dükkân ve evin on beş güne kadar yıkılacağı tebliğ edilmiştir. Dükkân ve mesken sahipleri kış ortasında (Mart ayı) yapılacak bu yıkımı yaza erteleyebilmek için Ankara'ya bir heyet gönderileceklerdir.¹⁴²⁸ Yıkımı konusu kesinleştikten sonra kamu idaresi inşaata bahar ayında başlamak istemektedir. Ancak vatandaşlar da bu süreçte mağdur olmakta ve bu mağduriyetlerini İstanbul'da çözemediklerinden Ankara'ya taşımaktadır.

İmar Komisyonu şehirdeki seyrüsefer açısından “müstacel bazı işlerin” yapılması için bir plan hazırlayarak Şehir Meclisine göndermiştir. On-on iki milyon lira tutacağı düşünülen istimlaklerde yıkılması düşünülen yerler şunlardır: Karaköy'de poğaçı fırını ve bitişiğindeki dükkânlar, Karaköy'de tramvay durak yeri önündeki

¹⁴²⁶ “Karaköy'deki Borsa Hanının Yıkılması”, *Ulus*, 27 Haziran 1950, No: 10419.

¹⁴²⁷ “Hasekide Evleri Yıkılacak Olanlar Mühlet İstiyorlar”, *Vatan*, 21 Ocak 1952, Sayı: 3837.

¹⁴²⁸ “Adliye Sarayının İnşası Dolayısıyla Yapılan İstimlak”, *Vatan*, 5 Mart 1952, Sayı: 3884.

adanın bir kısmı, Tarlabası'nda İngiliz Konsoloslugu arkasındaki binalar, Firuzağadaki bazı evler, Beyazıd'da Marmara Lokantası önündeki binalar, Üsküdar-Kuzguncuk yolu üzerindeki binalar, Kuzguncuk ve Beylerbeyi İskele Caddelerinde yolu daraltan binalar. Ayrıca Belediye, Beyazıd'da bulunan Patrona Halil Hamamı ve Simkeşhane binasının yıkılmasını talep etmekte, Eski Eserleri Koruma Cemiyeti, bu düşünceye muhalefet etmektedir.¹⁴²⁹ Şehir Meclisi'nin 1953 Şubat'ında acil olarak yıkmayı hedeflediği binalardan bazıları 1955 Ocak ayında yıkılmaya başlanmıştır. Abanoz Sokağı ve İngiliz Sefareti arakasında bulunan binaların yıkımına başlanmıştır. Tarlabası'nın girişindeki iki binanın da yıkımına başlanacaktır. Karaköy ve Beyazıd'da yıkılacak binalar tespit edilmiştir.¹⁴³⁰ Bayazıd'da Marmara Lokali'nin önündeki adada 52 binanın istimlak kararı çıkmıştır. Takdir edilen istimlak bedeline itiraz vaki olursa, bedelin % 20'si kişilerin adına bankaya yatırılarak istimlake devam edilecektir. Bunun yanında Eminönü'nde 180 mülk sahibine de İstimlak tebligatı yapılmıştır. Ayrıca, Azapkapı yolunun genişletilmesi için buradaki emlaklerin kıymetlerinin tespiti işine de başlanılmıştır.¹⁴³¹ Beyazıd ve Eminönü'ndeki istimlaklerde, "bazı avukatların ön ayak olarak mal sahiplerini Belediyenin koyduğu kıymeti kabul etmeyip mahkemelere müracaat ettirmekte" oluşlarından belediye şikayetçidir. Adliye Sarayı istimlakinde rol oynamış bir avukat, bu tarzla üç milyon lira kazanarak devleti büyük zarara sokmuştur.¹⁴³² İstimlake itirazın bu şekilde verilmesi, devlet zarara sokuluyor şeklinde yansıtılması, dönemin devlet-vatandaş ilişkileri açısından ilginç bir örnektir. İnsanların ev ve dükkânları elinden alınıyorsa ve tespit edilen değeri vatandaş beğenmeyerek mahkeme açıyor ve mahkemeyi kazanıyorsa burada hukuki ve idarî açıdan bir sorun bulunmamaktadır. Belediyenin sorun olarak algıladığı bir durumda; gazetelerin bir yandan vatandaş mağduriyeti haberi yaparken bir yandan da devlet mağduriyeti haberi yapması dönemin çelişkilerinden birisidir.

Kazım Kip, bir milyon liraya mal olması beklenen Beyazıd Marmara Sineması önündeki istimlakın yedi milyon liraya mal olduğunu, belediyeyi bu şekilde zarar uğratan avukatla Gökay'ın bir görüşme yaptığını yazmıştır.¹⁴³³ Burada mahkemeyi kazanan konumda olan avukatlar Gökay'ın görüşmesinin ne kadar hukuki olduğu tartışılmamaktadır. Bir milyon lira istimlak hedefi koyan komisyon kararları

¹⁴²⁹ "İstimlak Edilecek Binalar", *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1953, Sayı: 10257.

¹⁴³⁰ "Trafiki Aksatan Binalar Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1955, Sayı: 10930.

¹⁴³¹ "Beyazıd Civarında Yıkılacak Binalar", *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1955, Sayı: 11078.

¹⁴³² "İstimlak Edilen Binaların Yıkılmasına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1955, Sayı: 11087.

¹⁴³³ "İstimlak İşinde Belediye Aleyhine Tedbirler", *Cumhuriyet*, 4 Şubat 1956, Sayı: 11323.

eleştirilmemekte, mahkemeyi kazanan avukat yargılanmaktadır. Bu örnekler, kamu otoritesinin aldığı kararların yargı tarafından reddedildiğinde, kamu otoritesinin tavrıdır. Özel mülkiyete müdahale biçimi yasa ile belirlenmiştir, bu yasaı belirleyen devletin uygulama safhasında kendisini zararda hissettiği durumlardaki refleksi oldukça manidardır. Vatandaşlar kendilerini mağdur hissettiğinde Ankara'ya giderek süreci politik yoldan etkilemeye çalışmakta, yasal yollara tüketilerek devlet kendini mağdur hissettiğinde ise vatandaşın ayağına giderek anlaşma yolunu tercih etmektedir. Bu durum, ülkede kurumların ve hukukun formel anlamda oturmadığı, hala işlerin yüz yüze çözülmeye çalışıldığı bir devlet-vatandaş ilişkisini resmetmektedir.

Beyazıt Meydanı'ndaki Marmara Sinemasının önünün açılması için gerekli istimlakler tamamlanmıştır. İstimlak komisyonunun buradaki binalara çok az değer koyması üzerine mülk sahipleri mahkeme açmışlardır. Belediye istimlak bedelinin % 20'sini yatırarak istimlake devam edecektir.¹⁴³⁴ Beyazıt Meydanı'nda istimlak edilen 20 bina yıkılmış kalan 83 binanın ise yıkım ihalesine başlanılmıştır.¹⁴³⁵ İstimlak süreci tamamlanmadan, yıkımlar başlatılmaktadır. Bu gelinen nokta artık İstanbul için beklenecek zamanın kalmadığını göstermektedir. Yeni düzenlemeler tamamen imarın önünü açacak şekilde yapılmaktadır. Binalar yıkılsın fiyat konusu zaman içinde çözülsün yaklaşımı, İstanbul'un imarında hukuki süreci beklemeden çalışmaların hızlanmasını sağlamaktadır.

Sultanahmet'ten Topkapı ve Edirnekapı'ya kadar açılacak yollar dolayısıyla çalışmalar ilerlemiş durumdadır. Edirnekapı yolu üzerinde 35 binanın istimlak muamelesi tamamlanmıştır. Topkapı-Londra Asfaltı yolu güzergahında tespit edilmiş istimlaklere başlanacaktır.¹⁴³⁶ Topkapı surları civarında da binalar istimlak edilmeye başlanmıştır ve sur dışındaki binaların yıkımına da başlanacaktır. Böylece şehir dışı otobüsleri Sirkeci'ye girmeden burada açılacak meydandan istifade edeceklerdir.¹⁴³⁷ Surların aralarında, içlerinde ve civarlarında bulunan binaların yıkımı için gayrimenkul sahiplerine tebligat yapılmaktadır, binaların yıkımına başlanacaktır.¹⁴³⁸

İstanbul yeni ve geniş caddeler kazanmaktadır. Bu cümle istimlak haberlerinin yeni müjdecisidir. Beyazıt-Aksaray-Haseki yolu üzerindeki istimlaki tamamlanan binaların yıkımına başlanmıştır. Aksaray Karakolu ve Haseki civarında bulunan birçok

¹⁴³⁴ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴³⁵ "Edirnekapıda Yeni Bir Meydan Açılacak", *Yeni İstanbul*, 17 Ekim 1955, Sayı: 2123.

¹⁴³⁶ a.g.m.

¹⁴³⁷ "İstimlak İşleri", *Cumhuriyet*, 24 Ekim 1955, Sayı: 11220.

¹⁴³⁸ "Surların İçlerindeki ve Civarlarındaki Binalar Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

camii ve dükkânlar yıkılmıştır. Ayrıca, Beyazıt'taki Simkeşhane'nin yıkımına başlanmıştır.¹⁴³⁹ Beyazıt-Koska arasındaki genişletme çalışmaları için gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Bu mntıkada 40 bina daha yıkılacaktır.¹⁴⁴⁰ Aksaray'da Muratpaşa Camii ile Haseki ve eski Aksaray Karakolu arasındaki binaların istimlak muameleleri tamamlanmış ve yıkım işlemlerine başlanmıştır.¹⁴⁴¹ Şehremini İlkokulu, Londra Asfaltı'nda kaldığı gerekçesiyle istimlak edilmiş, öğrenciler civardaki okullara dağıtılmıştır.¹⁴⁴² Nuruosmaniye Camii'ni meydana çıkarmak üzere civardaki binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁴³ Sur içi İstanbul'unda 1858 Arazi Kanunnamesi ile dağıtılan arsalar yüz yıl sonra imar için devlet tarafından yeniden alınmaktadır. Mülkiyetin imar çerçevesinde devletleştirilmesi ve şehirde yol ve meydan düzenlemeleri bu dönem İstanbul'unda rutin haberler halini almıştır.

Eminönü Meydanı'nda bir ada istimlak edilecek, yıkım sonrası ortaya çıkan arsalar yol ve kanalizasyonu döşendikten sonra satılacaktır. Bunun için belediye bono çıkartacaktır, bu bono karlı olacağı için yerleri yıkılacak olanlar ve bankalar bu bonodan almak istemektedirler. Bu bölgede mal sahiplerinin, bazı avukatların ön ayak olmasıyla çok fazla fiyat istemelerinden endişe edilmektedir. Belediye İstimlak Kanunu'nda kamunun da menfaatlerini koruyucu düzenlemeler yapma hedefindedir.¹⁴⁴⁴ Eminönü Balık Pazarı istimlak ve yıkımları için Balık Pazarı Toptancı Tacirler Cemiyeti, Ticaret Odası'nda toplanarak bir açıklama yapmıştır. Cemiyet, gıda maddeleri piyasasının bir bütün halinde bulunması gerektiği, imarın iki kademedede yapılarak önce Unkapanı-Hal arasındaki bölgede dükkânların yapılmasını, nakilden sonra yıkımın yapılmasını, bu dükkânların belediye tarafından kiraya verilmesini ve kiranın da Ticaret odasının da katılımı ile belirlenmesini istemektedir.¹⁴⁴⁵ Bu konuyu ele alan Burhan Felek, cemiyetin önerisinin vatandaş ve belediyeyi en az zarara uğratacak bir yöntem olarak onaylamakta ve bu uygulamanın tarzı üzerine bazı önerilerde bulunmaktadır.¹⁴⁴⁶ Belediye Unkapanı'ndaki köşe başı arsalarını Emekli Sandığı'na satarak altı milyon lira gelir elde etmiş, bu para ile bu bölgeye binalar yaparak balık pazarı esnafını taşıyacaktı.¹⁴⁴⁷ Balık pazarı için yeni istimlak komisyonları oluşturulmuş olup buradaki yıkımlar etap etap

¹⁴³⁹ “İstanbul Yeni ve Geniş Caddeler Kazanıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Ağustos 1956, Sayı: 2425.; “Aksaray-Haseki Arası Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1956, Sayı: 11514.

¹⁴⁴⁰ “Beyazıt-Koska Arası da Genişletilecek”, *Vatan*, 3 Ekim 1956, Sayı: 5519.

¹⁴⁴¹ “Beşiktaş, Aksaray ve Topkapı'da İstimlakler”, *Vatan*, 16 Aralık 1956, Sayı: 5592.

¹⁴⁴² “İstimlake Tabi Okul”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1955, Sayı: 11242.

¹⁴⁴³ “Belediye İmarı 1.700.000 Lira Ayırdı”, *Cumhuriyet*, 17 Ocak 1957, Sayı: 11660.

¹⁴⁴⁴ “Belediyenin Eminönünde İstimlak Edeceği Binalar”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1953, Sayı: 10438.

¹⁴⁴⁵ “Balıkpazarı İstimlakleri ve Toptancı Esnaf”, *Cumhuriyet*, 18 Haziran 1955, Sayı: 11095.

¹⁴⁴⁶ Buran Felek, “Balıkpazarı İstimlakı”, *Cumhuriyet*, 20 Haziran 1955, Sayı: 11097.

¹⁴⁴⁷ Faruk Duyar, “Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

gerçekleştirilecektir.¹⁴⁴⁸ Balık Pazarı esnafı istimlak bedellerine itiraz etmiş, yıkımların boş olan Unkapanı tarafından başlatılmasını talep etmiştir.¹⁴⁴⁹ Belediye istimlak bedellerini ödemek için tahvil çıkartmış, ancak beklediği talebi görmediğinden istediği tahsisatı üretememiştir. Balık Pazarı esnafı da, bu bölgenin Türkiye'nin zahire ambarı olarak icra ettiği fonksiyon nedeniyle, alınacak kararların gözden geçirilmesini istemektedir.¹⁴⁵⁰ Balık Pazarı esnafı 1955 yılı aralık ayında istimlakin yeniden gündeme gelmesi sebebiyle itirazlarını yükseltmiştir.¹⁴⁵¹ Vatan Gazetesi, İstanbul Belediyesi ve Karayolları'nın müthiş bir şebekenin esiri ve kurbanı olduklarını belirten "İstimlak Yol Kesenleri" başlıklı bir fotoğraf yayınlamıştır.¹⁴⁵² Bu haber de mağdur bir vatandaş ve yol kesen bir şebekeden bahsedilmektedir. Özel mülkiyetin ortadan kaldırılmasında hukuksal yollarla mücadele edenlerin bu şekilde tasviri, dönemin istimlak psikolojisini vermesi açısından ilginçtir. İstimlak işlerinde belediyenin hızlı hareket etmesi, İstanbul'daki istimlak tartışmalarının yönünü değiştirmiştir. Gazetelerde mağdur edilen devlet söylemi birden gayrimenkul sahiplerinin korkusunu ortaya koyan haberlere dönüşmüştür. Eminönü-Unkapanı arasındaki istimlak işleri hız kazanmıştır. Buradaki işyeri sahipleri yeni işyeri verilmeden, binalarının yıkılması durumunda "feci duruma düşeceklerini" belirtmektedirler.¹⁴⁵³ Balık Pazarı Tüccarlar Cemiyeti ve Kooperatifi, İstanbul Ticaret Odası Başkanı ile birlikte Başbakan Adnan Menderes'i ziyaret etmişlerdir. Bu görüşmede Menderes, esnafın mağdur edilmemek üzere bu bölgede yapılacak yeni dükkânlara yerleştirilmesi kararını açıklamıştır. Bu durum, istimlak sürecinde kamu kurumu ile vatandaşın bir orta yol bulmasıdır. Bina sahipleri istimlak bedeli alsa bile bu bölgeden ayrılma durumunda işlerini kaybedecektir. Tüccarlar, Başbakan'la pazarlıklarını olumlu sonuçlandırmışlardır.¹⁴⁵⁴ Balık Pazarında 458 dükkânın daha istimlak işlemleri tamamlanmıştır.¹⁴⁵⁵ Eminönü Meydanı'nda yıkımlar başlamıştır, bu yıkımlar fotoğraflarla gazete sayfalarında yer almaktadır.¹⁴⁵⁶ Balık Pazarı yıkımlarından mağdur olan tacirlere Atatürk Bulvarı'ndaki blok apartmanlar muvakkaten tahsis edilmiştir.¹⁴⁵⁷ Balık Pazarı esnafının 2000 dükkânı yıkılmış, belediye bu kişiler için 85 baraka vermiştir. Yeni yapılacak 200 barakada ihtiyacı

¹⁴⁴⁸ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴⁴⁹ "Balıkpazarında Yapılacak İstimlak", *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1955, Sayı: 2074.

¹⁴⁵⁰ "Beyazıtta İstimlak İşine Başlanıyor", *Vatan*, 18 Eylül 1955, Sayı: 5153.

¹⁴⁵¹ "Balıkpazarı İstimlakinin Kademeli Yapılması İsteniyor", *Yeni İstanbul*, 28 Aralık 1955, Sayı: 2195.

¹⁴⁵² "İstimlak Yol Kesenleri", *Vatan*, 12 Nisan 1956, Sayı: 5350.

¹⁴⁵³ "İşyerleri İstimlak Edilen Tacirler Korku İçinde", *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1956, Sayı: 11648.

¹⁴⁵⁴ "Balıkpazarı Esnafı Dün Başbakanla Görüştü", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1957, Sayı: 11657.

¹⁴⁵⁵ "Balık Pazarında 458 Dükkân Daha İstimlak Edilecek", *Vatan*, 3 Şubat 1957, Sayı: 5671.

¹⁴⁵⁶ "Eminönü Meydanında Yıkılan Binalar", *Cumhuriyet*, 20 Mart 1957, Sayı: 11728.

¹⁴⁵⁷ "Balıkpazarı Tacirlerine Yer Bulundu", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1957, Sayı: 11734.

karşılamamaktadır.¹⁴⁵⁸ Kamu otoritesi verdiği sözü tut(a)mamış ve esnaf mağdur (!) olmuştur. Yıllarca konuşulan meselede ne esnaf kendisine yeni bir merkez organize etmiş ne de bu organizasyon kamu eliyle yapılmıştır. Balık Pazarı'nın istimlak meselesi ilk başta, karlı bir proje olarak basında sunulmuş, sonra itirazlar geldikçe tartışmanın yönü değişmiştir. Burada büyük bir ticari potansiyel ve yerli oturmuş ticareti olan tüccarlarla kamu otoritesi karşılaşmıştır. Nacak buranın yıkılması ve Eminönü Meydanı'nın açılarak Sirkeci-Unkapanı arasının bağlanması tüm itirazlara rağmen gerçekleştirilmiştir. Kamu için, bölge esnaflarının muhalefeti değil, yol ve meydan düzenlemeleri tercih edilmiştir.

Atatürk Bulvarı'nda blok binalarda çarşı yapılacak; bu alanın oluşturulması için 47 arsa, 173 ev, 1 hamam, 59 dükkân, 2 depo ve 3 mağaza istimlak edilecektir.¹⁴⁵⁹ Bozdoğan Kemerı yakınındaki Hıfzıssıhha Enstitüsü binasıyla Unkapanı Köprüsü arasında kalan, “şehir estetiğini bozan” 419 bina yıkılacaktır. Bu binalardan 124'ü belediyeye aittir, yıkımdan sonra 453.630 metre murabbalık bir alan oluşacaktır.¹⁴⁶⁰ Atatürk Bulvarındaki 419 evin yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁶¹ Unkapanı düzenlemesi ile bu bölge hem yeni işyerlerine mekân olacak hem de geniş bir bulvar kazanacaktır.

Eminönü Meydanı'nda yeni istimlakler yapılacaktır. Sirkeci tarafında meydana nazı adanın tamamı yıkılacaktır.¹⁴⁶² Sirkeci'de bulunan Paket Postanesi'nin de yıktırılmasına karar verilmiştir.¹⁴⁶³ Karaköy'deki yıkımlara öncelikle belediye dükkânlarından başlanacaktır. Belediyeye ait dükkânların 15 gün içerisinde tahliye edilerek yıkımına geçilecektir.¹⁴⁶⁴ Karaköy'deki belediye dükkânları yıkılmıştır. Bu yıkım şu şekilde tasvir edilmektedir: “İstanbul kurulduğu tarihten beri en süratli istimlak hareketi evvelki gün vuku bulmuş, otuz yıldan beri açılmayan Karaköy yirmi dört saat gibi çok kısa bir zamanda açılarak bir meydana kavuşmuştur...”¹⁴⁶⁵ Karaköy'de meydan genişletme çalışmaları sürmektedir, Ali Paşa Hanı'nın da istimlakine karar verilmiştir.¹⁴⁶⁶ Karaköy'de Denizcilik Bankası ve Postane binasının yıkımına

¹⁴⁵⁸ “Balıkpazarı Esnafının Şikayetleri”, *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1957, Sayı: 11785.

¹⁴⁵⁹ “Atatürk Bulvarında Blok Binalarda Çarşı Yapılacak”, *Vatan*, 15 Nisan 1956, Sayı: 5353.

¹⁴⁶⁰ “İstimlak ve Yıkıtma İş Son Günlerde Hızlandırıldı”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 2435.

¹⁴⁶¹ “Atatürk Bulvarında 419 Evin Yıkılmasına Başlandı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 5484.

¹⁴⁶² “Eminönünde Yeni İstimlakler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1957, Sayı: 11658.

¹⁴⁶³ “Paket Postanesi De Yıkıtılacak”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1956, Sayı: 11576.

¹⁴⁶⁴ “Karaköy Meydanı Yakında Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1956, Sayı: 2402.

¹⁴⁶⁵ Kazım Kıp, “Karaköy Meydanının Açılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1956, Sayı: 11504.

¹⁴⁶⁶ “Karaköy Meydanı”, *Cumhuriyet*, 25 Ağustos 1956, Sayı: 11521.

başlanacaktır.¹⁴⁶⁷ Denizcilik Bankası ve Ali Paşa Hanı'nın yıkım amaliyesi tamamlanmak üzeredir. Bu binaların karşısında yer alan Ziraat Bankası ile Necatibey Caddesi'ndeki binaların Karaköy istikametine bakanlarda istimlake tabi tutulacaktır. Ayrıca Kemeraltı Caddesi ile Domuz Sokağı'nın da genişletilmesi işine ait hazırlıklar tamamlanmıştır. Ayrıca Salıpazarı Limanına denk gelen binalara da istimlak tebligatı yapılmıştır.¹⁴⁶⁸ Karaköy'de istimlaklere devam edilecek ve Tophane'den Çırağan Sarayı'na kadar geniş bir cadde açılacak şekilde istimlak faaliyetine başlanacaktır.¹⁴⁶⁹

Tophane Kışlası önündeki sütunlar kaldırılmakta, Kabataş'a kadar olan sahildeki binaların yıkımına devam edilmektedir.¹⁴⁷⁰ Kabataş Vapur iskelesi karşısındaki setlerin yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁷¹ Tophane-Karaköy arasında 90 bina istimlak edilerek, bu iki semt arasında 30 metre genişliğinde yol açılacaktır.¹⁴⁷² Taksim 2 nolu parkta bulunan Küçük Çiftlik Parkı ve civarında mal sahipleri parsellerinin ifraz edilerek bina yapısı için başvurmuşlar, bu durum karşısında Gökay, bu bina yapımına izin verilmeyeceğini belirtmiş, gazetede bu işi istimlak edilecek şeklinde yorumlamıştır.¹⁴⁷³ Taksim'de inşa edilen Opera Binası önündeki Tramvay İdaresi'ne ait olan ikametgah yıkılacak ve Taksim Karakolu da istimlak edilecektir.¹⁴⁷⁴ Opera binasının etrafındaki binalarda yıkılacak, burada bulunan İETT'ye ait tesisler ve muhavvile merkezi de Talimhane'ye taşınacaktır.¹⁴⁷⁵ Harbiye-Şişli yolundaki sekiz binanın istimlak işine başlanmıştır.¹⁴⁷⁶ Şişli Osmanbey arasında caddeye çıkıntı yapan 19 bina yıktırılmış, Şişli Taksim arasında 34 binanın yıkılması için istimlak işlemleri sürdürülmektedir. Elmadağ'ın köşesine isabet eden, Surp Agop Kilisesi'nin müstemilatı olan binaların çıkıntı teşkil eden ön cephesindeki evlerle, üç dükkân istimlak edilerek yıktırılmasına başlanmıştır.¹⁴⁷⁷ Sur içindeki imar ve istimlak işlemleri Beyoğlu tarafında da sürmektedir. Buradaki eski sokaklar yeni şehir formu için düzenlenmektedir.

¹⁴⁶⁷ “Yıkılacak”, *Vatan*, 27 Ağustos 1956, Sayı: 5482.; “Vinçle Kaldırılan Kasa”, *Ulus*, 28 Ağustos 1956, No: 12033.; “Karaköydeki Denizcilik Bankası Bugün Yıkılmaya Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1956, Sayı: 11524.

¹⁴⁶⁸ “Karaköy-Tophane Arasındaki Necatibey Caddesi de Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 17 Eylül 1956, Sayı: 2454.

¹⁴⁶⁹ “Şehirde yapılan ve Yapılacak Olan İmar ve İstimlak İşleri”, *Vatan*, 23 Eylül 1956, Sayı: 5509.

¹⁴⁷⁰ “İstimlak ve Yıkma İşleri”, *Cumhuriyet*, 28 Eylül 1956, Sayı: 11555.

¹⁴⁷¹ “Kabataştaki Sedlerin Yıkıtılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1956, Sayı: 11557.

¹⁴⁷² “Tophane ile Karaköy Arasında 90 Bina İstimlak Edilecek”, *Vatan*, 6 Ocak 1957, Sayı: 5613.

¹⁴⁷³ “Küçük Çiftlik Parkının İstimlakine Doğru”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1955, Sayı: 11236.

¹⁴⁷⁴ “Opera Binası İnşaatı Devam Ederken, Buradaki İETT ve Karakol Binaları Yıkılacak”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 1327.

¹⁴⁷⁵ “Opera Binasının Etrafındaki Binalarda Yıkılacak”, *Vatan*, 12 Ekim 1956, Sayı: 5528.

¹⁴⁷⁶ “Harbiye-Şişli Yolundaki Sekiz Binanın İstimlak İşine Başlandı”, *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1956, Sayı: 11554.

¹⁴⁷⁷ “Şişli-Taksim Arasında Bir Çok Bina Yıkılıyor”, *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1957, Sayı: 2673.

Beşiktaş'ta Zirai Donatım Kurumu'nun etrafının da istimlakleri tamamlanmış binaların tahliyesine başlanmıştır.¹⁴⁷⁸ Beşiktaş'ta Barbaros Meydanı'nın genişletilmesi çalışmalarının ikinci etabına başlanacaktır. Beşiktaş Hamamı civarında istimlak çalışmalarının bütçesi belirlenmiştir.¹⁴⁷⁹ Yıldız-Beşiktaş arasında 260 binanın istimlak için kıymet takdirlerine başlanmıştır.¹⁴⁸⁰ Beşiktaş Hamamı'nın yıkılmasına başlanmıştır.¹⁴⁸¹ Beşiktaş Meydan düzenlemesinde, gerekli istimlak çalışmaları tamamlanmış olup, Yıldız-Beşiktaş Bulvarının açılmasına başlanacaktır.¹⁴⁸² Beşiktaş tarafında da eski sokaklar yeni yol ve meydan düzenlemelerine uyarlanmakta yıkımlar yapılmaktadır.

İstanbul sınırları içerisinde meskun alanlarda istimlaklerde hukuki bir süreç takip edilmektedir. Ancak meskun olmayan ve yeni imara açılan alanlarda da yollar geçirilmekte bazı parsellerin istimlakleri unutulmuş veya projenin beklememesi için hemen yol inşaatı yapılmaktadır. Günümüzde kamulaştırmaz el atma şeklinde literatürde yer alan bu uygulamalar; önce inşa et sonra kamulaştır örnekleri şeklinde; İstanbul'da görülmeye başlanmıştır. Mecidiyeköy-Levend Mahallesi arasında Büyükdere Caddesi üzerinde yol çalışması tamamlanmış, Hayriye Çelebioğlu'nun arsasına ait 238 m²'lik alan kamulaştırma işlemi gerçekleştirilmeden yol olarak yapılmıştır. Çelebioğlu da 3 gün içinde istimlak muamelesi tatbik ettirilmediği takdirde, bu yolu duvar çekerek kapacağını belirtmiştir.¹⁴⁸³ Hızlı bir şekilde yol açma çalışmalarında hukuki işleyiş tam oturtulamamıştır. Hukuki süreç imarın arkasından geldiği için, imar sonucu arsasını kaybeden kişiler yolu kapatarak haklarını arama yolunu tercih etmektedir.

Yıkımlardan kamu binaları da nasibini almaktadır. Harbiye'deki Orduevi'nden bir kısımda yıkılacaktır. Burada Atatürk'e ait tek odanın bu yıkımdan ari bırakılması ve buranın Selanik'teki Atatürk'ün evi gibi saklanmasını isteyenler vardır. Ayrıca, Mustafa Kemal Derneği, heykeltıraş Hadi Bey tarafından yapılmış olan Atatürk heykelinin Kadıköy'e taşınmasını talep etmektedir.¹⁴⁸⁴ Yıkımlar kamu binalarına ve sembolik eserlere rastladığında itiraz şekli de değişmektedir.

¹⁴⁷⁸ "Karaköy Meydanı", *Cumhuriyet*, 25 Ağustos 1956, Sayı: 11521.

¹⁴⁷⁹ "İmar İşlerine Devam Ediliyor", *Vatan*, 24 Kasım 1956, Sayı: 5571.

¹⁴⁸⁰ "Yıldız-Beşiktaş Arasında 260 Bina Yıkılacak", *Vatan*, 6 Aralık 1956, Sayı: 5582.

¹⁴⁸¹ "Beşiktaş, Aksaray ve Topkapı'da İstimlakler", *Vatan*, 16 Aralık 1956, Sayı: 5592.

¹⁴⁸² "İmar ve İstimlak İşine Devam Edilecek", *Vatan*, 3 Ocak 1957, Sayı: 5610.

¹⁴⁸³ "Mecidiyeköy-Levend Arasındaki Arsanın İstimlak Muamelesi Hala Tamamlanmamış", *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1953, Sayı: 11047.

¹⁴⁸⁴ "Harbiye'deki Orduevi Yıkılacak", *Vatan*, 23 Temmuz 1955, Sayı: 5099.

Üsküdar Meydanı'nda, hamam önündeki binalardan Moskof fırını yıkılmıştır. Vapur iskelesinden İnhisarlar depolarına kadar yıkıma da başlanacaktır.¹⁴⁸⁵ İstimlak edilerek yapılacak yol projeleri, istimlak bedellerini düşürme hedefiyle tadil edilmektedir. Üsküdar-Beykoz yolunun 40 metre olması kararlaştırılmış, fazla istimlake neden olmamak için yol genişliği 25 metreye düşürülmüştür.¹⁴⁸⁶ İstimlak bütçeleri kamu otoritesini projelerini gözden geçirme noktasına getirmiştir. Alınan kararların maddi karşılığı oluşmadığında, yol projelerinde revizyon yapılarak, yol aksları daraltılmaktadır.

1956 yılına gelindiğinde İstanbul'da bir istimlak kültürü oluşmuştur. Belediye bir yeri istimlak etmeye karar verdiğinde, kamu ve vatandaş nasıl davranması gerektiğine dair bir tarz oluşturmuştur. Gazetelerde de istimlak bölgeleri haber verilerek, imar haberleri duyurulmaktadır. Asrî şehir ve lastik tekerin konforu 1956 yılında İstanbul'u özel mülkiyetle-kamu kararları arasında bir tercihte bırakmıştır. Kamu otoritesi de bu düzenlemelere ilişkin bir refleks geliştirmiştir. Yeni Üniversite binası ile inşa halindeki Belediye Sarayı arasındaki bütün binalar yıkılacaktır. Bu haber, 1956 yılı belediye kamulaştırma programı ile verilmektedir. Bu alanda istimlaki tamamlanan binalar yıkılacak, diğer binaların da istimlaki tamamlanarak geniş bir cadde açılacaktır.¹⁴⁸⁷ 1956 yılında istimlaklere eleştirilerde farklı tarzlar ortaya çıkmaktadır. Ulus Gazetesi "İstanbul'da 4 Cami Yıktırıldı" başlıklı haberinde, istimlak sürecinin hukuka uygun işletilmediği için sorunların ortaya çıktığını, yol açmak için camilerin ve tarihi ağaçların kesildiği belirtilmektedir.¹⁴⁸⁸

1956 yılı Eylül ayına gelindiğinde İstanbul'un siması değişmiştir. Yıllardır gündemde olan yıkım faaliyetleri, bu konudaki tahsisat problemi çözülünce çok kısa sürede tamamlanmıştır. Vatan Gazetesi son yıkımları şu şekilde tasvir etmektedir: "Son altı ay zarfında hızlanan istimlak işlerle ve imar hareketleri ile yollar genişliyor, meydanlar büyüyor. Şehir mamur bir belde haline getirilecek..."¹⁴⁸⁹ Artık, asrî şehir hedefine hiçbir engel tanımadan ilerlenmektedir. Yıkımlar, imar hedefi ile meşrulaşmış, bütçe sorunu da çözüldükçe İstanbul'un imarının önünde engel kalmamıştır.

¹⁴⁸⁵ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴⁸⁶ "Üsküdar-Beykoz Yolu", *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.

¹⁴⁸⁷ Metin Ergin, "Belediye Geniş Ölçüde İstimlaklere Başlıyor", *Cumhuriyet*, 30 Mart 1956, Sayı: 11378.; "Belediye Yakında 13 Milyon Liralık İstimlak Yapacak", *Yeni İstanbul*, 8 Nisan 1956, Sayı: 2297.

¹⁴⁸⁸ "İstanbul'da 4 Cami Yıktırıldı", *Ulus*, 31 Ağustos 1956, No: 12036.

¹⁴⁸⁹ "İstanbul'un Siması Değişiyor", *Vatan*, 18 Eylül 1956, Sayı: 5504.

İstanbul'da istimlak ve yıkım çalışmaları devam etmektedir, istimlakten mağdur olanların sesleri yükselmekte ortaya çıkan trajediye belediye de çözüm aramaktadır. Gökay, Aksaray ve Süleymaniye'de evleri istimlak edilenlere Hürriyeti Ebediye Tepesi'nde inşa edilen göçmen evlerinden verilmesi için Başbakan Adnan Menderes'e "ricada" bulunmuş, Menderes'te bu "ricayı kabul ederek" ilgililere gerekli emri vermiştir. Ayrıca, Karaköy Domuz Sokağı ile Karaköy Palas arasında yıkılacak olan 35 dükkân sahibi İstanbul Ticaret Odası'na bir dilekçe vererek, Başbakanın son demecinde "hiçbir vatandaşın bu yüzden zarara sokulmayacağı yolunda verdiği garantiyi" referans alarak "müşkil" durumlarına bir çözüm istemişlerdir.¹⁴⁹⁰ İstanbul'da, istimlak ve yıkım haberleri o kadar çoğalmıştır ki, artık her bina yıkılabilir psikolojisine girmiştir. Ortaköy'de bulunan Galatasaray Lisesi'nin ilk kısmı, Kabataş Lisesi ve Yüksek Denizcilik binaların yıkılacağı haberlerini, ilgili makamlar yalanlamışlardır.¹⁴⁹¹

1956 yılında istimlak ve imar faaliyetlerinin finansmanı için bir çözüm olarak Belediye iş merkezli tahvilatlar çıkartarak satmaktadır. İstanbul Belediyesi Eminönü Atatürk Köprüsü için çıkardığı milyon tahvilattan mühim bir kısmını satmıştır. Ayrıca hükümet, imar ve istimlak işleri için İstanbul Belediyesi'ne milyon liralık bir tahsisat daha vermiştir.¹⁴⁹² Bu tahsisatın 25 milyon lirası istimlake, 25 milyon lirası ise imar işlerine sarf edilecektir.¹⁴⁹³ İstimlakler için 100 milyon liraya ihtiyaç vardır, bunun 40 milyon lirası şimdiye kadar istimlaki yapılan gayrimenkul sahiplerine 60 milyon lirası ise istimlaki yapılacak binalara ödenecektir.¹⁴⁹⁴ İstimlak ve imar meselesi artık bir bütçe meselesi olarak gündemde yer almaya başlamıştır. İstanbul'un imarı çalışmalarında istikraz halktan yapılmaktadır. Kamu otoritesi finansman açığını halka tahvil satarak çözmektedir.

İstimlak ve yıkımlar kamu adına karar verenlere de rastlamaktadır. 1957 yılında, Şehir Meclisi azası bir kişi, Eminönü'ndeki binasının istimlaki için 6 milyon lira talep etmiştir. Belediyenin biçtiği değer ise, enkazını mal sahibine vermek üzere 200.000 liradır.¹⁴⁹⁵ Bu çelişkili istek, kişi şehir meclisi üyesi olduğunda gündeme yansımıştır. İstimlak bütçeleri, bazı kişiler için ticari kaynak olarak algılanmaktadır. Ancak, Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay'a ait Ankara Caddesi'ne cepheli köşe bir

¹⁴⁹⁰ "İmar İşlerine İlk İtiraz", *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1956, Sayı: 11556.

¹⁴⁹¹ "Yıkılacağı Yalanlanan Binalar", *Cumhuriyet*, 10 Mart 1957, Sayı: 11718.

¹⁴⁹² "İmar İçin Tahsisat Verilecek", *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1956, Sayı: 11578.

¹⁴⁹³ "İstimlak İşlerine Hız Veriliyor", *Cumhuriyet*, 31 Ekim 1956, Sayı: 11588.

¹⁴⁹⁴ "100 Milyon Liralık İstimlak Yapılacak", *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1956, Sayı: 11639.

¹⁴⁹⁵ "Bir Şehir Meclisi Azası, İstimlak Edilecek Binasına 6 Milyon Lira İstiyor", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1957, Sayı: 11668.

binası buradaki yol çalışmalarında beş metre geri çekilmek üzere yıkılacaktır. Gazetelerde, Gökay ailesinin takdir edilecek kıymete itiraz etmeyeceği belirtilmektedir.¹⁴⁹⁶ Gökay Vali ve Belediye Başkanı olarak halka açık bir mesaj vermektedir. İmar ve istimlak mevzuunda kendi binası da olsa taviz verilmeyecektir.

Nazım Planın tahakkuku için şehirde 4440 binanın daha yıkılması gerekmektedir. Bu meyanda yapılacak imar hareketleri şu bölgeleri kapsamaktadır: Açılacak olan Eminönü-Florya sahil yolu üzerinde bulunan binalar, Üsküdar Çarşısı, Koska, Beşiktaş-Yıldız Bulvarı, Kemeraltı Caddesi, Karaköy Meydanı, Şehzadebaşı, Süleymaniye Camii etrafı ile yeni açılacak olan Süleymaniye Bulvarı, Karaköy-Azapkapı sahil yolu, Balıkpazarı'nda henüz yıktırılmamış binalar, Tophane-Dolmabahçe arazi, Tahtakale Caddesi.¹⁴⁹⁷

1957 yılında istimlake ilişkin kamunun kararlı tutumu, gazetelerin yer verdiği spekülasyonlara konu olmaktadır. Belediye Neşriyat Müdürlüğü, İstanbul Belediyesi'nin, istimlak bedellerini ödeyememekten dolayı gayrimenkullerini satışa çıkardığı haberlerini yalanlamıştır. Müdürlük, Belediyenin 1957 yılı istimlak tahsisatını henüz harcamadığını belirtmiştir.¹⁴⁹⁸ İstimlaklerin bütçesi meselesi İstanbul'da spekülasyon konusu olmaktadır. Bu mevzuun tartışılması imar hedeflerindeki sorunları gündeme taşıdığından, Belediye bu haberlerin asılsız olduğunu beyan etmiştir.

5.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1957-1960)

Menderes dönemi olarak incelediğimiz, 1957-1960 arası üç yıllık süreçte; tarihi eserler, anıtsal özellikleri oranında değer bulmuş, bayındırlık çalışmalarına denk gelenler ise derhal yıkılmıştır. İmar çalışmalarında yol ve meydan düzenlemelerine denk gelmeyen eserler için restorasyon çalışmaları sürdürülürken, bu dönemde en öncelikli konu eski eserlerin semt ve meydan düzenlemeleriyle sergilenmesidir.

İstanbul'da imar çalışmaları sırasında birçok bina ortadan kaldırılmaktadır. Bu binalar dinamitle ortadan kaldırılırken, başka binalara da zararlar verilmektedir. Eminönü'nde yıkım çalışmaları sırasında izinsiz patlatılan bir dinamit Rüstempaşa

¹⁴⁹⁶ “Valinin Yıkılacak Binasına Kıymet Takdir Edildi”, *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1957, Sayı: 11704.

¹⁴⁹⁷ “Şehirde 4440 Gayrimenkul Daha Yıkılacak”, *Vatan*, 12 Şubat 1957, Sayı:5680.

¹⁴⁹⁸ “Belediyenin İstimlak Tahsisatı”, *Yeni İstanbul*, 12 Nisan 1957, Sayı: 2661.

Camii'ne zarar vermiş, çinilerini çatlatmıştır.¹⁴⁹⁹ Beyazıt-Aksaray yolunda kalan Simkeşhane'nin, 1957 yılı Haziran ayında yıkımına başlanmıştır.¹⁵⁰⁰ 1957 yılı Temmuz ayında ise tarihi Babıali binasının yıkımı yapılmaktadır.¹⁵⁰¹ Cağaloğlu'ndaki yıkımda 260 yıllık bir sıbyan mektebi yıkılmış ve 200 yıllık bir mezarlık taşınmıştır.¹⁵⁰² Cağaloğlu'ndaki bu yıkım faaliyetleri Ulus Gazetesi'nde "Tarih Yıkımı" olarak ele alınmakta ve tarihe karşı ilgisizlik olarak yorumlanmaktadır.¹⁵⁰³ Cumhuriyet Halk Partisi-Demokrat Parti arası siyasal muhalefet uygulamalar üzerinden dönem basınında yer almaktadır. Tarihin yıkımının eleştirilmesi, geçmiş dönem imar uygulamaları düşünüldüğünde çok ta tutarlı bir eleştiri olmamaktadır.

İmar için tarihi binaların bazıları tamamen değil, bir kısmı yıkılmaktadır. Cağaloğlu'nda bulunan Milli Eğitim Müdürlüğü binasının ön kısmı yıkılmış, girişi zeminde yeni açılacak bir kapıdan sağlanacaktır.¹⁵⁰⁴

5.3.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

5.3.1.1. Camiler

Menderes döneminde özellikle camiler meydan düzenlemelerinde ortaya çıkartılan anıtsal eserler olarak imar çalışmalarındaki yerlerini almıştır. Ancak, camiiler yalnızca bulvar ve meydan düzenlemelerinde anıtsal eserler olarak konumlandırılmamaktadır. İmar çalışmalarının önüne gelen diğer binalar gibi camilerde yıktırılmaktadır. 1957 Temmuz ayında, Cağaloğlu'nda yol çalışmalarına denk gelen Cağaloğlu Camii'nin yıkımı gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁰⁵ Bu yıkımla birlikte imar faaliyetlerinde yıkılan cami sayısı 26 olmuştur. 1958 Mayıs ayında ise yıkılan cami sayısı 46'ya yükselmiştir.¹⁵⁰⁶

Nuruosmaniye Cami meydan düzenlemesinde, cami etrafındaki binalar istimlak edilerek cami açığa çıkartılmıştır.¹⁵⁰⁷ Eyüp Camii civarındaki binalar da istimlak edilerek yıkılmasına 1957 yılı Haziran ayında başlanmıştır.¹⁵⁰⁸ Süleymaniye Camii

¹⁴⁹⁹ "Rüstem Paşa Camii Hakkında", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 11859.; "Yıkımın Kurbanı", *Ulus*, 5 Ağustos 1957, Sayı: 12365.

¹⁵⁰⁰ "Simkeşhane", *Yeni İstanbul*, 30 Haziran 1957, Sayı: 2734.

¹⁵⁰¹ "Yıkım Faaliyeti", *Ulus*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 12346.

¹⁵⁰² "Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁵⁰³ "Tarih Yıkımı", *Ulus*, 21 Temmuz 1957, Sayı: 12350.

¹⁵⁰⁴ "Çıkıntı Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 8 Kasım 1958, Sayı: 12316.

¹⁵⁰⁵ "Yirmi Altıncı Camii", *Ulus*, 16 Temmuz 1957, No: 12345.

¹⁵⁰⁶ Kazım Kip, "Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor", *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.

¹⁵⁰⁷ "İstimlak Edildi", *Yeni İstanbul*, 9 Haziran 1957, Sayı: 2717.

¹⁵⁰⁸ "Tarihi Eyüp Camiinin Etrafındaki Binaların Yıkılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 10 Haziran 1957, Sayı: 2718.

restore edilmektedir, restorasyon sonrası camii “400 yıl önceki” haline getirilmiş olacaktır.¹⁵⁰⁹ 1959 yılı Haziran ayında, Beyazıt Camii’nin restorasyonunun dış kısmı tamamlanmış, kubbesinin tamirine başlanmıştır.¹⁵¹⁰ Selatin camilerinde restorasyon faaliyetleri devam ederken, camileri etrafını kapatan binalar ortadan kaldırılmaktadır.

Vakıflar idaresi, 1957 Ağustos ayında, İstanbul’da 75 anıt ve camiye onaracaktır.¹⁵¹¹ Vakıflar Umum Müdürlüğü 1950-57 tarihleri arasında ülke genelinde 1000 eserin restorasyonunu tamamlamış, şimdi çok geniş bir kadro ile İstanbul’daki 22 adet selatin camiini olmak üzere, İstanbul’da büyük bir restorasyon işine girişmiştir.¹⁵¹²

Aksaray Valide Camii, Vatan ve Millet Caddelerinin Aksaray Meydanı’nda birleşmesinden sonra yolların kesişiminde kalmıştır. Bu cami, etrafı düzenlenerek anıtsal bir eser olarak “bütün güzellik ve ihtişamı” ile ortaya çıkartılacaktır.¹⁵¹³ Saraçhanebaşı’nda yol çalışmaları sırasında Saraçhanebaşı Mescidi başka bir yere taşıma hedefi ile yıkılmıştır. Yapılan bu yıkımlardan sonra Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi yeni yolun kenarına gelecek şekilde açığa çıkmıştır. Külliyeinin tamirine başlanmıştır.¹⁵¹⁴

Restorasyonu biten camiler ibadete açılmaktadır, 1958 yılı Nisan ayında Nusretiye Camii restorasyonu tamamlanarak ibadete açılmıştır.¹⁵¹⁵ 1959 yılı Mart ayında, Eyüp Camii’nin restorasyonu tamamlanmış, cami Başbakan Adnan Menderes’in de katılacağı 150 kişilik özel davetlilerle yapılacak iftar sonrası ibadete açılacaktır.¹⁵¹⁶ Menderes’in katılamadığı iftar yemeği sonrası cami ibadete açılmıştır.¹⁵¹⁷ Selatin camilerinin açılışı da özel önem arz etmektedir.

1958 Ağustos ayında, Yeni Camii’nin minaresinde yapılan çalışmalar sonuçlanmış, kurşunla kaplanmaktadır.¹⁵¹⁸ 1958 yılı Eylül ayında, mimar Valury tarafından inşa edilen Karaköy’deki ahşap Cami meydan düzenlemelerinde yıkılacak eserler arasında yer almaktadır. Bu caminin sökülerek başka bir yere nakli gündeme

¹⁵⁰⁹ “Muhteşem Süleymaniye”, *Vatan*, 7 Ağustos 1957, Sayı: 5820.

¹⁵¹⁰ “Beyazıt Camii ve Hamamı Restore Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1959, Sayı: 12534.

¹⁵¹¹ “Onarılacak Cami ve Anıtlar”, *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1957, Sayı: 11877.

¹⁵¹² “Cami ve Abidelerin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1957, Sayı: 11878.; “Camilerin Tamiri İçin Bir Yılda 5,5 Milyon Sarfedildi”, *Vatan*, 10 Nisan 1958, Sayı: 6106.

¹⁵¹³ “Şehirde İmar Faaliyeti Hızla Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 18 Kasım 1957, Sayı: 2876.

¹⁵¹⁴ Şükrü Bayraktar, “Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1957, Sayı: 2889.

¹⁵¹⁵ “Nusretiye Camii”, *Vatan*, 11 Nisan 1958, Sayı: 6107.

¹⁵¹⁶ “Eyüp Camii Yarın Dini Bir Törenle Açılıyor”, *Vatan*, 11 Mart 1959, Sayı: 6434.

¹⁵¹⁷ “Eyüp Camii Dün Dini Törenle Açıldı”, *Vatan*, 13 Mart 1959, Sayı: 6436.; “Eyüp Camii Açılışında Vatan Cephesi Davetiyesi Dağıtıldı”, *Ulus*, 13 Mart 1959, No: 12879.

¹⁵¹⁸ “Yenicami Minaresi”, *Vatan*, 3 Ağustos 1958, Sayı: 6215.

gelmiş, nakil için Kınalı Adalılar müracaat etmişlerdir.¹⁵¹⁹ Kasım ayında caminin, Kınalıada'ya nakledilmesi için sökölmesine başlanmıştır.¹⁵²⁰ Bu caminin malzemeleri Kınalıada'ya nakledilmesine rağmen, cami tekrar inşa edilmemiştir.

1960 yılı Şubat ayına gelindiğinde İstanbul'da bulunan yaklaşık 500 caminin 400'ü Vakıflar İdaresi tarafından restore edilmiş bulunmaktadır. Bu sayıya, derneklerin restorasyonunu organize ettiği camiler dahil değildir. 1957-1960 yılları arasında 15 cami, 32 çeşme ve türbe restore edilmiş, 15 caminin dış duvarları yeniden yapılmış, 325 kadar caminin de muhtelif yerleri restore edilerek, minareleri yeniden tanzim edilmiştir.¹⁵²¹ Bu rakamlar, Menderes dönemi İstanbul'un imar sürecinde, Osmanlı döneminden kalma camilerin çoğunun restore edildiğini göstermektedir.

5.3.1.2. Medrese, Hamam ve Çeşmeler

İstanbul'da tarihi eserler restorasyonları devam ederken, şehrin merkezinde unutulmuş eserler, basın tarafından kamuoyunda gündeme getirilmektedir. Sultanahmet Meydanı'nda bulunan tarihi Alman Çeşmesi bakımsızlıktan yıkılmaya yüz tutmuştur.¹⁵²² 1957 Ağustos ayında, Cağaloğlu'nda ki Hattatin Medresesi'nin yıktırılmasından vazgeçilmiş ve restore edilmesine karar verilmiştir.¹⁵²³ Patrona Halil Hamamı'nın yıkılması mevzuunda Yeni İstanbul Gazetesi aktif bir rol oynamaktadır. Gazete, hamam konusunda Arkeoloji Müzeleri ile irtibat kurmuştur. Bu hamamın Patrona Halil'le bir alakası olmadığı, hamamın Beyazıd Külliyesi'nin bir parçası olduğu bu nedenle muhafazasının gerektiğine dair aldıkları malumata rağmen gazete şu öneride bulunmaktadır: "İstanbulun imarına himmet eden değerli ellerin müzminleşmiş bu derde bir çare bulacağına da eminiz."¹⁵²⁴ 1958 Mart ayında, Kabataş Setüstü'nde bulunan tarihi çeşme sökölerek Kabataş Vapur İskeleyi'nin yanına taşınmıştır.¹⁵²⁵ 1958 Nisan ayında ise Gülhane Parkı karşısında bulunan Sultançeşme ve sebili restorasyonuna başlanmıştır.¹⁵²⁶

¹⁵¹⁹ "Kınalıadadılar İstiyor", *Vatan*, 28 Eylül 1958, Sayı: 6271.

¹⁵²⁰ "Karaköydeki Cami Kınalıya Naklediliyor", *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1958, Sayı: 12314.

¹⁵²¹ "İstanbulda 3 Yılda 400 Cami Restore Edildi", *Yeni İstanbul*, 22 Şubat 1960, Sayı: 3691.

¹⁵²² "Yıkılacak mı, Tamir mi Edilecek?", *Ulus*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 12363.

¹⁵²³ "Restore Edilecek", *Vatan*, 4 Ağustos 1957, Sayı: 5817.

¹⁵²⁴ "Patrona Halil" Hamamı "Beyazıt II" Hamamı İmiş!", *Yeni İstanbul*, 4 Kasım 1957, Sayı: 2862.

¹⁵²⁵ "Kabataşta Set Üstünde Çeşme Naklediliyor", *Vatan*, 13 Mart 1958, Sayı: 6078.

¹⁵²⁶ "Sultan Çeşme ve Sebili Restore Edilecek", *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.

5.3.1.3. Saraylar

1959 Ekim ayında, Topkapı Sarayı Alay Köşkü'nün restorasyonu yapılmaktadır.¹⁵²⁷ Menderes döneminde, sosyal fonksiyonu olmayan tarihi eser çalışmalarına bütçe ayrılmamıştır. Bu nedenle, bu dönemde saray restorasyonuna rastlanılmamaktadır. Bu durum Menderes döneminde, İstanbul'da saray restorasyonlarının ulaştığı seviyenin yeterli bulunması ve imar çalışmalarında fonksiyonel yaklaşımların ağır bastığı yorumu yapılabilir.

5.3.1.4. Kapalı Çarşı'nın Restorasyonu

1957 yılı Temmuz ayına gelindiğinde Kapalıçarşı'da 150 dükkândan oluşan dördüncü kısmının tamiri de tamamlanarak toplamda 751 dükkân tamir edilmiştir.¹⁵²⁸ Kapalı Çarşı, Menderes döneminde artık tamir edildiğinden, gündemde fazla yer bulamamıştır.

5.3.1.5. Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu

Anıtsal eserlerin ışıklandırılması geceleri İstanbul'da bir farklılık oluşturulmaktadır. Böylece eski eserler, şehirde bir süs olarak yerlerini almaktadır. 1957 yılı Kasım ayında, Rumeli Hisarı'nın restorasi tamamlanan kısımları ışıklandırılmaya başlanmıştır.¹⁵²⁹ Rumeli Hisarı'nın restorasyonu, 1958 yılı fetih kutlamalarına yetiştirilmiştir.¹⁵³⁰ Rumeli Hisarı, 29 Mayıs 1958'de restorasyonu tamamlanarak ziyarete açılmıştır.¹⁵³¹ 1959 Nisan ayında, Rumeli Hisarı gibi Anadolu Hisarı'nın da restorasyonuna karar verilmiştir. Hisar restore edilirken, Fatih Sultan Mehmed'in namaz kıldığı saha da düzenlenecektir.¹⁵³² Rumeli Hisarı yıllardır süren restorasyon sürecini tamamlamıştır, sıra Anadolu Hisarı'na gelmiştir. Ayrıca burada Fatih'in namaz kıldığı yerin tespit edilerek düzenlenmesi fikri dönemin restorasyon motivasyonunu ortaya koymaktadır.

¹⁵²⁷ “Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1959, Sayı: 12651.

¹⁵²⁸ “Kapalıçarşının Dördüncü Kısım Yarın Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1957, Sayı: 11841.; “Kapalıçarşının 4'üncü Kısım Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁵²⁹ “Işıklandırılan Hisarlar”, *Cumhuriyet*, 18 Kasım 1957, Sayı: 11966.

¹⁵³⁰ “Rumelihisarı Büyük Törenle Açılacak”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1958, Sayı: 12149.

¹⁵³¹ “Rumelihisarı İlgi Topladı”, *Vatan*, 3 Ağustos 1958, Sayı: 6215.

¹⁵³² “Anadoluhisarı da Tamir Edilecek”, *Vatan*, 28 Nisan 1959, Sayı: 6480.; “Anadoluhisarının Restorasyonu Başlıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1959, Sayı: 12485.

5.3.1.6. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler

1957 yılı Haziran ayında, İstanbul'un tarihi eser restorasyonları yapılırken Kiliseler için de 10 milyon liralık bir tahsisat ayrılmıştır.¹⁵³³ Yol çalışması ve meydan düzenlemelerinde arkeolojik buluntulara rastlanmaya devam edilmektedir. Sirkeci-Florya sahil yolu açılırken, Baruthane civarında birkaç sütun ve kemere rastlanmıştır.¹⁵³⁴

İmar çalışmalarında “ecnebi” uzman merakı kamu yöneticileri tarafından önemsenmekte bu uzmanlar projelerin asrîliği konusunda basında da görüşlerine yer verilerek bir sunum malzemesi olarak kullanılmaktadırlar. Menderes tarafından İstanbul'un imar işlerine danışmanlık yapması için getirilen Högg'ün Bizans eserlerini ön plana çıkardığı eleştirisi, dönem basınında yer almıştır. Högg'ün imar çalışmalarında Bizans eserlerine daha fazla kıymet verdiği ve Türk eserlerine nispetle daha ön plana aldığı yolunda “söylentiler” mevcuttur. Yine “söylentiler”e göre, ilgililer, bu hareket tarzına karşı önleyici tedbirler alacaklardır.¹⁵³⁵ Ecenebi uzman merakı ve bu uzmanların eleştirilme biçimleri Prost döneminde olduğu gibi devam etmektedir. Yapılan çalışmalarda bu kişilere yapılan eleştiriler, toplumun geniş kesimlerini etkileyecek şekilde dillendirilmektedir. Högg için yapılan eleştiriler, uygulamalar üzerinden yapılamıştır.

1958 yılı Mayıs ayında, imar çalışmalarında ilk defa bir kilisenin yıkımı gündeme gelmiştir. Tophane ile Karagöz arasında bulunan Hristos Kilisesi buradaki istimlak sahası içerisinde kalmıştır. Bu duruma Patrikhane itiraz ederek bu işi Başbakan'a kadar götürmüştür. *Cumhuriyet* gazetesi, “...bir tehdit savrulmuş... istimlak kararında ısrar edildiği takdirde... Patrikhane'nin kilise eşyasını tahliyeyi reddedeceği... İlgililer bu hareketi ile Patrikhanenin, istimlak kararını protesto etmek ve bu şekilde hadiseyi yabancı gazetelere aksettirmek istediğini belirtmişlerdir. Fakat dün Patrikhane, iddialarının ne derece yersiz olduğunu esasen bildiğinden fazla ısrar etmek istememiştir” şeklinde haber yapmıştır.¹⁵³⁶ Bu habere, imar faaliyetleri sırasında 46 cami yıktırıldığı halde ilk defa bir kilisenin yıkımına girildiği belirtilmektedir. Aslında

¹⁵³³ “Kiliselerin Tamirine 10 Milyon Lira Tahsis Edildi”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1957, Sayı: 2730. 1956 yılı Temmuz ayında da kiliseler için bir tahsisat ayrılmıştır. Bu tahsisat ile 1957'de ayrılan tahsisatın aynı olup olmadığı bilgisine gazetelerden ulaşılamamıştır. Bu durumda, verilen vaat bir yıl, 195 milletvekili seçimlerinden önce yerine getiriliyor olabilir. Bu konunun araştırılması, toplumun farklı kesimlerine dağıtılan seçim vaatlerini görmemiz açısından araştırılması gerekli önemli bir ayrıntıdır. Bakınız: “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹⁵³⁴ “Baruthane’de Tarihi Eserler Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 25 Haziran 1957, Sayı: 2733.

¹⁵³⁵ “Högg ve Bizans Eserleri”, *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5822.

¹⁵³⁶ Kazım Kip, “Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.

o dönem İstanbul'un birçok bina, yol ve meydan düzenlemesinde ortadan kaldırılmaktadır. Ancak kilise yıkımına ilişkin Patrikhane'nin verdiği tepki hemen abartılmakta, gergin bir dille yıkım faaliyetine itiraz eleştirilmektedir. 6-7 Eylül olayları sonrası yaşanan bu durum, gazeteler aracılığıyla azınlıkların terbiye edilmesi ve faaliyet sınırlarının belirlenmesi olarak yorumlanabilir.

İstanbul'un en eski tarihi varlıklarından birisi olan surlarının restorasyonu için 1958 yılı Eylül ayında karar alınmıştır. İstanbul Belediyesi, Vakıflar Umum Müdürlüğü, Surları İhya Cemiyeti ve Maarif Vekaleti surları olduğu gibi restore edilmesi için bir çalışma başlatmıştır. Ayrıca açılan sahil yolu sayesinde surların denizle bağlantısının kesilmesi, surların ömrünü artırıcı bir işlev olarak yorumlanmaktadır.¹⁵³⁷ Surların restorasyonu meselesinde ortaya farklı fikirler atılmaktadır. Eski çağa ait eserler dünyanın hiçbir yerinde restore edilmemektedir. Bu eserler restore edilmeden, var olan halleri ile korunmalıdır. Ziyaretçiler, bu eserleri gördüklerinde, kendi hayal güçleri ile tarihsel olanı canlandırmalıdır. Bu nedenle surları günümüz teknolojisi ile restore etmek yerine, dünyadaki diğer arkeolojik malzemelerin sergilenmesinde olduğu gibi, var olan halleri ile sergilenmelidir.¹⁵³⁸ Bu yaklaşım arkeoloji konusundaki iki temel görüşten birisini savunmaktadır. Bir görüşe göre esere müdahale edilmemeli kaldığı gibi sergilenmelidir; diğer bir görüşe göre ise, arkeolojik eser eksiklikleri tamamlanarak sergilenmelidir. Bu iki görüşünde dünyada örnekleri mevcutken yazarın tezini, dünya örnekliği açısından meşrulaştırma girişimi dönemin değerlendirmeleri hakkında fikir vermektedir.

1950 yılı Mayıs ayının başlarında, Kız Kulesi ile sahil arasındaki alanın doldurularak, buranın yarımada haline getirilmesine karar verilmiştir. Bu sayede Haydarpaşa Limanına yapılan mendireklerin engelleyemediği akıntının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.¹⁵³⁹ 1960 Eylül ayında, Eminönü'ndeki eski belediye binasının altında kömür deposu olarak kullanılan sarnıcın temizlenmesi işine başlanmıştır.¹⁵⁴⁰

5.3.2. İstanbul'un İmarında Hızlı İstimlak Dönemi

İstimlak bedellerinin ödenmesi bu dönemin en öneli gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. İstanbul'un imarının gecikme sebeplerinden birisi olan istimlak

¹⁵³⁷ “İstanbul’u Çevreleyen Surlar Restore Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 12 Eylül 1958, Sayı: 3168.; “İstanbul Surlarının Restorasyonu”, *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1958, Sayı: 12260.

¹⁵³⁸ “Emin Ali Çavlı, “İstanbul Surları Restore Edilmeli mi?”, *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1958, Sayı: 12273.

¹⁵³⁹ “Kızkkulesi, Yarımada Haline Getirilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Mayıs 1960, Sayı: 3758.

¹⁵⁴⁰ “Temizleniyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1960, Sayı: 12980.

bedelleri; belediye tarafından zorlanarak da olsa, ödenmeye devam etmektedir. 1957 yılı Mart ayından Ağustos ayına kadar istimlak bedeli olarak 26 milyon lira ödenmiştir.¹⁵⁴¹ 1957 yılı Kasım ayında, belediye bütçesinde istimlak için ayrılan tahsisat bitmiştir. Belediye Meclisi ek tahsisat için toplanma kararı almıştır.¹⁵⁴² Belediye Meclisi toplanarak 10 milyon liralık ek tahsisat koymuş, bu miktarın azlığından şikayet eden bir üye, “veresiye istimlak olmaz” şeklinde itirazlarını dile getirmiştir.¹⁵⁴³ Meclis görüşmelerinde üyelerden bazıları da; yarım milyon liralık istimlak bedelinin hemen ödendiğini, 40-50 bin liralık bedellerin ise geciktirildiğini şikayet etmiştir.¹⁵⁴⁴ İstimlak bedellerinin ödenememesi üzerine gazetelerde, mali imkânsızlıklar nedeniyle istimlaklerin duracağı şeklinde haberler yapılmaya başlanmıştır.¹⁵⁴⁵ Belediyenin yaptığı istimlaklerden doğan borçları yarım milyar lirayı bulmaktadır. Belediye kaynak üretmediği için hükümetin desteğini beklemekte, hükümette ya doğrudan aktarım ya da İktisadi Devlet Teşekkülleri vasıtasıyla aktarım şeklinde iki alternatif üzerinde de çalışmaktadır.¹⁵⁴⁶ İstimlak bütçesinin büyüklüğü ve ödenip ödenmeyeceği konusu artık sıradan bir mesele haline gelmiştir. İstanbul’un imarı için gösterilen çaba ve gayretler Menderes dönemindeki istimlak tartışmaları üzerinden takip edilebilir.

İstimlak konusu gazetelerde tartışılmaya devam etmektedir. Farklı siyasi partilerden oluşan avukatlar arasında bir açık oturum yapılmıştır.¹⁵⁴⁷ İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İçtimaiyat Enstitüsü bir yuvarlak masa toplantısı düzenleyerek istimlak ve yapılması ve imar mevzuunu görüşecektir.¹⁵⁴⁸ İstanbul’da devam eden istimlaklerin hukuksuz bir şekilde yapıldığı eleştirileri gazetelerde köşe yazısı olarak ele alınmaktadır.¹⁵⁴⁹ Üniversite bile istimlak meselesini konuşmaktadır. İstimlak tarzı imar projelerinin geleceğini belirleyecektir.

İstimlak bedelini alamayanlar Valilik ve Belediyeye başvuruda bulunmaktadırlar.¹⁵⁵⁰ 1957 Aralık ayında, belediye bir aydır istimlak bedeli ödemeyi durdurmuştur, bu tarihte belediyenin 1.200 kişiye istimlak bedeli nedeniyle borçlu

¹⁵⁴¹ “İstimlak İçin 26 Milyon Lira Bedel Ödendi”, *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5822.

¹⁵⁴² “İstimlak Tahsisatı Bitti”, *Vatan*, 4 Kasım 1957, Sayı: 5909.

¹⁵⁴³ “İstimlak İçin 10 Milyon Lira Ayrıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1957, Sayı: 11957.

¹⁵⁴⁴ “Veresiye İstimlak Dün Fırtına Kopardı”, *Vatan*, 9 Kasım 1957, Sayı: 5914.

¹⁵⁴⁵ “İstimlak Duruyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.

¹⁵⁴⁶ “İstimlak Fırtınası Şimdilik Diniyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.

¹⁵⁴⁷ “İstimlak Meselesi”, *Vatan*, 4 Mayıs 1958, Sayı: 6128.

¹⁵⁴⁸ “İstimlak İşleri Yuvarlak Masa Toplantısında”, *Vatan*, 29 Mayıs 1958, Sayı: 6153.

¹⁵⁴⁹ Muzaffer Akalın, “İstimlak Kanunsuzlukları”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.

¹⁵⁵⁰ “İstimlak Bedelini Alamayan Üç Aile Valiye Başvurdu”, *Vatan*, 5 Aralık 1957, Sayı: 5980.; “İstimlak Ücretlerini Alamayanlar Vilayet Kapısında Ağlaştılar”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1957, Sayı: 11983.

bulunmaktadır.¹⁵⁵¹ Şikayetlerin artması üzerine Valilik, 10 bin liraya kadar olan istimlak borçlarını belediyenin ödeyeceğine dair bir açıklama yapmıştır.¹⁵⁵² Şikayetlerden iki gün sonra Vali bir tahsisat bularak istimlak bedellerinin ödenmeye başlanmasını sağlamıştır. İlk gün 4 milyon lira daha sonraki gün ise 5 milyon lira istimlak bedeli ödenmiştir.¹⁵⁵³ İstimlak bedellerinin tahsisat kaynağı açığa çıkmıştır, belediye Taksim’de bulunan Belediye Gazinosu’nun yerini Vakıflar Umum Müdürlüğü’ne 12 milyon liraya satmıştır, Mısır Çarşısı’nın da aynı şekilde satılacağı belirtilmektedir.¹⁵⁵⁴ 1958 yılı Ocak ayı başlarında, istimlak borçlarının ödenmesinde yeni kararlar alınmış, 50 bin liraya kadar alacakları olanların tüm alacakları ödenecek, 100 bin liranın üstünde alacakları olanlara ise 50 bin lira hemen ödenecektir.¹⁵⁵⁵ Bu kararlara rağmen istimlak borçlarının ödenmesi basına yansıyan şikayetlere neden olmaktadır.¹⁵⁵⁶ İstimlak bedelinin ödenmesi konusundaki tartışmalar devam etmekte, belediye ödeme yapma konusunda açıklamalar yapmakta, vatandaşlar ise herhangi bir ödeme alamadığından yakınmaktadır. Sonradan açığa çıktığına göre, belediye bankaya üzerinden ödeme yaptığından, banka aracılığı ile ilişki kurmayanlara ödeme yapmamaktadır.¹⁵⁵⁷ Vali ve Belediye Reisi Mümtaz Tarhan, 1958 Ocak ayında, son bir buçuk ayda 45 milyon liralık istimlak bedelinin ödendiğini açıklamıştır.¹⁵⁵⁸ 1958 Şubat ayına kadar ödenmeyen istimlak bedelleri, 1958 bütçesinin nisan ayında onayından sonra ödenecektir.¹⁵⁵⁹ 1958 Mart ayında belediye bütçesi onaylanmıştır, istimlak bedelleri ödenmeye başlanacaktır.¹⁵⁶⁰ Belediye Meclis toplantısında bir üye istimlak paralarının önceden verilmesini önermiştir.¹⁵⁶¹ İstimlak mevzuunda, tahvil satışından sonra şimdi de gayrimenkul satışları gündeme gelmektedir. Devlet farklı kurumların bütçesini İstanbul’un imarı için kullanma yolunu tercih etmiştir. Vakıfların bütçesi ile Belediye mülkü alınmakta ve İstanbul’un imarı yol almaktadır.

İstanbul Belediyesi’nin 1957 yılında 2.312 gayrimenkulü istimlak etmiş, mal sahiplerine 146.687.848 lira ödemiş ve 243 kişiye 21 milyon lira istimlak borcu

¹⁵⁵¹ “Belediye Evleri İstimlak Edilen 1200 Kişiyi Borçlu”, *Vatan*, 6 Aralık 1957, Sayı: 5981.

¹⁵⁵² “Belediye İstimlak Borçlarını Ödiyecek”, *Cumhuriyet*, 8 Aralık 1957, Sayı: 11986.

¹⁵⁵³ “Dört Milyon Lira İstimlak Bedeli Ödendi”, *Vatan*, 10 Aralık 1957, Sayı: 5985.; “İstimlak Bedelleri Ödenmeğe Başlandı”, *Cumhuriyet*, 10 Aralık 1957, Sayı: 11988.; “İstimlak Borçları Ödeniyor”, *Yeni İstanbul*, 10 Aralık 1957, Sayı: 2898.

¹⁵⁵⁴ “Belediye Gazinosu Satıldı”, *Vatan*, 11 Aralık 1957, Sayı: 5986.

¹⁵⁵⁵ “İstimlak Borçları İle İlgili Yeni Kararlar”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1958, Sayı: 12012.

¹⁵⁵⁶ “İstimlak Bedellerini Alamıyan Vatandaşlar”, *Cumhuriyet*, 4 Ocak 1958, Sayı: 12013.

¹⁵⁵⁷ “İstimlak Bedelleri Şikayeti Bitmiyor”, *Vatan*, 8 Ocak 1958, Sayı: 6014.

¹⁵⁵⁸ “Vali, 1,5 ayda 45 Milyonluk İstimlak Bedeli Ödendiğini Söylüyor”, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1958, Sayı: 12021.

¹⁵⁵⁹ “İstimlak Bedelleri”, *Cumhuriyet*, 17 Şubat 1958, Sayı: 12057.

¹⁵⁶⁰ “İstimlak Bedelleri Ödeniyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mart 1958, Sayı: 12078.

¹⁵⁶¹ “Belediye Meclisinde Dün İmar İşleri Görüşüldü”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1958, Sayı: 12111.

kalmıştır. Kış mevsimi nedeniyle durdurulan istimlakler ise 1958 yılbaşından sonra tekrar başlayacak, 1958 yılı içerisinde ise 3167 gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁵⁶² 1958 yılı istimlak bütçesi ise 200 milyon lira olarak öngörülmektedir.¹⁵⁶³ 1958 yılı Temmuz ayında belediyenin 120 milyon lira istimlak borcu oluşmuş olup, paralarını alamayanlar Sayıştay'a müracaat ederek belediyenin hesaplarının tetkikini talep edeceklerdir.¹⁵⁶⁴ 1958 Aralık ayında, belediye istimlak borçlarının ödenmesine başlayacaktır, borçlar nakit para ve bir miktarda tahvil verilerek ödenecektir.¹⁵⁶⁵ Belediyenin verdiği tahvilleri bankaların almaması şikayetlere yol açmıştır.¹⁵⁶⁶ Belediye 13 milyonu tahvil, 10 milyonu nakit olmak üzere 23 milyon liralık istimlak borcunu kapatmıştır.¹⁵⁶⁷ İstimlak bedellerinin ödenmemesi üzerine belediye arsalarına haciz koyma işlemi başlatılmış, belediyede arsa satışlarını durdurmak zorunda kalmıştır.¹⁵⁶⁸ İstimlak alacaklıları, Belediyenin kira geliri hesaplarına da haciz koymaya başlamışlardır.¹⁵⁶⁹ Bu işlemler üzerine belediye istimlak borcunu ödemeye tekrar başlayarak 1 milyon liralık borcunu ödemiştir.¹⁵⁷⁰ 1959 Mayıs ayında, Belediye istimlak borçlarını tekrar ödeyemez duruma gelmiştir, hükümetten yardım beklemektedir.¹⁵⁷¹ Belediyenin istimlak borcu 200 milyon lirayı aştığı için, istimlak faaliyeti durdurulmuştur.¹⁵⁷² İstimlak bedelini alamayan bir vatandaş açtığı davayı kazanmış, mahkeme belediyenin arsalarını satarak bu kişiye olan borcunu ödemesine karar vermiştir.¹⁵⁷³ Bunun üzerine birçok kişi belediyeyi dava ederek arsalarına haciz koydurma yoluna gitmektedir.¹⁵⁷⁴ İstimlak bedelini alamayan 162 kişi, İçişleri Bakanlığı'na başvurmuştur.¹⁵⁷⁵ Bu müracaatlar üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün, belediyenin 81 milyon lira istimlak borcu olduğunu ve 1 milyar lira değerinde arsası olduğunu, arsalarını satarak borçlarını ödeyeceğini basına açıklamıştır.¹⁵⁷⁶ 1960 Şubat ayında hükümet, istimlak borçlarını ödemesi için belediyeye 50 milyon lira

¹⁵⁶² “Yılbaşı’ndan Sonra 3167 Bina İstimlak Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 8 Aralık 1957, Sayı: 2897.

¹⁵⁶³ “Yılbaşından Sonra Büyük İstimlakler Başlıyor”, *Vatan*, 9 Aralık 1957, Sayı: 5984.

¹⁵⁶⁴ “Belediyenin 120 Milyon Lira İstimlak Borcu Var”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1958, Sayı: 12208.

¹⁵⁶⁵ “İstimlak Borçlarının Tediyesi”, *Cumhuriyet*, 10 Aralık 1958, Sayı: 12348.; “İstimlak Borçları Ödeniyor”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1958, Sayı: 12349.; “Belediye İstimlak Borçlarını Dün Ödemeğe Başladı”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1958, Sayı: 3259.

¹⁵⁶⁶ “İstimlakle Alakalı Şikayetler”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1958, Sayı: 12350.

¹⁵⁶⁷ “Belediyenin İstimlak Borçları”, *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1958, Sayı: 12364.

¹⁵⁶⁸ “İstimlak Alacaklıları Belediye Arsalarına Haciz Koydurdular”, *Cumhuriyet*, 7 Mart 1959, Sayı: 12435.

¹⁵⁶⁹ “İstimlak Alacaklıları Belediyenin Kiralarına Haciz Koydurtacaklar”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1959, Sayı: 12454.

¹⁵⁷⁰ “Dün Bir Milyon Liralık İstimlak Borcu Ödendi”, *Vatan*, 4 Nisan 1959, Sayı: 6438.

¹⁵⁷¹ “Belediye İstimlak Borcunu Veremiyor”, *Vatan*, 12 Mayıs 1959, Sayı: 6494.

¹⁵⁷² “İstimlak Faaliyeti Durduruldu”, *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1959, Sayı: 12506.

¹⁵⁷³ “İcra Yoluyla Tahsil Edilecek İstimlak Bedeli”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1959, Sayı: 12584.

¹⁵⁷⁴ “İstimlak Bedelleri İçin Belediyeyi Dava Etmek İsteyenler Var”, *Vatan*, 21 Kasım 1959, Sayı: 6684.

¹⁵⁷⁵ “Belediyenin İstimlak Borçları”, *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1959, Sayı: 12667.

¹⁵⁷⁶ “İstimlak Borçları İle Alakalı Bir Açıklama”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1959, Sayı: 12679.

kaynak tahsis etmiştir.¹⁵⁷⁷ 1960 yılı Mayıs ayında, hükümet, belediyeye 100 milyon lira kaynak aktarmış bu para ile istimlak borçları tekrar ödenmeye başlanmıştır.¹⁵⁷⁸ 27 Mayıs askeri müdahalesi sonrası yapılan ve yapılacak olan istimlaklerin hepsi durdurulmuştur. “Sabık hükümetin” 100 milyon lira olarak aktaracağını söylediği kaynağın 15 milyon lirası belediyeye aktarılmış olup, toplam 200 milyon liralık istimlak borcu ilk planda ödenecektir.¹⁵⁷⁹

5.3.2.1. İstimlaklerde Yaşanan Yolsuzluklar

İstimlakler yapılırken, gayrimenkullerde bedel tespiti yapılmakta ve bu bedele göre belediye ödeme yaparak gayrimenkulün mülkiyetini kamu adına kişiden almaktadır. Ancak istimlakler arttıkça, bedel tespit komisyonlarının neden olduğu usulsüzlüklerde artmaya başlamıştır. Bedel tespit komisyonlarında ortaya çıkan usulsüzlükler üzerine, mütehassıs bir heyet oluşturularak “Kıymetlendirme Komisyonları”nı tetkik edecektir.¹⁵⁸⁰ İstanbul’da 14 Kıymet Takdir Komisyonu 15 binden fazla dosya hakkında karar vermiştir. Bu kararlardan yolsuzluk yapılanların 100 milyon lira üzerinde zarar neden olduğu gazetelere yansımıştır. Yolsuzluk yapılan dosyalar Beşiktaş, Tophane, Aksaray ve Şehremini’nde yoğunlaşmaktadır.¹⁵⁸¹ Eminönü’nde buzhane binasının istimlakinde 200 bin liralık yolsuzluk yapıldığı açığa çıkartılmıştır.¹⁵⁸² İstimlak yolsuzluğu davasında 5’i tutuklu sekiz tanığın 36 yıldan yargılanacaklardır.¹⁵⁸³ Sanıkların, Toplu Milli Korunma Mahkemesi’nde yargılanmalarına başlanacaktır.¹⁵⁸⁴ Konu ile alakalı tanıklar dinlenerek davalar devam etmektedir.¹⁵⁸⁵ Mahkemeler devam etmektedir, ifadesi alınan iki tüccar yalancı şahitlikten tutuklanmıştır.¹⁵⁸⁶ Dava devam etmekte,¹⁵⁸⁷ sanıklar hakkında 15-30 yıl hapis cezası istenmektedir.¹⁵⁸⁸ 1958 Haziran ayı sonunda dava sonuçlanmış, sanıklardan

¹⁵⁷⁷ “Belediye İstimlak Borçlarını Ödüyor”, *Yeni İstanbul*, 2 Şubat 1960, Sayı: 3671.

¹⁵⁷⁸ “Belediye Büyük İstimlak Borcunu Vermeğe Başlıyor”, *Vatan*, 19 Mayıs 1960, Sayı: 6831.

¹⁵⁷⁹ “İstimlaklerin Durdurulacağı Tahmin Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1960, Sayı: 12869.; “İstimlak Borçları da Ele Alındı”, *Vatan*, 3 Haziran 1960, Sayı: 6846.; “İstimlakler Durduruldu”, *Ulus*, 15 Haziran 1960, No: 13214.

¹⁵⁸⁰ “İstimlak Suiistimalinde Yeni İhbarlar Yapılıyor”, *Vatan*, 5 Eylül 1957, Sayı: 5849.

¹⁵⁸¹ “İstimlak Yolsuzluğunda Zarar 100 Milyon Lira”, *Ulus*, 5 Eylül 1957, No: 12396.

¹⁵⁸² “200 Bin Liralık Yeni Bir İstimlak Yolsuzluğu”, *Ulus*, 6 Eylül 1957, No: 12397.

¹⁵⁸³ “İstimlak Yolsuzluğu”, *Ulus*, 17 Eylül 1957, No: 12408.

¹⁵⁸⁴ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Başlandı”, *Vatan*, 29 Eylül 1957, Sayı: 5873.

¹⁵⁸⁵ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1957, Sayı: 11955.; “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1957, Sayı: 11976.

¹⁵⁸⁶ “İstimlak Davası İle İlgili 2 Tevkif”, *Vatan*, 15 Aralık 1957, Sayı: 5900.; “İstimlak Yolsuzluğu Davası”, *Cumhuriyet*, 15 Aralık 1957, Sayı: 11993.

¹⁵⁸⁷ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 29 Aralık 1957, Sayı: 12007.; “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Vatan*, 29 Aralık 1957, Sayı: 6004.

¹⁵⁸⁸ “İstimlak Sanıkları İçin 15-30 Yıl Hapis İstendi”, *Vatan*, 4 Mayıs 1958, Sayı: 6128.

üçü 8 yıl 6 ay, ikisi ise 4 yıl 8 ay ceza almışlardır.¹⁵⁸⁹ Bir istimlak yolsuzluğu da 6 numaralı İstimlak Bedelleri Kıymet Komisyon’unda ortaya çıkmıştır.¹⁵⁹⁰ Davanın iki sanığı tevkif edilmiş,¹⁵⁹¹ dava sonuçlandığında sanıklardan birisi 10 diğeri 5 sene ağır hapse mahkum olmuşlardır.¹⁵⁹² 1958 Nisan ayında Bakırköy’de bir istimlak yolsuzluğu daha ortaya çıkmış, sanıklar tutuklanmıştır.¹⁵⁹³ Dava sanıkları tahliye edilmişlerdir.¹⁵⁹⁴ İstimlak yolsuzluk dosyaları yargı aracılığıyla takip edilmekte ve sonuçlandırılmaktadır. İstimlakin bu kadar yoğun yaşandığı bir dönemde basına yansıyan dava sayısı oldukça azdır. Ancak bu davaların tüm süreçleri basın tarafından takip edilmektedir.

Kıymet Takdir Komisyonlarının seçilme ve çalışma usulleri medyada tartışılmaktadır. Bir yoruma göre 70 kişiden oluşan Belediye Meclisi azalarından 60 kişisi bu komisyonlarda görev yapmıştır.¹⁵⁹⁵ Belediye çalışanlarının bu komisyonlarda bilirkişi olmasının eleştirilmesi ilginçtir. Çünkü belediyenin istimlakinde belediye çalışanı kontrol edilemiyorsa, dışarıdan seçilecek bilirkişiler nasıl kontrol edilecektir?

İstimlakle ilgili davalar yalnızca yolsuzluk üzerinden devam etmemektedir. 1958 Ocak ayına gelindiğinde, vatandaşlar istimlak ile alakalı çeşitli meselelerden dolayı 700 dava açmışlardır.¹⁵⁹⁶ 1958 Eylül ayına gelindiğinde belediyeye açılan istimlak bedeline itiraz davalarının sayısı 800’ü bulmuş bu davalardan 500’den fazlası sonuçlanmış ve çoğunu belediye kaybetmiştir.¹⁵⁹⁷

1957 Temmuz ayında Edirnekapı ile Topkapı arasında yer alan Vatan Caddesi’nin çalışması çalışmaları çerçevesinde çoğu arsadan oluşan 800 parça gayrimenkul istimlak edilmiştir. Yol çalışması sonrası yola cepheli parseller üretilerek satışa sunulacaktır.¹⁵⁹⁸ 1957 yılı Kasım ayında, Saraçhane ve Beyazıt arasında kalan bina ve dükkânların istimlakleri devam etmektedir, işlemler tamamlandığında yıkımlara başlanacaktır.¹⁵⁹⁹ 1957 Aralık ayında, Fatih’te “istimlak fırtınası” başlayacaktır, Fatih tramvay durağının arkasındaki bloktan itibaren 7 metre yıkılacak; caddenin karşı tarafı

¹⁵⁸⁹ “İstimlak Yolsuzluğundan 5 Kişi Hapse Mahkum Oldu”, *Vatan*, 26 Haziran 1958, Sayı: 6181.

¹⁵⁹⁰ “Bir İstimlak Yolsuzluğu Daha Ortaya Çıkarıldı”, *Vatan*, 2 Nisan 1958, Sayı: 6098.

¹⁵⁹¹ “İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Tevkif Edildi”, *Vatan*, 3 Nisan 1958, Sayı: 6099.

¹⁵⁹² “2. İstimlak Yolsuzluğu Davası Dün Sona Erdi”, *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 12195.; “İstimlak İçin Rüşvet Alanlar Mahkum Oldu”, *Ulus*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 12660.; “İstimlak Sanıkları 10 ve 5 Seneye Mahkum”, *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.; “İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Mahkum Oldu”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.

¹⁵⁹³ “Yeni Bir İstimlak Yolsuzluğu Daha..”, *Vatan*, 30 Nisan 1958, Sayı: 6124.; “Yeni İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Dün Tevkif Edildi”, *Vatan*, 1 Mayıs 1958, Sayı: 6125.

¹⁵⁹⁴ “Tahliye Edilen Sanıklar”, *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1959, Sayı: 12644.

¹⁵⁹⁵ “İstimlak Bedelleri Nasıl Takdir Edilir?”, *Vatan*, 6 Nisan 1958, Sayı: 6102.

¹⁵⁹⁶ “İstimlak İle İlgili 700 Dava Açıldı”, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1958, Sayı: 12019.

¹⁵⁹⁷ “Belediye İstimlak Davalarını Kaybediyor”, *Vatan*, 25 Eylül 1958, Sayı: 6263.

¹⁵⁹⁸ “İstimlak İş Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1957, Sayı: 11855.

¹⁵⁹⁹ “İstimlak Devam Edecek”, *Vatan*, 1 Kasım 1957, Sayı: 5906.

ise, durağın karşısındaki Millet Kütüphanesi hizasında genişletilecektir.¹⁶⁰⁰ 1958 Ocak ayında, Sirkeci-Eminönü, Divanyolu ve Karaköy Kemeraltı Caddesi'nin genişletilmesi çerçevesinde istimlaklere yeniden başlanacaktır.¹⁶⁰¹

1957 yılı Kasım ayında, Karaköy'de meydanın açılması, Necatibey ve Kemeraltı Caddelerinin genişletilmesi için 151 binanın daha istimlakine karar verilmiştir.¹⁶⁰²

1957 Ağustos ayında, imar çalışmalar devam ederken artan yıkımlar, birçok kişinin vilayet ve belediyeye şikayetlerine neden olmuştur. 1957 Ekim ayındaki seçimler öncesinde, bazı istimlak ve yıkım işlerinden vazgeçildiği basın aracılığıyla verilen demeçlerle duyurulmuştur.¹⁶⁰³

1958 yılında şehir genelinde yeni bir istimlak sürecine başlanacaktır. İlk olarak Tophane, Kemeraltı'nda 126, Karaköy Domuz Sokağında 38, Bebek ile Küçük Bebek arasında 15, Yeniköy'de 130, Arnavutköy ile Akıntıburnu arasındaki evler ve Tünel Meydanı'nın karşısındaki ada da 6 binanın istimlakine başlanacaktır. Buralardaki bina sahiplerine tebligat yapılarak 15 günlük bir süre tanınmıştır.¹⁶⁰⁴ Toplamda 705 binanın istimlakie kesinleşmiş ve süreç başlatılmıştır.¹⁶⁰⁵ Ayrıca Saraçhanebaşı'nda 81 ve Eminönü Rüstempaşa Camii etrafında 48 ise binanın istimlakie işine girilmiştir.¹⁶⁰⁶ Beyazıt'ta Marmara Sineması'nın olduğu ada ile Beyoğlu'nda Tünel Meydanı'ndan Taksim'e kadar istimlakler yapılacaktır.¹⁶⁰⁷

1958 Mart ayı sonunda, havaların düzelmesi ile birlikte, yıkım çalışmalarına Veznecilerle Şehzadebaşı arasında başlanılmıştır.¹⁶⁰⁸ Hal binası istimlak edilerek, Eminönü-Unkapanı arasında bütün binaların yıkılmasına başlanmıştır. Taksim Sıraserviler'den Tophane'ye ve tersane istimlak edilerek Taksim'den Unkapanı Köprüsü'ne yollar açılacaktır.¹⁶⁰⁹

1958 Nisan ayında, istimlakie tamamlanan 155 binanın yıkımına başlanacaktır.¹⁶¹⁰ Eminönü'nde meydan oluşturmak için istimlaklere başlanmıştır.¹⁶¹¹ Eminönü-Unkapanı yolu 46 metreye çıkartılacak yola denk gelen 506 bina istimlak

¹⁶⁰⁰ "Fatih'de İstimlak Fırtınası Başlıyor", *Vatan*, 5 Aralık 1957, Sayı: 5980.

¹⁶⁰¹ "İstimlakler Tekrar Başlıyor", *Vatan*, 4 Ocak 1958, Sayı: 6010.

¹⁶⁰² "Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", *Vatan*, 2 Kasım 1957, Sayı: 5907.

¹⁶⁰³ "Bazı İstimlaklardan ve Yıkımdan Vazgeçiliyor", *Ulus*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 12363.

¹⁶⁰⁴ "Geniş Ölçüde İstimlakler Yapılacak", *Cumhuriyet*, 19 Mart 1958, Sayı: 12087.

¹⁶⁰⁵ "Şehirde Yeniden 705 Bina İstimlak Edilmesi Kat'ileşti", *Vatan*, 19 Mart 1958, Sayı: 6084.

¹⁶⁰⁶ "İstimlak Edilecek Yerler", *Vatan*, 25 Mart 1958, Sayı: 6090.

¹⁶⁰⁷ "İstanbul İçin Yeni Bir İstimlak Planı Hazırlandı", *Cumhuriyet*, 27 Mart 1958, Sayı: 12095.

¹⁶⁰⁸ "İstimlak Bütün Şiddetiyle Başladı", *Vatan*, 27 Mart 1958, Sayı: 6092.

¹⁶⁰⁹ "Hal Binası ve Tersane İstimlak Ediliyor", *Cumhuriyet*, 2 Nisan 1958, Sayı: 12101.

¹⁶¹⁰ "İstimlak", *Vatan*, 2 Nisan 1958, Sayı: 6098.

¹⁶¹¹ "İstimlak Tekrar Eminönünde", *Vatan*, 6 Nisan 1958, Sayı: 6102.

edilecektir.¹⁶¹² Tünel’de de istimlak edilen binalar gazetelerde işaretlenmiştir.¹⁶¹³ Harbiye’de 21 parça binanın istimlakı tamamlanmış, yıkım işlerine başlanmıştır.¹⁶¹⁴ Tophane’den gelen yolun Yüksek Kaldırım’la kesiştiği yerde istimlak ve yıkımlar ilerlemektedir.¹⁶¹⁵ Karaköy Domuz Sokak, tamamen yıkılarak açılmıştır.¹⁶¹⁶

1958 Mayıs ayında, Yeniköy’de istimlak işeri tamamlanmış yıkımlara başlanmıştır.¹⁶¹⁷ Üsküdar-Beylerbeyi yolu için istimlaklere başlanacaktır.¹⁶¹⁸ Beyazıt-Kapalı Çarşı arasındaki Bitpazarı’nın yıkımına başlanmıştır.¹⁶¹⁹ Karaköy’de Ziraat Bankası’ndan Börekçi Fırını’na kadar 87 binanın yıkımına karar verilmiştir.¹⁶²⁰ Üsküdar Zeynep Kamil Hastanesi etrafında 84, Tünel’in Karaköy kapısı karşısında 11, Kocamustafapaşa Altımermer Caddesinde 53, Vezneciler Kuyucu Murad Paşa Cami karşısında 16 parça gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁶²¹ Beyazıt-Çemberlitaş arasında istimlak ve yıkım faaliyeti devam etmektedir.¹⁶²²

1958 yılı Haziran ayında, Sirkeci’de 22 metreye çıkartılacak Hamidiye Caddesi’ndeki binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶²³ Karaköy’de Galata Bonmarşesi ve yanındaki dört bina içinde istimlak kararı alınmıştır,¹⁶²⁴ Karaköy’de Tünel karşısında 68, Ziraat Bankası’nın bulunduğu adada 63 binanın istimlak işlemleri tamamlanmış, yıkımlarına başlanacaktır.¹⁶²⁵ Saraçhane’de belediye Sarayı’nın karşısında bulunan adadaki binalar yıkılacaktır.¹⁶²⁶

1958 Temmuz ayında, Defterdar Yokuşu’nu Taksim’e bağlayacak 90 bina ve Bostancı Suadiye arasındaki 198 gayrimenkul istimlak kararı alınmıştır.¹⁶²⁷ Karaköy’de

¹⁶¹² “Eminönü-Unkapanı Yolu”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.; “İstimlak Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1958, Sayı: 12125.

¹⁶¹³ “İstimlak, Tünel Başında”, *Vatan*, 9 Nisan 1958, Sayı: 6105.

¹⁶¹⁴ “Şehirde İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1958, Sayı: 12109.

¹⁶¹⁵ “İstimlak İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1958, Sayı: 12113.; “Tophanede”, *Vatan*, 15 Nisan 1958, Sayı: 6111.; “Tophanede İstimlak”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1958, Sayı: 12114.

¹⁶¹⁶ “Tarihe Karıştı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.; “Karaköyün İstimlakı Hızla Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1958, Sayı: 12126.

¹⁶¹⁷ “Yeniköy Yolu”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1958, Sayı: 12129.

¹⁶¹⁸ “Üsküdar-Beylerbeyi Yolunun İstimlakı”, *Cumhuriyet*, 7 Mayıs 1958, Sayı: 12134.

¹⁶¹⁹ “Bit Pazarı Yıkılıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1958, Sayı: 12137.

¹⁶²⁰ “Karaköyde Geniş Çapta İstimlakler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1958, Sayı: 12148.

¹⁶²¹ “Şehirde 164 Bina Daha İstimlak Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1958, Sayı: 12154.

¹⁶²² “Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1958, Sayı: 12157.

¹⁶²³ “Sirkeci’de Hamidiye Caddesindeki Binaların Yıkılmasına Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1958, Sayı: 12160.; “Sirkeci’de İstimlak”, *Vatan*, 6 Haziran 1958, Sayı: 6161.

¹⁶²⁴ “Yeni İstimlak Kararı”, *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1958, Sayı: 12161.; “İstimlak Devam Ediyor”, *Vatan*, 4 Haziran 1958, Sayı: 6159.; “Devam Ediyor”, *Vatan*, 26 Haziran 1958, Sayı: 6181.

¹⁶²⁵ “Karaköy’de 131 Bina Daha Yıkılacak”, *Vatan*, 18 Haziran 1958, Sayı: 6173.

¹⁶²⁶ “Plan Gereğince”, *Vatan*, 14 Temmuz 1958, Sayı: 6196.

¹⁶²⁷ “İstimlak Edilecek Binalar”, *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1958, Sayı: 12202.; “Yıkılacak Olan Binalar”, *Vatan*, 17 Temmuz 1958, Sayı: 6199.

yıkımlar devam etmektedir,¹⁶²⁸ Perşembepazarı ile Azapkapı arasında bulunan 140 bina içinde istimlak kararı verilmiştir.¹⁶²⁹ CHP Beyoğlu teşkilatı İstanbul'da büyük iktisadi buhrana neden olan istimlaklerin durdurulması için Başbakan'a telgraf çekmişlerdir.¹⁶³⁰

1958 yılı Ağustos ayında, Azapkapı-Karaköy yolunda 144 binanın sahip ve kiracılarına tahliye tebligatı gönderilmiştir,¹⁶³¹ bir hafta sonra binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶³² Üsküdar-Çengelköy arasında 62 gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁶³³ Beyoğlu'nda Büyükbayram ve Kalyoncukulluğu Sokakları'nda 29 bina, Aksaray Kızılelma Caddesi'nde 23 bina için istimlak kararı alınmıştır.¹⁶³⁴

1958 yılı Eylül ayında, Menderes İstanbul'daki imar sahalarını gezmiştir, gezi sonunda yorumlara göre 1958 kış ayları geldiği için yeni istimlak edilen binalar yıkılmayacaktır.¹⁶³⁵ Bu yorumun yanlış olduğu iki hafta sonra, Beyoğlu'nda Tilla Pastanesi'nin karşısından Yunan Sefareti'ne giden yolun açılması için istimlakler tamamlanmış, binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶³⁶ Taksim'de bulunan opera binasının önündeki binanın yıkımına başlanmıştır.¹⁶³⁷

1958 Kasım ayında, Beşiktaş'taki bir yıkımda ilk defa istimlak parası peşin ödenerek yıkımın başlatılması uygulanmıştır.¹⁶³⁸ Bu kararı gerekçe gösteren Cumhuriyet Halk Partisi Milletvekili Kamil Boran, BMM Başkanlığı'na bir önerge vermiş ve bu karar çerçevesinde eski istimlaklerin suç oluşturduğunu belirterek, soruşturulmasını istemiştir.¹⁶³⁹ Kültür Park olarak düzenlenecek Yenikapı ve Langa'da 1000'e yakın ev yıktırılacaktır.¹⁶⁴⁰

¹⁶²⁸ "Karaköy'e Atladı", *Vatan*, 20 Temmuz 1958, Sayı: 6202.

¹⁶²⁹ "İstimlak Edilecek Yeni Binalar", *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1958, Sayı: 12210.; "İstimlak", *Vatan*, 26 Temmuz 1958, Sayı: 6207.

¹⁶³⁰ "İstimlakler Durdurulsun", *Ulus*, 2 Temmuz 1958, No: .

¹⁶³¹ "Azapkapı-Karaköy Yolunda İstimlakler", *Yeni İstanbul*, 8 Ağustos 1958, Sayı: 3133.; "Şehirde Yıkım İşleri Yeniden Hızlandı", *Vatan*, 8 Ağustos 1958, Sayı: 6220.; "İstimlak", *Vatan*, 9 Ağustos 1958, Sayı: 6221.

¹⁶³² "Karaköy İle Azapkapı Arasında 140 Binanın Yıkılmasına Başlandı", *Cumhuriyet*, 15 Ağustos 1958, Sayı: 12231.

¹⁶³³ "Boğazda İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 12223.; "Üsküdar-Çengelköy Arasında 62 Bina İstimlak Edildi", *Vatan*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 6219.; "Üsküdar-Çengelköy Yolunda İstimlakler", *Yeni İstanbul*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 3132.

¹⁶³⁴ "Beyoğlunda İstimlaklere Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 24 Ağustos 1958, Sayı: 3149.; "Beyoğlunda İstimlak Başlıyor", *Cumhuriyet*, 24 Ağustos 1958, Sayı: 12240.

¹⁶³⁵ "İstimlake Bu Kış Ara Verilmesi Muhtemel", *Vatan*, 16 Eylül 1958, Sayı: 6259.

¹⁶³⁶ "Bu Kış Beyoğlu'nda Binden Fazla Bina Yıktırılacak", *Yeni İstanbul*, 28 Eylül 1958, Sayı: 3184.

¹⁶³⁷ "Operanın Önü", *Vatan*, 27 Eylül 1958, Sayı: 6270.

¹⁶³⁸ "İstimlak Parası Ödendikten Sonra İstimlak Yapılacak", *Cumhuriyet*, 5 Kasım 1958, Sayı: 12313.

¹⁶³⁹ "İstimlaklere Dair Meclise Bir Önerge Verildi", *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1958, Sayı: 12327.

¹⁶⁴⁰ "Yenikapı ve Langada Bine Yakın Ev Yıktırılacak", *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1958, Sayı: 3228.

1958 Aralık ayında, Menderes İmar Vekili ve Belediye Başkanı ile bir toplantı yaparak bu kış istimlak edilecek yerleri tespit etmiştir.¹⁶⁴¹ İstanbul’da artan istimlakler nedeniyle Kağıthane’de çadırlardan oluşan bir mahalle meydana gelmiştir.¹⁶⁴² Belediye Başkanı bu kişilerin istimlak mağduru olmadıkları, gecekonduları yıktırılan vatandaşları oldukları yönünde açıklama yapmıştır.¹⁶⁴³ Aksaray Valide Cami etrafındaki 100 kadar binada oturanlar için tahliye tebligatı yapılmıştır.¹⁶⁴⁴

İstimlak konusunda Cumhuriyet Halk Partisi, BMM’de meclis tahkikatı açmaya karar vermiştir.¹⁶⁴⁵

1959 yılı belediye bütçesinde istimlakler için 22 milyon lira ayrılmıştır.¹⁶⁴⁶ 1959 Nisan ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün, istimlaklerin azalacağını belirtse de,¹⁶⁴⁷ Fatih Akdeniz ve Karadeniz Caddelerini Haliç Caddesine bağlamak için Cibali’de 32 Malta’da 67 bina istimlak edilecektir.¹⁶⁴⁸

1959 Mayıs ayında, Beyazıt’tan Eminönü’ne yapılacak yol için 200 bina istimlak edilecektir.¹⁶⁴⁹ 1959 Haziran ayında, Bağdat Caddesi’nin genişletilmesi için 244 yerin daha istimlak edilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁵⁰ 1959 Ağustos ayında, Üsküdar’da trafik sıkışıklığını gidermek için 60 binanın yıkılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁵¹ 1959 Eylül ayında, Sultanahmet’te meydanın genişletilmesi için, Adliye Sarayı’nın sırasında bulunan, Yerebatan Sarayı’nın üstüne gelen 38 bina yıkılacaktır.¹⁶⁵² 1959 Aralık ayında, Belediye Sarayı’nın etrafındaki 10 arsa ve binanın istimlak edilerek, buranın açılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁵³ Karaköy Necatibey Caddesi’nde bulunan Sanayi Bankası’nın etrafındaki 16 binanın da istimlak kararıylaştırılmıştır.¹⁶⁵⁴

¹⁶⁴¹ “Bu Kış İstimlak Edilecek Yerlerin Tespitine Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1958, Sayı: 3248.

¹⁶⁴² “İstimlak Yüzünden Çadırla Yaşıyanlar!”, *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1958, Sayı: 12342.

¹⁶⁴³ “Çadırlı Mahallesi Hakkında Belediye Reisi Ne Diyor”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1958, Sayı: 12343.

¹⁶⁴⁴ “Valide Camii Etrafındaki Binalar Yıktırılacak”, *Yeni İstanbul*, 23 Aralık 1958, Sayı: 3270.

¹⁶⁴⁵ “CHP Meclis Grubunun Kararı: İstimlakler Konusunda Meclis tahkikatı Açılacak”, *Ulus*, 9 Ocak 1959, No: 12816.; “İstimlak Yolsuzlukları Hakkında Meclis Tahkikatı Açılması İstendi”, *Ulus*, 7 Şubat 1959, No: 12845.

¹⁶⁴⁶ “İstimlakler İçin Yeni Bütçede 22 Milyon Liralık Tahsisat Ayrıldı”, *Vatan*, 6 Mart 1959, Sayı: 6429.

¹⁶⁴⁷ “İstimlak Azalıyor”, *Vatan*, 21 Nisan 1959, Sayı: 6473.

¹⁶⁴⁸ “Yeniden 99 Bina İstimlak Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1959, Sayı: 12482.

¹⁶⁴⁹ “Beyazıt’a Tekrar Havuz Yapılacak”, *Vatan*, 6 Mayıs 1959, Sayı: 6488.

¹⁶⁵⁰ “244 Yer Daha İstimlak Edilecek”, *Vatan*, 25 Haziran 1959, Sayı: 6535.

¹⁶⁵¹ “Üsküdar’da Trafik Zorluğu Sebebiyle 60 Bina Yıkılacak”, *Vatan*, 6 Ağustos 1959, Sayı: 6577.; “Üsküdar’da Yeniden 60 Bina Yıktırılacak”, 6 Ağustos 1959, Sayı: .; “Üsküdar’da 60 Bina İstimlak Olunuyor”, *Vatan*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 6594.

¹⁶⁵² “Yerebatan Sarayı Arkasında Bulunan Binalar Yıkılacak”, *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹⁶⁵³ “Belediye Sarayının Etrafında On Yer İstimlak Ediliyor”, *Vatan*, 10 Aralık 1959, Sayı: 6703.

¹⁶⁵⁴ “Saraçhanede 15 Bina Yıktırılacak”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1959, Sayı: 3619.

1959 Mart ayından yıl sonuna kadar İstanbul'da 21 milyon lira civarında, 602 gayrimenkul istimlak edilmiştir.¹⁶⁵⁵

1960 yılı içerisinde istimlakî yapılması düşünülen 3.000 binanın istimlakinden vazgeçilmiştir. Bu yıl içerisinde büyük istimlaklerin yapılması yerine başlanılan işlerin tamamlanmasına yoğunlaşılacaktır.¹⁶⁵⁶

Esnaf Dernekleri Birliği, istimlak edilen binaların kiracılarına da istimlak bedeli verilmesi gerektiğini, çünkü dükkânı yıkılan esnafın kiralardan yüksekliğinden yeni dükkân bulamadığını belirtmiştir.¹⁶⁵⁷

1960 yılı Ocak ayının sonunda, Yenikapı ile Samatya arasında kurulacak olan Kültür Park için istimlak kararları 87 gayrimenkul sahibine tebliğ edilmiştir.¹⁶⁵⁸ Yenikapı'da 30, Fatih Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi etrafında ise 33 parça gayrimenkulün istimlak muamelelerine başlanmıştır.¹⁶⁵⁹ Beyazıt-Eminönü yolu için 237 binanın istimlakine başlanmıştır.¹⁶⁶⁰ 1960 Nisan ayında, Tünel Meydanı'nda istimlaklere başlanmıştır.¹⁶⁶¹ Taksim-Azapkapı yolunda istimlakler için binaların kıymet takdiri yapılmış,¹⁶⁶² 323 binanın istimlakine başlanmıştır.¹⁶⁶³ Fatih-Edirnekapi yolu üzerindeki bazı binaların ön kısımları kısmi istimlake tabi tutulacaktır.¹⁶⁶⁴

Belediye Beyazıt-Saraçhane yolu üzerinde istimlake uğrayan esnafa Eczacı Okulu'nun arka tarafında 162 dükkân yapılabilecek bir arsa tahsis etmiştir.¹⁶⁶⁵

1959 Şubat ayında, Cumhuriyet Halk Partisi, BMM'de yurt genelinde istimlak yolsuzlukları yapıldığına ilişkin önerge vermişler, önergeleri meclis tarafından reddedilmiştir.¹⁶⁶⁶

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden sonra belediyeyi devralan askerler, tüm istimlakler durdurmuş; eski istimlak işlerini 1150 binanın bedeli ödenmeden yıkıldığı ve 30 bin kişinin evsiz bırakıldığı gerekçesiyle eleştirmişlerdir.¹⁶⁶⁷

¹⁶⁵⁵ “1959'da Şehirde 602 Yer İstimlak Edildi”, *Vatan*, 18 Şubat 1960, Sayı: 6743.

¹⁶⁵⁶ “Bu Yıl Geniş Ölçüde İstimlakten Kaçınılacak”, *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1960, Sayı: 3643.

¹⁶⁵⁷ “İstimlakzede Kiracılar da Bir Ücret Talep Ediyor”, *Vatan*, 25 Ocak 1960, Sayı: 6710.

¹⁶⁵⁸ “Kültürpark İçin İstimlak Başlıyor”, *Yeni İstanbul*, 27 Ocak 1960, Sayı: 3665.

¹⁶⁵⁹ “Kültürpark Sahasında İstimlak Hazırlıkları”, *Yeni İstanbul*, 31 Ocak 1960, Sayı: 3669.

¹⁶⁶⁰ “Beyazıt-Eminönü Yolu İçin 237 Bina İstimlak Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 18 Şubat 1960, Sayı: 3687.; “İstimlak Başlıyor”, *Vatan*, 1 Mart 1960, Sayı: 6755.

¹⁶⁶¹ “Tünel Meydanında İstimlake Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 10 Nisan 1960, Sayı: 3737.

¹⁶⁶² “Taksim-Azapkapı Yolunda İstimlaklere Başlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 17 Nisan 1960, Sayı: 3744.; “Taksim-Azapkapı Güzergahında Bina İstimlakine Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 12849.

¹⁶⁶³ “Tarlabaşında İstimlak Hazırlıkları Başladı”, *Vatan*, 28 Nisan 1960, Sayı: 6811.

¹⁶⁶⁴ “Fatih-Edirnekapi Yolu Üzerindeki Bazı Binalar Kısmi İstimlake Uğruyor”, *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1960, Sayı: 12840.

¹⁶⁶⁵ “İstimlak Gören Esnafa Arsa”, *Vatan*, 13 Nisan 1960, Sayı: 6796.

¹⁶⁶⁶ “İstimlak Yolsuzluğu Önergisi de Reddedildi”, *Ulus*, 19 Şubat 1960, No: 13130.

5.3.2.2. Menderes Dönemi İstanbul'un İmarı: Yapmak İçin Yıkarak

Anlayışı

1957 yılı Haziran ayına gelindiğinde İstanbul'da yol ve meydan düzenlemeleri için 12.641 bina istimlak edilerek yıkılmıştır. Yıkılan binaların % 18'ini yazıhane ve ticarethaneler oluşturmaktadır. Bu binaların 3.000 tanesi Eminönü'nde bulunmaktadır. Tam olarak netleşmeyen rakamlara göre 1957 yılı sonuna kadar 3500, 1958 yılında ise 2500 bina daha yıkılarak İstanbul'un yolları açılmış olacaktır.¹⁶⁶⁸

Aslında yıkımlar, dağınık bir halde bulunan şehrin, kullanım alanlarının planlanarak düzenlenmesi için büyük bir imkân oluşturabilecektir. Çünkü yıkımlar sırasında esnaf kollarına göre yeni üretim ve depolama alanları tesis edilerek aynı koldaki ticari faaliyetlerin bir araya toplanması sağlanabilecektir. Ancak yıkımlar, lastik tekerleğe yol açmak dışında bir imkân olarak kullanılamamıştır.

Dolapdere'de istimlak edilerek yıkılan işyerleri Levent'te kurulacak sanayi bölgesine taşınacaklardır.¹⁶⁶⁹ İstimlak ve yıkımlar sonrası oluşan iç göç İstanbul'un kentsel mekânının genişlemesine neden olmaktadır. Şehir çeperlerinde plan süreçleri ve elektrik, su, kanalizasyon gibi alt yapıları olmayan mahalleler istimlak sonucu yerlerinden edilenler tarafından iskan edilmektedir.¹⁶⁷⁰ Bu uygulama aslında İstanbul'daki tarihsel semt dokusunun nasıl dönüştüğünü de ortaya koymaktadır. Eski semtler imar çalışmalarında sakinlerini kaybetmiş ve bu sakinler; kent çeperlerinde bulunan yeni mahallelerde, yeni bir doku içerisinde yaşamaya başlamıştır.

1957 Eylül ayında, İstanbul Esnaf Dernekleri Birliği, kayıtlı derneklerine bir yazı göndererek son istimlaklerde hangi semtte kaç dükkânın yıkıldığını ve dükkânı yıkılıp ta açıktan kalan esnaf sayılarının bildirilmesini talep etmiştir.¹⁶⁷¹ Esnaf dernekleri de istimlakin oluşturduğu sorunların çözümü için çaba harcamaktadır.

Yıkım çalışmalarının da kullanılan dinamitler çevreye zarar vermektedir. Bina zararları dışında çevre halkının da oluşan gürültüden rahatsız olmaları üzerinde dinamit kullanılacak bölgeler ve saatleri gazeteler aracılığıyla duyurulmaktadır. Dinamit kullanımı genellikle, halkın sokakta olmadığı gece saatlerine gerçekleştirilmektedir.¹⁶⁷²

¹⁶⁶⁷ "İstimlaklar Durduruldu", *Ulus*, 15 Haziran 1960, No: 13214. ; "İstanbulda 1150 Bina Bedeli Ödenmeden Yıkılmıştı", *Ulus*, 21 Ağustos 1960, No: 13281.

¹⁶⁶⁸ "İmar Hamlesine Başlandıktan Beri 12 Bin 641 Bina Yıkıldı", *Yeni İstanbul*, 17 Haziran 1957, Sayı: 2725.

¹⁶⁶⁹ "Dolapdere'deki İş Yerleri de Kaldırılıyor", *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1957, Sayı: 2731.

¹⁶⁷⁰ "İstimlaklar Yüzünden Şehir Daha Çok Yayılıyor", *Vatan*, 10 Şubat 1958, Sayı: 6047.

¹⁶⁷¹ "İstimlaklerde Açıkta Kalan Esnaf Tesbit Ediliyor", *Vatan*, 8 Eylül 1957, Sayı: 5832.

¹⁶⁷² "Aksarayda ve Çapada Dinamit Atılacak", *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1957, Sayı: 11892.

İmar çalışmalarında oluşan olumsuz faktörler için tedbirler alınmaktadır. Ancak bu kadar yoğun bir çalışma döneminde haliyle İstanbul halkı bir şantiye içerisinde yaşamının literatürünü edinmiştir.

1957 yılı Temmuz ayında Cağaloğlu'nda yıkım faaliyetleri devam etmektedir. Vilayet karşısındaki binalar yıkılmıştır.¹⁶⁷³ 1957 yılı Ağustos ayında, Yeni Camii meydan düzenlemesinde yıkım çalışmalar devam etmekte, gazeteler buralarda yıkılacak binalar fotoğrafla gösterilmektedir.¹⁶⁷⁴ 1957 yılı Temmuz ayında, Aksaray Meydanı'nın açılması çalışmaları devam etmekte, yıkımlar sürdürülmektedir.¹⁶⁷⁵ Sur içinde devam eden yıkımlar sonrası yeni şehir kimliği açığa çıkmakta semtler yeni biçimini kazanmaktadır.

1957 Temmuz ayında, Karaköy'de yıkım faaliyetleri devam etmekte, Denizcilik Bankası ve 3 numaralı yolcu salonunda yıkımına başlanacaktır.¹⁶⁷⁶ 1957 yılı Temmuz ayında istimlaklerin artması ve yıkımların hızla yapılması İstanbul'da yeni çeşit bir konut buhranına neden olmuştur. İstanbul Belediyesi de, Levend'in arkasında bir yer göstererek; istimlak sonucu evlerini kaybedenlere, kendi evlerini yapana kadar yaşamaları için çadır dağıtımı yapmıştır.¹⁶⁷⁷ 1957 seçimlerinden önce, imar çalışmasında açılacak olan yollar, kişilerin mahrumiyetlerine tercih edilmiştir. İnsanlar gerekirse çadırdaki yaşayacak ama yollar açılacaktır.

Bu dönemin gazetelerinde en ilginç kısımlardan birisi de yıkılacak binaların üzerilerinin çizilerek gösterilmesidir. İmar faaliyeti başlamadan önce yıkılacak binalar tespit edilerek üzerleri çizilmekte ve hangi binaların ortadan kaldırılacağı kamuoyu ile paylaşılmaktadır.¹⁶⁷⁸

¹⁶⁷³ “Vilayet Karşısında Yıkılan Binalar”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1957, Sayı: 11844.

¹⁶⁷⁴ “Yıkılacak Blok”, *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1957, Sayı: 11863.

¹⁶⁷⁵ “Aksaray Genişletiliyor”, *Vatan*, 27 Temmuz 1957, Sayı: 5809.

¹⁶⁷⁶ “Yıkılacak”, *Vatan*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 5805.

¹⁶⁷⁷ “Levendde Türeyen Çadır Mahallesi”, *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1957, Sayı: 11853.

¹⁶⁷⁸ “Ordu Caddesinde Yeni İstimlak”, *Vatan*, 4 Ekim 1957, Sayı: 5878.

VI. BÖLÜM

İSTANBUL'DA SİVİL MİMARİ: KONUT ALGISININ DÖNÜŞÜMÜ

(1945-1960)

6.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: SAVAŞ VE KONUT KITLIĞI, GECEKONDULAŞMA BAŞLIYOR (1945-1949)

İstanbul'da imar hareketleri iki boyutta incelenmelidir: kamu otoritesinin organize ettiği imar çalışmaları ve özel teşebbüs tarafından organize edilen imar çalışmaları olmak üzere. Kamu otoritesinin organize ettiği imar çalışmaları; yol, kanalizasyon gibi altyapı tesislerinin yanı sıra kamusal binalar ve parklarda dahil olmak üzere toplum yararı için yapılan yatırımları kastetmekteyiz. Özel teşebbüs tarafından organize edilen imar çalışmaları ise; barınma, sosyal ve ticari ihtiyaçları giderme amaçlı inşa edilen yapıları kastetmekteyiz. Bu yapılar vatandaşlar tarafından üretilirler; ancak yapım süreçlerinde, kamu yönetimi düzenleyici bir rol oynamaktadır. Bu binalar kişiler eliyle kurgulanarak üretilirken, binaların konum ve inşaat tekniği, kamu adına belediye tarafından kontrol edilmektedir. Şehir planları hazırlanırken; kamusal hizmetlerin sunulacağı bina, yol, yeşil alanların yanında; özel ve tüzel kişilere ait arazilerde, bu kişilerin toprak mülkiyetlerini nasıl değerlendirecekleri belirlenmektedir. İstanbul'un plan sürecinde sivil mimari unsurların nasıl geliştiği bu bölümde tarihsel sıralama gözetilerek içinde incelenecektir.

6.1.1. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da Konut Sorunu: Mesken Buhranı

Savaş sonrası İstanbul'unda imar açısından en önemli sorunlardan birisi meskendir. Savaş süresince, mali imkânsızlıklar ve malzeme yetersizlikleri, İstanbul'un ihtiyacı olan yeni meskenlerin üretilmesini engellemiştir. Savaş sonrası, iç göçün büyük şehirlere yönelmesi sürecinde; İstanbul, Türkiye sanayisi ve ekonomisinin baş aktörü olarak göç almaya başlamıştır. Bu göçlerin ve artan nüfusun oluşturduğu baskı mesken buhranını ortaya çıkarmıştır. Bu başlıkta, mesken buhranı olarak tartışılan bu meselenin farklı boyutları gazeteler ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivleri üzerinden değerlendirilecektir.

6.1.2. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

II. Dünya Savaşı sonrası, mesken konusu İstanbul'da bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu sorun artık çözülemez bir hal aldığına “buhran” olarak nitelendirilmeye başlanmıştır. Buhranın sebepleri dönem basınında irdelenmektedir. Dönem basınında mesken buhranının sebepleri; belediye şubelerindeki mühendis ve Fen İşleri Müdürlüklerinin çıkarttıkları zorluklar, tuğla ve kiremit fiyatlarındaki artış, harpten evvel bini 7 liraya satılan tuğlanın tanesinin 50 liraya ulaşması ve çimentonun karaborsaya düşmesi ile açıklanmaktadır.¹⁶⁷⁹ Bu sorunun esas nedeni, bina yapımında belediyenin uyguladığı prosedür ve malzeme kıtlığı sonucu oluşan karaborsa şeklinde özetlenmektedir. Tespit edilen bu iki sorun da, ele aldığımız dönemde, kamu otoritesinin çözebileceği sorunlardır.

Dönem basınında bu sorunun acil bir biçimde çözülmesine yönelik öneriler geliştirilmektedir. Mesken buhranının nasıl önleneceği sorusu şu şekilde cevaplandırılmaktadır:¹⁶⁸⁰ Ev azlığı, ev sahiplerinin yüksek kira istemelerine neden olmaktadır. Osmanlı toplumunda tarım temelli bir ekonomik sistemde kira getirici mülk tarım arazisi iken, artık şehirleşme ile gelir getirici mülkler şehirlerde oluşmaktadır. Bu durumda araçların ve hava parasının ortaya çıkmasına neden olmaktadır, Devlet eliyle bina yapılmaktadır, ancak bu binaların sayısı ve yapım hızı buhranı çözecek boyutta değildir. Ayrıca bir türlü bitmeyen imar planı, bu plan çerçevesinde kamuya ayrılan kısımların tüm toplumdan değil sadece belirli arazilerden alınması, arazileri kamusal alana ayrılan kişilerin mülkiyetlerinin kamu tarafından alınmaması da sorunun başlıca nedenlerindendir. Sıradan vatandaşlar, beklemek dışında çare bulamazken, farklı

¹⁶⁷⁹ “Mesken Buhranı Niçin Önlenemiyor? –Ev yaptırmak isteyenler birçok müşkilatla karşılaşiyor-”, *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1946, Sayı: 7939.

¹⁶⁸⁰ “Mesken Buhranı Nasıl Halledilecek?”, *Cumhuriyet*, 28 Ocak 1947, Sayı: 8063. Haber metni şu şekildedir: “Şehrimizde mesken tedarikindeki, müşkülâtın önlenmesi için hükümetin önemli bazı kararlar alacağı anlaşılmaktadır. Hakikat olan şey mesken buhranı değildir. Hava parası ve çok miktarda icar bedeli verildiği takdirde daima ev bulmak kabil olmaktadır. Doğrudan doğruya ev bulunamamasının sebebi, kimsenin evini eski icarla vermek istememesindendir. Bu vaziyet, tellal, emlak simsarı; komisyoncu namı altında 750 kadar eşhasın meydana çıkmasına sebep olmuştur. Yüzde birden ona kadar tellaliye alan bu işi yapanlar arasında berberler, kahveciler ve asire vardır. Bugün şehirlerin karşılaştığı mühim mesele mesken işi olduğu kadar mahkemelerin de en çok meşgul oldukları mesele budur. Sulh hukuk mahkemelerindeki davaların yüzde ellisini kira davaları teşkil etmektedir. Kredi Fonisiye Bankası da ilkbahar da 80 ufak evle 8 apartıman inşasına başlayacaklardır. Bu inşaat işinde İstanbul imar planı da bellibaşlı bir mesele teşkil etmektedir. Filhakika bu plana göre yeşil sahaya giren arsaların sahipleri buralara müşteri bulamamakta, olmadığından adedi pek çok olan bu arsaları belediye de satın alamamaktadır. Mamafih bunlardan bazılarında belediyenin müsaadesi dinlenmeden bazı binaların, fabrikaların inşaat tezgahlarının vücutte getirildiği görüldüğü gibi halkın gözü önünde gene plana göre yeşil saha veya meydan olacak yerlerde de güya gizli bir inşaat sistemi takip edilerek harab binaların altından beton binaların çıktığına ve ilgililerin bu inşaatı bilmemezlikten ve görmemezlikten geliyormuş gibi davrandıklarına şahid olunmaktadır.”

organizasyon yeteneğine sahip olanların kanun dışı yollardan, yine kamu adına çalışanlarla kurdukları, hukuki olmayan ilişkiler sonucu, arazilerine bina yapabilmeleri mesken buhranının temel sebepleri olarak ön plana çıkmaktadır.

Mesken buhranının başlıca sebeplerinden birisi olan malzeme yetersizliği için ilk akla gelen çare ithalatı serbest bırakmaktır. Yeni dönemin ekonomik yönelişinde, yıllardır kapalı sistem işleyen ekonomi, temel ihtiyaçlar için bir anda dış dünyaya açılmak zorunda kalmıştır. Çünkü, ülkede mesken inşa edecek malzemelerin çoğu üretil(e)memektedir. Ticaret Bakanlığı, çimento ithaline izin vermiş ve İtalya'dan yerli çimentodan biraz ucuza çimento teklifleri alınmıştır.¹⁶⁸¹ Yurtdışından ithal etmek, yerli üretimden ucuza mal olmaktadır. Bu durum, yerli sanayinin rekabet koşulları ile karşılaşmasının ilk örneklerindendir. Ticaret Bakanlığı'nın teşebbüsüne paralel olarak, Ekonomi Bakanlığı da çimento satışında kolaylık sağlayacak yeni bir takım kararlar almıştır. Bu kararlara göre; çimento alımı 5 torbaya kadar, 50 torbaya kadar ve 300 torbaya kadar olmak üzere üç kısımda ele alınacak; fabrikalar dağıtım stratejilerini her kesimin ihtiyacını en hızlı şekilde giderecek tarzda organize edeceklerdir. Böylece karaborsa kalkmış olacak ve inşaat yapımları hızlanacaktır.¹⁶⁸² Merkezi hükümet tarafından Ankara'dan üretilen bu çözümlere, İstanbul Şehir Meclisi de bigane kalmamıştır. Çimento satışlarının düzenlenmesi hususu Şehir Meclisi'nin de gündemine gelmiştir. Meclis Üyesi Hamdi Bütün tarafından verilen önerge ile çimento satışlarında; bedelin tahsilinden altı ay sonraya, çimentonun verilmesinin hukuki bir dayanağının olmadığı bu konuda gerekli teşebbüslerin yapılması gerektiği vurgulanmıştır.¹⁶⁸³ Devlet yıllardır piyasayı düzenleme üzerine kurduğu sistemi bir anda değiştirememektedir. Dış dünya ile bütünleşme çalışmaları, içeride, kapalı sistem ekonomik yapıdan dünya sistemine entegre oluşun sancılarını yaşatmaktadır.

Alınan bu tedbirler, piyasada konut arzında küçük bir hareketliliğe sebep olmuştur. Bu durum gazetelere şu şekilde yansımıştır. İstanbul'da ev inşaat sayısı artmıştır. Son bir ay içerisinde Belediye İmar Müdürlüğü'ne inşaat müsaadesi almak üzere binden fazla müracaat olmuştur. İnşaat malzemeleri darlığı, malzeme fiyatlarının yüksek olması ve formalitelerin uzunluğu inşaat faaliyetlerini frenlemektedir.¹⁶⁸⁴

¹⁶⁸¹ “Çimento İthal Kararı Piyasada Çok İyi Karşılandı”, *Ulus*, 5 Mayıs 1947.

¹⁶⁸² “Çimento Satışında Kolaylık”, *Ulus*, 10 Mayıs 1947.

¹⁶⁸³ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 6 Nisan 1948, İndeks No: 2071929, Cilt No: 18, Karar No: 143.

¹⁶⁸⁴ “İstanbul'da İnşaat İşleri Arttı”, *Ulus*, 16 Temmuz 1947.

Mesken buhranının sebepleri, devletin kontrol etmeye çalıştığı ama düzenleyemediği gerekçelerden kaynaklanmaktadır.

İstanbul'a her ay takriben 10 milyon liralık inşaat malzemesi gelmektedir, ülke ithalatının yekununu inşaat malzemesi oluşturmaktadır. İnşaat malzemelerinin gelişi bina yapım sürecini hızlandırmakta, ilgililer 1949 Kasım ayında bina sayılarının artmasıyla ev kiralarının ucuzlayacağını belirtmektedirler.¹⁶⁸⁵ Malzeme geldikçe konut yapılmakta, mesken sorunu çözülmektedir. Bu zincirin halkalarında yaşanan sıkıntılar konut yetersizliğini buhrana dönüştürmektedir.

6.1.3. Mesken Buhranının Devlet Açısından Çözümü: Bürokratik Düzenlemeler

Mesken buhranının çözümü için gazetelerde çıkan yazıların kahir ekseriyeti sorunun kaynağı olarak, “devleti” işaret etmektedir. Devlet tarafından sağlanacak kolaylıklar sayesinde mesken buhranı çözülebilecektir. Mesken inşaatını teşvik konusunda hazırlanan kanun tasarısı ile devletin ve belediyelerin inşa işlerindeki rolleri kesin olarak sınırlandırılacaktır. İstimlak hukuku, buhranın haline yarayacak şekilde düzeltilecek; bilhassa, arsalar boş bırakılarak spekülasyon konusu yapılmasının önüne geçilecektir.¹⁶⁸⁶ Burada devletin çözüm olarak sunduğu tasarı, aslında kendi oluşturduğu karmaşayı düzeltme yönünde atacağı adımlardan oluşmaktadır. Mesken buhranını aslında devletin oluşturduğu kanuni işleyiş ve piyasayı düzenleme biçimi tetiklemektedir.

Mesken buhranının çözümü şehirde yapılacak konutları teşvik etmekten geçmektedir. Bu çerçevede, hukuksal alanda bir düzenleme yapılarak, inşaatı teşvik etmek amacıyla yasa tasarısı hazırlanmaktadır: “Tasarı başlıca iki esası ihtiva ediyor. Biri, belediye sınırı içinde bulunan ve su, elektrik, yol gibi ihtiyaçları giderilmiş olan yerlerde inşaatı süratlendirmek; diğeri, bu gibi yerlerde mecburi inşaat rejimini tatbik etmektir... Arazi sahibi kanunun yürürlüğe girmesinden en çok iki yıl içinde inşaata başlamaya ve üç yıl içinde de bu inşaatı bitirmeğe mecbur tutulacaktır. Aksi halde arsası ucuz fiyata satılacaktır... Bu kanundan sonra yapılacak gayrimenkullerden 10-15 yıl için bina ve arazi vergisi alınmayacak, bunların kiralanması şartları tamamen serbest olacaktır. İnşaat yapanlara ucuz malzeme temin edilecektir. İthal malı malzeme ile

¹⁶⁸⁵ “Mesken İnşaatı Çoğalıyor –Önümüzdeki sonbaharda ev kiralarının ucuzlaması ve evlerin bollaşması bekleniyor-”, *Cumhuriyet*, 11 Mart 1949, Sayı: 8829.

¹⁶⁸⁶ “Mesken Buhranını Önleyecek Tedbirler –Yeni bir kanun tasarısı ile arsa spekülasyonu önlenecek, inşaat yapan vatandaşlara kolaylıklar gösterilecek-”, *Cumhuriyet*, 10 Mart 1947, Sayı: 8140.

devlet elinde bulunan çimento, kereste gibi maddeler maliyet fiyatına ve her halde piyasadan çok ucuza verilecektir.”¹⁶⁸⁷ İnşaatı Teşvik Tasarısı, devletin arsa üretimi konusunda sağlayacağı kolaylıklar, ihale ile verilecek ucuz arsalarla bina yapmanın nasıl mecbur hale getirileceği, bina yapanlara sağlanacak bürokratik ve vergi kolaylıkları, arsa alıp bina yapmayan veya binaya başlayıp ta bitirmeyenlerin durumu ve inşaat malzemelerinin nasıl ucuzlatılabileceğine dair kanuni tedbirleri sıralamaktadır.¹⁶⁸⁸ Sıralan bu görevler, devletin ekonomik sistemde aldığı değişim kararlarının inşaat sektöründeki yansımalarıdır. Eski ekonomik ve siyasi sistem artık şehirleri taşıyamamaktadır. Bina yapımını teşvik için hazırlanan tasarı, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı B. Faik Barutçu’nun başkanlığındaki koordinasyon komitesi tarafından takip edilmektedir. Koordinasyon komitesince, Bakanlıklar arası komiteye verilmek üzere kabul edilen esaslar arasında şunlar vardır: “Şehir ve kasabalarda belediye ve özel idarelere ait metruk ve üzerinde bir şey yapılması derpiş edilmeyen arsaların hususi mesken için halka satılması, uzun seneler için vergi muafiyetleri, bazı harçların kaldırılması, nakliye vergisinde tenzilat, vatandaşın bulunduğu yerde ev sahibi olması esası üzerine ve yalnız mesken inşaatında yüzde 5 faizle kredi, inşaat malzemesinin dağıtımı mevzuu üzerinde kolaylıklar, gümrükte indirmeler, muamele vergisinde kolaylık...”¹⁶⁸⁹ Bina Yapımını Teşvik Kanunu tasarısının hazırlanmıştır; ucuz arsa, uzun vadeli ve cüzi faizli yapı kredileri sağlayacak olan tasarı¹⁶⁹⁰ 16 maddeden oluşmakta olup, kanun 10 yıl yürürlükte kalacaktır.¹⁶⁹¹ 15 Haziran tarihinde kanun tasarısının görüşülmeye başlanmıştır.¹⁶⁹² Devlet inşaatı teşvik yoluyla mesken sorununu çözecektir. Devlet burada düzenleyici bir rol üstlenmek üzere tasarılarını geliştirmektedir. Konut sorunu serbest piyasa şartları içerisinde kendiliğinden çözülecektir. Tek yapılması gereken devletin bu güne kadar oluşturduğu prosedürün hafifletilmesi ve vergi sisteminin revize edilmesidir. Bu analizler, devletçilik eleştirileri bu sorunun çözüleceği varsayımı üzerine kuruludur.

¹⁶⁸⁷ “İnşaatı Teşvik Tasarısı –Tasarı belli başlı iki mühim esası ihtiva ediyor-”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1947, Sayı: 8119.

¹⁶⁸⁸ “Yeni Tasarı –İnşaata Kolaylık Gösterilecek, Kat Mülkiyeti de önemle ele alınıyor-”, *Ulus*, 1 Nisan 1947.

¹⁶⁸⁹ “İnşaatı Teşvik –Çok esaslı kolaylıklar sağlanması kararlaştı-, -Metruk arsaların halka satılması, vergi ve harç muafiyeti % 5 faizle kredi, gümrükte indirme gibi tedbirler alınacak-”, *Ulus*, 19 Mart 1948.

¹⁶⁹⁰ “Meclisteki Görüşmeler, Bina Yapımını Teşvik Kanunu Tasarı Hazır, -İçişleri ve Maliye Bakanları ucuz arsa, uzun vadeli ve cüzi faizli yapı kredileri sağlayacak olan tasarıya dair izahat verdiler-”, *Ulus*, 25 Mayıs 1948.

¹⁶⁹¹ “Bina Yapımını Teşvik Kanunu Tasarısı –Meclis gündemine alınan tasarının son şeklini bildiriyoruz.-”, *Ulus*, 12 Haziran 1948.

¹⁶⁹² “Bina Yapımını Teşvik Kanunu tasarısı Görüşülmeye Başlandı –Birçok milletvekilleri köyler için kerpiç inşaatın teşvik edilmesi lüzumu üzerinde durdular, Tasarının hukuk prensipleri bakımından bir defa da Adalet Komisyonunda incelenmesi kararlaştı”, *Ulus*, 15 Haziran 1948.

Şehir Meclisi üyesi Muiz Alptekin uzun bir takrir vermiştir: “Mesken buhranı son zamanlarda had devresine girmiştir. Gecekondu evleri bundan doğan bir faciadır. Bunun başlıca mes’ulleri bizler, bu sandalyede oturan Belediye azalarıdır. Belediye nizamnamesi belediyelere aid vazifeleri sayarken ucuz meskenler yapmak, arazi alıp inşaat yapmak, fakirlere barınacak evler yapmak, inkişaf sahalarındaki arazilerde bina inşasına hususi sermayeleri teşvik etmek gibi hususlarda bizleri vazifeli kılmaktadır. Dünyanın Yunanistan, Yugoslavya, Bulgaristan gibi nispeten fakirinden tutunuzda İsviçre gibi oldukça müreffeh memleketleri hep bu işlerle meşgul oluyorlar.”¹⁶⁹³ Alptekin’in önerisi Belediyede bir Mesken Müdürlüğü kurulması ve bu konuda düzenleyici çalışmaların yapılmasıdır. Bu üyenin ortaya koyduğu durum; mesken sorunun bir buhran haline gelmesinin öznesinin devletin yerel aygıtı belediye olduğu gerçeğidir. Şehir Meclisi üyesi Alptekin, mesken sorunu üzerinden meclisi eleştirirken aslında bir sistem eleştirisi ortaya koymaktadır. Belediyede yetkiler vardır, ama icra safhasında sorunlar çözülememektedir.

İstanbul Şehir Meclisi, mesken buharını ele alan bir raporu görüşmüş, raporda önerilen, halka ev yapmasını sağlayacak kaynak için hükümetten 10 milyon liralık tahvil çıkarılmasının teklif edilmesi ve belediyeye bağlı bir mesken idaresinin tesis edilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁹⁴ Böylece, Şehir Meclisi’ne önerilen, Mesken Müdürlüğü kurulması önerisi, beş ay gibi kısa bir sürede teşkil edilmiştir.

Mesken buhranında, bürokratik işleyiş her fırsatta eleştirilmektedir. Ancak eleştirilerle yetinilmemekte çözümlerde sunulmaktadır. Bu önerilerden biriside konutları tek tek yapmak yerine, bir araya gelerek maliyeti düşük kalitesi yüksek konutlar yapma hedefi ile kurulan kooperatiflerdir. Kooperatifler yoluyla mesken sorunun çözümü sağlanacaktır. Küçük sermayeler bir araya gelerek büyük inşaat işleri organize edeceklerdir. Muallimler Yapı Sandığı azalarının iştirakiyle bir toplantı yapılmış ve toplantıda Yuva Yapı Kooperatifi kurucularından aynı zamanda İstanbul Milletvekili olan Ali Rıza Arı, vatandaşın nasıl ucuz ev sahibi olacağını kooperatifleri özelinde anlatmıştır. Mesken meselesinin İngiltere’de 1851 tarihinde ele alındığını, bizde savaş olmamasına rağmen ortaya çıkan bu durumun asırlık bir ihmalin neticesi olduğunu, meclise verilen önerenin görüşülmek üzere olduğunu, gecekondu evlerin

¹⁶⁹³ “Mesken Buhranı –Şehir Meclisinin dünkü içtimasında bir üye “Bunun mes’ulü bizleriz” dedi ve Belediyede bir mesken müdürlüğü ihdasını istedi-”, *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1947, Sayı: 8318.

¹⁶⁹⁴ “İstanbul’un Ev Derdi -10 milyon liralık tahvil çıkarılarak ev yapımında sermaye olarak kullanılması teklif edildi-”, *Ulus*, 21 Şubat 1948.

yıkılmasının, ortada bir çözüm olmadan bir facia doğuracağını belirten Arı, sözlerini şu şekilde tamamlamıştır: “Biraz çetin olan bu meselenin vatandaşların birbirlerine yaklaşmaları ve hükümetten müzaheret görmeleri sayesinde halli mümkün olacaktır.”¹⁶⁹⁵ Arı’ya göre sorun tarihten devralınan bir meseledir, önerisi, kooperatif kurulmasıdır. Dönemin milletvekili suçu tarihten devraldığı kötü mirasa, sorumluluğu da vatandaşlara yıkmaktadır. Çözüm vatandaşların bir araya gelmesiyle oluşacaktır. Dönemin kamu otoritesi gecekonduları yeni ev yapmadan yıkmamalıdır, Arı’nın bu çözümlemesi bir milletvekili olarak, kamuya ve vatandaşlara yol göstermenin ötesine geçmemektedir.

6.1.4. Mesken Buhranı Çözümüne Kavuşuyor

Halkın ucuz ev yapmasının sağlanması gerekmektedir, bu konuda Bakırköy’de 1.400 dönüm arazi üzerinde kurulan “Bahçeli Evler Mahallesi”, bu dönemdeki önemli tecrübelerden birisidir. Mahallenin kurulduğu sahanın parselasyonu yapılmış, imar planları hazırlanmış, yolları açılmış, su, elektrik ve telefonu getirilmiş, kanalizasyonu da inşa edilmiştir. Bütün bu arsaların ağaçlanmaya başladığı, hastanesi, hali, mektebi, çocuk bahçeleri, karakol binası ve eczanesi ile bir mahalle ortaya çıkmaktadır. Mahalle kurucuları nakil vasıtası da temin etmişler ve belediyenin yapması gereken altyapıyı kendileri oluşturmuştur. “İstanbul Belediyesi mesken buhranını önlemek yolunda ucuz evler yapmak için istimlak edecek saha, yollar ararken, bir iki kişinin ortaya çıkarak bir mahalle kurması hakikaten bir meseledir” şeklinde gazetelerde kamu otoritesi, belediye üzerinden eleştirilmekte ve “bu gün hava parasına bir ev yapma imkânı mevcuttur” denilmektedir. Gazetede, buhranı önleyecek öneri olarak ise: “Bu vaziyet dahilinde halkı bu mesken derdinden kurtarmak için ne yapmak lazımsa tereddüt etmeden, formalitelerden kurtularak yapmalıyız” denilmektedir.¹⁶⁹⁶ Mesken gibi günlük hayatı etkilenen somut sorunlarda, kamu eleştirisi daha kolaylıkla yapılabilmektedir.

1948 yılı içerisinde, İstanbul’da, 1.776 bina yapılmıştır. Bu binaların türlerine göre dağılımı şu şekildedir: 919 ev, 686 apartman, 94 mağaza, 4 han, 1 otel, 3 tiyatro ve sinema, 5 fabrika, 1 fırın, 4 garaj, 50 depo, 9 muhtelif bina. İstanbul’da en düşük inşaat 1943 yılında yapılmış ve son beş yıl içerisinde, konut yapımı 1948 yılında zirveye

¹⁶⁹⁵ “İstanbulun Mesken Derdi –Muallimler Yapı Sandığı azalarının iştirakiyle dün bir toplantı yapıldı-”, *Vatan*, 21 Mayıs 1948, Sayı: 2510.

¹⁶⁹⁶ “Mesken Buhranı –Halka ucuz ev yapmak imkanlarını sağlamak lazımdır-”, *Vatan*, 26 Şubat 1948, Sayı: 2425.

ulaşmıştır.¹⁶⁹⁷ Mesken buhranı konusundaki öneri ve çözüm çalışmaları sonuçlarını vermeye başlamıştır. İstanbul’da mesken buhranının hafifleme sebeplerinden birisi de, İstanbul’dan Filistin’e Musevi göçüdür: “Musevilerin Filistine gitmelerile şehrimizde mesken buhranının hafiflemekte olduğu hissedilmektedir. Gidenler, Musevilerin fakir olanlarıdır. Bu yüzden boşalan yerler bir takım odalardan ibaret ise de gene buhranın azalmasında müessir olmaktadır.”¹⁶⁹⁸ Musevilerin Filistin’e göçleri bile İstanbul’da mesken buhranını hafifletici sebep olarak karşımıza çıkmaktadır.

Buhranını hafifleten diğer sebepler ise: inşaat sayısının artması, birçok müessesenin memurları için ev yaptıрмаğa koyulması, bilhassa *İmar Kredi Bankası*’nın Belediye ile müştereken Levend Çiftliği’ne ev inşasına başlaması, ev yapacaklara Milli Emlak’ten ucuz fiyatla arazi verilmesi kararıdır.

Hava parası isteyen birçok ev sahibinin evi boş durmakta, mahkemelerde hakimler kiracılar lehine kararlar vermekte, bu durumda ev sahipleri muvazaalı satışlarla kiracıları çıkartmak istemektedir. Bu süreç karşısında hükümet bazı düzenlemelere gitmeyi planlamaktadır.¹⁶⁹⁹ İnşaat malzemesinin bollaşması, vatandaşın satma veya memurlara lojman temini amaçlı kamu eliyle inşaat yapımının artması ve kiracıların mahkemelerde genellikle haklı çıkması mesken buhranını hafifleten sebepler arasında yer almaktadır.

6.1.5. İstanbul’da Arsa Üretimi

1940’lı yıllarda konut sorunun çözümü, arsa üretiminde aranmaktadır. İnsanlar ucuz maliyetli, altyapısı hazır arsa temin edebilseler, konut buhranı çözülecektir. Arsa sorunun çözümü ise, mülkiyet ve imar sorunlarının birlikte halledilmesinden geçmektedir. Mülkiyeti devlete ait arazi bulunduktan sonra, imar planlarının hazırlanması ve bu bölgelerin alt yapı sorunlarının halledilmesi gerekmektedir.

Mesken buhranında arsa temini için bulunan çarelerden birisi, ev sahibi olmayan İstanbullulara ev yapma şartı ile bedelsiz arsa tahsisidir. Mecidiyeköyü’nde imar etme şartı ile bedelsiz arsalar dağıtılmıştır. Bedelsiz arsa tahsisi alanların imar etme şartlarını yerine getirip getirmediğini kontrol eden bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon, arsaları alanların bina yaptırıp yaptırmadıklarını, yaptırdı iseler kanuni şartlara uygun

¹⁶⁹⁷ “Bir Yılda Yapılan İnşaat –Geçen sene şehrimizde 1776 bina yapıldı-”, *Vatan*, 21 Ocak 1949, Sayı: 2732.; “Şehrimizde Bir Senelik İnşaat”, *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1949, Sayı: 8780.

¹⁶⁹⁸ “Şehrimizde Mesken Buhranı Hafifliyor –Kiralık pek çok ev, hava parası hastalığı yüzünden boş duruyor-”, *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1949, Sayı: 8870.

¹⁶⁹⁹ a.g.m.

binalar üretip üretmediklerini kontrol etmektedir. Ancak arsalarına bina yaptırdığı halde komisyona gelerek yaptırdıkları binaları resmi kayıtlara işletmeyenler veya komisyonun inşa edilen bazı binaları teknik nedenlerden dolayı tasvip etmemesi üzerine bu arsalar tahsis edilen kişilere verilmemekte, defterdarlıkta ihaleye çıkartılarak satılmaktadır. Bu seferde Defterdarlık, ihalede yalnızca arsa parasına bu yerleri satması üzerine, arsaya tahsis alarak ilk binayı yapan ile sonradan ihale ile devir alan arasında anlaşmazlıklar çıkmaktadır.¹⁷⁰⁰ Devletin bulduğu bina yapımı karşılığı arsa verme seçeneği; en ucuz politika malzemesi olarak, kısa zamanda işlemez hale gelmiştir. Kamu kaynaklarının, kamunun sorunlarının çözümü için birilerine bedelsiz verilmesi durumu “buhran günlerinde” akla gelmekte, ancak çözüm üretmemektedir. Bu tür çözümler, asrî şehirler üreterek tüm kamunun istifadesinden ziyade “dönemin uyanıklarını” teşvik etmektedir. Kamu otoritesi, kamu kaynaklarını kullanarak kararlar almakta, bireylerin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle sorunların çözümü yine kamuya kalmaktadır.

Mesken meselesinin halli yeni arsalar üretmektir, bu arsaların mekânı ise genellikle sur dışı bölgeler ve hatta hiç bina olmayan yeni imar alanları olmaktadır. Bu durumda hem şehrin kullanım alanı genişlemekte, hem de ulaşım ve alt yapı sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu durumda bazı kişiler İstanbul içindeki eski yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılmasını önermişlerdir. *Cumhuriyet* gazetesinde “Hem Nalına Hem Mıhına” köşesinde imzasız olarak yayınlanan bir makalede bu yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılması önerilmektedir.¹⁷⁰¹ Bu projenin uygulanması durumunda sur içindeki meskun alanlar değerlendirilmiş olacak, belediye kaynakları şehrin geniş

¹⁷⁰⁰ “Çok Garib Bir Hadise –Mecidiyeköyünde Yapılan Evlerin Arsaları Satılığa Çıkarıldı-”, *Cumhuriyet*, 2 Ekim 1945, Sayı: 7588.

¹⁷⁰¹ “Yangın yerlerinin İmarı”, *Cumhuriyet*, 16 Ocak 1946, Sayı: 7691.; “... İstanbulun o eski meşhur ve meş’um yangınlarının harab ettiği semtlerin ve mahallelerin başlıcaları, Fatih, Vefa, Kumkapı Nişancı, Aksaray, İshakpaşa, Beyazıt ve Cihangirdir. Buralarda yanan evlerin tam sayısını bilmiyorum amma, bu yangın yerlerinin kapladığı sahalardan henüz imar edilmemiş olan kısımlar, 1 milyon metre kareden fazladır. Bu 1 milyon metre karelik harabeden 400 bin metre karesi yollara ayrıldıktan sonra, 700 bin metre kareye (çıkartma sonucu makalede böyle verilmiş) yakın bir iskan sahası kalmaktadır. Ve bütün bu yangın yerleri, tanzim edildiği takdirde, şehrin içinde ve ortasında, 3000 ev inşasına kafi arsa elde edilmiş olacaktır; bundan da şu faydalar temin edilecektir: 1- Şehir nüfusunun kesif bulunduğu mahallelerde ev yapmağa elverişli arsa pek az kaldığı için, arsa fiyatları çok yükselmiştir. Yangın yerlerinin tanzim ve imarı arsa piyasasını da makul bir şekilde tanzim edecektir. 2- Şehir içindeki arsaların pahalı olması yüzünden İstanbul sayfiyelerine doğru akan, hatta imar hududları dışına taşan inşaatın bir dereceye kadar önüne geçilecektir. 3- Şehrin dağılması ve mütemadiyen yayılması yüzünden ifası güçleşen ve çok para isteyen yol, temizlik, su, ısı, havagazı ve nakil vasıtaları gibi belediye hizmetleri de kolaylaşacak ve daha mükemmel olarak yapılacaktır. 4- Şehrin ortasında bulundukları için güzel İstanbulu yer yer harab ve bakımsız bir şehir haline sokan bu çirkinlikler ortadan kalkmış olacaktır. 5- Yangın yerlerinde yapılacak 3.000 evde, 50.000 nüfus barınabilecek ve gittikçe artmakta olan mesken buhranı da önlenecektir. İşte dünkü gazeteciler toplantısında Doktor Lütfi Kırdarın Ankaradan İstanbul halkına getirdiğini söylediği müjdelere biri de budur. Vali ve Belediye Reisinin, yangın yerlerinin imarına aid kanunda yapılmasını, Ankaradaki temasları neticesinde, temin ettiği tadillerin Büyük Millet Meclisince kabulü, İstanbul için çok hayırlı olacaktır.”

bir coğrafyasına dağıtılmadan, küçük bir alanda daha etkin bir şekilde kullanılacaktır. Böylece dağınık ve yeterli hizmeti alamayan şehir parçalarının yerine, daha sistemli ve organize şehircilik alt yapı hizmetleri üretilebilecektir.

Cumhuriyet gazetesinin aynı köşesinde; Büyük Millet Meclisi'nde yangın yerlerinin imarını ön gören 642 numaralı kanunun, İstanbul yangın yerlerine de tatbikatını mümkün kılan bir tasarıdan bahsedilmekte İstanbul'daki yangın yerleri ve durumları rakamsal olarak irdelenmektedir.¹⁷⁰² Sur içindeki yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılması İstanbul'un o dönemki mesken buhranını çözmeye yetebilecek seviyede bir arazi stokuna haizdir.

İstanbul Belediyesi, meskun alanları imar etmek yerine şehri çeperle yaymamayı tercih etmiş ve özel sektörün bu taleplerini sınırlandırmamıştır. Dönemin arazi kavrayışını ve beklentilerini anlamamız açısından dönem basınında çıkan reklamlar önemlidir. Bunlara bir örnek olarak Vatan Gazetesi'nde çıkan ilan gösterilebilir: “İdealtepe, hafif bir tatlı metilde teşekkül etmiş bir tepe olduğu ve rüyet sahası çok geniş bulunduğu için dünyanın en güzel denizlerinden olan Marmaranın ne kadar güzel görüşüşleri varsa bunların hepsini panorama gibi gören bir sayfiye yeridir. İdealtepe manzarası o kadar şöhrat bulmuştur ki, parktan, tabiatın mücessem ve müressem tablosunu, güneşin deniz ufuklarında batışını, mehtabın denize aksedişini ve Ada elektriklerinin pırıl, pırıl güzel görüşüşlerini doya doya seyir ve temaşa için memleketimizdeki yabancılardan bile buraya gelenler ve açılan gezi yollarında gezenler az değildir. Güzel İstanbulumuzun güzelliklerine güzellikler katan Marmaranın hiçbir yerden bu kadar iyi görülemiyen güzelliklerini İdealtepeden seyir ve temaşa edip de süruru ve gurur duymamak mümkün mü? Bu sürur ve gurur yaratan İdealtepeyi gitmeli ve görmeliyiz. İdealtepede imar işleri için yapılmakta olan fabrikanın inşaatının hıtamile beraber dünden itibaren buralarda bahçeli evler inşasına başlanılmış ve bundan evvel yapılmış olan geniş bahçeler içindeki manzaralı köşklerin de taksitlerle satışlarına karar

¹⁷⁰² “Hayırlı Bir İmar Teşebbüsü”, *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1946, Sayı: 7725. Yangın yerlerinin durumu şu şekildedir: “... Fatih yangın yeri: 1.662.800 metre karedir. Bunun 711.520 metre karesine inşaat yapılmış olduğundan boş arsalar 951.480 metre karedir. Yanılmıyorsa burası 13 Ağustos 1324-1908'de çıkan ve 1500 evi kül eden büyük yangında yanmıştır. Bu semtte 1334-1918 Mayısında çıkan daha büyük bir yangında da 7500 ev kül olmuştur. Kumkapı Nişancı yangın yeri: 45.000 metre karedir. 7.000 metre karesine inşaat yapılmış ve şimdi 38.000 metre karelik arsa kalmıştır. Burada da 1333-1917'de 296 ev yanmıştır. Vefa yangın yeri: 45.050 metre kare yer yanmış ve 15.296 metre karesinde inşaat yapılarak 29.754 metre karelik bir saha boş kalmıştır. Vefa yangını da 1 ağustos 1334-1918 de 500 evi yakmıştı. Ayaspaşa yangın yeri: 31.920 metre karelik boş sahayı kaplayan bu yangın yerinin 7320 metre karesinde inşaat yapılmış, 24.600 metre karelik arsa kalmıştır. Yalnız bu dört yangın yerinde 1.043.834 metre karelik arsa vardır. Buralarda ortalama bir hesapla 400 bin metre karelik arsa yola ayrılırsa ev yapmağa müsaid takriben 680 bin metre karelik boş yer var demektir. Bu arsalar 3000 kadar ev yapmak kabildir.”

verilmiştir. Müracaat: Küçükyalı ilerisinde, Bağdat Caddesinde, İdealtepe otobüs durağında No: 85 BEYAZ KÖŞK”¹⁷⁰³ Bu ilanda bile bir yerin imara açılışı ve satış stratejisi; manzara ve İstanbul üzerine kurulmuştur. Alt yapı ve diğer imar çalışmaları hakkında bilgi verilmemektedir. Belediye ise merkezi alanları teşvik etmek yerine, kanunla bu genişlemeyi durdurmak yerine yalnızca izlemekle yetinmektedir. Şehir Doğu-Batı aksında genişledikçe, belediyenin kısıtlı kaynakları şehir alt yapısını tesis edememektedir. Kontrolsüz büyüme, İstanbul’da kamu yönetimi ve kaynaklarını esir almıştır.

İmar şartı ile bedelsiz arsa tahsis edilerek konut sorunu çözme stratejisi, bürokrasi içinden bazı kurumların muhalefetini celbetmiştir. Halka ucuz fiyatla verilecek arsalar konusunda defterdarlığın bazı arsaları satmak istediği, buraları bağışlamak taraftarı olmadığı belirtilmektedir. Bu haberde, ticarethane ve apartman arsaları gibi akar getirici değil, planı yapılmış konut alanlarının halka verilebileceği belirtilmektedir. Bu şartlara rağmen, şehir dahilinde halka verilebilecek pek çok arsanın mevcut olduğu tahmin ediliyorsa da Defterdarlık da halen bunların hazırlanmış bir listesi yoktur. Mevcut dosyaların tasfiyesi veya ihbarlar vukuu ile bu arsalar ortaya çıkartılabilecektir. Esasen maliye de emlak işleri ile uğraşmak arzusunda değildir, bu münasebetle bu emlak işinin tasfiyesi uygun görülmektedir.”¹⁷⁰⁴ Devlet dağıttığı arsaların süreçlerini takip edememektedir. Alınan kararların sonuçlarının bile takip edilemediği bir yapılanmada sağlıklı bir şehir altyapısının kurulması mümkün değildir.

Mesken meseleleriyle ilgilenecek bir müdürlük kurulması önerisi hayata geçirilmiştir. Belediye artık mesken işini de görevleri arasına dahil etmektedir. Halkın yaptığı meskenlerin arsalarının planlanması ve inşaat süreçlerinin takibinin yanı sıra mesken buhranını çözmeye yönelik bir müdürlük ihdas edilmiştir. Belediyede yeni ihdas edilen Mesken Bürosu Müdürü, Şehir Meclisi toplantısında, 5218 sayılı kanuna istinaden Belediyenin mesken inşa ederek halka vereceği arsaların yerlerini bildirmiştir: “Paşabahçe ile Beykoz arasında 15.000 dönüm kadar arazi, Vaniköy ile Çengelköy arasında Kuleli Mektebi geçidinden sonra Talimhane Mevkii’ndeki arazi, Beylerbeyi sırtlarında 30 hektar arazi, Kadıköy-Haydarpaşa arasında Koşuyolu’nda 11 hektar arazi, Kadıköy Kocatepe’de de 28 hektar arazi, Kurçeşme’nin üstünde çıplak sırtlarda 3 hektar arazi, Mecidiyeköyü’nde biri 8, diğeri 10 hektar arazi, Darülaceze ile Kurtuluş ve

¹⁷⁰³ “İstanbulun Güzelliklerini En İyi Gören Bir Sayfiye Yeri”, *Vatan*, 11 Ekim 1947, Sayı: 2296.

¹⁷⁰⁴ “Şehir İçindeki Arsalar –Ticarethane ve apartıman inşaatı sahası dışındaki arsalar da halka dağıtılacak-”, *Cumhuriyet*, 8 Şubat 1949, Sayı: 8798.

Sütlüce'ye inen 70 hektarlık arazi, (burası sanayi bölgesidir), Mevlanakapı-Yedikule sur arasında 3 hektarlık bostanlar, Zeytinburnu karşısında Evkafa aid arazi, Bakırköy-Yeşilköy arasında 500 hektarlık arazi, Mecidiyeköyünden Zincirlikuyu ve Yıldızgiden yollar arasındaki 15 hektar arazi, Baltalimanı'nın üst tarafındaki sırtlarda 30-40 hektarlık arazi, İstinye'nin arkasına doğru olan çayır ve sırtlar, Yeniköy Bağlar mıntıkasında 40 hektar arazi, Tarabya'da Bostanlar Bölgesi. Azadan bazıları Eyüb sırtlarında ve Paşabahçe'de hazineye aid bir çok arazi bulunduğunu söylemişlerdir. Bunların da araştırılması şartile mazbata kabul edilmiştir.”¹⁷⁰⁵ Bahsi geçen arazilerin mevkileri, günümüz İstanbul'u düşünüldüğünde çoğunlukla çarpık yapılaşmanın olduğu yerlerdir. Bu dönemde boş olan bu bölgelerin, dönemim idarecileri tarafından tespit edilmelerine rağmen değerlendirilmemesi, günümüz İstanbul'unun ödediği bedel olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bölgelerin çarpık yapılaşmasının temeli savaş sonrası CHP iktidarı zamanında atılmıştır. Planlama çalışmalarının tamamlanamaması ve malzeme eksikliğinin giderilememesi sonucu kontrol edilemeyen mesken buhranı, İstanbul'daki kamu arazilerinin dağıtılarak çarpık yapılaşmasının önü açmıştır.

Halka ucuz arsa verme söylemi sürerken, bu duruma itiraz edenler ve aksi yönde fikir beyan edenlerde bulunmaktadır. Halka ucuz arsa verme işinin ertelenmiştir: “Evsiz halka dağıtılacak ucuz arsa işleriyle Belediye yakından alakadar olmaktadır. Dağıtılacak arsaların yekununu arttırmak için yeniden bazı tedbirler alınmaktadır. Bu arada, şehir içindeki Belediye ve Özel İdareye aid arsaların tevzi edilmesi uygun görülmemiştir. Fakat, halk mesken sıkıntısı çekerken, bu arsaların muattal bir vaziyette bulundurulması da doğru olmayacağından, bunların sattırılması ve parasının meskensizlere yeni arsalar temini için fon olarak bankaya konulması düşünülmektedir. Diğer taraftan, Belediye, şehir içindeki arsaları tesbite başlamıştır.”¹⁷⁰⁶ Halka arsa dağıtımı işi, bir çözüm gibi kamuoyunda dillendirilirken, bu çözümün uygulanamayacağı bürokratlar tarafından belirtilmektedir.

İstanbul'daki mesken buhranının çözümü için Hükümet de çalışmalarını sürdürmektedir. Milli Emlak Umum Müdürü Celal Erçoklu İstanbul'a gelerek; meskensiz vatandaşları ev sahibi yapmak ve inşaatı teşvik hakkındaki kanunlar gereğince belediyeye devredilecek araziler hakkında Maliye ile Belediye arasındaki görüş farklılıklarını ortadan kaldıran bir toplantı yapmıştır. Toplantıda, hangi arsaların

¹⁷⁰⁵ “Mesken İnşası İçin halka Verilecek Arsalar –Şehir Meclisinin dünkü toplantısında verilecek arsaların yerleri açıklandı-”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1949, Sayı: 8806.

¹⁷⁰⁶ “Halka Dağıtılacak Ucuz Arsalar”, *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1949, Sayı: 8811.

Hazine elinde kalacağı ve hangilerinin ise Belediyeye devredileceği tayin edilmiştir. Bunun üzerine, belediye gereken muamelelere teşebbüse başlayacaktır.¹⁷⁰⁷ Merkezi hükümetle belediye arasında koordinasyon sağlanarak mesken buhranının çözümünde arsa üretilmesine çalışılmaktadır.

Mesken sorunun çözülmemesi İstanbul'da gecekondulaşmaya neden olmuştur. Arsa sorunun çözülmemesi vaki, durumun meşrulaştırılmasını sağlamaktadır. İşgal edenin meşrulaştırıldığı sistem arazi konusunda geçerlilik kazanmaktadır. Bazı gecekonduların affedilmesinin ilk örneğinde, yapılan binaların kurallara uygun hale getirilmesi durumunda işgal ettikleri arazi, gecekondulara sahiplerine verilecektir.¹⁷⁰⁸ Bu öneri işgalcilerin istedikleri arsalarla konmalarının yolunu açmaktadır. İstanbul'da planlama çalışmaları yapılırken böyle bir düzenlemenin yapılması; “eylemin, kurguyu bertaraf etmesini” meydana getirmekte, kamu otoritesinin plan yapma ve kısıtlılık uygulama yaptırımlarının pratikteki anlamını ortadan kaldırmaktadır.

Ucuz arsa dağıtımı konusunda belediye çalışmakta ve bölge tespitleri somutlaşmaktadır. Ancak tüm bu çalışmalara rağmen en önemli sorun tespit edilen bölgelerdeki şahıs arazilerinin kamulaştırılarak ucuz arsa halinde halka dağıtılmasıdır. Devlet kendi arazisinin, karşılaştığı toplumsal sorunlara çözüm için dağıtılmasına karar vermektedir. Ancak şahıslara ait arazilerin imarlı hale getirilerek, halka dağıtılması hakkında yürütülen tasarıların İstanbul Belediyesi'nin resmi evraklarında görülmesi dönemin kurumsal zihniyetindeki çelişkileri göstermektedir. Şehir Meclisi; Mecidiyeköyü, Balmumcu ve Kadıköy semtlerinde 5218 sayılı kanuna göre “hususî eşhasa ait kısımların kanunun vermiş olduğu salâhiyetlere istinat edilerek belediye tarafından satın alınması kaydile hey'eti umumiyesinin, satın alınmadığı takdirde yalnız belediyeye ait kısmının” dağıtılması için bir oturum yapmış ve bu bölge planlarında dağıtılabilecek kamu arazileri farklı renklerle işaretlenmiştir.¹⁷⁰⁹ Mesken buhranının çözümü, boş arazileri hukuksal yollarla dağıtmaktan geçmektedir. Yine devlet

¹⁷⁰⁷ “Hazineye Aid Arsalar Belediyeye Devrediliyor –Milli Emlak Umum Müdürü, Maliye ile Belediye arasında bir anlaşma yapıldığını söyledi-”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1949, Sayı: 8844. ; Şehir içinde mesken buhranı için arazi dağıtılırken, İstanbul vilayet hudutları içerisinde Toprak Kanunu'na göre topraksız köylüye, arazi dağıtılmaktadır. Silivri ve Çatalca köylerinde iki çiftlik istimlak olunmuş ve diğer bazı arazilerle birlikte 6 köy halkına bu araziler dağıtılmıştır. 12 Haziran'da kutlanacak Toprak Bayramı'nda bu köylülere tapuları verilecektir. Daha geniş bilgi için bakınız; “Silivri, Çatalcada Toprak Tevziatı –Dağıtılan toprakların tapu senetleri merasimle verilecek-”, *Vatan*, 31 Mayıs 1949, Sayı: 2882.

¹⁷⁰⁸ “Gecekonduların Arsaları Sahiplerine Temlik Edilecek” *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1949, Sayı: 8860.; “... Bundan evvel yapılmış olan gecekondular, 5218 numaralı kanun hükümlerine tevfikân muamele göreceklidir. Binaları uygun bir şekle sokmaları şartile arazileri kendilerine temlik edilecektir. Yalnız bunlar muayyen arazi üzerinde olanlardır. Şehir içinde mutena yerlere inşa edilmiş gecekondular yıktırılacaktır.”

¹⁷⁰⁹ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel meclis Kararı, 25 Haziran 1949, İndeks No: 2072309, Cilt No: 19, Karar No: 135.

düzenlemesi dışında bir çözüm üretil(e)memiştir. İstanbul'un şehir planları bu kadar geciktirilmese, devlet ve vatandaşlara ait arazilerin imar durumları ortaya konulduktan sonra, satışı sağlansa kamu otoritesi hem üzerine düşeni yapmış olacak hem de kamu haklarının kullanımında ayrımcılık yapmayacaktır. Bu son uygulama, kamu otoritesinin İstanbul'u planlayamamasının bedelini, kamu mallarına ve şahıs mallarına ödetmesinin bir örneğini teşkil etmektedir.

İstanbul'da dağıtılacak arsaların mevkileri ve miktarları belirlenmiştir. Bu arazilerin şu setlerde yer almaktadır: "... İstanbul'da evi, arsası olmayan az gelirli vatandaşlara Belediyece tevzii kararlaştırılan 800 hektar arazi tesbit edilmiştir. Bunun 250 hektarı Paşabahçe ile Beykoz arasında Sultaniye Çayırının üst tarafındaki sırtlar, 40 hektar Vaniköy ile Çengelköy arasında Talimhane ve Çakal yolu civarı, 40 hektar Beylerbeyindeki Küplücenin üst tarafları, 11 hektar Kadıköy'ünde Koşu Yolunda Askeri Prevantoryum'a giden asfalt yolun sol tarafı, 25 hektar gene Kadıköy'ünde Fikir Tepesi civarı, 4 hektar Kuruçeşme İskeleyi üstündeki sırtlar, 9 hektar Mecidiyeköyünde Balmumcu'da Öksüzler Yurdu etrafındaki asfalt yol üstündeki arsalar ve 25 hektar Kağıthaneve bakan sırtlarda Askeri Mezarlıkla Tuğla Harmanları arası, 70 hektar Darülaceze, Kurtuluş, Sötlüce arası, 4 hektar Yedikule'de Hisariçi kısmı, 250 hektar Bakırköy'de ciheti askeriyeeye ait olan mıntıka, 5 hektar Mecidiyeköyü'ndeki son otobüs durak yerinden sonraki mıntıka, 40 hektar Baltalimanındaki Kemik ve Verem Hastanesinin üst tarafındaki sırtlar, 10 hektar İstinye'deki koy içindeki bostanlar, 30 hektar Yeniköy'de Bağlar mevkii denen yerler, 10 hektar Tarabya'daki bostanlar mevkii, 18 hektar, Eyüb'de Gümüşsuyu mevkii teşkil etmektedir. Bundan başka, kadastrusu ve tatbik planları yapılmış olan 60 hektarlık bir kısım vardır ki, bunun sekiz parçası Mecidiyeköyünde birer parçası Kadıköy, Kuruçeşme, Sötlüce'dedir. Yapılan hesaplara göre her hektara 25-30 ev yapılabilecek, her evin sahası 200-300 metrekare olacaktır."¹⁷¹⁰ İstanbul'da mesken buhranın çözümü arsaların ücretsiz dağıtımından geçmektedir. Bunun için görev verilen teknik elemanlar bu arsaların yerlerini tespit etmektedir. Bu tespit mülkiyet esası üzerinden yapılmaktadır. Yani dağıtımı yapılacak araziler devlete aitse bu işte bir sorun yoktur. Ancak temel sorun dağıtımı yapılacak arazilerin planlarının oluşturulup, alt yapılarının inşa edilmesi meselesidir. Bir buhran algılandığında, çözüm için İstanbul'un yegane varlığı olan kamu arazilerinin bu şekilde dağıtımı çarpık yapılaşmanın kamu eliyle, kamu kaynakları

¹⁷¹⁰ "İstanbul'da İşçi Evleri İçin Ayrılan Arsalar –Bunların mevkileri ve miktarları tesbit edildi-", *Ulus*, 22 Ağustos 1949, No: 10106.

kullanılarak ve kamu adına hukuki kılıf üretilerek organize edilmesinin örneğini oluşturmaktadır. Dağıtım planlanan araziler, günümüzde çarpık kentleşmenin en yoğun yaşandığı yerlerdir. Kadastro bile tamamlanmamış şehirde, arsa dağıtım ile mesken probleminin çözümü kamu aklının ve planlama kurgusunun tamamen ortadan kalktığını göstermektedir.

6.1.6. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun İnşa Ettiği Konutlar

1940'lı yıllarda, mesken buharının çözümü olarak; kamu eliyle ucuz konut üretmek, meslek grupları için lojman yapmak ve kooperatifleri teşvik ederek, serbest piyasa dışındaki aktörler aracılığıyla konut üretiminin önünü açmak alınabilecek ilk tedbirler olarak düşünülmektedir.

Mesken buhranının sebeplerinden birisi özel sektörün fahiş fiyatlarla konut satmasıdır. Bu işin çözümü kamu eliyle üretilecek ucuz konutun vatandaşlara uygun taksitlerle verilmesidir. Bu işin organizasyonunu ise kamu bankaları yapacaktır. Atatürk Bulvarı'nda istimlaki devam eden 490 binanın yerine Kredi Fonsiye namını alacak olan Emlak ve Eytam Bankası, 250 kadar bina inşa edecektir. İlk olarak Atatürk Bulvarı'ndan Meyve ve Sebze Hali'ne doğru olan istimlak sahasından bina inşaatına başlanacaktır. Banka inşa ettiği konutları % 7 karla satacak, taksitle satış olmayacak, ancak binasını ipotek ettiren bankadan kredi çekebilecektir.¹⁷¹¹

Mesken buhranın çözümlerinden birisi kamu çalışanlarına kamunun ev sağlamasıdır. Bu konuda İstanbul'daki ilk örneklerden birisini Sümerbank ortaya koymuştur. Sümerbank, memleketin muhtelif yerlerindeki fabrikalarındaki memur ve işçileri için yapılan evler gibi, İstanbul'da da şehir içindeki fabrikalarında çalışan memur ve işçileri için evler yaptırmaya karar vermiştir. İstanbul'da Feshane, Bakırköy ve Beykoz'da bulunan Sümerbank Fabrikaları için bu şekilde plan ve tasarılar hazırlanmıştır.¹⁷¹² Milli Eğitim Bakanlığı da ilkokul öğretmenlerini ev sahibi yapmak için İstanbul'da ve diğer bazı illerde faaliyete geçecektir.¹⁷¹³ Kamu kurumları kendi çalışanlarının mesken sorunlarını lojmanlar inşa ederek çözecektir. Bu çözüm yine devlet kontrolünde ve devlet bütçesiyle konut sorunun çözümü olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹⁷¹¹ "Atatürk Bulvarında Yapılacak Evler –Emlak Bankası Yakında İnşaata Başlıyor-", *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1946, Sayı: 7772.

¹⁷¹² "Sümerbankın Yaptıracağı Evler", *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1945, Sayı: 7355.

¹⁷¹³ "İlkokul Öğretmenlerine Ev Yaptırılıyor", *Ulus*, 7 Temmuz 1946.

İstanbul’da satın alacağı arazi üzerinde ortaklarına birer ev yaptırmak ve bu işin tahakkuku için teşebbüslerde bulunmak üzere “İstanbul Şen Esen Evler Yapı Kooperatifi Ortaklığı” kurulmuştur.¹⁷¹⁴ Kooperatifler çözüm olarak gündemde yerlerini almaya devam etmektedir.

İstanbul’da yeni evler inşası için; % 55’i Türkiye Emlak Kredi Bankası’nın % 45’i Belediye’nin olmak üzere İmar Limited Şirketi adlı bir şirketin kurulmasına karar verilmiştir. Bu şirket, İstanbul Belediyesi’nin şehir dahilinde vereceği arsalar üzerinde evler inşa edecek, yapılacak evlerin ucuz ve kullanışlı olmasına bilhassa dikkat edilecek ve belediye ile banka bu evleri birlikte tespit ettikleri usullere göre satacaktır.¹⁷¹⁵ 3 Aralık 1946 tarihinde, İstanbul Belediyesi ve Kredi Fonsiye Bankası, Türk İmar Limited Şirketi’ni kurmuştur. Hemen faaliyete geçecek olan şirket, Laleli Camii’nden Saraçhanebaşı’na kadar olan saha ile Kadıköy Vapur İskelesi karşısındaki meydana on dairesi sekiz apartman ve şehrin muhtelif yerlerine seksen ev inşa edecektir. Ayrıca, Kredi Fonsiye Bankası, arsası olanların ev inşa etmeleri için % 5, akar getiren binalar için ise % 8 faizle borç verecektir.¹⁷¹⁶ Kredi Fonsiye Bankası ile Belediye’nin şehirde birçok yangın yeri dururken Baltacı Çiftliği civarına bir halk mahallesi yapmaya çalışmaktadır. Bu durum, “Şehrin içinde birçok yangın yeri dururken ve imar bakımından şehir hududunun genişlememesi iktiza ederken şehirden bir hayli uzak bir mahalde ev inşasına karar verilmesindeki hikmete kimse akıl erdirememektedir” denilerek eleştirilmektedir.¹⁷¹⁷ İstanbul’un harik (yanmış) mahalleri dururken şehirden uzak yerlerin imar açılması mevzuu gazeteler sonrasında Şehir Meclisi’nin gündemine de gelmiştir. Şehir Meclisi Üyesi Cemil Topuzlu, şehirde yangın yerleri dururken, Mecidiyeköyü ve Levend gibi şehir dışı alanların imara açılarak kamu kaynakları ile konut yapılmasını eleştirmiştir. Topuzlu, kısıtlı bütçenin şehre dağıtılması yerine, bu bütçe ile sur içi imarının hem kolay hem de belediyeye yeni yol ve kanalizasyon gibi külfetler getirmeyeceğini ileri sürmektedir. Topuzlu’nun bu takriri, Kırdar tarafından, şehir içindeki arsaların pahalı olduğu, bu nedenle buraların seçildiği şeklinde cevaplandırılmıştır.¹⁷¹⁸ Kamu kaynaklarının dağınık kullanılması eleştirilirken,

¹⁷¹⁴ “Yeni Bir Yapı Kooperatifi Kuruldu”, *Ulus*, 29 Kasım 1946.

¹⁷¹⁵ “Yeni Evler İnşası İçin Şirket Kuruluyor”, *Ulus*, 3 Aralık 1946.

¹⁷¹⁶ “Apartman ve Ev Yapacak Şirketle Mukavele İmzalandı –İmar şirketi, 8 apartmanla 80 ev yapacak, arsası olanlara da yarımda bulunacak-”, *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1946, Sayı: 8008.

¹⁷¹⁷ “Baltacı Çiftliği Civarında Halk Mahallesi”, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1947, Sayı: 8075.

¹⁷¹⁸ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 12 Haziran 1947, İndeks No: 2071446, Cilt No: 17, Karar No: 13.

Kırdar'ın cevabı tatmin edici düzeyde değildir, ama Şehir Meclisi'nin yapısı bu eleştirileri kamu menfaatini kollayacak şekilde sürdürülmesine de müsait değildir.

Şubat 1947 tarihili itibarıyla Emlak Kredi Bankasıyla İstanbul Belediyesi'nin müşterek yaptıracakları evler için faaliyete başlanmıştır. İlk olarak Mecidiyeköyü'nde inşa edilecek elli evin planları hazırlanacaktır 5-6 ve 7 odalı olacak evlerin inşaatına 1 Nisan 1947'de başlanacaktır. Zincirlikuyu'daki Levent Çiftliği'nde 1500 evlik ikinci bir mahalle kurulacak, bu evlerin 200'ü 1947 senesi içerisinde bitirilmiş olacak, 2-3 ve 4 odalı olarak inşa edilecek bu evlerin kıymeti, dönemin rayiç bedellerinin yarısı kadar olacaktır. Bu konu ile ilgili açıklama yapan Emlak Kredi Bankası Müdürü Nizamettin Tezcan şu beyanatı vermiştir: “Herkesi mesken sahibi yapmak için üç senedir çalışılıyor. Bu amaç bu sene uygulama sahasına konmuştur. Şehir dahilinde büyük mahalle kuracak evsafa arazi olmadığından ve zaten olsa da maliyeti yükseleceğinden şimdilik şehir dışındaki arazide inşaat yapmak kararını almış bulunuyoruz. Bu suretle İstanbul şehri, bahçeli evlere kavuşmuş olacaktır.”¹⁷¹⁹ Emlak ve Kredi Fonsiye Bankası'nın Mecidiyeköyü'nde yaptıracığı binaların maketleri ilgililere sunulmak üzere hazırlanmıştır. Bu evlere talip olanlar 1-10 Nisan tarihleri arasında müracaat edecekler, evler için elli kişi üzerinde talep gelirse kur'a çekilecektir.¹⁷²⁰ Mecidiyeköyü'nde yapılması kararlaştırılan evlerin maketleri 28 Mart 1947'de, Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın Bahçekapısı'ndaki binasında teşhire açılmıştır.¹⁷²¹ Kamu eliyle organize edilen bu evlerin 5-6 ve 7 odalı olarak tasarlanması, mesken buhranının yalnızca maddi durumu yetersiz olanlar için bir arayış olmadığını göstermektedir. Devlet mesken buhranını çözerken İstanbul'da elitler için de, yeni bir semt oluşturmaktadır. Buhranın hafifletilmesi için şehrin çeperlerinde, elitler için bahçeli yeni bir semt oluşturulmaya çalışılmakta ve bu kamuoyuna bir çözüm gibi sunulmaktadır.

Kamu eliyle İstanbul'da konut üretilerek, mesken buhranı önlenmeye çalışılmaktadır. Ancak piyasaya doğrudan müdahale sayılabilecek bu politikaya karşı çıkan piyasa aktörleri bulunmaktadır. İstanbul Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği, Belediyenin ev yapmasının Belediyeler Kanunu'na aykırı olduğu gerekçesiyle Belediye'ye, bir cevap alamadığında ise CHP Genel Sekreteri Hilmi Uran'a ve İçişleri

¹⁷¹⁹ “İstanbul Yeni ve Güzel Mahallelere Kavuşuyor”, *Ulus*, 13 Şubat 1947.

¹⁷²⁰ “Mecidiyeköyünde Yapılacak Evler”, *Cumhuriyet*, 28 Mart 1947, Sayı: 8122.

¹⁷²¹ “Ev Buhranına Çare –Mecidiyeköyünde yapılması kararlaştırılan evlerin maketleri dün teşhir edildi-”, *Cumhuriyet*, 29 Mart 1947, Sayı: 8123.

Bakanlığı'na müracaat etmiştir.¹⁷²² Belediyenin konut üretmesi, piyasa aktörlerini telaşlandırmıştır. Derneğin itirazı, kamu kaynaklarının kamu hizmetleri için değil, piyasa aktörleri ile rekabet için kullanılmasına yöneliktir. Ayrıca Belediye'nin ürettiği konutların bir kısmının lüks olması ve elitlere hitap etmesi eleştirinin tutarlı tarafı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu otoritesi mesken buhranını çözerken, niçin lüks konut üretimine yöneldiğini açıklamamaktadır.

Emlak Kredi Bankası'nın Mecidiyeköyü tramvay durağında inşa ettirerek taksitle satacağı evlerin bazılarını fazla talip çıktığından kura çekilmesi yoluna gidilmiştir. Bu inşaatlardan sonra Levend Çiftliği'ne halk tipi küçük bahçeli evlerin inşasına başlanacaktır. Hükümetin hazırladığı bir kanuna göre iki sene zarfında arsasına ev inşa ettirmeyenlerin bu arsaları belediye tarafından istimlak edilebilecektir. Daha sonra Banka, Belediye aracılığıyla bu arsaları satın alarak şehir dahilinde inşaata başlayacaktır. Yeni inşa edilen binaların Milli Koruma Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın istenildiği tarzda kiraya verilebileceği hakkındaki kanuni karar üzerine, şehir dahili ve haricinde şimdiye kadar görülmemiş bir inşaat başlamıştır. Bazı firmalar yurtdışından hazır ev getirmek için hükümete talepte bulunmuş, bu talepleri kabul görürse İstanbul'da mesken buhranının halline doğru gidilmiş olacağını belirtmiştir.¹⁷²³ Bu haberler gazeteler aracılığı ile yayılarak, asra sahipleri "tehdit" edilmekte ve inşaat yapmağa zorlanmaktadır. Bu durum, emlak sahiplerinin Belediye'yi tehdit etmesi karşısında Belediye'nin de emlak sahiplerini tehdit etmesi olarak ta okunabilir.

Kırdar, ucuz ev yapımı hakkında kamuoyunda oluşan sorulara yönelik açıklamada bulunmuştur. Bu açıklamada dikkat çekici husus, gecekonduların yıkımının ertelendiği ve maliyeti düşük konutlarla mesken buhranının önüne geçileceğinin belirtilmesidir.¹⁷²⁴ Bu açıklama gecekonduların sahiplerini rahatlatırken, halkada umut vaat

¹⁷²² "Emlak Sahipleri Telaşa Düştüler –Belediyenin Mecidiyeköyünde evler yaptırmaması, belediyeler kanununa aykırı görüldü ve İç İşleri Bakanlığına müracaat edildi-", *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1947, Sayı: 8128.; Derneğin müracaatı gazetelerde şu şekilde yer almıştır: "Yapılan bu müracaatte İstanbul, dünyanın diğer şehirlerine nispetle en geniş sahaya yayılan dağınık bir şehir olduğu, buna mukabil Belediye bütçesinin dünyanın diğer şehirlerine nispetle en fakir bir bütçe olduğu, bu bütçenin muazzam bir kısmının maaş ve ücret olarak verildiği, İstanbulun merkez muhitinde yol, su, nakil vasıtası, temizlik ve buna benzer ihtiyaçların halledilmediği; bu vaziyet karşısında şehri küçültmenin, imar faaliyetini bu fakir bütçeye göre tanzim ederek dağıtmamanın mantıklı ve iktisadi olabileceği anlatılmakta ve bilhassa Belediyenin böyle uzak yerde çıplak bir arazide villalar yapmağa kalkışmasının hem Belediyeler Kanununa aykırı hem de Belediyenin bütçesini parçalayacak bir hareket teşkil ettiği ileri sürülmektedir. Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği reisi, Belediyenin bu işe katılmakla yanlış bir yol takib ettiğini ileri sürerek mesken buhranını önlemek için yapılan ve ancak zengin sınıfın alabileceği şekilde fiat konan villaların bu dava ile uzaktan dahi alakası olmadığını, esasen bundan orta sınıf halkın istifade edemeyeceğini söylemiş ve demiştir ki: Bu yolda bir hadisenin çıkması muhtemeldir. Müracaatlerimiz nazarı itibara alınmadan devam ederse savcılığa müracaat edeceğiz."

¹⁷²³ "Ev İnşaatı Artıyor", *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1947, Sayı: 8137.

¹⁷²⁴ "İstanbul Ucuz Ev Yaptırıyor –Gecekondular evleri şimdilik yıkılmıyacak-", *Ulus*, 19 Eylül 1947. Kırdar'ın beyanları şu şekildedir: "Belediye bütçesinde hükümetin bir buçuk milyon liralık yardımını temin ettim. Bu para

etmektedir. Plansızlık ve çözümsüzlük, çok partili hayata geçen Türkiye’de halkın gönlünün hoş tutulması adına; Belediye kurumunun gözetiminde, İstanbul’un kontrolsüz büyümesine neden olmaktadır.

Emlak Kredi Bankası’nın ilk açıklamalarındaki hızlı ev yapımı haberleri yavaş yavaş ortadan kalkmaktadır. Banka, Levent’te arazi çalışmaları nedeniyle ev inşaatlarının gecikeceğine dair açıklama yapmıştır.¹⁷²⁵ Banka’nın yaptıracığı evlere ilişkin çelişkili haberler gazetelerde yer almaktadır. Levent Çayırına yapılacak evler için tüm hazırlıklar tamamlanmış olup, 1948 Haziran ayından itibaren inşaaata başlanacaktır. Ayrıca, Şehremini civarındaki yangın yerlerinde elli, Kazlıçeşme civarında da beş yüz ev daha yaptırılacak, bu evler tamamlandıkça gecekondular yıktırılacaktır.¹⁷²⁶

Belediye ve Emlak Kredi Bankası tarafından Silivrikapı-Haseki Yolu üzerinde yaptırılan yirmi altı ev tamamlanmıştır. Elektrik ve su tesislerine sahip olan evler 7500, 9500 ve 11500 liradan satılığa çıkarılmıştır. Ev bedellerinin üçte biri peşin verilecek kalan tutar ise ayda yüz de beş faizle 38-48 ve 58 lira taksitle 20 yılda ödenecektir.¹⁷²⁷ Kamunun ev yapım işi haber verme düzeyinden, fiyatlandırma düzeyine geçmiştir. Artık ortada vaatler değil somut meskenler ve fiyatları bulunmaktadır.

Levend Çiftliği’nde konut yapımı kurumların ve halkın gündeminde yer almaktadır. Ancak belediyenin plan çalışmaları Şubat 1948’de sonuçlanmıştır. Bu evler için belediyenin aldığı kararlar şu şekilde özetlenebilir: Yapılacak evler azami 15000 liraya mal olacak şekilde projelendirilecek, planda bir umumi hamam ve bir umumi hela yer alacak ve evler inşa edilirken fosseptikleri mutlaka yapılacaktır.¹⁷²⁸ Levent’te inşa edilecek evler için Haziran 1948’de Şehir Meclisi yeni kararlar almıştır. Bu kararlar

aydan aya belediyemize ödenecektir. Gecekondularının şimdilik yıkılmaması kararını aldık. Gene bu karara bağlı olarak şehrimizdeki devlet arsalarından temin edilecek kredilerden faydalanarak bir veya iki odalı evler inşa edeceğiz. Şehrin muhtelif semtlerindeki arsalarla inşa edilecek olan bu evler 3-5 bin lira arasında mal edilecek ve fakir halka çok kolay şartlar altında verilecektir. Bu evlerin inşasına ilkbaharda başlayacağız. İnşaat çok kısa bir müddet içerisinde bitirilecektir. Böylece gecekondular tabirini aykonduya çevirmiş olacağız. Bu itibarla gecekondularının bu kış yıkılmaması ve sıhhi durumla yakından ilgilenilerek herhangi bir hastalığın önüne geçilmesi ilk amacımız olacaktır.”

¹⁷²⁵ “Halk Tipi Evler Bu Sene de Yapılamıyacak –Bu yıl, Mecidiyeköyünde inşası düşünülmüş olan 2000 evin arsaları tanzim edilecek–”, *Cumhuriyet*, 2 Nisan 1948, Sayı: 8489.; Haber Metni şu şekildedir: “Kredi Fonsiye Bankasının halk tipi evler inşa etmek üzere Belediye ile müştereken kurduğu şirket, maalesef bu sene de ev inşasına muvaffak olamayacaktır. Zira bankanın Mecidiyeköyü ilerisinde Levend çiftliğinde yapacağı 2000 evin inşası için arazinin tesviyesi, yolların yapılması, mecler açılması gibi bir takım zaruri inşaat, ancak bu sene yapılacak, bina inşasına ise 949 senesinde başlanabilecektir. Aynı suretle Çırpıcı Çayırı’nda inşası kararlaştırılan bu tipteki evlerin inşası için arazinin kadastrounun yapılması ve eşhasa aid bazı arazinin istimlakı icab etmektedir. Bunların da yapılabilmesine ihtimal verilmemektedir. Yalnız banka bu sene şehrin bazı semtlerinde, yangın yerlerinde arsa mübaya etmektedir. Buralara 40-50 kadar küçük ev inşası düşünülmektedir.

¹⁷²⁶ “Halkevleri İnşaatına Hazırda Başlanıyor”, *Vatan*, 3 Nisan 1948, Sayı: 2462.

¹⁷²⁷ “Belediyenin Silivrikapıda Yaptırdığı Evler”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1949, Sayı: 8701.

¹⁷²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1948, İndeks No: 2071768, Cilt No: 17, Karar No: 332.

bölgenin sıhhi bir yaşam mekânı haline gelmesini hedefleyen park, bahçe, yol cami gibi kamusal alanları düzenleyen kararlar yanında binaların iki kattan oluşması, çatıların da konut olarak kullanılabilir şekilde düzenlenmesi ve bazı binaların birinci katlarının dükkân olması şeklindedir.¹⁷²⁹ Yeni kurulan bir semtte yeni bir yaşamın formları kamu eliyle projelendirilerek inşa edilmektedir.

İmar Limited Şirketi, Haziran 1948’de, Mecidiyeköyü’ndeki apartmanların inşasını tamamlanmıştır. Şirket, Haseki, Mecidiyeköyü, Levend Çiftliği ve Yedikule’de inşaatlara başlayacaktır.¹⁷³⁰ Şirketin Levend Çiftliği’nde inşa edeceği mekânı “Büyükada”ya benzetmesi ve diğer evlere halk tipi ev demesi inşa edeceği konutlara yüklediği anlamı da göstermektedir. Kamu kaynakları ile mesken buhranı gerekçe gösterilerek elit semtler inşa edilmektedir. Bu da, gecekondular ile mücadele edilen bir şehirde, farklı kesimlerin kamu kaynaklarını işlerine geldikleri gibi kullanmaları hususunda önemli bir örnektir. Gecekondular, kamu arazisini işgal ederek, derme çatma binalar kurarak kamu haklarını gasbetmekte; elitler için ise, mesken buhranı çerçevesinde kamu kaynakları ile üretilen ucuz ama lüks yeni semtler inşa edilmektedir. Bu iki kesimi düzenlemesi gereken kamu otoritesi ise bir uygulamada taraf olurken diğer bir uygulamada önlenemez gecekondular yükselişine söylem düzeyinde muhalefet etmektedir.

Levent Çiftliği’nde yapılacak evler 8 ila 20 bin lira arasında satılacak; bedellerin, % 25’i peşin geri kalan ise 20 yılda ödenecek şekilde taksitlendirilecektir. Evler iki oda bir holden başlayarak, 5 odaya kadar muhtelif tiplerde inşa edilecek ve 1949’da 500 ve takip eden senelerde de 500’er adet yapılarak üç senede inşaat süreci tamamlanacaktır. Bu bölgede bir ilkokul, bir cami, bir sinema, bir hal ve yeşil sahalarda yapılacaktır.¹⁷³¹

¹⁷²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Haziran 1948, İndeks No: 2071998, Cilt No: 17, Karar No: 218.

¹⁷³⁰ “İstanbulda Bu Yıl İnşa Edilecek Evler –İmar Şirketi Hasekide yaptıracığı otuz evden başka Levend Çiftliğinde 3-4 bin liraya satılacak 1400 ev inşa edecek-”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1948, Sayı: 8563.; “Hasekide: Şirket Hasekide 30 kadar üçer odalı ev inşa edecektir. Bu evler 11000, 11500, 12000 liraya çıkacaktır. Almak isteyenler bina bedelinin yüzde yirmi beşini peşinen ödeyeceklerdir. Talibler fazla olursa aralarında kura çekilecektir. Mecidiyeköyünde: Şirketin Mecidiyeköyünde yaptırdığı binaların civarında yedi arsa boş kalmıştır. Bunlara yaptırılacak ikişer daireli apartmanlar kırk beşer bin liraya çıkacaktır. Levend Çiftliğinde: Levend çiftliğinde 1400 kadar küçük ev yaptırılacak, bunlar üç dört bin lira arasında satılacaktır. Karar Şehir Meclisinden bu gün çıkarsa inşaat derhal başlanacaktır. Bu sene kanalizasyon vesairesi yaptırılsa inşaat gelecek seneye kadar tamamlanacaktır. Burası Büyükada gibi bir yer olacak ve 10-12 bin nüfus iskan edilebilecektir. Yedikuledeki inşaat: Yedikule dışındaki büyük arazide yapılacak iki bin kadar halk tipi evin inşası için burasının kadastrounun hazırlanması ile uğraşmaktadır. Çok müşkilatla başarılan bu iş ikmal edilir edilmez inşaat başlanacaktır.”

¹⁷³¹ “İstanbul’da 1500 Evlik Yeni Bir Site Kuruluyor -8-20 bin liraya çıkacak evlerin bedeli yüzde 25’i peşin ve geri kalanı 20 yılda ödenecek-”, *Ulus*, 16 Haziran, 1948, No: 9673.

Emlak Kredi Bankası Umum Müdürü Mithat Yenil İstanbul'a konut çalışmalarını incelemek üzere gelmiştir. Yenil, arsa sahiplerinin ev yapmaları için % 5 faizle finansman sağlanacağını, Levend Çiftliği'nde ise 1500 evin 40 evlik ilk kısmının ihale edileceği, evleri mümkün olduğu kadar ucuza mal etmek için çalışma yapıldığını, ev bedellerinin % 20'sinin peşin geri kalanının 20 senede ödenebileceğini açıklamıştır.¹⁷³² Yukarıdaki iki haber karşılaştırıldığında, aynı konu hakkında aynı kurumdan çıkan satış söyleminin farklılığı görülmektedir. Peşinat % 20 mi olacak, % 25' mi belirli değildir, belirli olan İstanbul'un mesken sorunun çözülmek üzere çalışıldığı hissinin yaygınlaştırılmasıdır. Emlak ve Kredi Bankası Levent Çiftliği'nde inşa edilecek, 1500 evden 391 evin ihalesini gerçekleştirmiştir. Bu evler 1950 Ağustos ayından itibaren peyderpey teslim edilecektir.¹⁷³³

6.1.7. İstanbul'da Gecekondulaşma: Planın Pratiğe Yenik Düşmesi

İstanbul'un imar planları hazırlanmaktadır, bu planlar çerçevesinde, şehrin elli yıl sonrasını inşa edecek bir kurgu oluşturulmaktadır. Ancak İstanbul'un; ekonomik, siyasal ve sosyal nedenlerden ötürü nüfusu artmakta, bu nüfusu kaldıracak yeni binalar ve arsalar üretilmemektedir. Bu nedenle, ya insanlar kendi arsalarına yasal olmayan tarzda hızlı ve ilk yapım maliyeti az binalar yapmakta, ya da kendilerine ait olmayan araziler üzerine binalar yaparak şahıs veya tüzel kişilere ait arazileri işgal etmektedir. Hem bina kalitesi, hem şehir alt yapılarının eksik olması, hem de arazinin sahipliği bakımında üretilen bu binalar kontrol ve kural dışı ilan edilerek "gecekondu" olarak tanımlanmaktadır. Devlete göre bu binalar yapılmamalıdır, bu binaların yapımı devletin kolluk güçlerince engellemelidir. Ne var ki, gecekondu yapımı engellenememektedir, bu yüzden bu yapılara mesai saatleri dışında yapılan, devlet kurumlarının sorumluluk gözetimi dışında inşa edildikleri anlamını içeren "gecekondu" adı verilmektedir. Bu binalar teoride yıkılmalıdır, ancak çeşitli sebeplerle yıkılamazlar. Bu durumda belediyenin/devletin duruşu zaman içinde esnek direniş halinde gerçekleştiğinden, zaman aşımından meşruluk kazanan şehir parçaları Türkiye'nin büyük şehirlerini istila etmiştir. Şehirde vatandaşın kalacak yere ihtiyacı vardır, başını sokacak bir yer üretmek istemektedir. Öte yandan, devlet planlamayı tamamlayamamıştır, alt yapı tesislerine haiz arazi üretememiştir, bu gecekondu üretim alanlarını kontrol edecek yeterli elemanı yoktur. Var olan elemanların suiistimal yaratacak ilişkiler kurmaları mümkündür. Kamu

¹⁷³² "Şehirdeki Ev Derdi –Levend Çiftliğinde 1500 ev inşa ediliyor-", *Vatan*, 12 Mayıs 1949, Sayı: 2863.

¹⁷³³ "Levend Mahallesi –İhalesi yapılan 391 evin inşaatı bir sene sonra tamamlanacak-", *Vatan*, 29 Haziran 1949, Sayı: 2911.

adına teftiş etmesi gereken görevlilerin suiistimallerine karşı caydırıcı bir yaptırım uygulanmamaktadır. Kamu adına hareket edenlerin, kamu kaynaklarını kullanarak, kamuya yeterli ve teknik altyapısı hazır arazi üretmedikleri için; kamusal gücün, kamu menfaatinin aleyhine, bireysel menfaatler çerçevesinde organize edilmesi durumu İstanbul’u gecekondulaşma ile baş başa bırakmıştır.

Gecekonduların ortaya çıkması süreci dönemin basınından takip edilebilmektedir. Konu ile ilgili yazılar, memnuniyetsizlik ve şikayet merkezinde bu süreci ele almaktadırlar. Cumhuriyet Gazetesi’nde bir okuyucu mektubu Beykoz Paşabahçe’de oluşan gecekondulaşmayı valiliğe şu şekilde şikayet etmektedir: “Şehir Meclisinde Boğazın Rumeli kısmına aid imar planının kabulü hakkında tartışmalar olurken Anadolu yakasında cereyan etmekte bulunan mühim bir hadiseden bahsetmek istiyorum. Paşabahçesi ile Beykoz arasındaki şirin vadiden geçenler orada adeta yerden bitme mantarlar hissini verecek tarzda acayib binalardan müteşekkil iptidai bir köyün vücutta gelmiş olduğunu görürler. Acaba, bunlar ilgili makamlardan müsaade alınarak mı yapılmıştır, yoksa böyle bir muameleye lüzum görülmeden mi? Eğer müsaade alınarak yapılmışlarsa yarın imar planı tatbik edilirken bu kulübelerdeki insanlar kaldırılıp nerelere yerleştirilecekler ve istimlak edilecek yerlerin paraları hangi fasıldan tediye edilecek? Bu noktalar hakkında vilayet makamının dikkatini çekmenizi dilerim.”¹⁷³⁴ Şehir Meclisi’nde plan çalışmaları yapılırken, şehir yavaş yavaş elden gitmektedir. Bu durum karşısında Belediye’den herhangi bir engelleme görmeyen Beykoz’da gecekondulaşma yeni başlamıştır. Ancak bunu fark eden vatandaş kadar yetkililer duyarlı değildir veya hızlı bir çözüm üretememektedir.

Belediyenin ruhsatsız yapılan tahta barakaları yıkacağına dair haberlere gazetelerde sıkça rastlanmaktadır. İstanbul Belediyesi, gazetelere bir ilan vererek; “bina inşaatının plan dairesinde Yapı ve Yollar Kanunu’na uygun olarak yapılması, aksi takdirde bu kabil müsadesiz inşaata meydan verilmeyeceği... ..kaymakamlara verilen bir emirle bu kabil barakaların nerede inşa edildiyse, yerlerinin bildirilmesi” istemiştir.¹⁷³⁵ Barakalardan 280 tanesi encümen kararıyla yıktırılmıştır. Yıkım için *Vilayet İdare Heyeti*’ne müracaat edilmiş, heyet, barakaların *Yapı ve Yollar Kanunu* hükümlerine girmeyeceğini belirtmiştir. Böylece belediyenin karara lüzum görmeksizin

¹⁷³⁴ “İmar Sahasının Bir Kısımına Mantar Gibi Yerden Bitme Köyler Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1946, Sayı: 7681.

¹⁷³⁵ “Ruhsatsız Yapılan Tahta Barakalar –Belediye, bunların yapılamıyacağını ilan etti-”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1947.

bu tarz binaları yıkabileceği ortaya çıkmıştır. Bu tarz barakaların yalnızca mesken ihtiyacı olanlar tarafından değil, “irad ve varidat teminini hedefleyen bazı eşhas” tarafında yapıldığı da anlaşılmaktadır. Bu haberin metninde, gecekond u ifadesi yerine baraka kelimesinin tercih edilmesi anlamlıdır. Literatüre gecekond u ifadesi henüz yeni yeni girmektedir.

“Gece Kondu Evleri” başlığı ile Veliefendi Çayırında bir gecede yapılan ahşap evler şu şekilde haberleştirilmişlerdir: “Bazı semtlerde “gece kond u” evlerinin inşasına devam edilmektedir. Belediyeden izin almadan girişilen bu inşaa ta, son gecelerde bilhassa Veliefendi çayırı civarındaki arsalarda, hız verilmiştir. Yukarıdaki resimde bu havalide bir gece içinde kurulan sıra sıra “gece kond u”lar görölmektedir.”¹⁷³⁶ Aşağıdaki fotoğrafta göröleceği gibi, araları açık bir biçimde yapılmış birkaç ev bulunmaktadır.



Cumhuriyet gazetesinden Ferdi Öner, İstanbul gecekondularının oluşumunu, tarafların bu konudaki yaklaşımlarını içeren bir kaç makale kaleme almıştır. Öner’in, “Gecekond u Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor” başlıklı yazısı, Yedikule’nin hemen yanında bulunan arazideki gözlemlerini içermektedir.¹⁷³⁷ Bu gözlemlerde, İstanbul’da

¹⁷³⁶ “Gece Kond u Evleri –Veliefendi çayırı civarındaki arazi bu nevi bir gecede yapılan ahşap evlerle doluyor–”, *Cumhuriyet*, 13 Temmuz 1947, Sayı: 8230.

¹⁷³⁷ Ferdi Öner, “Gecekond u Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1947, Sayı: 8237.; Gazetede yayınlanan makalenin tam metni şu şekildedir: “Bir müddet evvel Mecidiyeköyü sırtlarında boy gösteren “gecekond u evleri” Belediyenin bütün gayretlerine, hatta yıktırma tehditlerine rağmen pek kısa bir zamanda

şehrin diğer mıntıkalarına da sirayet etmiştir. o kadar ki, son bir ay içinde Yedikule dışındaki Balıklı hastanesi arkasile, Gazhane istasyonu civarı ve Zeytinburnu iskelesi civarındaki araziye bu kabil evlerden en az 500 tane kondurulmuştur. Alakalılarla “gece ev konduranlar” arasındaki anlaşmazlığı hep biliyoruz. Belediye, şehrin şurasında, burasında hiçbir kayıd tanımadan hüdayinabit mantarlar gibi kaşla göz arasında bitiveren bu acayib, çardak ve kulübe azmanı yapılarla şiddetle muarızdır. Bu mahfillere göre, bilhassa mesken olarak yapılan binaların fenni, sıhhi ve beledi bir takım şartlara, nizamlara uygun bir tarzda inşa edilmeleri, imar planına nazaran da şehircilik bakımında muayyen evsafa olmaları lazımdır.

Hukukçulara sorarsanız vaziyeti, tarafların leh ve aleyhlerinde olmak üzere iki noktadan mütalea etmek icab etmektedir. Birinci mütalea, belediyeye hak vermekte, gecekonducuların sade beledi nizamlara değil, bilhassa mülkiyet haklarına da tecavüz ettiklerini belirtmektedir. Bir kısım hukukçular ise günün zaruretlerine göre hüküm yürütmektedirler. Onların noktai nazarları da şöyle hulasa olunabilir: Bu şehirde bilhassa son yıllarda büyük bir mesken darlığı ve icar yüksekliği baş göstermiştir. Hele Milli Korunma Kanununun son iki maddesinin değişmesiyle tahliye davaları birdenbire artmış, kiracılar kötü bir duruma düşmüşlerdir. Eğer “gecekondu evlerin” ortaya çıkışları bir mesken zaruretiinden doğuyorsa hadiseyi o bakımdan mütalea etmek “zaruriyetler memnuiyeti mubah kılar” hukuki teamülüne uyarak bu vatandaşları hoş görmek ve beledi nizamları bugünün ihtiyaçlarına göre ayarlamak icab eder.

Belediye ile gecekonducular arasında bu ihtilaf böylece sürüp giderken evvelki gün Yedikule surları dışında, Evkafa aid arazi üzerindeki evleri yapanlar, Vilayetin yıktırma kararı üzerine şehrimizde bulunan Büyük Millet Meclisi Başkanı General Kazım Karabekire müracaat ettiler. Meclis Başkanı, müracaati müsaid karşıladı, evlerin bulunduğu yere giderek “gecekondu” sakinlerinin şikayet ve dileklerini tesbit ettikten sonra bunların yıktırılması için alakalılar nezdinde teşebbüslere geçti. Bütün bunlar gösteriyor ki “gecekondu evler” günün mevzuudur.

İşte bu sebeble dün “gecekondu evlerin” birbiri peşine sıralandıkları Kazlıçeşmedeki istasyon arkasına gittim. Buraya istasyon arkası değil, artık “gecekondu evler” mahallesi demek daha doğru olacaktır. Teker teker saymadım amma, Evkafa aid olup bir milletvekilinin tahtı icarında bulunduğu söylenen bu arazide 200 den fazla “gecekondu ev” vardı. Önüme ilk çıkan “gecekondunun” bir şeker sandığından mamul ve küçük bir pencereyi andıran kapısını çaldım. Kısa bir zaman sonra kapı aralandı ve dışarıya genc bir kadın başı uzandı. Muhatabım kaşlarını çatmış, dik dik bana bakıyordu. Sordum:

-Bu evi yeni mi yaptınız?...Genç kadın beni tepeden turnağa kadar bir defa daha süzdü sonra kapıyı hışımla suratıma kapıyarak içeriye seslendi:

- Hu Ahmed amca, bak taharri gelmiş, bir şeyler soruyor...

Bir müddet sonra kapı tekrar açıldı, kadını Ahmed amca dediği adam eşikte belirdi.

-Taharri değilim, dedim. Gazeteciyim. Sizin gecekondu mahallesine misafir geldim, görüşebilir miyiz?..

Seyyar inşaat ustalığı yaptığını iki oğlu ve dört torunile bu gecekonduya sığındığını söyleyen Ahmed amca, konuşkan, hoş bir ihtiyardı. Bakın neler söylüyor:

-Sanki bu tahta parçasından ibaret çatıaltı bir metadır. İçeriye girde, vaziyeti gör oğlum. Allah seni inandırсын ki 8 nüfus toprağın üstünde yatıyoruz. Ne yapalım serde fıkaraklık var. Yaşım altmış, eskisi gibi çalışmıyorum, oğlumun biri asker, öteki de şimdilik boşta. Bu yaştan sonra 8 nüfusa bakmak kolay mı? Hal böyle iken ikide bir kapımızı çalıyor “pılıyı pırtıyı toplayın, burasını yıkacağız...” diyorlar. Vaziyet düzgün olsa, Allahın kuş uçmaz, kervan geçmez tepesinde işimiz ne bizim?..

-Ahmed ustanın “gecekondusu” pek çerden çöpten bir şeydi. Çatısı mukavva ile kapanmış, şurasına burasına paslı tenekeler eklenmişti. Sordum:

Kaçta çıktı Ahmed usta?

Ahmed usta şöyle bir zihnini yoklayıp parmaklarile bir takım hesaplar aydıttıktan sonra:

-80 kağıd dedi. Fakat işçiliği bana aittir.

-Evvelce nerede oturuyordun?

-Yedikulede Dikici sokağında 8 numaralı evin üç odasında... kirası 12 lira idi. Fakat ev sahibi arttırdıkça artırdı, nihayet 35 liraya çıktı. Bu parayı veremedim, evden çıktım...

-Bu mukavva çatından yağmur geçmiyor mu?

- Geçmez olur mu hiç? Geçen yağmurlarda çoluk çocuk bir güzel ıslandık. Fakat buna da şükür, ya sokak ortasında kalanlar ne yapsın?...vaziyet belli olsa, çatıyı daha muhkem bir hale getireceğim.

Ahmed ustaya veda edip, gecekonducular arasında dolaşmağa başladım. Beşer, onar metre ara ile inşa olunan bu evlerin çoğu Ahmed ustaninkine benziyorlardı. Onlarda gaz ve şeker sandıklarından inşa edilmişlerdi. Ben gecekondu evler mahallesinde dolaşırken: polis ve jandarma devriyelerinin bilhassa keser ve çekiç sesi gelen evlerin kapısını çalıp:

-İnşaat yasak!..diye ihtarda bulunduklarını görüyordum.

Ahmed usta, kısa bir zamanda “gecekondu evler” sakinlerine, mahallelerine bir gazetecinin geldiğini yaymış olacak ki bir müddet sonra etrafım çeşid çeşid insanla sarıldı. Bakırköy bez fabrikasında dokuma ustası ve isminin Kani Arman olduğunu söyleyen bir vatandaş:

-Buyrun dedi. Hep beraber bizim eve gidelim, orada konuşalım..

-Kani ustanın evi oldukça geniş ve diğerlerine nazaran daha konforlu (!) idi. Hiç değilse çatısına mukavva kaplanmamış, zifli ambalaj kağıdı örtülmüştü. Sonra binasının kaplamaları limon ve portakal sandığından değil, Amerikadan gelen kamyonların ambalaj sandığından imal olunmuştu. Kani usta burada en gösterişli binaya sahip olduğu için olacak, herhalde herkesten hürmet ve itibar görüyordu. Nitekim bütün buradaki “gecekondu evler” sakinleri benimle konuşmak salahiyetini ona verdiler ve:

- Kani usta size anlatsın... dediler. Kani Arman anlatmağa başladı:

kiraların artmasıyla çaresiz kalan kişilerin özellikle devlet kurumlarına ait araziler üzerinde kendilerini “sokak ortasında bırakmayacak” bir ev yaptıkları, ekonomik nedenlerden dolayı çaresiz oldukları anlatılmakta ve imkânsızlıklar içinde üretilen gecekonduların mahallelerinin durumu ortaya konulmaktadır. Ayrıca burayı Meclis Başkanı ziyaret etmiş ve Belediye tarafından yapılacak yıkım engellenmiştir. Çok partili hayatın ilk evrelerinde siyasi popülizmin sergilenme biçimi, şehirdeki planlı imar faaliyetlerini ve planlı şehircilik ilkelerinin toplum tarafından benimsenmesini ortadan kaldırmaktadır. Devletle bu durumun normalleştirilmesi için girilen ilişki, Kani Armağan adlı gecekonducunun ifadelerinde, bilinçli yapılan işgalin mantığını ortaya koymaktadır: Şahıs arazisi değil devlet arazisi tercih edilmiş, bahçe ve yollar bırakılmış ve ekip halinde bir yapılaşma gerçekleştirilmiştir.

Ferdi Öner’in ikinci yazısı ise, “Gecekonduların Evleri de Karaborsaya Düştü” başlığını taşımaktadır.¹⁷³⁸ Bu ikinci makale, gecekonduların kendilerini nasıl

- Bakırköyünde, Osmaniye Fildamı sokağında 36 numaralı evde otuyordum. Kiram 15 lira idi. Fakat zaman geçtikçe ev sahibi zam yapıyordu. Nihayet icar bedeli 35 liraya kadar çıktı. Ayda 130 lir kazancım vardı. Beş nüfusa bakan bir insan için bu para ile 35 lira kira ödeme zordu. Fakat ne yapalım namus belası veriyorduk bu parayı... Lakin bundan dört ay evvel oturduğumuz ev bir başkasına satıldı. Yeni ev sahibi “buraya ben geleceğim, evden çıkın!” diye dayattı. İki ay ev aramaktan tabanlarımın altı patladı. Ev vardı. Fakat iki odaya 70 lira istiyorlardı sonra 4 tane ufak çocuğum olduğu için hiç bir ev sahibi bu işe yanaşmak istemiyordu. Ev sahibinin verdiği son mühlet bitmek üzere idi. Bir gün Balıklı hastanesinin önünden geçerken o civara birkaç barakanın kurulduğunu gördüm. Sordum:

- “Gecekondular ev” bunlar... cevabını aldım. Çoluk çocuk sokak ortasında kalmaktansa böyle bir çatı altı da ben yaparım, dedim. Baktım, gecekondular bu arazide de tektük göründü. O zaman bu kararımı tatbik mevkiine koymak arzusu uyandı içimde... eskiden jandarma çavuşluğu ettiğim için az çok kanun ve nizamdan anlarım. Her şeyden evvel konduracağım evin eşhasa aid bir araziye isabet etmemesi lazımdı. Bu civarın eski ve yaşlı adamlarına sordum ve öğrendim ki, bu arazi evkafa aiddir ve bir milletvekili tarafından icar edilmiştir. Nihayet kendi kendime düşündüm:

- Bir milletvekili bu kadar vatandaşı çoluğile, çocuğile sokak ortasına atacak değil ya...” böylece konduracağım evin yerini tayin ettikten sonra fabrikadaki arkadaşlarla bir işişarede bulunduk. Onlar da evsizlikten şikayetçi idiler. Bu arkadaşlar da aynı yere birer çatı kuracaklardı. Bir gün gelip kendimize münasip birer yer beğendik. Hatta evlerimizin bahçe ve yollarını dahi göz kararıle ayırdık, fakir kimseler olduğumuz için binayı ucuza maletmeğe mecburduk ve bu sebeble sağdan soldan ucuz malzeme tedarikine koyulduk. İmduadımıza Amerikadan gelen kamyon ambalaj sandıkları yetiştı ve bunlardan alacağımız 4 kanadla bir oda yapabileceğimizi tesbit ettik. Fakat her şeyden önce bir çatı kurmamız lazımdı. Çünkü bekçiler ve jandarmalar “gecekonduların” üreyip türemesine mani olmak için devriye geziyor, etrafı kontrol ediyorlardı.

“Gecekonduların” evlerin sakinleri daha enteresan şeyler anlatıyorlar. Bunları başka bir yazıda belirteceğim.”

¹⁷³⁸ “Gecekonduların Evleri de Karaborsaya Düştü”, *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1947, Sayı: 8239. Makalenin tam metni şu şekildedir: “Gecekonduların evlerinin sakinlerinden dokumacı ustası Kani Armağan, bir gecenin içinde “gecekonduların evini” bu araziye nasıl kondurduğunu şöyle anlattı:

-“Gecekonduların evlerin” üreyip, türememeleri için çok sıkı tertibat alınmıştı. Bekçiler; jandarmalar; bu sıralarda; değil çivi çaktırmak, kuş uçurmuyorlardı. Halbuki elimizi çabuk tutmamız; birkaç saat içinde müstakbel evimizin dört direğiyle çatısını tamamlamamız lazım geliyordu. Çatı kurulduktan sonra mesele yoktu.

Harekete geçmek için mehtablı bir geceyi seçtim. Kaşla göz arasında yapılması gereken bu inşaatı ancak ayışığının yardımıyla meydana getirmek kabil olacaktı. Gecekonduma mesned olan direklerle çatıyı teşkil eden ambalaj sandıklarını gündüzden getirip o civardaki bir hendeğin içine sakladım. Aşağı yukarı bu basit malzeme için 200, 300 lira para harcamış ve bu yüzden borca girmiştim. Muvaffak olamaz, yakalanırsam diye ödüm patlıyordu. O gün hava karardıktan sonra çoluk çocuk faaliyete geçtik. İşçi arkadaşlardan bir kaç da devriyelerin gelip gelmediklerini kontrol etmek maksadile gözcülük vazifesini üzerilerine aldılar. Aramızdaki parola mucibince şayed bekçilerden, jandarmalardan bizim tarafa doğru geldikleri görülürse:

-Karakolda ayna var!

Şarkısını yüksek sesle söyleyip bizi ikaz edeceklerdi. Durum, zannolunduğu kadar basit değildi. Yaşım 45 tir. Hayatta bir çok acı ve tatlı hadiselerle karşılaştım. Fakat o geceki kadar heyecan duyduğum bir vak’ayı

hatırlamıyorum. Şansımız varmış, birkaç saat içinde hiçbir sorgu ve suale, en küçük bir engelle maruz kalmadan şu gördüğünüz binayı buraya kondurmuşlardık. Aynı gece uğurlu bir gecedir. Şimdi burada gördüğünüz arkadaşlardan Abdi Dikbaş, Süleyman Sezgin, Hasan Özlü, İsmail Aynaşık, Hüseyin Çaybak, Ali Kiremidci de o gece evlerini kondukdular.

Bu sırada Kani usta ile konuştuğumuz odaya “gecekondu evler” mahallesi sakinlerinden kadın, erkek kalabalık bir grup daha girdi. Kani usta bu vatandaşları tanıtıyor:

-Lütfi Yengül, bir fabrikada marangozdur; beş çocuk babasıdır. Vahid Kule, ameledi ve sekiz nüfuslu bir ailenin reisidir. Aziz Göktepe; bez fabrikasında dokumacıdır, beş nüfusa bakar. Selim Akarçay, o da bizim fabrikada işçidir ve dört nüfusludur. Hasan Bahçetepe, Bayezid Taşkoparan, Veysel Erişir, Ahmed Karaca, Ahmed Beşiktepe, Hüsnü Abacı, Ahsan Boyar, İsmail Kayahan da az yevmiyeli ve çok nüfuslu işçiler ve aileleri...

Bu tanışma ve tanıştırma işi bittikten sonra Kani usta ilave ediyor:

-Görüyorsunuz ya, evlerimiz çerden çöpten şeyler amma bizler bir çoklarımızın sandıkları gibi tufeyli ve göçebe insanlar değilizdir. Ne yapalım, iki el bir baş içindir deyip kafalarımızı iyi kötü bir çatı altına soktuk. Fakat bizi bir türlü rahat bırakıyorlar.

-Ne yapıyorlar, Kani usta?

-Dört, beş gün evvel polis ve jandarma vasıtasile bize birer ihbarname dağıttılar. Üç gün içinde gecekondularımızı tahliye etmezsek yıkacaklarmış. Sanki biz buralara keyif için, sayfiye hayatı geçirmeğe gelmişiz. Hiç kimse gelip de bir defa halimizi sormadı. Allah Meclis Başkanı Karabekir Paşadan razı olsun. Evvelki gün buraya geldi de, yüreklerimize su serpti bizim...

-Demek şimdi rahatsızsınız?

-Gene rahat değiliz. Polisler, Jandarmalar saatte bir kapılarımızı çalıyor “gene çiv mi çakıyorsunuz, yasaktır” diyorlar. Halbuki yağmurlar başlamadan; kış gelmeden evlerimizin daha muhafazalı bir hale getirilmeleri lazımdır. Geçenki yağmurlarda zorluk çektik. Baksanıza toprak üstünde oturuyoruz. Hiç olmazsa zemini tahta ile odanın duvarlarını kerpiçe sıvamamız icab etmez mi? Bizim gibi ihtiyaç sahibi meteliksizlikten bu işlere başvurular rahat bıraksalar da karaborsacılarla meşgul olsalar...

-Hangi karaborsacılarla?

-İlahi bayım, bu zamanda hangi işte açığözlülere rastlanmaz ki? Bizim gecekondularda da karaborsacılık aldı yürüdü. Ben gözümle görmedim amma, bir aydır sağdan, soldan işitiyorum. Bazı açığözlüler, şuraya buraya “gecekondu” kondurup tahliye zorile veya herhangi bir sebeble yersiz kalanlara yüksek fiatlarla bu evleri okutuyorlarmış. Mesela 300 kağıda çıkan gecekondu, karaborsada 850 ile 1500 lira arasında imiş. Öyle ya bir eve, 1000 lira hava parası vermektense bir gecekonduya sahip olmak daha hayırlı değil midir? Sonra karaborsacılık sade gecekondularda değildir. Malzeme fiatları da dört, beş misli artmıştır. Gecekondu fazlaştığı ve rağbet gördüğü için eskiden 250 kuruşa alınan bir limon sandığı veya gaz sandığı, şimdi 700 kuruştur. Çivi, kontrplak, mukavva fiatları da alabildiklerine yükselmişlerdir. Bir de şu nokta var ki Bakırköyde; Yeşilköyde birkaç evi ve köşkü olan bir takım kimselerin de fırsattan istifade ederek “gecekondu ev” yaptırdıkları ve bunları da kiraya verdikleri söylenmektedir. Haydi bizler fakir kimseleriz, başımız dara geldiği için bu işi yapıyoruz. Fakat bu açığözlülere ne oluyor?

Dokumacı ustası, esefle başını iki yanına sallayarak ilave ediyor:

-Ne ayıb şey değil mi?

Doğrusunu isterseniz, elini atmadığı yer kalmıyan karaborsanın şimdi de “gecekondu”lara musallat oluşu, bazı mülk sahiplerinin sırf para kazanmak ihtirasile fakir fukara istismara kalkışları beni hem üzmüş, hem de hayrete düşürmüştü. Odada bulunanlar da bu hayretimin farkına varmışlardır. Hep birden teyid ettiler:

-Ustanın dedikleri doğrudur. Araştırılıp soruşturulursa bütün bunlar meydana çıkar...

Gecekondu mahallesinin sakinlerine kendi kendilerine yarattıkları bu alemde günlerini ve gecelerini nasıl geçirdiklerini sordum. Dokumacı Kani usta, bu sualimi şöyle cevaplandırıyor:

-Ortalama bir hesaba buradaki evlerde 1500 kişi oturuyor. Oldukça büyük bir mahalle burası. Fakat kaçmaktan kovalamağa vakit bulamıyoruz ki. H bu gün yıkacaklar, ha yarın bizi kapı dışarı edecekler endişesile sonsuz bir huzursuzluk içindeyiz sonra bütün arzumuz, kış gelmeden; yağmurlar, soğuklar başlamadan evlerimizi muhafazalı bir hale getirmektir. Çoğu evler kuru toprağın üzerinde oturtulmuşlardır. Ufak tefek tamirata müsaade etseler de şu kondularımızı bir hale yola koysak, kışta kıyamette barınma imkanlarını bulsak. En mühim meselelerden biri de su işidir. Burada su sıkıntısı çekiyoruz. Sakalar da fırsattan istifade ederek buraya getirdikleri beher teneke su için 25 kuruş istiyorlar. Buradaki hayatımız şimdilik bir göçebe hayatıdır. Bu konduları yapmak için bir çok fedakarlıklara katlandık. Eşyalarımızı, mutfak takımlarına varıncaya kadar satanlarımız pek çoktur. Bunları yeniden tedarik etmek mesele. Bazı hususi fabrikalarda çalışan arkadaşlarımıza mensub oldukları müesseseler para ve malzeme yardımında bulunmuşlardır. Fakat resmi müesseselerde çalışanlara:

-Bizim gecekondulara verecek paramız, edecek yardımımız yoktur, denilmiştir. Halbuki bizim buradaki hayatımız doğrudan doğruya bir zaruretin ifadesidir. İyi kötü başımızı sokacak bir çataltı bulmuştuk, kendimize göre medeni bir hayat yaşıyorduk. Fakat şimdi bütün bunlardan mahrumuz. Çocuklarımız mumla derslerine çalışırken bizler de kuru toprağı üstünde günlük yorgunluğumuzu gideriyoruz. İşte bizim hayatımız bu...

Benim Kazlıçeşmedeki “gecekondu evler” mahallesinde edindiğim kanaat, kimse gocunup gücenmesin amma buradaki vatandaşların lehinedir. Yukarıya dalarını sıraladığım insanların çoğu en az beş nüfusa bakan aile reisleri idi. Hepsinin derdi bir noktada toplanıyor: başlarını sokacak bir kira evi, hatta bir tek oda dahi bulamamışlar, çocuk çocuk sokak ortasında kalmaktansa bu araziye şu derme, çatma evleri kondukdular. Yapılacak ilk iş, “gecekondu evler” mahallelerinde esaslı bir kontrol yaparak mesken darlığından, kira pahalılığından, sokak ortasında kalmak tehlikesinden bunalan hakiki ihtiyaç sahipleriyle, bu fırsattan faydalandığı

meşrulaştırdıklarını ortaya koymaktadır. Gecekonducular, “fırsatçılık ve karaborsacılık” yapan gecekonduculardan şikayetle kendi durumlarının meşruiyetini ifade etmektedir: Ekonomik durumları kötüdür, yaşam şartları kötüdür, hepsi meslek sahibi işçidir, çok fazla nüfusa bakmaktadırlar, başka çareleri yoktur, bu durumda bu bölgede kalmak ve evlerini sağlamlaştırarak gelen kış şartlarında daha sağlıklı evlerde oturma haklarını almak istemektedirler.

Gecekondu meselesinin bir “fırsattan istifade” şehircilik olduğu ve oldubittilerle bu durumun meşrulaştırıldığı görülmektedir. Kırdar bu hususta, Ankara’da Başbakan ve yetkililerle görüşmüştür. Sonuç fiili durumun istemeyerekte olsa kabul edilmesidir: “...Kuvvetle söylendiğine göre, Maliye ve Vakıflara ait yerlere gecekondu evleri yapılabilecektir. Yalnız yapılacak binaların ötekilere nispeten daha muntazam olması lazım gelmektedir. Bilhassa sıhhi bakımdan hiç noksanlık olmaması ön planda olacaktır.”¹⁷³⁹ Haberin veriliş biçimi, tüm kamunun tüm kurumsal itirazlarına rağmen “fırsattan istifade” şehirciliğin önünü açmaktadır.

Gecekondu meselesi İstanbul Şehir Meclisi’nde de tartışılmaktadır. İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu üyesi Feridun Dirimtekin gecekondu meselesi hakkında başkanlık makamının cevaplanması için şu soruları yöneltmiştir: “Şehrin muhtelif yerlerinde ve bilhassa Kazlıçeşme, Beykoz, Mecidiyeköyü, Edirnekapı civarlarında kütle halinde inşa edilmekte bulunan gece kondu evlerinin inşası için belediyeden müsaade alınıp alınmadığının, ruhsatsız inşa edilmiş iseler bu hususta şehrin imarı ve sıhhati bakımından mevzu kanuni hüküm ve müeyyidelerin tatbik edilip edilmediğinin ve badehu bu gibi imar planlarına ve belediye nizamlarına aykırı parazit inşaatın önüne geçmek için ne düşünüldüğü ve muhtaç olan vatandaşlara mesken temini hususunda ne gibi tasavvurlar bulunduğu belirtilmesi...”¹⁷⁴⁰ Dirimtekin’in bu soruları, bu dönem değerlendirildiğinde, aslında muhalif bir duruşu sergilemektedir. Ancak bu dönemde, üstü örtülü bir muhalefette bu tür cevapsız sorularla yapılabilmektedir. Gecekondu evlere ilişkin müsaade alınmadığı herkes tarafından bilinmektedir, bu binalara mevcut kanun ve teknik personelle müdahale edilememektedir. Belediyenin bu inşaatı önleme gibi bir gayreti vardır, bunun için

söylenen menfaat düşünlerini ayırd etmek, sonra da zaruret sevkile ev konduranları elden geldiği kadar himaye edip, berikilerin faaliyetlerine meydan vermemektir.

Bu şehirde mesken darlığı, kira pahalılığı artık kimsenin inkar edemeyeceği bir hakikattir. Bu takdirde zaruret sevkile, kırdar, bayırdar tünemeyi göze alan vatandaşları koruyup kollamamız hepimiz için bir vazifedir.”

¹⁷³⁹ “Şehir Meclisine Gecekondu Evleri İçin Bir Tahrir Verildi”, *Vatan*, 9 Ekim 1947, Sayı: 2288.

¹⁷⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 15 Ekim 1947, İndeks: 2071663, Cilt No: 17, Karar No: 237.

Belediye konut üretimine de el atmıştır, ancak yaklaşımlar sorunu çözmemektedir. Dirimtekin, bu mesele üzerinden Başkanlık makamını yani Kırdar'ı hedef almaktadır. Cevabı olmayan, mesken kıtlığının bir buhran olarak tanımlandığı dönemde, çözümü de olmayan bu sorularla Dirimtekin, yalnızca kayıtlara geçen bir itirazda bulunmuş olmaktadır. Şehir Meclisi'ndeki itiraz, uygulamayı etkilememektedir. Bu durum, İstanbul'un yerel meclis yapılanmasında üyelerin etkiliklerini ortaya koymaktadır.

Şehir Meclisi'ne gecekondularla ilgili bir takrir verilmiş, bu takrir Kırdar tarafından, "İngiltere'de bulunuşum esnasında başlayan bu kabil inşaat"¹⁷⁴¹ ifadeleriyle cevaplandırılmaya başlamıştır. Kırdar kendisinin yurtdışına olması dolayısıyla, şehrin çarpık yapılaşması karşısında sorumluluğu bürokratlarına atmış bulunmaktadır. Eğer bu çarpık yapılaşma yalnızca Kırdar'ın yurtdışında olması sürecinde doğmuş ise, bu duruma göz yuman bürokratların sorumlulukların ne olacaktır? Gecekondu gibi toplumsal bir patlamanın şehre yansımaları, iktisadi etmenlerin sonucu ortaya çıkan sosyal bir hadisedir. Burada Belediye Başkanının yurtdışında olması gibi bireysel bir nedenle gecekondu hadisesini açıklaması kamu kaynak ve imkânlarının kullanımı açısından sorgulanmamaktadır. Ayrıca, Belediye ve Valilik gibi kurumlar, üst yöneticileri bulunmadığında çalışmıyorsa bu organizasyonların kurumsallaşması da sorgulanmalıdır. Bunlara ilave olarak, İstanbul Vali ve Belediye Başkanı olan Kırdar, şehirde yıllardır sürdürülen planlama ve imar faaliyetlerinin bu şekilde sekteye uğratılması karşısında sorumluluk taşımamaktadır. Bu da dönemin İstanbul CHP yönetici elitinin sorunlar karşısındaki tavrını ortaya koymaktadır.

Mesken buhranı ve gecekondu sorunu toplumun tüm kesimlerinin bu sorunla ilgilenmesine neden olmaktadır. Çünkü tüm İstanbullular imar faaliyetinin bu boyutu ile yüzleşmek zorundadır. Suut Kemal Yetkin, bu sorunun çözümünün öncelikle halka alt yapısı hazır ucuz arsa verilmesi ile mümkün olduğunu belirtmektedir. Ayrıca halka, evini nasıl yapıyorsa yapsın, çok da fazla karşılaşılması gerektiğini dile getirmektedir. Sonuçta belediye planları bitirememiştir, yeni arsaları imara açamamıştır, vatandaş da bu durum karşısında devlet arazisinde kendi çözümünü uygulamaktadır. Yetkin devletin fabrika açarken yanına işçi evleri yapması gerektiğinin de altını çizmektedir.¹⁷⁴²

¹⁷⁴¹ "Gecekondular Hakkında Valinin Cevabı", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1947, Sayı: 8332.

¹⁷⁴² "Kurultay Günlerinde Mesken Politikamız", *Ulus*, 22 Kasım 1947.

İdari otorite gecekonduların yaygınlaşmasından rahatsızdır,¹⁷⁴³ ancak bazı bölgelerde yıkımlar devam ederken İstanbul'un diğer bazı semtlerinde gecekondular faaliyetleri devam etmektedir.¹⁷⁴⁴ Devlet-vatandaş mücadelesinde gazetecilerin yaklaşımları arasında tek bir ses yoktur, farklı yaklaşımlar ortaya çıkmaya başlamıştır. *Ulus* gazetesinden bir muhabir, bazı gazetecilerin, gecekondular meselesinde halkı yanlış yönlendirdiğini belirtirken, bu gecekondulaşmada devlet ve vatandaş arazilerinin işgal edildiğini, "Türkiye'de hakim olan rejim ve ideoloji herkesin malına mülküne saygı göstermek esası üzerine kuruludur" ilkesinden hareketle gecekondular sorununun bir mülkiyet işgali ve rejim meselesi olduğunu vurgulamaktadır.¹⁷⁴⁵ Bu yaklaşım gecekondular meselesini, bir rejim meselesi olarak ele almaktadır. Eğer toplumda mülkiyet hakkına riayet edilmiyorsa; bu durum, bireysel trajedilerin meşrulaştırılması üzerinden değil, hukuk düzleminde ele alınmalıdır. Ancak bu yaklaşım fiili duruma bir çözüm önermemekte, devletin şehir bu hale gelmeden evvel alması gereken tedbirleri almadığı hususunu göz ardı etmektedir. Sorun yalnızca, hukuki çerçeveden analizlerle çözümlenmemektedir.

Gecekondular tartışmaları sürerken bu durumun ülke genelinde yaygın olduğu ortaya çıkmaktadır. Yalnız Ankara'da kırk bin gecekondular yapılmıştır.¹⁷⁴⁶ Belediye ve Vilayet yetkilileri çözümü Hazine ve Evkaf'a ait arazileri fakir vatandaşlara ucuza vermek ve yeni gecekondular yapımını önlemek olarak belirlemişler ve tedbir almak için toplantı yapmışlardır.¹⁷⁴⁷ Gecekondular sorunun çözümü, fiili durumun meşrulaştırılması yoluyla olacaktır. Kurumların verdikleri mesaj bu anlama gelmektedir.

Gecekondular sorunu şehrin, sağlık ve estetiğini de tehdit etmektedir. Bu durum karşısında Metin Toker, Şişli'de ortaya çıkan gecekondular mahallesinin durumunu "insana dehşet ve tiksinti veren bir mahallede karşılaşılan manzaralar" şeklinde başlayarak anlatmaktadır. Bu makalede Toker, gecekondular meselesinin bir sosyal zaruret olmaktan çıktığını bir rant kapısına dönüştüğünü, İstanbul içerisinden örnekler vererek açıklamaktadır.¹⁷⁴⁸

¹⁷⁴³ "Gecekonduların Yıkıtılması İsteniyor –Kaymakamlar, şehrin sıhhati namına gösterilen müsamahaya bir son verilmesini istediler-", *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1948, Sayı: 8628.

¹⁷⁴⁴ "Şehirde Gecekondular Davası –Bazı semtlerde gecekondular yıkıtılırken, birçok yerlerde de yeni inşaat devam ediyor-", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1948, Sayı: 8629.

¹⁷⁴⁵ "Gecekondular Evleri", *Ulus*, 22 Ağustos 1948.

¹⁷⁴⁶ "Gecekondular Davası Bütün Memlekete Yayıldı –Yalnız Ankarada 40.000 gecekondular yapıldığı anlaşıldı, meselenin bir hükümet meselesi olarak belirdiği görülüyor-", *Cumhuriyet*, 24 Ağustos 1948, Sayı: 8633.

¹⁷⁴⁷ "İstanbul'da Yeni Yapılan Gecekondular Yıkıtılacak –Fakir Halka dağıtılacak arsalar meselesiyle meşgul olacak bir komisyon kuruldu-", *Ulus*, 29 Ağustos 1948, Sayı: 9745.

¹⁷⁴⁸ "İstanbulun Mutena Bir Semtinin Perde Arkası", *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1948, Sayı: 8669.

İstanbul’da bazı semtlerde gecekondu yıkımları yapılmaktadır. Mecidiyeköyü’ndeki tramvay deposu arkasındaki evler; kaymakam kararıyla yıktırılmaya başlanmış, bu çalışmayı yürüten mühendis ve işçiler öğleye kadar yıkım işini devam ettirmişler, öğleden sonra bu işe devam etmemişlerdir. Bu durumda haber yapılırken yıkım işine ara verilmesini *Cumhuriyet* gazetesi muhabiri şöyle yorumlamaktadır: “... Böylece öğleye kadar yıkılabilenler yıkılmış, diğerleri kalmıştır. Bu suretle diğerlerinin yıkılmasından vazgeçilmiş olması, emri veren makamın bu hareketinin kanunsuz olduğunu anladığını meydana koymuştur.”¹⁷⁴⁹ Bu yorum aslında, gecekondu inşa edenlerin sosyal zaruretlerini vurgularken, yıkım yapanları kanunsuz bir iş yapıyormuş gibi göstermektedir. Aslında siyasi popülizmin basında yer alış biçimi sekteye uğratmaktadır.

Kırdar ve ekibi mesken buhranı ve gecekondu sorununun çözümünü ucuz ev yaptırmakta aramaktadırlar. Ancak, yapılan ucuz evlerden Silivrikapı’da inşa edilenlerin en ucuzu 7500 lira olup, fakir halkın bu evi alma ihtimali de yoktur.¹⁷⁵⁰

Gecekondu artık meşruiyetini ispat etmesi gereken bir mevzu olarak kurumlar ve halkın gündeminde yer almamaktadır. Bundan böyle gece kondu yıkılması düşünülen değil, çözülmesi gereken bir mesele halini almıştır. Belediye bununla ilgili bir proje hazırlamıştır. Projeye göre, İstanbul’un on yedi bölgesinde bulunan Hazinesden Belediyeye devredilen araziler, vakıf ve şahıs malına inşaat yapmış gecekonduculara devredilecektir. Gecekondulardan belediyenin kabul etmediği tipteki evlerde yıktırılarak, yenilenecektir.¹⁷⁵¹ Kamu otoritesi; gecekondu yıkmayı beceremeyince, ıslah edilerek dönüştürmeye çalışmaktadır.

Kanun tasarıları ve projeler tartışılmaya devam ederken, İstanbul’da bir taraftan gecekondu inşaatı sürmekte; diğer taraftan Belediye de yıkım yapmaktadır. Kazlıçeşme’de on iki gecekondu yıkılmıştır.¹⁷⁵² Gecekondu yıkımına halk direnmektedir ve yetkili makamlara şikayete gitmektedir. Kazlıçeşme’de şahısa ait arazideki, şahsın şikayeti üzerine yıkım yapılırken arbede yaşanmış ve bir vatandaş yaralanmıştır.¹⁷⁵³ İstanbul genelinde 11 Haziran 1949 tarihinden itibaren yapılan üç yüz

¹⁷⁴⁹ “Yıkıtılan Evler –Mecidiyeköyündeki Evlerin Yıkıtılması Durduruldu-”, *Vatan*, 3 Kasım 1948, Sayı: 2673.

¹⁷⁵⁰ “Gecekondular Meselesini Halletmek İçin”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1948, Sayı: 8701.

¹⁷⁵¹ “Vakıflara Ait Arazilardaki Gecekondular Yıkılacak”, *Vatan*, 31 Mayıs 1949, Sayı: 2882.

¹⁷⁵² “Kazlıçeşmede Dün 12 Gecekondu Yıkıldı”, *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1949, Sayı: 9041.

¹⁷⁵³ “Gecekonduların Yıkılması İş Dün Durduruldu –Yıkıcılarla gecekondu sakinleri arasında şiddetli kavgalar oldu, bu arada bir kişi ağır yaralandı-”, *Cumhuriyet*, 15 Ekim 1949, Sayı: 9042.

gecekonduyunun durumunu Belediye Daimi Encümeni görüşecektir.¹⁷⁵⁴ İstanbul'da gecekondu yıkımları da gündeme gelmeye başlamıştır. Gecekonduların yaygınlaşması hızında olmasa bile, Belediye kendi otoritesini de gösterecek şekilde yıkımlar yapmaktadır.

Kırdar'ın İstanbul'u yönettiği son beş yıl, II. Dünya Savaşı sonrası ülkenin çok partili hayata geçtiği, İstanbul'da mesken buhranın ortaya çıktığı bir dönemdir. Bu döneme, İstanbul hem plan hem alt yapı hem de konut sayısı olarak hazır değildir. Kamu otoritesinin bu süreci yönetememesi, halkın kendi çözümünü üretmesine imkân tanımış ve gecekondulaşma İstanbul'da başlamıştır. Kırdar, gecekonduları meşru görmemekte ve ortadan kaldırmak istemektedir. Ancak ülkenin içinde bulunduğu siyasi atmosfer, Kırdar'ın bu beklentileri ile örtüşmemektedir. Fıllı durum meşrulaşmış, kamu otoritesi şehri yönetemediğinden; şehir, fiili durum tarafından yönetilir hale gelmiştir.

6.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ KÖYDEN ŞEHRE GÖÇ VE KONUT KİTLİĞİ (1949-1957)

Savaş sonrası İstanbul'un temel mesellerinden birisi olan mesken buhranı için hükümet ve belediye düzeyinde bazı düzenlemeler icra edilmiştir. İstanbul halkı için birincil sorun olan barınma işlerinin halli için atılan, ucuz ve bol inşaat malzemesi temini, ucuz veya ücretsiz arsa tahsisi, kamu eliyle konut inşası ve konut inşasındaki bürokratik sürecin kolaylaştırılması uygulamaları Kırdar döneminde başlatılmıştır. Gökay, bu uygulamaları devir alırken artan şehir nüfusu içinde farklı çözümler üretmeye çalışmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası, İstanbul'un aldığı göç artmaktadır. Ve bu nüfusun ihtiyaç duyduğu konutlar üretilemediğinden, gecekondulaşma normalleşmeye başlamıştır.

6.2.1. Köyden Şehre Göç ve Konut Sorunu: Mesken Buhranı

Mesken buhranın çözümü için belediye her türlü alternatifi değerlendirmektedir. Belediye, İstanbul'da takriben iki bin evin boş olduğunu tespit etmiş, bir koordinasyon kararı alınarak bu evlerin belediye tarafından kiraya verilmesi için çalışma yapmaktadır.¹⁷⁵⁵ Şehir Meclisi'nde İstanbul'da bulunan boş evlerin kiraya verilebilmesi için bir "Mesken Ofisi" kurulması önerilmektedir.¹⁷⁵⁶ 1951 yılında, İstanbul'da on iki

¹⁷⁵⁴ "300 Gecekonduyunun Yıkılması İçin Müracaatlar", *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1949, Sayı: 9054.

¹⁷⁵⁵ "İstanbul'da 2 Bin Ev Boş Duruyor", *Ulus*, 10 Ocak 1950, No: 10248.

¹⁷⁵⁶ "Mesken Buhranı", *Cumhuriyet*, 14 Şubat 1950, Sayı: 9165.

bin adet boş evin bulunduğu dair bir haber gazetelerde yer almıştır.¹⁷⁵⁷ Bu tür rakamların kaynağı ve güvenilirliğine dair bilgi bulunmazken, bu haberlerle mesken buhranının temel sebebinin ev sahiplerinin oluşturduğu yüksek kira talebi olduğu imajı verilmektedir. İstanbul Kalkındırma Derneği'nin rutin bir toplantısında mesken meselesi gündeme gelmiş ve bir üye şehirde boş olarak tutulan yirmi bin evden bahsetmiştir. Başka bir üye de, "kiracılarla ev sahipleri arasında uzun zamandır devam eden sessiz bir harp vardır" diyerek bu yirmi bin rakamının mesnedinin olmadığını ifade etmiştir.¹⁷⁵⁸ Mesken meselesinde; rakamlar üzerinden sorun ele alınarak, çözüm için hedef belirleme süreci devam etmektedir. Mühassıslar, İstanbul'da mesken buhranını karşılamak için otuz beş bin eve ihtiyaç olduğunu belirtmiştir.¹⁷⁵⁹

İstanbul mesken buhranı tüm kişi ve kurumların gündem maddelerinin başında yer almaktadır. Gökay, göreve geldikten birkaç ay sonra, İstanbul'da mesken davasını görüşmek üzere üniversitelerden uzman hocalar ve Şehir Meclisi'nden mühendislerden oluşan akademik bir toplantı düzenlemiştir.¹⁷⁶⁰ Toplantıda, "İskan ve Normal İnşaat İşleri" hakkındaki 5228 numaralı kanun hakkında hükümete sunulacak tadilat teklifi değerlendirilmiştir. Bu kanunda görüşülen maddeler, şehir içindeki devlete ait arazilerin dağıtımı ve istimlake ilişkin düzenlemelerden oluşmaktadır. Mesken davasının halledilmesi için belediyenin elindeki arsaları satarak elde edeceği kaynakla gecekondularda oturanlar için ucuz evler yapmak hedeflenmektedir.¹⁷⁶¹ Bütçe meselesi halledilerek gecekondulu meselesi çözülecektir. Ancak yine kamunun kaynaklarıyla çarpık ve kaçak yapılaşmanın önüne geçilebileceği yaklaşımı gündeme getirilmiş olmaktadır.

Mesken meselesinin çözümsüzlüğü yöneticileri farklı arayışlara itmektedir. Teknik Üniversite'de belediye yetkililerin oluşturduğu komisyon son görüşmesini yapmış ve raporunu Şehir Meclisine sunacaktır. Bu toplantıda, "en ucuz malzemeyi ve en ucuz ev inşasını temin eden zata mükafat verileceği" de görüşülmüştür.¹⁷⁶² Buhran, o noktaya gelmiştir ki, artık toplumdaki farklı fikirlere de açılma ihtiyacı hissedilmektedir. Mesken davasının nasıl halledilebileceğine dair uzmanların yazıları da

¹⁷⁵⁷ "İstanbulda 12 Bin Boş Ev ve Apartıman Katı Var", *Cumhuriyet*, 5 Mart 1951, Sayı: 9549.

¹⁷⁵⁸ "İstanbul'da Ev Darlığı Var mı Yok Mu?", *Vatan*, 28 Ekim 1952, Sayı: 4113.

¹⁷⁵⁹ "Mesken Buhranını Karşılamak İçin Şehirde 35 Bin Eve Daha İhtiyaç Var", *Yeni İstanbul*, 31 Ağustos 1953, Sayı: 1356.

¹⁷⁶⁰ "İstanbul'da Mesken Davası", *Ulus*, 21 Ocak 1950, No: 10259.

¹⁷⁶¹ "İstanbul'un Mesken Davası Nasıl Halledilecek?", *Yeni İstanbul*, 21 Ocak 1950, Sayı: 52.; "İstanbulun Mesken İşleri İçin İlk Mühim Toplantı", *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1950, Sayı: 9141.

¹⁷⁶² "İstanbulun Mesken Meselesi", *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1950, Sayı: 9175.; Mesken İşleriyle Uğraşan Komisyon İşini Bitirdi", *Ulus*, 24 Şubat 1950, No: 10293.

dönemin matbuatında yansımaktadır.¹⁷⁶³ Mesken işini tetkik eden komisyon, son toplantısını da Şehir Meclisi'nde yaparak raporunu bazı tadillerle kabul ettirmiştir.¹⁷⁶⁴

Mesken buhranının çözümü için Profesör Nihad Reşad Belger, TBMM'ye yalnızca “az ve dar gelirli, ücretli insanlar”ın nasıl ev sahibi olabileceklerine yönelik bir tasarı sunmuştur.¹⁷⁶⁵ Gazetelerde bu tasarının mesken buhranını hangi adımlarla çözeceğine dair özetler yer almıştır.

Mesken meselesinin çözümü için yurtdışında yapılan uygulamalarda dönemin basınında yakından takip edilmektedir. İngiltere’de II. Dünya Savaşı sonrası, 106.000 ev inşa edilmiştir. Bu evlerin 222.330’unun malzemesi fabrikalarda seri üretimle sağlanmıştır. İngiliz hükümeti ucuz ev inşa malzemesi araştırmaları için akademik çalışmalara destek vererek, seri üretimin yolunu açmıştır.¹⁷⁶⁶ Enver Abiral’de mesken buhranı karşısında blok inşaat yapımını önermekte ve İsveç’ten¹⁷⁶⁷ örneklerle önerisini desteklemektedir.

İstanbul’da mesken meselesi dönemin basınında tartışılmaya devam ederken, Rebii Gorbon adlı yüksek mühendis, bu meselenin ele alınmasında yaşanan kavram karmaşasına dikkat çekmektedir. Meselenin sebepleri üzerinde duran Gorbon: “Netice olarak şurasını iddia edebiliriz ki, ihtiyacı esaslı bir şekilde tesbit ve şehrin müstakbel iskan mıntikasını tayin etmeden şehrin içinde ve kenarındaki arsalarla serpiştirilecek ufak evler inşa etmekle mesken buhranına çare bulunmuş olmaz”¹⁷⁶⁸ şeklindeki yorumuyla İstanbul’da mesken sorunun temelinde belediyenin yapamadığı planlama faaliyetlerinin olduğunu belirtir.

Mesken meselesine önerilen diğer bir çözümde yapı kooperatifleridir. Tek tek ev yapılması yerine kaynakları bir araya getirilerek masrafı düşük evlerin yapımı kooperatifler aracılığıyla desteklenmelidir.¹⁷⁶⁹ 1950 yılında *Üçüncü Türk Kooperatifçilik Kongresi* toplanmıştır. Kongrede, yurtdışından ucuz malzeme temini,

¹⁷⁶³ Asım Mutlu, “Mesken Davası –Şehirde, Küçük ve Ucuz Evler Nasıl Yapılabilir-”, *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1950, Sayı: 139.

¹⁷⁶⁴ “İstanbulun Mesken Meselesi”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1950, Sayı: 9239.

¹⁷⁶⁵ Necdet Evliyagil, “Mesken Davası ve Ucuz Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 3 Şubat 1951, Sayı: 9519.

¹⁷⁶⁶ Robert Townsend, “Yabancı Memleketlerde Mesken Davası Böyle Hallediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1950, Sayı: 156.

¹⁷⁶⁷ Enver Abiral, “Mesken Buhranı Karşısında Blok İnşaat Çaresi”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 9271.

¹⁷⁶⁸ Rebii Gorbon, “İstanbulda Mesken Buhranı”, *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1951, Sayı: 9579.

¹⁷⁶⁹ “Bugünkü Kongre Dolayısıyla Mesken Davamızda Yapı Kooperatifleri”, *Ulus*, 21 Aralık 1950, No: 10392.

kredi sağlama ve yapı işlerinin birlik oluşturarak kooperatifler aracılığıyla organize edilmesi ele alınmıştır.¹⁷⁷⁰

Mesken meselesi, 1950 seçimlerinden sonra *Cumhuriyet* gazetesinde başyazı olarak ele alınmıştır. Bu yazıda, “sabık iktidar”, Ankara’ya yaptırdığı meskenleri İstanbul’a yaptırmadığı için suçlanmaktadır. Halk için ucuz konut vadiyle Belediye ve Emlak Bankası tarafından inşa edilen evlerin ucuza mal olmadığı ve bu şartlar altında düşük gelirli kişilerin İstanbul’da mesken sahibi olamayacağı ifade edilmektedir. Başyazıda çözüm ucuz malzeme temini olarak gösterilmektedir.¹⁷⁷¹ Demokrat Parti dönemi Ankara-İstanbul çatışması, konut sorunu üzerinden açığa çıkmaktadır. Sabık iktidarın, İstanbul’u ihmal ettiği vurgulanarak konut sorunu konusundaki yeni yaklaşım ortaya konulmaktadır.

Mesken meselesi toplumun tüm kesimlerinin her gün yaşadığı sorun olarak gündemde kalmaya devam etmektedir. Bu konu, dönemin basınında oldukça farklı kesimlerin katılımıyla ele alınmaktadır.¹⁷⁷² Enis Tahsin Hil, İstanbul’da yangın yerleri boş dururken, şehrin her tarafındaki inşaat yapımını eleştirmekte ve insanların sayfiye yerlerine bina yapmak yerine kiraya vermek üzere boş arsalarla apartman yaptığından bahsetmektedir.¹⁷⁷³ Ampirik gözlemlerle bile İstanbul’un mesken meselesi değerlendirilmektedir. Tüm kesimler, eski şehirde yeni konular yapmayı önermekte, ancak bu öneriler karşılığını bulmamaktadır.

1953 yılına gelindiğinde, İstanbul’da yeni inşaat yapımlarının çoğaldığı ve yeni apartmanlar yapıldıkça kiralık levhalarının çoğaldığından bahsedilmeye başlanmıştır.¹⁷⁷⁴ Mesken meselesi tartışmalarında, 1955 yılında kiraların serbest bırakılması sonrası durumun ne olacağı meselesi ele alınmaktadır. Ayrıca yeni yapılan apartmanlar, inşa maliyetleri yüksek olduğu için yüksek kiralar isteyeceklerdir, bu durum az gelirli halkın mesken ihtiyacını çözemeyecektir.¹⁷⁷⁵ Gazetelere yansıyan bu düşünceler, farklı kesimlerin kaygılarını ortaya koymaktadır. Mesken meselesinde; kat mülkiyeti kanunun kabul edilmesi, yeni bir imkân doğurmuştur. Ancak küçük apartmanlar yapılarak bu sorun çözülemeyecektir. Bu sorunun çözümü için büyük çapta

¹⁷⁷⁰ “Kooperatifçilik Kongresi Çalışmaları”, *Ulus*, 26 Aralık 1950, No: 10397.

¹⁷⁷¹ “İstanbulun Ucuz Mesken Davası”, *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1950, Sayı: 9361.

¹⁷⁷² M. Mermi, “İstanbul’un Mesken Derdi”, *Yeni İstanbul*, 11 Şubat 1952, Sayı: 799.;

¹⁷⁷³ “Enis Tahsin Hil, “İnşaat Bolluğu ve Yangın Yerleri”, *Vatan*, 20 Haziran 1952, Sayı: 3988.

¹⁷⁷⁴ “Yeni Apartmanlar Yapıldıkça “Kiralık” Levhaları Çoğalıyor”, *Yeni İstanbul*, 26 Ağustos 1953, Sayı: 1351.

¹⁷⁷⁵ “İstanbul Belediyesi Mesken Buhranını Bir An Evvel Halletmelidir”, *Vatan*, 15 Şubat 1954, Sayı: 4583.

apartmanlar inşa edilmelidir.¹⁷⁷⁶ Blok apartman yapma fikri, i mesken buhranını çözecek tekliflerden birisidir. Ancak, arazinin topografik yapısı ve mülkiyetler düşünülmeden yapılacak blok apartmanlar sağlıklı bir şehirleşmeye de neden olmaktadır. Bu seferde, güneş ve havadan mahrum blok apartmanlar oluşmaya başlamıştır. Bu durum dönemin gazetelerinde eleştirilmektedir.¹⁷⁷⁷ Mesken sorunun çözümü için şehrin yayılması ve farklı alanlarda genişlemesi, bu seferde su, kanalizasyon, yol gibi şehircilik hizmetlerinin yetersiz kalmasına ve aksamasına neden olmaktadır.¹⁷⁷⁸

Mesken buhranının çözümünde yabancı firmalarda iş almak istemektedirler. İstanbul Belediyesi'ne bir İtalyan bir de Fransız firma başvurarak kredi ile inşaat yapmayı teklif etmişlerdir.¹⁷⁷⁹ Mesken meselesinde yurtdışı firmalarda teklifler vermektedir; ancak bu dönemde, İstanbul'da yabancı firmaların yaptığı konutlara rastlanmamaktadır.

6.2.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

1950 yılı Eylül ayında, çimento fiyatları yükselmektedir.¹⁷⁸⁰ “Salahiyetli kaynakların verdiği malumata göre”, 1951 yılı Ağustos ayında İstanbul'da, inşaat sayısı artmıştır. Resmi müesseseler ve hususi şahısların İstanbul'da inşa ettiği ev sayısı 3.200 rakamına ulaşmıştır. Çimento buhranı olmasa, bu rakam 3.800'ü bulacaktır.¹⁷⁸¹ İnşaat mevsiminde yaşanan çimento darlığı dönem basınında gündem oluşturmaktadır.¹⁷⁸² Sadun Tanju, İstanbul'da inşaatların hızla artmasına rağmen kira fiyatlarının düşmeme sebeplerini inşaat malzemesi ve arsa fiyatlarını etüt ederek incelemekte ve maliyet fiyatları yüksek olduğu için kiraların ucuzlamayacağını belirtmektedir.¹⁷⁸³ Yapı işleri çoğalmaktadır, ancak yapı malzemeleri de gittikçe pahalılaşmaktadır.¹⁷⁸⁴ İnşaat malzemesi konusundaki darlık nedeniyle, inşaatçılar bir araya gelerek fiyatların yükselişini ve hükümetin bu konudaki tutumlarını protesto edecektir.¹⁷⁸⁵

Mesken buhranın çözümü inşaat malzemelerinin bol ve ucuz bir biçimde temininden geçmektedir. 1949 yılı sonlarında, yurtdışına sipariş edilen malzemelerin

¹⁷⁷⁶ “Enis Tahsin Hil, “Mesken Meselesi”, *Vatan*, 21 Ekim 1954, Sayı: 4836.

¹⁷⁷⁷ “Blok Apartmanları Kurarken...”, *Yeni İstanbul*, 26 Ekim 1953, Sayı: 1412.

¹⁷⁷⁸ “Şehrin Genişlemesindeki Mahzurlar Nelerdir?”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1953, Sayı: 1350.

¹⁷⁷⁹ “İki Yabancı Firma Ev Yapmak İstiyor”, *Vatan*, 5 Aralık 1952, Sayı: 4151.

¹⁷⁸⁰ “Çimento Fiyatları Yükseliyor”, *Ulus*, 7 Eylül 1950, No: 10487.

¹⁷⁸¹ “İstanbulda İnşaat Arttı”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1951, Sayı: 9723.

¹⁷⁸² “İnşaat Mevsiminde Çimento Darlığı”, *Yeni İstanbul*, 1 Ağustos 1951, Sayı: 608.

¹⁷⁸³ “İnşaat Hızla Arttığı Halde Kiralar Neden Düşmüyor”, *Vatan*, 2 Ocak 1952, Sayı: 3818.

¹⁷⁸⁴ “Yapı İşleri Çoğalıyor. Fakat...”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1953, Sayı: 1324.

¹⁷⁸⁵ “İnşaat Malzemesi Darlığı”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1953, Sayı: 10387.

gelmesi üzerine İstanbul'da inşaat malzemesi bollaşmış ve inşaat faaliyetleri artmıştır.¹⁷⁸⁶ Malzeme ithal edildikçe mesken meselesinde çözüm yolunda yol kat edilmektedir. Dışa bağımlı bu süreç kırılmamaktadır.

1953 yılında Emlak Bankası, inşaat malzemeleri için harcanan dövizde tasarruf sağlamak amacıyla, “takma ev sanayi” kurulması için harekete geçmiştir.¹⁷⁸⁷ Emlak Bankası, ülke genelinde kurulacak on iki çimento fabrikası için kredi verecek ve tuğla, sıhhi tesisat, elektrik malzemesi üretmek için fabrika kuracak olanlara da kredi vererek desteklemeyi hedeflemektedir.¹⁷⁸⁸ İnşaat malzemelerinde dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için çareler aranmaktadır. Emlak Bankası, sermaye koyarak fabrikalar inşa etme işine girecektir. Özel teşebbüsün giremediği sektörler devlet kanalıyla ülkede inşa edilmektedir.

1954 yılında mesken buhranı, inşaat malzemelerinin karaborsaya düşmesiyle inşaat malzemesi buhranını oluşturmuştur.¹⁷⁸⁹ İnşaat malzemelerinin karaborsaya düşmesi üzerine hükümet, inşaat malzemesi için ithalat tahsislerini yeniden düzenlemiştir.¹⁷⁹⁰ İnşaat malzemesinin karaborsaya düşmesi bu konudaki kontrolleri artırmıştır, İstanbul'da yapılan kontrollerde on firmanın deposunda 2.500.000 kilo demir ve 350.000 kilo demir boru stoku tespit edilmiştir.¹⁷⁹¹ İnşaat malzemesindeki karaborsa, 1954 yılı sonlarında da devam etmektedir, malzeme fiyatlarının karaborsada yükselmesi kira fiyatlarının da yükselmesine neden olmaktadır.¹⁷⁹² Kamu inşaatlarında da malzeme karaborsası yüzünden sorunlar yaşanmaktadır. 1956 yılında, demir yokluğu nedeniyle 18 ilkokulun inşaatı yarım kalmıştır.¹⁷⁹³ Çimento yokluğundan 26 ilkokul inşaatı da devam ettirilememektedir.¹⁷⁹⁴ Bina ve arsa konusu İstanbul'da spekülasyon konusu haline gelmiştir. Spekülatörler bu konularda piyasayı belirlemekte, devlet bu konuda herhangi bir kısıtlamaya gitmemektedir.¹⁷⁹⁵ Serbest piyasa şartlarının uygulanmasında devletin düzenleyici rolü, basında bu vesilelerle tartışılmaktadır. Ancak bu tür sorunlar gündeme geldikçe kurtarıcı tek güç devlet olarak algılanmakta ve çok partili hayata geçişte devletin her alanı belirleyici rolü devam etmektedir. Karaborsa

¹⁷⁸⁶ “İnşaat Faaliyeti Artıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1949, Sayı: 9047.

¹⁷⁸⁷ “Takma Evler İnşa Edilecek”, *Cumhuriyet*, 28 Mart 1953, Sayı: 10295.

¹⁷⁸⁸ “Banka, Yapı Malzemesi Sanayine Giriyor”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 1315.

¹⁷⁸⁹ “İnşaat Malzemesi Buhranı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1954, Sayı: 10684.; “İnşaat Demiri Darlığı”, *Cumhuriyet*, 27 Haziran 1954, Sayı: 10744.

¹⁷⁹⁰ “Hükümet, İnşaat Malzemesi İçin Tahsisler Yapıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1954, Sayı: 10721.

¹⁷⁹¹ “İnşaat Malzemesi İstifçileri ve Vurguncuları Yakalanıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Haziran 1954, Sayı: 10743.

¹⁷⁹² “İnşaat Malzemesi Hala Karaborsa Elinde...”, *Vatan*, 20 Aralık 1954, Sayı: 4886.

¹⁷⁹³ “Demir Yokluğundan 18 İlkokulun İnşaatı Nihayet Yarıda Kaldı...”, *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2292.

¹⁷⁹⁴ “İstanbulda 26 İlk Okul İnşaatı Birden Durdu”, *Ulus*, 22 Mayıs 1956, No: 11939.

¹⁷⁹⁵ “Arsa ve Bina Karaborsası Korkunç Bir Hale Geldi!”, *Yeni İstanbul*, 18 Mayıs 1956, Sayı: 2335.

kavramı bu dönemin mesken meselesinin en açıklayıcı kavramıdır. Bir buhran vardır ve sebebi karaborsadır. Kamu otoritesi ne buhranı önleyebilmekte ne de karaborsaya çözüm üretebilmektedir.

1951 yılı içerisinde İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde; 11.147 muamelat dosyası açılmış, 5.005 tanesi ikmal edilmiştir. Önceki senelerde bu rakam 2.000 muamele dosyası civarındadır.¹⁷⁹⁶ Belediye İmar Müdürlüğü'ne göre; 1950 yılında 1.015 ev, 1.029 apartman, 127 dükkân ve 46 müteferrik inşaat için;¹⁷⁹⁷ 1951 yılı içerisinde ise; 1.536 ev, 1.700 apartman, 173 dükkân ve müteferrik inşaat yapılmıştır.¹⁷⁹⁸ Belediye hudutları dahilindeki bina sayısı 152.787'ye ulaşmıştır. Gün geçtikçe inşaat sayısı artmaktadır, böylece mesken buhranı hafifleyecektir.¹⁷⁹⁹ 1940 yılında şehirde toplam 137.396 bina varken 1950 sayımında bina adedi 156.353'e yükselmiştir, on yıl içerisinde 18.957 yeni bina inşa edilmiştir.¹⁸⁰⁰ 1954 yılı içerisinde Belediyeden 3.529 inşaat ruhsatı alınmış, 2.015 binaya kat ilavesi ve 4.135 binaya da tamir için izin verilmiştir.¹⁸⁰¹ 1955 Eylül ayı içerisinde 834,¹⁸⁰² Ekim ayında ise 715 adet inşa ve tamir ruhsatı verilmiştir.¹⁸⁰³ 1956 yılı Ağustos ayı başın kadar 980 adet inşaat ruhsatı verilmiştir.¹⁸⁰⁴ 1957 yılında ilk dokuz ay içerisinde 12.841 inşaat ruhsatı verilerek bir rekor kırılmıştır.¹⁸⁰⁵ İnşaat ruhsatlarının artması, mesken buhranının çözümü yolunda umutları artırmaktadır. Ancak İstanbul'a göç devam etmekte, yıkımlar sonucu evsiz kalanlar ev aramaktadır. Bu çelişkili durum mesken meselesini buhran kıskacından çıkartmamaktadır.

6.2.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat

İstanbul'da belediye izni olmadan, vatandaşlar kendi arazileri veya başka araziler üzerine, herhangi bir proje, kural ve denetime uymadan kendi başlarına bina yapmaktadır. Yasal olmayan inşaat anlamında “kaçak” yapılaşma olarak tabir edilen bu inşaatlar, hem bürokrasinin fazlalığı hem de maliyet açısından vatandaşların tercih ettiği bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹⁷⁹⁶ “Şehirde İmar Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1951, Sayı: 9822.

¹⁷⁹⁷ “Şehrimizde İmar Faaliyeti Arttı”, *Yeni İstanbul*, 17 Şubat 1952, Sayı: 805. Bu rakamlar şu haberde farklı verilmektedir: “İstanbulda İnşaat Hızla Artıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1952, Sayı: 9956.

¹⁷⁹⁸ “Şehrimizde Bir Yılda Yapılan İnşaat”, *Vatan*, 17 Şubat 1952, Sayı: 3864.

¹⁷⁹⁹ “İstanbulda İnşaat Hızla Artıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1952, Sayı: 9956.

¹⁸⁰⁰ “Gecekondulardan Başkan İstanbul'da 10 Yılda 18.957 Bina Yapıldı”, *Yeni İstanbul*, 21 Eylül 1952, Sayı: 1017.; “Şehir Süratle Genişliyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1952, Sayı: 10107.

¹⁸⁰¹ “Şehirde Bir Yılda Yapılan Hususi İnşaat”, *Vatan*, 20 Ocak 1955, Sayı: 4917.

¹⁸⁰² “İnşaat ve Tamirat İçin Bir Ayda 834 Ruhsat Verildi”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1955, Sayı: 11233.

¹⁸⁰³ “İnşaat ve Tamirat İçin Ekim Ayında 715 Ruhsat Verildi”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1955, Sayı: 11258.

¹⁸⁰⁴ “Tamir ve İnşa Edilen Binalar”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1956, Sayı: 11522.

¹⁸⁰⁵ “İstanbul'da İnşaat, 9 Ay İçinde Rekor Denecek Seviyeye Çıktı”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1957, Sayı: 2869.

İstanbul Belediyesi, şehir dahilinde yapılan ruhsatsız inşaatları cezalandırma kararı almıştır.¹⁸⁰⁶ Şehirde her ebatta kaçak inşaat yapılmaktadır. Taksim’de kaçak olarak inşa edilen 1.500 kişilik sinemanın inşaatı durdurulmuştur.¹⁸⁰⁷ 1951 yılında, kaçak inşaatın kontrolü için seyyar kontrol ekipleri “jiplerle” şehri gezmeye başlamıştır.¹⁸⁰⁸ 1953 yılında, Gökay’ın bürokratlarıyla yaptığı bir toplantı sonrası, kaçak yapı kontrol ekipleri tarafından tespit edilen usulsüz inşaat derhal yıkılacaktır.¹⁸⁰⁹ 1955 yılında İmar Müdürlüğü’nde; İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy ve Üsküdar mıntıklarında görev yapacak üç ayrı murakabe bürosu oluşturulmuştur. Böylece, mahalli kaymakamlar ve fen kurullarınca yapılan teftişler, belediye tarafından da kontrol edilmiş olacaktır.¹⁸¹⁰ Kamu otoritesi; kendi içerisindeki koordinasyonu, kontrol edeni kontrol etmek şeklinde organize etme ihtiyacı hissetmiştir. Koordinasyon yetersizliği ve kurumlar arası güven sorunları, kaçak inşaatın İstanbul’da oluşturduğu havayı daha iyi ifade etmektedir. Mimarlar Odası 1955 yılı Kasım ayında, İstanbul’da yapılan binaların % 29’unun kaçak inşa edilmiş olduğunu, bina çökmelerinin kalfaların yaptığı binalarda gerçekleştiğini belirten bir açıklama yapmıştır.¹⁸¹¹

Kaçak inşaat kontrollerinde, Belediye hukuki bir sorunla karşılaşmıştır. Kaçak kat inşa etmekte olan bina sahipleri, eve girerek zabıt tutmak isteyen Belediye ekiplerini evlerine almamakta ve mahkeme kararı istemektedir.¹⁸¹² Kaçak inşaat yapanların bulduğu hukuki açmaza, Belediye bir çözüm bulmuştur. Belediye Daimi Encümeni karar alarak, kaçak inşaatları yıkmaktadır. Vedat Sokullu yönetimindeki ekip 1953 Haziran ayında 72 adet kaçak inşaatı mühürlemiştir.¹⁸¹³ 1954 yılında da tespit edilen kaçak inşaatlar gazetelere yansımıştır.¹⁸¹⁴ Dönem basınında yıkılan kaçak inşaatlara yer verilmektedir.¹⁸¹⁵ Kaçak inşaatın önlenememesi belediyeyi farklı arayışlara itmektedir. Belediye kaçak inşaat yapanların inşaatlarını yıkacağı gibi, kontrolden kaçarak yapılanlara ise su, elektrik ve havagazı vermeyecektir.¹⁸¹⁶ Kontrol edilemeyen inşaatlar şehircilik hizmetlerinden mahrum bırakılarak, denetlenmeye çalışılmaktadır.

¹⁸⁰⁶ “İstanbul’da Ruhsatsız İnşaat Sahipleri Cezalandırılacak”, *Ulus*, 8 Kasım 1949, No: 10184.

¹⁸⁰⁷ “Ruhsatsız İnşa Edilen Binalar”, *Vatan*, 11 Kasım 1949, Sayı: 3041.

¹⁸⁰⁸ “Seyyar Kontrol Ekipleri Jiplerle Taramaya Başladılar”, *Yeni İstanbul*, 21 Ağustos 1951, Sayı: 628.

¹⁸⁰⁹ “Usulsüz İnşaat Yıkılacak”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1953, Sayı: 10214.

¹⁸¹⁰ “Kaçak İnşaat Önlenecek”, *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1955, Sayı: 11203.

¹⁸¹¹ “Mimarlar Odasının Şiddetli İthamları”, *Yeni İstanbul*, 20 Kasım 1955, Sayı: 2157.

¹⁸¹² “Kaçak Kat İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1953, Sayı: 10327.

¹⁸¹³ “Şehirdeki Kaçak İnşaat”, *Vatan*, 24 Haziran 1953, Sayı: 4350.

¹⁸¹⁴ “Kanuna Aykırı Olarak İnşa Edilen Evler”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1954, Sayı: 10684.

¹⁸¹⁵ “Kaçak İnşaatla Mücadele”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1955, Sayı: 11276.

¹⁸¹⁶ “Belediyenin Kaçak İnşaat Mevzuundaki Son Tebliği”, *Yeni İstanbul*, 7 Haziran 1956, Sayı: 2355.

Bakırköy Asfaltı üzerinde bulunan 60-80 metrekairelik küçük parsellere şehir hududu dışında oldukları için kontrolsüz bina yapımı başlamıştır. Bu küçük inşaatlar, görüntü kirliliği olduğu için Gökay tarafından durdurulmuştur.¹⁸¹⁷ Farklı semtlerde devam eden kaçak inşaatlar basın gündeminde yer almaktadır. Kaçak inşaatla mücadele, ancak bürokrasinin düzenli kontrolü ile sağlanabilmektedir.¹⁸¹⁸ Kızıltoprak Nahiye Müdürü'nün raporlu olması bölgede kaçak inşaat sayısını artırmıştır. Kaçak inşaatlar şehrin her tarafında yapılmaya devam etmektedir. 1954 yılı Kasım ayında, Süleymaniye'nin manzarasını kapatacak şekilde yapılan kaçak inşaat, durdurularak yıkımına başlanmıştır.¹⁸¹⁹ Kaçak yapılaşma yaygınlaşırken, yalnızca kontrole odaklanan Belediye'nin mevcudu kontrol edememek gibi bir sorunu vardır. Mevcut kontrol edilemeyince; İstanbul'da, planlama ve yönetim süreçleri pratik anlamını kaybetmektedir.

İnşaat yapımları malzeme ve arsa konusundaki sorunlarla olduğu kadar inşaat sürecindeki aksamalarla da İstanbul halkının gündelik yaşamını etkilemektedir. Şehzadebaşı'nda inşa edilen karakol'un hafriyatının yol ortasında olması ulaşımı engellemektedir. Resmi inşaatlarda bile kontrol edilemeyen bu aksaklıklar, memnuniyetsizliklere neden olmaktadır.¹⁸²⁰

6.2.3. Mesken Buhranının Hafifletilmesinde Bürokratik Düzenlemeler

Şehirde mesken buhranının çözümü için belediye bazı tedbirler almış ve bürokratik engelleri kaldırmıştır. İnşaat yapımında sağlanan kolaylıklar nedeniyle özellikle Beyoğlu'nda inşaat yapımı artmıştır.¹⁸²¹

Mesken sorunun çözümlerinden birisi de halkın bir araya gelerek konut üretmesidir. Bunun yolu olan kooperatifleri ve inşaat yapımını desteklemek üzere bir kanun tasarısı hazırlanmaktadır. Tasarıya göre yapı kooperatiflerine % 75 kredi sağlanacaktır.¹⁸²² Kanun tasarısında şu hükümler yer almaktadır: "... ucuz mesken inşasına tahsis olunacak yerler belediyelere parasız olarak verilecek, gecekondular olarak yapılmış binalarla yeniden kurulacak mahallelerin imar planları hakkında yapı ve yollar kanunu hükümleri tatbik edilmeyecektir. Gecekondular yapılmış yerler, istisna

¹⁸¹⁷ "Bakırköy Asfaltındaki İnşaatı Vali Durdurdu", *Yeni İstanbul*, 23 Ekim 1954, Sayı: 1769.; "Şehir Dışındaki Rastgele İnşaat Durduruldu", *Vatan*, 23 Ekim 1954, Sayı: 4828.

¹⁸¹⁸ "Kızıltoprakta Kaçak İnşaat Çoğalıyor", *Yeni İstanbul*, 7 Ağustos 1955, Sayı: 2052.

¹⁸¹⁹ "Süleymaniye'nin Manzarasını Kapatan İnşaat Durduruldu", *Vatan*, 10 Kasım 1954, Sayı: 4846.

¹⁸²⁰ "Yol Ortasında Resmi İnşaat", *Vatan*, 16 Ocak 1955, Sayı: 4913.

¹⁸²¹ "İnşaat Muamelelerinde Kolaylık", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1950, Sayı: 9449.

¹⁸²² "Mesken İnşası İçin Hazırlanan Tasarı", *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1950, Sayı: 9443.

edilmeyecek, belediyelerce parsellenerek beş senede ve beş müsavi taksitle paraları gecekondlu sahiplerinden alınacaktır.” Bunlara ilave olarak ucuz mesken inşasına yarayan malzemelerin taşınmasında Devlet Demir ve Denizyolları % 50 tenzilatlı taşımacılık yapacak, şahıs arazilerine gecekondlu yapanların evleri yıkılacak, şahıs arazilerine yeni gecekondlu yapanlar üç aydan az olmamak üzere hapis ve 500 liraya kadar para cezasına çarptırılacaklardır.¹⁸²³ Tasarının TBMM komisyonlarında görüşülmeye başlanmıştır.¹⁸²⁴ Gecekondlu meselesinde kamu parselleri işgalcilere taksitle satılacak, şahıs parsellerindeki binalar ise yıkılacaktır. Bu yaklaşım vatandaş devlet ilişkisinde bir uzlaşmaya işaret etmektedir. Ayrıca kooperatifçilik desteklenecek ve inşaat malzemelerinde devlet kolaylıkları sağlanacaktır.

1953 yılı Aralık ayına gelindiğinde, Yapı İnşaatını teşvik Kanunu sonrası İstanbul’un muhtelif yerlerinde altmıştan fazla kooperatif kurulmuştur.¹⁸²⁵ Kısa sürede artan yapı kooperatifleri yeni umut olarak İstanbul’da boy göstermeye başlamıştır.

1953 yılında inşaat işlerinde yaşanan artış nedeniyle İmar Müdürlüğü kadrosunun yeni ekiplerle takviye edilmesine karar verilmiştir.¹⁸²⁶ Belediye mühendis ve mimarların çizdiği dışında proje kabul etmeyecektir. Ayrıca, kaçak inşaatın kontrolü için özel sektörde çalışan mimarlardan da faydalanılacaktır.¹⁸²⁷ Bu uygulamayla, özel sektörde çalışan mimar ve mühendisler iş alanı açılırken, bu kişilerin kendi iş sahalarındaki kaçığı kontrol ederek belediyeye yardım etmeleri sağlanacaktır. Böylece inşaat işleri yalnızca diplomalı kişilerin takip edebildiği bir sektör haline getirilmektedir. Kaçak inşaatın önlenmesinde yeterli teknik eleman mevzuu yine gündemdedir. Kamu kurumlarındaki teknik eleman açığı, özel sektör tarafından tamamlanacaktır.

Kaçak inşaat yapanlar, belediyeye dört misli harç ödeyerek, binalarının resmileşmesini sağlamaktadır. Bu uygulamada önemli olan yapının kurallara göre yapılıp yapılmadığının kontrolü değildir. Önemli olan belediyenin harç alıp almamasıdır. Gökay, belediyenin harç alarak, kaçak inşaatların yasallaştırılmasını kaldırmıştır.¹⁸²⁸ Kaçak inşaat konusunda harç uygulamalarının kaldırılması, belediyeye itirazlara neden olmuştur. İUMDK’nu bu talepleri reddederek, kaçak inşaatların derhal

¹⁸²³ “İnşaatı Teşvik Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1951, Sayı: 9650.

¹⁸²⁴ “Kaçak İnşaat İçin Tasarı”, *Ulus*, 24 Kasım 1951, No: 10926.; “İzinsiz Yapılan Binalar İçin Bir Tasarı Hazırlandı”, *Vatan*, 11 Nisan 1952, Sayı: 3918.

¹⁸²⁵ “Şehrimizdeki İnşaat Artış”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1953, Sayı: 10555.

¹⁸²⁶ “İnşaat İşlerinde Büyük Artış Var”, *Yeni İstanbul*, 16 Temmuz 1953, Sayı: 1313.

¹⁸²⁷ “Kaçak İnşaatı Mimarlar İlgili Makama Bildirecek”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1955, Sayı: 2070.

¹⁸²⁸ “Kaçak İnşaat Derhal Yıkılacak”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1954, Sayı: 1788.

yıkılacağını belirtmiştir.¹⁸²⁹ Gökay, harç olarak inşaatın meşrulaştırılmasına karşı çıkmıştır. Bu düzenlemeler kurum kültürü ve uygulamaları konusunda önemli bir yaklaşımdır.

Şehir içindeki binaların dış görüntüsünün düzeltilmesi için Belediye bir süre koymuştur. Binaların boyanma müddeti sona ererken, Gökay İstanbulluların bu konuda göstermiş olduğu hassasiyete teşekkür etmiştir.¹⁸³⁰ 1956 yılında Vilayet İmar Komisyonu, şehirde inşa edilecek bina projelerinin mimari ve estetik açıdan kontrolünü yapacak bir jüri oluşturulmasına karar vermiştir.¹⁸³¹ Binalar Belediye tarafından; yalnızca teknik olarak değil, aynı zamanda estetik olarak ta değerlendirilmektedir.

1957 yılında belediye imar kurallarına elverişli olmayan binalara yerleşim için gerekli olan iskan ruhsatını vermeyecektir. İskan ruhsatı bulunmayan binalara elektrik, su ve havagazı bağlanmayacağından, şehircilik hizmetlerinden faydalanmasına engel olunacaktır.¹⁸³² Bu açıklamalar her yıl yinelenirse de uygulamada kaçak inşaatı engelleyememektedir.

6.2.4. İstanbul’da Arsa Üretimi: Arazilerin Arsaya Dönüşümü

Gökay döneminde de, İstanbul’un mesken sorunun çözüm yollarından birisi olarak ucuz arsa temini görülmeye devam etmiştir.

İstanbul’un on dört bölgesinde ucuz arsa üretimi için parseller hazırlanmaktadır.¹⁸³³ Milli Emlak Müdürlüğü’nün 1949 yılında çıkartılan 5228 sayılı İnşaatı Teşvik Kanunu’na göre halka dağıtılması için tespit ettiği 600 arsa belediye adına tapuya tescil edilmiştir. Belediye bu arsaları halka dağıtmaktansa, satarak elde ettiği para ile halk tipi evler yapmayı düşünmektedir.¹⁸³⁴ Halka dağıtılacak Hazine ve Belediye’ye ait arsalar ifraz edilerek elli bin parsel haline getirilecek ve böylece dağıtılacaktır.¹⁸³⁵ Halka verilecek ucuz arsalar için bir komisyon oluşturulacaktır.¹⁸³⁶ 1950 seçimleri öncesi İstanbul’un dört bölgesinde halka ucuz arsa dağıtımı yapılacaktır. Seçilen bölgelerdeki araziler gezilmiş, plan çalışmaları ve alt yapı çalışmaları arazilerin

¹⁸²⁹ “Kaçak İnşaat Derhal Yıkılacak”, *Vatan*, 13 Mart 1955, Sayı: 4969.; “Kaçak İnşaatla Mücadele Arttırıldı”, *Yeni İstanbul*, 13 Mart 1955, Sayı: 1910.

¹⁸³⁰ “Binaların Boyanma Müddeti Bitiyor”, *Vatan*, 17 Mayıs 1952, Sayı: 3954.

¹⁸³¹ “Çirkin İnşaatı Önlemek İçin Estetik Jüri”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1956, Sayı: 11291.

¹⁸³² “İmar’a Elverişli Olmayan Binalara İskan Ruhsatı Verilmiyor”, *Vatan*, 11 Şubat 1957, Sayı: 5649.

¹⁸³³ “İstanbulun Mesken Davası”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1949, Sayı: 9051.

¹⁸³⁴ “600 Arsa Belediyeye Devredildi”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1949, Sayı: 9092.; “Belediyenin Satacağı Arsalar”, *Vatan*, 12 Mayıs 1950, Sayı: 3223.

¹⁸³⁵ “Hazineye ve Belediyeye Aid Arsalar Dağıtılacak”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1951, Sayı: 9827.

¹⁸³⁶ “Ucuz Arsalar Halka Nasıl Dağıtılacak?”, *Vatan*, 13 Aralık 1951, Sayı: 3798.

durumu gözetilerek yapılmıştır. Bu konu ile ilgili olarak toplanan İUMDK'nu, İstanbul dağıtılacak ucuz arsalarla ait dört parselin durumunu değerlendirerek şu görüşlere varmıştır: Mecdiyeköy'nde Kuzey Tepesi olarak adlandırılan 157.960 metre karelik sahanın büyük bir kısmı, eğim nedeniyle yol açılması ve diğer alt yapı hizmetlerinin götürülmesine müsait değildir. Bu arazide düz olarak bulunan bölgede, 19 blok, 24 çift ev ve 32 tek ev arsası üretilmiştir. Sütluçe'de bulunan parsel, aşırı eğimli olduğu için buraya yapılacak hem alt yapının hem de binaların pahalı olacağı düşünülerek, bu bölge dağıtımdan çıkartılmıştır. Kuruçeşme'de bulunan arazi eğimli olmasına rağmen Zincirlikuyu ile irtibatlı olması nedeniyle, şehircilik hizmetleri daha rahat götürülebileceğinden, burada blok arsalarının üretilmesine karar verilmiştir. Balmumcu-Ortaköy yolu üzerindeki, 13.520 metre karelik arazide 27 adet blok ve çift ev arsası üretilmiştir.¹⁸³⁷ Bu kararlar incelendiğinde, belediyenin dağıtılacak arazide, şehircilik alt yapısı ve ucuz ev üretimine müsaitlik gibi iki temel prensip aradığını görmekteyiz. Bu durum, Kırdar dönemi arsa dağıtımında daha bütüncül bir yaklaşımın varlığını ortaya koymaktadır. Arsa dağıtımı yalnızca mülkiyetin el değiştirmesi olarak değil, aynı zamanda imar ve alt yapı çalışmalarının da yapılmasıyla gerçekleştirilmektedir. Yukarıda bahsedilen bölgelerde bu parseller üretilmiştir. Ancak bunların halka dağıtılmasını ilişkin bir bilgiye daha sonra İBB Arşivi ve gazetelerde rastlanmamıştır.

Hazine ve belediyeye ait arsaların vatandaşlara tevziinde arsalar imarlı ve imarsız olmak üzere iki kısma ayrılacaktır. Bu arsalarla büyük olanlar yapı kooperatiflerine verilecektir.¹⁸³⁸ Ucuz arsa verilenlere inşaat için Belediye tarafından nakdi yardım da yapılmaktadır.¹⁸³⁹ 1956 yılına gelindiğinde ucuz arsa verilerek yapılan binalarda birer ticari kazanç kapısına dönüşmüştür. Belediye bunun önüne geçebilmek amacıyla, ucuz arsalarla bina yaptıranların veya ucuz arsa alanların maliyet fiyatlarına en fazla % 15 kar elde edecek şekilde satabilmelerini ön gören bir çalışma yapmaktadır.¹⁸⁴⁰ Belediye dağıtacağı ucuz arsalar için tüm hazırlıklarını tamamlamış ve yetmiş bine yakın parsel oluşturulmuştur. Ancak, Ulus Gazetesi haberine göre, 1957 Ocak ayında, Maliye Bakanlığı, Belediye'ye bir emir vererek bu arazilerin verilmesinden vazgeçildiğini beyan etmiştir. Arsa alımı için belediye tarafından oluşturulan bürolara yirmi bin kişi müracaat etmiştir, ancak verilen bu emirle arsa dağıtımı "suya

¹⁸³⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Şubat 1950, İndeks: 2072430, Cilt No: 19, Karar No: 317.

¹⁸³⁸ "Hazine ve Belediyeye Aid Arsaların Tevzii", *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1953, Sayı: 10459.

¹⁸³⁹ "Ucuz Arsa Sahiplerine Yardım", *Ulus*, 29 Haziran 1950, Sayı: 10417.

¹⁸⁴⁰ "Arsa ve Mesken Fiyatları da Belediyeye Ayarlanacak", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1956, Sayı: 2419.

düşmüştür.”¹⁸⁴¹ Belediye ve hazine yalnızca ucuz arsalar için çalışmamakta kendi gayrimenkullerini de ihale usulü ile satmaktadır. Boğaziçi’nde hazineye ait olan arsalar ihale ile satılacaktır.¹⁸⁴² Boğaziçi’nde hazineye ait arsaların satılması kararı üzerine belediye harekete geçerek arsaların imarı hakkında bazı tedbirler almıştır. Boğaz estetiğinin bozulmaması için bazı imar kısıtlamaları getirilmiştir.¹⁸⁴³ Belediye, hazineye ait arsaları ihale yoluyla alarak, parselasyon yapıp satan şahısların oluşturduğu spekülasyonu engellemek için, imar planına uygun olmayan yerlerde mahalle kurdurmayacağını basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşmaktadır.¹⁸⁴⁴ Kamunun arsa satış sürecinde yaşadığı çelişkiler ve bu satış sürecinin toplumda bulduğu yankı, dönemin imar ve iskan ruhunu açıklamaktadır. Kurumlar arası koordinasyonsuzluk, kamu mallarını tüketirken İstanbul’un imarı meselesini de çözümsüzlüğe itmektedir.

Belediye elindeki tüm arsaları satarak elde edeceği gelire, İmar Bankası kuracaktır. Belediyenin sahip olduğu arsaların piyasa rayici 1956 yılında 225 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Bu arsalarından ilk etapta elli milyon liralık kısmı satılacaktır.¹⁸⁴⁵ Gökay, Belediyenin elindeki arsaların değerinin 300 milyon lira olduğunu, bunun 12-15 milyon liralık kısmının satılarak İstanbul’daki yol çalışmalarında kullanılacağını belirtmiştir.¹⁸⁴⁶ Belediye, şehrin muhtelif yerlerindeki arsaları meydana çıkarmak amacıyla bir komisyon oluşturmuştur. 1952 yılı aralık ayına kadar, bir milyon metre kare civarında belediyeye ait arsa tespit edilmiş, bunların 1/10000 ölçeğinde haritaları çıkartılmıştır.¹⁸⁴⁷ Belediye kendi arsalarını ihale yoluyla satarak, imar çalışmalarında bütçe üretmektedir.

1954 yılı Ekim ayında, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonunun görüştüğü olay, İstanbul’daki dönemin arsa ve mesken algısını ortaya koymaktadır. Beşiktaş, Dikilitaş’ta Şakir Sarar isimli vatandaş, belediye arsasına bina yapmıştır. Bina arsasının satışını görüşen komisyon, belediyenin ilgili kurumunun belirleyeceği fiyattan arsanın, Sarar’a satılmasına karar vermiştir. Sarar, istediği bir kamu arazisine binasını inşa etmiştir ve şimdi arsasını satın alarak sorununu çözmektedir. Bu bina yapılırken kimse bu arsasının sahipliğini kontrol etmemiştir, binanın yapım şartları kontrol edilip

¹⁸⁴¹ “İstanbul’da Vatandaşa Ucuz Arsa Verilmiyor”, *Ulus*, 31 Ocak 1957, No: 12184.

¹⁸⁴² “Boğaziçi’ndeki Hazineye Ait Arsalar Satılacak”, *Vatan*, 31 Ocak 1952, Sayı: 3847.

¹⁸⁴³ “Boğaz’daki Arsalar Hakkında Karar”, *Ulus*, 1 Şubat 1952, No: 10986.

¹⁸⁴⁴ “İmar Planına Uygun Olmayan Yerlerde Mahalle Kurdurulmayacak”, *Yeni İstanbul*, 24 Haziran 1956, Sayı: 2372.

¹⁸⁴⁵ “Belediye Elindeki Bütün Arsaları Satışa Çıkartacak”, *Vatan*, 23 Mayıs 1956, Sayı: 5389.

¹⁸⁴⁶ “Belediyeye Aid Kıymetli Arsalar Satılıyor”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1956, Sayı: 11408.

¹⁸⁴⁷ “Şehirdeki Belediye Arsaları”, *Vatan*, 10 Aralık 1952, Sayı: 4156.

edilmediği de belirli değildir. Bu karar metni, dönemin arsa sahipliği meselesi ve bina inşa etme sürecine ilişkin açıklayıcı bir örnek olmaktadır.

1954 yılında Belediye, Bakırköy'den Yeşilköy'e kadar uzanan Baruthane arazisinin devrini Hazinden almıştır. Bu bölgenin plan çalışmalarını tamamlayarak; geniş bulvarlar, meydanlar, parklar ve plajı olan bir şehir tasarlamıştır. Belediye bu plan çalışmasının ardından bu bölgenin altyapı sorunlarını giderecek ve ulaşım sorununu çözdükten sonra buradaki arsaları satacaktır.¹⁸⁴⁸

1955 yılında şehirde arsa satışlarında küçük parseller üretilmektedir. İmar Müdürlüğü basında yayınladığı bir tebliğle; 250 metrekarelik arsaların ancak Belediye hudutları dışındaki alanlarda oluşturulabileceği, belediye hudutları içerisindeki alanlarda ise alınacak arsaların ifraz durumlarının İmar Müdürlüğü'ne sorulması hususu vatandaşlara duyurmaktadır.¹⁸⁴⁹ Belediye hudutları dışında 250 metrekarelik arsa satışına onay verilmesi, İstanbul'un çeperlerinin geleceğini de etkilemektedir. Gelecek konusunda bürokrat ön görüşü kısa vadeli hedefleri tutturmak yönündedir. Belediyenin arsa satışları konusundaki vatandaşlara uyarıları devam etmektedir. Belediye hudutları dışındaki parsel satışlarında da imarsız arsalar imarlı gibi satılmaktadır. Bu nedenle, arsa alan kişiler alacakları yerlerin durumunu belediyeye sormaları tavsiye edilmektedir.¹⁸⁵⁰

1956 yılına gelindiğinde arsa spekülasyonunun ortadan kalkmaya başladığına dair haberler yapılmaya başlanmıştır. İstanbul'da arsa ve mesken fiyatları düşmektedir, telallar son aylarda işlerinin düştüğünden yakınmaktadırlar.¹⁸⁵¹ 1956 yılı Ekim ayında Hazine'nin yapacağı arsa satışları nedeniyle şehirde arsalarla rağbet kalmamıştır. Bu ihale öncesi özel sektörün sattığı arsalar çok fazla değer kaybetmiştir.¹⁸⁵² Hazine elindeki on bin arsa ve beş yüz binayı satışa çıkartmıştır.¹⁸⁵³ Hazineye ait arsa ve binaların birden satışa çıkarılmasının devlet arazilerini ucuza satılmasına neden olacağı eleştirileri gazetelerde yer almıştır.¹⁸⁵⁴ Gazetelerde yer alan eleştiriler üzerinde Defterdar, arsa satışlarının gerçekleşeceğini tüm İstanbulluların bütçelerine uygun

¹⁸⁴⁸ “Baruthane Sahasında Bir Şehir Kurulacak”, *Vatan*, 24 Mart 1954, Sayı: 4620.

¹⁸⁴⁹ “İmar Müdürlüğünün Mühim Bir Tebliği”, *Yeni İstanbul*, 13 Temmuz 1955, Sayı: 2030.

¹⁸⁵⁰ “İmar Müdürlüğü Arsa Satışları İçin Bir Açıklamada Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1955, Sayı: 2047.

¹⁸⁵¹ “Arsa ve Mesken Fiyatları Düşüyor”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1956, Sayı: 11519.

¹⁸⁵² “Arsa ve Bina Fiyatları Birdenbire Düştü”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1956, Sayı: 11557.

¹⁸⁵³ “Şehrimizde 10.000 arsa ve 500 Bina Satılıyor”, *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1956, Sayı: 11556.; “Satılacak Hazine Arsalarının Bir Kısmı Tesbit Edildi”, *Vatan*, 2 Ekim 1956, Sayı: 5518.

¹⁸⁵⁴ “Hazineye Aid Arsaların Satışlarına Dikkat”, *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1956, Sayı: 11561.

arazileri bu ihalelerde almalarını tavsiye etmiştir.¹⁸⁵⁵ Hazine ve belediyenin emlakinin satış hazırlıkları devam ederken bu mevzuu gazetelerde sürekli gündem yapılarak piyasadaki spekülasyon havası ortadan kaldırılmaktadır.¹⁸⁵⁶ İstanbul Defterdarlığı, Hazine'ye ait arsa ve binaları gazetelere verdiği ihale ilanlarıyla peyderpey satışa çıkartmaktadır.¹⁸⁵⁷ İhalede satılmayan Belediye Hazineye ait parseller, ilan edilerek ikinci ihalede pazarlık usulü ile satılığa çıkartılacaktır.¹⁸⁵⁸ 1954 yılında inşaat malzemelerinin fiyatlarının artması arsa fiyatlarının düşüşüne neden olmuştur.¹⁸⁵⁹ İstanbul'da arsa spekülasyonu dönemi, devletin elindeki gayrimenkulleri satışa çıkartmasıyla geçici bir süre sonlanmıştır. Devlet piyasayı mal varlığıyla düzenlemektedir.

1955 yılında Ortaköy Mezarlığı'nın imara açılarak buraya bir mahalle kurulmasına semt sakinleri karşı çıkmaktadır. Semt sakinleri yüzlerce imza toplayarak Nafia Vekaletine şikayet dilekçesi vereceklerdir.¹⁸⁶⁰

1957 yılına gelindiğinde gecekondü sahipleri hazine arazilerinin dağıtımını işi artık kurumsal kurallarla oturmuştur. İstanbul Belediye Encümeni, Eyüp, Rami ve Taşlıtarla mevkilerinde bulunan Hazine arazilerine gecekondü inşa edenlere, bu arazilerin maliyeti belirlenerek satışı usulü ile dağıtımına karar vermiştir.¹⁸⁶¹ Bu karar metninde, kamuya ayrılacak yol ve okul alanı gibi alanların satılamayacağı ve plan çalışması masraflarının da arazi sahiplerinden alınacağı gibi maddeler bulunmaktadır. Bu maddeler, arazilerine gecekondü yapanlara bu bölgelerin bir mağduriyet üzerinden sunulmadığı, normal hazine arazileri satış kriterlerinin uygulandığını göstermektedir.

6.2.5. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun Seri Konut Üretimi

Belediye memurlarına mesken temini için, Erenköy Tomson Çiftliği'nde bir mahalle oluşturmak üzere bir kooperatif kurulmuştur.¹⁸⁶² İstanbul Belediyesi Memur ve Müntesipleri Yapı Kooperatifi, ucuz mesken inşası için, Belediye'den arsa talep etmiştir. Talep edilen arsalar, belediyenin istimlak suretiyle aldığı arsalar olması

¹⁸⁵⁵ “Defterdar, Arsa Satışlarına Dair İzahat Verdi”, *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1956, Sayı: 11562.

¹⁸⁵⁶ “Hazine Arsaları Satışa Çıkıyor”, *Vatan*, 15 Ekim 1956, Sayı: 5531.; “Belediye de Arsa Satışına Başlıyor”, *Vatan*, 19 Ekim 1956, Sayı: 5533.; “Belediye Emlakinin Satışı”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1956, Sayı: 11608.

¹⁸⁵⁷ “Satılık Emlak İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 12 Nisan 1957, Sayı: 2661.

¹⁸⁵⁸ “Belediye ve Hazineye Ait Satılamayan Arsalar”, *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1957, Sayı: 2668.

¹⁸⁵⁹ “Arsa Fiyatları Günden Güne Düşüyor”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1954, Sayı: 10871.

¹⁸⁶⁰ “Ortaköy Mezarlığı İhtilafı Büyüyor”, *Vatan*, 16 Nisan 1955, Sayı: 5003.

¹⁸⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Şubat 1957, İndeks: 2075356, Cilt No: 47, Karar No: 9.

¹⁸⁶² “Belediye Memurları İçin Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1949, Sayı: 9050.

nedeniyle, bu konuyu görüşen İUMDK'nu 6188 sayılı kanun çıktıktan sonra bu isteği kabul edilebilmiştir.¹⁸⁶³

Belediyenin Emlak Bankası ile birlikte inşa ettikleri konutların büyük bir kısmı dar gelirli vatandaşlara hitap etmemektedir. Bunun için Şehir Meclisi'ne verilen tahrir görüşülmüş ve bu konuda dar gelirli olanların de ev sahibi olacağı şekilde düzenleme yapılması kararı alınmıştır.¹⁸⁶⁴

1949 yılı Aralık ayında, Emlak Bankası'nın Levend Çiftliği'nde halk tipi inşa ettiği evlerin temeli atılmış, bu evlerden yüz on tanesi ilk günden satılmıştır.¹⁸⁶⁵ 1950 yılı Haziran ayında, Levend'de inşa edilen 391 evin inşaatı bir hayli ilerlemektedir, ancak evlerin satışı tamamlanmadığından satış fiyatları da gazetelerde belirtilmektedir.¹⁸⁶⁶ 1950 Aralık ayında, 391 ev ikmal edilmiştir, ancak bu evlerden 228 adedi satılabilmektedir.¹⁸⁶⁷ İnşaat tamamlandığı halde, mesken buhranı yaşanan İstanbul'da, evlerin satılamaması aslında evlerin Belediye ve Emlak Bankası'nın sunduğu gibi cazip fiyatlarla üretilmediğini ortaya koymaktadır. 1952 Aralık ayında, Levend'de 250 ev daha inşa edilecek ve Emlak Bankası'nda tevdiat hesabı açtıran meskensiz vatandaşlara tercih hakkı verilmek suretiyle kredi ile dağıtılacaktır.¹⁸⁶⁸ 1953 Nisan ayında, Levend'de inşa edilecek 337 evin temeli törenle atılmıştır.¹⁸⁶⁹ 1954 yılı Haziran ayında Levend'de 252 evin daha temeli atılmıştır. İl etapta 450, ikinci etapta 350 ve üçüncü etapta 252 ev daha tamamlandığında Levend'de 1052 evlik bir semt oluşmuş olacaktır. Bu son etapla birlikte Levend'de bir nahiye kurularak Şişli kazasına bağlanmasına karar verilmiştir.¹⁸⁷⁰ 1955 Ekim'inde, Levend'in dördüncü kısmını oluşturan 345 Lojman, 70 mağaza, 90 garaj ve 600 kişilik sinema, spor kulübü, tenis kortları, yüzme havuzu, kahve, çayhane, gece kulübü, yuva, küçük çocuk bahçesinin temeli atılmıştır.¹⁸⁷¹ Levend, İstanbul'un yeni mahallesi olarak ortaya çıkmıştır. Kırdar döneminde başlayan çalışmalar sonucu on yıl içerisinde modern bir mahalle ancak oluşturulabilmiştir.

¹⁸⁶³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ağustos 1953, İndeks: 2073752, Cilt No: 26, Karar No: 233.

¹⁸⁶⁴ "İstanbul'un Mesken Davası", *Ulus*, 28 Aralık 1949, No: 10234.

¹⁸⁶⁵ "Levend Çiftliğindeki Evlerden 110'u Dün Satıldı", *Ulus*, 23 Aralık 1949, No: 10229.

¹⁸⁶⁶ "Levend Çiftliğinde Yaptırılan Evler", *Ulus*, 6 Haziran 1950, Sayı: 10394.

¹⁸⁶⁷ "Mecidiyeköy İlerisinde Yeni Bir Mahalle", *Cumhuriyet*, 17 Aralık 1950, Sayı: 9471.

¹⁸⁶⁸ "Levendde 250 Ev Daha İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1952, Sayı: 10193.

¹⁸⁶⁹ "Yeni Evlerin Temeli Dün Atıldı", *Vatan*, 24 Nisan 1953, Sayı: 4291.

¹⁸⁷⁰ "Levendde Dün 252 Evin Temeli Törenle Atıldı", *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1954, Sayı: 10725.

¹⁸⁷¹ "Dün Levend'in Dördüncü Kısmının Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1955, Sayı: 11208.

1950 Şubat ayında İstanbul İşçi Sendikaları, Söğütözü’de Bademli mevkinde 300 evlik bir amele mahallesi kurmaya karar vermiştir.¹⁸⁷² 1952 yılı Ekim ayında, İstanbul İşçi Sendikaları Yapı Kooperatifi Kuruçeşme’de 60, Mecidiyeköyü’nde 15 evlik arsa satın almıştır.¹⁸⁷³ Sendikanın Mecidiyeköyü’nde ev yaptıracığı arazi üzerinde “Kıptiler” hak iddia etmiş, inşaat çalışmalarını engellemişlerdir.¹⁸⁷⁴ İstanbul İşçi Sendikaları Birliği’nin Bakırköy’de yaptıracığı 71 evin temeli atılmıştır.¹⁸⁷⁵ 1953 yılında, İşçi Sigortaları Kurumu her sene bin ev inşa edilebilecek bir tahsisat ayırmıştır.¹⁸⁷⁶ 1953 yılı Ağustos’unda, Üsküdar Valide-i Atik Mahallesi Çavuşdere Caddesi’nde, İşçi Sendikaları Birliği Yapı Kooperatifi temel atmıştır.¹⁸⁷⁷ 1954 Aralık ayında, Rami’de inşa edilecek 200 işçi evinin temeli, Cumhur Başkanı Celal Bayar tarafından atılmıştır.¹⁸⁷⁸

1950 Mayıs’ta yapılacak seçimler öncesi, Mart ayında Ankara ziyareti dönüşünde Gökay, ucuz ev tesisi için dört milyon lira tahsisat sağlandığı müjdesini kamuoyu ile paylaşmaktadır.¹⁸⁷⁹ 1950 Mart ayında, dar gelirli vatandaşlar için Gureba Hastanesi’nin arka tarafında bin adet ev inşası için müsabaka açılacaktır.¹⁸⁸⁰ Belediye, inşa edilecek evler için akademik bir kurul oluşturmuş, kurul bir rapor hazırlamıştır.¹⁸⁸¹ Ucuz mesken için oluşturulan geçici kurulun önerileri ve hazırlanan talimatname İUMDK’unda da görüşülmüştür.¹⁸⁸²

Seçimlerden üç gün önce *Ulus* gazetesinde, dar gelirli vatandaşlar için yapılacak ucuz evlerin projelerinin hazırlandığı, ikişer katlı beşer altışar bloklar halinde inşa edileceği belirtilmektedir.¹⁸⁸³ Mesken buhranı gündemde olduğu için ucuz evlerin nasıl kiraya verilebileceğine dair bir talimatname hazırlanmıştır.¹⁸⁸⁴

1950 Haziran ayında, İUMDK’nu Yedikule-Silivrikapı arasında inşa edilecek halk tipi ucuz evlerin imar planını karara bağlamıştır. Bu planda yol düzenlemeleri

¹⁸⁷² “300 Evlik Amele Mahallesi Kuruluyor”, *Ulus*, 15 Şubat 1950, Sayı: 10284.

¹⁸⁷³ “İstanbul’daki İşçilere Ev Yapılıyor”, *Vatan*, 16 Kasım 1952, Sayı: 4132.; “İşçilere Ev”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1952, Sayı: 10163.

¹⁸⁷⁴ “Mecidiyeköyünde Yapılacak İşçi Evleri”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1955, Sayı: 11050.

¹⁸⁷⁵ “Bakırköy İşçi Evlerinin Temeli Dün Atıldı”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1953, Sayı: 10348.

¹⁸⁷⁶ “Bin İşçi Evi İnşa Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 11 Temmuz 1953, Sayı: 1308.

¹⁸⁷⁷ “Üsküdar’da Bugün Temeli Atılacak İşçi Evleri”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 1344.

¹⁸⁷⁸ “200 İşçi Evinin Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1954, Sayı: 10898.

¹⁸⁷⁹ “İstanbulda Ucuz Evler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 7 Mart 1950, Sayı: 9186.; “Halk Tipi Evlerin İnşaatına Yakında Başlanacak”, *Yeni İstanbul*, 26 Mart 1950, Sayı: 116.

¹⁸⁸⁰ “Dar Gelirli Vatandaşları İçin yapılacak Evler”, *Ulus*, 8 Mart 1950, No: 10305.

¹⁸⁸¹ “Kışa Kadar 1000 Ev Yaptırılacak”, *Ulus*, 5 Nisan 1950, No: 10332.

¹⁸⁸² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1950, İndeks: 2072493, Cilt No: 20, Karar No: 85.

¹⁸⁸³ “İstanbul’da Ucuz Mesken İnşası”, *Ulus*, 11 Mayıs 1950, Sayı: 10368.

¹⁸⁸⁴ “İnşa Edilecek Yeni Meskenler”, *Ulus*, 23 Mayıs 1950, No: 10380.; “Belediyenin İnşa Ettireceği Evler”, *Cumhuriyet*, 28 Mayıs 1950, Sayı: 9268.

yapılarak, bina yükseklikleri belirlenmiştir.¹⁸⁸⁵ Bu kararlar, ucuz ev meselesinin İstanbul'un imar planı çalışmalarında da gündem maddesi olarak yer aldığını göstermektedir. Plan çalışması yalnızca bir intizam öngörmemekte aynı zamanda bütçelere göre semtleri de düzenlemektedir.

1950 seçimleri sonrası İstanbul'da mesken buhranı devam etmektedir. Bu nedenle gündem maddelerinden birisini kamunun inşa edeceği ucuz evler oluşturmaya da devam etmektedir. Ucuz ev müsabakasına başvurular tamamlanmış 55 proje yarışmaya katılmıştır.¹⁸⁸⁶ Müsabaka neticelenmiş ve Belediye'nin yaptıracığı iki odalı, üç odalı tek ve çift katlı evlerde projeleri ilk üçe girenler belirlenmiştir.¹⁸⁸⁷ Bazı ecnebi firmalar ev inşası için % 40 daha ucuza mal olabilecek teklifler yapmıştır.¹⁸⁸⁸ Müsabakada dereceye giren projeler sergilenecek ve bu projelerin en ucuz şekilde inşası için yerli ve yabancı firmaların girebileceği eksiltme usulü ihale yapılacaktır.¹⁸⁸⁹ Yerli ve yabancı 18 firma bu ihale için müracaat etmiştir.¹⁸⁹⁰ Teklifleri tetkik eden komisyon, iki Alman bir Türk üç firmanın teklifini uygun bularak Belediye Encümenine hazırladığı raporu göndermiştir.¹⁸⁹¹

Anadolu yakasında da yeni bölgeler kamu eliyle inşa edilmektedir. 1949 yılı Aralık ayında, Kadıköy Koşuyolu'nda, Emlak Bankası tarafından kurulacak, 239 evlik halk tipi bir mahallenin inşasına karar verilmiştir.¹⁸⁹² İUMDK'nu Kadıköy Koşuyolu'nda İmar Limited Şirketi tarafından inşa edilecek olan işçi evleri için parselasyon ilkesini görüşmüştür. Komisyon, bu bölgede parseller büyük olursa inşa maliyetleri artacağından, parsellerin 225 metrekare olması bu suretle bu bölgeye 230 ev sığacak pareselin üretilmesine karar vermiştir. Komisyon ayrıca, evlerin ucuza mal olabilmesi için imar konusunda gerekli kolaylıkların gösterilmesi kararını vermiştir.¹⁸⁹³ İstanbul'un

¹⁸⁸⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Haziran 1950, İndeks: 2072645, Cilt No: 21, Karar No: 284.

¹⁸⁸⁶ "Halk Tipi Evler", *Vatan*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 3242.

¹⁸⁸⁷ "Belediyenin Ucuz Ev Projesi", *Vatan*, 11 Haziran 1950, Sayı: 3253.; "Ucuz Evler Proje Müsabakası Bitti", *Yeni İstanbul*, 11 Haziran 1950, Sayı: 193.

¹⁸⁸⁸ "Ucuz Ev Projesi", *Vatan*, 13 Haziran 1950, Sayı: 3255.

¹⁸⁸⁹ "Ucuz Ev Projeleri Teşhir Edilecek", *Ulus*, 15 Haziran 1950, No: 10403.; "Belediyenin Yaptıracağı Evler Projesi", *Ulus*, 18 Haziran 1950, No: 10406.

¹⁸⁹⁰ "Ucuz Ev İnşaatı", *Vatan*, 19 Eylül 1950, Sayı: 3353.; "Belediyenin Yaptıracağı Ucuz Evler", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1950, Sayı: 9405.

¹⁸⁹¹ "Belediyenin Yaptıracağı Ucuz Evler", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1950, Sayı: 9433.

¹⁸⁹² "Kadıköyünde Yeni Bir Mahalle İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1949, Sayı: 9100.

¹⁸⁹³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 29 Aralık 1949, İndeks: 2072392, Cilt No: 19, Karar No: 267.

Mesken meselesi gündemde bir buhran olarak yer aldıkça kamunun ucuza inşa edeceği konutlara da basında yer verilmektedir.¹⁸⁹⁴ Cemil Topuzlu, ucuz mesken inşaatının şehir dışında değil şehir içindeki bostanlarda ve iki, üç katlı evler inşası ile değil; yüksek katlı apartmanlar yapılarak çözüleceğini gazeteler aracılığıyla kamuoyu ile paylaşmıştır.¹⁸⁹⁵ Belediye Encümeni'nde ucuz evlerin inşa mahalleri açısından anlaşmazlıklar çıkmıştır, bazı üyeler evlerin ulaşım imkânı olan yerlere yapılmamasını eleştirmişler bunun üzerine, ucuz ev inşaatlarına başlanması ertelenmiştir.¹⁸⁹⁶ Ucuz ev inşası için arsa arayışları yerinde tetkiklerle sürdürülmüştür.¹⁸⁹⁷ 1951 yılı Nisan ayının sonunda, ucuz evlerin ilk kısmı olan Kadıköy'de 100, Üsküdar'da ise 50 ev ihale edilmiştir.¹⁸⁹⁸ Mesken buhranı devam eden İstanbul'da ucuz evlerin tahsisatı çıkartıldıktan bir yıl sonra ihale yapılabilmektedir. Medyada ucuz ev haberlerinin yer aldığı oran düşünüldüğünde ise toplam 150 evin ihale edilebilmiş olması oldukça ilginçtir. 16 Mayıs 1951'de Kadıköy ve Üsküdar'da ucuz evlerin temeli törenle atılmıştır.¹⁸⁹⁹ 1952 Şubat ayında, Üsküdar Selamsız ve Kadıköy Koşuyolu'nda inşa edilen üç oda bir hol ve bir banyodan müteşekkil ucuz evler tamamlanmıştır, dokuz bin liraya taksitle satılacaktır.¹⁹⁰⁰ Bu evler, İstanbul'da ikamet eden, aylık geliri 300 lirayı geçmeyen, kendisinin, refikasının veya validesinin tasarrufunda emlaki bulunmayanlara muhammen bedeli on, on bir bin lira üzerinden taksitle verilecektir. Talip fazla olursa kura çekilecektir.¹⁹⁰¹ Bu evler için 600 kişi müracaat etmiştir, belediye bu evleri kura ile satacaktır.¹⁹⁰² Yapılan evlerin bütçelerinin uygunluğu talebi artırmaktadır. Artık satış stratejisi İstanbul'da talep oluşturmaktadır. Ancak bu evler yalnızca eve ihtiyacı olduğunu belirleyenlere verilmektedir.

Emlak Kredi Bankası, İstanbul'un her bölgesinde inşa faaliyetlerini sürdürmektedir. Bankanın Kalamış'ta inşa edeceği blok apartmanlara ilişkin 1/500 ölçekli plan tadilat teklifi İUMDK'nun da görüşülerek karara bağlanmıştır.¹⁹⁰³

¹⁸⁹⁴ “Belediyenin Yapıtacağı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1950, Sayı: 9466.; “Belediyenin Yapıtacağı 1000 Ucuz Ev”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1950, Sayı: 9468.

¹⁸⁹⁵ “Belediyenin Yapıtacağı Evler Hakkında Cemil Topuzlunun Fikri”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1950, Sayı: 9470.

¹⁸⁹⁶ “Ucuz Evlerin İnşaatı Geri Bırakıldı”, *Yeni İstanbul*, 13 Ocak 1951, Sayı: 410.

¹⁸⁹⁷ “Belediyenin Yapıtacağı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 1 Şubat 1951, Sayı: 9517.; “Belediyenin Yapıtacağı Evler”, *Cumhuriyet*, 8 Mart 1951, Sayı: 9552.

¹⁸⁹⁸ “Ucuz Evlerin İhalesi Dün Yapıldı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1951, Sayı: 9603.

¹⁸⁹⁹ “Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1951, Sayı: 9623.; “Üsküdar ve Kadıköyünde 150 Evin Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1951, Sayı: 9624.

¹⁹⁰⁰ “Ucuz Evlerin İnşaatı Bitti”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1952, Sayı: 9891.

¹⁹⁰¹ “Belediyenin Yapıttığı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1952, Sayı: 9949.

¹⁹⁰² “Belediye Evleri Bu Ay Satılıyor”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1952, Sayı: 903.; “Ucuz Evlere 600 Alıcı Çıktı!”, *Ulus*, 25 Mayıs 1952, No: 11104.

¹⁹⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 29 Aralık 1949, İndeks: 2073380, Cilt No: 25, Karar No: 52.

Komisyon kararında, Kalamış Rıhtımı'nın doldurulması şartı ile planı onaylamıştır. Bu uygulamada, Belediyenin imar faaliyetlerinde çevre düzenlemesi işini de Banka'ya bırakabildiğini göstermektedir.

1952 yılı Temmuz ayında, Belediye tarafından kurulan İstanbul İmar Limited Ortaklığı Koşuyolu'nda halk tipi 160 ucuz evin temelini atacaktır.¹⁹⁰⁴ 27 Temmuz 1952'de Cumhurbaşkanı Celal Bayar, 259 ucuz evin açılışını yapmıştır.¹⁹⁰⁵ 1952 yılı Ekim ayının sonunda, ucuz evlerden son 102 adedi kura ile taliplilere dağıtılmıştır.¹⁹⁰⁶ 300 liranın altında geliri olanlara dağıtılan ucuz evleri kura ile alanlar taksitlerin 120 liraya yükseltilmesi üzerine şikayette bulunmuşlar, bu talep Şehir Meclisi'ne sevk edilmiştir.¹⁹⁰⁷ 1953 yılı Temmuz ayında, Şehir Meclisi ucuz evlerin taksit sürelerinin uzatılmasını karar vermiştir.¹⁹⁰⁸ 1953 yılı Nisan ayında, Koşuyolu'nda 154 evin temeli daha atılmıştır. Bu inşaatlar tamamlandığında Emlak Kredi bankası, Koşuyolu'nda toplam 418 ev inşa etmiş olacaktır.¹⁹⁰⁹

1953 yılı Ekim ayında, İUMDK ucuz evler meselesinde birkaç konuyu birlikte ele almıştır. Tahsis edilen ucuz ev alanlar tüm İstanbul'da ve çok büyük parsellerdedir. Bu durum, ucuz arsa üretimi konusundaki sorunların çözülmeye başlandığının ilk göstergelerindendir.¹⁹¹⁰ Fatih'te inşa edilen ucuz evler, istimlak sorunları nedeniyle tamamlanamamıştır.¹⁹¹¹ Gökay döneminde İstanbul'da seri bir biçimde ucuz ev üretmenin bir yolu bulunmuştur. Talebi karşılama konusunda yetersiz kalsa bile bu seri uygulama İstanbul'un her bölgesinde yaygınlaşmaktadır.

1952 yılı Mayıs ayında, Belediyenin Florya'da yaptırdığı 24 ucuz sayfiye evinin inşaatı bitmiştir. Belediye bu evleri istirahata ihtiyacı olan veya hasta bulunan memur ve vatandaşlara 15'er günlük müddetle ufak bir ücret karşılığı kiraya verecektir.¹⁹¹² Florya'da bulunan plaj evleri memurlara tahsisi edilmiştir, bu evlerden iki blok eşyalı

¹⁹⁰⁴ “Yeniden İnşa Edilecek Halk Tipi Evler”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1952, Sayı: 10050.

¹⁹⁰⁵ “259 Ucuz Evin Açılışını Dün Cumhurbaşkanı Yaptı”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1952, Sayı: 964.; “Ucuz Evlerden 154'ünün İnşaatı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1952, Sayı: 10054.

¹⁹⁰⁶ “102 Ev Dağıtıldı”, *Ulus*, 29 Ekim 1952, No: 11254.

¹⁹⁰⁷ “Eyübd 150 Ucuz Ev Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1953, Sayı: 10286.

¹⁹⁰⁸ “Ucuz Evlerin Taksit Müddeti Uzatılıyor”, *Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1953, Sayı: 10392.

¹⁹⁰⁹ “Emlak ve Kredi Bankasının Koşuyolundaki Evleri”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1953, Sayı: 10324.

¹⁹¹⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1953, İndeks: 2073920, Cilt No: 27, Karar No: 333. Ayrıca bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Mart 1954, İndeks: 2074066, Cilt No: 28, Karar No: 80.

¹⁹¹¹ “Ucuz Evlerin İnşası Geri Kaldı”, *Vatan*, 15 Şubat 1952, Sayı: 3862.

¹⁹¹² “Floryada Ucuz Memur Evleri Yaptırılacak”, *Vatan*, 11 Mart 1952, Sayı: 3887.

olarak yazın açık artırma ile halka kiralanacaktır.¹⁹¹³ 1952 Ekim ayında, belediye Florya'da 24 daireli olacak ikinci bloğun temelini de atmıştır.¹⁹¹⁴ İlk bloğun belediyecilere verilmesi üzerine dedikodular çıkmıştır, bu nedenle ikinci bloğun belediyecilere verilmeden kura ile dağıtılması düşünülmektedir.¹⁹¹⁵ 1953 Temmuz'unda, Florya'daki plaj evlerinde belediye memurları ile aynı fiyata çoğunluğu tüccar olan 40-45 Şehir Meclisi azasının yerleşmesi basında eleştiri konusu olmuştur.¹⁹¹⁶ 1955 yılı Kasım ayında, Florya dinlenme evinin inşaatı törenle atılmıştır.¹⁹¹⁷ Florya'daki evlerin ses sanatkarlarına dahi kiralanmasının ortaya çıkmış olması Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmuş ve buraların kiralanması usulüne ilişkin bir talimatname hazırlanmasına karar verilmiştir.¹⁹¹⁸ "İstirahata ihtiyacı olan veya hasta bulunan memur ve vatandaşlara 15'er günlük müddetle ufak bir ücret karşılığı kiraya verilmek" üzere yapılan evler, inşaatların bitmesi sonrası kamunun ilişkide olduğu kişilere tahsis edilmiştir.

1950'li yıllarda İstanbul'a, Balkanlardan yoğun bir göç başlamıştır. 1951 yılı Ekim ayında, Bu göçmenlerin yerleştirilmesi için İmar Müdürlüğü'nde müstakil bir büro kurulmuş ve Eyüp'le Rami arasında ve Terkos yolunda bu kişiler için arazi bakılmaktadır.¹⁹¹⁹ Eyüb civarında Küçükköy'de 2.600 göçmen evi için arazi belirlenmiştir, elektrik ve suyu temin edilen bu bölgelerin yolları açılmaktadır.¹⁹²⁰ 28 Ekim 1951 tarihinde, Rami'de yapılan 1.500 göçmen evinin temeli törenle atılmış, numune evler gezilmiştir. Evlerin inşaatları üç ayda tamamlanacaktır.¹⁹²¹ 1952 Ocak ayında, göçmen evlerinden 80 tanesi tamamlanabilmiştir. Malzeme tacirleri, bu iş nedeniyle fiyatları artırmışlardır.¹⁹²² 1952 Ekim ayında, Taşlıtarla'da inşa edilen 2014 göçmen evi sahiplerine kura ile verilmiştir.¹⁹²³ Göçmen evleri dağıtılmıştır, ancak evlerin yapı malzemeleri ve işçiliği çok sorunlu yapıların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Duvarları çatlayan, zeminleri nemli evlerde tesliminden yirmi gün sonra bile

¹⁹¹³ "Floryada Bulunan Plaj Evleri Memurlara Tahsis Edildi", *Yeni İstanbul*, 8 Haziran 1952, Sayı: 917.; "Belediyenin Floryada Yaptırdığı Yazlık Evler", *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1952, Sayı: 10010.; "Floryadaki Belediye Evleri", *Yeni İstanbul*, 11 Haziran 1952, Sayı: 920.

¹⁹¹⁴ "Belediyenin Florya'daki Yeni Evleri", *Vatan*, 3 Ekim 1952, Sayı: 4088.

¹⁹¹⁵ "Floryada İkinci Blok Ucuz Ev Yapılacak", *Vatan*, 9 Kasım 1952, Sayı: 4125.

¹⁹¹⁶ "Şehir Meclisi Üyeleri ve Florya Plaj Evleri", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1953, Sayı: 1312.

¹⁹¹⁷ "Florya Dinlenme Evleri İnşaatı Başladı", *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1955, Sayı: 11201.

¹⁹¹⁸ "Belediyenin Florya Evleri Mesele Oldu", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1956, Sayı: 11454.

¹⁹¹⁹ "Göçmen Evlerinin Yapılacağı Saha İnceleniyor", *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1951, Sayı: 670.

¹⁹²⁰ "İstanbulda Yapılacak Göçmen Evleri", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1951, Sayı: 9767.

¹⁹²¹ "1500 Göçmen Evinin temel Atma Töreni", *Cumhuriyet*, 28 Ekim 1951, Sayı: 9783.

¹⁹²² Mazhar Kunt, "Rami Sırtlarında Yapılmakta Olan Göçmen Evleri", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1952, Sayı: 9849.

¹⁹²³ "Göçmen Evleri Dün Sahiplerine Verildi", *Vatan*, 3 Ekim 1952, Sayı: 4088.; "Göçmen Evlerinin Tevziine Başlandı", *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1952, Sayı: 10119.

oturulamamaktadır.¹⁹²⁴ Yağmurların başlaması üzerine, Kasım 1952’de, göçmen evlerinde stabilize malzemeden yapılan duvarların çökmesi basında yer almıştır, bunun üzerine daha müteahhitten kesin kabulü yapılmamış olan bu evlerin tahkiki için Ankara’dan bir heyet gönderilecektir.¹⁹²⁵ Ocak 1953’te, göçmen evlerinin durumu Ankara’dan gelen heyet tarafından gözden geçirilmiş ve bazı evlerde görülen noksanların ve drenaj kanallarının işi için yeni tahsisat verilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁹²⁶ 1953 yılı Ocak ayında, İstanbul’da, 800’ü Kağıthane’de olmak üzere 1.500 göçmen evi daha inşa edilecektir.¹⁹²⁷ 1953 Mart ayında meydana gelen zelzelede Rami’deki göçmen evlerinde herhangi bir hasar meydana gelmemiştir. Bu durum göçmen evleri hakkındaki iddiaların asılsızlığı şeklinde yorumlanmıştır.¹⁹²⁸ Göçmen evlerinin müteahhit tarafından teslimi yaklaşmıştır, ancak inşaat kalitesi hakkındaki şikayetler bitmemektedir.¹⁹²⁹ Kış gelmiştir ve göçmen evlerinde sorunlar devam etmektedir. İhale kabul komisyonu da, birer toprak yığını haline gelen evleri, ıslah edilmedikçe onay vermemekte kararlı davranmaktadır.¹⁹³⁰ Rami’de inşa edilen göçmen evlerinin % 95’inin çürük olduğu beyanı Devlet Vekili Osman Kapani tarafından yapılmıştır.¹⁹³¹

1952 yılı Ocak ayında, Eyüp’te de 200 adet göçmen evi yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁹³² İUMDK’nu Şişli civarındaki Hürriyet-i Ebediye ve Darülaceze arasında bulunan yolun Kağıthane tarafındaki göçmen evlerine tahsis edilen 319 dekar 50 metrekare arazinin planını görüşerek onaylamıştır.¹⁹³³ Göçmelere sadece şehir arazisi verilememekte, buralar planlanarak teslim edilmektedir. Bu yaklaşım tarzı, İstanbul’da üretilecek binaları ve şehir yoğunluğunun kontrolünü sağlamaktadır. Türkiye, Demokrat Parti döneminde Balkanlar’dan nüfus aldıkça, bu kişileri iskan etmenin modelinde bir tarz üretmemektedir.

1952 yılı Ocak ayına gelindiğinde; Belediye, Atatürk Bulvarında inşa edeceği otuz dört daireden oluşan dört blok ev inşaatı için prosedürleri tamamlamış, inşaat mevsimini beklemektedir.¹⁹³⁴ 1953 yılı Ağustos ayında, bulvardaki blok inşaatlarına

¹⁹²⁴ Sadun Tanju, “Ramideki Göçmen Evleri”, *Vatan*, 24 Ekim 1952, Sayı: 4109.

¹⁹²⁵ “Ramideki Göçmen Evleri”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1952, Sayı: 10162.

¹⁹²⁶ “Göçmen Evlerinin Durumu Vilayette Gözden Geçirildi”, *Yeni İstanbul*, 3 Ocak 1953, Sayı: 1121.

¹⁹²⁷ “1500 Göçmen Evi Daha Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1953, Sayı: 10211.

¹⁹²⁸ “Ramideki Göçmen Evleri Zelzeleden Müteessir Olmadı”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1953, Sayı: 10289.

¹⁹²⁹ “Ramideki Göçmen Mahallesi Meselesi Neye Varacak?”, *Cumhuriyet*, 5 Haziran 1953, Sayı: 10361.

¹⁹³⁰ “Rami Göçmen Evleri Kışa Dayanmadı”, *Vatan*, 26 Ocak 1954, Sayı: 4563.

¹⁹³¹ “Kapani, Rami Evlerinin Yüzde 95’i Çürük, Dedi”, *Vatan*, 7 Şubat 1955, Sayı: 4935.

¹⁹³² “Eyüpte 200 Ucuz Ev Yapılacak”, *Vatan*, 5 Ocak 1952, Sayı: 3821.

¹⁹³³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Mart 1953, İndeks: 2073630, Cilt No: 26, Karar No: 111.

¹⁹³⁴ “Blok Ev İnşaatına Başlanıyor”, *Vatan*, 30 Ocak 1952, Sayı: 3946.

başlanacağı haberi yeniden basında yer almıştır.¹⁹³⁵ 1954 yılı Nisan ayında, nihayet Atatürk Bulvarında yedi katlı üç bloktan oluşan 74 dairenin temeli atılmıştır.¹⁹³⁶ 1954 yılı Kasım ayında, bulvardaki 17'si üçer ve 16'sı dörder odalı olacak 33 daireli ikinci bloğun temeli atılmıştır.¹⁹³⁷ Unkapanı semti yeni formunu kazanmaya başlamıştır. Sur içi İstanbul'unda, Büyük bir bulvar açılmış, adı Atatürk olarak belirlenmiş ve şimdi modern konutlar üretilmektedir. Bu sur içi İstanbul'unda cumhuriyet döneminin ilk semt düzenlenmesi örneği olmuştur.

1952 yılı Ocak ayında, Belediye Encümeni Eyüp'e 150, Bakırköy'de 50 Hasköy, Halıcıoğlu ve Kasımpaşa'da 150, Beykoz'da 50 ucuz evin daha yapılmasına karar vermiştir.¹⁹³⁸ 1953 Mart Ayında, Eyüp Düğmeciler Mahallesi'nde inşa edilecek ucuz evlerin plan çalışması İUMDK'nunca onaylanmıştır.¹⁹³⁹ 1954 yılı Mart ayında, İUMDK'nu Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası İşçileri için fabrika tevsi sahası içerisinde inşa edilecek ucuz evlerin yapımını onaylamıştır.¹⁹⁴⁰ Alınan bu karar tashih edilerek, ucuz ev kanununa uymadığından, yalnızca mevzi plan onaylanmıştır.¹⁹⁴¹ Bu tashih, ucuz evlere sağlanan kolaylıkların bu kooperatife gösterilemeyeceği anlamını taşımaktadır. 1954 yılı Ekim ayına gelindiğinde, Belediye İstanbul genelinde 6.443 evden oluşacak yedi ucuz mesken mahallesi kurma kararı almış ve proje çalışmalarına başlamıştır.¹⁹⁴² Yeni İstanbul mekânının dört bir yanına ucuz evler yapılmasına başlanmıştır. Bu uygulamalar; dönemin halk bütçeleri gözetilerek devlet kontrolünde, İstanbul'da konut üretiminin form ve içerik kazanmasını sağlamaktadır.

1954 yılı Ekim ayında İmar Limited Şirketi'nin sermayesi 20 milyon liraya çıkartılmış ve belediyenin İstanbul'daki arsalarına 4000 ev yapmayı şirket kendine hedef olarak belirlemiştir.¹⁹⁴³ Hedeflerin rakamlarla belirlenmesi yürütülecek proje mekânlarının ortaya çıkmış olması Gökay dönemi İstanbul'un konut yapma işinin kurumsal boyutunu sergilemektedir.

¹⁹³⁵ "Bulvardaki Blok Apartman İnşaatına Yakında Başlanıyor", *Vatan*, 9 Ağustos 1953, Sayı: 4396.; "Belediyenin Yapıtacağı Apartmanlar", *Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 10434.

¹⁹³⁶ "Dün Bir Blok Apartmanın Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1954, Sayı: 10687.

¹⁹³⁷ "İkinci Blok Apartmanın Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1954, Sayı: 10877.

¹⁹³⁸ "Yeni yapılacak Ucuz Evler", *Vatan*, 26 Şubat 1952, Sayı: 3873.

¹⁹³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1953, İndeks: 2073617, Cilt No: 26, Karar No: 98.

¹⁹⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1954, İndeks: 2074096, Cilt No: 28, Karar No: 110.

¹⁹⁴¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1954, İndeks: 2074103, Cilt No: 29, Karar No: 117.

¹⁹⁴² "Şehirde Yedi Ucuz Mesken Mahallesi Kurulacak", *Vatan*, 4 Ekim 1954, Sayı: 4809.

¹⁹⁴³ "Belediyenin Arsalarına 4000 Ev Yapılacak", *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1954, Sayı: 10855.

1955 yılı Şubat ayında Belediye, mesken buhranına ilişkin ilk köklü uygulamaya girişmektedir. Belediye, 1954 yılında 1.550.468 metre murabbalık araziyi 1185 ev yapılmak üzere muhtelif kooperatiflere tapulamıştır. Hazineden alınan 5.000.000 metre murabbalık arazide bu usulle 10.000 ucuz ev inşa edilebilecektir. 6188 sayılı kanunun 16. maddesi toplu inşaatları hedef göstererek, kooperatiflere tercih hakkı tanımaktadır. Bu çerçevede Zeytinburnu'nda ucuz blok apartmanları ihaleye çıkartılmıştır.¹⁹⁴⁴ Kazlıçeşme'de yaptırılacak blok apartmanlardan ilkinin temeli atılmıştır. Gökay, Kazlıçeşme'de bu temeli, “yeni bir devrin başlangıcı” olarak nitelemiştir.¹⁹⁴⁵

1955 yılı Mart ayında, İUMDK, İstanbul genelinde yeni ucuz mesken alanları oluşturmuştur.¹⁹⁴⁶ 1955 yılı Temmuz ayında, Kısıklı'da Emniyet Mensupları Kooperatifi'ne tahsis edilen arazinin ifrazı İUMDK'nu tarafından onaylanmıştır.¹⁹⁴⁷ 1955 yılı Ekim ayında, İUMDK'nu, Gazeteciler Sendikası Kooperatifi'ne ait arazinin planını onaylamıştır.¹⁹⁴⁸ 1956 yılı Mart ayında, İUMDK'nu Ayazağa ile Levend arasındaki sahanında ucuz meskenler için ayılmasına karar vermiştir.¹⁹⁴⁹ 1956 Haziran ayında ise, İUMDK'nu, Malul Gaziler Yapı Kooperatifi'ne verilen yerin Ayazağa golf sahasında kalmasından dolayı, bu kooperatifin Ordu Mensupları Kooperatifi'ne müracaat etmesini önermiştir.¹⁹⁵⁰ Bu karar, İstanbul'da arazi dağıtım işlerindeki teknik alt yapının durumu göstermesi açısından önemli bir örnektir. 1957 yılı Haziran ayında, Üniversiteliler Yapı Kooperatifi'nin Maçka'da yaptıracığı evlerin durumu İUMDK'nu tarafından tetkik edilerek onaylanmıştır.¹⁹⁵¹ Şehir Meclisi, seri bir şekilde ucuz arsa üretimi ve İstanbul'un yeni semtlerinin kooperatifçilik aracılığıyla dağıtımının kararlarını almaktadır. Kooperatif oluşturulması fikri ülkede serbest teşebbüsün önü açılırken, toplumda ortak iş yapma kültürünü de tesisi etmektedir.

1957 yılı Mart ayında İstanbul'un gecekonducuları için ilk ıslah programı geliştirilmiştir. Kazlıçeşme, Veliefendi-Silivrikapı arasında bulunan, Vakıflar

¹⁹⁴⁴ “Gecekondu Mahallesinde Apartıman”, *Cumhuriyet*, 22 Şubat 1955, Sayı: 10981.

¹⁹⁴⁵ “Kazlıçeşme Blok Apartımanının Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Mart 1956, Sayı: 11357.

¹⁹⁴⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Mart 1955, İndeks: 2074474, Cilt No: 31, Karar No: 79.

¹⁹⁴⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1955, İndeks: 2074620, Cilt No: 33, Karar No: 226.

¹⁹⁴⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Ekim 1955, İndeks: 2074710, Cilt No: 34, Karar No: 317.

¹⁹⁴⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Mart 1956, İndeks: 2074826, Cilt No: 27?, Karar No: 58.

¹⁹⁵⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Mayıs 1956, İndeks: 2074909, Cilt No: 38, Karar No: 151.

¹⁹⁵¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1957, İndeks: 2075239, Cilt No: 44, Karar No: 201.

İdaresi'nden İşçi Sigortaları tarafından satın alınan 42 dönümlük arazi üzerine 490 mesken inşa edilecektir. bu uygulama İUMDK'nun da şu görüşlere yer verilerek onaylanmıştır: “Banka tarafından inşa edilecek bu yer aynı zamanda İstanbul’un girişinde gayri sıhhi bir şekilde teşekkül etmiş gecekondu mıntıkasının ıslah çaresinin ilk merhalesini de teşkil etmiş olacağından...”¹⁹⁵² Bu uygulama dönem basınına; Emlak Kredi Bankası Zeytinburnu’nda 300 hektarlık bir arazi üzerine 48.000 kişinin yaşayacağı 6 büyük mahalle kuracaktır. Buradaki gecekondu tamamen ortadan kalkmış olacaktır, şeklinde yansımıştır.¹⁹⁵³ Ucuz evler sitesi olarak ön görülen bu proje ile, gecekondu sahipleri taksite ev sahibi yapılacak ve şehrin bu bölgesindeki sorunlar çözülmüş olacaktır. Arsa sendika tarafından vakıflardan alınmış, binaları Emlak Kredi Bankası yapacaktır, bu uygulama da belediye tarafından sahiplenilmektedir. Bu üçlü ortak iş yapma kültürü, konut sorunu etrafında, toplumun farklı kurum ve kişilerinin organize olduğunu ve gecekondu ıslah planı geliştirilmeye çalışıldığını göstermektedir.

6.2.6. Planın Pratiğe Yenik Düşmesi: Gökay Döneminde İstanbul’da Gecekondulaşma

Gökay dönemi gecekondu meselesinin iki dönem içerisinde ele almak gerekmektedir. Birinci dönem İnönü tarafından Gökay’ın İstanbul’a Vali ve Belediye Başkanı olarak atandığı dönem, ikinci dönem ise 1950 seçimlerinden sonra Menderes’in Gökay’la devam etmesi kararından sonrası dönemdir. Gökay, Türkiye’de yaşanan siyasi kırılmada iki parti tarafından da tercih edilmiş ve çalışılmıştır. Be nedenle Gökay döneminin dönemin kırılma ve süreklilik analizlerinde bir model olarak incelemek süreci daha sağlıklı ele almamızı sağlayacaktır. 1949 yılı Ekim ayında, Gökay göreve geldikten sonra da İstanbul’da gecekondu inşası hızla devam etmektedir. Gazeteler bu hızı anlatmak için bir semtte gecekondu sineması ile gecekondu fırını inşa edildiğini haber yapmaktadırlar.¹⁹⁵⁴

Gecekondu meselesi bir meşrulaştırma sorunsalı üzerinden dönem basınında yer almaktadır. Ya kişisel trajediler, ya belediyenin plan üretmemesi, ya da kamu adına “gecekonducuların taleplerinin meşru görüldüğüne dair” haberler dönem gazetelerinde yayınlanmaktadır. Belediye Encümeni, gecekondu meselesini değerlendirmek üzere

¹⁹⁵² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1957, İndeks: 2075132, Cilt No: 42, Karar No: 94.

¹⁹⁵³ “Zeytinburnu’nda Ucuz Evler Sitesi İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 15 Mart 1957, Sayı: 5681.

¹⁹⁵⁴ “Yıkılan Gecekondu Gene Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1949, Sayı: 9049.; “İstanbulda 1000 Halk tipi Ev Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1950, Sayı: 9205.

toplantı yapacaktır bu konu hakkında gazetelerde, “öğrendiğimize göre ...encümen ... 948 senesinde temeli atılıp ta inşası bugüne kadar tamamlanmamış gecekonduların inşasına müsaade edecek; ancak, 1949 Haziranında yapılan gecekondu için yıkılma kararı verilecekse de bu işin de kış sonuna bırakılacağı söylenmektedir”¹⁹⁵⁵ şeklinde yayınlanan haber dönem basınının bu konudaki yaklaşımını ortaya koymaktadır. Artık gecekondu meselesi bir pazarlık unsuru haline gelmiştir. Meselenin analiz edilme biçimi, her kesimin şikayet ettiği bu meselede, toplumsal kabullenmenin oluştuğunu göstermektedir.

Gökay’ın göreve başladığı bu dönemde gecekondu meşrulaşmaya başlamıştır. Gökay, 1949 yılı Kasım ayında, Kazlıçeşme’deki gecekondu mahallesinin şehircilik ihtiyaçlarının giderileceğini belirtmiştir. Burada sağlık işleri ile meşgul olacak bir dispanser açılacak, artezyenler sayesinde su ihtiyaçları giderilecek, elektrik sağlanacak ve acilen bir ilkokul inşa edilecektir. Bu şehircilik hizmetleri gecekonduların artık muhatabiyet bulması açısından bir meşruluk sağlamanın başlangıcıdır.¹⁹⁵⁶ Bu açıklamadan iki gün sonra Gökay, şehirde yeni gecekondu yapımına müsamaha edilmemesi ve teşebbüslerin derhal yıkılması kararını açıklamıştır.¹⁹⁵⁷ Gecekondu için bir toplantı yapılmış ve 1949 Haziran ayından sonra yapılanlar ve şahıs arsaları üzerine inşa edilenler hemen yıkılacaktır. 1949 Haziran ayı öncesi yapılanlara ise, Maliye ve Evkaf’tan alınan parselasyonu yapılan arsalardan yer gösterilecek veya eğer gecekondualarının bulundukları arsaların şartları uygunsa binalarını ıslah etmeleri sağlanacaktır.¹⁹⁵⁸ Bu kararlar İstanbul’da gecekondu meselesinin devlet nezdinde kabulünün çerçevesini oluşturmaktadır. Devletin gecekondulara karşı müsamahakar tavır göstermesinin nedeni yaklaşan seçimlerdir. Bu konuda yapılan eleştirel yayınlar için Gökay, “Herhangi bir siyasi mülahaza ile kimsenin gecekonduardaki vatandaşların durumundan faydalanmasını doğru bulmuyorum. Bırakın bu vatandaşlar barındıkları kulübelerde yıkılacakmış, şu olacakmış gibi endişelerden uzak kalsınlar” yorumunu yapmıştır.¹⁹⁵⁹ Gökay, gecekondu meselesini ıslah etmek istemekte, ama yıkım tehdidi üzerinden bir söylem geliştirmemektedir. Bu Cumhuriyet Halk Partisi döneminde, çok partili hayata geçiş sürecinde, belediye-vatandaş ilişkilerindeki söylem analizi açısından

¹⁹⁵⁵ “Gecekondu”, *Vatan*, 5 Kasım 1949, Sayı: 3035.

¹⁹⁵⁶ “Gecekondu İşleri Tetkik Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1949 Sayı: 9065.

¹⁹⁵⁷ “Gecekondu”, *Vatan*, 8 Kasım 1949, Sayı: 3038.

¹⁹⁵⁸ “Gecekondu İçin Yeni Kararlar”, *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1949, Sayı: 9110.

¹⁹⁵⁹ “Gecekondu İşleri Politika Mevzuu Yapılmayacak”, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1950, Sayı: 9147.

önemli bir kırılmadır. Artık tehdit üzerinden değil, ıslah meselesi üzerinden bu mesele ele alınmaktadır.

Gecekondu meselesi hakkında gazetelerde durumun gerçekliğini anlatan yazı ve röportajlar yayınlanmaktadır. Kimdir, bu gecekonducuları yapanlar, nasıl insanlardır, gibi tanıtıcı yazılarda, bu kişilerin kişisel trajedileri üzerinden gecekondu meselesi ele alınmaktadır.¹⁹⁶⁰ Gecekondu meselesi öncelikle İstanbul halkının dışında cereyan eden bir mesele gibi sunulmakta, sonrasında ise bu süreç tanımlanarak İstanbullulara anlatılmaya çalışılmaktadır. Şehirle irtibatı olan herkesin şahit olduğu bir meselenin, dönem gazetelerinde İstanbul halkına yabancı bir mevzu gibi ele alınması, dönem basının halkla irtibatı ve kullandığı dilin şifreleri hakkında bilgi vermektedir.

1950 yılı Ocak ayında, Evkaf İdaresi arazilerini işgal eden gecekonducuları boşaltmak istemektedir. Evkaf İdaresi, Kazlıçeşme bölgesindeki işgalli arazisi için alakalı icra mahkemesinden karar almış ve bir kısım gecekonducuların yıkımı için harekete geçmiştir. Ancak yıkım sırasında memurlarla gecekonducular arasında yaşanan arbede sonrası, yıkım durdurulmuştur. Ancak idare, yeni icra kararları alarak, gecekonduculara iletmektedir. Yıkımların bekletilmesi, dönem matbuatında yaklaşan seçimlerde Cumhuriyet Halk Partisi'nin her vaadi kullanma arzusu ile verilen bir karar olarak yansıtılmakta; ve "resmi ağızların yaptığı parlak vaatlere rağmen, bugün de dün olduğu kadar her an sokağa atılmak tehlikesine maruzdurlar. Olsa olsa, belki bahara belki de yaza kadar, yani seçimlerden sonraya kadar kendilerine dokunulmayacaktır" yorumu ile durum tespiti yapılmaktadır.¹⁹⁶¹ 3 Mayıs 1950 tarihinde, 14 Mayıs 1950'de

¹⁹⁶⁰ "Yeni Kurulan Şehir: Gecekondu", *Yeni İstanbul*, 28 Ocak 1950, Sayı: 59.

¹⁹⁶¹ "Gecekondu Faciası – 35 bin vatandaş her an evlerinden atılabilir-", *Vatan*, 26 Ocak 1950, Sayı: 3117. Haber metni şu şekildedir: "Evkaf İdaresi Yıkıtma Kararlarını Alıyor. Seçimler yaklaştıkça CHP'nin her vasıtayı meşru addederek şiddetli bir propaganda taarruzuna geçtiğini belirten vazih emaretlere gittikçe artmaktadır. Geniş halk kütlelerinin reylerini kazanmak için bilhassa şehrimizde son zamanlarda her fırsattan faydalanılarak girilen ve dolayısıyla seçim propagandaları, işçi muhitlerinde, fakir halk tabakalarının keşif bir surette bulunduğu semtlerde, türlü türlü hüviyetlere bürünülerek yapılmaktadır. Halka dağıtılacağı uzun zamandan beri söylenen ucuz Belediye arsalarının bu defa işçi inşaat kooperatiflerine verileceği hakkında ve resmi ağızlar tarafından ortaya atılan yeni vaad, hayatı ucuzlatma yolunda gayretler sarfeder görünmek için son birkaç ay zarfında alakalı resmi ve idarî makamların 25 yıldır görülmemiş şekilde cansıparane faaliyetleri CHP'nin her ne bahasına olursa olsun iktidarda kalmak için giriştiği propagandanın örnekleridir. CHP'nin bu neviden yaptığı seçim propagandalarının en mühimi, hiç şüphesiz on binlerce vatandaşın barındığı, gecekondu semtleri sakinlerine karşı resmi makamlarda görülen ani alakadır. Mesaha ve nüfus kesafeti itibarıyla en mühimi bulunan ve birkaç ay evveline kadar hemen gün aşırı yeni bir ihtilaf mevzuu teşkil eden Zeytinburnu ve civarı gecekonducularında oturan 35,000 vatandaşa karşı birkaç aydır gösterilen şefkat ve alaka da, seçim propagandasının en bariz, bir örneğidir. Hâlbuki öğrendiğimize göre işin iç yüzü şudur; Bu civar gecekonducularından 3000 kusura, evkaf idaresine ait arazi üzerinde inşa edilmiştir. Bu vaziyet karşısında Evkaf idaresi harekete geçerek bunlardan ilk partide bir kısmının yıktırılması için alakalı icradan karar almış ve bu kararı tatbika kalkmıştır. Fakat bu kararın tatbiki sırasında halk ile memurlar arasında zuhur eden nahoş bazı hadiseler üzerine, yıktırma işi durdurulmuştur. Halbuki öğrendiğimize göre yıktırma işinin durdurulması tamamen pek hususi mahiyettedir ve muvakkattir. Arazinin sahibi olan Evkaf umum müdürlüğü, arazisi üzerindeki binalar hakkında yıktırma kararlarını alakalı İcra merciinden peyderpey almağa devam etmektedir. Bu hususta edindiğimiz mevsuk malumata nazaran, Evkaf idaresi, Vali ve Belediye Reisi Dr. Fahrettin Kerim

yapılacak milletvekili seçimlerinden 11 gün önce ise Zeytinburnu'nda bulunan gecekondu mahallesinin yollarının yapılmasına başlanmıştır. 4.000 ev bulunan bu mahallenin imar planı içinde çalışmaları ise iki hafta içerisinde tamamlanacaktır.¹⁹⁶² Bu uygulama gecekonducular üzerine yürütülen seçim propagandasının son örneğidir. Bu evlere yollar yapılmakta, hatta bu bölge için plan hazırlanmaktadır. Cumhuriyet Halk Partisi seçim öncesi halka, seçim sonrası son vaatlerini dağıtmaktadır. Gecekonducular yıkılmayacak, ıslah edilecektir. Bu ıslah süreci devlet-vatandaş ilişkilerinde hukukun değil pazarlığı üstün olduğu bir dönemin başlangıcıdır. Ve bu başlangıç Cumhuriyet Halk Partisi tarafından yapılmıştır. Milli Şef İsmet İnönü, çok partili hayata geçiş kararını aldığı gibi, seçim öncesi Türkiye şehirciliğinde her seçim döneminde gerçekleşen pazarlık usulünü başlatmıştır. Artık şehir meseleleri bir hukuk meselesi değil, halkın ikna edildiği ama hukukun da bu pazarlığa çerçeve oluşturduğu bir meseledir.

1950 seçimlerinden sonra İstanbul Belediyesi, gecekonducular konusunda yeni yaklaşımlar üretmeye çalışmaktadır. Kırdar dönemi boyunca yıkılacak barakalar olarak görülen yapılar; 1950 seçimleri öncesi yol, su, elektrik ve okul gibi şehircilik hizmetleri ile tanıştırılmış ve bu uygulamalar ile kamu otoritesi ile meşruiyet zemininde bir ilişki tesis edilmiştir. Ancak seçimler sonrası İstanbul'da özel mülkler bile istimlaklerle ortadan kaldırılarak yeni bir şehir oluşturulmaya çalışılırken; bu yapıların bu hali ile yaşamalarına izin vermek, şehirde yürütülen imar çalışmalarıyla çelişmektedir.

Gökay şimdi yeni dönemde, Demokrat Parti Belediye Başkanı olarak seçim sürecindeki politikalarından bir geçiş süreci üretecektir. 1950 yılı Ekim ayında, surlar civarındaki gecekonducuların Feriköy'deki Bulgar Mezarlığı'na taşınması kararı alınmıştır.¹⁹⁶³ 1951 yılı Ocak ayında Vakıflar İdaresi, vakıf arazilerine kurulan gecekonducular için aldığı yıkım kararlarını şimdilik tatbik etmeyeceğini açıklamıştır. Bu açıklama, kurumların gecekonducuları meşru görmediğini ama yürütülen siyaset gereği de bu yapıların yıkılmayacağını belirtmektedir.¹⁹⁶⁴ Aslında bu durum, kamu otoritesi ile gecekonducular arasında gayri resmi mutabakatın görünür hale gelmesidir. 1951 yılı Nisan ayında ise gecekonducular için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Kanun tasarısı

Gökayın kendilerine yaptığı hususi müracaat ve talep üzerine yıktırma hakkını muvakkaten kullanmamaktadır. Yani burada oturan 35,000 vatandaşın vaziyetinde değişmiş hiçbir şey yoktur ve bunlar, resmi ağızların yaptığı parlak vaadlere rağmen, bugün de dün olduğu kadar her an sokağa atılmak tehlikesine maruzdurlar. Olsa olsa, belki bahara belki de yaza kadar, yani seçimlerden sonraya kadar kendilerine dokunulmayacaktır.”

¹⁹⁶² “Gecekondu Mahallesinin Yolları Yapılıyor”, *Ulus*, 3 Mayıs 1950, No: 10360.

¹⁹⁶³ “Gecekondu Meselesi”, *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1950, Sayı: 9414.

¹⁹⁶⁴ “Evkaf Arsaları Üzerindeki Gecekonducular”, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1951, Sayı: 9493.

basında şu şekilde sunulmaktadır: “yeni kanunla bilhassa büyükşehirlerde izinsiz olarak kurulmuş bulunan gecekonduların sahipleri ile mahalli belediyeler arasındaki anlaşmazlıklar kat’i hal şekline bağlanmaktadır.”¹⁹⁶⁵ Tasarı kredi kolaylıkları ve inşaat harçlarında yapılan düzenlemelerle gecekonduları önlemeyi hedeflemektedir. Tasarı, 1952 yılı Nisan ayında TBMM’de görüşülmeye başlanmıştır.¹⁹⁶⁶ Bu tasarı gazetelerde, gecekondular davasını halledecek kanun olarak sunulmaktadır. Çözüm ise; başkasının arazisine gecekondular yapan kişiler başka bir meskene sahip değilseler, arsa bedelini ödeyerek arsaya sahipliklerinin sağlanmasıyla gerçekleşecektir. Birden fazla gecekondular yapan kişi, birisini tercih ederek satın alacaktır. Gerekli hallerde imar planını tatbik için, gecekondular sahiplerine ucuz arsa temin edilerek, nakilleri sağlanacaktır.¹⁹⁶⁷ Kanun tasarısında, “ıslahı mümkün” gecekondular ıslah edilecek, diğerleri yıkılacak şeklinde bir ifade vardır. Şişli Gecekondularını Güzelleştirme Derneği, tasarıdaki “ıslahı mümkün” ifadesinin kaldırılması için teşebbüse geçmiştir.¹⁹⁶⁸ Çünkü tasarı bu hali ile yasalarsa, İstanbul’daki gecekonduların neredeyse tamamı yıkılacaktır. Kanunun basında yer alış biçimi ve gecekondular sahiplerinin de basında taleplerini dillendirmesi çok partili hayata geçişte halkın kanun yapımına etkisini ortaya koymaktadır. Bu taleplerin kanunu ne kadar etkilediği tam ölçülemese bile, halkın kendisini kanunun yapımında bir aktör olarak konumlandığını göstermektedir.

1951 yılı Haziran ayında, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu, Kazlıçeşme Gecekondular mahallesine bir okul yapılması meselesini ele almıştır. Kazlıçeşme gecekondular mahallesinde 2.500 öğrenci bulunmakta olup, bunların 1.532’si Kazlıçeşme’de yeni inşa edilen okulda çift tedrisatla ders görmektedir. İUMDK’nu Silivri ve Çatalca’da okul inşa etmek için ayrılan tahsisatların, bu bölgedeki okul ihtiyacının başka binalar tahsisi ile çözüldüğünden, Kazlıçeşme’deki gecekondular bölgesine yapılacak okula aktarılmasına karar verilmiştir.¹⁹⁶⁹ Şehrin gecekondulaşması, planlanan kaynakların aktarımını da bozmaktadır. Silivri ve Çatalca’ya inşa edilmesi gereken kamu yatırımı, ihtiyaçlar değerlendirilerek Kazlıçeşme’ye yönlendirilmekte, böylece şehirde yönetilemeyen gecekondular sorunu kamusal kaynakların tüketiminde de yetersizlikleri doğurmaktadır. Artık kamu otoritesinin planlaması kamunun

¹⁹⁶⁵ “Gecekondular Hakkındaki Kanun Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1951, Sayı: 9587.

¹⁹⁶⁶ “Gecekondular Davasının Kati Şekilde Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1952, Sayı: 859.

¹⁹⁶⁷ “Gecekondular Davasını Halledecek Kanun”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1952, Sayı: 9949.

¹⁹⁶⁸ “Gecekondular Hakkında Bir Tasarı Hazırlandı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1952, Sayı: 10156.

¹⁹⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1951, İndeks: 2073829, Cilt No: 26, Karar No: 67.

yönetimini değil, halkın bir kısmının pratik tercihleri kamu otoritesinin yönelimini belirlemektedir.

Gecekondulardan hazine ya da evkaf arazisine yapılanlar devletle aralarında bir mutabakat ararken, şahıs arazilerine yapılanlar ise hemen yıkılmaktadır. Zeytinburnu'nda muhacir mahallesinde ekinleri yeni biçilmiş bir araziye ağırlıklı olarak Bulgaristan göçmenleri gecekondu yapmışlardır. Bu gecekondu, arazi sahibinin şikayeti üzerine kaymakamlık kararı ile hemen yıkılmaya başlanmıştır.¹⁹⁷⁰ Mecidiyeköyü'nde Karkuyusu mevkiindeki on iki gecekondu ihtarlara rağmen kaldırılmadığı için jandarmalar tarafından yıkılmış, tahta ve kiremitler bir daha kullanılmaması için parçalanmıştır.¹⁹⁷¹ Gecekondu meselesinde devlet arazilerinde ıslah tarzı benimsenirken, özel mülkiyetlerde yıkım tercihi ön plana çıkmıştır. Bu da özel mülkiyetin korunmasını devletin bir görev olarak benimsediğini göstermektedir.

Şehir haricinde gecekondu manzarası arz eden inşaatlar arttığından, bilhassa Bakırköy ve Beykoz'da yapılan bu tür inşaatlara izin verilmeyecektir.¹⁹⁷² İstanbul'da bir şayia dolaşmaktadır, bazı kanuni düzenlemeler yapılacağından 1951 yılı Aralık ayı sonuna kadar yapılan gecekondu rüçhan hakkı kazanacaktır. Bu nedenle İstanbul'da gecekondu yapımı hızlanmıştır. Gökay, bürokratlarıyla yaptığı bir toplantıda; bu şayanın asılsız olduğunu, yalnızca kışın soğuk günlerinde yıkım yapılmayarak, gecekondu kuranlardan 15 Nisan 1952 tarihine kadar kendileri tarafından yıkılması hususunda taahhütname alınarak yıkımın ertelendiğini açıklamıştır.¹⁹⁷³ Gecekonducular pratik tercihlerinin devlet tarafından kanuni hale getirilmesi için yeni kavramların peşine düşmektedir. Bu kavramsal çerçeveyi gecekonducular adına üreten dönemin hukukçuları ve mühendislerinin kimliğine basında rastlanmamaktadır.

Şişli'de gecekondu sahipleri bir araya gelerek dernek kurmuştur. Şişli Gecekondularını İhya ve Güzelleştirme Derneği, gecekonduların sorunlarını dönem basınına yansıtmaktadırlar. Şişli bölgesinde yüz bin kişilik bir kütle kanalizasyon ve sudan mahrum, hayvan gübreleri ile kucak kucağa yaşamaktadır. Lağım suları mahalle içinden akıp gitmekte “sarı hastalık” tehlikesi her an mevcut bulunmaktadır.¹⁹⁷⁴ Kamunun şehir alt yapısını zamanında hazır hale getir(e)memesi, İstanbul'da kaçak yapılaşma başladığında ise bu inşaatları önleyememesi ve hukuki yaptırımlardan vaz

¹⁹⁷⁰ “Dün Yıkılan Gecekondular”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1951, Sayı: 9692.

¹⁹⁷¹ “Dün 12 Gecekondu Yıktırıldı”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1951, Sayı: 9830.

¹⁹⁷² “Şehir Haricindeki İnşaat”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1951, Sayı: 10884.

¹⁹⁷³ “Vilayette Dün Sabah Bir Toplantı Yapıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Aralık 1951, Sayı: 748.

¹⁹⁷⁴ “Şişli Bölgesinde Bulunan Gecekonduların Feci Hali”, *Yeni İstanbul*, 4 Nisan 1952, Sayı: 851.

geçmesi sonucu gecekonducular, artık pratik gerekçeleri ileri sürerek haklarını aramaktadır.

Mecidiyeköyü'nün Esentepe mevkiinde oturanlar, Esentepe adına bir mahalle oluşturulması istemiyle İstanbul Belediyesi'ne başvurmuşlardır. Bu konuyu görüşen İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu'nun kararı gecekonduculara yönelik yaklaşımı göstermesi açısından ilginç bir idarî karar örneğidir: "... Esentepe namile Mecidiyeköyünden ayrı bir mahalle olarak teşkilatlandırılması istenen ikinci taş ocağı semtinin nüfusu her ne kadar 718'i bulduğu yapılan tetkikatta anlaşılmışsa da gecekonduculardan ibaret bir mıntika olması dolayısıyla müstakil bir mahalle halinde idaresine lüzum görülmemiş olmakla eskiden olduğu gibi Mecidiyeköyü muhtarlığına bağlı kalmasına ..."¹⁹⁷⁵ Bu karar örneğinde görüldüğü gibi gecekondu meselesi İstanbul'da bir meşrulaştırma sorunu olarak ele alınmaktadır. Bu bölgelere, şehircilik alt yapısı götürülmekte ama meşruiyet sağlanmamaktadır. Bu ilişki biçiminde, gecekonducular pratik taleplerinin hukukileşmesini istemekte, kamu otoritesi ise bu süreci uzatmaktadır.

Şişli Gecekonducuları Güzelleştirme Derneği, "gecekondu kanun tasarısının bir an önce çıkartılması için 22 Haziran 1952 tarihinde Taksim'de miting yapacaktır. Feriköy ve Zeytinburnu gecekondu sakinleri, ihtiyaçlarının halledildiğini ileri sürerek mitinge iştirakten vazgeçmişlerdir."¹⁹⁷⁶ Şişli Gecekonducuları Güzelleştirme Derneği başkanı Naim Tanyeri, vilayete müracaat ederek miting için müsaade istemiş, fakat olumsuz cevap almıştır. Buna rağmen Tanyeri, yanında otuz kişilik (yüz kişilik)¹⁹⁷⁷ bir grup olduğu halde Taksim Abidesi'nin önünde miting yapmak istemiş, emniyet memurları bu talebi engellemiştir. Çıkan arbedenin ardından Tanyeri karakola götürülerek nezaret altına alınmış ve cürmümeşhut mahkemesine sevk edileceklerdir. Ayrıca "salahiyetli" bir şahıs, gecekondu nam altında kanuni bir dernek kuramayacağını, bu teşekkülün mahkeme kararı ile kapatılması işini Cumhuriyet Savcılığı'nın takip ettiğini belirtmiştir.¹⁹⁷⁸ Gecekonducular durumlarını mitingle sergilemek istemektedirler, ancak İstanbul'un farklı bölgelerindeki gecekonducular, kamu otoritesi ile vardıkları mutabakat derecesine göre bu eyleme destek vermektedirler. Şişli'de gecekonducuların kurdukları dernek yasal yollarla faaliyetine başlamışken, izinsiz bir eyleme

¹⁹⁷⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Haziran 1952, İndeks: 2073067, Cilt No: 23, Karar No: 235.

¹⁹⁷⁶ "Gecekondu Sahiplerinin Mitingi", *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1952, Sayı: 931.

¹⁹⁷⁷ "Şişli Gecekonducuları Miting Yapamadılar", *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1952, Sayı: 932.

¹⁹⁷⁸ "Gecekonducuların Mitingine Müsaade Edilmedi", *Vatan*, 23 Haziran 1952, Sayı: 3991.

giriştiklerinde kanunsuz oldukları gerekçesiyle kapatılmaktadır. Eğer kanunsuz bir durum varsa niçin bu kişilere yasal statü kazandırılmıştır? Bu tür sorular, dönemin kurumsal ve yasal işleyişinde icaplara göre hareket edildiği izlenimini oluşturmaktadır.

1952 yılı Ekim ayında Cumhuriyet Halk Partisi Genel İdare Kurulu üyesi Halil Sezai Erkut, Şişli Gecekonduları Güzelleştirme Derneği'ni ziyaret ederek şikayetlerini dinlemiştir. Dernekte bulunan kişiler, gecekonduları için eciri misil adı altına vergi ödedikleri halde kamu hizmetlerinden faydalanamadıklarını, şehircilik hizmetlerinin getirilememesi yanında, yıkım süreçleri ile karşılaştıklarını söyleyerek bireysel trajedilerini anlatmıştır.¹⁹⁷⁹ Gecekondu meselesi partiler arası bir mücadele meselesine dönüşmektedir. Şehir planları ve alt yapısı kamu tarafından zamanında üretilmeyen İstanbul'da, kamu arazisine izinsiz inşaat yaparak "mağdur" olan halkın talepleri siyasiler nezdinde çözülmesi gereken bir şehir sorunu haline gelmiştir. 1953 yılı Haziran ayında Erkut, İçişleri Bakanlığı tarafından sözlü olarak cevaplandırılması isteği ile BMM başkanlığına bir önerge vermiştir. Erkut, yıkma işlerinde hatır, gönül veya partizan tesirlerin rol oynayıp oynamadığını sormuş; ve bu bölgelere belediyeçilik hizmetlerinin götürülmesini önermiştir.¹⁹⁸⁰ Çok partili hayatta Cumhuriyet Halk Partisi ve Demokrat Parti halka verilecek tavizler üzerinden karşı karşıya geldikleri bir muhalefetin içine girmiştir. Kim halkı ikna ederse, o kazanacaktır, yaklaşımı kamu otoritesinin yönelimlerini belirler bir form olmuştur.

1952 Ekim ayında, Mecidiyeköy'le Zincirlikuyu arasında bulunan Sasap Sokağında, şahıs arazisi üzerine altı sene önce yapılan gecekondu yıkılmıştır.¹⁹⁸¹ 1952 yılı Kasım ayında, Mecidiyeköylü gecekondu sahipleri bir miting düzenlemişlerdir. Hiçbir makamdan ilgi görmediklerinden yakından gecekondu sahipleri, "tek odalarda, mağaralarda gayri insani şekilde yaşayan geniş bir kütleye

¹⁹⁷⁹ "Gecekondu Merkezinde Toplantı", *Ulus*, 2 Ekim 1952, No: 11227.

¹⁹⁸⁰ "Gecekondu Yapıp Satanlar", *Ulus*, 3 Haziran 1953, No: 11471. Haber metni şu şekildedir: "Kırşehir CHP Milletvekili Halil Sezi Erkut, İçişleri Bakanı tarafından sözlü olarak cevaplandırılması isteğiyle Büyük Millet Meclisi Başkanlığına şu önergeyi vermiştir: "Madde 1 – İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük vilayetlerimizde gecekondu tabir edilen kaçak inşaat neticesin büyük mahalle semtler teşekkül etmiştir. Burada binlerce vatandaş ikamet etmektedir. Hukuki durumları ile buralarda oturan vatandaşların içtimai, sıhhi bakımdan maruz bulundukları fena şartların ıslahı; Madde 2 – Bu gibi arsaların sahibi olan Hazine Belediyeler, Özel İdareler, Vakıflar İdaresi veya hususi eşhas ile arsaları işgal edenleri veya muhtelif vesileler bularak hak iddiası ile araya giren üçüncü şahıslar arasında zuhur eden ihtilaflar tarafları ızrar etmekte, hadiselerle vesile verilmekte bulunduğundan bunların önlenmesi; Madde 3 – Bir emrivaki halini almış bulunan ve yüzlerce vatandaşın oturduğu bu semtlerin beledi ihtiyaçlarının gerektiği gibi karşılanabilmesi; Madde 4 – Gecekondu yapımını önlemek maksadıyla çıkarılan 5431 sayılı Kanuna rağmen gecekondu adedinin arttığı, yıkılma işlerinde hatır gönülün ve hatta partizan tesirlerin rol oynadığı bir çok fukaranın en tabii ihtiyaçlarını karşılayacak ufak ilaveler yapmasına müsaade edilmemesine mukabil, gecekondu yapıp satmak suretiyle bu işin ticaretini yapanlar, müsamaha ve hatta himaye edildiği yolunda şikayet ve neşriyata rastlanmaktadır. Bu konunun esaslı ve şumullü olarak Büyük Millet Meclisi huzurunda açıklanmasına rica ederim.""

¹⁹⁸¹ "Mecidiyeköydeki Gecekondu", *Yeni İstanbul*, 22 Ekim 1952, Sayı: 1048.

neden lazım gelen kolaylıklar gösterilmiyor” itirazını dillendirmişlerdir.¹⁹⁸² 1953 yılı Ağustos ayında, İstanbul Gecekonducularını Güzelleştirme Derneği, Taksim Meydanında bir miting yapmıştır. Dernek başkanı Naim Tanyeri ve diğer konuşmacılar, gecekondu hakkında çıkan yeni kanunu tenkit etmişlerdir. Belediyenin ihtiyaçlarını karşılamadığını, Gökay’ın samimi bir şekilde kendileriyle meşgul olmadığını, Gökay’ın kendine mal edebilecek bir eseri olmadığı için Belediye reisliğini bırakmasını istemişlerdir. Ayrıca ilgililer mitingi takip etmediklerinden seçim geldiğinde kendilerinden oy isteyen Şehir Meclisi adayları ve milletvekili adaylarını kovacaklarını belirtmişlerdir.¹⁹⁸³ Vatandaş devlet karşısında aktör olmuştur. Vatandaşın talepleri gerçekleştirilmiyorsa, seçim zamanı, kendisi de siyasetçilerin talebini gerçekleştirmeyecektir. Gecekonducular, bu kanuni düzenlemeden sonra oluşan hukuki durumdan memnun değildir. Artık siyasetçilerle ilişkilerini oy temelli kurarak, tehditle dikkat çekmeye çalışmaktadır. Bu da çok partili hayata geçiş sürecinde, vatandaşın kendi taleplerinde oyunu bir mücadele silahı olarak kullanmasının ilk örneklerinden birisini oluşturmaktadır. 1950 seçimleri öncesi Cumhuriyet Halk Partisi’nin müsamahakar tavırları, seçim sonrası Demokrat Parti’nin katı tavırlarına bırakmıştır. Bu nedenle Demokrat Parti, seçim sürecinde sandıkta hesaplaşma ile korkutulmaktadır.

1954 yılı Kasım ayında cemiyetler kanununa aykırı hareket etmekle suçlanan İstanbul Gecekonducularını Güzelleştirme Derneği Başkanı Naim Tanyeri ve 18 arkadaşı mahkemede beraat etmiştir.¹⁹⁸⁴

1954 seçimlerinden iki ay önce, İUMDK’nu gecekondu mahallesinde bir arsa dağıtımını ele almıştır. 6188 sayılı kanun ve mülga 5218-5228 sayılı kanunlara dayanılarak, belediyeye intikal eden 88 gecekondu arsası, imar planına ve binaların yerleşimine en uygun şekilde 206 parselle bölünmüştür. Bu gecekonduculardan kanunun öngördüğü şekilde imar planına uygun ve bina yapım şartlarında sorun olmayan 55 tanesine, tapularının verilmesi kararlaştırılmıştır. İmar planı ve bina yapım şartlarına uygun olmayan 155 gecekonduya ise, binalarını “kanun icapları dahilinde tevziini temin ettikten” sonra arsa tapuları verilecektir.¹⁹⁸⁵ 1954 seçimleri öncesi gecekonduculara arsa dağıtımı, 1950 seçimleri öncesi gecekondu mahallesine yapılan yatırımları

¹⁹⁸² “Mecidiyeköylü Gecekondu Sahiplerinin Dünkü Mitingi”, *Yeni İstanbul*, 24 Kasım 1952, Sayı: 1081.

¹⁹⁸³ “Taksim Meydanında Dün Yapılan Miting: Gecekonducular Seçim Zamanı Rey İçin Gelecekleri Kovacak”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1953, Sayı: 1345.

¹⁹⁸⁴ “Gecekonducular Berat Etti”, *Vatan*, 2 Kasım 1954, Sayı: 4838.

¹⁹⁸⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1951, İndeks: 2074065, Cilt No: 28, Karar No: 79.

hatırlatmaktadır. Seçimler yaklaşmıştır, normalde kanuni olmayan durumlar meşrulaştırılmaktadır. Bu durum, Türkiye’de çok partili hayata geçilmesi ile kamunun kuralları uygulama merkezli değil, iktidarı ele geçirme merkezli kararları nasıl alındığının birer örneğini oluşturmaktadır. Kamu kaynakları, kamunun bir kısmına, kamu yönetimini ele geçirmek isteyenlerce, dağıtılmaktadır.

1953 Eylül ayında, Zeytinburnu’nda yirmi gecekondü yıkılmıştır. Yıkımlar sırasında, bir vatandaş jandarmanın silahını alarak, jandarmaya vurmuş ve yaralamıştır.¹⁹⁸⁶ Gecekondü haberleri artık kamu görevlileri ile gecekonducuların çatışmalarına dönüşmüştür. Yaşayacak evlerinin ellerinden alınacağını düşünenler, kolluk güçleri ile hatta askerle her türlü çatışmaya girebilmektedir. 1954 yılı Eylül ayında, Zeytinburnu’nda Çimento Fabrikası arazisine yapılan 140 gecekondunun yıkılması için iki yıl önce alınan karar uygulamaya konulacaktır.¹⁹⁸⁷ 1955 yılı Şubat ayında, Zeytinburnu’nda 2.034 gecekondü sahibine tapu verilmiştir.¹⁹⁸⁸

1955 yılı Mayıs ayında, şehirdeki tüm gecekonduların yıkılacağına dair bir haber yayınlanmıştır. Gazeteler bu şayiayı, tüm gecekonduların yıkılmasının bahis mevzu olmadığı, yalnızca Bizans eserleri arasında bulunanların yıkılacağı şeklinde düzeltmiştir.¹⁹⁸⁹ Gecekondü meselesi şayialarla ve stres yöntemi ile idare edilmektedir.

1955 yılı Ağustos ayında, Şişli’deki Bulgar Hastanesi’nin arka kısmı ve Taksim’in muhtelif yerlerinde 280 gecekondü yıktırılmıştır, bu bölgelerde 170 gecekondü daha yıktırılacaktır. Yıkım yapılan gecekonduculara arsa temin edilerek kış gelmeden ev yapmalarının imkânı sağlanmıştır.¹⁹⁹⁰ Artık yıkımlarda, sorunun çözümüne ilişkin bir süreç de öngörülmektedir. Yıkım yapıldı ise başka bir mekânda ev yapma imkânı ile kamu otoritesi gecekondanlar arasında bir mutabakat sağlanmış olmaktadır.

Gecekondü meselesi artık tarihi süreci ile ele alınan bir sosyal mesele halini almıştır.¹⁹⁹¹ Bu toplumsal bir kangrendir, yılların biriktirdiği sorunlar bir kader halini almış ve çözülememektedir.

¹⁹⁸⁶ “Zeytinburnu’nda Gecekondü Yıkıldı”, *Ulus*, 7 Eylül 1953, Sayı: 11562.

¹⁹⁸⁷ “Zeytinburnunda 140 Gecekondü Yıktırılıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1954, Sayı: 10846.

¹⁹⁸⁸ “Belediye, 3.000 Ev Yaptırıyor”, *Yeni İstanbul*, 23 Şubat 1955, Sayı: 1892.

¹⁹⁸⁹ “Bizans Eserleri Civarındaki Gecekondular Yıktırılacak”, *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1955, Sayı: 11056.

¹⁹⁹⁰ “170 Gecekondü Daha Yıktırılacak”, *Vatan*, 11 Ağustos 1955, Sayı: 5115.

¹⁹⁹¹ Faud Duyar, “Gecekondü ve Gecekonduculuk!”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1955, Sayı: 11096.; Baydar Derler “Gecekondü Dedikoduları”, *Yeni İstanbul*, 17 Temmuz 1955, 2034. Faud Duyar’ın “Gecekondü ve Gecekonduculuk!” dönemin ruhunu aksettiren makalesinin tam metni şu şekildedir: “Gecekonduyu şehrin tarihine geçmiş bir hadise olarak kabul etmek lazımdır. Birinci Cihan Harbi’nden evvel gecekondü yerine

1956 yılı Mayıs ayında Belediye Encümeni iki bin gecekondunun yıktırılması için karar almış ve otuz gün süre vermiştir. Ancak, daha sonra bu kişilere arsa sağlanmadan yapılacak yıkımın sağlıklı olmayacağı gerekçesi ile, bu kararda verilen otuz günlük sürenin arsa üretilene kadar ertelenmesine karar verilmiştir.¹⁹⁹² Yine yıkım şayiasının yayılması üzerine Gökay bir açıklama yaparak, gecekonduların derhal yıkılmasının bahis mevzuu olmadığı, ancak yenilerinin yapılmasına müsaade edilmeyeceğini belirtmiştir.¹⁹⁹³ Dönem basını, gecekonduların yerlerine apartmanlar yapıldıktan sonra yıkılacağını da belirtmektedir. Kamu otoritesi, basın ve gecekonducular arasında oluşturulan bu söylemle, kamu otoritesi ile gecekonducular arasında bir orta yol bulunmaya çalışılmaktadır.

Kişisel trajedilere basında yer verilmeye devam edilerek bir orta yol bulunmaya çalışılmaktadır. Zeytinburnu'nda gecekonduların yıktırılması, yıllardır tüm birimleri ile bu

“odalar” denilen yerler vardı. Geniş bir arsanın etrafına 20-30 oda yapılır ve bu odalar kimin malı ise onun ismine izafe edilirdi. Bu arada “Malta odaları” diye isimlendirilen ve içinde 30-40 ailenin ikamet ettiği bir yeri hatırlıyorum.

Birinci Cihan Harbi'nden evvel ve şehrin muhtelif yerlerinde vukua gelen yangınlar neticesinde yüzlerce, hatta Ayaka – Yenikapıda (buna Fatih yangını da derler) 3000'i mütevaciz ev yanmış, açıkta kalan fakir halktan bir kısmı yangın yerlerindeki mahzenlere sığınmak mecburiyetinde kalmıştı. Bilahere bu yerler, etrafı kapatılarak birer kulübe haline sokulmuştur. Fakat asıl gecekondunun ilk kuruluşu Boğaziçi'nde Paşabahçe ile Beykoz arasındadır. Paşabahçe ispiro ve cam fabrikalarında çalışmak üzere Karadeniz sahillerinden gelen amele burada oturacak yer bulamayınca Avrampaşa korusuna yakın bir yerde denize nazır bir sırta ufak ufak tahta binalar vücuda getirmişlerdir. Bir müddet sonra adedi bir hayli artan bu binalar bir mahalle teşkil etmiş ve halk tarafından mahalleye, birdenbire yerden biter gibi bir hal alması dolayısıyla “Mantar” mahallesi adı verilmiştir. Bir aralık bu mahallenin yıkılmasına teşebbüs edilmiş, fakat netice alınamamıştır.

İkinci gecekondular mahallesi gene o civarda yapılmıştır. İşin garib tarafı bu mahallenin kuruluşundan o zamanki Beykoz kaymakamı İhsan haberdar olmadığından veyahud görmemezliğe geldiğinden halk bu mahalleye de “İhsaniye” adını vermiştir.

Üçüncü gecekondular son yıllarda, bilindiği gibi Zeytinburnu civarındaki büyük gecekondular evlerinin inşaatı ile başlamış, bunu gene o havalide Gazlıçeşme, Bakırköy ve civarındaki gecekondular mahallelerinin ortaya çıkması takib etmiştir. Belediye bunları yıktırmağa kalkışmış ise de gecekondular o zaman İstanbul mebusu olan General Kazım Karabekir'i mahallelerine davet ederek derd yanmışlar, mesken bunalımı ve kira pahalılığı karşısında başlarını soktukları bu yerlerden kendilerinin çıkarılmaması için hükümet nezdinde teşebbüslerde bulunmasını rica etmişlerdir. General Kazım Karabekir'in bunlara müsaide muamele etmesi hükümet ve belediye nezdinde teşebbüslerde bulunması gecekondular inşaatını birdenbire hızlandırmış, bilhassa Mecidiyeköy, Rami, İstanbul surları ve civarını binlerce gecekondular kulübelerinin doldurmasına sebep olmuştur. Bundan sonra ise bir gecekondular ticareti baş göstermiştir. Bazı kimseler bilhassa büyük tahta sandıklardan istifade suretile gündüz hazırladıkları tahta bina iskeletini mehtablı bir gecede peylediği bir arsanın üzerine yerleştiriyor, müteakiben etrafına ilaveler yaparak bir bina ortaya çıkarıyordu.

Gecekondular inşaatı alabildiğine çoğalmasından dolayı bazı kimseler gecekondular ticaretine de başlamışlardır. Bu inşaatta yalnız Milli Emlak, Evkaf ve Belediyeye aid arsalar değil, eşhasa aid arsalar da tecavüz başlamış, bu yüzden pek çok hadise vukua gelmiştir. Bunları yapanlar arasında başka yerde evi bulunan, bilhassa Bulgaristan ve Romanya'dan gelip diğer vilayetlere iskân edilmiş kimseler de vardır ki oralardaki mallarını muhafaza etmekle beraber burada da inşaat yaparak yerleşme usulünü keşfetmişlerdir.

Her sene birer oda ilavesiyle genişletilip irad haline sokulan gecekonduların adedi de bir haylidir. Boğaziçi'nin bazı yerlerinde milli hazineye aid arazinin üzerine ağaç dikilip, ufak bir kulübe inşasıyla temellük edilmek istenilen yerlerin sayısı da çoktur.

Sonra gecekondular geri taraflara da iltifat etmemekte, şehrin en iyi yerlerine, asfalt ve tren güzergâhına, Dolmabahçe sırtı, Gülhane Parkı ve oradaki deniz fenerinin etrafına, Atatürk köprüsü civarına kadar nüfuz etmiş bulunmaktadır. Gecekondular yalnız ikametgâha değil, başka tesislere de sirayet etmiş, hatta şehrimizde bir de gecekondular sineması vücuda getirilmiştir.

¹⁹⁹² “2.000 Gecekondunun Yıktırılması İşİ Şimdilik Geri Bırakıldı”, *Yeni İstanbul*, 18 Mayıs 1956, Sayı: 2335.

¹⁹⁹³ “Gecekonduların Yerini Apartman Alacak”, *Vatan*, 19 Ekim 1956, Sayı: 5533.

inşaatları yaptırdıklarını, şimdi başka yere gitme ve taksit ödeme seçeneklerini nasıl yapacaklarını sormaktadır.¹⁹⁹⁴

6.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'DA MESKEN MESELESİ (1957-1960)

Savaş sonrası İstanbul'un temel mesellerinden birisi olan mesken buhranı için hükümet ve belediye düzeyinde bazı düzenlemeler icra edilmiştir. İstanbul halkı için birincil sorun olan mesken meselesi için; ucuz ve bol inşaat malzemesi temini, ucuz veya ücretsiz arsa tahsisi, kamu eliyle konut inşası ve konut inşasındaki bürokratik sürecin kolaylaştırılması uygulamaları Kırdar döneminde başlatılmıştır. Kırdar döneminde tasarı ve hedef halinde olan bu görüşler, Gökay döneminde uygulamaya alınmış ve çözüm yolu haline getirilmiştir. Gökay, bu uygulamaları devir alırken artan şehir nüfusu içinde farklı çözümler üretmeye çalışmıştır. Menderes dönemine gelindiğinde, mesken meselesi bir buhran olmaktan çıkmış; İstanbul'un imarı meselesi başlıklarından birisi haline gelmiştir.

Mesken buhranı İstanbul'da gündem maddesi olmaya devam ederken, mesken algısının ve yaşam tarzlarının değişimi de bu dönemde görünür olmaya başlamıştır. Artık tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ve İstanbul'da da gündelik yaşam, yeni sosyal ve ekonomik kriterlere göre yeniden organize edilmektedir. Evin mekânsal durumu, büyüklüğü, evlerde yalpan işler, eve yüklenen anlam, II. Dünya Savaşı sonrası baştan başa değişmiştir.¹⁹⁹⁵ Ev ve yaşam algısının değişimi, şehirde yürütülen sivil mimarlık faaliyetlerinde de daha açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

¹⁹⁹⁴ “Zeytinburnu Halkı “Biz Nasıl Taksit Öderiz” Diyor”, *Vatan*, 16 Mart 1957, Sayı: 5682.

¹⁹⁹⁵ E.T. “İnsanların Yaşayış Tarzı Çok Değişti”, *Vatan*, 30 Ekim 1957, Sayı: 5904. Makalenin tam metni şu şekildedir: “İkinci Dünya Harbi, bu harplerin bilhassa ikincisi, yaşama tarzı üzerinde büyük değişiklik yaptı. Bugünkü yaşayışımız 1914'ten evvelinkine benzemez. Bu benzemezlik meskenlerden başlar. Eskiden herkesin bir evi vardı. Bu ev, sahibinin mevkisine, kazancına göre, iki üç katlı, altı yedi odalı idi. Vakit ve hali vakti yerinde olanların on beş yirmi odalı konakları bulunurdu. Her evde salon, yatak, yemek odası ayrı idi. Konaklarda bunlardan başka oturma, yazı odaları, çocuklar, misafirler, hizmetçiler için odalar vardı. Elli seneden beri ayrı evlere veda edildi, apartman hayatı başladı. İlk apartmanlar, geniş, ferah, odalar büyüktü. Apartmanlar zamanla küçülmeğe başladı. Birinci Dünya harbi'nden sonra hizmetçi buhranı baş gösterince küçük apartmanlara rağbet arttı. Yedi sekiz yerin üç dört oda yeter görülmeye başlandı. Şimdi bu da fazla geldi. Amerika'da her şeyin bir odaya sığdırıldığı apartmanlar yapılıyor. Yatak odası, mutfak, yemek odası, banyo, salon hep bu tek odadan ibarettir. Bir köşede dolap vardır. Dolap açılınca mutfak meydana çıkar. Burada alaminüt yemekler, çay, kahve hazırlanır. Bir başka dolap banyodur. Kapağı açılınca bir duş görünür. Ortada bir masa, iki koltuk, birkaç iskemle vardır. Köşedeki divan, geceleri yatak vazifesi görür. Yiyecek bahsinde de büyük değişiklik göze çarpıyor. Asırlardan beri insanların başıca gıdası ekmektir. Herkes ekmek parasını kazanmak için çalışırdı. Şimdi iş değişmiş, hiç ekmek yemiyenler çoğalmaya başlamıştır. Ekmek yiyenler de sarfiyatı asgari hadde indirmişlerdir. Fransa'da on beşinci Louis zamanında nüfus başına günde ortalama 1500 gram ekmek sarf edilirken 1914'de bu miktar 500 grama düşmüştür. Şimdi nüfus başına sarf edilen miktar 250 gramdır!... 50 yıl zarfında ekmek sarfiyatında Amerika'da yüzde 80, İsveç'te yüzde 20, Almanya'da yüzden 50 azalma vardır. Et yiyenler de azalıyor. Londra'da neşredilen bir istatistiğe göre bu şehirde yalnız 140 bin kişi yalnız sebze yiyor... Her tarafta vitaminlere fazla düşkünlük vardır. Vitamin alarak yiyecek ihtiyacını karşılamak isteyenler gittikçe

Bayındırlık Bakanlığı 1957 yılı seçimlerinden sonra, yolların inşası ve şehirlerin güzelleştirilmesinden önce, ucuz mesken üretimini ele alacaktır. Artık mesken sorununun çözümü, devletin asli görevlerini arasında tercih yapılarak öncelik sıralamasında ilk sıraya yerleşmiştir. Devlet eliyle ucuz meskenler üretilecektir. Konut konusunda Türkiye dört bölgeye ayrılacak, “bu bölgelerdeki cemiyet hayatı, yaşayış ve iklim hususiyetleri tesbit edilecek ve her bölge için ayrı ayrı mesken tipleri kabul olunacaktır. Köy evleri tek tip olacak, blok apartımanlar yapılacağı bölgenin örf ve adetlerine uygun tarzda inşa edilecektir.”¹⁹⁹⁶ Bu çerçevede İmar Bakanlığı oluşturulmuş, memlekette inşaat sanayinin kurulması ve mevcut sanayinin geliştirilmesi de bu bakanlığın görevleri arasında yer almıştır.¹⁹⁹⁷ Mesken meselesi konusunda, yurtdışında üretilen çözümlerin finansal dayanakları ve hukuki sürçleri de dönem basının da ele alınmaktadır.¹⁹⁹⁸ Mesken buhranı kavramı, bu dönemde mesken meselesi kavramına dönüşmüştür. Ucuz, ülkenin bölgesel ihtiyaçlarını gözetken, köylerde tek tip evler yapılırken şehirlerde bölgesel mimariye özen gösterilecek ve bu işlerin finansal sorunları çözülecektir. Artık köylerin mesken meselesi bile merkezi hükümet tarafından kurgulanmaktadır. İmar meselesinde devletin eli köylere de uzanmak istemektedir. Ancak bu dönem alınan kararlarla oluşturulan köy evi modeli tutmamış, şehirlerde ise yerel mimari özelliklerine dikkat edilmesi prensibine rağmen tüm ülkedeki bina tipleri aynı formu kazanmaya başlamıştır. Yerel mimari ve üretim özellikleri tek tipleşerek ülke geneline apartman yapı modeli yaygınlaştırılmıştır.

çoğalıyor. Tanınmış doktorlar tarafından Amerika’da neşredilen bir risale yalnız sebze ile yaşamak isteyenleri bu gibileri düşündürecek mahiyettedir. Risalede deniliyor ki: Sebze yetiştirenler haşeratla mücadeleye büyük ehemmiyet veriyorlar. Bunda haklıdır, çünkü haşerat, mahsulün yarısından fazlasını yer, bitirir. Mücadele için en ziyade D.D.T. ve buna benzer tozlar kullanıyorlar. Birçok yerde tozlar tayyareden atılıyor. Mücadelede gerçi muvaffak oluyorlar, fakat mahsulün içine kadar nüfuz eden zararlı bir madde hâsıl oluyor. Bu madde fazla müddet kullanılırsa kansere sebep oluyor.” İddianın ne derece doğru olduğunu bilmiyoruz. Yalnız insan vücudunun muhtelif gıda maddesi alacak tarzda olduğu umumiyetle kabul edilmiştir. Bir madde ile ihtiyaç karşılanamaz. İnsanların yakın bir gelecekte bir hap yutmakla yiyecek ihtiyacını tatmin edeceklerine kimse inanmıyor. Çünkü yemek yalnız gıda değil aynı zamanda zevktir. İnsanlar yemeklerden, tatlılardan hiçbir zaman vazgeçmiyeceklerdir. Batı memleketlerinde, bilhassa Fransa’da yemek, başta gelene ehemmiyetli mevzulardandır. “Kadınlar kocalarını mide yoluyla kendilerine bağlarlar.” Sözü bu ehemmiyeti gösterir. Eskiden bizde de yemek işine büyük ehemmiyet verilirdi., evlerde pişirilen yüzlerce yemek vardı. Eski bir yemek kitabında bunlardan ancak bir kısmı sayılmakta, nasıl pişirildiği tarif edilmektedir. Bunların arasında 26 türlü çorba, 17 kebab, 18 külbastı, 14 yahnili ve tatlılı et, 17 tava, 11 köfte, 12 tas ve fırın kebabı, 14 dolma, 64 sebze, 16 musakka, 15 pilaki, 25 börek, 6 makarna, 22 pilav, 49 yağlı, 53 hafif tatlı vardır. Saraylarda bunlardan başka daha pek çok yemek pişirildi. Bunların çoğu unutulmuştur. Zamanımızda hemen her tarafta yemek işine eskisi gibi bir ehemmiyet verilmemesi; sıhhi sebeplerden ziyade pahalılıktan ileri gelir. Ortalık ucuzlar, meskenler boşalırsa, bütün külfete rağmen, evlerde nefis yemeklere rağbetin yeniden artacağı muhakkaktır.”

¹⁹⁹⁶ “Yeni İmar Bakanlığı Ucuz Mesken İşini Ele Alacak”, *Vatan*, 2 Aralık 1957, Sayı: 5977.

¹⁹⁹⁷ “İmar Bakanlığı Mesken Davasını Halle Çalışacak”, *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1957, Sayı: 11975.

¹⁹⁹⁸ Orhan H. Evcimen, “Mesken Davasının Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Aralık 1957, Sayı: 2899.

Mesken kıtlığı ve nedenleri dönem basında yer almaya ve gündem oluşturmaya devam etmektedir.¹⁹⁹⁹ Mesken meselesi sadece İstanbul'un değil tüm Türkiye'nin meselesi olarak bu dönemde ele alınarak çözümler tartışılmaktadır. Köyden kente göçün olağanlaşması ve rutin haline gelmesinin bir sonucu olarak bu mesele ele alınmaktadır. İstanbul'un mesken meselesinde hem göç hem de istimlaklerin oluşturduğu yeni ev arayışları en önemli rolü oynamaktadır.²⁰⁰⁰ 1959 Aralık ayında İmar Bakanlığı, ülke genelinde 345.000 konut yapacağını açıklamış, bu hedefin gerçekçiliği dönem basında Cumhuriyet Halk Partisi tarafından eleştirilmiştir.²⁰⁰¹ Demokrat Parti, mesken meselesini büyük bir kamu projesine çevirmiştir. Ülke genelinde yeni konutlar inşa edilerek mesele merkezi hükümet tarafından çözülecektir. Bu çözüm yoluyla mesken meselesinde, ülke genelinde büyük konut projelerinin önü devlet eliyle, devletin inşa etmesi modeliyle aşılabacaktır. Bu dönemde serbest üretiminin önü açılabilirse bile üretimin ana kaynağı devlettir. Bu üretim etaplarını organize edecek büyük müteahhitlik firmaları yoktur. Devlet işleri kendi kontrolünde ihale ederek, üretim ve sermaye dağıtımını konusundaki kontrolüne devam etmektedir.

6.3.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

İnşaat yapımındaki yeni teknikler dönem basında yakından takip edilmektedir. Yurtdışı fuarlarındaki yeni teknikler basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmaktadır.²⁰⁰² Londra'da inşa edilen 18 katlı blok inşaat "gök delen apartmanlar" şeklinde dönem basında tanıtılmaktadır.²⁰⁰³ İnşaat malzemelerinin kaynağı yurtdışı olduğu için fiyat dalgalanmaları, malzeme temini ve yurtdışında yaşanan karışıklıklar, malzeme tedarikini etkilemektedir. Karaborsanın bu sefer gerekçesi de Ortadoğu'da yaşanan savaştır. 1958 yılında Ortadoğu'da yaşanan çatışmalar İstanbul'un inşaat malzemesi teminini etkilemektedir. İstanbul'da inşaat malzemeleri her zaman olduğu gibi karaborsaya düşmüş ve belediyeye yapılan başvurular azalmıştır.²⁰⁰⁴ 1959 Yılı Mayıs ayında, malzeme bolluğu inşaat malzemesi fiyatlarını düşürmüştür.²⁰⁰⁵ 1959 yılı Eylül ayında inşaat malzemesi fiyatları düşmeye devam etmektedir. Stoklar inşaatçıların ihtiyaçlarını karşılamaya yettiği için malzeme fiyatları bununla birlikte ise emlak

¹⁹⁹⁹ Habib Edib Törehan, "Mesken Kıtlığı", *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.

²⁰⁰⁰ Osman Okyar, "Mesken Meselesi", *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.

²⁰⁰¹ Rebi Barkın, "Gene Mesken Meselesi", *Ulus*, 2 Aralık 1959, No: 13051.

²⁰⁰² "İnşaat Yenilikleri", *Yeni İstanbul*, 29 Haziran 1957, Sayı: 2737.

²⁰⁰³ "Gök Delen Apartmanlar", *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.

²⁰⁰⁴ "İnşaat Malzemesi Bulunmuyor", *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.

²⁰⁰⁵ "İnşaat Malzemesi Fiyatları Düştü", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1959, Sayı: 12503.

fiyatları da düşüşe geçmiştir.²⁰⁰⁶ Artık ülkenin malzeme temini sorunu kalmamıştır. Hem mesken buhranının hafiflemesi hem de Avrupa'nın savaş sonrası kendisini toparlaması ülke içinde inşaat malzemesi temini kolaylaştırmıştır.

6.3.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat

İstanbul Belediyesi kaçak inşaatla mücadele konusunda yeni tedbirler almaktadır. Ancak İstanbul'da yaşanan kaçak yapılaşmayı da bir türlü engelleyememektedir. 1959 Nisan ayında, İstanbul'da son bir yıl içerisinde 5.500 kaçak inşaat tespit edilmiştir. Kaçak inşaatın çeşitleri vardır, engellenememesinin sebebi kanuni müeyyidelerin eksikliği ve yetersiz kontroldür.²⁰⁰⁷ Kaçak inşaatın rakamlarla dönem basınında yer alması, İstanbul Belediyesi'ni harekete geçirmiş ve bazı düzenlemeler yapmıştır; belediye ruhsata aykırı ve kaçak inşaat yapılmasına göz yuman mühendisleri üç aydan bir seneye kadar meslekten men edecek ve 500 lira para cezası verme yetkisini kullanacaktır.²⁰⁰⁸ Kaçak inşaatlar devam etmekte, belediye ise tespit edebildikleri hakkında tutanak tutmakta ve yıkım kararı almaktadır. 1960 Ocak ve Şubat aylarında, belediye ekipleri 75 kaçak bina tespit etmişler ve 35'i için yıkım kararı çıkartmışlardır.²⁰⁰⁹ Kaçak inşaat sorunu, 27 Mayıs 1960 belediyeyi askeri yönetim devraldığında da devam etmektedir.²⁰¹⁰ 1960 yılı Kasım ayında, İstanbul'da 15.000 kaçak inşaat bulunduğu bunlardan 2000'i hakkında yıkım kararı alındığı halde hiçbir şey yapılamadığı dönem basının da yer almaktadır.²⁰¹¹ Mesken buhranı, kaçak yapılaşma ile çözülmektedir. Devletin şehir planlama ve inşaat süreçlerini kontrol ve düzenleme hedefi sonuç vermemiştir. İstanbul'da inşaat süreçlerinin pratiğinde yukarıda ortaya çıkan rakamlar, devletin uygulamak istediği kanuni prosedürün bir işe yaramadığını göstermektedir. Kanunlar ve düzenlemeler yapılmakta, kontrol ekipleri kurulmakta ancak kaçak yapılaşma engellenememektedir.

1960 Aralık sonunda, İmar Müdürlüğü'ne son bir ay içerisinde 14.893 kişi arsalarının imar durumlarını öğrenmek için müracaat etmiştir. Müdürlük ayrıca 28.810 tetkik, 3.975 ruhsat, 635 ifraz ve 406 iskan muamelesi yapmıştır. Bu dönemde 2.469 inşaat ruhsatı alınmış olmasına rağmen, yalnızca 400 kişi fiili inşaatla başlamıştır.²⁰¹² Bu

²⁰⁰⁶ "İnşaat Malzemesi Ucuzladı", *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1959, Sayı: 12637.

²⁰⁰⁷ "Şehirde 5500 Kaçak İnşaat Tesbit Edildi", *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1959, Sayı: 12473.

²⁰⁰⁸ "Kaçak İnşaatla Mücadele", *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1959, Sayı: 12475.

²⁰⁰⁹ "Belediye Kaçak İnşaatla Mücadeleye Gayret Ediyor", *Vatan*, 29 Şubat 1960, Sayı: 6754.

²⁰¹⁰ "8 Kaçak İnşaat Durduruldu", *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1960, Sayı: 12946.

²⁰¹¹ "Şehirde 15.000 Kaçak İnşaat Var", *Yeni İstanbul*, 10 Kasım 1960, Sayı: 3948.

²⁰¹² "İnşaat Ruhsatı Alan Çok, İnşaat Yok", *Yeni İstanbul*, 9 Aralık 1960, Sayı: 3977.

rakamlar, askeri dönemde, vatandaşların kanuni boşluklardan faydalanarak ruhsatlar aldığı ancak inşaatlara başlamadığını göstermektedir. Askeri müdahale sonrası, “sabık iktidar”ın imar kısıtlılıkları nedeniyle imar vermediği arsalar, askeri yönetim imar hakkı vermiştir. Böylece sivil iktidarlar tarafından sıkıntıya sokulan halkın imar sorunları çözülmüştür. Bu dönem ruhsat verilen arsalar detaylı bir incelemeye tabi tutulursa, İstanbul’un çarpık yapılaşmasında imar meselesinden anlamadığı halde ruhsat dağıtımı yapan askerlerin, İstanbul’un çarpık yapılaşmasında aldıkları rol daha sağlıklı analiz edilebilir.

6.3.3. İstanbul’da Arsa Üretimi: Hazine Arsalarının Satışı

Hazinenin İstanbul’da saltığa çıkardığı arsaların listeleri gazetelerde yayınlanmaktadır. Arsaların adresleri, tapu bilgileri metrekaresi, binaların ise vasıfları bu ilanlarda açıkta belirtilmektedir. İlanlarda arsaların kıymetleri ve ihaleye katılacak olanların yatırması gereken teminatlarda açıkça belirtilmiştir.²⁰¹³

Belediye yol açarken yürüttüğü istimlak faaliyeti sonrası, açtığı bulvar ve yollara cepheli arsalar üretmektedir. Vatan ve Millet Caddesi’nde açılan yollara cepheli arsalar özel sektörden talep çıkmamıştır. İstimlak borcu haylice artmış olan İstanbul Belediyesi, bu arsaları “hususî devlet teşekküllerine” satarak, istimlak borçlarını kapatacaktır.²⁰¹⁴ Bu uygulama, piyasa şartlarında satılamayan gayrimenkullerin devlet eliyle yüksek değerden alınarak, belediyenin fonlanmasıdır. Belediye bütçesi, merkezi hükümet aracılığıyla dolaylı yollardan desteklenmektedir. Para darlığı yaşanan piyasalarda devlet kendi kurumları aracılığıyla İstanbul’un imarı meselesini desteklemektedir.

Piyasada yaşanan para darlığı sonucu bankalar konut kredilerini kesmişlerdir. Bu nedenle emlak alım-satımları durgunlaşmış, bir bekleme sürecine girilmiştir.²⁰¹⁵ Piyasada yaşanan darlık konut meselesini de durgunlaştırmıştır.

Hazine’den belediyeye devredilen arsalar ihtiyaç sahiplerine on yıl taksitle satılacaktır, ilk etapta üzerinde gecekondur bulunan 200 arsanın satışı gerçekleştirilecektir.²⁰¹⁶

²⁰¹³ “Satılık Emlak İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1957, Sayı: 2900.; “(Kapalı Zar Usulüyle Satılık Gayrimenkul) İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1958, Sayı: 3108.

²⁰¹⁴ “Belediye Arsalarına Müşteri Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 28 Temmuz 1958, Sayı: 3122.

²⁰¹⁵ “Emlak Alım Satımları Durgun Bir Devreye Girdi”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1958, Sayı: 12334.

²⁰¹⁶ “Belediye 200 Arsa Satacak”, *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1959, Sayı: 12671.

Gecekondu sahiplerine arsalarının verilmesi meselesi artık çözüme ulaşmıştır. 1960 Nisan ayının sonlarında, İstanbul Belediyesi 1953 tarihinden evvel inşa edilen gecekondu arsalarının tapuları verilecektir. İlk etapta 2.000 tapu verilecek yılsonuna kadar 15.000 tapu gecekondu sahiplerine dağıtılmış olacaktır.²⁰¹⁷ Arsa dağıtımı İstanbul'da başlamıştır ve bazı gecekondu sahiplerine tapu verilmiştir. Ancak bu tapular hibe şeklinde mi verilmektedir, yoksa arsalar karşılığında ilerde arsaları alanlar borçlanacaklar mıdır, bu gibi soruların cevabı netleşmemiştir.²⁰¹⁸ Arsa dağıtımı meselesi, Menderes döneminde bütüncül uygulamalar haline gelmiştir.

6.3.4. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kooperatifçiliğin Yaygınlaşması

Tramvay ve Elektrik İdaresi Müstahdemleri Yapı Kooperatifi Levend civarında inşa ettireceği 18 katlı binaların planlarını hazırlatmıştır.²⁰¹⁹ Cam Sanayi, Milli Savunma İşçileri ve Dahiliye Memurları Yapı Kooperatifi'nin imar ve ifraz planları Belediye Meclisi tarafından kabul edilmiştir. Bu kabul sonrası inşaat işlerine başlanabilecektir.²⁰²⁰ Su İşçileri Sendikası Yapı Kooperatifi, Çamlıca'da bir "iyiliksever vatandaş" tarafından hibe edilen arsaya 100 ev inşa ettirecektir.²⁰²¹

Kamu eliyle yalnızca ucuz konut üretimi veya göçmen konutları inşa edilmemektedir. 1957 yılında sıradan ev sahibi vatandaşlar için kabus haline gelen istismakler sonucu evlerini kaybedenlerin bir kısmı için Eyüp Topçular'da 300 evlik bir site kurulacaktır.²⁰²² Taşlıtarla'da 400 göçmen ve gecekondu sahibine tapuları dağıtılmıştır.²⁰²³ Mecidiyeköyü'nde Şişli-Büyükdere Caddesi ile yeni açılan 50 metrelik Beşiktaş-Yıldız-Büyükdere Caddeleri arasında kalan sahada kurulacak modern sitenin planları hazırlanmıştır. Bu arazide, 30-60 daireli 7-16 kat arası apartmanlar inşa olunacak ve bina aralarına gazino, sinema ve kulüp binaları da inşa edilecektir. Burada üretilen arsalar satılacak ve üretilecek kaynak İstanbul'un imar işlerine harcanacaktır.²⁰²⁴ İstanbul Belediyesi, halk için hazineden temin edeceği arsalar üzerine,

²⁰¹⁷ "Belediye, Dar Gelirlilere Arsa Tevzi Edecek", *Yeni İstanbul*, 25 Nisan 1960, Sayı: 3752.

²⁰¹⁸ "Gecekonduların Arsaları Meselesi", *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1960, Sayı: 12846.

²⁰¹⁹ "Tramvay ve Elektrik İdaresi Müstahdemleri İçin yapılacak Binalar", *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1957, Sayı: 11843.

²⁰²⁰ "Üç Yapı Kooperatifinin İmar Planları Onandı", *Vatan*, 11 Kasım 1958, Sayı: 6315.

²⁰²¹ "Su İşçileri İçin Çamlıca'da 100 Ev Yapılacak", *Vatan*, 30 Aralık 1958, Sayı: 6364.

²⁰²² "Evleri İstimlak Edilen Vatandaşlar İçin Eyüp'de 300 Evlik Bir Site Kuruluyor", *Vatan*, 3 Ağustos 1957, Sayı:5817.; "Eyüb Sitesinin Projeleri Encümende Görüşüldü", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1957, Sayı: 11869.

²⁰²³ "Taşlıtarla'da 400 Göçmene ve Gecekondu Sahibine Tapuları Dağıtıldı", *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1957, Sayı: 11917.

²⁰²⁴ "Mecidiyeköyünde Kurulacak Modern Site", *Yeni İstanbul*, 29 Ekim 1957, Sayı: 2856.

hükümet yardımıyla, blok apartman tipinde, 2.000 adet ucuz mesken inşa edecektir.²⁰²⁵ Maltepe’de tütün işçileri için kurulacak sitenin temeli, ilk etap 152 daire olarak 1959 yılı Ağustos ayında atılmıştır.²⁰²⁶ İstanbul’un dört bir yanına yapılan meskenlerle, şehir yeni formunu almaktadır. Mesken meselesinde kamulaştırma sonucu evini kaybedenlerin artmasıyla Belediye bu kişilere de ev inşa etmektedir. Belediye kooperatiflere arsa vermekte, ucuz ev üretmekte ve bunları vatandaşlara dağıtmaktadır. Konut meselesinde devletin oynadığı başat rol bu uygulamalarda açığa çıkmaktadır.

Boğaziçi’nde Bebek sırtlarında, Etiler Kooperatifi’nin yanında Garanti İnşaat şirketi 1.000 meskenlik mahallenin temelini atmıştır. Mahalle; “modern, konforlu blok apartmanlardan” oluşacaktır.²⁰²⁷ Özel şirketlerde konut meselesinde aktif rol oynamaktadır. İstanbul’un çeşitli bölgelerinde özel sektörde büyük konut inşaatlarına başlamıştır.

Kamunun inşa ettiği konutlarda, 27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi sonucu siyasi iktidarın el değiştirmesi yeni bir süreci başlatmıştır. 1952’de Eyüp’te 150 ev inşaatına başlanmış, bu evlerden 137’si tamamlanamadığı için, tamamlamak şartıyla “Vatan Cephesi Ocağı” kuranlara dağıtılmıştır. İstanbul Belediyesi’nin askeri yönetimi bu evlerin boşaltılması için tebligat yapmıştır.²⁰²⁸ Konut meselesinde kamu malıyla üretilen konutlar “Vatan Cephesi Ocağı”na verilmektedir. Bu uygulama siyasi iktidarın kamu adına ürettiği konutları kendi siyasi destekçilerine dağıtılmasının bir örneğidir. Askeri müdahale sonrası bu konutların boşaltılması talebi “sabık iktidar”a verilen bir cevap niteliğindedir.

6.3.5. İstanbul’da Gecekondulaşmanın Hukukileşmesi

1957 yılı Eylül ayında, Zeytinburnu’nda 800 gecekondu sahibine tapuları verilmiştir.²⁰²⁹ Taşlıtarla’da inşa edilen göçmen evlerinde oturanlara ve bu bölgede gecekondu sahiplerinden 400 kişiye tapuları verilmiştir.²⁰³⁰

1957 yılından sonra gecekondu bir yandan hukukileşerek arsa tapularını alırken; bir yandan yeni yapılan gecekondu yıkılmaktadır. 1957 Ekim ayında, Levend’de bulunan Eczacıbaşı İlaç Fabrikası’nın arkasındaki gecekondu 20 tanesi

²⁰²⁵ “Belediye Halk İçin 2000 Ucuz Mesken İnşa Edecek”, *Vatan*, 19 Ağustos 1959, Sayı: 6590.

²⁰²⁶ “Maltepe Tütün İşçileri Sitesinin Temeli Atıldı”, *Vatan*, 28 Ağustos 1959, Sayı: 6599.

²⁰²⁷ “1000 Meskenlik Mahallesinin Temeli Atıldı”, *Vatan*, 12 Kasım 1957, Sayı: 5917.

²⁰²⁸ “Eyüp’teki Belediye Evlerinde Oturan V.C. liler Tahliye Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1960, Sayı: 12925.

²⁰²⁹ “Zeytinburnu’ndaki Gecekondu Sahiblerine Tapuları Verildi”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1957, Sayı: 11909.

²⁰³⁰ “Taşlıtarla’da 400 Göçmene ve Gecekondu Sahibine Tapuları Dağıtıldı”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1957, Sayı: 11917.

yıkılmıştır.²⁰³¹ 1957 Ekim ayında, şehrin muhtelif yerlerinde 465 gecekondun için yıkım kararı verilmiştir. İlk olarak Tophane Sanat Enstitüsü arkasında başlayacak yıkımlardan sonra, gecekonduların eşyaları belediye tarafından taşınacak ve kendilerine Hazine Arazisi tahsis edilecektir.²⁰³² Levend Civarında 3.748 kişinin oturduğu 520 gecekondunun yıkımına başlanmıştır, bu yıkıma itiraz eden Levent Ortabayır Mevkiini Güzelleştirme Cemiyeti başkanı, Vilayete gelerek Başbakan Menderes ile görüşmüş ve yıkımların durdurulmasını sağlamıştır.²⁰³³ Alınan yıkım kararları neticesinde, gecekondun yıkımları hukuki prosedür gereği yiktırılmaktadır. Ancak Vali Mümtaz Tarhan, kanun gereği eski gecekonduların yıkılmayacağı yeni yapılanların yıkılacağını açıklamıştır.²⁰³⁴ 1958 Şubat ayında, gecekondularının yıkım kararı olduğu halde yiktırmayan 24 gecekondun sahibi hakkında davalar açılmış bunlardan 16'sı 1 ay hapis ve 50'er lira para cezasına çarptırılmışlardır.²⁰³⁵ Gecekondun meselesinde devletin hukuki bir standardı yoktur. Geçmişte önlenemeyen yapılar affedilirken yeni yapılanlara yıkım kararı verilmektedir. Gecekondun sürecinin yönetim biçimi irdelendiğinde; devletin zamanında uygulayamadığı hukuki prosedürün, bazı vatandaşlara bir imkân sağlama şeklinde yeni bir formda hukukileştiği görülmektedir.

1957 seçimlerinden önce Demokrat Parti, gecekondulara vaatlerde bulunmuştur. Ancak seçim sonrası Zeytinburnu gecekondularına verilen sözlerin tutulmadığı ve gecekonduların bir oy potansiyeli olarak kullanıldığı eleştirileri dönem basınında yer almıştır.²⁰³⁶ 27 Ekim 1957 tarihinde yapılan seçimlerden bir gün önce, Üsküdar'da 100 kadar gecekondunun yıkımını organize eden ekipler, seçim öncesi bu işi yaptıkları için soruşturulmuşlar ve görev yerleri değiştirilmiştir.²⁰³⁷ Yukarıdaki

²⁰³¹ "20 Gecekondun Yıkıldı", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1957, Sayı: 11942.

²⁰³² "465 Gecekondun Yıkılacak", *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1957, Sayı: 11947.

²⁰³³ "Dün Yıkılan Gecekondular", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1958, Sayı: 12017.; "Gecekonduların Yıkılması Dün Sabah Durduruldu", *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1958, Sayı: 12018. Bahsi geçen bu iki haber gecekonduların müjde verirken aynı tarihli Vatan Gazetesi haberi ise tam tersi bir mesaj vermektedir: "Gecekondular Yıkılacak..", *Vatan*, 9 Ocak 1958, Sayı: 6015.

²⁰³⁴ "Vali Gecekonduların Yıkılmıyacaklarını Söyledi", *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1958, Sayı: 12021.

²⁰³⁵ "Gecekonduların Yıkılmıyan 16 Kişi Mahkum Oldular", *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1958, Sayı: 12058.

²⁰³⁶ "Allahın Bahçesi", *Vatan*, 29 Ekim 1957, Sayı: 5903. Haber metni şu şekildedir: "1950 seçimlerinden beri Zeytinburnu'ndaki vatandaşlara bir türlü tapuları verilmemiş ve bu seçim arifesinde başka bir oyuna getirilmişlerdir. 40.000 seçmeni ile İstanbul'un kaderini bir anda değiştireceği bilinen Zeytinburnu'nda D.P.'li hatipler her zaman vatandaşı en zayıf yerinden tutmasını bilmiş, onun mesken davasını istismar etmiştir. Nitekim dört sene geçtiği halde tapular verilmek şöyle dursun, yol geçirilmek üzere Zeytinburnu'ndaki yüzlerce gecekondunun istimlakı kararlaştırılmıştır. Aynı oyun bu seçim arifesinde de tekrarlanmış fakat bu defa çok daha dramatik bir sahne meydana çıkmıştır. Genel seçimden bir gün önce D.P. propagandacıları kürsüden elini sağ tarafına açarak geniş bir araziye işaret etmiş ve " -İşte arkadaşlar reylerinizi bize verirseniz bu boş yerler sizin olacaktır." demiştir. Ve nihayet D.P. lehinde rey kullandığı tespit edilen yüz kadar evsiz vatandaş dün sabah iki gün önce kendilerine vaat edilen araziye hücum etmiş ve bir saat içinde arazi parsellenmiş, üstüne de gecekondular kurulmaya başlamıştır. Fakat Allah'ın Bahçesine bir banka elindeki tapuları göstererek sahip çıkmış ve inşaatın durdurulması için ilgili mercilere başvurmuştur."

²⁰³⁷ "Seçim Arifesinde Yıkılan Gecekonduların Hikayesi", *Vatan*, 12 Kasım 1957, Sayı: 5917.

örnekler seçimlerde gecekonducuların yüklendikleri misyonu ortaya koymaktadır. İnönü tarafından çıkartılan ilk gecekondu affı, Menderes döneminde İstanbul büyüdükçe daha da yaygınlaştırılmıştır.

Dönem dönem gecekonducuları umutlandıracak haberler de yapılmaktadır. Gecekonduların yerlerine apartman yapılması projesine 1958 yılında başlanacaktır.²⁰³⁸ İstanbul'da bir gecekondu sayımı organize edilmiştir. Bu sayım çerçevesinde hazırlanacak rapor İmar Bakanlığı'na gönderilecektir.²⁰³⁹ Gecekondu anketi sonucunda İstanbul'da 6188 sayılı kanun öncesi yapılmış 30.000'e yakın gecekondu vardır, öncelikli olarak Zeytinburnu, Kazlıçeşme ve Taşlıtarla'da gecekondu sahibi olup tapusu verilenlere blok apartmanlar yapılarak bu evler 30 yıl vade ile satılacaktır.²⁰⁴⁰ Belediye gecekonducular için yapacağı apartman arsalarının yeri olarak Çırpıcı Çayırı'ndaki Vakıflara ait araziye belirlemiştir. Burada, Emlak Kredi Bankası tarafından 5.000 kişinin barınabileceği apartmanlar yapılacaktır.²⁰⁴¹ Basında görülen bu haberler; gecekondu meselesinin bir hukuk meselesi değil, devlet-vatandaş arası halka ilişkiler meselesinin bir ayağı şeklinde gazetelerde yer aldığını göstermektedir.

İstanbul'da gecekonduculuk yalnızca göçle oluşmamaktadır. İstanbul'da yol ve meydan düzenlemeleri devam ettikçe, evleri istimlak edilen kişiler evsiz kalmakta, istimlak bedelini de alamamışsa yaşayacak bir mesken üretme derdine girmektedir. İstimlak edilen mülklerde kiracı olarak kalanlar da, binaları yıkıldıkça evsiz kalmaktadırlar. 1958 yılı Ağustos ayına gelindiğinde, İstanbul'da evleri istimlak edildiği için evsiz kalan 49.000 aile bulunmaktadır. Gültepe semti de, ağırlıklı olarak 1957 sonrası evleri istimlak edilen Yıldız, Aksaray, Sarıgözel, Fatih, Yenice, Tophane, Cerrahpaşa ve Sulukule'den gelen ailelerin oluşturduğu 2.000 ev bulunan 23.000 kişilik bir mahalle haline gelmiştir. İstanbul Belediyesi, evleri istimlak edilen kiracılara ve fakir ev sahiplerine 62.5 metrekarelik arsalar vermiştir. Burada iki katlı, tek katlı binalar ve ahşap kulübelere bir mahalle oluşmuştur. Bu mahallenin; elektrik, su, yol, mektep, jandarma karakolu, müstakil muhtarlık ve Sulukule'li sakinlerin oluşturduğu güvenlik problemleri vardır.²⁰⁴² Bu gecekondu oluşumu imar planı uygularken, kentin imarsızlaştırılmasının bir örneğini oluşturmaktadır. Hızlı yapılan istimlaklerle yollar açılmakta, ancak bu kişilere kalabilecekleri konutlar üretilmemektedir. Bu nedenle bu

²⁰³⁸ "Gecekondu Yerine Apartman", *Vatan*, 10 ocak 1958, Sayı: 6016.

²⁰³⁹ "Gecekondu Sayımı Tamamlandı", *Cumhuriyet*, 30 Ocak 1958, Sayı: 12039.

²⁰⁴⁰ "Gecekondu Sahipleri İçin Blok Apartmanlar İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1958, Sayı: 12161.

²⁰⁴¹ "Gecekondulara İlk Arsa Bulundu", *Vatan*, 3 Şubat 1958, Sayı: 6040.

²⁰⁴² "Yeni Bir Site Doğdu", *Yeni İstanbul*, 18 Ağustos 1958, Sayı: 3143.

bölge, belediye eliyle organize edilmiş bir gecekondu mahallesi örneğini oluşturmaktadır. Gültepe bölgesi basın aracılığıyla kamuoyunun gündeminde kalmaya devam etmektedir. Basın şehir içindeki tezatlıklar Gültepe üzerinden ele alınmaktadır.²⁰⁴³

Gecekondu meselesi ele alınırken kullanılan ajitasyon merkezli söylem; sorunun çözümünden ziyade, günlük politik bir gündem maddesi olarak taraflar arasında suçlama vesilesi olarak kullanılmaktadır. Bu söylem tarzı, yalnızca vatandaş mağduriyetleri üzerinden iktidar eleştirisi haline dönüşmektedir.²⁰⁴⁴ Gecekondu meselesi hükümetin sorgulandığı alanlardan birisi haline gelmiştir.²⁰⁴⁵ Gecekondu meselesinin nasıl çözülebileceğine dair öneriler de dönem basınında yer almaktadır: çözüm iki türlü olacaktır, mevcut gecekondu, yerlerine blok apartmanlar inşa edilerek ıslah edilecek ve yeni gelişecek gecekondu için hukuki bir çerçeve üretilecektir.²⁰⁴⁶

1958 yılı Eylül ayının sonlarında, İstanbul'da çeşitli semtlerde 1953 sonrası inşa edildiği için yıkım kararı alınan gecekondu yıkılmaktadır.²⁰⁴⁷ 1958 yılı Aralık ayında da, belediye kontrollerinde karşılaştığı 44 yeni gecekondu için yıkım kararı almıştır.²⁰⁴⁸ 1959 yılı Şubat ayında, İstanbul'da yaz başlarında 3.000 adet gecekondu yıkımına karar verilmiştir.²⁰⁴⁹ Gecekondu yıkımı yapılacaktır, ancak halkın mağdur olmaması için Mayıs ayı, yaz mevsiminin başlaması beklenmektedir. 1959 yılı Mayıs ayı gelmiştir, ancak gecekondu yıkımlarına başlanamamıştır. İstanbul'da vilayet ve il belediye gecekondu yıkımlarında kimin sorumlu olacağı konusunda anlaşamamakta, iki kurumda görev alanının diğerinde olduğunu belirtmektedir.²⁰⁵⁰ 1959 Haziran ayında, İstanbul farklı semtlerde yıkım kararı alınan 6.000 civarındaki gecekondu yıkımına başlanmıştır. İlk gün 93 gecekondu yıkılmış olup, Vali ve Belediye Başkanı bu konuda birlikte hareket ederek, kamuoyuna yıkım konusunda geri adım atılmayacağı mesajını vermişlerdir.²⁰⁵¹ Gecekondu yıkımları bir yandan devam ederken, gecekondu yıkılanlar yeni gecekondu yapmakta yetkililer ise haklarında takibata geçilmiştir. Bu

²⁰⁴³ “30.000 Kişinin Çile Çektiği Semt: Gültepe, Harmantepe”, *Vatan*, 21 Ekim 1959, Sayı: 6653.

²⁰⁴⁴ Sami Katircioğlu, “Gecekondu Konusu ve İktidarın Tutumu”, *Ulus*, 10 Eylül 1958, No: 12725.; “Gecekondu Meselesi Hemen Halledilmeli”, *Ulus*, 10 Mart 1959, No: 12876.

²⁰⁴⁵ “Bekata, İmar Bakanından Soruyor: Gecekondularda Kaç Kişi Var ve Tapuları Verilmekte midir?”, *Ulus*, 18 Ocak 1960, No: 13098.

²⁰⁴⁶ “Gecekondu Kaldırılmalı mı Kalkındırılmalı mı?”, *Yeni İstanbul*, 20 Eylül 1959, Sayı: 3536.

²⁰⁴⁷ “Gecekondu Yıkılıyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Eylül 1958, Sayı: 3184.

²⁰⁴⁸ “Gecekondu İnşasına Müsaade Edilmiyecek”, *Vatan*, 5 Aralık 1958, Sayı: 6339.

²⁰⁴⁹ “İstanbulda 3000 Gecekondu Yıkılmasına Karar Verildi”, *Ulus*, 26 Şubat 1959, Sayı: 12864.

²⁰⁵⁰ “Usulsüz İnşa Edilen Gecekondu Durumu”, *Yeni İstanbul*, 20 Mayıs 1959, Sayı: 3416.

²⁰⁵¹ “Altı Bin Gecekondu Yıkılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1959, Sayı: 12520.; “Çeşitli Semtlerde Bulunan 6 Bin Gecekondu Yıkılacak”, *Vatan*, 3 Haziran 1959, Sayı: 6516.

iş, kamu otoritesinin net çözümler üretmemesi nedeniyle, hukuki ve teknik boşluklardan faydalananların yürüttüğü bir kovalamacaya dönmüş bir şekilde devam etmektedir.²⁰⁵²

İstanbul Belediyesi, üzerine gecekondur kurulmuş Hazine Arazilerini, Milli Emlak'ten alacak ve bu arazileri gecekonduculara 10 yıl vade ile satacaktır. Bu uygulamaya ilk olarak Dikilitaş mevkiindeki gecekondulardan başlanacaktır.²⁰⁵³ 1959 yılı Kasım ayında, Belediye üzerinde gecekondur bulunan 200 arsayı işgalcilerine 10 yıl taksitle satma kararı almıştır. 4.000 gecekondur sahibine de arsalar satılarak Belediyeye kaynak sağlanacaktır.²⁰⁵⁴ Belediye gecekonduları artık bir şehir sorunu olarak değil, bir maddi kaynak olarak, gecikmiş ve tahsilat olarak değerlendirmektedir. 1960 yılı Şubat ayında, Vakıflar İdaresi üzerinde gecekondur bulunan 950.000 m2 arazisini belediyeye devredecektir.²⁰⁵⁵ İstanbul'da tapusuz gecekondulara tapularının verilmesi için 40 kişiden oluşan Tapu ve Kadastro ekibi teşkil edilmiş ve ekip çalışmalarına başlamıştır.²⁰⁵⁶ 1960 yılı Mart ayının sonunda, İstanbul bulunan 60.000 gecekondudan 400'nün tapusu Beykoz Ortaçeşme'de dağıtılmıştır.²⁰⁵⁷ 1960 Nisan ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün Kuştepe'de 350 gecekondur sahibine tapularını dağıtmış ve törende; "...biz DP iktidarı olarak tapu meselesini hiçbir zaman bir politika ve oy meselesi olarak mütalaa etmemekteyiz. Hatta bu mevzuun istismarını vatandaşlara karşı hürmetsizlik telakki ediyoruz. Sizi çeşitli surette iğfale yeltenenlere de bu mevzuda vereceğiniz cevap bu olmalıdır. Bu bir alış veriş değildir, reylerin satın alınması meselesi değildir. Bu hükümetin vazife anlayışı çerçevesi içinde verdiği bir kararın tatbikatıdır. Bu şahsımıza karşı gösterdiğiniz sevgi tezahüratını da vazifesini yapan insanların vicdan huzuru ile tekabül ediyoruz."²⁰⁵⁸

Gecekonduları tapu dağıtımını yapıldıkça İstanbul'da gecekondur yapımı da hızlanmaktadır. Tapuların dağıtımının yapılmaya başlandığı 1960 Mart ayından Nisan ayının sonuna kadar özellikle Zeytinburnu, Rami, Sarıyer ve Paşabahçe sırtlarında binden fazla gecekondur inşa edilmiştir.²⁰⁵⁹ Yeni yapılan gecekondular yıkılırken, Belediye gecekondur sahiplerine arsalarının tapularını dağıtmaya devam etmektedir.

²⁰⁵² "Yıkılan Gecekonduları yerine Yenisini Yaptılar", *Vatan*, 2 Ağustos 1959, Sayı: 6573.

²⁰⁵³ "Gecekondur Sahiplerine Vade İle Arsa Satılacak", *Yeni İstanbul*, 15 Ekim 1958, Sayı: 3201.

²⁰⁵⁴ "Belediye 200 Arsa Satacak", *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1959, Sayı: 12671.

²⁰⁵⁵ "Gecekondur Sahiplerine Verilecek Tapular", *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.

²⁰⁵⁶ "Gecekondur Tapuları İçin Çalışmalara Hız Verildi", *Vatan*, 14 Mart 1960, Sayı: 6768.

²⁰⁵⁷ "60 Bin Gecekondudan Ancak 400'ünün Tapusu Veriliyor", *Vatan*, 27 Mart 1960, Sayı: 6781.; "Beykoz'da 400 Gecekondunun Sahipleri Tapularını Aldı", *Yeni İstanbul*, 28 Mart 1960, Sayı: 3726.

²⁰⁵⁸ "Kuştepe Gecekondularında 350 Kişiy e Dün Tapu Verildi", *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1960, Sayı: 3738.; "Kuştepedeki Dünkü Tören", *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1960, Sayı: 12829.

²⁰⁵⁹ "Gecekondur İnşaatı Hızla Devam Ediyor", *Yeni İstanbul*, 23 Nisan 1960, Sayı: 3750.

1960 Nisan ayının sonunda Belediye Mayıs ayının 15'ine kadar 2.000, yılsonuna kadar ise 15.000 gecekondunun arsa tapusunu dağıtmayı hedeflemektedir.²⁰⁶⁰ Arsa dağıtımı yapılırken kamuoyu bu arsaların ücretli olarak mı yoksa bedelsiz olarak mı dağıtıldığı konusunda net bir fikir sahibi değildir. Bu durum, bu tarihe kadar dağıtılan arsalarla ortaya konulmamasına rağmen Belediye bir taraftan dağıtıma devam etmektedir. Ayrıca şahıs arazilerine yeni yapılan gecekondular yıkılırken, hazine arazilerine yeni gecekondular yapımları önlenememektedir.²⁰⁶¹ Yıkım için tespit edilen 500 gecekondunun 300'ü 1960 Mayıs ayının ikinci haftası içerisinde yıktırılmıştır.²⁰⁶²

Gecekondular yapımı bir nevi kamu otoritesi ile vatandaş arasında kurulan ilişkilerle de inşa edilmektedir. İktidar araçlarına sahip olanlar, şehirde gecekondular yapımında rol alarak menfaat sağlamaktadır. Demokrat Parti Eyüp İlçe Başkanının sözü üzerine Silahtarğa'da yapılan gecekondular, Belediye tarafından yıktırılmıştır. Kuştepe'de V.C. (Vatan Cephesi)'li bir kişi gecekondular yaptırmış, yıkımı önlenmiştir.²⁰⁶³ Bu iki örnek, siyasal gücün kullanımında iki farklı sonucu ortaya koymaktadır.

Gecekondular yapım işi bir nevi meşruiyet oluşturma, kanuni veya filli durumlardan yararlanma şeklinde İstanbul'da alan oluşturmaktadır. Taşlıtarla'da tarihi mezar taşlarını taşıyan iki kişi gözaltına alınmış, bu kişiler mezar taşlarını bu bölgedeki gecekondularla mezarlık nedeniyle kaldırılmasını önlemek için yaptıkları şeklinde ifade vermişlerdir.²⁰⁶⁴

6.3.5.1. 1960 Askeri Müdahale Sonrası Yeni Gecekondular Affi

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi gecekondular olgusunu farklı bir boyuta taşımıştır. Belediye yönetimini devir alan askerler, gecekondular için milat olarak "27 Mayıs 1960 İnkılabını" almışlar ve yeni bir süreç başlatmışlardır: "İnkılabın yapıldığı günden beri gecekondular konusunda muhtelif rivayetler dolaşmakta ve Vilayete müracaatlarda bulunmaktadır. Bu bakımdan Vilayetçe gecekondular konusunda şu hususların açıklanmasına lüzum hasıl olmuştur: 1- 27 Mayıs 1960'a kadar yapılan gecekondular dondurulacaktır. Bunlar için bir yıkım faaliyeti mevzuubahis değildir. 2- 27 Mayıs 1960 tarihinden sonra yapılanlar derhal yıktırılacaktır. 3- Başkalarının tapulu

²⁰⁶⁰ "Belediye, Dar Gelirliilere Arsa Tevzi Edecek", *Yeni İstanbul*, 25 Nisan 1960, Sayı: 3752.

²⁰⁶¹ "Gecekondular Arsaları Meselesi", *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1960, Sayı: 12846.

²⁰⁶² "Kaçak İnşa Olunan Gecekondular", *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1960, Sayı: 12853.

²⁰⁶³ "Gecekondular", *Vatan*, 11 Aralık 1959, Sayı: 6704.

²⁰⁶⁴ "Tarihi Mezarlığı Kaldırmak İstedi", *Vatan*, 23 Mayıs 1960, Sayı: 6835.

arazisine yapılmış olanlar, aralarında anlaşacaklardır. Anlaşma mümkün olmadığı takdirde pek tabii olarak arsa sahibi kaza mercilerine müracaatta serbesttir.”²⁰⁶⁵ Alınan bu kararlar, askerlerin kendilerini milat sayarak bu tarihe kadar yapılmış olan gecekonduların da resmileşmesini sağlamıştır. Her dönemin iktidarında olduğu gibi; askerler de, halka bu konu üzerinden bir çatışmaya girmemekte bir uzlaşma aramaktadırlar.

Askeri yönetim, İstanbul’da yeni gecekonduların inşasını önleyememektedir, gecekonduların yapılaşmasının önlenmesi için sert kararlar alınmıştır: “Muhitin huzurunu bozarak gecekondular yapmağa ısrar edenlerin isimleri Örfi İdare Kumandanlığı’na bildirilecek ve bu gibi şahıslar 3832 sayılı Örfi İdare Kanunu’nun 3/2. Maddesi gereğince İstanbul Vilayeti hudutları dışına çıkartılacaklardır.”²⁰⁶⁶

Dönem gazetelerinde gecekonduların baş müsebbibi “sabık iktidardır.” Ancak, “27 Mayıs inkılabından sonra da gecekondular inşaatının hızla inkişaf etmekte olduğu hayretle müşahade edilmektedir” şeklindeki yorumlar,²⁰⁶⁷ geçmiş suçlarken, her dönemde olduğu gibi yürürlükte olan kamu otoritesine eleştiri getirmemektedir.

Kırdar döneminde başlaya gecekondular meselesinde ilk affı İnönü çıkartmış, Gökay döneminde artık İstanbul’da bir olgu haline gelen bu mesele kabullenilmiş ve ikinci affı ise Menderes çıkartmıştır. Menderes, gecekondular sahiplerine arsaların devri meselesini çözerek ilk etapta gecekonduların mülkiyet sorununu çözmüş olmaktadır. Mülkiyetine sahip olan kişilerin inşaatlarının denetlenmesi meselesi ise tamamen ortadan kalkmaktadır. Pratik süreç bu meselde gecekondular yapanların yaptıklarının devlet tarafından kabul edilerek hukukileşmesine doğru evrilmiştir. Askeri müdahaleden sonra askerler tarafından çıkartılan gecekondular affı ise bu devletin vatandaşla çatıştığı ve hem mülkiyet hem de inşaat yapım teknikleri açısından hukuki sorunların çözülmediği bu meselede, Cumhuriyet Halk Partisi dönemi, Demokrat Parti dönemi ve Askeri dönemde farklı kararlar verilmediğini ortaya koymaktadır. Ülke siyasetinde rol oynayan tüm kesimler, gecekondular meselesi örneğinde görüldüğü gibi “popülizm” yapmaktadır. Önemli olan hukukun uygulanması değildir, önemli olan siyaset yapanların elinde olan kamu kaynaklarının kimin elinden dağıtılacağı meselesidir.

²⁰⁶⁵ “Gecekondularla İlgili Bir Açıklama”, *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1960, Sayı: 12900.; Gecekondular meselesi hakkında askeri dönemde çözümü arayışları için Devlet Bakanı Amil Artus’un görüşlerine bakılabilir; “Gecekondular Derdi Hızla Halledilmelidir”, *Ulus*, 19 Temmuz 1960, Sayı: 13248.

²⁰⁶⁶ “İstanbulda Gecekondular İnşa Edenler İl Dışına Çıkarılacak”, *Ulus*, 17 Eylül 1960, Sayı: 13308.

²⁰⁶⁷ “Gecekondular İnşaatı Hala Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1960, Sayı: 3982.

SONUÇ

Sosyal bilimlerde şehir farklı özelliklerine göre tanımlanmış ve incelemeye tabi tutulmuştur. Nüfus yoğunluğu, iş gücü farklılaşması, ticaretin organizasyonu ve kamusal yönetim mekanizmalarının biçimine göre farklı şehir tanımları yapılmaktadır. Ancak şehirleri yaşatan ve şehirlerin sürekliliğini sağlayan ortak özellik bu bölgelerde toplanan insanların ihtiyaçlarının ortak bir zeminde farklı organizasyonlar tarafından çözülmesi kabiliyetidir. Bir mekânın şehir olarak yaşayabilmesi bu imkânların sürekli üretilmesine, sorunların sürekli ve düzenli olarak çözülmesine bağlıdır.

Osmanlı şehirlerinin tarihini incelemek farklı coğrafyalar ve farklı tarihî dönemlere ait analizleri içeren birçok unsuru birlikte ele almayı zorunlu kılmaktadır. İstanbul'un fethinden 19. yüzyıla gelinceye kadar şehre su getirmekten kaldırımların döşenmesine, imaret sitelerinin inşasından şehir içi meskun alanlardaki bireysel imar hareketlerinin kontrolüne, pazarlarda mal ve fiyat denetiminden sağlık hizmetlerinin organizasyona kadar çeşitlendirilebilecek birçok alanda şehre ilişkin hizmetler farklı kurum ve kişiler tarafından organize edilmiştir. Bu nedenle bu çalışmada farklı dönemlerde aynı mekânda belirli tanımlanmış kurumları aramak yerine, İstanbul'da imar alanında toplumsal ihtiyaçların nasıl karşılandığı konusuna odaklanarak; imar alanında yaşanan kurumsal ve hukuksal değişim siyasal ve toplumsal değişimle birlikte incelenmeye çalışılmıştır.

Tarihin yaşandığı mekânları ve bu mekânların oluşumlarını anlamlandırmada şehir tarihi çalışmaları ayrı bir ufuk açmaktadır. Osmanlı tarihini inceleyen sosyal bilimlerin ilgi alanına giren birçok konunun somuta indirgendiği ve ayaklarını yere bastığı zemin şehirlerdir. Osmanlı yönetim sisteminde meydana gelen değişimler ve yenilenme ihtiyaçları somut olarak şehirlerde hissedilir olmuştur. Mimarî yaklaşımlar ve şehir organizasyonlarındaki değişimleri incelemek tarihi, dönemlere ayırmamızda daha somut altlıklar sunmaktadır. Soyut değişimlerin veya dönem tanımlarının hepsi şehirlerde somut hâle gelirler ve uzun dönemli etkilerini sürdürdüklerinden geçmişin izlerini günümüze taşırlar. Örneğin Osmanlı modernleşmesinin somut göstergeleri mimarî ve süsleme sanatları vasıtasıyla şehirlerde ortaya çıkmıştır. Modernleşme ihtiyacının şehirlerde ortaya çıkması ile birlikte, geleneksel şehir yönetim biçimi de

dönüşüme uğramıştır. 19. yüzyıl metinlerinde Osmanlı bürokratlarının yükselme kriteri olarak şehirlere yaptıkları modern uygulamalar önemli bir yer tutmaktadır. 19. yüzyılda, Osmanlı İstanbul'unun imarı meselesi, Avrupaî nizama ulaşmanın yollarından birisinin de şehirlerin reforma tabi tutulması gerektiği inancından kaynaklanmıştır. Yeniçeri Teşkilatı'nın kaldırılmasından sonra Osmanlı geleneksel şehirciliği çökmüş; yerine ihdas edilmeye çalışılan İhtisap Nezareti ve Şehremaneti kurumları hem eski sistemi sürdürmek hem de yeni ihtiyaçlara göre şehre biçim vermek hususunda yetersiz kalmıştır. Osmanlı şehir yönetiminde temel kırılma, Yeniçeri Teşkilatı'nın ortadan kaldırılması, vakıfların merkezî idareye bağlanması ile meydana gelmiştir. Geleneksel olarak işlevsel olan şehir hayatının tüm aşamalarını kontrol altında tutan Yeniçeri Teşkilatı ile şehirlerin alt yapı organizasyonlarının kurulması ve işletilmesinde önemli görevler yüklenen vakıfların tasfiye süreci Osmanlı şehirciliğini alt üst etmiştir. Ancak bu kurumların gördüğü görevleri yerine getirecek yeni kurumlar, işlevsel ve sorun çözücü organizasyonlar olarak ne yönetim kademesinde ne de toplumsal bazda yer edinebilmiştir. Yeniçeriliğin kaldırılması sonrası ihdas edilen İhtisap Nezareti, Osmanlı şehirciliğinin temel işlevlerini yerine getirememiştir. Bu çerçevede şehircilik hizmetlerinde ortaya çıkan boşluk Kırım Savaşı sonrası İstanbul'da Avrupa'lı askerlerin gelmesiyle iyice hissedilir olmuş ve Osmanlı tarihinin ilk modern belediyeçilik uygulaması olan Altıncı Daire-i Belediye kopya bir kurum olarak ihdas edilmiştir. Daha sonra vilayet sistemi ve belediyeçilik sistemi imparatorluk coğrafyasına yayılsa bile istenilen sonuç elde edilememiştir. Kurumlar, öncelikli olarak nizamnameler üzerinden tanımlanmış sonra uygulamada revize edilerek sorunların çözümü yoluna gidilmiştir. Bu durum, Osmanlı İstanbul'unda Avrupa'dan transfer edilen kurumların sorunları çözemediğini, bu kurumların zamanla Osmanlı İstanbul'una uyum sağladıklarını göstermektedir. Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki belediyeçilik tecrübesi, 20. yüzyıl için önemli bir birikimin oluşmasını sağlamıştır.

Osmanlı Şehremaneti sisteminde Tanzimat sonrası yapılan kanunlaştırma faaliyetleri de dönemin Avrupaî şehirleri hedeflenerek oluşturulmuş metinlerdir. Bu kanun metinlerinin çoğunluğu dönemin Avrupaî şehir ihtiyaçlarını gözeterek çeviri yoluyla alınmış kanunlardır. Tanzimat Fermanı'nı müteakip yıllarda hukuk alanında yapılan düzenlemelerin Osmanlı şehirlerine yansması şehircilik hizmetlerinden mülkiyet ve vergi sistemine, hijyen algısından halk sağlığına birçok alanda kendisini göstermiş; zaman içerisinde bu düzenlemeler uygulama ile tadil edilerek

olgunlaştırılmıştır. 1840-1923 tarihleri arasında Şehremaneti kanun ve nizamnameleri incelendiğinde çeviri hukuk metinlerinin belediye sistemine nasıl uyarlandığını İstanbul uygulaması üzerinde net bir şekilde görülecektir.

Osmanlı klasik dönem imar sisteminde külliye merkezli yapılanma ile mekânların şenletilmesi söz konusudur. Ancak 19. yüzyılda artık proje merkezli şehir çalışmaları gündeme gelmeye başlamıştır. Bu projelerin uygulanması yangınlar sonrasında eklektik olarak gerçekleşmiş olsa da 19. yüzyıl Osmanlı şehircilik sistemi bu uygulamalar üzerinden olgunlaşmıştır. Tanzimat sonrası dönemde imar uygulamalarında kamu kurumlarına ait binaların İstanbul’da yer almaya başladığı görülür. Artık kurumlar, yöneticilerin mahrem konak ve köşklerinde değil, kendi binası üzerinde İstanbul’da yer edinmektedir. Ayrıca bu dönemde İstanbul şehirciliğinin alt yapısı özelleştirme yoluyla kurulmuştur; deniz ulaşımı, tramvay, su, elektrik ve havagazı ile sokak aydınlatması gibi kurumlar şekillenmeye başlamıştır. 19. yüzyıl imar uygulamalarında İstanbul’da deneme yanılma usulüyle şehremaneti kurumu ve hukuku inşa edilirken bütçeler oranında kamu binaları yapılmış ve şehir alt yapısı özelleştirmeler aracılığıyla inşa edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde Osmanlı İstanbul’undan devralınan yapı 1930’lu yıllara kadar sürdürülmüştür. İstanbul’un yönetim modeli kopyalanarak Ankara, yeni Cumhuriyetin başkenti olarak organize edilmiştir. 1930 yılında çıkartılan Belediye Kanunu, Tanzimat döneminde oluşturulan kurumsal ve hukuksal yapının yeni döneme uyarlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu nedenle kurumsal ve hukuksal işleyişte herhangi bir dönüşüm sağlamamıştır. Örneğin, “Ebniye ve Turuk Nizamnamesi”, “Yapı ve Yollar Kanunu” olarak yeni döneme adapte edilmiştir. Bu durum, Osmanlı-Cumhuriyet döneminde kırılma-süreklilik tartışmalarına somut bir referans teşkil eder. Kurumsal işleyişte ise 1930’lardan sonra mahalle muhtarlıklarının bile kapatıldığı bir dönemde belediyecilik, merkezî idarenin bir şubesi olarak varlığını sürdürmüştür. Tek parti döneminde yerel seçimler yapılsa bile bu seçimler, 1950’li yıllara kadar mevcut yapıyı değiştirmemiştir. Vali ve belediye başkanlığını aynı kişinin yürüttüğü, seçim sonuçlarının İç İşleri Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girdiği bir sistemde yerel yönetimler merkezî idarenin birer şubesi olmanın ötesine geçememiştir. Bu yapılanma modelinde, Türkiye’nin tüm şehirlerinde olduğu gibi İstanbul’da da belediyeler, yerel sorunları geleceği kuşatacak şekilde çözememiş, yerel meseleler merkezî hükümet tarafından çözülmeye çalışılmıştır. İstanbul’un planlanması ve

uygulanması Osmanlı döneminde üst irade olarak padişahların meselesiyken, bu dönemde de cumhurbaşkanlarının ilgilendiği bir mesele olarak gündemde yer almıştır. Merkezî yönetimin ekonomik imkânlar ve tüm ülkeyi tek bir merkezden yönetme stratejisi şehirlerde iflas etmiş; bu iflas, II. Dünya Savaşı sonrası belirgin hâle gelmiştir. Üretilen kurumsal ve hukuksal yapı şehirleri kuşatamadığı için çözülen köylü nüfus, şehirleri organik bir şekilde imar etmiştir. Bu imar etme biçimi çok partili hayata geçiş sürecinde toplum-devlet karşılaşmasının bir sonucudur. Bu dönemde kanunlaştırma faaliyetleri, tıpkı Tanzimat döneminde olduğu gibi, çeviri kanunların uygulama ile sinanması ve olgunlaşması şeklinde gerçekleşmiştir. Artık hukuk kuralları ve vatandaş pratikleri hukukî yapıyı birlikte belirlemeye başlamıştır. Tek partili dönemdeki devlet vatandaş ilişkisindeki tek taraflı belirleyicilik çok partili hayata geçişle birlikte imar meselesi üzerinden devlet-vatandaş ilişkisinde etkileşimli bir sistemin oluşumunu sağlamıştır.

İstanbul'un imar planları 1830'lu yıllardan beri ecnebî uzmanlara hazırlanmaktadır. 120 yıllık periyotta dönemin asrî şehirlerini imar eden birçok ecnebî uzmandan görüş alınmıştır. İstanbul'un planlama işi, 1930'lu yılların ikinci çeyreğinde Atatürk tarafından ecnebî uzman Prost'a verilmiştir. İstanbul'un planlama çalışmasına başlayan Prost planını, 10 yılı aşkın bir sürede bitirememiş ve İstanbul savaş sonrası plansızlığa terk edilmiştir. Prost'un planı bitirememe sebepleri kurumsal, hukuksal yetersizlikler ve yetişmiş teknik eleman bulunamamasıdır. Ecnebî uzman transferi ile şehirlerin asrîleştirilmesi meselesi çözülemeyince Fahrettin Kerim Gökay döneminde Teknik Üniversite'den bir heyetin bu işi tamamlaması yoluna gidilmiştir. Ancak İstanbul'un imar planının tamamlanamaması, planın uygulanması sürecindeki kurumsal literatürün oluşmaması ve çözülen köylülüğün şehirlere akın etmesi İstanbul'un imarını yeni bir sürece sokmuştur. Kurgusal imar, yerini organik imara bırakmış; özel mülkiyete dönüşen mirî araziler bu seferde şehir arsalarına dönüşmüştür. Yetiştirilemeyen planlama, İstanbul'u, kanser hücreleri gibi kontrolsüz bir şekilde büyötmüştür. Planlama yapmak önemlidir, ancak uygulanabilir ve zamanı kuşatan bir planlama yapmak daha da önemlidir.

İstanbul'un imar planı hazırlık çalışmalarında asrîleşmek temel hedeftir. Ancak bu çalışmalarda şehrin sosyal belleği meselesi ele alınmamaktadır. İstanbul asrîleştirilirken semtlerin yüzyıllar içerisinde sahip olduğu sosyal ve kültürel bellek planlama ile silinmektedir. Mekânı ve kişileri tanımak üzerinden kurulu olan mahalle

ortak hafızası, kamu otoritesinin aldığı planlama kararlarıyla ortadan kaldırılmaktadır. Bu durum toplumsal ihtiyaçlardan daha ziyade dönem Türkiye'sinde planlama kavramına yüklenen anlam ve planlama işleminin işletiliş biçimiyle alakalıdır. Çok partili hayata geçiş sürecinde planlama çalışmaları irdelendiğinde planlama sürecinde halkın yönetime katılmasını sağlamamıştır. Bu tür bir planlama deneyimi, ülkede demokratik standartların oluşumu ve demokrasinin yerel ölçeğe yayılmasından ziyade; yalnızca farklı toplumsal kesimlerin devletle siyasal ve ekonomik ilişki geliştirmelerinin önünün açılmasına neden olmuştur.

İstanbul'un imar planı hazırlık süreci Prost sonrası dönemde, İstanbul Belediyesi'nde bir planlama kültürü oluşturmuştur. Prost'un teknik taleplerini karşılayamayan İstanbul Belediyesi, Prost sonrası dönemde kendi ekipleriyle bu işi götürebilecek nispeten kurumsal bir işleyiş üretmiştir. Bu durum, Prost'un çalışmalarının bir sonucudur. Prost'un planlama deneyimi sonrasında İstanbul'da ecnebî uzmanlar dışında da plan çalışması yürütecek yerli ekipler oluşmuştur. Prost sonrası dönemin planlama çalışmasını Teknik Üniversite'den müşavirler heyetinin yürütmesi bu konudaki en önemli delildir.

Planlama çalışmalarının diğer ayağını da vatandaşlar oluşturmaktadır. İstanbul'un planlama süreci, devletin vatandaşla imar planı üzerinden yeni bir tanışıklık zemini doğurmuştur. Bu süreçte, vatandaş da kendi arazisinin imarı meselesinde aktif bir rol oynayarak, plan tadilatlarına girmiştir. Böylece, güçlü siyasal ve ekonomik nüfuzu olan veya kurumsal süreçlerde yer alma kabiliyetine sahip olan vatandaşlar, imar planını istedikleri gibi tadil edebilmiştir. Bu durum, kamu menfaatleri için alınan kararların, bireysel talepler uğrunda feda edildiği bir sürecin oluşmasına neden olmuştur. Böylece İstanbul, yetenekli (!) vatandaşların arzuları uğrunda sisyasetçi ve bürokratlar işbirliği ile büyütüldüğü ve yönlendirildiği bir mekan haline gelmiştir. Bu da, devlet-vatandaş ilişkisinin yeni bir boyutunu daha imar literatürümüze kazandırmıştır. Planlama sürecinde devlet vatandaş ilişkileri, dönemin İstanbul Belediyesi arşiv belgelerinden ve basından açıkça takip edilebilmektedir.

Gökay döneminde Boğaziçi'nin imar meselesi İstanbul'un imarından ayrı bir başlık olarak ele alınmıştır. Boğaziçi bölgesi tüm halkın faydalanabileceği bir mekân olarak kurgulanmıştır. Bu bölge kamuya ayrılan bir sayfiye yeri olacaktır. 1983 yılında Boğaziçi için yapılan özel imar planının temeli Gökay döneminde atılmıştır. Böylece

İstanbul'da birçok semt organik imara tabi tutulurken Boğaziçi nispeten bu süreçten ari tutulabilmiştir.

Şehirlerin imar edilme biçimi siyasal organizasyonların güçlerinin sınıandığı bir mesele olarak karşımıza çıkmaktadır. Tanzimat'tan beri hedeflenen İstanbul'un imarı meselesinde birçok padişah, siyasetçi ve belediyece kendisini sınamıştır. İstanbul'un imar meselesinin ciddi anlamda ilk uygulayıcısı Lütü Kırdar olmuştur. 10 yıllık belediye başkanlığı döneminde savaş koşullarına rağmen İstanbul'un imarının büyük oranda başlatıcısı olmuştur. Kırdar dönemi kamusal imar çalışmalarında belirleyici unsur sosyal şehircilik faaliyetleridir. Kırdar, İstanbul'un asrî yüzünü inşa etme işinde, Harbiye Açık hava Tiyatrosu, Sarayların müzeye dönüştürülmesi, Radyo Evi, Stat çalışmaları, Spor Sergi Sarayı, Taksim ve Maçka Parkı düzenlemeleri gibi meseleleri öncelikleştir. Bu öncelikler ağırlıklı olarak Beyoğlu'nda yerleşim alanı dışında yapılan asrî şehircilik kurumlarının inşa edilmesidir. Savaş şartlarında ve İstanbul'un ihtiyaçları gözetildiğinde asrî şehircilik hedefi birçok eleştiri almıştır. Kırdar döneminde, parti olarak CHP dönemi, kamusal imar faaliyetlerinde sosyal şehircilik alt yapı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bu sonuç CHP'nin imar çalışmalarındaki motivasyon unsurlarıyla çok partili hayata geçiş sürecinde vatandaş taleplerinin örtüşmediğini göstermektedir. Bu dönemde, siyaset yapan unsurların kendilerini göstermek istediği şehirler, aynı zamanda vatandaşların da siyasetçileri sınadıkları bir zemin haline gelmektedir.

Kırdar, suriçinde semt ve meydan düzenlemeleri ve bulvar çalışmalarına da giriş yapmıştır. Ancak istimlak bütçeleri ve İstanbul'un yerleşik semtlerinde imar çalışması yürütmek, Kırdar'ın projelerini akamete uğratmıştır. Kamusal imar hareketleri bu dönemde küçük çaplı başlangıçlar şeklinde cereyan etmiştir.

Kırdar döneminde İstanbul'a lastik tekerlek girmiş, metro İstanbul'un gündeminde tekrar yer almaya başlamış, liman yeri tespit çalışmaları ve İstanbul'un yeni sanayi alanlarının belirlenmesi işleri yürütülmüştür. Ancak bu meselelerin çözümsüzlüğü; bu dönem belediyenin İstanbul'u geleceğe hazırlamaktaki becerisini sınayarak, İstanbul'un kamu otoritesi tarafından kurgusal bir şekilde değil, İstanbullular tarafından organik bir şekilde imar edilmesine neden olmuştur. Bu planlama pratiği, dönemin İstanbul'unda planlama kavramının hayatla ilişkisi olmanyen bir çalışma olarak algılanmasına neden olmuştur.

Fahrettin Kerim Gökay döneminde İstanbul'da kamusal imar çalışmaları bütüncül bir şekilde sürdürülmüştür. Bu dönemde, Opera binası ve Stat inşası gibi çalışmalar devam ederken şehirdeki park ve peyzaj düzenlemeleri Taksim Meydanı dışında tüm şehre yaygınlaştırılmıştır. Gökay döneminde sosyal şehircilik uygulamaları Beyoğlu semti dışında tüm İstanbul için yaygınlaştırılarak kökleştirilmiştir. Gökay döneminde, sosyal şehircilik uygulamaları vatandaş ihtiyaçlarına göre şekillendirilmiştir.

DP'nin İnönü ile mücadelesi şehirdeki heykeller ve adlandırmalar bina ve mekan üzerinden bu döneme damgasını vurmuştur. DP-CHP muhalefetinin şehirlere yansıması, İnönü'ye ait heykellerin ve cadde ve sokak isimlerinin kaldırılması talebi olarak ortaya çıkmıştır. Bu talep, yaşayan insanların adlarının ve heykellerinin şehirde bulunmaması üzerinden yapılmaktadır. CHP döneminde şehirde heykel ve sokak adı olarak kendisini gösterenler DP döneminde şehirden kovulmak istenmektedir.

Gökay, İstanbul'un imar meselesinde semt ve meydan düzenlemelerinde daha köklü çalışmalara başlamıştır. İstanbul artık bir bayındırlık nesnesidir. Bu çerçevede bulvar, yol ve meydan düzenlemesi çalışmalarına büyük bir hız verilmiştir. İstanbul'da imarın belirleyici ögesi lastik tekerlek olmuştur. Bu dönemde, lastik tekerlek İstanbul'u fethetmiştir. Lastik tekerleğin İstanbul'a girişi kendi kültürünü de doğurmuştur. İstanbul'da araç park yerleri, otobüs seferlerinin düzenlenmesi gibi organizasyonlar yanında; seyrüsefer sorunu ile de yüzleşilmek zorunda kalınmıştır. Şehir, imar planları uygulandıkça yeni yaşamın formuna göre organize olmakta, ancak şehir alt yapısı bu yeni süreci kaldıramamaktadır. Lastik tekerlek iktidarını kurdukça İstanbul'un gündemini seyrüsefer sorunu belirler hale gelmektedir.

Gökay döneminde, İstanbul şehirciliğinde büyük projelerin altyapısı üretilmiştir. İstanbul'da ulaşım çalışmaları ilerledikçe asrî şehirlerde olan metro da ihtiyaç olarak açığa çıkmıştır. Ancak metro çalışması büyük bütçeleri gerektirmekte bu konuda İstanbul Belediyesi, merkezî hükümet olmadan yalnız başına hareket edememektedir. Buna rağmen Gökay, İstanbul metrosu çalışmalarında projeyi netleştirmiş ve zemin etütlerini bile yaptırmıştır. Ancak yerel ihtiyaçları belirleyen merkezî hükümetin bu konuda karar verme biçimi, DP döneminde yerel taleplerin uygulanması açısından DP'nin duruşunu sergilemektedir. Çok partili hayata geçilmiştir; ancak, parti kültürü daha yerel demokrasinin filizlenmesine müsait değildir. Yerel ihtiyaçların kararları

sabık dönem de olduğu gibi, Ankara tarafından verilmektedir. Siyasal yapıdaki değişiklikler belediye ve halkın kamu projelerinde yönetime katılmasını sağlamamıştır.

Gökay döneminde, İstanbul'un Asma Köprüsü projesinde de önemli mesafeler kat edilerek projenin uygulama safhasına ilişkin tartışmalara başlanmıştır. Avrupa ile Asya kıtalarının birleştirilmesi projesi İstanbul Belediyesi tarafından yürütülmektedir. Bu proje DP dönemi ülke gündemindeki büyük bayındırlık projelerinin başında gelmektedir. Projenin medyada yer alış biçimi ve DP yetkililerinin proje konusundaki tutumları DP'nin büyük bayındırlık projeleri ile toplumla kurduğu siyasal vizyon etkileşimini izlemek için önemli bir veri kaynağıdır. DP, halkı yalnızca siyasal hedefleri ile motive etmemekte aynı zamanda imar vizyonu ile de halkın gündemini ve ufkunu belirlemektedir. Projelerin tartışılması sürecinde yerli uzmanların görüş beyan etmesi ve dönem basınında yer almaları, teknokrat uzmanlığın ecnebilerden transfer edildiğini de göstermektedir.

Gökay döneminde hava alanındaki çalışmalar tamamlanmış, İstanbul'un limanını belirlenmiş ve İstanbul'un sanayi mntıkları oluşturulmuştur. Gökay dönemi şehirciliğini incelediğimizde DP dönemi ile birlikte İstanbul'un imar meselesinde ilk defa büyük projelerin ortaya çıktığını ve imar çalışmalarının İstanbul'un yeni formuna uyum sağladığını görebiliriz. Gökay, İstanbul'da halk ihtiyaçlarını gözetten bir şehircilik çalışması yürütürken İstanbul'un sorunlarına kalıcı çözümler sağlayacak metro, asma köprü gibi projelerin de somutlaşmasını ve uygulanabilir hâle gelmesini sağlamıştır.

Gökay İstanbul'un fethinin beş yüzüncü yılında İstanbul'un planlama sorunlarına yerel bir çözüm üretmiş, bayındırlık hamlelerini yürütmüş ve İstanbul'a vizyon katacak büyük projelere altlık sağlamıştır. Bu çalışmalar DP'nin yükselişte olduğu dönemde, belediye ve merkezî hükümet arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlamış ve DP'nin seçim başarılarında icraatlarla etkin olmuştur.

1957 yılında Adnan Menderes, Gökay'ı görevden uzaklaştırarak İstanbul'un Fahri Belediye Başkanı olmuş, şehrin imarı ile bizzat ilgilenmiştir. Menderes, yaklaşan 1957 seçimleri öncesi İstanbul'un imarını seçimin ana unsurlarından birisi hâline dönüştürmüştür. 1957-1960 yılları arasında görev yapan belediye başkanları, atanmış bürokratlar olarak yetkisiz kişilerdir. Menderes, İstanbul'u tam bir bayındırlık nesnesine dönüştürmüştür. Adeta DP kendisini ve bayındırlık vizyonunu İstanbul üzerinden ifade etmektedir. Menderes, üç yıl gibi kısa bir sürede, İstanbul'da hızlı yıkımlar ve yolların

açılmasıyla şehri yeni formuna kavuşturmuştur. Dönemin ruhu “yıkımın estetiğinde” aranmalıdır. Napolyon’un Paris’te yüz yıl önce gerçekleştirdiklerini, Menderes İstanbul’da gerçekleştirmektedir. Bu büyük yıkım ve geçmişi temizleme hamlesi sonucu İstanbul, kağıt üstündeki çizgisel görüntüsü dışında kavranamaz bir modele kavuşmuştur. Eski semtlere ulaşım ve yeni karayolları İstanbul’un geleneksel yerleşim ve yaşama biçimlerini ortadan kaldırmaktadır. İstanbul’a ulaşım imkânı arttıkça göç dalgaları artmakta, İstanbul’un çeperleri büyürken şehrin geleneksel gücü kaybolmaktadır. Artık İstanbul sosyal, ekonomik ve siyasal olarak farklı bir forma kavuşmuştur. Geleneksel semt ve mahalle biçimleri yerini ulaşımın ihtişamı, sosyal yalnızlaşma ve çekirdek aile yapısına bırakmaktadır. Avrupa’da sanayileşme sonucu oluşan bu toplumsal durum, İstanbul’da göçün doğurduğu sosyal şartların imar faaliyetleriyle zemin kazanmasıyla meydana gelmiştir.

Bu yıkım sürecinde tarihî eser veya özel mülkiyet konusundaki itirazlar göz ardı edilerek, hızlı yıkım ve yolların açılması çalışmalarıyla İstanbul’un yeni formu belirlenmiştir. Tanzimat’tan beri amaçlanan İstanbul’un imar edilmesi projesi, Menderes tarafından gerçekleştirilmiştir. Menderes dönemi, planlama veya analiz dönemi değildir. Bu dönem uygulama dönemidir. Bu dönemin en bariz vasfı, açılabilir en geniş caddenin açılmasıdır. Lastik tekerleğin İstanbul’u fethi tamamlanırken İstanbul’un metro projesi rafa kaldırılmıştır. İstanbul’un ulaşım sisteminde lastik tekerlek yarışı kazanmış, asrî şehircilikte hızlı ulaşım modeli olarak lastik tekerlek tercih edilmiştir. Menderesin kamusal imar anlayışı yolların açılmasından ibarettir. Artık İstanbul’da yaşamın belirleyici unsuru hız olmuştur. Hız ve zaman kavramı bu yeni şehir yaşamının en başat belirleyicisi haline gelmiştir.

İstanbul’un imarı meselesinde önemli başlıklardan birisi de tarihî eserlerdir. Eski eserlerin restore edilmesi veya yeni imar çalışmalarında ortadan kaldırılması gerekmektedir. Dönemin Türkiye’sinde, eski eserler mevzuunda, uygulama içerisinde bir model üretilmeye çalışılmaktadır. Kırdar döneminde İstanbul’un tarihî eserleri abidevî değerler olarak ön plana çıkartılmaktadır. Ancak Dolmabahçe Camisi’nin müzeye dönüştürülmesi örneğinde olduğu gibi, dindar kitlelerin tepkisini çekebilecek uygulamalar, CHP döneminin tarihî eser yaklaşımındaki ölçülerini ortaya koymaktadır. Bu eserlerin sosyal ve dinî önem ve özelliklerinden ziyade, abidevî özellikleri ve şehir süsü olarak işgal ettikleri konum önemsenmektedir.

Kırdar döneminde imar çalışmalarında istimlak politikaları çekimser bir modelle uygulanmıştır. Bütçe ve vatandaş tepkilerinin kontrolü kısılacında ele alınan istimlak politikaları İstanbul'un imarında açılması düşünülen yolları tıkayan bir süreç olarak yaşanmıştır.

Gökay döneminde İstanbul cami ve türbeleri büyük bir restorasyona tabi tutulmuştur. DP, İstanbul'da kendisini cami ve türbeler üzerinden sunmaktadır. Bu eserler hem anıtsal boyutuyla hem de toplumsal işleviyle ele alınmaktadır. Türbelerin açılması kanununu CHP çıkartmış olsa bile DP'nin CHP ile farkını halka anlattığı uygulamalar bu tür eserler üzerinden ortaya konulmaktadır. Fethin beş yüzüncü yılı kutlamalarının da vesile olmasıyla İstanbul'da büyük bir restorasyon hareketi başlamıştır. İstanbul'un fethi hem ülke içinde hem de ülke dışında iktidarın kendisini yeniden üretmesi için bir vesile olarak değerlendirilmiştir. Tarihî eserler ise bu değerlendirmenin şehirdeki unsurlarıdır. Bu nedenle başta Selatin Camileri olmak üzere Hisarlar da ışıklandırılarak bu eserlerin İstanbul'un bir süsü olarak ön plana çıkartılması sağlanmıştır. Bu dönemde bağlamından kopartılan eserin toplumsal fonksiyonu çok önemli değildir. Çünkü binalar, bağlamlarıyla toplumsal bir işlev görürler. Toplumsal bağlamından kopartılan bir cami, hamam veya çeşme yalnızca gözün iktidarına sunulan birer şehir süsüne dönüşmektedir. Yıkımlar sonucu mahalle hayatı ortadan kalkan semtlerde camileri ışıklandırmak, görmenin iktidarı üzerinden bu eserlerin bir şehir süsü olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Eserlerin sosyal fonksiyonlarından ziyade, estetik değeri üzerinden tarihle bağ kuran anlamları dönemin kurgusal tarihi İstanbul silüetini ortaya çıkarmıştır.

Gökay dönemi istimlak politikaları keskinleşmiştir. Artık yıkım kararı alınan bölgelerde bütçe öngörülerini aşılsa bile istimlaklar yapılmakta imar çalışmalarına başlanmaktadır. Gökay, bütçesi oranında istimlaklar yaparak eski şehirde semt ve meydan düzenlemeleri yapmaktadır. Bu durum, vatandaş mağduriyetlerini nispeten önlenmektedir. Ancak semtlerde yaşanan yıkımlar semtlerin mahremiyetlerini tüketmekte, semt halkının mekân, konut tipi ve sosyal hayat tarzı tercihlerini dönüştürmektedir. Bu uygulamalar İstanbul'da yıllar içerisinde oluşmuş tanışıklık merkezli mahalle hayatının sonlanmasına neden olmuştur. İstanbul, modernleşme projesi hedefi olan ahşap yapılardan büyük oranda arındırılmıştır. İstanbul'un ahşapla yaşadığı aşkı yüzyıldır süren büyük yangınlar sonlandırmıştır. Asrî İstanbul'da evler kâğıt inşa edilecektir. Bu inşa etme biçimi konut inşasında estetik algıları ortadan

kaldırarak fonksiyonun ön plana çıkmasını sağlamıştır. Yeni dönemde konut, kübik mimarî ve betonun saltanatı ile İstanbul’da apartman modeliyle boy gösterir olmuştur.

Menderes döneminde tarihî eser restorasyonları büyük oranda tamamlanmıştır. Bu dönemde tarihî eserler yıkımla gündeme gelmektedir. İmar çalışmalarına denk gelen eserler hızla yıkılmaktadır. Bu dönemde İstanbul tarihinde görülmemiş cami ve medrese yıkımı yaşanmıştır. Ancak Menderes’in oluşturduğu İstanbul vizyonunda bu yıkımlar vatandaş tepkisine neden olmamış; Menderes, toplumsal hafızada siyaseten bu konuda bir yara almamıştır. Menderes dönemi yıkımın estetiği toplumun tüm kesimlerini motive etmektedir. İstanbul’u yıkarak seçim süreci yönetmek ve başarılı çıkmak Menderes’in bu seçim döneminde yürüttüğü halkla ilişkiler stratejisinin bir parçasıdır. İstanbul’un yıkılarak asrîleştirilmesi tüm toplumu motive etmektedir. İmar hedefleri ve uygulamalarının büyümesi toplumun DP’ye olan bağlılığını kuvvetlendirmiş, Menderes’in tüm Türkiye’ye kendisini İstanbul üzerinden ispat etmesini sağlamıştır.

Menderes döneminde imar hedefi toplumu motive ederken, özel mülkiyetin kamulaştırılması süreci keskinleştirilmiştir. Karar alındıktan sonra hukukî süreç beklenmeden binalar yıkılmakta ve özel mülkiyetin bedeli ödenmeden İstanbul’un imarı öncelenmektedir. İstanbul seçimlere hazırlanırken yıkım konusunda bu kadar keskin olması Menderes’in İstanbul’u imar yaklaşımını ortaya koymaktadır. İstimlak konusunda büyük mağduriyetler yaşanmaktadır. Evleri yıkılanlar, mülklerinin bedelini alamadığı için çadırlara yerleşmektedir. Bu kişisel trajediler toplumun imar gösterdiği teveccühün altında kalmış, Menderes’in istimlak ve yıkım arzusunu engellememiştir.

İstanbul’un imar meselesinde devlet-vatandaş ilişkilerinin en sağlıklı analiz edilebileceği konu “mesken meselesi”dir. Mesken meselesi II. Dünya Savaşı sonrasına hazırlanamayan İstanbul’un en önemli meselesidir. Yeterli altyapıya sahip konut arsasının olmaması ve ithal inşaat malzemesi mesken meselesini bir buhrana dönüştürmüştür. Kırdar döneminde mesken meselesi, kamunun inşa ettiği konutlar aracılığıyla çözülmeye çalışılmıştır. Bu dönemde kamu, konut inşası işinde çok da başarılı bir üretim süreci yaşamamıştır. İstanbul’un mesken buhranı, şehrin gecekonducular tarafından kuşatılmasını doğurmuştur. İstanbul’da ortaya çıkan gecekonducular öncelikle kamu tarafından tanınmamış ama ortadan da kaldırılamamıştır. Bu süreç çok partili hayata geçişte vatandaş devlet ilişkilerindeki ilk kırılmayı ortaya çıkartmıştır. Mülkiyet ve imar problemi olan bu yapılar, ilk defa 1950 seçimleri öncesi İnönü tarafından affedilerek kanunî statü kazanmıştır. Affin temel şartı, gecekondu

kamu arazisine yapılmış olmasıdır. Özel mülkiyete inşa edilen gecekonduara af getirilmemiştir. Bu af, devletin kamu malları üzerinden vatandaşla girdiği ilişkinin, Osmanlı döneminde olduğu gibi zilliyetlik üzerinden devam etmesini sağlamış, zilliyetlik üzerinden malik olmanın cumhuriyet döneminde de devam etmesini sağlamıştır. Özel mülkiyete inşa edilen gecekonduaların yıkılması da Cumhuriyet'in kuruluşundan beri özel mülkiyete verilen önemi ortaya koymaktadır.

Gökay döneminde, İstanbul'da buhrana dönüşen mesken meselesi hafifletilmeye çalışılmıştır. Gökay yeni İstanbul'un her semtine ucuz evler inşa etmiş ve kooperatifçiliği desteklemiştir. Bu modelle, İstanbul'da mesken buhranı hafıflemiş; ama gecekondu meselesi çözülememiştir. Bu dönemin en bariz özelliği ise Kırdar döneminde başlatılan İstanbul'un yeni mekânlarının vatandaşla ücretsiz dağıtılmasıdır. Mesken probleminin çözümü yalnızca arsa meselesiymiş gibi algılanarak İstanbul'da ücretsiz arsa dağıtımları şehrin yeni formunu belirlemiştir. Bu dönemde kamu tarafından ücretsiz arsa olarak dağıtılan İstanbul arazileri, günümüz İstanbul'unun en plansız ve en çok kaçak yapı barındıran gecekondu ve çarpık yapılaşan bölgelerini oluşturmuştur. Gökay döneminde de, yeni İmar Kanunu ile gecekondu affı çıkartılarak İstanbul'da gecekondu kuralıslızlığı ikinci defa bu kez DP eliyle kanunlaştırılmıştır.

Menderes döneminde mesken meselesi bir buhran olmaktan çıkmıştır. Artık kamunun ürettiği konutlar ve kooperatif modeli İstanbul geneline yaygınlaştırılmıştır. Bu dönemin en önemli sorunu yıkım sonrası evsiz kalanların durumudur. Bu kişiler acil yıkımlarda bir anda evsiz kalmakta, kırqacılar bir hak iddia edemezken, malikler ise mülkiyetinin bedelini alamadığı için yeni ev inşa edememektedir. Kamunun gösterdiği alanlara kurulan çadırların zamanla gecekonduya dönüşmesi bu dönemde olmuştur. Şehrin bir kısmı yıkılarak ve büyük bedeller ödenerek imar edilirken diğeri bir kısmı gecekondulaştırılmaktadır. Bu durum, ülkedeki yeni imar mantığının ipuçlarını göstermektedir. Şehir bir bütün olarak ele alınarak düzenlenmemekte, projeler çerçevesinde eklektik bir biçimde yön bulmaktadır. Kurgusal imar motivasyonu kamuda da, yerini organik imara bırakmıştır. Vatandaş tarafından organik bir biçimde oluşturulan gecekondu mahallelerinin alt yapısı kamu eliyle organize edildiği için, kamu kaynakları da plansız bir biçimde organik imar yönlendirmesiyle harcanmaktadır. Kamu bu alt yapı hizmetlerini sundukça, vatandaş ta kendi meşruiyetini bu çalışmalardan almaktadır. Gecekondu meselesi artık devlet ve toplum tarafından bir gerçeklik olarak kabul görmüştür. Bu durum 1960 askerî müdahalesi sonrasında da kendisini

göstermiştir. Askerî müdahale sonrasında İstanbul'da bir gecekondu affı daha çıkartılmıştır. Mülkiyet ve imar hukuksuzluğu olan gecekondu meselesi, bu dönemdeki tüm siyasî aktörler olarak sayabileceğimiz CHP, DP ve ordu tarafından benimsenmiştir. Önemli olan hukuksuzluğun ve sağlıklı şehir yapısının tasfiye edilmesi değil; popülizmi kimin yapacağı, ulufenin kim tarafından dağıtılacağı meselesidir. Gecekondu meselesi üzerinden çok partili hayata geçiş sürecinde, devlet-vatandaş ilişkilerinin değerlendirilmesi ülkemiz tarihinin anlaşılmasında siyasî aktörlerin vatandaşa karşı konumunu ve ilişki biçimini göstermektedir.

Türkiye II. Dünya Savaşı sonrası, Osmanlı'dan devraldığı şehir ve köy yapısını on yıllık bir süreçte dönüştürmüştür. Bu dönüşümün ortaya çıkmasında temel sebep ülkenin girdiği yeni siyasal ve ekonomik koşullardır. Marshall yardımları ve Avrupa İmar Programı etkisinde Türkiye lastik tekerleğin iktidarına teslim olmuştur. Yeni ekonomik sistemde tarımda makineleşmenin artmasıyla gelirleri artan köylüler, artık kolay ulaşılabilir olan şehirlere göçmüştür. Tarımda yaşanan ekonomik büyüme, Avrupa'da sanayi merkezli şehirleşme sürecinin Türkiye'de köylüler eliyle olgunlaşmasını sağlamıştır. Tek parti döneminde kapalı siyasi ve ekonomik sisteme halkın katılımı, çok partili dönemde şehirleşme ile gerçekleşmiştir. Devlet merkezli planlama kararları ve kamu yatırımları gölgesinde yürütülmeye çalışılan şehircilik, halkın etkisiyle organik bir biçimde gerçekleştirilmiştir. Bu sürece kurumsal, hukuksal ve teknik açıdan hazır olmayan şehirler ve özellikle İstanbul pratiğin iktidarına teslim edilmiştir. Bu dönemin imar çalışmaları, tek parti dönemindeki gibi devlet merkezli ilerleyen bir süreç değildir. Artık imar vatandaş tarafından yönlendirilmektedir. Yönlendirilemeyen ve kontrol edilemeyen şehircilik, Türkiye'nin geleceğini belirleyerek, ülkenin yeni toplumsal yapısının temellerini atmıştır. İstanbul'un çeperlerine yerleşen yeni göçmenler, İstanbul'u mekânsal olarak büyütürken şehre yeni kimliğini de kazandırmıştır. Artık İstanbul, büyük Türkiye'nin prototipi hâline gelmektedir. İstanbul'un Türkiyelileşerek, Türkiye prototipi haline gelmesi çok partili hayat sonrası ülkenin siyasal, sosyal ve ekonomik süreçlerinin yeni formunu belirleyecektir. Türkiye siyaseti artık, İstanbullaşan Türkiye ve Türkiyeleşen İstanbul tarafından belirlenecektir.

KAYNAKÇA

Cumhuriyet Arşivi Fonları

030-0-00, 030-0-010, 030-0-011, 030-0-018

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv Belgeleri

İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı (İUMDEGMK)

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı (İUMDKGMK)

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu (İUMDK)

İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı (İBEBMK)

İstanbul Belediye Encümeni (İBE)

İstanbul Genel Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı (İGMDEGMK)

İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı (İGMDKGMK)

Gazeteler

Resmi Gazete

Cumhuriyet

Ulus

Vatan

Yeni İstanbul

Akşam

Haber

Son Telgraf

Tanin

Vakit

Yeni Sabah

Elektronik Kaynaklar

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/585.html>

Kitap ve Makaleler

- ABİRAL, Enver, “Mesken Buhranı Karşısında Blok İnşaat Çaresi”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 9271.
- AKALIN, Muzaffer, “İstmlak Kanunsuzlukları”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.
- AKDENİZ, Gıyas “Kara Yollarımızdaki İnkişaf”, *Yeni İstanbul*, 13 Kasım 1951, Sayı: 709.
- AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993.
- ALADA, Adalet, “Türkiye Belediyeciliği’ne Kronolojik Yaklaşım”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- ALBATİ, Eşref, “Bekir Paşa-Ethem Paşa İstanbul’un Planı”, *Canlı Tarihler*, İstanbul, Türkiye Yayınevi, 1945, C 2, 4-10
- ALTUNDAĞ, Şinasi, “Osmanlılar’da Kadıların Salahiyet ve Vazifeleri Hakkında”, *VI. Türk Tarih Kongresi (20-26 Ekim 1961)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1967, 342-354
- ARİF, Burhan, “İstanbul’un Planı”, *Arkitekt*, sayı:5, 1933, 154-180.
- AYAR, Mesut, *Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul (1892-1895)*, İstanbul, Kitabevi, 2007.
- AYTAÇ, Fethi, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul, İstanbul Enstitüsü Yayınları, 1958.
- BALCIOĞLU, Şahab, “Rumelihisarı Tamir Ediliyor, Tamirat 3 Ayda Bitirilecek”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 11075.
- BARKAN, Ömer Lütfi “Osmanlı İmparatorluğu’nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C XXIII, n: 1-2, 239-296.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999, 372–373.

- BARKAN, Ömer Lütfi, *Süleymaniye Cami ve İmaretİ İnşaatı 1550-1557*, C I ve C II, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1972.
- BARKAN, Ömer Lütfi, *Türkiye’de Toprak Meselesi*, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1980.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Ayasofya ve Eyüp Cami 1489-1491 Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, 367-368.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Fatih Cami ve İmaretİ Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, 322.
- BARKIN, Rebi, “Gene Mesken Meselesi”, *Ulus*, 2 Aralık 1959, No: 13051.
- BAYRAKTAR, Şükrü, “Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1957, Sayı: 2889.
- BERK, Medeni, “İmar ve İskan Vekaleti’nin Teşkilat ve Vazifesi”, *Üçüncü İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları*, Ankara, 1959.
- BOYAR, Ali Sami, “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1945, Sayı: 7361.
- CEZAR, Mustafa, “Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler”, *Türk Sanatı Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi*, C 1, 327-414.
- CEZAR, Mustafa, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi I*, İstanbul, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayınları, 1995, 119.120.
- CEZAR, Mustafa, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1985.
- CHP Program ve Tüzüğü*, Ankara, (yaynevi yok), 1947.
- CİN, Halil, *Miri Arazı ve Bu Arazinin Özel Mülkiyete Dönüşümü*, Konya, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1987.
- CİN, Halil, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Konya, Selçuk Üniversitesi Yayınları, 1992.
- ÇELİK, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.
- ÇİÇEKOĞLU, Fikri, “İstanbul Belediye Konservatuarı”, *Vatan*, 27 Ocak 1954, Sayı: 4564.
- DA’VER, Abidin, “İstanbulun İmarı ve Kalkınması İçin”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1950, Sayı: 9367.

- DAĞDELEN, İrfan (hz.) *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, Cilt:1, , İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, İstanbul, 2006.
- DAĞDELEN, İrfan (hızl.) *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, C I; C II; C III., İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, 2006.
- DAĞDELEN, İrfan (hızl.), *Cadaastre de la Ville de Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, İstanbul, İBB Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.
- DAĞDELEN, İrfan, İstanbul, İBB Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.
- DAĞISTAN ÖZDEMİR, Melike Z., “Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış”, *Planlama*, S 31, 20-25.
- Demokrat Parti Tüzük ve Programı*, Ankara, Güneş Matbaacılık, 1957.
- DENEL, Serim, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul’da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, Ankara, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, 1982.
- DERLER, Baydar “Gecekondu Dedikoduları”, *Yeni İstanbul*, 17 Temmuz 1955, 2034.
- DERLER, Baylar, “İstanbulun Asma Köprüsü”, *Yeni İstanbul*, 4 Eylül 1955, Sayı: 2080.
- DURANAY, Niyazi, GÜRSEL, Ersen ve URAL, Somer, “Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması”, *Mimarlık*, Temmuz 1972, S 7.
- DURSUN, Davut, “Cumhuriyet Döneminde Yerel Yönetim Anlayışı”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, İstanbul, 1996.
- DUYAR, Faruk, “Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.
- DUYAR, Fuad, “Gecekondu ve Gecekonduculuk!”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1955, Sayı: 11096.
- DUYAR, Fuad, “Yık, Yıkamazsın; Yap, Yapamazsın!”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1954, Sayı: 10683.
- E.T. “İnsanların Yaşayış Tarzı Çok Değişti”, *Vatan*, 30 Ekim 1957, Sayı: 5904.
- EFENDİ, Ali, *Kanunname-i Al’i Osman –Osmanlı Devleti Arazi Kanunları*, Transkripsiyon ve transliterasyon Hadiye Tuncer, Ankara, Tarım Bakanlığı Yayınları, 1962.
- EFENDİ, Cafer, *Risale-i Mimariye*, hızl. İ. Aydın Yüksel, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti, 2005.

- ELGÖTZ, Herman, “İstanbul Şehrinin Umumi Planı”, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007.
- EMRE, Necmeddin, “Rumeli Hisarının Tamiri -1-”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1955, Sayı: 2031.
- ENGİN, Vahdettin, *Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul’u*, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2008.
- ENGİN, Vahdettin, *Tünel*, İstanbul, Simurg Yayınları, 2000.
- ENİS, Reşat, “Yarınki İstanbulun Maketini Seyrederken”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1954, Sayı: 10717.
- ERGENÇ, Özer, “Osmanlı Şehrinde Esnaf Örgütlerinin Fizik Yapıya Etkileri”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 415–426.
- ERGİN, Fethi Osman Nuri, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, 1648.
- ERGİN, Metin, “Belediye Geniş Ölçüde İstimlaklere Başlıyor, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1956, Sayı: 11378.
- ERGİN, Metin, “İstanbul 4 Sene Sonra Metroya Kavuşacak”, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1956, Sayı: 11315.
- ERGİN, Metin, “İstanbul, Ortaşarkın Hava Merkezi Yapacak Meydan”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1952, Sayı: 10195.
- ERGİN, Osman (Nuri), *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, İstanbul, Türkiye Basımevi, 1944.
- ERGİN, Osman (Nuri), *Türk Şehirlerinde İmarat Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.
- ERGİN, Osman Nuri, *Beledi Bilgiler*, İstanbul, Hamit Bey Matbaası, 1932.
- ERGİN, Osman Nuri, *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.
- ERGİN, Osman Nuri, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996.
- ERGİN, Osman Nuri, *İstanbul Şehri Rehberi*, İstanbul, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, 1934.
- ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1995.

- ERGİN, Osman Nuri, *Türk Şehirlerinde İmaret Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.
- ERGİN, Osman, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, İstanbul, Bürhaneddin Matbaası, 1938.
- ERYILMAZ, Bilal, “Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti” *İslam Geleneginden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 390–391.
- EVCİMEN, Orhan H., “Mesken Davasının Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Aralık 1957, Sayı: 2899.
- EVLİYAGİL, Necdet, “Mesken davası ve Ucuz Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 3 Şubat 1951, Sayı: 9519.
- EVREN, Burçak, *Galata Köprüleri Tarihi*, İstanbul, Milliyet Gazetesi Yayınları, 1994.
- EYGİ, Mehmed Şevket, *Yakın Tarihimizde Cami Kırımı*, İstanbul, Tarih ve İbret Yayınları, 2003.
- FELEK, Buran, “Balıkpazarı İstimlaci”, *Cumhuriyet*, 20 Haziran 1955, Sayı: 11097.
- FEYZİOĞLU, Hamiyet Sezer, *Tanzimat Döneminde Kadılık Kurumu ve Şer'i Mahkemelerde Düzenlemeler*, İstanbul, Kitabevi, 2010.
- GEORGION, François, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berktaş, İstanbul, Homer Kitabevi, 2009.
- GERAY, Cevat, “İmar Kanununun Hazırlık Safhaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, 73-89.
- GERAY, Cevat, “Yeni İmar Kanunun Bazı Özellikleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 11, S:4, s. 135-150
- GORBON, Rebii, “İstanbulda Mesken Buhranı”, *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1951, Sayı: 9579.
- GÖKBİLGİN, Tayyib, “IV. Asırda Mukataa ve İltizam İşlerinde Kadılık Müessesesinin Rolü”, *IV. Türk Tarih Kongresi (10-14 Kasım 1948)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1952, 433-444.
- GÖKBİLGİN, Tayyib, *XV-XVI. Asırda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, 1952.
- GÖRMEZ, Kemal, *Yerel Demokrasi ve Türkiye: Yerel Yönetimler ve Belediyeler*, Ankara, 1997.
- GÖZÜBÜYÜK, A. Şeref, *Türkiye'de Mahalli İdareler*, Ankara, 1967.

- GÜRALLAR YEŞİLKAYA, Neşe, *Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İstanbul, İletişim Yayınevi, 2003.
- GÜRKAN, Kazım İ., *Vakıf Gureba Hastanesi Tarihçesi*, İstanbul, Özışık Matbaası, 1967.
- GÜVENÇ, Murat, “Pervititch Haritaları: İstanbul için Bitmemiş bir Araştırma Projesi”, *Jouques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*, İstanbul: Axa Oyak-Tarih Vakfı Yayınları, ts., 13-14.
- HAMAMCI, Can, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- IRMAK, Sadi, “İstanbulun Ulaştırma İşleri”, *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1953, Sayı: 1317.
- İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 6 Nisan 1948, İndeks No: 2071929, Cilt No: 18, Karar No: 143.
- İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 22 Ocak 1957, İndeks: 2073332, Cilt No: 1205, Karar No: 471.
- İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 13 Mart 1956, İndeks: 2074849, Cilt No: 37, Karar No: 91.
- İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 15 Ekim 1947, İndeks: 2071663, Cilt No: 17, Karar No: 237.
- İNALCIK, Halil, “İstanbul”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 23, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- İPŞİRLİ, Mehmet, “Avarız Vakfı”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Kasım 1947, İndeks 2071735, Cilt No: 17, Karar No: 300.
- KAHYA, Esin, A. Demirhan Demir, *Medical Studies and Institutions in the Ottoman Empire*, Ankara, Nobel Yayınları, 2008.
- KARACAGİL, Ö. Kürşad, *Süreyya İlmen’in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, 2011.
- KATIRCIOĞLU, Sami, “Gecekondu Konusu ve İktidarın Tutumu”, *Ulus*, 10 Eylül 1958, No: 12725.

- KAVAKÇI, Yusuf Ziya, *Hisbe Teşkilatı: Bir İslam Hukuk ve Tarih Müessesesi Olarak Kuruluş ve Gelişmesi*, Erzurum, Atatürk Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi, 1975.
- KAZICI, Ziya, “Osmanlı Şehir İdaresinde İhtisap Müessesesi”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 387.
- KAZICI, Ziya, *Osmanlı’da Yerel Yönetim (İhtisap Müessesesi)*, İstanbul, Bilge Yayınları, 2006.
- KELEŞ, Ruşen, “İmar Kanunu”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 135-150 “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.
- KIRDAR Sami, “Yeni Caddelerimiz ve Beyazıt Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Aralık 1959, Sayı: 3633.
- KIVANÇ, Halit, “Mithatpaşa Stadı Kısa Zamanda Otuz Dört Bin Seyirci Alabilecek Bir Hale Getirilmelidir”, *Yeni İstanbul*, 17 Aralık 1954, Sayı: 1824.
- KİP, Kazım, “Karaköy Meydanının Açılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1956, Sayı: 11504.
- KİP, Kazım, “Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.
- KİP, Kazım, “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1952, Sayı: 9934.
- KİP, Kazım, “Yeni Nazım Plana Göre Şehirde Neler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1955, Sayı: 11212.
- Komisyon, “İstanbul Şehir Planı”, *Arkitekt*, 1934.
- KUBAN, Doğan, “Anadolu-Türk Şehri, Tarihi Gelişmesi, sosyal ve fiziki özellikleri üzerine bazı düşünceler”, *Vakıflar Dergisi*, C 7, 1968, 53-73
- KUNT, Mazhar, “Rami Sırtlarında Yapılmakta Olan Göçmen Evleri”, *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1952, Sayı: 9849.
- KURŞUN, Zekeriya ve KAVAS, Ahmet, “Türkiye’de Gazın Tarihi”, *Dünya Başkenti İstanbul’da Doğalgaz*, İstanbul, İGDAŞ, 2007, 114-161.
- LEEUEWEN, Richhard van, *Waqfs and Urban Structures: The Case of Ottoman Damascus*, Leiden, Brill, 1999.
- MERMİ, M., “İstanbul’un Mesken Derdi”, *Yeni İstanbul*, 11 Şubat 1952, Sayı: 799.

- MUTLU, Asım, “Mesken Davası –Şehirde, Küçük ve Ucuz Evler Nasıl Yapılabilir-”, *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1950, Sayı: 139.
- NİŞANYAN, Sevan, “İmar”, *Kelimebaz-2*, İstanbul, Everest Yayınları, 2010, 238-239.
- OKTAY, Tarkan, *II. Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e İstanbul Şehremaneti (Teşkilat ve Mali Yapı Analizi)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, 42-46.
- OKYAR, Osman, “Mesken Meselesi”, *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.
- ONAN, Kemal, “Halkın Alakasına Cevap Verecek Stat Lazım”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.
- ORHONLU, Cengiz, “İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, 101.
- ORHONLU, Cengiz, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- ORHONLU, Cengiz, “Şehir Mimarları”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- ORTAYLI, İlber, “Eski Türk Şehirlerinde Yapı İşlerinin Fonksiyonel Düzenlenişi ve Yapı Örgütü”, *Mimarlık*, S 7, Temmuz 1994.
- ORTAYLI, İlber, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1994.
- ORTAYLI, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2000.
- ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, İstanbul, Cedit Neşriyat, 2008.
- ÖLÇMEN, Himmet, “İmar İşlerimiz ve Türk Mühendisliği”, *Ulus*, 24 Ocak 1945.
- ÖNER, Ferdi, “Gecekondu Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1947, Sayı: 8237.
- Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *Mahalli İdarelerin Yeniden Yapılandırılması (Yerel Yönetim Reformu)*, Ankara, 1996, 72-75.
- ÖZGÜĞÜMCÜ, Mahir, “Yol Davasında Yeni Bir Anlayış ve Zihniyet”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1952, Sayı: 1009

- ÖZKAYA, Yücel, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı*, İstanbul, Yapıkredi Yayınları, 2008, s. 70-91.
- ÖZTÜRK, Said, *Tanzimat Döneminde Bir Anadolu Şehri Bilecik*, İstanbul, Kitabevi, 1996.
- ROSENTHAL, Steven, “Foreigners and Municipal Reform in İstanbul: 1855–1865”, *International Journal of Middle East Studies*, C II, 1980, 227-245.
- SADULLAH, Tevfik, “İstanbul’un Limanı Haydarpaşada Olmaz”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Avarız”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 108-109.
- SAVCI, Sadun G. “Belediye Ve Stadlar”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.
- SAVCI, Sadun G., “Karaköy Köprüsünde Kaplumbağa Yürüyüşü”, *Vatan*, 29 Eylül 1948, Sayı: 2641.
- SAVCI, Sadun G., “Opera Binası”, *Vatan*, 20 Ocak 1952, Sayı: 3836.
- SELMAN, Gül Güleriyüz, *Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century*, Yüksek Lisans Tezi, METU Faculty of Architecture, 1982.
- SEREZLİ, Esat “Davutpaşa Manzumesi –Kubbesi Çatlak, duvarları yarık, kalem işleri bozuk, son cemaat yeri çökük, medresesi harap Davutpaşa manzumesinin tamirine başlandı-”, *Vatan*, 6 Şubat 1946, Sayı: 1685.
- SEREZLİ, Esat “Eski Medreseler –Boş bırakılan bu kıymetli eserler harap olmağa mahkumdur-”, *Vatan*, 17 Haziran 1945, Sayı: 1456.
- SEREZLİ, Esat “Fatih Tabhanesi –Tarihi Kıymeti pek büyük olan bu eser acınacak halde-”, *Vatan*, 22 Nisan 1945, Sayı: 1400.
- SEREZLİ, Esat “Fatihteki Feyzullah Efendi Medresesi ve Millet Kütüphanesi”, *Vatan*, 24 Haziran 1945, Sayı: 1463.
- SEREZLİ, Esat “Katip Çelebinin Mezarı –Büyük Türk alim ve müverrihinin mezarı ortadan silinmiş, bir çöplük olmuştur-”, *Vatan*, 24 Ağustos 1945, Sayı: 1524.
- SEREZLİ, Esat “Saraçhane Başında –Amca Hüseyin Paşa manzumesi Türk zevkini, Türk sanatını gösteren bir şaheserdir-”, *Vatan*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.
- SEREZLİ, Esat, “Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur – Bir Belediye Mühendisi, Fatihin büyük medresesi tehlikelidir. Yıkma lazımdır diye bir rapor vermiş-”, *Vatan*, 27 Şubat 1946, Sayı: 1706.

- SINGER, Amy, *Charity in Islamic Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.
- SINGER, Amy, *Osmanlı'da Hayırseverlik Kudüs'te Bir Haseki Sultan İmareti*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.
- ŞEHİSUVAROĞLU, Bedi N., *İstanbulda 500 Yıllık Sağlık Hayatımız*, İstanbul, İstanbul Fetih Derneği, 1953.
- TANJU, Sadun, “Ramideki Göçmen Evleri”, *Vatan*, 24 Ekim 1952, Sayı: 4109.
- TANKUT, Gönül, *Bir Başkentin İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınevi, 1993.
- TANKUT, Gönül, *Bir Başkentin İmarı*, İstanbul, 1993.
- TEKELİ, Esat, “İstimlak Kanununda Yapılacak Değişiklikler”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1960, Sayı: 12861.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN Selim, *(Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili Mesleki Programı*, Ankara, 1976.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim, “28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine”, *Cumhuriyet'in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim, “Mustafa Celaleddin Bey'in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Cumhuriyet'in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004.
- TEKELİ, İlhan, “Haritalar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 1994, C 3, 558–59.
- TEKELİ, İlhan, “İkinci Dünya Savaşı Sonrasından 27 Mayıs 1960 İhtilaline Kadar Türkiye'nin Belediyecilik Deneyimi”, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1960)*, İstanbul, 2009, 128-130.
- TEKELİ, İlhan, “Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, C 4, 885.
- TEKELİ, İlhan, “Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, *Türkiye'de İmar Planlaması*, Ankara, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1980.
- TEKELİ, İlhan, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*, İstanbul, 2009.

- Teşkilatı Esasiye Kanunu, Düstur 3. Tertip, Cilt: 1, s. 196., *Cerde-i Resmiye*, 1-7 Şubat 1337, Kanun No: 85.
- TOKER, Metin, “Hala İkmal Edilemeyen Açık hava Tiyatrosu-Kordelalar kesilip, nutuklar söylenerek açılan tiyatronun noksanları bugüne kadar bir türlü tamamlanamadı-”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1947, Sayı: 8299.
- TOKER, Metin, “Topkapı Sarayı Müzesi bugün Halka Açılıyor –Milyarlık hazineleri bağrında taşıyan müzeye dün yaptığımız ziyaretin intıbaları-”, *Cumhuriyet*, 23 Nisan 1948, Sayı: 8510.
- TORLAK, Evinç, S., “İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C 11, S 3, 58-69.
- TOWNSEND, Robert, “Yabancı Memleketlerde Mesken Davası Böyle Hallediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1950, Sayı: 156.
- TÖR, Vedat Nedim, “Her Şey Güzel İçin! İstanbul, Bu Ölümsüz Güzel!-1”, *Vatan*, 11 Nisan 1945, Sayı: 1389.
- TÖREHAN, Habib Edib, “Mesken Kıtlığı”, *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.
- TURAN, Ali Eşref, *Türkiye’de Yerel Seçimler*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2008.
- TURAN, Şerafettin, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C I, S I, 1963.
- TÜLBENTÇİ, Feridun Fazıl, “Deniz Müzesi ve Türk Denizciliği”, *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 3601.
- TÜMERKAN, Sıddık, *Türkiye’de Belediyeler*, İstanbul, 1946.
- YAZICI, Vecih, “Yol Davamız”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1952, Sayı: 995.
- YEDİYILDIZ, Bahaeddin, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2003.
- YERASIMOS, Stefan, “Tanizamat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, Çev. Ali Berkay, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999,.
- YI, Eunjeong, *Guild Dynamics in Seventeenth-Century İstanbul: Fluidity and Leverage*, Leiden, Brill, 2003.

YILDIRIM, Nuran, “Osmanlı Devleti’nin Modern Tıp Kurumlarından Gedikpaşa, Tophane ve Üsküdar Tebhirhaneleri”, *Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu*, İstanbul, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, 199-215.

EKLER

1946-1963 Yılları Arasında İstanbul Suriçi Kamusal İmar Çalışmalarında Açılan Yollar

- EK I : 1946 Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK II : 1954 Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK III : 1963 Corona Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK III-A : 1963 Corona Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı) ile Açılan
Yolların Çakıştırılmış Hali

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

ÇOK PARTİLİ HAYATA GEÇİŞ SÜRECİNDE İSTANBUL'UN
MEKÂN VE SOSYAL YAPI DÖNÜŞÜMÜ (1945–1960)

DOKTORA TEZİ

BEKİR CANTEMİR

İSTANBUL 2013

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
CUMHURİYET TARİHİ BİLİM DALI

ÇOK PARTİLİ HAYATA GEÇİŞ SÜRECİNDE İSTANBUL’UN
MEKÂN VE SOSYAL YAPI DÖNÜŞÜMÜ (1945–1960)

DOKTORA TEZİ

BEKİR CANTEMİR

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. ZEKERİYA KURŞUN

İSTANBUL 2013

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
ÖNSÖZ	IX
ÖZET	XIII
SUMMARY	XIV
KISALTMALAR.....	XV
GİRİŞ.....	1

I. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İSTANBUL'UN İMARİ: KURUMLAR, HUKUKÎ ALT YAPI VE UYGULAMALAR (1800-1923)

1.1. OSMANLI İSTANBUL'UNDA ŞEHİR YÖNETİMİ	12
1.1.1. Osmanlı Şehirlerinde <i>Kadının</i> Rolü	12
1.1.2. Osmanlı Şehirlerinde Vakıfların Rolü	13
1.1.2.1. Avarız Vakıfları.....	14
1.1.3. 19. Yüzyıl Öncesi Osmanlı Şehirlerinde İmar Sisteminin Mali Kaynağı.....	15
1.1.4. Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Loncaları.....	19
1.1.5. Osmanlı Şehirlerinde Mimarların Rolü	19
1.1.5.1. Hassa Mimarları	21
1.1.6. Derbentçiler, Köprücüler ve Kaldırımcılar	23
1.1.7. Şehircilik Sisteminde Yeni Bir Anlayış: İhtisap Nezaretî (1826-1854)	24
1.1.8. Osmanlı Şehirlerinde İhtisap Nezaretî Sonrası Kadılık Kurumu	26
1.1.8. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü	26
1.1.9. Tanzimat Sonrası Osmanlı İstanbul'unda Şehir Yönetimi	27
1.1.9.1. Şehremaneti Kurumunun Ortaya Çıkışı.....	27
1.1.9.2. İntizam-ı Şehir Komisyonu.....	28
1.1.9.3. Altıncı Daire-i Belediye.....	29

1.1.10. Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi Sonrası İstanbul'un Yönetimi	31
1.1.11. Dersaadet Belediye Kanunu Sonrası İstanbul'un Yönetimi	32
1.2. TANZİMAT SONRASI ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1839-1923).....	34
1.2.1. Tanzimat Sonrası Asrî İmar Kanunları: Ebniye ve Turuk Nizamnameleri	35
1.2.2. 1858 Arazi Kanunnamesi'nin İmara Yansımaları.....	44
1.2.2.1. 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatname	48
1.2.2.3. Osmanlı'da İstimlak Kanunlarının Ortaya Çıkışı.....	50
1.2.3. Osmanlı Şehirciliğinde Sağlık Konusundaki Düzenlemeler: Hijyen	52
1.3. OSMANLI İSTANBUL'UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI (1800-1923).....	55
1.3.1. III. Selim Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	55
1.3.2. II. Mahmud Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları	56
1.3.3. Abdülmecid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	58
1.3.4. Abdülaziz Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	60
1.3.5. II. Abdülhamid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları.....	62
1.3.6. II. Meşrutiyet Sonrası İmar Proje ve Uygulamaları	64

II. BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'UN İMARİ (1923-1960):

KURUMLAR, HUKUKİ ALT YAPI VE UYGULAMALAR

2.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA KURUMLAR.....	67
2.1.1. Cumhuriyet Dönemi İstanbul'unda Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1923-1946).....	67
2.1.2. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1946-1960)	72
2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1923-1960).....	76
2.2.1. Cumhuriyet Dönemi Belediyeciliğin Kanunlaştırılması	78
2.2.2. Cumhuriyet Dönemi İmar Kanunları.....	80
2.2.3. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Belediyecilik Alanında Yapılan Hukukî Düzenlemeler (1945-1960).....	82

2.2.3.1. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Kanunları.....	82
2.2.3.2. Çok Partili Hayatta Geçiş Sürecinde İstimlak Kanunları	88
2.3. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL’UNDA İMAR PROJE VE	
UYGULAMALARI	89
2.3.1. Ali Haydar Bey Dönemi	89
2.3.2. Emin (Erkul) Bey (Operatör) Dönemi.....	90
2.3.3. Raşit Bey Dönemi.....	90
2.3.4. Süleyman Sami Bey Dönemi	90
2.3.5. Mithat Bey Dönemi	91
2.3.6. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi.....	91
2.3.6.1. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İstanbul İçin Yürütülen	
Planlama Çalışmaları.....	91
2.3.6.1.1. Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert’in	
Plan Teklifleri	92
2.3.6.1.2. Martin Wagner’in Plan Teklifi	94
2.3.6.1.3. Sabri Oran Kadıköy ve Civarı İmar Planı Etüdü	96
2.3.6.1.4. Henri Prost Nazım Plan ve Detay Plan	
Çalışmaları.....	96
2.3.6.2. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İmar Uygulamaları	100
2.3.7.1. Lütfi Kırdar Dönemi İmar Uygulamaları	100

III. BÖLÜM

1945-1960 İSTANBUL ŞEHİRCİLİK POLİTİKALARI:

TEORİ-PRATİK GERİLİMİ

3.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: İSTANBUL’UN PROST PLANI DENEYİMİ	
(1945-1949).....	102
3.1.1. İstanbul’da Sanayi Mıntıkası Arayışları	113
3.1.2. İstanbul’da Kadastro Çalışmaları	117
3.1.3. Çok Partili Hayata Geçerken Şehir’de Devlet-Vatandaş İlişkisi	119
3.1.4. İmar Planı Tadilatları.....	122
3.1.5. İmar Öneri ve Tartışmaları.....	126
3.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: İSTANBUL’DA PLAN-	
YAPILAŞMA KISKACI (1949-1957).....	127
3.2.1. Prost Sonrası İstanbul’un İmar Planı	136

3.2.1.1. Türk Müşavirler Heyetinin İstanbul Planı	139
3.2.1.2. Högg'ün Müşavirler Heyeti Planını Mütalaası	149
3.2.2. İstanbul'da Sanayi Mıntıkası Arayışları	152
3.2.3. Boğaziçi'nin İmarı.....	157
3.2.3. Plan-Vatandaş İlişkisi	158
3.2.4. İmar Planı Tadilatları.....	161
3.2.5. Plan Çalışmalarında Teknik Altyapı ve Personel.....	164
3.2.6. İmar Çalışmalarında Kullanılan Asrî Teknoloji ve Aletler	167
3.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ	
PLANLAMA ÇALIŞMALARI (1957-1960).....	167
3.3.1. Boğaziçi'nin İmarı.....	175
3.3.2. Plan-Vatandaş İlişkisi	175
3.3.3. İmar Planı Tadilatları.....	178
3.3.4. 1960 Askeri Müdahalesi Sonrası İstanbul'da İmar Planı Çalışmaları.....	180
IV. BÖLÜM İSTANBUL İMAR UYGULAMA POLİTİKALARI (1945-1960)... 183	
4.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1945-	
1950).....	183
4.1.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir	183
4.1.1.1. Harbiye Açık Hava Tiyatrosu	183
4.1.1.2. Kırdar Dönemi Müze Çalışmaları	185
4.1.1.3. Radyo Evi.....	186
4.1.1.4. Kırdar Dönemi Stat Çalışmaları.....	187
4.1.1.5. Spor Sergi Sarayı.....	189
4.1.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri: Bostanlarla Çevrili Şehri	
Asrîleştirme	191
4.1.3. Bayındırlık Çalışmaları.....	194
4.1.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri	194
4.1.3.2. İstanbul'a Lastik Tekerleğin Girişi.....	196
4.1.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası.....	202
4.1.3.4. Toplu Taşıma Tercihi: Raylı Sistem veya Lastik Tekerli	
Ulaşım.....	203
4.1.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı.....	205
4.1.3.6. İstanbul Köprüleri.....	207
4.1.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları.....	208

4.1.3.8. Hava Meydanı Çalışmaları	210
4.1.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	211
4.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1949-1957)	215
4.2.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir	216
4.2.1.1. Opera Binası Çalışmaları	216
4.2.1.2. Müze Çalışmaları	219
4.2.1.3. Stat Çalışmaları	219
4.2.1.4. İstanbul'un Meydanlarının Asrileştirilmesi: Heykel Dikme Çalışmaları	220
4.2.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri	223
4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir	229
4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri: Tarihi Şehri İmar Planına Uydurmak	229
4.2.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul'u Fethetmesi	236
4.2.3.2.1. İstanbul'da Seyrüsefer Sorunu	248
4.2.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası	250
4.2.3.4. Toplu Taşıma: Yetmiş Beş Yıl Aradan Sonra İstanbul'da Metro Projesi	252
4.2.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı	258
4.2.3.6. İstanbul Köprüleri	259
4.2.3.6.1. Avrupa İle Asya Asma Köprü ile Bağlanıyor	261
4.2.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları	266
4.2.3.8. Hava Meydanının Asrileştirilmesi	268
4.2.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	272
4.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1957-1960)	278
4.3.1. Sosyal ve Kültürel Şehircilik Uygulamaları	278
4.3.1.1. Opera Binası	278
4.3.1.2. İstanbul'a Abide Kazandırma Çalışmaları	280
4.3.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri	280
4.3.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir	283

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri	283
4.3.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul’u Fethi: İstanbul’un Karayolları	294
4.3.3.3. Otobüsle Toplu Taşıma, Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası.....	302
4.3.3.4. İstanbul’da Metro Tartışmaları: Lastik Tekerleğin Galibiyeti...	304
4.3.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı.....	306
4.3.3.6. İstanbul Köprüleri.....	307
4.3.3.6.1. İstanbul’un Üçüncü Köprüsü	309
4.3.3.7. İstanbul’da Liman Yatırımları.....	310
4.3.3.8. Hava Meydanının Genişletilmesi	311
4.3.3.9. İstanbul’un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz	311

V. BÖLÜM

İSTANBUL’DA TARİHİ ESERLERE YAKLAŞIM VE İSTİMLAK POLİTİKALARI (1945-1960)

5.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1945-1949)	314
5.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Kamuoyu.....	314
5.1.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Sivil Toplum	316
5.1.1.2. Restorasyon Yıkım İkileminde İstanbul’un Tarihi Eserleri.....	317
5.1.1.3. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	317
5.1.1.3.1. Camiler	319
5.1.1.3.2. Saraylar.....	320
5.1.1.3.3. Arkeolojik Eserler	322
5.1.1.4. Tarihi Eserlerde Fonksiyon Kayıpları: Yıkmak mı, Yer Değiştirmek mi?	322
5.1.2. Geçiş Döneminde Çekimser İstimlakler	324
5.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1949-1957)	326
5.2.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	326
5.2.1.1. Camiler	326
5.2.1.2. Türbeler.....	330
5.2.1.3. Medrese, Hamam ve Çeşmeler	332

5.2.1.4. Saraylar	334
5.2.1.5. Kapalı Çarşı Yangını ve Restorasyonu.....	336
5.2.1.6. Sahaflar Çarşısı	338
5.2.1.7. Fethin Beş Yüzüncü Yılına Hazırlık: Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu	338
5.2.1.8. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler.....	339
5.2.2. İstanbul'un İmarında Kararlı İstimlakler Dönemi.....	343
5.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1957- 1960).....	354
5.3.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar	355
5.3.1.1. Camiler	355
5.3.1.2. Medrese, Hamam ve Çeşmeler	357
5.3.1.3. Saraylar	358
5.3.1.4. Kapalı Çarşı'nın Restorasyonu	358
5.3.1.5. Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu	358
5.3.1.6. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler.....	359
5.3.2. İstanbul'un İmarında Hızlı İstimlak Dönemi	360
5.3.2.1. İstimlaklerde Yaşanan Yolsuzluklar.....	364
5.3.2.2. Menderes Dönemi İstanbul'un İmarı: Yapmak İçin Yıkarak Anlayışı.....	371

VI. BÖLÜM

İSTANBUL'DA SİVİL MİMARİ:

KONUT ALGISININ DÖNÜŞÜMÜ (1945-1960)

6.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: SAVAŞ VE KONUT KİTLİĞİ, GECEKONDULAŞMA BAŞLIYOR (1945-1949).....	373
6.1.1. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da Konut Sorunu: Mesken Buhranı ...	373
6.1.2. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	374
6.1.3. Mesken Buhranının Devlet Açısından Çözümü: Bürokratik Düzenlemeler	376
6.1.4. Mesken Buhranı Çözüme Kavuşuyor.....	379
6.1.5. İstanbul'da Arsa Üretimi	380

6.1.6. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun İnşa Ettiği Konutlar	387
6.1.7. İstanbul'da Gecekondulaşma: Planın Pratiğe Yenik Düşmesi.....	393
6.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ KÖYDEN ŞEHRE GÖÇ VE KONUT KİTLİĞİ (1949-1957)	403
6.2.1. Köyden Şehre Göç ve Konut Sorunu: Mesken Buhranı	403
6.2.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	407
6.2.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat.....	409
6.2.3. Mesken Buhranının Hafifletilmesinde Bürokratik Düzenlemeler	411
6.2.4. İstanbul'da Arsa Üretimi: Arazilerin Arsaya Dönüşümü	413
6.2.5. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun Seri Konut Üretimi	417
6.2.6. Planın Pratiğe Yenik Düşmesi: Gökay Döneminde İstanbul'da Gecekondulaşma	427
6.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'DA MESKEN MESELESİ (1957-1960).....	438
6.3.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini	440
6.3.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat.....	441
6.3.3. İstanbul'da Arsa Üretimi: Hazine Arsalarının Satışı.....	442
6.3.4. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kooperatifçiliğin Yaygınlaşması	443
6.3.5. İstanbul'da Gecekondulaşmanın Hukukileşmesi	444
6.3.5.1. 1960 Askeri Müdahale Sonrası Yeni Gecekondu Affı.....	449
SONUÇ	451
KAYNAKÇA.....	464
EKLER.....	477

ÖNSÖZ

Şehirler, yaşanan mekânlar olmanın yanı sıra tarihin somut malzemelerle yazıldığı arşiv kaynakları olarak ele alınabilir. Yapı malzemeleriyle doğaya şekil verilerek şehirler inşa edilirken; her dönemin siyasal, ekonomik, sanatsal ve kültürel yapısı şehirlerde aksini bulur. Yerli ve yabancı literatürde şehirler üzerinden uzun periyotlu değişimleri inceleyen çalışmalar mevcuttur. Şehirlerin siyasal, ekonomik, sosyal, topografik ve mimarî süreçlerinin analiz edildiği tarih monografileri yazılmıştır. Bu çalışmalar; tarihten sosyolojiye, şehir planlamadan mimarlığa, farklı disiplinlere derinlik katan eserlerdir.

Zaman kavramı üzerine hazırladığım yüksek lisans tezinde zaman-mekân ilişkisi üzerine okumalar yapmış; mekân üzerine yapılan tarih çalışmalarında zaman dışı ve nostaljik analizleri aşmanın imkânı üzerine düşünmüştüm. Buradan hareketle, imar-şehir ilişkisi üzerine yoğunlaşarak, mekânın zaman içinde geçirdiği evrilmeyi izlemeye karar verdim. Cumhuriyet tarihi boyunca, siyasal değişimlerin mekânla ilişkisi ve siyasetlerin mekâna yansımaları üzerine odaklandığımda, çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul üzerinden imar çalışmalarını ele almanın Türkiye'nin yaşadığı siyasal ve sosyal dönüşümü açıklamada farklı bir yaklaşım sağlayacağı kanaatine vardım.

Çalışmaya referans teşkil edecek ikincil kaynak sayısı oldukça kısıtlıdır. Mevcut ikincil kaynakların önemli bir kısmı da imar meselesini dolaylı yollardan ele almıştır. Bu nedenle ağırlıklı olarak birincil kaynaklara referans verilerek bir zemin oluşturulmuştur. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi belgeleri tezimizde kullandığımız birincil kaynaklar arasında yer almaktadır. Cumhuriyet Arşivi kaynaklarında dönemin hukuksal düzenlemeleri, idarî işleyiş ve vatandaş talepleri hakkında verilere rastlanmıştır. İstanbul'un imar çalışmalarını propagandif bir şekilde ele alan dönemin İstanbul Belediyesi Neşriyatı da, imar çalışmalarının takip edilmesinde kullanılan kaynaklar arasındadır. İmar çalışmaları için çok önemli bir diğer birincil kaynak, belediye arşivleridir. 1945-1960 arası dönemde İstanbul'da imar faaliyetleri tek bir arşivden takip edilebilmektedir. Dönemin İstanbul Belediyesi Arşivleri; günümüzde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivleri olarak bu

konuda zengin bir veri barındırmaktadır. Bu arşivde; İstanbul için planlama kararlarının alınışı, onaylanması ve uygulanması ince detaylarına kadar takip edilebilmektedir. Ayrıca İstanbul'da uygulanan kamusal imar ve özel imar hareketlerinin kontrol ve yönlendirilmesi bu arşiv belgelerinden hareketle dönemin İstanbul'unun inşasının siyasal, ekonomik ve sosyal boyutunu gözler önüne sermektedir.

İmar meselesinde kullanılabilecek birincil malzemelerden bir diğeri de -kaynak değeri bakımından tartışılabilir- dönemin günlük gazeteleridir. Gazeteler, günlük olarak imar çalışmalarının hemen hemen her yönünü haberleştirmiştir. İmar haberlerinin dönem basınında yer alış biçimi, siyasal iktidar ile muhalefetin kendilerini imar çalışmaları üzerinden sunmalarını, halkın imar faaliyetleri hakkındaki görüşlerini, entelektüellerin imar çalışmaları karşısındaki duruşlarını sergilemektedir. Bu çerçevede; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Süreli Yayınlar Arşivinde ve Beyazıt Devlet Kütüphanesi Süreli Yayınlar Arşivinde dönemin gazeteleri taranmıştır.

İmar çalışmalarında şehir topografyasında yaşanan dönüşüm en iyi biçimde İstanbul'a ilişkin yapılmış haritalar üzerinden takip edilebilmektedir. Bu çerçevede, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı Harita Koleksiyonu ve Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi İstanbul Gözlemevi Kartoğrafya Arşivinde bulunan dönemin İstanbul haritalarından da faydalanılmıştır. İmar meselesinin anlaşılmasında görsel malzemelerin rolü büyüktür. Dönem basınında yayınlanan fotoğraflar dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Basın Yayın Müdürlüğü Fotoğraf Arşivi, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, IRCICA Kütüphanesi ve Alman Arkeoloji Enstitüsü'nde bulunan dönemin fotoğrafları incelenerek İstanbul'un imarı görsel malzemeler üzerinden tetkik edilmiştir.

Tez çalışmaları süresince yararlandığım İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv Müdürlüğü, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşiv Daire Başkanlığı, Atatürk Kitaplığı, İSAM Kütüphanesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi yönetici ve çalışanlarına sundukları imkânlardan dolayı müteşekkirim. Arşiv çalışmaları sürecinde destek aldığım Mehmet Ali Düzgün ve Rukiye Maden'e teşekkür ederim.

Bu çalışma giriş ile altı bölüm ve sonuçtan meydana gelmektedir.

Birinci bölümde, 1800-1923 tarihleri arasındaki İstanbul'un imar meselesi ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, 1923-1960 döneminde İstanbul'un imarı meselesinde

kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamalarının ana hatları irdelenmiştir. Tezin üçüncü bölümü, “İstanbul’un Şehircilik Politikalarında Teori-Pratik Gerilimi (1945-1960): İstanbul’un Planlama Deneyimi” altında kaleme alınmış olup; bu dönemde İstanbul’da imar planı hazırlanması ve uygulanma aşamaları ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümü, “İstanbul’da Kamusal İmar Uygulama Politikaları (1945-1960)” başlığını taşımakta olup; çok partili hayata geçiş sürecinde kamu tarafından organize edilen imar çalışmaları değerlendirilmiştir. Tezin beşinci bölümünün başlığı, “İstanbul’da Tarihi Eserlere Yaklaşım ve İstimlak Politikaları (1945-1960)”dır. Bu bölümde, İstanbul’un imarında tarihi eserlerin restore edilmesi, ortadan kaldırılması, yer değiştirmesi konuları ve kamu adına özel mülkiyetin istimlaki meselesi irdelenmiştir. Çalışmanın altıncı ve son bölümü ise, “İstanbul’da Sivil Mimarî: Konut Algısının Dönüşümü (1945-1960)” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde İkinci Dünya Savaşı sonrası İstanbul’da baş gösteren “mesken buhranı”, kamu tarafından organize edilen konut inşaatları, bazı semtlerin ücretsiz arsa olarak dağıtılması, gecekondu meselesinin ortaya çıkması, gecekonduların meşrulaşması ve bu mesele üzerinden vatandaş-devlet ilişkileri ele alınmıştır.

Tez başlığımızı 2004 yılında belirlerken mekan ve sosyal yapının değişimi üzerinde durumştuk. Bu nedenle tez adı olarak “Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İstanbul’un Mekan ve Sosyal Yapı Dönüşümü (1945–1960)”ı belirlemiştik. Ancak tez yazım sürecinde malzemeler, imar ve siyaset ilişkilerine yöneltmiştir. Bu nedenle tez jürisi, tez adının “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmar ve Siyaset İlişkileri” başlığını şeklinde değiştirilmesini önermiştir. Ancak başlık değişimi gerçekleştirilemediğinden tezimizin adına bir değişikliğe gidilememiştir.

2004 Eylül ayında başlayıp sekiz buçuk yıla yayılan doktora çalışmam -iki çocuk yetiştirme, iki şirket organize etme ve tez çalışmamı tamamlamam- şüphesiz ki öncelikle tez danışmanım Prof. Dr. Zekeriya Kurşun’un derin hoşgörüsü, sabrı ve en zor anlarımda bile beni teşvik eden müşfik yaklaşımı sayesinde gerçekleşmiştir, kendisine ne kadar teşekkür etsem azdır. Çalışmalarımın yürütülmesinde tez izleme komisyonunda yer alan Prof. Dr. Süleyman Beyoğlu ve Prof. Dr. Emel Kefeli’ye değerli katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Bir öğrencinin doktora tezini tamamlayabilmesi kişisel hayatında birçok yüzleşmeyi de beraberinde getirmektedir. Karşılaştığı akademik ekollerden kendisine yakın hissettiği bir ekolü özümseyip kendi akademik standart ve tarzını oluşturarak

buna göre çalışmalar yapabilmek en çok arzulanan bir durumdur. Ancak tez bitene kadar yaşadığı deneyimin neticelerini, kişisel kapasitesinin sınırlarını, yeteneklerini istihdam edebilme becerisini ihata edememektedir. Modern akademik çalışmaların en önemli vasfı bir konu etrafında seçilen bir anabilim dalı içerisinde, belirli bir sürede akademik bir metin yazma kabiliyetini disipline etmesidir. İçinden çıkılmaz dehlizlerde sürekli kaybolunan bir tez yazım sürecinde bu süreci doğru yöneterek kişinin sosyal bilimler literatüründe yer edinecek bir tez ortaya koyması, akademik anlamda kendini olgunlaştırarak bir bakış açısı kazanması her kişiye nasip olmayacak bir güzelliktir. Bu tezimizle ortaya koymaya çalıştığımız birikim, burada adını sayamayacağım birçok kişinin kişisel hayatımda oluşturduğu etkilerin sonucudur. Tezde yer alan nakıs yönler benden kaynaklanmıştır. Bunları tashih etmemde bana katkı sağlayacak kişilere mteşekkiri kalacağım.

ÖZET

Bu çalışmada, çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul'da imar-siyaset ilişkisi ele alınmıştır. İstanbul'un imarı meselesi; kurumsal, hukuksal ve uygulama boyutuyla değerlendirilmiştir.

Çalışma giriş, altı bölüm ve sonuçtan meydana gelmektedir. Birinci bölümde, 1800-1923 tarihleri arasındaki İstanbul'un imar meselesi ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, 1923-1960 döneminde İstanbul'un imarı meselesinde kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamalarının ana hatları irdelenmiştir. Tezin üçüncü bölümü, "İstanbul'un Şehircilik Politikalarında Teori-Pratik Gerilimi (1945-1960): İstanbul'un Planlama Deneyimi" başlığını taşımakta olup; bu dönemde İstanbul'da imar planı hazırlanması ve uygulanma aşamaları ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümü, "İstanbul'da Kamusal İmar Uygulama Politikaları (1945-1960)" başlığını taşımakta olup; çok partili hayata geçiş sürecinde kamu tarafından organize edilen imar çalışmaları değerlendirilmiştir. Tezin beşinci bölümünün başlığı, "İstanbul'da Tarihi Eserlere Yaklaşım ve İstimlak Politikaları (1945-1960)"dır. Bu bölümde, İstanbul'un imarında tarihî eserlerin restore edilmesi, ortadan kaldırılması, yer değiştirmesi konuları ve kamu adına özel mülkiyetin istimlaki meselesi irdelenmiştir. Çalışmanın altıncı ve son bölümü ise, "İstanbul'da Sivil Mimarî: Konut Algısının Dönüşümü (1945-1960)" başlığını taşımaktadır. Bu bölümde İkinci Dünya Savaşı sonrası İstanbul'da baş gösteren "mesken buhranı", kamu tarafından organize edilen konut inşaatları, bazı semtlerin ücretsiz arsa olarak dağıtılması, gecekondü meselesinin ortaya çıkması, gecekonduların meşrulaşması ve bu mesele üzerinden vatandaş-devlet ilişkileri ele alınmıştır.

SUMMARY

In this study, during Turkey's transition period to multi-party system, the relationship between reconstruction and politics in Istanbul has been discussed. Istanbul's reconstruction issue has been evaluated in institutional, legal and application dimensions.

This study is composed of an introduction, six chapters and a conclusion. In the first section, development issue between the years 1800-1923 has been discussed. In the second section, as Istanbul's reconstruction is concerned; corporate, legal transformation and reconstruction applications' outlines during the period of 1923-1960 has been scrutinized. In third part of the thesis, "The tension in Theory and Practice in Istanbul's Urban Policies (1945-1960)" is bearing the title of "Istanbul's Planning Experience" covering the preparation of development plans and the implementation phases at this era. The fourth part of the study has the title of "Public Reconstruction Implementing Policies in Istanbul (1945-1960)" reconstruction works organized by the public during the transition period to multi-party life has been evaluated.

The title of the fifth part of the thesis is "Approach to Historical Monuments in Istanbul and Land Acquisition Policies (1945-1960)" In this section, in Istanbul's reconstruction period; restoration of historical monuments, demolishing and removal of them and expropriation of private property in the name of public is scrutinized. At the sixth and final part of the study, the title is "Civil Architecture in Istanbul: The Transformation in the Perception of Housing (1945-1960)". In this section, the "housing crisis" beginning in Istanbul after the Second World War, housing construction which was organized by the public, the distribution of some districts as free land, the emergence of the issue of slums, and the issue of the legalization of slums, the citizen-state relations on this issue are discussed.

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
C.	Cilt
CHF	Cumhuriyet Halk Fırkası
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
ev.	Çeviren
DP	Demokrat Parti
ed.	Editör
hzl.	Hazırlayan
I.	Issue
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İGDAş	İstanbul Gaz Dağıtım Sanayi ve Ticaret Anonim şirketi
İUMDK	İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu
No.	Numara
ODTÜ	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
PTT	Posta Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü
s.	Sayfa
SCF	Serbest Cumhuriyet Fırkası
sy.	Sayı
TDV	Türkiye Diyanet Vakfı
V.	Volume

GİRİŞ

Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Siyaset İlişkileri

Şehir tarihçiliği sosyal bilimlerin yeni bir branşı olarak, bilhassa 20. yüzyılın son çeyreğinde yeni metodolojik yaklaşımlarla gelişen/gelişmekte olan bir alandır. Türkiye’de tarih-kent ilişkisi konusunda üç temel yaklaşım mevcuttur. Osmanlı dönemine ait tapu tahrir, evkaf, mühime, maliye defterleri ve şer’iyye sicilleri birer monografi olarak çalışılmıştır. Şehirlerin tarihini bina tarihi olarak ele alan, binalar üzerinden şehir tarihini açıklamaya çalışan eserler de mevcuttur.¹ Şehirleri siyasî, ekonomik ve sosyal değişimlerin bileşenlerinin kaydedildiği mekânlar olarak ele alan çalışmalar ise son yirmi yılda derinlik kazanmaya başlamıştır.²

İnsan-mekân etkileşiminin farklı boyutları şehirler üzerinden izlenebilir. Şehir yolları, bölge/mahalle/semt/sokak adları, bina tipleri, bir bütün olarak mekânın sosyolojisi ile insanın yaşadığı mekânla ilişkisinin izlerini taşır. Ülkemiz tarihçiliğinde, siyaset merkezli tarih yazımında, siyaset-mekân ilişkisinin ele alındığı çalışmalar yeni bir alan olarak gelişme kaydetmektedir.³ Mekânı siyasetin gerçekleştiği bir alan olarak

¹ Ülkemizdeki şehir tarihi çalışmalarının ayrıntılı sınıflandırması için bakınız; İlhan Tekeli, “Türkiye’de Kent Tarih Yazıcılığı Üzerine Düşünceler”, *Birlikte Yazılan ve Öğrenilen Tarihe Doğru*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007, s. 217-221.

² Şehirleri siyasal, toplumsal ve ekonomik birleşimlerin bir ürünü olarak ele alan çalışmalarda İlhan Tekeli metodolojik olarak önemli bir alan açmıştır; İlhan Tekeli, *Birlikte Yazılan ve Öğrenilen Tarihe Doğru*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2007. İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009. İlhan Tekeli, *Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009., İlhan Tekeli, *Mekânsal ve Toplumsal Olanın Bilgibilimi Yazıları*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009., İlhan Tekeli, *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarih Yazıları*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011. Ankara’nın imarı konusundaki monografi için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul, Anahtar Kitaplar, 1993. İstanbul’un imar tarihi konusunda geniş zamanlı bir değerlendirme için bakınız; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Byzantion, Constantinopolis*, İstanbul, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1996. 19. Yüzyılda İstanbul’da imar proje ve uygulamaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, çev. Selim Deringil, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998. Mimari kültür üzerinden erken dönem cumhuriyet Türkiye’sinin incelendiği çalışma için bakınız; Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Dönem Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür*, İstanbul, 2002. Planlama ve İstanbul’un imarı için bakınız; İpek Akpınar, *The Rebuilding of Istanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*, Ph. D. Dissertation, London, Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture University College London, 2003.

³ Stefan Yerasimos, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Geogon, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 1-18. Ankara’nın imarı konusundaki monografi için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul’un imar tarihi konusunda geniş zamanlı bir değerlendirme için bakınız; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Byzantion, Constantinopolis*, 19. Yüzyılda İstanbul’da imar proje ve uygulamaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. Mimari kültür üzerinden erken dönem cumhuriyet Türkiye’sinin incelendiği çalışma için bakınız; Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Dönem Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür*. Planlama ve İstanbul’un imarının modernleşme sekülerleşme bağlamında ele alındığı çalışma için

ele alan ve mekân üzerinden siyasal ve sosyal değişim ve dönüşüme odaklanan tarih yazımında boşluklar mevcuttur.

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e siyasal elitler, imar meselesi ile yakından ilgilenmiştir. Asrî ve modern bir devlet olma yolunda askerî alanda başlayan yenilenme hareketlerini şehirlerde imar hareketleri izlemiştir. O kadar ki bürokratların başarıları, şehirlere yaptıkları katkılarla değerlendirilmiştir.⁴ İmar üzerinden siyasal ve sosyal dönüşümün irdelenmesi ve imar uygulamaları sonucu ortaya çıkan şehir yapılanmasının değerlendirilmesi; günümüz toplumundaki siyasal, sosyal ve ekonomik yapıyı anlamamızı sağlayacaktır. Bunun için, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde İstanbul'un imarı meselesi kurumsal yapılanma, hukuksal düzenleme ve uygulama boyutlarıyla ele alınmalıdır.

İstanbul'un imarı meselesi, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e padişahlar, vezirler, şehreminleri, cumhurbaşkanları, başbakanlar ve belediye başkanlarının meselesi olmuştur. Ancak tüm siyasal/yönetmel hedeflere rağmen Osmanlı döneminde İstanbul'un imarında yangın ve deprem gibi irade dışı faktörlerin sonucu ortaya çıkan imar uygulamalarının etkisi ön plana çıkmaktadır.⁵ İmar olgusu; modernleşme kuramı, siyasal kırılmalar veya ekonomik süreçler üzerinden farklı metodolojilerle açıklanabilir. İlhan Tekeli, Türkiye'nin kentsel gelişme sürecini bir modernite projesi olarak dört dönemde ele almaktadır:⁶ Birinci dönem, 1826-1923 arasında "sıkılgan modernite dönemi"; ikinci dönem Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı sonuna kadar olan 1923-1946 "köktenci modernite, radikal modernite"; üçüncü dönem II. Dünya Savaşından 1980'e kadar olan "popülist modernite"; dördüncü dönem ise 1980'den günümüze "modernitenin aşınması"dır. Tekeli'nin Türk modernleşmesini şehir ve imar üzerinden okuma metodolojisi önemli açılımlar sağlamaktadır. Ancak bu dönemlendirmenin altını dolduracak şehir tarihi çalışmaları, literatürde yeni ortaya çıkmaya başlamıştır. Modernitenin tanımı her döneme göre değişmekte ve yaşamın içerisinde başkalaşmaktadır. Tezimizde İstanbul'un imar meselesini Osmanlı-

bakınız; İpek Akpınar, *The Rebuilding of İstanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*.

⁴ Beatrice Lory, Alexandre Popovic, "Bir Tiyatro Armatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Bçimlenmesi", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georçeon, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 79-98.

⁵ 19. Yüzyılda İstanbul'da yangın ve deprem sonrası gerçekleştirilen imar çalışmaları için bakınız; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*.

⁶ İlhan Tekeli, "Türkiye'nin Modernleşmesi Neye Benziyor? (2) ", *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009, s. 107.; İlhan Tekeli, "Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Modernitesinde Planlamanın Yeri", *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Planlama Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009, s. 137.

Cumhuriyet dönemi modernleşme çabalarının bir ürünü olarak değerlendirmeye çalıştık. Ancak genellikle dönemin metinlerinde geçen “asrîleşme” kavramı üzerinden bu süreci tasvir ettik. Çalışmada, Osmanlı dönemi imar mantığının oluşum ve gelişim süreçleri de verilmiştir. Buradaki amaç, dönüşüm sürecinde Cumhuriyetin devraldığı mirasın ortaya konulmasıdır. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi şehir tarihi yazımında 19. yüzyıl Osmanlı şehirciliğinde, yeniliklerden bolca bahsedilirken, eski sistem ve şehir işleyişi konusunda tatmin edici bilgi ve analizlere rastlanılmamaktadır. Bu nedenlerden ötürü çalışmamızda, İstanbul’un imarı meselesinde “modernite” açıklayıcı bir kavramsal çerçeve olarak kullanılsa bile, bu kavramın kuşatamadığı süreçler de analiz edilmeye çalışılmıştır.

Şehir tarihi çalışmalarında Osmanlı şehirleri hakkında 19. yüzyıl öncesine ait çok fazla araştırma bulunmamaktadır. Şehirler bazında monografik eserler kaleme alınsa da klasik dönem Osmanlı şehirlerinin organizasyon yapısı, işleyişi ve kurumların birbiriyle irtibatı konusunda nadir çalışmalara rastlanmaktadır.

Tarih yazımında, siyaset merkezli yoğunlaşmalar kurumların siyaset dışı rollerini açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Örneğin Yeniçeri Teşkilatı yalnızca askeri bir yapılanma olarak ele alınmaktadır. Ancak Yeniçeri Teşkilatı’nın Osmanlı şehir yönetiminde aldığı rol genel ifadelerle geçiştirilmektedir. Ayrıca, Osmanlı modernleşmesinde Yeniçeri Teşkilatı’nın kaldırılması konusunda askerî etkiler üzerinden açıklanmaktadır. 19. yüzyılda İstanbul’un şehir organizasyonu ve idarî yapısında yaşanan dönüşümde, yeniçerilik teşkilatının ortadan kaldırılmasının rolü üzerinde bir çalışma yapılmamıştır. Yeniçerilik teşkilatının şehir yönetiminde yüklendiği fonksiyonların ortaya konulması şehir tarihi yazımında önemli bir boşluğu dolduracaktır.

Ayrıca, Osmanlı şehirciliğinin vakıflar üzerinde kurulu olduğu söylemi önemli bir vurgudur.⁷ Osmanlı şehirciliğinde imar çalışmalarını vakıflar üzerinden açıklayan ilk çalışma Osman Nuri Ergin tarafından yapılmıştır.⁸ Ancak vakıfların Osmanlı şehirlerinde yüklendikleri fonksiyonları bir mahalle veya semt özelinde inceleyen bütüncül çalışmalar yapılması tarihçiliğimizde bu alandaki boşlukları dolduracaktır.

⁷ Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2003

⁸ Osman (Nuri) Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, İstanbul, Türkiye Basımevi, 1944.; Osman Nuri Ergin, *Türk Şehirlerinde İmarat Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.; Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolünün hayırseverlik kavramı üzerinden ele alan ayrıntılı çalışma için bakınız; Amy Singer, *Osmanlı’da Hayırseverlik Kudüs’te Bir Haseki Sultan İmareti*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.

Şehir tarihi yazımında, şehirlerin imar meselesinin ekonomik kaynaklarının analiz edildiği çalışmalara da ender rastlanmaktadır. Osmanlı şehirlerinde yapılan imar çalışmalarının ekonomik kaynakları, bir giriş babında Mustafa Cezar tarafından kaleme alınmıştır.⁹ Şehrin imarı ve imar çalışmalarındaki mali süreç Ömer Lütfi Barkan'ın Süleymaniye Külliyesi üzerinde yaptığı çalışmada bir örnek olarak ortaya konulmuştur.¹⁰ Bu çalışma dışında, 16. yüzyıl ve sonrasına ait imar çalışmalarının ekonomik kaynaklarını irdeleyen değerlendirmelere literatürde rastlanmamıştır.

Osmanlı şehirlerinin imarı meselesinde, özellikle İstanbul'un imarı konusunda, en önemli hususlardan birisi şehrin mülkiyet yapısıdır. 19. yüzyıl öncesi Osmanlı mülkiyet sisteminin ve Arazi Kanunnamesi sonrasında, özel mülkiyet olgusunun şehirlerin imarındaki rolü şehir tarihçiliğimizde ele alınmamıştır. Arazi meselesi Ömer Lütfi Barkan'ın 15 ve 16. yüzyıllar için yaptığı çalışmalar üzerinden analiz edilmektedir.¹¹ Arazi Kanunnamesi sonrasında Osmanlı şehirlerinin imarında en önemli aktör, artık saray merkezli yapılanma değildir. Osmanlı'da özel mülkiyetin oluşumu ve Cumhuriyet'in ilanı sonrası özel mülkiyet anlayışının perçinlemesi, İstanbul'un imarını etkileyen en önemli faktörlerdendir. Çalışmamızda, İstanbul'un imar meselesinde özel mülkiyetin ortaya çıkışı ve daha sonra kamusal imar çalışmalarında bu mülklerin istimlakı meselesi irdelenmiştir. Mülkiyet meselesi üzerinden İstanbul'un imarının incelenmesi, Cumhuriyet sonrası Türkiye'de imar-siyaset-toplum ilişkilerini açıklamakta önemli bir anahtar görevi üstlenecektir.

İstanbul'un imarı meselesi üzerinde yapılan çalışmaların çoğunluğu bütüncül bir yaklaşımdan yoksundur. Siyasal analizler, mimarlık tarihçilerinin bina odaklı veya kurum tarihçilerinin kurumsal dönüşüm odaklı çalışmaları meselenin tek boyutlu anlaşılmasını sağlamaktadır. Çalışmamızda şehircilik meselesi, disiplinlerarası bir metodoloji kurumsal, hukuksal dönüşüm ve imar uygulaması boyutlarıyla birlikte ele alınacaktır.

İstanbul şehir tarihçiliğinde yeri doldurulamaz olan Osman Nuri (Ergin), vilayet mektupçusu olarak, belediyeçilik tarihi konusunda adeta vakanüvislik yapmıştır.¹²

⁹ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1985.

¹⁰ Ömer Lütfi Barkan, *Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı 1550-1557*, C I ve C II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1972.

¹¹ Ömer Lütfi Barkan, *Türkiye'de Toprak Meselesi Toplu Eserler I*, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1989.

¹² Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 1-9, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1995. Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996.

Ergin, Osmanlı belediyeçilik sisteminin 19. yüzyıldan cumhuriyetin ilanı ve sonrasına kadar geçirdiği değişimi; organizasyon, hukuk ve imar çalışmaları başlığı altında kaydedilmesini sağlayarak yeri doldurulamaz çalışmalar ortaya koymuştur. Ergin'in bu çalışmaları tezimizin baş kaynaklarından.

Çalışmamızda, imar süreçlerine bakma konusunda, tek boyutlu şehir tarihçiliğine alternatif bir metot önerilmektedir. Şehir üzerinde yapılan çalışmalar ya idarî ya hukuksal ya da imar-iskân dönüşümüne odaklanılmaktadır. Ancak bu dönüşümlerin Collingwood'un deyişiyle "kes-yapıştır"¹³ şeklinde aktarılması, düzlemsel bir tarih anlayışının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Tarihte bir kurum kurulabilir, bir kanunlaştırma yapılmış olabilir. Ancak bu kurum veya kanunun dönemin koşullarında nasıl bir fonksiyon yüklendiğini, uygulama aşamalarını analiz etmeden kullanmak, kes-yapıştır tarih yazımına neden olmaktadır. Bu nedenle çalışmamızda, olabildiğince kurum, kanun ve nizamnamelerin uygulama süreçleri analiz edilmiştir. Örneğin 1848'de yayınlanan modern anlamdaki ilk imar nizamnamesi olan *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi* İstanbul'da 7 metrenin altında yol kalmaması hedefini koymuşken günümüz Fatih, Beyoğlu, Eyüp ve Üsküdar ilçelerinin eski semtleri incelendiğinde hâlâ 7 metre altında yolların mevcut olduğu görülmektedir. Yalnızca nizamnameleri aktarmak üzerinden yapılacak şehir tarihi yazımı, gerçekliği ortaya çıkartmayan bir algının paylaşılarak yaygınlaştırılmasına yol açmaktadır.

İstanbul'un imar meselesinde karşılaşılan diğer bir sorun ise şehir sınırlarının belirlenmesi olmuştur. Osmanlı döneminde İstanbul sur içini; bilad-ı selase ise sırasıyla Beyoğlu, Eyüp ve Üsküdar'ı tanımlamaktadır. 1950'li yıllarda ise İstanbul'un idarî sınırları Tuzla'dan Silivri'ye kadar uzanmakta hatta Yalova da İstanbul'un ilçesi sayılmaktadır. Bu dönemde İstanbul sınırlandırılmaz bir mekândır ve İstanbul günümüzde de bir mekândan ziyade bir ilişki biçimini ifade eder hâle gelmiştir. Çalışmamızda, İstanbul; siyasetçi ve idarecilerin sınır kavramlarıyla değil, çok partili hayata geçiş sürecinde imarın aktörleri olan vatandaşların geliştirdiği sınır kavramı ile irdelenmiştir. Bu çizgisel bir sınırlandırma değildir. Bu durum, İstanbul'u merkeze alan ve tüm bölgelerin vatandaşlar tarafından İstanbullaştırılmasıdır. Burada siyasal ve bürokratik aktörler, süreci takip etmekle yetinmektedir. Şehir merkezine eklenen her yeni şehir öbeği, İstanbul'un bir parçası hâline gelerek İstanbullaşmaktadır. İstanbul sınırlarının geçirdiği bu değişim, İstanbul'un çeperlerinde kalan köyleri merkez hâline

¹³ Robin George Collingwood, *Tarih Tasarımı*, çev. Kurtuluş Dinçer, Doğu Batı Yayınları, İstanbul, 2007, s. 337.

getirmiş, tarım arazilerinin şehir toprağı hâline gelmesini sağlamıştır. Arazi Kanunnamesi ile birlikte özel mülke konu olan tarım arazileri Cumhuriyet dönemi sonrası şehirde oluşan en önemli gelir kaynaklarından biri hâline gelmiştir. Toprak, tarımsal üretim değeri üzerinden değil imar değeri üzerinden ele alınan bir metaya dönüşmüştür. Tarımsal vergi sistemi üzerine kurulan toprak sistemi, şehirde imarlı arsalarla dönüştüğünde bunun bir vergilendirme sistemi kurul(a)mamıştır. Böylece bireysel çıkarların ön plana çıktığı bir toprak sistemi ve mülkiyet yapısı cumhuriyet tarihinin siyasi ve ekonomik süreçlerini belirler bir hal almıştır. Bu süreç İstanbul’u şekillendirdiği kadar; ülkemiz siyaset, ekonomi ve şehirciliğini de belirlemiştir. Bu çalışmada, İstanbul’un imarı meselesine bir de bu yönden bakılmaktadır. Tezin ilgili bölümlerinde tarım arazilerinin imarlı şehir arsalarına dönüşmesinin planlanma, alt yapı ve imar aşamalarına odaklanılmıştır.

İnsan-şehir ilişkisinde karşılıklı bir etkileşim mevcuttur. İnsanın inşa ettiği kentler bir süre sonra sosyal yaşamın formlarını belirlemeye başlar. Şehirlerin dönüşümü zaman içerisinde siyasal, ekonomik ve toplumsal şartlarda meydana gelen değişimlerin sonucunda gerçekleşir. Louis Napolyon’un Paris’i Haussman’ın teknokratlığında yaşattığı dönüşüm İstanbul’da da yankısını bulmuştur. İktidarlar yeni yüzlerini ve modernleşme projelerinde ufuk ve kabiliyetlerini şehirlerde ortaya koymaktadır.¹⁴ İstanbul’un imarı meselesi, 19. yüzyılın başından itibaren modernist devlet adamlarının ortak amacı olarak projelendirilmiştir. Her alanda yaşanan asrîleşme hedefi şehir üzerinden de kendisini göstermiştir. Ancak bu hedef II. Dünya Savaşı sonuçlanıncaya kadar gerçekleş(e)mez. 1800-1945 arası dönemde; İstanbul’un imarının şekillenmesine yangınlar, depremler gibi insan iradesi dışındaki olaylar neden olmuştur. Bu irade dışı olaylar sonrası, İstanbul’u asrîleştirme hedefindeki dönemin siyasal elitleri ve bürokratlar İstanbul için asrî projelerini uygulamışlardır. Bu çerçevede ızgara planlı şehir parçaları ve kâgir binalar İstanbul’da boy göstermeye başlamıştır. İstanbul’un asrîleştirilmesi hedefi, Avrupa’da -Paris, Viyana ve Roma gibi- eski şehirlerin imarının yapıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştirilememiştir. İstanbul, imparatorluk kaybettikçe büyümüş, büyüdükçe de sorunlarını çözemez hâle gelmiştir. Tezimizde, İstanbul’un imarı meselesinde siyasetçiler, bürokratlar ve vatandaşlar birer aktör olarak etki alanlarına göre analiz edilmeye çalışılmıştır.

¹⁴ Napolyon’un Haussman yönetiminde Pariste yaptığı uygulamanın modernite üzerinden okunduğu analiz için bakınız; David Harvey, *Paris Modernitenin Başkenti*, çev. Berna Kılınçer, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2012.

Çok partili hayata geçiş sürecinde ise, ekmeğini şehirde arayan yeni Türkiye halkı İstanbul'u dönüştürmüştür. İstanbul'un bu dönüşüm sürecinde politik aktörler, hedefler koysa bile bu dönüşümde etkisiz belirleyicilikleri karşımıza çıkmaktadır. Bu sürecin analizi için çalışmamızda iki temel kavramsallaştırma kullanılacaktır: “kurgusal imar” ve “organik imar”. Kurgusal imar olarak adlandırdığımız kavramı; şehri, bir projeksiyon gözeterek imar süreçlerini masa başında planlamak ve bu planı kamu adına kamu otoritesi ile uygulamak olarak ifade edebiliriz. 19. yüzyılda ortaya çıkan Avrupaî şehir kavramındaki tasarım boyutu bu şekilde ortaya çıkmıştır. Organik imar kavramını ise, şehirde yaşayan insanların ortak örfi hukuku çerçevesinde, kendi ihtiyaçlarına göre şehri imar etmeleri şeklinde ifade edebiliriz. Bu iki kavramdan hareket ederek İstanbul'un imarı meselesini ele alacak olursak; bu şehrin organik gelişen süreçler sonunda kurgusal hareketlerle imar edilmeye çalışıldığını gözlemleyebiliriz. Bu nedenle, İstanbul'un imarı meselesini yalnızca, kurumsal faaliyetlere, kanun maddelerine ya da planlama kararlarına bakarak ele alan çalışmalar ile geliştirilen yaklaşımlar, meseleyi anlaşılmaz kılmaktadır. Çalışmada, kurgusal imar ve organik imar kavramları anahtar kavramlar olarak ele alınarak; kurumsal, hukuksal ve uygulama süreçleri analiz edilmeye çalışılmıştır.

İstanbul'un imarı meselesini; kurumlar, hukuksal ve uygulamalar boyutuyla ele alan çalışmalar, imar çalışmalarlarıyla muhatap olan insan boyutunu ele almamaktadır. İnsan-şehir etkileşiminde özne yalnızca siyasal elitler ve bürokratlar değildir. Bu sürecin karşı tarafında bir de şehirde yaşayan insanlar yer almaktadır. Bu nedenle çalışmanın üçüncü bölümünde, imarın öznesi ve nesnesi olarak vatandaşın konumu imar arşivleri üzerinden incelenecektir. İmar planlarının uygulanma safhası ele alınmış ve İstanbul'un inşası sürecinde vatandaş-devlet ilişkileri analiz edilecektir.

İstanbul'un imarı meselesi birinci ve ikinci bölümlerde; kurumsal dönüşüm, hukuksal dönüşüm ve imar uygulamaları şeklinde ele alınacaktır. Kurumsal dönüşümde, imar süreçlerinde yaşanan dönüşümün temel parametrelerini açıklayıcı bir yöntem izlenmeye çalışılacaktır. Hukuksal dönüşümde ise Tanzimat sonrası hukuk alanında yapılan düzenlemeler ve bu düzenlemelerin uygulamayı etkileyici faktörleri değerlendirilecektir. Hukuksal dönüşümde ayrıca, İslam hukuku temelli tarım gelirleriyle örgütlenmiş bir imparatorluktan Roma hukuku temelli sanayi ve ticaret üzerinden örgütlenmiş bir Cumhuriyet şehrine geçişin evreleri izah edilmeye çalışılacaktır. İstanbul'un imarı sürecinde yapılan imar uygulamaları ise, oluşma şartları

ve uygulamaların kaynaklandığı ihtiyaçlar, imar uygulamaları öncesi planlama çalışmaları ve uygulamanın sonuçları üzerinden yorumlanacaktır.

Tezin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde, siyasilerin imar kararlarını alış biçimi, şehir planlama kavramının oluşumu ve uygulanması, kamu kaynaklarının harcanması ve vatandaşın bu uygulamalar karşısında gösterdiği refleksler analiz edilecektir. İstanbul'da inşa edilen sosyal ve kültürel şehircilik uygulamaları olarak opera, tiyatro, sergi salonu, müze ve stat inşaatları; bayındırlık uygulamaları olarak semt ve meydan düzenlemeleri, bulvar ve cadde açılması, yeşil alanların düzenlenmesi, seyrüsefer meselesinin oluşum ve gelişimi, eski eserlerin korunması ve yıkımı, istimlâk meselesi, mesken meselesinin bir buhrana dönüşmesi, kamu eliyle konut üretiminin geliştirilmesi, arazilerin ücretsiz dağıtımı, gecekondu meselesinin ortaya çıkması, bu meselede CHP, DP ve askerlerin tavırları, kaçak inşaatların ortaya çıkması gibi konular ele alınarak bu konular üzerinden çok partili hayata geçiş sürecinde Türkiye'nin yaşadığı kentsel, siyasal, sosyal ve ekonomik dönüşümün parametreleri analiz edilecektir. İmar meselesinin yukarıda sayılan unsurları tekil birer konu olarak literatürde çalışılmıştır. Ancak imar kavramı bütüncül etkileriyle şehri kuşattığından bu konular bütüncül bir şekilde ele alınmalıdır. Çalışmada bu nedenle, imar kavramı içerisine giren tüm bu meseleler, İstanbul genelindeki uygulamalar şeklinde değerlendirilecektir.

Çok partili hayata geçiş süreci ve sonuçları, literatürde dış ve iç siyasetin yansımaları olarak ele alınmaktadır. Bu dönemin, çok partili hayata geçiş sürecinde insan-mekân etkileşimi üzerinden değerlendirilmesi, Türkiye'de yaşanan dönüşümü farklı bir perspektiften anlamlandırabilmemizi sağlayacaktır. Cumhuriyeti kuran kadronun Tanzimat'tan beri hedeflenen İstanbul'un imarı meselesine odaklanmaları şehir-siyasetçi ilişkisini açıklamamızda önemli veriler sağlayacaktır.

I. Dünya Savaşı sonrasında Dünya'da kurulan yeni rejimlerin politikaları şehirler üzerinden takip edilebilir. Musolini Roma'da,¹⁵ Stalin Moskova'da¹⁶ ve Muhammed Rıza Pehlevi ise Tahran'da¹⁷ imar çalışmaları yürütmüştür. I. Dünya Savaşı sonrası dönemde dünyadaki imar çalışmaları ile Ankara ve İstanbul'daki imar çalışmalarını karşılaştırmamız, dönemin politikacılarının siyaset-şehir ilişkilerini dünya konjonktüründe anlamamızı sağlayacaktır.

¹⁵ John Agnew, "The Impossible Capital: Monumental Rome Under Liberal and Fascist Regimes, 1870-1943", *Geografiska Annaler*, V 80, I 4, 1998, s. 229-240.

¹⁶ Greg Castillo, "Moskova, Gorki Sokağı ve Stalin Döneminde Tasarım", *Şehirler ve Sokaklar*, ed. Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, çev. Bilgi Altınok, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2007, s. 113-134.

¹⁷ Ali Madanipour, "Urban Planning and Development in Tahrân", *Cities*, V 23, I 6, 2006, s. 433-438.

İstanbul'un planlanması meselesini Atatürk başlatmış, İnönü sürdürmüş ancak plan ve projelerin büyük bir kısmı Menderes tarafından uygulanmıştır. Tek parti döneminde İstanbul'un imarı meselesi kurgulanmış ama bu mesele başarıyla sonuçlandırılmamıştır. Bu durumun sebepleri, siyasal ve ekonomik gerekçeleriyle açıklanabilir. Ancak İstanbul gibi tüm şehirlerin II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan kentleşme sürecine hazırlıksız yakalanması, Tek parti dönemi şehircilik politikalarının başarısını ortaya koymaktadır. Çok partili hayata geçiş süresinde ise organik imar kavramı tüm şehirlerde olduğu gibi İstanbul'u da baştan aşağı değiştirmiştir. Menderes, kurgusal planları İstanbul'a uygularken, İstanbul'da DP iktidarını şantiyeler üzerinden görünür kılmıştır. Menderes dönemi kamusal imar çalışmaları boş araziler üzerinden değil, tıpkı Haussman'ın yüz yıl önce Paris'te yaptığı gibi, tarihî süreçte oluşmuş İstanbul üzerinde uygulanmıştır. Menderes'in yönettiği siyasal-sosyal ve ekonomik süreç 1950'lili yılların ve geleceğin İstanbul'unu belirlemiştir. Tanzimat'tan beri hedeflenen projeyi Menderes hayata geçirmiş, İstanbul ızgara planlı yol ağlarına kavuşturulmuştur. Çalışmamızda CHF ve CHP dönemleriyle DP dönemi arasındaki şehir siyaseti yaklaşımları imar üzerinden analizi amaçlanmıştır. Bu iki siyasal parti, her ne kadar muhalif olarak konumlansalarda, imar hedefleri ve politikaları aynıdır, ikisi de İstanbul'u aynı model ve metodla asrîleştirmek istemektedir. Ancak bu iki partinin, uygulamada ürettikleri motivasyon unsurları farklıdır. Tezimizde bu benzerlikler ve farklılıklar karşılaştırılmalı bir biçimde analiz edilecektir.

19. ve 20. yüzyılda şehirlerin planlı bir şekilde imar edilmesi anlayışı kabul görmüştür. Planlama kavramı "aydınlanma"dan sonra ortaya çıkmıştır.¹⁸ İnsan için iyi olana akıllı ve tecrübesiyle karar verebilen insan, teknik aklın kullanılmasında da özne olmuştur. Avrupa'da, kamu adına karar vermeyi sağlayan bu işleyişin bürokratik işleyişi oluşturularak kurumsallaştırılmıştır. Ancak Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemi şehirciliğinde planlama kavramı ecnebî uzmanlarca yapılan ve uygulaması da onlar tarafından sürdürülen bir işleyiştir. İstanbul'da şehir planlamanın tarihi hakkındaki çalışmalar, genellikle planlama kararlarını içeren yayınlardan özetler vermektedir. Planlama kararı kes-yapıştır modeliyle aktarılarak İstanbul'da planlama deneyimi özetlenmektedir. Kararların uygulanma biçimi ve uygulanıp-uygulanmadıkları analiz edilmemektedir. Prost'un İstanbul imar planı ve bu planın sekülerleşme ve modernleşme olgusu açısından irdelenmesi, İpek Akpınar tarafından

¹⁸ John Friedmann, *Planning in Public Domain*, Princeton, Princeton University Press, 1987'den aktaran İlhan Tekeli "Osmanlı ve Cumhuriyet Modernitesinde Planlamanın Yeri", s. 135.

gerçekleştirilmiştir.¹⁹ Akpınar, planın uygulama boyutunu seçtiği bazı bölgeler üzerinden analiz etmiştir. Akpınar'ın çalışması bu alanda yapılmış nadir analizlerden birisidir.

Bizim çalışmamızda Akpınar'dan farklı olarak, 1945-1960 tarihleri arasında, İstanbul planlarının nasıl hazırlandığı -Prost ve Müşavirler Heyeti-, hangi süreçlerden geçerek onaylandıkları, uygulamaları ve tadilatları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv vesikalarına dayanılarak gösterilmiştir. Ayrıca planın vatandaş boyutu ise dönemin günlük gazetelerinden takip edilmiştir. Böylece, planlama çalışmalarının kurumsal işleyiş ve vatandaşlar tarafından algılanma biçimi analiz edilmiştir. Aydınlanma felsefesinden alınan planlama anlayışı ve bu planların uygun bürokratik mekanizmalarda uygulanması süreci, ülkemizde günümüzde bile hâlâ oturtulabilmiş değildir. Şehirleri planlayarak, plansız yaşamının siyasal-sosyal zeminde nasıl gerçekleştiği, tezin üçüncü bölümünde izah edilecektir.

CHP döneminin siyasal olarak en çok eleştirilen konularından birisi de, cami ve medreselerin kullanım biçimi ve vakıf malları meselesidir. Ancak, bu konu üzerinde literatürde meseleyi somut bina veya arazi üzerinden ele alan çalışmalar yok denecek kadar istisnadır. Ancak imar uygulamaları sürecinde CHP de DP de camileri İstanbul silüetinin bir parçası olarak abidevi yönleriyle açığa çıkartmak hedefindedir. Bu iki parti de imar çalışmalarının hedefine bu projeksiyonu koymuştur. Ancak bu işin uygulamacısı olarak DP ön plana çıkmıştır. Bu meselede ikinci önemli unsur ise; DP döneminde, CHP döneminden daha fazla cami ve mescit yıkımı gerçekleşmesine rağmen toplumsal hafızada DP dönemine ilişkin çok fazla olumsuz bir eleştirinin yer almamasıdır. İstanbul'un tarihi eserleri vatandaş-devlet birlikteliğiyle kolektif bir işbirliği ile büyük oranda ortadan kaldırılmıştır. Sivil mimari eserleri vatandaşlar kat karşılığı mütahite vererek İstanbul'un apartmanlaşmasını sağlarken, kamusal binalarda asrileşme yolunda fonksiyonlarını yitirerek ortadan kaldırılmıştır. Kamusal tarihi eserler birer şehir süsü olarak objeleştirilmiştir. Tezin beşinci bölümünde, İstanbul'un imar meselesinde tarihî eserlerin konumu ele alınarak, tarihî eserler ile devlet-vatandaş ilişkisi irdelenmiştir.

İmar sürecinde devlet-vatandaş ilişkisinin en iyi analiz edilebileceği mesele konut konusudur. Konut inşası üzerinden devlet-vatandaş ilişkilerinin çözümlenmesi

¹⁹ İpek Akpınar, *The Rebuilding of İstanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: from Secularization to Turkish Modernisation*, Ph. D. Dissertation, London, Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture University College London, 2003.

Çalışmada diğ er bir ayırt edici unsurdur. II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan mesken buhranının nedeni, yeterli alt yapıya sahip arsanın üretilmemesi ve Avrupa'dan ithal edilen inşaat malzemesi temininde savaş nedeniyle yaşanan sıkıntıdır. Bu iki sorun İstanbul'da mesken meselesini bir buhrana dönüştürmüştür. Bu buhranın şehirde görünür biçimi gecekondular olarak ortaya çıkmıştır. Gecekondü meselesi hem mülkiyette hak ihlallerini hem de inşa süreçlerinde kamu otoritesinin tanınmaması sonucu ortaya çıkmıştır. Gecekondü literatürü incelendiğinde; siyasetçilerin popülizmi suçlanmakta kamusal ve sosyal analizlerle mesele meşruiyet zemini kazanmaktadır. Ancak hangi siyasetçilerin bu meselede nasıl bir görev yüklendikleri sorusunun cevabını literatürde bulmak olanaksızdır. Tezin altıncı bölümünde, gecekondü meselesinin CHP döneminde ortaya ıkışı, DP döneminde kök salışı ve askeri müdahale sonrası ise meşrulaşması ele alınmıştır. Devlet vatandaş ilişkisinin çok partili hayata geçiş süreci ve sonrasında aldığı şekli en iyi tasvir eden konulardan birisi olarak gecekondü meselesi çalışmamızda değ rlendirilmiştir.

I. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA İSTANBUL’UN İMARİ: KURUMLAR, HUKUKÎ ALT YAPI VE UYGULAMALAR (1800-1923)

1.1. OSMANLI İSTANBUL’UNDA ŞEHİR YÖNETİMİ

1.1.1. Osmanlı Şehirlerinde *Kadının Rolü*

Osmanlı şehrinin yöneticisi *kadı*dır. *Kadı* yalnızca bir yargıç değil, aynı zamanda idarî, malî ve beledî fonksiyonları olan bir memurdur.²⁰ Bu çerçevede *kadı*, şehrin yönetimi, asayiş, esnaf loncalarının denetimi, üretimin, pazar yerlerinin kontrolü, narh ve fiyat kontrolü yapmaktadır. Ayrıca, vakıfları ve onun kontrolündeki okul ve camilerin denetimi, imar nizamı, temizlik ve alt yapı hizmetlerinin organizasyonunda müeyyideci bir otorite olarak rol oynar.²¹ *Kadı* bu görevleri; *subaşı*, *yasakçılar* (*asesler*), *kale dizdarları* ve *muhtesipler* gibi yardımcı görevlilerle birlikte yerine getirmektedir. Osmanlı şehirlerinde kadının görevleri zaman içerisinde değişiklikler arz etmiştir.

Subaşı’nın; mali ve kolluk olmak üzere iki temel alanda görevi vardır. Mali görev olarak, *bad-ı heva* adı altında *cürmü cinayet*, *niyabet*, *resm-i arusane* gibi vergileri toplamaktadır. Kolluk görevi ise, geleneksel idare sisteminde yargı alanında bir faaliyet olup, *kadı* adına yerine getirmektedir. Kolluk görevi olarak *subaşı*, *kadının* hükümlerini ve merkezden gelen emirlerin uygulanmasını sağlamak, suçları önlemeye çalışmak, suç işleyenleri takip edip yakalamak, kovuşturma yürütmek ve *kadının* suçlu görüp hüküm verdiklerini cezalandırmakla yükümlüdür. Bu görevler günümüzün adli zabıta, emniyet ve infaz memurlukları ile eşdeğerdir. *Yasakçılar* (*asesler*); *subaşı*’nın yanında görev yapar, geceleri çarşı ve pazar yerlerini beklemektedir. Bu kuvveti genellikle kapıkulu askerleri meydana getirmektedir. Hazine ve mühim evrakın

²⁰ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, İstanbul, Cedit Neşriyat, 2008, s. 281. Ayrıca bakınız; İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1994, s. 34.

²¹ Şinasi Altundağ, “Osmanlılar’da Kadıların Salahiyet ve Vazifeleri Hakkında”, *VI. Türk Tarih Kongresi (20-26 Ekim 1961)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1967, s. 342-354. Ayrıca erken dönem için bakınız; Tayyib Gökbilgin, “IV. Asırda Mukataa ve İltizam İşlerinde Kadılık Müessesesinin Rolü”, *IV. Türk Tarih Kongresi (10-14 Kasım 1948)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1952, s. 433-444.

bulunduğu şehrin iç kalesinin müdafaa ve inzibatından sorumlu *Kale dizdarları*, ve kale erleri de kadının yardımcısı olarak görev yapmaktadır.

Muhtesip; kadının çarşı, pazar ve narh kontrolünde yardımcısı olup meskukatın rayicine dikkat etmekle görevlidir. *Muhtesiplik* iltizamla verilen bir görevdir ve bu mukataaya, *ihtisap mukataası* denilmektedir. Bu mukataayı alan, bedelini *cerimeden* veya *ihtisap rüsumundan* tahsil etmektedir. Bu narha uymayan veya kurallara aykırı üretimde bulunan esnaf ve zanaatkârlardan alınan *cerimeler* ve çarşı pazara gelen mallardan alınan *resimlerden* oluşmaktadır. *İhtisap rüsumu* da, *narhlık akçası* ve *bac-ı pazardan* (şehri veya pazara gelen malların giriş ve satışından alınır) ibarettir. İaşe mallarına *narh koyma* görevi olan *kadı* ve *muhtesip*, paranın rayicini kontrol ediyordu. *Muhtesip*; karaborsacıları takip, esnafı teftiş, fiyat, ölçü ve kaliteyi kontrol etmektedir. *Kadının* en önemli malî görevi avarız hanelerinin kayıtlarının muhafazası ve bu verginin toplanmasıdır.

Şehrin altyapı tesis ve hizmetlerinin kontrolü de *kadının* önemli görevleri arasındadır. Vakıfların kontrol mekanizmaları da *kadı* tarafından işletilmektedir. Vakıf mütevellilerini kontrol ve azl yetkisine sahip olan *kadı*; vakıf kurumları olan medreseleri kontrol eder, müderrislerin tayin ve azli ile ilgilenir, imaretlerin ve talebe-i ulumun iâşesini denetlemektedir.

19. yüzyılda, kadılık kurumunda ilk düzenlemeler II. Mahmut döneminde gerçekleştirilmiştir. Tanzimat Fermanı sonrasında ise, kadılık kurumu yargı temelli bir organizasyon içinde ele alınarak şehre ilişkin görevlerinden zaman içinde soyutlanmıştır.²²

1.1.2. Osmanlı Şehirlerinde Vakıfların Rolü

Selçuklu ve Osmanlı şehirlerinde; şehirlerin temel ihtiyaçları hayır-hasenat yaklaşımı ile vakıflar eliyle organize edilmiştir.²³ Fethedilen bölgelerin şenletilmesi ve iskanı da vakıflar tarafından sağlanmıştır.²⁴ Vakıflar; imaret sitelerinin kuruluş ve

²² Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Hamiyet Sezer Feyzioğlu, *Tanzimat Döneminde Kadılık Kurumu ve Şer'i Mahkemelerde Düzenlemeler*, İstanbul, Kitabevi, 2010.

²³ Vakıfların Osmanlı toplumundaki yerini “Osmanlı İmparatorluğu devrinde pek büyük bir inkişafa mazhar olan vakıflar sayesinde bir adam vakıf bir evde doğar, vakıf bir beşikte uyur, vakıf mallardan yer içer, vakıf kitaplardan okur, vakıf bir mektepte hocalık eder, vakıf idaresinden ücretini alır ve öldüğü zaman kendisi vakıf bir tabuta konur ve vakıf bir mezarlığa gömülürdü.” cümlesi en açık şekilde özetler. Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, s. VI.

²⁴ Bu konudaki daha geniş araştırmalar için bakınız; Doğan Kuban, “Anadolu-Türk Şehri, Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerine Bazı Düşünceler”, *Vakıflar Dergisi*, C 7, 1968, s. 53-73; Ömer Lütfi Barkan “Osmanlı İmparatorluğu’nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar”, *İktisat Fakültesi*

işleyişlerini temel amaç edindiklerinden, birçok kamusal yapı, bu toplumsal organizasyonlar eliyle gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı şehircilik hizmetlerinin sağlanmasında vakıflar temel bir rol üstlenirler. Şehirlere su getirilmesi, suyun çeşmeler aracılığıyla dağıtımı, temizlik hizmetleri gibi birçok alanda vakıflar, altyapı tesislerini kurup işletmekteydiler.²⁵ Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolü; vakfiyeler üzerinden daha sağlıklı bir biçimde incelenebilir. Vakfiye metinlerinin, bu vakıfların işlev gördükleri dönemdeki uygulamalarla birlikte ele alındığı çalışmaların artması bu konudaki literatür eksikliğini ortadan kaldıracaktır. Vakıfların sağladığı şehircilik hizmetleri, vakfın gelir kaynakları ile orantılı olarak sağlanmaktadır. İstanbul özelinde bir değerlendirme yapılacak olursa; şehrin tümünü kuşatan hizmetlerin tek bir vakıf tarafından karşılanmadığı görülmektedir. Her mahallede; mahalle halkından hayır sahiplerinin vakfettikleri ile şehircilik hizmetinin organizasyonun gerçekleştirilmesi, şehircilik hizmetlerinin bir kısmının hayır temelli ve kişisel beceri ile sınırlı alanlarda sürdürüldüğünü göstermektedir. İstanbul özelinde; mahalle bazında, vakıfların şehircilik hizmetlerindeki rolü üzerine yapılan özel bir çalışma olmadığından, bu konular hakkındaki tüm analizler vakfiyelerde bulunan genel ifadelerden üretilen yorumlarla yapılmaktadır. Bu çalışmalar, şehircilik hizmetlerinin vakıflar eliyle organize edildiğinden bahsetmektedir, ancak hangi hizmetin nasıl gerekli görüldüğü ve hangi yollarla üretildiği konusunda mahalle bazında hazırlanacak bir monografi bu alandaki büyük bir boşluğu dolduracaktır.

1.1.2.1. Avarız Vakıfları

Mahallelerde *avarız haneleri*, vergilendirilebilir veya fiilen vergilendirilmiş olan haneleri göstermektedir. Düzenli olarak alınmayan bu vergiler, genellikle savaş zamanlarında ihtiyaç duyulduğu takdirde toplanmaktadır. Bazı hayır sahipleri, kendi mahalle halkını bu vergiden kurtarmak amacıyla vakıf kurmuş ve gelirlerini bu vergilere tahsis etmiştir. Verginin doğmadığı zamanlarda bu gelirler, mahalle halkının ihtiyacının karşılanmasında kullanılmaktadır.²⁶

Mecmuası, C XXIII, n: 1-2, s. 239-296.; Osman (Nuri) Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*; Richhard van Leeuwen, *Waqfs and Urban Structures: The Case of Ottoman Damascus*, Leiden, Brill, 1999.

²⁵ Bahaeddin Yediyıldız, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, s. 242-249.

²⁶ Halil Sahillioğlu, “Avarız”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 108–109.

Avarız vergileri için kurulmuş vakıfların gelirleri; mahallede meydana gelen yangın, deprem ve su baskını gibi afetlerde; fakir, dul ve yetimlerin ihtiyaçlarına, kimsesiz kızların evlendirilmesinde, sahipsiz cenazelerin masraflarının karşılanmasında, su yolu, kaldırım, sıbyan mektebi gibi mahallenin kamu yapılarına harcamasında ve para vakfı olarak ihtiyacı olanlara borç verilmesinde kullanılmaktadır.²⁷

Zamanla farklılaşan avarız ıstılahı, avarız akçesi veya avarız sandığı olarak da adlandırılmış olup; 1930 tarihli Belediye Kanunun 110. maddesi gereğince avarız vakıfları belediyelere intikal ettirilerek ortadan kaldırılmıştır.

1.1.3. 19. Yüzyıl Öncesi Osmanlı Şehirlerinde İmar Sisteminin Mali Kaynağı

Bir şehri imar etmek, şenletmek malî imkânlar ölçüsünde mümkün olmaktadır. İmar hamleleri olarak adlandırılan bina inşaatlarının mali kaynakları ise ya devlet ya da toplum tarafından karşılanır. Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük imar hareketleri imaret siteleri olarak ortaya çıkmıştır. Bu imaret siteleri de genellikle vakıflar tarafından koordine ve kontrol edilmişlerdir.²⁸ 19. yüzyıl öncesi kişi merkezli malî kaynaklardan sağlanan imar hareketleri sonucu gerek İstanbul'da gerekse birçok Osmanlı şehrinde büyük külliye, yol, su yolu, köprü, han, hamam ve kervansaray gibi kamusal yapı ve organizasyonlar gerçekleştirilebilmiştir.

İstanbul özelinde değerlendirme yapılacak olursa; fetihten hemen sonra Fatih, görev verdiği paşaları bir semte yönlendirerek, İstanbul'un bu mekânlarını imar etmelerini istemiştir. Günümüz İstanbul'unda hâlâ varlığını koruyan Mahmutpaşa, Muratpaşa, Davutpaşa ve Cerrahpaşa gibi semtler, paşalar tarafından kurulan imaretler etrafında bu dönemde ortaya çıkmışlardır. Fetihden sonra izlenen bu imar siyaseti, suriçi İstanbul'unun şenletilmesinde belirleyici rol oynamıştır.²⁹

Cezar, Ömer Lütfi Barkan'ın 1527/1528, 1547/1548, 1567/1568, 1660/1661 ve 1669/1670 Osmanlı mali yılları hakkındaki çalışmalarından hareketle; Osmanlı İmparatorluğunda imar hareketlerine bütçeden herhangi bir pay ayrılmadığını belirtir.³⁰ Osmanlı İmparatorluğu'nda imar hareketlerinin mali kaynağı padişahlar, saraya yakın

²⁷ Mehmet İpşirli, "Avarız Vakfı", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 109.

²⁸ Bu konuda daha geniş bilgi için bakınız; Ömer Lütfi Barkan "Osmanlı İmparatorluğu'nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar", s. 239-296.

²⁹ Halil İnalcık, "İstanbul", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 23, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, s. 225; Osman (Nuri) Ergin, *Türk Şehirlerinde İmar Sistemi*, 1939.

³⁰ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 325.

görevliler ve vakıflar tarafından karşılanmaktadır. Padişah ve Osmanlı bürokrasisinin eline geçen malî kaynaklar imar imaret siteleri aracılığıyla toplumsal bir boyut kazanmaktadır.

Osmanlı padişahlarının inşa ettikleri eserlerin mali kaynakları, iç hazineden karşılanmaktadır. Bu durumda bu inşa ve imar faaliyetini devlet mi yoksa kişi mi sağlamış olmaktadır? Cezar, bu soruya; “böyle bir sorunun karşılığı, öncelikle padişahların iç hazine üzerindeki tasarruf biçimlerinde yatmakla beraber, inşaatın bitiminden sonraki işletme statülerinin durumu da buna açıklık getirmektedir. Bu vesile ile Osmanlılarda devletin “mülk” şeklinde telakki edilmesi olgusunun bir defa daha hatırlanmasında yarar vardır. Bütün bunlar, bizi, padişah inşaatlarının kişisel ürün sayılması sonucuna götürecektir” şeklinde cevap verir. İmar hareketlerinin kişisel kaynakları da iki ana başlık altında incelenebilir; birincisi, kişilerin her türlü ticaret ve sanayi kazançlarından meydana gelenler; ikincisi ise, *dirlik* ve *temlik* olarak adlandırılan özünde devlet tahsisine dayanan gelirlerdir.³¹ Osmanlı İmparatorluğu’nda, büyük imar hareketlerinin çoğu özünde devlet tahsisi ile oluşan gelirle gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun ilk dönemlerinde *temliklerin*, bölgelerin şenletilmesi maksadıyla gerçekleştirildiğine dair kaynaklarda bazı atıflar bulmak mümkündür.³²

İmparatorlukta imar hareketlerinin temel kaynağı, tarımdan elde edilen gelirler olarak görülmektedir. Bu uygulamada kırsal alanlardan elde edilen gelirlerin kentlere imar yatırımı olarak dönüşünü sağlamıştır. Ancak, imparatorluğunun vergi usulünün değişimi ve dünyadaki üretim biçimlerinin dönüşümü sonrası tarımsal alanda meydana gelen gelir kayıpları XIX. yüzyıla girildiğinde Osmanlı şehirlerinde ortaya çıkan problemlerin malî kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı’da camiler, medreseler, kütüphaneler, hastaneler, zaviye, imaret ve kervansaray gibi toplum yararına inşa edilen tüm yapılar bireysel bir finansman ile gerçekleştirilmektedir. Devlet görevlileri tarafından yapılan binalarda büyük oranda hayır amaçlı bir yönelim olmakla beraber; görevinden azl veya vefat sonucu elden giden saray tarafından tahsis edilen kaynaklar, vakıf sistemi aracılığıyla kontrol altında tutulmaktadır.

³¹ a.g.e., s. 326.

³² Tayyib Gökbilgin, *XV-XVI. Asırda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1952, s. 517-518.

Timar sisteminin ortadan kalkıp yerine iltizam sisteminin gelmesiyle; bölgesel ayanların yükselişi başlamış ve bu süreçle birlikte imar hareketlerinde bir yavaşlama meydana gelmiştir. Cezar, XVII ve XVIII. yüzyıllardaki vezir ve yüksek rütbeli memurların imar hareketlerinde paylarının azaldığı, sultanların yürüttüğü imar faaliyetlerinin çapının da küçüldüğü tespitini yapar.³³ Bölgesel ayanlar, topladıkları vergilerle, şehrin gelişimine yatırım yapmamışlardır. Hem devlet gelirlerinde meydana gelen düşüşler hem de elde edilen gelirlerin şehir mekânına yansımaları azalmıştır. Artık, devlet eliyle üretilen gelirler şehirlerin imarında daha az rol almaktadır. Bu süreç, 19. yüzyıl sonrası, Osmanlı şehirlerinin geçmişteki finansal kaynaklarından mahrum kalmasını netice vermiştir.

Kamusal bina yapımlarını gerçekleştiren kişilerin, alan açmak için gerekli istimlâklarda da kişisel ikna yöntemini uyguladıkları bazı uygulamalar da belgelere yansımıştır. İnşaat için gerekli alanın sağlanmasında, mülkün kullanıcısının/sahibinin ikna edilmesi temel esastır.³⁴ Bu uygulamalarda İslam fıkıh geleneğindeki kişi hakkının önceliği ön plana çıkmaktadır.

Bireysel imar etkinliğinin temeli, mirî arazi rejimi ve vakıf sistemine dayanmaktadır. Mülkler Padişah'a ait olduğu ve mülkün dağıtımı sarayın elinden yapıldığı için gelirler padişah tarafından belirlenmektedir. İmar hamleleri de bu dağıtılan kaynakların bireysel olarak kontrolü ile şekillenmektedir

Selçuklu ve Osmanlı sisteminde, devlet eliyle elde edilen gelirler, kişiler üzerinden hayır amaçlı bir anlayışla şehirlerde imar hamlelerinin gerçekleşmesine vesile olmuştur. Bu imar hamleleri sonucu ortaya çıkan ürünler ise vakıf kurumu ile yaşıatılmıştır. Bu tür bir işleyişte; kişisel motivasyon ve organizasyon yeteneğinin toplumsal ihtiyaçlar için birleşmesi şehirlerde ortaya çıkan eksikliklerin kişiler zaviyesinden görülen tespitlere göre tamamlanması sağlanmaktadır. Bu sistemle, dönemin Avrupa'sında ortaya çıkan şehir yönetimi karşılaştırıldığında; Osmanlı'da ve günümüzde şehirlerimizin yerel yönetim mantık ve işleyişinin Avrupa'daki uygulamalardan ne açılardan farklılaştığı daha net bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Avrupa şehirlerinde; kentler, şehir devleti yönetimi felsefesi ve bir yönetim tarafından şehrin ihtiyaçları için toplanan vergilerle yönetilmektedir. Osmanlıda ise, merkezi yönetim, üst düzey bürokratlarına gelirlerini dağıtmakta ve bu devlet görevlileri elde

³³ Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 345.

³⁴ Mustafa Cezar, *a.g.e.*, s. 378-379.

ettikleri gelirleriyle; bireysel imar hareketleri şeklinde şehirleri inşa etmekte ve ihtiyaçlarını gidermektedir. Bu tür bir şehir yönetiminde; Osmanlı merkezi sisteminin sorunlarını çözemediği zamanlarda, şehir organizasyonu büyük sorunlarla karşılaşmıştır. Özellikle tarımsal gelirlerin düşmesi ve vakıf sisteminde yaşanan sıkıntılar, şehirlerdeki problemlerin artmasına neden olmuştur.

Vakıflar, aracılığıyla Osmanlı sisteminde özerk yönetim tecrübeleri ortaya çıkmıştır. Ancak bu kurumların, üst bir organizasyondan yoksun oldukları dönemlerde; projeler ve kaynaklar şehrin ihtiyaçlarını karşılamaktan ziyade, mütevellilerin mahallelerde gördükleri sorunların giderilmesi ve mütevellilerin zaviyesinde mahalle ihtiyaçlarının karşılanması sağlanmaktadır. Bu durumda, şehirlerin bir bütün olarak değil; mahalleler olarak eklektik bir biçimde ele alınmasına neden olmaktadır. Osmanlı şehirciliğinde motivasyon unsurlarından birisi hayır yapma kavramı üzerine kuruludur. Hayır temelli sistem işlerken, şehirde parça parça şehir sorunları çözüldüğünde şehrin ihtiyaçları giderilebilirken; sistemde sorunlar çıkmaya başladığında bütünün bazı parçaları işlese de genel şehircilik sistemi çözülmeye başlamış ve sorunların birikmesine yol açmıştır.³⁵ Osmanlıda gelir-gider sisteminin temeli sarsıldıkça, devletin işleyişinin sıkıntıları da şehirlerde ortaya çıkmaya başlamıştır.

Vakıflar, dünyadaki ekonomik ve siyasal gelişmeler sonrası ortaya çıkan yeni gelişmelerle eski düzenlerini koruyamamışlardır. Vakıf sistemi yeni ekonomik ve toplumsal şartlarda revize edilememiş, II. Mahmut döneminde Evkaf Nezareti çatısında birleştirilerek özerklikleri kaldırılmıştır. Bu durum yeni bir Osmanlı malî ve şehircilik sisteminin doğuşunun en önemli işareti olarak okunabilir. Vakıfların merkezileşmesiyle ortaya çıkan boşluk II. Mahmut döneminde yeni organizasyonlarla giderilmeye çalışılmış, *şehreminliği* ve *mimarbaşılık* görevlerinin birbirine karıştığı gerekçesiyle bu iki memuriyetle *Kıta Nezareti* birleştirilerek *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur. *Ebniye-i Hassa Müdürleri*, *Mühendishane-i Berr-i Hümayun* halifeliklerinden seçilecek; mimar halifelikleri önceden olduğu gibi üçlü teklifle belirlenecektir.³⁶ 1836 yılında *Meclis-i Umurı Nafia* teşkil edilmiş, 1839 yılında ise *Nafia Meclisi* kaldırılarak, *Umur-ı Ticaret ve Nafia Nezareti* kurulmuştur. Böylece *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* de bu

³⁵ Osman Nuri Ergin, *Türk Şehirlerinde İmarat Sistemi*; Osmanlı şehirciliğinde vakıfların rolünün hayırseverlik kavramı üzerinden ele alan ayrıntılı çalışma için bakınız; Amy Singer, *Osmanlı'da Hayırseverlik Kudüs'te Bir Haseki Sultan İmareti*. Aynı yazarın İslam toplumlarında hayırseverlik kavramı hakkındaki incelemesi için bakınız; Amy Singer, *Charity in Islamic Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.

³⁶ Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C I, S I, 1963, s. 179.

nezarete bağlanmıştır. Bu yeni organizasyonların amacı geleneksel sistemde sürdürülen hizmetlerin yeni kurumlarla merkezî idare tarafından görülmesidir. Bu yeni sistemin kuruluş gayesi lağvedilen eski sistemin yeni ihtiyaçlar doğrultusunda merkezî bir yönetimle yeniden organize edilmiş şeklidir. Ancak eski sistem ortadan kaldırıldığında yeni kurumlar eski sistemden kaynaklanan hakları elde etmiş ancak yeni tanımlanan sorumlulukları yerine getirememiştir. Bu nedenle yeni kurumların çoğu teori ve nizamname düzeyinde çok geniş hak ve yetkilere sahipken pratikte hiçbir sorunu çözemeyen organizasyonlar olmuşlardır.

1.1.4. Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Loncaları

Çarşılarda esnafın tabi oldukları localar, şehircilik hizmetlerinden bazılarını yürütmektedir. Esnafın çalışma bölgesinde ihtiyaç duyulan şehircilik hizmeti lonca tarafından düzenli olarak yerine getirilmektedir. Loncalar; yolların bakımı, onarımı, çarşıların su ihtiyacının giderilmesi, temizlik ve aydınlatma gibi beledî hizmetleri yürütmektedirler. Ayrıca her lonca, mensuplarının üretim kalitesini denetlemekte ve ortaya çıkan sorunları kendi içerisinde çözmektedir.³⁷ Esnaf loncaları, beledî hizmetler arasında yer alan gediklerin korunması ve üretimin kalitesinin kontrolünü yüzyıllar içerisinde oluşmuş olan kurallara göre denetlemekte ve ortaya çıkan sorunları çözüme ulaştırmaktadır.³⁸

1.1.5. Osmanlı Şehirlerinde Mimarların Rolü

Orhonlu, Arapça mimar kelimesinin Farsça karşılığı “abadan künen” olup, Türkçesi şenlendirici anlamına geldiğini, arşiv belgelerinde mamur edici, mimar anlamında kullanıldığı örneklere rastlandığını, Arapça olan imaret kelimesinin, Farsçası abadan kenden, Türkçesi ise şenletmekten geldiğini ve Arapça umran kelimesinin, Farsçası abdani, Türkçesi ise şenlik olduğunu belirtir.³⁹ Arapça umr, Türkçe ömür anlamındaki yaşam manasını taşır. Umran ise canlılık, insan eli değmişlik, imar anlamındadır. Mimar, bu işi yapan kişi; mamur; imar edilmiş, bayındır ve mamure, imar

³⁷ Özer Ergenç, “Osmanlı Şehrinde Esnaf Örgütlerinin Fizik Yapıya Etkileri”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, s. 415–426. Ergenç bu makalesinde daha çok esnaf teşkilatını ve gedik sistemini Ankara üzerinden anlatmaktadır. Gediklerin bulundukları mekânı nasıl etkilediklerine dair analizler bu makalede yapılmamıştır.

³⁸ Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı*, İstanbul, Yapıkredi Yayınları, 2008, s. 70-91.; Ayrıca bakınız, Eunjeong Yi, *Guild Dynamics in Seventeenth-Century İstanbul: Fluidity and Leverage*, Leiden, Brill, 2003.

³⁹ Orhonlu, agm. s. 12–13. Cafer Efendi, *Risale-i Mimariye*, hzl. İ. Aydın Yüksel, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 2005, s. 22.

edilmiş yer, hatta 19. yüzyılda şehir anlamında kullanılmıştır.⁴⁰ Aslında imar, kelimesi Arapça'da da Türkçe'de de yeryüzüne insanın verdiği canlılık anlamını taşımaktadır. Bu canlılık insan edinimlerinin arza yansmasıyla meydana gelmektedir.

XVII. yüzyıldan itibaren *Şehir Mimarları* kavramına arşiv belgelerinde rastlanılmaya başlanmaktadır. *Şehir Mimarları*, şehirdeki inşaat faaliyetlerinin kontrolü amacıyla; *benna* (duvarcı), *neccar* (marangoz), *taşçı*, *horosancı*, *keresteci* gibi esnafı denetlemektedirler.⁴¹ *Sanatı mimariyede kamil ve ilm-i hendeseye mahir kişiler* arasından seçilen şehir mimarları, her bölgeye yetecek kadar bir nüfusa sahip değillerdir. Bu nedenle, bir yönetim biriminde, bu konuda alaylı olarak en kıdemli kişi bu görevi üstlenerek *kadıya* yardımcı olmaktadır.

Şehir mimarları; inşaatların keşiflerinin yapılması, arsa anlaşmazlıkları, suyollarının keşif ve kontrolü gibi görevler yüklenerek *kadı*'nın bu konularda hüküm vermesinde bilirkişi olarak da görev almaktadır.⁴²

Mimarbaşı; şehrin imar düzenini ve denetimini sağlama konusunda kadının yardımcısıdır. Genel olarak *mimarbaşı*; suyolları, surlar ve yollar üzerine bina kurulmaması, sundurma ve balkonların sokağa sarkmaması gibi kontrol görevi üstlenir, devlet eliyle yapılacak binalarda da organizasyon ve bina kontrolünün yapılmasını sağlar.⁴³ *Mimarbaşılar*, sınırlı sayıda olduklarından İstanbul özelinde, inşaat nizamına ilişkin düzenlemeleri yapardı. İşçi ücretlerinin ayarlanmasından, inşaat malzemesinin fiyatları ve teminine kadar inşaat üretim sürecinin her aşamasında görev alırlardı. Bu faaliyetler, Osmanlı devletinin farklı şehirlerinde müstakil mimarlar tayin edilinceye kadar bölge *kadısı* tarafından yürütülürdü.⁴⁴

Mimarbaşı, İstanbul'da ibadethane ve yolların kapanmamasını sağlamak, yangın tehlikesini önlemek amacıyla Osmanlı tebaasının inşa ettirecekleri han, hamam, dükkân, hatta evlerin ruhsatlarını da kontrol etmektedir. *Hassa Mimarları* ocağında yetişen mimarlar, *kadı* adına bu tür özel inşaatları kontrol etmekte ve kurallara aykırı olanları yaktırmaktadır.

Osmanlı şehircilik ve imar kuralları *Ebniye Nizamnameleri* öncesi kadılar tarafından dinî kaynaklardan yorumlanarak üretilen fetvalar tarafından belirlenmektedir.

⁴⁰ Sevan Nişanyan, "İmar", *Kelimebaz-2*, Everest Yayınları, İstanbul, 2010, s. 238-239.

⁴¹ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s. 13.

⁴² a.g.m., s. 21.

⁴³ İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, s. 43-44.

⁴⁴ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", s. 7.

Sokakların genişliği, cami ve mescit çevrelerine belirli bir mesafeye kadar bina yapılmaması, evler arasındaki inşa sorunlarının çözümü, suyollarının kontrolü gibi değişik birçok alanda farklı dönemlerde verilmiş fetva örnekleri mevcuttur. Ancak günümüzde bu fetva örneklikleri bütüncül bir çerçevede ele alınmadığı için, şehir tarihi çalışmalarında parçalar halinde kullanılmaktadır. Bu belgeler eşliğinde genel bir değerlendirme yapıldığında, Osmanlı şehircilik ve imar hukukunun; merkezi denetim altında yerel sorunların, yerel yetkililer tarafından çözüldüğü; dönemin şartlarını kuşatan bölgesel ihtiyaçlara göre uyarlanmış bir kurumsallaşma ile karşılaşmaktayız.

1.1.5.1. Hassa Mimarları

Hassa Mimarları Ocağı, Osmanlı mimarlarını yetiştiren saraya bağlı kurumun adıdır. Sarayın *birun* kısmında sayılan *ocak*, teşkilat hiyerarşisinde *şehreminliğe* bağlıdır. Osmanlı sarayı veya imparatorluk genelindeki inşa faaliyetlerini yürütmek ve tamirat işlerinin koordinasyonunu sağlamak amacıyla merkezde *şehremini*'nin kontrolü ve *hassa mimarbaşı*'nın nezaretinde; *suyolu nazırı*, *İstanbul ağası* (*acemi oğlanları ağası*), *kireççibaşı*, *anbar müdürü*, *anbar birinci katibi*, *mimar-ı sani* ve *tamirat müdürü*'nden oluşan bir fen heyeti meydana getirilmiştir.⁴⁵

Şehremininin görevi; malzeme tedariki, masraf ve yevmiyelerin ödenmesi gibi malî konulardır. *Mimarbaşı* ise; keşif, plan ve inşa gibi teknik işlerle meşgul olmaktadır. *Hassa Mimarbaşı*'nın makamı Topkapı Sarayı'ndaki Sepetçiler Kasrı olup; *Hassa Mimarları* dairesinde, bir *kethüda*, bir *kalem katibi*, *mimarlar*, *minareciler*, *mermerciler*, *benna*, *sıvacı*, *neccar* ve *nakkaş* gibi ustalar bulunmaktadır. İstanbul'da Vefa civarında "Mimarbaşı Karhanesi" adı verilen bir atölye de bulunmaktadır.⁴⁶

Cema'at-i Mi'maran dışında, teşkilata bağlı olarak, *Kapıkulu Teşkilatı*ndaki *Acemi Oğlanları Ocağına* benzer bir "Mülazim Ocağı" ihdas edilmiş ve XVIII. yüzyıldan sonra tayinler bu *mülazimler* arasından yapılır olmuştur. III. Selim zamanında, 1795 yılında, *Mühendishane-i Berri-yi Hümayun*'dan modern eğitim almış olan mimarlar 1801–1802 tarihinde mezun olmaya başladığında; *hassa mimarlarının*, *hassa mimarbaşı* ile *mühendishane-i hümayun nazırı* ve *mühendishane-i hümayun hocası*'nın müşterek arzlarıyla seçilmektedir.⁴⁷

⁴⁵ Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", s. 158.

⁴⁶ *a.g.m.*, s. 159.

⁴⁷ BA, Cevdet Saray, No: 3970'den aktaran Şerafettin Turan, *a.g.m.*, s. 161.

Hassa Mimarları'nın birinci vazifesi, padişah ve hanedan mensuplarının inşa ettirecekleri binaların ve masrafları hazineden karşılanacak olan inşaat ve tamiratın “resim”lerini yani planlarını yapmak, keşif bedellerinin hesaplanması ve hazırlanan projeye uygun olarak inşaatın sürmesini sağlamaktır.⁴⁸ Büyük inşaatlarda hesapların koordinasyonu için *bina emini* de tayin edilmektedir.

Ömer Lütü Barkan'ın Osmanlı'da yapılan en geniş külliye hakkındaki *Süleymaniye Camii ve İmareti İnşaatı* adlı eseri, XVI. Yüzyıl Osmanlısında bir inşaatının tüm yapım aşamalarını inceleyen değerli bir monografidir. Bu monografi üzerinden, Osmanlı'da geleneksel anlamda yapı etkinliğinin tüm aşamalarını takip edebilmekteyiz.⁴⁹

Mimarbaşı, padişah ve devlet inşaatları dışında selatin vakıflarının tamiratlarıyla da ilgilenmektedir. Ayrıca, vakıf inşaatlarının keşif ve kabullerinin de *Kadı*'ya bilirkişilik yapmak amacıyla *Mimarbaşılardan* kontrol ettikleri bilgisine rastlamaktadır.⁵⁰

Ocak vasıtasıyla yetişen mimarlar, kamu yapılarının yanı sıra varlıklı kişilerin yapılarında da görev almaktadır.⁵¹

Osmanlı mimarları; inşa edilecek binalar için, önce *resim* adı verilen bir plan hazırlar ve bu *resimde* inşaatın keşif bedeli de hesaplardı.⁵² Günümüzdeki proje ve kroki karşılığında *resim* ve *tasvir* kavramlarının kullanıldığı görülmektedir. Devlete ait büyük inşaatlarda *bina emini* sıfatlı kişiler de istihdam edilmektedir. Bu kişiler, işçi ücretlerinden, inşaat malzemelerinin alınıp sarfiyatlarının kontrolüne kadar birçok alanda çalışmaktadır.⁵³

Hassa Mimarları, bina yapımı ve kontrolü görevi dışında, savaş zamanlarında; ordunun geçeceği yolların açılması veya tamiri, köprü inşası, ordunun konaklayacağı yerlerinin organize edilmesi, askere su temini için çeşme yapılması, kuyu açılması ve kuşatılan şehirlerin etrafına havale adı verilen küçük hisarların inşası görevlerini de yerine getirmektedir.⁵⁴

Ortaylı, Hassa mimarlarının tarihsel işlevini şu ifadelerle anlatır: “Hassa Mimarları Ocağı askeri bir örgüttür. Sanılanların tersine burada görülen eğitim, dar bir

⁴⁸ a.g.m., s. 163.

⁴⁹ Ömer Lütü Barkan, *Süleymaniye Camii ve İmareti İnşaatı 1550-1557*.

⁵⁰ Şerafettin Turan, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, s. 170.

⁵¹ Cengiz Orhonlu, “Şehir Mimarları”, s. 9.

⁵² a.g.m., s. 10.; Cafer Efendi, *Risale-i Mimariye*, s.78.

⁵³ Cengiz Orhonlu, “Şehir Mimarları”, s. 11.

⁵⁴ Şerafettin Turan, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, s. 173.

elit sınıfın gösterişçi tüketimine göre değil; feodal toplumun konut, ulaşım yapıları, genel yapılar gibi her türlü gereksinmelerinin yapım ve onarımına yöneliktir”⁵⁵

1.1.6. Derbentçiler, Köprücüler ve Kaldırımcılar

Osmanlıda yol çalışmasını yürütenler kişilere *derbentçiler*, *köprücüler* ve *kaldırımcılar* adı verilir. Bu kişiler bir takım vergilerden muaf tutulmak suretiyle, yol açma, tamir etme, köprülerin bakımı ve onarımı ile köprü olmayan yerlerde insanların karşıdan karşıya geçişlerini sağlamakla yükümlüdürler.⁵⁶ Ayrıca bu grup şehirlerarası yol inşa ve tamir faaliyetleri, ticaretin gelişimi ve savaş zamanlarında ortaya çıkacak ihtiyaçlara göre de istihdam edilmektedir.

Mimarbaşı’nın kontrolü altında çalışan kaldırımcılar esnafı, başlarında *kaldırımcılar kethüdası* olduğu hâlde çalışmalarını sürdürmektedir. İmparatorluğun en büyük kaldırımcı esnafı İstanbul’da bulunmaktadır. XIX. yüzyıl öncesi İstanbul’da kaldırımcı esnafı Silivri bölgesinden karşılanmakta iken, XIX. yüzyıl sonrası bu işi ağırlıklı olarak Arnavutlar sürdürmüşlerdir.⁵⁷

Şehir içi yolların yaya kaldırımlarında XVII. yüzyılda uygulanan genel kaideye göre; büyük caddelerin yapım maliyetini devlet, mahalle arasındaki kaldırımların maliyetleri de ev ve dükkân sahipleri tarafından karşılanmaktadır. İmaret sitesi şeklinde organize olmuş mahallelerde, kaldırımlar da vakıflar eliyle inşa edilmektedir.⁵⁸ Büyük vakıf imaretlerinin etrafındaki yollar ise vakıf gelirleri sayesinde tamir edilmektedir.⁵⁹

Büyük şehirlerde imaret kuranlar, imaretin tamirini sağlamak üzere vakıflarına gerekli sayıda mimar ve farklı alanlardan ustaları görevlendirerek vakfiyelerinde bu kişiler için ödenek ayırmaktadırlar. Böylece mimar ve yardımcı ustaları büyük vakıflar bünyesinde istihdam olmuş olurlardı.⁶⁰ Vakıflar bünyesinde istihdam edilen bu kişiler, vakıf mülkleri için bina üretim ve tadilat işlerini organize etmektedirler.

⁵⁵ İlber Ortaylı, “Eski Türk Şehirlerinde Yapı İşlerinin Fonksiyonel Düzenlenişi ve Yapı Örgütü”, *Mimarlık*, S 7, Temmuz 1994, s. 11.

⁵⁶ Cengiz Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s. 27.

⁵⁷ *a.g.m.*, s. 34.

⁵⁸ Osman Nuri Ergin, “*Atik Ebniye Nizam ve Kanunları*”, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 2, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul, 1995, s. 1046–1047.

⁵⁹ Osman Nuri Ergin, “*Mukaddime*”, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, C 1, s. 26.

⁶⁰ Ömer Lütfü Barkan, “Fatih Cami ve İmareti Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, s. 322.; Ömer Lütfü Barkan, “Ayasofya ve Eyüp Cami 1489-1491 Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, s. 367-368.

1.1.7. Şehircilik Sisteminde Yeni Bir Anlayış: İhtisap Nezareti (1826-1854)

II. Mahmut'un Yeniçeri Ocağını kaldırmasının ardından 1826 yılında İhtisap Ağalığı Nizamnamesi yayınlanarak, muhtesiplik kurumunun işleyişi düzenlenmiştir. İhtisap Nezareti'nin görevleri üç ana başlık altında özetlenebilir: ekonomik ve sosyal alan, dinî alan ve adlî alan.⁶¹

Muhtesip, ekonomik ve sosyal alanda; esnaf kontrolü (kol'a çıkması, narh yani fiyat tespit ve kontrolü), esnafın nizamnamelere uygunluklarının denetimi ve İstanbul'un iâşesi), iş yeri açma ruhsatı verme, ihtisabiye (vergi toplama; yevmiye-i dekakin, damga resmi, bac-ı bazar, gemi ihtisabiyesi, resm-i bitirme vb.), mürur tezkerelerinin kontrolü, kıyafet kontrolü, ihracat yasağı, yed-i vahid (tekel) ve ruhsat tezkiresi verilmesi, posta, hasta-hekim ilişkisinin kontrolü, yol ve sokak kaldırımlarının tamiri ve vakıf kiralalarının toplanması görevlerini ifa etmektedir.

Muhtesibin dinî alandaki görevleri İslam toplumlarında görülen “emr-i bi'l mar'uf ve nehy'i ani'l münker” (iyiliği emretmek, kötülükten sakındırmak) ilkesinin uygulanmasıdır. Bu uygulama Osmanlı öncesi toplumlarda da hisbe teşkilatı⁶² altında sürdürülmüştür. Bu ilke geleneksel şehir yönetiminde, şehirde yaşayanların ahlakî durumlarının da kontrol altına alınmasının bir örneğidir. Muhtesip, şehrin idaresinde, gündelik hayatı dinî formlarda düzenleyerek rolünü ifa etmektedir.

Muhtesip, adlî alanda infaz görevlisi olarak çalışmaktadır. Yargılama sonucu suçu sabit olanlar muhtesibe havale edilmektedir. 1826 tarihli *İhtisap Ağalığı Nizamnamesi*'ne göre muhtesip; falaka ve değnek ile ta'zir ve tekdir, değnek ve falakadan ziyade te'dibe müstehak olanları *İhtisap Ağası Hapishanesine* göndermek ve sürgün ve kalelerde hapsi gerekenleri de Bab-ı Ali'ye bildirme görevlerini yapmaktadır.⁶³

İhtisap Nazırlığının görevi kısmen *Şehreminin* görevleri, *İstanbul Valiliği*, *Zaptiye Nazırlığı* ve *Asakir-i Mansure-i Muhammediye* adlı ordunun organizasyon masraflarını karşılayacak olan verginin tahsili gibi alanları da kapsamaktadır.⁶⁴ *Kadılık* kurumu, *Yeniçeriliğin* kaldırılması sonrası bir geçiş süreci olarak hem dinî-ahlakî

⁶¹ Ziya Kazıcı, *Osmanlı'da Yerel Yönetim (İhtisap Müessesesi)*, Bilge Yayınları, İstanbul, 2006

⁶² Daha geniş bilgi için bakınız; Yusuf Ziya Kavakçı, *Hisbe Teşkilatı: Bir İslam Hukuk ve Tarih Müessesesi Olarak Kuruluş ve Gelişmesi*, Atatürk Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi, Erzurum, 1975.; Osman Nuri Ergin, “Muhtesip”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C1, s. 299-315.

⁶³ Osman Nuri Ergin, “İhtisap Ağalığı Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C1, s. 328-341.

⁶⁴ Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996, s. 26.

özellikleri ön planda olan hem de vergileri merkezî olarak toplayan bir ara kurum olarak Osmanlı şehir yönetimindeki yerini almıştır. Bu ara dönemde, yeniçerilerin şehircilik hizmetlerinde gördüğü işlevler, modernleşme projesi çerçevesinde farklı kurumlara dağıtılarak maaşlı memurlar tarafından yerine getirilmesi yoluna gidilmiştir. Geleneksel şehircilik hizmetlerinin alt yapıdan yoksun bir biçimde kaldırılmasıyla; iyi kötü işleyen eski düzen kalkmış, yerine Osmanlı şehirlerinin sorunlarını çözebilen bir yapı kurulamamıştır. Yayınlanan nizamnameler ve uygulamalarda sürekli revizyonlar yapılması, ortadan kaldırılan sistemin yerine getirilen çözümlerin şehir hayatının sorunlarını çözemediğini göstermektedir.

1845 tarihinde Polis Müşiriyeti ve 1846 tarihinde de Zaptiye Müşiriyeti'nin kuruluşu sonrası, İhtisap Nezareti'nin kolluk görevleri bu iki kuruma devredilmiştir.⁶⁵ Yaptırım uygulatabildiği kolluk görevi elinden alınan İhtisap Nezareti, yalnızca esnafın denetimi, narh işleri ve ihtisap rüsumunun tahsili gibi esnaf işleri ile meşgul olmaya başlamıştır.⁶⁶

İhtisap Nezareti'nin işleyişi incelendiğinde düzenleyici ve yasaklayıcı bir yapılanmaya sahip olduğu görülmektedir. *Kadı*, yargılama sonucu delillere göre karar verirken; muhtesip, örf'e göre karar verip uygulamaktadır. Ortaylı, *muhtesibi* güvenlik işlerini yürüten bir tür müteahhit olarak tanımlar.⁶⁷ Bu tanım, kurumun işleyişini daha belirgin bir biçimde ortaya koymaktadır. Halkla iç içe olan yeniçerilerden sonra yeniçerilerin görevlerini ifa edecek maaşlı memurlar ortaya çıkartılmaktadır. Aslında maaş sistemi de tıpkı yeniçerilikte olduğu gibi topladığı gelirler üzerinde gerçekleşmektedir. *Yeniçeriliğin* kaldırılması sonrası şehir üzerinden vergileri toplayanlarla askerî güç arasındaki ilişki kesilmektedir. Asker maaşlı memur hâline gelirken, gelir toplama görevi şehirdeki askerî güce sahip *yeniçerilerden* alınmış olmaktadır. *İhtisap Nezaretine* verilen kolluk yetkileri ise askerî bir güçten ziyade sivil bir koruma memurluğu görevidir. Böylece *yeniçerilik* sonrası şehir içi organizasyonlarda köklü bir değişim ortaya çıkmış, ancak bu yeni sistemin etkileri şehirde bariz aksaklıklar biçiminde ortaya çıkmaya başlamıştır.

⁶⁵ Ziya Kazıcı, "Osmanlı Şehir İdaresinde İhtisap Müessesesi", *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İlke Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 387.

⁶⁶ Bilal Eryılmaz, "Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti" *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İlke Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 390–391.

⁶⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 129.

1.1.8. Osmanlı Şehirlerinde İhtisap Nezareti Sonrası Kadılık Kurumu

Yeniçeri teşkilatının etkinlik alanını kaybetmesi, Osmanlı şehirlerinde şehircilik hizmetlerinin aksamasına yol açmıştır. *Yeniçeriliğin* kaldırılmasıyla birlikte, şehircilik hizmetinde ortaya çıkan boşluğun doldurulması amacıyla *İhtisap Nezareti* kurulmuştur. Bu nezaret sonrası, Osmanlı sistemindeki kadının görev ve sorumlulukları da dönüşmeye başlamıştır. *Kadı*, yalnızca yargılama ve vakıfların kontrolü ile ilgilenir olmuştur. Ayrıca 1836 tarihinde, *Evkaf Nezaretinin* kurulmasıyla birlikte, *kadı* yalnızca yargı görevi olan bir memurluğa dönüştürülmüştür. 1837 yılında ise *kadılık*, *Sadrızamlıktan* ayrılarak *Bab-ı Meşihat’a* bağlanmıştır. Bu geçiş sürecinde şehircilik hizmetlerinde düzenleyici ve kontrol edici bir görev olan kadılık, yalnızca yargıçlık yapan bir görev hâline gelmiştir. Bu dönüşüm süreci, Osmanlı şehircilik sisteminin geleneksel kodlarından ilk çözümünü ortaya çıkartmıştır.

1.1.8. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü

Yeniçeri teşkilatı Osmanlı şehir yönetiminde, imar çalışmalarında da rol almaktadır. *Yeniçeriliğin* kaldırılmasından sonra, 1831 yılında, İstanbul’un yönetiminde yeni bir organizasyona gidilmiştir. *Şehreminliği* ve *Mimarbaşılık* görevlerinin bina işleri konusunda kesiştiği gerekçesiyle *Şehreminliği* ve *Mimarbaşılık* kaldırılarak *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur.⁶⁸ Hassa sıfatından da anlaşılacağı gibi; bu yeni müdürlük de saraya bağlı bir örgüt durumundadır.

1848 yılında, bina, yol, köprü inşası, koruların muhafazası gibi işlerle uğraşmak üzere *Umur-ı Nafia Nezareti* oluşturulmuştur.⁶⁹

Ebniye Müdürlüğü, 1849 yılında *Nafia Nezareti’ne* bağlanmış, bir süre sonra adı *Ebniye Muavinliği* olarak değiştirilmiştir. Bu muavinliğin başında *Ebniye Meclisi* bulunmakta, imar ve inşaat işleri bu meclisin müzakere ve kararlarıyla yürütülmektedir.⁷⁰ *İhtisap Nezareti* ve *Zaptiye Müşir’*inin görevi olan İstanbul’un kaldırım işlerinin

⁶⁸ Osman Nuri Ergin. *İstanbul Şehreminleri*, s. 21. “Şehremaneti mansıbının el-haletü hazihi müstakil me’mura muhtac olacak mertebe hizmeti olmayarak mutasarrıfları dahi fenn-i mi’rariye vakıf olmamaları cihetiyle bütün umur-ı ebniye Mi’marbaşı bulunanların ma’rifetiyle görülmekte olmasına nazaran bu iki me’muriyet birleştirilerek el-haletü hazihi Mi’marbaşı bulunan Abdülhalim Efendi kullarının fenn-i mi’rari ve hendesede mahareti olmak hasebiyle anın uhdesine müceddeden tevcihi ve bundan böyle azl ve nasb vukuunda dahi mutlaka fenn-i mimari ve hedeseye ehliyetli adamlardan intihab ve isthidam ve sanih-i hatır-ı keramet-ma-sir-i şehriyarileri olduğu vechile bu me’muriyete “Ebne-i Hassa Müdirliği” ta’bir-i dil-pezirinden a’la isim bulunamayacağından ol vechile tesmiyesi...”

⁶⁹ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 141.

⁷⁰ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi I*, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayınları, İstanbul, 1995, s. 119.120.

yürütülmesi de bu nezarete devredilmiştir.⁷¹ Böylece şehircilik hizmetlerinde kamusal imar çalışmalarının düzenlemesi yeni bir irade çerçevesinde organize edilmiştir. Yeni kurumsal organizasyonlar yukarıdan aşağıya, Osmanlı bürokrasında yansana merkezileşme eğilimin şehirdeki yansımalarıdır. Ancak bu kurum ve tanımların sık sık değişmesi, aslında teori düzeyinde oldukça örgütlü olan bu yapıların Osmanlı şehirlerindeki sorunları çözemediğini de göstermektedir.

1.1.9. Tanzimat Sonrası Osmanlı İstanbul’unda Şehir Yönetimi

1.1.9.1. Şehremaneti Kurumunun Ortaya Çıkışı

XIX. yüzyıl, Osmanlı sisteminin geleneksel kodlarının dönüşüme uğradığı ve yeni bir forma kavuştuğu bir dönem olmuştur. Değişen sosyo-ekonomik şartlarla birlikte idarî yapı da bu şartlara uygun bir biçimde dönüşmüştür. 1838 *Baltalimanı Ticaret Antlaşması*yla birlikte imparatorlukta yeni bir ticarî yapılanma ortaya çıkmıştır. Batılı tüccarlar öncelikle liman kentlerden başlamak üzere, imparatorluğun her tarafında ticarî faaliyetlerini artırmaktadırlar. Ticarî faaliyetlerin gerçekleştiği kentsel mekânlar, bu ticarî aktivitelerin sağlıklı bir zeminde organize olabileceği yapılanmalardan yoksundur. Savaşlarda askeri alanda ortaya çıkan yetersizlikler, şimdi de kentlerde somut bir biçimde yaşanmaktadır. Liman altyapıları, gelen veya giden ürünlerin şehirde nakliyesi, sıhhi kontrol, karantina uygulamaları, otelcilik hizmetleri gibi onlarca şehircilik hizmeti Osmanlı şehirlerinde özellikle İstanbul’da ertelenemez talepler hâline gelmiştir.⁷² Bu talepler, *Kırım Savaşı* sırasında İstanbul’a gelen onlarca savaş gemisi ve binlerce askerle doruk noktasına ulaşmıştır. Ve bu dönemde çözüm olarak, 1854 yılında, Ortaylı’nın deyimi ile “görevi çok yetkisi az bir idare” olarak *Şehremaneti* kurulmuştur.⁷³

Meclis-i Vala’ya bağlı bir şube olarak kurulan *Şehremaneti*, vergi toplamak ve vergi koymak için *Maliye Nezaretine*, kaldırım yapım ve onarımı için *Umur-ı Nafia Nezaretine*, güvenlik işleri için *Zabtiye Nezaretine*, esnafın teftişi ve fiyat kontrolü gibi konular için *Ticaret Nezaretine* başvuracaktır. Ortaylı’nın tabiriyle; “bol yazışmalı, çok geniş görevli ve az yetkili, başarısızlığa mahkum bir organ” kurulmuştur.⁷⁴ Bu kadar çok yetki dağıtımı kontrol ve koordinasyon açısından gerekli görülse de; pratikte

⁷¹ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, s. 142.

⁷² Şehremaneti reformu şartlarını doğuran nedenler için bakınız; Steven Rosenthal, “Foreigners and Municipal Reform in Istanbul: 1855–1865”, *International Journal of Middle East Studies*, C II, 1980, s. 227-245.

⁷³ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 133.

⁷⁴ a.g.e., s. 133-134.

şehircilik hizmetlerinde hiçbir boşluğu doldurmamış; ancak, kağıt üzerinde modern belediyeçilik uygulamaları dönemini başlatmıştır.

Şehremaneti, *Şehremini* ve *Şehir Meclisi*'nden oluşmaktadır. *Meclis-i Vala*'nın kararı ve padişahın onayı ile atanan üyeler on iki kişiden oluşmaktadır. Görevleri, *Umur-ı Hayriye* adı altında günlük işler ve *Umur-ı Külliye* adı altında vergi toplamak ve nizamname hazırlamaktır.⁷⁵ Şehircilik hizmetlerinin tasnifinde de görüldüğü gibi dönemin modern şehirciliği; bağımsız bütçeye sahip Batılı tarzda bir meclis eliyle organize edildiği hâlde, Osmanlı İstanbul'unda şehircilik hizmetleri vakıf sisteminden soyutlanamamıştır. Hâlâ bazı şehircilik hizmetleri, bütçeleri merkezi idareye aktarılan vakıfların yürütmesi gereken hayır işi olarak algılanmaktadır. Bu sorumluluk ve yetki organizasyonsuzluğu Osmanlı şehirleri ve özellikle İstanbul'da yönetsel sorunların kaynağını oluşturmaktadır.

Topladığı vergileri maliyeye aktaran, yeterli personeli olmayan ve giderleri de merkezi idareden karşılanan yeni *şehremaneti*, *İhtisap Nezareti*'nden farklı bir açılım sergileyememiş, İstanbul'un sorunlarının çözümünde etkin olamamıştır.

1.1.9.2. İntizam-ı Şehir Komisyonu

Şehremaneti deneyiminin başarısızlıkla sonuçlanması sonrası, şehircilik sorunlarının tespiti ve daha sağlıklı bir kurumsallaşma oluşturulması amacıyla 9 Mayıs 1855 tarihinde *İntizam-ı Şehir Komisyonu* kurulmuştur.⁷⁶ Cadde ve sokakların düzenlenmesi, temizlik ve aydınlatma gibi temel şehir ihtiyaçları için oluşturulan komisyon, yabancı dil bilen Avrupa görmüş Müslüman ve Gayrimüslim Osmanlı tebaalarından meydana getirilmiştir.

İntizam-ı Şehir Komisyonu, kuruluşundan kısa bir süre sonra *Ticaret Nezareti*'ne devredilmiştir. 1857 yılında, komisyon dağıtılmadan evvel; kaldırım yapılması, kanalizasyon inşası, sokak temizliklerinin sağlanması, cadde ve sokak aydınlatılması ve yolların genişletilmesini öngören bir mazbata sunmuştur. *Kırım Savaşı* sonrası Avrupa kültürünün şekillendirdiği şehircilik ihtiyaçlarını bu görgüye sahip kişilerden oluşan bir komisyon denetleyecektir. Ancak bu tasarı olarak kağıt üzerinde kalan bir düzenleme olarak şehircilik tarihindeki yerini almıştır. Bu kurumun ortaya çıkması ve lağvedilmesi

⁷⁵ a.g.e., s.135.

⁷⁶ Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, Hamit Bey Matbaası, İstanbul, 1932, s.178.

süreci şehircilik hizmetlerinde ortadan kaldırılan sistem yerine otuz yıldan fazla bir süre geçmesine rağmen yeni bir sistem kurulamadığını göstermektedir.

1.1.9.3. Altıncı Daire-i Belediye

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'un karşı yakasında Pera bölgesi, Avrupa ile siyasî, ticarî ve kültürel modernleşmenin mekânı hâline gelmiştir. Yabancı elçiliklerin, yabancı şirketlerin, liman ve bankaların bu bölgede bulunması doğal olarak, 19. yüzyılın modern ihtiyaçlarının şekillendirdiği bir mekânı ortaya çıkartmıştır. Avrupaî yaşam tarzının sembolü hâline gelen bölgede, Avrupa ile ilişki hâlindeki insanlar, Avrupa'daki şehircilik hizmetlerini Beyoğlu'nda talep etmektedirler. Aynı dönemde İstanbul, Eyüp, ve Üsküdar'da da şehircilik hizmetleri alanında hayatî ihtiyaçlar olmasına rağmen, Beyoğlu bölgesi şehircilik hizmetlerinin üretilip sürdürülebileceği maddî imkânlarla da sahiptir.

Ocak 1858 yılında yayınlanan bir tebliğ ile İstanbul, Adalar ve Boğaziçi on dört belediye dairesine ayrılmış ve Beyoğlu-Galata çevresi *Altıncı Daire-i Belediye* olarak tanımlanmıştır. Bu belediye şubelerinin hepsinin bir arada açılmasının oluşturacağı maddî külfet ve diğer imkânsızlıklar nedeniyle *Altıncı Daire-i Belediye* örnek bir belediye olarak kurulmuştur. 27 Ocak 1858 tarihinde bu bölge için özel olarak hazırlanan 19 maddeden oluşan bir nizamname yayınlanmıştır.⁷⁷

Türkçe ve Fransızca olarak hizmet veren *Altıncı Daire*, *Bab-ı Aliye* bağlı olarak çalışacak ama hareket serbestliğine sahip olacaktır. İmar kontrolü konusunda da *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*'nden özerk hareket eden daire, öncelikle kadastral haritaya dayalı bir tahrir yaptırmıştır.⁷⁸ Bu kadastro uygulaması; İmparatorlukta ilk defa çizgisel harita ile tapu kayıtlarının birlikte üretildiği, günümüz kadastro suna yakınlık gösteren örnek bir model olarak sınırlı bir biçimde uygulanmıştır. Beyoğlu'nda uygulanan modern

⁷⁷ Osman Nuri Ergin, “*Altıncı Daire Belediyeye Nizamı*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1601-1604. İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 145.; Ortaylı Nizamname'yi şu şekilde yorumlamaktadır: “Şehremaneti ve İntizam-ı Şehir Komisyonlarının kurulduğundan beri, özellikle kaldırımların yapımı için harcanan paraların işe yaramadığı, diğer işlerde böyle olup; bu işlere sade devletin değil ahalinin de yardımı gerekmektedir... Bir takım mahallelerin işlerinin, nezareti devlette olmak şartıyla, o yerin sakinlerinden kurulu bir idareye bırakılması her yerde umumi bir kaide olarak izlenmiştir. Bu nedenle, teşkilat ve gerekli zabıta birçok kısmı ve dairelere ayrılarak; İstanbul, Adalar ve Boğaziçi ve Bilad-ı Selase için on dört daire tayin edilmiştir. Buna göre Beyoğlu-Galata bir daire olmuştur. Ora ahalisi bu işlerden anlayan, emlak sahibi ve ekserisi ecnebilere olup bu işe iştirakleri elzemdir. Her yerde işe başlamadan önce orası iyi bir numune olmalıdır. Bu gibi işlere karışmak, sırf Osmanlı tebaasının hakkı ise de; ticareti olan ecnebilerin işlere karışması da muhakkak görüldüğünden ve Beyoğlu-Galata sakinlerinin ekserisi, tebaa-yi beldeden olduğundan, sadece arzularını devlete sunmak üzere, ecnebilere de birkaç kişinin yönetime katılması uygun görülmüştür.” Ayrıca bakınız; Osman Nuri Ergin, “*Devair-i Belediyeden Altıncı Daire İtibar Olunan Beyoğlu ve Galata Dairesi'nin Nizamı Umumisi*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C4, s. 1604-1615.

⁷⁸ *Cadastre de la Ville Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, hzl. İrfan Dağdelen, İstanbul, İBB Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.

kadastro ile toprak artık tarım temelli vergilendirilen bir meta olmaktan çıkmakta, şehir içerisinde özel mülk hâline gelen, yeni sistemde şehir toprağı olarak vergilendirilen bir meta hâline gelmektedir. Ödenen emlak vergisi ise belediye kurumunda seçmen ve meclis üyesi olabilmenin bir şartı hâline gelmiştir. Batılı tarzda mal ve yükümlülük sahiplerinin seçmen ve seçilen olduğu bir sistem kurulmuştur.

Altıncı Daire; bir şehrin temel ihtiyaçları olan kaldırım, kanalizasyon ve sokakların aydınlatılması gibi meselelerin çözümü için özel olarak ahaliden toplanan vergilerle nispeten örnek bir belediyeçilik sergilemiştir.

Modern kadastro, döşenmiş kaldırımları ve aydınlatılmış sokakları, hastanesi, gezi parkı ve meclisi ile oluşturulan Batı tarzı belediyeçilik uygulamaları bölge insanlarının maddî durumlarıyla da yakından ilintilidir. *Altıncı Daire*'nin uygulamalarına bakıldığında belediyeçilik hizmetlerinin şehirde uzun yıllardır eksikliği hissedilen bayındırlık alanında gerçekleştirdiği görülür. Bu kurum, Osmanlı'da geleneksel şehir yönetim sisteminde yeniçerilik sonrası, Kadı'nın oynadığı denetçi rolün ötesinde; bir meclis tarafından şehrin altyapısının vakıflar olmadan ilk defa modern tarzda düzenlenmesinin örneğini oluşturmuştur. İşlevini kaybeden eski kurumlar yerine, Avrupaî şehircilik beklentilerinin İstanbul'da uygulanması *Kırım Savaşı* sonrası Avrupaî yaşamla ilişkileri olan kişiler tarafından yönetilerek uygulanmaktadır. Askerî ve malî alanda yaşanan Avrupa özerk alanları şehircilik alanında kendisini göstermeye başlamaktadır.

Altıncı Daire'nin çalışmaları sonucu belirli düzeyde şehircilik hizmetlerine alışan Beyoğlu halkı, sayfiye yeri olarak kullandıkları Tarabya ve Adalar'da da belediye şubesi açılmasını sağladılar. *Meclis-i Vala*'nın belirlediği şartlar çerçevesinde 1864 yılında Tarabya'da 1867 yılında da Adalar'da belediye daireleri açılmıştır. Böylece Altıncı Daire uygulaması bu belediyeyi organize eden kişi ve zihniyetin yaşadığı İstanbul bölgelerinde örneklerini ortaya çıkartmaya başlamıştır.

Ancak, 1877 yılında yapılan yeni düzenleme ile, vergi gelirleri genel idareye aktarılmış; İstanbul'daki diğer belediye daireleri Altıncı Daire'ye uyarlanması yerine, Altıncı Daire diğer daireler mesabesine getirilmiştir. Böylece Avrupaî şehircilik hedeflerinin teori ve pratiğı çerçevesinde bu kültür tüm şehir için yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır.

1.1.10. Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi Sonrası İstanbul'un Yönetimi

Altıncı Daire'nin, belediyecilik alanından örnek işler yapmasının ardından 6 Ekim 1868 tarihinde, altmış üç maddeden oluşan *Dersaadet İdare-yi Belediye Nizamnamesi* yürürlüğe girmiştir.⁷⁹

Bu nizamnameye göre *Şehremaneti*, *Şehremini* ve *Şehremaneti Meclisinden* oluşmaktadır. Ayrıca, *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* adlı bir meclis oluşturulması öngörülmektedir. Bu meclis, belediye dairelerinden gelecek üyelerden oluşacak; kontrol ve koordinasyon görevini üstlenecektir. *Altıncı Daire*, *Tarabya* ve *Adalar Belediyelerinin* kuruluşundan sonra *Dersaadet Belediye Nizamnamesi* yayınlanmış ve bu nizamname sonrası da *Yeniköy*, *Beykoz* ve *Kadıköy Belediye Daireleri* kurulabilmiştir.

Osmanlı İstanbul'unda, belediyecilik alanında yaşanan tüm yenilik hareketleri gibi maddî imkânsızlıklar ve yeterli miktarda yetişmiş personelin olmayışı nedeniyle öngörülen on dört daireden ancak altısı kurulmuş ve bu nedenle nizamnamede hedeflenen *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* adlı meclis faaliyetlerine başlayamamıştır.

Şehremaneti bünyesinde *Muhasebe Kalemi*, *Emlak Kalemi*, *Su İdaresi Heyeti*, *Mühendishane* ve *Nüfus Kalemi* gibi birimler mevcuttur. Ayrıca, İstanbul'da gerçekleşen imar alanındaki faaliyetler *Şehremaneti*'ne devredilerek *Ebniye Meclisi* kurulmuştur.

Öngörülen on dört belediye dairesi kurulamadığı hâlde, bu altı daire dışındaki daire reisleri atanmış ve maaşları ödenmiştir. Hedeflenen vergiler toplanamamış, kurulan daireler haricinde İstanbul'da beledi organizasyon oturtulamamıştır.

Ancak Tanzimat sonrasını ele alan belediye tarihi literatüründe, nizamnameler üzerinden elde edilen bulgulardan, bahsedilen belediye kurulan bölgeler dışında, şehircilik hizmetlerinin nasıl organize edildiğine dair doyurucu bilgilere ulaşılamamaktadır. Örneğin İstanbul olarak adlandırılan sur içinde *İhtisap Nezareti*'nin lağvedilmesinin ardından ne tür bir organizasyona gidilmiştir? *Bab-ı Ali*'de ve Osmanlı tüccar ve ulemasının yaşadığı sur içi bölgelerde şehircilik hizmetleri nasıl ve kim tarafından organize edilmiştir? Buradaki insanların şehircilik ihtiyaçları nasıl karşılanmıştır? Bu soruların cevaplarının sur içi belediyecilik uygulamaları üzerinden

⁷⁹ Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 42.

aydınlatılması şehircilik tarihimiz açısından önem taşımaktadır. Bugüne kadar yapılan çalışmalarda 1850 sonrası şehir yönetimi anlatılırken *Altıncı Daire*'ye odaklanılmış burası dışındaki bölgeler Beyoğlu üzerinden özetlenmiştir. Bu da İstanbul şehir tarihi yazıcılığında önemli bir boşluğun ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

1.1.11. Dersaadet Belediye Kanunu Sonrası İstanbul'un Yönetimi

Meşrutiyet'in ilanı ardından Osmanlı meclisinde görüşülen ilk kanunlardan birisi de *Dersaadet Belediye Kanunu*'dur. 5 Ekim 1877 tarihinde yürürlüğe giren kanun gereğince *Şehremaneti* yirmi belediye dairesinden müteşekkil bir yapıda organize edilmiştir. Padişah tarafından atanan bir Şehremini ve altı muavinden oluşan *Şehremaneti Meclisi* karar organı olarak görev yapacaktır. Yirmi belediye dairesinden gelen katılımcılarla oluşturulacak olan *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* ise denetim ve koordinasyon görevlerini eskisi gibi sürdürecektir.⁸⁰

Dersaadet Belediye Kanunu, 1826 yılında Yeniçeri Ocağının lağvedilmesi sonrası şehircilik hizmetlerinin organize edilmesine yönelik hazırlanmış en tafsilatlı kanun maddesidir. Bu kanun hazırlanırken, hem şehre ait pratik ihtiyaçlar gözetilmiş hem de yıllar içerisinde biriken İstanbul'un şehircilik sorunlarının çözümü hedeflenmiştir.

Dersaadet Belediye Kanunu'na göre bayındırlık hizmetleri olan bina inşaatlarının *Ebniye Nizamnamesi*'ne göre denetlenmesi, yolların genişletilmesi ve düzeltilmesi, kaldırım ve lağım şebekelerinin inşası ve tamirinin gerçekleştirilmesi, suyollarının *Evkaf Nezareti* kontrolünde inşaatının yapılması, harap binaların çevreye olan zararlarının önlenmesi, devlete ait binaların inşa ve tamir keşiflerinin yapılması, iskelelerin düzenlenmesi ve meydanların açılması görevleri *Şehremaneti*'ne verilmiştir.⁸¹

Belediye'nin koruyucu ve düzenleyici görevleri kadılık dönemindekinin hemen hemen aynıdır: İaşenin sağlanması için tedbirleri almak, gıda maddelerinin sıhhi şartlarda satışını sağlamak, esnafı ve nakil vasıtalarını denetlemektir.

Yeni *Belediye Kanunu* bir nevi tahrir olarak görülecek emlak kayıtlarının yapılması, nüfus, doğum ve ölüm kayıtlarının tutulması gibi görevleri de belediyelere

⁸⁰ a.g.e., s. 45.

⁸¹ Tarkan Oktay, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e İstanbul Şehremaneti (Teşkilat ve Mali Yapı Analizi)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s. 42-46.

vermiştir. Böylece sınırları içerisindeki nüfus yoğunluğu ve vergi alınabilecek gayrimenkulün tespiti de belediyelerin kontrolüne girmektedir.

Dilenciliğin önlenmesi, ihtiyacı olanların ihtiyaçlarının giderilmesi, sanayi mektepleri açılması gibi vakıfların sürdürdüğü hizmetler de belediye çatısı altına alınmıştır.

Kanun, bütünüyle incelendiğinde; eski düzenin şehre ait tüm fonksiyonlarının belediye çatısı altında batılı tarzda yeniden organize edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Ancak, eski düzeni, yeni bir formda ve yetersiz personel ve alt yapı ile sürdürmenin imkânsızlığı bu kurum ve nizamnamelerin ölü doğumlarına neden olmaktadır.

1878'de *Osmanlı-Rus Harbi* çıkması neden gösterilerek, 1877 *Dersaadet Belediye Kanunu*'nda öngörülen yirmi belediye dairesi oluşturulamamıştır. Hatta bu dönemde Dersaadet, *Kırım Harbi*'nden sonra ortaya çıkan tablodan daha sıkıntılı günler yaşamaktadır. Muhacirlerin, Balkanlar'dan gelirken sığındıkları yer Dersaadet olmuştur. Bu sorunlardan ötürü, öngörülen belediye seçimleri yapılamamış ve Dersaadet on belediye dairesine ayrılarak yeni bir yönetim modeli uygulanmıştır. II. Meşrutiyet'e kadar uygulanan bu on dairesi model, kurgulardan ziyade pratik şartları gözetmektedir. *Dersaadet Belediye Kanunu*'nun öngördüğü belediye modeli yerine sınırlı bütçe ve kadro ile var olan durumun kurtarılması tasarlanmıştır. Bu dönem sonrası İstanbul'un şehircilik sorunları çözülme de; artık, on dairesi de olsa bir Şehremaneti tüzel kişiliğinin oluşumu gerçekleşmiştir.

II. Meşrutiyet'in ilanı akabinde Meclis-i Mebusan'ın tekrar açılmasıyla birlikte; yeni mebus seçimleri belediye dairelerinin kurulmasını gerektirdi. Nitekim mevcut *İntihab-ı Mebusan Kanunu*'na göre, 1877'de öngörülen yirmi belediye dairesinin kurulması için 1908 yılında yeniden çalışmalara başlanmıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde Ağustos 1908 tarihinde, otuz bir yıl önce öngörülen, yirmi belediye dairesi kurulmuştur.⁸²

Meşruti idare sonrası oluşturulan belediyeler; seçimle iş başına geldiklerinden ve önlerinde *Altıncı Daire* uygulaması olduğundan özerk hareket etme yolunu seçmişlerdir. Ancak kısıtlı bütçe ve personel nedeniyle; daire belediyeleri arasında çatışmalara neden olan bu süreç, istifalar ve yeni seçimlerle geçmiştir. Yukarıda verilen idarî kronoloji özetinde de görülebileceği gibi; şehrin ihtiyaçlarının nasıl çözüleceğinden daha ziyade

⁸² Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 46.

masa başında oluşturulan ve kağıt üzerinde kalan nizamnamelerin nasıl uygulanacağı üzerinde durulmuş ve Dersaadet geride bıraktığı son yüzyılda olduğu gibi, meşrutiyet devrinde de artan nüfusa rağmen şehircilik sorunlarıyla birlikte yaşamaya devam etmiştir.

30 Aralık 1912 tarihinde Cemil Paşa (Topuzlu)'nın Şehreminliği döneminde belediye daireleri arasında ortaya çıkan problemler ve bu tür bir organizasyonun Dersaadet'in sorunlarını çözmemesi üzerine yeni bir kanun yürürlüğe girmiştir.⁸³ Dersaadet Teşkilatı Belediye Kanunu adını alan bu kanuna göre, *Şehremaneti* tek bir belediye olacak, bu kurumun dokuz şubesi bulunacaktır. Bu düzenleme, hem fazla personel giderlerini önlemeyi hem de daha etkin bir hizmet üretmeyi hedeflemektedir. Nitekim bu yeni organizasyon yapısı, Cumhuriyet'in kuruluşuna -1923 yılına- kadar bu şekilde devam edecektir.

1.2. TANZİMAT SONRASI ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1839-1923)

Tanzimat Fermanı öncesi Osmanlı şehirlerinde uygulanan kanun ve nizamlar Osmanlı sisteminin işleyişi içinde fetva kurumu, kadılık ve yeniçerilik teşkilatı nizamı ile doldurmaktadır. 19. yüzyıl sonrası ortaya çıkan yeni süreçte yeniçeri teşkilatının kaldırılması, vakıfların merkezileştirilmesi ve kadılık kurumunda ortaya çıkan yeni düzenlemeler; şehircilik konusunda da yeni kanunlaştırma çalışmalarını ortaya çıkartmıştır. Tanzimat Fermanı'nın en belirgin etkisi şehirler üzerinde görülmektedir. Şehir, artık geleneksel kalıplarından çıkmaya başlamış ve insan yoğunluğu ve ticaretin yeni gereklerine göre yeni bir form kazanmıştır. İmparatorluk yöneticileri de, şehir formunu Avrupaî bir nizama sokmak istemektedirler. 19. yüzyıl yenileşme çabalarının gündem maddelerinin birisi de şehirlerin yenilenmesidir. Bu dönemde çıkartılan nizamnameler ele alındığında; her konuda olduğu gibi şehircilik meselelerinde de kurtuluş yolunun Avrupaî tarzda şehirler vücuda getirmekten geçtiği sonucuna ulaşıldığı görülmektedir. Avrupaî şehir algısı ise çok katlı kâgir binalar, ızgara tipi geniş yollar ve hijyen konularına odaklanmaktadır. Bu nedenle bu dönemin Osmanlı şehirlerinde imar reformun nesneleri "turuk" (yollar) ve "ebniye" (binalar) olmuştur. Modern Osmanlı şehirciği ızgara planlı geniş yollar ve kâgir binalar üzerinden kendisini gösterme eğilimi içerisindedir.

⁸³ Osman Nuri Ergin, *a.g.e.*, s. 46.

1.2.1. Tanzimat Sonrası Asrî İmar Kanunları: Ebniye ve Turuk Nizamnameleri

İmar kelimesi; bir bölgenin fizikî, ekonomik ve sosyal gelişmesini ifade etmektedir. İmar kavramı, yalnızca bir mekân üzerindeki yapılaşma faaliyetlerini ifade etmez.⁸⁴ Bir bölgenin imar edilmesi, bölgenin şenlendirilmesidir. Bir bölgenin mamur hâle gelmesi; mekânın düzenlenmesi sonrası, insanlarla iskan edilmesi anlamını da taşımaktadır.

Tekeli ve İlkin, imar kavramının 19. yüzyılda geçirdiği evrimi analiz ederken; “Gülhane Hatt-ı Hümayunu’nda temel amaç olarak ortaya konulan “mülk ve milleti ihya etmek” olduğunun belirtilmesi, imar kavramının artık sadece mülke ait bir kavram olmaktan çıkarak ülkede yaşayanların refahını içeren bir kavram hâline geleceğinin ilk işaretiydi”⁸⁵ yorumunu yaparlar. Mekânın imar edilmesi, mekânların insanla buluşturulması anlamından çıkarak, bu bölgede yaşayan insanların refahının arttırılması anlamını kazanmaya başlamıştır. Çünkü artık ilk dönemlerde olduğu gibi fethedilen yeni bölgelerin imar edilmesi değil, eski şehirlerin mamur hâle getirilmesi ana gündem maddesidir. Bu algının Tanzimat’tan önce başladığını söylemek yanlış olmaz.

1838 yılında *Hariciye Nezareti*’ne bağlı olarak bir *Ziraat ve Sanayi Meclisi* kurulmuş, daha sonra adı *Meclis-i Umur-i Nafia* olarak değiştirilmiştir. Tekeli ve İlkin; meclisin adının “amr” kökünden gelen imar kelimesinin değil; menfaat fayda, kâr ve çıkar anlamındaki “nef” kökünden gelen nafia kelimesinin kullanılmasını dönemin kalkınmaya bakışındaki değişim olarak yorumlar. Ayrıca bu meclisin *Maliye Nezareti*’ne değil *Hariciye Nezareti*’ne bağlanması, gelişmenin hangi zeminden kaynaklandığını gösterdiği ve bu işlerin artık devlet gelirini artırmak olarak görülmediği yorumunu yaparlar.⁸⁶ Şehirlerin imarı artık, fayda ve kâr amacı güden bir kalkınma yaklaşımıyla, uluslararası arenada gerçekleştirilecek bir mesele olarak ele alınmaktadır. İmar, mamur etmenin ötesinde bir kavram olarak dönemin şehirciliğine damgasını vurmuştur. Vakıf sisteminde, başkası için kendi malından vazgeçerek şehircilik hizmetine ayrılan kaynaklar ve dayanışma olguları yerini, siyasî otorite tarafından organize edilen ve fayda ve kâr merkezli bir anlayışa bırakmaktadır. Ancak bu modern

⁸⁴ İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Mustafa Celaledin Bey’in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Cumhuriyet’in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 2-3.

⁸⁵ a.g.m., s. 5.

⁸⁶ a.g.m., s. 5..

anlayışın batıdaki gibi kurumsallaşmış vergi merkezli bütçesi bulunmamaktadır. Eski sistem yeni hedefler doğrultusunda yeniden organize edilmektedir. Kurum ve hedefler yenidir, ancak işleyiş ve uygulamada eski usul hayatîyetini sürdürmektedir.

19. yüzyıl öncesi, Osmanlı sisteminde; tüm yönetsel alanlarda olduğu gibi, şehircilik hizmetlerine özel, İmparatorluğun genelinde uygulanabilecek modern anlamda bütüncül bir nizamname örneğine rastlanmamaktadır. Bölgesel yapı malzemeleri ve bölge şartlarının doğurduğu inşa kültürü içerisinde; imar alanında devlet, belirleyici değil kontrol edici bir fonksiyon icra etmektedir. Osmanlı kadılarının imar alanında verdiği fetvalardan genel bir imar algısı çıkartmak pek mümkün değildir. Çünkü imar hakkındaki kararların genelinde kadılar; anlaşmazlıkların çözümünü esas almışlardır. Şehirlerin imarında devlet, yalnızca düzenleyici bir rol üstlenmiştir. Bu kararlarda, İslam hukukunun ve bölgesel şartların güzel bir biçimde mezc edildiği örneklerle sıkça rastlanmaktadır. Ancak 19. yüzyılda şehirlerin duyduğu ihtiyaç ve şehirlerden beklenen fonksiyonlar başkalaşmış ve bu talepler şehir üzerinde yeni bir yönetsel formu zorunlu kılmış; devlet imar alanında kontrol edicilikten belirleyiciliğe geçen bir rol almaya başlamıştır. Artık imar kavramı, bölge veya mahalle anlayışını bozmama ya da şikayet yoksa her çeşit bina yapabilme serbestisinden; kamusal taleplerin siyasi otorite tarafından kararlaştırıldığı ve inşa edilecek bina standartlarının belirlendiği bir içerik kazanmıştır. Bu durum, gündelik ihtiyaçlar için organik bir biçimde mekânın düzenlendiği bir şehri değil; kurguların, planlamanın ve nizamnamelerin hakim olduğu bir şehir hayatını hedeflemektedir.

Osmanlı'da şehir planlama ve inşaat kurullarını belirleyen ilk nizamname 1848 yılında hazırlanmıştır. Bu nizamnamenin uygulamaya konulması sonrası karşılaşılan vakalar sonucu nizamnameler test edilmiş ve daha sağlıklı bir yasal zemin oluşturmak amacıyla bu çalışma altı farklı revizyona tabi tutulmuştur.⁸⁷ *Adalet Divan-ı Alisi* tarafından çıkartılan 1848 tarihli *Ebniye Nizamnamesi*, *Altıncı Daire-i Belediye* tarafından hazırlanan 1858 tarihli, *Sokaklara Dair Nizamname*, *Şura'yı Ahkam-ı Adliye* tarafından hazırlanan 1864 tarihli *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*, *Şura-yı Devlet* tarafından hazırlanan 1875 tarihli, *İstanbul ve Biladi Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname*, 1882 tarihli, *Ebniye Kanunu* ve 1891 tarihli

⁸⁷ Tanzimat sonrası imar nizamlarının ortaya çıkış süreci ve nizamnamelerin ayrıntılı olarak irdelendiği şu eserlere bakılabilir: Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara, 1982; Gül Güleriyüz Selman, *Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century*, Yüksek Lisans Tezi, METU Faculty of Architecture, 1982.

Ebniye Kanunu. Bu nizamnameler Osmanlı şehirciliğinde yaşanan 19. yüzyıl yenileşme yönelimlerinin yol gösterici metinleridir. Büyük bir kısmı Avrupa'dan çeviri olan bu metinler dönem açısından ideal bir şehircilik projeksiyonu olarak algılanmış, ancak şehir alt yapılarının bu yeni düzene uyumsuzluğu, maddi imkânsızlıklar ve yeterli yetişmiş teknik eleman yoksunluğu bu nizamnamelerin uygulanmasını engellemiştir.

1848 yılında hazırlanan *Ebniye Nizamnamesi*⁸⁸ otuz maddeden oluşmakta olup; “yapılacak ebniyenin huda-nekerde sirayeti harikten hasbel zahir vikayesi ve sokakların vüsat ve tenasübü keyfiyetleri dahi...” şeklinde başlayan bu nizamnamedeki imar algısı sokak ve bina merkezli bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Bu nizamname incelendiğinde, nizamnamenin yangın tehlikesine karşı şehrin korunmasına odaklandığı görülmektedir. Nizamnamenin getirdiği diğer bir yenilik de bina yüksekliklerinde ortaya çıkmıştır. Ahşap binalara standart bir yükseklik izni verilirken, kâgir binalara yükseklik sınırı konulmamıştır. Geleneksel Osmanlı sisteminde inşa edilecek bina yükseklikleri dinî tabiiyete göre değişebilirken, Tanzimat sonrası çıkan bu nizamname ile yükseklikler yapının malzemesine göre değiştirilmiştir. Artık tabiyet merkezli imar algısından, daha eşitlikçi ve malzeme merkezli bir imar algısına geçiş yaşanmıştır. Tebaadan vatandaşa geçişte, eşitlik ilkesi imar uygulamalarında ortaya çıkmaya başlamıştır. Ayrıca yeni imara açılacak alanlarda Padişah'ın onayının aranması gerekmektedir. Böylece şehirdeki büyüme eğilimi, merkezi otorite tarafından denetim altına alınmak istenmektedir. Şehir kendiliğinden organik bir biçimde gelişmeyecek, artık kurgusal modern kontrol biçimleri şehre uygulanacaktır. Osmanlı yönetici elitlerinin Avrupaî nizam hedefleri, şehir ve mimari alana da bu nizamname ile İstanbul'da görünür kılınmaya çalışılmaktadır.

Bina kelimesinin çoğulu olan “ebniye” kelimesi, nizamnamenin başlığını oluşturmaktadır. Bu başlık aslında, Osmanlı'da, 19. yüzyıl imar hareketine bina merkezli bakıldığının en önemli göstergesi sayılabilir. Bu süreç sonrası çıkacak tüm kanunlarda bu başlık; ad ve içerik olarak muhafaza edilmiştir. İmar; şehri bütüncül ele alan bir kavram olarak karşımıza çıkmamakta, şehri oluşturan parçalara odaklanan bir mahiyet arz etmektedir. Bu parçacıl yaklaşım imarı şehri bütüncül ele almak yerine tekil parçalar halinde değerlendirmeyi nizamnameye bağlamıştır. Nizamname sonrası, Avrupai şehirde aranan özellikler proje bazlı uygulamalarla eklektik bir biçimde

⁸⁸ Osman Nuri Ergin, “Atik Ebniye Nizam ve Kanunları”, s. 1031–1037

İstanbul'un farklı semtlerinde boy göstermeye başlayacaktır. Fakat kanun ve tüzüklerin ne kadar hayata geçirildiği tartışmalı bir konudur.

1848 tarihli nizamnamenin birinci maddesinde; “Ebniye-i cedide yapıldıkça tesviye ve tevsî olunmak üzere büyük caddelerin vüsatleri nihayet on ve adi caddeler sekiz ve sair sokaklar altışar ziradan noksan olmayacaktır...” denilmektedir. Bu hedefin, günümüz İstanbul’u ve tarihi Osmanlı şehirleri göz önüne alındığında aradan 165 yıl geçmesine rağmen gerçekleştirilemediği görülmektedir. Bu noktada, şehircilik alanındaki nizamname ve tasarıların ne kadar uygulanabildiğini daha açık bir biçimde ortaya çıkarmaktadır. Nizamnamelerin ortaya koydukları projeksiyon ve hedefler, şehir hayatına uygulanamamıştır. Bu durum hayatı kuşatmayan kanunlaştırma faaliyetlerinin etki alanını değerlendirmek açısından iyi bir örnek oluşturmaktadır. Tanzimat dönemi kanunlaştırma faaliyetlerinin etki alanlarının ölçülmesinde bu nizamnamenin kritik edilmesi önem taşımaktadır.

1848 yılında ayrıca *Ebniye Beyannamesi* hazırlanmıştır. Bu beyanname maddeler halinde hazırlanmamış olup, ebniyenin malzemesi ve bu malzeme kullanımının standartlarının düzenlendiği bir kurallar bütünüdür. Bu beyannamede; kâğır bina teşvik edilirken, kullanılacak taş ve harç hakkında açıklamalarda bulunulmuş, ahşap bina yapılacaksa uyulması gereken kurallar ve ahşabın cinsi belirtilmiştir.

1849 yılında yayınlanan *Ebniye Nizamnamesi*⁸⁹ ise otuz üç maddeden oluşmakta olup; ilk nizamnamede olduğu gibi sokak genişlikleri ve bina yüksekliklerine odaklanılmış, ayrıca bazı bina malzemeleri daha tafsilatlı bir şekilde açıklanmıştır. Bu nizamnamenin dikkat çekici diğer bir yönü ise iskele meydanı ve cami avlusu gibi kamusal alanlara bina yapımının yasaklanmasıdır. Ayrıca İstanbul ve Bilad-ı Selase’de çarşı içi ve mahalle arasında bekar odası inşası yasaklanmaktadır. Bu tür yenilikler, şehirde meydana gelen nüfus artışının ve kontrolsüz nüfus gruplarının imar kısıtlamalarıyla önleme çalışmaları olarak değerlendirilebilir. 1849 *Ebniye Nizamnamesi*, “Ve bundan böyle dahi icap ettikçe bazı mevad-ı nizame zeyl ve ilave olunacaktır” şeklinde sonlandırılmaktadır. Bu sonlandırma biçimi kanun yapımcıların; karşılaştıkları sorunları çözme merkezli bir kanunlaştırma hareketi takip ettiklerini göstermesi açısından, şehre biçim vermeye çalışanların aslında edilgen bir tasarruf şekli yürüttüklerinin en önemli göstergesi olmaktadır. İmar gibi sosyal hayatla birlikte gelişen

⁸⁹ Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, C 2, s. 1044-1049.

bir mevzuda; çeviri kanunlar, masa başı tasarılar ve profesyonellerden oluşan yaptırım gücü olan bir mekanizma olmadan başarı sağlanması imkânı aranmaktadır.

1831 yılında kurulan *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*, 1850 yılında *Nafia Nezareti*'nin kurulması ile muavinliğe dönüştürülmüş ve bir *Ebniye Meclisi* oluşturulmuştur. Çıkarılan *Ebniye Nizamnameleri*'nin onuncu maddesinde bina yapacakların izin alması ve ruhsat harcı ödemesi zorunlu hâle getirilmiştir. Belediye dışında merkezi yönetim tarafından yapılan bina kontrollerinde hükümlere uymayanlara para cezası verilmesi ve binalarının yönetmeliklere uygun hâle getirmeleri zorunlu kılınmıştır. Bu uygulamalar, modern mühendislik ve mimarlık hizmet ve uygulamalarının Osmanlıya ilk giriş örnekleridir. Ancak bu nizamnamelerin ne kadar uygulandığı konusu, nizamname metinlerinden daha önemlidir. Tanzimat bürokratlarının ortaya koydukları hedeflerin günümüz İstanbul'unda bile uygulamaya tam anlamıyla geçirilememiş oluşu, bu hedeflerin geçerliliğini ortaya koymaktadır.

1859 yılında *Altıncı Daire-i Belediye* tarafından *Sokaklara Dair Nizamname*⁹⁰ adıyla yayınlanan metin aslında bu daireye ait *Zabıta-i Belediye Talimatnamesi*'dir. Nizamnamenin birinci maddesi, *Ebniye Nizamnamesi*'ne dayanarak; kuralların *Altıncı Daire*'de nasıl uygulanacağını usulünü ortaya koyan bir içeriği göstermektedir. Bu nizamname de, kaldırım masrafları gibi kalemlerin vergi olarak tahsil edileceği gibi maddâ konulara da yer verilmektedir. Artık imar uygulama kuralları belirgin hâle getirilmekte, kamusal imar hareketlerinin kaynakları vergi yoluyla toplanması hedeflenmektedir.

Sokaklara Dair Nizamname, yüz üç maddeden oluşmakta olup üst başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır; (1–11) (arası maddelerin üst başlığı yoktur), Sokakların sulanması beyanındadır (12), Gaz fenerlerine ait mevad (maddeler) beyanındadır (13–16), Lağım yolların dair mevad beyanındadır (17–20), Mürur ve ubura dair mevad beyanındadır (“Sokaklarda” Gelip-geçmeye dair maddelerin açıklanmasıdır) (21–103).

Sokaklara Dair Nizamname, ağırlıklı olarak sokakların yenilenmesi, temizliği, sulanması kanalizasyon sorunu ve aydınlatma gibi beledî hizmetlere odaklanmıştır. Bu metinde, imara ilişkin yeni kaldırımaların nasıl ve hangi kaynaklarla inşa edileceğine dair maddeler bulmak mümkündür. İmar algısı Osmanlı'nın Avrupaî ilk belediyesinde sokakları da ele almaya başlamıştır. Sokakların alt yapısının yeni forma göre

⁹⁰ Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, C 4, s.1785–1795.

düzenlemesi artık vakıflar aracılığıyla değil, emlak sahiplerinden toplanan vergilerle yapılmaktadır. Sokakların imar açısından düzenlenmesi yanında, sokaklardan gelip-geçenlerin düzenlenmesi kolluk güçlerinin sokakların nizamındaki görevlerini de tafsilatlı bir biçimde açıklamaktadır.

1863 yılında kabul edilen *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*⁹¹, İmparatorluğun genelinde şehirlerin inkişafına yol göstermek amacıyla kaleme alınmıştır. Ancak bu nizamnamede de, imar kavramı; şehri bütüncül ele alan hedeflerden ziyade, tekil meseleler üzerine odaklanmaktadır. Nizamname, yol genişletme ve bina yüksekliklerini belirlemeye odaklanmıştır.

1863 yılında yayınlanan nizamname maddeleri içerik açısından daha tutarlı ve daha küllî ifadeler barındırmaktadır. Maddeler arası konu başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır: Sokakların Tevsii (Sokakların Genişletilmesi) (1-4), Sokakların İstikameti (5-11), Muhterik Mahallat (12-14), Ebniyenin Sokak Yüzünde Olan Çıkma ve Çıkıntıları (15-19), İrtifa-ı Ebniye (Bina Yükseklikleri) (20-29), Mevad-ı Şetta (Çeşitli Maddeler) (30-35), Tamirat-ı Memnua (Men edilmiş Tamiratlar) (36), Ebniyenin Yüz Tarafının Nizama Tevfikini İcap Ettiren Ameliyat (37-39), Ebniyenin Yüz Tarafının Nizama Tevfikini Mecburiyet Vermeyen Ameliyat (40), Ruhsat Tezkeresi (41), Ebniyenin Sokak Yüzü Sathı İçün Tezkere (42), Mugayir-i Nizam Olarak Vukua Gelen Hareketler (43-46), Nasb Olunacak Muhamminlere Dair (değerlendirme yapacak uzmanlara dair) (47) ve Hatime (Sonuç) (48-49).

Bu nizamnamede en dikkat çekici husus, “*menafi-i umumiye*” yani kamu yararı (madde 9) kavramının ortaya çıkmasıdır. Dönemin Avrupa şehirlerinde olduğu gibi yollar genişletilirken bu yollardan faydalanan evlerden eşit oranda kesinti yapılması (madde 3) ve uygulamada kamu yararının ön plana alınması gözetilmiştir. Artık padişah, devlet-teba ilişkisinde; imar alanında, kamu kavramı modern bir formda yer almaktadır. Bu durum devletin şehircilik algısında, devlet-vatandaş ilişkisinin oluşumunda, muhatabını ele alış biçiminin farklılaştığının en açık delillerinden birisi olarak görülebilir.

Nizamnamenin diğer bir önemli özelliği ise İstanbul merkezli bir imar yasası olmayıp modernleşen imparatorluğun geneline uygulanacak bir hedef taşımasıdır (madde 48). Böylece İstanbul’da uygulanarak, uygulaması sınanmış olan yeni imar

⁹¹ Osman Nuri Ergin, “Turuk ve Ebniye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s.1673-1685.

kuralları tüm imparatorluk şehirleri için çözüm hâline getirilmiştir. 1863 *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*; İstanbul'da bile nizamname kurallarını uygulamak için bütçe, yeterli personel ve uygulama ruhu konusunda yaşanan sorunların tüm İmparatorluğu yaygınlaştırılması dışında, Osmanlı şehirlerine yeni bir ruh kazandırmamıştır.

1863 yılında yayınlanan *Her Nevi Ebniye'den Alınacak Harc ve Rusumat Nizamnamesi*⁹² de bina işlerindeki harçları ve prosedürü ortaya koymaktadır. Bina yapımı için yapılacak müracaatların imzalı ve mühürlü olması, binanın oturma alanı ve her katının alanı, cephe özellikleri, cumba ve şahnişin ölçüleri belirtilecektir. Bu nizamname, halkın yaptığı binalar için evrak ve imar arşiv sisteminin yavaş yavaş oluşturulmaya başlanıldığını göstermektedir. Devlet yapılan binaları kayıt altına almaya başlamakta, bunu vergilendirme dışında bir saikle yapmaktadır. Çünkü artık binaların dışı kadar içi ve statüğü de devlet kontrolüne girmektedir. Ancak bu hedefleri uygulayacak yeterli donanımına sahip mimar ve mühendis bulmak dönemin Osmanlı şehirlerinde pek de mümkün değildir.

1875 tarihinde yayınlanan *İstanbul ve Bilad-ı Selasede Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyesine Dair Nizamname* sekiz maddeden oluşmakta olup, şehri iki kısma ayırmakta ve yeni açılacak alanlarda yapılacak binaların kâğıt olmasını (madde 1) zorunlu kılmaktadır. Bina malzemeleri konusunda yapılan düzenleme, şehircilik hedefi açısından açıktır. Yangın tehlikesine karşı şehirlerin kurtuluşu, kâğıt binalardan geçmektedir. Ancak bu malzemenin İmparatorlukta yaygın üretiminin olmaması, dışa bağımlı ve pahalı bir yapı teknolojinin kabulü anlamına gelmektedir. Şehir mekânında özel mülkiyetin oluşumu kadar, İstanbul ve Osmanlı şehirciliğini etkileyecek bir karar alınmıştır. Her bölgede bölgesel malzemeden inşa edilen konut tekniği terk edilmekte, tüm ülkede aynı yapı malzemesi ve aynı mantık hakim kılınmaya başlanmaktadır. Bu kanun günümüzdeki şehirlerimizde hakim olan ruhsuzluk ve tek tip yapılaşmanın başlangıcı sayılabilir. Artık geleneksel zanaat kolları da nizamname hedefleri doğrultusunda tasfiye edilmektedir. Yerel öznellikleri koruyan bina tekniklerinin yerini mühendislik ve mimarlık kriterleri çerçevesinde ortaya çıkan ve devlet denetimindeki bina yapım teknikleri almaktadır.

1882 yılında yayınlanan yeni *Ebniye Kanunu*, bu tarihe kadar yaşanan tecrübeler ışığında hazırlanmıştır. Fasıllar halinde hazırlanan kanun, doksan sekiz maddeden oluşmakta olup; Sokakların Vüsatı (genişliği) (1-9), Sokakların İstikameti (10-19),

⁹² Osman Nuri Ergin, *a.g.m.*, s. 1685-1689.

Muhterik Mahaller (yangın yerleri) (20-25), Ebniyenin Sokak Yüzündeki Çıkıntıları (26-32), İrtifa-i Ebniye (33-37), Harikinin Men-i Vukuu Tedabiri (yangın önleme tedbirleri) (38-48), Tamirat-i Memnua (tamirâtı yasak olanlar) (49-51), Ruhsat Teskeresi (52-53), Ebniye İnşa ve Tamiri Rusumu (bina inşa ve tamir vergileri) (54-67), Rusum-i Keşfiye (68-78), Münhasıran İstanbul ve Bilad-i Selase Ebniyesi (79-90), Mücazat (cezalar) (91-98) şeklinde on iki fasıldan oluşmaktadır.⁹³ Bu fasılların başlıklarından görülebileceği gibi; imar kavramı bina yapımının kontrol edilmesi şeklinde algılanmaktadır. Bu kanunda da, şehir henüz bütüncül bir algı ile ele alınmamaktadır. Şehirde karşılaşılan sorunlara ilişkin çözüm önerileri bütüncül bir perspektiften ortaya konulmamış; dönemin şartları içerisinde, şehrin imar edilmesinde üretilen projelerin uygulanmasında karşılaşılan sorunları ortadan kaldırmak hedeflenmiştir. Geleceği tasarlamak veya kentin gelişimini kontrol etmek anlamında, kopya edilen Avrupa şehirlerindeki bir planlama kavramı bu kanunda yoktur. Yalnızca, kentin günlük ihtiyaçlarını çözen ve dönemin sorunlarına odaklanan kontrol merkezli bir yasama mantığı mevcuttur. Geneksel imar kodları çözülmüş, ama yerine hedeflenen Avrupaî imar kavramı yerleştirilememiştir. Nizamname metni çevirmek ve yayınlamak Osmanlı şehirlerinin imar sorunlarını çözmemekte, tasarılar denenerek yeni bir yol bulunmaya çalışılmaktadır.

Bu kanun, sokakları diğer nizamnamelere göre daha geniş inşa edilmesini hedeflemiş; sokakları beş sınıf hâlinde tasnif eden bir yaklaşım benimsenmiş; yoldan çekme mesafelerinin tüm yol boyunca eşit olmasının sağlanması ve bedelsiz istimlakın arsanın dörtte biri ile sınırlı tutulması öngörmüştür. Bu kurallar, tebadan vatandaşın dönüşümün imar hukukundaki yansımaları olarak da okunabilir. Artık imar haklarında sınırlandırmanın yanında kamusal imar alanları oluşturmak için vatandaşın katılımının yolları da açılmaya başlanmıştır.

1887 tarihinde *Ebniye-i Emiriye ve Vakfiyye İnşaat ve Tamirâtı Hakkında Nizamname*⁹⁴ yayınlanmıştır. Kamu binaları ve vakıf binalarının inşa ve tamir yönetmeliği olan bu nizamname, alanında önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Artık kamu binaları kavramı gündeme gelmiştir. Bu binalar için inşa kurallarını ve bütçe esaslarını belirleyen bir nizamname yayınlanmıştır. Böylece, kamu adına kamu için bina üretiminde devletin izleyeceği yol haritası ortaya çıkartılmıştır.

⁹³ Osman Nuri Ergin, “Ebniye Kanunu”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1715–1731.

⁹⁴ Osman Nuri Ergin, “Ebniye-i Emiriye ve Vakfiyye İnşaat ve Tamirâtı Hakkında Nizamname”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1741–1748.

Tüm İmparatorluk için kaleme alınan nizamname yirmi üç maddeden oluşmakta olup üst başlıkları şu şekilde sıralanmaktadır: Birinci bölüm Keşf-i Evvelin Sureti İcrası (Birinci keşfin uygulama biçimi) (1-3), ikinci bölüm Usul-i Münakaşa (4-12), üçüncü bölüm Sarf Olunacak Akçanın Derecat-ı Mezuniyeti (Hakediş süreçleri) (13-16) ve dördüncü bölüm Keşf-i Sani (Son keşif) (17-23). Bu maddeler inşaat müteahhitliğinin aşamalarını şu şekilde öngörmektedir: Bina inşa veya tamiratı öncesi keşif yapılması, keşif bedelinin ilan edilerek ihale açılması ve sonuçlandırılması, hak edişlerin hazırlanması ve sonuçlandırılması ve binanın istenen şekilde tamamlanması sonrası muhasebenin kapatılarak binanın devralınması. Bu işleyişi günümüz kamu ihale usulü ile karşılaştırıldığında; günümüz kamu binaları ihale uygulamalarının ilk örneğini görmektediriz. Bu nizamname ortaya çıkmakta olan devlet müteahhitliğinin esaslarını düzenlemektedir. Artık mimarbaşılık yerini müteahhitliğe bırakmaktadır. Devlete hizmet eden müteahhitlik ticarî bir sektör olarak ortaya çıkmaktadır. Günümüzdeki kamu inşaatlarının ihale işleyişi de bu model üzerinde yürümesi Osmanlı'dan Cumhuriyete devlet işleyişinin değişmediği alanlarından birisini daha ortaya çıkartmaktadır.

1891 tarihinde yenilenen *Ebniye Kanunu*⁹⁵ on iki fasıl ve seksen yedi maddeden oluşmaktadır: Sokakların Vüsatı (1-9), Sokakların İstikameti (10-18), Muhterik Mahaller (yangın yerleri) (20-24), Ebniyenin Sokak Yüzündeki Çıkıntıları (26-31), İrtifa-i Ebniye (bina yükseklikleri) (32-35), Harikinin Men-i Vukuu Tedabiri (yangın önleme tedbirleri) (36-46), Tamiratı Memnua (tamiratı yasak olanlar) (47-48), Ruhsat Teskeresi (49-51), Ebniye İnşa ve Tamiri Rusumu (bina inşa ve tamir vergileri) (52-64), Rusum-i Keşfiye (65-75), Münhasıran İstanbul ve Bilad-ı Selase Ebniyesi (76-80) ve Mücazat (cezalar) (81-87).

Aslında bu kanun 1882 kanununun tadilinden ibarettir. Şöyleki, madde 18'de Boğaziçi'nde yapılacak bina arsaları konusundaki açıklama çıkartılmış, madde 31 çıkartılmış, eski 33. madde yeni 32. madde olarak düzenlenmiş ve sokaklara göre bina yükseklikleri düşürülmüş, inşaatlarda kullanılacak malzeme cinsleri daha tafsilatlı olarak açıklanmıştır. 1891 tarihli *Ebniye Kanunu* ile, imparatorluğun geneline şamil kılınabilecek bir nizamname oluşturulmuş olmaktadır. İmar alanında imparatorluk genelinde karşılaşılan vakalarla örtüşen ve uygulamada da sorunları çözen bir kanunnameye doğru yol alınmıştır.

⁹⁵ Osman Nuri Ergin, "Ebniye Kanunu", s. 1700-1715.

1848’de yürürlüğe giren ilke *Ebniye Nizamnamesi* 43 yıl içerisinde uygulamaların getirdiği pratik birikimler son şeklini almıştır. İmar kavramı, binanın malzemesi, sokak genişlikleri, kamunun kontrolü ve vergilendirme esasları üzerine yoğunlaşmaktadır. 1955 yılında çıkan *İmar Kanunu*’na kadar uygulanan bu kanunun temel yaklaşımları günümüzde de yürürlükte olan *İmar Kanunu*’un temelini oluşturmuştur.

1.2.2. 1858 Arazi Kanunnamesi’nin İmara Yansımaları

Şehir toprakları üzerinde kurulan mülkiyet hakları ile bu toprakların üst yapısını belirleyecek olan imar hak ve kanunları şehirlerin fizikâ ve ekonomik durumlarını belirler. Bir şehrin mülkiyet sisteminin temel felsefesi ve uygulama biçimi, şehrin imar ve iskanını belirleyen en önemli faktörlerdendir. Osmanlı şehirlerinin “Avrupaî bir nizamda” yeniden inşa sürecinde tarım temelli bir mülkiyet sisteminin dönüşümü, *Arazi Kanunnamesi* sonrası özel mülkiyetin oluşumu ve özel mülke dönüşen toprağın vergilendirilme biçimi, çeşitli imkân ve sorunlara neden olmuştur. Özel mülkün, bu mülke göre vergilendirmenin ve vergi sistemine göre organize olan bir yerel yapılanmanın olduğu Avrupa şehirlerinde yerel yönetim geleneği, imar hak ve hukuku bu form çerçevesinde gelişmiştir. Yerel yönetim gelirlerinin vatandaşlardan mülkiyet sistemine göre toplandığı bu organizasyonlarda; yerel yönetimler özerk yönetim biçimi ve imar uygulamaları üretebilmişlerdir.

Roma Hukuku temelli Avrupa şehirlerinde özel mülk ve kamu mülkü ayrımı ile İslam hukuku temelli Osmanlı şehrindeki mülkiyet algısı farklı esaslara göre şekillenmiştir. Tanzimat sonrası şehre ilişkin düzenlemelerde, en önemli değişim mülkiyet hakkının içerik ve kullanım biçiminde yaşanmıştır. İslam hukukuna göre inşa edilen şehirlerle Roma hukukuna göre inşa edilen şehirleri karşılaştıran Yerasimos, “İslam kenti ile Batı kenti arasındaki olası karşıtlık, her şeyden önce, Roma Hukukuna göre yönetilen bir kent alanı ile İslam hukukuna göre yönetilen bir kent alanı arasındaki farklılıkların sonucudur” yorumunu yapar. Ona göre, farklılıklar şu hususlarda ortaya çıkmıştır; İslam kentinde kamu alanı yoktur, çıkmaz sokak gibi komşuların ortak mülkü olan tanımsız alanlar mevcuttur ve soyut çizgisel bir sınır kavramı yoktur. Yerasimos, Osmanlı’da halkın ortak kullanım alanları olan vakıf binalarını, meydan ve cami bahçelerini kamu alanı olarak görmez ve mekânların Roma Hukuku’na uygun bir biçimde kamu yararı amaçlı yükümlülüklerinin uygulanmadığını belirtir. Ayrıca arazi

sınırlarını belirleyen çizgisel bir sınır kavramı; yerine kaba tasvirlerle mutabakat üzerine sürdürülen sınır kavramını sorgular.⁹⁶ İslam kentinde sınırı bir birimden diğerine aşamalı geçen *fina* kavramı ifade eder. Fina, muvazaalı bir sınırdır. Bu sınır tanımında, iki komşu arasındaki sınır belirlenirken; kullanım durumu esas alınmaktadır. Kullanımda herkes kendine yakın olan kısmı kendi arsası olarak görür.

Osmanlı hukuk mantığında fetvalar kısıtlamaları değil hakları belirler; haklar karşı tarafın etkilenmesine göre derecelendirilmiştir, böylece temel ilke karşılıklı zarar vermeme ilkesi üzerine kurulmuştur. Yani mülkiyet hakları belirli olarak, kişilerin birbirlerine göre hukukları tanımlanmamış, bunun yerine muvazaa ilkesi gereği zarar vermeme üzerine kurulu bir mutabakatlar sistemi inşa edilmiştir.

İslam hukuku temelli hakların belirlendiği bir mülkiyet sisteminde, Roma hukuku temelli kısıtlılıkların belirlendiği imar nizamnamelerinin uygulanması hem toplum hem de kurumlar açısından mümkün olmamıştır. Osmanlı toplumu mülkiyet hakkının da yeni imar nizamnamelerini de eski alışkanlıklarına göre kullanmaya devam etmiştir. Eski düzen ile yeni şehircilik algısı iki başlı şehirlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Tanzimat Fermanı öncesi dönemde Osmanlı'da, tüm klasik tarım imparatorluklarında görüldüğü gibi, para ekonomisine geçiş öncesi görülen bir arazi yapısı mevcuttur. Osmanlı İmparatorluğu'nda araziler, mülkiyet biçimine göre üç ana gruba ayrılmaktadır: mirî arazi, mülk arazi ve vakıf arazi.⁹⁷

Osmanlı arazi rejimi, tımar sistemi üzerine kuruludur. Tımar, belirli bir yere ait vergi gelirlerinin tümünün veya bir kısmının, dirlik yoluyla bir görevliye devredildiği ve bu devir karşılığında bazı görevlerin ona yüklendiği malî, idarî ve askerî amaçları olan

⁹⁶ Stefan Yerasimos, "Tanizamat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, Çev. Ali Berkay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 10–11.

⁹⁷ Osmanlı İmparatorluğu'nda arazi rejimin tasnif ve işleyişi hakkındaki daha detaylı bilgiler için bakınız; Aynı Ali Efendi, *Kanunname-i Al'i Osman –Osmanlı Devleti Arazi Kanunları*, Transkripsiyon ve Transliterasyon Hediye Tuncer, Tarım Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1962.; Ömer Lütfi Barkan, *Türkiye'de Toprak Meselesi*, Gözlem Yayınları, İstanbul, 1980; Halil Cin, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Selçuk Üniversitesi Yayınları, Konya, 1992.

Miri arazi; mülkiyeti devlete ait olan arazilerdir. Bu araziler sultanın hüküm ve tasarrufu altında bulunup; tımar sistemi içerisinde, devlet görevleri karşılığında kullanım hakları verilen arazilerdir.

Mülk arazi; İslam hukukuna göre Osmanlı ordusu tarafından savaşmadan elde edilen arazilere el konulamaz. Bu tür kişiler Müslüman olurlarsa öşür karşılığı, Müslüman olmazlarsa haraç karşılığı topraklarında mülkiyet haklarını sürdürebilirler. Bu şekilde imparatorluğunun çeşitli eyaletlerin mülk araziler oluşmuştur. Ayrıca padişah, miri araziye mülk olarak hediye olarak verdiği örnekler mevcuttur.

Vakıf arazi; bir kişinin kendi hüküm ve tasarrufunda bulundurduğu arazinin toplumsal amaçlar için hayır ve hasenat faaliyetlerinde kullanılmak üzere mülkiyetinden vazgeçmesi sonucu oluşmaktadır. Arazinin vakfedilmesiyle bir nevi mülkiyetin kalıcılığı sağlanmış olmakta, sultan dahi bu araziler hakkında işlem yapamamaktadır.

bir sistemdir.⁹⁸ Tımar, yalnızca arazi vergilerini içermez, devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerde konu olabilecek her türlü vergi geliri tımar olarak verilebilir. Tımar, para ekonomisine geçiş öncesi tarım temelli ekonomik işleyişe sahip toplumlarda; devletin belirli görevler karşılığında vergi gelirlerinden vazgeçmesi sistemine verilen addır.

Tımar sisteminin temelini arazi tahrirleri oluşturmaktadır. Fethedilen bölgelerde tahrir işlemi yapılmaktadır. Bir nevi vergi kaynaklarını kayıt altına almak olan tahrir işleminde; öncelikle, bölgede hakim olan eski kanun ve nizamlar tespit edilmektedir. Tahrirde, bölgenin nüfusu, hane sayısı, üründen elde edilen hasılat, orman ve meralar gibi gelir getirici kalemler kayıt altına alınmaktadır.⁹⁹ Bir çeşit, vergi amaçlı arazi kadastrusu sayılabilecek bu işlemde; yalnızca gelir getirici araziler, topografyayı tasvir eden tanımlarla tasnif edilerek kayıt altına alınmış olmaktadır. Bu uygulamada asıl amaç, tahrir yapılan bölgeden elde edilecek verginin kontrol ve dağıtımının sağlanmasıdır.

Osmanlının geleneksel arazi sistemi Tanzimat fermanı sonrası dönüşmeye başlamıştır. Yöneticiler ve halkın kullanımında olan araziler yeni düzenlemelerle Osmanlı tebaasına dağıtılmıştır. Herkes kiracı olarak, kendi kullanımında olan arazisinin tapusunu almaya hak kazanmış, böylece mirî arazi teba arasında bölüşülmüştür. Kullanım hakkı üzerine kurulu arazi sistemi tarım ekonomisi temelli bir vergi esası ile yaşatılırken; sahiplik hakkı üzerine kurulu yeni bir sisteme geçilmiştir. Bu sistemle birlikte özellikle sanayi tipi kentleşme modelinde yeni gelir kaynakları üretilmiş olmaktadır.

1858 yılında yürürlüğe giren *Arazi Kanunnamesi* ile Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde uygulanacak bir arazi sistemi öngörülmüştür. 132 maddeden oluşan *Arazi Kanunnamesi*'nin; 1–7 maddeleri İmparatorluktaki arazi çeşitleri ve hukukî durumlarını, 8–90 arası maddeler mirî arazinin tasarruf, ferağ, intikal ve mahlulat şekillerini, 91–103 arası maddeler metruk ve mevat arazilere ilişkin ahkamı, 105–132. maddeler ise arazi konusundaki teferruatı içermektedir.¹⁰⁰

Arazi Kanunnamesi, İmparatorluk sınırları içerisindeki araziye beş kısma ayırmıştır:

⁹⁸ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 124.

⁹⁹ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s. 126.

¹⁰⁰ Ömer Lütfi Barkan, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999, s. 372–373.

Mülk arazi; kişilere ait olan arazilerdir. *Arazi Kanunnamesinin* getirdiği en önemli yenilik, artık mirî arazinin; mülke, yani özel mülkiyete dönüşümünün önünün açılmasıdır.¹⁰¹

Mirî arazi; devletin hüküm ve tasarrufundaki arazilerdir, kiralayan bir mültezimle değil devletin bir görevlisi ile muhatap olacaktır. Bu kiralama karşılığında devletten tapu senedi alınacak ve bu arazi miras olarak bırakılabilecektir. Bu durumda, özel mülkiyete geçişin ara bir formunu oluşturmaktadır. İlerleyen yıllarda devlete bir bedel ödenerek zilliyetlik araziler özel mülk haline getirilmiştir.

Metruk arazi; kamusal kullanıma ait olan topraklardır. Meydan yol ve mera gibi arazi çeşitleri bu kategoriye girmektedir.

Mevkuf (Vakıf) arazi; mülkiyeti kişilere ait arazilerin toplumsal fayda amaçlı mülkiyetlerinden vazgeçilmeleri ile oluşan arazidir. Bu araziler 1826 yılında Evkaf Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte merkezî bir idare altında kontrol edilir olmuşlardır.

Mevat (Ölü) arazi; bulunduğu bölgede kullanım içerisinde olmayan topraklardır. Bunlar genellikle dağlık, taşlık, bataklık gibi yerlerdir. Ancak bunların üretime kazandırılması imparatorluğun her döneminde teşvik edilmiştir; ve bu araziler tarıma açanların kullanımlarına verilerek mirî araziye dönüşümleri sağlanmıştır.

1858 Arazi Kanunnamesi, tarım temelli ekonomik işleyiş içerisinde oluşmuş eski toprak düzenini, para temelli ekonomik şartlarda yeniden tanımlamaktadır. Kanunnamede bulunan Mevat arazi tasnifi, arazilerin hâlâ üretim merkezli değerlendirildiğinin en somut göstergesidir. Çünkü araziler tarım üretimine göre tasnif edilmiştir. Tarım getirisi ve dolayısıyla katma değeri olmayan araziler ölü arazi sınıfına yerleştirilmiştir.

Bu kanunname hükümleri, imparatorluk genelinde özel mülkiyet hakkına oldukça yaklaşılacak hukukî bir sistem ortaya koymuştur. Kuru mülkiyeti devlete ait olan toprakların beytülmalin elinde bırakılarak, menfaat ve tasarrufu bilamüddet temlik eden tevfi akti icareden daha sağlam bir mülk edinme biçimini ortaya koymaktadır.¹⁰² Devredilebilen, miras bırakılabilen ve karşılığında borç alınabilen bir mirî arazi rejimi özel mülkiyetin öncüsü olmuştur. Mülkiyet sisteminde meydana gelen bu dönüşüm; tüm

¹⁰¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Halil Cin, *Miri Arazi ve Bu Arazinin Özel Mülkiyete Dönüşümü*, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Konya, 1987.

¹⁰² Ömer Lütfi Barkan, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, s. 336.

Osmanlı şehirlerinde ve özellikle İstanbul’da gerçekleşen imar hareketlerine önemli bir farklılık kazandırmıştır.

Osmanlı şehirlerinde kişilere ait mülkiyetin önünün açılması ve yeni ekonomik düzende şehircilik üzerinden yeni ticarî ilişkiler oluşturmaya başlamıştır. Tarım temelli ekonomik işleyiş yerini şehir merkezli uluslararası ticaretin organize edildiği ve bu ticaretin gereksinimi olan sanayileşmenin olduğu bir sistemi zorunlu kılmıştır. Yeni ekonomik düzenin şehircilik hukuk ve işleyişi de yeni kural ve kurumların oluşumunu sağlamıştır.

1.2.2.1. 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatname

Tanzimat Fermanı ilanı sonrası Osmanlı yeni vergi sistemi konusunda da arayışlar içerisindeydi. 1840 yılında *Muhassıl-ı Emval* adı verilen vergi memurları mal ve mülk sayımı üzerinden gelir hesabı yapmak için sancaklara gönderilmiştir. Ancak bu uygulamanın başarısızlıkla sonuçlanması üzerine iltizam sistemine geri dönmüştür.¹⁰³ 1844 yılında ise İmparatorluğun büyük bir kesiminde sayımlar yapılarak *Emlak ve Arazi ve Hayvanat ve Temettuat Defterleri* oluşturulmuştur.¹⁰⁴

Islahat Fermanı’nın ardından cizye vergisi kaldırılmış, yerine gayrimüslimleri askerlikten muaf tutan *Bedel-i Askeri* adında bir vergi konulmuş, 1857’de *Ağnam Rüşumu* maktu olmaktan çıkartılarak ürüne göre alınmaya başlanmıştır. 1858 yılında *Tahrir-i Emlak Nezareti* oluşturulmuş ve bu nezarete ait 1860 yılında *Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname* yürürlüğe girmiştir.¹⁰⁵ Artık vergilendirme sistemi daha modern formlarda gerçekleştirilmektedir.

Bir giriş ve yedi bölümden oluşan *Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname*¹⁰⁶; Memurların suret-i tayin ve adedi, Memurunin vezaifiyle tahrir-i nüfus emlakte ittihaz olunacak usule, İdare komisyonunun vezaifi ve vergi temettuatının tevzi ve idaresi ve sair müteferriatına, Her altı karyenin bir daire itibariyle teşkil olunacak devair ile vazifesine, vukuatın sureti cereyanına, Senedat ve evrat ve kayıt defterleriyle koçanların idaresine, Emlake vaz’ olunacak rakam levhalarının talik ve muhafazalarına üst başlıklarından oluşmaktadır.

¹⁰³ İlhan Tekeli, Selim İlkin, “28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname’nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine”, *Cumhuriyet’in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 35.

¹⁰⁴ Said Öztürk, *Tanzimat Döneminde Bir Anadolu Şehri Bilecik*, Kitabevi, İstanbul, 1996, s. 174–175.

¹⁰⁵ İlhan Tekeli, Selim İlkin, “28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname’nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine”, s. 35.

¹⁰⁶ *a.g.m.*, s. 51–61.

Talimatname, tahrir işlerine yeni tanımlar getirmekte ve tahririn şehir içinde nasıl yapılacağını düzenlemektedir. Vergi tespit memurlarının vasıfları, vergilerin nasıl tespit edileceği ve bu vergi sisteminin kayıt esasları belirlenmektedir. Talimatname ile ayrıca, cemaat üzerinden vergilendirme yerine bireyin gelir esasına göre vergilendirilmesine geçilmiştir. Yeni vergi sistemi imparatorlukta ortaya çıkan yeni düzenin en önemli göstergelerinden birisidir.

Talimatname öncesi çıkartılan imara ilişkin nizamnamelerle, organik bir biçimde büyüyen geleneksel kent mekânı, yeni işlevler çerçevesinde dönüştürülmek istenmektedir. Talimatname, yol sisteminin adlandırılması, binalara numara verilmesi gibi düzenlemeler getirmektedir. Bu uygulamalar, mekânın adlandırılması ve sınıflandırılmasında şehre ilişkin yeni bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Tekeli ve İlkin bu konuda; “bireyin özel alanı adrese kavuşmaktadır. Bir anlamda mahalleler aglomerasyonu olan kent, özel alanlar mozaïği hâline dönüşmektedir. Özel alanın farklılaşp ayrışmasının ilk adımının bir adrese kavuşması olduğu düşünülebilir” yorumunu yaparlar.

Şehir içinde yer alan gayrimenkullerin kaba tasvirlerle tanımı yerine; mahalle, sokak adı ve bina numarasıyla tarif edilmesi sistemi bir nevi modern kadastro uygulamasının başlangıcı olarak da görülebilir. Modern kadastronun, ilk somut uygulamasının *Altıncı Daire-i Belediye* sınırları içerisinde yapıldığını gösteren haritalar günümüzde mevcuttur.¹⁰⁷ Bu talimname, ülke genelinde bu kadar ayrıntılı ölçü yapmanın mümkün olmadığından eski tahrir biçiminin modern bir formda uygulanması olarak yorumlanabilir. Tahrir yapılırken; vergilendirilecek arazi dere, tepe ağaç gibi sabit noktalarla tasvir edilerek sınırlandırılmakta ve elde edilen ürüne göre alan hesabı yapılmaktadır. Bu sistemde yaklaşık vergilendirme amaçlı tarif ve bu tarife göre vergilendirme sistemi oluşturulmaktadır. Yeni şehircilikte genel tarifler yerine artık adres tarifleri yer almaktadır. Bu yeni modelde arsa ve binalar, yaşam alanları olarak tarif ve tasnif edilmektedir.

Yeni bir vergi sistemi için adres sisteminin kurulması, modern bürokratik kurumsallaşmanın da temelini oluşturmuştur. Artık sokaklar metrik bir sistematiğe tanımlanarak bir birleriyle ilintili şehir parçaları hâline getirilmektedir. Bu uygulama şehirleri, organik bir bütün halinde algılanabilen bir mühendislik mekânı haline

¹⁰⁷ Bu kadastronun sonucu hazırlanan haritalar için bakınız; *Cadastre de la Ville de Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, hzl. İrfan Dağdelen,

getirmiştir. Şehir artık kağıt üzerindeki projelerle yönetilmeye ve yönlendirilmeye çalışılacaktır: ölçülecek, projelendirilecek ve bu projeler uygulanacaktır.

1.2.2.3. Osmanlı’da İstimlak Kanunlarının Ortaya Çıkışı

Yeni mülkiyet anlayışı ortaya çıkarken, imar hareketlerinin en önemli sorunu olan eski şehir bölgelerinde yol ve kamusal bina yapımı için uygun arazi ve yeni imara açılacak bölgelerin kamusal alanlarının ayrılması amacıyla istimlak kanunları hazırlanmıştır.

Tanzimat öncesi istimlak işleri; devletle arazi kullanıcısı/malikin anlaşmaları üzerine, kullanıcı/malik ile devletin helalleşmesi sonrası kullanıcı/malikin kullanım/mülkiyet hakkından vazgeçmesi şeklinde uygulanırken, hatta mülk sahibi razı olmazsa devlet tarafından bazı imar hareketleri durdurulurken,¹⁰⁸ yeni kanunlarla birlikte hem devlet hem de vatandaş yükümlülük altına alınmıştır. Bu kanunla, kamusal alanlar için arazi terk biçiminin kuralları oluşturulmuş; devletle vatandaşın karşılıklı olarak yükümlülükleri ortaya konulmuştur. Yeni nizamname ile mülkiyetin sahibi olan vatandaşın mülkiyetinin kullanımını belirleyen hak ve kısıtlılıkları da ortaya çıkmaktadır. Bir mülkün kamusal amaçla kullanımının gerekçesi ve kamu adına elde etme biçimi de nizamnamelerle ortaya konulmaktadır.

İlk istimlak nizamnamesi 1856 yılında *Menafî-i Umumiyye İçin İştira Olunan Arazi ve Emlak Hakkında Nizamname* adıyla yayınlanmıştır.¹⁰⁹ Nizamnamede, kamu yararı için inşa edilecek demiryolu gibi projelerde arazi ve hanelerin istimlak usulleri belirlenmektedir. Sur için İstanbul’una tren getirilmesi çalışmaları sırasında çıkartılan bu nizamnamenin ayrı bir önemi vardır. Trenin İstanbul’a getirilmesi, kamu menfaati olarak ele alınmakta ve hukuktaki yerini bu şekilde almaktadır. Bu nizamnamenin, 1858 *Arazi Kanunnamesi* öncesi yayınlanmış olması geçiş döneminde, devletin karşılaştığı sorunların muhtevası hakkında da bazı ipuçları vermektedir. Modern şehircilik uygulamaları ile özel mülke geçişin sancıları birlikte yaşanmaktadır.

1867 yılında *Teba-ı Ecnebiyyenin Emlak İstimlakine Dair Nizamname*¹¹⁰ adlı kanun çalışması geçiş dönemindeki Osmanlı hukukun yaşadığı çelişkiye iyi bir örnek

¹⁰⁸ Rızaya dayalı istimlak sistemi hususunda farklı örnekler için bakınız; Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s. 378-383.

¹⁰⁹ Osman Nuri Ergin, “*Menafî-i Umumiyye İçin İştira Olunan Arazi ve Emlak Hakkında Nizamname*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1756–1757.

¹¹⁰ Osman Nuri Ergin, “*Teba-i Ecnebiyyenin Emlak İstimlakine Dair Nizamname*”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1772–1775.

oluşturmaktadır. Osmanlı tebaası olmayan ecnebilere gayrimenkul edinme haklarına 1868 yılından itibaren sahip olmuşlardır. Ayrıca, mülk sahibi olma hakkını elde eden Osmanlı tebaası dışındaki kişilerin gayrimenkullerinin istimlak için ayrı bir nizamname hazırlanmıştır. Bu nizamname, gayrimenkul sahibi herkesin aynı hak ve sorumluluklara sahip olduklarının altını çizmektedir. Gayrimenkul vergilerini herkes ödeyecek, gerektiğinde herkesten şehir nizamı için gerekli miktarda gayrimenkul istimlak edilecektir.

İkinci ve teferruatlı *İstimlak Kararnamesi*¹¹¹ 1879 yılında hazırlanmıştır. Dört fasıl ve otuz dört maddeden oluşan kararname şu üst başlıklara sahiptir: Ahkam-ı Umumiye (genel hükümler) (1-4), Kavaid-i İstimlakiye (istimlak kaideleri) (5-20), Hakem Encümeni (21-31) ve Te'diye-i Bedel (bedelin ödenmesi) (32-34).

Kararnamenin öngördüğü istimlak işlemi şu şekil ve içeriğe sahiptir: Kamu yararı gözetilecek (menafı-i umumiye, madde 1), bölgenin meclisinde görüşülecek ve vali-i vilayetin oluru alınacak (madde 2), ücreti tam olarak ödenecek (madde 3), arazinin resim ve haritaları hazırlanacak (madde 5), arazi bedeli yeminli üç bilirkişi tarafından tayin olunacak (madde 6), istimlak yapılacak yer bağlı bulunduğu belediye dairesinde sekiz gün süre ile ilan olunacak (madde 8), mülk sahibi sekiz gün içinde meclise itirazda bulunabilecek (madde 10), istimlak bedeline itiraz edilebilecektir (madde 14).

Bu kanun artık mülkiyetin özelleşmesi sürecinde devlet vatandaş ilişkilerinin düzenlenmesinde önemli bir farklılaşmanın oluştuğunu ortaya koymaktadır. Kamulaştırma kararının alınmasından, bunun ilanına, arazi bedelinin tespitinden ödenmesine ve bedele itiraza ilişkin hususlar modernleşme projesinin geldiği noktayı kanunlaştırma faaliyetlerinin biçimi açısından ortaya koymaktadır.

1914 yılında *İstanbul'da ve Vilayatta Devair-i Belediyeye Namına İstimlak Olunacak Mahallerin Suret-i İstimlaki Hakkında Kanun*¹¹² yürürlüğe girmiştir. Cemil (Topuzlu) Paşa'nın Şehremini olması sonrası başlattığı imar hareketlerine rastlayan bu kanun; imar hareketlerinde yaşanan sorunların 1879'da çıkartılan kararname ile çözülememesi üzerine ortaya çıkmıştır. On sekiz maddeden oluşan kanun; Dahiliye ve Adliye Nazırlarını memur kılarken, artık kamulaştırma gazetelerde ilan edilen, bedeli

¹¹¹ Osman Nuri Ergin, "İstimlak Kararnamesi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1758-1762.

¹¹² Osman Nuri Ergin, "İstanbul'da ve Vilayatta Devair-i Belediyeye Namına İstimlak Olunacak Mahallerin Suret-i İstimlaki Hakkında Kanun", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1758-1762.

Ziraat Bankası veya *Osmanlı Bankası* olarak tanımlı bankalara yatırılan bir sistematikte yapılmaktadır. Yeni kanunda, kamulaştırmanın tüm aşamaları kurumsal kanallarda yürütülmektedir. Ayrıca, kamulaştırma sonucu açılan yollar nedeniyle gayrimenkulleri değerlendirilenler fazla vergi vererek elde ettikleri kazancı belediye ile paylaşmaktadırlar (madde 12).

Bu kanunlar, Osmanlı arazi rejimin evirildiği yönü ortaya koymaktadır. Bireysel mülk, kamu yararı gözetilerek ve bedeli ödenerek kamu adına terk edilmektedir. Bu uygulamayı gerçekleştiren belediye, yeni imarın ortaya çıkardığı kazançtan kamu adına pay (şerefiye) almaktadır. Modern hukuk normlarının arazi üzerinden uygulanması, şehirleri etkilemeye başlamış ve eski Osmanlı şehirlerinin dönüşümünün temel parametreleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

1.2.3. Osmanlı Şhirciliğinde Sağlık Konusundaki Düzenlemeler: Hijyen

Geleneksel Osmanlı şehirlerinde vakıflar eliyle organize edilen bir sağlık sistemi vardır. Bu kurumlar, bulundukları bölgelerde hastalıklar konusunda, bölge halkına hizmette bulunacakları bir işleyişe sahiptir.¹¹³

Modern şehir hayatının düzenlenmesinin hedeflerinden birisi de sağlıklı ve hijyenik bir toplumsal hayatı öngörmesidir. Modern tıbbın, bulaşıcı hastalıklarla mücadele ve şehir alanlarından ortaya çıkacak sıhhi olmayan şartları ortadan kaldırma ve bununla mücadele gibi öngöruları vardır. Geleneksel Osmanlı sisteminde geniş bir uygulama usulü olmayan karantina uygulamaları, 1830'lerde Avrupa'da yaşanan salgınlar sonrası Osmanlı'nın da gündemine girmiş ve 1835 yılında bir *Karantina Müdüriyeti* kurulmuştur.¹¹⁴

Osmanlı sisteminde hastalık çıkan şehirde karantina diyebileceğimiz bazı kısıtlamalar uygulansa da bunun ülke giriş çıkışlarında gümrüklerde uygulanması II. Mahmud dönemine rastlar. 1838 yılında bir *Karantina Meclisi* oluşturulur.¹¹⁵ Karantina uygulamaları dış devletleri ilgilendirdiğinden bu meclise yabancı elçilikler de katılmaktadırlar. Artık şehirde, geleneksel ticaretin şartları değişmektedir. Yalnızca mal alımının kontrolü değil, hastalıkların bulaşmasının önlenmesi de bürokratik kurgu ile

¹¹³ Bedi N. Şehsuvaroğlu, *İstanbulda 500 Yıllık Sağlık Hayatımız* İstanbul Fetih Derneği, İstanbul, 1953. Ondokuzuncu yüzyılda İstanbul'da bulunan hastaneler ve tıp kültürü için bakınız; Esin Kahya, A. Demirhan Demir, *Medical Studies and Institutions in the Ottoman Empire*, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.; Kazım İ. Gürkan, *Vakıf Gureba Hastanesi Tarihçesi*, Özışık Matbaası, İstanbul, 1967.

¹¹⁴ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri*, s. 213.

¹¹⁵ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, s. 268-269.

engellenmeye çalışılmaktadır. Bu tarz uygulamalarla, Osmanlı İstanbul'u parça parça da olsa modern belediyeçilik uygulamalarıyla önce nizamname sonra uygulama düzeyinde karşılaşmaktadır.

Şehir mekânında, modern tıbbın kurum ve pratikleriyle birlikte hijyen algısının yerleşmesi istenmekte bunun da beledi kontrol vasıtasıyla gerçekleşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. *Memalik-i Mahrusa-i Şahanede Tababet-i Belediyeye İcrasına Dair Nizamname*'ye göre tabipler, diplomalarını *Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane*'den onaylatmadan çalışamayacaklardır.¹¹⁶ *Beledî İspençiyarlık Sanatının İcrasına Dair Nizamname*'de *ispenciyarlık* (eczacılık) sanatının uygulanması için çıkartılmıştır.¹¹⁷ Tabibler ve ilaç satışı artık diplomalı bir iş olup beledî kontrol altında gerçekleştirilecektir. Bu uygulamalardan on yıl sonra her mahalle için bir hekim öngörülmekte ve her belediye sınırında bir belediye eczanesi açılması bildirilmektedir. Yeni mahalle doktorları oluşturulurken, maddî durumu kötü mahalle sakinleri ücret ödemedi muayene olacaklar, maddî durumu iyi olanlar tasdik edilmiş ücretleri ödeyeceklerdir.¹¹⁸ Osmanlı belediyesi halk sağlığı ile ilgilenmektedir. Doktor görevlendirmekte; gerektiğinde eczane bile açmaktadır. Artık belediyeler sağlık alanında modern bir kurumsal organizasyonu oluşturmaya çalışmakta hem denetleyici hem de uygulayıcı görevler üstlenmektedirler.

1880 tarihinde *Emraz-ı Zühreviyye ve He'yet-i Teftişiyyesi* oluşturulmuştur. *Altıncı Daire* bölgesinde başlayan bu uygulama ile artık hayat kadınlarının sağlığı konusunda da belediyeyi yetkili ve kontrol edici olarak görevlidir. Daha sonra bu daireye özel *Altıncı Daire-i Belediyeye Dahilinde Bulunan Ba'zı Hususi Hanelerin Hıdmat-ı Sıhhiyyesine Dair Ta'limatname Haneler İdaresinin Suret-i Mazbuiyeti* yayınlanmıştır. Bu uygulama yalnızca, bu Frenk mahallesine özel olarak oluşturulmuştur. Daha sonra devlet frengî ile mücadele başlatmıştır.¹¹⁹ Bu uygulamalar, şehir yönetiminde ortaya çıkan sorunlara göre organize olan bir yönetsel anlayışın izlerini barındırmaktadır.

¹¹⁶ Daha geniş bilgi için 1861 tarihinde çıkartılan nizamnameye bakınız; Osman Nuri Ergin, "Memalik-i Mahrusa-i Şahanede Tababet-i Belediyeye İcrasına Dair Nizamname" *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3053–3055.

¹¹⁷ Nizamnamenin ayrıntıları için bakınız; Osman Nuri Ergin, "Beledi İspençiyarlık Sanatının İcrasına Dair Nizamname", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3056–3061.

¹¹⁸ Daha geniş açıklama için inceleyiniz; Osman Nuri Ergin, "İdare-i Umumiye-i Tıbbiye Nizamnamesi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3062–3064.

¹¹⁹ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, "Frengiye Karşı Beyanname-i Sıhhi", "Frengi İlletinin Men-i İntişarı Hakkında Talimatname-i Sıhhi", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3307–3314.

1894 kolera salgını sonrası belediyelere *tebhirhane* açma zorunluluğu getirilmiştir. Dersaadet, Galata ve Üsküdar cihetlerinde *tebhirhane* denilen merkezler açılarak salgınlarla mücadele edecek özel mekânlar oluşturulmuştur.¹²⁰

1885 tarihinde yayınlanan *Hıfz-ı Sıhha-i Umumiyye Komisyonu Talimatı*¹²¹ ile modern bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan halk sağlığı kavramı artık belediyelerin yetki ve kontrol alanı içerisine alınmış olmaktadır. Komisyon; tabibler, eczacılar ve gıda üretim ve satışını yapanları denetleyecektir. Daha sonra sıhhiye heyeti ve şehir genelindeki sıhhi nizam üzerine de birçok nizamname yayınlanmıştır.¹²²

Osmanlı dönemi şehir yönetimi algısının nasıl bir dönüşüme uğradığını, zührevî hastalıklar ve hususi haneler konusundaki nizamnameler üzerinde izlemek verimli sonuçlar ortaya koymaktadır.

Modernleşen ve sıhhiye uygulamalarını önemseyen şehircilik hizmetleri hayvanlar için de düzenlemeler içermektedir. Sıhhat-i umumiye için baytarlara ihtiyaç vardır. 1875 yılında baytarların beledî hizmetlerde yer alması için düzenlemeler yapılmıştır.¹²³ Baytarlar yalnızca hayvanları kontrol etmemekte aynı zamanda mezbahaların kontrolünde de çalışmaktadırlar. Böylece halk sağlığı için gerekli tedbirlerin alınması öngörülmektedir. Artık hem sokak hayvanlarının sağlıkları kontrol altına alınmaya çalışılırken hem de tüketim için mezbahalara getirilen hayvanların hijyenik ortamlarda kontrollü bir biçimde kesilmesi organize edilmeye çalışılmaktadır.

¹²⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “Tebhirhane”, “İlel-i Sariyyeye Karşı İttihaz Kılınacak Tedabire ve Tebhirhane Memurlarının Vezâfine Dair Talimat”, “Tebhirhane Bulunmayan Mahallerde İlel-i Sariyyeye Karşı İttihaz Kılınacak Tedabire Dair Ta’rifname”, “Tebhirhane ve Usul-i Tebhirat Hakkında Nizamname”, “Tebhirhane Me’murin ve Müstahdemini Ta’limatnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. 6, s. 3219–3296.

¹²¹ Bulaşıcı hastalıkları dezenfekte eden sağlık kurumları olan tebhirhaneler hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız; Nuran Yıldırım, “Osmanlı Devleti’nin Modern Tıp Kurumlarından Gedikpaşa, Tophane ve Üsküdar Tebhirhaneleri”, *Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu*, İstanbul, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, s. 199-215.; Osman Nuri Ergin, “Hıfz-ı Sıhhat-i Umumiyye Komisyonu Ta’limatı”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. 6, s. 3090–3092. Mesut Ayar, *Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul (1892-1895)*, Kitabevi, İstanbul, 2007.

¹²² Bu nizamnamelere örnek olarak şunlar incelenebilir: Osman Nuri Ergin, “Sıhhiye Hey’eti Teftişiyyesi Hakkında Nizamname”, “Heyet-i Teftişiyye Vezâfine Dair Talimatname”, “Sıhhiye Heyet-i Teftişiyyesi’nin Vazife ve Salahiyetleri Hakkında Talimat”, “Vilayat İdare-i Sıhhiyye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3093–3112.

¹²³ Bu konu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “Tababet-i Baytariyye-i Belediye”, “Memalik-i Şahane’de İstihdam Olunacak Mülkiye Baytarları Hakkında Nizamname”, “Mülkiye Baytarları Nizamnamesi”, “Tatbikat-ı Baytariyye Memurları Nizamnamesi”, “Zabita-i Sıhhiyye-i Hayvaniye Talimat-ı Muvakkatesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 6, s. 3314–3331.

1.3. OSMANLI İSTANBUL’UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI (1800-1923)

Osmanlı İstanbul’u, 19. yüzyılda buharlı gemi ve trenin sağladığı hızla, yüzyıllar içerisinde oluşan şehir yapısının değişimini yaşamıştır. Artık eski İstanbul, ne sakinleri için ne de dışarıdan gelenler için temel ihtiyaçları gideren bir şehir olmaktan çıkmıştır. İmparatorluğun birçok modernleşme hamlesinin askeriyele başlaması gibi, imar hareketlerinin yenilik uygulamaları da askeriyele başlamıştır. İmparatorluğun eski güç ve ihtişamına kavuşmasının çözümü askeriyele görüldüğü için; tüm enerji bu gücün dönemin şartları içerisinde modernleştirilmesine harcanmıştır. Eski düzenin kurum ve uygulamalarıyla tasfiyesi ve yeni düzenin kurulması süreci imar uygulamaları üzerinden incelendiğinde; İmparatorluğun imkân ve açmazları daha sarıh bir biçimde görülebilmektedir. Bu başlık altında İstanbul’da uygulanan imar proje ve uygulamaları konusunu tarihsel kronolojiyi izleyerek özetlemeye çalışacağız.

1.3.1. III. Selim Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

III. Selim döneminde İstanbul’da ilk modern kışla, okul, köşk ve saray binaları yapılmaya başlanmıştır. Bu binalar genellikle meskun alanların dışında devasa ölçekte kâğıt yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır: *Humbarahane Kışlası*, *Mühendishane-i Berri Hümayun*, *Mühendishane-i Berri Hümayun*, *Levent Çiftliği Kışlası*, *Beyoğlu Kışlası*, Tophane’de *Topçu ve Top Arabacıları Kışlası* ve *Selimiye Kışlası* inşa edilmiş, Küçükçekmece’ye Baruthane binaları yapılmış ve Kasımpaşa’daki ahşap tersane kâğıt olarak yenilenmiştir. III. Selim’le birlikte Boğaziçi’nde sahil saraylar ve yalılar devri ön plana çıkmıştır: *Beşiktaş Sarayı*, Defterdarburnu’nda *Hatice Sultan Sarayı*, *Çırağan Sahilhanesi* ve *Bebek Kasrı* gibi. Ayrıca Üsküdar Paşa Limanı’na tahıl ambarları, Beyazıt, Süleymaniye, Laleli, Nurusomaniye ve Yenıcamı avluların yangın havuzları bu padişah döneminde yaptırılmıştır.¹²⁴

III. Selim, yeni düzenin yeni askerleri için Selimiye Kışlası’nı Sarayburnu’nun tam karşısına modern taş bir bina olarak inşa ettirmiştir. Bu kışlanın yanına padişahın adıyla anılan geniş sokaklı ızgara planlı bir mahalle oluşturmuştur. Padişah, bu mahallenin ada köşelerine numunelik evler yaptırarak bürokratlarına hediye etmiş, böylece modern mahallenin hem geniş sokaklı, ızgara planlı bir yapıya hem modern binalara hem de elit zümreye sahip bir semt olmasını sağlamıştır. Bu semtin plan

¹²⁴ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 79-84.

çalışmalarına ilişkin gün yüzüne çıkmış herhangi bir belgeye rastlamıyoruz. Ancak bu dönemde Melling¹²⁵ adlı bir sanatçının İstanbul'da saraylar ve bazı binalar inşa ettiği, ayrıca gravürler yaptığı bilinmektedir. Bu bilgiye dayanarak Ergin, Selimiye planının da Melling tarafından yapıldığını öne sürmektedir.¹²⁶

1.3.2. II. Mahmud Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

II. Mahmut döneminde, modernleşme hamleleri daha sistematik bir biçimde uygulanmıştır. Bu uygulamanın sonuçları olarak, geleneksel şehircilik sistemin yapı taşlarından olan Yeniçeriler tasfiye edilmiş, yeni oluşturulan ordu için de yeni binalar yapılmıştır. Bu dönemin imar uygulamalarında da kışla tamiratları ve kışlaların kâgir yapılara çevrilmesi ön plana çıkmaktadır. Ayrıca yeni askerî yapılar olarak; *Heybeliada Bahriye Hendesehanesi*, Çengelköy'de *Kuleli Kışlası*, *Rami*, *Maçka* ve *Beyoğlu Kışlaları* inşa edilmiştir. *Tüfenkhane*, Eyüp'te *Feshane*, *Dikimhane*, *İplikhane* ve kereste ambarları yapılmıştır. *Kasımpaşa Hastanesi*, *Tıbbiye Binası* gibi modern hastaneler yaptırmış, *Çırağan Sarayı* gibi sahil sarayı inşa ettirmiştir. *Bab-ı Askeri*, *Bab-ı Âli* ve *Şeyhülislamlık* gibi modern kamu binaları yaptırmıştır. Yeniçeriliğin kaldırılması sonrası zafer olarak ilan edilen *Nusretiye Camii* yanında İstanbul ve çevresinde beş küçük cami yaptırmıştır. Bu imar faaliyetleri değerlendirildiğinde, II. Mahmut'un modernleşmesini askeriyeden başlatan İmparatorluk için askerî binalar, askerî okullar, hastaneler, kamu yönetim binaları, saraylar ve camiler yaptırdığı görülmektedir.¹²⁷ Yapı türleri incelendiğinde modern bürokrasinin temel binalarının inşa edildiğini ve devletin merkezi otoriteyi şehir ve imparatorlukta kuracak alt yapıyı bu binalar içerisinde organize etmeye başladığını görmekteyiz. Bu dönem, 19. yüzyıl İstanbul'u kaplayan modern bina tekniklerinin proje ve yapı üretim süreçlerini yeni kurumlar eliyle organizasyonunu sağlamıştır. Bu yapı inşa kültürü, imar alanında devletin yeni kurum ve işleyiş biçimi edinmesinde yol gösterici olmuştur.

¹²⁵ Antoine Ignace Melling veya Anton Ignaz Melling (1763-1831) Fransız seyyah, mimar ve ressam. İstanbul'daki çeşitli yapıların inşa ve restorasyonunu üstlenmiş ve ayrıca İstanbul'un çeşitli semtlerinden manzaralar içeren gravürler yapmıştır. Antoine Ignace Melling 1763 yılında Lorraine kentinde doğdu. Mimarlık ve Ressamlık eğitimi gördü. 19 yaşında Osmanlı Devletinin Rusya elçisi tarafından İstanbul'a getirildi. Padişah III. Selim'in kızkardeşi Hatice Sultan'ın Ortaköy'deki sarayını restore etti. Daha sonra padişahın kendisine mimarlık yaptı. Padişah ve saray erkanına yakınlığı sebebiyle 18 yıl boyunca Osmanlı Devleti'ndeki yaşam biçimini yakından gözlemek fırsatı buldu. Gözlemlerini detaylı bir şekilde yaptığı gravürlerde tasvir etti. Paris'e dönmesinden 1 sene sonra 1803 yılında gravürlerini *Pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore* adı altında yayınlamaya başladı. 1819 yılına kadar yayınlarına devam etti. 1831 yılında öldü.

¹²⁶ Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, Bühraneddin Matbaası, İstanbul, 1938, s. 27.

¹²⁷ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 83-86.

II. Mahmut döneminde Haliç'te Unkapanı ile Azapkapı arasında 10 metre genişliğinde 600 metre uzunluğunda bir köprü inşa edilmiştir.¹²⁸ Osmanlı İstanbul'una yapılan bu ilk köprü ile İstanbul-Beyoğlu bağlantısı karayoluyla kurulmuştur. Bu ulaşım imkânı, İstanbul'da mekâna ilişkin algıyı ulaşım alternatifi ile değiştiren ilk büyük proje olmuştur.

II. Mahmut, ordu modernleşme çabalarında, Almanya'dan getirttiği Von Moltke adlı generalden İstanbul için bir plan yapmasını istemiştir. Ancak İstanbul için hazırlanacak plan çalışmasına zemin oluşturacak ayrıntılı güncel bir harita yoktur.¹²⁹ Bu nedenle 1837 yılında İstanbul'un ayrıntılı harita yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışma sonrası İstanbul için planlama önerileri bu harita altlığı üzerinden getirilir. Ayverdi, Von Moltke'nin harita hazırlama ve plan çalışmasını 1842 yılında tamamlandığını iddia eder.¹³⁰ Hazırlanan bu planın örneği şu anda arşivlerde bulunmamaktadır. Ancak 1839 tarihinde yayınlanan bir ilmühaberde, Von Moltke'nin İstanbul için hazırladığı imar önerileri bulunmaktadır.¹³¹ Ergin, 1839 tarihli ilmühaberle Von Moltke planının tarihlerinin kesişmesini, bu önerilerin Von Moltke tarafından yapıldığı şeklinde yorumlamıştır.¹³² Bu ilmühaber İstanbul'da yeni yapılacak binaların kâğır olmasını, yeni kurulacak mahallelerde geometrik kurallara uygun ve geniş yollar

¹²⁸ Birinci Unkapanı Köprüsü, 1836 yılında (II. Mahmud dönemi) Kaptan-ı Derya Vekili Fevzi Ahmet Paşa tarafından inşa edilmiştir. Köprüden geçiş için çalışanların giderlerini karşılayacak bir ücret alınması düşünülmüşse de sultanın buna izin vermemesiyle köprü ücretsiz olarak ulaşım açılmıştır. Bu köprü ve bundan sonra inşa edilen köprüler hakkında daha geniş bilgi için bakınız; Burçak Evren, *Galata Köprüleri Tarihi*, Milliyet Gazetesi Yayınları, İstanbul, 1994.

¹²⁹ 1776'da F. Kauffer, İstanbul'un ölçmeye dayanan ilk haritasını yapmıştır. Tarihi Yarımada'yı, Haliç'i, Pera'yı, Üsküdar'ı ve Kadıköy'ü kapsayan bu haritanın ölçeği 1/10.000'dir. 1836-1837'de F. Von Moltke, İstanbul'un 1/25.000 ölçekli bir haritasını çıkartmıştır. Kauffer haritasına göre daha büyük bir alanı içermektedir. İstanbul yakasında Bakırköy'e kadar olan bölüm, Haliç'in uzantısında Alibeyköy, Boğaz'da Anadolu ve Rumeli Hisarına kadar uzanan bölüm harita kapsamına alınmıştır.

Osmanlı'nın 19. yüzyıl boyunca harita üretim süreci incelendiğinde, kurumsal ilginin azlığı göze çarpar. Büyük ölçekli harita üretimi de, yine devlet tarafından değil, şehrin gelişiminin öncüsü özel sektör tarafından gerçekleştirilmiştir. 1911 yılına kadar, büyük ölçekli haritalar yalnızca sigorta amaçlı, sigorta müşterisi potansiyelini taşıyan bölgelerden sağlanmıştır.

¹³⁰ Ekrem Hakkı Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1958, s. 4.

¹³¹ Ergin, *a.g.e.*, s. 30-31. Bahsi geçen ilmühaberde İstanbul'un tanzimine ilişkin kısımlar şu şekildedir; "... evveli emirde inşa ve tesviyesi tasmin olunan yolların istikamet ve arzları malum olmak için birbirinden farklı elvan ve işaret ve tersim ve irtifai arazi yani yokuşlar dahi izah ve terkim olunmak üzere Dersaadetin bir kıt'a haritası tanzim olunduktan sonra Bab-ı Hümayün'dan Divanyolu ile Aksaray'a ve oradan Silivri ve Mevlevihane Kapularına ve Sultan Beyazıt'tan Edirne Kapusu'na ve Çarşamba Pazarı'ndan geçilerek Eğri Kapu'ya ve Kadırga Limanı'ndan Yedikule'ye ve dahili surda Bahçekapusu'ndan bed'ile Eba Eyyub'ül Ensari Türbe Şerifeleri civarına münthehi olacak tarikler yirmişer zira olarak iki tarafına eşear garsile tezyin olunmak ve dörder zira vüsatli yaya kaldırımları yapılarak bargir ve arabaların mürür ve uburlarına on ikişer zira meydan bırakılmak ve maada bilcümle tarikler dahi on beş ve on ikişer ve nihayet onar zira olmak ve asla çıkmaz sokak bulunmamak ve harici surda Yalı Köşkü'nden başlayıp Unkapanı'na ve Tophane-i Amire'den Cersi Cedid'e varınca taş iskeleler ile kezalik yirmişer zira yollar yapılp dörder arşın kaldırımlarına eşcar gars ettirilmek ve işbu iskelelerin bazı mahallerinde ve dahili surda dahi icabına göre münasip yerlerde birer meydan bırakılmak ve bu meydanlar dahi uyabilecek mertebe cevami şerife ve sair ebniye-i cesime etraflarında tesis olunmak üzere bir kıt'a resim tanzim olunarak badehu resmi mezkure göre imar olunacak mahallerde yollara ilave olunmak için alınması lazım gelen arsalar Evkafa müteallik olduğundan icap eden bahaları Evkaf Hazine-i Celilesi tarafından eshabına ita olunub işbu alınacak arsaların..."

¹³² Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 29.

ayrılması gerektiği, yolların 20 (15.15 m), 15 (11.36 m), 12 (9.09 m) ve 10 (7.58 m) zira olarak tasnif olunması gerektiği, yolların iki tarafının ağaçlandırılması gerektiği, bu yollar üzerine yapılacak binaların 20 zira ve 3 kattan daha büyük olamayacağı, çıkmaz sokak yapımına izin verilmeyeceği ve yeni mahallelerde maddî durumu elverişli olmayanların ahşap yapı yapmalarının engellenmesi gerektiği, cami ve uygun anıtsal alanlarda meydanlar açılması gerektiği gibi imar ve inşaa kuralları ortaya konulmuştur. Bu ilmühaberde, İstanbul'a beş yeni ana arterin açılması öngörülmektedir: Bunların birincisi Topkapı Sarayı'nı Divanyolu ve Beyazıt'ı geçerek Aksaray'a bağlayacak olan Bizans dönemi Mese yolu; ikincisi Aksaray'ı Silivri Kapı ve Mevlana Kapı'ya bağlayacak olan yol; üçüncüsü Beyazıt Meydanı'nı Fatih Külliyesi'ni ikiye bölerek geçerek Edirnekapı ve Eğrikapı'ya bağlayacak olan yol; dördüncüsü Kadırga Limanı'ndan Yedi Kule'ye sahil yolu; beşincisi ise Eminönü Yeni Cami'den başlayarak Haliç sahilini izleyerek Eyüp'e uzanacak olan yoldur. Çelik, bu yol ağının eski Roma ana arterlerinin açığa çıkartılması olduğu görüşünü ileri sürer.¹³³

Bu plan; İstanbul'un hem Marmara sahili hem de Haliç sahilini düzenlemeyi ve açılacak olan yollarla İstanbul'da ulaşım akslarının yeni gelişmelere uygun bir biçimde düzenlenmeyi öngörmektedir. Yapılacak limanlar taş olacak ve çevrelerinde kaldırımlar bulunacaktır.

Bu plan, İstanbul'a Avrupaî bir görünüm kazandıracak yeni düzenlemelerin yanında yangın tehlikesine karşı kâgir yapıları ve geniş yolları önermektedir. Tekeli, Von Moltke'nin çalışmasının en önemli etkisinin bu dönemden sonra yayınlanacak imar nizamnamelerinin temel prensiplerinin ortaya çıkartılması olduğunu ifade eder.¹³⁴ Bu öneriler incelendiğinde İstanbul'da 1960'lı yıllara kadar bu öneriler çerçevesinde imar projeleri üretildiği ve uygulanmaya çalışıldığı görülecektir.

1.3.3. Abdülmecid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

Abdülmecid döneminin başında Tanzimat Fermanı ilan edilmiş ve İmparatorluğun modernleşme hamlesi filizlerini vermeye başlamıştır. Artık imar ve tapu nizamnameleri yürürlüğe girmekte; bu kanunlar yeni düzenin yeni kurumlarında uygulanmaya çalışılmaktadır.

¹³³ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 85.

¹³⁴ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, Ankara, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1980, s. 38.

Abdülmecid döneminde, 1840 yılında İstihkam Alayı Komutanı iken Londra’ya gönderilen Bekir Paşa, dönüşünde *Mühendishane-i Berri Hümayun* yönetimine atanmış ve bu dönemde İstanbul için bir plan çalışması yürütmüştür. Bu alışmada, İstanbul’un camilerini merkeze alan bir planlama ngrlmş, ana arterler camilere çıkacak şekilde tasarlanmıştır. Süleymaniye, şehzadebaşı, Beyazıt, Sultan Ahmet, Yeni Cami, Sultan Selim, Laleli ve Nuruosmaniye Camileri merkezde kalacak şekilde yolların kesişim noktasında bulunacak ve bu mabetlerin etrafında meydanlar oluşturulacaktır. Medrese, türbe ve sebil gibi anıtsal eserlerin etrafı açılacak, mahalle aralarına park ve bahçeler yapılacaktır. Yedikule, Kazlıçeşme’de büyük bir tren garı yapılacak, Avrupa treni buraya gelecektir. Yedikule’deki Yıldızlı Kapısı Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’a girdiği kapı kabul edilerek buraya *Tak-ı Zafer* şeklinde bir kapı konulacaktır. Avrupa treni burada duracak, yolcular buradan şehre atlı tramvaylarla yolculuk edeceklerdir.¹³⁵

1850 yılında İstanbul Boğazı’nda iki geminin sefere başlaması İstanbulluların mekân kullanım algılarını kökten değiştirmiştir. Örneğin Büyükdere ile Eminönü arası at sırtında  buçuk saat sürerken boğaz akıntısının da yardımıyla kayıkla bir buçuk saat sürmekte;¹³⁶ vapurla bu süre daha da azalıp gidiş geliş süreleri eşitlenmektedir. 1851 yılında İstanbul’da deniz ulaşımını sağlayan *şirket-i Hayriye* kurulmuştur.¹³⁷ Buharlı vapurlarla artık; Suriçi, Eyüp, Beyoğlu, şkdar, Boğaz Köyleri ve Adalar arasında bütünlük oluşturulmuştur. Ulaşım imkânlarının artması bu tarihten sonra İstanbul’un yeni formunun ana hatlarını belirlemiştir.

Kırım Savaşı’nda İstanbul tam bir istihkam merkezine dönüşmüştür. Avrupa şehirlerinden gelen gözlemciler ve askerlerle zaten sorunlu olan şehir yaşamı iyice karmaşıklaşmıştır. Bu dönemde *şehremaneti* ve *Altıncı Daire-i Belediye* kurulmuş, *Altıncı Daire* rnek bir belediyeçilik uygulaması olarak birçok yeniliğe imza attmıştır. Pera bölgesinde, yollar genişletilmiş, kaldırımlar döşenmiş, gayrimüslim mezarlıkları taşınmış, Karaköy Meydanı düzenlenmiş, sokaklar havagazı ile aydınlatılmıştır.

¹³⁵ Eşref Albati, “Bekir Paşa-Ethem Paşa İstanbul’un Planı”, *Canlı Tarihler*, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1945, C 2, s. 4-10’dan aktaran İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, C 4, s. 885.

¹³⁶ Cengiz Orhonlu, “İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda şehircilik ve Ulaşım zerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s.101.

¹³⁷ şirket-i Hayriye’nin kuruluş süreci ve nizamnamesi için bakınız: Osman Nuri Ergin, “şirket-i Hayriyye”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.2288-2295.; Osman Nuri Ergin “şirket-i Hayriyye Nizamnamesi”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.2295-2302.

1853 ile 1906 yılları arasında İstanbul ve Galata’da yüz dokuz adet büyük yangın ortaya çıkmıştır.¹³⁸ Bu yangınlar İstanbul’da düşünülen imar projelerinin uygulanması için birer fırsat olarak algılanmış ve geliştirilen nizamnamelerle bu bölgelerin haritaları çıkartılarak, bölgelere ızgara planlı modern şehircilik ilkeleri uygulanmıştır. 1854 yılında çıkan Aksaray yangını, İstanbul’da ilk defa modern şehircilik uygulaması için bir fırsat oluşturmuştur. Yedi yüz kırk evin yanması sonucu oluşan alanın planlanması görevi İtalyan Luici Storari adlı bir mühendise verilmiştir.¹³⁹ Storari, *Ebniye Nizamnamelerinin* öngördüğü yol genişliklerini gerçekleştirdiği bu projede, ada bazında kişisel mülkiyet haklarını azaltmadan çıkmaz sokakları düzenlemiş ve Aksaray’da küçük bir meydan oluşmasını sağlamıştır. Suriçi’nde bugün rastlanan düz ve paralel ızgara planlı yolların ilk uygulaması bu proje ile Aksaray’da uygulanmıştır.

1856 yılında kullanılmaya başlanan *Dolmabahçe Sarayı* ile İstanbul’un topografyasında yaşanan dönüşüme saltanatı eşlik etmiştir. Tamamen batılı usullere göre inşa ve tefriş edilen bu sarayla birlikte yaklaşık dört yüzyılda oluşmuş Topkapı merkezli şehir algısı, saray adet ve merasimleri Beşiktaş’ta yeni bir form kazanmıştır. Yeni mekânlara inşa edilen yeni binalar, yeni adab ve muaşeret de üretmekte; şehir ve insan ilişkileri yeni formlarda devam etmektedir.

1.3.4. Abdülaziz Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

Sultan Abdülaziz döneminde Tanzimat Fermanının öngördüğü usul ve kaideler tasarı aşamasından uygulama aşamasına geçmiştir. Artık *Ebniye Nizamnameleri* uygulanmaya, özel mülkiyet hakkı İstanbul’u bu güne kadar yaşamadığı bir büyümeyle karşı karşıya bırakmıştır. Padişah ve saray erkânı merkezli bir imar etme biçimi, Avrupa merkezli sermaye tarafından batılı usullerle gerçekleştirilen imar hareketine evrilmiştir. Artık geleneksel hayat tarzı ve şehri kullanım biçimi, form ve içerik olarak değişim ve dönüşüme uğramıştır. Kamu binaları yeni ortaya çıkan müteahhitlik zümresi tarafından yeni teknik ve usullere göre inşa edilmektedir. Avrupa ile ticarî ve kültürel ilişkileri olan zümre de kendi özel mekânlarını dönemin Avrupa binalarını özellikle Beyoğlu’na

¹³⁸ İstanbul yangınları hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri Ergin, “İstanbul Yangınları”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 3, s.1183-1239. ve Mustafa Cezar, “Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler”, *Türk Sanatı Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi*, C 1, s. 327-414.

¹³⁹ BBA. İrade, Dahiliye no. 23150’den aktaran Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 45.

kopyalayarak üretmektedirler. İnsan mekân ilişkilerinde yaşanan bu dönüşüm, şehirlerin adabı muaşeretine de yeni formlar kazandırmaktadır.

1855-1863 yılları arasında C. Stolpe, 1/10.000 ölçekli İstanbul haritasını hazırlayarak Abdülaziz'e ithaf etmiştir. Suriçi'ni ve Galata'nın küçük bir kısmını kapsayan bu harita, kentsel dokuyu vermek bakımından o zamana değin yapılmış haritaların en ayrıntılısıdır. Stolpe 1866 yılında hazırladığı ikinci haritasında, 1866'ya kadar şehrin topografyasında meydana gelen gelişmeleri kaydetmiştir. Sadrazam Fuad Paşa'ya ithaf edilen 1/5.000 ölçekli bu harita, tarihi yarımada dışında Eyüp'ü, Beyoğlu yakasını, Boğaz'da Ortaköy'e kadar olan kesimi, Anadolu Yakasında ise Beylerbeyi, Üsküdar ve Kadıköy'ü de kapsamaktadır.¹⁴⁰ Bu harita çalışmasıyla artık şehir, bütüncül olarak ölçekli bir kağıt düzleminde ele alınabilen bir mekân haline dönüşmüştür.

1864 yılında atlı tramvay konusunda taslak bir nizamname düzenlenerek, bazı tramvay güzergahları önerilmiştir. 1869 yılında ise deniz ulaşımında serilik sağlayan vapurun ardından tramvay İstanbul'un semtlerini birbirine bağlamaya başlamıştır. Bu çerçevede Unkapanı-Azapkapı-Karaköy-Beşiktaş-Ortaköy hattı, Eminönü-Bab-ı Ali-Divanyolu-Beyazıt-Aksaray hattı, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatları bağlanmıştır.¹⁴¹ Böylece kara ulaşımındaki büyük dönüşüm İstanbulluların mekân kullanım ve şehir algısını da değiştirerek, yeni bölgelerin gelişimine imkân tanımıştır.

1865 yılında HocaPaşa Yangını İstanbul'da köklü bir imar hamlesinin daha ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu yangın sonrası, Haliç'ten Marmara'ya, Ayasofya'dan Beyazıt'a kadar olan mahalleler yanmış, bu bölge tarla hâline gelmiştir.¹⁴² 1864'te çıkartılan *Ebiye Nizamnamesi*'nin uygulaması için bir fırsat doğmuştur. Yangın sonrası bu mahallelerin inşa sürecini yönetmek üzere *Islahat-ı Turuk Komisyonu* toplanmıştır. Geniş yetkilerle donatılan bu komisyon; Sirkeci, Bab-ı Ali, Cağaloğlu, Divanyolu, Gedikpaşa ve Kumkapı semtlerinde büyük bir imar hareketi başlatmıştır. Bu imar hareketinde sokak dokusu ve yapı malzemesini ele alan bir yaklaşım esas alınmıştır. Yangın mahallindeki arsalardan % 25 kesinti yapılarak kamusal hizmetler için ayrılmıştır. Cami, medrese ve türbe gibi anıtsal yapılara dokunulmadan bölge ızgara planlı bir şekilde tanzim edilmiştir. Ayasofya Meydanı, Beyazıt Meydanı, Unkapanı Caddesi, Ankara Caddesi, Mercan ve Fincancılar Yokuşu, Beyazıt-Aksaray tramvay caddesi ve Galata Azapkapı-Karaköy caddeleri açılmıştır.

¹⁴⁰ İlhan Tekeli, "Haritalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 1994, C 3, s. 558-59.

¹⁴¹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 74-77.

¹⁴² Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 38.

Kaldırımlar ve lağım şebekeleri döşenmiştir. Bu bölge yapılacak yeni yapıların kâğır olması zorunluluğu getirilmiştir. Bunun için kâğır yapı malzemelerinden alınan vergi ve inşaat vergisi kaldırılmış, nakliye masrafları ucuzlatılmıştır.¹⁴³ Bu dönem ve sonrasında Şehremaneti tarafından binalı mahallelerde becerilemeyen bu işleri *Islahat-ı Turuk Komisyonu* dört yıl gibi kısa bir süre içerisinde tamamlamıştır.

1864 yılında Galata surları semtin büyümesini engellediği için yıkılarak, yeni bir imar düzenlemesi yapılmıştır. Şehir surlarının yıkılması *Altıncı Daire* mühendisi Marie De Launay tarafından, yıkımdan önce haritalanarak ve surlardaki kitabeler toplanarak gerçekleştirilmiştir.¹⁴⁴ Viyana'daki surların yıkımından sonra gerçekleştirilen surların yıkılması işi, eski bir eserin planlı bir şekilde yıkılması örneği olarak imar tarihindeki yerini almıştır.

1865 yılında Beylerbeyi Sarayı inşa edilmiş, Padişah yaz aylarını Anadolu yakasında geçirmeye başlamıştır.

1870 Pera Yangını sonrası suriçinde yapılan düzenlemelerin benzeri için *Islahat-ı Turuk Komisyonu* bir proje geliştirmiştir. Ancak arsa sahiplerinden alınan kesintinin fazla olması ve malî açıdan büyük yük getirmesi bu projenin uygulanmasına engel olmuştur.¹⁴⁵ Böylece bölgede günümüz İstiklal Caddesi ve çevresini oluşturan ana düzenleme yapılarak bölge çıkmaz sokaklardan arındırılmış, nispeten ızgara planlı yapı -Beyoğlu'nda- oluşturulmuştur.

1873 yılında Haydarpaşa-İzmit tren hattı işletilmeye başlanmıştır. 1875 yılında ise İstanbul-Edirne tren hattı tamamlanmıştır. Trenin şehrin iki yakasına da gelişi bölgesel bir entegrasyonun da başlangıcı olmuştur.

Eugene Henri Gavand 1869 yılında bir imtiyaz olarak başladığı İstanbul'un ilk metrosunun inşaatını 1875 yılında bitirerek; Pera-Karaköy arasını birbirine bağlayan tünelli hizmete sokmuştur.¹⁴⁶ Böylece İstanbul'da yüz yirmi yıl sonra devamı gelecek olan, dünyanın ikinci metrosu Pera'da hizmet vermeye başlamıştır.

1.3.5. II. Abdülhamid Dönemi İmar Proje ve Uygulamaları

II. Abdülhamid döneminde, İstanbul'da büyük şehircilik projeleri tasarlanmış; ancak, ağırlıklı olarak kamusal bina yapımı merkezli bir imar hareketi yaşanmıştır. Bu

¹⁴³ Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 38.

¹⁴⁴ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", s. 43.

¹⁴⁵ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 53-55.

¹⁴⁶ Vahdettin Engin, *Tünel*, Simurg Yayınları, İstanbul, 2000.

dönemde modern kentin gerekleri olan okul, hastane, bakımevi gibi kamusal yapılar süslü bir mimariden ziyade fonksiyonellik gözetilerek inşa edilmiştir. Estetikten ziyade fonksiyonu önceleyen bu yaklaşım, bu dönemde bir tercih olarak değil devletin maddî imkânları sonucu ortaya çıkmıştır.¹⁴⁷

II. Abdülhamid dedeleri gibi *Dolmabahçe Sarayı*'nda değil, Yıldız tepelerine inşa ettirdiği *Yıldız Sarayı*'nda yaşamayı tercih etmiştir. *Yıldız Sarayı*'nın mimarî üslubu ve yapı tekniği incelendiğinde süslü ve etkileyici bir mimariden ziyade fonksiyonel yapı örgütleri karşımıza çıkmaktadır. Saray kompleksi, dönemin batılı akımları çerçevesinde eklektik bir yapı olarak inşa edilmiştir.

1900 yılında Arnodin isimli Fransız mühendis Sarayburnu-Üsküdar arası bir köprü projesi önermiş, böylece Avrupa-Asya tren yolları birbirine bağlanmayı hedeflemiştir. Bu köprünün taşıyıcı ayakları üzerinde minik kubbeler ve minareler yer alacaktır. Böylece dönemin mühendislik harikası yapısına şarklı bir görünümde kazandırılmış olmaktadır. Ayrıca Kandilli-Rumeli Hisarı arasında da bir köprü inşa edilmesi önerilmektedir.¹⁴⁸ Bu proje saraya sunulmuş; ancak kabul görmemiş olsa gerek ki, uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır.

II. Abdülhamit dönemin Paris Sefiri Salih Münir (Çorlu)'den, İstanbul'un çevre düzenlemesi ağırlıklı bir planını yaptırmasını ve bu planı uygulamasını istemiştir. Salih Münir Bey, Paris Belediyesi Başmühendisi Joseph Antoine Bouvard ile anlaşarak bir plan yapılmasını sağlamıştır. Bouvard iş yoğunluğu nedeniyle İstanbul'a gelemediğinden, İstanbul'un genel fotoğraflarını talep etmiş ve bu fotoğraflar üzerinden İstanbul için bir plan hazırlamıştır. Dönemin "Güzel Kent" akımının temsilcisi Bouvard, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkartılması ve temaşa alanlarının açılması gibi İstanbul'u batılı anlamda güzel kılacak bir şehir planı hazırlamıştır. Bu plana göre, Atmeydanı'nda İbrahim Paşa Sarayı, Sultanahmet Medresesi, caminin bahçesi ve bahçe duvarı yıkılacak, caminin avlusuna küçük bir Fransız bahçesi yapılacaktır. İbrahim Paşa Sarayı'nın yerine dört yüz seksen metre uzunluğunda bir polis müdüriyeti yapılacak, Ayasofya'nın önündeki mahalle yıkılacak buraya Fransız bahçesi oluşturulacaktır. Beyazıt Meydanında ise, Beyazıt Medresesi yıkılacak yerine Sanayi ve Ziraat Müzesi olacak avlulu kubbeli ikiz binalar inşa edilecektir. Beyazıt Türbesi, Kapalıçarşı'nın kuzeydoğu ve güneydoğu köşeleri yıkılarak yerini devasa bir belediye binasına terk

¹⁴⁷ Daha geniş bilgi için bakınız; Vahdettin Engin, *Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2008. ve François Georgion, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berkay, İstanbul, Homer Kitabevi, 2009.

¹⁴⁸ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, 86-89.

edecektir. Galata Köprüsü ise Bouvard'ın Paris'e inşa ettiği köprü gibi kemerler eklemiş, köprünün her iki ucunda şark havası verecek kuleler olacak, kulelerin ucuna ise hilal yerleştirilecektir. Ve Yenıcamı'nın etrafının açılarak meydan hâline getirilmesi önerilmiştir.¹⁴⁹ Düzenli sütunlu ve kemerli yollar, cepheleri süslü mağazalar, Sarayburnu'ndan Yedikule'ye setli ve ağaçlı süslü konaklar da bu planda önerilmektedir.¹⁵⁰

Ancak Bouvard'ın fotoğraf üzerinden İstanbul'a gelmeden çalışması nedeniyle; şehrin topografik yapısını ve eğimini dikkate almamış, plan yaptığı Atmeydanı, Beyazıt Meydanı, Yeni Cami Meydanı ve Galata Köprüsü Meydanı arasında bağlantılar kuramamış, bölgede yaşanan gündelik hayattan ve şehirde günlük hayatın akışını bilmeden ve yalnızca estetik değerleri yüksek modern bir kent oluşturmak için bir plan hazırlamıştır.¹⁵¹

Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı bu planın masrafları Fransız Hükümeti tarafından karşılanarak Sultan'a hediye edilmiştir. Bu plan saray erkân ve bürokratlar tarafından beğenilmiş ve planın uygulanması için *İrade-i Seniyye* çıkartılmıştır. Bu cüretkar plan tüm olumsuzluklarına ve tarihî mirası yok etmesi nedeniyle değil, Ergin'in iddiasına göre elektrik ve gaz tesisatı ve elektrikli tramvay imtiyazlarının doğuracağı rantın paylaşılabilmesi nedeniyle bürokratlar arasında çıkan ihtilaf nedeniyle rafa kaldırılmıştır.¹⁵² Avrupaî şehir oluşturma hedefiyle, dönemin en popüler şehrinin Başmühendisi Joseph Antoine Bouvard'a Avrupai bir plan, hiç gelmediği bir şehir için hazırlanmıştır. Ve bu planın uygulanması içinde çalışma yapılmıştır. Bu durum Osmanlı padişah ve yönetici zümresinin şehircilik konusundaki yaklaşımlarını ortaya koymaktadır. Var olan durumdan çıkmanın en kolay yolu, ulaşmak istenen şehir olan Paris'ten bir uzmanın çalışmasını İstanbul'a uygulamaktan geçmektedir. Erken cumhuriyet dönemi ve hatta günümüzde de görülen bu yaklaşım, İstanbul'un imarı meselesindeki kanunlaşmış düşünce tarzını ortaya koymaktadır.

1.3.6. II. Meşrutiyet Sonrası İmar Proje ve Uygulamaları

II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası İstanbul'un imarı sorunu yine temel meselelerden birisi hâline gelmiştir. Bu çerçevede, II. Abdülhamid döneminde İstanbul'a gelmeden plan hazırlayan Bouvard, şehre gelerek çalışma yapmış ve bir rapor hazırlayarak Paris'e

¹⁴⁹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 92-98.

¹⁵⁰ Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 47.

¹⁵¹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, s. 92.

¹⁵² Osman Nuri Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s.49.

dönmüştür. Ergin'in aktardığına göre bu raporda şehrin haritası olmadan plan yapılamayacağı bu nedenle İstanbul'un haritasının hazırlanması gerektiği kanaatini bildirmiştir.¹⁵³ Ancak, Meşrutiyet ilan edilse bile İstanbul için üretilen çözüm değişmemektedir: "Avrupa'nın ünlü uzmanlarına modern görünümlü, süslü ve geometrik anlamda düzenli bir şehir inşa ettirmek".

II. Meşrutiyet Osmanlı şehirlerinin harita alt yapılarının oluşumunda ve özellikle İstanbul'un sağlıklı topografik haritasının elde edilmesinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde, biri ordudan diğeri Şehremaneti'nden gelen iki ayrı gelişme yaşanmıştır. Bunlardan birincisi *Erkân-ı Harbiye Dairesi Harita Şubesi* çalışmalarıdır. 1909'da Türkiye'nin jeodezik ölçümlere dayalı nirengi ağının kurulması ve bu ölçmelere dayalı harita alımı 1909'da Albay Mehmed Şevki Bey'in yönetiminde başlatılmıştır. Nirengi sisteminin başlangıç noktası olarak *Abide-i Hürriyet* seçilmiştir. 1/25.000 ölçekli haritanın alımına aynı yıl Bakırköy'den başlanmıştır. 1909–1911 yılları arasında İstanbul ve çevresinin 1/25.000 ölçekli 14 pafta harita alımı gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda bu haritanın 1/50.000 ölçekli bir kopyası yayınlanmıştır.

Bu dönemde Şehremaneti Fen Heyeti'nin başına Lion Belediyesi başmühendisi Orik ve birkaç mühendis getirilmiştir. 1908-1918 arasında çıkan yangın yerleri bu dönemde düzenlenmiştir. Fatih bölgesindeki yeni mahalleler ve geniş sokaklar bu dönemde açılmış, Aksaray, Çırçır, İshakpaşa ve Beyazıt yangın yerleri planlanmış, Çırçır ve Beyazıt bölgelerinin lağımları ve kaldırımları inşa edilmiştir. Orik'in İstanbul için önerdiği plan çalışmasında diğer uzmanların belirttiği ana arterlerin açılmasını önermiş, farklı olarak Galata Kulesi ile Süleymaniye'yi birbirine bağlayacak bir asma köprü yapılmasını tavsiye etmiştir.¹⁵⁴

1911 yılında İstanbul'un imar planı yapmakta kullanılabilecek ayrıntılı ve büyük ölçekli bir harita yapımı ihale edilmiştir. Günümüzde *Alman Mavileri* olarak bilinen bu haritalarla İstanbul artık her sokağının metrik sistemde ölçüldüğü anıtsal eserlerinin tespit edilebildiği bir şehir hâline gelmiştir.¹⁵⁵

¹⁵³ a.g.e., s. 49.

¹⁵⁴ a.g.e., s. 50.

¹⁵⁵ 1911–1913 yılları arasında, Halil Edhem Eldem'in Şehremaneti döneminde İstanbul'un planlaması amacıyla Fransız Topografya Cemiyeti'ne nirengi sistemi kurulması işi ihale edilmiştir. Fransız haritacılar Galata Kulesi merkezli bir nirengi sistemi kurarak ölçümlerini 1911 yılında tamamlamışlardır. Bu nirengiye dayanarak harita alma işi de 1913'te Alman bir firmaya ihale edilmiştir. Haritalar mavi renkte, yazıları Fransızca olup eş yükselti eğrileri yoktur. Alman Mavileri olarak bilinen bu haritalar 1/500, 1/1.000 ve 1/2.000 ölçekli olarak hazırlanmışlardır. Haritalarda sokaklar, yapı adaları, kamu binaları gösterilmiştir. Parsel düzeyinde bilgi verilmemiştir. Bu haritaların muşamba kopyaları İstanbul'da hazırlanmış, yazıları Türkçeye çevrilmiştir. Bu haritaları incelemek için bakınız; *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, hzl.

Cemil Paşa (Topuzlu)'nın şehreminliği döneminde Ayasofya-Sultanahmet arası yangın sonrası istimlak edilerek bahçe hâline getirilmiş ayrıca Gülhane, Fatih ve Üsküdar Doğancılar parkları inşa edilmiştir. Bunlara ilaveten, Unkapanı-Eminönü arası ve Kadıköy İskelelerindeki hal binaları inşa edilmiştir.¹⁵⁶

1912 yılında İstanbul'da elektrikli tramvay imtiyazı verilmiştir.

Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Kudüs, Şam ve bazı Suriye şehirlerinin planını yapan Çurher adlı bir plancıyı İstanbul Şehremanetine önermiş ve Çurher bir çalışma yapamadan İstanbul işgal edildiği için bu imar planlama hevesi de akim kalmıştır.

İrfan Dağdelen C I; C II; C III., İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, İstanbul, 2006.

¹⁵⁶ Mustafa Cezar, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, s. 139.

II. BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL’UN İMARİ (1923-1960): KURUMLAR, HUKUKİ ALT YAPI VE UYGULAMALAR

2.1. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL’UNDA KURUMLAR

2.1.1. Cumhuriyet Dönemi İstanbul’unda Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1923-1946)

Cumhuriyetin ilanı sonrası başkentliğini kaybeden İstanbul, II. Meşrutiyet döneminden devraldığı idarî sistemle yönetilmeye devam etmiştir. II. Meşrutiyet’in ilanı ile 1930 Belediye Kanunu’nun çıktığı dönem, belediyeçilik açısından bir geçiş dönemidir. Çalışmamızın bu bölümünde, geçiş döneminde Cumhuriyetin II. Meşrutiyet döneminden devraldığı idarî yapı, bu yapının Cumhuriyet’in kuruluşu sonrası sürekliliğini koruyan veya değişen kısımları kronolojik olarak analiz edilecektir.

1912 yılında yayınlanan *Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat*’la¹⁵⁷ İstanbul’daki 20 belediye dairesi kapatılarak; dokuz şubesi olan tek bir *Şehreminliği* kurulmuştur. Dokuz şubeden halk tarafından seçilecek altışar aza ile 54 azalı bir *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* oluşturulmuştur. Böylece yerel yönetimlerde 1876’da kabul edilen adem-i merkeziyet modeli, yerini sıkı bir merkeziyet modeline geçiş bırakmıştır.¹⁵⁸ Bu yönetim modeli, Cumhuriyetin ilanı sonrası, 1930’da çıkartılan *Belediye Kanunu*’na kadar geçerliliğini sürdürmüştür.

Dersaadet Teşkilatı Belediyyesi Hakkında Kanunu Muvakkat düzenlemesi sonrası *Şehreminin* hükümetçe atanması esası korunmuş, özerk belediye daireleri yerine belediye şubeleri kurulmuş, şehremaneti meclisi yerini bir encümene bırakmıştır.¹⁵⁹

Bu kanunla İstanbul dışında her şehir ve kasabada belediyeler kurulacak; *Belediye Reisi*, *Belediye Meclisi* ve *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye*’den oluşan üçlü bir yapı oluşturulacak; nüfusu 40.000’i aşan bölgelerde belediye şubeleri açılabilir;

¹⁵⁷ Osman Nuri Ergin, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1647-1648.

¹⁵⁸ Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, s. 183.

¹⁵⁹ Fethi Aytac, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, *Türk Belediyeçiliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 88.

Belediye Meclisi halk tarafından seçilen 6-12 kişi arasında olacak; *Belediye Başkanı*, *Belediye Meclisi* üyeleri arasından hükümetçe atanacak ve kendisine belirli bir maaş verilecek, *Belediye Meclisi* yönetim işleri ile ilgilenecek, başkan ve üyelerinin çoğunluğu mülki amirlerden oluşan *Cemiyet-i Umumiye-i Belediye* ise bir çeşit denetim fonksiyonunu icra edecektir.¹⁶⁰

1912 düzenlemesi belediyelere; imar işleri, ticaretin düzenlenmesi ve kontrolü, ulaşım ve sosyal yardım konularında yetki ve sorumluluklar vermektedir.¹⁶¹ Ayrıca, bu kanunun altıncı maddesinde “zabıta-i belediyeye ait vazaif polis tarafından ifa olunur” denilerek, ihtisap nezaretinden beri süre gelen yerel organizasyonların kolluk güçleri ellerinden alınarak merkezi denetime bağlı polise verilmektedir.¹⁶²

1913 yılında çıkan *İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanunu* ile birlikte Osmanlı şehirlerinde *Hususi İdare* ihdas olunmuştur.¹⁶³ Günümüz *Özel İdare* organizasyonunun temelini teşkil eden bu yasa ile iller; merkezi hükümetin temsilcisi olan valiler ve yerel yönetim temsilcisi diyebileceğimiz şehreminleri aracılığıyla ikili bir yönetim altında idare edilmeye başlanmıştır. Vilayetlerin bu yönetim şekli, Cumhuriyet’in ilanı ile de devam ettirilmiştir. Bu yönetim tarzında; *Hususi İdare Meclisi* ve *Şehremaneti Meclisi* görevlerini, atanmış vali ve şehreminleri ile sürdürmektedirler.

Ortaylı, *Dersaadet Teşkilatı Belediyesi Hakkında Kanunu Muvakkat ve Umumiye-i Vilayet Kanun*’unun yerel demokrasiye ve yönetime bütün özerklik kapılarına kapatan bir uygulamanın başlangıcı olduğunu ifade eder.¹⁶⁴ Bu kanun ve kurumlarla; II. Meşrutiyet sonrası merkezi denetim yapısı oturtulmuş ve bu yapı

¹⁶⁰ a.g.m., s. 88.

¹⁶¹ 1912 düzenlemesi belediyelere şu yetki ve sorumlulukları vermektedir: “... Belde içindeki yolları, lağımları, kaldırımları, meydan ve caddeleri inşa etmek, Sokakları temizlemek ve aydınlatmak, Pazar yerleri kurmak, Yangın önleyici tedbirler almak, çıkan yangınları söndürmek, Tartı ve ölçü aletlerini kontrol etmek, Dükkân ve işyerlerinin sağlığa uygunluğunu sağlamak, Karborsayı önlemek, zaruri maddelere narh koymak, Taşıma araçlarının ve diğer hizmetlerin ücretlerini tespit etmek, Belediye sınırları içerisindeki taşınmazların sicillerini tutmak, Yapıları denetlemek, tehlikeli binaları yıkmak-yıkırtmak, Gerekğinde kamulaştırma yapmak, Mezbaha kurmak ve işletmek, Fakir ve düşkünlere yardım etmek, İşsizlere iş bulmak, dilenciliği önlemek, Garip evleri hastaneler kurup işletmektir. Bakınız; a.g.m., s. 88-89.

¹⁶² Osman Nuri Ergin, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, s. 1648.

¹⁶³ 1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte 1876 Kanun-i Esasi’si yürürlüğe konulmuş; peşinden de hükümet uygulamaya esas olacak bir kanun çalışması yaparak meclise sunduysa da bu çalışmanın adem-i merkeziyetle mi yoksa merkeziyet ilkesine mi göre olacağı tartışması nedeniyle bu tasarı yasalaşmadı. 1912 yılında vilayetlerin idaresini iki kısma ayıran tasarı meclise sunulmuştur. Tasarının birinci kısmı *İdare-i Umumiye-i Vilayet* (madde 1-74), ikinci kısmı ise *İdare-i Hususiye-i Vilayet* (madde 75-149) şeklinde düzenlenmiştir. Ancak Balkan Savaşları’nın çıkması üzerine bu tasarı mecliste görüşülmemiştir. 1913 yılında ise hükümet tasarımı bazı değişikliklerle 13 Mart 1329 (1913) tarihinde geçici kanun niteliğinde bir kararname ile yürürlüğe koymuştur. Bu kanunun birinci kısmı 1426 sayılı Vilayet İdaresi Kanunu ile kaldırılmış; 1949 yılında ise 1426 sayılı kanunda kaldırılarak yerine 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu çıkartılmıştır. Kanunun ikinci kısmı ise birçok değişikliğe uğramasına rağmen halen yürürlüktedir. Daha geniş bilgi için bakınız; Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *Mahalli İdarelerin Yeniden Yapılandırılması (Yerel Yönetim Reformu)*, Ankara, 1996, s. 72-75.

¹⁶⁴ İlber Ortaylı, “Yerel Yönetim: Devraldığımız Miras”, s. 73.

cumhuriyetin ilanı sonrası daha fazla merkezi denetime tabi bir belediyeçilik sistemi olarak uygulanmıştır.

1921 yılında hazırlanan ilk anayasada; il özel idareleri ve belediyeler tanımlanmış ve belediye meclis üyelerinin seçimle belirlenmesine devam edilmiştir.¹⁶⁵ Yeni anayasada belediyeçilik sisteminde bir değişiklik öngörülmemiştir. Osmanlı'dan devralınan sistem birçok alanda olduğu gibi sürdürülmüştür.

Ankara, 13 Ekim 1923 tarihinde, başkent ilan edilmiştir. İstanbul, imparatorluğun başkentinden hilafetin şehri ve yeni kurulacak olan cumhuriyetin en büyük iline dönüşmüştür. İstanbul'un başkentliği kaybetmesi sonrası; İstanbul'da imar işlerinin nasıl ilerlediğini izlemek dönemin siyaset literatüründe yer alan Ankara-İstanbul çekişmesini ve bu iki şehrin imar uygulamalarındaki farklılıkları da başka bir bakış açısıyla görmemizi sağlayacaktır.¹⁶⁶

Tekeli, cumhuriyet dönemi belediyeçiliğinin yaşadığı sorunları üç maddede özetler: birincisi, Cumhuriyet dönemi yöneticilerinin devraldığı Osmanlı kentlerinin beledi alt yapısı hemen hemen yoktur. Şehirlerin alt yapı ihtiyacı için yeterli kaynakları da mevcut değildir. İkincisi, İttihatçıların, şehremaneti ve belediyeler etrafında esnaf localarını örgütleyerek oluşturdukları siyasal gücü kontrol etme istekleridir.¹⁶⁷ Üçüncüsü ise, nüfus artışı ve kentleşme hızının çok düşük olmasıdır. Köyden kente göç başlamamıştır ve nüfusu artırmak için devletin koyduğu hedeflere ulaşmanın yolu sağlık koşullarının iyileştirilmesi ve hijyenden geçmektedir.¹⁶⁸

Cumhuriyet dönemi belediyeçiliğinin kuruluş ve uygulamaları savaştan yenik çıkmış bir imparatorluk ve yeni kurulan bir cumhuriyetin koşullarından bağımsız değerlendirilemez. Hükümet ve belediyeler; Ege Bölgesi'nde savaşın oluşturduğu

¹⁶⁵ Madde 11- Vilayet mahalli-i umurda manevi şahsiyeti ve muhtariyeti haizdir. Harici ve dahili siyaset, şer'i adli ve askeri umur, beynelmilel iktisadi münasebat ve hükümetin umumi tekalifi ile menafi birden ziyade vilayata şamil hususat müstesna olmak üzere Büyük Millet Meclisince vaz edilecek kavanin mucibince evkaf, medaris, maarif, sıhhiye, iktisat, ziraat, nafia ve muaveneti içtimaiye işlerinin tanzim ve idaresi vilayet şuralarının selahiyeti dahilindedir.

Madde 12- Vilayet Şuraları vilayetler halkınca muntahap azadan mürekkeptir. Vilayet Şuralarının içtima devresi iki senedir. İçtima müddeti senede iki aydır. Bir reis ile muhtelif şuaabı idareye memur azadan teşekkül etmek

Madde 13- Vilayet Şurası, azası meyanında icra amiri olacak bir reis ile muhtelif şuaabı idareye memur azadan teşekkül etmek üzere bir idare heyeti intihap eder. İcra selahiyeti daimi olan bu heyete aittir.

Madde 14- Vilayette Büyük Millet Meclisinin vekili ve mümessili olmak üzere vali bulunur. Vali, Büyük Millet Meclisi Hükümeti tarafından tayin olunup vazifesi devletin umumi müşterek vazaiifini rüyet etmektir. Vali yalnız devletin umumi vazaiifile mahalli vazaiif arasında tearuz vukuunda müdahale eder. Bakınız: Teşkilatı Esasiye Kanunu, Düstur 3. Tertip, Cilt: 1, s. 196., *Ceride-i Resmîye*, 1-7 Şubat 1337, Kanun No: 85.

¹⁶⁶ Bu konuda daha geniş bir tartışma için bakınız; Gönül Tankut, *Bir Başkent'in İmarı*, İstanbul, 1993, s. 44-90.

¹⁶⁷ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, Selim İlkin, *(Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili Mesleki Programı*, Ankara, 1976.

¹⁶⁸ İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyeçilik Öyküsü (1923-1990)*, s. 35-36.

tahribatı ortadan kaldırmak, temel şehir ihtiyaçlarının organizasyonu sağlamak, olumsuz hijyen koşulları nedeniyle ortaya çıkan salgın hastalıkların önüne geçmek, mübadillerin yerleşimi ve savaşta kaybedilen nüfusun arttırılması gibi başlıca konulara odaklanmıştır. Bu sebeple İzmir Belediye Başkanı Şükrü Kaya, Dahiliye Vekaletine getirilmiştir. Bu görevlendirmeye; belediyeçilik sorunlarına vakıf ve savaşın yıkımına uğramış İzmir'in imar uygulamalarında görev almış Kaya'nın tecrübelerinin tüm belediyelere yayması hedeflenmektedir.

1924-1930 yılları arasında belediyeçilik alanında yapılan kurumsal ve hukuksal düzenlemeler, eski yapıyı yeni koşullara uyarlamak şeklinde yorumlanabilir: Vergilerin düzenlenmesi, şehrin temel ihtiyacı olan suyun ulaştırılması ve hijyeninin sağlanması, savaş sonrası ortaya çıkan düşkünlere yardım edilmesi ve savaşın tahrip ettiği Batı Anadolu'da imar faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi temel belediyeçilik hedefleri arasında yer almaktadır.

1930 yılında çıkartılan 1580 sayılı yasanın 8. faslında İstanbul'un özel bir idarî organizasyon olarak tanımı yapılır. İstanbul'da Belediye ile Hususi (Özel) İdare birleştirilmiştir. Ayrıca Vilayet Umumi Meclisi ile Cemiyet-i Umumiye-i Belediye birleştirilerek İstanbul Umumi Meclisi oluşturulmuştur. İstanbul umumi meclisinin 68 azası vardır, bu azalardan 60'ı belediye sınırları içindeki yerleşimlerden 8'i ise belediye sınırı dışı ama il sınırı içerisindeki yerleşimlerden seçilecektir. Daimi encümenin ise 8 azası vardır, bu azalardan 6'sı belediye sınırı içinden 2'si ise belediye sınırı dışından katılacaklardır. Ayrıca İstanbul'da diğer şehirlerde olmayan kaza taksimatı yapılmıştır. İstanbul; Eminönü, Fatih, Bakırköy, Beyoğlu, Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar olmak üzere 10 kazaya ayrılmıştır. Bu kazalara bağlı olarak İstanbul'da 34 nahiye ve bu nahiyelere bağlı olarak da 289 mahalle bulunmaktadır.¹⁶⁹ Kazaların kaymakamları aynı zamanda bulundukları bölgenin belediye işleri ile de sorumludurlar. Kaymakamlar, belediye şubesi müdürlüğü görevini parasız yerine getirirler.¹⁷⁰

1580 sayılı Belediyeler Kanunu'nun kabul edilmesinin ardından Cumhuriyet döneminin ilk belediye seçimleri gerçekleştirilmiştir. Bu yasa ile kadınlara belediye meclislerine seçme ve seçilme hakkı getirilmiştir. Bu seçimlere *Cumhuriyet Halk Fırkası*, *Serbest Cumhuriyet Fırkası* ve bağımsız adaylar katılmışlardır. İstanbul'da

¹⁶⁹ Dönemin İstanbul'unda idarî sınırlar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Osman Nuri (Ergin), *İstanbul Şehri Rehberi*, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, 1934.

¹⁷⁰ Daha geniş bilgi için bakınız; Osman Nuri (Ergin), *Beledi Bilgiler*, s. 199-205.

belediye seçimleri, 6-18 Ekim 1930 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Seçim sonucunda SCF İstanbul'da Burgazada, Çatalca ve Maltepe belediyelerini kazanmıştır. Diğer belediyeler, CHF tarafından kazanılmıştır. Seçimlerde SCF'ye olan teveccüh seçim sürecinde ve sonrasında SCF yönetici ve seçmenlerinin baskı altında kalmalarına neden olmuş ve SCF 17 Kasım 1930 tarihinde Fethi Bey (Okyar)'ın verdiği dilekçe ile fesh olunmuştur. Bu partinin kazandığı belediyelerde Danıştay tarafından iptal edilmiştir. Bu partinin kazandığı bölge belediyelerine CHF'liler getirilmiştir.¹⁷¹ Bu seçim sonrasında, İstanbul Şehremini olan Muhittin Bey (Üstündağ) İstanbul Belediye Başkanlığı'nı kazanmış ve seçim sonucu onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Tek Parti dönemi belediyeciliğini çözümlemek için dönemin Halkevi tecrübesini de incelemek gerekir. 1932 yılında açılan halkevleri ile yeni rejimin ilkelerinin halkla buluştuğu mekânlar olarak organize edilmişlerdir.¹⁷² Halkevleri, mahalle muhtarı ve imamın yerel ilişkilerde gördükleri rolü organize etme hedefiyle çalışma yapmaktadır.

Cumhuriyet tarihinin ikinci yerel seçimleri 1-12 Ekim 1934 tarihinde gerçekleştirilmiştir. CHF'nin tek parti olarak katıldığı bu seçimde İstanbul'da katılım % 65 civarında olmuş; ve törensel bir havada geçen seçim sonucunda Muhittin Bey (Üstündağ) ikinci defa seçilerek belediye başkanlığı görevine devam etmiştir.

Tek parti döneminin üçüncü yerel seçimi 1-8 Ekim 1938 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul halkının seçime katılma oranının % 82.6 olduğu bu seçimlerde İstanbul Belediye Başkanı olan Muhittin Bey (Üstündağ) görevinde kalmıştır. Ancak Atatürk'ün 10 Kasım 1938'de vefatının ardından Reis-i Cumhur olan İsmet İnönü 8 Aralık 1938 tarihinde Manisa Valisi olan Lütfi Kırdar'ı İstanbul Valiliği'ne tayin etmiş, böylece yeni Belediye Başkanı da Lütfi Kırdar olmuştur. Atatürk'ün ölümü sonrası siyasal iktidardaki değişim kendisini gösterme biçimi bile Tek Parti dönemindeki yerel seçimlerin yönetsel sürece ne kadar etkisi olduğunu göstermeye yeterlidir. Tek Parti içinde yönetimin "Ebedi Şef'ten "Milli Şef'e geçmesi; yeni yapılan yerel seçimlere rağmen Belediye Başkanı'nı değiştirmektedir.

Tek Parti döneminin dördüncü belediye seçimi İstanbul'da 1-7 Eylül 1942 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Bu seçimde Belediye Meclis üyeliğine 20 yeni

¹⁷¹ Ali Eşref Turan, *Türkiye'de Yerel Seçimler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 33-63.

¹⁷² Daha geniş bilgi için bakınız; Neşe Gürallar Yeşilkaya, *Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İletişim Yayınevi, İstanbul, 2003.

adayın katılması zorunluluğu getirilmiştir. Bu seçim sonrasında İstanbul Vali ve Belediye Başkanı değişmemiş Lütfi Kırdar olarak devam etmiştir.

Hamamcı 1930-1945 arası belediyecilik deneyimini “Muasır medeniyet düzeyine ulaşmak isteyen devrimciler coşkuludur, ideallerine sıkı sıkıya bağlıdır, fakat aynı ölçüde de naiftirler. Bu nedenle de; genel çizgileriyle belediyecilik idealize edilmiş, zaman zaman gerçeklikten uzaklaşmıştır, Belediyelerin temel görevleri sayılan planlama ve sağlık hizmetleri de aynı idealizmle ele alınmış, ülke gerçekleri ve somut koşullar yok sayılmıştır, Gelir yaratma konusunda, kısıtlı olanaklar, temel sorun olarak gösterilmiş, kısa vadede hizmet vermenin bir “anlayış ve dölen” meselesi olduğu, uzun vadede ise bunun üstesinden gelineceği vurgulanmıştır” şeklinde değerlendirir.¹⁷³

Cumhuriyet dönemi yerel yönetim anlayışı, Osmanlı sisteminin bir devamı olarak karşımıza çıkmaktadır; Dursun’un ifadesiyle, 19. yüzyılda oluşan kaotik yapıyı cumhuriyet dönemi miras almıştır.¹⁷⁴ Kanunlaştırma faaliyetlerinde ve kurumsal tanımlamalarda belediyecilik çok geniş bir yelpazede ele alınmasına karşın; uygulamalar incelendiğinde Osmanlı belediyeciliğinden köklü kopuşlar gözlenmez. Belediyecilik sisteminin bu şekilde kurulmuş olması, cumhuriyet’in hedeflediği halkın yönetime katılması ilkesini doğurmamış; idarî ve mali özerkliği olmayan, yalnızca hukuki statüsü kamu otoritesi tarafından kağıt üzerinde belirlenmiş kurumlar olarak konumlandırılmasına neden olmuştur.

2.1.2. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Yerel Seçimler ve Şehir Yönetimi (1946-1960)

İkinci Dünya Savaşı sonrası tüm dünya yeniden şekillenirken Türkiye’de bu değişime ayak uydurmuştur. Savaş sonrası kentler oluşan tahribatın ortadan kaldırılması ve yeni ekonomik ve sosyal modellere göre, köyden şehre göç olgusuyla şehirlerin yeniden imar edilmesi ihtiyacı içerisindeyler. Bu çerçevede hızlı bir biçimde yeni kentlerin imarı sorunu tüm dünyada gündeme gelmiştir. Ülkemizde ise 1940’lı yıllardan itibaren köyden kente göç dalgası başlamış, özellikle büyük kentler yoğun göç almaya başlamışlardır. I. Dünya Savaşı sonrası yalnızca, Ankara’nın başkent olması ve yeni kurumsal organizasyon ihtiyacı nedeniyle; her yıl aldığı nüfus artmakta ve bu durum

¹⁷³ Can Hamamcı, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslararası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 157.

¹⁷⁴ Davut Dursun, “Cumhuriyet Döneminde Yerel Yönetim Anlayışı”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, İstanbul, 1996, s. 14.

imar hareketlerini genişletmekte iken; II. Dünya Savaşı sonrası bu süreç İstanbul ve İzmir'i de kuşatmıştır. 1945 sonrası, Türkiye'nin yeniden dış dünya ile bütünleşme sürecinde değişimin ayak izlerini; devletçilikten piyasa ekonomisine geçiş ve bunun oluşturduğu ulaşım ve ticari yapılanmalardan takip etmek mümkündür.

1933 yılında belediyelere finansman sağlamak üzere kurulan Belediyeler Bankası 1945 yılında 4759 sayılı kanunla İller Bankası'na dönüşmüştür. Bu yeni banka, belediyeler olan hedef kitlesini il özel idareleri ve köyleri de katarak genişletmiştir. Böylece bir ildeki tüm yerel sorunlara finansman sağlayan bir organizasyon halini almıştır. Bu kurum hem sermayesini artırmakta hem de şehircilik konusunda teknik bilgi ve tecrübenin tüm ülkeye sunulduğu bir merkez haline gelmektedir.¹⁷⁵

Bu gelişmeler sivil toplum ve siyasi parti faaliyetlerine de yansımıştır. 1945 yılında kurulan Türk Belediyecilik Derneği, belediyecilik ve imar faaliyetleri konusunda ülkemizde geniş bir literatürün oluşmasına öncülük etmiştir. Yayını olan *İller Ve Belediyeler Dergisi* vasıtasıyla dönemin tüm tartışmalarını izlemek mümkündür. Derneğin oluşum tarihi çok partili hayata geçiş tarihi ile özdeştir. Bu tür faaliyetler ülkede gerçekleşen değişimin sivil ayakları olarak okunabilir.

Çok partili hayata geçiş sonrası ilk belediye seçimleri, hedeflenen tarihten 5 ay öne alınarak 26 Mayıs 1946'da yapılmıştır. Bu seçimlerde; seçimlerin bir günde yapılması, gizli oy açık sayım ilkesinin benimsenmesi ve oy pusulalarının altına imza atılma ve oy pusulalarına adres yazma zorunluluğunun kaldırılması ve parti temsilcilerine seçim komisyonlarında temsilci olarak bulunma hakkı verilmesi ilkeleri benimsenmiştir. Seçmen açısından ilk gerçek seçim ilkelerinin uygulandığı bu seçim öncesi; *Demokrat Parti*, antidemokratik seçim yasaları ve iktidarın baskın seçim yapması nedeniyle 8 Mayıs 1946'da belediye seçimlerine katılmayacağını açıklamıştır. Seçime katılacak ikinci parti olan *Milli Kalkınma Partisi* ise seçim günü hükümeti taraf tutmakla suçlayarak seçimlerden çekildiğini açıklamıştır. Çok partili dönemde yine tek parti olarak CHP'nin girdiği seçimlerde İstanbul'da seçimlere katılım % 49 oranında kalmıştır.¹⁷⁶ Bu seçim sonrasında İstanbul Vali ve Belediye Başkanı değişmemiş, Lütfi Kırdar olarak devam etmiştir.

¹⁷⁵ Daha fazla bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, "İkinci Dünya Savaşı Sonrasından 27 Mayıs 1960 İhtilaline Kadar Türkiye'nin Belediyecilik Deneyimi", *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1960)*, İstanbul, 2009, s.128-130.

¹⁷⁶ Ali Eşref Turan, *Türkiye'de Yerel Seçimler*, İstanbul, 2008, s. 79-80. Bu tartışmalar için seçimlerden bir ay sonra Demokrat Parti'nin yayınladığı *Belediye Seçimlerine Müdahale, Tazyik ve Yolsuzluklara Ait Vesikalar* adlı bir broşür incelenebilir.

1946 yılında kurulan Demokrat Parti'nin programında yer alan 20. ve 21. maddelerde yerel sorunları belediyelerde çözmek hedefi ile belediyelerin özerklikleri savunulurken; belediyelerin hazırlamaları önerilen beş senelik çalışma planlarının merkezin denetiminde olacağı ve şehir sınırlarındaki tüm ulaşım hizmetlerini belediyelerin çözeceği hedeflenmektedir.¹⁷⁷ Bu çerçevede belediyelerin yetkisi artırılırken, merkezi denetimi ve yerel hizmetlerin belediyeleştirilmesini savunmaktadır. Demokrat Parti'nin açılım olarak sunduğu bu maddeler, aslında Tek Parti dönemi CHP program ve uygulamalarından çok ta farklı bir tahayyülü yansıtmamaktadır.

29 Nisan 1946 tarihinde 4878 sayılı Belediye Kanunun bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında kanun ile belediye seçimine dair maddeler daha demokratik bir çerçevede değiştirilmiştir.¹⁷⁸ Bir hafta içerisinde tamamlanan seçimler yerine bir günde tamamlanacak seçim sistemi kabul edilmiştir. Bu durum seçmen iradesinin sandığa yansımaları sağlayacaktır. Seçim sisteminde yapılan bu değişiklik meclisin seçilmesini sağlamıştır ama mecliste seçilen başkanların, İç İşleri Bakanlığı ve valilikler tarafından onaylanması prensibi değiştirilmemiştir.

1947'de toplanan CHP'nin yedinci büyük kurultayında belediyeleri ilgilendiren 30, 31, 32 ve 33. maddeler; yerel yönetimlerde, vatandaş katılımının önünün açılacağını ve vatandaşın itiraz haklarının yargı yoluyla korunacağını vaat etmektedir.¹⁷⁹

29 Ekim 1949'da İstanbul'a Vali ve Belediye Başkanı olarak Fahrettin Kerim Gökay atanmıştır.

14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan genel seçimlerde *Demokrat Parti* birinci parti olarak seçimlerden çıkmıştır. Bu seçimlerden hemen sonra 3 Eylül 1950 yılında Belediye Meclisi seçimleri yapılmıştır. İstanbul'da belediye seçimlerine katılma oranı % 77 olmuş ve DP 68 belediye meclis üyeliğinden 67'sini kazanmıştır.

¹⁷⁷ DP'nin tüzük ve programı hakkında geniş bilgi için bakınız; *Demokrat Parti Tüzük ve Programı*, Ankara, Güneş Matbaacılık, 1957. Madde 20: "İllerin özel ihtiyaçlarını yerinde görüp karşılamak ve halkın idareye iştirak ettirilmesi prensibini tahakkuk ettirmek maksatlarıyla kurulmuş olan il genel kurullarıyla özel idare ve belediyeler, bütçelerini tanzim ve tatbik hususunda ve diğer bütün vazifelerin ifasında, gereken genişlikte yetkilerle teçhiz olunmalıdır."; Madde 21: "İl genel kurulları ve belediyeler; beşer senelik çalışma planları tanzime sevk edilmeli ve bu planlar merkezde mahalli idarelere yol göstermek vazifeleriyle kurulacak bir teknik büro evvelden tetkikine tabi tutulmalıdır. Şehir sınırları içindeki kara ve deniz taşıt vasıtalarının ve diğer ticari mahiyette umumi hizmet işletmelerinin, belediyelere devrini tabii buluyoruz."

¹⁷⁸ Kanunda yapılan temel değişiklikler şu şekilde sıralanabilir; Seçim işlerinin bir günde tamamlanması için, oyların bir günde ve Pazar günü kullanılması, Oyların zarf içinde atılması ve pusulanın kime ait olduğunun gizli kalması (gizli oy, açık sayım), Siyasal parti kurulmuş olan bölgelerde bu partilerin seçimlerde birer temsilcilerinin bulundurulması. Daha geniş bilgi için bakınız; Can Hamamcı, "1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış", s. 157. s. 154.

¹⁷⁹ *CHP Program ve Tüzüğü*, Ankara, (yayınevi yok), 1947.

Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra, 1580 sayılı kanunun seçime ilişkin hükümleri, 7 Temmuz 1950 tarih ve 5669 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle tamamen değiştirilmiştir. Ancak belediye başkanlarının atama usulüyle seçimine devam edildiği için bu hukuksal düzenleme patrikte bir şeyi değiştirmemiştir.

1950 yılında yapılan bir yasal düzenleme ile belediye seçimlerinin iki yılda bir Eylül ayının ilk Pazar günü yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁸⁰ Bu düzenleme sonrası ilk seçimler 1952 yılının Eylül Pazar günü yapılmış ve seçimi DP kazanmıştır.

10 Nisan 1954 tarihinde, Demokrat Parti'nin ilk iktidarının sonlarında 6349 sayılı kanunla İstanbul'da Vali ve Belediye Başkanlığı ayrılmıştır. Yeni yasaya göre 1 Mart 1955'te yeni belediye başkanının göreve başlaması gerekirken bu süreç 1 Nisan 1955'te çıkartılan 6499 sayılı yasa ile 1 Mart 1956'ya ertelenmiştir. Bu uygulama değerlendirildiğinde, iktidarı ele geçiren DP'nin yerel yönetimler ve halkın katılımı konusunu, CHP'den çokta farklı bir biçimde değerlendirmedeğini göstermiştir.

1 Mart 1955'te İstanbul'da Valilikle belediye birbirlerinden ayrılacaktır. Ancak bu kurumsal ayrışma, kanunla bir yıl ertelenir. 13 Kasım 1955 yılında çok partili dönemin dördüncü belediye seçimi yapılmıştır. CHP ve Millet Partisi'nin katılmadığı seçime katılım oranı % 38'de kalmıştır. Valilik ve belediyenin ayrıldığı bu seçimden sonra Belediye Meclisi Fahrettin Kerim Gökay'ı başkan olarak seçmiştir. Bu tarihten sonra İstanbul Belediye Meclisi sırasıyla; 12 Temmuz-5 Ekim 1957 tarihleri arasında Kemal Hadımlı vekil olarak; 29 Kasım 1957-11 Mayıs 1958 tarihleri arasında Mümtaz Tarhan; 14 Mayıs-24 Aralık 1958 tarihleri arasında Ethem Yetkiner; 25 Aralık 1958-27 Mayıs 1960 tarihleri arasında da Kemal Aygün'ü İstanbul Belediye Başkanı olarak seçmiştir.

1 Haziran 1957 tarihinde dönemin Başbakanı Adanan Menderes İstanbul'da yürüttüğü imar faaliyetlerinden ötürü genel seçimlerden beş ay önce İstanbul'un Fahri belediye Başkanı ünvanını almıştır.

Ülkede imar konusunda orta çıkan sorunları çözmek ve bu konudaki uzmanları bir araya getirmek amacıyla oluşturulan *Belediye İmar Heyeti* uygulaması olgunlaşarak; 14 Mayıs 1958 tarih ve 7116 sayılı yasa ile *İmar ve İskan Vekaleti* kuruluşuna vesile olmuştur.¹⁸¹ Böylece il özel idareleri aracılığıyla şehirlerin imarı için merkezi

¹⁸⁰ Kemal Görmez, *Yerel Demokrasi ve Türkiye: Yerel Yönetimler ve Belediyeler*, Ankara, 1997, s. 124.

¹⁸¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Medeni Berk, "İmar ve İskan Vekaleti'nin Teşkilat ve Vazifesi", *Üçüncü İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları*, Ankara, 1959.

hükümetin rolü kurumsal bir biçimde ortaya konulmuştur. Merkezi hükümet yalnızca kontrol yapmayacak, aynı zamanda şehirlerin imarında da merkezden çalışma yürütecektir. Bu aslında yerleşmenin kuramsal ve kurumsal düzeyde becerilemediğinin ortaya çıkması olmuştur.

Ülkemizde belediye sayılarının artış hızları şehirleşme ile doğru orantılı olarak gelişmiştir. Örneğin 1929 yılında 467 belediye varken 1947’de 546, 1950’de 657, 1955’te 815 ve 1960’da ise 998 olmuştur. Bu tarihsel sıralamaya dikkat edilirse şehirlere göç başladıktan sonra ülke genelinde belediyeleşme artmıştır. Gözübüyük bunun nedenini, köylerde imece ve salmadan kurtulmak ve İller (Belediyeler) Bankası gelirlerine ortak olmak şeklinde izah eder.¹⁸² Ancak, bu izah II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye’nin içine girdiği siyasal ve sosyal şartları açıklayamamaktadır. Bu savaş sonrası Türkiye’de köylülüğün ortadan kalktığı bir döneme şahit oluruz. Artık yaşam şehirlerde inşa edilecektir. Bu nedenle Türkiye’de köylü nüfus hızla şehirlere akın etmektedir.

1960’larda Gözübüyük belediyelerin görevlerini şu başlıklar altında özetler; sağlık, imar, kültür ve beden eğitimi, sosyal yardım hizmetleri, beldenin iltizam ve selameti, iktisadi ve ticari hayat şeklindedir. Bu çerçeveden bakıldığında belediyeciliğin şehrin tüm işlerini kuşattığı görülmektedir.

2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE ŞEHİRCİLİK ALANINDA YAPILAN KANUNLAŞTIRMA FAALİYETLERİ (1923-1960)

Cumhuriyetin ilanı sonrası, 1924 yılında şehir hayatı ve belediyeciliği düzenleyen yeni yasalar yürürlüğe girmeye başlamıştır. 1924 yılından 1580 sayılı Belediye Kanunu’nun çıkartıldığı 1930 yılına kadar olan kanunlar Osmanlı belediyecilik uygulamalarını günün şartlarına uyarlamak ve bazı pratik ihtiyaçları karşılamak için yapılmıştır.¹⁸³

¹⁸² A. Şeref Gözübüyük, *Türkiye’de Mahalli İdareler*, Ankara, 1967, s. 32-33.

¹⁸³ 1924-1930 tarihleri arasında belediyecilik ve şehir yaşamı hakkında yapılan kanunlaştırma faaliyetleri tarih sırasıyla şu şekilde gerçekleşmiştir: 02.01.1924 tarihinde 394 sayılı Hafta Tatili Kanunu ile çalışma günleri belirlenmiş; 16.02.1924 tarihinde 417 sayılı “Ankara Şehremaneti Kanunu” ile şehremanlik kurulmuş; 26.02.1924 tarihinde 423 sayılı “Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu” ile belediye kaynakları yeniden tanımlanmış; 18.03.1924 tarihinde 442 sayılı “Köy Kanunu” ile nüfusu 2.000’i aşan yerlere belediye kurulacağı belirlenmiş; 16.04.1924 tarihli 486 sayılı “Umur-i Belediyeye Mütallak Ahkam-ı Cezaiye Kanunu” ile belediye yönetimine tıpkı kadılık gibi yargı hakkı tanınmış; 20.04.1924 tarihli ve 491 sayılı “Teşkilat-i Esasiye Kanunu” kurumsal yapı tanımlanmış; 27.09.1924 tarihli bir kararname ile İstanbul’da esnaf örgütleri ile ilgili şehremaneti’ne ait yetkiler Ticaret ve Sanayi Odaları’na devredilmiş; 1924 yılında belediyelerin mali durumlarını kontrol için “Dahiliye Vekaleti, Umumi Mahalliyeyi Vilayet Müdiriyeti, Usulü Muhasebe-i Belediye Talimatnamesi” hazırlamış; 24.03.1925 tarihinde 583 sayılı Ankara Şehremaneti İstimlak Yetkisi kanunu çıkartılmış; 13.04.1925 tarihinde 616 sayılı “Mektep Vergisi Kanunu” ile nüfusu 50.000’den fazla olan belediyelerin ilk mektep masraflarına atılım şartı getirilmiş; 22.04.1925 tarihinde 1882 tarihli Ebniye Kanunu’nun 20-25. Maddeleri değiştirilerek Batı Anadolu şehirlerinin yeniden düzenlenmesinde belediyelere yetki vermiş; 16.09.1925 tarihli

“*Hafta Tatili Kanunu*” ile şehirlerde çalışma yaşamı düzenlenmiş ve belediyelere bu konuda görevler verilmiştir. “*Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu*” yüksek enflasyon sonucu düşen belediye gelirlerinin düzenlenmesi hedeflenmiştir. “*Umur-i Belediye Muteallik Ahkam-ı Cezaiye Kanunu*” ile belediye yönetimine yargı yetkisi vermiştir. Kadılık ve ihtisap nezareti dönemindeki bu yetkiler, Tanzimat dönemi sonrası şehremaneti kurumunda ortadan kaldırılmıştır. Bu yetki ile belediye çalışma alanına giren konularda yalnızca bir gözlemci veya denetçi olmaktan çıkmaktadır. “*Dahiliye Vekaleti, Umumi Mahalliyeyi Vilayet Müdiriyeti, Usul-i Muhasebe-i Belediye Talimatnamesi*” ile belediyelerin malî olarak güçlendirilmesi ve malî hesapların düzene sokulması hedeflenmiştir. 1925 tarihinde 1882 tarihli *Ebniye Kanunu*’nun 20-25. Maddeleri değiştirilerek Batı Anadolu şehirlerinin yeniden düzenlenmesinde belediyelere yetki vermiştir. Bu yasal düzenleme ile 150’den fazla binası yanık olan yerlerde, belediyeler yeni planlar hazırlayacaklar, arsa sahiplerine bonolar verilecek, plan sonucu ortaya çıkan arsalar açık artıma ile satılacaktır.¹⁸⁴ 1926 yılında çıkan “*Sular Kanunu*” şehirlerde sağlıklı yaşamının vazgeçilmez ihtiyacı olan suyun hijyenik şartlarda ulaştırılmasını ve vakıfların şehir suları üzerindeki haklarının belediyelere verilmesini sağlamıştır. Vakıfların işlerinden olan sosyal yardım da belediyelerin kontrolüne verilmiştir. Bu çerçevede 1925 yılında yayınlanan Bakanlar Kurulu kararında “İstanbul gibi diğer şehir belediyelerinin de muavenet-i içtimaiye hizmetlerini teşmil, dilenciliği def ve izale, fakr ü sefaleti umumiyei tehvin” edecek biçimde Darülaceze kurmaları önerilmiştir. Bu kararlarla şehirlerdeki tüm yetki ve sorumluluklar belediyelerde toplanmaya çalışılmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşu sonrası Osmanlı’dan devralınan belediye mirası yeni şart ve imkânlar altında restore edilmiştir. Bu şartlar, Tek Parti yönetiminin ideolojik

Bakanlar Kurulu kararında “İstanbul gibi diğer şehir belediyelerinin de muavenet-i içtimaiye hizmetlerini teşmil, dilenciliği def ve izale, fakr ü sefaleti umumiyei tehvin” edecek biçimde Darülaceze kurmaları önerilmiş; 0.03.1926 tarihli 765 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda belediye suçlarına yer verilmiş; 02.03.1926 tarihli 744 sayılı Vilayet Belediye Kanunu’na zeylen çıkartılan kanunla belediye sınırlarına açıklık getirilmiş; 10.05.1926 tarihli 831 sayılı “Sular Hakkında Kanun” ülkedeki su kullanımı ve hijyen esaslarına ilişkin tanımlar getirmiş ve hatta “şehir ve kasabalarla köylerde ihtiyacı ammeyi temine mahsus suların tedarik ve idaresini belediye teşkilatı olan mahallerde belediyelere” vermiş, belediyelere su üzerinde kamulaştırma yetkisi tanınmış; 13.05.1926 tarihinde 839 sayılı “Sıtma Mücadelesi Kanunu” çıkarılmış; 22.05.1926 tarihinde “Emlak ve Eytam Bankası” kurulmuş; 28.05.1928 tarihinde 1351 sayılı kanunla Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Dahiliye Vekaletine bağlı olarak kurulmuş; 12.08.1928 tarihinde 7044 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla “Su Kanununun Tatbiki Nizamnamesi” çıkarılarak belediyelere devredilecek vakıf suları belirlenmiş; 1929 yılında Yeni Belediye Kanunu için Şurayı Devlet Heyet-i Umumiyesinin Esbabı Mucibesi sureti hazırlanmış ve kabul olunan suret yayınlanmıştır. Adalet Alada, “Türkiye Belediyeciliği’ne Kronolojik Yaklaşım”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslararası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, Tarihsiz, s. 119-121.

¹⁸⁴ *Ankara Şehri İmar Kılavuzu*, Ankara, 1949, s. 45-50’den aktaran İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 40.

çerçevesi ve bu çerçeveyi hayata geçiren kadroların yetenekleri oranında ortaya çıkmıştır. Dönemin ideolojik çerçevesini belirleyen altı prensip olan cumhuriyetçilik, laiklik, milliyetçilik, devletçilik, halkçılık ve inkılapçılık 1931 yılında toplanan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın üçüncü kongresinde parti programına dahil edilmiştir. Dönemin belediyeçilik algısını bu altı prensipten devletçilik ve halkçılık etkilemiştir. Özel imtiyazlarla işleyen birçok belediyeçilik hizmeti devletleştirilmiş ve kamu hizmetlerinin üretimi belediyeler bünyesine alınmıştır. Halkçılık ilkesinin uygulanması ise çoğunlukla “Halka rağmen halk için” prensibi çerçevesinde halkın çağdaş uygarlık düzeyine çıkartılacağı bir iddiayı öngörmektedir. Bu çerçevede şehirler ve belediyeçilik hizmetleri organize edilerek asrî bir toplum ortaya çıkartılacaktır. Bu prensipler, 1930'lardan itibaren ortaya çıkan belediyeçilik yapısının temel prensipleri olarak da yorumlanabilir.

2.2.1. Cumhuriyet Dönemi Belediyeçiliğin Kanunlaştırılması

1930 yılında yayımlanan 1580 sayılı belediye kanunu ile, belediyelerin işleyiş, misyon ve merkezi otorite ile ilişkileri tanımlanmıştır. Bu kanun tasarısı yukarıda da belirtildiği gibi İzmir Belediye Başkanı iken 1928 yılında Muğla Milletvekili olarak Meclise giren Şükrü Kaya tarafından hazırlanmıştır. Kanunlaştırma faaliyetinin temel motivasyonu Osmanlı'dan devralınan sistemin problemlerini çözmek ve yeni cumhuriyetin şehirlerde kendini gösterme biçimin ortaya konulmasıdır.¹⁸⁵ Bu kanunun gerekçesinde Osmanlı'dan alınan belediye sisteminin devlet ve halk yönetimine gerektiği ölçüde hizmet vermemesi eleştirilirken, belediyelerin yetkilerini artırmak ve devletin denetimini de sıklaştırarak zorunlu hâle getirmek hedeflenmiştir. Kanunun gerekçesinde Osmanlı'nın belediyelere gerekli önemi bilimsel veriler ışığında vermediği eleştirilirken yeni belediye ruhunda nelerin olması gerektiği sıralanmaktadır.

Belediye Kanunun gerekçeleri, şu maddelerle tasvir edilmektedir: Belediyeler arası eşitlik, belediyelerin hizmet ve icraatlarında serbest bırakılması, belediyeler üzerinde güçlü bir denetim uygulanması, belediye yönetimi üzerinde halkın etkin

¹⁸⁵ “Şehirlerimizin ıslah ve imar ihtiyaçlarına cevap verecek nizam ve idare prensiplerini ihtiva” ettiğini belirten Şükrü Kaya yasayı mecliste şu şekilde savunur; “eğer evlerimizin bir kısmı ahşap ve kerpiçtense, sokaklarımızın bir çoğu kaldırımsız ve ışsızsız, sularımız bol ve temiz değilse, şehir hizmetleri tamamiyle götürülemiyorsa, nedeni, içtimai ve sıhhi teşkilat ve müesseselerimiz yoksa veyahut tavsamış ve temenni ettiğimiz miktar ve seviyesini bulmamışlarsa ... ki bunların büyük bir kısmı istibdat ve istilanın sonucudur ... bunları muayyen bir metod ve program dahilinde halletmek kabildir, devletin vazifesi bu konuda kanunlar yapmak ve bunları tatbik etmektir.” Ayrıntılı bilgi için bakınız; Can Hamamcı, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeçiliği: Genel Bakış”, s. 147-148.

denetiminin sağlanması, belediyelerin hizmet alanının genişletilmesidir.¹⁸⁶ Uygulamada SCF'nin [ilk defa geçiyor tam yaz kısaltma kullanma] etkinliği sonrası seçimlerin iptal edildiği düşünüldüğünde kanunun gerekçelerinin, uygulamada çok yer etmediği görülmektedir. Bu gerekçelerden şehri ve vatandaşları doğrudan etkileyen gerekçe ise, belediye hizmet alanının genişletilmesi olmuştur. 1877 yılından beri süregelen şehremanetinin hukuksal çerçevesi oluşurken elektrik gibi bazı hizmetler henüz ortada yoktur. Ayrıca şehir sularının kontrolü vakıfların veya özel şirketlerin elindedir. Ayrıca belediye hizmetleri belediye büyüklükleri ve gelirlerine göre farklılıklar arz etmektedir.

1580 sayılı Belediye Kanunu, 1930-1960 yılları arasındaki 30 yılda 33 değişikliğe maruz kalmıştır.¹⁸⁷ Bu kanun geçirdiği değişimlerle birlikte incelendiğinde, dönemin ihtiyaçlarını kuşatan ve sorunları çözen bir kanun olmaktan ziyade, pratik ihtiyaçları gideren bir yönetmelik olarak ortaya çıktığı izlenimini vermektedir.

1930 yılında yayınlanan Belediye Kanunu'ndan sonra yine 1930-1945 yılları arasında çıkartılan kanunlarla tek parti dönemi belediyeciliğin hukuksal yapı taşları oturtulmuştur.¹⁸⁸

1580 sayılı kanun maddesi belediye gelirleri hakkında iki önemli açılım sağlamıştır. Birincisi, belediyeler altyapı hizmetleri alanında kurulacak işletmelerde imtiyaz hakkına sahiptir. İkincisi ise *Belediyeler Bankası*'nın kurulmasıdır. Savaştan çıkmış bir ülkede malî kaynaklar yetersizdir, ayrıca 1929 ekonomik krizi başka ülkelerden de malî kaynak bulmayı zorlaştırmıştır. Bu çerçevede belediye gelirlerinin % 5'i ile kurulacak bir banka aracılığıyla belediye yatırımlarının finansman ihtiyacı karşılanacaktır.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Fethi Aytaç, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, s. 93-94; Bu konuda daha geniş yorumlar için bakınız, İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 56-62.; Sıddık Tümerkan, *Türkiye’de Belediyeler*, İstanbul, 1946.

¹⁸⁷ Fethi Aytaç, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, s. 102-104.

¹⁸⁸ Adalet Alada, “Türkiye Belediyeciliği’ne Kronolojik Yaklaşım”, s. 121-126. 1930 yılında 1539 sayılı “Umumi Hıfzıssıhha Kanunu”, 1933 yılında 2301 sayılı “Belediyeler Bankası Kuruluş Kanunu”, 2290 sayılı “Belediye Yapı ve Yollar Kanunu”, 1934 yılında 2497 sayılı “Belediye İstimlak Kanunu”, 2510 sayılı “İskan Kanunu”, 2613 sayılı “Kadastro ve Tapu Tahriri Kanunu”, 2644 sayılı “Tapu Kanunu”, 1935 yılında şehir planlarının yapılabilmesi için “Belediyeler İmar Heyeti Kuruluş Kanunu”, 1936 yılında Belediyeler İmar Heyetinin Fen İşleri Teşkilatı Hakkında Kanun Layihası ve Dahiliye Encümeni Mazbatası, “Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimine İlişkin Umumi Talimatname” yürürlüğe girmiştir. 1937 yılında ise Dahiliye Nezareti bir tamim yayınlayarak; vilayetlerdeki bütün yol, su, elektrik, harita ve diğer bayındırlık işleri merkezin tam ve kayıtsız kontrolü altına alınmış, 3166 yasa ile her belediyeye en az 5 hektar orman yetiştirme görevi verilmiş, 3197 sayılı yasa ile Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Ankara Belediyesine bağlanmış, 1938 yılında 3458 sayılı “Mühendislik ve Mimarlık Kanunu” çıkartılarak şehir planlama ve yapım işleri fen adamlarına verilmiş, 1939 yılında imar planlarını tasdik yetkisi Bayındırlık Bakanlığı’na devredilmiş, 1944 yılında 4585 sayılı kanunla resmi hususi bütün yapıların proje ve inşaatı, nev’i ve ehemmiyet ve büyüklük derecelerine göre fen adamlarının nezaret ve mesuliyeti altına verilmiştir.

¹⁸⁹ Sıddık Tümerkan, *Türkiye’de Belediyeler*, İstanbul, s. 261.

Elektrik, su, havagazı ve tramvay gibi şehir altyapısına ait hizmetler, Osmanlı döneminde imtiyaz hakkı verilerek yabancı sermaye aracılığıyla üretilmektedir. Belediyelerin yetersiz bütçeleri düşünüldüğünde bu hizmetleri şirketlerin yerine getirerek belirli bir imtiyaz süresince kullanmaları her iki tarafın da işine gelmektedir. 1580 sayılı yasa ile bu hizmetlerin önce devletleştirilmesi sonra belediyelere devrolunmasının yolu açılmıştır.¹⁹⁰ İstanbul'da şehircilik alt yapı hizmetlerinin önce devletleştirilmesi sonra belediyeleştirilmesi uygulaması 1940'ların başlarında tamamlanmıştır. Böylece İstanbul'a ait su, elektrik, ulaşım, havagazı ve liman gibi işletmeler artık tamamen devletin kontrolü altına girmiştir. Bu konular artık modern şehrin ihtiyaçları olarak devletin vatandaşına sunacağı birer hizmet olarak ön plana çıkmıştır.

1930'larda şehirlerin imar konusunda da 1580 sayılı yasayı tamamlayan bazı düzenlemelere gidilmiştir. 1580 sayılı kanunun 15. maddesinin 30. bendinde “her belediye, beldenin harita, kadastro ve müstakbel şehir planlarını yaptırmaya ve bunları en az beş senelik çalışma programları hazırlayarak tatbiki mecburdur” denmektedir. Osmanlı dönemindeki kanunlaştırma çabalarında olduğu gibi bu görevi uygulayacak teknik kadronun ve imkânın olmayışı bu maddelerin birçok belde için kağıt üzerinde kalmasına neden olmuştur.

1930 tarihinde çıkartılan 1593 sayılı “*Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*” 20.000'den büyük nüfuslu yerleşmelerin üç yıl içerisinde plan hazırlatmaları ve bu işin belediyece onanmış bir programının olmasını öngörmektedir.

2.2.2. Cumhuriyet Dönemi İmar Kanunları

1933 tarihinde yürürlüğe giren 2290 sayılı “Belediye Yapı Yollar Kanun”u, belediyelerin, Dahiliye Nezareti'nin belirteceği süre içerisinde beldelerinin halihazır haritalarını ve beş yıl içerisinde ya tek başına ya da belediyelerin kuracağı organizasyon eliyle şehir planı hazırlatmaya mecbur oldukları belirtilmektedir. Bu kanunun 6. maddesinde plan çalışmaları sırasında araziden yapılacak kesinti miktarı % 15 olarak

¹⁹⁰ İstanbul'da şehircilik alt yapı hizmetlerinin devletleştirilme tarihleri şu şekilde sıralanmaktadır: İstanbul Tramvay Şirketi'nin imtiyazı 1869, İstanbul Tünel Şirketi'nin imtiyazı 1872'de verilmiştir. Her iki şirkette; 12.6.1939 Tarih ve 3643 sayılı Kanunla devletleştirilmiştir. Üsküdar-Kısıklı Tramvay Şirketi'nin imtiyazı 1924'te verilmiştir; ancak 19 Şubat 1928'de Şehremaneti tarafından kurulan Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları şirketine devredilmiştir. 27.03.1933 tarihinde 2226 sayılı kanunla İstanbul Sular İdaresi kurulmuştur. İstanbul Rıhtım Şirketi 1.1.1935'de devletleştirilmiş; İstanbul Telefon Şirketi, 2.10.1936 yılında PTT'ye devredilmiştir. İstanbul Elektrik Şirketi imtiyazı 1910 yılında verilmiş; 23.05.1938 tarih ve 3481 sayılı kanunla devletleştirilmiştir. 16 Haziran 1939 tarihinde 3645 sayılı Kanunla İ.E.T.T. kurulmuştur. Daha geniş bilgi için bakınız; İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, İstanbul, s. 70-77.

belirlenmiştir. 1882 sayılı Ebniye Nizamnamesi'nde bu oran % 25'tir. Bu durum aslında şehircilik hedefleri ve kamusal ihtiyaçlar için şehirlerde ayrılacak mekân açısından bir gerilemeyi ifade etmektedir.

Bu iki kanunda hedefleri koymuş, ama bütçe ve yeterli teknik eleman yoksunluğu nedeniyle masabaşı düzenleme olarak kalmıştır.

1935 yılında "Belediye İmar Heyeti" oluşturulmuştur. Bu heyet *Dahiliye Nezareti*'ne bağlı olarak güçsüz yerel belediyeler yerine bu harita ve plan işlerini 2490 sayılı kanun çerçevesinde yapacaktır. İdarî olarak, *Ankara İmar Müdürlüğü*'ne bağlı olacak bu heyetin masrafları *Belediyeler Bankası* tarafından karşılanacaktır. Böylece Ankara'da üretilen imar kültürü tüm ülkeye yaygınlaştırılmış olacaktır. Bu yönelim, yeterli teknik eleman ve bütçenin sağlanamaması sonucu yine merkezî otorite tarafından üretilmiş pratik bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bu düzenlemede tüm ülke düşünüldüğünde çok verimli sonuçlar doğurmamıştır.

İmar haklarının düzenlenmesi ve uygulanması konusunda fen adamlarına yetki verilmesi 1938 yılında çıkartılan 3458 sayılı *Mühendislik ve Mimarlık Kanunu*'yla olmuştur. "Resmi veya hususi bütün yapıların proje ve inşaatı, nev'i, ehemmiyet ve büyüklük derecelerine göre fen adamlarının nezaret ve mesuliyeti altında" gerçekleştirilecektir. Böylece ülkede imar alanında çalışacak mühendis ve mimarların çalışma esas ve usulleri hukuksal bir çerçevede toplanmıştır. Bu düzenlemenin tarihi artık cumhuriyetin teknik elemanlarına iş imkânlarını tanımlarken imar alanındaki teknik elemanların devletle ilişkilerini tanımlamıştır.

1939 yılında çıkartılan 3611 sayılı *Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun*'la şehir planı yapmanın standartları ortaya konulmuş ve bir bakanlığın bu konuda ihtisaslaşmasının önü açılmıştır.

Hijyen ve sağlık alanı yeni şehirciliğin en önemli prensipleri arasında yer almaktadır. Asrî şehircilik ilkelerine ulaşmayı hedefleyen cumhuriyet yönetimi de bu konularda düzenlemeler ve yaptırımlara gitmiştir. 1580 sayılı yasadan hemen sonra yine 1930 yılında, 1593 sayılı *Umumi Hıfzıssıhha Kanunu* çıkartılarak belediyelere sağlık ve hijyen alanında birçok ödev ve sorumluluk yüklenmiştir. Bu yasalar belediyelere, umumî sağlık tesisleri kurma, çevre sağlığını koruma görevlerini vermiştir. Osmanlı belediyeciliğinde de olan bu görevlerin 1920'de kurulan *Sıhhiye Müdiriyeti Umumisi*'ne rağmen belediyelerin yetki ve sorumluluk alanında görülmektedir. Dönemin en önemli

sorunlarından birisi olan salgın ve bulaşıcı hastalıklarla mücadele edilmesi olmuştur. Sağlık tesislerini de belediyelerin inşa edeceğini öngörmek bu kadar düşük bütçeli kurumların beceremeyeceği bir iş olduğu için söz konusu kurumların birçok işin altında kalmalarına neden olmuştur.

1934 yılında 2295 sayılı kanunla mahalle teşkilatı ve muhtarlıklar lağvedilmiştir. Muhtarlıkların görevi de belediyelere devredilmiştir. Bu uygulama ile geleneksel mahalle organizasyonları ortadan kaldırılarak tüm vatandaşların bürokratlara muhatap olması hedeflenmiş olmalıdır. 1944 yılında 4541 sayılı yasa ile muhtarlıkların görevlerini belediyelerin yerine getirememesi üzerine muhtarlıklar yeniden kurulmuştur. Muhtarlık konusundaki kanunlaştırma çalışmasının uygulaması irdelenirse tek parti döneminde şehre ait her şeyin belediyeler eliyle kontrol edilmeye çalışıldığı, kontrol edilemeyen alanların ise boş kalsa bile eski kurum ve uygulamalara verilmediği görülmektedir. Tek Parti döneminde devlet tüm yetkileri tek bir kanaldan kontrol altına almaya çalışmakta, gerektiğinde yıllanmış kurumları ortadan kaldırmakta, ancak her alana yetişemediğinden bu kurumların ifa ettikleri görevler de askıda kalmaktadır.

2.2.3. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Belediyecilik Alanında Yapılan Hukukî Düzenlemeler (1945-1960)

1948 yılında 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1930 tarihli Belediye Kanunu çerçevesinde ödev ve sorumluluklarla yüklenen bu işleri belediyelerin becerebilmeleri için yeterli bütçeleri yoktur ve sağlıklı bir gelir sistemi oluşturulmamıştır. Belediye Gelirleri kanunu bu boşluğu doldurmak üzere hazırlanmış olup hizmet karşılığı alınan ücretler, sembolik değerler terk edilerek hizmet maliyetlerine getirilmiş kamusal yatırımlar çerçevesinde arazisi değerlendirilen kişilerden değerlendirme resmi alınması kabul edilmiş, devletin topladığı bazı vergilerden belediyelerin alacağı paylar artırılmıştır.

2.2.3.1. Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İmar Kanunları

Hızlı şehirleşmenin yaşandığı Ankara, yeni bir şehir oluşumunda cumhuriyet döneminde şahit olunan ilk plansız yerleşme örneğini oluşturmuştur. Bu yapılar, kanunî kısıtlıklardan kaçmak için memurların mesai saatleri dışında yapıldığından “gecekondu” adı verilmiştir. Türkiye modern şehirciliğinin en önemli sorunu hâline gelen gecekonduların inşası belki engellenememiştir; hatta inşa sonrası yıkımları da gerçekleştirilememiştir. Burada yapanın yanına kâr kalan gecekondulaşmayı

önleyemeyen bir kurumsal denetim sistemi geliştirilmiş ve bu sistem günümüzde de büyük oranda geçerliliğini sürdürmektedir. Devlet ev inşa teknik sürecini kontrol etmek istemekte, ancak bina yapacak kişiler kendi ihtiyaçlarını kendi kurgularında inşa etmektedirler. Devlet 22 Haziran 1948 tarihli ve 5218 sayılı kanunla Ankara'daki gecekonduılara meşruiyet tanımış, gecekonduğunu ıslah edecek olanlar *Yapı ve Yollar Kanunu* muhtevasında değerlendirilmeyecek ve gecekonduusu yıkılanlar ise belediyenin göstereceği yere bina yapacaklardır. 1 yıl süresi olan bu kanunun geçerlik süresi dolduğunda *Yapı ve Yollar Kanunu* yürürlüğe girecektir. 11 Haziran 1949 yılında 5431 sayılı *Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılması* ve 2290 sayılı *Yapı ve Yollar Kanunun 13. Maddesi*'nin değiştirilmesine ilişkin düzenleme ile Ankara'da gerçekleştirilen meşrulaştırma ülke geneline yayılmış, ruhsatsız inşa edilen yapıların, inşa tekniğinde bir sorun yoksa dört kat harç yatırılarak inşasına izin verilmiştir. Teknik anlamda sorunlu binalar ise yıkılacak, bu işleme belediye encümeni karar verecektir.

29 Temmuz 1953 tarihinde 6188 sayılı "*Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Binalar Hakkındaki Kanun*" yayınlanarak ruhsatsız binaların sınırlandırılması hedeflenmektedir. Bu kanunlar, belediyelerin ruhsatsız binaları öneyemedikleri ve yapılmış olan yapıların da meşrulaştırıldığını göstermektedir.

28 Haziran 1948 tarihli ve 5228 sayılı *Bina Yapımını Teşvik Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanunla birlikte belediyeler kentin gelişimine yön verecek arsa üretilmesi hakkında yetki sahibi olmaktadır. Belediyeler, ucuz arsa üreterek vatandaşa verecekler; vatandaşlar da bir yıl içerisinde inşaata başlayıp iki yıl içerisinde bu inşaatı tamamlayacaklardır. Ancak bu yalnızca bireysel inşaat yapımının önünü açmaktadır. 24 Nisan 1950 tarihinde çıkartılan 5656 sayılı kanunla belediyelerin arazi üretip üzerine yaptığı konutları vatandaşa devretme yetkisi verilmiştir. Böylece hem şehirlere yeni gelişim alanları belirleme hem de bu bölgeleri toplu imar etme yetkisi belediyelere verilmiştir. Bu süreç çok partili hayata geçişte devlet vatandaş ilişkilerinin aldığı boyutu göstermektedir. Kanun yapıcılarını artık sosyal talep ve zorunlulukları kanuna uydurmaktadır.

Eski şehir merkezlerin imarı ve eski eserlerin durumu İstanbul gibi şehirlerde çevre geliştikçe merkezde de imar sorunlarını gündeme taşımaktadır. Bu nedenle 2 Temmuz 1951 tarih ve 5805 sayılı *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu*

Teşkilat ve Vazifelerine İlişkin Kanun çıkartılmıştır.¹⁹¹ İstanbul'un imar planlarının tamamlandığı ve artık uygulamaya konulduğu bir dönemde böyle bir yasanın ortaya çıkması eski eserler konusundaki sorunlara çözüm üretme arayışı olarak yorumlanabilir.

Tek bir arsa üzerine tek katlı evler yapılması, hızla büyüyen şehirlerde konut sorununu çözememektedir. Bu nedenle yurtdışı uygulamalarından da esinlenerek 1945 yılından itibaren apartman modeline geçiş ve bu durumun resmileştirilmesi olan kat mülkiyetine geçiş tartışılmaya başlanmıştır. *Türk Medeni Kanununun* 652. maddesinin son bendi “bir evin muhtelif katları üst hakkı teşkiline mevzu olamaz” şeklindeyken; 16 Ocak 1954 tarih ve 6217 sayılı kanunla 2644 sayılı *Tapu Kanununun* 26. maddesi değiştirilerek kat mülkiyetine izin verilmiştir.¹⁹² Bu kanun Türkiye’de meydana gelen göç olgusunun oluşturduğu yeni tip meskenlerin hukukunu üretmiştir. Apartman meselesi ile çözülecek olan mesken sorunu bu kanunla hukukileştirilmiştir. Ancak bu durum Türkiye’de ve İstanbul’da yeni tip sosyal ilişkilerin zeminini oluşturmuştur.

İmar planları şehirde arazi kullanım kararlarını belirlerken; imar kanun, tüzük, yönetmelik ve talimatnameleri ise bina uygulamalarını ve inşaat yapım kaidelerini düzenlemektedir. İmarın uygulama süreçleri plancılık süreçleri kadar önemlidir. Kurgunun şehre yansımada, aracılık işlevinin düzenlemesini ve şehre uygulanacak binanın formunu bu kanunlar yerine getirmektedir.

1950 yılında *Türk Yüksek Mimarlar Birliği İstanbul Şubesi Başkanlığı*, İstanbul’u imar işlerinin düzenlemesi hakkında İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıkları’na bir rapor sunmuştur. “İstanbul Belediyesi maksadı temine matuf kanun ve mevzuatla imar planlarının ihtiyaçlara cevap verememesi ve şehir bünyesine aykırı olması dolayısıyla müşkilata uğramakta, ne kendisine ve ne de hemşehrisini memnun edememektedir...” şeklinde haber verilen raporda, özel inşaat faaliyetlerinde uyulması gereken şartların Yapı ve Yollar Kanunu ve buna ek talimatname olduğunu belirttiikten sonra bu kanun ve talimatnamenin yetersiz olduğuna işaret ederek bunların tadil edilmesini istemektedirler.¹⁹³ İmar uygulamacısı olan teknik elemanların oluşturduğu bir kurum imarın işleyişini eleştirmekte ve kanun yapma faaliyetine katılmaktadır. Bu uygulama şekli kanun faaliyetlerine katılımın sağlanması açısından önemli bir farklılık oluşturmaktadır.

¹⁹¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Melike Z. Dağıstan Özdemir, “Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış”, *Planlama*, S 31, s. 20-25.

¹⁹² <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/585.html>

¹⁹³ “İstanbulun İmarı Mevzuunda Mimarlar Rapor Hazırladılar”, *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1950, Sayı: 316.

1955 yılında, imar hareketlerini düzenleyen *Yapı ve Yollar Kanunu*’nun restorasyonu gündeme gelmiştir. 1848 ortaya çıkan *Ebniye Nizamnameleri*, süreç içerisinde olgunlaşarak *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi*’ne dönüşmüştür. Önceki bölümlerde yürüttüğümüz bu tartışmada Osmanlı İstanbulunda, imar olgusunun, yalnızca bina ve yol düzenlemesi olarak algılanması hususunu değerlendirmiştik. Cumhuriyetin ilanı sonrası da imar mevzuu yapı ve yolları düzenlemekten öteye geçememiştir. Cumhuriyetin ilanı ile sonrası; “*ebniye*” yerine *bina*, “*turuk*” yerinde *yol* denilerek kanunun restorasyonu tamamlanmıştır: Yapı ve Yollar Kanunu 1955 yılına gelindiğinde ise yüz yedi yıl aradan sonra, *Yapı ve İmar Kanunu*’na geçilebilmiştir.¹⁹⁴ Yurtdışından getirilen uzmanlar şehri bütüncül ele almakta, yerli mütehassıslar şehri bütüncül değerlendirme üzerine çalışmalar yapmaktadırlar; ancak hazırlanan imar planlarını uygulamaya dökcek kanun imar işini yapı ve yola indirgemektedir. Bu tasarı ile artık Türkiye’de de imar mevzuu en azından isminde bir bütüncüllük taşımaya başlamaktadır. İmar kavramı bir kanun adı olarak literatüre girmiştir.

Kanun teklifinde, *Yapı ve Yollar Kanunu* alt yapısı üzerine II. Dünya Savaşı sonrası yıllarda Türkiye’de yaşanan inşaat tecrübesinin oluşturduğu birikim eklenerek yeni bir kanun ortaya konulmuştur. Bu tasarıda, bina ve arsa gibi tanımlar yapılmakta; ruhsat için vatandaşın başvurusuna belediyenin cevabı için süre konulmakta; belediye cevap vermezse vatandaşın elindeki projeye göre inşaat yapma hakkı sağlanmakta; kaçak inşaat yapımında bina sahibi, çalışan işçi, özel mühendis ve kamu görevlilerinin görev ve sorumlulukları ve cezaları tanımlanmakta; yeni imara açılan bölgelerde kesinti tüm arazi sahiplerine % 25 oranında yansıtılmakta ve yeni yapılacak binalara 10 yıl vergi muafiyeti önerilmektedir.¹⁹⁵ Tasarı, imar hak ve kısıtlamalarının açık ve anlaşılır şekilde tanımlanmaktadır. Ayrıca tasarıda, arazi kesintileri tüm mülkiyet sahiplerine yaygınlaştırılmakta ve bina yapımını teşvik amaçlı muafiyetler bulunmaktadır.

14 Nisan 1955 yılında Türkiye’nin *Birinci İmar Kongresi* toplanmıştır. “Yurtta bir imar nizamı kurmak gayesini güden kongre bilhassa mesken meselesi üzerinde duracak” alt başlığı ile duyurulan kongrenin hedefleri açılış konuşması özetlenerek

¹⁹⁴ İmar kanunun hazırlık safhaları ve kanunlaşma süreci hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Cevat Geray, “Yeni İmar Kanunun Bazı Özellikleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 11, S:4, s. 135-150; Cevat Geray, “İmar Kanununun Hazırlık Safhaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 73-89.; Ruşen Keleş, “İmar Kanunu”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 135-150 “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.

¹⁹⁵ “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.

tasvir edilmektedir.¹⁹⁶ Kongre öncesi, İstanbul Belediyesi bir broşür hazırlayarak, *Yapı ve İmar Kanunu* tasarısında yer almasını istediği talepleri maddeler halinde sıralamıştır.¹⁹⁷ İstanbul Belediyesi imar tecrübelerini, TBMM'nin yasalaştırma faaliyetlerinde sunmaktadır. 1950'li yıllarda kanun yapım süreçlerine İstanbul'dan mühendislik odaları, belediyeler gibi farklı kesimler ortak olmaya başlamışlardır.

Cumhuriyet döneminde imar konusundaki düzenlemeler *Ebniye ve Turuk Nizamnamesi*'nin ötesine geçememiş, bu nizamname *Yapı ve Yollar Nizamnamesi* adıyla yeni şartlara uyarlanmıştır. Ancak bu kanun, imar olgusunu, yolların düzenlenmesi, çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması ve yapılara bir standart getirilmesi şeklinde ele almaktadır. Bu imar algısı 16 Temmuz 1956 tarih ve 6785 sayılı *İmar Kanunu*'nun yürürlüğe girmesiyle değişmiştir. Bu yasada imar algısı, yalnızca belde sınırlarında değil il özel idaresinin hüküm ve tasarrufu altında bulunan mücavir alan sınırları içerisindeki alanları da kapsamaktadır.

1957 yılına gelindiğinde Belediye Meclisi, İstanbul için uygulanacak imar talimatnamesini görüşmeye başlamıştır. Yeni imar yasalarının İstanbul'a uygulanma süreç ve prensiplerini bu talimatname belirleyecektir. 4 Ocak 1957 tarihinde Belediye Meclisi'nce onaylanan talimatname iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda umumi hükümler, ikinci kısımda ise imar hudutları dahilindeki ifrazlar ve parsel büyüklükleri yer almaktadır.¹⁹⁸ İstanbul Belediyesi, İmar Kanunu sonrası bu kanunun uygulama talimatnamesini yayınlamıştır. Bu süreç İstanbul planlama sürecinde elde edilen birikimin yeni bir forma dökülmesidir. İşlevselliği tartışmalı olan bu talimatname, *Ebniye Nizamnameleri* döneminde olduğu gibi, kanunlarla şehri düzenleme çalışmalarının uygulama sahasında aldığı son şeklidir.

27 Ekim 1957 seçimleri öncesinde, yeni *İmar Nizamnamesi* yürürlüğe girmiştir. Bu nizamname Türkiye'deki imar çalışmalarını yeniden ele alan bir içeriğe sahiptir. Bina ve yol merkezli bir imar algısından, asrî şehircilik merkezli bir imar algısı kanunlaştırılmıştır. *Yeni İmar Nizamnamesi*'ne göre, beş yıl içinde bina yapılmayan boş araziler istimlak edilecek, parselasyon planları ve alt yapısı oluşturulmamış bölgelerde yapı izni verilmeyecek, ruhsatsız yapılar durdurulacak ve beş katı harç alınarak ve ruhsat kaidelerine uygun olarak inşa edilebilecek ve belediyeler imar uygulaması için

¹⁹⁶ “Birinci İmar Kongresi Dün Ankarada Açıldı”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1955, Sayı: 11033. Daha geniş bilgi için bakınız; S. Evinç Torlak, “İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C 11, S 3, s. 58-69.

¹⁹⁷ “İmar Kongresi Yarın Ankarada Toplanıyor”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1955, Sayı: 11031.

¹⁹⁸ “İmar Talimatnamesini Şehir Meclisi Kabul Etti”, *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1957, Sayı: 11654.

parseller üzerinde düzenleme yaparak gayrimenkullerin yerlerini değiştirebilecektir.¹⁹⁹ Bu kurallar, II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye’de yaşanan şehirciliği kontrol amaçlıdır. Kurallarda yapılmasına müsaade edileceklerden daha fazla yapılmasına müsaade edilmeyecek unsurlar ön plana çıkmaktadır. Bu durum, imar mevzuunda vatandaş-devlet ilişkilerinin tarzını ortaya koymaktadır. Olumlu bir dil kullanılarak imar hakları tanımlanmamakta, olumsuz bir dil kullanılarak kısıtlamalar tanımlanmaktadır. Kamu otoritesinin imar uygulamalarında edindiği tecrübe sonucu yargı makamları, pratik imarı kuşatma merkezli olumsuzlukları tarif ederek olumluya ulaşma noktasına getirmiştir. Uygulamanın giriftliği hukuksal metinlerde ortaya çıkmaktadır. Belediyeler verilen imar uygulamalarında parsel yerlerinin değiştirilebilir olması, mülkiyet hakkının konum olarak önemini yitirmesinin önünü açmaktadır. Konum olarak değil yüzey alanı olarak arazi varlığı ön plana çıkmakta; böylece kamu imarı uygulamalarında yaşanan istimlak süreçlerinde kamu otoritesine mülkiyetin konumunu değiştirme yetkisini tanımaktadır. Mülkiyetin taşınması durumu kamunun gözetilmesinde önemli bir hukukî araç iken, aynı zamanda belediye yetkililerine imar uygulamalarında, vatandaşın idarî yargı yoluyla çözebileceği, kontrolsüz bir güç sağlamaktadır.

1959 yılı Haziran ayında yeni *İmar Talimatnamesi* Belediye Meclisi’nde görüşülmektedir. Bu talimatnamede, bina içi taşıyıcı sistemleri etkilemeyecek tadilatların büyük bir kısmı “adi tamir” olarak tanımlanmış ve ruhsat zorunluluğunu ortadan kaldırılmıştır. Yalnızca iskele kurulması durumunda belediyeye haber verilecektir.²⁰⁰ Yeni talimatnamenin bu hükümleri bina içi değişiklikleri vatandaşın kararına ve ustaların öngörüsüne bırakmış olmaktadır. Bu durum kontrol edilemeyen serbest bırakılması olarak da yorumlanabilir. Serbest bırakılan hususlar, bina konusunda vatandaşların önünü açabilecek, taşıyıcı sistemlerde değişikliğe gidilerek binaların dayanıklılığını da etkileyecek işlemlere sebep olabilecek boyuttadır.

İmar Talimatnamesi’nde, imar planı mevcut bölgelerde binaların yükseklik kaideleri belirlenmiş ve imar planı olmayan bölgelerde ise bina yüksekliklerini belirleyecek faktörler açık bir biçimde tanımlanmıştır.²⁰¹ Böylece plan çalışması

¹⁹⁹ “İmar Nizamnamesi Düünden İtibaren Yürürlüğe Girdi”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1957, Sayı: 11843.

²⁰⁰ “Yeni İmar Talimatnamesinin Esasları: Ruhsat Alınmadan Yapılabilecek İşler”, *Yeni İstanbul*, 3 Haziran 1959, Sayı: 3430.

²⁰¹ “Ruhsata Aykırı İnşaat Derhal Durdurulacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443. Haberin bu konu ile ilgili kısmının tam metni şu şekildedir: “Talimatnameye göre, imar planı ve raporlarında bina irtifaları tayin edilmiş olan yerlerde, bu irtifalar değiştirilemeyecektir. Ancak, evvelce daha yüksek binalarla teşekkül etmiş adalarda veya bir kattan fazla irtifa kazanılan dik meyilli yol ve arsalarda, zaruri hallerde yapılacak değişiklik, plan tadili mahiyetinde olup Belediye Meclisince tasdik edildikten sonra tatbiki konulacaktır. Ancak mevzu bahis Adada evvelce yapılmış, muhafazası düşünülen binalar daha yüksek teşekkül etmiş ise, en az karşılıklı iki adanın

yapılmayan bölgelerdeki inşaat faaliyetlerine bir düzen getirilmektedir. Talimatname şehrin tüm alanlarında kamu otoritesi için bir inşaat nizamını ortaya koymaktadır.

21 Temmuz 1959 tarihinde 7367 sayılı yasa ile belediyelerin arsa ve konut üretimine ilişkin görev alanları genişletilmiş ve yetkileri artırılmıştır.

2.2.3.2. Çok Partili Hayatta Geçiş Sürecinde İstimlak Kanunları

1940 ve 1950’li yılların başında, istimlak kanunları, muhtelif kanunlara dağılmış hâlde bulunmaktadır. Hangi faaliyetin icra sahasına giriyorsa, o kanuna uygun istimlak yapılmaktadır. Bu da uygulamada sorunlara neden olmaktadır.

Yeni *İstimlak Kanunu* 24 esas ve 4 geçici maddesiyle meclise sevk edilmiştir. Tasarıda kıymet takdiri komisyonunun teşkili ve kıymet takdirindeki esas unsurları hükme bağlanmaktadır. Ayrıca, istimlak muamelesinin başlamasıyla ortaya çıkan tahditler ve istimlak kararı sonrası açılacak davalar ele alınmaktadır.²⁰² 8 Ekim 1956’da yürürlüğe giren *İstimlak Kanunu* şu başlıklardan oluşmaktadır: Satın Alma Usulü, Menafi-i Umumiye Kararı, Ehli Vukuf Meselesi, İade Mükellefiyeti, Cezai Müeyyideler.²⁰³ Bu yasa ile kamulaştırma kararını belediye encümeni verecek, bu kararı ilçelerde kaymakam, illerde ise vali onaylayacaktır. Kamulaştırılacak emlakın değerini ise bir komisyon belirleyecektir. *İmar Kanunu* ve *İstimlak Kanunu*’nun kabul ediliş tarihi Menderes’in İstanbul’un imarına başlaması öncesine denk gelmektedir. Yeni *İstimlak Kanunu* İstanbul’da imar faaliyetleri hızlandığı bir dönemde devletin tecrübesi sonucu ortaya çıkmıştır. Menderes imarı öncesi çıkartılan bu yasa sonrası İstanbul’da istimlaklar hızlanmış ve devletin eli güçlendirilmiştir.

İstimlak yapıldığında yalnızca gayrimenkul sahipleri mağdur olmamaktadır. İstanbul gibi kira merkezli yaşanan bir şehirde hükümet istimlak edilen mülklerde

tamamının revizyonu yapılacak ve içlerindeki mevcut kâgir binalarla ahenkli olarak, mülkiyet hudutları ve civarının karakteri göz önüne alınmak suretiyle İmar Müdürlüğünce verilecek gabariler tatbik edilecektir. İmar Planında veya raporunda kat tasrih edilmemiş veya imar planları yapılmamış meskûn kısımlarda yeni yapılacak binalara verilecek yükseklikler şu suretle tespit edilmiştir: 6 metreden dar yollarda 6,5, dokuz metreye kadar olan yollarda 9,5, on iki metreye kadar yollarda 18,5, otuz metreye kadar yollarda 21,5, otuz metreden geniş yollarda bina istifai 25,5 metre olacaktır. İmar talimatnamesinin 34. Maddesine göre 20.8.1953 tarihinden evvel tasdik edilmiş imar planlarında veya raporlarındaki kat irtifaları şu şekilde mütalaa olunmuştur: Bir kat veya, 1 bodrum 1 kat 6,5 metre, 2 kat veya 1 bodrum 2 kat 9,5 metre, 3 kat, 1 bodrum 3 kat 12,5 metre, 4 kat veya 1 bodrum 4 kat 15,5 metre, 5 kat veya bir bodrum 5 kat 18,5, 6 kat veya 1 bodrum 6 kat 21,5 metre, 7 kat veya 1 bodrum 7 kat 24,5 metredir. Bu madde İstanbul cihetinde ve 40 rakımına tabi yerlerde tasdikli planlardaki irtifalara ait kayıtlarda en çok 3 kata kadar tatbik edilecektir.”

²⁰² “İstimlak Kanunu Tasarısı Meclise Sevk edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1956, Sayı: 11392.

²⁰³ “Aydın 8 inde Yürürlüğe Girecek Olan İstimlak Kanunun Hükümleri”, *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1956, Sayı: 11560.

kiracıları da koruyan bir tasarı hazırlamıştır. Tasarıya göre, ikametgahı istimlak edilen müstecirlere (kiracılara altı aylık kira bedelleri verilecektir.²⁰⁴

İstimlak bedellerinin ödenememesi ve sürecin kamu otoritesi kadar etkin bir biçimde yönetilemediğinin düşünülmesi üzerine belediyelerin istimlak yetkilerini artıracak bir tasarı BMM [bu ne demek?] gündemine alınmıştır. İmar sonucu yeni oluşturulan yol, meydan ve park gibi yerlerin çevrelerindeki gayrimenkuller üzerinde belediyeler tasarruf edebileceklerdir. Buralara cepheli arsalara mal sahipleri kendileri üç yıl içerisinde bina yaparlarsa istimlaktan azade olacaklardır.²⁰⁵ Bu tasarı ile hem Prost'un [bu kim tam adı?] önerdiği imar hamlelerinden kaynaklanan menfaatlerin kamu adına alınması hedeflenmekte hem de imar çalışmasında ortaya çıkan eserlerin yollarındaki özel mülklere yapılaşma şartı getirilmektedir. 1960 Mayıs ayında, istimlak kanununda yapılacak değişikliklerin tanıtıldığı bir yazı yayınlanmıştır.²⁰⁶ Askerî müdahaleden sonra da, *İstimlak Kanunu*'nda öngörülen değişiklikler yapılmıştır.²⁰⁷

1945-1960 arası çok partili hayata geçiş sürecinde belediyeçilik konusunda hukuk alanında yapılan düzenlemeler incelendiğinde, halkın katılımı ve yönetsel süreçlerin paylaşımı yerine gündelik yaşamı kolaylaştırıcı düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Devletin her şeyi kontrol etme arzusu devam etmektedir, ancak vatandaşlarda bu sürece dahil edilmeye başlanmıştır. Devlet-vatandaş arası ilişkilerde pratik çıkarların organizasyonu bu döneme damgasını vurmuştur.

2.3. CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA İMAR PROJE VE UYGULAMALARI

Çalışmanın bu bölümünde, İstanbul için sürdürülen imar plan ve uygulama çalışmaları, 1923-1945 arası dönemi kapsayacak şekilde ele alınacaktır. 1945-1960 arası dönemde yapılan imar planlama ve uygulama çalışmaları tezimizin ana eksenini oluşturduğundan bu dönemlere ilişkin değerlendirmeler çalışmanın ilgili bölümlerinde yapılacaktır.

2.3.1. Ali Haydar Bey Dönemi

Ali Haydar Bey, 15 Şubat 1339 (1923) tarihinde Şehreminliği vekaletine ve 12 Mart 1339 (1923) tarihinde de İstanbul Valiliği'ne tayin olunmuş; 8 Haziran 1340

²⁰⁴ “Evleri İstimlak Edilecek Olan Kiracılara Tazminat Verilecek”, *Eylül Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1957, Sayı: 2902.

²⁰⁵ “Belediyelerin İstimlak Yetkileri Arttırılıyor”, *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1959, Sayı: 12527.

²⁰⁶ Esat Tekeli, “İstimlak Kanununda Yapılacak Değişiklikler”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1960, Sayı: 12861.

²⁰⁷ “İstimlak Kanunu Değişikliğe Uğradı”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1960, Sayı: 3949.

(1924) tarihinde de her iki görevden alınmıştır. 15 ay 8 günlük görev süresince mezbaha açılması, itfaiye çalışmaları, kimyahane açılması, belediye matbaası kurulması, belediyeye ait araç yapım atölyesi olan Balat Atölyesi'nin açılması, İstanbul genelinde ilk mektep inşaatlarına başlanması ve konservatuarın oluşturulması başlıca yaptığı işlerdendir.²⁰⁸

2.3.2. Emin (Erkul) Bey (Operatör) Dönemi

9 Haziran 1340 (1924) tarihinde Şehreminliğe tayin edilmiş, 18 Kanunusani 1926 tarihinde de görevden alınmıştır. 19 ay 9 günlük çalışma döneminde kanalizasyon çalışmalarını yürütülmüş, Kadıköy Hali'nin inşasına ve Boğazın Anadolu Yakasındaki sahil yolunun açılmasına başlanmıştır.²⁰⁹

Süreyya İlmen 1924 yılında Emin Bey'e fahri danışmanlık yaptığı sırada *Üsküdar'ın İmarına Aid Bir Fikri Umumi ve Hulasa-i Mütalaat* adlı bir rapor sunmuştur. Bu raporunda Süreyya Bey, Üsküdar, Kadıköy ve Hisar Belediyesi başlıkları altında, Anadolu yakasının imarına ilişkin bayındırlık hizmetleri konusunda önerilerde bulunmuştur.²¹⁰

2.3.3. Raşit Bey Dönemi

15 Haziran 1340 (1924)'te Valiliğe tayin edilmiş 14 Eylül 1340 (1924)'te görevden alınmıştır. 3 ay müddette görevde kaldığı döneme ilişkin kayda değer bir faaliyete rastlanamamıştır.²¹¹ Bu üç ay bir geçiş dönemi olarak değerlendirilebilir.

2.3.4. Süleyman Sami Bey Dönemi

12 Teşrinisani 1340 (1924)'te Valiliğe tayin olunmuş, 23 Kanunuevvel 1927 yılında görevden alınmıştır. 3 yıl 11 ay süre ile yürüttüğü İstanbul Valiliği ve Şehreminliği görevi sırasında Haydar Bey döneminde başlatılan yol ve mektep çalışmalarını sürdürmüş çok köklü bir çalışma yapmamıştır. Yalnızca Şile yolunun bu dönemde açıldığı belirtilmektedir.²¹²

²⁰⁸ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 117.

²⁰⁹ a.g.e., s. 117-118.

²¹⁰ Ö. Kürşad Karacagil, *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, 2011, s. 249-250.

²¹¹ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, s. 117.

²¹² a.g.e., s. 117.

2.3.5. Mithat Bey Dönemi

24 Kanunuevvel 1927 tarihinde İstanbul Valiliği'ne tayin edilmiş 11 Temmuz 1927 yılında görevden alınmıştır. Çalışma döneminde Haydar Bey döneminde başlanılan yol ve mektep işlerine devam edilmiştir.²¹³

2.3.6. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi

27 Kanunusani 1926 tarihinde Şehreminliğe, 14 Temmuz 1928 tarihinde de İstanbul Vilayeti'ne vekil olarak atanmıştır. 31 Ağustos 1930'da Belediye Reisliği de dahil olmak üzere asaleten İstanbul Valiliği'ne tayin olmuştur.²¹⁴ 8 Aralık 1938 tarihinde her iki görevden de alınmıştır. Muhittin Bey'le birlikte Şehreminliği ve Vilayette geçiş dönemi sona ermiş, Haydar Bey dönemi gibi İstanbul için iz bırakıcı çalışmalar yapılmıştır. Göreve geliş tarihi ve asaleten atama dönemine dikkat edilirse Tek Parti döneminin İstanbul'u emanet ettiği ilk kişidir. Atatürk'ün ölümü sonrasında görevlerinden alınmıştır.

2.3.6.1. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İstanbul İçin Yürütülen Planlama Çalışmaları

Cumhuriyetin ilanı sonrası, yeni cumhuriyetin imar hareketlerinin ortaya çıktığı yer Ankara'dır. Bozkırdaki İstanbul'un bir kazası büyüklüğündeki bu kenti başkent yapmak yeni rejimin en temel motivasyonları arasında yer almıştır. Bu çerçevede *Ankara Belediyesi Şehremaneti* oluşturulmuş, zaman içerisinde *Ankara İmar Müdürlüğü*, *Dahiliye Nezareti*'ne bağlanmıştır. Ankara, yeni baştan imar edilip bir başkent inşa edilirken; İstanbul için herhangi bir proje üretilmemiştir. 1927 yılına kadar Mustafa Kemal'in uğramadığı kent hâlâ muhalif unsurlar nedeniyle sakıncalıdır ve bu şehre bir nevi ambargo uygulanmaktadır. Emin Bey (Erkul) döneminde, 1925 yılında İstanbul için bir plan çalışması Rahtree'ye yaptırılmıştır.²¹⁵ 1923-1930 yılları arasında İstanbul'da temel belediyeçilik uygulamaları sürdürülmüş kentin temel ihtiyaçları eski olanaklarla giderilmeye çalışılmıştır.

1930-1945 yılları arası İstanbul içinde bir plan fikri ortaya atılmış ve bu çerçevede İstanbul bir plana kavuşturulmuştur. İstanbul için bu dönemde şu plan çalışmaları yapılmıştır: Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert'in plan teklifleri

²¹³ a.g.e., s. 117.

²¹⁴ a.g.e., s. 118.

²¹⁵ *İstanbul Belediye Mecmuası*, s. 109-110, Ekim 1933, s. 40.

1932-1933, Prof. Martin Wagner'in plan teklifi 1935-1938, Sabri Oran Kadıköy ve civarı imar planı etüdü 1938 ve Prof. Henri Prost'un²¹⁶ nazım plan ve detay plan teklifleri 1936-1950'dir.

2.3.6.1.1. Alfred Agche, Herman Elgözt, H. Lambert'in Plan Teklifleri

İstanbul için yıllarca düşünülen plan çalışması da tıpkı Ankara örneğinde olduğu gibi bir yarışma ile başlatılmıştır. 1932 yılında İstanbul Belediyesi'nde bir bütçe ayrılarak dönemin Türk mimarlarının muhalefetine rağmen Avrupalı uzmanlarla ilişkiye geçilerek İstanbul Planı için bir yarışma düzenlenmiştir. Bu dönemde Avrupa'nın tanınmış dört plancısı önerileri için İstanbul'a davet edilmiştir.²¹⁷ Alfred Agche,²¹⁸ Herman Elgözt²¹⁹ ve H. Lamberte²²⁰ bu davete uyarak İstanbul'a gelmiş ve gerekli altlıkları İstanbul Belediyesi'nden temin ederek çalışmaya başlamışlardır. Dördüncü davetli olan Henri Prost²²¹ ise işlerinin yoğunluğunu gerekçe göstererek bu yarışmaya katılmamıştır. İstanbul Belediyesi'nde önerilerin değerlendirilmesi için yedi kişilik bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon bu önerileri karşılaştırarak bir rapor hazırlamış ve raporu yarışma jürisine sunmuştur. Hazırlanan rapor dokuz başlıktan oluşmaktadır: Proje Hakkında Genel Görüşler, Liman, Şehrin Bölgelere Ayrılması Üzerine Görüşler, Şehrin Anayolları Üzerine Düşünceler, Demiryolları ve İstasyon Üzerinde Düşünceler, Havayolları Üzerine Düşünceler, Serbest Sahalar, Spor Sahaları, Parklar ve Bahçeler Üzerine Düşünceler, Eski Eserler ve Anıtlar Üzerine Görüşler, Hulasa ve Nizamlar Üzerine Görüşler.²²²

²¹⁶ Henri Prost, Atatürk'ün daveti üzerine İstanbul'da planlama çalışması için gelmiş ve çalışmalarını, İnönü devrinde de sürdürmüş ve çok partili hayata geçiş sürecinde de İstanbul'un imar planı çalışmalarına devam etmiştir. DP iktidarına geçişle birlikte İstanbul Belediyesi'nde seçimler ve kurumsal işleyiş hakkında bir değişim gerçekleşmediğinden; Prost'un önerisini 1930-1945 dönemi içerisinde ele alınmıştır.

²¹⁷ Daha geniş bilgi için bakınız; Niyazi Duranay, Ersen Gürsel, Somer Ural, "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması", *Mimarlık*, Temmuz 1972, S 7, s. 67.

²¹⁸ Alfred Agche, Fransa Kent Plancıları Derneği ikinci başkanıdır. Fransa'da Düngerik kentini planlamıştır. Paris 'in bir yöresinin imarı için açılan yarışmayı kazanmıştır. İstanbul'a davet edildiğinde Rio De Janerio'nun planlarını tamamlamak üzeredir.

²¹⁹ Herman Elgözt, Berlin Technische Hochschule'da Şehircilik Kürsü'nde bulunmaktadır. Almanya'nın Essen şehrinin planlanması dolayısıyla ünlenmiştir. Almanya'da birçok kentin planını tamamlamıştır.

²²⁰ H. Lamberte, Fransız İçişleri Bakanlığı'nın öneri üzerine yarışmaya çağırılmış olup; Chicago ve New York'un planlanması çalışmalarına katılmıştır. Yarışmaya davet edildiğinde Prost'un yürüttüğü Paris Planı çalışmasında yer almaktadır.

²²¹ Henri Prost, öğrenciliğinde İstanbul üzerinde çalışma yapmış ve bu dönemde Paris'in planlarını hazırlamaktadır. Fas'ta planlama çalışmaları ünlenmesini sağlamıştır.

²²² Bu rapor ve karşılaştırmalı özeti için bakınız; Komisyon, "İstanbul Şehir Planı", *Arkitekt*, 1934, s. ; Duranay, Gürsel, Ural, "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması", s. 67-72.

Plan çalışmalarını değerlendiren jüri, Herman Elgözt'ün önerisini seçmiştir.²²³ Elgözt'ün "İstanbul'un Umumi Planı" için önerileri şu şekildedir: "Bu güzel şehrin emsalsiz güzelliğini en uzun istikbale, kadar muhafaza edebilmek için öyle bir esas bulmak icap eder ki: eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet şartları ile ahenktar bir surette birleştirsın." Elgözt, "Şehri o suretle tanzim etmeli ki; dahilde her noktadan deniz manzarasını görmeye bir mani bulunmamalı, mevcut tepeler üzerine yapılacak inşaat İstanbul'un sakin silüetini bozmayacak surette olmalıdır" yorumunu yapar.²²⁴ Elgözt planının iktisadi esasları; İstanbul limanı eski günlerine kavuşturularak ticaret canlandırılmalı, sanayi yatırımları yapılmalı şeklinde özetlenebilir. İstanbul'un serbest limanı Haydarpaşa veya Yenikapı tarafına kurulmalıdır. Liman Haydarpaşa'ya yapılırsa Anadolu ile bağ kurulmuş ve hammaddenin temini kolaylaşmış olur.²²⁵ Demiryolu için ise Anadolu ve Avrupa demiryollarını birleştirme önerisini tartışır; ancak, boğazdan yapılacak köprünün maliyeti, estetik olarak sakıncaları ve eski eserlere vereceği zararı düşünerek, demiryollarının vapurlar aracılığıyla birleştirilmesini önerir.²²⁶ Hava yolları için Çekmece Gölü'ne deniz tayyare istasyonu Yeşilköy'e de kara tayyare istasyonu önerisinde bulunur.²²⁷

Elgözt caddeler başlığında; "Şimdi en mühim iş Marmara ve Haliç Sahillerinde caddeler açmak ve eski Bizans'tan kalan tarihi yol şebekesini tevsî ve ihya etmektir" şeklinde bir öneri getirir. Bu çerçeve yorum çok önemlidir, günümüz İstanbul'una bakıldığında tüm plan ve imar çalışmalarının bu mantık üzerine kurulmuş olduğunu görmek mümkündür. Ayasofya-Beyazıt-Edirnekapı ve Altıncapı arası yollar açılmalıdır. Yeşilköy-Sarayburnu, Taksim-Şişli, Üsküdar-Haydarpaşa arasında cenup-şimal istikametinde yollar açılmalıdır. Bu çalışmada caddeler üç kısma ayrılmaktadır: 20 metrelik Esas sirkülasyon caddeleri, 17 veya 12 metrelik Tali sirkülasyon caddeleri, 5.5 metrelik İkamet sokakları. Tüm caddeler araç trafiği ve tramvay geçişleri hesaplanarak oluşturulmuştur.²²⁸ Bir planda en önemli etaplardan birisi de arazi kullanım kararlarının verilmesidir. Bu çerçevede şehrin bölgelerinin hangi amaçlarla kullanılacağı belirlenir. Elgözt İstanbul'u şu şekilde mıntıkalara ayırmıştır: Bayazıt-Ayasofya arası korunacak, Cibali-Sirkeci-Demirkapı-Tahtakale-Küçükpazar-Zeyrek-Cibali arası iş alanı olacak,

²²³ İstanbul'un planlanmasının yabancılara verilmesi ve bu yarışma sonucunda ortaya çıkan projelerin eleştirisi için bakınız; Burhan Arif, "İstanbul'un Planı", *Arkitekt*, sayı:5, 1933, s. 154-180.

²²⁴ Herman Elgözt, "İstanbul Şehrini Umumi Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007, s.18.

²²⁵ a.g.e., s. 19-21.

²²⁶ a.g.e., s. 21-22.

²²⁷ a.g.e., s. 22.

²²⁸ a.g.e., s. 22-24.

Yedikule’de bulunan fabrikalar sur dışına taşınacak; Beyoğlu tarafında ise; iş merkezi olan Perşembe Pazarı ve Bankalar caddesi iş bölgesi olacak, Beyoğlu ve Galata’nın garbışimalinde İstanbul’un garbinde olduğu gibi amele mahalleleri yapılacak; Üsküdar ve Kadıköy merkezleri korunacak, yeni konut alanları açılacak, Kurbağlıdere civarı sanayi alanı olacaktır.²²⁹ Elgötz İstanbul için bir de metro önerisinde bulunmuştur. Var olan caddelerin sorunları ve genişletme çalışmalarının doğuracağı istimlak yükü nedeni ve asrî şehirciliğin gereği olarak çok ince hesapları da yaparak Şişli-Taksim-Yeniköprü-Ayasofya-Beyazıt arasında bir yer altı demiryolu geçirilmesini önermektedir.²³⁰ Ayrıca İstanbul’da Boğaziçi Sahili-İstiklal Caddesi-Taksim-Boğaziçi arası, Aksaray-Eski Köprü-Galata-Beyoğlu-Şişli arası, Eyüp-Beyazıt-Yeni Köprü-Galata arası ve son olarak Haliç-Sirkeci-Aksaray-Eski Kale arasında tramvay hatları oluşturulmalıdır.²³¹

Ayrıca Elgötz İmar Detayları başlığı altında; Taksim’de İdeal Bahçeli Evler Mahallesi Projesi, Ayasofya Meydan düzenlemesi, Beyazıt Meydan düzenlemesi, Yeni Köprü ile Eski Köprü arasının imar edilmesi ve Eminönü Meydan düzenlenmesi tekliflerini sunar.²³² Bu projelere de dikkat edilirse bu dönemden sonraki imar uygulamalarının ağırlıklı olarak bu şekilde gerçekleştirildiği görülür.

Yukarıdaki önerilerini sunan Elgötz, bu planın nasıl uygulanacağına dair teknik, hukukî ve teşkilat ihtiyaçlarını da belirttikten sonra raporunu tamamlar.

Elgötz’ün plan teklifi yarışmayı kazanmıştır; ancak bu plan çalışmasını gerçekleştirme görevi Elgötz’e verilmez.

2.3.6.1.2. Martin Wagner’in Plan Teklifi

Elgötz’ün plan önerisi uygulama için uygun bulunmayınca yeni arayışlar gündeme gelmiş, 1935 yılında yine Alman şehircilik ekolünden Martin Wagner İstanbul’un planlanması için davet edilmiştir. Wagner, İstanbul ve çevresi için hazırladığı raporu 1936 yılında sunmuş ancak bu çalışmada dönemin yetkilileri tarafından uygun bulunmayarak plan çalışması tamamlanmamıştır. Wagner’de 1938’de Türkiye’den ayrılıncaya kadar Bayındırlık Bakanlığı’nda danışman olarak çalışmıştır.

²²⁹ a.g.e., s. 24-29..

²³⁰ a.g.e., s. 29-31.

²³¹ a.g.e., s. 31-32.

²³² a.g.e., s. 32-35.

Wagner, İstanbul planı hazırlamak için gerekli olan harita alt yapısının eksik olması, nüfusa ve jeopolitiğe ilişkin gerekli istatistik verilerin bulunmaması nedeniyle bu çalışmasının sadece bir münakaşa açılmasını teşvik olacağını belirtir.²³³

Wagner çalışmasını nüfus alt başlığında, İstanbul'un nüfusunun dağılımını inceledikten sonra İstanbul'un hinterlandının Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Gelibolu, Gebze, Karamürsel ve İzmit'ten ibaret olduğunu belirtir.²³⁴ Bu yaklaşım İstanbul'u bir bölge planı içerisinde değerlendirmek için sağlıklı bir yaklaşımdır. İstanbul bu bölgenin merkezi olarak konumlandırılırsa, yol aksları ve arazi kullanım kararları da daha doğru şekilde verilebilecektir. Wagner araziden istifade bölümünde ise; İstanbul ve hinterlandında doğru tarım teknikleri ile mahsul artırılabilir, böylece ekonomik bir gelişme sağlanır yaklaşımına sahiptir.²³⁵

Wagner'in ulaşım planında yollar dörde ayrılmıştır: Adi Şoseler Şebekesi; Avrupa hinterlandında Eyüp-Edirnekapı-Terkos, Topkapı-Çatalca-Belgrad-Karadeniz, Topkapı-Küçükçekmece-Çorlu-Edirne, Silivrikapı-Silivri-Tekirdağ-Gelibolu; Anadolu hinterlandında Üsküdar-Pendik-İzmit, Üsküdar-Ömerli- Şile, Üsküdar-Beykoz Riva'dır. İkinci olarak Askeri Şoseler Şebekesi ve üçüncüsü Uzak Şoseler Şebekesi olarak İstanbul-Edirne-Sofya, Lüleburgaz-Dedeoğlu-Atina ve İstanbul-İzmit-Ankara-Şam-Bağdat-Singapur, Şam-Kudüs-Kahire-Kap istikameti oluşturulmalıdır. Dördüncü ulaşım imkânı Demiryolu şebekesidir, bu bahiste demiryolunun Avrupa-Asya bağlantısına masraf etmek yerine karayolu şebekesinin geliştirilmesi önerilmektedir.²³⁶

Wagner İstanbul'un sanayisi için bölgenin hammaddelerini düşünerek, inşa maddeleri imal eden sanayi ile ziraî mahsulleri işleyen sanayi önermektedir. Ayrıca sanayi şehir dışında konuşlandırılmalıdır. Böylece köy nüfusları hareket etmez, sanayi arsaları ucuza mal olur, inşa maliyeti ucuz olur, köylerde iş gücü daha ucuza bulunur, üretimin nakledilmesi insan naklinden daha ucuzdur, şehirlere yığılma önlenir, ülkede gelir daha sağlıklı yayılır, savaş anında daha geniş alana kurulu sanayi jeopolitik menfaatler sağlar.²³⁷ Wagner'in bu önerisi daha çok ülke geneli içindir; bu çerçeveden bakıldığında, onun tezi İstanbul'a yığılma yapılmasından ziyade; İstanbul'u dünya, ülke ve bölge ölçeğinde doğru konumlandırarak; bir sanayi şehri haline getirmemek, yalnızca

²³³ Ing. Martin Wagner, "İstanbul Havalisinin Planı", *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007, s. 56.

²³⁴ a.g.e., s. 56-58.

²³⁵ a.g.e., s. 58-60.

²³⁶ a.g.e., s. 63-69.

²³⁷ a.g.e., s. 69-70.

bu bölge ihtiyaçlarını görecektir sanayi kurmak, diğer sanayi yatırımlarını ülke geneline dağıtarak yığılmayı önlemektir.

Wagner'in bu önerileri, kendisinin de belirttiği gibi yalnızca bazı tartışma başlıklarını açmak üzerine kuruludur. Bu çalışma makro düzeyli bir İstanbul ve Türkiye planı yaklaşımını içermektedir. Wagner'in çalışması da bu nedenle, İstanbul için somut bir plan çalışmasını dönemin yöneticileri açısından üretmemiştir. Wagner'in çalışması da İstanbul Belediyesi tarafından uygun görülmeyle uygulamaya konulmamıştır.

2.3.6.1.3. Sabri Oran Kadıköy ve Civarı İmar Planı Etüdü

Sabri Oran, 19. yüzyılda İstanbul'un sayfiye yeri olan Kadıköy bölgesinin gösterdiği gelişmeler dikkate alınarak bu bölgenin ulaşım akslarının düzenlenmesini ve bölgenin imarına ilişkin önerilerde bulunmuştur. Haydarpaşa yolu Rıhtım boyunca doldurulacak, Haydarpaşa-Üsküdar arası yol açılacak, Bağdat Caddesi bu bölgenin ana arteri olacak, İstanbul-Ankara bağlantısı Bağdat Caddesinden sağlanacak, Kızıltoprak-Fenerbahçe Stadı-Karaca Ahmet Mezarlığı-Üsküdar yolu genişletilecek, Haydarpaşa Garına yakın "Bağdat Caddesi ile Çamlıca yolu arasındaki Acıbadem ismi ile anılan arazi üzerinde en asrî bir tarz ile bahçeli evlerden müteşekkil yeni bir mahalle" kurulacaktır.²³⁸

2.3.6.1.4. Henri Prost Nazım Plan ve Detay Plan Çalışmaları

1936 yılında Henri Prost İstanbul'un planlama çalışması için davet edilmiştir. 1932'de yapılan yarışmaya katılmayan Prost bu daveti, alan çalışmalarının İstanbul'da belediye mühendis, mimar ve topograflarının katılımı ile yapılması şartı ile kabul etmiştir. 1936 yılında çalışmalarına başlayan Prost, 1951 yılında İstanbul'un planlarını tamamlamıştır. Uzun süren plan çalışmaları sırasında, şehirde imar faaliyetleri durdurulamamakta, yapılaşma devam etmektedir. Bu durumda yapılan her plan hem eskimekte hem de uygulama alanları dolmaktadır. Bu durumun önüne geçebilmek için Prost, planın yapım sürecinde geçerli olacak *Yapı ve Yollar Kanunu*'nun İstanbul'da ne şekilde uygulanacağına dair bir nizamname yayınlamıştır.²³⁹

Prost İstanbul'un Nazım İmar Planını; demiryolu ve denizyolu ile münakaleler (ulaşım), çarşı teşekkülü, küçük sanayi ve küçük sanatlar bunların intişar (yayıma)

²³⁸ Bu plan önerisinin akıbeti hakkında herhangi bir malumata ulaşılamamıştır. Bugünden bakıldığında yol kaslarının gerçekleştirildiği, ancak Acıbadem bölgesinin bahçeli evler şeklinde değil, apartman olarak yapılaştığını görmekteyiz.

²³⁹ İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü*, s. 76.

suretleri, umumiyetle sanayi ve ticaretin intişar sureti, mülklerin inkısam sureti, modern binaların teşekkül suretleri ve sıhhi nizamlar, İstanbul topluluğunu teşkil eden bütün mahallelerin mütekabil inkişafı ve arkeolojik araştırmaların bugünkü hali ve başlıca eserlerin sitlerin ve abidelerin tanınması hususlarında yapılan araştırmalar sonrası 15.10.1937 tarihinde yayınlanan bir raporla tamamlamıştır.

Prost'un hazırladığı nazım planının uygulama programı şu şekilde olacaktır.

- 1) Galata Limanı Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Bu limanın kara cihetine münakale (ulaşım) yalnız kamyon ve otomobillerle temin edilecektir.
- 2) Sarayburnu Limanı muvakkattır (geçicidir). Sarayburnu'nu Galata Köprüsü'ne rapteden teras şeklindeki bir gezinti caddesinin altında kalmak üzere bir kattan fazla depolar bulunmayacaktır.
- 3) Galata Köprüsü biraz Haliç'e doğru nakledilecek ve bu suretle köprünün iki tarafında geniş iki meydan teşkili kolaylaşacaktır.
- 4) Atatürk Köprüsü tatbik edilmekte olan projesine mutabık olarak ikmal edilecektir.
- 5) Haliç kıyıları ticaret ve mahalli sanayinin rasyonel bir surette teşekkülüne müsaid şekilde tanzim edilecektir. Nispeten büyük sanayi için günümüzdeki Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in menbainı doğru olan yerler tahsis edilecektir. Salhaneye mürur-u ubur (geçiş) kolaylaşacak, koyun her iki kıyısında da ağır kamyonlar için geniş birer sınavi yol tesis edilecektir.
(Haliç) Sağ Kıyı: İki köprü arasında gıda maddeleri mıntıkasının inkişafı, hallerin tevsii, balıkhanenin tesisi
(Haliç) Sol Kıyı: İki köprü arasında bu sahilin tekmi boyunca umuma mahsus geniş bir rıhtım inşası.
- 6) Atatürk Bulvarı'nın cenup ucunda Haydarpaşa'ya giden Avrupa-Asya trenlerinin feribot limanına bağlı uluslar arası bir gar yapılacaktır.
- 7) Sirkeci Garı yalnız elektriklecek banliyö trenlerine ve muvakkat olmak üzere Sarayburnu küçük limanına gelecek eşya trenlerine tahsis edilecektir.

- 8) Yenikapı Uluslararası Garı ve Feribot İskelesini muhafaza eden dalga kıran Yenikapı Körfezi'ne inşa edilecek modern bir limanın icap ettireceği vasi mikyasta eşya münakalesine müsait olacak veçhile tertip edilecektir.
- 9) Çarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, fakat umumi teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve methalleri civarında geniş otomobil durak yerleri olacaktır.
- 10) Eski şehre hakim bir vaziyette bulunan münevverler Akropolü Üniversite Beyazıt ile Şehzade arasında inkişaf edecek ve en sıhhi şartlarını haiz vasi bir mahalle olacaktır. Bu günkü Üniversite Meydanı ve etrafı talebeye mahsus büyük bir park ile Üniversite'nin merkezi idare binalarına tahsis edilecektir. Üniversitenin her bir şubesi mütemadiyen tekamül etmekte olan fenni ve ilmi zaruretleri kayıtsız ve şartsız karşılayabilecek bir inkişafa elverişli bir sahaya malik birer unsur teşkil edecektir. Milli kitapsaray üniversite mahallesinin merkezi bir yerinde bulunacaktır.
- 11) Yenibahçe'de kale duvarlarının içinde: nebatat parkı, hayvanat parkı, koleksiyon parkı ve kültür parkı tesis edilecektir.
- 12) Spor sahaları
- 13) Yenibahçe'de kale duvarlarının dışında koşu yeri olacaktır.
- 14) Tayyare meydanı (etüd edilmektedir).
- 15) Plajların tanzimi –Florya
- 16) Sarayburnu ile Küçükayasofya arasında arkeolojik bir park tesisi.
- 17) Başlıca sitlerin muhafazası

Sarayburnu: Liman ve Sirkeci Garı tedricen kaldırılarak burasının parazit binalardan kurtarılması.

Kale Tarafındaki Kale Duvarları (kara surları): dışarıda en aşağı 500 metre genişliğinde ve iç tarafta kale boyunca mevcut mahallelerin inkişafına muvafık olarak yapılacak tanzim ameliyelerine göre tespit edilecek mütehavvil (değişik) genişlikte bina yapılması yasak birer mıntika teşkili.

Deniz Kıyısındaki Kale Duvarları (deniz surları): Arkeolojik veya tezyini kıymetlerine ve bulundukları mahallelerin hususi planlarına ayrılacak kısımların mahallen muhafazasının temini.

Haliç Kıyısındaki Kale Duvarları (Haliç Surları): buradaki ticaret ve sanayi mahallesinin sıhhileştirilmesi ve seyrüsefere zarar vermeyecek surette çok karakteristik noktalardaki kısımların muhafazası. Şehir manzarasına hakim olan başlıca mühim eserler civar binaların yükseklik ve karakteri hakkında hususi tedbirler alınmasını icabettirir. Bunlar mahallelerin hususi imar planlarına kaydedilecektir.

Başlıca tezyini meydanlar ve umumi binalar.

Büyük Cumhuriyet Meydanı: Kadim Atmeydanı'nın (Hipodrom) cenup ucundaki binalar kaldırılarak büyük Cumhuriyet meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askeri geçit resimlerine müsait olacak şekilde tanzim edilecektir. Meydana hem Marmara'dan hem Boğaz'dan görülecek kadar yüksek bir Cumhuriyet sembolü abide dikilecektir. Meydanın civarında Adliye Sarayı ve diğer devlet binaları yapılacaktır.

Beyazıt Meydanı, kadim zafer takı meydana çıkartılacak ve meydan o sahaya kadar uzatılacaktır.

Atatürk Bulvarı ile Fevzi Paşa Caddesi'nin birleştiği noktada (bir meydan oluşturulacak) bulvarın cenup cihetinden bakıldığı zaman görünecek (inkılap hatıralarını ihya eden) bir abide dikilecektir.

İstanbul-Londra Yolu'yla 13 numaralı bulvarın birleştiği yerde dört köşe bir meydan oluşturulacaktır.

Uluslar arası garın gezinti meydanı: Marmara'ya bakan geniş bir teras.

Taksim Meydanı: Bu meydan büyük mikyasta genişletilecek, bir tarafında tiyatro, konferans salonu, sergi salonları, içtima salonları maç salonları, kulüpler, posta otobüs garları, otomobil parkları bulunacaktır.

- 18)** Okul ve hastanelerin tevzi tarzı alakadar servislerle birlikte tetkik edilecektir.

Henri Prost'un bu çalışması Lütüf Kırdar dönemi imar hareketlerinin temel belirleyicisi olmuştur. Bu planlama çalışması Menderes döneminde de büyük ölçüde

uygulanarak İstanbul'a bir yönelim kazandırılmıştır. Ancak planların uygulanma biçimi, asrî şehircilik isteyen yöneticilerin İstanbul gerçekliği ve vatandaş talepleriyle bir muvazaa şeklinde gerçekleşmiştir. Böylece ne Prost'un öngördüğü şehir ortaya çıkmış ne de asrî şehircilik İstanbul'un tüm semtlerinde aynı oranda hayat bulabilmiştir.

2.3.6.2. Muhittin (Üstündağ) Bey Dönemi İmar Uygulamaları

Muhittin Bey, kendisinden önce başlayan yol ve mektep işlerinin yanı sıra İtfaiye Binalarını, Cerrahpaşa Pavyonunu, Edirne Kapı Caddesini ve Söğütözü Mezbaha Müesseselerini tamamlamıştır. İstanbul'da şoseler asfaltlanmış, kâğıt köprüler inşa edilmiştir. İnkılap Müzesi, Halk Müzesi ve Kütüphanesi, çocukları kurtarma ve kimsesizleri barındırma yurtlarının açılması, şehir bandosunun oluşturulması, şehir rehberinin tanzimi, yeni mekteplerin açılması, mektep olmaya elverişli binaların satın alınması, Terkos Suyu'nun sorunlarının çözülerek belediye gelirlerinin artırılması ve belediye borçlarının ödenmesi gibi çalışmaları yürütmüştür.²⁴⁰

2.3.7.1. Lütfi Kırdar Dönemi İmar Uygulamaları

8 Aralık 1938 yılında İnönü tarafından Manisa Valiliğinden alınarak, İstanbul Vali ve Belediye Reisi'ne atanmıştır. Çok partili hayata geçiş sürecinde bu görevini sürdürmüş ve 16 Ekim 1949 tarihinde de görevden alınmıştır. Atatürk döneminde İstanbul'da imar planı çalışmaları başlatılmış ve belediye yeni yasa çerçevesinde yeniden örgütlenirken; büyük imar çalışmalarına başlanmamıştır. Kırdar'la birlikte Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'da görülen imar uygulamaları İstanbul'da da görülmeye başlanmıştır. Kırdar, II. Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'da altyapı ve üst yapıda yeni şehircilik ilkelerini uygulamaya çalışmıştır. Kırdar dönemi imar planlama ve uygulama çalışmaları tezimizin esas konusunu teşkil ettiğinden ileriki bölümlerde ayrıntılı olarak aktarılacaktır.

²⁴⁰ Osman Nuri (Ergin), *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, s. 118.

III. BÖLÜM

1945-1960 İSTANBUL ŞEHİRCİLİK POLİTİKALARI: TEORİ-PRATİK GERİLİMİ

İstanbul'un imparatorluk dönemi başkent-tarım-ticaret merkezli toprak ve imar yapısından Cumhuriyet dönemi ile birlikte ticaret-sanayi merkezli toprak ve imar sistemine nasıl dönüştüğünü daha önceki bölümlerde özetlenmeye çalışılmıştır. İstanbul'un geçirdiği yapısal dönüşümün topografyayı etkilemesi ve 20. yüzyıldaki yeni formuna kavuşması, II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye'nin geçirdiği siyasal ve ekonomik yapısal dönüşümün kentsel yansımalarının en bariz izlenebileceği şehir İstanbul olmuştur. İmparatorluğun başkenti olan İstanbul, I. Dünya Savaşı sonrası kaybettiği ülke içi imtiyazlarını, II. Dünya Savaşı sonrası tekrar kazanmıştır. Bu imtiyaz kazanma süreci, ülkenin girdiği yeni siyasal ve ekonomik tercihlerle şekillenmiş ve İstanbul, bu yeni dönemin sembol şehri haline gelmiştir. Cumhuriyet Halk Fırkası, şehir politikalarını Ankara'da üretip, Ankara'da uygulayarak yaygınlaştırırken, Demokrat Parti ise şehir politikalarını uygulama alanı olarak İstanbul'u tercih etmiştir. Türkiye'de çok partili hayata geçiş sürecinde, şehir politikalarının izleneceği en verimli alan İstanbul'dur. Tezimizde, CHP şehir yönetim tarzından DP şehir yönetim tarzına geçişin imar üzerinden takibini sağlamak için üç dönemi ele almaktayız. 1945 yılı çok partili hayata geçişin başladığı yıldır. Bu dönemde İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar'dır. Kırdar'ın İstanbul'un imarı konusundaki çalışmaları, belediye başkanlığının son beş yılı değerlendirilerek ele alınmıştır.

İstanbul'da 1950 yerel seçimleri öncesi Kırdar Hükümet tarafından görevden alınarak yerine Fahrettin Kerim Gökay atanmıştır. Gökay, CHP tarafından göreve getirilse de, 1950 yerel seçimler sonrası DP tarafından da İstanbul Vali ve Belediye Başkanı olarak görevlendirilmiştir.

Başvekil Adnan Menderes'in İstanbul'un imarı ile özel olarak ilgilenmeye başladığı yıl, 1955 yılına denk gelmektedir. Bu dönemde Menderes İstanbul'un imar çalışmalarını yakından takip etmeye başlamıştır. 1957 yılına gelindiğinde ise Menderes'in imar çalışmalarını takip etme sürecinden, İstanbul'un imarını yönetme

konumuna geldiği görülür. Menderes İstanbul'un "Fahri Belediye Başkanı" olarak, İstanbul'un imar hareketlerini bizzat yönetmiştir. Bu süreçte yaşanan çatışmalar sonrası, Gökay görevi bırakmıştır. Bu yeni dönemde, 1957-1960 tarihleri arasında, İstanbul'da altı belediye başkanı görev yapmıştır. Bu kişiler Belediye Meclisi tarafından seçilmektedir. Ancak, imar kararlarını veren kişi Menderes olmuştur. Bu nedenle tezimizde; çok partili hayata geçiş sürecinde İstanbul'da yaşanan topografik dönüşümün planlama ve uygulama süreçleri üç dönemde irdelenecektir: 1945-1949 Lütfi Kırdar Dönemi, 1949-1957 Fahrettin Kerim Gökay Dönemi ve 1957-1960 Adnan Menderes Dönemi.

3.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: İSTANBUL'UN PROST PLANI DENEYİMİ (1945-1949)

Lütfi Kırdar 8 Aralık 1938 tarihinde İstanbul vali ve belediye başkanlığı görevine başlamış, 16 Ekim 1949 tarihinde ise bu görevi bırakmıştır. Kırdar dönemi; Cemil Topuzlu'nun şehremanetinden sonra; İstanbul'un kamusal imar açısından en fazla dönüştüğü dönemdir. Tek parti yönetiminin, şehircilik anlayışı 1930'lu yıllarda Ankara'da Nevzat Tandoğan, 1940'lı yıllarda ise İstanbul'da Lütfi Kırdar tarafından ortaya konulmuştur. Prost'un, 1936-1952 yılları arasında, yaptığı planlama çalışmalarının ilk uygulamaları ve yeni planlı İstanbul'un ilk örnekleri Kırdar döneminde görünür hale gelmiştir.

Kırdar döneminde, Prost'un hazırladığı nazım imar planının alt ölçekli mahalle ve semt planı çalışmaları sürdürülmüştür. Bu dönemin İstanbul Belediyesi kayıtları ve günlük gazetelerinde mahalle ve semt planlarının süreci hakkında etap etap bilgiler verilmektedir:

1944 yılında, Haliç'in İstanbul Yamacı Planları görüşmesinde; plan çalışmasının başarılı bulunduğu, yalnız Atatürk Caddesi'nden Şehzadebaşı'na çıkarken yolun sağ tarafında yoldan yüksekte bulunan binalar için önerilen bir kat inşaat izninin dört kat olarak artırılması kararı ile planın onaylandığı belirtilmektedir.²⁴¹ Bu durum, Şehir Meclisi'nin planlama çalışmasının ön gördüğü ilkeleri, fazla inşaatla müsaade ederek dikkate almadığını göstermektedir.

Kadıköy'ün imar planı hazırlanmıştır. Kadıköy'ün ilerde alacağı şekille ilgili olarak; düzenlenen encümen mazbatasında; tanzim edilecek meydanlar, Kadıköy-

²⁴¹ "Halicin İstanbul Yamacı Planı Kabul Edildi", *Tanin*, 3 Mayıs 1944, Sayı: 4454.

Haydarpaşa Körfez yolu, resmi binalar ve mezarlık, ticaret, iskan ve sayfiye semtleri açıklanmaktadır. Bu raporda Kadıköy, bir sayfiye yeri olarak konumlandırılmaktadır, bu bölge İstanbul'un Avrupa yakasında çalışanların hafta sonu dinlenme mekânı olacaktır. Bu çerçevede; Kadıköy İskelesi Meydanı, İskele Civarında açık sirkülasyon meydanı, Kadıköy Halkevi önünde açılacak meydan, stadyum önündeki otopark, ayrıca birçok yolları tekatsu noktasını teşkil eden köşe başları açılacak ve düzenlenecektir. 7 maddelik tadilat önerisinde; sivil binaların imar izinleri, açılacak yolların fonksiyonları, mezarlık meselesi ve resmi bina yerleri incelenerek, arazilerin yerinde tetkik edilmesine karar verilmiştir.²⁴²

İstanbul'da imar planları hazırlanırken, şehrin gelecekte alacağı fonksiyonlar tanımlanmaktadır. Ancak, kamu tarafından bu planlar nasıl uygulanacaktır. Planın iddiası 1950 sonrası İstanbul'unu inşa etmektir. Ancak uygulamada, dönemin kısıtlı kamu kaynakları ile bu işlerin nasıl tamamlanacağı sorusu ile karşılaşmıştır. Bu nedenle merkezi hükümet, belediyelerden uygulama imar hedeflerini beş yıl periyotlu planlar halinde ortaya koymalarını talep etmiştir. 1944 yılına gelindiğinde, İstanbul için ikinci beş yıllık imar tatbikat planı hazırlanmıştır. İlki 1939 yılında hazırlanan faaliyet planı, çok geniş hedefler koymasına rağmen II. Dünya Savaşının çıkması ve hedeflenen bütçelerin imar çalışmalarına aktarılamaması nedeniyle uygulanamamıştır. Yapı ve Yollar Kanunu hükümlerince hazırlanması zorunlu olan beş yıllık imar uygulama planında hedefler küçültülmesine rağmen, İstanbul'un bütçesi düşünüldüğünde başarılamayacak kadar büyük hedefler konulmuştur.²⁴³ Yapılan planların uygulama

²⁴² “Kadıköyün İmar Planı”, *Akşam*, 8 Mayıs 1944, No: 9173.

²⁴³ “İstanbul'un Yeni beş Senelik İmar Planı”, *Akşam*, 2 Kanunuevvel 1944, No: 9381. Bu haberde beş senelik planda hedeflenen imar çalışmaları şunlardır; “... Eminönü - sebze meyve hali – Unkapanı Yolu (bu yolun açılması için yapılacak istimlaklerle yolun inşasına tahminen 20 milyon lira gidecektir). Azapkapı-Tepebaşı arasının açılması (programı tetkik eden muhtelit encümen, burada yapılması imar planı iktizasından olan viyadüklü yolun şimdilik yapılmaması mütalaasıdır). Karaköy Meydanı-Barbaros Türbesi etrafının açılmasının devamı, Maçka-Dolmabahçe yolunun inşasına stadyum inşası (bu yollardan Dolmabahçe-Beşiktaş arasındaki tramvay caddesi, Tramvay idaresi tarafından asfaltla çevrilmiştir. Maçka-Dolmabahçe yolu da bitmek üzeredir). Aksaray-Topkapı yolu (Aksaray'dan Topkapı'ya kadar caddenin dar kısımları açılıp istimlak muamelelerine başlanmıştır. İstimlak muamelesi tamamlandıktan sonra genişletilen yerlerin tanzimi Tramvay idaresi tarafından yapılacaktır). Beşiktaş-Bebek arası (Bebek'le İstinye arasındaki yol tamamlanmış ve geçenlerde açılma merasimi yapılmıştı. Beşiktaş'la Bebek arasının imar planına göre tanzimine ayrıca başlanacaktır). Şişhane-Kasımpaşa-Sütlüce sahası, Eyüp-Unkapanı bölgesi, Üsküdar İskele meydanından itibaren planda 7, 1 ve 15 numaralarla gösterilen yollar, Kadıköy iskele meydanından Altıyol ağzına kadar planda 23 ve 29 numaralarla tesbit edilen yollar (Belediye Altıyol ağzına giden yollardan mühim bir kısmını, bu sahayı istimlak etmek suretiyle açmıştı. Üsküdar-Kuzguncuk arasındaki 6 numaralı yol, Üsküdar'ın 8 numaralı çarşı mıntıkası (Üsküdar meydanı çarşı mıntıkasına kadar evvelce açılmış ve tanzim edilmiştir. Bir kısım tanzim işine de devam edilmektedir. Şimdi bu mıntıkanın tanzimi meydanın imarına bir devam mahiyetinde olacaktır). Kadıköy-Altıyol-Kurbağlıdere tramvay caddesi, Kadıköy-Altıyol-Bahariye 38 numaralı yol, Sirkeci-Kumkapı arasındaki Teke mahallesinin istimlakı. İşte yeni beş senelik programa dahil olan 16 parça iştir. Meclis müzakeresinde de tebarüz ettirildiğine göre, bunların bu beş sene içinde tahakkukuna gidecek parayı temin edebilmek şimdilik imkânsız görülmektedir. Ancak, Yapı yollar kanununun sarıh bir hükmüne göre Belediyeler, beşer yıllık imar faaliyet programları yapmak zaruretinde olduklarından, hem de bu sahalardaki bina ve arsa sahiplerinin tasarruf haklarını

hedefi gözetildiğinde bu işleri yapmanın imkânsız olduğu görüşünün yaygın bir hal almış olması dönemin İstanbul yönetici ve halkının imar çalışmalarına bakışını göstermesi açısından önemlidir. Beş yıllık imar programı, 12 Mart 1945 tarihinde kabul edilmiştir. İmar programı çerçevesinde oluşturulan bütçenin, dağıtılması da bu toplantıda kararlaştırılmıştır.²⁴⁴

İstanbul'un imarı çalışmalarına 500. Yıl Fetih Kutlamaları bir motivasyon hedefi olarak ortaya konulmuştur. 29 Mayıs 1953 tarihinde farklı bir İstanbul ortaya çıkacaktır. Projelerin 1953 tarihine yetiştirilmesi kurumsal düzeyde bir hedeftir,²⁴⁵ ve Kırdar, 1947 hükümet programına beş yüzüncü yıl kutlamalarını eklemek için Ankara'ya gitmiştir.²⁴⁶

Prost İstanbul'un planlama çalışmalarına 1936 tarihinde başlamıştır. Bir seri nazım plan çalışması sonrası Prost'un sözleşmesi yıllık olarak uzatılmaktadır. 1945 yılında Prost'un planlama çalışmaları sekizinci yılına girdiği zaman, Belediye yaptığı sözleşmeyi bir yıl daha uzatma kararı almıştır. İstanbul Umumi Meclisi'nin aldığı bu karar; "Büyük bir kısmı tamamlanmış olan imar planlarının tamamlanması ve mühim kısımlarının tafsilatına dair planların hazırlanması, münakale yollarının tanziminde vücuda getirilecek önemli inşaatın tatbikine yaptığı projelerin tahakkuku hususları ile İstanbul'un 500'üncü yıl dönümü hazırlıkları münasebetile de kendisinden istifade ümid

plan muvacehesinde tesbit etmek ve bu suretle inşaat hususunda mevcut tereddütleri izale eylemek lazım gelmektedir. Mafahi Belediye imar sahasında yapacağı işleri ancak bu programa riayet etmek sureile tahakkuk ettirecektir. Fakat program, henüz katı bir mahiyet almamıştır. Meclisin şubat içtima devresinde müzakere edilecek ve bu müzakereye göre tam şeklini aldıktan sonra tasdik edilmek üzere Dahiliye Vekaletine gönderilecektir."

²⁴⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1945, İndeks 2070918 cilt no: 14, karar no: 121. Umumi Meclis Karar metni şu şekildedir: "İkinci beş senelik program hakkındaki teklifin incelenmesi sonucunda halihazır vaziyeti dolayısıyla beş sene zarfında tahakkuku mümkün olabilecek işlerin programa girmesi düşünülerek, birinci beş senelik programa dahil olan 21 maddeden bütçe imkansızlığı yüzünden kısmen tatbik edilmiş veya hiç tatbik edilmemiş olan 19 maddesinden yedi maddesinin ikici beş senelik programa alınması muvafık görülerek; Eminönü-Unkapanı 10 milyon lira; Ortaköy-Kuruçeşme yol tevsi ve istimlak 5.000.000 lira; Harbiye-Maçka ve Dolmabahçe yolları ve iki numaralı park 2.000.000 lira; Beşiktaş-Barbaros meydanı 650.000 lira; Atatürk Bulvarının itmamı 4.000.000 lira; Atatürk Bulvarı-Topkapı yol tevsi ve buna ait istimlak 6.000.000 lira; Üsküdar-Beykoz yolunun tesviyesi 2.500.000 liraki ceman 30.150.000 liranın sarfını istilzam ettirecek bu programın r-tatbiki sırasında iktisadi hayatı tazyik etmiyecek şekilde hareket edilmesi ve bunun için de daha az keşfolunan mıntıklardan işe başlanması, seyriseferi ıslah edebilecek hususların ilk planda tahakkuk ettirilmesi mülahazasile programın tasdiki uygun görüldüğüne dair nafia ve muhtelit encümen mütalaası ve bu mütalaa üzerine bütçe encümeninin beş sene zarfında 30.150.000 liranın gerek istikraz ve gerek bütçenin umumi gelirinden her sene imkan dahilinde münasip bir miktar ayrılması muvafık bulunduğu dair Bütçe Encümeni noktai nazarını ihtiva eden Nafia, Bütçe ve muhtelit Encümenin tasdikli örneği bağlı mazbatası Umumi Meclisin 12/3/1945 tarihli toplantısında okunarak kabul edilmiştir. " Ayrıca bu programın haber olarak verilisi için bakınız; "İstanbul'un 5 Yıllık İmar Programı –Dün İl genel meclisinde kabul edildi–", *Haber*, 13 Mart 1945, Sayı: 4586.

²⁴⁵ "İmar Planları", *Akşam*, 6 Haziran 1945, No: 9567. *Haberde*, 500. Yıl öncesi yapılacak imar çalışmalarının bütçe kaynakları ve hükümetin bu konuda vereceği destek anlatılmaktadır. Ayrıca Sarayburnu-Yedikule arasında açılacak yolun istikamet haritasının çizildiğinin ve buradaki şimendifer hattının geriye çekileceği ve salaş mahallelerdeki evlerin kamulaştırılacağı bilgisi verilmektedir.

²⁴⁶ "İstanbul'un İmar Planı", *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1946, Sayı: 7908; "İstanbul'un İmar Planı", *Ulus*, 22 Ağustos 1946.

edildiği cihetle...”²⁴⁷ şeklinde açıklanmıştır. Bu kararda ilginç olan husus sözleşmenin bir yıl uzatılması ve 500. Yıl hazırlıklarında da Prost’tan istifade edilebileceğinin belirtilmesidir.

Şehir Meclisi’nde Ortaköy-Bebek planı tetkik edilirken ortaya çıkan münakaşa; şehir planları hazırlanırken, farklı şehircilik algısının/çıkar çatışmalarının İstanbul’a nasıl yansıdığını gözler önüne sermektedir. Bu tartışmada Prost’un çalışma mantığı Bizans eserlerini ortaya çıkardığı ve Boğaz’da koruları korurken Kuruçeşme’de kömür depolarını bırakması “frak giymiş bir adamın çıplak ayakla gezmesi” teşbihi ile eleştirilmiştir.²⁴⁸ Aynı tarihte yayınlanan bir habere göre Kuruçeşme kömür depoları kaldırılarak, Haydarpaşa, Yedikule-Bakırköy arası ve Haliç’te Kasımpaşa semtlerine kurulacaktır.²⁴⁹ Bu durum, şehir planlama kararlarına uzmanlar ve bürokratlar dışında halkında katılmaya başladığını göstermektedir. Dört yıl aradan sonra yayınlanan şu haber tartışmaların akıbetini ortaya koymaktadır: “Modern Kömür Deposu”, 23 Mart 1949 tarihinde, Devlet Demiryollarının Kuruçeşme’de bir İngiliz kumpanyasına yaptırdığı ve sekiz milyon liraya mal olan kömür deposu açılmıştır.²⁵⁰ Kuruçeşme’deki Kömür Deposu üzerinden yürütülen tartışmalarda belirleyici olan Prost’un planı ve bürokratların kararı olmuştur.

Bakırköy’ün imar planının tanzim edilmiş ve imar müdürü B. Hüsnü Keseroğlu’nun planı Ankara’ya ilgili makamlara izah etmiştir.²⁵¹ Bakırköy-Yeşilköy bölgesi kısmen şehrin imar sahasına kısmen de sanayi mntikasına taalluk etmektedir ve bu bölgenin en önemli sorunu sudur.

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 14 Şubat 1946 görüşmesinde Bayındırlık Bakanlığı’nın da tasvip etmesi üzerine Haydarpaşa’ya liman yapılmasını içeren 1/2.000 ölçekli planı onaylamıştır.²⁵²

²⁴⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 16 Mayıs 1945, İndeks 2071112 cilt no: 15, karar no: 73.

²⁴⁸ “İstanbul’un İmarı”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1945, Sayı: 7657. Haberde; koruların boğazın ziyneti olduğu, Kuruçeşme’deki kömür depolarının burada muhafazasının bu durumla çeliştiği, boğaz sahillerine yeni bina yapılmaması gerektiği, yolların genişletilmesi gerektiği belirtilmiştir. Şehir Meclisi üyesi Cemil Cem, Prost’un Sultanahmet ve Gülhane çevresi için hazırladığı planı tenkit etmiş, Türk gençleri arasında yarışma yapılması gerektiğini belirtmiştir. Kırdar, söz alarak Prost’u savunmuş ve önerilen plan onaylanmıştır.

²⁴⁹ “Şehir İmar Planı –Kuruçeşme Kömür Depoları Kaldırılacak-”, *Vatan*, 13 Aralık 1945, Sayı: 1630.

²⁵⁰ “Modern Kömür Deposu –Kuruçeşmedeki rıhtım ve deponun inşaatı tamamlandı-”, *Cumhuriyet*, 23 Mart 1949, Sayı: 8841.

²⁵¹ “Bakırköy’ün İmar Planı”, *Akşam*, 6 Ekim 1946, No: 10047.

²⁵² İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Şubat 1946, İndeks 2071173 cilt no: 15, karar no: 131.

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu 1947 yılı Haziran görüşmelerinde; Mecidiyeköyü'ne ait 1937 yılında tasdik edilen imar planının son ihtiyaçlara göre düzenlenmesi ve 1/2000 ölçekli imar planının²⁵³ ve Şişli-Kasımpaşa-Feriköy 1/2000 ölçekli imar bölge planının incelenmesi için²⁵⁴ umumi heyete iletmesi kararına varmıştır.

Şişli-Kasımpaşa-Feriköy mıntıkası 1/2.000 ölçekli imar planları, bölgenin altyapı ve arsa sorunun çözecek bir öneri getirilerek onaylanmıştır.²⁵⁵ İncelemeye sevk edilen Mecidiyeköyü planları hakkındaki tetkikat yetiştirilemediğinden, planın onayı Şubat 1948 devresine havale edilmiştir.²⁵⁶ Bu durum plan çalışmalarının yanı sıra plan inceleme ve onaylama süreçlerinin de ağır aksak ilerlediğini göstermektedir. Hem planı hazırlayacak teknik ekip hem de planı inceleyecek teknik ekip belediye kadrolarında yeterli oranda mevcut değildir. Plan ecnebi uzman tarafından hazırlanmakta, yerel politikacıların kontrolü sonrası onaylanmakta ve merkezi hükümet tarafından denetim sonrası yürürlüğe girmektedir. Ancak bu süreçte kamusal katılımın yanında belediyenin yeterli uzmanı da bulunmamaktadır.

Kurtuluş ve Kasımpaşa planları ile çevrili bulunan, 1/2.000 ölçekli Halıcıoğlu imar planı üç noktada yapılan tadilatla onaylanmıştır.²⁵⁷

Yeşilköy imar planı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından tasdik edilmemiştir; plan bakanlık tarafından iade edilmediğinden, herhangi bir işlem yapılamamaktadır.²⁵⁸ Bu karar, yerel ölçekte İstanbul için hazırlanan planların, merkezi hükümetçe de kontrol edildiğini göstermektedir. Yani İstanbul Belediyesi'nin planı tamamlaması, plan sürecinin tamamlandığı anlamına gelmemektedir. Plan sürecinde

²⁵³ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1947, İndeks 2071574 cilt no: 17, karar no: 158.

²⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1947, İndeks 2071578 cilt no: 17, karar no: 160.

²⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Ekim 1947, İndeks 2071579 cilt no: 17, karar no: 150. Komisyonun planı onaylarken koyduğu şartlar şunlardır: "A- İnkişaf sahasının henüz tarla ve az kıymetli arazi halinde bulunduğu bu zaman Belediyece satın alınarak yollar ve kanalizasyonu yapılarak arsaların maliyet fiyatı ile ihtiyaç sahiplerine satılması, B- Arazinin jeolojik teşekkül ve meyillerinin dik olması sebebiyle binalarda yapılacak fosseptikler çok mahzurlu olduğundan kanalizasyon şebekesinin yollarla birlikte yapılması, C- İnşaata başlamadan evvel yol tesviyesi turabiyelerinin mutlaka yapılarak bina methallerinin kırmızı rakımlarının tayin olunması temennileri ile kabulü uygun görüldüğüne dair imar komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 4.11.1947 tarihli toplantısında okunarak müzakere sonunda ekseriyetle kabul edilmiştir."

²⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Kasım 1947, İndeks 2071575 cilt no: 17, karar no: 158.

²⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 5 Mart 1948, İndeks 2071878 Cilt No: 18, Karar No: 90.

²⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Ekim 1947, İndeks 2071539 cilt no: 17, karar no: 120.

merkezi hükümet kontrolü, plan yapımına bir unsur daha eklemekte ve plan süreçlerinin uzamasının nedenlerinden birisi olmaktadır.

Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait plan tadilat teklifini görüşülmüştür.²⁵⁹ Bu görüşmede, plan süreci uygulanırken açılacak yolların arazi sahiplerinden terk edilerek istimlak masrafı doğurmayacak şekilde kabul edildiği görülmektedir. Bu tarz uygulamaların olduğu bölgeler, istimlak masrafı doğurmadan yolların açıldığı, sosyal donatıların organize edildiği İstanbul semtlerinin oluşumuna ön ayak olmuştur. Bu uygulama ile imara açılan bölgeler kamu kaynakları ile donatılmamakta, imara açılan bölgelerin en azından alt yapısına hizmet edecek alanlar arazi sahiplerinden sağlanmaktadır.

İUMDK, Eminönü-Beyazıt ve havalisine ait planın görüşmelerinde tarihi yarımada içinde ulaşım problemini çözecek çok temelli kararlar alınmış²⁶⁰, İş Bankası gibi CHP'nin de sahipleri arasında yer aldığı binanın bile yıkımını doğuracak planlar onaylanmıştır. Ancak, günümüzden bakıldığında bu yolların bir kısmının açıldığı ama İş Bankası dahil bir çok binanın da yıkılmadığını da görülmektedir.

²⁵⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 19 Ekim 1947, İndeks 2071629 cilt no: 17, karar no: 209. Karar metni şu şekildedir: “Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait plan üzerinde tadilat icrasına mütedair teklif incelenerek;

A- Çiftelhavuzlar-Caddebostan mntikasına ait 1/2.000 mikyaslı imar planı içinde ve Tütüncü Mehmetefendi sokağı ile Bağdat Caddesi ve plaj yolu arasındaki 401 kadastro numaralı adada mezkur imar planına göre açılması icap eden iki sokağın evvelce mahkeme kararı ile yapıp tescil edilen ifraz planındaki yollara tevafuk ettirilerek istimlak masrafından tasarruf edilmesi,

B- Aynı ada içerisinde ifraz planına göre açılmış (A) işaretli sokağın yeşil yol olarak imar planına alınması,

C- Plaj yolunda 15 metre olarak kabul edilen genişliğin 12 metreye indirilmesi talep edildiği görülmekle; İfraz planına uymak için tebdilimahal eden iki yol ada içinde ve tali ehemmiyette yollar olup genişlikleri 9,5 metre olduğu, birinin mihveri azami on metre, diğerinin ise 40 metre tebdil ettirmek suretiyle istimlakden tevakkü edilmesi ve tebdilin aynı ada içinde olup mntikanın ana istikametlerinde bir değişiklik mucip olmadığına,

(A) İşaretli yeşil yola gelince de; üzerindeki gayrimenkullere mahreç verilmesi için bu planda bu yolun muhafazası zaruri görüldüğüne,

Plaj yolu ile Bağdat Caddesi'ne amud istikamette ve sahile kadar mahdut tulde olup üzerinde mühim münakale olmayacağı düşünülerek genişliğin 15 metreden 12 metreye indirilmesi tasvip edildiğine dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı genel Meclisin 14.11.1947 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”

²⁶⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Kasım 1947, İndeks 2071732, Cilt No: 17, Karar No: 298. Karar metni şu şekildedir: “Beyazıt Caddesi ile Okçularbaşı Sokağı arasındaki müsellesin kaldırılması suretile Nuruosmaniye Camii kuzeyinden gelen geniş caddenin aynı genişlikte Beyazıt meydanına gelmesinin sağlanması; Beyazıt Caddesi üzerindeki Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Türbesi için bundan evvel yapılmış ve tasdik edilmiş olan planın aynen tatbiki; Nuruosmaniye Camiinin güney cephesini kapayan, esasen gerek 5 No.lu ve gerekse Mahmutpaşa camiine giden yolun genişletilmesi için kesilecek olan Çuhacı Hanının büsbütün kaldırılması ve yalnız bir hususiyet arzeden kapısının aynen başka bir yere naklolunarak planda bazı tadilat icrası suretile kabulü uygun görüldüğüne dair İmar Karma Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 7.11.1947 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakereler sonra İş Bankası binasının kaldırılmasına müteallik olan 2 inci sahifedeki 6 satırlık ve (Sirkeçiden gelen geniş caddenin Mısırcarşısı ve Yeni Cami önüne kadar aynı genişlikte gelmesini temin için şimdiki İş Bankası binasının kaldırılması ve sebilin muhafaza edilerek burada bir otomobil park mahalli tesisi lüzumlu görülmüştür. Münakale vaziyetinin ıslahı ve meydanın açılması için Hünkar mahfeli şarktaki dükkânlar blokunun bir an evvel kaldırılması şayanı arzu görülmüştür.) tarzında yazılı bendin tayı ve 3 üncü sahifenin 6 ıncı satırında tab hatası yazılı olarak (Kemer-altı) şeklinde yazılmış bulunan kelimenin (Kremayerli) olarak tashihi suretile kabul edilmiştir.”

1948 yılı Mart ayında, Şehir Meclisi üyesi İlhami Sancar, Genel Meclis'in görüşmesi için İstanbul'un planlarının ne aşamada oluşunu sorgulayan bir önerge vermiştir. Bu önergede Sancar; "Şehrin mühim bir kısmının 1/5.000 mikyaslı nazım planı yıllarca evvel yapıldığı halde Boğazın iki sahili, Beşiktaş, Suadiye, Adalar, Bakırköy gibi semtlerin henüz nazım planları yapılmadığı görüldüğünden bu mıntıkların nazım planları yapılıp yapılmayacağı, yapılacaksa ne zaman başlayıp ne zaman ikmal edileceği; Nazım Planı yapılan kısımların hangilerinin tafsilat ve tatbikat planlarının yapılmış olduğu ve mikyasları, yapılmayanların neden yapılmadığı ve ne zamana kadar ikmal olunacağı; Tatbikat planları tamam olanların tab ve teksiri ile maliyet fiatı üzerinden halka satılması ve bu mümkün olmadığı takdirde bu planların umumi mahallerde teşhiri ile vatandaşların tetkikine arzı ve bu hususlarda bir tedbir düşünülmüş olup olmadığının açıklanması" sorularını yöneltmiştir.²⁶¹ Bu sorunlar aslında yıllardır süren İstanbul planları için çok tafsilatlı sorulardır. Plan çalışmaları üzerinden on bir yıl geçmesine rağmen üst ölçekli olan 1/5.000 ölçekli planlar tamamlanmamıştır. Bunun yanında İstanbul'da sürdürülen planlama çalışmalarında hangi bölgenin planının hangi aşamada olduğu hem meclis üyeleri hem de sıradan vatandaş tarafından bilinmemektedir. Şehirdeki imar hakkını düzenleyen bir çalışma olan planın, şehirdeki tüm katılımcılarla bilinir olması gerekirken, plan çalışmaları yıllarca bitirilememekte, vatandaş ta imar konusundaki taleplerini kendi yöntemleriyle çözmektedir.. Bu durum İstanbul'un bürokrasi nezaretinde, kaçak yapılarla dolmasına neden olmaktadır. Aslında kaçak yapılaşma, kamu otoritesinin şehre ilişkin tanımları doğru ve zamanında yapmamasından meydana çıkmaktadır.

İstanbul'un çeperlerinde, boş arazilerde yapılan mevzi düzenlemeler şehir etrafında; merkezden kopuk, alt yapı standardı yüksek semtlerin oluşumuna ön ayak olmaktadır. Arazi sahipleri veya bürokratik kanallardan araziye sahipleneler – kooperatif gibi-, bürokratik işleyişi çözerek kendi mahallelerini oluşturmaktadırlar. Merkez Bankası memurları Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi'nin sahibi bulunduğu Mecidiyeköyü'ndeki Zincirlikuyu arazisinin ifrazı hakkında görüşmede; arazi içerisinde çarşı, mektep, gazino ve oyun yerlerini düzenlenerek, parselden geçecek yolun yerinin değiştirilerek bu önerinin onaylanmasına karar vermiştir.²⁶² Bu tür, toplu uygulamalar

²⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Mart 1948, İndeks 2071878 cilt no: 18, karar no: 104.

²⁶² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 3 Mart 1948, İndeks 2071878, Cilt No: 18, Karar No: 160.

desteklenmektedir, ancak Belediye bu tür uygulamaları tüm vatandaşlar için üretmemektedir.

Yeniköy imar planları görüşülürken Hamdi Rasim Bütün adlı üye; planlarda 1000 metrekarelik parsellerin 600 metreye, 600 metrelik parsellerin ise 400 metreye indirilmesini teklif etmiş, teklif kabul edilerek Yeniköy imar plan mazbatasını onaylanmıştır.²⁶³ Bu teklif, küçük parsellerin oluşumunu desteklerken, şehir içinde donatı alanlarına sahip konutların üretiminin önüne geçmektedir. Küçük parsel üretimi, yalnızca arazi sahiplerinin satabileceği daha fazla sayıda arsa anlamına gelmektedir. Bu durum bölgede öngörülen yapılaşma şartlarını ortadan kaldırmaktadır.

Taksim-Fındıklı plan görüşmelerinde ise tartışmalar olmuştur.²⁶⁴ Plana muhalefet edenler, istimlak edilecek bina sayısı ve bütçesini sorgulamışlar; teknik komisyon, Taksim’de İstanbul Kulübü civarında masrafin büyük, Fındıklı Deresi’nde ise masrafin az olduğunu belirtmişlerdir. Bu tartışmaya katılan Kırdar ise; planlama çalışmasının elli sene sonrasını gözeterek yapıldığını, bu nedenle bedel tartışmasını doğru bulmadığını belirtmiştir. Bu tartışmaya katılan Cemil Topuzlu ise; bu planın diğer planlar gibi İmar Müdürlüğü dolaplarında uyuyacağını belirtmiştir. Plan tartışmalarının eksenini, planın uygulanma boyutu üzerinde sürdürülmektedir. Tüm katılımcılar İstanbul için plan istemekte, ancak bu işin yapılış biçimine eleştiri getirmektedirler. Planlama sürecine getirilen temel eleştiri, İstanbul için yapılan kurguların uygulanamayacağı yönündedir.

İstanbul’un imarında, en önemli gündem maddelerinden birisini de barınma ihtiyacı oluşturmaktadır. Savaş süresince yeni konutlar inşa edil(e)memiş, savaş sonrası köylerden kentlere yaşanan göçle birlikte nüfus artmıştır. Artan bu nüfusun temel sorunu konut bulabilmektir. Bu nedenle, mesken buhranı dönemin en önemli tartışma başlıklarından birisini oluşturmaktadır. İncirli Çiftliği Bahçelievler Sitesi planları görüşmesinde komisyon görüşmesi olumlu geçmiştir. Bu haber, “Yapı Kooperatifi’nin İstanbul’da hüküm sürmekte olan mesken buhranının izalesi ve halka şehir yakınında her nevi konforu ve sıhhi şartları haiz evler temini maksadiyle tesisine çalıştığı”²⁶⁵ şeklinde verilmektedir. Haberin veriliş biçiminde İstanbul’un ihtiyacına yönelik çözüm önerilerinde tüm tarafların olumlu görüş beyan ettiği ve tartışma çıkmadığı

²⁶³ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.

²⁶⁴ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.; Planın tasviri için bakınız; “Fındıklı-Taksim arasındaki sahanın imarı –hazırlanan plana göre Taksim Meydanının altına geniş bir teras yapılacak-”, *Cumhuriyet*, 21 Haziran 1948, Sayı: 8569.

²⁶⁵ “Yeni Kabul Edilen İmar Planları”, *Vatan*, 23 Haziran 1948, Sayı: 2943.

görülmektedir. İstanbul-Edirne asfalt şosesinin 5.5 metreden 22 metreye çıkartılmasının planlandığı, ancak Prost'un 40 metre olarak bu yolu önerdiği belirtilmektedir. Ayrıca köy olarak adlandırılan İncirli Çiftliği'nde Cumhuriyet Meydanı ve bir sinema yeri ayrılmıştır. Kamu için ayrılan alanlar, meydan ve sinema olarak ön plana çıkmaktadır. Osmanlı mahallesinde klişe olan cami merkezli bir mahalle yapısından, yeni yerleşim alanlarında meydan merkezli bir mahalle yapısına geçilmektedir. Yeni mahalleler daha seküler temelli organizasyonlar olarak İstanbul'un çeperlerinde yerlerini almaktadır. Bölge, elektriği şehir cereyanından temin edileceği ve suyun ise mevcut kuyulardan motopomp vasıtasıyla tazyiki artırılarak verileceği belirtilmiştir. Bu veriler 1940'lı yılların sonunda imar planı yapılarak, bir semtin imara nasıl açıldığını göstermektedir.

Prost İstiklal Caddesi içinde bir plan çalışması yapmaktadır. Hazırlanan plana göre; "...tretuvarlar, caddeye ilave edilmekte, iki taraftaki binaların üst kısımlarına dokunulmaksızın, alt kısımları iki metre içeriye alınmaktadır. Binaların üst kısımları direk ve sütunlarla tutturulacaktır. Böylelikle iki metre genişliğinde tretuvarlar kazanılmış olacaktır. Bu suretle yayakaldırım haline getirilen bu yerlere yapılacak masraf, aynı binalardan alınan şerefiyelerle karşılanacağı için bu işe pek fazla ödenek konulmasına ihtiyac hasıl olmayacaktır."²⁶⁶ İstiklal Caddesi için yapılan bu öneri, 1950'li yıllar boyunca gündemde kalacaktır, ancak uygulama sahasına konulamayacaktır. Teklifin uygulamaya konulamama sebebi projenin tutarsızlığı değildir. Bu öneri tarzı, İstanbul'un plan yapım sürecinin "istimlak tahsisatı"na sıkıştığını göstermektedir. Bu dönemde kamu otoritesi hedeflediği imar projeleri için kaynak ayıramamakta, ancak sorunların çözümü içinde her teklifi değerlendirmeye almaktadır.

Fatih Camii-Edirnekapı cihetinin 1/500 ölçekli tafsilat planı onaylanmıştır.²⁶⁷ Bu planda, eski eserlerin birleşme noktalarının çalışma yapılarak düzenlenmesi istenmiştir. Bölge tarihi eser açısından yoğun olduğundan, eserlerin birleştiği parsellerde, belediyeden imar izni alınırken, eski eserlere zarar vermemesi gerektiği vurgulanmıştır.

²⁶⁶ "İstiklal Caddesi Genişletiliyor –Prost'un yeni planına göre tretuvarlar caddeye ilave edilecek-", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1948, Sayı: 8622.

²⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 28 Şubat 1949, İndeks 2072138, cilt no: 18, karar no: 352. Karar şu şekildedir: "Fatih Camii-Edirnekapı cihetinin 1/500 mikyaslı tafsilat planının: 1- 15 ve 16'ncı ilkokullar arasında yalnız yayaların ve öğrencilerin geçmesine mahsus ve 6 metre genişliğinde bir yeşil yol yapılması, 2- Bu mntıkada mevcut eski eserlerin, hududunda bulunan yapıların iltisak yerlerinin tafsilat etüdüne göre tanzimi, Suretile tadilen tasdiki uygun görüldüğüne dair İmar Karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel meclisin 28.2.1949 tarihli toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir."

İUMDK, Kabataş-Dolmabahçe Sahilyolu'nun 1/500 ölçekli imar planını görüşmüş, bu planın Ayaspaşa semtinin küçük bir devamını teşkil ettiğini; Deniz Müzesi, İnönü Stadyumu ve Teknik Üniversite arasındaki yeşil saha ile buradaki yolların sirkülasyonlarını düzenlediğini belirterek; Deniz Müzesi'ne verilen Dolmabahçe Camii'nin yanındaki saraya ait garaj ve kayıkhanenin müzeye bırakılması, planda 1 numara ile gösterilen Kabataş Caddesi'nin Tekel depoları tarafının genişletilmesi, planda Y 8 olarak gösterilen sahanın otomobil parkı olarak ayrılması, planda Y 5 olarak gösterilen yeşil sahaya sular idaresinin deposunda bulunan barok çeşmenin kurulması kararlaştırılmıştır.²⁶⁸

Ayaspaşa-Meclesi Mebusan Caddesi (Fındıklı) bölgesi 1/500 ölçekli uygulama imar planları onaylanarak yürürlüğe girmiştir.²⁶⁹ Plan üzerinde yapılan ayrıntılı düzeltmelerden bahseden karar metninde dikkat çekici husus, yeşil saha olarak ayrılan bir bölgenin inşaat alanına tahsisi edilmesidir. Planda yeşil alan olarak ayrılan yerlere de bina yapılabilecektir. Bu karar, planlama kararlarının başka kararlarla hükümsüz kılınabileceğine ilginç bir örnek oluşturmaktadır.

İUMDK tarafından görüşülen Kadıköy İskele Meydanı ve civarının 1/500 ölçekli tafsilatlı planı için, bölgenin yerleşim yeri olması nedeniyle yol ve kanalizasyon etüdünün yapılarak tekrar incelenmesi kararı verilmiştir.²⁷⁰ Bu karar yapılan planlarda bölgesel yerleşimlerin dikkate alınmadığı şeklinde yorumlanabilir.

²⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1949, İndeks 2072188, Cilt No: 19, Karar No: 2.

²⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 8 Mart 1949, İndeks 2072144, cilt no: 18, karar no: 360. Karar metni şu şekildedir: "Ayaspaşa-Meclesi Mebusan Caddesi (Fındıklı) bölgesi 1/500 mikyaslı muadel imar planının tetkiki neticesinde:

- 1- Planda Y I işaretli gösterilen yerin yeşil sahadan çıkarılarak etrafından beşer metre çekilerek ayrık nizamda inşaata tahsisi;
- 2- Ayaspaşa Caddesi üzerine tesadüf eden adalarda inşaat yüz çizgilerinin (5) metre geri çekilerek ve bu cephe yapılacak inşaatın (5) kat olarak tayini;
- 3- 25 metrelik Fındıklı Mebusan Caddesi zürinde yapılacak inşaatın (4) kat olarak yapılması ve (K) merdivenli yoluna 4 kat gabari çizgisinin temdidi suretile inşaata müsaade verilmesi;
- 4- Tekel Umum Müdürlüğü önündeki bahçenin 1941'de tasdik edilen planda olduğu gibi otoparka tahvil edilmesi;
- 5- 1 ve 2 numaralı sokakların Şimal kısmında binaların (3) kat cenup kısmında yapılacak binaların (2) kat olarak inşa edilmeleri kaydile tasdiki uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun musaddak sureti bağlı tutanağı Genel Meclisin 28.2.1949 tarihli toplantısında aynen kabul edilmiştir."

²⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 22 Haziran 1949, İndeks 2072146, cilt no: 18, karar no: 362. Karar metni şu şekildedir: "Kadıköy İskele Meydanı ve civarının 1/2.000 mikyaslı imar planına göre hazırlanmış olan 1/500 mikyaslı tafsilat planının Muvakkithane, Mühürdar Caddesi ile (B) ve (C) işaretli yollar arasında kalan büyük iskan sahasının münhat olması itibarile burası için hususi bir kanalizasyon etüdü yapılması ve bu ada içinden girilecek yollar da ayrıca tetkiki icabettiğinden bu ada dahilinde ileride incelenmesi uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel meclisin 22.6.1949 tarihli toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir."

1949 yılı Haziran ayında, Üsküdar-Paşalimanı Caddesi ile Sultantepe arasındaki set üstünde 6 dönümlük bir arazinin 1/500 ölçekli tatbikat planı karara bağlanmıştır.²⁷¹ Bu karar, bölgenin 1/2.000 ölçekli planlarının var olduğu ancak, uygulama planlarının hala hazırlanmadığı için vatandaş eliyle bu işlerin takip edildiğini göstermektedir. Plan süreçleri uzadığından artık vatandaş parça parça kendi sorunlarını, planlama süreci içerisinde belediyenin çizdiği çerçevede çözmektedir.

1949 Ekim ayında Büyük ve Küçük Çamlıca bölgesinin planları onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın onaylandığı karar metninde Çamlıca Tepelerinin korunmasını sağlayacak kıstaslar getirilmiş, minimum parsel büyüklükleri tanımlanmış, parsel içine arsa alanının % 25'i kadar bina yapabilme şartı getirilmiş, semtin okul alanları belirlenmiş hatta Tomruk, Küçük Çamlıca ve Libadi gibi memba sularının 300 metre çevresine inşaat yapma yasağı getirilmiştir.²⁷² Bu karar, dönemin şehircilik algısının ufkunu göstermesi açısından önemli bir veridir. Çamlıca Tepesi, imara açılmaktadır, ancak bina yapım şartları kısıtlanmaktadır. Kaynak suları çevresine bina yapılamayacak ve arsa sahipleri 1000 metrekarelik arsalarına 250 metrekare oturumlu binalar inşa edebileceklerdir. Bu projeksiyonda, Çamlıca Tepesi'ne yeşil alanların yoğun olduğu bir yapılaşma öngörülmüştür.

Şehir planlama çalışmaları aynı zamanda ticari faaliyet bölgelerini belirlemek ve bu projeksiyon doğrultusunda ticaretin yönlendirilmesini de içermektedir. Bu noktada 1945'li yıllar Türkiye'sinde içki satan yerlere yönelik bir tartışma başlamıştır. Bu içkili yerleri belirli lokasyonlarda tahdit etmek ve buraları kontrol altında tutmak, dönemin gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. 1945 yılında, İç İşleri Bakanlığı, içkili mahaller hakkında plan ve talimatnameyi tasdik etmiş ve kaymakamlıklara bildirilmiştir. İstanbul'da 400 içkili mahalden 70 tanesinin ruhsatı iptal edilecektir. Bu

²⁷¹ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 22 Haziran 1949, İndeks 2072333, cilt no: 19, karar no: 167.

²⁷² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 15 Ekim 1949, İndeks 2072142, cilt no: 18, karar no: 356. Karar metni şu şekildedir: "Büyük ve Küçük Çamlıca'nın 1/2.000 mikyaslı imar planı ve raporları ile mahallen yapılan tetkikat neticesinde:

- 1- Büyük ve Küçük Çamlıca tepelerini çevreleyen 1000 metrelik genişlikte bir kuşak saha içinde yapılacak ifrazların 1500 metreden daha küçük olmaması ve diğer sahalarda ana caddeler üzerindeki ifrazların 1000 m2, tali sokaklarda 600 m2 murabbadan aşağı ifraz yapılmaması ve buralara yapılacak inşaatın % 25'den daha fazla olmaması ve bir bina ve müstemilattan başka bina yapılmaması,
- 2- Yeni yapılacak ilkokullar için planda gösterilen yerler uygun görüldüğü,
- 3- Çamlıca havalisinin hususiyetlerini teşkil eden, Tomruk-Küçük Çamlıca ve Libadi ve diğer menba sularının bulundukları merkezlerden 300 metre kuturunda bir saha içinde inşaat yapılmaması, muvafık görüldüğünden bu taidlatla mezkur rapor ve planın tasvibi,

Uygun görüldüğüne dair imar karma komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclis'in 11.10.1949 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden müzakereden sonra Kısıklı'da inşa edilecek okul yeri bilahare tesbit edilmek kaydıyla kabulü kararlaştırıldı."

haberde ilginç olan diğer bir husus ise; "... Bundan sonra rakı müsaadesi verilirken çok esaslı noktalara dikkat edilecek ve rakı satışı yapan mahaller sınıflandırılacak ancak birinci sınıf lüks mahallerde rakı satışına müsaade edilecektir. Şarap ve bira satışı için müsaide devralınacaktır. Ayakta rakı satışının da önüne geçilecek tedbirler alınacaktır. İçkili mahallerde ufak çocukları sokan veya çalıştıranlar şiddetle cezalandırılacaktır."²⁷³ Rakı satışı birinci sınıf mahallere verilirken, şarap ve bira için daha rahat davranılmaktadır. Alkol izni mahallere göre değişmektedir, toplumun ekonomik olarak alt sınıflarının rakı ile münasebetleri bürokratik kesimlerce tasvip edilmemektedir.

Galata'da kapanan meyhanelerin Beyoğlu'na taşınması üzerine içki satan işyerleri tekrar tartışma konusu olmuştur. "Beyoğlu Caddesi ortalık karardıktan sonra ailelerin geçemeyeceği bir hale geldiği ve İstanbulluları rahatsız eden bir duruma girdiği" gerekçesiyle bu caddedeki içki satan işyerleri kapatılacaktır.²⁷⁴ "Kapatılacak Olan İçkili Yerler" başlıklı haberde,²⁷⁵ kapatılacak yerlerin isimlerini sıralamaktadır. Bu haberlerin tarih aralıkları ve veriliş biçimlerine bakılırsa, içki mevzuu sürekli gündemde tutulduğu ancak somut adımlar atılmadığı görülmektedir. Bu dönemde "İçkili Yer İşletenler Cemiyeti" oluşturulmuş, cemiyet üyeleri işyerlerini savunma amaçlı bir organizasyonla bürokratik düzeyde ilişkiler geliştirmeye çalışmışlardır.

3.1.1. İstanbul'da Sanayi Mıntıkası Arayışları

Osmanlı İstanbul'unun gelir kaynakları vergiler, tarım ve ticaret üzerine kuruludur. 20. yüzyılın başlarında İstanbul, küçük ölçekli atölyelerin çalıştığı ve büyük

²⁷³ "İçki Satan Yerler Tahdit Edildi", *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1945, Sayı: 7533.

²⁷⁴ "Beyoğlu Caddesindeki içkili Bütün Yerler Kapatılacak -Kapanan meyhanelerin sahiblerine diğer semtlerde yerler gösterilmesi düşünülüyor-" *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1947, Sayı: 8357. Bu haber şu şekilde gazete sayfalarında yer almıştır: "-Ayakta şarab satan mahalle aralarındaki dükkânlar da kapatılacak- Beyoğlu Caddesinin, hele ortalık karardıktan sonra ailelerin geçemeyeceği bir hale geldiği ve İstanbulluları rahatsız eden bir duruma girdiği malumdur. Zabıta vak'alarının alabildiğine artışı da, bir an evvel ciddi tedbirler almak lüzumunu ortaya koymuştur. Filhakika son senelerde gerek bu cadde, gerek bu caddeye çıkan bütün yollar, türlü biçimde meyhaneler ve içkili yerlerle dolmuştur. Öğrendiğime göre, hükümet, birinci sınıf lokantalar ve içkili yerler müstesna olmak üzere, cadde üzerindeki yerlerde dahil olarak bu semtteki bütün içkili yerlerin kapatılmasına karar vermiştir. Bu arada ayakta şarab satan mahalle aralarında bulunan dükkânların da kapatılması takarrür etmiştir. Bunlardan maada diğer bazı kararlar üzerinde de durulmaktadır. Yapılan tetkikler, Galata ve civarındaki bazı meyhanelerin dahi Beyoğlu semtine taşınmış olduğunu göstermiştir. Kapanan yerlerin sahiblerine diğer semtlerde yer gösterilmesi derpiş olunmaktadır."

²⁷⁵ "Kapatılacak Olan İçkili Yerler", *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1949, Sayı: 8786. Haberde şu ifadeler yer almaktadır: "İçkili yerlerin tahdidi hakkındaki kararname gereğince, şehrimizin muhtelif semtlerindeki bir kısım içkili dükkân, meyhane, gazino ve barların kapatılacaklarını ve ellerindeki Tekel ruhsatnamelerinin geri alınacağını yazmıştık. Öğrendiğimize göre, kapanacak yerler arasında 20-30 senden beri çalışmakta olan gazino ve meyhaneler de vardır. Atatürk'ün de birçok defalar yemek yediği "Rejans" ile 30 seneden beri çalışan meşhur "Hristaki", "Çağdaş" gazinosu, Beyoğlu'nun en lüks salonlarından "Havana", Asmalımesciddeki "Kibar", "Bohem", "Dil Lokantası", Tüneldeki "Tuna" kokteyl salonları arasında ise "Ritz", Galatasaray'daki "Özgür", "Çin Bar", "X-Bar", sıkıyönetim kararıyla kapatıldıktan bir müddet sonra 180 bin lira sarfile açılmış olan "Yeni - Bar" da kapatılacak olanlar arasındadır. İçkili yer işletenler cemiyetinin, bir hafta sonraki kongresinde bu mesele görüşülecek ve alakalı makamlar nezdinde gerekli teşebbüslere girişilecektir."

ölçekli sanayi yatırımlarının yeni başladığı bir şehirdir. İstanbul organik olarak büyüyen bir şehir olarak, geleneksel üretim bölgeleri çerçevesinde örgütlenmiştir. Dönemin ulaşım olanakları çerçevesinde organize edilen üretim yapısı; dağınık atölyelerle hemen hemen her bölgede her türlü ürünün üretildiği bir organizasyon yapısına sahiptir. Bu durum, İstanbul'da sanayi tesislerinin yaygınlaşması sonrası farklı bir durum ortaya çıkarmıştır. İstanbul'da, 1940'lardan sonra, işgücünün ulaşılabilirliğini hedefleyen bir sanayileşmeden; ham maddenin ve ürünün nakliyesinin en kolay şekilde yapılabilirliğinin düşünüldüğü, işgücünün de kolay ulaşabileceği ve şehirdeki konut hayatına zarar vermeyecek bir sanayi bölgesinin oluşumuna giden bir süreç yaşanmıştır. Şehir planları, bir anlamda; arazilere tanımlar getirilerek şehrin kullanım alanlarının tasnif edilmesidir. Böylece imar hak ve kısıtlamalarıyla şehrin bütüncül bir yapıya sahip olması ve şehrin kendi sorunlarını gelecek vizyonunu gözeterek çözebilmesi hedeflenmektedir. İstanbul'un planlama süreci 30'lu yılların ikinci yarısında başlamasına rağmen, 1947 yılına gelindiğinde şehrin ticaret ve sanayi bölgeleri hala belirlenmemiştir. Bu durum hem şehrin gelişmesini önlemekte hem de İstanbulluların sorunlarını kendi yöntemleriyle çözmelerinin önünü açmaktadır. Cumhuriyet Gazetesi'nin haberine göre,²⁷⁶ İstanbul'un sanayi bölgeleri Haliç ve Yedikule-Bakırköy arasına nakledilmesi hedeflenmektedir. Ancak dönemin şartları içerisinde; Haliç'in artık geri dönüşü zor olan üretim tesislerine dönüşmesi sürecini başlatmıştır.

1946 yılında bir İstanbullunun "Mahalle Aralarındaki Garajlar ve Tamirhanelerden Bazıları o Bölgeler İçin Birer Tehlike Kaynağıdır"²⁷⁷ başlıklı şikayet içeren yazısı, İstanbul'da gelişi güzel oluşturulmuş yanıcı maddeler içeren işyeri hakkında yetkilileri uyarmakta, bu konuda herhangi bir yasal uygulamanın yapılmadığını belirtmektedir. Şehirdeki sanayi tesisleri, şehir yaşamını tehdit eder bir hal almaya başlamıştır. Ufak zanaat kültürünün devam ettiği İstanbul mahalleleri, bir

²⁷⁶ "Sanayi Bölgesi", *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1947, Sayı: 8152. Haber metni; "Şehrin imar planı yapılmış, fakat henüz bu imar planına göre ticaret ve sanayi bölgeleri tayin edilmemişti. Bu yüzden her gün çeşitli makamlara şikayetler vaki olmakta, bilhassa fabrika ve imalathane kurmak isteyenlerin müracaatları cevaplanamamakta idi. Bundan çoğu Nuruosmaniye civarında olmak üzere kendiliğinden birçok tesisler vücade gelmekte idi. Bu müracaatlar karşısında Belediye İmar Müdürlüğü yeni kararlar vermiş ve Şehir Meclisinin Haziran toplantısında konuşulmak üzere bir de talimatname hazırlamıştır. Buna nazaran:

- 1) Ağır sanayi Eyüb'den Silahtarağa'ya ve Yedikule'den Bakırköy'e kadar olan bölgede,
- 2) Orta sanayi: Halicin iki tarafında,
- 3) Küçük sanayi (atölye ve imalathane gibi) bunların şimdiki yerleşmiş bulundukları saha sahalarda bulunmalarına bazı fenni ve teknik şeraite riayet şartile müsaade edilecektir. Yapılacak talimatnamede ağır sanayi bölgesi haritalarla gösterilecektir. Eyüb'den Edirnekapi'ya kadar olan bir kısım yerlerde ağır sanayi fabrikaları inşasına müsaade edilecektir. Şehir dahilindeki fabrikalar yavaş yavaş bu sahaya nakledilecektir." şeklindedir.

²⁷⁷ "Mahalle Aralarındaki Garajlar ve Tamirhanelerden Bazıları o Bölgeler İçin Birer Tehlike Kaynağıdır", *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1946, Sayı: 7989.

süre sonra orta ve büyük ölçekli atölye ve fabrika istilasına uğramıştır. Geleneksel küçük zanaatkarlarla bir arada yaşamının sorun olmadığı İstanbul'da; modern sanayi, hayatı tehdit eder hale gelmiştir. Bu durum karşısında yetkililerin çözüm üretememesi, fert fert İstanbulluların hayatlarından endişe duymalarına neden olmaktadır.

2 Mart 1949'da Sötlöce Karaağaç Mevkii'nde bulunan silah fabrikası infilak etmiştir.²⁷⁸ Bu fabrika infilakında fabrikanın sahibi Enver Paşa'nın kardeşi Nuri Paşa (Killigil) dahil bir çok kişi parçalanarak ölmüş, yangına müdahale eden beş itfaiyeci de yanarak ölmüştür. Bu olay sonrası İstanbul içinde yanıcı ve patlayıcı madde üretimi ve kullanımı yapan işyerleri yöneticiler ve halkın gündemine gelmiş bu çerçevede, bu tür tesislerin şehir dışına taşınması tartışmaları başlamıştır. Fabrikanın infilakı sonrası çıkan gazete haberlerinden; fabrikanın mermi imali için Milli Savunma Bakanlığı'ndan izin aldığı, ancak yerel düzeyde ne valilik nezdinde ne de belediye nezdinde bir kaydının olmadığı anlaşılmaktadır.²⁷⁹ Haberlerin veriliş ve analiz tarzı, bu işletmeden haberi olmayan valilik ve belediye kurumlarının sorumluluğunu üzerlerinden atma girişimlerini gözler önüne sermektedir. Her konuda yetkiler üzerinden varlığını devam ettiren kurumlar, sorun ortaya çıktığında sorumluluk almamaktadır.

İstanbul'un sanayi bölgesinin neresi olacağı, 1949 yılında infilak sonrası en mühim tartışma konusu olmuştur. Plan çalışmaları on üç yıldır devam eden şehirde, plan çalışmaları bir sonuç üretmemiş, yaşanan dram sonrası sanayi planları tekrar gündeme alınmıştır. İstanbul'da sanayinin şehir içinde yer alması tartışmaları, şehir plancıları ve sermaye için üretimin rasyonelleştirilmesi ve verimlilik artışı olarak değil; halk için bir güvenlik meselesi olarak ele alınmaktadır. Geline bu noktada, İstanbul'un planının günlük gündemler tarafından belirlendiğı, İstanbul halkı için sorun olan alanların bürokrasi tarafından bir an önce ele alındığı ortaya çıkmaktadır.

“Şehir içindeki Fabrika ve İmalathaneler Kapatılıyor –Yangına müsaid müesseselere şehir dışına taşınmaları için tebligat yapıldı-”²⁸⁰ başlıklı haber; bu olay sonrası İstanbul'da yanıcı patlayıcı madde üreten yerlerin şehir dışına çıkartılması için harekete geçildiğı belirtmektedir.

²⁷⁸ Sötlöce'de meydana gelen infilak haberleri için bakınız; “Sötlöce Faciasının Tahkikatı”, *Vatan*, 4 Mart 1949, Sayı: 2794.; “İnfilak Kurbanları 50'yi Buldu”, *Vatan*, 5 Mart 1949, Sayı: 2795.; “Sötlöce Faciasının Kasıt Eseri olması Muhtemel”, *Vatan*, 6 Mart 1949, Sayı: 2796.; “Sötlöce Faciasında Büyük İhmal Var”, *Vatan*, 7 Mart 1949, Sayı: 2797.; “Hadise Mahallinde Keşif Yapılacak”, *Vatan*, 8 Mart 1949, Sayı: 2798.; “Sötlöce Faciası tahkikatı henüz Sonuç Vermedi”, *Vatan*, 9 Mart 1949, Sayı: 2799.

²⁷⁹ “Sötlöce Faciasında Büyük İhmal Var”, *Vatan*, 7 Mart 1949, Sayı: 2797.

²⁸⁰ “Şehir içindeki Fabrika ve İmalathaneler”, *Cumhuriyet*, 20 Mart 1949, Sayı: 8838.

Son gelişmelerden sonra, İstanbul üç bölgeye ayrılacaktır: Sötlöce ve Eyüp'ten Silahtarağa'ya kadar olan mıntıka ile Topkapı ve Edirnekapı haricinde kale dışından 500 metre ilerisi birinci derecede sıhhate muzır sanayiye, Sötlöce'den Azapkapı'ya ve Eyüp'ten Unkapanı'na ve Tophane'den Dolmabahçe'ye kadar olan mıntıkalar ikinci derecede sıhhate muzır sanayiye, Unkapanı'ndan Sirkeci'ye ve Azapkapı'dan Galata'ya kadar olan kısım da sıhhi zararı olmayan müesseselere tahsis edilecektir. Vatan Gazetesi'nin haberine göre, İmar Müdürlüğü de sanayi tesislerini Hıfzıssıhha Kanunu'na göre tetkik ederken, yeni sanayi bölgeleri içinde çalışmalarını sürdürmektedir.²⁸¹

Şehir dışında fabrikaların kurulacağı saha olarak Eyüp'ten itibaren Rami'ye kadar olan bölge ile Bakırköy-Yeşilköy arası bölgelerin tespit edildiği gazetelere yansımıştır.²⁸² Şehir dışına çıkartılacak tehlikeli iş yerlerinin Şehir Meclisi'nin yaz devreleri içtimalarında görüşülecektir.²⁸³

İstanbul'un sanayi bölgesi tespitine sanayicilerde katılmışlardır: “Boğaz'da Beykoz'dan Anadolu Kavağı'na kadar olan saha ile Maltepe ve Pendik civarının” sanayi bölgesi için uygun olduğunu, Haliç sahilinin sanayi için yetersiz olduğunu, bunun yerine Yedikule-Bakırköy arasının daha doğru bir tercih olabileceğini belirtmişlerdir.²⁸⁴ Şehrin sanayi alanlarının belirlenmesi sürecinde sanayiciler, şehir yönetimi ile birlikte karar sürecine katılmaktadırlar. Sanayiciler, Haliç'i sanayi bölgesi olarak “uygunsuz” olarak değil “yetersiz” olarak tasvir etmektedirler. Bu bakış açısı, sanayi bölgesinin şehir dışına taşınması tartışmalarının temel çelişkisi olarak yer alacaktır.

İstanbul'da sanayi bölgesi aramaları devam ederken şehrin her yanı sanayi tesisleri tarafından kuşatılmaktadır. Bu fabrikaların oluşturduğu hijyen, gürültü ve görüntü kirliliği ise gazeteler aracılığıyla eleştiri konusu olmaya devam etmektedir.²⁸⁵

İstanbul'un sanayi bölgesi arayışı için oluşturulan komisyonun çalışmasını tamamlamış ve bir rapor hazırlamıştır. Ancak bu rapor İstanbul'da sanayi bölgesi olarak çok geniş alanları tasvir etmektedir: “...şehirde ağır sanayinin kurulabileceği bölgeler

²⁸¹ “Sanayi Bölgesi Meselesi”, *Vatan*, 23 Mart 1949, Sayı: 2813.

²⁸² “Şehir Dışında Fabrikaların Kurulacağı Saha Tesbit Edildi”, *Cumhuriyet*, 24 Mart 1949, Sayı: 8842.; “Şehrimizin Sanayi Mıntıkları Tesbit Ediliyor”, *Vatan*, 5 Nisan 1949, Sayı: 2826.

²⁸³ “Şehir Dışına Çıkartılacak Tehlikeli İş Yerleri”, *Vatan*, 21 Nisan 1949, Sayı: 2842.

²⁸⁴ “Sanayi Bölgesi Araştırmaları”, *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1949, Sayı: 8919.

²⁸⁵ “İstanbul'da Sanayi Bölgesi Aranırken –Şehrin her köşesi sanayi bölgesi, her semte yeni yeni fabrikalar kuruluyor ve buralarda pislikten, gürültüden geçilmiyor-“, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1949, Sayı: 8926.

şunlardır: Haliç Mezbahasıyla Eyüp'ten ilerisi, Edirnekapı-Rami yolunun sol tarafı, Maltepe'nin etrafı, Davudpaşa'ya giden yol, Kazlıçeşme'nin Surlara yakın olan kısmı, Bakırköy'ün dış tarafları, Hastaneye yakın olan Yeşilköy civarı, Çekmece'ye giden asfalt yolun iki tarafı, Çekmece ve Zeytinburnu havalisi, karşı tarafta Maltepe'den itibaren Kartal'a kadar olan kısım, Pendik civarı, Kadıköy Gazhanesinin etrafı. Köprüler arası Haliç, Unkapanı Köprüsü'nden ileriye giden yol ile sahil arasındaki saha, Mecidiyeköyü'nün dış kısmı ikinci derecede sanayi bölgesini teşkil edecektir. Boğazda sanayi bölgesine elverişli bir yer bulunamamıştır. Bu bölgedeki sanayi tesisleri olduğu gibi kalacaktır.”²⁸⁶ Dönemin İstanbulunda bu bölgeler incelendiğinde, adı geçen mekânların konut yaşamının bittiği yerler olduğu görülmektedir. Konut alanlarına komşu sanayi alanı üretme gayreti dönemin ulaşım imkânları çerçevesinde değerlendirilmelidir.

İstanbul'un sanayi alanının tespitinde, Belediye ile Ticaret Odası arasında ihtilaf çıkmış ve tespit çalışmaları durmuştur. İmar komisyonunda görevli Ticaret Odası temsilcisi, sanayi bölgesi için hazırlanan talimatnameye itiraz ederek; Belediye'nin sanayi sahası olarak gösterdiği bölgenin henüz su, elektrik ve yoldan mahrum olması nedeniyle, sanayi tesislerinin buralara kurulmasının mahzurlu olduğunu belirtmiştir. Bu itiraz üzerine bu meselenin bir daha Daimi Komisyon'da görüşülmesine karar verilmiştir.²⁸⁷ Bu durum, aslında İstanbul'da sanayi bölgesi belirleme sürecinin on üç yıl sürdüğü halde hiçbir alt yapı çalışmasının yapılmadığını göstermektedir.

3.1.2. İstanbul'da Kadastro Çalışmaları

Planlama çalışmaları yürütülürken, plan yapılan bölgenin arazisine ve binalarına ilişkin teknik veriler ve bu alanda yaşayan nüfusa ait veriler toplanır. Daha sonra gelecek nüfus projeksiyonuna göre plan çalışmaları günü ve geleceği gözeterek tamamlanır. İstanbul'un planlama çalışmalarının en önemli sorunlarından birisi de İstanbul hakkındaki teknik verilerin olmayışı veya dağınık oluşudur. Daha kadastro ve hali hazır haritaları bile tamamlanmamış bir bölgede plan çalışmaları sürdürmek, ister istemez birçok belirsizliği ve gelecek projeksiyonlarını doğru ortaya koymamayı doğurmaktadır.

²⁸⁶ “İstanbul'un Ağır Sanayi Bölgeleri”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1949, Sayı: 8973.

²⁸⁷ “Şehrin Sanayi Bölgesi –Hazırlanan talimatname üzerine Belediye ile Ticaret Odası arasında ihtilaf çıktı-”, *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1949, Sayı: 9050.

İstanbul'un tapu kadastro durumunun gözden yeniden geçirildiği, hazineye ait olup da, vatandaşların kullanımında olan yerler meydana çıkartılmaktadır.²⁸⁸ 1948 yılından itibaren İstanbul'un diğer ilçelerine ilaveten Eyüp, Sarıyer, Beşiktaş, Bakırköy ve Beyoğlu ilçelerinde kadastro uygulamasına başlanılmıştır.²⁸⁹ Bu durumda, yıllardır şehir planı çalışması devam eden İstanbul'un, mülkiyet durumları incelenmeden yapılan çalışmalar sonucu, bir plana kavuştuğu gerçeği ortaya çıkmaktadır. Böylece, planlar yapılırken istimlak bedelleri hesabının tutarlı olması veya şehir hakkında verilen kararların doğru ve tutarlı bir biçimde belirlenmesi mümkün olmamaktadır.

Nüfus sayısı ve bina sayısı da plan çalışmaları için önemli bir kriterdir. 21 Ekim 1945 tarihinde yapılacak olan genel nüfus sayımı haberi şu şekilde Cumhuriyet Gazetesi'nde yer almıştır; "Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü'nden; ... içinde insan oturan veya insan oturması ihtimali olan bütün yerlerin numaralanması teşkil edecektir. Sayım yönetmeliklerine göre, numarasız yerlerde oturanlar hükümete haber vermek zorundadırlar. Bu mecburiyete uymıyanlar para cezasına çarptırılacaklardır. Şehirlerde, numara levhası takılmamış veya sonradan numara levhası konulmak üzere geçici olarak fırça ile numarası işaret edilmemiş binalarda oturanların sözle veya yazı ile en yakın belediye dairesine haber vermeleri lüzumu bildirilir."²⁹⁰ Haberin verilış biçimi evlerine belediye tarafından numara verilmeyenlere, devletin yapması gereken görevi yüklemektedir. Bu durum, kamunun yapamadığı görevleri vatandaşa tevdi etmesi ve şehir planı için toplanacak verilerin doğruluk dereceleri hakkında fikir vermektedir.

İmar çalışmalarını yürüten Prost'un "ecnebi" olması birçok defa eleştirilmiştir. 30'lu yıllarda Ankara'nın hem plan çalışmaları hem de büyük binalarının yapım işleri dış ülkelerde açılan yarışmalar ve "ecnebi" mimar ve mühendisler tarafından yürütölmüştür.²⁹¹ İstanbul'un imarı gündeme geldiğinde de asrî şehri inşa edecek kişiler yine Avrupa'dan seçilmişlerdir. Bu durum Türk mühendis ve mimarlarını rahatsız etmektedir. Bu konularda mesleki platformlarda tartışmalar sürmekte, siyasi platformlarda itirazlar dillendirilmektedir.²⁹²

²⁸⁸ "Şehrin Tapu ve Kadastro Durumu Gözden Geçiriliyor", *Vatan*, 23 Mayıs 1946, Sayı: 1791.

²⁸⁹ "Tapulama İşleri İçin Tedbirler", *Ulus*, 5 Nisan 1948.

²⁹⁰ "Nüfus Sayımı İçin Bütün Evler Numaralanacak", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1945, Sayı: 7546.

²⁹¹ Daha geniş bilgi için bakınız; Gönöl Tankut, *Bir Başkent'in İmarı Ankara: (1929-1939)*.

²⁹² Himmet Ölçmen, "İmar İşlerimiz ve Türk Mühendisliği", *Ulus*, 24 Ocak 1945.

Mimarlar Birliği 1946 yılı toplantısında katılanlar; Alman mimar Bonatz'a İstanbul Belediye Sarayı ve Fatih Anıtı eserlerini yapması için teklif götürölmesini eleştirmişlerdir.²⁹³

İstanbul'un planlama ve imar çalışmalarında asrî şehir hedefine ulaşmak için Avrupa şehirleri örnek alınmaktadır. Avrupalı uzmanlarla çalışılırken, Avrupa deneyimini aktarması hedeflenen "Büyük Britanya Şehircilik Sergisi" İstanbul'da 15 Şubat 1947'de açılmıştır.²⁹⁴ İstanbul'un asrî bir şehir olması için gerekli olan asrî şehirlerin uzmanlarıdır, bu uzmanlardan sağlanacak bilgi transferi ile asrî şehircilik uygulanacaktır. Prost'un planlamada olmasının temel yaklaşımlarından birisi de budur. Ayrıca, bu uzmanların tasarım ve uygulamaları İstanbul'a taşınarak, teknik bilgi ve görgü konusunda transfer sağlanmaya çalışılmaktadır.

Kırdar, 1947 yılı Haziran ayında İngiliz Kültür Heyeti'nin davetlisi olarak Londra'ya giderek, belediye ve şehircilik çalışmaları hakkında bilgi almıştır. Londra dönüşünde Kırdar; savaş sonrası Londra'nın, topografik dönüşümü, şehircilik işleyişi, belediye örgütlenmesi ve belediye bütçesi hakkındaki gözlemlerini izlenimlerini bir basın toplantısında açıklamıştır.²⁹⁵ Kırdar'ın bu beyanatı bir gezi anlatısı biçiminde olduğundan teknik detay içermemektedir.

3.1.3. Çok Partili Hayata Geçerken Şehir'de Devlet-Vatandaş İlişkisi

İstanbul için plan çalışmaları sürmektedir; ancak, İstanbul halkı da yöneticilerin plan kurgusuna hayatın içinden müdahale etmektedirler. Modern şehirlerde, şehrin önce kurgulanıp sonra inşa edilmesi süreci kabul görürken; İstanbul'da plan, inşa sürecinin gerisinde kalmaktadır. Bu durumda, asrî şehir olmayı hedefleyen İstanbul'da eski kuralların uygulanamadığı yeni kurallarında konulamadığı bir yapılaşma kültürü ortaya çıkarmıştır. İstanbul'da nüfus arttıkça, devlet-şehir-insan etkileşiminin boyutları ve sonuçları geniş ve dağınık bir topografya üzerinde açığa çıkmaktadır. "Mesken yapılması gereken arsalarda dükkân ve depo yapılabilecek"²⁹⁶ alt başlıklı haber

²⁹³ "Mimarların Senelik Toplantısı Gürültülü Geçti", *Vatan*, 13 Ocak 1946, Sayı: 1661.

²⁹⁴ "Şehircilik Sergisi", *Ulus*, 15 Şubat 1947. Serginin Ankara Halkevinde açılması haberi için bakınız; "Büyük Britanya Şehircilik Sergisi Bugün Açılıyor", *Ulus*, 25 Ocak 1947.

²⁹⁵ "Vali ve Belediye Başkanı Dr. Kırdar'ın İngiltere Seyahati İntibaları", *Ulus*, 10 Ağustos 1947.; Bu gezi ayrıca, "Dr. Lütfi Kırdar Londra Yer altı Demiryollarını Gezdi" *Ulus*, 25 Haziran 1947'de gazetelere haber olmuştur.

²⁹⁶ "İmar Planı", *Akşam*, 22 Şubat 1946, No:9823. Haber; "İmar planının tatbiki yüzünden belediye ile arsa sahipleri arasında öteden beri çıkan anlaşmazlıklara, umumi meclisin son toplantılarından birince verilen karar ile kısmen olsun nihayet verilmiştir. İmar planına göre yeşil saha olarak ayrılan sahalarda inşaat yapılması ve yahut mesken inşa edilmesi icap ed en yerlerde mağaza, depo, fabrika ve saire nevinden bina yapılmaması yapı ve yollar talimatnamesi iktizasındaydı. Belediye yeşil sahaya ayrılan yerleri muayyen zaman içinde tamamıyla istimlak edemediğinde emlak sahipleri belediyeye müracaat ederek inşaat yapmak istemektedirler. Mülkiyet hakkına

İstanbul'daki imar algısını ortaya koymaktadır. *Yapı ve Yollar Talimatnamesi*'nin bir maddesinin tadil edilmiş ve böylece belediye tarafından yapılan inşaat kısıtlamaları kaldırılmıştır. 1946 yılında ortaya çıkan bu gelişme, İstanbul için plan yapmanın da pratikte bir anlam ifade etmemesi anlamına gelmektedir. Mülkiyet hakkı, imar hakkının üzerine geçmiş, bir yere sahip olma hakkı, o alanda her türlü inşaa tasarrufu yapabilme izninin önünü açmıştır. Bu haberde ayrıca, şehir içinde yeşil alana ayrılan bölgelerin de; belediye tarafından istimlak edilememesi nedeniyle, imar hakkı kazanacağı belirtilmektedir. Ortaya çıkan bu durum, şehirde uygulanmak istenen kurgunun siyasetçi-bürokrat-vatandaş tarafından dönüştürülerek, şehre müdahale edildiğini göstermektedir. Planlama hedefleri kendi içerisinde çelişkili bir halde bırakılmaktadır. İstanbul planlamasının ölü doğum sebeplerinden birisini de bu uygulama tarzı ortaya koymaktadır.

Kadıköy planlama çalışmaları sürerken; vatandaşlar, arsalarına daha fazla inşaat yapabilmek için girişimlerde bulunmaktadırlar. Kadıköy'de yapılan planda bahçeli evler bölgesine en fazla iki kat inşaat izni verilmişken; Vatan Gazetesi muhabiri "... bahçeli evler mıntıkalarına dahil olduğu halde daha fazla kat inşa etmek arzusunda olanların müracaatları fazlalaştığından belediyenin bu hususta bir karara varması beklenmektedir."²⁹⁷ Haberini yapmıştır. Haberin verilış biçimi, halkın beklentisini ortaya koyarken, muhabir, plan sürecine müdahil olacak bir dil ortaya koymaktadır. Müracaatın fazlalaşması, plan kurgusu dışındaki talepleri meşrulaştırmaktadır.

İstanbul'da planlama çalışmaları devam ederken, Şehir Meclisi'nde de mütalaalar sürmektedir. Bu oturumların temel tartışması; yapılan planların, nasıl ve hangi bütçe ile uygulanacağı sorunudur. Komisyon üyelerinin bir kısmı şehir sorunlarının plan çerçevesinde çözülmesini önerirken diğer bir kısmı da bu çalışmanın maliyetini karşılayacak bütçe bulunana kadar şehirde devam eden hayatı kolaylaştıracak pansuman tedbirlerin öncelenmesini önermektedirler.²⁹⁸

dayanan bu istek, reddedilemeyince imar planı da bozulmakta idi. Umumi meclisin talimatnamesine göre kat sayısını tahdit eden ve sırf mesken inşa edilmesini icap ed en arsalarda meskenden başka mağaza, depo ve saire binalarda yapılmasına imkan verilmiştir. Bu karar ile şehrimizde inşaatın daha ziyade kolaylaşacağı, bilhassa dükkân vesaire inşaatı sahasında faaliyetlere başlanacağı muhakkak görülüyor. Diğer taraftan yaptığımız tahkikata göre bilhassa yapı inşatıyla çok sıkı alakası bulunan yapı ve yollar kanunu hükümlerinin bugünkü ihtiyaca uygun olmadığı görüldüğünden yakında Büyük Millet Meclisine sunulacak yeni imar kanunu daha esaslı hükümleri ihtiva edecektir. İmar kanunu çıktıktan sonra bu kanuna yeni bir talimatname yapılacaktır." şeklindedir.

²⁹⁷ "Kadıköy Bahçeli Evler Mıntıkası", *Vatan*, 31 Ağustos 1948, Sayı: 2612.

²⁹⁸ "İmar Planı Hakkında Hararetili Görüşmeler Oldu", *Cumhuriyet*, 8 Kasım 1947, Sayı: 8343.

Belediye teknik kadrosunun genişletilmiş ve planlama çalışmalarına hız verilmiştir, böylece vatandaşların artık arsaları ile ilgili İmar Müdürlüğü'ne müracaatlarına gerek kalmayacak, ilgili belediye mühendisi ile irtibata geçilerek mevcut plana göre inşaat yapabilecektir. “Fatih Cami ile Edirnekapı ciheti tafsilat planı, Emirgan, Eyüb Camii civarı, Küçük ve Büyük Çamlıca civarı imar planları, Beyoğlu İstiklal Caddesi, nazım planlarına göre genişletme planı, İstinye imar planı, Ayazpaşa imar planına uygun olarak Kabataş, Meclisi Meb’usan Caddesini içine almak suretiyle yapılan plan, Kadıköy antresinin imar ve nazım planlarına uygun olarak hazırlanan plan, tasdik edilmek üzere Şehir Meclisine gönderilmiştir.”²⁹⁹ Yukarıdaki haber metni, dönemin İstanbul’u için önemli bir yekun tutan bölgelerin planlama çalışmalarının tamamlandığı belirtmektedir.

“İstanbul’un bölge Planları Tamamlanıyor”³⁰⁰ başlıklı haber; bir yıl öncesini yalanlarcasına, İstanbul’un bölge planlarının tamamladığını artık mahalle planlarına geçileceğini, bunun için 40-50 kişilik bir mühendis ve fen memuru kadrosu oluşturulduğunu ve mahalle planlarının iki sene zarfında ikmale çalışılacağını belirtmektedir. Bu durum, İstanbul’da planlama çalışmalarının aslında çok da ilerlemediğinin tespit edilmesi olarak yorumlanabilir.

İstanbul’da planlama çalışmalarının uzaması ve sürecin artık çözümsüz bir hal alması sonrası Prost bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu kanun tasarısının temel hedefi, şehre uygulanmak istenen planın, mali araçları ve uygulama kriterlerini belirlemektir.³⁰¹ İstanbul’un imarında en önemli problem mali olanaklardır. Şehrin meskun alanlardaki uygulamalarda istimlak ve yıkım masrafları, yeni açılacak alanlarda istimlak masrafları büyük bir yekün tutmaktadır. İmar uygulaması sürecinde, yurtdışı uzmanlar getirilmektedir, ancak, yurtdışında uygulanan imara açma usulleri İstanbul’da

²⁹⁹ “Şehrimizin Mahalle Planları Süratle Hazırlanıyor”, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1948, Sayı: 8705.

³⁰⁰ “İstanbul’un Bölge Planları Tamamlanıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1949, Sayı: 9047.

³⁰¹ “İmar Planının Tatbiki –Belediye, Şehircilik Mütahassısına Mühim Bir Kanun Tasarısı Hazırlattırdı-“, *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1949, Sayı: 8873.; “Her imar projesine, vaziyetleri takyid edilen gayrimenkullerin istimlakine aid bir mali proje eklenecektir. Belediye, bu gayrimenkulleri istimlak için lüzumlu parayı istikraz suretiyle temin etmeğe mecbur olacaktır. Belediye, bu suretle istimlak ettiği emlakı yirmi sene kiraya verebilecektir. Bu kira paraları, hususi bir hesaba yatırılarak, yapılacak istikraz faizin azaltılmasında kullanılacaktır. Vaziyetleri takyid edilmiş olan gayrimenkul sahiplerinin paralarının verilmesi için, Belediye tedavüle arzı, paraya tahvili ve satın alınması mümkün bonolar ihracına salahiyyetli olacaktır. Bu bonolar, faizli olacak ve azami yirmi sene zarfında itfa edilecektir. Bono ile tazmin edilmiş olan malın sahibi, mülkünden istimlak anına kadar faydalanmak isterse, bu bonoların, en az ve emlakinin kira bedeline tekabül eden faiz miktarını Hazine’ye iadeye mecbur olacaktır. İstikraz ve bonoların itfasına lüzumlu tahsisat, bir taraftan imar planının icabı olarak maarif, sıhhat, spor gibi muhtelif idare müesseseleri namına Belediye tarafından istimlak edilen arsa ve binaların bedelleri mukabili bu müesseselerin yapacağı tediyeyle, diğer taraftan yeni proje mucibince yol, meydan ve diğer mahallelerin yeniden açılması yüzünden arazi ve binalar üzerinde, hasıl olan fiat yükselmesi dolayısıyla alınacak şerefiye bedelleriyle temin edilecektir.” Aynı haber; “Şehircilik Mütahassısı Prost Bir Tasarı Hazırladı”, *Vatan*, 25 Nisan 1949, Sayı: 2846

uygulanmamaktadır. Boş arazilerden yapılacak toplu kesinti, imara açılan alanlarda veya yıkımlar sonucu oluşan yeni durumda şerefiye bedellerinin alınması gibi uygulamalar olmadan İstanbul gibi bir şehrin “asrî” bir şekle dönüşmesi mali olarak imkânsızdır.

İstanbul’un planlama çalışmaları sürecinde *Emlak Sahipleri Derneği* oluşmuştur. Bu dernek, mülk sahipleri adına, plan çalışmalarına eleştirilerini sunmaktadır. Derneğin oluşumundan sonra tertip ettiği toplantıda; İstanbul’un imarının yalnızca Prost’a bırakılmış olmasının doğru olmadığı, şehir planlama çalışmalarında farklı disiplinlerden uzmanların birlikte çalışması gerektiği gibi konuları gündeme getirmiştir.³⁰² Toplantı haberi verilirken mülkiyet sahiplerinden ziyade; toplantıya katılan profesyonellerin “Eski Bayındırlık Bakanlarından Muhtarın, tanınmış profesörlerin, avukatların ve mühendis ve mimarların iştirak ettiği” şeklinde belirtilmesi ve toplantıda plan çalışmalarına yalnızca uzmanlık ve estetik eleştirilerin getirilmesi derneğin vermeye çalıştığı imajı anlamamız açısından önemli bir detaydır. Haberin alt başlığının “Emlak Sahipleri Derneği’nin dün yaptığı toplantıda, Prost planı hücumlara uğradı” şeklinde olması dönemin Prost eleştirilerinde mülkiyet sahiplerinin de duruşunu göstermektedir.

3.1.4. İmar Planı Tadilatları

İstanbul’u asrî şehir haline getirmek için yurtdışı uzmanları çağrılmaktadır. Bu uzmanların görüş ve önerileri ile yıllar süren çalışmalar sürdürülmektedir ancak bu plan çalışmaları sonucu herkes arazisini mülkiyet hakkından doğan hukukla sürdürememekte; imar planları mülkiyet haklarına kısıtlama getirerek arazilere imar vermektedir. Ancak, araziler için yapılan planlar tamamlanamadığından ve bölgede oluşturulacak kesintiler tüm bölge arazi sahiplerine eşit oranda dağıtılarak kamusal kaynaklar ortak çıkarlar için kullanılamadığından, bireysel çıkar ilişkileri imar tasavvurunu değiştirebilmektedir.

İUMDK, Beyoğlu Fatma Hatun Mahallesi, Asker Ocağı Caddesi’nde (şimdiki Gümüşsuyu Mahallesi’nde bulunmaktadır) eski Nafia Vekili Muhtar Çilli’ye ait arazi, Çilli’nin müracaatı üzerine, nazım imar planında yeşil alan gösterilmesine rağmen beş yıldır uygulama planı yapılmayan ve istimlak edilmeyen 27.000 metre kare araziye mesken, gazino, tenis yeri ve bahçe olarak düzenleyerek imara açmıştır.³⁰³ İstanbul’da

³⁰² “İstanbul’un İmar Planı Şiddetle Tenkid Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 27 Aralık 1947, Sayı: 8392.

³⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Aralık 1948, İndeks 2072141, Cilt No: 18, Karar No: 355.

onlarca kişinin arazisi bu halde iken Nafia eski Vekili bir politikacının arazisi Umumi Meclis tarafından imara açılabilmiştir. Bu imar politikalarının tutarlılığı açısından iyi bir örnektir. Arazi eski bir politikacının olduğunda, plan değişebilmekte ve mal sahibinin menfaatleri çerçevesinde plan tadil edilmektedir.

İUMDK’nu, üyelerden Himmet Balkan’ın takriri üzerine; Beşiktaş Muradiye Mahallesi Dere Sokak’ta bulunan imar planlarında ziraat sahasına ayrılan bir arsasının konut imarın açılması işini karara bağlamıştır.³⁰⁴ Bu konuda verilen karar neticesinde bahsi geçen arsaya imar izni verilmemiştir. Gerekçe olarak İstanbul’da planlama yapılırken bütün her şeyin dikkate alındığı gösterilmiştir. Kararda, bir kez plan yapılmışsa bir daha bu konuda değişiklik yapılmaz mesajı verilmektedir. Daimi Komisyonun Balkan’ın talebini ret etme biçimi yukarıdaki örnekle çelişmektedir. Çünkü Çilli’nin arazisi planlanırken de aynı şartlar gözetilmemiş midir?

İstanbul’un plan süreci sonuçlanmadığı için şehirde ortaya çıkan sorunlar, planlama sürecini ve aktörleri eleştirilerle karşı karşıya bırakmaktadır. Metin Toker’in *Cumhuriyet Gazetesi*’nde yer alan yazı dizisi dönemin İstanbul’unda plan ve imar tartışmalarını izlememiz için önemli veriler barındırmaktadır. “İstanbul İmar Planı Tatbik Edilemez Bir Hale Geliyor”³⁰⁵ başlıklı yazısında Toker; İstanbul’un imar planlarının Atatürk’ün vefatı öncesi Muhittin Üstündağ döneminde başladığı, Prost’un hazırladığı 1/5000 ölçekli nazım planın Kırdar döneminde de kabul görerek uygulamaya konulduğu; ancak, bütçe yetersizliği ve öncelik belirleme sorunu nedeniyle ana problemleri çözecek yatırımlar yerine tali sorunlarla ve estetik meselelerle ilgilenildiği eleştirisini sunmaktadır. Bu makalede, Prost planının İstanbul’un gelecek sorunlarına çözümler sunduğu, ancak tatbik edilmesi olanaksız çözüm önerileriyle bu planın uygulanamadığı, şu anki vatandaşların oluşturduğu emrivaki yapılaşma nedeniyle de plan için düşünülen imar faaliyetlerinin gerçekleştirilemeyeceği vurgusu yapılmaktadır.

Toker, “İstanbul’un İmarı Bu gidişle Asla Mümkün Görülüyor”³⁰⁶ başlıklı yazısında ise; planlama sürecinin tüm katılımcılarına eleştiriler yöneltiyor. Toker, tatbik edilemeyen bir planın doğuracağı tehlikeleri belirttikten sonra, 1939’da hazırlanan 5 yıllık uygulama planının, yapılamayacak birçok işi hedeflediğinden yürütülemediğini; bu nedenle, 1944 yılında, daha yapılabilir işlerden müteşekkil yeni bir program

³⁰⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı 5 Temmuz 1949, İndeks 2072313, cilt no: 19, karar no: 139.

³⁰⁵ “İstanbul İmar Planı Tatbik Edilemez Bir Hale Geliyor”, *Cumhuriyet*, 4 Şubat 1948, Sayı: 8431.

³⁰⁶ “İstanbul’un İmarı Bu gidişle Asla Mümkün Görülüyor”, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1948, Sayı: 8436.

hazırladığını, ancak 1948 yılında bile bu basit programın hedeflerine ulaşamadığını belirtir. Örneğin, Ortaköy-Kuruçeşme ve Unkapanı-Eminönü yolları henüz açılmaya bile başlanmamıştır. Toker, plan tamamlanamadığı için konut sorununun ve yüksek hava paralarının ortaya çıktığını belirtir.

Toker, arsa sahipleri adına şu sorgulamaları yapar; “Farz ediniz ki elinizde bir arsa var, burada bina yaptırmak istiyorsunuz. Belediye müsaade etmiyor; nazım plana göre arsanızdan bir bulvar geçecektir. “o halde, arsayı istimlak et” diyorsunuz. Bunu da yapamıyor, zira elinde parası yoktur. Ve siz, senelerce böylece bekliyorsunuz. İşte şehir meclisi tarafından, “5 senelik imar program”ına dahil olmayan yerlerde bina yapılabileceği yolunda verilen ve İstanbul’un imar planını tamamen baltalayan karar, böyle bir hali artık önlemek maksadına matuftur. Arsanızda bina yapılmasına mahzur olmasa bile, inşaat ruhsatıyesini almak için günlerce, bazen aylarca beklersiniz. Size, “Plana göre arsanızda, ancak üç katlı apartıman yapabilirsiniz” derler. Arsanızın bulunduğu sokağa bakarsınız, yeni inşa edilen beş katlı bir bina yükselmektedir. “Bu ne? diye sorarsınız.”, “Kaçaktır, cevabını verirler.” Mademki yolu budur, altı katlı bir apartımanı da siz dikersiniz. Zira bilirsiniz ki, belediye fazla katları yıktıramayacaktır.” Toker’in bu açıklamaları, planlama sürecinin uzamasını eleştirirken; planlama çalışmalarının İstanbul’un şehir sorunlarının çözümündeki durumunu ortaya koymaktadır.

Toker, tarihi eser yıkımları ile ilgili olarak da şunların altını çizer; “İmar planı yüzünden şimdiye kadar yıkılan sebil, çeşme, cami, medrese gibi tarihi binaların adedi de tarih severlerin ifadelerine göre inanılmayacak kadar fazladır. Gerçi bunların birçoğu ufak abidelerdir, fakat gene de birer abidedir. İşin asıl hazin tarafı, yıkılmalarına vesile olan yollar, henüz yapılmamıştır.” Kırdar dönemi tarihi eser yıkımları başlamıştır, yangınları ortadan kaldırdığı ahşap sivil mimari örneklerinin yanında; imar uygulamaları da, genellikle taştan yapılmış olan anıtsal eserlerin ortadan kaldırılmasına neden olmuştur. Toker, Prost’un çalışmalarında yalnız bırakıldığını ve yanına donanımlı ve yeterli sayıda teknik ekibin verilmediğini belirtir. Toker, Prost’un da yanıldığından bahsederken şu vurguları yapar; “Fransız mimarı planını izah eden 15.10.1937 tarihli raporunda, bakınız ne diyor: “İstanbul’un imar planı denildiği zaman, herkesin aklına şu gelir: Çok paraya mal olacak.” Bilhassa ilk merhaledeki işler hususunda, bu kanaatin yayılmasını önlemek gerektir. Çünkü az bina istimlak edilecek; bütün masraf toprak tesviyesi ve sınai imalata sarf edilecektir. Harice döviz çıkmayacak, milli para

İstanbul'da sarf olunacak, bu da ticarete faydalı olacağı gibi, vergi tahsilatını da kolaylaştıracaktır. Şehirciniz, metodla, ihtiyatla hareket ederek ve Dahiliye Vekaletinin talebi üzerine hazırlamış olduğu kanun projesi hükümlerini salabetle tatbik ederek, İstanbul'un seri bir suretle imarı mümkün olacağına kanidir.” Toker, “Tahakkuk Etmeyen Vaidler” alt başlığında ise şunları söyler; “Hükümet, Belediye bütçesile imar planının gerçekleşmesine imkân olmadığını, Belediyenin bir sene süren müracaatlarından sonra 1939'da anladığı için, yardım etmeyi kabul etmiştir. Varılan karar göre, her yıl Nafia bütçesinden 8 milyon lira ayrılacak, ayrıca Belediye varidatları da 4 milyon lira kadar artırılacaktı. Böylelikle belediyenin eline o zamanki para ile 10 milyon liraya yakın bir para geçecek, bu da İstanbul'un imarının, plan dairesinde tahakkukunu temin edecekti. Lakin araya harb girince bütün yardım vaidleri suya düştü, Belediye kendi cılız bütçesile kaldı ve işler bugünkü acıklı hale düştü.” Toker'in bu yazısı dönemin İstanbul'unda planlama sürecindeki tüm aktörlerin duruşunu izah etmektedir.

Cemil Topuzlu, 1948'de Şehir Meclisi'nde İstanbul'un imar planlarının dolaplarda çürümeğe mahkum bir halde kalmakta olduğunu, esasen bunların tatbikatına da imkân bulunmadığını, boş arsalarla ikişer kat bina yapımına izni verilerek imar hareketlerinin zorlaştırıldığını anlatan raporunu okumuştur. Bu raporun okunması bitmeden şehir meclisinde tartışmalar çıkmış, raporun encümene havalesi önerilmiş, hatip ise havaleden ürktüğünü beyan etmiş; böylece rapor, makam olarak adlandırılan Başkanlık Makamına havale edilmiştir.³⁰⁷

Topuzlu'nun 1948'de kaleme aldığı “Bu Günkü İmar Planlarımızda Tatbik Kabiliyeti Var mı?”³⁰⁸ başlıklı makale, II. Meşrutiyet yıllarında İstanbul'da Belediye Başkanlığı yapmış, 1940'lı yıllarda da Şehir Meclisi Azası olan bir kişinin plan süreçlerine ilişkin öneri ve tenkitlerini içermektedir. Topuzlu bu yazısında; İstanbul'da yapılan plan çalışmalarının çok uzamasının oluşturduğu olumsuz havadan, bu çalışmaların plansızlığından kaynaklanan maliyet artışlarından, İstanbul'da Taksim-Harbiye gibi yeni alanlarda oluşturulan sosyal şehir ihtiyaçlarının, sur içinde günlük hayatın temel hizmetlerini görmede işe yaramadığından bahseder ve kendi önerilerini sunar. Topuzlu'ya göre, tatbik edilecek imar planı, iki etaplı bir programa alınmalı, öncelikle sur içinde yaşamın yoğun olduğu yerlerde temel imar faaliyetleri hızlı ve etkin

³⁰⁷ “İstanbul'un İmarı Meselesi –Şehir Meclisinde dün bu hususta hararetle müzakereler oldu-“, *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1948, Sayı: 8552.

³⁰⁸ “Bu günkü İmar Planlarımızda Tatbik Kabiliyeti Var mı?”, *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1948, Sayı: 8630.

bir biçimde icra edilmeli; ikinci olarak da, sur dışındaki Galata-Taksim Harbiye gibi bölgelere el atılmalıdır. Topuzlu'nun eleştirisi planlama süresinin tamamlanamaması nedeniyle 1947 yılında çıkartılan boş arsalar 2,5 kat bina yapma izninin doğurduğu ve doğuracağı şehir sorunlarına yöneliktir. Şimdi planları tamamlayıp uygulayamamaktan verilen bu izin, ilerde istimlak maliyetlerini artıracak ve imar uygulamalarının daha zor şartlarda yapılmasına neden olacaktır.

3.1.5. İmar Öneri ve Tartışmaları

1944 yılında Akşam Gazetesi'ne "İstanbul Şehri Nasıl İmar Edilebilir?"³⁰⁹ başlıklı bir röportaj veren Cemil Topuzlu'nun İstanbul'un imarı hakkındaki görüş, öneri ve eleştirileri; İstanbul Şehreminliği yapmış ve Kırdar döneminde Şehir Meclisi azalığı yapan bir kişi olması açısından oldukça önemlidir. Topuzlu'nun; dönemin Reis-i Cumhuru İsmet İnönü için İstanbul'un "ikinci banisi" benzetmesi yaptığı röportajının devamında, hükümetin İstanbul ile yeterince ilgilenmediği ve şehre söz verdiği bütçeyi ayırmadığı eleştirisini getirir. Topuzlu'nun İstanbul'un imarı için beş önerisi vardır: Birincisi, "Belediye meclisi azalarının ve Belediye reisinin İstanbul halkı tarafından daha geniş salahiyetlerle ve doğrudan doğruya intihab edebilmesi ve azanın, bütün medeni şehirlerde olduğu gibi (hakkı huzur) almaksızın fahri olmaları"; ikincisi, "Belediyenin sıkı sıkı bağlı olduğu Vekaletlerden çözülmesi"; üçüncüsü, "Halkın zararına olmamak şartile Belediyeye istediği şekilde istimlak hakkının verilmesi"; dördüncüsü, "Şehrimizin imarına en büyük engel olan İstanbul Evkaf İdaresi'nin tamamen Belediye'ye devredilmesi"; beşincisi ise, "İstanbul pek geniş, dağınık, içinde irili ufaklı birçok köyler, saatlerce süren boş tarlalar bulunan bir şehirdir. Halbuki Avrupa'daki medeni şehirlerin hiç birinin hududu içinde köyler yoktur. Şehrimizin bütün gayret ve varidatını toplu olan semtlere sarf edecek iken buna maddeten imkân bulamıyor. Bu mahzuru kaldıracak biricik çare, bugün kaymakamlar tarafından idare olunan Adalar, Bakırköy, Beykoz'la Boğaziçi'nin Yeniköy'den yukarı taraflarında müstakil birer Belediye teşkil ederek bu semtleri İstanbul Belediyesi'nden ayırmak ve İstanbul'un hududunu küçültmektir." Topuzlu'nun önerileri, yerel yönetimin yetkilerinin artırılması, belediye azalarının gönüllü çalışacak kişilerden seçilmesi, belediyenin bürokratik bir otonomi kazanması ve şehrin büyüklüğü oranında bütçesinin artırılması ve bu büyüklüğe uygun bir kurumsal yapılanmanın üretilmesidir.

³⁰⁹ "İstanbul Şehri Nasıl İmar Edilebilir?", *Akşam*, 22 Mart 1944, No: 9131.

Topuzlu'nun İstanbul için ikinci önemli vurgusu şehir bütçesine ilişkindir. Hükümet, İstanbul'a bazı varidat membalarını vermelidir. Topuzlu'nun önerisi şu şekildedir; İstanbul'dan çeşitli kalemlerde toplanan vergilerin % 20'si Belediye bütçesine aktarılabilir, Belediye'nin yaptığı sağlık ve sosyal yardım harcamalarını hükümet üstlenebilir. Topuzlu Hükümetin vergi gelirlerini İstanbul'la paylaşmak istememesi durumunda ise bazı kalemlerde Belediye'ye gelir yazılmak kaydıyla vergi artışını önermektedir.

Topuzlu'nun İstanbul'un imarı için önerisi ise dört başlıktadır: birincisi, "... uzunca senelere ayırmak suretiyle bir program hazırlanmalı, imar faaliyetine senelerden beri en çok ihmal edilen ve bugün en çok bakımsız kalan İstanbul'un en eski, en güzel tarihi semtlerinden –darmadağınık olmamak kaydıyla- başlamalı. Kül halinde bütün mahalleleri birden istimlak ve abidelerimizi muhafaza ederek yıkıp tarla kaidesine tevfikân modern kanalizasyon ve bahçeler tesisile geniş sokaklar açarak asrî ve medeni bir şehir meydana getirmeli"; ikincisi, "Bugün İstanbul'umuzun manzarasını büsbütün bozan limanı, gümrük dairelerini, Sirkeci Garı'nı, bütün depo ve antrepoları, Yenikapı ile Yedikule arasında yapılması elzem olan yeni limanla transit limanına taşınmalı ve Boğaziçi, Adalar vapurlarının Köprü yanından kaldırılarak Galata ve İstanbul rıhtımlarına yanaşmalarını temin etmeli"; üçüncüsü, "Haliç'teki tersane, balıkthane, kalafat yerlerini, fabrika, değirmen, depoları, müessesatı sınaîye ve mezbahayı (mezbaha için en münasip yer yeni limanın civarındır) başka semtlere götürmeli"; dördüncüsü ise "Dolmabahçe gazhanesini de münasip bir semte nakletmeli" Topuzlu, belediyenin bütçesinin meskun alanlarda, eklektik değil bütüncül projelere harcanmasını, şehir içindeki üretim ve nakliye tesislerinin şehir dışına çıkartılmasını önermektedir. Bu öneri pratik sorunları çözerken, şehre bir kimlik kazandırılabilceği yaklaşımını savunmaktadır.

3.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: İSTANBUL'DA PLAN-YAPILAŞMA KISKACI (1949-1957)

Prost'un İstanbul'u planlama serüveni, Gökay İstanbul Belediye Başkanı olduktan sonra da devam etmiştir. Prost; İstanbul plan çalışmalarına, 1936'da Muhittin Üstündağ döneminde başlamış (1937-1939), Kırdar döneminde (1939-1949) devam etmiş, Gökay döneminde (1949-1951) ise görevine son verilmiştir. İstanbul'da plan sürecinin çok uzun sürmesi, plan projeksiyonunda İstanbul için öngörülen elli yıllık

nüfus tasarısının plan çalışmaları tamamlanmadan gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu durum hem plan projeksiyonunun yanlış kurulduğunu hem de plan çalışmalarının sağlıklı yürütülemediğini ortaya koymaktadır. İstanbul'un planlamasında İstanbul Belediyesi; değişen siyasal, ekonomik ve sosyal süreçlerin tahmin edilmesi bir kenara, şehrin ulaştığı büyüklüğe ilişkin önlemleri alamamıştır. İstanbul'un ihtiyaçlarını gideren bir plan üretmek yerine; İstanbul'da belediyenin şehir düzenleme faaliyetlerinin bir altlığı, şehir içinde uygulanacak projelerin kurgulanması için bir taslak üretimini gerçekleştirmiştir. İstanbul'da planlama pratiğinin bu şekilde gerçekleşmesinin kurumsal, bürokratik ve teknik nedenleri vardır. Prost'un plan deneyiminin bu kadar sürmesi; Türkiye'nin kendine has siyasal ve bürokratik yapısı ve dünya savaşının ortaya çıkardığı yeni siyasal ve ekonomik düzende Türkiye'nin yeni konumlanması ve bu konumlanışın İstanbul'a yüklediği misyonla alakalıdır. Bu bölümde, Prost'un plan çalışmalarının 1949-1951 arası dönemi aktarılacak ve daha sonra İstanbul'un plan çalışmalarını yürütmek için oluşturulan "müşavirler heyet" in çalışmaları hakkında bilgi verilecektir.

1930'lu yılların sonunda planlı ekonomiye geçişle birlikte, belediyelere beş yıllık uygulama planı yapma zorunluluğu getirilmiştir. Belediyelerin beş yıllık uygulama planı hazırlama zorunlulukları, belediyelerin uygulanabilir hedefler koymalarını ve tüm ülkede bu işin koordinasyonunu sağlamayı hedeflemektedir. Gökay dönemindeki ilk imar uygulama planı 1950 yılında yapılmıştır. 1950-1955 yılları arasını hedefleyen imar programında, "Karaköy'den Taksim'e bir yol, Eminönü, Beyazıt ve Eminönü-Unkapanı yolunun açılması, Beyoğlu İstiklal Caddesi arkasından geçmek üzere ikinci bir Beyoğlu caddesinin açılması" planlanmıştır. Ancak bu çalışmalar İstanbul Nazım İmar Plan'ında yapılacak bazı tadilatlarla uygulanabilecektir.³¹⁰ Bu durum, aslında Kırdar döneminde yapılan imar planı çalışmalarının bir işlev görmediği, Belediyenin kendi yaptığı planları bile çok kısa sürede revize ettiği anlamına gelmektedir.

Şehir planları, yapıldığı bölgede, arazi kullanım kararlarını tüm kamunun menfaatini ve şehirlerin geleceğini öngörerek düzenlemek amacını taşırlar. Bu dönemde şehri planlamanın amacı "asrî şehir"i elde etmektir. Ancak İstanbul'da daha plan çalışmaları tamamlanmadan yapılan bu değişiklikler; şehirdeki tüm katılımcılar için değişebilir ve ihtiyaca göre şekil alabilir bir plan algısının oluşumuna neden olmaktadır. Şehri oluşturan katılımcıların, şehirden beklentileri farklı olacağından; plan süreçlerinde

³¹⁰ "Şehir Meclisine Beş Senelik Bir İmar Planı Verildi", *Ulus*, 26 Şubat 1950, No: 10295.

yaşanan aksaklıklar, plan yapma mantığının ortadan kalkmasına neden olacak süreçlerin başlamasına vesile olmaktadır.

İstanbul'da 1936 tarihinden beri yürütülen bir plan çalışması vardır. Ancak bu plan çalışması belediye başkanlarının da çalışma dönemlerini aşmaktadır. Plan yapım sürecinde üç belediye başkanı değişmiştir. İstanbul'da devam eden plan çalışmasının, tamamlanmamasının sorumlusunun kim olduğu belirli değildir. Bu sürecin uzama sebebi; Prost'tan mı, teknik eleman ve bilgi yetersizliğinden mi yoksa belediye ve hükümetin bürokratik işleyişinden mi kaynaklanmaktadır? İstanbul büyümekte, şehir farklı çıkar çatışmalarının güdümünde imar edilmektedir. Bir bölgede yapılaşma oluştuktan sonra ise, İstanbul'da arazi kullanımını belirlemek için alınan plan kararlarının bir bağlayıcılığı olmamaktadır. Gökay dönemi, İstanbul'da plan-pratik çelişkisinin somutlaştığı ve bu tartışmaların alevlendiği bir süreçtir.

Gökay İstanbul yönetimini ele aldıktan sonra, Kırdar döneminde hazırlanan yedi bölgeye ait semt planı Şehir Meclisi'nde görüşülerek karara bağlanmıştır: Kızıltoprak-Feneryolu-Göztepe-Kalamış bölgesine ait 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹¹ Kuruçeşme-Arnavutköy ve Bebek 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹² Mecidiyeköy'nün 1/200 mikyaslı imar planı,³¹³ Tarabya ve Kireçburnu'nun 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹⁴ Şişli-Kasımpaşa bölgesinin 1/2000 mikyaslı imar planı,³¹⁵ Kalamış-Çiftehavuzlar-Fenerbahçe semtlerinin 1/500 mikyaslı tatbik planı,³¹⁶ Bebek Meydanı ve civarının 1/500 mikyaslı tatbikat planı³¹⁷ ve Boğaziçi Anadolu yakası sahil yolunu teşkil eden 1/500 mikyaslı Üsküdar-Beykoz güzergahı imar planı.³¹⁸

Karara bağlanarak onaylanan planlardan beş tanesi 1/2000 ölçekli nazım planlardır, bunlar bölgelere üst ölçekte tanımlar getirmektedir ve İstanbul için, gelenen

³¹¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1949, İndeks: 2072368, Cilt No: 19, Karar No: 208.

³¹² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Ekim 1949, İndeks: 2072310, Cilt No: 19, Karar No: 136.

³¹³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1949, İndeks: 2072345, Cilt No: 19, Karar No: 182.

³¹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1949, İndeks: 2072271, Cilt No: 19, Karar No: 93.

³¹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Kasım 1949, İndeks: 2072367, Cilt No: 19, Karar No: 207.

³¹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1949, İndeks: 2072344, Cilt No: 19, Karar No: 180.

³¹⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Ekim 1949, İndeks: 2072349, Cilt No: 19, Karar No: 188.

³¹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 5 Kasım 1949, İndeks: 2072350, Cilt No: 19, Karar No: 189.

tarih düşünöldüğünde, çok geç kalmış planlardır. Son iki plan ise artık bölgeye imarın nasıl uygulanacağını belirleyen tatbik planlarıdır.

1950 yılına gelindiğinde, Prost'un İstanbul'da çalışmaya başlamasından itibaren on dört yıllık bir süre geçmiştir. Plan çalışmasının sonuçları ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde, Prost'un İstanbul'a bakış açısını ve çalışmalarını anlatan bir röportaj Fuat Duyar tarafından *Cumhuriyet Gazetesi*'nde yayınlanmıştır. Bu röportajda Prost, İstanbul'da imar çalışmaları yürütölecek bölgeleri sıralamaktadır. Prost'un imar çalışması için bölge önerileri semtler özelinde olup, sıralama şu şekildedir; Eminönü Meydanı, Atatürk Bulvarı (Unkapanı), Taksim Meydanı, Ayaspaşa. Prost'un bu öncelikleri, on beş yıllık bir planlama süreci sonunda, İstanbul'u hala bütöncöl bir biçimde ele almaya başlamadığını ortaya koymaktadır. Sürecin uzaması, Prost'un sırtına kendi sorumluluğunda olmaması gereken yükler yüklemiştir. Prost, "İstanbul limanı nerede olmalı?" sorusunu; "Atatürk'ün imzasını taşıyan hükömet kararı gereğince: Karaköyle Kabataş arasındaki rıhtım, milletlerarası yükleme, boşaltma işlerine, Sirkeci-Sarayburnu rıhtımı ise Türk limanları arasında işleyen gemilere tahsisi edilecektir, Haydarpaşa-Kadıköy arasındaki liman büyütölecek, Yedikule ile Bakırköy arasındaki sahilde bir sanayi limanı yapılacak, burada sınai bir bölge kurulacaktır" şeklinde cevaplandırmaktadır. Prost'un, İstanbul Limanı konusundaki soruyu Atatürk'ü referans göstererek cevaplaması, yurtdışından gelen teknik bir danışman olduğı dikkate alınırsa ilginç bir durumdur. Prost, bu cevabı ile çok partili hayata geçiş dönemi tartışmalarında meşruiyet kaynağı olarak Atatürk'ün kullanmasını hatırlatmaktadır. On dört yıl önce İstanbul'un ihtiyaçları ile şimdiki ihtiyaçları aynı mıdır? Bu liman İstanbul'da bu bölgeye yapılarak sorunları çözecek midir? Prost sorunun bu boyutları ile ilgilenmeyi tercih etmemektedir.

1950'lerin başında, artık Prost yalnızca şehri tasarlamamakta, tasarladığı projelerin ekonomik kaynaklarına da kafa yormaktadır. Ülkenin bürokratik ve mali işleyişini çözmüştür. Prost'un imar uygulamaları için önerdiği kaynaklar ise şunlardır: en az otuz senelik vadeli istikrazlar, imar uygulamaları sonucu değer kazanan binalardan alınacak "şerefiye farkları", istimlak sonucu yıkılan yerlerden caddeler açıldıktan sonra elde edilecek arsaların satışından elde edilecek karlar ve planın öngördüğü kamu binalarının inşası için devletin vereceğı tahsisat... Ayrıca Prost, arazileri istimlak edilen kişilere "şehircilik sandığı" kurularak bonolar verilebilir,

değerlendirmesini yapmaktadır.³¹⁹ Prost'un bu analiz ve çözümlemeleri, İstanbul'da belediye başkanı değişimi sonrası medyaya yansımıştır. Sürecin bu şekilde gelişmesi, Gökay belediye başkanı olduktan sonra Prost'u çalışmalarını denetlediği, ve onun çalışmalarını sorgulamaya başladığı şeklinde yorumlanabilir.

1950 yılı içerisinde on adet plan Şehir Meclisi tarafından karara bağlanarak onaylanmıştır: Rumeli Hisarı'nın 1/2000 makyaslı imar planı,³²⁰ Bostancı-İçerenköy, Erenköy-Merdivenköy, Göztepe'nin şimali ve Tuğlacı Mahallesi'nin Sarayönü ve arkası ve Fikirtepesi'ni ihtiva eden 1/2000 makyaslı plan,³²¹ Ortaköy bölgesinin 1/1000 makyaslı tadilat planı,³²² Tophane-Fındıklı Kabataş mntıkası 1/1000 makyaslı tanzim planı ile Tophane-Fındıklı ve Kabataş'ın 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²³ Kadıköy Yoğurtçu Parkı Sokağı ile Moda Caddesi arasındaki Küçük Moda namile maruf sahanın 1/500 makyaslı imar planı,³²⁴ Kadıköy'ün Yoğurtçu, Şifa ve Hasırcıbaşı kısımlarını ihtiva eden 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²⁵ Simkeşhane ve civarına ait imar planı,³²⁶ Kadıköy'ün Rasimpaşa Mahallesi ve civarına ait 1/500 makyaslı tatbikat planı,³²⁷ Kazlıçeşme mevkiinin 1/2000 makyaslı imar planı,³²⁸ Mecidiyeköyü-Zincirlikuyu, Balmumcu sahalarına ait 1/500 makyaslı mevzii tatbikat planı.³²⁹ Onaylanan bu planlara dikkat edilirse, İstanbul'un her bölgesinde plan çalışmasının yürütüldüğü görülmektedir. Gökay'ın gelişinin ardından, Prost'un yürüttüğü İstanbul'un imar planı çalışmaları hızlanmıştır.

Hazırlanan planlar Şehir Meclisi'nde görüşülmeye devam etmektedir. Kadıköy'üne ait 1/2000 makyaslı imar planı raporunda bitişik nizamda arsanın % 60, ayrıık nizamda ise % 25'inden fazlasına inşaat yapılamamaktadır. Ancak uygulamalar

³¹⁹ "İstanbulun İmarı", *Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1950, Sayı: 9306.

³²⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Mart 1950, İndeks: 2072521, Cilt No: 20 Karar No: 121.

³²¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Temmuz 1950, İndeks: 2072496, Cilt No: 20 Karar No: 91.

³²² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Temmuz 1950, İndeks: 2072522, Cilt No: 20 Karar No: 122.

³²³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1950, İndeks: 2072526, Cilt No: 20 Karar No: 127.

³²⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Temmuz 1950, İndeks: 2072542, Cilt No: 20 Karar No: 150.

³²⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Temmuz 1950, İndeks: 2072543, Cilt No: 20 Karar No: 152.

³²⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Temmuz 1950, İndeks: 2072549, Cilt No: 20 Karar No: 159.

³²⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1950, İndeks: 2072544, Cilt No: 20 Karar No: 153.

³²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Temmuz 1950, İndeks: 2072805, Cilt No: 22 Karar No: 441.

³²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ekim 1950, İndeks: 2072848, Cilt No: 22 Karar No: 491.

sonucu bu şartları sağlamayan arsalar kalmıştır. Bu durumun Kadıköy sınırları içerisinde düzeltilmesi görüşülürken diğer semlerde de bu sorunun olduğu gerekçesiyle; Kalamış, Çiftelhavuzlar, Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Kalamış, Büyükaada, Heybeliada, Çamlıca planlarının da kalan 400 metrekareden küçük arsalar için olan % 25 inşaat şartı kaldırılmıştır.³³⁰ Bu izin aslında meskun alanlardaki küçük yapıları teşvik etmekte, bahçesiz ve birbirine bitişik bir yapılaşmanın yolunu açmaktadır.

İstanbul'un imarı çalışmaları, dönemin Marshall Planı ile kesişmiştir. İstanbul'un Marshall Planı'nı alakadar eden iktisadi meseleleri üzerine İktisadi İşbirliği Türkiye İcra Komitesi Başkanı Russel Dorr, 29 Mart 1950 tarihinde Gökay'la bir toplantı yapmıştır. Bu toplantı, Gökay tarafından gazetecilere şu şekilde aktarılmıştır: “Russel Dorr İstanbul'un dünya çapındaki kültürel ve ekonomik önemini tebarüz ettirdikten sonra Türkiye'ye ve bu meyanda İstanbul'a faydalı olmaktan çok duyulandığını bildirdi. İstanbul'da yapılacak otel, soğuk hava deposu, pastörize süt fabrikası ve çimento sanayinin genişletilmesi mevzuları üzerinde konuştuk...”³³¹ Marshall Planı çerçevesinde, operasyonel bayındırlık yatırımları ele alınmıştır. Gökay bu görüşmede yalnızca bir bürokrat olarak, merkezi hükümetin yönlendirmesi ile yatırımları konumlandırmakta, nereye hangi binanın yapılacağını belirlemektedir.

İstanbul'da 1950 yılında yerel seçimler yapılacaktır. Bu seçimlerde azalar ve Şehir Meclisi üyeleri belirlenecektir. Bu seçimde üç parti yarışmakta ve yerel seçim tartışmaları genel seçim havasında geçmektedir. 1950 İstanbul yerel seçimlerinde yalnızca Demokrat Parti, İstanbul'un meseleleri ve partinin çözüm önerileri üzerine bir beyanname yayınlamıştır. Bu beyannamede Demokrat Parti; şehircilik hizmetleri, gıda temini, hijyen, sağlık hizmetleri ve mesken meseleleri gibi halkın pratik sorunlarına eğilmektedir. Beyannamede İstanbul'un imar planı ve yapılacak bayındırlık hizmetlerinden bahsedilmemektedir. DP'nin dağıttığı seçim beyannamesinin özetlendiği Abidin Daver'in yazısında imarla ilgili maddeler şu şekilde sıralanmaktadır: “İstanbul turistik bir şehir halinde teçhiz edilmelidir, şehirde imtiyazlı semtler bulunmamalıdır, belediye hizmetleri her tarafta müsavi olmalıdır, her semtte sağlık merkezleri kurulmalıdır ve mesken ihtiyacını karşılamak üzere belediyenin arsaları müsavi ölçülerle ve taksitle derhal satışa çıkarılmalıdır.”³³² Bu beyannamede İstanbul'un

³³⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Şubat 1950, İndeks: 2072435, Cilt No: 20 Karar No: 3.

³³¹ “Russel Dorr'un Valiyi Ziyareti”, *Yeni İstanbul*, 30 Mart 1950, Sayı: 120.

³³² Abidin Da'ver, “İstanbulun İmarı ve Kalkınması İçin”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1950, Sayı: 9367.

planlama çalışmaları ve bayındırlık hedefleri, siyasal bir propaganda malzemesi olarak yer almamaktadır. Beyannamenin kurgusu, pratik şehir ihtiyaçlarının çözümü üzerine kuruludur. Bu örnekte, Demokrat Parti yönetimin ilk yerel seçimlerde, yerel siyasetteki dilinin anlaşılması açısından önemli bir örnektir.

Aynı dönemde, Türk Yüksek Mimarlar Birliği İstanbul Şubesi Başkanlığı, İstanbul'un imarı üzerine bir rapor hazırlamış, bunu ilgili bakanlıklar ve gazeteler aracılığıyla da kamuoyu ile paylaşmıştır. Bu rapor *Yeni İstanbul* gazetesinde şu şekilde verilmektedir: "... İmar işleri kangren olmuş olan İstanbul şehrinin, sistemli ve planlı bir şekilde imarı için şehir planının hazırlanması şart koşulmakta ve şimdiye kadar hazırlanmış olan imar planlarının Bayındırlık Bakanlığı, İmar Müdürlüğü, Güzel Sanatlar Akademisi Yüksek Mimarlık Bölümü, Teknik Üniversite Mimarlık Fakültesi, Türk Yüksek Mimarlar ve Türk Yüksek Mühendisler Birlikleri mütehassıslarından teşekkül edecek salahiyetli bir heyet tarafından tetkik edilmesi... diğer taraftan yeşil saha, arkeolojik saha gibi diğer ihtiyaçlara tahsis edilen sahaların, şehrin ve cemiyetin umumi bünyesi ile mukayese edilerek mantıki bir hale sokulması..."³³³ Bu önerilerin, İstanbul'un planlama sürecinin tartışmaya açıldığı bir dönemde, iki yıl sonra kurulan müşavirler heyeti düşünüldüğünde, İstanbul Belediyesi'ne yön verdiği düşünülebilir.

İstanbul'un imarı için Batı deneyimi ve vizyonu hala çok önemlidir. Gökay, Melbourne Mimari Fakültesi şehircilik mütehassısı Brian Lewis'le bir öğle yemeği yemiştir. Lewis'in İstanbul için önerileri gazetelere şu şekilde yansımıştır: "Mütehassıs İstanbul ile Beyoğlu arasında bir yer altı treni yapılmasının acil bir zaruret olduğunu, bundan başka bir iki ana caddenin de açılması icabettiğini, Yedikule ile Sarayburnu arasında sahilde bir kordon inşasının şehre büyük bir hizmet teşkil edeceğini, bunları yaparken İstanbul'un tarihi çehresinin muhafaza edilmesini tavsiye etmiştir."³³⁴ Bu öneriler ulaşım sorununu çözmeye dönük, zaten dönemin gazetelerinde tartışılan pratik önerilerdir. Ancak bu fikirlerin bir "ecnebi" uzmandan duyurulması gazeteler tarafından önemsenmiş ve kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Prost'un İstanbul tatbik planı hakkında Kırdar'a verdiği rapor, Gökay döneminde neşredilmiştir. Bu neşir sonrası, Prost'un gazetelerde yer alan şu ifadesi plan çalışmalarındaki kurumsal kopukluğu ortaya koymaktadır. "İmar planı personeli

³³³ "İstanbulun İmarı Mevzuunda Mimarlar Rapor Hazırladılar", *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1950, Sayı: 316.

³³⁴ "Şehircilik Uzmanının Tavsiyeleri", *Ulus*, 6 Mart 1951, No: 10665.

gayretle çalışmaktadır. Fakat on seneden beri yapılan işler hakkında bilgisi yoktur.”³³⁵ Prost’un plan çalışmalarındaki görevi nedir, belediye ile yaptığı sözleşmenin mahiyeti nedir, yetki ve sorumlulukları nelerdir, gibi soruların cevapları bilinmemektedir. Prost, bu itirazlarını Kırdar döneminde basınla paylaşmamıştır. Gökay döneminde, basına yansıyan tartışmalar aracılığıyla Prost’un belediye ile iş sürdürmesi, planlama sürecindeki kurumsal kopukluğu gözler önüne sermektedir.

Prost, yaptığı çalışmaları toplarlama gayretine girmiştir. Plan çalışmalarının sonuçlarını raporlar halinde neşretmektedir. Bu planları ve raporlarını alan belediye çalışmaları arşivlemektedir.³³⁶

1951 yılı içerisinde Şehir Meclisi dört semt planını değerlendirerek onaylanmıştır. Bu planlar şunlardır: Aksaray-Kocamustafa Paşa Caddesi imar planı,³³⁷ Çemberlitaş-Laleli mntıkasına ait 1/500’lük imar planı,³³⁸ Defterdarlıkla Sultan Ahmet Meydanı arasındaki mntıkaya ait 1/500 mikyashlı tatbikat planı,³³⁹ Kalamış-Çiftehavuzlar-Caddebostanı 1/500 mikyashlı imar tatbikat planı.³⁴⁰ İstanbul’un plan hazırlık sürecinde yaşanan sorunlar, 1951 yılında tamamlanan plan sayısını azaltmıştır.

İstanbul’un imar planları için çalışmaları yürüten Prost, izin alarak Avrupa’ya gitmiştir. Dönüşünde Gökay’la bir toplantı yaparak, 1936, 1937 ve 1943 yıllarında hükümete vermiş olduğu raporları izah etmiş; İstanbul’un imar sorununun çözümü için istimlak meselesinin bir çözüme bağlanması, İzmir’de uygulanan Yangın Yerleri Kanunu’nun İstanbul’da uygulanması ve bir Şehircilik Bankası kurulması gerektiği belirtmiştir. Bu görüşme sonrası Prost, *Yeni İstanbul* gazetesine verdiği beyanatta plan sürecini ve karşılaştığı sorunları şu şekilde izah etmiştir: “1948 yılı eylülünde valiye bir mektup yazarak İmar Bürosu’nun teşkilatsızlığını anlatım. İmar Bürosu’ndaki üç mühendisten ikisi tekaüt edilmiş olduğu için yalnız bir mühendis kalmıştı. (6000) sokağı olan İstanbul Şehri ve yalnız bir mühendis. Müracaatımız üzerine Ankara’dan on beş-yirmi genç gönderdiler. Bunlar da şehri tanımadıkları için her şey altüst oldu. Anadolu yakası planlarını imza etmedim... İstanbul gibi bir şehrin imarı için bir kanun

³³⁵ “Prost’un Raporu Neşredildi”, *Ulus*, 12 Ocak 1951, No: 10654.

³³⁶ “Prost’un İmar Planları –Belediye İmar Müdürü bu planların tatbik edileceğini söyledi-”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1951, Sayı: 9527.

³³⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1951, İndeks: 2072842, Cilt No: 22 Karar No: 484.

³³⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Mart 1951, İndeks: 2072815, Cilt No: 22 Karar No: 451.

³³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1951, İndeks: 2072919, Cilt No: 23 Karar No: 18.

³⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 1 Aralık 1951, İndeks: 2073113, Cilt No: 23 Karar No: 292.

dahi yok. Yapılacak çok şey var. Evi ve arsası alınacak kimselere karşılık verilmeli. Bu nokta da göz önünde tutulmamış. Ben iki büyük şehir yaptım. Bunlardan bir tanesi Casablanca'dır. Casablanca'nın imarı esnasında mal sahiplerini şehrin imarına iştirak ettirdim. Burada mal sahiplerinden istifade edilmiyor. Bir şehir yapmak için bir mütaka ele alınır. Evlerin şekli tesbit edilir. Resimler yapılır. Mülk sahipleri topraklarının yüzde kırkını Belediyeye bırakırlar...”³⁴¹ Prost'un bu izahında İstanbul planının bu hale gelmesinde, yeterli ve yetişmiş teknik ekibin sağlan(a)maması ve hukuki alt yapının asrî şehir üretmeye uygun olmaması eleştirileri ön plana çıkmaktadır. Prost, imara açılan arazilerden % 40 kesinti yapılmasına yönelik düzenleme yapılmadığını, bina ve arazilerin para ile istimlak edilmesi yönteminde ise, bu iş için bütçe oluşturulmadığı sürece İstanbul'un imarı meselesinin çözüme kavuşturulamayacağını, kendisine referans olan dünyada yaptığı diğer uygulamaları örnek göstererek belirtmiştir.

Prost'un İstanbul'un plan çalışmalarındaki durumu, kurumlar düzeyinde ve gazetelerde tartışılmaktadır. *Yeni İstanbul* gazetesinde Prost'la yukarıdaki röportajı yapan muharrir Prost'un durumu için şu değerlendirmeleri yapmaktadır: “... Bizim fikrimizce büyük bir şehir, plansız ve plancısız olamaz. Yukarıdaki beyanattan da anlaşıldığı gibi, bugüne kadar bazı kusurlar olmuşsa bunlar, Prostun diğer mütehassıslarla takviye edilememesi yüzündendir. Ayrıca, tanınmış şehircilik mütehassısı tarafından vücuda getirilmiş olan planların bazı istek veya arzu tadillerine uğratıldığını da kabul etmek mecburiyeti vardır... Prost, eğer bizim için elverişli bir mütehassıs değil idiyse niçin on dört sene bu şehrin imarında istihdam edilmiştir?”³⁴² Bu yorum dönem açısından tutarlı bir eleştiridir. On dört senelik bir sürecin tek sorumlusu, uluslararası deneyimi önemsenerek İstanbul'a çağrılan ve İstanbul'u planlama işi verilen bir uzman olmamalıdır.

Gökay, Kırdar'dan görevi devraldığında Prost görevine devam etmektedir. Ancak Gökay'ın 15 ay süren başkanlık döneminde Prost'la yürüttüğü çalışma biçimi bu ilişkinin geleceğini ortaya koymaktadır. Şehir Meclisi, 26 Aralık 1950 tarihli toplantısında bir karar alarak; Prost'u, İstanbul'un plan çalışmaları sürecinden derhal uzaklaştırmıştır.³⁴³ “... kısa bir müddetle olsa dahi yerli mütehassıslarla müşterek bir

³⁴¹ “Şehrin İmarı Meselesi ve Prost'un Durumu”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1950, Sayı: 384.

³⁴² “Şehrin İmarı Meselesi ve Prost'un Durumu”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1950, Sayı: 384.

³⁴³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Aralık 1950, İndeks: 2072905, Cilt No: 22, Karar No: 615.; Karar metni şu şekildedir: “Şehircilik mütehassısı Henri Prost'dan istenilen imar plânlarının henüz bir kısmı yapılmış alâkalı Bakanlıklarca da onanmış olup halen üzerinde meşgul bulunduğu işlerin şehrin mevzii tatbikat plânları etütleri olduğu bildirilen mezkûr mütehasssın henüz ikmal edemiyerek yarım kalmış bulunan imar plânlarının ileri istikametine bir veche verilmesi düşünüldüğü bu sırada işlerin yerli

mesaisine lüzum olmadığına...” şeklindeki karar, Prost’un plan çalışmalarından elinin hızlı bir şekilde çekildiğini göstermektedir.

Şehir Meclisi Prost’un sözleşme uzatma dönemi geldiğinde, Belediye ile Prost arasındaki gerginlik Prost’un sözleşmesinin uzatılmamasıyla sona ermiştir. Prost bu durum karşısında İçişleri Bakanlığı’na ve diğer bazı bakanlıklara raporlar gönderir. Bu raporlar karşılığında bakanlıklardan Şehir Meclisi’nin aldığı karar karşısında bir şey yapma imkânları olmadığı cevabını alır. Prost’un mukavelesinin feshedilmesi sonrası, İstanbul’da bazı kimseler, o zamana kadar yapılan planları hükümsüz addetmek suretiyle istedikleri şekillerde inşaat yapmaya başlamışlardır. Oluşan bu durum, İmar Müdürü’ne sorulduğunda, şu cevap alınır: “On beş seneden beri yapılmış olan bu planlar tatbik edilecektir. Bu planları bozacak inşaat kat’iyen müsaade etmiyeceğiz, yalnız planları yapılmamış olan bazı yerler var ki, buralara mevcut cadde ve sokakları ıslah suretile inşaat müsaade ediyoruz.”³⁴⁴ Bu cevap, pratikte bir arsa sahibi için, plan sürecinin sonlandığını ve yapanın yanına kar kalacak bir geçiş sürecinin başladığının habercisidir. On dört yıl süren öteleme, İstanbulluların plan kavramına mesafeli yaklaşmasına neden olmaktadır.

3.2.1. Prost Sonrası İstanbul’un İmar Planı

Prost’un plan sürecinden kopması, İstanbul’un planlama çalışmalarının tüm sorumluluğu bu kişiye aitmiş gibi suçlamalarla karşılaşmasına neden olmuştur. Planlama süreci, planı yapan kişi ve ekiple, bu işi yönetecek kurumsal yapı arasında birlikte inşa edilir. Geçmiş döneme ait tüm sorumluluğun Prost’a yüklenmesi

mühassıs ellere devri halinde mühassıs müsterek bir mesaiye lüzum hissedildiği beyanile mukavelenamesinin kısa bir müddetle daha temdidine müsaade edilmesi hakkındaki teklif tetkik edilerek, 11.6.1936 tarihinde mühassıs ile yapılan ilk mukavelenin İstanbul belediyesi şehir hudutları çevresi içinde şehrin nazım plânının yaptırılması esasından ibaret olduğu ve ilk mukavelenin hitamını müteakip bu güne kadar mühassıs ile müteaddit ve mütemmim mukaveleler yapılmış ve şehrin nazım planları ikmal ettirilerek bir kısım mevzii tatbikat planları da bitirilmiş bulunduğundan kısa bir müddetle olsa dahi yerli mühassıslarla müsterek bir mesaisine lüzum olmadığına ve esasen 11/6/1936 tarihinde mühassıs ile akdedilen mukavelenamenin 5. ci maddesi mucibince ve mütemmim mukavelelerle tecdit olunan anlaşma şartlarına nazaran mukavelenin hitamından sonra 3 sene zarfında senede bir defa belediye ile kararlaştırılacak bir mevsimde İstanbula gelip hazırlanmış olan tatbikat projelerinin tatbikatı ile meşgul olmağı ve bu müddetten sonra da 5 sene zarfında görülecek ihtiyaç üzerine Belediye kendisine müracaat edildiğinde gelerek İstanbulda bulunmağı ve belediyenin plân tatbikatı hakkında rey vermeğı mühassısın esasen kabul etmiş bulunmasına nazaran kendisinden istenilen nazım planlar işini ikmal eden mühassısın yukarıda arzulanan mucip sebeplere göre mukavelenin her hangi bir şekilde tecdit ve tekrarına mahal olmadığına dair İmar, Kavanin ve Bütçe Komisyonlarının tasdikli örneğı bağı tutanağı Genel Meclisin 26/12/950 tarihli favkalâde toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakerelerden sonra aynan kabul edilmiştir.”

³⁴⁴ “Prost’un İmar Planları –Belediye İmar Müdürü bu planların tatbik edileceğini söyledi-”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1951, Sayı: 9527.

karşısında; Prost, gazeteler aracılığıyla cevap verme yoluna gitmiştir.³⁴⁵ Prost'un gazeteye verdiği beyanatı, dönemin İstanbul'un planlaması hakkındaki tartışma başlıklarını ve plan müellifinin cevaplarını içermektedir. Prost, bazı müteşebbislerin tekliflerini reddetmesinin uzaklaştırılmasında etken olduğunu; plan çalışmalarına başlamadan evvel de eleştiri yapılan bölgelerin yapılaşmış olduğunu kendisine yöneltilen eleştirilere cevaben ileri sürmektedir.

İstanbul'da plan sürecinin tamamlan(a)mamasıyla kurumsal süreçte oluşan boşlukta, mülk sahipleri yeşil saha ve kat sınırlaması dinlemeden inşa faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu durum gazete sayfalarında şu şekilde yer almaktadır: "İstanbul içindeki inşaat işleri şehrin imarı bakımından endişe verici bir hal almıştır. İmar planı dinlenilmeyerek önüne gelen inşaat yapmakta, bilhassa Fındıklı ve Beşiktaş'tan itibaren sahil kısmında eski binaların üstüne kale gibi binalar ilave edilmekte yeşil saha olarak ayrılmış olan mahallere bir bodrum katı ile iki kat bina alabildiğine devam etmektedir. Elinde istimlak parası olmıyan belediye ise bu inşaata tasarruf hakkını ihlal etmemek bakımından seyirci kalmaktadır. Bu hal devam ederse İstanbul'un imarı işi suya düşmüş olacaktır."³⁴⁶

İstanbul'un imarı meselesinde en önemli sorunu, istimlak bedelleri oluşturmaya devam etmektedir. Bir şehir planlanırken, araziler tasnif edilmekte, şehri halkının mülkiyet hakkına tanım ve kısıtlamalar getirilmektedir. Böylece şehrin oluşturduğu kamusal olanaklarla; toprak mülkiyeti, tarladan arsaya dönüşmekte; sahip olunan toprak, şehrin bir parçası haline gelmektedir. Ancak planlarda yeşil saha olarak ayrılan

³⁴⁵ "İmar Planı Hakkında Prost'un Açıklaması –Kuruçeşme, Büyükşehir istasyonu, Emirgan hakkında düşünceler-", *Vatan*, 27 Şubat 1951, Sayı: 3514.; Prost'un beyanatı şu şekildedir: "Bir müessese Göksuda bir balık fabrikası kurmak istemişti. Mevkiin güzelliğine uymayan bu isteğe şiddetle itiraz ettim. İtirazım kabul edildi, müteşebbisler başka bir yer aramağa mecbur oldular. Şehir Meclisi azasından bazılarının Haliçte bir sanayi mıntkası tesisinden beni mes'ul tuttuklarını söylüyorsunuz. Ben İstanbul'a geldiğim zaman burada bugünkü sanayi müesseseleri mevcuttu. Tersane bin seneden beri Haliçtedir. Mezbaha da burada tesis edilmiştir. Unkapanı ile Eyüp arasındaki sahile gelince, buradaki fabrikaları ben mi kurdum? İşe başladığım zaman ilk düşüncem fabrika ve depo yapılamayacak yerleri bu gibi inşaattan kurtarmağa çalışmak olmuştu. Kuruçeşme imar planında bugün tramvayla deniz arasında depo olarak kullanılan bütün yerlerin bir gezinti mahalli haline getirilmesi vardır. Tramvay hattının gerisine gelince, burası şehrin en güzel iskan mıntkalarından biri olacaktır. İstanbulun büyük İstasyon binası ilk plana göre Yenikapıda olacaktı. Sonra Yedikulede inşası muvafık görülmüştür. Geniş bir cadde Atatürk bulvarını Yedikuleye bağliyacaktı. Sanayi mıntkası ve sanayi limanı Yedikuleden ileriye bulunacaktır. Ticaret limanı Veliefendi çayırına doğru uzayacaktır. Sahilden 60 metre ileride inşa edilecek duvar rıhtım vazifesini görecek, bu duvarla kara arası kolayca doldurularak çok mükemmel arazi elde edilecektir. Bu arazi satılabilecek veya kiralanabilecektir. Emirgan, halkın otobüs, otomobil gürültüsünden uzak ağaç gölgesinde hava alabileceği biricik yerdir. Otobüslerin, otomobillerin kahvenin masalarının yanından geçmesi caiz görülebilir mi? Düşündüğümüz küçük bir şube yol yapılmasıdır. Bu yol camiin arkasından geçerek asıl şoseye inecektir. Bu suretle Emirgan kahve meydanı denize kadar uzanmış olacaktır. Boğaziçinde, burada benzin depoları inşasına muhalifim. Paşabahçeye ve Serviburnuna gelince, buradaki depoları, manzarayı bozmaması için gizledim."

³⁴⁶ "Plansız İnşaat Aldı Yürüdü Mülk Sahipleri Ne Yeşil Saha, Ne De İmar Planı Dinlemiyorlar", *Ulus*, 20 Mayıs 1951, No: 10739. Aynı haber, aynı cümlelerle bir gün sonra Cumhuriyet Gazetesinde yer almaktadır; "İmar Planına Aykırı İnşaat Artıyor", *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1951, Sayı: 9628.

yerler ne olacaktır? Yeşil sahaya ayrılan, arazileri sahipleri oluşan bu durum karşısında mülkiyet haklarını nasıl koruyacaklardır. Bu sorunun çözülememesi nedeniyle, İstanbul'un imar planları inkıtaya uğramaktadır. Yeşil sahaya ayrılan yerler meskun alanlarda istimlak ile çözülürken, meskun olmayan alanlarda arazi sahiplerinin hepsinden eşit miktarda kesinti yapılarak çözüme kavuşturulmaktadır. Böylece arazi sahipleri; bir bölge, tarladan arsaya dönüşürken toplu olarak aynı miktarda araziden feragat etmekte ve oluşacak faydalardan aynı oranda yararlanmaktadırlar. Bu işleme “hamur kanunu” denilmekte olup, Osmanlı İstanbul’unda önceki bölümlerde değinildiği gibi “harik” mahallerde uygulama imkânı bulmuş bir işlemdir.

İstanbul’un imarı tartışmalarında “hamur kanunu” bir tasarı olarak gündeme gelmiştir. Bu kanunun ilk uygulaması olarak Cumhuriyet’in ilanı sonrası İzmir yangın yerleri gösterilmektedir. Kanun dönemin başında şu şekilde tarif edilmektedir: “...bu kanunla muayyen müddet zarfında inşaat yapılmıyan yerler, belediye tarafından istimlak suretiyle satışa arz edilecektir...”³⁴⁷ Bu tarif, aslında arazilerden yapılacak kamusal kesintileri nispeten adil bir biçimde paylaşırma şeklinde değil, mülkiyeti ihlal etme biçiminde gündeme taşınmaktadır. Basın kamu adına gördüğü işlevde yalnızca bireysel zaviyeden bakmaktadır. Bu konudaki yönelmek istenilen “asrî şehircilik” esasları dikkate alınmamaktadır. Tüm toplum kesimleri “asrî şehircilik” hevesindedir; ama ne kurumlar ne de kişiler “asrî şehircilik”in gereklerini yerine getirme konusunda aynı hevesi paylaşmamaktadırlar.

İstanbul’un planlama süreci 6 Temmuz 1951 tarihinde açılan 3. *İstanbul Sergisi*’nde dikkatlere sunulmuştur. Bu sergi hakkında *Yeni İstanbul Gazetesi*’nin yorumu şu şekildedir: “Bu yılki İstanbul Sergisi, geçen senelere nispetle daha az caziptir. Serginin başlıca hususiyeti paviyonların ana binanın içinde kurulmuş olması ve burada bir de resim sergisinin açılmış bulunmasıdır. Bu yıl sergide alakayı çeken başlıca paviyon Belediye Paviyonu ve bunların arasında da Sular İdaresine ayrılan köşedir...”³⁴⁸ İstanbul Sergisi, önceki sergilerde olduğu gibi İstanbul’un planlama süreci ve bu süreç sonrası alacağı şekli gösteren pavyonlardan oluşmamaktadır. Sergi, plan merkezli bir sunumu değil, bayındırlık merkezli bir sunumu ön plana çıkarmaktadır. Bu da İstanbul Belediyesi’nin, halka anlatmakta öncelik verdiği meseleleri göstermektedir. Çünkü İstanbul’un on dört yıllık plan süreci sonlandırılmış,

³⁴⁷ “Bayındırlık Bakanlığı Prost’un Hazırladığı Raporları Görmek İstedi”, *Ulus*, 27 Temmuz 1951, No: 10807.; “İstanbulun İmarı”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1951, Sayı: 9693.

³⁴⁸ “İstanbul Sergisi Dün Açıldı”, *Yeni İstanbul*, 5 Temmuz 1951, Sayı: 583.

yeni plan süreci başlatılmamıştır. Bu dönemde belediye plan üzerinden İstanbul halkına mesaj vermeyi tercih etmemektedir.

3.2.1.1. Türk Müşavirler Heyetinin İstanbul Planı

Prost'un İstanbul'dan ayrılmasının ardından, İstanbul Belediyesi, "kendi şehircilik mütehassıslarımız"dan istifade edecek bir ekip kurmaktadır. Bu tercih, Prost planı eleştirilerinin teknik boyutun ötesine geçtiği bu İstanbul'un imarı meselesinde, artık Ecnebi-Türk ayrımının tartışmaları belirlediği görülmektedir. Bu çerçevede, İller Bankası Şehircilik Şubesi Müdürü Cevad Erbil ile yardımcı müşavir olarak sözleşme yapılmış, Teknik Üniversite Şehircilik kürsüsü öğretmenlerinden Prof. Dr. Kemal Ahmed Aru ve Mimari Fakültesinden Prof. Dr. Mukbil Gökdoğan'a da müşavirlik teklifi götürülmüştür.³⁴⁹

İstanbul'un planlama çalışmaları, İstanbul'u elli yıl sonrasına taşımak bir yana, şehir ihtiyaçlarının geldiği noktayı bile kuşatamamaktadır. Şehrin geldiği bu durumun sorumlusu olarak, Prost görülmektedir. Prost'un sözleşmesi uzatılmamış ve Prost ülkesine dönmüştür. Bu dönemde meydana gelen bir olay, plan çalışmalarına belediyenin yaklaşımını ortaya koymaktadır. Gazetelerde yer alan habere göre İstanbul'un imar planları kaybolmuştur: "Belediyede salahiyyetli kimselerin iddialarına göre on beş seneden beri şehircilik mütehassısı Prost tarafından vücade getirilmiş ve yüz binlerce liraya mal olmuş bölge ve teferruat planlarından hemen hemen elde bir şey kalmamıştır. Yalnız elde nazım planı mevcuttur. Binaenaleyh bu yapılmış ve Şehir Meclisi'nin tasdikine iktiran ve hükümet tarafından da kabul edilmiş olan planların yerine yenilerinin yapılması zarureti hasıl olmuştur. Bu maksadla bir heyet kurulmuştur. Prost'un planlarının mahvoluşunun sebebi bunların muşamba üzerine yapılmayıp adi kağıtlar üzerine yapılması ve öteye beriye atılmasıdır. Söylendiğine göre Prost belediyeden muşamba istemiş, fakat tahsisat olmadığından muşamba alınamamıştır. Bu yüzden planlar adi kağıtlara yapılmıştır. Diğer taraftan bu planlarda emlak ve arazisi yola ve yeşil sahaya kalbedilip istimlake tabi tutulan emlak sahipleri tarafından bazı eller vasıtasile imha ettirilmiş olması ihtimalinden de endişe edilebileceği söylenmektedir. İşin kötü tarafı inşaat için müracaat edeceklerle elde plan olmadığı için ya müsaade edilemeyecek ve yahud da gelişigüzel inşaat yapmak mecburiyeti hasıl

³⁴⁹ "Şehrin İmar İşine Hız Verilecek", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1952, Sayı: 9870.

olacaktır.”³⁵⁰ Yıllar süren İstanbul’u planlama çalışmaları tam bir muamma halini almıştır. On dört yılda yapılan çalışmalar, tahsisat yetersizliği nedeniyle müşamba yerine yırtılabilecek kağıtlara çizilmiştir. Bu kağıtlarda İstanbul Belediye’inde yok etmek isteyebilecek kişilerin kolayca ulaşabileceği bir yerde bulunmaktadır. Bu planların kopya örnekleri alınmamıştır. Kimliği belirsiz kişiler bir gece ansızın belediyeye girerek planları yırtmış ve kullanılamaz hale getirmişlerdir. Aslında basına yansıyan bu hikaye, “asrî şehircilik” hedefinin bu kurumsallaşma ile yürütülemeyeceğini ilan etmektedir.

İstanbul’un imar planlarının kayıp olduğu haberi, Belediye Neşriyat Müdürlüğü tarafından yalanlanmıştır: “Bugün bir gazetede İstanbul imar planlarının kaybolmuş bulunduğu yazılmışsa da bunun asıl ve esası yoktur. İmar Müdürlüğü’nün teşekkülünden beri hazırlanan bölge planlarının hiç biri zayi olmamıştır.”³⁵¹

Belediyenin yalanlama haberine rağmen konu gazetelerin gündeminde yer almaya devam etmektedir. *Cumhuriyet* gazetesinin bir muhabiri Gökay’a İstanbul’un imar planlarının durumunu sormuş, Gökay; “Bir müddet evvel şehrin planlarını ben istemiştim ve gördüm. Fakat tamamilen hurda bir vaziyettedirler. Hakikaten bu şekilde kullanılamazlar. Bilindiği gibi bu işle meşgul olmak üzere bir komisyon kurulmuştur. Halen planların ne yazısı kalmıştır, ne de kağıdları. Kağıdlar bile liyme liyme bir haldedir.”³⁵²

İstanbul’un on beş yıl boyunca yapılan planları artık ortada yoktur. Prost’a plan çalışmaları bırakılmıştır. Prost da, yaptığı tüm çalışmaları ve raporlarını İstanbul Belediyesi’ne teslim etmiştir. Ancak, bu sürecin sonunda bilinmez bir biçimde İstanbul’un planları ortadan kaybolmuştur. Bu durum ne toplumda ne de Belediye de bir infiale neden olmamıştır. On beş yıl boyunca üzerinde çalışılan ve bu planlara göre şekil verilecek olan şehir için, bu planlar gündemden düşmüş gibidir. Bu çalışmaların ikinci bir kopyası yok mudur? Bu plan çalışmaları aynı zamanda onaylanması için İskan Bakanlığı’na gönderilmektedir, bu kurumda herhangi bir örneği yok mudur? İstanbul’un planlarının ortadan kaldırılması bir avuç emlak sahibinin menfaatçi düşüncelerle, bazı memurları etkileyerek yaptıkları bir eylemdir. Bu plan nedeniyle, yıllardır bazı bölgelere inşaat yasak edilmiş, yeşil alan ilan edilmiş bazı bölgeler istimlak edilerek

³⁵⁰ “İstanbulun İmar Planları Kaybolmuş – Elde plan olmadığından inşaat için müracaat edenlere ya müsaade edilmeyecek veya gelişi güzel inşaat yaptırılacak-”, *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1952, Sayı: 9942.

³⁵¹ “İstanbulun İmar Planı Kayıp Değil”, *Vatan*, 5 Nisan 1952, Sayı: 3912.

³⁵² “Şehir Planlarının Acıklı Hali –Vali, bu planların kullanılmıyacak bir halde olduğunu açıkladı-”, *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1952, Sayı: 9946.

imar çalışmaları yürütülmüştür. Ama artık yeni yönetimle İstanbul'a yeni bir şekil verme zamanı gelmiştir. Prost planı eleştirilerek ve İstanbul'a sunduğu çözümler tartışılarak geçerliliğini kaybetmiştir. "Asrî şehir" elde etmek için ecnebi uzman getirilmiştir, süreç yönetilemediğinde ecnebi uzman gönderilmiş, yapılan plan çalışmaları da ortadan kaldırılmıştır.

Artık İstanbul, Prost planı hükümlerine mahkum değildir! Şehrin aktörleri imar planı ile nelerin kazanılıp, nelerin kaybedilebileceğini on dört yılda öğrenmişlerdir. Bu durumda, yeni taleplerle yeni imar hakları kazanılabilecektir. Şehir Meclisi'nde Beyoğlu Gümüşsuyu civarında cadde üzerine bulunan binalara birer kat ilavesi görüşülmüştür. Meclis bu durumu bir cadde için görüşmeyi imtiyaz kabul ederek, bu önerinin tüm şehir için görüşülmesine karar vermiştir. Kat ilavesi şehir planı değiştirilmek suretiyle değil, yapı yollar kanununda yapılacak bir değişikliklerle gerçekleştirilecektir.³⁵³ İstanbul'da her sokak için kat baremi belirlenecek ve binalar bu baremi geçemeyeceklerdir.³⁵⁴ Geline bu noktada, imar açısından yüz yıl öncesine dönülmüş, 1848'de Ebniye Nizamnameleri'nin ortaya koyduğu çerçeve yeniden uygulama sahasına alınmıştır. Şehir bütüncül bir plan çerçevesinde değil, eklektik ihtiyaçlara göre imar edilecektir. Planlama düşünce ve uygulamasının yerini, organik imar kavramına bırakmıştır. Belediye, kamusal alanda, kamu menfaati için düzenleyici bir rol üstlenmek yerine; imar konusunda kamu kontrolünü hakim kılan ama yapılanları izlemek ve vergisini toplamak dışında bir sorumluluğa girmeme tercihinin tekrar ön plana çıkartmıştır.

İstanbul Şehir Meclisi, imar planı hazırlayan ekibin çalışmalarını görüşmeye devam etmiştir. 1952 yılında dört bölgenin semt planı incelenmiştir: Fatih ve civarına ait 1/500 mikyaslı tatbikat planı,³⁵⁵ Aksaray, Samatya-Yedikule arası 1/500 mikyaslı yol güzergahı ile Aksaray-Cerrahpaşa-Kocamustafapaşa Caddesi güzergahı ve iki yol arası 1/500 mikyaslı planı,³⁵⁶ Kasımpaşa Bahariye Caddesi'nin istikamet tatbikat planı,³⁵⁷ Fatih Abide Meydanı ve civarı tatbikat planı, Güreş Kulübü sahası, Edirnekapı, Aksaray-Silivrikapı arası, Fatih yangın yerleri bölge planı, Atatürk Bulvarı-Ordu

³⁵³ "İnşaatta Kat Tahdidi Kalkacak -Kat mülkiyeti içinde millet meclisine müracaat edilecek", *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1952, Sayı: 9970.

³⁵⁴ "Binalar İçin Kat Baremi", *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1953, Sayı: 10317.

³⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Nisan 1952, İndeks: 2073128, Cilt No: 24 Karar No: 307.

³⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073413, Cilt No: 25 Karar No: 103.

³⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073301, Cilt No: 24 Karar No: 514.

Caddesi-Divanyolu-Sarayburnu, Eminönü-Unkapanı arasındaki tatbikat planı ve Eminönü-Unkapanı kısmı plan tadil teklifi mntıkasında gezilerek tetkik edilerek kabul olunmuştur.³⁵⁸ 1952 yılında kabul edilen planlara dikkat edildiğinde, hepsinin sur içi İstanbul ve Beyoğlu gibi meskun alanlarda yürütülen eski semtlerin düzenlemelerine dair olduğu görülür. Prost gittikten sonra belediye, kendi uygulama projelerine altlık oluşturacak planları çalışmaktadır. Bu da Gökay'ın imar faaliyetlerine ara vermeden plan süreçlerini devam ettirdiğini göstermektedir.

İstanbul'un yeni imar planı için, süreç başlamıştır. Eski planlar hem İstanbul'un sorunlarını çözememektedir hem de gizli eller (!) vasıtasıyla ortadan kaldırılmışlardır. İstanbul'un yeni planları için bir "ilmi heyet" oluşturulmuş bu heyete Teknik Üniversite şehircilik profesörü Bonnatz da iştirak etmiştir. Heyet, İstanbul'un 1/2000 ölçekli şehir planları üzerinde çalışmaktadır. Bu yapılan yeni planlarla birlikte, eski planlar da 1953 senesinde açılacak olan İstanbul sergisinde halka teşhir edilecektir.³⁵⁹

İstanbul imar planlarının hazırlanması için İmar Müdürlüğü'nde teşkil edilen istişare heyetinde, şehircilik profesörü Kemal Ahmet Aru, yapı profesörü Mukbil Gökdoğan, şehircilik mütehassısı Cevat Erbel bulunmaktadır. Heyet şehri; İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy olmak üzere üç kısma ayırmış ve Prost'tan devralınan bütün planları 1/2000 ölçeğinde yeniden hazırlamak için çalışmaya başlamıştır. Heyetin çalışması basında şu şekilde yer bulmuştur: "...demiryolu, imar, sanayi ve ticaret ve kültür ve eski eserler şehircilik meseleleri de esaslı şekilde şimdiye kadar ele alınmadığından bunlar mahalden gezilerek grup mimarlarına tesbit ettirilmiştir."³⁶⁰ Yeni heyet İstanbul'a yeni bir plan hazırlamaktadır. Eski plan çalışmalarında, işler hep eksik bırakılmıştır. İstanbul'u yeni, yerli ve ecnebi katılımcıları olan (!) bir heyet planlayacaktır.

Yeni imar planını hazırlayan heyet, eski plan hakkındaki kanaatlerini kamuoyu ile paylaşmıştır. "Revizyon heyeti, bu planların tatbik kabiliyetinden mahrum olduğuna dair rapor verdi" başlıklı haberde; heyetin çalışmalarını tamamladığı ve bir rapor hazırlayarak ilgililere verdiği belirtilmektedir. Rapora göre; gerek nazım plan, gerekse bölge tatbik planları uygulama kabiliyetinden mahrumdur ve yeniden yapılmaları gerekmektedir. Heyet; Bayındırlık, Ulaştırma, Milli Savunma, Ekonomi, Gümrük

³⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1952, İndeks: 2073295, Cilt No: 24 Karar No: 508.

³⁵⁹ "İstanbul'un İmar Planı Yapılıyor", *Vatan*, 9 Ekim 1952, Sayı: 4094.

³⁶⁰ "Şehir İmar Planında İncelemeler", *Vatan*, 25 Ekim 1952, Sayı: 4110

Bakanlıkları ile İstanbul Üniversitesi, Teknik Üniversite, Denizcilik Bankası, Sanayi ve Ticaret Odaları Genel Meclisi temsilcileriyle Belediye İmar ve İktisat Müdürleri'nden oluşan bir komisyon kurulmasını ve bu komisyonun her şeyden önce liman ve sanayi bölgelerini belirlemesi gerektiğini ifade etmiştir. Heyet, Prost planlarında; şehrin bugünkü mesken durumu, endüstri tesisleri, ticaret ve ekonomik durumunun dikkate alınmadığını belirtmiştir.³⁶¹

Yeni imar planı çalışmaları sürerken, arsa sahipleri de süreci takip etmektedirler. Plan belirsizliğinde; 1953 yılı içerisinde altı aylık bir dönemde, 18 bin 27 kişi müracaat ederek arazilerinin Prost planında yol veya yeşil sahada kaldığını, arazilerinin ya istismak edilmesi ya da inşaat yapmalarına izin verilmesini talep etmektedir.³⁶² Yeni sürece tüm şehir katılımcıları iştirak etmektedir. Planlama sürecinin doğuracağı sonuçları İstanbul'da arazi sahipleri tecrübe etmiştir ve yeni riskli bir sürecin başlamasını arzu etmemektedirler.

1953 yılında, İmar Bürosu İstanbul'da imar çalışmaları yürütülen meskun alanlarda uygulama amaçlı plan çalışmalarını sürdürmüştür. Bu yıl içerisinde iki bölge planı Şehir Meclisi tarafından görüşülerek karara bağlanmıştır: Ayaspaşa-Dolmabahçe-Kabataş mıntıkası imar planı³⁶³ ve Florya İmar Planı'nın plaj ve sahne kısmına ait 1/2000'lik ek planı.³⁶⁴

Hasköy'den Rumeli Hisarı'na kadar olan Beyoğlu yakası için 1/5000 ölçekli nazım imar planları hazırlanarak, Bayındırlık Bakanlığı'na onaylanması için gönderilmiştir. Bu plan çalışması bir sergi ile halka sunulacak, vatandaşlar arazilerinin durumunu bir spekülasyona mahal bırakmayacak şekilde öğreneceklerdir.³⁶⁵ Planlama sürecinin halkla paylaşılması tarzı, planlama çalışmalarında yaşanan aksaklıklar ve menfaat çatışmalarının çözümünde İstanbul Belediyesi'nin halkla ilişkiler konusunda denediği yeni stratejinin ürünüdür.

³⁶¹ “Prost un İmar Planları – Revizyon heyeti, bu planların tatbik kabiliyetinden mahrum olduğuna dair rapor verdi-”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1952, Sayı: 10175.

³⁶² “Şehir İmar Planları İnceleniyor”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1953, Sayı: 10403.

³⁶³ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Ekim 1953, İndeks: 2073851, Cilt No: 27, Karar No: 262.

³⁶⁴ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073850, Cilt No: 27, Karar No: 250.

³⁶⁵ “Şehrin İmar Planları –Beyoğlu nazım planı tasdik edilmek üzere Bayındırlık Bakanlığına sunuldu-”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1953, Sayı: 10551.

Beyoğlu yakası imar planı 1954 Şubat'ın onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bölgenin 1/2000 ölçekli plan çalışmalarına başlanmıştır.³⁶⁶ İUMDK, Beyoğlu ciheti revizyonlu nazım imar planını incelemiş ve şu kararı vermiştir: “Beyoğlu ciheti revizyonlu nazım imar planını incelenerek; 1951 yılında teşekkül eden imar planları revizyon planları revizyon hey’eti mevcut tasdikli planlar hakkında bir umumi rapor vermiş olup Meclisce tasvip edilerek Bayındırlık Vekaletince tasdika ikran etmiş bulunduğundan İmar Müşavirler Heyetince tasdikli raporda tebarüz ettirilen esaslar dahilinde kalmak üzere on üç sene zarfındaki inkişaf da ele alınarak tadilen tanzim edilen Beyoğlu mıntıkası 1/5000 mikyaslı nazım planı ile birlikte yeni aynı heyetçe hazırlanan ve bu planının mühim mıntıkalarının tafsilatı durumunda bulunup tatbikat programına-esas olan

- a) Karaköy (Meydan) Azapkapı-Kasımpaşa-Hasköy arası iltisakı,
- b) Karaköy-Tophane-Salıpazarı arası iltisakı,
- c) Tophane-Boğazkesen-Sıraserviler arası iltisakı,
- d) Cihangir Caddesinin Sıraservilere bağlanması,
- e) Taksim (Meydan)-Tarlabaşı-Refik Saydam iltisakı,
- f) Kasımpaşa-Dolapdere-Pangaaltı iltisakı,
- g) Pangaaltı-Şişli (Meydan) Mecidiyeköyü iltisakı,
- h) Ortaköy-Kuruçeşme iltisakı,
- i) Bebek Meydanı,
- j) İki numaralı Park,
- k) Taksim Bahçesi-Dolapdere yolu üzerinden Feriköy iltisakına ait 1/500 mikyaslı planların da mezkur plan ve hey’et raporundaki esaslar dahilinde hazırlanmış olduğu görülmüş ve muaddel Beyoğlu nazım planı şehrin ihtiyaçlarına daha uygun bulunmuş olup tasdiki muvafık görüldüğüne dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 16.10.1953 tarihli toplantısında okunarak cereyan eden uzun müzakerelerden sonra ... kabulü takarrür etmiştir.”³⁶⁷

³⁶⁶ “İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.

³⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Ekim 1953, İndeks: 2073852, Cilt No: 27, Karar No: 263.

Planın kabul şekli pratik ihtiyaçları ve bağlantıları açıkça ortaya koymaktadır. Yeni plan süreci hızlı ilerlemektedir. Kısa sürede sonuçlandırılan plan çalışmaları, halkın da anlayacağı şekilde sergilenerek, arazi sahipleri ile birlikte yürütülecektir. Dünyada, 1950’li yılların şehircilik çalışmalarında uygulanan katılımcı sistem, İstanbul’da da Demokrat Parti döneminde halka sunulmaktadır. Kırdar döneminde de, planlar halka sunulmaktaydı; ancak bu sunum, yalnızca belediye binasında haritalar üzerinden olmaktaydı. DP döneminde ise, uygulama maketle örneklendirilerek Şehir Meclisi’nde sergilenmektedir. Dönemin iletişim araçları kullanan herkesin haberdar olabileceği bir süreç üretilmeye çalışılmaktadır.

İstanbul’da plan sürecinin hızlı ilerlemesi İUMDK’nunca da takdir edilmiştir. Umumi Meclis, plan çalışmaları için Müşavirler Heyeti’ne şu şekilde teşekkür etmiştir: “İmar Müşaviri Y. Mimar Cevat Erbel’in imar işleri hakkında izah notunu havi bağlı 22 sayılı dosya incelenerek: dosya içinde mevcut yapılan imar işlerini gösterir çalışma programı madde madde tetkik edildikten sonra senelerce devam eden revizyonlu imar planları ve bilhassa Beyoğlu Nazım Planı gibi vatandaşın sabırsızlıkla beklediği imar planlarının bir buçuk sene gibi az bir zamanda hazırlanmasının takdire şayan bulunduğu ve aynı zamanda İmar Komisyonu çalışmalarına da son derece müzahir olan Müşavirler Hey’etinin iş raporlarının komisyonda uygun görüldüğüne dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Umumi Meclisin 6.4.1954 tarihli fevkalade toplantısında okunarak aynen kabul edilmiştir.”³⁶⁸

İstanbul planını yapan mütehassıslardan oluşan ekipte yer alan Teknik Üniversite Şehircilik Mütahassısı Prof. Kemal Ahmed Aru, İstanbul’un plan sonrası alacağı şekli gösteren maket eşliğinde bir röportaj vermiştir. Röportajda Aru; ağırlıklı olarak yol, meydan düzenlemesi, İstanbul limanı, Haliç’e yapılacak üçüncü köprü üzerinden İstanbul’un alacağı şekilden bahsetmiştir. Ancak bu plan sunumunda; meskun alanların sorunları, gecekondulaşma gibi toplumun birincil ihtiyacı olan barınma sorununa ne öngörüldüğü cevaplandırılmamıştır. Aru’nun Prost planı için verdiği beyanat, geçmiş plan deneyiminin ele alınış biçimi açısından önemlidir: “... on dört senedir şehrin binlerce lirasını alan Prost’un planlarından hiç istifade edilememektedir. Esasen bu planlar hayal mahsulü telakki edilmektedir ve kısım kısım arzuya ve siparişe göre yapılmış planlardır.”³⁶⁹ Prost’un İstanbul için yaptığı planlardan tek sorumlu olarak

³⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 8 Nisan 1954, İndeks: 2074106, Cilt No: 29, Karar No: 120.

³⁶⁹ “İstanbulun İstikbalde Alacağı Şekil”, *Cumhuriyet*, 24 Mayıs 1954, Sayı: 10712.

addedilmesi ve tek suçlu olarak “bir ecenebinin” suçlanması çok ilginç bir durumdur. Çünkü planın yapım sürecinde yer alan diğer paydaşlar hala İstanbul planında etkin konumdadırlar. Eğer Prost’un plan çalışması, Aru’nun dediği gibi “kısım kısım arzuya ve siparişe göre yapılmış” planlar ise, bu siparişi yapanlar ya da bu planları onaylayanların hiç suçu yok mudur? Ayrıca, Prost’a plan yapımı için ödenen paralar üzerinden İstanbul planı için eleştiri getirmek çok ilginç bir durumdur. Aru, yalnızca plan için ödenen paraları kayıp olarak görmektedir. İstanbul’un plan sürecinin tüm aktörleri sağlıklı bir eleştiri ile değerlendirilerek İstanbul’un kaybettikleri gündeme getirilmemektedir. Bu da, dönemin şehircilik mütehassıslarının, şehir planı meselesine bakışını ortaya koymaktadır.

İstanbul’un imar planının hazırlanmasında, uluslararası vizyon hala çok önemsenmektedir. İstanbul Belediyesi, Milletlerarası Mimarlar Cemiyeti Reisi Alber Kormbi’yi İstanbul’a davet ederek “heyet” tarafından hazırlanan planların tetkikini istemiştir. Bu husus basına şöyle yansımıştır: “İstanbulun bitmez tükenmez bir şehir planı derdi vardır. En son plan, bilindiği üzere, şehircilik mütehassısı Fransız mimarı Prost tarafından yapılmıştır. Fakat bu plan da beğenilmeyerek tadili cihetine gidilmiştir. Yüksek mühendislerimizden mürekkep bir heyet Prost’un planını tadilen yeni bir plan hazırlamıştır. Ancak, Belediye bunu da kafi görmemiş, Milletlerarası Mimarlar Cemiyeti Reisi ve Londra Mimarlar heyeti Müşaviri profesör Alber Kormbi’yi şehrimize davet etmiştir.”³⁷⁰ Haberin verilişinden, “heyet”in çalışmalarının da beğenilmediği anlaşılmaktadır. İstanbul’da herkesin beğeneceği planı yapmak zordur, kamu otoritesi ise bu plan konusunda arayışını sürdürmektedir. Bu arayış ve iş yapma biçimi, DP döneminde, Prost dönemi plan çalışmalarının tecrübesi sonucu ortaya çıkmıştır. İstanbul’u tanıyan bir ekip, İstanbul için çalışmakta ve ürettikleri plan, yurtdışından getirilen bir uzmana denetlendirilmektedir. Bu durum, “asrî şehircilik”in yalnızca “ecnebi” uzmanla üretilmeyeceği gerçeğinin siyasal ve bürokratik düzeyde anlaşıldığını da göstermektedir.

Teknik Üniversite’de açılan *İstanbul İmar Sergisi* dönemin imar ve plan çalışmalarında önemli bir noktadır. Bu organizasyonda, İstanbul’un imar sonrası alacağı şekli gösteren maketler sergilenmiştir. Sergi bünyesinde hazırlanan istatistiki veriler, dönemin İstanbul’u ve bu dönemdeki İstanbul vizyonunu ortaya koymaktadır: “... Beyoğlu nazım planı sahasına iskan edilecek nüfustaki artış tablosuna göre halen 1000

³⁷⁰ “İstanbul Şehir Planı Meselesi Gene Ele Alındı”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1954, Sayı: 10704.

hektar olan meskun sahaya 344 bin 488 nüfus yerleşmiş (1950 sayımı). Bu miktara, plan tatbik edildikten sonra 36 bin 512 nüfus ilave olunabilecek. İnkişaf sahaları tutarı olan 480 hektara 102 bin nüfus yerleştirilebileceğine göre, nazım plan çerçevesi içine 486 bin nüfusun iskanı derpiş olunmuş. Şehrin şimdiki nüfusunun takriben yarısı... Beyoğlu merkezinin 50 hektarlık sahasında 48 bin 232 nüfus var. (Hektar başına 603 kişi.) Galata'da 114 hektarlık sahada 13 bin 433 kişi bulunuyor. (Hektar başına 381 kişi.) Taksimde 271 hektarda 63 bin 59, Beşiktaş'ta 901 hektarda 61 bin 585, Küçükpazar'da 41 hektarlık sahada 19 bin 779 nüfus. (Bir hektara 482 kişi isabet ediyor.) Anadoluhisarı'nda 2 bin 32 hektar sahaya 7 bin 9 nüfus... Hektar başına 3 kişi... asma köprüden sonra kim bilir ne olacak..."³⁷¹ Sergi değerlendirmesinde geçmişte olduğu gibi kamusal yol ve bina yapımları değil, halkın yaşayacağı yerler ve nüfus yoğunlukları ön plandadır. Planlama sürecinde konut ve yerleşimin önemi, bu sergi ile ortaya konulmaktadır.

Planlama çalışmaları bir heyet tarafından yürütüldüğü için çok hızlı ilerlemektedir. Ekim 1954 itibariyle, Eminönü-Unkapanı-Atatürk Bulvarı-Bozdoğan Kemeri arası 1/500 ölçekli tafsilat planları, Baruthane arazisinin 1/5000 ölçekli nazım planı Nafia Vekaletince tasdik edilmiştir. Florya'da bulunan su şehrinin 1/5000 ölçekli nazım planı ile 1/2000 ölçekli umumi planı tasdik edilmek üzere Nafia Vekaleti'ne gönderilmiştir. Bu arada, Haliç'in güneyinden Florya'ya kadar 7600 hektarlık İstanbul bölgesinin 1/5000 ölçekli nazım plan etütleri sürdürülmekte olup, Beylerbeyi'nden Bostancı'ya kadar olan 1/5000 ölçekli nazım planı etütlerine başlanmıştır.³⁷² İstanbul'un üst ölçekli plan çalışmaları hızla tamamlanmaktadır. Üst ölçekli plan kararları İstanbul'a yüklenen anlamları ve şehrin ihtiyaçlarını makro düzeyde konumlandırmaktadır.

1955 yılı Ekim ayında, İstanbul cihetinin nazım imar planı tamamlanarak meclise sunulmuştur. Gökay, Şehir Meclisi Salonu'na asılan 1/5000 ölçekli nazım plan hakkında meclis üyelerine açıklama yapmıştır.³⁷³ Şehir Meclisi'nde teşhire sunulan plan, Haliç kıyılarından Florya'ya kadar olan alanın üst ölçekli planıdır. Planın teşhir edilmesiyle, arsa spekülasyonlarının da önlenmesi hedeflenmektedir. 42 kişilik mütehassıslar heyeti tarafından hazırlanan İstanbul Nazım Planı'nın öngördüğü şehir, gazete sayfalarına şu şekilde yansımıştır: "Florya, Yeşilköy ve Bakırköyden gelen yollar

³⁷¹ Reşat Enis, "Yarınki İstanbulun Maketini Seyrederken", *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1954, Sayı: 10717.

³⁷² "İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor", *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.; "Tasdik Edilen İmar Planları", *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1954, Sayı: 10856.

³⁷³ "İstanbulun Nazım Planı", *Cumhuriyet*, 15 Ekim 1955, Sayı: 11211.

Yedikuleden itibaren Marmara sahilini takiben, Topkapı Sarayı surlarından geçerek arkeolojik park bahçeleri içinden Sirkeciye ulaşacaktır. Yedikule Altıncapıdan Marmara sahilini ve tarihi deniz surlarını takiben 10 kilometre uzunlukta, 30 metre eninde olacak sahil kornişi şehrin bu semtinin çehresini tamamen değiştirecektir. Yenikapıda, Atatürk Bulvarı müntehasında lüks gazinolar, turistik oteller, parklar, beynelminel sergilere göre tanzim edilmiş müsaid düzlükler bulunacaktır. Ayrıca 80 bin kişilik stadyom da bu havalide inşa edilecektir. Halen Sirkecide manevra yapacak yer bulamıyan Trakya ve Anadolu otobüslerine mahsus geniş bir saha Yenikapı tren istasyonu karşısında tanzim edilecektir. Topkapı caddesi, Divanyolundan itibaren 30 metre genişlikte surlara ulaşacaktır. Yol, bugünkü dar kapıdan değil, ayrı bir geçidden sur dışına çıkacak ve 50 metre genişlikte devlet yoluna kavuşacaktır. Beyazıddan Edirnekapıya giden Fevzipaşa caddesinin genişliği otuz metreye çıkartılacak. Ve bu cadde de surlara muvazi 50 metre genişliğinde bir yolla devlet yoluna bağlanacaktır. Saraçhanebaşındaki tramvay caddesinin altından bir geçid açılarak Unkapanı-Aksaray trafiğinin inkıtaa uğraması önlenecektir. Eminönü-Hal istikametinden gelen 30 metre genişliğindeki yol Eyübe kadar devam edecektir. Fatih camii önünden, Çukurbostandan geçerek Marmara sahili ile Etyemez semtini birleştirecek 40 metre eninde, 4 kilometre uzunluğunda yeni bir cadde açılacaktır. İstanbul ve Beyoğlu semtleri arasındaki trafik sıkıntısının önlenmesi için Haliç üzerinde yeniden iki köprü inşası düşünülmektedir.”³⁷⁴

İstanbul cihetinin nazım planı, İstanbul’u bütüncül bir biçimde ele almaktadır, planda ortaya konulan perspektif; İstanbul’un geçmiş plan deneyimlerinde ortaya çıkan eklektik bakış açısından, plancı uzmanlar ve kurumsal kültür olarak kurtulunduğunu göstermektedir. Büyük ve geniş caddeler açılmakta, lastik tekerleğin İstanbul’a girişi, şehircilik esasları açısından değerlendirilmektedir. Plan çalışmaları, gazete sayfalarına açılacak yolların tanıtımı şeklinde yansımaktadır. Yalnızca Bakırköy’ün bahçeli evler olacağı belirtilmekte, şehrin konut alanları hakkında bilgi verilmemektedir. Konut sorunu gibi halkı doğrudan ilgilendiren bir mesele ve sanayi bölgesi gibi İstanbul’un üretim bölgesinin belirlenmesine ilişkin bilgiler gazete haberlerine yansımamaktadır. Bu da dönemin plan denildiğinde, yol; imar denildiğinde de Ebniye Nizamnamesi’nden beri süregelen yol merkezli imar tanımının kamuoyu nezdinde pek de değişmediğini göstermektedir.

³⁷⁴ Kazım Kıp, “Yeni Nazım Plana Göre Şehirde Neler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1955, Sayı: 11212.

İstanbul ciheti nazım planı İstanbul Belediyesi'nde teşhir edilirken, gazetelerde bu plan tetkik edilmekte ve plana bazı eleştiriler yöneltilmektedir. Bu planın öngördüğü, değişiklikler muhabir tarafından “şimdilik hayal mahsulü” olarak yorumlanmaktadır. Çünkü Belediye, planın başlangıç noktasını teşkil eden Balık Pazarı'nın istimlaki için dahi yeterli tahsisat temin edememiştir.³⁷⁵ İstanbul planının ele alınış biçiminde, gazeteler eksik de olsa bazı sorgulama ve eleştiriler getirmişlerdir. On yıl öncesinde bu tür haberler yalnızca plan projeksiyonunu tasvir etmekte iken, artık planın uygulama hedefleri bütçe kıyaslaması ile yapılmaktadır.

1956 yılında İstanbul imar planı çalışmalarında üç bölgesel plan uygulamaya konulmuştur: Sedef Adası imar planı,³⁷⁶ Fenerbahçe Yarımadası 1/500 mikyaslı tatbikat planı³⁷⁷ ve Kınalı-Burgaz ve Heybeli ada imar planları.³⁷⁸ Bu plan çalışmaları da hep uygulama eksenli çalışmalardır. Ya kamusal yatırım ya da Sedef Adası gibi özel teşebbüsün imar çalışması yapacağı yerlerin altlıkları hazırlanmıştır.

3.2.1.2. Högg'ün Müşavirler Heyeti Planını Mütalaası

1956 yılı Ekim ayı başına gelindiğinde, İstanbul'un nazım planının hazırlanmış durumdadır: “İstanbul'un nazım planı hakkında belediye imar komisyonu tarafından girişilen çalışmalar neticelenmiştir. Komisyonun bu mevzuda hazırladığı tutanak önümüzdeki günlerde Belediye Meclisinde müzakere edilecektir. Komisyon, nazım planının hazırlanışında Alman şehircilik uzmanı Högg ile de görüşüp, mütalaasını almıştır. Tutanak, şu şekilde hulasa edilmektedir. 1-İstanbul ciheti nazım planı Eyüp-Sarayburnu-Yenikapı-Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy ve Florya hattı ile bu hattın kuzeyinden geçen 700 (7600 olmalı) hektarlık bir sahayı kaplamaktadır. 2-Nazım planın tanziminde, İstanbul cihetinin müstakbel inkişafı da dikkate alınarak Florya-Yeşilköy-Baruthane ve Bakırköy civarında da “iskan inkişaf sahaları” ayrılmıştır. Nazım planda yer alan ticaret ve sanayi bölgeleri de şu şekilde tanzim olunmuştur.

Ticaret Bölgeleri: A- Sirkeci ile Eminönü arasında, Divanyolu'na kadar olan kısım, B- Eminönü-Unkapanı ve Ayvansaray arasındaki yeni Haliç yolunun her iki tarafı, C- Unkapanı ile Saraçhanebaşı arasında kalan Atatürk bulvarının her iki tarafı.

³⁷⁵ “İstanbul'un Yeni Planı Tetkik Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Ekim 1955, 2134.

³⁷⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 12 Haziran 1956, İndeks: 2074901, Cilt No: 38, Karar No: 143.

³⁷⁷ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Haziran 1956, İndeks: 2074928, Cilt No: 38, Karar No: 170.

³⁷⁸ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Kasım 1956, İndeks: 2074980, Cilt No: 39, Karar No: 222.

Sanayi Bölgeleri: A- Eyübün kuzeyinde bir tecrit mıntıkası bırakıldıktan sonra Alibeyderesine doğru uzanan saha, B-Taşlıtarla ile Rami kışlası arasından başlayarak, Edirnekapı mezarlığı ve Gümüşsuyu deresi arasında kalan saha, C- Maltepe kışlası- Topkapı şehitliğinde nihayet bulan saha, D- Hazinedar tuğla fabrikası ve civarındaki taş ocakları (çimento sanayi bölgesi).”³⁷⁹

Bu plan çalışması bir yıl önce anlatılan plan çalışmasıyla aynıdır. Plan çalışması ancak sonuçlanabilmiştir. Bu durum, Gökay döneminde plan çalışmalarının tamamlanmış olmasına rağmen; nazım planının İstanbul’un imar ve yerleşme hızını kuşatıp kuşatmadığı sorusunu akla getirmektedir. 16 Ekim 1956 tarihinde, İstanbul ciheti nazım imar planı Belediye Meclisi’nde oylanarak kabul edilmiştir.³⁸⁰

İstanbul’un plan çalışmaları hem üst ölçekte hem de semtler düzeyinde devam ederken, Şehir Meclisi’nde bazı semt planları üzerinde tartışmalar olmuştur. Adalar imar planları hazırlanırken Belediye Meclis üyesi Ertuğrul Adalı, “Adaların imar planları hazırlanırken bazı kasıtlar güdüldüğü” gerekçesi ile münakaşa başlatmıştır.³⁸¹ Semt planları, o bölge üyeleri tarafından eleştirilerek, değişiklik talepleri gündeme taşınmaktadır.

1957 yılı Mart ayında, Bakırköy Baruthane bölgesinin 1/5000 ve 1/2000 ölçekli Nazım İmar Planları, İUMDK tarafından onaylanmıştır. Bu planlama çalışması karar metninde, “Baruthane arazisi planları yeni şehircilik esaslarına uygun ve memleketimizde ilk defa olarak tatbikini görebileceğimiz birbirinden yeşil şeritlerle ayrılmış birkaç mesken ünitelerinden bir araya gelmiş 5060 bin nüfuslu müstakbel bir kasabayı ihtiva eden bu planlar...”³⁸² şeklinde sunulmaktadır. Artık planlı mesken alanları, yeşil sahalar içerisinde düşünülmektedir. Önemli olan bahçeli evler mantığı ile şahısların bahçelerinin yeşil olması değil, kamu alanların da yeşil alanların ayrılmasıdır. İstanbul’da sur içine yakın bir bölgede Bahçelievler’den sonra, yeşil alanı geniş bir semtin temelleri bu kararla atılmıştır. Yeşil alanlar, burada kişilerin bahçeleri aracılığıyla değil, kamunun parkları sayesinde sağlanacaktır. Bireysel ev bahçelerinin yeşil algısı, kamusal alanlarda sergilenmeye başlanmıştır. Meşrutiyet devrinde Gülhane Bahçesi deneyimi, İstanbul’un semtlerinde örneklenecektir.

³⁷⁹ “İmar Komisyonu, İstanbul’un Yeni Nazım Planını Hazırladı”, *Vatan*, 6 Ekim 1956, 5522.

³⁸⁰ “Belediye Meclisinde İstanbul’un Nazım Planı Kabul Edildi”, *Vatan*, 17 Ekim 1956, Sayı: 5533.

³⁸¹ “Adalar İmar Planı Üzerinde Anlaşmazlıklar Var”, *Vatan*, 16 Ekim 1956, Sayı: 5532.

³⁸² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 19 Mart 1957, İndeks: 2075133, Cilt No: 42, Karar No: 95.

İstanbul'un nazım planı tamamlanmış, artık bu nazım planının uygulamasına başlanacaktır. Ancak bu işler için “ecnebi bir mütehassıs” ihtiyacı yine hasıl olmuştur. Alman Şehircilik mütehassısı Högg İstanbul’a davet edilerek, kendisinden imar hareketlerinin sonuna kadar kalması istenmiştir. Högg, Başbakan Adnan Menderes’in davetlisi olarak 1956 yazında İstanbul’a gelmiş ve üç hafta kalmıştır. Haberin gazetede yer alış biçimi dönemin “ecnebi mütehassıs” algısını sarıh bir biçimde ortaya koymaktadır: “İstanbul’un yeni nazım planının tatbikatı ile ilgili çalışmalara devam edilmektedir. Fakat evvelce de bildirdiğimiz gibi gerek yapılmakta olan ve gerekse yapılacak imar hamleleri için bir ecnebi mütehassısın mevcudiyeti şart görülmüş ve durum Belediye Meclisi’nde görüşülerek bazı münakaşalardan sonra kabul edilmişti. Belediye bu mütehassısın celbi için hazırlıklara başlamış ve Alman Şehircilik Mütehassısı Högg üzerinde karara varılmıştır.”³⁸³ Högg, 14 Ocak 1957 tarihinde, yeni Başbakan Adnan Menderes’in davetlisi olarak İstanbul’a gelmiştir. Högg’ün geliş *Cumhuriyet* gazetesinde şu şekilde haber yapılmıştır: “Dr. Högg dün kendisile görüşen bir arkadaşımıza, İstanbulun “yepyeni, modern, muazzam bir şehir” haline gelmek üzere bulunduğunu açıklamıştır. Anlattığına göre, İstanbul şimdi, Üçüncü Napolyon zamanında Parisin imarı için şehircilik mütehassısı ve mimar Hausman tarafından girşilen hummalı faaliyetin aynına şahid olmaktadır. İstanbul bu sayede harikulade turistik mahallere ve modern trafiğin gerektirdiği standarda yollara sahip olacaktır. Aynı zamanda, güzel tarihi abideleri meydana çıkacaktır... Kendisi, büyük bir İstanbul aşığıdır. Münich’teki evi, İstanbuldan manzaralarla süslüdür...”³⁸⁴ Högg’ün vizyonu, tam da Demokrat Parti/Menderes’in İstanbul’da yürüteceği imar hareketinin ruhunu ortaya koymaktadır. Tıpkı Paris’teki gibi girişilecek büyük bir imar hareketiyle modern ama abidelerinin ön plana çıkartılarak şehir dokusundan soyutlanmasıyla yaşayan İstanbul açığa çıkacaktır. Muhabirin Högg tasviri ise, İstanbullulara yeni bir ecnebi mütehassıs sunmanın en pratik metodu olmuştur. İstanbul’u tanıyan, seven ve Türk aşığı bir ecnebi! Bu çelişkili algı, Demokrat Parti dönemi şehri “asrîleştirme” çabalarının mantalitesini açığa çıkarmaktadır. Bu algı ile Cumhuriyet Halk Partisi dönemi İstanbul’u asrîleştirme yönelimi arasında hiçbir fark bulunmamaktadır.

İstanbul’un plan tartışmaları artık daha pratik meseleler üzerinden yürütülmektedir. Şehir büyümüş ve artık Avrupa ve Anadolu yakaları arasındaki bağlantı gündeme gelmiştir. İstanbul artık sur içinden ibaret bir bölge olmaktan

³⁸³ “İmar İşleri İçin Bir Alman Mütehassıs Getirilecek”, *Vatan*, 3 Aralık 1956, Sayı: 5579.

³⁸⁴ “Şehircilik Mütehassısı Mimar Högg Dün Geldi”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1957, Sayı: 11664.

çıkarmakta bütüncül bir entegrasyona girmektedir. Bu entegrasyonu sağlayacak proje ise “asma köprü”dür. “Şehrin İmarında Göz Önüne Alınacak Meseleler”³⁸⁵ başlıklı haberde, İstanbul’un artık İstanbul ciheti, Beyoğlu ciheti ve Asya ciheti olarak düşünülen üç parçalı planlama yapısının asma köprü ile bütünleşeceği ve plan sürecinde bu durumun dikkate alınması gerektiği vurgulamaktadır.

İstanbul planını hazırlayan müşavirler heyeti, artık şehrin lastik tekerlekli araçlara açılması değil, oluşan trafik yoğunluğunun çözülmesi gündemiyle toplanmaktadırlar. Bu toplantı sonucuna göre, Haliç üzerine inşa edilecek üçüncü köprü sayesinde İstanbul’un trafik sorunu çözülebilecektir. Karaköy Köprüsü de 8 şeritli olarak günlük 200.000 vasıtanın geçebileceği şekilde yeniden inşa edilmelidir.³⁸⁶

İstanbul’un imarında mesken, sanayi ve ticaret alanları belirlenirken ve bu aktörler etrafında plan süreci tartışılırken; şehrin başka aktörleri de plan sürecine ilişkin eleştiriler getirmeye başlamışlardır. Bu kesimlerden birisi de planlama çalışmalarına hep ihmal edilmiş olan ziraatçılardır. 1956 yılında Vilayet Teknik Ziraat Müdürlüğü, *Teknik Ziraat Kongresi*’ni düzenlemiştir. Bu kongrede delegeler, “...Şehrin ziraat sahaları, inşaat için elimizden alınıyor, bu gidişle ziraat için tarla bulamayacağız” şeklinde eleştirilerini dile getirmişlerdir. Kongrede, İstanbul’un imar planının gecikmesi ve bu süreçte her sahanın imar faaliyetine zemin olarak kullanılması eleştirilmiştir. Tarım ekonomisiyle geçinenlerin yer aldığı İstanbul’da, binaların her yeri nasıl kuşattığı ve şehirde tarımının tükenişinin nasıl gerçekleştiği ortaya konulmuştur.³⁸⁷ İstanbul’da sur içinde bile birçok bostan bulunmaktadır. Ekrem Hakkı Ayverdi İstanbul’u 1950’lili yıllarda, 1875-1882 tarihleri arasında yapılan bir çalışmayı esas alarak hazırladığı harita ile sur içindeki bölgelerde bulunan bostanları göstermektedir.³⁸⁸ Bu haritalarda o kadar çok bostan yeri vardır ki “bostan haritası” olarak galatı meşhurla tabir olunmaktadır. Kongre’nin dikkat çektiği bölgeler, artık şehrin bir tarım şehri değil bir sanayi şehri olmaya doğru ilerlediğini göstermektedir.

3.2.2. İstanbul’da Sanayi Mıntıkası Arayışları

İstanbul’un sanayi bölgesi ve limanın yerinin tespiti çalışmaları sürdürülmektedir. Bu iki temel yaklaşım İstanbul planını etkileyecek ve şehre yön verecektir. 15 yıldır çözülemeyen bu problem bu kez de Gökay döneminde planlama

³⁸⁵ “Şehrin İmarında Göz Önünde Tutulacak Meseleler”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1957, Sayı: 11738.

³⁸⁶ “İmar Müşavere Heyeti Çalışmalarını Bitirdi”, *Cumhuriyet*, 30 Nisan 1957, Sayı: 11769.

³⁸⁷ “Şehrin Ziraat Sahaları İnşaata Gitti, Tarla Yok!”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1956, Sayı: 11375.

³⁸⁸ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Ekrem Hakkı Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*.

çalışmalarının önemli bir gündem maddesini oluşturmaktadır. Bunun için İstanbul'un 1952 yılındaki mevcut sanayi bölgelerini gösterir bir harita hazırlanmıştır.³⁸⁹ Şehir Meclisi'nde, sanayi bölgesi planları görüşülmeye başlanmıştır.³⁹⁰

İstanbul'un Sanayi Bölgeleri Nazım Planı, İUMDK'nunda görüşülmüş, karara bağlanmış ve Umumi Meclis'te onaylanarak, Bayındırlık Bakanlığı'na onaylanması için gönderilmiştir. Bu karar metnin giriş kısmı dönemin İstanbul'unda belediyenin sanayi yaklaşımını ortaya koymaktadır.³⁹¹ Şehir Meclisi kararı, dönemin İstanbulunda sanayi sorunu geniş bir çerçevede ele almakta, var olan sanayi mıntıkalarının nasıl tahliye edileceği, yerlerinde kalacak sanayi bölgelerinin sıhhi hale nasıl getirileceği ve yeni oluşturulacak sanayi alanlarının ise İstanbul'un gelecekteki ihtiyaçlarını ön görmeye çalışarak konumlandırmaktadır. Yeni mıntikalar, yalnızca fabrikalardan değil, aynı zamanda bu bölgede çalışanların mesken, yeşil alan ve spor gibi sosyal ihtiyaçlarını da gözetecek şekilde planlanmaktadır.

³⁸⁹ "İstanbulun Liman ve Sanayi Bölgeleri Tesbit Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 13 Ocak 1953, Sayı:1131.

³⁹⁰ "Şehir Meclisi Sanayi Bölgesi Planlarını İnceliyecek", *Cumhuriyet*, 14 Ocak 1955, Sayı: 10942.

³⁹¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Umumi Meclis Kararı, 15 Mart 1955, İndeks: 2074487, Cilt No: 31, Karar No: 92. "İstanbul Şehrinin Sanayi bölgeleri hakkında İmar Müdürlüğünün 18.1.1955 tarihli yazısı ve ilişkisi 1/10000 mikyaslı Sanayi bölgeleri nazım planları incelenerek, İmar Müdürlüğü teklifi esas itibarile bir kısım yeni Sanayi bölgeler ihdas etmekde ve şimdiye kadar hazırlanmış olan nazım plan içinde bulunmak üzere şehrin merkezi kesif mıntıkları ile Haliç gibi muhtelif yerlerde planlı veya plansız teşekkül etmiş bulunan Sanayinin inkişafına veya verilecek belirli müddetler içinde yerlerinden tamamen kaldırılıp yeni ihdas edilen sanayi mıntıklarına naklini derpiş etmekte olup, Komisyonun gerek planlar üzerinde ve yerinde yaptığı incelemeler sonunda ve gerekse 1593 sayılı Hıfzıssıhha Kanun 265-275 inci maddelerinde yazılı gayrisihhi müesseseler meyanında zikrettiği sanayi çeşitleri ve bunların meskun ve gayri meskun, kesif yahut seyrek ikamet mıntıkları, iş yerleri, idman ve diğer istasyonlar muvacehesinde durumlarını inceleyerek teklifin üçe bölünerek her birisinin ayrı ayrı mütalaa edilmesini uygun bulunduktan sonra, I-Yeni ihdas edilen sanayi bölgeleri: Bu hususta derhal karar verilmesi Şehir ihtiyaçlarına uygun ve hatta zaruri görülmekle yapılan tetkikler sonunda: (bu kısımda önerilen sanayi bölgeleri sıralanmaktadır)...

II- 1-Haliç üzerinde Galata Köprüsü ile Atatürk köprüsü arasında ve Beyoğlu sahilinde kalan 26 No ile gösterilen sanayi mıntikasının yeni sanayi planına alınmaması: 27, 28 No ile gösterilen aynı sahilde havuzlar ve Taşkızacı ihtiva eden mıntıkların tarihi kıymetleri bakımından teklif vechile aynen muhafaza edilmesi,

2-Haliçin Balatla Ayvansaray arasında M-N ile gösterilen hududun menba tarafında kalan sanayi mıntikasının Haliçin tarihi kıymeti ve günden güne dolması tehlikesini önleme bakımından sanayi bölgesinden çıkarılması,

3-Şişli Bomonti mıntikasında teklif edilen 29 No ile işaretlenen bölge ile Şişlide Hürriyeti Ebediye Tepesi yakınında kısmen mevcut ve bunun tevsii için teklif edilen bu bölgelere kesif iskan sahasına çok yakın bulunması ve şehrin iskan mıntikasının gösterilen sanayi mıntikasına doğru inkişaf etmekte bulunması sebepleri ile sanayi mıntikası olarak kabul edilmemesi,

4-Boğaz üzerinde 3 ile işaretlenen deniz sanayine ait İstinye dokları 4 ve 8 ile işaretlenen İspirto, Cam ve Kundura Sanayiine ait mıntıkların teklif vechile aynen muhafazasına,

III- 1-Yukarıda II maddesinde yazılı olup da Sanayi mıntikası olarak komisyonumuzca kabul edilmemiş yerlerde ve mevcut sanayi tesisleri ile İstanbul mıntikasının Sur içinde kalan iskan sahaları dahilinde bulunup da Hıfzıssıhha Kanununun gayri sıhhi müesseseler hakkındaki özel maddelerine tevfikan 1 inci, ikinci ve üçüncü sınıftan bulunan ve heyeti umumiyesinin zamanla kaldırılması İmar Müdürlüğünce teklif olunan sanayi tesislerinin kaldırılması için lazım gelen zamanın tesbiti ile bu üç sınıftan gayri sıhhi tesislerden hangilerinin kaldırılmasının ve hangilerinin kaldırılmamasının gerektiği ve bunlara bu zaman zarfında inkişaflarının hangi hal ve şartlara tabi olacağı etraflı ve derin bir tetkik mevzuu bulunması itibariyle bu cihetin yeniden incelenerek makamca yeni ve etraflı bir teklif yapılması ve bu inceleme ve teklif yapılmaya kadar tasarrufları altında bulunan sahaları dahilinde zaruri ihtiyaçları için gerekli tadil ve ilavelerle mevcut kanun ve talimatname hükümlerine uygun bulunmak şartile müsaade edilmesi Komisyonumuzca uygun görülmekle keyfiyet Yüksek Meclisin tasvibine arz olunur."

İstanbul'un sanayi bölgesi 17 yıl aradan sonra tespit edilmiştir. Gökay, Şehir Meclisi'nde İstanbul'un sanayi bölgeleri olarak: “Topkapı ve Edirnekapı, Soğuksu Deresi Garbı, Levend Mıntıkası, İstinye Deresi civarı, Çubuklu ve Beykozda evvelce işaretlenen mıntikalar”ı açıklamıştır.³⁹² Belirlenen tüm sanayi alanları yerleşim yerlerinin hemne bitiminde yer almaktadır. Bu durum dönemin İstanbul ulaşım olanakları açısından doğru, ancak şehrin kullanım kararlarının uzun vadeli hedefleri açısından yanlış bir tercihin oluşmasına neden olmuştur.

İstanbul'un sanayi bölgesi belirlenirken, Haliç'te bulunan mevcut sanayi, sanayi bölgesi olmaktan çıkarılmıştır. Bu duruma itiraz eden Sanayi Odası temsilcileri, planın tadilatı için Gökay'la görüşmek üzere oda heyetini yetkili kılmışlardır.³⁹³ Sanayi Odası Heyeti, Gökay'la görüşmüş ve “hususî sermayenin büyük zararlara maruz kalacağı” ve “bu planın tatbikatının kat'iyen mümkün olmadığı” gerekçesiyle plana itiraz ettiklerini belirtmişlerdir.³⁹⁴ Yapılan planda eski tesislere bir müdahalede bulunulmamakta, yalnızca yeni yapılacak tesislere yer gösterilmektedir. Bu duruma bile sanayicilerin itiraz etmesi plan süreci ve algılanışı açısından önemli bir ayrıntıdır.

Plan çalışması uzun vadede Haliç'i sanayi bölgesi olmaktan kurtarmayı hedeflemektedir. İstanbul Sanayi Odası temsilcileri, planda sanayi sahası olarak belirlenecek yerler için Ankara'ya bir heyet göndermişlerdir.³⁹⁵ Şehir Meclisi, sanayicilerin hükümet nezdinde yaptıkları girişimlerle oluşturdukları baskıya karşı durmaktadır. Şehir Meclisi; sanayi planını, meclisin onayladığı şekliyle Ankara'ya gönderme kararı vermiştir.³⁹⁶ İstanbul'da ilk defa bir planda kurumsal düzeydeki ayrışma bu kadar açık cereyan etmektedir. Taraflar kendi konumlarını savunurken, gerekçeler gazeteler aracılığıyla halkla paylaşılmaktadır.

İstanbul'un sanayi bölgesi planları belirsizliğini korumaktadır. Şehir Meclisi, planı onaylayarak Nafia Vekaletine göndermiş, sanayicilerin vekaletle itirazı sonucu bu plan, vekaletçe onanmayarak Belediye'ye tetkik için iade edilmiştir. Belediye, alakalı meslek zümreleriyle toplantılar yaparak planı tadil etmiş ve Vekaletle onaylanması için tekrar göndermiş, Vekalet ise “mahallinde ve alakalıların fikir ve mütalaaları alınmak suretile yeniden tetkikine” karar vermiştir.³⁹⁷ Bu süreç, İstanbul Sanayi Odası'nın plan

³⁹² “Şehir İçindeki Sanayi Bölgeleri Tesbit Edildi”, *Yeni İstanbul*, 16 Mart 1955, Sayı: 1918.

³⁹³ “Haliç Sanayi Bölgesi Dışında Bırakılamaz”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1955, Sayı: 11012.

³⁹⁴ “İstanbulun Sanyı Bölgeleri Planı”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1955, Sayı: 11017.

³⁹⁵ “Sanayi Bölgesi”, *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1955, Sayı: 11035.

³⁹⁶ “Şehir Meclisi İstanbul Sanayi Planında İsrar Ediyor”, *Vatan*, 7 Temmuz 1955, Sayı: 5083.

³⁹⁷ “Sanayi Bölgesine Aid İmar Planının Tetkiki”, *Cumhuriyet*, 5 Kasım 1955, Sayı: 11232.

konusunda ısrarcı ve belirleyici rol oynadığını göstermektedir. Nafia Vekaleti'nin, o dönemde şehir planlarında görevi, koordinasyonu sağlamak ve plan kaidelerini kontrol etmektir. Ancak burada Nafia Vekaleti, İstanbul Belediyesi'nin kararlarını beğenmeyen İstanbul Sanayi Odası temsilcisi gibi davranarak, sürekli olarak “alakalıların görüşünü” almaya göndermektedir. İstanbul Sanayi Odası, hukuksal düzeyde bir sivil toplum kuruluşu gibi mücadele etmekten ziyade politik kanallar aracılığıyla plan işleyişine müdahale etmektedir. Şehir Meclisi ise, verdiği kararın arkasında plan gerekçeleri ile durmaktadır.

Haliç'in sanayi bölgesinden çıkartılması teklifi karşında Sanayi Odası tepkisini koymaya devam etmektedir. Oda politik araçlarla yürüttüğü mücadelesine bilimsel bir dayanak oluşturmak için üniversiteden uzmanların oluşturduğu bir heyet kurmuştur. İstanbul Sanayi Odası, bu heyete bir rapor hazırlatmış ve bu raporu ilgili makamlara iletirken gazetelerde de beyanat vermiştir. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde ve Prost planlarında da Haliç'in sanayi olarak oluştuğunu belirten raporu sunan bir Oda temsilcisi gazetelere şu açıklamayı yapmıştır: “Çektiğimiz iktisadi sıkıntılar yetmiyormuş gibi bu sırada fabrikalarımızın yerlerinden atılmalarına, dondurulmalarına kalkışılmasının nasıl düşünüldüğünü hakikaten hayretle karşılamamak kabil değildir. Mali imkânlarımızla hiçbir suretle kabili telif ve tatbik olmıyan ve bizler için, memleketimiz için iktisadi, içtimai ve mali bir felaket teşkil edecek olan mevzuu bahis proje ile boş yere sanayi müesseselerimizin huzur ve faaliyeti ihlal edilmiş ve inkişafı engellenmiş oluyor.”³⁹⁸ Oda savunmasında, yalnızca bugünün üretiminin gerekçelerini açıklamaktadır. Gelecek İstanbul projeksiyonu konusunda her hangi bir şey söylememektedir.

İstanbul'un Sanayi Bölgesi Nazım Planları, Nafia Vekaleti tarafından onaylanmayarak İstanbul Belediyesi'ne iade edilmiş, bu iade Vekalet tarafından dört temel gerekçede izah edilmiştir: a) sanayi bölgesi tepsi edilmeden esaslı etüdler yapılmalı ve bölgeler sonra tespit edilmelidir, b) tasdikli İstanbul planlarında yapılacak değişikliklere dikkat edilmesi gerekli olup daha mütekamil öneriler getirilmeli bu sebeple İstanbul surları içi, Haliç Sahili ve Beyoğlu cihetinin plan tasdik hududundan çıkarılmasına, c) sanayi planlarının Birleşmiş Milletler Tetkik ve Yardım Teşkilatınca incelenmesine ve d) belediyeye müracaat emiş yeni fabrika kuracaklarının müracaatlarının eski planlar gereği kabul edilmesi önerilmiştir. Bu iade gerekçeleri

³⁹⁸ “Ticaret ve Sanayi Odalarına Göre Haliç Sanayi Bölgesi Olarak Kalmalı”, *Vatan*, 22 Şubat 1956, Sayı: 5297.

İstanbul Belediyesi tarafından değerlendirilmiş ve bu dört maddeye de belediye itiraz ederek, eski planda tadilat yapmadan onaylanması için tekrar Nafia Vekaletine göndermiştir.³⁹⁹

Haliç'in, sanayi sahası olmayacağı, gazeteler aracılığıyla tekrar gündeme taşınmaktadır. Belediyenin adlıği karar göre, Haliç'te yeni imalathane inşasına müsaade edilmemekte, mevcut fabrika ve atölyelerin tamir ve tadiline izin verilmemektedir. Yeni sanayi tesisi açmak isteyenleri İstanbul Belediyesi, Küçükçekmece'ye yönlendirmektedir.⁴⁰⁰ Aynı haber *Ulus* gazetesinde Haliç'teki fabrikaların kaldırılmasının kararlaştırıldığı şeklinde duyurulmuştur. Ayrıca, Haliç'in Sötlüce'den itibaren temizlenmesi için bir milyon liraya ihtiyaç olduğu belirtilmektedir.⁴⁰¹ Haliç'in sanayi olmaması ve buranın temizlenmesi hususunda İstanbul Belediyesi ve Gökay'ın duruşu, İstanbul planlama tarihi açısından önemli bir kırılma noktasıdır. Artık baskı grupları değil, kamu menfaatleri ve şehrin geleceğı önemsenmektedir.

İstanbul'da planlama çalışmalarının bir başarısı ortaya çıkmıştır. Haliç'te sanayinin kaldırılması için, Sanayi Odası bu işi sağlıklı organize edilebilecek ilmi bir heyet oluşturmuştur. Haliç'ten sanayinin kaldırılması konusunda net tavır alan Şehir Meclisi, Sanayi Odası'nın tüm dirençleri ve hükümet nezdindeki girişimlerine rağmen kararlarını kabul ettirmişlerdir. Bu durum şehir planlama çalışmalarında alınan yolu göstermesi açısından önemli bir örnektir. Sanayi Odası katip muavini Rıza Ormancı'nın şu cümleleri yaşanan süreci ve gelinen noktayı gayet açık bir biçimde özetlemektedir: "... Sanayi müesseselerinin Halicden nakli bahsinde hükümetle hemfikiriz. Bu hususta muhtelif makamlar etüdler yaptılar. Bu arada bizim de fikrimiz sorulduğundan bu işle etraflı bir şekilde meşgul olmak üzere ilmi bir komisyon teşkil ettik... Bazı müesseselerin Halicde bulunması şehrin hem sıhhati, hem turistik kıymeti, hem estetiğı bakımından elbette ki zararlıdır. Yalnız dediğim gibi bunların naklinde çok dikkatli davranmak lazım ki istihsal servetleri zarar görmesin ve memleket sanayi aksamasın."⁴⁰²

1956 yılına gelindiğinde Haliç'in temizlenmesi ve fena kokuların önlemesi için önlemler alınmaya başlanmıştır. Haliç'te bulunan fabrikalara filtreli fosseptik tesis kurmak için mühlet verilmiş ve bu süre sonunda bu uygulamayı hayata geçirmeyen 8

³⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Umumi Meclis Kararı, 6 Temmuz 1955, İndeks: 2074604, Cilt No: 33, Karar No: 210.

⁴⁰⁰ "Haliç Sanayi Bölgesi Olmayacak", *Vatan*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 5484.

⁴⁰¹ "Haliçteki Fabrikalar Sur Dışına Çıkartılacak", *Ulus*, 29 Ağustos 1956, No: 12034.

⁴⁰² "Sanayi Bölgesi", *Cumhuriyet*, 7 Mart 1957, Sayı: 11715.

fabrika hakkında kapatma kararı verilmiştir.⁴⁰³ İstanbul’da planlama çalışmaları artık çevre kirliliğini bir gündem maddesi olarak ele almaktadır. Sanayi şehri olmaya yönelmek, sanayinin oluşturacağı negatif unsurların da tasfiye edilmesi zorunluluğunu doğurmaktadır.

1957 yılına gelindiğinde İstanbul’un planlarda belirlenen yeni sanayi mntıkalarında inşaat faaliyetleri başlamıştır. İstanbul Motörlü Dokumacılar Cemiyeti, 1200 motörlü yünlü dokuma imalathanesini içine alacak bir sanayi sitesini Edirnekapi Otakçılar semtine kurma kararı almıştır. Bu site gereli sıhhi şartları sağlayacak şekilde planlanacak, planlar belediye tarafından onaylandıktan sonra inşaatla başlanacaktır.⁴⁰⁴ Bu uygulamalar şehir içindeki üretim alanlarının kooperatifler eliyle organize edilmesinin önemli örneklerindendir.

3.2.3. Boğaziçi’nin İmarı

Gökay döneminde, İstanbul’un imar planı çalışmaları sürerken, Boğaziçi’nin imarı meselesi bir imar alanı olarak ele alınmaya başlanmıştır. Günümüzün “Boğaziçi İmar Planı ve Yönetmeliği”nin İstanbul genelinden ayrı değerlendirilmesi, Boğaziçi planlarında tadil yetkisinin Bakanlar Kurulu’na verilmesi süreci Gökay’la başlamıştır. Boğaziçi, İstanbul için ayrı bir bölgedir, bu bölge İstanbul’un genel imar çalışmaları ile birlikte değerlendirilmez. Gökay, Boğaziçi’ni tıpkı bir “asarı atika” gibi eşsiz addeden bir şehircilik olgusunun oluşumuna ön ayak olmuştur.

Gökay, Boğaziçi’nin sahil kıyılarında inşaatla izin verilmeyeceğini, yalnızca Boğaziçi’nin kara kısımlarında inşaat yapılabileceğine dair kararını açıklamıştır.⁴⁰⁵ Boğaziçi sahillerinde yapılacak inşaatlara izinler; artık, Valilik ve Belediye Reislik makamı tarafından verilecektir.⁴⁰⁶ Bu karar, İstanbul Belediyesi’nin kurumsal olarak kendi içinde bile, imar izni verme işlemini kontrol edemediğini, Başkanın her inşaat ruhsatını kendi kontrolüne aldığını göstermektedir. Gökay, Boğaziçi’nin imar ile özel olarak ilgilenmektedir, burası “müşterek temaşa” mekânı olmalı, buradaki korular milli park haline getirilmeli, Boğaziçi sahili devlet fonu ile istimlak edilmelidir.⁴⁰⁷ Gökay,

⁴⁰³ “Haliçte 8 Fabrika Kapatılıyor”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1956, Sayı: 11599.; “Haliçte 8 Fabrika Kapatılacak”, *Vatan*, 11 Kasım 1956, Sayı: 5558; “Haliç’te 8 Fabrika Yarın Kapatılıyor”, *Ulus*, 11 Kasım 1956, Sayı: 12107.

⁴⁰⁴ “Bir Sanayi Sitesi Kurulacak”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1957, Sayı: 11753.

⁴⁰⁵ “Boğaz Kıyılarında İnşaat Yapılmayacak –Dün Valinin başkanlığındaki bir toplantıda, Boğaziçinin güzelleştirilmesi mevzuunda bazı mühim tedbirler alınması kararlaştı-”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1952, Sayı: 10182.

⁴⁰⁶ “Boğaziçi Sahillerinde Yapılacak İnşaatın Ruhsatları”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1953, Sayı: 10540.

⁴⁰⁷ “Boğazda İnşaatın Yasak Edilmesi İsteniliyor”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1955, Sayı: 11030.

Boğaziçi'ni İstanbul'da kamusal bir mekân olarak, güzelliklerinden herkesi istifade ettiği bir saha olarak konumlandırmak istemektedir.

Boğazın güzelliğini bozacak şekilde inşaat yapımını önlemek için bazı düzenlemeler yapılmaktadır. Boğazın Anadolu yakasında inşaatlar en çok iki katlı ve 5-6 metre yüksekliğinde olacak, Küçüksu-Vaniköy arasında ise yükseklik 7.5 metreyi bulabilecektir. Bu yakada inşaat yaptıracak kişiler yol ve kanalizasyon tesislerini de kendileri inşa edeceklerdir.⁴⁰⁸ Boğaz kıyısındaki inşaatlara standartlar getirilmekte, bina yüksekliklerinin boğazın güzelliğini bozması engellenmek istenmektedir.

3.2.3. Plan-Vatandaş İlişkisi

İstanbul için imar planları hazırlanmakta, şehirde imar düzenlemeleri yapılmaktadır. Bu çaba ve çalışmaların hepsi imarın kamusal kaynaklarla, kamu alanlarının, siyasetçiler yönetiminde, bürokratik kanallarla düzenlenmesini ifade etmektedir. İmarın, kamuoyu oluşturan vatandaşları ilgilendiren en temel boyutu; barınma ihtiyacını karşılayan konut, ticaret ve sanayi alanlarının oluşturulması, bu sahalarının düzenlenerek şehir alt yapılarının inşası ve kişilerin sahibi oldukları arsalarla bina yapım süreçleridir. Vatandaşlar bina inşa süreçlerinde belediyenin ürettiği formaliteler ve kamusal inşaatların oluşturduğu aksaklıklar nedeniyle belediyeden şikayetçi olmaktadır. Gökay bu sorunu çözmek için, İmar Müdürlüğü'ne bir şikayet kutusu koyar ve bu şikayetleri değerlendirmek içinde Belediye Reis Muavini Necati Çiller'in başkanlığında bir heyeti görevlendirir.⁴⁰⁹ Halkın şikayetleri, bürokratları aşarak yönetime ulaşacaktır. Bu halkın yönetsel sürece katılımının ilk etkin boyutu ve İstanbul Belediyesi'nin halkla ilişkiler stratejisinin bir örneğini oluşturmaktadır.

Belediye inşaat ruhsatı almayı, kolaylaştırma kararı almıştır. Bu karara göre, ruhsat muameleleri kazaların Fen Kurulları tarafından incelenerek verilecek ve bu kurullar yüksek mimarlarla takviye edilecektir. Bu uygulama pilot olarak Üsküdar, Kadıköy, Beykoz ve Sarıyer kazalarında başlatılacaktır. Ayrıca, kaçak inşaatı takip için mahalle bekçileri görevlendirilecek ve kaçak inşaat ihbarları için bekçilere ikramiye verilecektir.⁴¹⁰ Bu kararların alınması ve duyurulma biçimi oldukça anlamlıdır. Eğer inşaat ruhsatlarında gereksiz işlemler var ise niçin bu uygulama daha önce başlatılmamıştır. Kaçak inşaatı engelleme konusunda bekçileri dahi takipçi yapmak ve

⁴⁰⁸ “Boğazın Güzelliği Korunacak”, *Cumhuriyet*, 17 Ekim 1955, Sayı: 11213.

⁴⁰⁹ “İmar İşlerinden Doğan Şikayetler”, *Ulus*, 4 Ocak 1950, No: 10241.

⁴¹⁰ “İnşaat Ruhsatı Muameleleri Kolaylaşacak”, *Vatan*, 18 Ağustos 1951, Sayı: 3684.

bu işi kolluk kuvvetlerinin en alt rütbelileri aracılığıyla çözmeye çalışmak, şehirde devam eden imar faaliyetlerini belediyelerin kontrol edemediğini, sokakları düzenli gezen bekçiler aracılığıyla bu kontrolün sağlanmaya çalışıldığını göstermektedir. İstanbul'da imar planı üretilmesi için çalışılmaktadır; ancak, planı kamu adına kurgulayanlar, planı uygulama konusunda yeterli ve tutarlı bir kurumsal kültür ortaya koyamamaktadırlar.

Aslında şehir planı olgusunun karmaşık hali, vatandaş mühendis-mimar-şehir planı jargonu ile ifade edilen yasalarla, barınma veya ticari amaçlı inşaatı tamamlama zorunluluğu arasında bırakmaktadır. Belediye bu durumu çözmek, kaçak inşaatı engellemek istemektedir. Belediye, emniyet teşkilatına mensup sivil memurlar ve yüksek mimarlar ve mühendislerden müteşekkil ekipler kurmuştur. Bu ekipleri görevi gazetede şu şekilde anlatılmaktadır: "... Bu ekipler günün her saatinde şehirde aramalar yapacaklardır. Mıntıka mühendisleri öğleye kadar bürolarında çalışacak, öğleden sonraları mintikalarını bizzat dolaşarak kaçak inşaat araştıracaklardır. İnşaat ruhsatıyerleri yerlerinde görülecek, bir yolsuzluk görüldüğü takdirde inşaat hemen durdurulacaktır. Murakabe vazifelerini yapmayan mühendisler derhal ceza göreceklere. Kaçak inşaat alan mühendis, mimar ve kalfalar mahkemeye verilecek, ayrıca encümene havale edilerek meslekten çıkartılacaklar ve netice halka ilan edileceklerdir."⁴¹¹ Bu yeni durumda kolluk güçleri ile belediye mühendisleri, bölgeleri fiili olarak kontrol altına almaktadırlar. Ayrıca, kaçak inşaatın yapımında görev alanlar cezalandırılarak, bu inşaatın organizasyonu önlenmeye çalışılmaktadır.

İstanbul Belediyesi, inşaat ruhsatı alma hususunda herkesin anlayacağı bir dilde talimatname hazırlanmaktadır. Bu talimatname broşür halinde halka dağıtılacaktır. Bunlara ilave olarak, semtlerin imar planları tespit edildikten sonra derhal halka ilan edilecek, böylece karışıklık nedeniyle halkla belediye arasında aracılık yapan kişiler tasfiye edilecektir.⁴¹² Bu noktada, imar planı ve inşaat ruhsatının oluşturduğu özel jargonun tüm halkın anlayacağı bir seviyeye getirilmesi hedefi oldukça önemlidir. Kamu adına hareket edenlerin, kamuyu oluşturan şahıslara, özel işlerinde, anlayacakları bir dil kullanmaları devletin vatandaşa yaklaşım biçimindeki değişimi göstermektedir. Bu değişim Demokrat Parti siyasetinin belediye süreçlerine yansması olarak

⁴¹¹ "Kaçak İnşaat Karşı Mücadele Tedbirleri", *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1951, Sayı: 9719.

⁴¹² a.g.m.

yorumlanabilir. Devlet vatandaş ilişkisinde söylemden başlayan değişiklikler görünür hale gelmektedir.

İmar planı tamamlanmayan semtlerde ise, sokak durumlarına göre hemen inşaat ruhsatları verilecektir.⁴¹³ Bu durum aslında plan sürecinin İstanbul'u kuşatamadığını göstermekte ve halkın inşaat yapma özgürlüğünün belediye kontrolünde önünü açmaktadır. Ancak bu yaklaşımla, eklektik sokak oluşumları ve parça parça bir birinden kopuk şehir öbeklerinin ortaya çıkmasının önü açılmış olmaktadır.

İnşaat ruhsatlarının kolaylaştırılması için oluşturulan Fen Kurullarına 20'yi aşkın mimar ve mühendis görevlendirilmiştir.⁴¹⁴ İnşaat ruhsat işlemlerinin karmaşıklığı bir vatandaşın kaleminden gazete sayfalarında eleştirilmektedir. Bir inşaat yapımına başlama ve bitirme sürecindeki takip tasvir edildikten sonra, vatandaş işlemlerin nasıl olacağına dair öneride bulunmaktadır.⁴¹⁵ Bu örnek, devlet vatandaş ilişkilerindeki değişimi göstermesi açısından önemlidir.

İstanbul genelinde kaçak inşaatla mücadele edilmektedir. Bu inşaatlar durdurulmakta ve bu inşaatın sahibi, inşaatın mesul mühendisleri, mütaka mühendisleri ve mütaka polisleri hakkında takibata başlanmaktadır.⁴¹⁶ Bu uygulama ile hem inşaatı yapanlar hem de kamu adına kontrol etmesi gerekenler aynı anda soruşturulmaktadır.

1957 Ocak ayında kabul edilen yeni imar talimatnamesi uyarınca belediye ekipleri, sahada kontrole çıkmışlardır. Bu kontrollerde, imar durumları müsait görülmeyen yapılara iskan ruhsatının verilmeyeceği, iskan ruhsatı olmayan binaların ise su, elektrik ve havagazı alamayacakları belirtilmektedir. Bu uygulama ile İstanbul'da "gayri sıhhi şartlarda inşa edilmiş bina bırakılmayacağı" yetkililerce belirtilmiştir. Bu uygulamanın başladığı gün Fatih'te kaçak olarak inşa edilmiş iki kat yıkılmıştır.⁴¹⁷ Söylem olarak ileri düzeyde olan bu açıklamanın, İstanbul realitesi ile örtüşmediği ortadadır. 1945'ten beri süregelen kaçak inşaat, gecekondulaşma süreci ve bu kurallar konulmadan önce yapılan binaların durumu İstanbul'un ruhsatlı yapı problemini ortaya koymaktadır. Bu haber, yalnızca yeni kanunun tanıtımı ve göz korkutma amaçlı kullanılan bir argüman olarak gazete sayfalarındaki yerini almıştır.

⁴¹³ a.g.m.

⁴¹⁴ "İnşaat Ruhsatı Nasıl Alınacak", *Vatan*, 25 Ağustos 1951, Sayı: 3691.

⁴¹⁵ "Dahiliye ve Nafia Vekaletlerinin Dikkatine İnşaat Ruhsatıyeleri için Yapılan Fuzuli Muamela", *Vatan*, 30 Mayıs 1955, Sayı: 5045.

⁴¹⁶ "Ruhsatsız İnşaat", *Vatan*, 1 Eylül 1951, Sayı: 3698.

⁴¹⁷ "İmar'a Elverişli Olmayan Binalara İskan Ruhsatı Verilmiyor", *Vatan*, 11 Şubat 1957, Sayı: 5649.

Şehir planlama çalışmaları devam ederken, bu planların hukuksal süreçleri de devam etmektedir. Şehir planını belediye hazırlamakta, Belediye Meclisi onaylamakta ve Nafia Vekaleti'ne sunmakta, vekaletin onayının ardından, çözüme kavuşmayan vatandaş itirazlarında planlar için yargı yolu açılmaktadır. Üsküdar ve Bağlarbaşı civarlarına ait planlar 1954 senesinde Belediye Meclisi'nce kabul edilmiş, bu planları Nafia Vekaleti onaylamıştır. Bu bölgede arazisi bulunan M. Şirin adlı şahıs planlar hakkında Devlet Şurası'na bir dava açmış, Devlet Şurası'nın 6. Dairesi de Genel Meclis'in bahis konusu kararının müzakere ve kabulü sırasında ekseriyet bulunmaması sebebiyle kararı bozmuştur. Bu durum karşısında Belediye Meclisi İmar Komisyonu, bu bölge için yeni bir plan yaparak Umumi Heyet'in tasvibine sunmuştur. Planın bozulma gerekçesi kabul usulündeki bir hatadır ve bu gerekçe ile de vatandaş hukuki hakkını kullanarak plan sürecini durdurmuştur.⁴¹⁸ Plan yalnızca belediyenin vereceği ve kafasına göre yürüteceği bir süreç değildir. Bu durumda şehir planı, şehir hakkında katılımcıların ortak konsensüsünün sağlanması gereken bir mutabakat anlamına gelmektedir. Belediye, Altunizade planı hususunda, mahkemenin plan iptali gerekçesini düzeltmiş ve Belediye Meclisi, Üsküdar Bağlarbaşı'na ait tadilat planını onaylamıştır.⁴¹⁹ Planların mahkeme sürecine taşınması, İstanbul planlama çalışmalarının yeni bir sürecidir. Artık planlar onaylanarak hukuki bir statü kazandıklarından, vatandaşlarda haklarını yargı yoluyla aramaya başlamışlardır.

3.2.4. İmar Planı Tadilatları

İstanbul'un imar plan süreci Gökay döneminde bir ray değişikliğine uğramıştır. Prost'tan devralınan plan süreci Müşavirler Heyetine devredilmiş, eski planlar ortadan kalkmış ve yeni bir plan süreci ortaya konulmuştur. Plan sürecinde ve Demokrat Parti'nin belediye yönetiminde ortaya çıkardığı değişim imar süreçlerini de etkilemiştir. Bu dönemdeki plan sonucu mağdur olduğunu düşünenlerin tadil talepleri ve bu konuda DP ve İstanbul Belediyesi'ne getirilen eleştirileri bu başlıkta ele alacağız.

18 Aralık 1950 tarihili *Ulus* gazetesi, arsalar üzerinde planlar aracılığıyla oyunlar oynandığını, bazı yeşil alanların satın alındığını, Prost'un gönderilmesi işinin gizlice organize edilerek, bu kişilerin amaçlarına ulaşacaklarını belirten bir yazı yayınlamıştır: "İstanbul'da şehir planı ve mütehassıs Prost meselesi, büyük ve hemen el

⁴¹⁸ "Üsküdar Bağlarbaşı Civarının İmar Planları", *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1957, Sayı: 11693.

⁴¹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 1 Mart 1957, İndeks: 2075107, Cilt No: 42, Karar No: 68.

konmağa ihtiyaç gösteren spekülasyon oyunları mahiyetini almıştır. İstimlak imkânı oluncaya kadar önce bir buçuk, sonra iki kat bina yapılarak sahiplerinin menfaati gözetilmiş olmasına rağmen, “yeşil saha” arsalarını sahiplerinin elinden ucuz para ile satın alanlar planın bu disiplinini tamamiyle ortadan kaldırarak büyük istifadeler yoluna gitmeğİ hesaplamaktadırlar. Yeni seçimlerden beri planda birçok spekülasyoncular lehine tadiller yapılması için ilgili makamların tazyik edilmekte olduğı ısrarla söylenmektedir....”⁴²⁰ Bu tür haberler, tarım arazilerinin kent parçası haline gelirken oluşan kaynağın İstanbul’da önemli bir gelir kaynağı haline gelmesinin ilk örnekleridir. Artık İstanbul büyüdükçe imar imkân ve kısıtlılıkları gelir kaynağı haline gelmekte; bu sürecin inşasında yer alan siyasetçi-bürokrat ve vatandaş ilişkileri bu gelir kaynağı etrafında örgütlenmektedir.

Kurtuluş-Kasımpaşa imar planında bir şahıs parseli, sebze kültür sahası olarak belirlenmiştir. Parsel sahibi, arazisinin parselasyonunu talep etmiş İUMDK ise bu teklifi uygun bulmayarak reddetmiştir.⁴²¹ Plan tadil teklifleri her zaman kabul edilmemektedir.

7 Temmuz 1951 tarihili *Ulus* gazetesinde, İstanbul Belediyesi’ne bir dizi eleştiri getirdikten sonra imar mevzuunda şunlar ifade edilmektedir: “... İmar işlerinde her kağıdın altında bir nüfuz gölgesi vardır. İmara gelen tadil talepleri, güya halka kolaylık göstermek bahanesi altında, muazzam menfaat işlerine dayanmaktadır. Bir tek misal verelim: Mesela planda Kadıköyü’nde Kuşdili çayırı yeşil serbest sahadır. Onun karşısına düşen mahalle de bahçeli evlere ayrılmıştır. Bu mahalledeki evlerin çoğı zaten bahçeli idiler. Nitekim bir vatandaşımız bu mahallede iki buçuk katlı bir apartıman yaptırmış, iki yanında açık bahçe bırakmıştır. Sonra kendi oturduğı evin yanına bir ev yaptırdığını görmüştür, şikayet etmesi üzerine: -Efendim, bu arsanın iki tarafa bırakılacak fazlası yok... Sizinki ile bir blok olacak. Gene aynı şey... Ne yapalım istimlak edemiyoruz, denmiştir. Bunda fazla bir mantıksızlık da yok. Nihayet bir çift ev bloku... Fakat sonra işler büsbütün yeni bir istikamet almıştır. Bu mahalle baştanbaşa bitişik evler semtine sokulmuştur. 12.000 liralık bir arsa hemen 60.000 liraya çıkmıştır. Bir başkasının yüz bine yakın menfaat sağladığı söylenmektedir. Bunun üzerindeki dedikoduları sıralamak istemiyoruz. İmar faslının karşısına 1 lira konması “-Ne yapalım, planı tatbik edecek on paramız yok,” mazereti ile müsaade edip etmemek imarın elinde bulunan plan tatbikatını istenilen şekillere sokmak suretinde istismar

⁴²⁰ “Arsalar Üzerinde Plan Oyunları”, *Ulus*, 18 Aralık 1950, No: 10389.

⁴²¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Şubat 1951, İndeks: 2072859, Cilt No: 22, Karar No: 503.

edilmektedir. İstanbul korkunç bir partizanlık ve el altından menfaatçilik facialarına sahne olmaktadır...”⁴²² Bu haberin yazar ismi mevcut değildir, haberde geçen biz ifadeleri ve siyasal eleştiride hedef gösterme biçimi açısından dönemin siyasal eleştiri literatürünü ortaya koymaktadır. Bu haberde plan tadilinden ziyade, kaçak inşaata göz yumulması gibi bir mesele vardır, kişinin arsasının değerinin artma sebebi belirtilmemektedir.

Vakıflar İdaresi, Galata Yenicami Mahallesi’nde bulunan bir arsasının yeşil alan olarak bırakılmasına itiraz etmiştir. İdare, dönemin mevzuatı gereği buraya iki buçuk kat bina yapılması iznini bile kabul etmeyerek, “...ticaret mahalli bulunan bir yerde bir iş hanı...” yapmak istemektedir. Bu talebi görüşen İUMDK ise, “Vakıflar İdaresine ait mevzubahis mahallin 1/500 mikyaslı tafsilat planına göre yeşil saha ve yola kalbedildiği anlaşıldığından 2290 sayılı yapı ve yollar kanununun 8. maddesi hükmüne göre işlem yapılması ve bu suretle planın tahsis edildiği maksattan dışarı çıkarılmasına bir sebep ve mahal olmadığına dair İmar Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 12.3.1953 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”⁴²³ Belediye, Vakıf İdaresi’nin itirazını şehircilik ilkeleri ve kanunları referans göstererek reddetmiştir.

İstanbul’da otel ihtiyacı hat safhadadır, bu ihtiyacın giderilmesi için Hilton adlı ecnebi şirketle Vehbi Koç Müessesesi tarafından Harbiye’de bir otel inşa edilmektedir. İnşa edilecek bu otele yatırımcılar iki kat daha ilave etmişler ve bu durumun yasal çerçevesinin oluşturulmasına çalışmaktadırlar. Bu talebi görüşen İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni, böyle bir kat artışı olacaksa bu artışın o bölgedeki tüm yapılara sağlanması, bu kat artışı nedeniyle oluşacak maddi kazanç gözetilerek belediye veznesine ödeme yapılması, bu ödemeyi diğer bölgedeki blokların da taahhüt etmeleri sonucu inşaata izin verileceği, eğer belediyeye para ödenmezse yapılan katların yıktırılacağını belirtmiştir.⁴²⁴ Bu karar; Belediye Meclisi’nin Hilton ve Vehbi Koç Müessesesi gibi büyük ticari kuruluşlara karşı, kamunun menfaatini koruduğunu, bu binaya tanıdıkları imtiyazı bu bölgedeki tüm binalara tanımları ile de, kimseye imar hususunda bir ayrıcalık tanınmadıkları mesajını vermektedir.

⁴²² “İstanbul’da Olup Bitenler!”, *Ulus*, 7 Temmuz 1951, No: 10787.

⁴²³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1953, İndeks: 2073616, Cilt No: 26, Karar No: 97.

⁴²⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 22 Aralık 1953, İndeks: 2073962, Cilt No: 27, Karar No: 375.

Devlet Demir Yolları Birinci İşletme Memur ve Müstahdemleri Yapı Kooperatifi, Üsküdar Altunizade de bir arsa almışlar ve bu arsada daha fazla daire yapmak istemektedirler. Bu talebi görüşen İstanbul Belediye Encümeni, talep edilen düzenlemenin Yapı Yollar kanunu ve talimatnamesine uygun olduğu ve bu değişiklik yapıldığı takdirde hem ucuz hem de daha fazla ev yapma imkânı sağlayacağı gerekçesiyle, talebi kabul etmiştir.⁴²⁵ Belediye Meclisi, kooperatif olması gerekçesiyle, kamunun kazanacağını düşünerek, taleplerini hukuka uygun çerçevede kabul etmiştir. Meclis, karar gerekçesini niyetini açığa vuracak şekilde kaleme almıştır.

3.2.5. Plan Çalışmalarında Teknik Altyapı ve Personel

İstanbul'un planlama çalışmalarında en önemli sorunlardan birisi de şehrin güncel haritalarının olmayışıdır. Abdülhamit dönemi ve II. Meşrutiyet dönemi planlama çalışmalarında da en önemli sorun olarak İstanbul'un haritalarının olmayışı gelmektedir. Ergin'in aktardığına göre şehrin haritası olmadan plan yapılamayacağı hususu ilk defa II. Abdülhamit döneminde Bouvard tarafından belirtilmiştir.⁴²⁶ Bu amaçla, Cemil Topuzlu zamanında İstanbul'un ilk ayrıntılı haritaları hazırlanmıştır.⁴²⁷ Ayrıca, 1922-1945 tarihleri arasında, *Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi* tarafından yangın sigortası amaçlı İstanbul'da ayrıntılı haritalama çalışmaları yapılmıştır.⁴²⁸ Ancak bu çalışmalar şehir planı yapacak alanı tamamen kapsamamakta, İstanbul'un sigorta yapılabilecek ticaret ve mesken alanlarını kapsamaktadır. Prost'un plan çalışmaları da bu haritalar ve küçük ölçekli askeri haritalar üzerinde yapılmaktadır. Bu durumda, şehrin

⁴²⁵ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 26 Ekim 1956, İndeks: 2075016, Cilt No: 39, Karar No: 258.

⁴²⁶ Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, s. 49.

⁴²⁷ Daha ayrıntılı bilgi için bakınız: *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, Halil Edhem Eldem'in Şehremaneti döneminde, İstanbul'un planlaması amacıyla Fransız Topografya Cemiyeti'ne nirengi sistemi kurulması işi ihale edilmiştir. Fransız haritacılar Galata Kulesi merkezli bir nirengi sistemi kurarak ölçümlerini 1911 yılında tamamlamışlardır. Cemil Topuzlu'nun Şehremaneti döneminde, 1913'te, aynı nirengi sistemine dayanarak harita alma işi de *Deutsches Syndikat für Staebaliche Arbeiten* firmasına ihale edilmiştir. Bu firmanın ölçümlerinden elde edilen veriler Almanya'ya gönderilmiş, çizimler orada gerçekleştirilmiştir. Haritaların her paftası 66*100 cm boyutta ve mavi renkte çizilmişlerdir. Yazıları Osmanlıca kelimelerin Latince harf karşılıkları verilerek oluşturulmuştur. Bu nedenle günümüzde bazı istenografik farklılıklar bulunmaktadır. Eser adları Fransızca tanımlamalarla verilmiştir. (Mektep yerine Ecole gibi.)

⁴²⁸ Ayrıntılı bilgi için bakınız; Murat Güvenç, "Pervititch Haritaları: İstanbul için Bitmemiş bir Araştırma Projesi", *Jouques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*, İstanbul: Axa Oyak-Tarih Vakfı Yayınları, ts., s. 13-14. 1922-1945 yılları arasında Jouques Pervititch, İstanbul'un II. Dünya Savaşı öncesi kentsel dokusu hakkında en ayrıntılı bilgiyi içeren *Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi* adına 230'u aşan harita yapmıştır. Cumhuriyet sonrası İstanbul'un haritasının çıkartılması işi özel sektör eliyle bir ihtiyacı karşılamak üzere gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet sonrası İstanbul'unun sigorta şirketi tarafından detaylı ve 20 yıllık bir çalışma ile haritalanması belediye ve şehircilik yaklaşımı hakkında dönemin ilgisizliğini ortaya koymaktadır. Pervititch sigorta haritaları, I. Dünya Savaşı, İstanbul işgali ve 1918'de yaşanan yangınlar sonrası ve 1940'lardan sonra yapılan imar çalışmaları öncesi ortaya eski İstanbul'u kayıt altına alan bir harita özelliğini taşımaktadır. Bu haritaların en önemli özelliği yine aynı amaçla yapılmış olan Goad haritalarının 1905'te kapsadığı alandan daha büyük bir alanı kapsaması ve 1/500 ölçeğinde bilgi vermesidir. Bu haritalar iki çeşittir. Birincisi, ayrıntılı 1/375, 1/500, 1/750, 1/1.000 ölçeğindeki haritalardır. Binaların kullanılışı, yapı sistemleri vb. konularda ayrıntılı bilgiler vermektedir. İkinci düzeydekiler 1/2.000 ile 1/5.000 arasında değişen ölçeklerde hazırlanan anahtar paftalardır.

güncel topografik verileri olmadan yapılan değerlendirmelerle, plan süreçleri yönetilmemekte, sorunlar ortaya çıkmaktadır. Gökay döneminde, şehir planının en önemli altlığı olan güncel haritalama çalışmalarına hız verilmiş, uçaktan çekilen hava fotoğraflarıyla plan çalışmalarında İstanbul'u bütüncül ele alan ufuk açıcı altlıklar kullanılmaya başlanmıştır. Bu teknik imkânları, dönemin İmar Müdürü Sedat Erkoğlu şu şekilde ifade etmektedir: “İmar çalışmalarımızın başında şehrin halihazır haritasının ikmali gelmektedir. Kurulmuş şehir ile, plan üzerinde yapılan müstakbel şehir arasında büyük farklar görüldüğünden ve bundan 35 sene evvel yapılan haritalar üzerinde çalışılamayacağından bu ihtiyaç hasıl olmuştur. Altı yüz bin lira ödenek ayrılarak haritaların alınmasını İller Bankası kanalı ile temin ettik. Diğer taraftan Kadastro Genel Müdürlüğü'nün yardımını da temin etmiş bulunuyoruz. Küçükçekmecedan Pendik'e ve Adalardan Kavaklara havadan fotoğraflar aldirmek suretile mühim noksanlıklar telafi edilmiştir.”⁴²⁹ 1946 yılında İstanbul'un hava fotoğrafları askeri kurumlar tarafından çıkartılmıştır. Ya bu dönemde bu hava fotoğrafları belediyenin kullanımına verilmemiştir, ya da Belediye bürokrati yapılan uygulamanın ilk olduğu izlenimini vermektedir. Ancak ülkemizdeki haritacılık gelişmelerinin ordu kaynaklı Harita Genel Komutanlığı üzerinden gerçekleştiği, hatta sivil harita çalışmalarının günümüzde bile onay merciinin Harita Genel Komutanlığı olduğu düşünüldüğünde bu çalışmanın İstanbul planlarına altlık olarak kullanılıp kullanılmadığı yeni bir araştırma konusudur.⁴³⁰

1954 yılında Fatih Hoca Üveyis Mahallesi Akdeniz Caddesi ile Şair Cem Sokakları arasında yangın haritalarının yapımı sırasında yapılan aplikasyon hatalarından dolayı artık arsalar ortaya çıkmıştır. Bu arsalar belediye tarafından birleştirilerek belediye adına tapuya tescil edilmişlerdir.⁴³¹ Bu örnekte de görüldüğü gibi İstanbul'un harita ölçüm sisteminde birçok sorun vardır, tüm şehir tek bir sisteme bağlanmadığı için bölgeler arası koordinasyon sağlandıkça ölçüm hataları meydana çıkmaktadır. Ölçüm hataları kağıt üzerindeki verilerin arazi ile örtüşmediğini ortaya koymaktadır. Bu veri uyumsuzluğu kağıt üzerinden verilen kararların ne kadar doğru olduğu sorusunu da meydana çıkartmaktadır. Günümüz İstanbul'unda bile tek bir koordinat sistemi

⁴²⁹ “Şehrin İmar Planları”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1953, Sayı: 10551.

⁴³⁰ Ancak ülkemizdeki haritacılık gelişmelerinin ordu kaynaklı Harita Genel Komutanlığı üzerinden gerçekleştiği, hatta sivil harita çalışmalarının günümüzde bile onay merciinin Harita Genel Komutanlığı olduğu düşünüldüğünde bu çalışmanın İstanbul planlarına altlık olarak kullanılıp kullanılmadığı yeni bir araştırma konusudur. Daha geniş bilgi için bakınız: www.hgk.msb.gov.tr

⁴³¹ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 25 Şubat 1954, İndeks: 2074061, Cilt No: 28, Karar No: 75.

üzerinden İstanbul kadastro su ele alınamamakta, bu çerçevede yapılan çalışmalarda birçok hataya rastlanılmaktadır. Bu durum, İstanbul imarında organik yaşamın etkililiğinin, devletin kayıt tutma konusundaki çalışmalarındaki altlık zayıflılığının plan ve hukuk kararlarını bazı bölgelerde tartışmaya açmaktadır.

1956 yılında İstanbul Belediye Meclisi'nin Bebek planı görüşmelerinde, plan tadilatı ele alınmıştır. Plan tadilatının gerekçesi ise, "İmar Müdürlüğü tarafından 1/500 mikyaslı Bebek Meydanı imar planı hazırlanırken (harita noksanlığı yüzünden) bazı blokların edütü noksan kaldığı, planının tatbiki esnasında görüldüğünden bu kere, yapılan müracaatlar üzerine İmar Müdürlüğü yeniden o mahallin revizyonunu yaptırmış..."⁴³² kararda görüldüğü gibi sorunun temeli harita noksanlığıdır. Şehir harita altlığının eksikliği tüm çalışmalarda tekrar başa dönülmesine neden olmaktadır.

Şehir planlama ameliyesi arazileri tasnif ederken, arazilerin kullanım biçimlerine karar vermektedir. Ancak bu arazilerin bir de mülk sahipleri boyutu vardır. İstanbul'un imarında en önemli gündem maddelerinden birisi bu mülk sahipliğinin giderilmesi, istimlak bedellerinin ödenmesidir. Gökay döneminde, plan çalışmaları arazi mülkiyetini gösteren kadastral haritalar gözetilerek yapılmaya başlanmıştır.⁴³³ Böylece planlama yapılırken, mülkiyetlerin nasıl bir sonuç doğacağı hesap edilerek planlama yapılmaktadır. Bu durum, istimlak sürecinin hesaplandığı bir planlama çalışmasına geçişi ifade etmektedir. Böylece kamu otoritesi yalnızca estetik ve sıhhi algı dışında maliyet hesabını da imar planına dahil etmiş olmaktadır. Böylece, daha uygulanabilir ve realiteden kopmayan çalışmalar üretilebilecektir.

Şehirde imar çalışmaları ve belediyeçilik hizmetleri, teknik altyapı ile birlikte teknik personel sayesinde uygulanabilmektedir. İmar planları, ancak yeterli ve yetişmiş teknik personelle şehirlere uygulanabilir. 1940 ve 1950'li yıllarda Türkiye'nin en önemli meselelerinden birisi yeterli teknik kadronun yetişmemiş olmasıdır. Bu açık, vizyon olarak yurtdışı danışmanlıklarla, uygulamada da yurtdışı müteahhitlik hizmetleri ile kapatılmaya çalışılmaktadır. İstanbul Belediyesi de ülkedeki mevcut teknik eleman yetersizliğinden yakınmaktadır. Gökay, belediyede ki imar ve fen işlerinin aksamamasından doğan vatandaş şikayetleri nedeniyle İmar ve Fen İşleri Müdürleri ve her ilçenin mühendislerinin bir araya getirdiği bir toplantı düzenlemiştir. Bu toplantıda teknik kadro, kırtasiye işlemleri ile meşgul olduklarını ve teknik elemanlarının yetersiz

⁴³² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 13 Mart 1956, İndeks: 2074849, Cilt No: 37, Karar No: 91.

⁴³³ "İstanbulun İmar Planı Hazırlanıyor", *Yeni İstanbul*, 20 Ekim 1954, Sayı: 1766.

olduğundan bahsetmiştir. Örnek olarak da; Beyoğlu ilçesinde 300 bin kişinin yaşadığını, 2.200 sokağı olan bu ilçede 3.000 inşaat yapıldığını bu işler için belediyenin 4 fen memuru olduğu belirtilmiştir.⁴³⁴ Bu rakamlar, İstanbul Belediyesi’nin hayalleri ile gerçekleri arasındaki farkı büyüklüğü hakkında bir fikir vermektedir. Asrî bir şehir hedeflenmektedir, ama ne teknik imkânlar ne de bu teknoloji ve kurumsal vizyonu uygulayacak yetişmiş teknik personel sayısı bu hayalin gerçekleşmesine izin vermektedir.

3.2.6. İmar Çalışmalarında Kullanılan Asrî Teknoloji ve Aletler

Bu dönemde imar hareketlerinde kullanılan bazı mekanik cihazlar ve teknolojik ürünler gazetelerde tanıtılmaktadır. İmar olgusu, yalnızca yol ve meydan düzenleme olgusu halinde toplum gündeminde yer almamaktadır. Aynı zamanda, imar işini becerebilecek teknolojik aletlerle alakalı bir meseledir.

Yol yapımı sadece İstanbul’un değil Türkiye’nin sorunudur. Lastik tekerlekli bir ulaşımın imkânı ülke sathına yayılmaktadır. Bu çalışmaları yürüten makinelerin “yurtta” üretiliyor olması gazetelerde yer almaktadır. Türk Hava Kurumu Motör Fabrikası, karayollarının inşasında kullanılacak olan tesviye makinelerini üretmeye başlamıştır.⁴³⁵

İstanbul’da yoğun yıkımlar başlamadan önce tanıtımı yapılan “Lastik Hortum”, bu cihazlardan birisidir. Bu lastik hortum, cadde açarken su, havagazı boruları ve elektrik kablolarına yer hazırlamaktadır.⁴³⁶

3.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI (1957-1960)

Fahrettin Kerim Gökay, İstanbul Vali ve Belediye Başkanlığı görevlerinden ayrıldıktan sonra İstanbul’da Valilik ve Belediye kurumları da fiilen birbirinden ayrılmıştır. Bu süreçle birlikte Belediye yerel hizmetleri yönlendirirken Valilik, merkezi hükümetin İstanbul’a yönelik imar çalışmalarını yürütmüştür. Ancak 1957 Temmuz ayından 1960 Haziran ayına kadar olan dönemde, İstanbul’da belediye başkanları değil, Başbakan Adnan Menderes ön plana çıkmıştır. Bu dönemde İstanbul’un imarı ile

⁴³⁴ “İmar ve Fen İşleri Düzelecek”, *Yeni İstanbul*, 24 Mart 1951, Sayı: 480.

⁴³⁵ “Yol İnşaatında Kullanılan Makineler Yurtta Yapılıyor”, *Yeni İstanbul*, 5 Eylül 1951, Sayı: 644.

⁴³⁶ “Şehircilikte Yeni Cihazlar”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1955, Sayı: 11473.

dönemin Başbakanı Adnan Menderes doğrudan ilgilendiği için; bu dönemi tezimizde, Menderes dönemi olarak inceleme yolu tercih edilmiştir. Menderes, İstanbul'un Fahri Belediye Başkanı olarak, Gökay döneminde oluşturulan imar plan ve projelerini İstanbul'a uygulayarak; İstanbul'u, yıllardır hedeflenen, lastik tekerlek merkezli asrî şehirciliğin Türkiye örneği olarak ortaya çıkartmıştır.

Gökay görevden ayrıldığında, İstanbul'un makro düzeyli nazım planları ve birçok semtin alt ölçekli planları tamamlanmıştır. Menderes döneminde plan çalışmaları İstanbul Belediyesi'nin rutin çalışmaları olarak devam etmiştir.

Ortaköy-İstinye Sahil Yolu planı, turistik inşaatın başkasına izin verilmeyecek şekilde kabul edilmiştir. Bu durumu eleştiren Şehir Meclisi üyesi Alaeddin Nasuhioğlu, “turistik, turistik diye vatandaşa hiçbir yer kalmıyor” itirazında bulunmuştur.⁴³⁷ Bu yorum, dönemin sihirli sözcüğü olan “turizm” kavramının algılanma biçimini ortaya koymaktadır. Turizm hedefi, halkın yaşam alanını kısıtlamaktadır, bu algı hem uygulama düzeyinde hem de yöneticiler düzeyine turizm-şehir ilişkisinde sahip olunan yaklaşımı ortaya koymaktadır. Turizm algısı, şehir hayatının dışında bir algıdır. Turizm alanları halktan arındırılmış steril alanlar şeklinde yorumlanmaktadır. Bu kavramsallaştırma müze şehir kavramı gibi, başkalarının izleyeceği düşüncesiyle, başkalarının bakış açılarının nasıl olabileceği algısı üzerinden şehrin yönlendirilmesi pratiğini ortaya çıkartmaktadır.

İstanbul'un belediye tarafından hazırlanan imar planları, Belediye Meclisi'nde onaylanarak Nafia Bakanlığı'na kontrole gönderilmektedir. Nafia Bakanlığı'nda onaylanan yirmi sekiz adet plan 1958 yılı başlarında, İstanbul Belediyesi'ne iletilmiştir. Dönemin Belediye Başkanı Mümtaz Tarhan, onaylanan planları basına verdiği demeçle açıklamıştır.⁴³⁸ Onay süreci tamamlanan planlara dikkat edildiğinde; Menderes döneminde yapılan büyük imar çalışmalarının altlıklarının oluşturulduğu görülebilir. Ayrıca bu planlar, semtlere düzen vermekten ziyade yollara düzen vermeyi hedeflemiş çalışmalardır. Konut alanları konusunda da, büyük bir çalışma tamamlanmıştır.

⁴³⁷ “Ortaköy-İstinye Sahil Yolunun İmar Planı”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1957, Sayı: 11841.

⁴³⁸ “İstanbulun Tasdik Olunan İmar Planları”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1958, Sayı: 12053. Açıklanan planlar şunlardır: Beşiktaş Ertuğrul Kışlası Civarına Ait Mufassal İmar Planı, Florya Sahil Yolu ve Sayfiye Sitesi, Vilayet Önü, Nuruosmaniye Camii ve Civarı, Vatan Caddesi İstikamet Planı, Edirnekapı-Beyazıt Yolu İstikamet Planı, İstinye Köprüsü, Yeniköy Camiarası Yol Güzergahı, Beşiktaş Barbaros Meydanı Planı, Millet Caddesi İmar Planı, Gureba-Kocamustafapaşa-Marmara Sahili Bulvar Planı, Lido-Bebek Sahil Yolu Güzergahı İmar Planı, Kızıltoprak Yolu Güzergahı, Beyazıt Camii İmar Planı, Moda Burnu Turistik Tesisler Gabarisi, Baruthane Arazisi İmar Planı, Galata Rıhtım ve Rıhtım Arkası Islah ve Tevsii, Büyükkada İmar Planı, Erenköy-Bostancı Yolu, Boğaz Geçiş Yolları, Beyazıt-Marmara Sahil Yolu Planı, Şişli, Mecidiyeköy, Beşiktaş, Ayazağa, İstinye, Tarabya ve Büyükdere Planları, Şişli Emlak Caddesi Gabarisi.

Beşiktaş-Mecidiyeköy'den Büyükdere'ye kadar olan alanın planlarının onaylanması, İstanbul'un yeni konut alanlarının yönelimini de ortaya koymaktadır.

Şehirlerin sınırlarının belirlenmesinde mezarlıklar önemli bir işlev görmektedir. Osmanlı İstanbul'un yerleşim yerlerinin bitiminde olduğu gibi mesken sahalarında da hazine ve mezarlıklara rastlanmaktadır. 1955 yılında toplanan İmar Kongresi sonrası mezarlıklara ilişkin bir tecrit sahası öngörülmüştür: "Sihhi ve ruhi" sebeplerle mezarlıklarla meskun alanlar arasında 500 metrelik bir mesafe bırakılmalıdır. Bu çerçevede, İstanbul Belediye Encümeni Zincirlikuyu Mezarlığı'nın tecrit alanını ve meskun sahalarını tanımlayarak, inşaat yasağı olan bölgeleri belirlemiştir.⁴³⁹ Bu yaklaşım, İslam hukuku temelli bir şehir algısından seküler hukuk temelli bir şehir algısına geçişin önemli örneklerinden birisini oluşturmaktadır. Mezarlıkların şehir yaşamının tamamlayıcı unsur olduğu organik bir şehir olan İstanbul, mezarlıkların yaşamın dışında bırakıldığı planlı bir mekân dönüştürülmektedir. Mezarlıklarla şehir arasında geçiş bölgelerinin oluşturulma sebebinin ruhi ve sihhi şartlar olması, şehir-insan ilişkisinde yaşanan dönüşümün boyutlarını ortaya koymaktadır.

İstanbul'un imar planı çalışmaları devam etmektedir; 1958 yılı Mart ayında, Eyüp Eski Eserler ve Tarihi Abideler Sahası İmar Planı kabul edilmiştir. Bu planda Eyüp Merkezi'nde bulunan beş hektarlık arazi eski eser sahasına alınmış olup, bu bölgeye fabrika, atölye ve gecekondular yapılmayacağı belirtilmektedir.⁴⁴⁰ Eyüp dini bir mekân olarak tarihi abideleri ile sergilenenecektir. Burası İstanbul'da dindarlar için bir turizm merkezi haline getirilmektedir. Bu çalışma, İstanbul'un Türk-İslam kimliğinin belirginleşmesinde Eyüp Camii'ne biçilen misyonu ortaya koymaktadır. Ayrıca İstanbul, bölgelere ayrılırken Eyüp dini imgesi ön plana çıkartılan bir bölge olarak yeniden konumlandırılacaktır.

Yeniköy-Tarabya arasındaki sahayı düzenleyen imar planı, sahil yolu otuz metreye çıkartılacak şekilde tasdik edilmiştir. Bu yolun açılması sahildeki eğimli arazilerden mümkün olamayacağından; yol, beton kazıklar üzerinden sahil tarafından genişletilerek açılacaktır.⁴⁴¹ Bu plan çalışmasının en önemli vurgusu, sahilin deniz tarafından doldurulmasıdır. İstanbul'da doğal sahiller doldurularak denizle bağlantı kamusal bir hale getirilmeye çalışılmaktadır. Boğaziçi ve deniz kenarları temaşa ve

⁴³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı, 19 Ocak 1958, İndeks: 2075344, Cilt No: 46, Karar No: 307.

⁴⁴⁰ "Eyüp İmar Hududu Tesbit Edildi", *Vatan*, 2 Mart 1958, Sayı: 6067.

⁴⁴¹ "Yeniköy-Tarabya Arası İmar Planı Tasdik Edildi", *Vatan*, 14 Mart 1958, Sayı: 6079.

gezinti amaçlı kamusal bir kullanım alanı olarak dizayn edilmektedir. Bu uygulamanın diğer bir yönü ise, “hızlı” ulaşılabilen semtler ortaya çıkartarak; tanışıklık üzerinden kurulan İstanbul mahalleleri yerine sürekli değişebilen semt sakinlerinin ortaya çıkışını sağlamaktadır. İstanbul’da birbirinden bağımsız semt kimlikleri ulaşım üzerinden dönüşmeye başlamaktadır. Ulaşılabilir olan her semt aynışmakta, semtlerin ayırt edici özellikleri tek bir form olan yol ve beton tarafından tek tipleştirilmektedir.

Menderes döneminde, İstanbul’un imar planı, pratik meseleler üzerinden BMM’nde görüşülmektedir. Kabataş’ta bulunan Tekel binasının yeri, planlarda otopark ve yeşil alan olarak bulunduğu için yıkılmıştır. Tekel için yeni bina yapılacaktır. Bu binanın inşası için gerekli tahsisat görüşmelerinde BMM’de CHP Mardin Milletvekili Kamil Boran, Kabataş’ta var olan binanın yıkımının anlamsız olduğunu, binanın yıkımı öncesinde bir istimlak işlemi yapılmadığını, şimdi ise bina yapımı için para istendiğini belirterek bu durumu eleştirmiştir.⁴⁴² Ancak Menderes’in, İstanbul imar planını uygularken zamanı yoktur. Bu dönemin imar çalışmalarının en önemli özelliği “hız”dır, hukuki süreç imar çalışmasının arkasından gelmektedir. Artık uygulama önce planlama ve hukuk sonradan gelecektir. Bu süreçleri beklemek asrî şehircilik uygulamalarının ötelenmesi anlamına gelmektedir. Bu durum ise, halkın yıllardır beklediği ve bir türlü gerçekleşmeyen İstanbul’un imar edilmesi olgusunu geciktirmektedir.

Anadolu yakasında da sahil bandı doldurularak Harem’den Beykoz’a yol açılması hedeflenmektedir. Bu çalışma ile de Anadolu yakası boğaz köyleri karayolu ile bağlanmış ve şehre entegre edilmiş olacaktır. 1957 yılı Aralık ayında, Üsküdar-Beykoz yolunun planları tasdik edilmesi için Nafia Vekaletine gönderilmiştir. 30 metrelik yol Harem’den başlayarak Şemsipaşa’dan geçecektir.⁴⁴³

1958 yılı Mart ayında, Vali Mümtaz Tarhan’ın, imar planları hakkındaki açıklaması incelendiğinde, kamu yönetimi düzeyinde imar planı kavramının oluşmaya ve hatta dönüşmeye başladığı görülmektedir. İmar planlarının sürekli değişiminin sorulması üzerine Tarhan, “İmar planlarının sık sık değiştirildiği söyleniyor. Plan, nihayet bir insan eseridir. Gökten inmiş bir ayet değildir. Bu bakımdan değişmesini de tabi saymak gerekir. Bununla beraber, şimdiye kadar hiçbir plan değiştirilmemiş, sadece ön projelerde bazı değişiklikler yapılmıştır.”⁴⁴⁴ Plan çalışmasının bir insan eseri olarak algılanması İstanbul’da plan kavramının normalleşmesi olarak görülebilir. Artık planlar,

⁴⁴² “Hem Yıkılar Hem Ödenek İstiyorlar”, *Ulus*, 4 Şubat 1958, No: 12547.

⁴⁴³ “Üsküdar-Beykoz Yolunun Planları Tasdika Gönderildi”, *Yeni İstanbul*, 29 Ekim 1957, Sayı: 2856.

⁴⁴⁴ “Vali Tarhan, İmar Planı Gökten İnmiş Bir Ayet Değildir, Dedi”, *Vatan*, 1 Mart 1958, Sayı: 6066.

asrî şehirleri planlayan ecnebi uzmanların, ortaya çıkarttığı kutsal reçeteler olarak algılanmamaktadır. Tabii ki şehir planı çalışmasına, şehrin Valisinin bu şekilde yaklaşması planların tutarlılığı açısından kaygı vericidir. İnsan ürünü olan plan çalışması, şehir ihtiyaçlarına göre bir projeksiyon olarak hazırlandığı düşünülerek; şehrin ihtiyaçları değiştiğinde şehir planlarının da değişebileceği yorumu yapılabilir. Ancak, planda değişim kişi veya kurumların dönemsel isteklerine göre yönlendirildiğinde ise; şehirde, plansızlık karmaşasından kaçılırken planlı bir karmaşa üretilmiş olacaktır.

İstanbul'un imar planları çoğunlukla tamamlanmıştır. Şimdi ise revize edilmeleri gündeme gelemeye başlamıştır. Beşiktaş-Yıldız Yolu deniz tarafından çirkin görüneceği ve Boğaz Köprüsü inşa edildikten sonra trafik sıkışıklığı doğuracağı gerekçesiyle tadil edilmiştir. Yolların kavşak noktası Beşiktaş Camii'nin arka tarafına getirilmiş ve cami ile Barbaros Parkı arasındaki cadde kaldırılmıştır.⁴⁴⁵ Artık plan çalışmaları büyük yol ve körü projelerine göre tadil edilmektedir. Plan çalışmalarında büyük imar ve bayındırlık hamlelerinin organize götürülmesi yaşayabilen bir plan algısının oluştuğunu ortaya koymaktadır. Ancak, bu durum son tahlilde yapılan planlamanın on yıl geleceği bile kuşatmadığını göstermektedir. Prost'un hedefi ve onu eleştirerek yeni plan hazırlayanların amacı İstanbul'a elli yıllık bir projeksiyon çizmektir. Her iki yaklaşımda on yıl içerisinde geçerliliğini kaybetmiştir. Bu durumda plan kavramının İstanbul uygulamasında siyasiler, bürokratlar ve vatandaşlar nezdinde kazandığı yeni anlam olumlu bir imgelem oluşturmamaktadır. Zamanında, uygulanabilir ve geleceği kuşatan bir planın hazırlanamaması ve bu hazırlıkların uygulama safhasında geçirdikleri değişim, İstanbul'u planlama sarmalında plansız bir şehir haline getirmiştir.

İmar planları uygulandıkça, planın uygulama kriterleri de, açıkça ortaya çıkmaya başlamıştır. İmar hususunda İstanbul Belediyesi'nde şehir genelinde imar uygulamalarını etkileyecek kararlar alınmıştır.⁴⁴⁶ Bu kararlar incelendiğinde, bina

⁴⁴⁵ "Şehir Planında Bir Değişiklik", *Yeni İstanbul*, 31 Ekim 1958, Sayı: 3217.

⁴⁴⁶ "İstanbulun İmar İle İlgili Yeni Kararlar", *Cumhuriyet*, 11 Mart 1959, Sayı: 12439. Haber metni şu şekildedir: "İstanbul'un imarı konusunda bu yıl tatbik edilmek üzere Belediye tarafından birçok değişiklikleri ihtiva eden yeni kararlar alınmıştır. Bu cümleden olarak; 1 – Yeni yapılacak ifrazlarda parsel cepheleri 8 metreden 15 metreye kadar olan binaların yükseklikleri nispetler dâhilinde ayarlanacaktır. 2 – Ada dâhili yerlerde, çıkmaz sokaklarda 2 katlı bina inşaatına müsaade edilecek, cephesi küçük olan parsellerde hiçbir surette bir kattan fazla bina inşa edilmeyecektir. 3 – Yeni yapılacak turistik otel ve umumi binaların etrafında trafiği aksatmamak gayesile otopark vs. tesisler bulunacaktır. 4 – Şehir dâhilinde dört kattan yukarı yapılacak binalarda çöp bacası inşası şart koşulacak ve bu binalarda çöpleri muhafaza için depo bulundurulacaktır. 5 – Adalar mıntıkasında 2 kattan fazla bina inşaatına müsaade edilmeyecektir. 6 – Boğaziçinin tarihi ve mimari kıymetini bozmamak Anadolu Rumeli yakasında yalnız ahşab bina yapılmasına müsaade edilecektir. Yalnız Boğaza mahsus olmak üzere binalar deniz üzerine çıkabilecekler."

yüksekliklerin parsel cephesine göre belirleneceğini, büyük binalara otopark zorunluluğu getirileceğini, dört kat üzerindeki binaların çöpleri için depo oluşturulacağını, Adalarda iki kattan fazla inşaat yapılamayacağını ve Boğaziçi'nde mimari kıymeti bozmamak için yalnızca ahşap bina yapılabileceğini görmekteyiz. Bu uygulama öngörülerini dönemin şehirciliğinde, artık bazı standartların aranmaya başlandığını, mesken buhranını aşmak için, mesken inşa etmek yerine; meskenlerin şehir içinde oluşturdukları ihtiyaçların ele alınmaya başlandığını göstermektedir. Ayrıca, artık lastik tekerleğin iktidarı konut algısını da dönüştürmektedir. Yalnızca insanlar için mahallelerde yerler inşa edilmeyecek, ulaşım araçları için otoparklar yaptırılacaktır. Bu dönemde binalara otopark zorunluluğunun getirilmesi çok önemli bir algı değişimini ortaya koymaktadır. Ancak günümüzden geçmişe bakıldığında İstanbul'da bu dönemde ve sonrasında yapılan binaların büyük kısmında otopark bulunmaması, talimatname şehirciliğinin en önemli örneklerindendir.

1959 yılı Mayıs ayında, belediye yeni kararlar alarak; şehir içinde fabrika, imalathane, tamirhane ve atölye açacaklara ruhsat zorunluluğu getirmiştir. Ayrıca meskun alanlarda, fabrika ve imalathane işletenler; duman, koku, gaz, toz ve kurumu etrafa zarar vermeyecek hale getireceklerdir. Patlayıcı madde imal ve depo edilen yerlerin, müstakil ve münferit binalarda faaliyet göstermeleri mecburi hale getirilmiştir.⁴⁴⁷ Şehir içinde imalatı düzenleyen kararlar, İstanbul'un imarı açısından dönüm noktalarından birisini oluşturmaktadır. Şehir içindeki üretimin kontrol edilmesi ve koordinasyonu; İstanbul gibi sanayisi dağınık olarak gelişmiş bir şehirde oldukça radikal bir karardır. Bu kararla şehirde, atölye ve fabrikaların sanayi mntıkasına yönlendirilmesine başlanmıştır. İmalathaneler için alınan kararlar sonrası şehir içindeki imalathane sorunları dönemin basınında ön plana çıkmıştır. Lalelide Çoban Çavuş Sokağı'nda sabaha kadar çalışan kağıt helva ve bakır imalathaneleri sokak sakinleri tarafından şikayet edilmektedirler.⁴⁴⁸ Bu karar İstanbul'un devraldığı Osmanlı dönemi şehir kullanımının tamamen dönüştürülmesine yol açmıştır. Artık şehir toprakları, alışkanlıklar üzerinden değil tanımlanarak kullanılmaktadır.

İstanbul'da plan çalışmaları devam ederken Menderes döneminde de Högg danışman olarak görevini sürdürmektedir. İstanbul'un imar planı çalışmalarını Högg yürütmektedir. Högg'ün hazırladığı şehir planlarını ve maketleri İmar Komisyonu

⁴⁴⁷ “Şehirinde İmalathane Açmak İşi Kayıtları”, *Vatan*, 18 Mayıs 1958, Sayı: 6139.

⁴⁴⁸ “Laleli'de Halkı Rahatsız Eden İmalathaneler”, *Vatan*, 19 Mayıs 1958, Sayı: 6143.

inceleyecektir.⁴⁴⁹ Högg plan çalışmaları ve uygulamalarda teknik danışman olarak görev almakta, dönemin ecnebi danışman ihtiyacını karşılamaktadır.

1959 yılı Şubat ayında İskan Vekaleti, İstanbul Belediyesi'nden; İstanbul, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar Boğazköyleri ve Adalar Ciheti nazım imar planlarının 1959 yılı sonuna kadar tamamlanmasını talep etmiştir.⁴⁵⁰ Bu talep, Menderes döneminde, belediyenin planlama çalışmalarına yeteri kadar önem vermediğini göstermektedir. Yıllardır çalışılan planlar şimdi de imar çalışması yoğunluğu nedeniyle bitirilememektedir. Belediyenin bu işleri yapmasını hükümetin talep etmesi, dönemin bürokratik işleyişinde kurumların görevlerini uyarılar düzeyinde de sürdürdüğünü göstermektedir.

1959 yılında İstanbul'da semt planı revizyonları devam etmektedir. Piccinata tarafından hazırlanan yeni Beyazıt Planı'na göre, meydana ortada havuz bulunacak, meydan biraz yükseltilecek ve havuzun karşısına çay bahçeleri inşa edilecektir. Bu son proje, gazetelerde, meydan eski haline getirilecek şeklinde yorumlanmış, dönemin Belediye Başkanı Kemal Aygün ise "Beyazıt meydanı son şeklini aldıktan sonra huzur ve sükun parkı haline getirilmiş olacaktır" yorumunu yapmıştır.⁴⁵¹ İstanbul'da Beyazıt Meydanı bir yap-boz tahtasına döndüğü için her proje yenilikleri ile tanıtılmakta, ancak her yeni proje kaynak israfı yönünden eleştiri almaktadır. Bu kadar proje tadilatının yapılması meydan düzenlemelerinde kamu otoritelerinin yaşadığı çelişkileri de ortaya koymaktadır. Meydan düzenlemeleri yalnızca anıtsal eserleri ortaya çıkarma amaçlı olduğu için; meydanlara fonksiyon yükleyememe sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle şehre müdahale yaşanan bir mekânın sosyal paylaşımlarını gözetmemekte, ekonomik ve sosyal anlamlar dönemin teknokratlarının algılarına bırakılmaktadır. Kamusal alan düzenlemelerinde, halkın katılımı yoktur, halk yalnızca kamu otoritesinin aldığı kararları izleyen konumunda kalmaktadır.

İstanbul Belediye Encümeni, semt planlarını görüşerek onaylamakta, bu planlar uyarınca imar çalışmalar başlatılmaktadır. 1959 Haziran ayında, Heybeliada 1/2000 ölçekli planı⁴⁵² ve Bakırköy tren hattı ile deniz arası, Bez Fabrikası ile Ataköy Sitesi'ne

⁴⁴⁹ "Högg, Şehrin İmar Planlarını Hazırladı", *Yeni İstanbul*, 7 Haziran 1959, Sayı: 3434

⁴⁵⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Şubat 1959, İndeks: 2075715, Cilt No: 53, Karar No: 29.

⁴⁵¹ "Beyazıt'ın Son Planı Dün Tasdikten Geldi", *Vatan*, 19 Ocak 1960, Sayı: 6713.

⁴⁵² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 26 Haziran 1959, İndeks: 2075875, Cilt No: 56, Karar No: 185.

kadar olan 1/1000 ölçekli imar planı onaylanmıştır.⁴⁵³ Farklı bölgeler için plan süreçleri sonuçlandıkça İstanbul'un bütünü için imar kararları ortaya çıkmış olmaktadır.

İstanbul Belediye Encümeni, açılan bulvar ve caddelerdeki bina gabarilerini (yüksekliklerini), parsel sahiplerinin ruhsat müracaatları arttıkça düzenleyerek cadde ve bulvarlarda bütünlük oluşturmaya çalışmaktadır. Bu düzenlemelerde genel yaklaşım, açılan bulvar ve caddelerin ihtişamına uygun binaların yapılmasıdır. Bu yaklaşım İstanbul'da, bulvar ve cadde cepheli binaların olabildiğince yükseldiği sivil mimari tarzını açığa çıkartmaktadır. 1958 Aralık ayında Atatürk Caddesi gabarisi 18 metre ve bir zemin kat olarak kabul edilmiştir.⁴⁵⁴

1959 Ekim ayında, İstanbul Belediyesi Encümeni Yenikapı ile Samatya ve Demiryolu ile Florya Sahil yolu arasında yaklaşık 500.000 metre karelik bir alanı İstanbul Şehri Fuar sahası olarak ayırmıştır. Bu fuar sahası; "müteaddit eğlence yerleri ile birlikte her türlü spor tesisleri ve açık hava tiyatroları ile sinemaların inşa edileceği bu yer, Avrupa'daki tesisler kadar mükemmel bir kültürpark haline getirileceği ..." şeklinde tasvir edilmektedir.⁴⁵⁵ Resmi bir belgede fuar alanının içereceği teknik unsurlardan ziyade; konulan hedefin "Avrupa'daki tesisler kadar mükemmel bir kültürpark haline" getirilmesi fikri, dönemin imar karar vericilerinin projeksiyonlarını ve uygulama hedeflerini ortaya koymaktadır. Üretilen tesisin mükemmelliğinin sınır ve standartları "Avrupa"daki örnekleri oluşturacaktır. Ayrıca İstanbul'da bu kadar geniş bir alanda fuar ve sergi alanlarının üretilmesi sur içi bölgede yeni bir iş merkezinin organizasyonunu hedeflemektedir. Sur içinde, sanayi merkezli bir gelişimden ziyade hizmet sektörünün yer alacağı bir gelişim öngörülmektedir. Sunma ve pazarlama amaçlı, deniz bağlantısı ile yat limanı ve eğlence merkezli geliştirilmesi düşünülen bu bölge İstanbul sur içi, için hayati önemde yeni bir ticari potansiyel üretecektir. Bu planlama çalışması da uygulama sahasına geçmemiş, kamu hedefleri gözetilemediği için günümüzde bile organik imar kavramının getirdiği şekillenme altında düzenlenmiştir.

⁴⁵³ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Haziran 1959, İndeks: 2075873, Cilt No: 56, Karar No: 187.

⁴⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Aralık 1958, İndeks: 2075657, Cilt No: 52, Karar No: 308.

⁴⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Ekim 1959, İndeks: 2076059, Cilt No: 57, Karar No: 373.

3.3.1. Boğaziçi'nin İmarı

Boğaziçi bölgesinin imarı meselesi; Gökay döneminden beri ayrı ele alınmaya başlayan bir uygulama olarak, imar literatüründe yer etmeye başlamıştır. Bu çerçevede oluşturulan özel büro ve Boğaziçi'nde yapılacak inşaat ruhsatlarının belediye başkanının onayından geçmesi; Boğaziçi bölgesinde inşaat yapımında özel kaideleri önemseyen, yaklaşımları kökleştirmiştir. 1957 yılı Aralık ayında ise Boğaz Köylerine ait Nazım İmar Planı, İstanbul Belediye Encümeni'nin de görüşülmeye başlanmıştır. Boğaz köylerine ilişkin planların farklı müelliflerce hazırlanmış olması plan bütünlüğünü bozmuş, bu planda şehir bütünlüğü düşünülmeden öneriler üretilmiş, Boğaz'ın silueti gözetilmemiş ve iskan sahaları gelişi güzel yerleştirilmiştir. Bu durum karşısında İstanbul Belediyesi Encümeni, Prost'un bu Boğaziçi için hazırladığı eski planların daha tutarlı olduğunu belirterek, bu planın yeniden çalışılması gerektiğine karar vermiştir.⁴⁵⁶ Bu karar, İstanbul'da Boğaziçi'nin ayrı ele alınması konusundaki ortak mutabakatın hem siyasiler hem de teknik çalışanlar nezdinde olgunlaştığını göstermektedir. İstanbul'da imar dışında tutulan; estetiği, imardan daha önemli görülen bir bölge olarak Boğaziçi ön plana çıkmaya başlamıştır.

3.3.2. Plan-Vatandaş İlişkisi

İstanbul'da kaçak inşaat sayısı yıllar geçtikçe artmaktadır. 1959 Nisan ayında yapılan bir tespate göre, son bir yıl içerisinde İstanbul'un 13 kaza ve 51 nahiyesinde toplam 5500 kaçak inşaat yapılmıştır. Kaçak inşaatların çoğunluğu şehir nüfusunun yoğunlaştığı Beyoğlu, Şişli, Eminönü ve Fatih gibi semtlerde bulunmaktadır. Kaçak inşaatlar üç gruba ayrılmaktadır: tamamen ruhsatsız olanlar, ruhsat ve projesi olup bunlara aykırı inşa edilenler ve adi tamir ruhsatı alınarak inşa edilenler. İstanbul'da tamamen ruhsatsız bina inşaatı artık tamamen önlenebilmektedir. Kaçak inşaatların yüzde 80'nini ruhsat ve projeye aykırı olarak inşa edilenler oluşturmaktadır. Bu uygulamalarda şu başlıklar altında toplanabilir: komşu parselde tecavüz, proje dışı aydınlığın kaldırılması, bitişik parselde pencere açılması, çatıda ekseri yüzde 30-40 civarında kaçak kat inşası, projede gösterilen merdiven ebatlarının dar tutulması, bilhassa mutfak, banyo ve yemek odalarının küçültülmesi ve balkonların komşu hududuna girmesidir. Belediye İmar ve Fen İşleri Müdürlükleri merkez teşkilatında iki yüzü aşkın yüksek mimar ve mühendis çalışmaktadır. Ancak bu elemanlar bürolarda

⁴⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 13 Aralık 1957, İndeks: 2075333, Cilt No: 46, Karar No: 296.

çalıştığı için arazi kontrolleri eksik kalmaktadır.⁴⁵⁷ Yapılan bu tespitlerde görüldüğü gibi, İstanbul'da kaçak inşaatın bir kültürü oluşmuştur. Artık parsel sahiplerinin çoğu, ruhsatını alarak belediye ile kurumsal düzeyde ilişki kurmakta ve inşaatına başlamaktadır. Ama inşaatın üretiminde ortaya çıkan belediyece tasdik edilen projeye uyulmaması durumu, bina sahipleri tarafından talep edilmekte, özel mühendis ve kalfalar eliyle uygulanmaktadır. Bu ilişkide parsel sahibi, inşaat işçileri, özel çalışan mühendisler ve görevini kötüye kullanan kamu çalışanları arasında toplumsal bir mutabakat ortaya çıkmıştır. Kamu otoritesi ile muhatap olunmakta; ancak kamu otoritesinin kısıtlamalarına, kamuyu oluşturan mal sahibi, özel çalışan mühendis, üretim yapan işçi ve kamu çalışanı kişiler uymamaktadır. Bu durum dönemin İstanbul'unda, bina yapımı konusunda üretilen bürokratik işleyiş ve hukuksal formların, toplumsal yapı tarafından içselleştirilmediğini göstermektedir.

İstanbul'da tasdikli projeler dışında da, inşaat yapımı devam etmektedir. Bu uygulamalar dönem basınında yer almaktadır. Meclis-i Mebusan Caddesi'nde 15.5 metre yükseklikle 5 kat yapım izni verilen bina, 21.5 metre yüksekliğinde 8 kat olarak inşa edilmiştir. Ayrıca İstiklal Caddesi'nde bir bina projesine göre 75 cm daha fazla çıkıntı ile inşa edilmiştir.⁴⁵⁸ Bu tür tekil kaçak kat örnekleri gazetelerde yer almaktadır. Bu haberlerin imar konusunun gündem yer alma biçimini ortaya koymaktadır.

Mesken buhranı ile mücadele, 1959 yılında yerini kaçak inşaatla mücadeleye bırakmıştır. Belediye kaçak ve ruhsata aykırı inşaat konusunda sert cezaları içeren kararlar almıştır. Kaçak inşaat yapımına göz yuman mühendisler üç aydan bir seneye kadar meslekten men ve 500 lira para cezası verilmesini öngören kanun uygulanacaktır.⁴⁵⁹ Bu haberin, var olan kanunun belediye tarafından kamuya hatırlatılması örneğidir. Belediye kontrol ed(e)mediği kaçak inşaatı mühendisleri cezalandırarak kontrol altına almaya çalışmaktadır. Kamu otoritesinin caydırıcılığı, sivil mimarının inşasında bir anlam ifade etmemektedir. Bu durum, belediye teşkilatının, yerel yönetim olarak toplumsallığını yakalayamadığını; yerel yönetim olgusunun vatandaşlar tarafından imtiyaz paylaşımının olduğu mekân olarak algılandığını göstermektedir. Kamusal çıkarlar değil, kamu halinde bireysel çıkarların öncelendiği bir yerel yönetim algısının oluşumu, sivil mimari uygulamalarındaki kaçak inşaat yapımlarında bariz bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

⁴⁵⁷ “Şehirde 5500 Kaçak İnşaat Tesbit Edildi”, *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1959, Sayı: 12473.

⁴⁵⁸ “Tasdikli Proje Dışında İnşaat”, *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1959, Sayı: 12467.

⁴⁵⁹ “Kaçak İnşaatla Mücadele”, *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1959, Sayı: 12475.

1959 yılı Haziran ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün, şahıslara ait inşaatları denetlemiş ve kaçak inşaatların takibi hususunda ilgililere talimat vermiştir.⁴⁶⁰ İstanbul Belediye Başkanı Aygün, halkın konutlarının denetimine verdiği önemi göstermek için; kendisi de, bir denetime gazetecilerle birlikte katılmıştır. Kamu otoritesi bu konudaki otorite tanımazlığının önüne geçmek için, kamuya yüzünü basın aracılığıyla gösterme ihtiyacı hissetmektedir.

İstanbul büyüyerek entegre bir şehir haline geldikçe, bu büyüme sonucu yayılan iskan alanları arasında kalmış olan arazi sahipleri de; plan sürecinde faydalanarak, arazilerini iskan sahasına aldirmayı talep etmektedir. Belediyenin bu bölgelerdeki plan çalışmasını beklemeden yapılan bu taleplerle, kişiler kendi arazilerine imar kazandırmış olmaktadır. 1959 yılı Haziran ayında, İstanbul Belediye Encümeni Bebek Vezirköşkü Sokak'ta bir arazinin imar açılması talebini çevredeki boş arazileri de dahil ederek kabul etmiştir.⁴⁶¹ bu uygulamalarla, tapu sahibi olmanın yalnızca mülkiyet sahibi olmak olduğu, arazinin üç boyutlu kullanım haklarının plan çalışması ile düzenlendiği bilinci halk arasında da yerleştiği görülmektedir.

1959 yılı Aralık ayında Belediye, imar sahalarında imar planlarının uygulanmasında ortaya çıkan hataları gidermek ve imar işlerinin aksamamasını sağlamak için geceli gündüzlü çalışacak bir heyet oluşturmuştur. Bu heyet sayesinde, bu tarihe kadar oluşan plan tatbik hatalarının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.⁴⁶² İmar planları yapılmaktadır, ama planların uygulanması da teknik alt yapı sayesinde gerçekleşmektedir. Kağıda işlenmiş bir kurgunun şehre aksettirilmesini sağlamak; önce topografyanın kağıda aktarılması, sonra bu topografyanın alacağı şeklin kağıt üzerinde tasarlanması ve bu tasarıların kağıt düzemlinden araziye aktarılması işi birlikte düşünüldüğünde plan çalışması muradına ermiş olmaktadır. İstanbul Belediyesi'nde planların üretilmesi ve uygulanması konusunda; hem teknik verilerin elde edilmesinde hem de bu verilerin uygulanmasında yaşanan sorunların 24 saat çalışacak bir heyetle aşılması hedeflenmektedir. Çünkü bu dönemde kamunun yürüttüğü imar çalışmaları büyük çapta devam etmekte, sivillerin yürüttüğü imar çalışmaları da gece(kondu)'li gündüzlü devam etmektedir. İstanbul'un imar hızına ancak tüm gün kullanılarak yetişilebilecektir.

⁴⁶⁰ "Ruhsata Aykırı İnşaat Derhal Durdurulacak", *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443.

⁴⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 23 Haziran 1959, İndeks: 2075867, Cilt No: 56, Karar No: 181.

⁴⁶² "İmar Faaliyeti Sıkı Bir Şekilde Kontrol Edilecek", *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1959, Sayı: 3599.

1960 Şubat ayında, belediye kaçak inşaatla mücadeleye devam etmektedir. Son iki ay içerisinde ruhsatsız inşa edilen 75 bina tespit edilmiştir.⁴⁶³ Dönem dönem bu tespitlerin yapılması ve kamuoyu ile paylaşılması yerel yöneticilerin kamuoyunu bilgilendirme biçimlerini göstermektedir. Kamu otoritesi işin başındadır, ama kontrollere yetişememekte suüstimalleri önleyememekte, yalnızca zabıt tutarak kaçak binaları kayıt altına almaktadır.

3.3.3. İmar Planı Tadilatları

İstanbul'da imar faaliyetleri hızlandıkça, arazilerin değerlendirilme biçimleri ve araziye yüklenen anlamlar yeni ihtiyaçlara göre yorumlanmaktadır. Taksim'de Gezi Parkı olarak ayrılan yeşil alanda 7 dönümlük Belediye mülkiyetindeki bir alan, otel olarak tanımlanarak plan tadilatı yapılmıştır.⁴⁶⁴ Şehir merkezinde, özel bir şahıs arazisine bu imarı vermek yerine, imar belediyeye ait bir kamu parseline bu imar hakkı verilmiştir. Ancak bu uygulama; bu dönemde yeşil alanların asrî şehirlerin vazgeçilmezi olarak algılansa bile; yeşil alanların imar çalışmalarında, ileride kullanılabilecek bir imar alanı olarak görüldüğünü göstermektedir.

Parsel bazlı plan tadilatları veya mevzi planlar yapılarak, imar hakkının kullanım biçiminde vatandaşla kamu otoritesi arasında bir dil kurulmaya başlanmıştır. Bu uygulamalar, artık şehir planına ilişkin süreç ve literatürün olgunlaştığını göstermektedir.⁴⁶⁵ Bazı bölgelerde teklif edilen mevzi imar planları ise kabul edilmemektedir. Anadolu Hisarı ve Kavacık'ta 250 m2'lik parseller bina ile dolmaya başlamıştır: Bu bölgenin mevzi imar planı gündeme geldiğinde; şehir dışı alanlarda minimum parsel büyüklüğünün 1.000 m2 olduğu için bu parsel büyüklüğü gözetilerek plan çalışmasının yapılması gerektiğine karar verilmiştir.⁴⁶⁶ Bu kararda, plan önerisinin ele alınış biçiminde, bütüncül bir yaklaşım ortaya konulmaktadır; ancak yapılaşmanın

⁴⁶³ “Belediye Kaçak İnşaatla Mücadeleye Gayret Ediyor”, *Vatan*, 29 Şubat 1960, Sayı: 6754.

⁴⁶⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 27 Şubat 1958, İndeks: 2075439, Cilt No: 48, Karar No: 80.

⁴⁶⁵ Kadıköy Fenerbahçe'de yapılan plan tadilatı için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076101, Cilt No: 58, Karar No: 415. Beşiktaş, Dikilitaş'ta parsel bazlı imar sınırı içine alınma talebi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076127, Cilt No: 58, Karar No: 441. İskana katılan şehrin muhtelif yerlerine ilişkin mevzi imar planları için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076306, Cilt No: 61, Karar No: 148. Kadıköy Suadiye Mahallesi Bağdat Caddesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076296, Cilt No: 61, Karar No: 138. Beşiktaş Garanti Mahallesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076301, Cilt No: 61, Karar No: 143. Kadıköy Osmaniye Mahallesi için bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 13 Şubat 1959, İndeks: 2075353, Cilt No: 54, Karar No: 67.

⁴⁶⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 9 Ekim 1959, İndeks: 2076024, Cilt No: 57, Karar No: 338.

devam ettiği bu bölgede fiili bir çözümde önerilmemektedir. Mülkiyetlerin parçalanmasını engellemeyen kamu otoritesi, yalnızca imar açısından olayı yorumlamaktadır. Bu durumda, Tapu ve Kadastro İdaresi niçin bu büyüklükteki parsellerin oluşumuna izin vermektedir. Mülkiyette izin verilen minimum parsel büyüklüğü standardının imarda verilmemesi kurumlar arası çelişki ve çatışmaları gündeme getirmektedir. Kanunlar ve kurumlar arasındaki koordinasyonsuzluk ve yetkilerin paylaşım biçiminin cezasını İstanbul çekmektedir. Küçük parselasyonları oluşturan ve bu parsellerin satışını sağlayan devletin kurumudur. Buraya imar vermeyen de devletin başka bir kurumudur. Arazi sahipliğı ve kullanımı konusunda, kurumlar arasındaki farkı, vatandaşın çözmesini bekleyen bir yönetim modeli ortaya çıkmaktadır. Kamu otoritesi imar mevzuunda imkân ve kısıtlıkları ortaya koyarak düzenleyici rol alan bir konum yerine, yetkilerinin bürokratlar eliyle vatandaşa dağıtıldığı kayıt yapan ve izleyen bir kuruma dönüşmektedir.

1958 Nisan ayında, Ayazağa Yeniboğaz Yolu'nda bulunan 50 hektarlık bir arazinin kooperatif evleri olarak planlanması İstanbul Belediye Encümeni tarafından görüşülmüştür. Bu teklif olumlu karşılanmış, ancak inşa edilecek kooperatif binalarının Ayazağa'da oluşturulan Milli Park'a uyumlu yapılması şart koşulmuştur.⁴⁶⁷ Bu uygulama ise, eklektikte olsa mevzi imar çalışmaları yapılırken İstanbul bütünlüğünün korunmaya çalışıldığını göstermektedir.

1959 Ocak ayında, Büyükada Maden Mahallesi Tepeköy mevki için hazırlanan mevzi tadilat planı görüşmelerinde; 1942'de tasdik edilen planda spor alanı olan bölgenin, Genel Meclis kararı ile spor tesisi yapılamayacağı şeklindeki rapor üzerine, plan tadilatının önerilmesini ele almıştır. Bu kararda, Bölgede bulunan birçok parsel sahibinin inşaat yaptığından, yaparken de belediyeden izin aldıklarından, var olan yapılaşma, plan olarak onaylanmıştır.⁴⁶⁸ Bu uygulama; belediyenin plan süreci ile ruhsat süreci arasındaki kurumsal kopukluğunu göstermektedir. Belediye iki faaliyeti aynı anda sürdür(e)memekte ortaya çıkan durum meşrulaştırılmaktadır. Bu tür uygulamalar, imar konusunda kamu otoritesi olarak pratiğin yasalaşmasının meşru görüldüğü mesajını vermektedir.

⁴⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 17 Nisan 1958, İndeks: 2075443, Cilt No: 49, Karar No: 94.

⁴⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 9 Ocak 1959, İndeks: 2075688, Cilt No: 53, Karar No: 2.

1959 Aralık ayında, Kadıköy, Rasimpaşa Mahallesi'nde çocuk parkı olarak bırakılan alanın plan tadilatı yapılarak imara açılması teklif edilmiş; Encümen bu teklifi bu bölgede gösterilen yeşil alanların istimlak yapılamadığı halde vatandaşı mağdur ettiği gerekçesiyle olumlu karşılamıştır. Ancak mevzi imar çalışmasının, bölgenin bütünlüğünü bozacağı gerekçesiyle bölge bütünlüğünü gözeten bütüncül bir plan çalışması yapılması gerektiğine karar vermiştir. Bu karar, yeşil alanları imara açmamakta, imar hakkı verirken çocuk parkının plan bütünlüğünde ücretsiz kesilmesini ve yol masraflarını da arazi sahiplerinin karşılamasını zorunlu tutmaktadır.⁴⁶⁹ Bu durum, İstanbul'un imarında bazı bölgelerin planlanmasında kamu yararı ve vatandaş mağduriyeti dengesinin gözetildiğini gösteren bir örnektir.

1960 Nisan ayında, Eyüp Fethi Çelebi Mahallesi Münzevi Kışla Caddesi'nde metruk mezarlık alanının planlarda sanayi inkişaf sahası haline getirilmesi talep edilmiştir. Bu talebi değerlendiren İstanbul Belediyesi Encümeni, bu mıntıkanın Edirnekapı Mezarlığı civarı koruma bandı olan yeşil sahada kalmakta olmasına rağmen; civarında sanayi tesisleri bulunduğundan, buranın sanayi inkişaf alanına alınması talebini onaylamıştır.⁴⁷⁰ Bu karar, imar uygulaması ve üretim alanı mevzuu olduğunda mezarlıklarında imara açılabilirdiğini göstermektedir.

3.3.4. 1960 Askeri Müdahalesi Sonrası İstanbul'da İmar Planı Çalışmaları

27 Mayıs 1960'da askeri darbesi sonrası İstanbul'un plan süreci yeniden başlatılmıştır. 1960 yılı Temmuz ayında, İstanbul Belediye Encümeni bir karar alarak, şehir dahilinde yapılan otuz beş bölgenin mevzi imar planını iptal etmiş, bu bölgede yapılan uygulamalar ve istimlakler durdurulmuştur.⁴⁷¹ Askerlerin bu kararı, askerlik dışındaki uygulamaları teknik bir yaklaşımla değil, "sabık iktidar" yaklaşımı ile ele aldığını göstermektedir. Yıllardır ülkenin teknik adamlarının hukuki süreçleri gözeterek ürettikleri planların iptal edilmesi, askeri müdahale döneminin Türkiye'sinde plan bilincinin toplumun ve kamu otoritesinin tüm kesimlerince benimsenmediğini ortaya koymaktadır. Teknik açıdan eleştirilerek plan iptalleri gerçekleştirilmemekte, toplu bir iptal ortaya konulmaktadır. Bu da askerin siyasetin araçlarını kullanarak, şehirdeki arazi kullanım kararlarına kendi bakış açısıyla yön verme isteği olarak değerlendirilebilir.

⁴⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 22 Aralık 1959, İndeks: 2076116, Cilt No: 58, Karar No: 438.

⁴⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076318, Cilt No: 61, Karar No: 160.

⁴⁷¹ "35 Mevzii İmar Planı İptal Edildi", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1960, Sayı: 12921.

İstanbul'un imarını bu seferde askeri yönetimin "ilim heyeti" ele alacaktır. On beş profesörden oluşan üç ilmi heyet; İstanbul'un sanayi bölgelerini, liman yerlerini ve yeşil sahaları tespit edecek ve hazırlayacakları raporları ilgililere vereceklerdir. Ayrıca "sabık iktidar" zamanında alınan Haliç'e üçüncü köprü yapımı ve Galata Köprüsü'nün 90 metre kaydırılması kararları da iptal edilmiştir. Milli Birlik Komitesi üyelerinden Kurmay Binbaşı Orhan Erkanlı ve Yüzbaşı Rifat Baykal, Belediye Başkanından bilgi almışlardır.⁴⁷² Askeri yönetim, "sabık hükümetin" Teknik Üniversite'den oluşturduğu kadroyu beğenmemiş, kendi seçimleri ile yine Teknik Üniversite'den yeni bir danışman kadro oluşturmuştur. Uzmanlık seçiminde önemli olan yeni iktidarın yakınlarının seçilmesidir. Bu uygulama teknik mevzularda, askeri yönetimin, kendisini konumlandırma biçimini ortaya koymaktadır.

İlmi heyet İstanbul'un yeni Nazım Planını, dört ay gibi kısa bir sürede hazırlamıştır. Planda sanayi bölgesi Topkapı-Florya arası seçilirken, Haliç Sanayi'den arındırılacak ve şehir içindeki atölyeler sanayi bölgesine taşınacaktır. Ayrıca, İstanbul turistik bir şehir olarak kabul edildiğinden sanayi bölgesine yeni büyük fabrikaların kurulmasına izin verilmeyecektir. Askerler tarafından hazırlanan nazım planının ne zaman tatbik edileceği konusunda kimse bilgi sahibi değildir, planın seçim sonrası gelecek hükümet tarafından uygulanacağı tahmin edilmektedir.⁴⁷³ Atatürk'ün başlattığı ve İnönü döneminde sürdürülerek Menderes döneminde toplamda 24 yılda tamamlanabilmiş İstanbul'un imar planını; yeni iktidar olan askerler tarafından dört ayda bitirilmiştir. Ancak bu öneri de eski plana göre büyük bir değişiklik öngörülmemektedir. İstanbul'da büyük fabrika yapımının engellenerek İstanbul'un turizm şehir olarak konumlandırılması; dönemin İstanbul'unun önemini azaltmaya yönelik bir eylem olarak ta okunabilir. Bir şehrin yalnızca sergilenerek yaşanabileceği, müze şehir olarak kullanılması şehirdeki hayati fonksiyonların iptali anlamına gelmektedir.

İstanbul'da eski imar planları iptal edilmiştir, ancak uygulamaya yönelik yeni bir plan çalışması da yapılmamıştır. Bu nedenle şehirde inşaat yapılamamaktadır ve emlak alım satımı da durma noktasına gelmiştir.⁴⁷⁴ Askeri yönetim, eski plan ve projeleri iptal etmiştir, ancak yerine yeni bir şey koyamamıştır. Bu durumda bir geçiş dönemi oluşmasına sebebiyet vermektedir.

⁴⁷² "İstanbulun İmarını 3. İlim Heyeti İnceliyor", *Yeni İstanbul*, 3 Ağustos 1960, Sayı: 3849.

⁴⁷³ "İstanbul'un Nazım İmar Planı Hazırlandı", *Yeni İstanbul*, 26 Kasım 1960, Sayı: 3964.

⁴⁷⁴ "Şehrin İmar Durumu Hala Karmakarışık", *Yeni İstanbul*, 30 Kasım 1960, Sayı: 3968.

Askeri yönetim sonrası İstanbul'un imar kararları değişmeye başlamıştır. İki bina arasında kalan dar cepheli arsalara; “mesken inşaatını teşvik ve vatandaşın mağdur vaziyetten kurtarılması” için inşaat izinleri verilecektir.⁴⁷⁵ Bu karar, İstanbul'da dar cepheli parsellerde mesken inşaatlarının önünü açmıştır. Bu uygulama sonucu önceden inşaat izni alamayan birçok parsel sahibi, inşaat izni alarak İstanbul'da kullanışsız, dar cepheli sosyal donatıları yoksun bir şehirleşmenin önü açılmıştır. Sabık iktidarın vatandaş aleyhine oluşturduğu imar kısıtlamaları, askerler tarafından yeni bir ulufe olarak halka dağıtılmaktadır.

⁴⁷⁵ “İki Bina Arasında Kalan Dar Cepheli Arsalar”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1960, Sayı: 3862.

IV. BÖLÜM

İSTANBUL İMAR UYGULAMA POLİTİKALARI (1945-1960)

4.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1945-1950)

Lütfi Kırdar dönemi İstanbul'un kamusal imar faaliyetleri incelendiğinde iki husus ön plana çıkmaktadır. Birincisi; kamusal imar çalışmaları, Osmanlı İstanbul'unun dışında, surların ötesinde cereyan etmektedir. Toplumu sosyal yönden dönüştürmesi hedeflenen kamusal binalarının çoğu, sur dışı olan Taksim-Harbiye-Dolmabahçe hattında ortaya çıkmışlardır. Dönemin asrîlik algısını ele veren binalar; opera, tiyatro, müze, radyoevi, stadyum, spor-sergi sarayı, park ve bahçe olarak şehirde boy göstermeye başlamıştır.

4.1.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir

4.1.1.1. Harbiye Açık Hava Tiyatrosu

1946 yılı İstanbul Belediyesi bütçe müzakerelerinde, tiyatro için tahsis edilen para nedeniyle tartışmalar yaşanmıştır. Bu tartışmada, meclis üyesi Ekrem Tur, İstanbul'daki okulların durumu hakkında “Geçen gün Kasımpaşa'daki 5 ve 6'ncı ilkokulları gördüm. Buraya talebe değil hayvan bile sokulamaz. Türk çocuklarını böyle yerlerde okutmak günahtır” yorumunu yapmış ve tiyatro için ayrılan para ile bina yapılamayacağını belirtmiştir. Bu tartışmalara şahit olan Kırdar, “Biz bu işe üç sene evvel başlamak istiyorduk, 3 sene evvel Paris'te tanınmış bir mütehassısa başvurduk. Lazım gelen her şeyi hazırladık. Binayı Taksim'de inşa etmeyi düşündük. Bu sene Meclisin tasvibi ile 1.000.000 lira ile işe başlarsak önümüzdeki senelerde bitirmek imkânını buluruz” diyerek tartışmayı sonlandırmıştır.⁴⁷⁶ Aslında tartışılan konu ve tartışmadaki taraflar, imar hususunda kaynakların nasıl sarf edilmesi gerektiği

⁴⁷⁶ “Şehir Meclisinde Bütçe Müzakereleri”, *Vatan*, 14 Aralık 1945, Sayı: 1631. Tartışma şu şekilde devam etmiştir: “Bir aza tarafından, okul hastane bütçesi ile tiyatro bütçesinin ayrı kalemlerden olduğunun belirtilmesi üzerine; Tur, “Hastanelerde Umumi Harpten kalma ot minderlerde hasta yatırıyoruz. Hastalara şefkatlerle, bilgilerle faydalı olan kimseleri (para miktarı gazete sayfasından silinmiş, bu nedenle okunamamaktadır) liraya çalıştırıyoruz, mekteplerde çocuklarımız perişan vaziyette, bütün bunlara rağmen tiyatro binası düşünüyoruz. İşte bu garabet beni konuşmaya sevk ediyor” cevabını vermiştir. Daha sonra söz alan Meliha Avni isimli Meclis Üyesi Şehir Tiyatrolarında boş yer olmadığını, harpte yıkılan memleketlerin önce tiyatro binalarını yaptıklarını belirtmiş ve; “Bir tiyatro 100 mektep demektir. Hiçbir devir bize bir tiyatro binası veremedi. Ben bu çok faydalı teşebbüse tarafdırım ve ne zaman başlanacağını soruyorum” şeklinde konuşma yapmıştır.”

konusundaki ayrışmayı ortaya koymuştur. Tur'un savunduğu yöntem kaynakların öncelikle temel ihtiyaçlar için harcanması gerektiği; Avni ve Kırdar'ın savundukları ise, okul ve hastane ile tiyatronun karşılaştırılmayacağı, kültürel yatırımların da ihmal edilemeyeceği yönündedir. Aslında bu tartışma çok partili hayata geçiş sürecinde Türkiye'deki temel siyasi kırılma noktalarından birisini ortaya koymaktadır.

1946 yılı Mayıs ayında Açık hava Tiyatrosu için 1.200.000 TL'den eksiltme usulü ihaleye çıkmıştır.⁴⁷⁷ 19 Mayıs 1946'da, *Cumhuriyet* gazetesinde Açık hava Tiyatrosu'nun plan ve projeler için açılan müsabakada birinciliği kazanan Nahid Uysal ve Nihat Yücel'e ait proje yayınlanmıştır.⁴⁷⁸ Proje hemen uygulama sahasına alınmış ve 15 Temmuz 1946'da Açık Hava Tiyatrosu'nun temeli törenle atılmıştır.⁴⁷⁹ Açık hava Tiyatrosu'nun inşaatının üçte ikisi gece-gündüz vardiyalı çalışılarak tamamlanmıştır.⁴⁸⁰ Açık hava Tiyatrosu binasının bitmek üzeredir.⁴⁸¹ Yukarıdaki iki haber arasında, on ay gibi bir süre bulunması ilk haberin işin bitişi hakkında verdiği bilginin tutarlılığına gölge düşürmektedir. 9 Ağustos 1947 gecesi Açık hava Tiyatrosu törenle açılmıştır. Açılış konuşmasını kısa tutmasına rağmen Kırdar, "tiyatro binası inşaatını israf olarak niteleyenlere" cevap vermiştir.⁴⁸² Kırdar'ın tiyatro açılışında bile muhaliflere cevap

⁴⁷⁷ "Büyük Tiyatro Binası -İnşaata başlanıyor, eksiltme şartları bugün ilan edilecek-", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946, Sayı: 7799.

⁴⁷⁸ "Harbiye ile Dolmabahçe Arasında Yapılacak Açık Hava Tiyatrosu", *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1946, Sayı: 7814.

⁴⁷⁹ "İstanbul'da Dün Açık Hava Tiyatrosunun Temeli Atıldı", *Ulus*, 16 Temmuz 1946.

⁴⁸⁰ "Açık Hava Tiyatrosu -Faaliyete geceli gündüzlü devam ediyor, inşaatın üçte ikisi bitti-", *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1946, Sayı: 7957. Haber metni şu şekildedir: "Yeni radyo binasının arka tarafında açık hava tiyatrosu inşaatına geceli gündüzlü devam edilmektedir. 430 bin liraya müteahhid Hasan Fehmi Dağlara ihale edilen açık hava tiyatrosu anfi halinde 35 basamaklı, 2000 metre tulünde ve sahnesi 500 metre murabbasında olacaktır. Yarım daire şeklindeki anfinin ortasında seyircileri rahatsız etmeyecek şekilde gömme bir projeksiyon dairesi, ortada sahnesi ve sahnenin iki yanında projektör tesisatını da üzerinde taşıyacak olan iki artist binası bulunacaktır. Sahnede açık hava temsillerinden başka boks, güreş müsabakaları yapılabilecektir.

Bugüne kadar inşaatının üçte ikisi tamamlanmış olan açık hava tiyatrosu 4000 kişi alabilecek ve eski Yunan tiyatro mimari tarzının Türkiyede ilk örneği olacaktır. Dolmabahçe stadyomundan Altınbakkala kadar uzanan saha üzerinde kurulan ve kurulacak olan Radyo binası, açık hava tiyatrosu, yakın bir zamanda yapılması kararlaştırılan muvakkat ve daimi sergi binaları, hayvanat ve çocuk bahçeleriyle İstanbul'un bir kültür sahası olacaktır.

Buradaki gazhane iki sene içinde Silahtaragaya nakledilecektir."

⁴⁸¹ "İstanbul Açık Hava Tiyatrosu Bitmek Üzere", *Cumhuriyet*, 31 Temmuz 1947, Sayı: 8248. Haber metni şu şekildedir: "Harbiye ile Dolmabahçe arasındaki sahada, İnönü stadının üst tarafında yapılmakta olan açık hava tiyatrosu bazı tali aksamı istisna edilirse, bitmiş gibidir. Elyevm elektrik tesisatının ikmali, halkın oturacağı yerlerin ahşab kısımlarının boyanması, sahnelerin arka kısmındaki büyük demir kapının takılması gibi işlerle uğraşılmaktadır. Avrupa ve Amerikadaki emsaline nazaran küçük, fakat 4000 kişi alacağı için bizim bugüne kadar gördüğümüz açık, kapalı tiyatro binalarımıza göre büyük olan İstanbul açık hava tiyatrosu hakaten pek güzel olmaktadır. Yukarıda inşaatının henüz tamamlanmadığını söylediğimiz tali aksam, tiyatro faaliyete geçtikten sonra yavaş yavaş yapılacaktır. Şehir Tiyatrosu on beş, yirmi güne kadar burada temsiller vermeye başlayacaktır. Resimlerimiz, açık hava tiyatrosunda sahneyi ve halka mahsus kısmı gösteriyor."

⁴⁸² "Açık hava Tiyatrosunda Dün Geceki İlk Temsil", *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1947, Sayı: 8258. Haber metni şu şekildedir: "İnşaatı tamamlanan Açık hava Tiyatrosunun açılış töreni dün akşam yapılmıştır. Törende Vali ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar ile milletvekilleri, Vilayet ve Belediye ileri gelenleri, sanatkarlar, basın mensupları ve halk hazır bulunmuşlardır.

Saat 8:30 da Vali Doktor Lütfi Kırdar, kısa bir hitabette bulunmuştur. Vali, bizde tiyatro inşaatının daima münakaşa mevzuu olduğunu hatırlattıktan sonra, bu teşebbüsü bir israf diye vasıflandırılarak hücum edenlere cevap vermiş, halkın bu tarz tenkidlere iştirak etmediğine inancını belirtmiştir. Vali, son seyahatinde gördüğü

vermeye çalışması; bu durumun kısa haberde bile verilmiş olması, dönemin tiyatroyu savunanların bile bu konuyu savunurken yaşadıkları özgüven eksikliğini ortaya koyması açısından önemlidir. Kırdar'ın eleştirilmesi ve kendisinin cevap verme ihtiyacı hissetmesi tek parti iktidarındaki politik çok sesliliğin ortaya çıkmasının habercisidir. Tiyatro açılışı yapılmıştır ancak bina eksiklikleri tamamlanamamıştır, bu durum *Cumhuriyet* gazetesinde Metin Toker tarafından sert bir dille eleştirilmiştir.⁴⁸³

4.1.1.2. Kırdar Dönemi Müze Çalışmaları

2 Şubat 1945 tarihinde İstanbul Şehir Müzesi açılmıştır.⁴⁸⁴ Müze; İstanbul'un Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerini anlatan eserlerden oluşmaktadır. Müzenin üç odasında dünkü, bugünkü ve Ressam Kemal'in yaptığı yarınki İstanbul resim ve maketleri sergilenmektedir.⁴⁸⁵ Resim üzerinden İstanbul'un sergilenmesi, imar gibi uzun vadede açığa çıkan politik vaatlerin görünür hale getirilmesidir.

Belediye, Tevfik Fikret'in Rumeli Hisarı'ndaki evini Edebiyatı Cedide Müzesi olarak açma teklifini görüşecektir.⁴⁸⁶ Bir hafta sonra belediye yetkilileri; Fikret'in evinin bir odasının özel eşyalarına, diğer odasının da Edebiyat-ı Cedide'ye ayrılması; müzenin Fikret'in ölüm yıl dönümü olan 12 Ağustos'a yetiştirilmesi kararını almışlardır.⁴⁸⁷ Müze 19 Ağustos 1945 yılında törenle açılmıştır.⁴⁸⁸

İstanbul'da bir Deniz Müzesi kurulmasına karar verilmiş ve yer olarak ta Dolmabahçe Camii'nin seçilmiştir. Prost da Dolmabahçe Camii'ni Deniz Müzesi olarak uygun bulmakta, Vakıflar İdaresinde olan caminin yakında Belediye'ye devredileceği gazetelerde yer almaktadır.⁴⁸⁹ Caminin müzeye çevrilmesi projesi, Cumhuriyet Halk Partisi döneminde İstanbul'un imarında dini yapılara yönelik halk içinde oluşan olumsuz kanaatlerin pekişmesine neden olmaktadır.

muazzam tiyatrolardan bahsetmiş ve 4000 kişi alan, yarım milyona mal olan bu tiyatronun faydalarını kısaca anlatmıştır.

Törenden sonra, şehir tiyatrosu sanatkarları tarafından Sofokles'in "Kral İdipus" trajedyası temsil edilmiştir."

⁴⁸³ Metin Toker, "Hala İkmal Edilemeyen Açık hava Tiyatrosu-Kordelalar kesilip, nutuklar söylenerek açılan tiyatronun noksanları bugüne kadar bir türlü tamamlanamadı-", *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1947, Sayı: 8299. Toker, tiyatronun açılışının yapılmasına rağmen yollar ve bina inşaatının bitirilememesini bir gecekonduya benzeterek eleştirmektedir.

⁴⁸⁴ "Şehir Müzesi açıldı", *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1945, Sayı: 7347.

⁴⁸⁵ "Belediyenin Hazırladığı Güzel Müze, Dün Gazetecilere Gösterildi", *Cumhuriyet*, 5 İkincikanun 1945, Sayı: 7319.

⁴⁸⁶ "Bir Edebiyatı Cedide Müzesi Kuruluyor", *Ulus*, 10 Nisan 1945.

⁴⁸⁷ "Aşçıyan Açılıyor", *Ulus*, 18 Nisan 1945.

⁴⁸⁸ "Tevfik Fikret Müzesi -Aşçıyanda kurulan müze, yarın büyük bir merasimle açılacak-", *Vatan*, 18 Ağustos 1945, Sayı: 1518.; "Tevfik Fikret'in Ölüm Yıldönümü-Bugün, bir müze haline getirilen Aşçıyanın açılış töreni yapılacaktır-", *Vatan*, 19 Ağustos 1945, Sayı: 1519.; "Tevfik Fikret ve Edebiyatı Cedide Müzesi Açıldı", *Vatan*, 20 Ağustos 1945, Sayı: 1520.

⁴⁸⁹ "Bir Deniz Müzesi Kuruluyor", *Ulus*, 7 Aralık 1946.

Topkapı Sarayı Müzesi'nin restore edilmiş kısımları, Türkiye müzelerinin yüzüncü kuruluş yıldönümü dolayısıyla yapılan bir törenle açılmıştır.⁴⁹⁰

4.1.1.3. Radyo Evi

Bayındırlık bakanlığı ve Basın Yayın Umum Müdürlüğü tarafından İstanbul'da bir Radyo Evi kurulması kararlaştırılmış ve mimari proje yarışması açılmıştır.⁴⁹¹ Yarışmaya katılan projeler, Galatasaray Lisesi'nde sergilenmiştir. Bu sergide konuşan Kırdar, "Memleketimizde kurulması kararlaştırılmış radyo istasyonlarından ilki güzel İstanbulumuzda kuruluyor" açıklamasını yapmıştır.⁴⁹² Aynı olayı aktaran iki muhabirin birisinin Türkiye'nin ilk radyo tesisi olarak sunması, diğerinin Kırdar'ın beyanatını doğrudan vererek ikinci olduğunu belirtmesi, kullandığımız gazete haberlerinin kaynağın tutarlılık derecesi hakkında bilgi vermektedir.

11 Kasım 1945'te İstanbul Radyoevi'nin temelleri bir törenle atılmıştır.⁴⁹³ İlk kazma Kırdar tarafından vurulmuş ve inşaat temelinde kurbanlar kesilmiştir. Kurban kesilmesi gibi bir geleneğin, Radyo Evi gibi bir kurum binasında olsa bile sürmesi Türkiye inşaat kültüründe formların siyasal ideolojiye göre değişmediğini ortaya koymaktadır. Radyoevi inşaatı devam etmektedir, inşaatı bir yıl sonra tamamlanacaktır. "İlk keşfi, bir milyon yedi yüz elli bin lira üzerinde yapılmış, fakat sonradan zelzele ve stüdyoların ses tecridi için yapılan tadillerle ilk tahmin değiştirilmiş ve 2,5 milyona iblağ edilmiştir"⁴⁹⁴ cümlesi, inşaatın ihale edildiği rakamın üstüne mal edileceğini ortaya koymaktadır. "Radyoevi ve stüdyonun inşaatı aşağı yukarı 7 milyon liraya mal

⁴⁹⁰ Metin Toker, "Topkapı Sarayı Müzesi Bugün Halka Açılıyor –Milyarlık hazineleri bağrında taşıyan müzeye dün yaptığımız ziyaretin intibaları-", *Cumhuriyet*, 23 Nisan 1948, Sayı: 8510.; "Topkapı Sarayı Müzesi Dün Açıldı – Müze, Pazartesi, Çarşamba ve Cuma günleri halka açık bulundurulacak-", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1948, Sayı: 8511.

⁴⁹¹ "İstanbul Radyo Evi Projesi", *Vatan*, 8 Mayıs 1945, Sayı: 1416. Bu yarışma 2 Mayıs 1945'te sonuçlanarak, Teknik Üniversite'de mimari asistanı yüksek mimar mühendis Doğan Erginbaş ve yüksek mimar mühendis Ömer Güney'in projeleri birinci seçilmiştir.

⁴⁹² "İstanbul Radyoevi –Yapılan projelerden müteşekkil sergi dün Vali tarafından açıldı-", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1945, Sayı: 7481. Ancak Kırdar'ın beyanatı *Vatan* Gazetesi tarafından şu şekilde aktarılmıştır: "Türk oluşunun beş yüzüncü yılına her yıl daha güzel bir yüzle hazırlanan İstanbulumuzun en modern kültür müesseseleri arasına yakında radyo evi ve tesisleri de katılacaktır. Radyo evi sergisinde bulunan 74 projeyi metheden valimiz yedi yıldan beri Ankara'da büyük bir faaliyetle çalışan radyomuzun gençliği aydınlatmasındaki rolünü anlatmış, İstanbul radyoevinin de memleketin ikinci büyük radyosu olarak milli eğitim davamıza yapacağı hizmeti belirtmiştir." "İstanbul Radyo Binası –Proje Sergisi dün açıldı-", *Vatan*, 16 Haziran 1945, Sayı: 1455.

⁴⁹³ "İstanbul Radyoevinin dün temelleri atıldı –Ankara'dan gelen Basın ve Yayın Umum Müdürü, güzel bir hitabe ile işin ehemmiyetini anlattı, ilk kazmayı Valimiz vurdu-", *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1945, Sayı: 7629.; "İstanbul Radyo Evi –Dünkü temel atma töreninde ilk taşı Vali Dr. Lütfü Kırdar koydu-", *Vatan*, 12 Kasım 1945, Sayı: 1602.

⁴⁹⁴ "İstanbul Radyo Evi –Gelecek sonbaharda faaliyete geçecek olan radyo binasının inşaatı süratle ilerliyor-" *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1946, Sayı: 7953. Radyoevi'nin stüdyo kısmının tamamlandığı ve bina açılışının Cumhuriyet Bayramı'nda yapılacağı belirtilmektedir. "İstanbul Radyoevi İnşaatı Bitiyor –Binanın stüdyo kısmı ikmal edildi, radyo Cumhuriyet bayramında çalışacak-", *Cumhuriyet*, 5 Mart 1947, Sayı: 8099. Yedi ay sonra açılacağı haber verilen İstanbul Radyoevi'nin tamamlanmadığını 24 Mayıs 1949 tarihli *Ulus* Gazetesi'nin haberinden öğreniyoruz. "İstanbul Radyoevi İnşaatı Bu Hafta Sonu Bitiyor", *Ulus*, 24 Mayıs 1949.

olmuştur” haberi değerlendirildiğinde; bina inşaatı 1945 yılında, 1.750.000 TL’ye ihale edilmiş; 1946 yılında 2.500.000 TL’ye keşif artışı yapılmış ve 1949 yılında ise 7.000.000 TL’ye tamamlanmıştır.⁴⁹⁵ Dönemin savaş sonrası enflasyonu dikkate alınsa bile; bina maliyetinin dört misli, inşaat bitim süresinin de üç misli artmış olması; dönemin kamu inşaatlarının bütçelerinin de araştırılmasıyla imar faaliyetlerinin daha sağlıklı analiz edebileceğimizi göstermektedir. Ve 19 Kasım 1949’da, İstanbul Radyoevi dönemin Reis-i Cumhuri İsmet İnönü tarafından açılmıştır.

4.1.1.4. Kırdar Dönemi Stat Çalışmaları

İstanbul’a modern ve büyük bir stat yapılması konusu, dönemin imar tartışmalarının başında gelmektedir. Taksim meydan düzenlemesi sırasında Taksim Kışlası avlusunda bulunan stat ortadan kalkmıştır. 19 Mayıs 1939 yılında Dolmabahçe Sarayı’nın Has Ahırlarının olduğu bölgede Dolmabahçe Stadı’nın temelleri atılmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı’nın oluşturduğu ekonomik süreçte herhangi bir imar çalışması yürütülememiş ve 19 Mayıs 1943’te yeniden temel atma töreni düzenlenerek, hafriyat işlerine başlanmıştır. 1945 yılına gelindiğinde stad inşaatının bütçe nedeniyle çok yavaş ilerlemesi Vatan Gazetesi’nde tartışma konusu olmuş ve bazı öneriler getirilmiştir. Zeki Rıza Sporel, stad için ayrılan tahsisatı düşük bulmakta ve bu bütçe ile inşaatı tamamlamanın imkânsız olduğu, bu nedenle Dolmabahçe için ayrılan bütçenin üç kulübün stadının düzenlenmesine tahsis edilmesini önermektedir. Böylece İstanbul’daki dönemin stat sorunu çözülmüş olacaktır. Sadun G. Savcı ise, bu teklif yerine Belediye’nin on yıl borçlanarak stadı bitirebileceğini, stat tamamlanınca da elde edeceği gelirle bu borcunu ödeyebileceğini belirtmektedir.⁴⁹⁶ İşin tıkanma nedeni tahsisat yetersizliğidir, kamu kaynakları hedeflenen imar faaliyetleri için yetmemekte, ancak belediye imar programını uygulamaya çalışmaktadır.

İnönü Stadı’nın esaslı kısmı bir ay sonra tamamlanacak ve Haziran ayı içerisinde açılış töreni yapılacaktır.⁴⁹⁷ Beden Terbiyesi umum müdürlüğünün İnönü stadının tamamlanması amacıyla Meclis’e bir kanun teklifi verecek ve üç milyon liralık bir tahsisat isteyecektir.⁴⁹⁸ Dolmabahçe stadının birinci kısım inşaatının tamamlanmış, set üzerindeki duvarların yıkılarak stadın önünün açılması çalışmalarına başlanmış, inşaat

⁴⁹⁵ “İstanbul Radyoevi İnşaatı Bu Hafta Sonu Bitiyor”, *Ulus*, 24 Mayıs 1949.

⁴⁹⁶ Sadun G. Savcı; “Belediye Ve Stadlar”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384. ; Sporel’in teklifi yine bir Vatan yazarı olan Kemal Onan tarafından da desteklenmiş ve şu makale kaleme alınmıştır: Kemal Onan, “Halkın Alakasına Cevap Verecek Stat Lazım”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.

⁴⁹⁷ “İnönü Stadı”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1945, Sayı: 7432.

⁴⁹⁸ “İnönü Stadı Sür’atle İkmal Edilecek”, *Cumhuriyet*, 29 Temmuz 1945, Sayı: 7524.

için gerekli üç milyon lira için Belediye'nin Emlak ve Eytam Bankası'yla müzakere edilmektedir.⁴⁹⁹ Dolmabahçe Stadı çalışmalarında bir duvar çökmüştür.⁵⁰⁰ 10 Haziran 1946'da stadın kapalı tribünlerinin temelini atılacağı ve sekiz ayda tamamlanacağı belirtilmekte bu etapta tamamlandığında stadın on sekiz-yirmi bin kişi alacağı belirtilmektedir. Bu haberde ayrıca, stada bugüne kadar 1.500.000 TL harcandığı, daha 3.000.000 TL sarf olunacağı, inşaat başlamadan yapılan keşfin 1.500.000 TL olduğu ancak çıkan savaş nedeniyle fiyatlar artmış olduğundan toplamda 4.500.000 TL'ye mal olacağı belirtilmektedir.⁵⁰¹ Emlak ve Eytam Bankası tarafından yürütülen stat inşaatının hızla ilerlemekte ve 1947 yılı 19 Mayıs törenlerinin statta yapılması hedeflenmektedir.⁵⁰² Stat inşaatının uzama nedeni bütçe yetersizliğidir, belediye, TBMM, Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü ve Emlak ve Eytam Bankası'nın çözmeye çalıştığı şey tahsisat sorunudur.

1946 Ağustos'un stat inşaatında sürpriz bir gelişme yaşanır. Altı yıldır devam eden inşaatın, kapalı tribünlerinin inşasına geçilmişken; Prost, İmar Müdürlüğü'ne bir rapor vererek, stadyumun yukarıdan çirkin görüneceği nedeniyle çatısının yapılmaması için tebligatta bulunmuştur. Bu durum karşısında gazete muhabiri "Projeleri, Bayındırlık Bakanlığı, İstanbul İmar Müdürlüğü ve dolayısıyla Prost'un tasdikinden geçmiş olan inşaat bu kadar ilerlediği bir sırada yapılan bu müdahale bir kısım alakalılarca yersiz bulunmaktadır" itirazını yükseltmektedir.⁵⁰³ Stadın yapımına 1939'da başlanmış, 1943'de temeli atılmış ve çok büyük bütçelerle ilerleyen bir kamu yapısında, kamu danışmanı birisinin son anda itirazı, İstanbul'un imarı konusundaki koordinasyonsuzluğu gözler önüne sermektedir.

İnönü Stadı'na konulacak barolyeferin Devlet Anıtlar Jurisi tarafından yarışma düzenlenmeden Profesör Belling'e verilmesi tartışma doğurmuş, konu Milli Eğitim Bakanlığı ve Meclis'e intikal ettirilmiştir.⁵⁰⁴ Barolyeferin yapımının, bütçe nedeniyle iki üç sene sonraya ertelenmesine rağmen, bu konu ile ilgili heykeltıraşların haberdar edilmeden, Belling'e verilmesi mevzuu, işin verilmiş biçimi ve bütçesi açısından eleştiri konusu olmuştur.

⁴⁹⁹ "Dolmabahçe Stadyumu", *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1945, Sayı: 7608.

⁵⁰⁰ "Dolmabahçe Stadının Bir Duvarı Çöktü", *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1945, Sayı: 7612.

⁵⁰¹ "İnönü Stadı -Kapalı Tribünlerin temeli bugün törenle atılacak-", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1946, Sayı: 7836.; "İnönü Stadının Tribünlerinin Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1946, Sayı: 7837.

⁵⁰² "İnönü Stadyumu", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1946, Sayı: 7890.

⁵⁰³ "İnönü Stadı İnşaatında Bir Tadil Talebi", *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1946, Sayı: 7904.

⁵⁰⁴ "İnönü Stadına Konulacak Barolyefer -Jüri Heyetinin Haksızlık ettiği iddiası tekdiz ediliyor-", *Cumhuriyet*, 3 Mart 1947, Sayı: 8158.

İnönü Stadının planlarını hazırlayan ve inşaatını kontrol eden İtalyalı Viyoti Villi'nin Kırdar'la görüşmesi sonucu stadın bitirilmesi için bazı tedbirler alınmıştır, Kredi Fonsiye Bankası'nın Beden Terbiyesi Umum Müdürlüğü'ne 1.500.000 TL'lik ikrazda bulunacaktır. Bu haberde ilgi çekici diğer husus ise, "Plan vaktile hesabsız yapıldığı için stadın, gaz fabrikasının bulunduğu mahalle kadar bir, iki metre girmesi icab etmiş ve bu yüzden atletizm maçları için burası gayrinizami addedilmişti. Bundan dolayıdır ki gaz fabrikasının Halice süratle nakli konu mevzu olmaktadır. Fakat bu nakil keyfiyeti bir milyon liradan aşağı olmayacağından buna şimdilik muvakkat bir çare bulunmuştur. O da, fabrikanın bazı tesisatı içinden kesimler yapılarak koşulara iştirak edenlerin nizami mesafeyi kat edebilmeleri için yer temin edilmiş olacaktır."⁵⁰⁵ Bu durum, kamu yatırımlarındaki koordinasyonsuzluğu gözler önüne sermektedir. Bu örnek, dönemin kamu inşaatı kültürünü ortaya koymakta, bütçesi üç defa tadilat gören stadın, arazi yapısı gözetilmeden inşa edildiğini göstermektedir.

Stat tamamlanmıştır, ancak genişletilmeleri çalışmaları devam etmektedir. Havagazı Fabrikası kaldırılacak ve stadın altıncı kısmı inşa edilecektir.⁵⁰⁶ İnşaatın bu etabı için 700.000 lira kadar bütçe Kredi Fonsiye Bankası tarafından Beden Terbiyesi Müdürlüğü'ne sağlanacaktır.⁵⁰⁷

1946'da Fenerbahçe Stadyumu'nun dört tarafı tribünle çevrilecek ve tamirata muhtaç tribünleri de yenileştirmek amacıyla tadilata tabi tutulacağı gazetelerde yer almaktadır.⁵⁰⁸

4.1.1.5. Spor Sergi Sarayı

Cumhuriyet Gazetesi, "memnuniyetle haber aldığımıza göre" diyerek başladığı haberinde; Harbiye'ye kapalı bir spor salonu yapılacağı, Dolmabahçe Stadi'nin mimari Viyoti Villi tarafından hazırlanan projenin uygulanacağı, salon tamamlandığında 6.000 kişilik oturma yerine sahip olacağı, salonun 2.500.000 liraya mal olacağı ve Belediye'nin bu bütçeyi İller Bankası'ndan tedarik edeceği belirtilmektedir.⁵⁰⁹ bu

⁵⁰⁵ "İnönü Stadi İnşaatı –Stadın bitirilmesi için bir buçuk milyon lira istikraz yapılacak-", *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1947, Sayı: 8346.

⁵⁰⁶ "İnönü Stadi", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1947, Sayı: 8360. *Cumhuriyet Gazetesi*'nin "Hem Nalına Hem Mihnına" başlıklı köşesinde yayınlanan imzasız bir yazıda, stadın son yapılan maçta 30.000 kişiyi aldığı, maç sonrasında biten yollar sayesinde insanların kolaylıkla evlerine ulaşabildiği, bu stadın daha da büyütülerek 1950-51 yılına hazırlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

⁵⁰⁷ "İnönü Stadının Genişletilmesi –Dolmabahçe Havagazı fabrikasının kaldırılması işine yakında başlanacak-", *Cumhuriyet*, 24 Kasım 1948, Sayı: 8722.

⁵⁰⁸ "Fener Stadi Tamir Ediliyor", *Ulus*, 24 Temmuz 1946.

⁵⁰⁹ "Belediye Kapalı Spor Salonu Yaptırıyor –Harbiyede inşa edilecek bu büyük salon için 2,5 milyon liralık istikraz yapılacak-", *Cumhuriyet*, 15 Şubat 1947, Sayı: 8081.

habere göre, Kırdar'ın altı ay önce gazetecilere verdiği beyanatta⁵¹⁰ 1948 yazında açılacak salonun tamamlanması, başlamadan ertelenmiş olmaktadır. 30 Ocak 1948 tarihinde salonun temeli atma töreninde Kırdar; salonun, 1949 Avrupa Güreş Şampiyonasına yetiştirileceğini söylemiştir.⁵¹¹

Vatan Gazetesi'nde imzasız yayınlanan bir makalede İstanbul Spor ve Sergi Sarayı'nın projelendirilmesinde hatalar olduğu, aynı bina içerisine iki fonksiyon yüklemenin, gelecekte iki fonksiyona da yetmeyecek bir bina ortaya çıkartacağı, bu nedenle bu binanın bir spor sarayı şekilde düzenlenmesi gerektiği ifade edilmektedir.⁵¹² Yazının sonunda belediye projeyi değiştirmezse, bu işin sonunda "manevi mes'uliyetlerden kolayca sıyrılamayacaktır" denilerek, İstanbul Belediyesi ikaz edilmektedir. Mühendis odaları ve gazeteler kamu yararı gördüğü bir işte somut hukuksal bir sürece girmemekte, yalnızca manevi mesuliyete vurgu yapmaktadır. Kamu zarara uğratılmıştır, bu durum kendi alanına giren bir mühendislik odası tarafından belirlenmiştir, ancak oda yönetimi yalnızca manevi mesuliyetten kurtulma derdindedir. Dönemin muhalefeti, yaptırımdan ziyade, halka duyurarak kenara çekilme şeklinde ortaya konulmaktadır. Bu da dönemin sivil toplum muhalefet anlayışını vermesi açısından önemli bir örnektir.

⁵¹⁰ "İstanbul Kapalı Spor Salonu –İller Bankası Belediye'ye 2 milyon lira veriyor, mukavele dün imzalandı-", *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1947, Sayı: 8363. Kırdar, basın mensuplarına verdiği bir demeçte; kapalı spor salonu için, Şehir Umumi Meclisi'nden 2.500.000 liralık bir istikraz müsaadesi alındığını, inşaatın 1948 yazına bitirileceğini, salonun spor ve sergi sarayı biçiminde planlandığını, senenin iki ayında salonların sergi, kalan on ayında da spor müsabakaları için düzenleneceğini belirtmiştir.⁵¹⁰ Kapalı spor salonu için İller Bankası'ndan alınacak borç mukavelesi Belediye Reis Muavini Muhtar Acar tarafından imzalanmıştır. "İller Bankası, bu inşaat için iki milyon lira verecektir. Bunun bir buçuk milyonu 1948 başında, yarım milyonu da 1949 yılında verilecektir. Kapalı salon 2.5 milyon liraya çıkacağından mütebaki yarım milyon lira, belediyenin 1949 bütçesinden sağlanacaktır. İnşaatı, 1949 yılı Ağustosunda bitecek olan salon, 10 bin seyirci alacak ve tenis, güreş ve diğer spor sahalarını ihtiva edecektir"

⁵¹¹ "Kapalı Spor Sarayının Temeli Dün Atıldı –Vali, Nutkunda, binanın gelecek sene bugünlerde bitirileceğini ve 2,5 milyon liraya mal olacağını söyledi-", *Cumhuriyet*, 31 Ocak 1948, Sayı: 8427.

⁵¹² "İhtiyaçlar Karşısında- İstanbul Spor Ve Sergi Sarayı", *Vatan*, 17 Temmuz 1948, Sayı: 2567. Makalenin dikkat çekici paragrafları şu şekildedir: "Memleketimizde yapıla gelmekte olan binalarımızda; zamanla kifayetsizlik, kullanış güçlüğü, mevzuu intibak edememiş gibi organizasyon hatalarının ortaya çıkması, tadil, tebdil, ilave gibi inşai değişmeyi, ekseriya da yenisini yaparak eskisini başka bir ihtiyaca kullanmak gibi idarî bir hareketi icabettirmektedir. Bu neticelerin meydana gelmesinin amilleri arasında, başlangıçta kararların ani alınışı, programların acele hazırlanışı, planların rastgele yaptırılması kadar tenkitlerin de ekseriya inşaat bittikten sonra yapılması binaenaleyh projelerin zamanında efkârı umumiyyeye arz edilmemesi söylenebilir... bu meyanda şehrimize yapılacak spor ve sergi sarayı hakkında, sayısı yirmiyi aşan ve çok mühim noktalara temas eden bir kritik hazırlanarak T.Y. mühendisleri biriliğine belediyeye müracaat edilmesi, memleketimizin hakiki ihtiyacını karşılayan eksikliği hatası olmayan, paranın tam isabetle kullanıldığını gösteren, mimari bir kıymet taşıyan ekonomik ve mükemmel eserlere kavuşması husussunda, mimarlarımızın ne kadar hassas davrandıklarını izhar etmeleri bakımından mühim bir merhale teşkil etmektedir... bir yapı içerisinde iki işi birden görebilmek fikrinin aldatıcı ekonomik tesiri altında kaynaşamayan bu iki mevzuu bir araya getirmek arzusu, binanın hey'eti umumiyesini büyütmüş, yükseltmiş, işe yaramayan mahallerin çıkmasına sebep olmuş, kullanışsız bir hale getirmiştir... Belediye bugün elindeki projeyi bu iki ihtiyaçtan birine göre tebdil ederek hakiki bir eser verebilirse en isabetli yolu tutmuş olur. Yoksa yazımızda bahsi geçen hususlar hakkında ikaz edilmiş olmasına rağmen belediye görüşünde ısrar ederse, ilerde doğacak manevi mes'uliyetlerden kolayca sıyrılamayacaktır."

Spor Sergi Sarayı'nın inşaatının hızla devam etmekte, 3-4-5 Haziran 1949'da düzenlenecek olan güreş müsabakalarına binanın yetiştirilmesine çalışılmakta ve Maçka Taşlık'ta yapılan Şark Kahvesi'nin de inşaatı tamamlanmak üzeredir.⁵¹³ Kırdar, geçmiş bugüne bağlayan bir "Türk İstanbul" köşesi olarak nitelediği Şark Kahvesi'nin açılışını gerçekleştirmiştir.⁵¹⁴ Batı örneğindeki Spor Sergi Sarayı'nın yanına bir Şark Kahvesi açılmaktadır. Bu durum dönemin yöneticilerinin, İstanbul'un turizmini nasıl konumlandıklarını göstermektedir.

Belediye, Yıldız Parkı bahçesindeki 7675 metre karelik alana bir kır kahvesi yapmağa karar vermiştir.⁵¹⁵ Beyoğlu'nda bir Evlendirme Dairesi yapılmaktadır. Ancak bu inşaat sürecinde tahsisat sorunu ortaya çıkmıştır. Yarım kalan inşaatın doğa olaylarından zarar görmesini engellemek için 139.162 liralık bir bütçe tahsis etmiştir.⁵¹⁶ 18 Haziran 1948'de, İstanbul'daki evliliklerin üçte birinin gerçekleştiği Beyoğlu'nda Evlendirme Dairesi açılmıştır.⁵¹⁷

4.1.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri: Bostanlarla Çevrili Şehri Asrileştirme

Kırdar dönemi İstanbul'un imar çalışmalarında; kültürel tesisler yanında park, bahçe, hayvanat bahçesi ve plaj düzenlemeleri de ön plana çıkmaktadır.

Adaları Güzelleştirme Cemiyeti, Büyükkada çamlarının yüz elli bin metre murabbalık sahasını düzenleme kararı vermiştir.⁵¹⁸ İstanbul'un imarında yalnızca kamu otoritesi etkin değildir, şehirlilik bilincinin olduğu yerlerde sivil toplum kuruluşları da İstanbul'un imar faaliyetlerinde görev almaktadır.

İstanbul'un ağaçlandırılma çalışmaları da devam etmektedir. "İstanbul Orman Müdürlüğü Florya asfalt yoluna müvazi ve Çekmeceye kadar devam eden 1,5 milyon metre murabbalık sahayı orman haline koymaktadır. Dün, Belediyede yapılan bir toplantıda ağaçlandırılacak bu geniş mıntika hakkında görüşmeler yapılmıştır. Bundan sonra Okmeydanı orman haline konulacaktır"⁵¹⁹ haberi, İstanbul'daki ağaçlandırma

⁵¹³ "Spor ve Sergi Sarayı ile Şark Kahvesi", *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1949, Sayı:8865.

⁵¹⁴ "Şark Kahvesi Dün Açıldı –Vali açılış nutkunda, bunun geçmiş asrı bugüne bağlayan mütevazı bir eser olduğunu belirtti-", *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1949, Sayı: 9043.

⁵¹⁵ "Belediye Yıldızda Kır Kahvesi Açacak", *Vatan*, 21 Ağustos 1946, Sayı: 1881.

⁵¹⁶ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Haziran 1947, İndeks 2071173 cilt no: 17, karar no: 85.

⁵¹⁷ "Beyoğlunun Yeni Evlendirme Dairesi Dün Açıldı –Açılma törenine Dr. Lütfi Kırdar başkanlık etti ve evlenecek ilk çiftin nikahlarını bizzat kıydı-", *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1948, Sayı: 8567.

⁵¹⁸ "Büyükkada Çamlıkları Tanzim Ediliyor", *Cumhuriyet*, 7 İkincikanun 1945, Sayı: 7321

⁵¹⁹ "İstanbul Civarında Yetiştirilecek Ormanlar", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1945, Sayı: 7371.

çalışmalarını özetlemektedir. Günümüzde yapılaşmış alanların, bu dönemde ormana çevrilebilme imkânının olması, İstanbul'un imarındaki gecikmenin 2000'li yılların İstanbul'u için sonuçlarını ortaya koymaktadır.

Florya'da havuzlu bahçenin yeniden tanzimine karar verilmiş ve bahçede set inşasına başlanmıştır.⁵²⁰ 1945 yılında, Yıldız Bahçesi'ne bir hayvanat bahçesi açılmasına karar verilmiş,⁵²¹ 1947 ise, "Yıldız parkında bir müddet önce inşasına başlanan hayvanat bahçesinin domuzlara ait olan pavyonu bitmiştir. Bu bahçenin yaban koyunlarına ve keçileriyle karaca ve geyiklere ait olan pavyonları 21.000 liraya ihale edilecektir. Bu dört pavyon önümüzdeki iki ay içinde bitmiş olacaktır."⁵²² Bu kamu yatırımında da, inşaatın bitiş süresi uzamış; 20.000 lira olarak bitirilmesi düşünülen hayvanat bahçesinin, iki yıl sonra kalan üç pavyonun 21.000 liraya ihale edileceği belirtilmektedir. Bu durum dönemin kamu inşaatlarının bütçe ve bitiriliş tahmini konusundaki durumlarını göstermektedir.

26 Ocak 1947 yılında *Şehitlikleri İmar Cemiyeti*'nin yıllık kongresi yapılmış ve Milli Savunma Bakanlığı bütçesinden tahsis edilen 10 bin lira ile Edirnekapi Şehitliğinin "medeni seviyemize numune olacak bir hale konulması" kararlaştırılmıştır.⁵²³ 1947 yılında arkadaşlarını şehit veren gaziler İstanbul'da yaşamına devam etmekte, arkadaşlarının mezarlarını düzenlemektedirler.

Beylerbeyi Sarayı'nın arkasında ilkokulun yanındaki meydan Belediye tarafından düzenlenerek çocuk bahçesi haline getirilmiştir.⁵²⁴ 16 Temmuz 1948 tarihinde Kırdar gazetecilere İstanbul'un park ve yeşil sahaları hakkında bir izahat vermiştir.⁵²⁵ Bu habere göre, ele alınan park yine şehrin asıl nüfusunun yaşadığı sur

⁵²⁰ "Floryadaki Havuzlu bahçe Tanzim Ediliyor", *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.

⁵²¹ "Hayvanat Bahçesi –Pavyonların yapılması yakında müteahhide ihale edilecek-", *Akşam*, 2 Mayıs 1945, No: 9532. Belediye bu iş için 20 bin lira ödenek ayırmış, bu işle ilgilenen Belediye Reisi muavini B. Lütfi Aksoy profesör B. Kozvık'ın tanzim ettiği planı mahallinde tetkik etmiştir. Ayrıca, "Hayvanların barınması için inşa ettirilecek pavyonlardan bir kısmının plana göre, muhtelif ticari firmalar tarafından yaptırımları da uygun görülmüştür. Kendi malını ve müstahzaratını reklam etmek isteyen herhangi ticari müessese kendi paraile inşa ettireceği pavyonda istediği şekilde afişlerle mallarını reklam edebileceklerdir."

⁵²² "Hayvanat Bahçesi İnşaatı", *Ulus*, 4 Temmuz 1946.

⁵²³ "Şehitlikleri İmar Cemiyetinin Kongresi –Dünkü toplantıda yurd içindeki ve yurt dışındaki şehitliklerimizin esaslı suretle tesbit edileceği bildirildi-", *Vatan*, 27 Ocak 1947, Sayı: 2035.

⁵²⁴ "Beylerbeyinde Çocuk Bahçesi Açıldı", *Cumhuriyet*, 9 Temmuz 1946.

⁵²⁵ "Valinin Aylık Toplantısı –Dr. Kırdar dün gazetecilere, parklar ve yeşil sahalar hakkında izahat verdi-", *Vatan*, 17 Temmuz 1948, Sayı: 2567. Bu haber şu şekilde gazetede yer almıştır: "Dr. Lütfi Kırdar on senede, birkaç yüz bin lira masrafla şehrin meydanlarının ve ana caddelerinin ağaçlandırıldığını söylemiştir. Valinin uzun izahatından anlaşıldığına göre, bugünkü hali ile dahi İstanbul diğer medeni şehirlere nisbetle daha az yeşilliktir. Dolmabahçe, Harbiye, Maçka arasındaki vadide yapılan 2 numaralı park Paris'in Kolonya ormanı, Londra'nın Hayd parkı gibi bir tenezzüh yeri olacaktır. Fatih-Edirnekapi-Aksaray ve Topkapı caddeleri arasındaki geniş vadide uzanan yangın yerleri ile bazı meskun yerleri ihtiva eden 1 Nolu parkın inşası sonraya bırakılmıştır. Valinin anlattığına göre, Spor, Sergi sarayı, daimi sergi pavyonları, gazinolar ve Lûna Park iki numaralı parka

içinde değil, sur dışında Beyoğlu cihetinde yapılmaktadır. Park yaparken hedeflenen ise “Paris’in Kolonya ormanı, Londra’nın Hayd parkı gibi bir tenezzüh yeri” olmasıdır. Asrî şehirciliğin örnekleri, İstanbul için hedeflenen şehir kurgusunu ortaya koymaktadır.

26 Mayıs 1949’da Belediyenin Kısıklı ile Bulgurlu arasındaki Süreyya Paşa Korusu’nu tanzim ettirerek halka açmaya karar vermiştir. Aynı zamanda Fatih Parkı’nın genişletilmesi için bir proje hazırlanmış, projenin 500’üncü Fetih yıldönümüne yetiştirilmesi hedeflenmiştir.⁵²⁶ 12 Eylül 1949’da İstanbul’da 2 Numaralı Park’ın açılışı yapılmıştır. Açılış konuşmasında Kırdar parkı şu şekilde sunmuştur: “Parkın medeni şehirler için bir süs değil bir ihtiyaç olduğunu muhterem heyetinize izaha lüzum görmem, İstanbul’un imar planı yapıldığı zaman şehrin 2 numaralı parkı olmak üzere, Taksim-Dolmabahçe-Harbiye-Maçka arasındaki bu geniş saha ayrılmıştır.”⁵²⁷

İstanbul’da Cumhuriyet döneminin meşhur plajı Florya’dadır. Florya plajından sonra; “... Salacak, Küçüksu, Büyükada, Yörükali, Heybeli, Moda, Fenerbahçe, Caddebostanı, Suadiye, Bostancı ve daha ilerisinde Çamlı plaj bu sene faaliyete geçerek büyük rağbet kazanacaktır.” Ayrıca Küçükçekmece Gölü’nün mülkiyet sahibi Akif Toksu, soyadını verdiği bir kır gazinosu açmış, geniş arazisinin bir kısmını parsellere ayırarak satmış, büyük bir kısmına da özel plaj yeri olarak düzenlenme projesi geliştirmiştir. Silivri’de de şarap amillerinden birisi büyük bir plaj organize edecektir. Çünkü Silivri plajı çok uzun olup, deniz diz boyunu geçmemektedir.⁵²⁸ Florya Plajı’ndaki kiracı, plajları Belediye’ye bırakmaya razı olur ve plajlar belediye yönetimine devredilir.⁵²⁹

yapılacaktır. Bu parkın getireceği gelirle de 1 Nolu park ele alınacaktır. Şehrin 50 yıllık imar planı, beşer yıllık programlara tatbik edilecektir.”

⁵²⁶ “Belediye Tarafından Açılacak Parklar”, *Vatan*, 26 Mayıs 1949, Sayı: 2877.

⁵²⁷ “İstanbul’da 2 Numaralı Park Açıldı”, *Ulus*, 13 Eylül 1949. Kırdar’ın beyanatı şu şekilde devam etmiştir: “...Burası esasen dereler ve bostanlardan ibaret bir yer idi. Bu geniş sahasının yeşil bir park haline konulması imar planıyla kararlaştırılmış ve bu karar muhtelif makamlardan geçerek kabul ve tasdik edilmiştir. Bundan sonra 650 bin metre kare tutan arazi tedricen istilak ve park kısım kısım tanzim edilmiş yollarla kanalizasyonu yapılmıştır. Park’taki ve etrafındaki 9 yolun umumi uzunluğu 5720 metre ve yüz ölçüsü 84430 metre karedir. Son zamanlarda ikmal edilmiş olan yollardan Fatih’in kadırgalarını geçirdiği ve tarihi güzergah olduğu için sürülen kadırgalar yolu iltisaklarla beraber 1370 metre uzunluğundadır. Genişliği yaya kaldırımlarıyla beraber 34 metredir. Taşkılla açık hava tiyatrosu 1000 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindedir. Açık hava tiyatrosu ile Spor Sergi Saray yolu da 20 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde, Mete Caddesinin temadisi olan Gezi Yolunun tulü de 1000 metre genişliği ise 10 ile 15 metre arasındadır. Bu dört yol ile 2 numaralı parkın kanallarına 723318 lira sarfedilmiştir. Bu yollar kısmen beton kaplamalı olmak üzere makadam şose, kısmen de mozaik parkedir. Ana yollarını ikmale muvaffak olduğumuz 2 numaralı park bugün, Kültür Park denilen neviden modern bir park halini almış bulunuyor. Burası İstanbul’un tenezzüh, spor, iktisad, kültür ve eğlence merkezidir. Diktiğimiz ve dikeceğimiz 10 binlerce ağaç büyüdüğü zaman 2 numaralı park yemyeşil bir koru olacaktır. İlerde yapılacak otel gazino ve diğer eğlence yerlerle parkın turizm bakımından ehemmiyet ve kıymetinin daha çok artacağına şüphe yoktur.”

⁵²⁸ “İstanbul Bir Plaj Şehri Haline Geliyor”, *Ulus*, 24 Ağustos 1946.

⁵²⁹ “Florya Plajlarının İdaresi –Müstecir, plajları Belediyeye bırakmağa razı oldu-”, *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1949, Sayı: 8981.

4.1.3. Bayındırlık Çalışmaları

İstanbul'un imarı denildiğinde bayındırlık hizmetleri olarak sayabileceğimiz; kamu yatırımları aracılığıyla semt ve meydan düzenlemeleri; su, kanalizasyon, elektrik, telefon ve gaz gibi altyapı hizmetlerinin organizasyonu; yolların açılması, tramvay-metro çalışmaları, havaalanı, liman gibi şehir içi ve şehir dışı trafiğin düzenlenmesi çalışmaları akla gelmektedir. 1930-40'lı yılların asrî şehircilik algısında; bu hizmetlerin organize edildiği bir şehir planının hazırlanması ve bu planın araziye tatbiki akla gelmektedir. İstanbul'da II. Meşrutiyet döneminde Cemil Topuzlu döneminde büyük imar hareketleri yapılmış, daha sonra Cumhuriyet döneminde Haydar Bey, Emin Erkul ve Muhittin Üstündağ dönemlerinde de İstanbul'un bayındırlık hizmetlerini sürdürecektir. İmar hamleleri icra edilmiştir. Ancak 1937'de, İstanbul'un Nazım İmar Planı, Prost tarafından hazırlanarak uygulamaya konulduktan sonra; bayındırlığa yönelik imar çalışmaları daha bütüncül hedeflere yönelme iddiasını taşıyarak İstanbul'u gelecek elli yıla hazırlama hedefini ortaya koymuştur.

4.1.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri

Kırdar ve CHP İstanbul Başkanı, Eyüp'te başlayacak imar işlerini incelemişlerdir.⁵³⁰ Siyasi parti temsilcisi olarak da imar programları takip edilmektedir. Eyüp'ün önce yolları yapılacak, sonra eski eserleri korunacaktır.⁵³¹ Bu haberde, Anadolu Yakası imarının ihmal edilerek gecikmesi gibi Eyüp'ün ihmal edildiği belirtilmektedir. Şehrin çeperde kalan eski meskun alanlarının imarı yeni alanlara göre geç başlamaktadır. Bu durum, kamu yatırımlarının göz önündeki alanlara yoğunlaştığını ortaya koymaktadır. Parti kongrelerindeki "halk dilekleri imarı yönlendirmelidir", vurgusu yerel siyasetin kendi dinamikleri ile oluşmaya başladığının ilk göstergelerindendir.

İUMDK, Eyüp iskele ve cami civarının 1/500 ölçekli tafsilat planını görüşmüş ve karara bağlamıştır.⁵³² Bu kararda iskelede bina yıkımı yapılması ve burada yeşil

⁵³⁰ "Eyüp'ün İmarı İçin", *Ulus*, 20 Nisan 1945.

⁵³¹ "Eyübün İmarı –Evvela yollar yapılacak, sonra eski eserler korunacak-", *Akşam*, 11 Mart 1946. Haber metninin ilk paragrafı şu şekildedir: "Eyüp kazası şimdiye kadar gerek imar, gerek inşaat bakımından çok ihmal edilmiş, bakımsız kalmış bir semttir. Belediye, gerek Parti kongrelerinde ileri sürülen halk dileklerini tahakkuk ettirmek, gerek hakikaten ihmal edilmiş şehrin bu tarihi köşesini layık olduğu vaziyette imar etmek üzere bazı ciddi teşebbüslere girişmiştir. Geçen sene Sarat yolunu yaptırmış, burada kasabaya dökülen yağmur sellerinin hücumuna mani olmuştu. Bu sene de Eyüp-Rami, Rusçuk Yaranı şosesini ve Cuma Camisi yollarını yaptırmaya karar vermiştir."

⁵³² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1948, İndeks 2072140, Cilt No: 18, Karar No: 354. Karar şu şekildedir: "1- İskele civarında yapılmakta olan fotoğrafı ilişik binanın derhal kaldırılması, 2- Y. Yeşil sahasının umuma mahsus bir bahçe halinde bırakılması ve bu mahalde inşaatı

sahanın korunması kararı verilirken, iskele üstünde geniş bir alan imar açılmaktadır. Bu karar aslında bölgede yeşil alana bırakılmış bir yerin imara açılması kararıdır. Ve semt düzenleme değil, var olan yeşil alan düzenini bozmak anlamına gelmektedir.

Gazetelerde yer alan imar haberleri kamuoyunun oluşmasını sağlamaktadır, oluşan kamuoyu baskısı da imar çalışmalarına yön vermektedir. Üsküdar Şemsipaşa Meydanının Mahrukat Ofisi tarafından odun deposu olarak kullanılmasının gazetelerde eleştirilmesi üzerine Mahrukat Ofisi meydanaodaki odunları boşaltmaya başlamıştır.⁵³³

Kadıköy’de imar faaliyetleri başlayacak; evvela İskele-Mühürdar-Moda yolu açılacaktır.⁵³⁴ Bu habere göre, 1946 yılına kadar İstanbul’un Anadolu yakasında ciddi bir imar faaliyeti yürütülmemiştir. Ayrıca planın uygulanmasını erteleten sebep yine plan hazırlayıcılarının bir hatasından veya başka teknik aksaklıktan kaynaklanmaktadır ki, tadilat gerekmiş ve imar uygulaması ertelenmiştir.

İUMDK, Kadıköy’de Marmara Sahili boyunca ayrıık nizam binalar, eski yapılaşmış bölgede ise bitişik nizam yapılmasının uygun olacağı; Tuğlacı Emin Bey Sokağı’nın 20 metre yakınında yeni sokak açılması sürecinin en ekonomik şekilde çözecek bir yolun benimsenmesine karar vermiştir.⁵³⁵ İmar kararları ekonomik durumu gözetken ve estetik anlayışı sürdürmeye çalışan bir yapı gözetmektedir.

Belediye Karaköy Meydanı’nı genişletmek için hazırlıklarına başlamış, plana göre Karaköy mıntıkası, Tünel’den denize ve Yüksek Kaldırım’dan Kadıköy İskelesi rıhtımına kadar tamamen açılacaktır. İstimlaki önlemek için binalarını işyeri yapmak

kat’iye müsaade olunmaması ve fabrikanın bulunduğu mahalden fazla tevessü etmemesine ve bu halka bırakılan sahaya doğru ilerlemesi hususunda dikkat ve itina edilmesi, 3-Zal Mahmutpaşa Caddesi-Balcı Yokuşu-Haydarbaba Caddesi-Maslak Yokuşu ile mahdud olan ve dahili yeşil saha olarak gösterilen sahanın müstakbel inkişaf sahası olarak tefriki ve ayrıca etüd edilmesi...”

⁵³³ “Üsküdar Meydanı Odunluk Olmaktan Kurtuldu”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1945, Sayı: 7561.

⁵³⁴ “Kadıköyün İmarı Evvela İskele-Mühürdar-Moda yolu açılacak”, *Akşam*, 18 Şubat 1946, No: 9819. Haber şu şekildedir: “Belediye şimdiye kadar imar faaliyetini daha ziyade İstanbul ve Beyoğlu semtlerinde inhisar ettirmişti. Diğer taraftan Bebekten İstinyeye kadar sahil yolunun inşası ile Boğazın Rumeli yakasının mühim bir ihtiyacı temin edilmiştir. Şimdi Boğazın Anadolu yakasının ve Kadıköyünün imarına başlanacaktır. B. Prost’un hazırladığı imar planı evvelce tasdik edilmişti. Planda Mühürdarla Moda arasındaki biri geziye, diğeri münakaleye ait iki yolun istikameti hakkında küçük bir değişiklik yapılması icab ettiğinden, Kadıköy planının tatbikatı gecikmişti...”

⁵³⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 10 Ekim 1947, İndeks 2071577 cilt no: 17, karar no: 159. Bu kararda bina yapım esaslarını içeren 1. Madde şu şekildedir: “Kadıköy imar planında iskeleden başlayarak Marmara sahili boyunca imtidat eden cadde, umumi surette ayrıık nizam tatbiki düşünülmüş olduğu görülmekte isede, bu caddenin imtidadınca evvelden beri bitişik nizamın tatbik edilmiş olduğu ve orta kısmının hemen tamamen bu tarzda inşaatı ihtiva ettiği görülmüş ve yapılan binaların sağ ve sol iki makus uçlarında üçer dörder parça arsalarda ayrıık nizamın tatbiki hem yersiz ve sebebsiz olduğu ve hem de nahoş bir manzara husule getireceği ve hususile oradaki müfrez arsaların genişlikleri ekseriya onar metre olması hasebile ayrıık nizamın tatbikine imkan olmadığı ve bu şartın tatbikinin vatandaşları izhar edeceği gibi istimlaki cihetine gidildiği takdirde de belediyenin nazarını mucip olacağı mütalaasile bu caddede ayrıık nizamda inşaatın yeri olmayacağı...”

isteyenlerin müracaatları dikkate alınmayacaktır.⁵³⁶ Bir imar hamlesini duyurulurken, dönemin istimlakten kaçma yolu olarak görülen, konutları işyerine çevirme işleminin geçersiz olacağı vurgulanmaktadır. İşyerinin istimlakinden kaçınılması ticari potansiyelin baltalanmak istenmediğinin bir göstergesi sayılabilir.

Karaköy Meydanı istimlak süreci ilerlemektedir, Belediye kamu yapılarının da içinde bulunduğu istimlak planını onaylaması için İçişleri Bakanlığı'na göndermiş, yıkılacak binalarda işyeri bulunanların İçişleri Bakanlığı'na müracaatı üzerine, bakanlık bu binalar yıkılmadan meydan düzenlenmesinin yapılıp yapılamayacağını sormuş; belediye ise, bu binalar yıkılmadan bu bölgede oluşan seyrüsefer tıkanıklığının önlenemeyeceğini açıklayan raporu bakanlığa sunmuştur.⁵³⁷ İmar çalışmalarında vatandaş belediye ile olan sorununu yerel süreçte çözemediğinde, merkezi hükümetin kanallarına itirazını belirtmektedir.

İUMDK, Şişli Meydanı ve Şişli Camii etraf ve civarına ait 1/500 ölçekli imar planını tetkik etmiş, Şişli Meydanının düzenlenmesinde, meydanı daraltacak tecavüzlerin önlenmesi ve bölgede resmi kurumlara ayrılan sahanın kot farkını giderecek tevsi planının hazırlanması şartı ile kabul etmiştir.⁵³⁸

İUMDK, Ortaköy'de 250 dönümlük bir arazinin ifrazı meselesini; Yıldız Posta Yolu'ndan ayrılıp mahallenin ortasından geçerek Ortaköy'de son bulan yolun genişletilmesi, küçük yolların kesişim ve bitiş noktalarında otomobillere manevra yapabilecek kavşakların oluşturulması, Ortaköy Mezarlığı'na köy tarafından bir yol yapılması, karakol ve mektep yeri olarak bırakılan yerlerin tapuya tescili, yollar açılmadan bu bölgede inşaata müsaade edilmemesi şeklinde karara bağlamıştır.⁵³⁹ Bu uygulama şehirde yeni imar açılan bölgelerde izlenecek yöntemin oluştuğunu göstermektedir. Bu kadar büyük bir alan imar açılırken, kamusal terklerin yapılması ve yolların açılması öncelenmektedir.

4.1.3.2. İstanbul'a Lastik Tekerleğin Girişi

Her şehrin, bir yerleşim mantığı vardır. Sanayi devrimi öncesi İstanbul'unda ulaşım; yaya, hayvanlar, insan ve rüzgar gücünü kullanan deniz araçları vasıtasıyla

⁵³⁶ "Karaköy Meydanı -Belediye, yıkılacak binaların hazırlıklarına başladı-", *Vatan*, 29 Ekim 1948, Sayı: 2668.

⁵³⁷ "Karaköy Meydanı Açılıyor, -Belediye İçişleri bakanlığına göndermek üzere hazırladığı raporda bazı binaların istimlak edilmesi icap ettiğini bildirdi-", *Vatan*, 20 Aralık 1948, Sayı: 2720.

⁵³⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Aralık 1948, İndeks 2072141, Cilt No: 18, Karar No: 355.

⁵³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1949, İndeks 2072145, Cilt No: 18, Karar No: 361.

yapılmaktadır. On dokuzuncu yüzyılda ulaşım sorunu, mekanik enerjiyi kullanan deniz araçları ve tramvaylar vasıtasıyla sağlanmaya başlanmıştır. Yirminci yüzyılın ulaşım aracı ise otomobildir; otomobil, tüm tarihi şehirlerde olduğu gibi İstanbul'da da ulaşım mantığını ve şehrin yüzyıllardır oluşan yerleşim tarzını dönüştürmüştür. Artık her yere kısa sürede ve zahmet çekmeden ulaşımın vasıtası haline gelen otomobil, İstanbul'u da baştan aşağıya şekillendirmiştir. Özellikle tarihi semtlerin dönüşüm ve yıkım hikayelerinin temelinde otomobil kurgulu şehir planını aramak gerekmektedir. 1940'lı yıllarda İstanbul'da artık otomobile teslim edilmiştir ve tüm plan ve imar uygulama faaliyetleri bu çerçevede organize edilmiştir: yıkılan binalar, açılan geniş yollar, köprüler ve garajlar.

Yolların açılması tarihi bölgelerde bir yıkım ve hafriyat işidir. Ancak açılan yolların asfaltlanması otomobil seyahatinin bir ileri noktasıdır. Ve İstanbul'daki tüm yollar asfaltlanmadığından, şose yolların üstleri katranla örtülerek, tozlanmanın önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Bu durumum Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmuştur. Mecliste, vilayet ve kazalarını birbirine bağlayan 11 yolun 2.315.000 liraya tamir ve katranla kaplanması konuşulurken; üyelerden Abdülkadir Karamürsel, yol katranlamanın bir çözüm olmadığını, katrana Avrupa'dan getirilen “bütüm” maddesinin katılmaması nedeniyle, katranlanmaya para harcamak yerine şose yapılmasını önermiştir. Bu öneri karşısında Kırdar, ise asfalt şose yapmak asfaltdan pahalı olduğu için ve şose yollar toz oluşturdıklarından, bu yolların katranla kaplandığını belirtmiş ve bütçe mazbatasını kabul edilmiştir.⁵⁴⁰

Eminönü-Unkapanı arasında açılacak caddenin genişliği 32 metre olarak tespit edilmiştir.⁵⁴¹ Eminönü-Unkapanı arasındaki sahanın tanzimi için hazırlanan planın tatbikatına geçilmiş, Unkapanı'ndan itibaren istimlâklere başlanmıştır.⁵⁴² Kırdar, Unkapanı-Hal yolunu tetkik etmiş ve bu yolun süratle açılması gerektiği talimatını vermiştir.⁵⁴³

Cumhuriyet Gazetesi'nde; Dolmabahçe stadı etrafı yolları bloğuna ait olan Yoruldum Yokuşu'nun bir hafta sonra açılışının yapılacağı fotoğrafı ile verilmektedir.⁵⁴⁴ Eski adı Yoruldum Yokuşu olan, Dolmabahçe-Maçka yolu açılmıştır. Bu yol, çok uzun bir yol değildir; ancak, Şişli-Harbiye-Maçka bölgesinden

⁵⁴⁰ “Asfalt ve Katranlı Yollar Hakkında Şehir Meclisinde Müzakereler”, *Cumhuriyet*, 2 Mart 1945, Sayı: 7375.

⁵⁴¹ “Unkapanı Caddesi”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1945, Sayı: 7398.

⁵⁴² “Eminönü-Unkapanı Yolu Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1946, Sayı: 7822.

⁵⁴³ “Unkapanı-Hal Yolu”, *Cumhuriyet*, 18 Mart 1949, Sayı: 8836.

⁵⁴⁴ “İstanbulda Yeni Yollar”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1946, Sayı: 7845.

Dolmabahçe-Kabataş-Fındıklı-Tophane-Galata Rıhtımı- Karaköy ve Galata Köprüsüne inen en kısa yol olmuştur.⁵⁴⁵ Bu iki haber kıyaslandığında 7 gün olarak verilen açılış süresinin, 44 güne çıktığı görülmektedir.

Dolmabahçe-Maçka yolu açılmıştır; ancak, Taksim Karaköy arası ulaşım için Prost; Karaköy-Taksim arasını geçecek, Yüksekaldırım'ın altından Tophane'ye doğru uzanacak, Boğazkesen Caddesi'nin üstünden bir köprü ile taksime bağlanacak bir yol önerisinde bulunmuştur. Bu öneride bazı binalar köprü altında kalacaktır, haber Prost'un bu önerinin maliyetini etüd ettiğini belirtmektedir.⁵⁴⁶

1946 yılı içerisinde Üsküdar'da açılacak yolların listesi gazetede verilmektedir.⁵⁴⁷ Bu listeye bakıldığında Selimiye Kışlası-Karaca Ahmet Mezarlığı-Bağlarbaşı arası tüm yollar ve Beylerbeyi'ndeki temel yolların düzenlenmesinin planlandığı görülmektedir.

İUMDK, Boğaziçi-Anadolu sahil yolunun Kandilli mıntıkasına isabet eden kısmının 1/500 ölçekli planını onaylamıştır.⁵⁴⁸ Bu kararda; üst ölçekli planda sahil yolunun deniz kenarından geçirildiği, ancak bu uygulanırsa inşaat maliyetleri ve bina manzarası kapama nedeniyle bu yolun içerden geçirilmesinin ve boş bina arsalarına manzarayı kapatmayacak iki kat ruhsat verilerek çözülmesinin en uygun olacağını belirten bir plan onaylanmıştır. Burada hem vatandaş menfaatleri hem de kamu menfaatleri gözetilmeye çalışılmaktadır.

⁵⁴⁵ “Dolmabahçe-Maçka Yolu Açıldı”, *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1946, Sayı: 7890.; “Dolmabahçe-Maçka Yolu Törenle Açıldı”, *Ulus*, 3 Ağustos 1946.

⁵⁴⁶ “Galatadan Taksime Yeni Bir Yol Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1946, Sayı: 7892.

⁵⁴⁷ “Üsküdarın Yolları”, *Cumhuriyet*, 28 Haziran 1946, Sayı: 7854. Haber metni şu şekildedir: “Bu yıl Üsküdar ilçesinde, daimi amale marifetiyle yapılacak yollar şunlardır. Dünder, Münecimbaşı, Serviköşkü, Harem İskelesi, Selimiye İskelesi Caddesi, Servilik Caddesi, Şemsi Efendi Sokağı, Selimiye Hamam Sokağı, Çiçekçibostanı, Ayarcıbaşı, Maşacıarif, Sokağı, Temaşa Sokağı, Trablus Sokağı, Sarıgazi Caddesi, Defterdaroğlu, Fıstıklı Sokağı, Küplüce İstinad Duvarı, Küplüce Bayır Sokağı, Seyidahmet Deresi Yolu, Beylerbeyi-Küplüce, Küçük Yokuş, Muteahhid Y, Bağlarbaşı Meydanı, Abdullahaga Caddesi, Nuhkuyusu Caddesi, Bülbüldere Caddesi, Doğancılar Caddesi, Paşalimanı, Bülbüldere, Yalıboyu, Abdullahaga, Tunuslu Mehmedpaşa Caddeleri.”

⁵⁴⁸ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Kasım 1947, İndeks 2071735, Cilt No: 17, Karar No: 300. Genel Meclis Karar Metni Şu Şekildedir: “Boğaziçi-Anadolu sahil yolunun kandilli mıntıkasına isabet eden kısmının 1/500 mikyaslı tatbikat planını tetkiki neticesinde bu kısmın; 1/2000 mikyaslı nazım planda deniz kenarını takip etmesi kabul edilmiş ise de, Bayındırlık bakanlığınca müşkilat ve istilzam ettireceği masraf göz önünde tutularak mevcut yolun tevsi suretile ıslahı tercih edilerek planda (C) harfile gösterilen noktaya kadar tatbik edildiği ve bu gayri muayyen vaziyet yüzünden yangın harabeleri halinde kalmakta olduğu da nazarı dikkate alınarak, İmar Müdürlüğünce hazırlanan 1/500 mikyaslı tatbikat planı; 1- Yol sahilde yapıldığı takdire mevcut yapılarla arsaları istimlak edilecek ve rıhtımda tulu kamilince yeniden inşa veya esaslı tamirat yapılacağı cihetle çok masraflı olacağı, 2- Sahil yolu tatbik edildiği takdirde yeni binaların halen mevcut yol üzerinde yapılması mecburiyeti karşısında yolun ipkısı icap edeceği ve buna mukabil de yeni yapılacak yol üzerinde hiçbir bina bulunmayacağı, Yeniden yapılacak yollara iki kattan fazla irtifa verilmemek ve ayrık nizam tatbik edilmemek suretile mevcut yolda manzaranın kapanmayacağı gibi tulani meylinde tashihi mümkün olacağı cihetle bu planda tercih sebebi görülerek planın muvafık bulunduğu ve yeniden yapılacak yolların ayrık nizamda ve çatı seviyeleri yolun manzarasını kapamıyacak irtifada yapılmaları kaydile kabul edildiğine dair İmar Karma komisyonun tasdikli örneği bağlı tutanağı genel meclisin 11.11.1947 tarihli toplantısında okunarak tutanağın sondan ikinci satırında tab hatası olarak (kapayacak) şeklinde yazılan kelimelerin (kapamayacak) suretinde tashihi ile kabul edilmiştir.

Üsküdar-Beykoz arası asfalt yol yapımı için yapılan keşifte 3.5 milyon liraya ihtiyaç vardır, ancak bahsi geçen sene içerisinde bu paranın tahsisi yapılamayacaktır, 1947 yılında bu yol için 80 bin lira ayrılarak Beylerbeyi Sarayı'nın arkasındaki yolun genişletilecek, sahile sapmadan doğruca yola devam etme imkânı hasıl olacaktır.⁵⁴⁹ Bu ilan, bir yıl önceki haberle birlikte değerlendirildiğinde, aslında bütçe yetersizliği nedeniyle pansuman tedbirlerle idare edildiğini, ihalenin de kapalı zarf usulü olması verilecek firma konusunda idarenin belirleyici olma arzusunu ortaya koymaktadır. 1947 yılı içerisindeki Belediye bütçesindeki, yol ödeneğini ilçelere taksim edilerek ikinci ve üçüncü derecedeki arka sokaklar tamir edilecektir.⁵⁵⁰

10 Ekim 1947'de yayınlan bir haber İstanbul'daki trafik sorunundan şu şekilde bahsetmektedir: "İstanbulda nakil vasıtaları gittikçe çoğalmakta, kazalar da o nisbette artmaktadır. Hatta bazı caddelerde karşıdan karşıya geçmek bir mesele halini almaktadır. Halen işleyen motörlü nakil vasıtalarının sayısı 4200'ü geçmiştir. Peyderpey gelecek olan 50 otobüs ve gene gelmesi beklenen 500 otomobil şehir dahilinde işlemeğe başlayınca adeta korkunç bir manzara hasıl olacaktır. Askeri nakil vasıtalarıyla, arabalar ve tramvaylar yukarıdaki miktardan haricidir." ⁵⁵¹ Bu haberde Eminönü-Unkapanı yolunu açmanın en iyi çözümlerden birisi olacağı ileri sürüldüğü belirtilmektedir. Ancak, lastik terekleli ulaşım tercihinin doğuracağı sonuçlar 1947'de bile ürpertici bulunmaktadır. Planlama kavramının bu kadar konuşulduğu bir dönemde; plansız büyümenin sonuçları, yaşandıkça sindirilerek öğrenilmektedir.

İUMDK, seyrüseferin oluşturduğu sorunları çözmek için en pratik yolu tercih etmektedir. Bu oturumda, şehirde seyrüseferi tazyik eden bütün caddelerin açılması genel prensibi vurgulanırken Eminönü Meydanı'nda, Kadıköy Yoğurdçu Köprüsü arasında bulunan küçük binaların yıkılması kararlaştırılmıştır.⁵⁵² Bu karar, sorunlar biriktiğinde plan ve istimlak gibi süreçlerin hızlandığını göstermektedir.

İUMDK, sokakların arnavut kaldırımı yapılanlarının çok çabuk bozulduğu bu nedenle tahsisat az olsa bile yolların parke taşı ile döşenmesi gerektiği önergesi icra

⁵⁴⁹ "Üsküdar-Beykoz Asfalt Yolu –yolun inşası için 3.5 milyon liraya ihtiyaç var-", Cumhuriyet, 6 Mart 1947, Sayı: 8100. 1 Nisan 1948'de Üsküdar-Beykoz yolunun ihale ilanı gazetelerde yer almıştır. İlan şu şekildedir: "Üsküdar-Beykoz yolunun Beylerbeyi-Tünelbaşı ve Vaniköy-Kandilli kısımlarının şose kaldırım ve kaplama inşaatı kapalı zarf usulü ile eksiltmeye konulmuştur. 54.284,43 lira tutan keşif bedelinden 7000 lirası 1948 yılı bütçesinden ve geri kalan kısmı da 1949 yılı bütçesinden ödenecektir." "İstanbul Belediyesi İlanları", *Vatan*, 1 Nisan 1948, Sayı: 2460.

⁵⁵⁰ "Arka Sokaklar Tamir Edilecek", *Cumhuriyet*, 10 Mart 1947.

⁵⁵¹ "Şehrin Yol Derdi Gittikçe Büyüyor –İlk acil çarenin Eminönü-Unkapanı yolunu açmak olduğu ileri sürülüyor-", *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1947, Sayı: 8317.

⁵⁵² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 9 Aralık 1947, İndeks 2071714 Cilt No: 17, Karar No: 280.

edilmek üzere başkanlık makamına iletilmiştir.⁵⁵³ İUMDK görüşmelerinde beş üye Kadıköy Kuşdili-Kalamış arası sahil yolu için öneride bulunmuştur.⁵⁵⁴ Bu öneri, somut yol güzergahları tavsiye etmekte ve öneri görüşülerek başkanlık makamına iletilmektedir.

İUMDK, Tophane-Taksim yolunun güzergah projesini görüşmüştür. Bu görüşmede alınan karar;⁵⁵⁵ uygulanacak projenin tüm ayrıntılarını içermekte ve projenin takibinin de müstacelen “acele” olması temenni edilmektedir. Bu imar konusunda yaşanan gecikmelerin İUMDK kararlarına yansıyan boyutunu göstermektedir.

İUMDK’nu, Karagümrük’te Löküncüler Bostanının ifrazını görüşmüşler ve bu bostanı parsellere ayırırken sahibinin rızasıyla yollar açılmasına karar vermişlerdir.⁵⁵⁶ Bu örnek, sur içindeki bir bostanda yolların nasıl açıldığını göstermektedir. Sokak genişlikleri ayarlanmakta ve kamu adına terk edilecek alanlar bedel ödenmeden, mal sahibi tarafından rıza ile gerçekleştirilmektedir.

İUMDK, Mecidiyeköyü’nde yol genişletme kararı almıştır.⁵⁵⁷ Yapılan yolların tek tek genişliklerinin nasıl artırılacağını tasvir eden bu karar, yeni gelişim alanlarında geniş yol oluşturma’nın ilk örneğini oluşturmaktadır.

Ankara, İstanbul’a bağlanacaktır. “Büyük yol programı” başlığı ile verilen haberde; yol çalışmalarına Ankara’dan başlandığı, 1949 yılında tamamlanması planlan yol için İzmit’ten Pendik’e bir sahil yolu açılacağı, 9 metre genişliğinde açılacak şose yolun 457 kilometre olacağı belirtilmektedir. Haberin diğer dikkat çekici tarafı ise Amerikan yol mütehasısı Mister Marşal (Marshall)’ın bu projenin danışmanı olarak;

⁵⁵³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 17 Şubat 1948, İndeks 2071915, Cilt No: 13, Karar No: 132.

⁵⁵⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 20 Şubat 1948, İndeks 2071927, Cilt No: 18, Karar No: 141. Karar metni şu şekildedir: “Kadıköyde Kuşdili dere yolundan başlamak ve Kalamış koyunda nihayet bulmak üzere bir sahil yolu açılması bu muntika için evvelce hazırlanmış olan plan icabından bulunmuş ve bu yolun dere ağzından Kalamış iskelesine kadar olan kısmının suyu çekilen denizden geçirilmesi suretile inşası kararlaştırılmış olduğundan iskeleden sonraki kısmının da aynı şekilde sığ olan denizden geçirilmesi suretile planda tadilat icrası hakkında beş üye tarafından verilen bağlı önerge Genel Meclisin 20.2ç948 tarihli toplantısında okunarak tetkikat icrası için Başkanlık makamına tevdi olunmuştur.”

⁵⁵⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Şubat 1948, İndeks 2071925 Cilt No: 18, Karar No: 139. Karar şu şekildedir: “Tophaneden başlayarak Cihangir ve Sıraservileri takiben Taksime giden yolun bugün pek izdihamlı bir hal alan Karaköy-Taksim seyrüseferine yardımcı bir yol haline getirilmesi için meb’deden İtalyan Hastanesine kadar olan meylin projedeki inkişaf yapılmak suretile % 18’den % 11’e indirilmesi ve Sıraserviler caddesinin genişliği 15 metre olduğundan bunun davacı olan bu yeni yol genişliğinin de aynı miktar olması suretile hazırlanan güzergah projesinin müstacelen takibi temenisile tasdiki uygun görüldüğüne dair İmar Karma Komisyonunun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 26.2.948 tarihli toplantısında okunarak yazıldığı gibi kabul edilmiştir.”

⁵⁵⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 28 Şubat 1948, İndeks 2071936 Cilt No: 18, Karar No: 152.

⁵⁵⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 5 Haziran 1948, İndeks 2071573 Cilt No: 17, Karar No: 158.

“Türk mühendislerle çalışmaktan fazlasile memnunum. Biz Türkiye’ye bir sene için gelmiştik. Bu müddetin uzatılmasını çok arzu etmekteyiz. Memleketiniz yakında dünyanın en güzel yollarına kavuşacaktır” beyanatını vermesidir.⁵⁵⁸ Ankara-İstanbul asfalt yolu, Nallıhan’dan ayrılacak bir kolla Eskişehir’e bağlanacak, bu proje gerçekleşirse orta Anadolu’nun Türkiye’nin can damarı haline gelecek, Garbi Anadolu-Ege Bölgesi’yle birleşecek ve büyük iktisadi faydalar ortaya çıkacaktır.⁵⁵⁹ İstanbul-Ankara yolu asfaltla bağlanacak, Edirne-İstanbul yolunun asfaltlanması bitirilecek ve Ankara-İstanbul yolunun devamı olan Koçhisar-Aksaray-Adana yolu güneye uzanacak şekilde inşa edilecektir.⁵⁶⁰ Ülke genelindeki bu yol çalışmaları, merkezi hükümet kontrolünde, ülkenin karayolu ile bütünleştirilmesini öngören bir projedir. Bu proje, iktisadi açıdan menfaat sağlayacak şekilde İstanbul’a ulaşımı kolaylaştırırken, aynı zamanda İstanbul’a göçünde yolunu kolaylaştırmaktadır. İstanbul’a kolay ulaşabilir olmak, şehrin kaderini dramatik bir biçimde belirlemektedir.

Eminönü rıhtımı tamir edilerek otomobil parkı yapılacak, böylece rıhtımın yakınındaki yolun tıkanıklıktan kurtulacak, ayrıca yeni postanenin (Sirkeci Postanesi) arkasındaki Aşirefendi Caddesi, Sultanhamamı ve Mercan’dan Beyazıd’a çıkan yol parke olarak yeniden inşa edilecektir.⁵⁶¹ 1949 yılı tahsisatına alınmış olan Beşiktaş-Yıldız yolu, Mecidiyeköyü’ndeki Sakızağacı Sokağı, Beşiktaş’ta Sinanpaşa Köprü Sokağı-Dikilitaş Yolu, Bakırköy Fabrikalar Yolu müteahhide ihale edilmiştir.⁵⁶² İstanbul’da 1949 yılı içerisinde 1.170.000 lira sarfile 93.450 metrekare şose ve 179.765 metrekare asfalt kaplama yapılacaktır.⁵⁶³

Ortaköy Deresi’nin kapatılması çalışmaları ve Lido önünden başlayarak Kuruçeşme İskelesi’ne uzanan yolun 17.5 metreye çıkarma çalışmaları başlatılmıştır. Bu haberin sonunda Vatan muhabirinin şu satırları, şehircilik meselelerinin nasıl siyasal propagandanın bir aracı haline geldiğini göstermektedir: “... Gerek Ortaköy deresinin

⁵⁵⁸ “Büyük Yol Programı –Ankara İstanbul Yolunun İnşası- , -Bu yol inşaatı 1949 yazında tamamlanacak ve İzmitten Pendiğe kadar bir sahil yolu açılacak-”, *Vatan*, 11 Ağustos 1948, Sayı: 2591.

⁵⁵⁹ “Ankara-İstanbul Asfalt Yolu”, *Vatan*, 22 Ağustos 1948, Sayı: 2608.

⁵⁶⁰ “Yapılmakta ve Yapılacak Yollarımız –Her hafta hummalı bir faaliyet devam ediyor-”, *Ulus*, 9 Haziran 1949.

⁵⁶¹ “Yapılacak Yeni Yollar –Eminönü rıhtımı tamir edilecek, ayrıca bir otomobil parkı yapılacaktır-”, *Vatan*, 16 Mart 1949, Sayı: 2806.

⁵⁶² “Belediyenin Yol ve İnşaat Faaliyetleri”, *Vatan*, 6 Nisan 1949, Sayı: 2827.

⁵⁶³ “İstanbulda Bu Sene Yapılacak Yollar –Bir milyon yüz yetmiş bin lira sarfile 93,450 metre kare şose, 179,765 metre kare asfalt kaplama yapılacaktır-”, *Vatan*, 8 Mayıs 1949, Sayı: 2859. Haber devamında yapılacak yol adları ve uzunluklarını içermektedir. Bu yolların yapılış hedefi de şu şekilde açıklanmaktadır: “Bu programın hedefi, şehrimize gıda maddeleri ve mahrukat getirilen yolları ön planda tutarak nakliyyede ucuzluğu temin etmektir.” Ayrıca, İstanbul Belediyesi 1949 yılı bütçesinde koyduğu tahsisat gereği Fatih kazası dahilinde yapılacak cadde, sokak ve kaldırımların inşası 174 bin liraya, Eminönü kazasında da cadde ve sokakların inşası da 50 bin liraya ihale edilmiştir. “Fatih ve Eminönünde Yapılacak Yollar”, *Vatan*, 8 Haziran 1949, Sayı: 2890.

ve gerekse Lido-Kuruçeşme yolunun genişletilmesi keyfiyetini takdirle karşılırsınız. Fakat bizim burada üzerinde durmak istediğimiz mühim bir nokta vardır. C.H.P. mensupları, tamamen bir şehircilik faaliyetine ait olması lazım gelen dünkü merasimlere siyasi bir gösteri mahiyeti vermeye çalışmıştır. Her iki tarafa da altı oklu C.H.P. bayrakları asılmış ve bu merasimler biter bitmez bu bayraklar toplatılmıştır. Ayrıca C.H.P. Beşiktaş başkanı, yaptığı konuşmada, yalnız bu şehircilik faaliyetini değil, bir idare adamı olan Valiyi de kendi partisine mal edici bir tavır takınmıştır...⁵⁶⁴ Bu durum, çok partili döneme geçiş aşamasında, yazılı basın başta olmak üzere, kamuoyunda iktidar partisine yönelik eleştirilerin daha yüksek sesle dile getirildiğini göstermesi açısından önemli bir örnektir.

4.1.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

Toplu taşıma araçlarının dönüşümü ile İstanbul'da yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmaktadır. Kullanılan her asrî şehircilik unsuru, kendi kültürünü de beraberinde getirmektedir. Otobüs ve araçlar İstanbul'da çoğaldıkça park yerleri ve garajlar ihtiyaç haline gelmektedir.

Şişli'de 90 otobüs alacak genişlikte, her türlü fenni ve teknik servisi içerecek, 1.800.000 liraya mal olacak garaj inşaatına Aralık ayının ilk haftasında başlanacaktır.⁵⁶⁵ Ancak yapılan keşfin yanlışlığı ve problemin zamanında çözülememesi⁵⁶⁶ kamu kaynaklarının israfına sebep olmakta, idare ve müteahhit mahkemelere düşerken, halk yalnızca izleyici kalmaktadır.

Eminönü Meydanı'nda saat direğinin bulunduğu refüj kaldırılmak suretiyle bir otomobil parkı oluşturulmaya başlanmıştır. Ayrıca Liman Hanı karşısındaki arsa açılarak bir otomobil parkı daha oluşturulacak ve Altıncı Belediye Şubesi'nin karşısındaki otomobil parkı da genişletilecektir.⁵⁶⁷

⁵⁶⁴ “Ortaköy Deresi Kapatıldı Kuruçeşme Yolu Açıldı –Dün iki tören yapıldı–”, *Vatan*, 30 Ağustos 1949, Sayı: 2971.; aynı haber *Ulus* gazetesinde normal bir açılış olarak yansımıştır. “Ortaköy-Kuruçeşme Yoluna Başlandı”, *Ulus*, 30 Ağustos 1949.

⁵⁶⁵ “Şişli’de Büyük Bir Garaj Yapılacak”, *Ulus*, 24 Kasım 1946.

⁵⁶⁶ “Otobüs Garajı Niçin Yapılamıyor?-İdare ile müteahhid arasında ihtilaf çıktı”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1947, Sayı: 8163. Şişli’de yapılacak garaj konusunda Tramvay ve Elektrik İdaresi ile Müteahhit Suad Genbark arasında bir ihtilaf çıkmış ve bu nedenle garajın inşası devam etmemektedir. Müteahhidin uzun zaman geçmesine rağmen işe başlamamasını öne süren idare, mukaveleyi feshederek, müteahhidin 80 bin liralık teminat akçesine el koymuş ve gazetelere verdiği ilanla, garajın inşası işini müteahhidin nam ve hesabına 1.724.312 liraya tekrar eksiltmeye koymuştur. Eski müteahhit de, inşaat başlarken kendisine verilen keşifnamede garaj temelinin iki metrede inşa edileceği bildirildiği halde yapılan hafriyatta toprak durumunun beş, altı metre aşağıdan inşasını icab ettirdiğini, bu aradaki farkın ayrıca hesap edilmesi hakkında idareye vaki müracaatine cevap alamadığını ve bu yüzden inşaatı başlamadığını, bu arada malzeme fiyatlarının artmış olduğunu iddia etmiştir.

⁵⁶⁷ “Otomobil Parkları Yapılıyor –Eminönü meydanında ve Liman Hanı karşısında faaliyete geçildi–”, *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1949, Sayı: 8813.

12 Şubat 1949 Şehir Meclisi toplantısında Unakapanı-Eminönü yolunun açılması görüşülürken Kırdar'ın yapmış olduğu izahat dönemin imar sürecini vuzuha çıkarması bakımından önemlidir.⁵⁶⁸ Halk, imar sürecine politik mekanizmalar aracılığıyla müdahil olmaktadır. Artık kamu adına yapılan yatırımlar nedeniyle yöneticilerin hesap verme alışkanlıkları oluşmaya başlamıştır.

4.1.3.4. Toplu Taşıma Tercihi: Raylı Sistem veya Lastik Tekerli Ulaşım

İstanbul'da ulaşım sistemi kurulurken büyük oranda vapur ve tramvay gibi tercihlerle genel halkın ulaşım ihtiyacı çözülmek istenmiştir. Otomobilin şehre girmesiyle, bu alternatifler dolmuş, minibüs ve otobüslerle sağlanmaya başlanmıştır. Ancak İstanbul'a raylı sistem 19. yüzyılın sonlarında girmesine, dünyanın ikinci yer altı metrosu 1871'de tünel olarak açılmasına rağmen; İstanbul'da yer altı metrosu ve mekanik tramvay projelerinin üretilip uygulanması dünya başkentlerine göre oldukça geç olmuştur.

31 Ocak 1945 tarihili bir haber metni dönemin metro ihtiyaç ve çözüm algısını şu şekilde ifade etmektedir: “Beyoğlu ile İstanbul’u birbirine bağlayan bir tek cadde vardır. Yeni açılan Atatürk bulvarının ihtiyacı karşılamayacağı, fakat bir üçüncü ana yol açmağa da imkân olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple İstanbul’un imar planını hazırlayan M. Prost, yaptığı tetkikler neticesinde İstanbul ile Beyoğlu arasında yer altı tramvayı (metropolitan) tesisini muvafık görmüştür. Bu yolun muhtelif kolları olacaktır. Bir kol Eminönü meydanından Beyazıd’a çıkacak, oradan Fatih, Edirnekapı’ya, bir taraftan da Aksaray ve Langa’ya uzıyacaktır. Eminönü’nden bir kol Beyoğluna uzayacaktır. Bu kol Haliçi, yapılacak yeni bir köprü üzerinden geçerek Taksim’e oradan Harbiye ve Şişli’ye gidecektir. Bu yolun ileride Mecidiye köyüne veya Maslağa kadar uzatılması da mümkün görünüyor. Yer altı hattı çift olacak, her trende birkaç araba bulunacaktır. Böyle bir yol şebekesinin kaç mal olacağı ve bu inşaat masrafının nasıl karşılanacağı henüz belli değildir.”⁵⁶⁹ Bu haber metni İstanbul’da ulaşım meselesinin

⁵⁶⁸ “Unkapanı Köprüsünün Durumu –Şehir Meclisi dün de bu mevzuu görüştü. Vali, Unkapanı-Eminönü yolunun açılmıyacağını söyledi-”, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1949, Sayı: 8802. Kırdar'ın beyanati şu şekildedir: “Seyrüsefer bakımından köprü (Unkapanı Köprüsü) yükünü almıştır. Biz sekiz dokuz seneden beri bunu gördük. Unkapanı yolunu harbden evvel 13 milyon liraya açmak kabildi. Bu istimlake ucuz yerden başlayalım dedik; Unkapanı’ndan başladık. Maksadımız, yolu açarken iki tarafındaki sahayı imar edip, ileriye doğru gidildikçe ticarethaneleri buralarda yapılacak dükkânlara nakletmekti. Para kıymetinin azalması, emlak kıymetinin artması yüzünden üç milyon lira sarf ettiğimiz halde hale kadar gelemedik. İstimlak yapmak çok güçleşti. Bizim malımız olan yerleri bile istimlak edemiyoruz. Hatta istimlak ettiğimiz yerleri bile yıkamıyoruz. Yazıyorlar, çiziyorlar, Bakanlıklara, partilere müraccaat ediyorlar. Bu durum karşısında, zannederim bu yolu açmak bizlere müyesser olmayacak.”

⁵⁶⁹ “İstanbul’da Yer altı Tramvayları İçin Yeni Bir Proje”, *Ulus*, 31 Ocak 1945.

ele alınış biçimini ortaya koymaktadır. Çözüm asrî şehircilik ve modern teknolojidir, bunun için uzmanlar getirilmiştir, sekiz yıldır İstanbul'un planı hazırlanmaktadır, planı hazırlayan ekip sadece alternatifleri saymakta, bunun bütçe analizi ve olabilirliği ortada bulunmaktadır.

Florya Plajı'nın kiracısı Kazım Arın ve arkadaşları Amerikalı bir şirketle işbirliği yaparak İstanbul'da Galata-Şişli arasına bir tünel yapmayı teklif etmişler, Belediye ise Sirkeci-Şişli arası olarak projeyi düzenlemeyi teklif etmiş, bunun üzerine şirket şimdilik Galata-Şişli arasını yapabileceğini, belediyenin teklifinin ikinci etap olarak değerlendirilebileceğini belirterek, Prost tarafından hazırlanan güzergah planları şirkete teslim edilmiştir. Taksim ve Harbiye'de birer istasyona sahip olacak tünelin güzergahları incelenmek üzere Amerika'ya gönderilmiştir.⁵⁷⁰ Zonguldak'ta Çatalağzı santralini inşa etmekte olan Türk-Amerikan şirketinin başmühendisi Kemal Ertuğrul, tekliflerini sunmak üzere Bayındırlık Bakanlığı'na gitmiştir. Çeşitli Amerikan bankalarından ileride artırmak üzere şimdilik 31 milyon dolarlık bir kredi almaya muvaffak olan şirket; yalnızca Sirkeci-Galata tünelini değil aynı zamanda İstanbul Limanı ve Samsun Limanı'nı da yapmağa talip olmuşlardır. Ancak İstanbul Limanı'nın yeri belirli olmadığı için ne cevap verileceği malum değildir.⁵⁷¹ Özel sektörden beklenen büyük yatırımlar dönemi başlamıştır. Özel sermaye ile inşa edilecek kamu yatırımlarının başlaması, dönemin Türkiye'sinde seçilen gelişme modelini de ortaya koymaktadır.

Harpten önce planlanan, Sirkeci Garı'nın etrafındaki yük vagonlarına mahsus hatlar, manevra hatları, kömür ve lokomotif depoları ile sair tesisat Yedikule dışına kaldırılarak, garın yalnızca yolculara tahsisi sağlanacaktır.⁵⁷²

Dünyanın ikinci metrosu sayılan Tünel İstanbul'da yapılmıştır, ancak hala eski teknoloji ile çalışmaktadır. Bu durumda da Tünel'in kayışı İstanbul'un meselesi haline gelmektedir. Amerika'dan getirilen tünel kayışı İskenderun'dan trene yükletilmiştir. Kayışa verilen para tünelin gelirinden fazlaya mal olmaktadır.⁵⁷³ İstanbul'da ulaşım sorunu yalnızca altyapı sorunu değil aynı zamanda gerekli teknolojik malzemenin tedariki sorunudur.

⁵⁷⁰ "Galata ile Şişli Arasında Tünel –Amerikalıların destekledikleri bir şirket bu tüneli yapmak için Belediyeye müracaat etti-", *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1948, Sayı: 8420.

⁵⁷¹ "Sirkeci-Şişli Tüneli projesi –Amerikan şirketi İstanbul limanını da yapmaya talib oldu-", *Cumhuriyet*, 3 Mayıs 1948, Sayı: 8520.

⁵⁷² "Sirkeci Garı Genişletilecek", *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1945, Sayı: 7408.

⁵⁷³ "Tünel Seferleri Cumaya Başlıyor", *Cumhuriyet*, 17 Haziran 1945, Sayı: 7482.

II. Dünya Savaşı sonuçlanmamıştır, teknolojik malzemelerin tedariki İstanbul'un ulaşımını etkilemektedir. Tramvay İdaresi tarafından Amerika'ya ısmarlanan rayların ancak 1946 yılı Nisan ve Mayıs ayında İstanbul'a ulaşabilecektir, bu tarihe kadar eldeki mevcut rayların yerleri değiştirilerek idare edilmesi zorunluluğu vardır.⁵⁷⁴

Belediye, Beyazıd-Eminönü ve Karaköy-Şişli arasında tünel inşası için Amerika bankalarından kredi almayı ümit etmektedir.⁵⁷⁵ Bu haber yukarıdaki verilerle değerlendirildiğinde, Amerikalı şirketin açtığı yoldan belediyenin kendi başına yürüme, icraatı kendi becerme arzusu taşıdığı görülmektedir.

Üsküdar-Kadıköy tramvay hattı ihtiyaca cevap verememektedir, bu nedenle harp senelerinde ray sıkıntısı nedeniyle rayları sökülen⁵⁷⁶ Moda hattının çift yapılması için harekete geçilmiş, Kısıklı yolunun da çift yapılması hazırlıklarına başlanmıştır.⁵⁷⁷ Moda hattı çift hat olarak kullanıma açılmıştır.⁵⁷⁸

Raylı sistem pahalı bir yatırımdır, bunun yerine yolları asfaltla kaplayarak trolleybüs çalıştırmak daha kolay ve işlevseldir. Belediye, Beşiktaş-Bebek arasında trolleybüs işletmeye karar vermiştir. Beşiktaş-Bebek yolu tamamen asfalt olacak ve mevcut tramvay hattı kaldırılacaktır. E.T.T. Umum Müdürü İbrahim Kemal Baybora başkanlığında Berlin'de incelemelerde bulunan heyet, trolleybüs işletmesi mevzuunu tetkik etmek için Londra'ya gidecektir. Kırdar bu konuda şu izahatta bulunmuştur: "Trolleybüs, ray döşenmediği için daha ekonomik ve sür'at bakımından daha müreccaktır. Meclis bu işi muvafık görürse 950 bütçe yılında tesisatın yapılmasına başlanacaktır."⁵⁷⁹ Ulaşım konusunda artık yerli uzmanlar yurtdışı örneklerini incelemektedirler. Yalnızca ecnebi mütehassıstan akıl almak yetmemektedir, ecnebi uygulamalar yerinde incelenmektedir.

4.1.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

İstanbul'da 1850'lili yıllardan beri hizmet veren vapur şirketi bir deniz ulaşım kültürü ve algısı oluşturmuştur. Deniz ulaşımının organize edildiği iskele tamirleri dönemin gazetelerinde yer almaktadır. İstanbul şehir içi iskelelerinden olan Beylerbeyi,

⁵⁷⁴ "Tramvay Rayı Derdi", *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1945, Sayı: 7514.

⁵⁷⁵ "Beyazıd-Şişli Arasında Tünel -Belediye, bu tünelin inşası için Amerikadan kredi almayı ümid ediyor-", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1949, Sayı: 8830.

⁵⁷⁶ "Moda Tramvay Yolunun Çift Olarak Yapılmasına Başlandı", *Vatan*, 24 Kasım 1947, Sayı: 2331.

⁵⁷⁷ "Kadıköy Tramvay Hatları İslah Edilecek", *Vatan*, 23 Kasım 1947, Sayı: 2330.

⁵⁷⁸ "Kadıköy-Moda Tramvayları", *Vatan*, 12 Aralık 1947, Sayı: 2349.

⁵⁷⁹ "Beşiktaş-Bebek Arasında Trolleybüs İşletilecek -Vali dün Şehir Meclisinde 1950 yılında tesisata başlanacağını söyledi-", *Vatan*, 8 Haziran 1949, Sayı: 2890.

Küçüksu plajı, Kandilli, Kuzguncuk, Çengelköy, Büyükdere, Yeniköy, Beşiktaş ve Üsküdar yolcu iskeleleri ve Üsküdar-Kabataş arabalı vapur iskeleleri üç ay içerisinde tamir edilecektir. Haliç'te bulunan Kasımpaşa, Fener ve Balat iskeleleri de tamirat geçirerek hizmete açılmışlardır.⁵⁸⁰ Galata rıhtımında yapılmakta olan iskelenin inşaatı, inşaat malzemesinin ahşap olması nedeniyle tatil edilmiştir.⁵⁸¹ Bu haber, imar çalışmalarında devletin karar alma biçim ve süreci hakkında fikir vermektedir, eğer iskele ahşap istenmiyorsa neden başlatılmıştır. Kamu imar ve inşaat süreçleri sadece yetkililerin kararı şeklinde gazetelerde yer almaktadır.

Ekim 1946'da Karaköy'deki iskele hizmete açılmıştır. Buradan, Harem, Salacak, Moda, Kalamış, Boğazın Anadolu Hattı, Kadıköy ve Haydarpaşa'ya vapurlar işleyecektir.⁵⁸² Araba iskelelerinde gedik usulü oluşmuştur.⁵⁸³ Bu haber İstanbul'da yeniliklerin toplumsal hayatta nasıl yer bulduğunu ve bunun nasıl bir gelir kaynağı üretmeye başladığını ortaya koymaktadır. Gedik usulü ile, kamu idaresinin yönet(e)mediği boşluklardan gelir kaynağı üretilmektedir.

Anadolu'ya kamyon nakliyatının artması Kabataş araba vapuru iskelesinin kapasitesini zorlamaya başlamıştır. Bu nedenle, yeni bir iskele inşası kararlaştırılmış, 300.000 lira bütçeli ihaleyi Beit Weit adlı İskenderun Limanını yapan şirket almıştır şirket iskele inşasını dört-beş ayda bitirmeyi taahhüt etmiştir.⁵⁸⁴

Galata Köprüsü, 25 yıldan fazla süredir tamirat görmemiştir ve çökmek üzeredir. Tanınmış bir İngiliz firması bu iş için teklif hazırlamaktadır.⁵⁸⁵ Galata Köprüsü'nden geçmek, bir sorun haline gelmiştir. Bu durum Sadun G. Savcı tarafından şu şekilde anlatılmaktadır:⁵⁸⁶ Araçların karmaşası ve yayaların çoğalması köprüyü zorlamaktadır. Yaya bir geçiş yazın on beş dakika sürmektedir. Bu durum basit trafik düzenlemeleriyle ortadan kaldırılabilir. Karaköy Köprüsü'nün tehlikeli durumu Şehir Meclisi'nde görüşülmüştür.⁵⁸⁷ Şehir hatları vapurları yetersiz kaldığından sekiz adet süratli yolcu

⁵⁸⁰ "Tamir Edilecek Vapur İskeleleri", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1945, Sayı: 7396.

⁵⁸¹ "Galata Rıhtımındaki Yeni İskele İnşaatı", *Ulus*, 9 Ağustos 1946.

⁵⁸² "Karaköydeki Yeni İskele Bugün Açılacak", *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1946, Sayı: 7953.

⁵⁸³ "Araba İskeleleri –Belediye İktisat Müdürlüğü gedik usulünün kaldırılmasını teklif etti-", *Vatan*, 11 Aralık 1947, Sayı: 2648. Bu usulün oluşumu şu şekilde anlatılmaktadır: "... Şöyle ki şehrin belli başlı ticaret ve nakliye merkezleri çok seneler evvel araba iskelesi olarak adlandırılmış yani bunların yerleri tesbit edilmiş ve nakil vasıtalarının bugünkü kadar bol olmadığı zamanlarda taşıt vasıtaları sahipleri bu iskeleleri bölüşmüşlerdir. Bu bölüşme plaka numaraları esasına göre yapılmış ve zamanla iskeleler gedik halini almıştır..."

⁵⁸⁴ "Kabataş Araba Vapuru İskelesi –Üç yüz bin lira sarfile yeniden yapılacak-", *Vatan*, 12 Aralık 1947, Sayı: 2349.

⁵⁸⁵ "Galata Köprüsü Tehlikede! –Mühendisler, köprünün çökmek tehlikesine maruz olduğunu söylüyorlar-", *Vatan*, 15 Eylül 1948, Sayı: 2627.

⁵⁸⁶ Sadun G. Savcı, "Karaköy Köprüsünde Kaplumbağa Yürüyüşü", *Vatan*, 29 Eylül 1948, Sayı: 2641.

⁵⁸⁷ "Karaköy Köprüsü Tehlikeli Durumda –Şehir Meclisinin dünkü toplantısında bir üye, köprünün harab olduğunu ve bakılmadığını izah etti-", *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1949, Sayı: 8799. Haberde, motorlu nakil vasıtalarının

vapuru ve 50-60 araç kapasiteli iki araba vapuru satın alınmıştır.⁵⁸⁸ İstanbul'da deniz yolu ile toplu ulaşımın tarihi yüzyıla yaklaşırken, bu ulaşımın hala eski usul ve potansiyelle sürdürülmektedir. Deniz ulaşımına nüfus artışı oranında yatırım yapılmamaktadır. Yıllar sonra yeni yatırımlar, savaş sonrası dönemde yapılmıştır.

4.1.3.6. İstanbul Köprüleri

1940'lı yıllarda, İstanbul'da köprü denildiğinde akla Galata ve Unkapanı köprüleri gelmektedir. Bu köprülerin yapılışı bile şehrin kullanım biçimini ve yol akslarını belirlemiştir. Bu köprüler ekseriya yaya, atlı araçlar ve tramvaylar tarafından kullanılmaktadır. Ancak yeni imar sürecini tetikleyen otomobil için bu köprülerin bakım süreçleri ve yeni köprüler gerekmektedir. Kırdar dönemi köprü çalışmaları eski iki köprünün tamiri ve Haydarpaşa'da inşa edilen köprüden ibarettir.

II. Dünya Savaşı'ndan önce inşasına başlanan Haydarpaşa'yı Kadıköy'e bağlayan Haydarpaşa Köprüsü, açılış için hazırdır; ancak köprü başlarken konulan hedef olan Üsküdar-Kadıköy tramvayının bu köprüden geçmesi uygun görülmediğinden, yalnızca yaya ve araçlar geçecek şekilde inşa edilmiştir.⁵⁸⁹ 840 metre uzunluğunda olan ve 200 bin liraya mal olan Haydarpaşa Köprüsü 30 Ağustos 1945'te açılmıştır.⁵⁹⁰ "... Köprü üzerinden tramvay, otobüs geçecek şekilde ve tahammülde yapılmıştır. Ancak tramvay idaresinin elinde ray bulunmadığı için şimdilik tramvay işlemeyecektir..." denilerek, köprünün yapım süreci izah edilmiştir.⁵⁹¹ Bu açıklama imkânsızlıklar içinde üretilen çözümleri göstermektedir. Ray olmadığı için tramvay hattı döşenememektedir, imar ufkunu ancak elinizdeki bütçe ve malzemeye göre hayata geçirilebilmektedir. Yaklaşık iki yıl sonra, Haydarpaşa Köprüsü'nden tramvay geçmeye başlamıştır. Üsküdar'ı Kadıköy'e bağlayan tramvay hattının güzergahı

çokluğu, köprü tamiri için 400.000 liralık tahsisatın azlığı, köprü temizliği için özel bir ekip teşkilinin gerektiği, köprüde inzibat işleri ve satıcılarla meşgul olmak için daimi bir polis grubu gerektiği, köprünün üzerinde durduğu iki dubanın tamaratı için Denizyolları İdaresi'nden alınan 3.000 lira tahsisatın yetersizliğini içeren taktir makama havale edildiği belirtilmektedir.

⁵⁸⁸ "İstanbul'un Liman Tesisleri –Devlet Deniz Yolları U. Müdürü Yusuf Ziya Erzin bir demeç verdi-", *Ulus*, 15 Eylül 1948.

⁵⁸⁹ "Haydarpaşa Köprüsü Açılıyor", *Cumhuriyet*, 30 Ağustos 1945, Sayı: 7556.

⁵⁹⁰ "Haydarpaşa Köprüsü Dün Nihayet Açıldı-Demir Köprü, 7 senede inşa edildi ve 1,206,028 liraya mal oldu-", *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1945, Sayı: 7557. Haberde, 1938 yılında inşaatın başlanan köprü Devlet Demiryolları tarafından yaptırılmış olup, açılış kurdelesini Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy tarafından kesilmiştir.

⁵⁹¹ "Haydarpaşa Köprüsü Dün Törenle Açıldı-840 metrelik köprü bir milyon 200 bin liraya mal oldu-", *Vatan*, 31 Ağustos 1945, Sayı: 1531.; "Haydarpaşa'da Yeni Demiryolu Köprüsü Açıldı", *Ulus*, 31 Ağustos 1945.

Yeldeğirmen'den kaldırılarak sahile nakledilmiş ve Haydarpaşa Kadıköy arası mesafe 35 dakikadan 5 dakikaya inmiştir.⁵⁹²

Kadıköy, Adalar ve Üsküdar'dan gelip iskelelerden çıkan ve Tünel istikametine gitmek isteyen halkın, doğrudan doğruya köprü altından geçmek suretiyle karşıya çıkmalarını temin maksadile “Vagon Li” binası önüne kadar bir merdiven yapılmıştır.⁵⁹³

4.1.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları

İstanbul'un Nazım İmar Planı 1937'de sunulmuş ve bu çerçevede alt ölçekli plan çalışmaları başlatılmıştır. Nazım İmar Planının amacı şehrinin makro düzeyde arazi kullanım kararlarının alınmasıdır. Kısaca, şehre yüklenecek anlam, bu anlamın doğurduğu fonksiyonları icra edecek bölgeler belirlenir ve arazi kullanım kararları alınır. Bu çerçevede şehre yapılacak makro yatırımların yerleri de tespit edilir. Ancak 1945 yılına gelinmesine rağmen İstanbul'da limanın nereye yapılacağı hususu netleşmemiştir.

6 Ocak 1945 tarihli haber başlığı “İstanbul'daki Modern Liman Anadolu Yakasında Kurulacak” haberi alt başlığı ise “İmar Planı Ona Göre Değişecek”tir. Bu haberin veriliş biçimi ve tarihi ilgi çekicidir. Nazım plan tamamlanana sekiz yıl olmasına rağmen liman yeri hala tespit edilememiş; liman önceden belirlenen Yedikule-Bakırköy arasına değil, Anadolu yakasına kurulacaktır.⁵⁹⁴

İUMDK, “Kadıköy İmar Planının tanzimi sırasında Genel Meclisce serdolanın temenniler ve limanın Haydarpaşada olması Bayındırlık Bakanlığınca tasvip edilmesi üzerine Bakanlık mütalaasına uygun bir şekilde teklif olunan 1/2000 mikyaslı imar planının şehir ihtiyaçlarına uygun bulunması hasebile tasdiki uygun görüldüğüne dair Bayındırlık, Mülkiye ve muhtelit Komisyonun tasdikli örneği bağlı tutanağı Genel Meclisin 14.2.1946 tarihili toplantısında okunarak uzun konuşmalardan sonra yazıldığı gibi kabul edilmiştir”⁵⁹⁵ şeklinde karar vererek, İstanbul Limanı'nı Haydarpaşa'ya yerleştirmiştir.

⁵⁹² “Haydarpaşa Köprüsünde Dün Yapılan Tören –Köprüden tramvay geçmeğe başladı, Haydarpaşa ile Kadıköy arasındaki mesafe 35 dakikadan 5 dakikaya indi-”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1947, Sayı: 8151.

⁵⁹³ “Karaköy Köprüsü Altındaki Merdiven Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1949, Sayı: 8815.

⁵⁹⁴ “İstanbul'daki Modern Liman Anadolu Yakasında Kurulacak -İmar planı ona göre değişecek-”, *Ulus*, 6 Ocak 1945.

⁵⁹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Şubat 1946, İndeks 2071173, Cilt No: 15, Karar No: 131.

Yeni İstanbul limanı Haydarpaşa sahillerinde inşa edilecektir.⁵⁹⁶ Liman yerinin belirlenmesi şehirdeki arazilerin kullanımlarını ve geleceklerini etkilediği için bu kararlar tüm katılımcıları harekete geçirmektedir.⁵⁹⁷ Liman yeri mevzuu ile ilgili olarak, imar işi ile alakadar makamlar, emlak sahipleri ve ticari mahfil arasında bazı girişimlere neden olmuştur.

İstanbul limanının Haydarpaşa'ya yapılması önerisine Karşı yüksek mühendis Tevfik Sadullah, 15 Mayıs 1946'da *Cumhuriyet* gazetesinde bir eleştiri yayınlamıştır.⁵⁹⁸ Bu konuyu uzunca ele aldığı makalesinde Sadullah, uluslararası planlama literatürünü ve dönemin planlama arayışlarını özetledikten sonra şunu savunmaktadır: İstanbul'da limanın Haydarpaşa'ya yapılmasının üretim tesisleriyle bir alakası yoktur, çünkü hala İstanbul'un sanayi bölgesi tespit edilememiştir. Bu bölgeye liman yapmanın tek gerekçesinin demiryolu bağlantısı olması da çok açıklayıcı değildir. Liman için sadece demiryolu bağlantısı bir anlam ifade etmemektedir. Sadullah, plan yapımcılarının kaç yıldır bu konulara niçin cevap bulmadıklarını sorarken devlet yetkililerinin koordinasyonsuzluğunu da eleştirmektedir.

İUMDK, İstanbul'da Haydarpaşa'ya liman yapımı kesinleştikten sonra şehrin hububat ihtiyacını karşılayacak silo yerinin de Haydarpaşa'ya kurulması kararını vermiştir.⁵⁹⁹ Bu kararda silonun silueti bozmayacağı ve hangi ölçülerde nereye inşa edileceği tasvir edilmektedir.

Liman yerinin belirlenmesinde yetkili Belediye mi yoksa Hükümet mi olacaktır?⁶⁰⁰ Uluslar arası bir liman olacağı için yatırım merkezi hükümet tarafından yapılacaktır; ancak, liman kararı İstanbul'un tüm arazi kullanım kararlarını etkilemektedir. Şehircilik uzmanları yurt dışından temin edilse bile Türkiye'nin bürokratik işleyişi, İstanbul planının üretilmesinde yerel bir tarz ortaya koymaktadır. Planlama işi, yurt dışından satın alınabilecek bir danışmanlık hizmeti değildir. Aynı zamanda üretilmesi istenen asrî şehirciliğe uygun bir bürokratik yapılanmayı da gerekli kılmaktadır. Dönemin Türkiye'sinde planlama süreçlerinin anlaşılmasında, liman yeri tartışması bu konuda yaşanan açmazları açıklayan en uygun örnektir.

⁵⁹⁶ “Yeni İstanbul Limanı”, *Cumhuriyet*, 17 Şubat 1945, Sayı: 7362. Bu tasarıya göre, Moda burnu önünden Haydarpaşa'ya kadar büyük bir mendirek çekilecek, şimdiki Haydarpaşa mendireği kaldırılacak, Kadıköy Yoğurdcu ve Haydarpaşa Çayırı'nda büyük antrepolar inşa edilecektir.

⁵⁹⁷ “İstanbul Limanı Nerede Yapılacak –Vali ve Belediye Reisile İmar Müdürü Ankarada hükümetle temaslarda bulunacaklar-”, *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1946, Sayı: 7792.

⁵⁹⁸ Tevfik Sadullah, “İstanbul'un Limanı Haydarpaşada Olmaz”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.

⁵⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Şubat 1949, İndeks 2072190, Cilt No: 19, Karar No: 4.

⁶⁰⁰ “İstanbul Limanının Yapılacağı Yer Meselesi”, *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1946, Sayı: 7916.

İstanbul'un var olan limanı ihtiyaçlara cevap vermemektedir, acil ıslahı gereken bu liman için İstanbul Ticaret Odası bir rapor hazırlayarak Ticaret Bakanlığı'na göndermiştir.⁶⁰¹ İstanbul Liman'ına gelen yüklerin artması ile ilgili olarak Deniz Yolları Müdür Muavini Mustafa Nuri Anıl, son zamanlarda gelen yüklerin liman kapasitesinin çok üzerinde olduğu, buna rağmen bu yüklerin sorunsuzca nakledildiğini, yeni ambarların hizmete alındığını belirtmiştir.⁶⁰²

İstanbul limanın yenilenmesi için 150 milyon liralık tahsisat ayrılmış 1948 yılı için de 5-6 milyon lira tahsisi edilmiştir.⁶⁰³ Tophane-Fındıklı rıhtımı 310 metre olarak ve 10 bin metre murabba alanı kapsayacak şekilde beş milyon liraya mal olacak biçimde ihale edilecektir.⁶⁰⁴

Bayındırlık Bakanlığı, liman mütehasısı Theodor Knappe'yi İstanbul Limanını tetkik için davet etmiştir. Knappe raporunda; İstanbul için bir tek liman değil, üç ayrı liman yapılmasının İstanbul gibi sanayi ve ticaret mıntıkları dağınık bir şehir için en uygun çözüm olacağını belirtmiştir.⁶⁰⁵ Bu davet, liman kararının verilemediğini, tartışmanın ecnebi uzmanlar aracılığıyla sürdürüldüğünü göstermektedir.

4.1.3.8. Hava Meydanı Çalışmaları

Hava meydanı İstanbul'un dış dünyaya açılan en hızlı kapısıdır. Uçak gibi, ulaşımın her boyutunun teknolojik bir hal aldığı taşıtların gereklilikleri ve maliyetleri de kendi kullanım kültürünü doğurmaktadır. İstanbul Hava Meydanının hali bu nedenle gazetelerde tartışma konusu olmaktadır.⁶⁰⁶ Bahsi geçen şikayetler, yetkililerin dikkatini çekmiş olmalıdır ki, Hava Meydanı Genel Müdürlüğü, boş hangarlardan birini gümrük muayenesine tahsis ederek, yolcular için sıra ve iskemleler koymuştur.⁶⁰⁷ Havayolları

⁶⁰¹ "İstanbul Limanı Nasıl Islah Edilebilir? -Ticaret Odası şayanı dikkat bir rapor hazırladı. Denizyollarında da dün bir toplantı yapıldı-", *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1947, Sayı: 8077.

⁶⁰² "İstanbul Limanının Islahı -Denizyolları U. Müdür muavini, bugünkü şartların nasıl değişebileceğini anlatıyor-", *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1947, Sayı: 8085.

⁶⁰³ "İstanbul'un Liman Tesisleri -Devlet Deniz Yolları U. Müdürü Yusuf Ziya Erzin bir demeç verdi-", *Ulus*, 15 Eylül 1948.

⁶⁰⁴ "Tophane-Fındıklı Rıhtımı Beş Milyon Liraya Mal Olacak", *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1949, Sayı: 8799.

⁶⁰⁵ "İstanbulda 3 Liman Yapılacak -Liman mütehasısı Haydarpaşa, Yenikapı ve Tophanede üç ayrı liman yapılmasını teklif etmiştir-", *Vatan*, 26 Nisan 1949, Sayı: 2847.

⁶⁰⁶ "Yeşilköy Hava Meydanının Yüreklere Acısı Hali -Günde 30 uçağın konub uçtuğu meydan, binaların manzarası ve tesislerinin noksanlığı ile yüz kızartıyor-", *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1947, Sayı: 8199. *Cumhuriyet Gazetesi*'nden Ferdi Öner, 12 Haziran 1947'de, Yeşilköy hava meydanının alt yapısının o dönemki Okmeydanı'ndan farksız olduğunu belirten bir yazı kaleme almıştır. Öner, "Günde 30 uçağın konub uçtuğu meydan, binalarının manzarası ve tesislerinin noksanlığı ile yüz kızartıyor" başlıklı makalesinde; hava meydanının gümrük idaresinin gecekondular gibi bir kulübeden oluştuğu, görevliler için yeterli çalışma mekânının olmadığı, yolcuların ve uğurlayanların oturacak yerleri olmadığı, uçuş listesini gösterir bir tabela bile bulunmadığı, meydana ve civarında yiyecek satan bir yer olmadığı ve meydanın bir adet sürekli bozulan bir telefona sahip olduğu belirtmiştir. Öner, yetkililerden bu sorunların çözümünü talep etmektedir.

⁶⁰⁷ "Yeşilköy Hava Meydanı Yeni Gümrük Binası", *Vatan*, 23 Aralık 1947, Sayı: 2360.

Genel Müdürü, Yeşilköy'e yapılacak ve 12 milyon liraya mal olacak yeni hava meydanının planlarını İstanbul İmar Müdürlüğü'ne sunacaktır.⁶⁰⁸

İmar faaliyetlerini teşvik amacıyla, yabancıların gözlemleri gazetelerde kullanılmaktadır. “Şehrimize gelen Panamerican Şirketi delegeleri, Yeşilköydeki yeni inşaatın derhal inşasını istediler” şeklinde başlayan haber, şirket yetkililerinin “...İstanbulun bugünkü mühim mevki ve şehrin tarihi güzellikleri ile ehemmiyeti belirtildi. Temmuzdan itibaren daha büyük teyyareler işlemeye başlayacaktır. Fakat bugünkü Yeşilköy meydanının pistleri bunun için kifayetsizdir. Yeni meydan inşasına başlanacağını duyduk ve memnun olduk. İstanbul, ileride dünyanın en büyük hava istasyonlarından biri olacaktır.” beyanatıyla son bulmaktadır.⁶⁰⁹ Gazeteler önerilerine destek bulmak amacıyla, yurtdışı kaynaklı ticari kaygıları olan bir firmanın yorumunu teşvik amaçlı olarak kullanmaktadır.

4.1.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul'da imar hareketleri denildiğinde şehirde yapılan toprak üstü işlerin yanı sıra yer altı şebekesinin kurulması akla gelmektedir. İnşa edilen şehrin alt yapı hizmetleri sağlıklı organize edilemedikçe sağlıklı bir şehircilik uygulanamaz. Osmanlı İstanbul'unda asrîleşme söz konusu olduğunda, temel tartışma konularından birisinin hijyen olduğu dikkat çekmektedir. Hijyen su ve kanalizasyon şebekesi ile sağlanacaktır. Ancak İstanbul'da su ve kanalizasyon sistemiğinde hem alt yapıdan kaynaklanan sorun hem de idarî olarak bu işlerin vakıflardan belediyeye devir sürecinin oluşturduğu idarî sorunlar vardır.

İstanbul'un su ihtiyacının çözümü yeni kaynakların bulunmasıdır. Elmalı bendi civarında ikinci bir bend çalışmaları devam etmekte, bu arada Terkos'tan Kâğıthane'deki teşrih havuzlarına kadar döşenecek 80 santimetrelik borular için teklifler alınmaktadır.⁶¹⁰

İstanbul'da su sıkıntısı artık rutin sorunlar halini almıştır. Belediye çalışmalarının haberde ifade ediliş biçimi dikkat çekicidir: “İstanbul'un su projesi artık hakikat safhasına girmiş bulunmaktadır. İlk iş olarak Bakırköy'de yapılacak artezyen

⁶⁰⁸ “Yeşilköy Hava Meydanının Yeni Projeleri –Dün İstanbula gelen Hava yolları Genel Müdürü bunları getirdi-”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1948, Sayı: 8497.

⁶⁰⁹ “İstanbul En Büyük Hava İstasyonlarından Biri Olacak –Şehrimize gelen Panamerican Şirketi delegeleri, Yeşilköydeki yeni meydanın derhal inşasını istediler-”, *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1949, Sayı: 8808.

⁶¹⁰ “Su İçin Döşenecek Boru”, *Cumhuriyet*, 9 Eylül 1946, Sayı: 7925.

tesisatı 3.500.000 metreküp su verecektir.”⁶¹¹ İstanbul’un su ihtiyacı artık vaatlerle, planlama ile ve projelendirme ile çözülecek durumda değildir. İstanbul halkının ihtiyacı acilen giderilmelidir. Bu nedene belediye acil çözüm olarak artezyen kuyuları açmakta, var olan barajları ele almakta ve yeni barajlar projelendirmektedir. Terkos’tan Kağıthane’ye 30 km uzunluğunda bir metre kuturunda döşenecek boru ile, Bakırköy’ünde açılacak artezyen sularını İstanbul’a bağlayacak boru ihalesine Amerikan, İngiliz ve İsveç firmaları tarafından kapalı zarf usulü teklifler yapılmıştır.⁶¹² Terkos’tan İstanbul’a su getirme işi için 42 kilometrelik boru döşenecektir; ancak bu iş, dört yıl sürecektir. Amerika’dan getirilecek beton boruları döşemek iki yıl sürecektir, Kırdar bu konuda girişimler yapılması için Bayındırlık Bakanlığı ile görüşme yapmıştır.⁶¹³ İstanbul’da su sorunun çözümü, eski alt yapı sisteminin yenilenmesinden geçmektedir. Osmanlı’da su işleri vakıflar tarafından çözüme ulaştırılırken, vakıflar üzerinde yapılan son düzenlemelerle birlikte, bu vakıfların çoğu iş göremez hale gelmiştir. Su işinin halli İstanbul Belediyesi’nin görevi olmuştur. Belediye hem kurumsal olarak vakıf üsreci devralmakta hem de sorunları çözüme kavuşturmaktadır. Bu iş için Belediye bütçe bulmuş, bu işin ihale edilmesi kalmıştır. Sadun G. Savcı, ilgililerin dikkatine şeklinde başladığı yazısında,⁶¹⁴ bir Amerikan şirketinin verdiği; İstanbul için gerekli su borularının 1 metre çapında ve betondan yapılması, bu işin beton dökülme kısmının İstanbul’da bir atölye kurularak tamamlanması, çelik kısımların ise Amerikan getirilmesini önermektedir. Böylece hem ülke ekonomisinden fazla döviz çıkamayacak hem de ülke insanını çalıştırarak bu iş, kaliteli ve ucuza mal edilebilecektir. Savcı, yazısında şirket reklamı gibi yaptığı işleri tek tek anlatmış ve bu yazıyı yazma gerekçesi olarak bu konuda gelecek için gazetede bir vesika bulunsun şeklinde açıklamıştır.

Şehrin temel meselesi ve her gün karşılaşılan sorunu; “su”dur, şehirde hijyen su sayesinde sağlanabilmektedir. Ve su, belediye olmadan şehre sağlanabilecek bir kaynak değildir. “İstanbul Şehri Gene Kerbelaya Döndü” başlıklı haber İstanbul’da su sorununu ele almaktadır.⁶¹⁵ Kemerburgaz’daki 900 milimetrelik boru, yağın yağmurlar nedeniyle

⁶¹¹ “İstanbul’un Su Projesi”, *Ulus*, 13 Temmuz 1946.

⁶¹² “Terkos İşinin Islahı”, *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1946, Sayı: 7907.

⁶¹³ “İstanbul’un Su Davası –Dün İstanbul’a dönen Vali bunun halline ait teşebbüsleri anlattı-”, *Ulus*, 27 Ağustos 1946.

⁶¹⁴ “Sadun G. Savcı, “İstanbulun Su İşİ –Kesin karar verilmeden önce paraca, zamanca ve faydaca en uygun yolun hangisi olduğu tesbit edilmelidir-”, *Vatan*, 22 Eylül 1946, Sayı: 1911.

⁶¹⁵ “İstanbul Şehri Gene Kerbelaya Döndü –Terkos boruları tekrar patladı, şehre iki gündür su verilemiyor-”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1946, Sayı: 7985.

bel verip çatlamış, tamir ekibi arızayı on iki saatte düzeltebilmiş, bu süreçte Beyoğlu yakası iki günden beri, İstanbul tarafından oturanlar ise bir gündür susuz kalmışlardır.

Çırpıcı çayırından getirilecek suyu şebekeye bağlayacak borular için Fransız firmadan alınacak borular için döviz müşkülatı çözülmüştür.⁶¹⁶ Bürokratik sorunlar yalnızca karar almakta değil, uygulamada da sürmektedir. Yurtdışından satın alınan malzemenin karşılığını ödeme süreciyle yine Kırdar ilgilenmektedir. İstanbul'un günlük su ihtiyacı olan 10.000 metre mikaptır, bu borular geldiğinde şehre günde 20.000 metre mikap su verilecektir.

Çırpıcı'da açılan dört artezyen kuyu ve bu suyu şehre taşıyan 16 kilometrelik isale şebekesi törenle hizmete alınmıştır. Bu kuyulardan şehre 7.000 metreküp su verilecektir.⁶¹⁷ Su sorunu için üretilen artezyen açılması ancak bir yılda tamamlanabilmiştir. Ancak elde edilen su miktarı, proje başlarken vaat edilenden çok düşüktür. Bu durumda, kamu kaynaklarının kullanım kararlarını alanların hedeflerine ulaşp ulaşmadıklarının proje bazlı bir kontrol ve denetim mekanizmasıyla kontrol edilmediğini göstermektedir. Şehir halkı sorunla karşılaştıkça bu durum gündem olmaktadır; kamu yöneticileri, kamu kaynaklarını kullanarak acil çözümler üretmektedirler; ancak üretilen çözüm, halkın sorununu çözmüş olmamaktadır. Sorun merkezli bir yerel yönetim anlayışının ipuçları burada ortaya çıkmaktadır. Sorun varsa hemen odaklanılmakta, sorunlar ve çözümler bütüncül projeksiyonlarla ele alınmamaktadır.

İUMDK'nda üye İlhami Sançar; “2290 sayılı Yapı Yollar Kanununun 49'uncu maddesi, kanalizasyon şebekesi olmayan mahallelerde kanalizasyon yapılınca kadar Belediyeler mahalli ihtiyaç ve vesaite göre lağım tertibatını gösterir bir talimatname yapar ve bu talimatname mahallin en büyük memuru tarafından tasdik edildikten sonra tatbik olunur hükmü havi bulunduğu cihetle böyle bir talimatname mevcut olup olmadığının, yoksa şimdiye kadar neden yapılmamış olduğunun açıklanması” hakkında bilgi istemiştir. Fen İşleri Müdürü Nuri Tezer; “halen böyle bir talimatname mevcut olmadığını, 11.9.1933 tarihli talimatname hükümlerine göre kanalizasyon olmayan yerlerde yeni yapılacak binalara fosseptik konulmakta olduğunu ve Yapı Yollar Kanunu'nun 49. Maddesine göre hazırlanan talimatname projesinin 16.6.1949

⁶¹⁶ “İstanbul'un Su ve Taşıt İşleri Hallediliyor –Boru ve otobüs almak için gerekli 4.5 milyon liralık döviz sağlandı-”, *Ulus*, 24 Kasım 1946.

⁶¹⁷ “Çırpıcıda Açılan Kuyular –Şimdilik şehre 20 bin metre mikap su veren tesisat dün törenle açıldı-”, *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1947, Sayı: 8260.; “Çırpıcı'da Kurulan Su Tesisleri –Dr. B. Lütü Kırdar tesislere dair geniş izahat verdi-”, *Ulus*, 13 Ağustos 1947.

tarihinden beri Genel Meclisin karma komisyonunda tetkik edilmekte olduğunu ve henüz intaç edilip Meclise sevk edilmemiş bulunduğunu...” beyan etmiştir.⁶¹⁸ Bu tartışma aslında, imara açılma süreçlerinin, hayat pratiğinin, planlamanın önünde gittiğini ortaya koymaktadır. İstanbul’un imarında ne kadar teorik tartışma yürütülürse yürütülsün, pratik durumlar her şeyi belirlemekte, asrî şehircilik hedefi yakalanamamaktadır.

İstanbul’un elektrik işleri de belediye kontrolündedir. E.E.T. idaresinin ilk E’si elektriği sembolize eder. Şehir hizmetlerinin tümü belediyenin yetki ve sorumluluk alanındadır, ancak bu hizmetlerin organize edileceği bütçeye İstanbul Belediyesi sahip değildir. İstanbul’daki birçok uygulama gibi elektrik imtiyazı da devletleştirilerek belediyeye devredilmiştir. Belediye ne bu işletmeleri verimli hale koyacak kurumsal bir kültüre ne de bu alt yapıyı sağlayabilecek bir bütçe yapılanmasına sahiptir. Belediye Daimi Encümeni, İdarenin İsviçre’den 1.300.000 liraya 30 bin kilovat elektrik temin edecek bir türbin makinesi siparişini onaylamıştır.⁶¹⁹ On ayda gelecek bu makine ile cereyan inkıtalrı önlenecek ve artan taleplerde karşılanabilecektir. Silahtarağa Fabrikası için alınacak bu tribün için İsviçre fabrikasından bir mühendis İstanbul’a gelerek incelemelerde bulunmuştur.⁶²⁰ İstanbul’un elektrik ihtiyacını tamamıyla karşılayacak olan otuz bin voltluk yeni jeneratör, tecrübe edilmiş ve 6 Mayıs (1949)’ta törenle açılacağı duyurulmuştur.⁶²¹ 15 Mayıs 1949’da Silahtarağa Fabrikası’na kurulan yeni tesisat Başbakan Şemsettin Günaltay tarafından açılmıştır.⁶²² Böylece 1914’te yapılan fabrika ilk defa büyük bir yenilemeye tabi tutulmuş ve dönemin İstanbul’unun elektrik ihtiyacını giderecek bir kapasiteye kavuşturulmuştur.

Kamuoyu su sorununda olduğu gibi elektrik meselesinde de, gündelik hayatını etkileyen ihtiyaçlarda duyarlı davranmaktadır. “Acınacak Bir Hal: İstanbul Işıksız Kalmak Tehlikesinde!”⁶²³ başlığı altında, elektrik idaresinin kömürünün bittiği, Karadeniz’deki fırtınadan ötürü kömür şilebinin gelemeyeceği, bu nedenle fabrikalara verilen elektriklerde kesintilere gidildiği belirtilmektedir.

⁶¹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 31 Ocak 1951, İndeks 2072243, Cilt No: 19, Karar No: 58.

⁶¹⁹ “Elektrik Fabrikası İçin Yeni Türbin Makinesi”, *Cumhuriyet*, 25 Haziran 1945, Sayı: 7490.

⁶²⁰ “Elektrik Fabrikasına Makineler Alınıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1945, Sayı: 7552.

⁶²¹ “İstanbul’un Yeni Jeneratörü 6 Mayıs’ta Açılacak”, *Ulus*, 30 Nisan 1949. Bu yeni tesis 7 milyon liraya mal olmuştur.

⁶²² “Silahtarağa Fabrikasına Kurulan Yeni Tesisat –Vali ve Belediye Başkanı, santral genişletmek için girişilen teşebbüsleri anlattı-”, *Vatan*, 15 Mayıs 1949.

⁶²³ “Acınacak Bir Hal: İstanbul Işıksız Kalmak Tehlikesinde! –Elektrik İdaresinin kömürü bitti, fırtınadan kömür şilebi gelemiyor, fabrika, sanayi müesseselerinin elektrik sarfiyatından tasarruflara başladı-”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1947, Sayı: 8332.

İstanbul'da aydınlatma Osmanlı'dan beri havagazından faydalanılarak yapılmaktadır. Havagazı ile aydınlatma işlerinde İstanbul'da dört gazhane işlev görmektedir: Dolmabahçe Gazhanesi, Yedikule Gazhanesi, Kuzguncuk Gazhanesi ve Kadıköy Gazhanesi. Dolmabahçe Gazhanesi ile Beyoğlu cihetinin aydınlatılması sağlanmaktaydı.⁶²⁴ Ancak, Dolmabahçe Gazhanesi, İnönü Stadının genişletilmesi çalışmaları çerçevesinde taşınması gündeme gelmiştir. Dolmabahçe Gazhanesi'nin taşınması dönemin imar tartışmalarında yer alan gündem maddelerinden birisidir. Şehir içinde kalan bu tesisin nakli farklı sebeplerle gündeme gelmektedir. Şehir Meclisi üyesi Cemil Topuzlu, bacalarından çıkan dumanla çevreyi rahatsız eden gazhanenin kaldırılması hususunda, üyelerden Zahit Oral'da gazhanenin bacasından duman çıkmayacak tedbirlerin alınması için taktir vermiş;⁶²⁵ meclis, bu konuda gerekli çalışmanın yapılması için evrakın başkanlık makamına havalesi uygun görmüştür.

PTT genel müdürlüğünün İstanbul'un banliyölerinde telefon kapasitesini artırmak için yürüttüğü çalışmalar tamamlanmış, 6060 yeni telefon verilecektir.⁶²⁶ İstanbul'da eklektikte ulaşım ve iletişim kanalları açıktır. Fırsat bulundukça her alanda birbirinden bağımsız ilerlemeler kaydedilmektedir. Böylece aynı İstanbul içinde farklı imkânlarla sahip yerleşim alanları organize edilmektedir.

4.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1949-1957)

İstanbul'un imarı süreci II. Dünya Savaşı sonrası hızlanmıştır. Savaş sonrası, Türkiye'nin geçirdiği siyasal, ekonomik ve sosyal dönüşümlerin sonuçları, ülkede en çok İstanbul'da görünür olmuştur. İstanbul'un, Cumhuriyetin kuruluşu sonrası kaybettiği başkentlik olgusu, savaş sonrası ticari, kültürel ve sosyal anlamda tekrar ortaya çıkmakta, görünürlük kazanmaktadır. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın şehircilik hamleleri Ankara'da ortaya konulurken, Demokrat Parti'nin şehirciliğinin görünür kılındığı yer İstanbul olmuştur. İstanbul'un imar edilmesi, dönemin Türkiye'sinde tüm ülkenin imarı gibi izlenmektedir. Demokrat Parti tabanı, kendi şehirlerindeki imar

⁶²⁴ Havagazı ile İstanbul'un aydınlatılması ve gazhaneler konusunda daha geniş bilgi için bakınız; Zekeriya Kurşun, Ahmet Kavas, "Türkiye'de Gazın Tarihi", *Dünya Başkenti İstanbul'da Doğalgaz*, İstanbul, İGDAŞ, 2007, s. 114-161.

⁶²⁵ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 6 Şubat 1948, İndeks 2071660 cilt no: 17, karar no: 236. Dolmabahçe'de İnönü Stadi'nin inşasında nakil konusu gündeme gelen Dolmabahçe havagazı tesisleri, Belediye ile yapılan mukavele çerçevesinde, altı sene içerisinde Haliç'e taşınacak, taşıma masrafı olan iki milyon lira belediye tarafından karşılanacaktır. "Dolmabahçe Havagazı Tesisatı –Şirket ile Belediye arasında yapılacak mukavele bu hafta imzalanacak – Tesisler 6 sene de nakledilecek-", *Vatan*, 21 Mart 1949, Sayı: 2811.

⁶²⁶ "İstanbul'a Yeni 6060 Telefon Daha Verilecek", *Ulus*, 13 Mayıs 1949.

hareketleri kadar İstanbul'un imarı ile ilgilenmektedirler. Bu başlıkta, Cumhurbaşkanı tarafından İstanbul vali ve belediye başkanı olarak 1949 yılında atanan Fahrettin Kerim Gökay'ın İstanbul'da sürdürdüğü ve yeni başlattığı imar uygulamaları özetlenecektir. Gökay, 1950 seçimlerine kadar aslında Cumhuriyet Halk Partisi'nin başkanı, 1950 seçimlerinden sonra ise Demokrat Parti'nin vali ve belediye başkanıdır. Bu sürekliliğin devam etmesi, Gökay dönemini bir geçiş dönemi olarak ele almamızı gerektirmektedir. Çünkü İstanbul'un plan süreci Gökay'ın Cumhuriyet Halk Partisi dönemi başkanlığında Prost'la devam ederken, Gökay Demokrat Parti'nin başkanı olduğu dönemde İstanbul'un planlama işini Prost'tan almış ve bir "heyet"e teslim etmiştir. İstanbul'un imar planı ve uygulamalarında belirleyici olanın belediye başkanı mı yoksa hükümet iradesi mi olduğu konusu ise bu tür kırılma noktalarının takibi ile açığa çıkmaktadır.

4.2.1. Sosyal ve Kültürel Nesne Olarak Şehir

Gökay dönemini İstanbul'un imarında bir geçiş dönemi olarak ele alacak olursak; imar uygulamalarının bir kısmının Kırdar döneminde başlatılan uygulamaların sürdürülmesi, Kırdar dönemine göre büyük yeni imar hamlelerinin başlatılması ve şehrin sosyal ve kültürel boyutuna ilişkin imar hamlelerinin dönüşerek ve yaygınlaştırılarak devam ettirilmesi olarak tasnif edebiliriz. Gökay, Kırdar döneminde başlatılan uygulamaları sürdürmüş ve tamamlamıştır. Ayrıca Haliç üzerinde yapılacak üçüncü köprü, Boğaziçi'ne yapılacak asma köprü ve bazı geniş çevre yolu inşaatları açısından Kırdar dönemine göre İstanbul'da tahayyül edilemeyen işleri başlatmıştır. Ayrıca Gökay, Kırdar döneminde yalnızca Taksim bölgesinde yapılan kültürel elitist şehircilik uygulamalarını sürdürmekle kalmamış, şehrin geneline park yapımı, spor salonu, kütüphane ve müze açılması, abide ve heykel alanları oluşturma gibi sosyal ve kültürel şehircilik hamlelerini derinleştirerek yaygınlaştırmıştır. Bu kısımda Gökay döneminde yapılan sosyal ve kültürel şehircilik uygulamaları ile bayındırlık çalışmalarını tarih sırası gözeterek bir seçki halinde inceleyeceğiz. Bu inceleme tarzında, İstanbul'da yapılan tüm hamleleri ele alınmayacak, Gökay döneminde farklılık yaratmış uygulamalar tarih sırası gözetilerek incelenecektir.

4.2.1.1. Opera Binası Çalışmaları

İstanbul'da Kırdar döneminde başlayan Opera binası inşaatı devam etmektedir. Gökay iş başı yaptıktan sonra bu inşaatın durdurulacağı yönünde haberler yayılmış,

Gökay bir açıklama yaparak bu durumu tekzip etmiştir.⁶²⁷ Taksim’de büyük bir tiyatro ve Opera binası yapılmaktadır. İnşaatı yarım kaldığı için, tavan tamamlanamamıştır, yağın yağmurların inşaata zarar verdiği, bina eksikliklerinin 450 bin liralık tahsisatla giderilebileceği *Ulus Gazetesi*’nde yer almıştır.⁶²⁸ Bu binanın daha az maliyetle tamamlanması için Gökay araştırmalar yapmakta bazı tadilatlar hedeflemektedir.⁶²⁹ Binanın bu aşamaya gelmesi için iki milyon lira harcanmıştır. Binanın tadilat yapılarak tamamlanması işi için Fransız bir şirket üç yılda eşit taksitlerle ödenecek şekilde dokuz milyon liralık bir bütçe çıkartmıştır.⁶³⁰ Belediye, varlık vergisiyle belediyeye intikal etmiş olan Beyoğlu’ndaki üç sinemayı satarak Opera Binası inşaatını tamamlamayı hedeflemektedir.⁶³¹ Opera ve Tiyatro binasının yarım kalması Şehir Meclisinde tartışmalara neden olmaktadır. Azalardan Muhlis Erdener, bina inşaatı için şimdiye kadar 10 milyon lira harcandığını, tamamlanması için 10 milyon liraya daha ihtiyaç olduğunu söyleyerek sözlerini şu şekilde sonlandırmıştır: “Bir şehrin elbette, bir değil, birkaç tiyatro binasına ihtiyacı vardır. Böyle muazzam bir tiyatro binasını, nüfusu milyonu aşan İstanbul’a çok görenlerden değilim. Fakat en basit halk hizmetlerinin ifa edilemediği, veremlilerin yersizlikten kaldırımların üstünde yattıkları bir şehirde 20 milyon harcanarak bir tiyatro binası inşasına kalkışmak ve bilhassa bu teşebbüsü zaten fakir bütçeli Belediyenin omuzlarına yüklemek garib bir macera olur.”⁶³² Bu tartışma aslında çok partili hayata geçiş sürecinin temel çatışma akslarından birisini billurlaştırmaktadır. Halkı aydınlatma amaçlı asrî şehircilik yatırımları mı öncelenecek, yoksa şehirdeki insanların pratik ihtiyaçları mı giderilecektir. Bu konuda yapılan tercih siyasal kamplaşmanın unsuru haline gelmektedir.

Opera binasının yarım kalması inşaatın muhafazasını gerektirmektedir.⁶³³ Opera binasının inşaatını tamamlayarak işletmesine talip olan bir Alman firmanın Belediyeye teklif götürdüğü belirtilmektedir.⁶³⁴ Opera binasının tamamlanması işi tartışılmaya devam etmektedir. Bütçe sorununu çözemeyen belediye, binanın tamamlanması işi için, yabancı memleketlerdeki ticari ataşeler vasıtasıyla ecnebi firmaların dikkatini çekmek

⁶²⁷ “İstanbul’daki Opera Binası”, *Ulus*, 14 Ocak 1950, No: 10252.

⁶²⁸ “Tiyatro ve Opera Binası”, *Ulus*, 14 Şubat 1950, No: 10283. Binanın çatısının tamamlanması için 1950 senesi için 307 bin lira tahsisat yapılmıştır. “Opera Binasına 307 Bin Lira Ayrıldı”, *Ulus*, 13 Nisan 1950, No: 10340.

⁶²⁹ “Taksimdeki Şehir Tiyatrosu İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1950, Sayı: 9449.

⁶³⁰ “Fransız Şirketinin Teklifi Görüşüldü”, *Ulus*, 4 Ocak 1951, No: 10406.; Şehir Opera ve Tiyatro Binası”, *Yeni İstanbul*, 4 Ocak 1951, Sayı: 401.

⁶³¹ “Opera Binası İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1951, Sayı: 9518.

⁶³² “İnşası Yarım Kalan Opera Binası”, *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1951, Sayı: 9780.

⁶³³ “Opera Binasının Muhafazası”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1951, Sayı: 9827. Bu muhafaza için 17.000 liraya ihtiyaç vardır. Ayrıca binanın tamamlanması işine bir İtalyan firma talip olmuş, belediye tahsisat ayırmak yerine, binayı yapacak firmaya işletme hakkını vererek binayı tamamlatmak istediğinden, bu firmanın talebini reddetmiştir.

⁶³⁴ Sadun G. Savcı, “Opera Binası”, *Vatan*, 20 Ocak 1952, Sayı: 3836.

için broşür hazırlamıştır.⁶³⁵ Opera binasının inşasını tamamlamak için Belediye'ye 14 teklif gelmiştir, bu tekliflerden an müsait karşılanana Alman firmasına ait olan, binanın tamamlanmasıyla birlikte muhtelif operaları getirilmesi ve bir müzikhol salonu eklenmesidir.⁶³⁶ Opera binası Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilerek, tamamlanması sağlanacaktır. Bu devir işlemi için Gökay'a meclis salahiyyet vermiştir.⁶³⁷ Opera binasının bir kısmının inşaatı Yugoslav bir firmaya bir buçuk milyon liraya ihale edilmiştir.⁶³⁸ Opera binasının inşaatına başlanmış, sahne kısmının temeli atılmıştır. Temel atma töreninde konuşan Gökay, "...Dört yıl içerisinde Milletlerarası, milli sermayelere müracaat ettik, çaldığımız kapılar boş çıktı. İstanbulun milletvekili olan Cumhurreisimiz ve Başvekilimiz yakın alaka gösterdiler: "İstanbul yalnız İstanbulluların değil, bütün Türkiyenindir. Binaenaleyh, bunu devlet üzerine alacak ve tamamlanacaktır" dediler. Vaatleri bugün tahakkuk etmiştir."⁶³⁹ Opera binası inşaatı, sahne temelini atılmasından o altı ay sonra hala devam edememektedir. Nafia Vekaleti'nin projede tadilat yapması üzerine Yugoslav Rad şirketi işe başlayamamıştır. Vekaletin tadilat projesinin ise 1955 yılı ilkbaharında ancak bitirecek durumda olması, Rad şirketinin, inşaat malzemesi ve işçilik fiyatlarında yaşanan değişimlerden dolayı zarara uğradığı gerekçesiyle tazminat davası açmasına neden olmuştur.⁶⁴⁰ Sonunda Opera binasının inşaatına devam edilmeye başlanmıştır.⁶⁴¹ Opera binası inşaatı, mimar Dr. Hayati Tabanlıoğlu'nun projesi ile yeniden başlamış ve 12 Nisan 1969'da tamamlanarak hizmete açılmıştır. Yapımı 23 yılda tamamlanarak İstanbul Kültür Sarayı olarak hizmete açılan bu bina, Gökay'ın "Kırdar'dan devraldığımız son yarım kalan işi

⁶³⁵ "Yarım Kalan Opera Binasının İnşası", *Ulus*, 21 Ocak 1952, No: 10975.

⁶³⁶ "Opera Binasının İkmali İçin Teklifler", *Vatan*, 26 Ocak 1952, Sayı: 3842. Opera binasının bir de mülkiyet problemi gündem olmaktadır. Bina tamamlanınca belediyede mi kalacak yoksa hükümete mi devredilecektir. Bu sorun, valiye icabı hale göre hareket ederek Mecliste ve hükümet nezdinde gerekli tadilleri yapabilmek yetkisi verilerek aşılmıştır. "Opera Binasının Durumu", *Yeni İstanbul*, 3 Kasım 1952, Sayı: 1060.

⁶³⁷ "Opera Binası Milli Eğitim Bakanlığına Devrediliyor", *Ulus*, 14 Kasım 1952, No: 11270. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; İstanbul Opera Binası İnşaatının Hazinece İkmali ve Sureti İdaresi Hakkında Kanun (Mülga), Kanun Numarası: 6165, Kabul Tarihi: 15/07/1953, Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 22/07/1953, Yayımlandığı Resmi Gazete Sayısı: 8464. Milli Eğitim bakanlığı, ayrılarak opera binasının yeniden başlaması için bir milyon lira ödenek ayırmıştır. "Opera Binasının İnşaatına Tekrar Başlanacak", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1953, Sayı: 10293.

⁶³⁸ "Opera Binası İnşaatı", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1953, Sayı: 10447.

⁶³⁹ "Opera Binası İnşaatına Devam Ediliyor", *Vatan*, 11 Eylül 1953, Sayı: 4426. Gökay, "bana emanet edilen yarım kalmış işlerin sonuncusu da ele alındı" diyerek, opera binasının temelini atmıştır. Opera Binası Sahne Kısmının Temeli Dün Törenle Atıldı", *Yeni İstanbul*, 11 Eylül 1953, Sayı: 1367.; "Opera Binası Sahne Kısmının temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 11 Eylül 1953, Sayı: 10457.

⁶⁴⁰ "Opera Binasının Planları Yeniden Eksiltmeye Çıkarılacak", *Vatan*, 20 Aralık 1954, Sayı: 4886. Opera binasının inşaatı için Nafia vekaletince yeni teklifler toplanmış, İtalyan Birleşmiş Firmaları, Krupp ve Simens gibi firmalarında aralarında bulunduğu tekliflerden hiçbirisi kabul edilmemiştir. "Opera Binası İnşaatı Tekrar Geri Kalıyor", *Vatan*, 2 Ocak 1955, Sayı: 4899.

⁶⁴¹ "Opera Binası İnşaatı", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1955, Sayı: 11252. Opera binasının inşaatı eski müteahhitten alınarak, bir mühendisin riyasetindeki heyete 29 Ekim 1956'da açılmak üzere verilmiştir. "Gökay'ın Riyasetinde Yapılan Toplantıda: Opera Binası İkmali İnşaatını Alan Firmanın Kontratu Feshedildi", *Yeni İstanbul*, 21 Haziran 1956, Sayı: 2369.

de tamamlayacağız” demesine rağmen, binanın tamamlanması kendisine de nasip olmamıştır.

İstanbul Belediye Konservatuarı biri Tepebaşı diğeri Beşiktaş Kılıç Ali’de olmak üzere iki ayrı binada hizmet vermektedir.⁶⁴² Maçka’daki eski İtalyan Elçiliği binası hakkında Tekel’le Belediye arasındaki dava belediye lehine sonuçlanmıştır ve konservatuarın buraya taşınması planlanmaktadır.

İstanbul’da kültür alanında öze girişimcileri yatırımları da sürmektedir. 1954 yılında, İstiklal Caddesi’nde Yeni Melek sinema ve tiyatro salonu, özel sektörün girişimi ile açılmıştır.⁶⁴³ Özel sektör olarak Beyoğlu’nda ikinci bir tiyatro binası daha açılmıştır. Eski İpek sineması da 1955 yılında açılarak,⁶⁴⁴ Beyoğlu’nda modern bir tiyatro binası daha kazanılmıştır.

4.2.1.2. Müze Çalışmaları

Fethin 500 üncü yılı kutlamaları yaklaşırken, bir Fetih Müzesi yapılacaktır. İstanbul’un fethinin ön plana çıkartılma biçimi Türkiye’nin dış dünyası ile siyasal, ülke içinde de bir bütünleşme meselesi haline gelmiştir. İstanbul’un fethi üzerinden bir araya gelme ve İstanbul’u imar etme hedefi dönemin toplumsal hafızasında ortak paydaları açığa çıkartmaktadır. Topkapı Sarayı Çinili Köşk’te bir Fatih Müzesi kurulması çalışmaları tamamlanmak üzeredir.⁶⁴⁵ 500. Yıl kutlamalarına yetiştirilen müze, tarihi İstanbul halkı için yeniden inşa etmektedir. İstanbul’un fethi üzerinden hem İstanbullular ortak tarih algısı edineceklerdir.

4.2.1.3. Stat Çalışmaları

1940’lardan sonra İstanbul’da stat yapımı denilince akla İnönü stadının inşaatı gelmektedir. İnönü Stadı’nın etap etap bitirilmesi işi maddi olanaksızlıklar ve bazı imar problemleri nedeniyle hep gecikmiştir. Kırdar dönemi sonlarında, ancak stadın büyük bir bölümü inşa edilmiştir. Gökay döneminde stadın inşa çalışmaları yanı sıra ismi ile de gündeme gelmektedir. Yaşayan kişilerin adlarının şehirde sokak, cadde ya da binalara verilmesi bu dönemde büyük bir tartışmaya neden olmaktadır.⁶⁴⁶ DP, eski Reisi Cumhur İnönü’yü, muhalefette iken şehirde görünür alanlardan kaldırmak istemektedir.

⁶⁴² Fikri Çiçekoglu, “İstanbul Belediye Konservatuarı”, *Vatan*, 27 Ocak 1954, Sayı: 4564.

⁶⁴³ “İstanbul Modern Bir Sinema ve Tiyatro Salonu Kazandı”, *Yeni İstanbul*, 19 Ekim 1954, Sayı: 1765.

⁶⁴⁴ “Şehir Yeni ve Güzel Bir Tiyatro Binası Kazandı”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1955, Sayı: 11266.

⁶⁴⁵ “Fatih Müzesi”, *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1953, Sayı: 10329.

⁶⁴⁶ “Şehrimizde, Yaşayanların İsmi Taşıyan Yerler”, *Yeni İstanbul*, 3 Mart 1951, Sayı: 459.

Yaşayan kişilerin isimlerinin verilmemesi tartışması aslında İnönü'nün adının şehircilikten silinmesi anlamına gelmektedir. Bu çerçevede, İstanbul Şehir Meclisi üyesi avukat Saim Nuri Uray'ın teklifi ve meclisin ittifakla verdiği karar üzerine⁶⁴⁷ "İnönü Stadı"nın ismi "Mithatpaşa Stadı" olarak değiştirilmiştir.

Mithatpaşa Stadı inşaatı sürmektedir, ancak bu Halide mevcut sporseverleri alamamaktadır. Halit Kıvanç bu durumu şu şekilde tasvir etmektedir: "...Stadımız küçüktür. Hoş, henüz büyük veya küçük olduğu hakkında kati bir hükümde veremeyiz. Çünkü yıllarca önceden başlayan inşaat bitmemiş ve stad açıldığı günden bu yana seneler geçtiği halde, hala natamam sıfatından kurtulamamıştır..."⁶⁴⁸ Mithatpaşa Stadı artık İstanbul'a yetmemektedir. İstanbul daha büyük bir stada ihtiyacı vardır. Bu durum karşısında Gökay, "Halkımızın, bilhassa gençlerimizin spora karşı gösterdikleri büyük alaka en az yüz bin kişiyi istiyab edebilecek büyük bir stadyomun inşasını zaruri kılmaktadır. Bu ihtiyacı çok hissetmekteyim. Bunun için, Bakırköy ile Yedikule arasında inşa edilmek üzere büyük bir stadyomun planlarını hazırlamak üzereyim. Tenis sahası için de spor ve sergi Sarayında bazı tadilatla bir saha temini düşünüyorum."⁶⁴⁹ İstanbul'da böyle bir stat hiçbir zaman inşa edilmemiştir. Bu proje, Gökay döneminde konuşulmuş ama uygulamaya geçirilememiş bir İstanbul projesi olarak tarihteki yerini almıştır.

4.2.1.4. İstanbul'un Meydanlarının Asrîleştirilmesi: Heykel Dikme Çalışmaları

İstanbul'un asrîleştirecek en önemli unsur meydanlardır. Geniş yolların kesişiminde oluşturulan meydanlar şehre katılımın sembolüdürler. Meydanların vazgeçilmezi ise abidelerle süslenmesidir. İstanbul'un fethinin 500. Yıl kutlamalarına yetiştirilmek üzere Fatih'in heykeli dikilecektir. Bu abidenin dikilmesi için oluşturulan heyet İstanbul'da çeşitli yerleri gezmiş en uygun yerin Saraçhane olacağı kanaatine varmıştır.⁶⁵⁰ İstanbul'un fethinin 500. yılına kadar, Sulu Kalede Ulubatlı Hasan'ın heykelinin dikilmesi, Şehir Meclisi Üyesi İsmail Atalay tarafından teklif edilmiştir.⁶⁵¹ İstanbul'un 500'üncü yıl dönümü kutlanmıştır, ancak hala fatih'in heykeli

⁶⁴⁷ "İnönü Stadyomunun İsmi "Mithatpaşa Stadı" Oldu", *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1951, Sayı: 9661.

⁶⁴⁸ Halit Kıvanç, "Mithatpaşa Stadı Kısa Zamanda Otuz Dört Bin Seyirci Alabilecek Bir Hale Getirilmelidir", *Yeni İstanbul*, 17 Aralık 1954, Sayı: 1824.

⁶⁴⁹ "100.000 Kişi Alacak Stadyom", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1954, Sayı: 10704.

⁶⁵⁰ "Fatih'in Heykeli Nereye Dikilecek?", *Yeni İstanbul*, 15 Nisan 1950, Sayı: 136.; "Fatih'in Heykeli İçin Saraçhanebaşı Münasip Görülüyor", *Ulus*, 6 Haziran 1950, No: 10394.

⁶⁵¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27.11.1950, İndeks: 2072863, Cilt No: 22, Karar No: 507.

dikilememiştir. Vatan Gazetesi, Fatih'in heykelinin Rumelihisarı'na dikilmesinin münasip olacağını, bu iş için dünya çapında bir proje müsabakası düzenleneceğini belirtmektedir.⁶⁵²

1950'li yılların tartışma başlıklarından birisi de yaşayan kişilerin şehir meydanlarında bulunan heykelleri meselesidir. Sabık Reiscumhur İsmet İnönü'nün adı sokak, cadde ve kamu binalarından silinirken heykellerinin de kaldırılması gündeme gelmiştir. Bu haber Ulus gazetesinde şu şekilde yer almıştır: “Hastane, okul, park, meydan, cadde, stadyum ve emsali müessese ve yapılara yaşayan şahısların isimleri konulmaması hakkında Ağrı Milletvekili Celal Yardımcı'nın kanun teklifi Meclisin dünkü toplantısında uzun tartışmalara yol açtı. Adalet komisyonu bu teklifi değiştirmiş, şu hale koymuştu: “Yaşayan kişiler adına heykel ve büst dikilmesi, okul, hastane, park, meydan, cadde, stadyum ve benzeri yerlere şehir, kasaba, bucak ve köylerin adlarına izafeten isimlendirilmesi ve kitabe, levha vesairenin yaptırılması yasaktır. Bu hüküm para, pul, kitap, levha ve benzerleri gibi umumun kullanmasına veya görgüsüne arzedilen şeyler üzerindeki resim ve yazılara da şamildir...”⁶⁵³ Yaşayan kişiler adına heykel dikilmemesi, dikilmiş olanların da kaldırılması meselesi gazetelerde tartışılmaktadır. Örneğin Taksim Abidesi'nin yanında İnönü'nün bir heykeli bulunmaktadır. Peki, şimdi bu İnönü heykel ve kaidesi kaldırılacak mıdır?⁶⁵⁴ 27 Ekim 1950'de Şehir Meclisi'ne bu olay intikal etmiş, Meclis, İmar ve Mülkiye Komisyonu'na bu işi havale etmiştir. Beş ay sonra komisyon kaidenin yıkılmasını tasvip etmiş ve 9 Mart 1951 tarihinde Şehir Meclisi, kaidenin bir başka yere kaldırılması için üç ay süre vermiştir.⁶⁵⁵ İstanbul Şehir Meclisi tekrar toplanmış ve Taksim Cumhuriyet Meydanı'nda bulunan heykel kaidesinin 1951 Haziran ayı içerisinde kaldırılmasına karar verilmiştir.⁶⁵⁶ Taksimdeki kaidenin kaldırılması tüm gazeteler tarafından ele alınmaktadır. Bu kaide için 290.000 lira harcanmıştır, bu para israf edileceğine ya heykel dikilmeli ya bu kaide üzerine Fatih'in heykeli konmalı ya da kaidenin üzerine Kore Savaşı gazilerini betimleyen bir meçhul asker anıtı dikilmelidir.⁶⁵⁷ “İstanbulun 500'üncü ve Müteakib Fetih Yıllarını Kutlama Derneği” Başkanı Aziz Ogan, Taksim'deki kaide üzerine Fatih'in heykelini dikmek isteğinde olduklarını

⁶⁵² “Rumelihisarına Dikilecek Fatih Heykeli Müsabakası”, *Vatan*, 11 Ağustos 1953, Sayı: 4398.

⁶⁵³ “Meclisteki Müzakereler Eski Heykellerin de Kaldırılması İstendi”, *Ulus*, 27 Ocak 1951, No: 10629.

⁶⁵⁴ “Taksim Abidesi Ne Olacak?”, *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 361.

⁶⁵⁵ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Olduğu Yerde Kalıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1951, Sayı: 9668.

⁶⁵⁶ “Şehir Meclisinin Dün Validen Sorduğu Sual”, *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1951, Sayı: 9644.

⁶⁵⁷ “Taksimdeki Kaide İçin Bir Teklif”, *Vatan*, 8 Haziran 1951, Sayı: 3615.

belirtmiştir.⁶⁵⁸ Şehir Meclisi'nin heykel kaidesini yıktırmak üzere verdiği mühlet bitmektedir. Gökay, meclisin verdiği karar karşı veto yetkisini kullanarak ve heykel kaidesi olduğu yerde kalmasını sağlamıştır. Gökay, İç İşleri Bakanlığı'na itirazda bulunarak, “mezkur kaidenin bir başka abideye yarayabileceği ve bu suretle emek ve masraftan tasarruf olunabileceği”ni belirtmiştir.⁶⁵⁹ İçişleri Bakanlığı, Gökay'ın itirazını incelemeye almıştır.⁶⁶⁰ Demokrat Parti-Cumhuriyet Halk Partisi siyasi çatışması semboller üzerinden devam etmektedir. Muhalefette olan “Milli Şef” sokaklar, caddeler ve meydanlardan silinmek istenmektedir. Bu tartışmanın dozu Demokrat Parti açısından muhalefeti sergileme biçimini ortaya koymaktadır. Tartışma, şehirde heykel bulunup-bulunmaması üzerinden değil de, heykeldeki semboller üzerinden gerçekleştirilmektedir. Tiyatro tartışmasında yaşanan kaynak israfı meselesi heykelde gündeme gelmemektedir. Bu durum, şehircilik meselelerinde iki parti açısından bir fark gözetilmediğini ortaya koymaktadır. Asrî şehirde heykeller olmalıdır, ancak bu heykellerin kime ait olacağına iktidar karar vermelidir.

Atatürk Derneği, İstanbul'da Atatürk'ü temsil eden beş heykel bulunmasına karşılık Anadolu yakasında hiçbir heykelin bulunmaması nedeniyle Kadıköy İskele Meydanı'na 200 bin liraya mal olacak, Atatürk inkılaplarını temsil eden bir inkılap abidesi dikecektir.⁶⁶¹ Heykel tartışmalarında İstanbul'daki Atatürk heykellerinin azlığının gündeme gelmesi, dönemin CHP'si açısından bir muhalefet tarzı sayılabilir. 1950'lili yıllarda İstanbul Anadolu yakasında hiçbir meydana Atatürk heykeli bulunmamaktadır. Bu durum, İstanbul'un imarı ve şehre meydan kazandırma meselelerinde Anadolu yakasının ikinci planda olduğunu göstermektedir. Ayrıca aynı dönemde Anadolu'da yaşanan Atatürk heykeli inşa işleri İstanbul'da hızlı işlememektedir. Milli Türk Talebe Birliği de, İstanbul Üniversitesi bahçesine bir Atatürk Heykeli yaptırmaktadır, bu heykel 19 Mayıs 1955'te törenle açılacaktır.⁶⁶² İstanbul Üniversitesi'nde Atatürk heykelini öğrenciler inşa ettirmektedir. Vefatından 17 yıl sonra İstanbul Üniversitesi'ne inşa edilen Atatürk heykeli, Atatürk'ün İstanbul'un toplumsal hafızasında edindiği yeri göstermektedir.

⁶⁵⁸ “Fatihin Heykeli”, *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1951, Sayı: 9650.

⁶⁵⁹ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Olduğu Yerde Kalıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1951, Sayı: 9668.

⁶⁶⁰ “Taksimdeki Heykel Kaidesi Valinin İtirazını Bakanlık İnceliyor”, *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.

⁶⁶¹ “Kadıköy'e Bir İnkılab Abidesi Dikilecek”, *Vatan*, 22 Mayıs 1953, Sayı: 4319.

⁶⁶² “Atatürk heykeli 19 Mayıs'ta Törenle Açılacak”, *Vatan*, 29 Mart 1955, Sayı: 4983.

4.2.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri

İstanbul'un ağaçlandırılması ve yeşil anaların oluşturulması asrî şehircilik hedeflerinin başında gelmektedir. Cemil Topuzlu döneminde Gülhane örneğinden başlayan İstanbul'a halk için özel yeşil alanlar oluşturulması projesi Kırdar döneminde Taksim merkezli devam ettirilmiştir. Gökay döneminde bu çalışmalar derinlik kazanarak İstanbul geneline yaygınlaştırılmıştır. Emirgan Korusu, halka açılacaktır. Koruda her türlü emniyet tertibatı alınarak her Cumartesi 13.00-20.00 saatleri arasında halkın kullanımına açılacaktır.⁶⁶³ Emirgan Korusunun halka açılması projesi, İnönü'nün kullanımında olan bir alanın halka açılmasıdır. Bu çalışma, heykel meselesinde olduğu gibi yalnızca yeşil alanların halkla paylaşılması değil, sabık iktidarın reisi ile çatışmanın bir aracıdır. İnönü muhalefette olsa bile, "Milli Şef" olarak sahip olduğu imtiyazları devretmemiştir. İsmet İnönü'nün ölümüne kadar yaşadığı bu mekân, halka açılmaktadır. DP-CHP çatışması, kamusal alanların halka açılması şeklinde, İsmet İnönü'nün konutu üzerinden gerçekleştirilmektedir.

İstanbul'un ağaçlandırılması çalışmalarına hız verilmiştir. Belediye Bahçeler Müdürlüğü tarafından sürdürülen; Selimiye Kışlası ile Haydarpaşa arasındaki sahanın ağaçlandırma çalışmalar devam etmekte olup, Topkapı Sarayı ile Bostanlar arasındaki saha ve Topkapı-Fatih semtleri arasındaki asfaltta üç yıl içerisinde ağaçlandırılacaktır.⁶⁶⁴ İstanbul'u ağaçlandırma faaliyetleri 1951 yılı içerisinde de, devam etmektedir.⁶⁶⁵ Şehrin ağaçlandırılma çalışmalarına Topkapı-Yedikule Yolunun ağaçlandırılmasıyla devam edilecektir.⁶⁶⁶ Şehrin ağaçlandırılmasına Kadıköy Ziverbey Yokuşu ve Kayışdağı Caddesi'ne 300 ağaç dikilerek devam edilmektedir. Ayrıca Yeşilköy ve Florya asfaltlarının da ağaçlandırılmasına devam edilmekte olup, Topkapı Caddesi'nin ağaçlandırılmasına başlanacaktır.⁶⁶⁷ Belediye Bahçeler Müdürlüğü 1955

⁶⁶³ "Emirgan Korusu Halka Açılacak", *Ulus*, 30 Haziran 1950, No: 10418.

⁶⁶⁴ "Şehir Ağaçlandırılacak", *Vatan*, 4 Şubat 1952, Sayı: 3851.

⁶⁶⁵ "İstanbulu Ağaçlandırmak İçin Çalışmalar", *Yeni İstanbul*, 4 Nisan 1952, Sayı: 852. Büyük Çamlıca'ya 250 çınar, Beşiktaş İskele Meydanına 50, Ortaköy İskele Meydanına 25 ve Kadıköy İskele Meydanına 400 dış budak, Topkapı-Şehremini Caddesi'ne 300 sofrata ve kestane Edirnekapi Topçular Caddesi'ne 120 atkestanesi ve şehrin muhtelif yerlerinde bozulan ve kuruyan ağaçların yerlerine 500 muhtelif cins ağaç dikilmiştir. Belediye, Fatih Sultan Mehmet asfaltına İl Ziraat Müdürlüğü tarafından dikilen 1500 çınar fidanının bakımı ile de ilgilenmektedir.

⁶⁶⁶ "Şehir Yolları Ağaçlandırılacak", *Vatan*, 24 Şubat 1954, Sayı: 4592.

⁶⁶⁷ "Şehrin Ağaçlandırılması", *Yeni İstanbul*, 27 Aralık 1952, Sayı: Aksaray-Topkapı, Topkapı-Bahçelievler, Yeşilköy Havaalanı, Yeşilköy Çınar, Karadeniz, Dışbudak ve Gençtürk Caddelerine, Atatürk Bulvarına, Üsküdar Kısıklı, Üsküdar Hakimiyeti Milliye Caddelerine, Koşuyolu, Kayışdağ Yollarına 1100 ağaç fidanı dikilecektir. Şu cadde ve bölgelerde yeniden ağaçlandırılacaktır: Koska, Laleli Caddeleri, Zeytinburnu, Ayasofya Parkı, Kadıköy Yolları, Selimiye Duvardibi Yolu, Rami ve Molla Aşkı bahçeleri, Küçüksu mesire yeri ve Katip Çelebi Türbesi civarı.

yılı ağaçlandırma mevsiminde, büyük bir hamle yapmıştır. Ağaçlandırma çalışmaları yeni İstanbul mekânının tüm kesimlerine yaygınlaştırılmıştır.⁶⁶⁸

İstanbul’u ağaçlandırmak yalnızca yol kenarları ile sınırlı tutulmaktadır. Yeşil Türkiye Orman Mahsulleri Cemiyeti, İstanbul’da bir Fatih Ormanı kurmak istemişlerdir. Çalışmalarına üç yıldır devam eden cemiyete sonunda, Ziraat Vekaleti umum Müdürlüğü Şişli-Büyükdere asfaltı üzerinde ve Tarabya’ya 3 kilometre uzaklıkta olan 600 hektarlık arazinin tahsisi yapılmış, ağaçlandırma çalışmalarına 1956 ilkbaharında başlanacaktır.⁶⁶⁹ Fatih Ormanı hazırlıkları tamamlanmıştır. 1956 sonbaharında buraya 50.000 fidan dikilerek “Balkanları ve Şarkın büyük ve en modern ormanı” meydana getirilecektir.⁶⁷⁰ Bu çalışmalarla planlama aşamasında gerçekleşmeyen İstanbul’un imar hedefleri, ağaçlandırma ile gerçekleştirilmiştir. Günümüz İstanbul’un ağaçlandırılması Demokrat Parti döneminde gerçekleştirilmiştir. Gökay döneminde, İstanbul’un geleceğine en çok katkı sağlayan çalışmalardan birisi de ağaçlandırma meselesidir. Ağaçlandırma meselesinin sunum biçimi dönemin siyasi literatürünü anlamamızda bazı ipuçları taşımaktadır. İmar meselelerinde kendisini sürekli Avrupa ile kıyaslayan dönemin kamu yöneticileri, ağaçlandırma meselesinde Balkanlar ve Şark’la kıyaslamaktadırlar. İstanbul’u Şark’la kıyaslamak bile, dönemin Türkiye’inde kamu yöneticilerinin kendilerini konumlandığı mekân algısının değişmeye başladığını göstermektedir.

1956 yılı sonunda İstanbul’un ağaçlandırma işinin hızlandırılmasına karar verilmiştir. Gökay; Orman Müdürü, Ziraat Müdürü ve Belediye Bahçeler Müdürlerini toplayarak İstanbul’un ağaçlandırılması işini koordine etmiş ve “ Orman ve Ziraat Müdürlüğünce Ayazağa Çamlığına 5.000, Fatih Ormanına 160.000 bin fidan ilave olarak 80.000 fidan dikilmesine karar vermiştir.”⁶⁷¹ İstanbul’un ağaçlandırma çalışmaları koordineli bir şekilde devam etmektedir. Gökay; Orman Müdürü, Ziraat

⁶⁶⁸ “İstanbul Yollarına 1100 Ağaç Dikilecek”, *Yeni İstanbul*, 7 Aralık 1955, Sayı: 2174. Büyükdere-Maslak Yolu ve Elmalı Beni etrafı da ağaçlandırılmaya başlanmıştır. “Yeni Çocuk Bahçeleri”, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1956, Sayı: 11299.

⁶⁶⁹ “İstanbul’da Fatih Ormanı Kuruluyor”, *Vatan*, 23 Temmuz 1955, Sayı: 5099.

⁶⁷⁰ “Fatih Ormanı İçin Hazırlıklar”, *Yeni İstanbul*, 10 Kasım 1955, Sayı: 2147.

⁶⁷¹ “İstanbul’u Ağaçlandırma İşine Hız Verildi”, *Vatan*, 15 Kasım 1956, Sayı: 5562. Ayrıca Ümraniye, Elmalı Bendi, Taşlıtarla Yolları, Belgrad Bendleri ve Askeri Prevariantoryum civarı, Taşdelen civarı, İzmit Şosesi, Boğazdaki çıplak yerler, Florya Hava Meydanı Yolu, Topkapı Sultanahmet yolu ile şehirde müsait tretuvarlara geniş çapta ağaç dikilmesine derhal başlanması kararlaştırılmıştır. Bu arada İstinye sırtlarında 2 koru vücade getirilecektir. Belediye Bahçeler Müdürlüğünün 1957 yılı bütçesine ağaçlandırma işlerinin süratle ikmali, Açık Hava Tiyatrosu altındaki 2 numaralı park ile Kuşdili, Çiftehavuzlar parklarının ve Fenerbahçenin tanzimi için arttırılacaktır. Bahçeler müdürlüğü fidan yetiştirmek üzere Emirganda üçüncü fidanlığı tesis için harekete geçmiştir.

Müdürü ve Belediye Bahçeler Müdürleri ve Çamlıca'yı Güzelleştirme Derneği ile bir toplantı yaparak bazı kararlar almıştır.⁶⁷²

Cinci meydanı, Cihangir Çocuk Bahçesi ve Gazanferağa Medresesi'nin karşısındaki parkın tanzimleri tamamlanmak üzeredir.⁶⁷³ Laleli ve Beşiktaş Vişnezade de olmak üzere iki yeni çocuk bahçesi yapılacaktır.⁶⁷⁴ Belediye, Kadıköy İskele Meydanı'nda bulunan parkın Çocuk Bahçesi olarak düzenlenmesine karar vermiştir.⁶⁷⁵ Çiftelhavuzlar'da büyük bir arsa park haline getirilecektir. Bu parkta tenis kortları ve küçük çaplı bir futbol sahası da oluşturulacaktır. Ayrıca Kuşdili Çayırı tanzim edilerek Kuşdili Mesire Yeri haline getirilecektir. İkinci bir mesire yeri de Emirgan'da Altay durağı karşısındaki geniş sahada tesis edilecektir.⁶⁷⁶ Çiftelhavuzlar ve Kuşdili Parolarının tanzimi tamamlanmak üzeredir.⁶⁷⁷ Laleli Cami avlusunun arkasında yer alan Taşhan çevresinin park haline getirilmesi için hazırlanan planlar Belediye Meclisi'nde kabul edilmiş ve buranın park haline getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır.⁶⁷⁸ Üsküdar Selamsız'da bir park planlanmıştır. Park kararı İUMDK tarafından şu şartlarla verilmiştir: "1-Bu park dahilinde mevcut ağaçların da sıhhatle ölçülmek suretiyle plana dahil edilmesi ve gösterilmesi; 2- Yeni Ocak Sokağı ile Selamsız Mezarlık Sokağı Kavşağına rastlayan Bostanın da ifraz sahasına dahil edilmesi; 3- Selamsız Caddesi üzerinde işaret olunan mevcut evlere, parktan, bir miktar sahanın arka bahçe olarak terk edilebilecek şekilde park yollarının tadili şartile..."⁶⁷⁹ Bu karar örneği şehir içinde yeşil alan oluşturmak için verilen önemli bir karardır. Burası şehrin merkezinde bir yer değildir, çok önemli bir aks değildir. Ama Gökay dönemi şehirciliğinde Üsküdar Selamsız'ın da park ihtiyacı gözetilmektedir. İstanbul'da yeşil alan meselesi Taksim Meydanı gibi yalnızca görünür alanların düzenlenmesi meselesi değildir. Şehrin tüm mahallelerine yeşil alanlar kazandırılmaktadır. Bu çalışmalar, yeşil alan meselesinin derinleştirildiğini gözler önüne sermektedir.

⁶⁷² "İstanbul Ağaçlandırılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1957, Sayı: 11692. "... Şemsipaşa-Harem-Salacak ve Selimiye güzergahına bol miktarda fidan dikilmiştir. Çamlıcanın Boğaza nazır cephesinde Erguvan bahçeleri vücutte getirilecektir. Bahariye-Mühürdar çevresine sakız ağacı fidanları dikilmiştir. İstinye yolunda çamlıklar vücutte getirilmesi için de faaliyete geçilmiştir. Taşlıtarla yolunun ağaçlandırılması işi, bu ayın içinde ikmal edilecektir. Bu arada Kısıklı parkı yeniden tanzim olunacak, Rızapaşa korusu daha geniş çapta ağaçlandırılacak her gün halkın istifadesine sunulacaktır. Korunun duvarları da tamir edilecektir."

⁶⁷³ "Şehrin Ağaçlandırılması", *Yeni İstanbul*, 27 Aralık 1952, Sayı: 1114.

⁶⁷⁴ "Yeni Çocuk Bahçeleri", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1956, Sayı: 11299.

⁶⁷⁵ "Kadıköy İskelesinde Çocuk Bahçesi Kuruluyor", *Vatan*, 3 Şubat 1954, Sayı: 4571.

⁶⁷⁶ "Şehirde Yeniden 2 Mesire Yerile Bir Park Yapılacak", *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1956, Sayı: 11498.

⁶⁷⁷ "Şehrimiz İki Yeni Parka Kavuşuyor", *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1957, Sayı: 2660.

⁶⁷⁸ "Laleli Camii Avlusu Arkasında Park Yapılacak", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1957, Sayı: 11660.

⁶⁷⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 3 Kasım 1952, İndeks: 2073292, Cilt No: 24, Karar No: 505.

Şehir içindeki meskun alanlarda yeşil alanlar oluşturulurken bazı bölgelerde mezarlıklar kaldırılmaktadır. Eski şehrin sınırlarını belirleyen mezarlıklar ve cami kenarındaki hazirelerden bahçeye dönüştürülenler olmaktadır. Hasköy, Halıcıoğlu, Abduselam Camii önündeki eski mezarlık metruk halde bulunmaktadır. Burasının bahçe halinde ifrağı teklif edilmiş, bu teklif bir mahzur görülmeyerek “metruk mezarlık sahasının bahçe halinde ifrağına” şeklinde karar verilmiştir.⁶⁸⁰

Taksim Meydanı’na bir havuz inşasın başlanacaktır.⁶⁸¹ Şişli Meydanında, Şişli Camii’nin önünde bir havuz inşaatına başlanacaktır.⁶⁸² Meydanlara havuz yapılması, park kültürünün organize bir form kazanmaya başladığını göstermektedir. Yeşil alan ve ağaç dışında su üzerinden oluşturulacak hareket hem meydanlara ferahlık sağlamakta, hem havuz inşası, e meydan çalışmalarının kurulum, bakım maliyetlerini artırmaktadır. Bu durum, şehircilik çalışmalarında bütçe meselesinde yaşanan sıkıntılarında farklılaştığını göstermektedir.

Dönemin İstanbul’unda, meşhur gezinti yerlerinden olan Küçüksu Çayırı’nın park haline getirilmesine karar verilmiştir. Bu haber verilirken muhabir şu uyarıyı yapmaktadır: “... Fakat bu takdirde Küçüksu gibi bilhassa fakir ve orta halli halkın faydalandığı bir gezme yeri ortadan kaldırılmış olacaktır.”⁶⁸³ Bu dönemde, bir yerin park haline getirilmesi, ekonomik gelir düzeyi düşük kesimler için bir olumsuzluk olarak algılanmaktadır. Şehirde boş alanların kamu eliyle düzenlenmesi, alt gelir gurubundan kesimlerin dışlanması olarak medyada yerini almaktadır. Bu durum, İstanbul’da yürütülen imar faaliyetlerinde, İstanbul nüfusunu oluşturan geniş bir kesimin kendisini konumlandırma biçimini ortaya koymaktadır.

Çengelköy’de bir karakol binası yıkılmıştır ve buranın bir park olarak düzenlenmesi gündemdedir. Bu arsayı inceleyen Gökay’ın Boğaziçi ve parklar için verdiği beyanat yaklaşımın ortaya koymaktadır: “boğaz güzelliklerini halkın istifadesine tahsis edeceğimi evvelce söylemiştim. Bu yeri gördüm. Şimdilik orasını tanzim ve sıralar koyarak halka tahsis edeceğim. İleride muazzam çınar ağacı sahasını da genişleterek büyük bir park haline koyacağım.”⁶⁸⁴ Kamu binasının yıkılarak parka dönüştürülmesi işi ve bu uygulamanın Boğaziçi’nde yapılması özel bir anlam

⁶⁸⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Şubat 1953, İndeks: 2073766, Cilt No: 26, Karar No: 5.

⁶⁸¹ “Taksimde Bir Havuz İnşa Edilecek”, *Vatan*, 6 Ekim 1956, Sayı: 5522.

⁶⁸² “Şişlide Havuz”, *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1956, Sayı: 11583.

⁶⁸³ “Küçüksu Çayırı Park Yapılıyor”, *Vatan*, 18 Mart 1954, Sayı: 4614.

⁶⁸⁴ “Çengelköyünde Yıkılan Karakol Binası Arsası Park Haline Konulacak”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1955, Sayı: 11070.

taşımaktadır. Gökay döneminde Boğaziçi için düşünülen özel anlam, park yapımlarında kendisini görünür kılmaktadır. Boğaziçi'ni halk için ortak kullanım alanı olarak düşünmek, Gökay'ın İstanbul projeksiyonunu ortaya koymaktadır.

Gülhane Parkı'nda kutlanacak olan Bahar ve Çiçek bayramı için buraya bir hayvanat bahçesi kurulacaktır. Yıldız Parkı'na da Üniversite'nin Nebatat Enstitüsü ile birlikte bir Nebatat Bahçesi kurulması karar verilmiş ve açılışa Atatürk'e ithaf edilmiştir.⁶⁸⁵ Belediyenin bahçeyi Atatürk'e armağan etmesi, Cumhuriyet Halk Partisi ile girilen siyasal çatışmanın Demokrat Parti dönemi politikacılarının kendilerini Atatürk üzerinden meşrulaştırma çabaları olarak okunabilir. Her iki parti içinde meşruiyet kaynağı aynıdır, ancak DP bunu sürekli ispatlama ihtiyacı hissetmektedir.

Gülhane Parkı'nda kutlanan Bahar ve Çiçek Bayramı münasebetiyle, giriş kapısı cephesinde bir dekorasyon yapılacaktır.⁶⁸⁶ İstanbul'da çiçekle ilişkinin bir bayram şeklinde kutlanarak halkın gündeminde yer alması; Gülhane Parkı'nda yapılan düzenlemeler aracılığıyla şehirde çiçek için özel bir uygulamanın organize edilmesi, dönemin belediyeciliğinde dikkat çekici bir uygulama olarak yer almıştır.

Ortaköy'de bulunan Burak Reis İlkokulunun bahçesi plaj şeklinde düzenlenerek halkın istifadesine sunulmuştur.⁶⁸⁷ Kamu olarak bir ilk okulun bahçesi plaj şeklinde düzenlenmektedir. Halkın rekreasyon ihtiyacı için İnönü'nün konut alanı da bir okul alanı da kullanılabilir.

Çamlıca Tepesi turistik yolu hizmete açılmıştır. Şimdi de Çamlıca'ya Belediye tarafından bir gazino yapılması çalışmalarına başlanacaktır. İhalesi Mart 1952 içerisinde yapılan olan gazino; iki büyük salon ve yaz aylarında kullanılabilecek yemek ve teraslardan ibaret olacaktır. Kapalı salonlar senenin her mevsiminde açılacak olacak, gazino civarı park şeklinde tanzim edilecektir. 1953 yılına kadar bitirilmesi hedeflenen gazinodan, her sınıf halkın faydalanabilmesi için Belediye hususi bir tarife hazırlayacaktır.⁶⁸⁸ Çamlıca Güzelleştirme Derneği, Gökay'ı fahri başkan olarak seçmiştir. Bu ziyaret esnasında Gökay, Çamlıca'nın Milli Park haline getirileceğini

⁶⁸⁵ "Gülhane Parkında Hayvanat bahçesi Kurulacak", *Vatan*, 20 Şubat 1954, Sayı: 4588. Yıldız Parkı'nda 5000 metrekare büyüklüğünde ve 1000'den fazla nebatat bulunan Nebatat Bahçesi, 10 Kasım 1955'te törenle açılmıştır. Bahçenin girişinde, belediye tarafından hazırlanan "Ataya Armağan" ibaresi yazılı bir çelenk bulunmakta olup, açılış konuşmasında Gökay: "Atatürkün çok sevdiği bir şehirde, gözlerini fani hayata yumduğu bu saatlerde nebatat bahçesini açarken, hatırasını yad ediyor ve bu bahçeyi, hayatta iken çiçeği çok seven Atamızın hatırasına ithaf ediyoruz.", "Şehir Nebatat Bahçesi Dün Ziyaretçilere Açıldı", *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1955, Sayı: 11238.

⁶⁸⁶ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 9 Mayıs 1957, İndeks: 2072863, Cilt No.: Karar No:.

⁶⁸⁷ "Ortaköy Burak Reis İlkokulundaki Halk Plajı Merasimle Açıldı", *Yeni İstanbul*, 29 Haziran 1956, Sayı: 2377.

⁶⁸⁸ "Çamlıcada Bir Gazino Yapılacak", *Cumhuriyet*, 14 Şubat 1952, Sayı: 9892.

belirtmiştir. Dernek başkanı Çamlıca'da turistik bir gazino yapılmasını istemiştir.⁶⁸⁹ Bu isteğe bakılacak olursa 1953'te tamamlanması hedeflenen gazino 1956 sonlarında hala inşa edilmemiştir. İmar hedefleri toplumun ortak motivasyon unsuru olarak medyada yer almaktadır. Bitirilmesi hedeflenen tarihte, projelerin başlanamaması bile gazeteler tarafından eleştirilmemektedir. Önemli olan şehrin imar edilmesi meselesinin sürekli gündem de olmasıdır. İmar mevzuu siyasiler, bürokratlar, gazeteciler ve halk arasında ortak motivasyon unsuruna dönüşmüştür.

Kuruçeşme'de kömür depoları tarafından kullanılan Kuruçeşme Adası, temizlenerek park haline getirilecek ve kıyı ile arasında bir asma köprü kurulacaktır. Adada ayrıca bir halk gazinosu inşa edilecektir.⁶⁹⁰ Bu haber üzerinden bir yıla yakın süre geçmesine rağmen bir ilerleme kaydedilmemiş ve bu durum gazeteciler tarafından takip edilmemiştir. İmar mevzuu siyasilerin kendilerini halka bir duyurma metodudur. Gazeteciler, bu mevzuda verilen beyanatlar üzerinden uzun süreli bir takip yapmamaktadır. İmar tartışmalarının gazetelerde veriliş biçimi bir süreklilik ve bütünlük aksettirmemektedir. Bu dönemin Türkiye'sinde gazetecilerin imar hususunda derinlikli analizler yapmadığını göstermektedir.

Florya'da belediye denizden istifade etmek isteyenler için her yıl çadırlar açmaktadır. 1956 yılında 150 çadır açıldığı halde kampın çok alaka görmesinden, İstanbulluların talebi karşılanamamıştır.⁶⁹¹ Florya tesisleri, Turizm Bankası'na devredilecektir. Devir şartı ise, Turizm Bankası'nın buraya iki motel, bir kamp yeri ve tek ve çift katlı olmak üzere 3000 kabin inşa etmesidir. Ayrıca Turizm Bankası tarafından, 1958 yılında Florya'da Hilton ayarında bir otel, teni sahası ve spor ve eğlence yerleri de inşa edilecektir.⁶⁹² Florya'da inşa edilecek tesisler Belediye Meclisi'nde görüşülmüş şu şekilde karara bağlanmıştır: "...Turizm Bankası tarafından Floryada en az 100.000.000 liralık yeni ve modern tesisler vücuda getirilecek ve mukabilinde Bankaya 30 senelik bir intifa hakkı tanınacaktır. Banka bu müddet zarfında Belediyeye her yıl yüzde 10 hisse verecek ve bu miktar ilk yıl 150.000, ikinci ve müteakip yıllar 200.000 liradan aşağı olmayacaktır. Ayrıca tesislerin vergi ve resimleri Bankaya ait olacak ve bütün site en geç beş yıl zarfında ikmal edilecektir. Belediye plaj

⁶⁸⁹ "Çamlıca Milli Park Olacak", *Vatan*, 21 Aralık 1956, Sayı: 5597.

⁶⁹⁰ "Kuruçeşme Adası Park Yapılacak", *Vatan*, 2 Nisan 1956, Sayı: 5340. Kuruçeşme'de kömür depoları temizlenerek su sporları için havuzlar ve gazinolar inşa edilecektir. "Kuruçeşmede Yüzme Havuzu ve Gazino Yapılacak", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

⁶⁹¹ "Floryadaki Çadırlık Kamp Genişletilecek", *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1956, Sayı: 11506.

⁶⁹² "Floryada Vücuda Getirilecek Tesisler", *Cumhuriyet*, 7 Mart 1957, Sayı: 11715.

evleri ile, yeni plaj ve Florya Deniz klübü lokali, intifa hakkının dışında kalacaktır.”⁶⁹³ Florya özel sektöre ihale edilerek yenilenmektedir. İstanbul şehirciliğinde, kamusal hizmetin yap-işlet-devret modeliyle organize edildiği ender modellerden birisidir.

4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir

İstanbul’un imar meselesi, 1950’li yıllara gelindiğinde farklı bir boyut kazanmıştır. İstanbul büyük bir göç almayı artık kanıksamış, ülkede siyasal, ekonomik ve sosyal bir değişimin süreci başlamış ve bunun yansımaları, ülke genelinde görünür hale gelmiştir. Ülkede yaşanan bu değişimin şehirler açısından görünür hale geldiği ilk yer İstanbul olmuştur. İstanbul, hem şehir nüfusu açısından hem de ekonomik ve sosyal göstergeler açısından farklılaşmaya ve dönüşmeye başlamıştır. Gökay, İstanbul Vali ve Belediye başkanı olarak atandıktan sonraki İstanbul’da bayındırlık alanında yaşanan gelişmeler üç başlık halinde incelenebilir. Kırdar’ın başlattığı çalışmaların tamamlanması, Gökay’ın başlattığı ve tamamladığı çalışmalar ve Gökay döneminde gündemde olan projeler.

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri: Tarihi Şehri İmar Planına Uydurmak

Semt ve meydan düzenlemelerde, Gökay dönemi uygulamaları Kırdar dönemi uygulamalarına göre daha geniş ölçekte, Menderes’in uygulamalarına göre de bir geçiş sayılabilecek orta ölçekte pratikler olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul Belediyesi uygulamaları için dönemin Şehir Meclisi kararlarında aşağıdaki uygulama kararlarına rastlanmaktadır: Bakırköy imar planı mahalli uygulaması,⁶⁹⁴ Edirnekapı ve civarının tafsilat planı yeniden tetkiki,⁶⁹⁵ Üsküdar Araba Vapuru İskeleyi düzenlemesi,⁶⁹⁶ İçerenköy Tomson Çiftliği ve civarına ait mevzi imar ve ifraz planı,⁶⁹⁷ Üsküdar İskeley Meydanı’na ait 1/500 mikyaslı tatbikat planı,⁶⁹⁸ 1/1000 mikyaslı Beşiktaş imar planı,⁶⁹⁹ Topkapı Meydanı’nın tanzimi ve yeni açılacak kapı ve turistik yolun şehre giriş kısmına

⁶⁹³ “Florya Tesisleri”, *Vatan*, 13 Mart 1957, Sayı: 5679.

⁶⁹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 9 Ocak 1950, İndeks: 2072326, Cilt No: 19, Karar No: 155.

⁶⁹⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 7 Mart 1950, İndeks: 2072525, Cilt No: 20, Karar No: 125.

⁶⁹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Şubat 1951, İndeks: 2072893, Cilt No: 22, Karar No: 548.

⁶⁹⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 17 Kasım 1951, İndeks: 2073065, Cilt No: 23, Karar No: 233.

⁶⁹⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Şubat 1952, İndeks: 2073106, Cilt No: 23, Karar No: 285.

⁶⁹⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Haziran 1952, İndeks: 2073422, Cilt No: 25, Karar No: 120.

ait imar planı,⁷⁰⁰ taksim Cumhuriyet Gezisi düzenleme,⁷⁰¹ Edirnekapı, Kariye Camii etrafı açılıp tanzim edilmesi hakkında plan,⁷⁰² Florya imar planının plaj ve sahne kısmına ait 1/2000’lik ek planı,⁷⁰³ Eminönü-Unkapanı ve Unkapanı-Boğazkesen Kemer arası 1/500’lük tafsilat planı,⁷⁰⁴ Beşiktaş Meydanı 1/500 mikyaslı tanzim planı.⁷⁰⁵ Şehir Meclisinin aldığı bu kararlar, Gökay dönemindeki imar uygulamalarının meskun alanlara yoğunlaştığını göstermektedir.

Beyazıt Meydanı’nın düzenlemesi için istimplaki yapılan binaların yıkımına başlanmıştır. Meydanda 60 metre kuturunda bir daire set vücuda getirilecek ve trafik düzenlenecektir. Ayrıca Patrona Hamamı restore edilecek, Simkeşhane’nin ve hanın yarısı kesilerek yola dahil edilecektir. Böylece Simkeşhane bahçesinde bulunan Bizans eserleri, yoldan geçenlerin kolayca göreceği şekilde meydana çıkarılmış olacaktır.⁷⁰⁶ Beyazıt Meydanı’nda, Simkeşhane yıkılmış ve çalışmalar tamamlanmıştır. Beyazıt Meydan düzenlemesi gazetelerde şu şekilde yer almaktadır: “Beyazıt meydanı, İstanbulun değişen çehresi hakkında en canlı örneklerden biridir. Eski dükkânlar, dar kaldırımlar ve yıkık dökük binaların altında, yüze bu derece gülen bir ferahlığın olduğunu, birkaç ay evvel kimse bilmiyordu. Bu resim, bir kısmı yıkılan Simkeşhaneden alınmıştır. Bugün meydana nazır olan sağdaki ahşap binaların kısa zamanda yerlerini modern yapılara bırakacakları tarih uzak değildir. Beyazıt meydanı o zaman daha göz ve gönül alıcı bir görünüşe sahip olacak, geniş Londra asfaltından şehre giren bir yabancı, Beyazıtta, memnun bir soluk alacaktır.”⁷⁰⁷ İstanbul’da imarın 100 yıldır yapmaya çalıştığı hedeflere ulaşılmaktadır. Sur içinde geniş meydanlar ve ferah alanlar üretilmektedir. Beyazıt Meydanı için bu uygulama 20 yılda başarılı bir iştir. Meydan düzenlemesi etap etap devam etmektedir. Beyazıt Meydanı’nda seyrü seferi gösterir bir kroki gazetelerde neşredilmiştir. Meydan bu krokiye göre düzenlenecektir. Birçok yıkımla birlikte “...Beyazıt Camii, geniş ve güzel bir meydan ortasında bütün

⁷⁰⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Haziran 1952, İndeks: 2073333, Cilt No: 24, Karar No: 569.

⁷⁰¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Haziran 1953, İndeks: 2073705, Cilt No: 26, Karar No: 186.

⁷⁰² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073840, Cilt No: 27, Karar No: 251.

⁷⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073839, Cilt No: 27, Karar No: 250.

⁷⁰⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Mart 1954, İndeks: 2074095, Cilt No: 28, Karar No: 109.

⁷⁰⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Nisan 1957, İndeks: 2074095, Cilt No: 43, Karar No: 112.

⁷⁰⁶ “Beyazıt Meydanının Tanzimi İçin Projeler Hazırlandı”, *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1955, Sayı: 2111.

⁷⁰⁷ “İstanbul’un Siması Değişiyor”, *Vatan*, 18 Eylül 1956, Sayı: 5504.

ihtişamı ile ortaya çıkarılmış olacaktır.”⁷⁰⁸ Bu hedef dönemin meydan düzenleme mantığını özetlemektedir. Anıtsal eserlerin büyük meydanlar ortasına açığa çıkması, ferahlık ve genişlik. Beyazıt Meydanı’ndaki tanzim işlerine başlanmıştır. Bu çalışmalar nedeniyle Edirnekapı-Fatih tramvay seferleri, tanzim işi bitene kadar sonlandırılmıştır.⁷⁰⁹

İstanbul Bulvarının inşaatına 1950 yılı içerisinde başlanacak, istimlak ve temellerin atılması için bu yıl içerisinde beş yüz bin lira sarf edilecektir.⁷¹⁰ Unkapanı’nda bulunan Atatürk Köprüsü girişindeki kömür depolarının buradan kaldırılması talep edilmiştir. Bu kömür depoları köprüye de 300 ton civarında yük olmaktadır.⁷¹¹ Unkapanı-Eminönü arasında yol açıldıktan sonra buraya imalathane ve dükkânlar yapılacaktır. Burada bulunan 2001 dükkân, yeni eklenenlerle 8000’i geçecektir.⁷¹² Atatürk Bulvarının etrafının imarı için Vilayette bir toplantı yapılmış, boş ve perişan halde bulunan bu bölgenin imarı işinin öncelikle ele alınması kararı verilmiştir.⁷¹³ Atatürk Bulvarı’nda Manifaturacılar ve Kumaşçılar Kooperatifi 1200 mağaza ve 3000 yazıhaneden oluşan bir çarşı kurulacaktır. 100 milyon liraya tamamlanacak projenin, istimlak bedeli 30 milyon lira tutmaktadır.⁷¹⁴

Eminönü Meydanı’nın genişletilmesi için istimlak edilen hanların yıkımı gerçekleştirilememiştir. Seyrüsefer izdihamını önleyecek ve Balıkpazarı ve Balıkthane önünü açacak hanların istimlaki 1948 tarihinde tamamlanmış ama bazı hanlarda bir müddet daha oturma izni verilmiştir.⁷¹⁵ Hanlarda kalmaya devam eden yazıhane sahipleri ile bir anlaşma yapılarak 1951 Eylül ayı sonuna kadar süre tanınmıştır. Bu süre sonunda çıkmayanlar, mahkeme kararı ile çıkartılacaklardır.⁷¹⁶ İstimlaki yapılan bu binaların yıkımına başlanmıştır. Burada çalışan balıkçılar, işlerinin engellendiği gerekçesi ile itiraz etmişler, bunun üzerine bu kişilere Tahmis Sokağı’nda dükkân temin edileceği sözü verilmiştir.⁷¹⁷ Eminönü Meydanı’nın Balıkpazarı istikametinde genişletilmesi çalışmalarına başlanmıştır. İlk önce, Unkapanı istikametindeki yolun açılmasına başlanmıştır ve yolun iki tarafındaki binaların bir kısmı yıkılmıştır.⁷¹⁸

⁷⁰⁸ “Beyazıt Meydanı da İslah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1956, Sayı: 11568.

⁷⁰⁹ “Beyazıt Meydanının Tanzimine Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 6 Kasım 1956, Sayı: 2864.

⁷¹⁰ “İstanbul Bulvarının İnşasına Başlanıyor”, *Ulus*, 11 Şubat 1950, No: 10280.

⁷¹¹ “Unkapanındaki Kömür Deposunun Kaldırılması İsteniyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Mart 1952, Sayı: 836.

⁷¹² “Unkapanı-Eminönü Arasında Yapılacak Dükkânlar”, *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1954, Sayı: 10879.

⁷¹³ “Atatürk Bulvarının Etrafı İmar Edilecek”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1954, Sayı: 10913.

⁷¹⁴ “Bulvarda Büyük Bir Çarşı Kurulacak”, *Vatan*, 24 Mart 1955, Sayı: 4980.

⁷¹⁵ “Eminönü Meydanı Genişliyor”, *Vatan*, 16 Eylül 1951, Sayı: 3710.

⁷¹⁶ “Eminönü Meydanı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1951, Sayı: 3695.

⁷¹⁷ “Eminönü Meydanı Tevsi Ediliyor”, *Vatan*, 14 Ekim 1951, Sayı: 3738.

⁷¹⁸ “Eminönü Meydanının Genişletilmesi”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1952, Sayı: 9929.

Karaköy Meydanı İstanbul'un ulaşımında kesişim noktası olduğu için izdiham oluşmaktadır. Bu izdihamın nasıl önleneceği mevzuu Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmaktadır.⁷¹⁹ Birçok proje vardır, ancak bütçe estetik konusunda bir mutabakat aranmaktadır. Bu konu hakkında bir komisyon kurulmuş, komisyon altı ayrı proje önermiştir.⁷²⁰ Karaköy Meydanı'nda istimlakler tamamlanmış ancak inşaat için gerekli tahsisat bulunamadığından beklenilmektedir. Karaköy Meydan düzenlemesi için gerekli tahsisat elde edilmiş olup, plana göre meydan Haliç istikametinde genişleyecek, Tünel'in Galata'daki kapılarının önünden sahile kadar olan kısım tamamıyla açılacaktır.⁷²¹ Bir haberde; "Amerika'da olduğu gibi Karaköy'de yaya geçitleri yer altına indirilecektir" denilmektedir,⁷²² bu vurgulama şekli imar çalışmalarında yurtdışı projelerinden Amerika'nın da meşrutiyet kaynağı ve ikna aracı olarak kullanılmaya başlanıldığını göstermektedir. Karaköy Meydanının genişletilmesi için sahil kısımlarına toprak dökülmesine başlanılmıştır.⁷²³ Karaköy Meydanı'nda bulunan belediyeye ait dükkânlar yıkılarak meydan genişletilecektir.⁷²⁴ Karaköy Meydanı'nda bulunan Mehmed Ali Paşa Hanı yıkılmış, "meydanın açılması Karaköye ferahlık verdiği gibi buradan hem Haliç, hem de Eminönü meydanının görülmesi temin edilmiş güzel bir manzara hasıl olmuştur." Evkaf'a ait olan bu yerde, yeni bir han inşasına dair bir karar alındığı, bunun şehri işleri mütehassıslarını müteessir ettiği belirtilmektedir.⁷²⁵ Vakıf malları da yıkılarak şehir ferahlatılmaktadır. Ancak Vakıflar İdaresi bu sürece müdahil olarak, mülki yeniden ihya etmek istemektedir. Karaköy'ün, İstanbul'un en büyük meydanlarından birisi haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Bu çerçevede, ilk olarak Karaköy'deki Domuz Sokağı ile tramvay durağı arasındaki ada tamamen

⁷¹⁹ "Karaköy'de İzdihamı Önleyici Tedbirler", *Ulus*, 27 Aralık 1949, No: 10233.

⁷²⁰ "Karaköy Meydanının Ferahlatılması İçin Tetkikler", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1950, Sayı: 9445. Bu teklifler şunlardır: Ziraat Bankası önünden tünel açılması -burada su çıktığından ve rıhtımı tehlikeye düşürdüğünden vazgeçilmiştir-, Karaköy Vapur İskelesi karşısında Köprü altından bir yol yapılması -bu yol yarım milyon liraya mal olacaktır-, tahta bir köprü inşası -manzarayı çirkinleştirecektir-. Karaköy Meydan düzenlemesinin nasıl olacağına karar verilmiştir. Borsa Hanı ve Devlet Havayollarının sırasındaki dükkânlar istimlak edilerek yıkılacaktır. Proje, muhabir tarafından şu şekilde tasvir edilmektedir: "Meydanın açılması tamamlandıktan sonra muhtelif istikametlerden gelecek nakil vasıtalarının fasılasız şekilde hareketlerine devam edebilmeleri ve hiç duraklamaya sebep olunmaması için yayalara yer altından geçidler yapılacaktır.", "Karaköy Meydanı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1952, Sayı: 9866.

⁷²¹ "Karaköy Meydanının Tanzimi", *Cumhuriyet*, 5 Nisan 1952, Sayı: 9943. Karaköy'de Tokatlı Lokantası önünde, yayaların yer altından karşıya geçişini sağlayacak bir yürüyen kaldırım yapılacaktır. "Karaköy'de Yürür Kaldırım Yapılacaktır", *Vatan*, 26 Aralık 1953, Sayı: 4532.

⁷²² "Karaköy'de Yer Altı Geçitleri", *Vatan*, 23 Ocak 1954, Sayı: 4560.; Karaköye Yerlatı Geçidi Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1954, Sayı: 10591.

⁷²³ "Karaköy Meydanının Genişletilmesine Devam Ediliyor", *Vatan*, 5 Mart 1954, Sayı: 4601.

⁷²⁴ "Karaköy Meydanı Yakında Açılacak", *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1956, Sayı: 2402.

⁷²⁵ "Karaköy Meydanı", *Cumhuriyet*, 31 Ekim 1956, Sayı: 11588.

yıkılacaktır. Bundan sonra Ziraat Bankası'nın bulunduğu bloğun yıkımına başlanacaktır.⁷²⁶

İstiklal Caddesi'nin genişletilmesi tartışmaları sürmektedir. Şehir trafiğinin ana akslarından birisi olan bu yolun genişletilmesi işi için gerekli istimlakler yapılamamaktadır. Bunun yerine Galatasaray-Taksim arası cadde üzerindeki binalar 3 metre içeri alınarak bir kaldırım oluşturulacak, eski kaldırım caddeye katılarak 6 metrelik bir genişlik elde edilecektir.⁷²⁷ İstiklal Caddesi üzerindeki bazı binaların kaldırımlarda olan çıkıntıları temizlenerek Cadde'de nispi bir genişlik sağlanmıştır.⁷²⁸ Caddenin genişletilmesi için istimlak edilecek dükkânların rayici 25 milyon lira tutmaktadır, bu tahsisatın kaynağı araştırılmaktadır.⁷²⁹ İstiklal Caddesi'nin Taksim-Galatasaray arası sağ tretuvarına su hattı döşenecek ve cadde asfaltlanacaktır.⁷³⁰ Caddenin bu kısmının 7 cm kalınlıktaki asfaltlama çalışmaları 16 Eylül 1953'de tamamlanmıştır.⁷³¹ İstiklal Caddesi'nde bina çıkış kapıları arka tarafa alınırken, yeni yapılacak binalar da 3 metre geriye çekilerek ruhsat verilecektir.⁷³² İstiklal Caddesi'nin Tünel ile Galatasaray arasına kalan binalardaki çıkıntılar yıkılmaya başlanmıştır. Cadde üzerinde çıkıntı teşkil eden iki ada yıkılmaya başlanmıştır. Bu yıkım sonucu caddeye cephesi açılan binalardan şerefiye alınacaktır. Bu çerçevede İstanbul Belediye'sinde şerefiye bürosu tesisi edilmiş on senede eşit taksitlerle alınacak şerefiyelerle, belediye yılda 10 milyon lira varidat sağlayacaktır.⁷³³ İstanbul'da imar hareketlerinin vatandaşa sağladığı gelir ilk defa kamu adına alınmaktadır. Bazı binalar, kamu kaynakları ile istimlak edilerek yıkılmaktadır. Bu yıkımın masrafı kamu tarafından sağlanmaktadır. İmar çalışması sonucu cadde veya yol arkasında kalan veya ticari önemi olmayan binalar ön plana çıkmakta ve değer kazanmaktadır. Kamu adına imar çalışmalarında bazı mülk sahipleri kaybederken, bazı mülk sahipleri kazançlı çıkmakta, ama imar harcamaları kamu adına bedel ödenmesine neden olmaktadır. Ancak kamunun yürüttüğü imar çalışması sonucu ortaya çıkan gelirden, kamu adına herhangi bir kesinti yapılmamaktadır. İstiklal Caddesi'nde hedeflenen bu çalışma ile ilk defa İstanbul'da imar sonucu oluşan kaynak kamu içinde kesilmeye başlanacaktır.

⁷²⁶ “Karaköy İstanbul'un Büyük Meydanlarından Biri Olacak”, *Vatan*, 15 Ocak 1957, Sayı: 5622.

⁷²⁷ “İstiklal Caddesinin Genişletilmesi”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1952, Sayı: 10062.

⁷²⁸ “İstiklal Caddesi Genişledi”, *Yeni İstanbul*, 6 Ekim 1952, Sayı: 1032.

⁷²⁹ “İstiklal Caddesi 25 Milyon Liraya Genişletilecek”, *Vatan*, 13 Kasım 1952, Sayı: 4129.

⁷³⁰ “İstiklal Caddesi Asfaltlanıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 10434.; “İstiklal Caddesi Asfaltlanacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 1344.

⁷³¹ “Beyoğlu Caddesinin Asfalt Kaplaması İşİ Sona Erdi”, *Yeni İstanbul*, 17 Eylül 1953, Sayı: 1373.

⁷³² “İstiklal Caddesi Genişletilecek”, *Vatan*, 16 Nisan 1956, Sayı: 5354.

⁷³³ “Tünel-Galatasaray Caddesi”, *Cumhuriyet*, 15 Mart 1957, Sayı: 11723.

Taksim Cumhuriyet Gezisi'nde bulunan 13600 metre karelik bir sahanın altına garaj, otopark, üstüne mağaza ve dükkân ve Refik Saydam Caddesi'ne iki otel ve garaj yapma işleri eksiltme usulü ihale edilmiştir.⁷³⁴

Maliye Bakanlığı'nın Harbiye binasının yıkılması ve arazinin ifraz edilerek satılması yetkisini alması üzerine Harbiye ve civarının imarı gündeme gelmiştir. Bayındırlık Bakanlığı tarafından, yalnızca Türk mimarlarının katılacağı bir müsabaka düzenlenecektir.⁷³⁵ Devlet arazisinin geliştirilmesinde, Türk mimar tercihi siyasal bir vurgu taşımaktadır. Asrî şehir hedefinde Türk uzman kullanımı öncelenmektedir.

İstanbul'da seyrüseferi ilgilendiren meydan ve caddelerde genişletilme çalışması yapılacaktır. Ayasofya, Firuzağa, Beyazıt ve Fatih yolları tamir edilecek, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın Çarşıkapı'daki türbesi geriye alınacaktır.⁷³⁶ Ayrıca şehrin ana caddelerinde bulunan sebiller boşaltılacak, bunlar ıslah ve restore edilerek yeniden sebil olarak kullanılacaktır.⁷³⁷ Çarşıkapı'da Kara Mustafa Paşa Medrese'sinin ön tarafı açılmıştır. Burada bulunan dört dükkân yıkılarak yol genişletilecektir.⁷³⁸ E.T.T. idaresi, Şişli Meydanı'ndan sonra Topkapı Meydanı'nın tanzimi için valilikten gerekli direktifleri almıştır.⁷³⁹ Beşiktaş, yeni gelişen Levent mahallesi ile bağlanmakta, merkezdeki binalarda geniş yollar ve meydan çalışmaları sırasında istimlak edilerek yıkılmaktadırlar. Beşiktaş'tan Yıldız'a çıkarken Yıldız Yolu üzerinde bulunan 270 gayrimenkulün istimlak çalışmaları tamamlanmış ve yıkım işlemi başlatılmıştır. Ayrıca Dolmabahçe Saray ve Camii'nden Güzel Sanatlar Akademisi'ne uzanan sahil boyunca yalnızca Fındıklı Camii ve Kıbrıs fatihinin türbesi kalacak şekilde yıkım işlemi yapılacaktır.⁷⁴⁰ Eyüp Camii etrafında başlayan imar çalışmaları devam etmektedir. 15 Ocak 1952'den itibaren başlanacak olan uygulama ile Eyüp'ün şark üslubuna göre tanzimi sağlanacaktır.⁷⁴¹ Gökay, Şehir Meclisi üyeleri ve bürokratlarıyla birlikte Eyüp planının yerinde incelemişler, planda bazı dükkânların kaldırılması icap ettiğinden bunların munasip yerlere yerleştirilmesi kararını vermişlerdir.⁷⁴² Eski şehri yeni yollarla birbirine bağlamak veya yolları genişletmek, organize gelişmiş şehirde yıkımları gündeme getirmektedir. Bu imar çalışmasında yalnızca yol projelendirme ve yol açma

⁷³⁴ "Taksim Gezisi Altında Yapılacak Tesisler", *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1955, Sayı: 11037.

⁷³⁵ "Harbiye ve Civarı Nasıl İmar Edilecek", *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1956, Sayı: 11476.

⁷³⁶ "Şehrin Bazı Caddeleri Genişletiliyor", *Vatan*, 19 Ekim 1952, Sayı: 4104.

⁷³⁷ "Bazı Meydan ve Caddeler Yeniden Genişletilecek", *Yeni İstanbul*, 16 Ekim 1952, Sayı: 1042.

⁷³⁸ "Çarşıkapıda 4 Dükkân Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1953, Sayı: 10324.

⁷³⁹ "Topkapı Meydanının Tanzimi", *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1955, Sayı: 11200.

⁷⁴⁰ "İmar Çalışmaları Süratle Gelişiyor", *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1957, Sayı: 11662.

⁷⁴¹ "Eyüp İmar Ediliyor", *Vatan*, 6 Ocak 1952, Sayı: 3822.

⁷⁴² "İmar Planı Üzerinde İncelemeler", *Yeni İstanbul*, 23 Şubat 1952

masrafı yoktur; aynı zamanda, bina sahiplerinin ikna edilmesi ve istimlak bedelinin ödenmesi durumu da vardır. Bu süreç yalnızca binaların yol ve meydan olarak ortadan kaldırılmasına neden olmamakta, İstanbul'un yerli nüfusunun yer değiştirmesi ve ticari akslarının değişimi anlamına da gelmektedir.

Boğaziçi'nde, seyrüsefer sırasında otomobille denize uçma hadiseleri meydana gelmektedir. Bu kazaların önlenmesi için Bebek Feneri'ni müteakip kıyı boyunca tehlikeli görülen yerlere beton babalar şeklinde korkuluklar konulmuştur. Bu korkulukların estetik açıdan eleştiri alması üzerine yenileri için tasarım yapılacaktır.⁷⁴³

Üsküdar Meydan düzenlemesinde Şehir Meclisi üyesi Burhan Felek, "Üsküdar Meydanı tanzim ve ıslahı ile tesviye-i turabiyesinin acele yapılması ve yeni plana göre iskele yeri belli olmuş ise bu hususta izahat verilmesini" istemiş, İmar Müdürü iskelenin yerinin değişmediğini ve düzenleme için tahsisat ayrıldığını belirtmiştir.⁷⁴⁴ Semt düzenlemesi pratikte görülen uygulamalar olduğu için her adımı takip edilebilmektedir. Üsküdar Camii'nin etrafının açılması çalışmaları çerçevesinde istimlaklere başlanmıştır. Burayı ziyaret eden Gökay'a bina sahipleri, istimlak edilen mahallerin Üsküdar'ın tasdik edilmiş planlarında olmadığı itirazını yapmışlardır.⁷⁴⁵

Kadıköy'de Moda Yolu ve Bahariye kanalizasyon kanalları yapımı tamamlanmak üzeredir.⁷⁴⁶ Moda Burnu'na telvis eden mecralar, koy haricine akıtılacak şekilde yapılmıştır, iskeleye inen cadde parke ile inşa edilecektir.⁷⁴⁷ Fenerbahçe Burnu'nda adalara bakan kısım bir mendirekle kapatılacak, karadan geçiş körü ile sağlanacak, çift şeritli bir yol inşa edilecek, kara tarafında dükkânlar inşa edilecek, tenis kortları ve tenis kulübü tesis edilecek, bir halk gazinosu inşa edilecek, Fener Kulesi'nin yanına bir deniz hatları vapur iskelesi yapılacak, bir lunapark ve 19 metre irtifalı dört katlı bir otel inşa edilecektir.⁷⁴⁸ İmar çalışmaları eski semtlerin kenarındaki sayfiye yerlerinde daha kolay ilerlemektedir. Boş alanın imar edilmesi hem kamu hem de özel sektör açısından daha hızlı gerçekleştirilmektedir.

⁷⁴³ "Boğaziçi Kıyılarına Konulan Korkuluklar", *Yeni İstanbul*, 4 Ağustos 1952, Sayı: 972.

⁷⁴⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Aralık 1949, İndeks: 2072407, Cilt No: 19, Karar No: 285.

⁷⁴⁵ "Üsküdar Caminin Etrafı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1950, Sayı: 9431.

⁷⁴⁶ "Kadıköy'de Yapılan ve Yapılacak İşler", *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1954, Sayı: 1486.

⁷⁴⁷ "Kadıköyünde Yapılan İmar İşleri", *Cumhuriyet*, 14 Ocak 1954, Sayı: 10582.

⁷⁴⁸ "Fenerbahçenin İhyası İçin Hazırlanan Plan", *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1955, Sayı: 11233.

4.2.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul’u Fethetmesi

Gökay dönemi imar çalışmalarında İstanbul’u lastik tekerlek yeniden fethetmektedir. Yüzyıllar içerisinde oluşmuş mahalle, meydan ve ticarethane örüntüleri; lastik tekerlek ilerledikçe ortadan kalkmakta, yerini “asrî şehircilik”in gereği olan geniş yollar ve meydanlar almaktadır. Bu lastik tekerleğin, İstanbul’un geleneksel yapılaşması karşısında girdiği mücadelede başarısını ortaya koymaktadır. Şehrin anıtsal eserleri ve sivil mimarisine ait, eski geleneğe özgü estetik algısıyla oluşturulmuş eserler, lastik tekerleğin icra ettiği fonksiyon karşısında kaybolmaktadır. Bu durum, toplumsal algı ve ihtiyaçların değişiminin, İstanbul topografyasında görünür hale gelmesidir.

İstanbul’da yol çalışmaları ilerlerken, ülke genelinde de yol çalışmaları yapılmaktadır. Türkiye şehirleri yeni karayolu ağları ile birbirine bağlanmaktadır. Lastik tekerlek yalnızca İstanbul’u değil tüm Türkiye’yi kuşatmaktadır. Türkiye’nin yol vizyonu İstanbul’da da kendini göstermektedir. Dönemin trafik ve yol konusundaki asrîlik hedefi Amerika’dır. Türkiye’de girdiği siyasal ve ekonomik tercihlerle, yol ve seyrü sefer konusundaki asrîleşme hedeflerini Amerika’dan ithal etmektedir. Türk mühendisleri eğitim için Amerika’ya gitmekte, Türkiye’deki projeler burada tetkik edilmektedir. 1948 senesinde karayolu konusunda başlayan Türk-Amerikan işbirliği, 1949 senesinde bir programa oturtulmuştur.⁷⁴⁹ Türk Mühendisler Birliği esenlik toplantısında, Amerika’nın Türkiye Yardım Heyeti Yollar Kısmı Müdürü Hilts dönemin Türk-Amerikan işbirliğini şu cümlelerle ifade etmektedir: “Yollar için, uzun vadeli, tedricen tatbik olunacak bir program hazırlanmış ve memleket ölçüsünde bir yollar idaresinin esasları konuşulmuştur. Bu program Türk hükümetinin ve Türk mühendislerinin kendi teşebbüsleri, maharetleri, kabiliyetleri ve çalışmalarile ve Amerikan yol heyetile idame ettikleri temaslarla kabil olmuştur... Çok kısa müddet içinde pek büyük terakkiler elde edildi: Türkiyenin bütün yol şebekesinin bir haritası yapıldı, umumi münakalat hakkında iptidai bir etüd hazırlandı. 20 bin kilometre uzunluğunda bir milli yol şebekesinin yapılması tasvib edildi ve 21 bin kilometre uzunluğunda vilayetler arası yolların da projesi tesbit edildi. Milli yolların uzunluğu ileride 35 bin kilometreye çıkarılacaktır.”⁷⁵⁰ Ülke genelindeki yol projeleri oluşturulmuş, kamusal kaynağın kullanım biçimine DP iktidara gelmeden karar

⁷⁴⁹ Gıyas Akdeniz “Kara Yollarımızdaki İnkişaf”, *Yeni İstanbul*, 13 Kasım 1951, Sayı: 709.; Bu dönemdeki yol tartışmaları için bakınız; Vecih Yazıcı, “Yol Davamız”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1952, Sayı: 995.; Mahir Özgüğümcü, “Yol Davasında Yeni Bir Anlayış ve Zihniyet”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1952, Sayı: 1009

⁷⁵⁰ “Yurdumuzda Yol İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1949, Sayı: 9068.

verilmiştir. Ülke genelinde yapılan yol programı ve projelerinin oluşturulma ve halk duyurulma biçimi, ülkede yaşanan çok partili hayata geçişin dış dinamiklerini göstermektedir. Türkiye dışa açılmakta, ekonomik entegrasyon Amerikalı uzmanlar eliyle sağlanmaktadır.

İstanbul'un ülke ve bölge ölçeğinde konumlandırılması ulaşılabilirlik imkânı çerçevesinde mümkündür. İstanbul'a hızlı ve farklı araçlarla ulaşabilmek, iktisadi açıdan şehrin katma değerini yükseltirken, şehre olan göçü de artırmaktadır. Bu nedenle İstanbul'a ulaşan şehirlerarası yol ağı da revize edilmekte yeni yol imkânları araştırılmaktadır. İstanbul-Bolu-Ankara yolunda trafiğin artması ve mevcut yolun taleplere cevap verememesi nedeniyle; burada “Amerikadaki benzerleri gibi garp ölçüsünde (express highway) tipinde bir sürat yolu” yapılarak, bu mesafenin 5-6 saatte gidilebilir duruma getirilmesi araştırılmaktadır.⁷⁵¹ İstanbul-Ankara yolunda Pendik-İzmit arası 108 kilometre ve dar olduğu için, eski ipek yolu güzergahında yol genişliği 50 metre olacak şekilde istimlakler başlamış ve yol 92 kilometreye düşürülecek şekilde yapımına başlanmıştır.⁷⁵² Ankara-İstanbul yolu, Keresteciler mevki ve Gerede-Çamkuru mevkiinde yapılacak düzenlemelerle birlikte 5 saate inecektir.⁷⁵³ İstanbul-Ankara yolunun inşaatı, Karacaahmet Mezarlığının içinden geçerek Üsküdar Meydanı'na ulaşacaktır. Mezarlık içinde “acem mezarlığı” olarak anılan kısımlardaki kabirlerin nakline devam edilmektedir.⁷⁵⁴ İstanbul, Ankara'ya karadan daha hızlı bir yolla bağlanmaktadır. Türkiye idarî başkenti ile ekonomi ve kültür başkentini karadan birleştirmektedir.

1952 yılı Ekim ayında, İstanbul-Edirne asfaltının inşaatı tamamlanmıştır.⁷⁵⁵ Ancak İstanbul-Edirne bağlantısı dışında ikinci bir Avrupa yolu açılacaktır. İstanbul artık Avrupa ile yalnızca deniz, tren ve hava yolu ile değil artık yeni bir karayolu ile de bağlanacaktır. İstanbul-Londra asfaltının ilk merhalesini teşkil edecek olan İstanbul-Tekirdağ karayolunun, Edirnekapı-Yeşilköy etabında çalışmalar başlamıştır. Yeni yapılacak yol sahilden gidecek olup, 30 metre genişliğinde inşa edilecektir.⁷⁵⁶ İstanbul-Selanik yolunu 90 kilometre kısaltacak olan bu yol çalışmasında, yol üzerindeki köprülerin yapımına başlanmıştır.⁷⁵⁷

⁷⁵¹ “Ankara-İstanbul Ekspres Yolu”, *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1950, Sayı: 127.

⁷⁵² “İstanbul-Ankara Yolu İnşası”, *Ulus*, 13 Mart 1951, No: 10672.

⁷⁵³ “İstanbul-Ankara Yolu 5 Saate İniyor”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1956, Sayı: 11634.

⁷⁵⁴ “İstanbul-Ankara Yolu”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1957, Sayı: 11682.

⁷⁵⁵ “İstanbul-Edirne Asfaltı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ekim 1952, Sayı: 10124.

⁷⁵⁶ “İstanbul-Tekirdağ Yolunun Yapılmasına Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1954, Sayı: 10883.

⁷⁵⁷ “İstanbul-Selanik Yolu 90 Kilometre Kısalacak”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1955, Sayı: 11043.

İstanbul'da yol çalışmalarında temel sorunlardan birisi de tahsisattır. Belediye bu tahsisat işinin çözümü konusunda yasal düzenlemelerin verdiği yetki ile gayrimenkul sahiplerinden para toplamaktadır. Kamusal hizmet bazı gayrimenkul sahiplerine ulaştırılacak ise, oluşan masraf, bu yatırımın menfaat sağlayacağı gayrimenkul sahiplerinden tahsil edilmelidir. İstanbul'da şehir içinde yolu olmayan bölgelere yapılan yolların masrafları 423 sayılı kanunun 41. Maddesi gereği gayrimenkul sahiplerinden alınmaktadır. Gümüşsuyu'nda yol tamirâtı yapılmış, yol masrafı buradaki gayrimenkul sahiplerinde talep edilmiştir. Semt halkından dokuz vatandaş, "... evvelce mevcut olup bu kere askeri vesaitin muntazam sefer yapabilmesi için esaslı surette tamir edilen..." bu yolun, masraflarının kendilerinden karşılanmaması gerektiği konusunda Belediye'ye itiraz etmişlerdir.⁷⁵⁸ Bu durum, yol ücretleri konusunda belediyenin sıkı takipte olduğunu ve vatandaşında bu işi takip ettiğini göstermektedir. İmar çalışmalarının oluşturduğu gelir, imar çalışmalarını yürüten kamu tarafından vergi olarak toplanmaya başlanmıştır. Bu İstanbul ve Türkiye için geç kalınmış bir uygulamadır. Maddi sıkıntılar, siyasilerin farklı çözümleri üretmelerini sağlamaktadır. Ancak, bu uygulamalardan elde edilen gelirlerin ölçülebildiği bütçe kayıtlarına tezimizin yazımı sürecinde karşılaşılmamıştır. Vatandaşlardan toplanan para ile imar için harcanan paralar karşılaştırıldığında bu uygulamalarda kamu menfaatlerinin ne kadar gözetildiği daha sağlıklı bir şekilde analiz edilebilecektir.

İstanbul içinde yeni oluşan semtlerle, eski yerleşim alanlarının bağlantı yolları inşa edilmektedir. Artık İstanbul hem Avrupa hem de Anadolu yakasında doğu-batı aksında genişlemektedir. Şehrin en doğusunda havalimanının bulunması, yeni planlı meskun alanların Bakırköy ve çevresinde oluşması, buraların geleneksel İstanbul'la bağlantı yollarını gerekli kılmaktadır. Beyoğlu cihetinde ise Karaköy-Sarıyer aksının ulaşımı ile Mecidiyeköyü ve Levent Çiftliği ile Beşiktaş ve Beyoğlu merkez aracılığıyla İstanbul cihetinin ulaşımı öncelenmektedir. Bu dönemdeki yol projeleriyle ilk olarak eski semtlerin iç ve dışına lastik tekerleğin girmesi ve yeni semtlere buralardan lastik tekerle ulaşabilmesi önemli hale gelmiştir.

Yeşilköy Havaalanı-İstanbul yolu, yeni ve uygun bir güzergahla açılacaktır. İUMDK bu konuda; "...Yeşilköy İstanbul yolunun halen mevcut güzergahı ihtiyaca uygun bir vaz'iyette olmadığından 1/1000'lik imar planı tanzimi esaslarına göre

⁷⁵⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 19 Şubat 1952, İndeks: 2073398, Cilt No: 25, Karar No: 80.

hazırlanmış olan bir nolu Yeşilköy İstanbul yolunun planda gösterildiği şekilde açılmasının uygun olacağı...” şeklinde bir karara varmıştır.⁷⁵⁹ Topkapı’dan Yeşilköy Hava Meydanına kadar olan yol 50 metre genişliğinde, asfalt olarak yenilecektir.⁷⁶⁰ İstanbul-Avrupa irtibatını sağlayacak devlet yolunun Yeşilköy Hava Meydanı-İstanbul bağlantı noktasında Topkapı’da bir düzenleme yapılacaktır. İUMDK bu konuyu görüşerek, “...Topkapı’nın takriben 250 metre güneyine isabet eden meydanından itibaren sur içinde, Topkapı Millet Caddesi’ne...” ilişkin plan kabul edilmiştir.⁷⁶¹

Mecidiyeköyü ile İstinye arasında ikinci bir yol açılacaktır. Yeni yol eski yol göre daha az virajlı ve tehlikesiz ve daha kısa mesafeli inşa edilecektir.⁷⁶² 7300 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde yapılacak olan Mecidiyeköyü-İstinye ikinci asfalt yolunun temeli atılmıştır.⁷⁶³ İkinci Maslak yolu tamamlanmak üzeredir, bu yol tamamlandığında eski yol gelişe, yeni yol gidişe tahsis edilecektir.⁷⁶⁴ İkinci Maslak yolu kullanıma açılmış, ertesi gün yol üzerinde çökmeler meydana gelmiştir. Bu durum gazetelerde, tartışmalara neden olmuştur.⁷⁶⁵ Gökay, bir gün sonra yolun deneme amaçlı kullanıma açıldığı, yolun denenmesi sonrası çöken yerlerin düzeltilerek, yolun açılışının yapılacağını belirtmiştir.⁷⁶⁶ Yeni imar çalışması sonrası yaşanan olumsuzluk gazetelerde eleştirilmektedir. Fiili uygulamalar üzerinden getirilen eleştiriler belediyeyi savunma yapmak zorunda bırakmaktadır.

İstanbul, asrî şehirciliğe ayak uydururken en önemli sorunlarından birisi de şehrin çıkmaz sokaklarıdır. Çıkmaz sokaklar, Osmanlı mahalle kültüründe çıkmaz sokak, sakinlerinin mahrem alanıdır. Burası bir sokak olarak kamuya ait bir alandır; ancak, bu alan bu sokağa bakan kişilerin özel alanıdır. Tarihi şehirlerin imarında karşılaşın en önemli sorunlardan birisi de, organik imar hareketleri sonucu oluşan bu sokakların birbirine seyrüsefer açısından bağlanmasıdır. İstanbul artık tarihsel formundan sıyrılmakta, şehrin tarih içinde oluşmuş mahremiyet alanları olan çıkmaz sokaklar seyrüsefere açılarak mahremiyetini asrîleşerek kaybetmektedir. Kasımpaşa

⁷⁵⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Temmuz 1951, İndeks: 2073111, Cilt No: 23, Karar No: 290.

⁷⁶⁰ “Topkapı-Yeşilköy Asfalt Yolu”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1951, Sayı: 606.

⁷⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 17 Mart 1955, İndeks: 2074531, Cilt No: 32, Karar No: 137.

⁷⁶² “Mecidiyeköyle İstinye Arasında İkinci Yol”, *Yeni İstanbul*, 3 Aralık 1952, Sayı: 1090.

⁷⁶³ “Mecidiyeköyü-İstinye İkinci Asfalt Yolu İnşaatı Başladı”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 1327.; “Mecidiyeköy-İstinye İkinci Yoluna Başlandı”, *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 10417.

⁷⁶⁴ “İkinci Maslak Yolu”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1954, Sayı: 10855.

⁷⁶⁵ “Yol İnşasında Yeni Bir Rekor Kırdık Açılmasından Bir Gün Sonra Tamirine Başlanan Yol”, *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1955, Sayı: 10933.

⁷⁶⁶ “İkinci Maslak Yolu”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1955, Sayı: 10934.

Yahya Kahya Mahallesi'nin, "Karanlık Çeşme Çıkmazının çıkar hale getirilmesi" uygun bulunmuştur.⁷⁶⁷ Asrî şehirde tüm yollar "çıkamaz"dan kurtulup "çıkarmale" getirilmektedir.

Tarihi şehirlerde sınırları belirleyen en önemli unsurlardan birisi de mezarlıklardır. Mezarlık alanları meskun sahaların bitiminde yer alırlar. İstanbul'un, tüm eski yerleşim alanları da mezarlıklar tarafından çevrilidir. İstanbul'da yeni oluşan semtler arası bağlantılar kurulurken en önemli yıkım ve nakil faaliyetleri mezarlıklarda yaşanmıştır. Yaşayanların seyrüseferi -Edirnekapı, Karacaahmet mezarlığı gibi- veya mesken ve ticaret alanı - Şişhane, Taksim mezarlıkları gibi- için mezarlıklar da imar hareketlerinde ya tamamen ya da kısmen yok edilmiştir. Edirnekapı ile Ayvansaray arasındaki Savaklar Caddesi'nin "... seyrüsefer emniyetinin sağlanması bakımından tevsii icabettiğinden vilayet Nafia Müdürlüğünce tanzim olunan dosyada mevcut çapa ve hülasa cetvellerine göre yola katılacak 916.50 metrekare belediye malı mezarlığın yola tahsisi ..." şeklinde karar verilmiştir.⁷⁶⁸

Eski İstanbul'da seyrüsefer sorunun çözümü geniş yollar açmaktan geçmektedir. Seyrüsefer sıkışıklığı nedeniyle tahsisat yokluğundan ertelenen Eminönü-Unkapanı yolunun açılmasına başlanacaktır.⁷⁶⁹ Eminönü-Unkapanı yolu Mısır Çarşısı istikametinden başlayacak, 50-60 metre genişliğinde açılacak ve 50 milyon liraya mal olacaktır.⁷⁷⁰ Bu yolun açılması için gerekli istimlakler başlanacaktır.⁷⁷¹ 1953 Ağustos'unda, yolda kalan gayrimenkullerin istimlakine başlanmıştır.⁷⁷² Eminönü-Unkapanı yolunun istimlakleri tamamlanmış, yıkımlara balıkhanelerden başlanacaktır.⁷⁷³ Eminönü Yeni Cami hududunda bordür ve treatuvar yapılarak, yolun düzenlemesi tamamlanacaktır.⁷⁷⁴ Eminönü'nün eski yapılaşması ortadan kaldırılmakta, ulaşım imkânları ile bölge yeni bir anlam kazanmaktadır.

⁷⁶⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 20 Ekim 1953, İndeks: 2073836, Cilt No: 27, Karar No: 247. Ayrıca diğer örnekler için bakınız; İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Ekim 1955, İndeks: 2074669, Cilt No: 34, Karar No: 276.

⁷⁶⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Ekim 1954, İndeks: 2074305, Cilt No: 27, Karar No: 417.

⁷⁶⁹ "Eminönü-Unkapanı Yolu Açılacak", *Vatan*, 21 Ocak 1952, Sayı: 3837.

⁷⁷⁰ "Eminönü-Unkapanı Bulvarı", *Cumhuriyet*, 18 Eylül 1952, Sayı: 10104.

⁷⁷¹ "Eminönü-Unkapanı Yolu Açılacak", *Vatan*, 30 Mayıs 1953, Sayı: 4327.

⁷⁷² "Unkapanı-Eminönü Yolu Açılıyor", *Vatan*, 23 Ağustos 1953, Sayı: 4407.

⁷⁷³ "Eminönü-Unkapanı Yolunun Açılmasına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 30 Nisan 1956, Sayı: 2319. Eminönü Balıkpazarı-Unkapanı yolu, 47 metre genişliğinde açılacaktır. İstimlak edilen dükkânlardan boşaltılmayanlar, askeri birlikler yardımı ile boşaltılmıştır. Balıkpazarı-Unkapanı Yolu", *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1956, Sayı: 11560.

⁷⁷⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 22 Ocak 1957, İndeks: 2073332, Cilt No: 1205, Karar No: 471.

Laleli-Selimpaşa Caddesi ve Aksaray-Genç Türk Caddesi-Şehzadebaşı arası asfaltlanmaktadır.⁷⁷⁵ Şehir Meclisi 1955 yılı bütçesinde ayırdığı tahsisatla; Beyazıt Meydanı'nın, Marmara Sineması'nın önüne kadar açılması, Şehzadebaşı Yolu'nun genişletilmesi ve Topkapı Yolundaki istimlaklerin tamamlanması kararı almışlardır.⁷⁷⁶

1951 yılı tamamlanan yol çalışmaları ve bütçeleri şu şekilde haber olarak verilmiştir: “Belediyece 1951 yılı zarfında şehir yolları inşaatına 3.5 milyon lira sarfedilmiştir. Bu yolların mühim bir kısmı bitmiştir. Eminönünde 18, Eyüpte 23, Beşiktaşa 10, Kadıköyde 20, Sarıyerde 11, Üsküdar da 21, Beykozda 11, Bakırköyünde 29, Fatih te 17, Adalarda 9 ve Beyoğlund a 29 yolun inşaat ı yapılmıştır. Gecekondu yollarının inşaat ı da pek yakında bitirilecektir. Kuruçeşme yolu tamamen bitirilmiş olup 800 bin liraya mal olmuştur. Geçen yıl zarfında vilayet yollarına da bir milyon lira sarfedilmiştir.”⁷⁷⁷ Bu haberde dikkat çekici olan husus, gecekondu ların da şehrin bir parçası olarak algılanmakta oluşu ve buraların ulaşımı için kamusal yatırımların organize edilmesidir. Yolun kamu tarafından yapıldığı bir yerde kaçak yerleşimin engellenmesi durumu söz konusu olmamaktadır.

1952 yılı içerisinde Divanyolu-Beyazıt asfaltının birleştirilmesi, Büyük Reşit Paşa ve Nuruosmaniye Caddelerinin asfalt olarak yapılması, Kasımpaşa'nın Dolapdere anayolu ile Kurtuluş'a bağlanması kararlaştırılmıştır.⁷⁷⁸ Divanyolu Caddesi'nde düzenleme yapılacaktır. Buradaki seyrüsefer tıkanıklığının izalesi için Karamustafapaşa Türbesi'nde tadilat yapılacaktır.⁷⁷⁹ Seyrüseferin önünde hiçbir engel çıkmamalıdır, seyrüseferi engelliyorsa tarihi eser yer değiştirebilmelidir. Bu uygulamalar dönemin seyrüsefer algısının imarı nasıl etkileneceğine dair önemli örnekleridir.

Aksaray-Yenikapı yol genişliğinin kifayetsizliği nedeniyle, genişletilmesi gündeme alınmıştır. İUMDK bu görüşmede projede teklif edilen yeri biraz revize ederek; “.... Ancak teklifte gösterilen (B) kapısı yerine planın şimal istikametinde sur duvarlarının yıkılmış noktasında yeni bir kapı açılarak oto gidiş gelişinin buraya aktarılması ve bugünkü mevcut Yedikule kapısının yayalara terki ve Yedikule burçları önündeki binaların teklif veçhile kaldırılarak yerinin yeşil saha halinde ifrağı uygun

⁷⁷⁵ “Şehirde Yol İnşa ve Tamir Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 10406.

⁷⁷⁶ “Beyazıt Meydanı Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ocak 1955, Sayı: 10956.

⁷⁷⁷ “1951 Yılında Yapılan yollar”, *Vatan*, 3 Şubat 1952, Sayı: 3850.

⁷⁷⁸ “Şehrin Anayolları Yapılacak”, *Vatan*, 11 Nisan 1952, Sayı: 3918.

⁷⁷⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1952, İndeks: 2073560, Cilt No: 25, Karar No: 420.

görüldüğüne dair...” kararını vermiştir.⁷⁸⁰ Yol projeleri hazırlansa bile Şehir Meclisi tarafından yerinde incelenerek en uygun yer oluşturulmakta ve çevresindeki yeşil alanlar planlanmaktadır.

Topkapı, Haseki arasında bir yol açılma kararı verilmiştir bu iş için bir milyon liralık bir istikraz temin edilecektir.⁷⁸¹ Haseki Yolunun genişletilmesi çalışmaları devam etmektedir. 1956 yılı ilkbaharında, Haseki’den itibaren Topkapı Yolu, Beyazıd-Aksaray yolu mozaik parke döşenmek suretiyle bağlanmış olacaktır.⁷⁸² Aksaray-Haseki yolunda istimlak edilen 20’ye yakın bina yıkılarak, bu yol açılmaya başlanmıştır.⁷⁸³ Aksaray-Cerrahpaşa yolunun açılması için etüdlere başlanmıştır.⁷⁸⁴ Atatürk Caddesi ile Süleymaniye’yi birleştirecek 30 metre genişliğinde bir yol açılacaktır.⁷⁸⁵ Sirkeci’de, tramvay caddesinin genişliği 30 metreye çıkartılacaktır. Sirkeci’nden Ankara Caddesi’ne çıkarken sağ tarafta kalan adanın yıkımı da düşünülmektedir.⁷⁸⁶ Tarihi yarımada içerisinde yapılan bu yol çalışmaları, lastik tekerleğin iktidarını pekiştirmekte, sur içine yeni bir kimlik kazandırmaktadır.

Sirkeci-Florya arası sahil yolu, 50 metre genişliğinde açılacak, ancak bunun 20 metresi gezi mahalli olarak ayrılacaktır. Yoldaki eski köşkler istimlak edilmeyerek, sahil yolu çoğunlukla denizi doldurarak inşa edilecektir.⁷⁸⁷ Sirkeci’de Araba Vapuru İskelesinden başlanan Sirkeci-Florya yolu inşaatına başlanmıştır. Yol çalışmaları, devlet arazisi gibi istimlak sorunu olmayan arazilerden birkaç noktadan başlatılmıştır.⁷⁸⁸ İstimlak bütçesi oluşturmak yerine denizi doldurmak daha ekonomik gelmektedir. Hem şehir içinde yıkımlardan çıkan molozlar içinde bir atık sahası organize edilmiş olmakta hem de yol açılmaktadır. İmar çalışmalarında pratik süreçler imar projeksiyonlarındaki algıyı genişletmektedir.

Taksim, Şişli arasındaki yol genişletilecek, Harbiye’nin bazı binaları yıkılacaktır.⁷⁸⁹ Şişhane Meydanı seyrüseferin kesişme noktalarından birisidir. Yapılacak

⁷⁸⁰ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1952, İndeks: 2073332, Cilt No: 24, Karar No: 568.

⁷⁸¹ “Topkapı-Haseki Yolu Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1954, Sayı: 1671.

⁷⁸² “Haseki Meydanı Genişletilecek”, *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1955, Sayı: 11209.

⁷⁸³ “Aksaray-Haseki Arası Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1956, Sayı: 11514.

⁷⁸⁴ “Aksaray-Cerrahpaşa Yolunun Açılması için Etüdlere Başlandı”, *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1957, Sayı: 11704.

⁷⁸⁵ “Yeni Yol ve Meydanlar Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1956, Sayı: 11540.

⁷⁸⁶ “Sirkeci İmar İşleri”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1957, Sayı: 11782.

⁷⁸⁷ “Sirkeci-Florya Sahil Yolu Bir Senede Tamamlanacak”, *Yeni İstanbul*, 25 Ekim 1957, Sayı: 2852.

⁷⁸⁸ “Florya Sirkeci Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1957, Sayı: 11674.

⁷⁸⁹ “Taksim-Şişli Yolu Genişletiliyor”, *Vatan*, 24 Temmuz 1955, Sayı: 5100.

alt geçit düzenlemeleriyle meydanın 36 kesişme noktası 8'e indirilecektir.⁷⁹⁰ Gökay, bürokratlarıyla bir toplantı yaparak Şişhane ve Eminönü Yenicami arkasında vasıtaların istifade edeceği bir yer altı geçidinin yapılmasını kararlaştırmıştır.⁷⁹¹ 1957 yılına gelindiğinde, Belediye Meclisi, trolleybüs hattı için Şişhane Meydanı'nda Refik Saydam Caddesi ile Yolcuzaade İskender Caddesi istikametinde bir yer altı geçidi yapılmasına karar vermiştir.⁷⁹² Tophane-Fındıklı ve Dolmabahçe arasındaki caddenin genişletilme çalışmaları başlatılmıştır.⁷⁹³ Beyoğlu yakasındaki bu düzenlemeler, tıpkı sur içinde olduğu gibi lastik tekerleğin buralardaki yaşam alanlarının oluşturulması üzerinde kuruludur.

Levent Mahallesi planları için Türkiye Emlak Kredi Bankası tadil teklif etmiştir. Bankanın tadil talebi "...parselasyon yolları genişliklerinin 9.5 metreden aşağı olmak üzere trafik taşıyan yerlerde 7.5 metreye yalnız piyadelerin geçeceği bildirilen yerlerde 3 metre ile..." diyerek yol genişliklerinin daraltılması yönündedir. Belediye Meclisi; "... teklif edilen sistem şimdiye kadar ifrazlarda kabul edilmiş olan sisteme nazaran çok daha ekonomik olmakla şehir ekonomisine uygun olduğu ancak yolların genişlikleri ve durumu itibarile Yapı Yollar Kanununun dördüncü maddesinde tespit edilen şartları tahakkuk etmediği" gerekçesiyle teklifi reddetmiştir.⁷⁹⁴ Şehir Meclisi, pratik ihtiyaçlar ekonomik gerekçelerle izah edilse bile şehircilik esaslarından taviz vermemektedir. Meclis'in taviz vermeme konusundaki dayanağı ise Yapı ve Yollar Kanunu oluşturmaktadır. Hukuksal çerçevenin oturmuş olması, şehir işleyişinde kurumsal işleyişin elini güçlendirmekte, yol gösterici olmaktadır.

1953 yılı içerisinde yapılan yol çalışmaları Vatan Gazetesi'nde özetlenmiştir.⁷⁹⁵ Bu yollar incelendiğinde; İstanbul'da yalnızca şehir içi yolların değil aynı zamanda köy

⁷⁹⁰ "Trafik Davasının 1 Numaralı Derdi: Şişhane Meydanında Yer Altı Geçidi İnşası Düşünüyor", *Yeni İstanbul*, 16 Nisan 1956, Sayı: 2305.

⁷⁹¹ "Şişhane ve Eminönünde Yer altı Geçidi Açılacak", *Yeni İstanbul*, 10 Mayıs 1956, Sayı: 2329.

⁷⁹² İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 1 Mart 1957, İndeks: 2075113, Cilt No: 42, Karar No: 75.

⁷⁹³ "Tophane, Fındıklı ve Dolmabahçe Arasındaki Cadde Genişletiliyor", *Yeni İstanbul*, 9 Eylül 1956, Sayı: 2446. Bu yol çalışması gazetelerde şu şekilde tasvir edilmektedir: "Tophaneden, Dolmabahçe Sarayına kadar sağlı sollu estetiği bozuk binalar ortadan kaldırılacaktır. Güzel Sanatlar Akademisinden sonra, odun, kum, çakıl ve arabacıların işgal ettikleri yüklemey meydanları tanzim edilerek denizin caddeden görünüşü temin edilecek ve trotuar polkikler altına alınacaktır. Cadde mümkün olduğu kadar ferahlatılacaktır. Kabataş vapur iskele meydanına İnhisarlar Umum Müdürlüğü yanındaki sahada ilave edilerek meydan, biraz daha genişletilecektir. İnhisarlar binası karşısı yeniden ele alınmakta istinat duvarları yeni bir tarzda inşa edilerek cadde Dolmabahçeye doğru genişletilecektir. Dolmabahçe caddesinin trotuarları asfaltlanacak toprak kısımları yeşillendirilerek süslendirilecektir. Beşiktaş, Barbaros meydanına kadar yapılacak istimlaklerle Dolmabahçe caddesi aynı genişlikte Çırağan Sarayına kadar uzatılacaktır..."

⁷⁹⁴ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 30 Nisan 1952, İndeks: 2073388, Cilt No: 25, Karar No: 63.

⁷⁹⁵ "İstanbul Vilayetinde Yapılan Yollar", *Vatan*, 2 Ekim 1953, Sayı: 4447. "Bu sene İstanbul vilayeti dahilinde, Beykoz-Akbaba, Bostancı-Pendik, Silahtarağa-Kemerburgaz, Çatalca-Karacaköy, Maltepe-Başbüyük,

yollarının da önemli ölçüde açılmaya başlandığı görülmektedir. Bayındırlık Müdürlüğü'nde İstanbul yolları için hazırlanan üç yıllık program tetkik edilmiş ve "... 1953 yılında 1.525.000 liralık yol yapılması için düzenlenen programın umumi yol durumu da nazarı dikkate alınarak muvafık bulunduğu..." denilerek, 1953 yılı bütçesi onaylanmıştır.⁷⁹⁶ Köy yollarının açılmasında merkezi hükümet bütçesi valilik kanalıyla kullanılmaktadır.

Üsküdar'da şehir içi yollar ve bağlantı yolları inşa edilmektedir. Nuhkuyusu-Bağlarbaşı, Duvardibi-Bağlarbaşı, Bağlarbaşı-Kısıklı, Bağlarbaşı-Tophaneli yollarının yapılmasına başlanacaktır.⁷⁹⁷ Üsküdar, Hakimiyeti Milliye Caddesi, Üsküdar ve Anadolu'nun en önemli yolu olarak 30 metre genişliğinde açılacaktır.⁷⁹⁸ Üsküdar Meydan düzenlemesine başlanacaktır. Bu çerçevede istimlak edilen binaların tahliyesine başlanacaktır. Açıktan kalan esnaf için Şemsipaşa civarında baraklar oluşturulacak, balıkpazarı esnafı içinde Yeni Cami karşısında barakalar inşa edilmektedir.⁷⁹⁹ Üsküdar'da istimlak edilen binaların yıkımına başlanmıştır. Meydandaki bedestenin tarihi kıymeti olmadığına dair Yüksek Anıtlar Derneği tarafından bir raporla bildirildiğinden, burasının da yıkımına başlanmıştır. Meydan açıldıktan sonra modern çarşı, eski çarşının arkasındaki bostanda kurulacaktır. Ayrıca Toptaşı'ndan Zeynep Kamil Doğumevine kadar çıkan yok 25 metreye çıkartılacaktır.⁸⁰⁰ Bu çalışmalar Üsküdar'ın lastik tekerlekle ulaşılabilir olmasını sağlarken, Üsküdar'ın semt yapısını da dönüştürmektedir.

Kadıköy'de Haydarpaşa ile Karaca Ahmet arasındaki yol parke ile kaplanmasına başlanmış, Bostancı-Feneryolu'ndaki tramvay yolu da caddeye katılarak Bağdat Caddesinin 13 metreye çıkartılmasına devam edilmektedir.⁸⁰¹ Haydarpaşa-Karaca Ahmet arası yol tamamlanmış, Karaca Ahmet-Bağlarbaşı arası yolun tanzimine

Zekeriyaköy-Kilyos ve Çubuklu-Dedeler yolları yerlerine göre esaslı olarak asfalt kaplama, beton asfalt ve şose olarak yapılmıştır. Diğer taraftan geçen sene yapılmasına başlanılan Kısıklı-Merdiven, Bostancı-Maryanti, Altunizade-Kısıklı, Çubuklu-Dedeler yolları da bu sene ikmal edilmiş olup ayrıca Çatalca-Karacaköy yolunda sınai imalata, Yalovanın Çınarcık-Taşköprü-Kılıç iltisak yolu, Pendik-Kurtköy, Silahtarğa-Küçükköy, Kartal-yakacık-Samandıra yollarının inşaatına devam edilmekte olup bu yollardan bir kısmı bitmek üzeredir. Bu sene yapılan vilayet yollarından ayrı olarak Zekeriyaköy-Uskumruköy, İltisak-Sivasköy köy yollarının tesviyesi bitmiş, iltisak-Kurna-Emirli, Boğazköy-İmrahor, İltisak-Çanta, Haraççı-Sazlıbosna, İltisak-Rumelifeneri, Alemdar-Reşadiye köy yollarının stabilize kaplama ve blokaj işlerine başlanılmıştır."

⁷⁹⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1953, İndeks: 2073831, Cilt No: 26, Karar No: 69. Ayrıca bakınız; İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Mart 1953, İndeks: 2073629, Cilt No: 26, Karar No: 110.

⁷⁹⁷ "Üsküdarın Yol İhtiyacı", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1956, Sayı: 11474.

⁷⁹⁸ "Üsküdar Hakimiyeti Milliye Caddesi de Açılacak", *Vatan*, 15 Ekim 1956, Sayı: 5531.

⁷⁹⁹ "Üsküdar Meydanı Açılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1957, Sayı: 11692.

⁸⁰⁰ "Üsküdar İmar Planının Tatbikine Başlandı", *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1957, Sayı: 2702.

⁸⁰¹ "Kadıköy Tarafında Yapılan Yollar", *Yeni İstanbul*, 13 Mayıs 1952, Sayı: 891.

başlanmıştır.⁸⁰² Selamiçeşme-Feneryolu'daki çalışma yarım kalmıştır. Bağdat Caddesini genişletmeyi hedefleyen çalışma yarım bırakılmış, vatandaşlar bu durumdan şikayetçi olmuşlardır.⁸⁰³ Şikayetler sonrası, bu yolun asfaltlanma çalışmaları tamamlanmıştır.⁸⁰⁴ Kadıköy'de yürütülen bu çalışmalar da, bölgenin yol ağlarını bütünleştirmektedir.

İstanbul, artık lastik tekerlekli bir ulaşımın şehri haline gelmektedir. Bu çerçevede denizle bağlantılı semtler artık karayolu ile bir birine bağlanmaktadır. Üsküdar-Beykoz yolunun planları tamamlanarak tasdik edilmek üzere Nafia Vekaletine gönderilmiştir. Bu planlarının ilk etabında, Üsküdar'daki İnhisarlar Tütün Deposu binasının yıkılacak, buradan 30 metre genişliğinde başlayan yol sahil boyunca devam ederek Şemsipaşa'dan geçecek ve Harem İskelesine kadar uzanacaktır.⁸⁰⁵ Üsküdar-Beykoz yolunun Çubuklu-Beykoz kısmına ait olan 1/500 mikyaslı tatbikat planı değerlendirilmiş olup, yol güzergahı üzerine bazı uygulama kararları alınmıştır.⁸⁰⁶ Anadolu yakasında Çubuklu yolunun asfaltlanması tamamlanmaktadır.⁸⁰⁷ Başvekil Adnan Menderes, Üsküdar-Beykoz yolunun Devlet Karayolları ve Belediye tarafından ortaklaşa yapılması talimatı vermiştir. İnşa edilecek olan yol 30 metre genişliğinde olacak, yol ileride 50 metreye çıkacak şekilde planlanacak, yolun geçiş güzergahı çoğunlukla bahçelik olduğundan istimlak bedeli fazla tutmayacak ve yol sonrası arsaları değer kazanan arsa sahiplerinden alınacak şerefîyelerle istimlak masrafının bir kısmı karşılanabilecektir.⁸⁰⁸ Cumhur Reisi Celal Bayar İstanbul Vilayet Meclisi toplantısını ziyareti sırasında, Üsküdar üyelerine bir haber müjdelediğini duyurarak, Üsküdar-Beykoz yolunun Nafia Vekaleti tahsisatı ile gerçekleştirileceğini belirtmiştir. Yol çalışması için 50 milyon lira tahsis edilecek ve tadili tamamlanmak üzere olan yeni istimlak kanunu ilk defa bu yol çalışmasında uygulanacaktır.⁸⁰⁹ Üsküdar-Beykoz yolunun edütleri tamamlanmış ve belediye istimlak bedeli olarak 40 milyon lira belirlemiştir. Üsküdar-Beylerbeyi arasında 40 metre olacak şekilde çalışmalarına başlanacak yol çalışması şu şekilde tarif edilmektedir: “Ümraniyeden Üsküdar, Çamlıcadan Beylerbeyine, İngiliz Ali Bey çiftliğinden Çengelköyüne, Polenezköyünden Beykoza olmak üzere büyük yol makinelerile yapılmak bulunan geniş ve askeri yolların

⁸⁰² “Karacaahmet İle Bağlarbaşı Yolu Tanzim ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Eylül 1952, Sayı: 1008.

⁸⁰³ “İnşaatı Yarım Bırakılan Bir Yol”, *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1952, Sayı: 10157.

⁸⁰⁴ “Selamiçeşme-Feneryolu Asfalt Yolu Yapıldı, Fakat...”, *Yeni İstanbul*, 20 Kasım 1952, Sayı: 1077.

⁸⁰⁵ “Üsküdar-Beykoz Yolunun Planları Tasdika Gönderildi”, *Yeni İstanbul*,

⁸⁰⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 13 Haziran 1950, İndeks: 2072531, Cilt No: 20, Karar No: 132.

⁸⁰⁷ “Şehirde Tamir Edilecek Yollar”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1952, Sayı: 10135.

⁸⁰⁸ “Üsküdar-Beykoz Yolu”, *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1955, Sayı: 11197.

⁸⁰⁹ “Üsküdar-Beykoz Yolu Bu Yıl Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1956, Sayı: 11321.

açılması ikmal edilmiş, taş döşenmesine başlanılmıştır.”⁸¹⁰ Boğaziçi’nin Rumeli yakasındaki imar çalışmaları tamamlanmak üzeredir. Anadolu sahilinin tanzimi ve 30 metre genişliğinde bir yol açılması çalışmalarına 1957 ilkbaharında başlanacaktır.⁸¹¹ Üsküdar-Beykoz yolu, Rumeli cihetinde olduğu gibi yalılar istimlak edilmeden açılacak, bu bölgedeki istimlak bedelleri düşük olması için 40 metre planlanan yol bazı yerlerde 25 metre olacaktır.⁸¹² Üsküdar-Beykoz yolu bir devlet meselesidir. Başvekil ve Reis-i Cumhur ayrı ayrı açıklamalar ve incelemeler yapmışlardır. Bu yolun bütçesi merkezi hükümet ile belediye tarafından ortaklaşa gerçekleştirilecektir. Ancak yol yapımına başlanmadan vaatlerle bu iş organize edilmeye başlanmıştır. Gazetelere yansıdığı kadarıyla yolun genişliği konusunda da tam bir mutabakat sağlanamadığı görülmektedir. İmar mevzuu, projelerin değil, siyasilerin hedefleri şeklinde gazetelerde ele alınmaktadır.

Şile’nin imarı için Fener-Ağva arası iltisak şosesi tamamlanmış ve seyrüsefere açılmıştır. 1952 yılında ise bu yolun asfaltlanması tamamlanacaktır. Ahmetli-Beykoz arası sahil yolunun tesviyesine başlanmıştır. Şile cami minaresi tamamlanmış, eski halkevi binası ortaokula çevrilmiş, Şile’nin ekonomik zorluğunun giderilmesi için 200.000 fındık fidanı dikilmiştir.⁸¹³

1955 yılına gelindiğinde İstanbul’da yol projeleri, imar hamlelerin en önemli unsuru ve İstanbul’un yeni gelişim alanlarının belirleyicisi olmaktadır. Bina ve yol merkezli imar algısında lastik tekerlekle ulaşılan her yer şehre bostan sağlayan veya kendi içinde geçimini sağlayan köylerden ziyade, bir biri ile irtibatlı ve ekonomisi şehir ekonomisi ile bütünleşmeye başlayan birimler haline gelmektedir. Öncelikle mesken sorununun çözümü için genişleyen İstanbul; bir süre sonra sınırları gelişmiş ancak alt yapısı oluşmamış şehir parçalarına dönüşmektedir. İstanbul’da büyük yol çalışmaları merkezi hükümet tarafından Nafia Vekaleti⁸¹⁴ aracılığıyla yapılmaktadır. Nafia Vekaletinin, 1955 yılı içerisindeki İstanbul’daki yol çalışmaları hakkında Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu ile yaptığı röportaj bu dönemde yapılan tüm çalışmaları kapsamlı bir biçimde özetlemektedir.⁸¹⁵ Bu beyanatta dikkat çekici olan husus; Nafia Vekaleti,

⁸¹⁰ “Üsküdar-Beykoz Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 13 Temmuz 1956, Sayı: 11481.

⁸¹¹ “Boğazın Anadolu Sahili de İmar Edilecek”, *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1957, Sayı: 11673.

⁸¹² “Üsküdar-Beykoz Yolu”, *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.

⁸¹³ “Şilenin İmarı”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1952, Sayı: 903.

⁸¹⁴ Bu haberde Bayındırlık Bakanlığı yerine Nafia Vekaleti isminin kullanılması, dönemin gazetelerinde kurumların isimleri değişse bile kullanımının farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır.

⁸¹⁵ “İstanbulun Yol Davası Esaslı Surette Ele Alındı”, *Yeni İstanbul*, 19 Ağustos 1955, Sayı: 2064. “... Başvekilin İstanbuldaki tetkikleri sırasında kararlaştırılan ve Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent istikametinde derhal emanet olarak inşaatına girilen Boğaz yollarının devamı ve ikinci kısmı da bu gün ihale edilmiş bulunmaktadır.

İstanbul’u ülke ve bölge ölçeğinde ilgilendiren yollar ve şehir içindeki büyük yollarla ilgilenererek büyük bir imar hareketini organize etmektedir. Bu durum Menderes’in, 1954 seçimlerinden sonra İstanbul’un imarı ile bire bir ilgilenmeye başladığını göstermektedir.

1956 yılında İstanbul’un yol çalışmaları farklı boyutlarda sürdürülmektedir. Bu çalışmalar şu şekilde haberleştirilmiştir: “...İstinye ve Tarabya ile Büyükdereye giden ana yollar, Avrupadaki emsallerinden daha güzel ve modern esaslar dahilinde yaptırılmaktadır. Mecidiyeköyünden Taksime kadar uzanan trafik caddesinin de yapılmasına başlanmıştır. Caddenin Osmanbey ile Harbiye arasındaki kısmının yer altı tesisleri tamamlanmıştır. Mozaik parkesi bu ay içerisinde yapılacak ve etrafı tanzim edilerek asfaltlanan Harbiye meydanına bağlanacaktır.”⁸¹⁶ 1956 yılı sonlarında, İstanbul’un parça parça oluşan şehirlerarası ve şehir içi yol aksları oluşmuş bulunmaktadır. Artık bu aksları birleştirmenin zamanı gelmiştir. “... Bu arada şehre gelen büyük yolların şehri bir ucundan öbür ucuna kadar kateden yollara bağlanması işi üzerinde de ehemmiyetle durulmaktadır. Londra asfaltını Topkapıdan Eyübe bağlayacak olan 30 metrelik yolun toprak tesviyesi ikmal edilmek üzeredir. Muhtemelen bu yolda bahar aylarında asfalt dökümüne başlanacaktır. Bu yol Eyübden bir köprü vasıtasile Söğütözüne geçirilecek, Şişli tarafına da Boğaz yollarına ve Yıldız’a bağlanmış olacaktır. İnşası mukarrer Boğaz köprüsile de Londra asfaltı, Ankara asfaltına bağlanacaktır...”⁸¹⁷ yol çalışmalarını tasvir eden yukarıdaki cümleler, günümüz İstanbul’unun ana akslarından birisini tarif etmektedir. Bu projelerin etapları sayılacak işler parça parça yapılmış sonra bağlantı yolları kurulmuştur. Bu işleyişte bir planlamadan daha ziyade, işin belirleyiciliği vardır, yapmak planlamayı belirlemektedir. Parçacıl yollar bir süre sonra birbiriyle bağlanarak bütüncül yolları oluşturmaktadır. Bu yaklaşım, planlama ile

Mukavelesine göre gelecek yıl sonunda tamamlanmak şartile 8.5 milyon liralık bir iş hacmi içerisinde Levetten itibaren üç yol kavşağına kadar üç şerit gidiş üç şerit dönüş olmak üzere 30 metrelik yeni bir asfaltın İstinye-Tarabya ve Büyükdereye ayrı ayrı kollardan ve tamamen yeni güzergahlardan yine asfalt olarak inmesi temin edilmektedir. Bundan maada Yeniköy sahil yolu arkasında buna müvazi olarak yeni bir yolun açılması işi de ele alınmıştır. Yurdun en güzel ve turistik mıntıkasının yapılacak bu işlerle büsbütün kıymetleneneceğine de şüphe yoktur. Diğer taraftan yeniden inşasına giriştiğimiz İstanbul Avrupa Devlet yolunun Topkapı-Yeşilköy-Küçük Çekmece arasındaki yine altı şeritli 35 metre genişliğindeki büyük yol inşaatı da süratle ilerlemektedir. Bu yol da 15 Eylülde tamamlanacak ve derhal asfaltlanmasına geçilerek Eylül sonuna kadar ikmal edilmiş olacaktır. Küçük Çekmece Köprüsü de 15 Ekimde geçide açılmış bulunacaktır. Malumunuz olduğu üzere İzmit-Pendik arası sahil yolu inşaatı asfaltı da dahil olarak bitirilmiştir. Şimdi Pendik-Haydarpaşa arasındaki 34 metre genişliğindeki yol üzerinde hummalı bir şekilde çalışıyoruz. Bu yolun bir hususiyeti de Bostancı da 240 metre boyunda bir karayolu tüneline ihtiva etmesidir. Bu yolu da gelecek inşaat mevsimi sonunda bitirmeğe gayret ediyoruz. Görülüyor ki İstanbulun yol mevzuunda en mühim ihtiyaçları esaslı olarak karşılamak üzeredir...”

⁸¹⁶ “Boğaziçi Sahil Yolu”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1956, Sayı: 2447.

⁸¹⁷ “Sarayburnu-Florya Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1956, Sayı: 11624.

şehir imar yerine aslında, pratik üzerinden şehrin imarının tercih edildiğini/edilmek zorunda kalındığını göstermektedir.

4.2.3.2.1. İstanbul'da Seyrüsefer Sorunu

1953 yılında Sadi Irmak, "İstanbul'un Ulaştırma İşleri" adlı bir makale yayınlamıştır. Bu makale dönemin İstanbul'unda ulaşımın artık bir ihtiyaç haline geldiğini, bu işin palyatif tedbirler olan tramvay arabalarını çoğaltmak veya bazı sokaklarda geçişi düzeltmekle çözülemeyeceğini belirtmekte ve; "İstanbulun ulaştırma vasıtaları ve yolları ancak azami yarım milyonluk nüfusa yetebilecek durumda. Bugün şehrin nüfusu –sanırım-bir buçuk milyona yaklaşıyor. Belki de bu miktara şimdiden ulaşmıştır bile... Ulaştırma işini, acil bir konu haline getiren amil, sadece nüfusun artması da değildir. Bugünün insanı, sosyal ve kültürel sebeplerle çok yer değiştiren bir insan olmuştur. Vaktinde işe yetişmek, birçoklarının ekmeği ve suyu meselesidir. Buna muvaffak olamayınca titizlenmesi, hatta terbiyesini kaybetmesi tabidir..." Irmak'ın tesbitleri bu Avrupa şehirlerindeki nüfus ve araç sayılarının aktarılmasıyla devam etmekte ve; "bazılarına göre meselenin çözümü basittir: "Madem ki yollarımız dar ve kifayetsizdir. O halde nakil vasıtalarını mesela otomobilleri azaltalım." Bu düpedüz bir gerileme olur. İstanbulumuzda henüz on beş bin otomobil işliyor. Pariste bir milyon araba hareket halinde Amerikadan misal getirmeye dil varmıyor..."⁸¹⁸ Irmak, eski İstanbul'un ulaşım durumu ile 1950'li yılları kıyaslamıyor, yalnızca bu problemi çözmüş ülkeleri örnekendirerek bir kıyaslama yapıyor. Bu kıyaslama, asrî şehircilik hedeflerinin şehirde asrî sosyal donatılar inşa etmenin ötesinde, bir alt yapı meselesi olduğunu ortaya koymaktadır.

1955 yılında İstanbul'un yol durumu dikkat çekici derecede değişmiştir. *Beynelminel 10. Yol Kongresi* münasebetiyle İstanbul'a gelen Londra merkezli petrol şirketi idarecilerinden La Torbe-Boteman İstanbul'un yol durumu ile ilgili şu tespiti yapmıştır: "İstanbulu bundan evvel 1930 da ziyaret etmiştim. Şimdi aradan tam 25 yıl gibi bir zaman geçmiştir. İstanbulda yol sisteminizin yepyeni bir çehre iktisab ettiğini müşahade ettim. O tarihte Türkiyede modern tek asfalt bile yoktu. Halbuki şimdi Türkiye modern asfalt yolları ile dünyanın her hangi bir memleketi ile boy ölçüşebilir bir duruma yükselmiştir."⁸¹⁹ 25 yıllık bir gözlemin verdiği değişimle, İstanbul'un ulaştığı büyüklükle ihtiyaç arasındaki fark, İstanbul'daki yol tartışmalarının marjını

⁸¹⁸ Sadi Irmak, "İstanbulun Ulaştırma İşleri", *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1953, Sayı: 1317.

⁸¹⁹ "La Torbe'nin Beyanatı: Türkiyeyi Modern Yolları ile Tanıyamadım", *Yeni İstanbul*, 13 Ekim 1955, Sayı: 2119.

oluşturmaktadır. 25 yılda İstanbul’da çok büyük değişimler yaşanmıştır. Bu değişim çok farklı bir İstanbul ortaya çıkarmıştır; ancak, bu tarihlerde İstanbul trafiği çok problemlili bir hal almıştır. 1954 yılında Taksim’den Sirkeci’ye iki saatte giden bir tramvay yolcusu olarak Yeni İstanbul Gazetesi muhabiri şu satırları yazmıştır: “Dün şiddetle yağan kar neticesinde havalar yeniden bozmuş ve soğuklar şiddetini tekrar göstermeğe başlamıştır. Karadeniz, Marmara ve Ege denizlerinde yıldız fırtınası hüküm sürmektedir. Dün sabahdan itibaren devamlı şekilde yağan ve zaman zaman tipi halini alan kar neticesinde İstanbul gene acınacak bir duruma düşmüştür. Duraklarda soğuktan titreyerek dakikalarca bekleyen halk binecek otobüs bulamamış, Kadıköy semtinde tramvaylar arıza yüzünden bir müddet işleyememiştir. İstanbulun dün ne kadar feci bir duruma düştüğünü anlamak için, Taksimden saat 13:50’de kalkan bir tramvayın ancak iki saat sonra Sirkeciye varabildiğini söylemek kafidir. Tramvay ve otobüs bulamayan fazla ücret vermedikleri için dolmuşlara alınmayan halk Tünele hücum etmiş ve orada uzun uzun sıra beklemiştir...”⁸²⁰ Tasvir edilen bu karlı günde İstanbul trafiğinin durumu İstanbul’un alt yapı problemini ortaya koymaktadır.

Lastik tekerlekli ulaşım kendi kültürünü doğurmaktadır. Yalnızca yol yapmak yetmemektedir. Bu yolların işaret levhaları da gerekmektedir. İstanbul’un muhtelif noktalarına 84 adet “milletlerarası işaret levhası” dikilmiştir. Bu levhalar Karayolları Genel Müdürlüğü’nün tespit ettiği şekilde hazırlanmıştır. Ayrıca, bazı yolların dönemeç noktalarına da aynalar konularak görüş sahaları genişletilmektedir.⁸²¹

Lastik tekerli ulaşımın getirdiği yenilik karayolu ile hız kazanmaktır. Araçların hızı da karayolunun kalitesi ile eşit orantılı olmaktadır. İstanbul’da seyrüsefer sorunun en önemli gündem maddelerinden birisini yolların asfaltlanması oluşturmaktadır. İmar çalışmalarının gündem maddelerinden birisi de asfaltlama çalışmalarıdır.⁸²²

1957 yılına gelindiğinde İstanbul’un “seyrüsefer sorunu” isim değiştirmiş ve “trafik işinin halli” olarak çözülmeye çalışılmaktadır. Bu çerçevede belediyede heyetler toplanmakta, ancak çözüm yolu değişmemektedir: Şehir içinde yeni ara yolların açılması, yollarda yön düzenlemesi yapılarak ve yer altı geçitleri ve yürüyen merdivenlerin inşa edilmesidir.⁸²³

⁸²⁰ “Sabahtan Akşama Kadar Yağan Kar Neticesinde İstanbul Yeniden Acınacak Günlerinden Birini Yaşadı”, *Yeni İstanbul*, 24 Şubat 1954, Sayı: 1533.

⁸²¹ “Sokaklara Konan İşaretler ve Aynalar”, *Ulus*, 6 Temmuz 1952, No: 11143.

⁸²² “Beyoğlu Caddesi Asfalta Çevrilecek”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1952, Sayı: 10189.

⁸²³ “Şehrin Trafik İşinin Halli İçin Üç Proje Hazırlandı”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 2685.

4.2.3.3. Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

1950’li yıllara kadar, İstanbul’da lastik tekerlekli araçlar, yalnızca bireysel yük ve insan taşımacılığında kullanılmamaktadır. 1950’lilerden sonra ise, İstanbul’un toplu taşıma aracı olarak kullandığı vapur ve tramvaylardan sonra trolleybüs ve otobüsler de İstanbul semtlerini birbirine bağlamaya başlamışlardır. İstanbul için yeni olan bu tarz ulaşımda, yol alt yapısının yeterli olması belediye için büyük bir imkân olarak görülmektedir. Ray döşemek veya tünel açmak gibi uzun vadeli çözümler yerine, yalnızca bir otobüs seferiyle ulaşım sorunu çözülmeye çalışılmaktadır.

1951 yılında İETT idaresi Şişli ile Tünel arasında, tecrübe mahiyetinde bir otobüs servisi ihdas etmiştir.⁸²⁴ Tramvay servisine ilave olarak yapılan bu uygulama sonucu bir kıyas yapılacaktır. 1953 yılına gelirken, Şişli-Tünel arası tramvayların kaldırılması, tramvayların yerine otobüs işletilmesi kararı verilmiştir. Daha önce Maçka tramvayları da kaldırılmıştır. Tramvay Elektrik İdaresi’nin sipariş ettiği otobüsler geldikten sonra “Kurtuluş-Tünel tramvayları da kaldırılacaktır. Otobüs ücretleri tramvaylardan on kuruş daha fazla olduğu cihetle, bu durum halkın pek lehine değildir. Bundan dolmuş yapan otomobillerde istifade edecektir... Bir süre sonra tramvaylar yalnızca Topkapı-Edirnekapı-Eminönü, Bebek-Tophane arasında işleyecektir. İlk trolleybüs hattı Kurtuluş-Kasımpaşa, Şişhane-Unkapanı-Fatih-Edirnekapı arasında tahsis edilecektir. Tramvayların kaldırılması ile yollardaki izdiham biraz hafifleyecektir.”⁸²⁵ İstanbul’un yeni lastik tekerlekli toplu ulaşım tecrübesi, tramvay sistemine tercih edilmektedir.

Taksim-Beyazıt ve Şişli-Beyazıt arasında trolleybüs hatları için proje hazırlanmış ve onaylanması için Bayındırlık Bakanlığı’na gönderilmiştir. Bu hatlar faaliyete geçtiğinde, bu güzergahlardaki tramvaylar kaldırılacaktır.⁸²⁶ Bu öneri çalışmaları İstanbul’un eski raylı sistemlerinin kökten kaldırılmasının ilk adımlarıdır.

Otobüs ve tramvay bekleme alanları kapalı hale getirilmektedir. Seyrüseferin kültürü oluşmakta, toplu taşımının bekleme durakları, bekleyenler için nispeten konforlu hale getirilmektedir. Bu çerçevede 112 durak kapalı hale getirilmiş ve 20 durak daha kapatılacaktır.⁸²⁷ Otobüs bekleme alanları, kendi kültürel formunu

⁸²⁴ “Şişli-Tünel Otobüs Hattı”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1951, Sayı: 9817.

⁸²⁵ “Şişli-Tünel Tramvayları Yarın Kaldırılıyor”, *Cumhuriyet*, 7 Aralık 1952, Sayı: 10181.; “Şişli-Tünel Tramvayları Bugün Kaldırılıyor”, *Vatan*, 8 Aralık 1952, Sayı: 4154.

⁸²⁶ “Taksim-Beyazıt Trolleybüs Hattı”, *Vatan*, 3 Ocak 1954, Sayı: 4540.

⁸²⁷ “Kapalı Bekleme Yerleri”, *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1956, Sayı: 11532.

oluşturmaktadır. Bekleme alanları belediye için ticari bir imkân olarak değerlendirilecek, büfeler yapılarak kiraya verilecektir. Kiralamada yerlerin şahıs yeri olmaması ve “... ancak kanuni imkân ve formaliteler temin edilmek şartile geniş meydanlardaki duraklarla bulvarlarda mururu uburu tazyik etmeyecek şekilde belediyelere gelir sağlamak ve halk ihtiyacını karşılamak maksadile bu kabil satış yerleri yaptırılması...” gerekçelerini sağlaması kaydıyla izin verilecektir.⁸²⁸ Bir yıl içerisinde duraklardaki satış yerleri meselesi kurumlar arası rekabete neden olmuştur. Durakların organizasyonunu İETT talep etmiş, belediye bu talebi reddetmiştir.⁸²⁹ Kamunun yeni ürettiği bu tür imtiyazların kontrolü ve bir tür gedik sayılabilecek bu imtiyazların dağıtımını Belediyenin mutlak kontrolüne alınmıştır.

Taksim Meydanı’nın altına bir otomobil garajı yapılmak istenmektedir. Bir şirket, belediyeye başvurarak, Taksim Meydanı’na garaj yapmayı, 20 yıllık işletim hakkı karşılığında talep etmiştir. Bu süre boyunca da belediyenin 50 otobüsü garajda ücretsiz duracak ve süre sonunda belediyeye devredilecektir.⁸³⁰ Taksim Gezisi’nin altına otopark yapımı için teklif verilmiş, belediye ise bu teklifin değerlendirilmesi için harita ve projesinin hazırlanmasına karar vermiştir.⁸³¹ Garaj yapımı teklifleri İstanbul Belediyesinin bu işi değerlendirmesi iki yıl sürmüştür. İki yıl sonunda Taksim gezisinin altına 2000 ve Tepebaşı Aşıklar Mezarlığı’na da 2500 otoluk garaj yapılmasına karar verilmiştir. Seyrüsefer sıkışıklığı tartışılırken, özel girişimcilerin teklifleri bile iki yılda değerlendirilmektedir. Bu İstanbul’un bürokrasisinin, çözümden ziyade kendi tarzında çözüm peşinde olduğunun göstergesidir.⁸³² İstanbul Belediyesi özel yatırım tekliflerinde bürokratik olarak hızlı davran(a)mamaktadır.

Galatasaray Lisesi’nin altında 600 araç kapasiteli, Galata Yolcu Salonu karşısında ise 7 katlı bir otopark yapılacaktır.⁸³³ Belediye Şehircilik İstişare Heyeti, Saraçhanebaşı’nda büyük bir yeraltı garajı yapma kararı almıştır.⁸³⁴ Şehremini’nde 100 otobüslük yeni garaj açılmıştır.⁸³⁵ Lastik tekerlekli ulaşımın en önemli unsurlarından

⁸²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1955, İndeks: 2074637, Cilt No: 34, Karar No: 243.

⁸²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 15 Haziran 1956, İndeks: 2074911, Cilt No: 38, Karar No: 153.

⁸³⁰ “Taksim Meydanının Altına Garaj Yapmak İstiyorlar”, *Vatan*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 4386.;

⁸³¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 8 Şubat 1957, İndeks: 2075069, Cilt No: 41, Karar No: 20.

⁸³² “Şehirde Üç Yeraltı Garajı Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1954, Sayı: 10711.; “Taksim Gezisinin Altında Otopark İnşası Teklifi”, *Vatan*, 4 Mart 1955, Sayı: 4960.; “Taksim Gezisinin Altına Garaj Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1956, Sayı: 11028. “Belediyenin Yaptıracağı Garaj-Otoparklar”, 10 Ağustos 1955, Sayı: 2055.

⁸³³ “Çarşıkapı, Karaköy ve Şişhanede Yer Altı Geçidi Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1956, Sayı: 2447.

⁸³⁴ “Saraçhanede Bir Yeraltı Garajı İnşa Edilecek”, *Vatan*, 3 Kasım 1956, Sayı: 5550.

⁸³⁵ “Şehremindeki Büyük Garaj Dün Törenle Hizmete Açıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1955, Sayı: 11236.

birisi de şehir içi otobüs garajlarının oluşturulmasıdır. Bu çerçevede İstanbul'un merkezi yerleri birer park yeri kazanmaktadır.

4.2.3.4. Toplu Taşıma: Yetmiş Beş Yıl Aradan Sonra İstanbul'da Metro Projesi

İstanbul'da seyrüsefer sorunu ortaya çıktıktan sonra, bu sorun için farklı çözümler üretilmektedir. Karayolu ile ulaşım için her türlü proje değerlendirilmekte ve lastik tekerlek İstanbul'u fethetmektedir. Ancak, asrî şehrin bir diğer yönü de Avrupa örneklerinde olduğu gibi yer altı tünelleri ile metrolar inşa etmek ve yeryüzünde bir çalışma yapmadan, şehrin binalarına dokunmadan ve istimlak masrafına girmeden seyrüsefer sorununu çözmektir. Bu projeler, İstanbul Belediyesi'ne ağırlıklı olarak yurtdışı firmalardan teklif edilmektedir. Kırdar döneminde ecnebi bir firmanın Karaköy-Şişli metro önerisi, belediye tarafından Beyazıt-Şişli arası olarak revize edilerek gündeme alınmıştır. Gökay, İstanbul Vali ve Belediye başkanı olduktan sonra bu teklifler gelmeye devam etmiş, bu dönemde projeler somutlaşmaya başlamıştır.

Şehircilik uzmanı da İstanbul'a metro inşasını önermektedir. Melburn Mimari Fakültesi şehircilik mütehasısı Brian Lewis "... İstanbul ile Beyoğlu arasında bir yeraltı trenin yapılmasının acil zaruret ..." olarak tasvir etmiştir.⁸³⁶ Asrî şehrin gerekleri ulaşım sorununda tek tek ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'da seyrüsefer sorununun çözümü lastik tekerlekli ulaşım ile çözülecektir. Bu nedenle mevcut bazı tramvay hatları sökülmelidir. İstiklal Caddesi'nde oluşan seyrüsefer sorunun çözümü ve buradaki izdihamın ortadan kaldırılmasının yolu buradaki rayların sökülmesinden geçmektedir.⁸³⁷ Maçka-Tünel tramvay seferleri de iptal edilerek bu hatta otobüs hizmeti verilmesine başlanacaktır.⁸³⁸ Şişli-Tünel tramvay hattı kaldırılmaktadır ve yakında Kurtuluş-Tünel hattı da kaldırılacaktır.⁸³⁹ İstanbul'da yeni raylı sistemler konuşulurken eski sistemlerin revize edilmek yerine sökülmesi, Gökay döneminin ilginç tezatlarından birisidir. Tramvayların kaldırılması sürecinde Gökay'a, Şehir Meclisi'nde eleştiriler getirilmiştir. Gökay ise "Tramvayların rastgele kaldırılması mümkün değildir, bilhassa dar gelirli vatandaşların öğrencilerin durumunu göz önünde tutmak lazımdır. Seyrüseferi kolaylaştırmak için metro mevzuu ciddi bir

⁸³⁶ "Şehircilik Uzmanının Tavsiyeleri", *Ulus*, 6 Mart 1951, No: 10665.

⁸³⁷ "İstiklal Caddesindeki raylar Sökülecek", *Vatan*, 26 Eylül 1951, Sayı: 3720.

⁸³⁸ "Maçka-Tünel Tramvay Seferleri Bugün Kaldırılıyor", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1952, Sayı: 10061.

⁸³⁹ "Şişli-Tünel Hattında da Tramvaylar Kaldırılıyor", *Cumhuriyet*, 29 Kasım 1952, Sayı: 10176.

şekilde elimizdedir”⁸⁴⁰ cevabını vererek, gelecekte inşa edilecek büyük bir projeyi hedef göstermekte, o dönemdeki eski sistemlerin ortadan kaldırılması eleştirisini geri plana itmektedir. Tramvayların kaldırılması İstanbullular için gündem oluşturmaktadır. Beyoğlu cihetindeki tramvayların kaldırılacağı haberini araştıran muhabir, tramvayların 1957 yılbaşından önce kaldırılmayacağını belirtmektedir.⁸⁴¹ Ötelenen süre iki aydır, İstanbul’da tramvay kaldırılması işlemleri bir tepki oluştursa bile, bu kanıksanmış bir olgu olarak gazetelerde yer almaktadır. Yılbaşından önce tramvayların kaldırılmayacağı haberini veren Vatan Gazetesi, altı gün sonra “Dün Taksim-Karaköy tramvayları kaldırıldı, Karaköy seferleri de beşe indirildi” şeklinde haber vermektedir.⁸⁴² Yeni alınan otobüslerle, lastik tekerlek tramvayın iktidarını ele geçirmektedir.

İstanbul’da raylı sistemlerde yürütülen ikinci önemli iş, eski raylı sistem ulaşım araç ve sistemlerinin tadilattan geçirilmesidir. Devlet Demir yolları, Sirkeci ve Haydarpaşa garlarıyla şehir içindeki istasyon binalarını ıslah etmeye karar vermiştir.⁸⁴³ Asya yakasındaki raylı sistemler artan ihtiyaca cevap verememektedir. Üsküdar tramvaylarının ıslah edilmesi gündeme alınmıştır.⁸⁴⁴ Üsküdar ve Kadıköy’deki seyrüsefer sorunun halli için 30 tramvay verilecektir.⁸⁴⁵ Kadıköy-Üsküdar arası tramvaylar, yedi dakikada bir hareket edecek şekilde düzenlenecektir. Bu haberde, güzergahlarda yapılan düzenlemeler ve tramvay seferlerinin hızlandırılması anlatılmaktadır.⁸⁴⁶ İstanbul trafiği artık ulaşmak üzerine değil, hızlı ulaşmak üzerine kuruludur. Hız artık, İstanbul’un vazgeçilmez unsuru olmaya başlamıştır.

Seyrüsefer sorununun çözümü için, İstanbul yakası tramvayları Bahçekapı’dan; Beyoğlu tramvayları Karaköy’den ve Bebek tramvayları ise Tophane’den geri döneceklerdir.⁸⁴⁷ Bu uygulama ile Galata Köprüsü tramvay geçişlerine kapatılmaktadır. Böylece, Eminönü ve Karaköy meydanının rahatlaması hedeflenmektedir. İstanbul Belediyesi, seyrüseferler için kararlar almakta, yol düzenlemeleri yapmaktadır. Ancak alt yapı ve araç eksikliği kağıt üzerinde alınan kararlar kadar hızlı bir biçimde ulaşım

⁸⁴⁰ “Metro İnşası Ciddiyetle İnceleniyor”, *Vatan*, 28 Aralık 1952, Sayı: 4174.

⁸⁴¹ “Tramvay Yılbaşından Evvel Kaldırılmıyacak”, *Vatan*, 10 Ekim 1956, Sayı: 5526.

⁸⁴² “Tramvayların Kaldırılmasına Düünden İtibaren Başlandı”, *Vatan*, 16 Ekim 1956, Sayı: 5532.

⁸⁴³ “İstasyon Binaları Islah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 2 Aralık 1951, Sayı: 9818.

⁸⁴⁴ “Kazım Kıp, “Üsküdar Tramvayları Islah Edilecek”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1953, Sayı: 10523.

⁸⁴⁵ “Karşıyaka’nın Vesait Derdinin Hal Çaresi Üsküdar ve Kadıköy’e 30 Tramvay Verilecek”, *Yeni İstanbul*, Sayı: 1919.

⁸⁴⁶ “Kadıköy-Üsküdar Tramvayları”, *Cumhuriyet*, 18 Mart 1957, Sayı: 11726.

⁸⁴⁷ “Tramvaylar Bu Sabahtan İtibaren Köprü Üzerinden Geçirilmeyecek”, *Yeni İstanbul*, 26 Eylül 1956, Sayı: 2463.

sorununu çözmeye yetmemektedir. Belediye Meclisi'nin 47 üyesi bir tavrır vererek, tramvayların köprüden geçişine izin verilmesini talep etmişlerdir.⁸⁴⁸

1951 yılında, bir Fransız bir Alman ve bir yerli şirket İstanbul Belediyesi'ne müracaat ederek yüz milyon liraya mal olacak Beyazıt-Şişli arası büyük bir tünel inşasını etüt etmek istediklerini bildirmişlerdir. Bu tünel aynı zamanda sığınak olarak da kullanılabilir. ⁸⁴⁹ Bu ifade, imar operasyonlarının halka ve yöneticilere duyurulurken avantajlarının nasıl ortaya konulduğunu örneklendirmektedir. Metronun faydası yanında; savaş sonrası dönemde, herkesin ihtiyaç olarak göreceği şey sığınaktır. Gökay, göreve başlamasının üçüncü yılında düzenlediği bir basın toplantısında, seyrüsefer sorunu hakkında "...Hollandadan bir heyet gelip meccanen tetkikat yaptı. Dün raporlarını aldım. Metro mevzuunda da çalıştılar. Beyazıtı Sultanahmet istikametinden ve yer altından Taksime bağlayacağız..." açıklamasını yapmıştır. ⁸⁵⁰ Belediye seyrüsefer sorunun halli için uluslar arası danışmanlık hizmetleri almaktadır. Ancak özel girişimcilerin talepleri hızında İstanbul Belediyesi karar verememektedir. Hollanda'dan İstanbul'un seyrüsefer meselesi ve metro inşaatını tetkik için gelen Hollanda Teknik Müşavere Bürosu (Nedeco) bir rapor hazırlayarak ilgili makamlara iletmiştir. Nedeco, İstanbul'un seyrüsefer davasının halledilebilmesi için muhakkak surette metro inşaatının yapılması gerektiğini belirtmiştir. Nedeco'nun İstanbul için metro önerisinin dayanakları şunlardır: "1-Sokaklar dardır, 2- Taksiler aded itibarile çok fazladır ve bütün kontrollere rağmen canalıci noktalarda dolmuş yapmaktadırlar, 3- Tramvay gayesine hizmet etmeyip diğer vasıtalarla engel olmaktadır." Metro inşası için ise iki yol önerilmektedir, ya metro sokak seviyesinin üstünden havai hat olarak yapılacak ya da sokak seviyesinin altından yer altı hattı olarak inşa edilecektir. Bu ikinci tercih, daha ekonomiktir. Metro hattı Taksim'den Haliç Sahili'ne kadar yer altından geçecek, Haliç'i köprü üstünden aşacak ve tekrar yeraltına dalarak Beyazıt'a çıkacaktır. Metro projesi şu şekilde inşa edilecektir: "1-Galata köprüsünün hemen garbında Metro hattı ile iki seyrüsefer yolunu ihtiva eden yeni bir köprü inşaatı, 2- Bu iki köprünün ağızlarındaki meydanların genişletilerek yeniden tanzimi, 3- Taksim ve Beyazıt

⁸⁴⁸ "Belediye Meclisine Verilen Bir Tavrırlar Tramvayların Köprüden Geçmesi İstendi", Vatan, 23 Kasım 1956, Sayı: 5570.

⁸⁴⁹ "Bayezit'ten Şişli'ye Tünel", *Ulus*, 1 Mart 1951, No: 10660.

⁸⁵⁰ "Valinin Basın Toplantısı Beyazıtı Taksime Bağlayan Bir Tünel Yaptırılacak", *Yeni İstanbul*, 25 Ekim 1951, Sayı: 690.; Aynı toplantı *Cumhuriyet Gazetesi* tarafından "... Vali ve Belediye Reisi yer altı hatları açılmasına da işaret etmiş ve Edirnekapıdan Beyazıtı, Beyazıttan Beyoğluna kadar uzanacak olan tünelin 100 milyon liraya mala olacağını söylemiştir..." şeklinde haber yapılmıştır. Bu durumda gazete haberleri kaynağı ile duyurulan projelerin orijinal evraklarla tetkikinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. "Şehirde Yer Altı Hatları Açılacak", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1951, Sayı: 9780.

arasında bulunan İstanbul ve Beyoğlu merkezi mahallerinden geçen bütün tramvayların kaldırılması.” Metro inşaatı, “100 milyon 700.000 liraya” mal olacak olup, bu paranın haricinde şehircilik hizmetleri için de 31 milyon liraya ihtiyaç vardır. Tesisin geliri ise “... seyahat ücreti birinci mevkide 40, ikinci mevkide 20 kuruş olarak tesbit edilmiş ve işletmenin yılda 2.520.000 lira kar sağlayacağı tahmin olunmuştur. İngilizler, riske edilecek kapitale karşılık yukarıdaki miktarda kar temin edilebileceğine göre beynelmilel pek çok firmanın bu işe teşebbüs edeceği fikrindedirler. Halen bu mevzu ile ilgili 7 firma bulunmaktadır.”⁸⁵¹ Nedeco’nun metro projesi analizi; maliyet hesabı ve bu finansmanı sağlayacak yedi ayrı şirketin bu hesabı kabullenmesi, İstanbul şehri o dönem ve bugün düşünüldüğünde çok yerindedir. Günümüzden bakıldığında, Nedeco’nun yalnızca tramvayların kaldırılması önerisinin uygulandığı diğer önerilerinin göz ardı edildiği görülmektedir.

Metro inşası Belediye’de görüşülmüş ve mali kaynakların temini hususunda alınan kararların Hükümete bildirileceği gazetelere yansımıştır.⁸⁵² İstanbul Belediyesi, Taksim-Beyazıt arasında inşa edilecek metro için bir proje müsabakası açmağa karar vermiştir.⁸⁵³ Metro inşaatı için İstanbul Belediyesi’ne müracaat eden Fransız, İngiliz, İsviçre ve Belçika firmalarının yetkililerinden oluşan mütehassıs ve profesörlerden oluşan heyet İETT idaresi ile görüşmeye gelmişlerdir. Ecnebi firmaların proje ve teklifleri bir toplantıda değerlendirilecektir.⁸⁵⁴ Fransız firmanın teklifine göre Şişli-Beyazıt tüneli 160 milyon liraya mal olacak ve dört senede tamamlanacaktır.⁸⁵⁵ Fransız firmasının teklifinde güzergah Mecidiyeköy-Yenikapı arasında önerilmektedir.⁸⁵⁶ Fransız firması bu etüdlerinde hiçbir ücret almamaktadır, bu konuda Fransız hükümetinin desteği Gökay tarafından tebrik edilmiştir.⁸⁵⁷

⁸⁵¹ Kazım Kip, “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1952, Sayı: 9934.

⁸⁵² “Metro İnşası İçin Alınan Kararlar”, *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1952, Sayı: 1100.; “Mecidiyeköyü-Yenikapı Arasında Yapılacak Metro”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1952, Sayı: 10190.; “Mecidiyeköyü Aksaray Arasındaki Tünel”, *Vatan*, 24 Aralık 1952, Sayı: 4170.

⁸⁵³ “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 30 Kasım 1951, Sayı: 9816.

⁸⁵⁴ “Beyazıt ile Şişli Arasında Yapılacak Tünel Meselesi”, *Yeni İstanbul*, 21 Kasım 1952, Sayı: 1078.; Bu haberin “Vali ve Belediye Reisi Prof. Gökay, bu mühim şehir işiyle bizzat uğraşmaktadır” şeklinde bitirilmesi, gazetecilerin haber dilini ve Belediye Başkanı’na yaklaşımını ortaya koyması açısından önemlidir. Sanki Gökay’ın başka görevleri varmış da bu işe özel vakit ayırıyormuş gibi bir yorum yapmak, politik bir figür olarak kamu adına görev ifa eden bir kişiye farklı anlamlar yüklemenin bir sonucudur. Gökay, İstanbul’un Vali ve Belediye Başkanı olarak tabii ki bu kadar büyük bir proje ile bizzat ilgilenenecektir. Bu onun İstanbul için yaptığı bir jest değildir. Eğer bu metro projesinde kurumsal kararlılığın ortaya konulması için serdedilen bir cümle ise, bu kez de kurumların motivasyonlarının üretilme ve desteklenme biçimi eleştirilmelidir.

⁸⁵⁵ “Şişli-Beyazıt Tüneli 160 Milyona Çıkıyor”, *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1952, Sayı: 1079.

⁸⁵⁶ “Metro İnşası İçin Yeni Bir Proje”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1952, Sayı: 10173.

⁸⁵⁷ “Metro İnşası Ciddiyetle İnceleniyor”, *Vatan*, 28 Aralık 1952, Sayı: 4174.

İstanbul'un metro tartışmaları uzun yıllar boyunca "oldu olacak, olmak üzere söylemi" üzerinden devam etmektedir. 1953 yılına gelindiğinde, Bayındırlık Bakanlığı İstanbul'un metrosu meselesini ele almıştır. Uluslar arası proje etüt firmaları İstanbul'un metro ve asma köprü işlerini etüt edeceklerdir. Muhabir'in, "Öğrendiğime göre, köprünün 200 milyon, ve metronun 300 milyon liraya mal olacağı tahmin edilmektedir"⁸⁵⁸ şeklindeki yorumu zaman geçtikçe bütçe konusundaki artışların İstanbul'da sorun çözmekten çok, sorunu karmaşıktırdığını ortaya koymaktadır.

Fransız S.J.T.E. (Societe General de Traction et d'Exploitation⁸⁵⁹) şirketi mümessili Voraliks (Uralixs veya G. Vroixs⁸⁶⁰), İstanbul Belediyesi'ne eskisine nazaran daha mutedil bütçeli 14 istasyonlu bir metro projesi teklif etmişlerdir. Bu projenin finansmanında şirket, Fransızların Türkiye'de bloke olan paralarını da bu işe tahsis edilmesi fikrindedir. Bu durum, aslında İstanbul'a bir metro kazandırmanın yanından eski hesapları da kapmayı hedeflemektedir.⁸⁶¹ Fransızların bu talebi ticari olarak doğru bir yaklaşımdır, ama Türkiye'nin siyasal, ekonomik ve kurumsal yapısının geçmişle yüzleşerek sorun çözme kapasitesi İstanbul'un metrosu sorununa bir çözüm getirecektir. Gökay başkanlığında Fransız şirketiyle toplantı yapılmış, metro işi için Tramvay ve Elektrik İdaresi'ne yetki verilmiştir. İdare, ayrılan "üç milyon lira tahsisatla metropolitenin projelerini hazırlayacak, keşiflerini ve sondajlarını yapacak ve bundan sonra planın tatbiki eskitmeye çıkarılacaktır."⁸⁶² Geline bu noktada ilk metro teklifinden beş yıl sonra somut bir adım atılmış olmaktadır. Metro inşaatı için Belediye veya Hükümet tarafından dahili veya harici istikraz yapılması düşünülmektedir.⁸⁶³

İstanbul'da metro çalışmasının güzergahı kesinleşmiş ve bu güzergah gazetelerde harita şeklinde yayınlanmaya başlanmıştır.⁸⁶⁴ Bu harita, İETT Umum Müdürü ile yapılan bir söyleşi de kullanılmıştır. Artık, metro işi Gökay'ın sunduğu bir vaat değil, bürokratinin halka izah ettiği bir proje haline gelmiştir. Metro projesi için ihale süreci 9 Nisan 1954'e kadar uzatılmış olup, bu tarihe kadar üç Fransız, bir Amerikan ve bir de İngiliz firması bu işe talip olmuşlardır.⁸⁶⁵ Metro projesinin ihalesi 9

⁸⁵⁸ "İstanbul'da Asma Köprü ile Metro İnşası Gerçekleşiyor", *Vatan*, 21 Temmuz 1953, Sayı: 4377.

⁸⁵⁹ "İstanbul Metrosu", *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1956, Sayı: 11636.

⁸⁶⁰ "Metro'nun 1958 Sonunda İşlemesi Muhtemel", *Vatan*, 6 Ocak 1955, Sayı: 4903.

⁸⁶¹ "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli İnşa Teklifleri", *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1953, Sayı: 10412.

⁸⁶² "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli", *Cumhuriyet*, 14 Ağustos 1953, Sayı: 10432.; "İstanbulda Metro Yapılmasına Dün Karar Verildi", *Yeni İstanbul*, 14 Ağustos 1953, Sayı: 1342.

⁸⁶³ "Beyazıd-Mecidiyeköy Tüneli", *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1953, Sayı: 10444.

⁸⁶⁴ "İstanbul'da Metro Nasıl Yapılacak, Nereden Geçip, Ne Zaman Bitecek", *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1954, Sayı: 10618.

⁸⁶⁵ "Metro İnşaatı Keşif Projelerinin İhale Müddeti 9 Nisana Kadar Uzatıldı", *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1954, Sayı: 10620.

Nisan 1954'te yapılacak olup; projeler, Nafia Vekaleti, Teknik Üniversite ve Elektrik İdaresi'nden üçer temsilcinin katılımı ile değerlendirilecektir.⁸⁶⁶ İhale değerlendirme usulü de bilimsel ve kurumsal açıdan sorumlulukların dağıtılmaya çalışıldığı bir kurul ile yapılmaktadır. Metro'nun etüt çalışmalarının başlaması Gökay, tarafından "... Bu sene Nisan'da metronun temelini atacağız..." şeklinde halka duyurulmaktadır.⁸⁶⁷ Metro'nun proje ihalesi, bazı yolsuzluk iddiaları üzerine yeni firmaların katılımını sağlayacak şekilde bir milyon liradan eksiltme usulü ile 15 Nisan 1954'te yapılmıştır. İhaleyi 200 bin lira eksiltme yapan, İstanbul'un metrosu için uzun zamandır çalışma gösteren Fransız firması almıştır.⁸⁶⁸ 3 Mayıs 1954 tarihinde, 180 milyon liraya mal olacak ve 15 istasyona sahip olacak metronun ilk kuyusu Mecidiyeköyü'nde açılmıştır.⁸⁶⁹ Metronun etüt çalışmaları devam etmektedir, toprak mukavemeti denize yaklaşıldıkça sorunlar oluşturduğundan, proje bu sonuçlara göre tadil edilmektedir. 11 kilometre uzunluğunda, 7.20 metre genişliğinde ve 5.12 metre yüksekliğinde olacak metro günde 400 bin civarında yolcu taşıyacaktır.⁸⁷⁰ Keşif projelerini hazırlayan şirket, her 200 metre de birer kuyu açmak suretiyle sondajlarını tamamlamıştır. Metro istasyonları ve istasyon binalarına ait projelerin hazırlanılmasına başlanılmıştır.⁸⁷¹ Metronun inşaat projeleri hazırlanmaya başlanmıştır.⁸⁷² Şirket, metronun planını, Ekim 1957 sonunda Belediyeye teslim edilecektir.⁸⁷³ Metronun kat'i projesi, şirketin başmühendisi Bernard Gaudry tarafından 6 Şubat 1956 tarihinde, Gökay'a verilecektir.⁸⁷⁴ Gökay, metronun ihalesi bir yıl içerisinde tamamlanarak inşaatına başlanacağını gazetecilere belirtmiştir.⁸⁷⁵ Metro ihalesi Bayındırlık Vekaleti'nce tasdik olunmuştur, 15 güne kadar uluslar arası bir ihale açılacaktır.⁸⁷⁶ Metronun şebeke projesi onaylanmış ve ihale süreci beklenmektedir. Gazeteler bu süreçte metro hakkında

⁸⁶⁶ "Metronun Proje İhalesi 9 Nisanda Yapılacak", *Vatan*, 10 Mart 1954, Sayı: 4606.

⁸⁶⁷ "Mecidiyeköy-Yenikapı Metrosunun Temeli Nisanda Atılacak", *Cumhuriyet*, 9 Mart 1954, Sayı: 10636.

⁸⁶⁸ "Metronun Projesi Dün İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1954, Sayı: 10682.; Metro ihalesindeki yolsuzluk iddiaları şu şekilde gerçekleşmiştir. projeyi yürüten Fransız firmasının sermayedarları arasında bir anlaşmazlık çıkmış, şirketten ayrılanlar ayrı bir şirket kurarak eski şirketin karşısına rakip çıkmışlardır. Eski şirkette mümessiline, bu ihaleyi gerekirse sıfır rakamı ile kabul etmeye yetki vermişlerdir. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız; "Metronun Etüt ve Projeleri", *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1954, Sayı: 10689.

⁸⁶⁹ "Metronun İlk Kuyusu Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1954, Sayı: 10692.

⁸⁷⁰ "Metro'nun 1958 Sonunda İşlemesi Muhtemel", *Vatan*, 6 Ocak 1955, Sayı: 4903. Bu haberde, inşa edilecek İstanbul metrosu hakkında bilgi verilirken, "Bilindiği üzere, Paris Metro'su 360 kilometre uzunluğunda iki hattan müteşekkildir ve her gün 2.5 milyon kişi taşımaktadır..." değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu karşılaştırma bile İstanbul'un asri şehir olma hevesinde geldiği noktayı göstermektedir.

⁸⁷¹ "Metro Projeleri Hazır", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1955, Sayı: 11010.; "Metronun Sondaj Çalışmaları Bitti", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1955, Sayı: 11134.

⁸⁷² "Metro İnşaat projesi Hazırlıkları Başladı", *Yeni İstanbul*, 25 Eylül 1955, Sayı: 2101.

⁸⁷³ "Metronun Planı Ay Sonunda Belediyeye Veriliyor", *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1955, Sayı: 11234.

⁸⁷⁴ Metin Ergin, "İstanbul 4 Sene Sonra Metroya Kavuşacak", *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1956, Sayı: 11315.

⁸⁷⁵ "Metronun İlk Kısım İnşaatı", *Cumhuriyet*, 7 Eylül 1956, Sayı: 11534.

⁸⁷⁶ "Metro İnşaatı İhale Ediliyor", *Vatan*, 9 Ekim 1956, Sayı: 5523.

bilgilendirici haberler yaparak, bu işi gündem yapmaktadırlar.⁸⁷⁷ Seyrüsefer sorunu İstanbul'u çözümsüz hale getirmişken; bu haberler vatandaşlara hedefler koyarak, geleceği tasvir etmekte ve beklemelerini salık vermektedir. Metro ihalesi için Bakanlıklararası Komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyon hem bütçe işini hem de ihale sürecini değerlendirecektir.

Metro projesini hazırlayan Fransız şirketi, metro inşaatına da talip olmuştur. Hafriyat ve inşaat, Fransız malzemesi kullanılacak, Fransız mütehassısları ve Türk işçileri çalışacaktır.⁸⁷⁸ Bu haber, özel bir şirketin iş takibinin basına İstanbul metrosu çalışması olarak yansımastır ve ilgi çekici olan ise inşaat "Türk işçileri çalışacak" vurgusunun yapılmasıdır. Türkiye'deki bir inşaat için nereden işçi getirtilebileceği düşünülmektedir ki, bu durum vurgulanarak iş alanı açılacağı mesajı verilmektedir.

Gökay döneminde İstanbul'un seyrüsefer sorunu, İstanbul'un temel meselelerinden birisi haline gelmiştir. Seyrüsefer sorunun çözümü "asrî" şehirlerde olduğu gibi metro inşaatıdır. Gökay döneminde metro inşaatı, teklif düzeyinden proje düzeyine alınmıştır. Artık İstanbul'da bir metronun nasıl inşa edileceği değil, kesinleşmiş metro projesinin nasıl uygulanacağı söz konusudur. İstanbul somuta indirgenen bir metro projesine sahiptir, ama bunu uygulayacak kaynak hükümetten sağlanabilecektir. İstanbul ulaşımında lastik tekerleğin fendi, Gökay zamanında tramvayı yenmiştir. Şimdi imar hareketlerindeki asıl sorun, tahsisatın lastik tekerlek merkezli yollara mı yoksa "asrî" şehrin vazgeçilmezi metroya mı aktarılacağıdır.

4.2.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

İstanbul içi deniz ulaşımında vapur iskelelerin durumu gazetelerde gündem oluşturmaktadır. Üsküdar ve Kadıköy Yolcu vapur iskelelerinin inşaatı bir ay içinde tamamlanarak işletmeye açılacaklardır.⁸⁷⁹ Üsküdar araba ve yolcu vapur iskelelerinin ıslahı için proje hazırlanmıştır.⁸⁸⁰ Bir Lodos'ta harap olan Harem ve Salacak İskelelerinin tamiratı tamamlanmıştır.⁸⁸¹ Üsküdar'da yenim ihtiyacı karşılayacak şekilde, 1 milyon liraya mal olması hedeflenen bir rıhtım inşa edilecektir.⁸⁸² Beşiktaş'ta Hayrettin iskelesi yanına ve Haydarpaşa'ya arabalı vapur iskelesi için etütler

⁸⁷⁷ "Metro 4 Senede Bitirilecek", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1956, Sayı: 11571.

⁸⁷⁸ "İstanbul Metrosu", *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1956, Sayı: 11636.

⁸⁷⁹ "Üsküdar ve Kadıköy Araba Vapuru İskeleleri", *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1949, Sayı: 9071.

⁸⁸⁰ "Üsküdar İskelesinin Islahı İçin Proje", *Vatan*, 25 Haziran 1950, Sayı: 3267.

⁸⁸¹ "Harem ve Salacak İskelelerinin Tamiri Bitti", *Vatan*, 5 Aralık 1952, Sayı: 4151.

⁸⁸² "Üsküdar'da Yeni Bir Araba Vapuru İskelesi Yapıtılıyor", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1955, Sayı: 11208.

yapılmaktadır. Beşiktaş iskelesinden arabalar, Kabataş iskelesinden ise yalnızca kamyonlar nakliye edilecektir.⁸⁸³

Küçüksu Vapur İskelesiyle Anadoluhisar İlkokulu arasındaki sahile rıhtım yapmak için ihale tamamlanmıştır.⁸⁸⁴ Küçüksu Vapur İskelesi 70.000 liraya tamamlanmasından bir ay sonra Şehir Hatları seferlerinden çıkartılmıştır. Bu durumdan muzdarip olan Küçüksu sakinleri şikayette bulunmuşlardır, gazetede bu durumun, vapurlardan çıkan dumanın Küçüksu Kasrını işletmesinden doğduğu iddia edilmektedir.⁸⁸⁵ İstimlaklerle açılan Eminönü Meydanı'na bir rıhtım inşa edilecektir.⁸⁸⁶ Eminönü rıhtımının inşaatı, zemindeki sorunlar giderilerek tamamlanmıştır.⁸⁸⁷ Sirkeci araba vapur iskelesinin tadili sona ermek üzeredir.⁸⁸⁸ Karaköy Köprüsü'nün Eminönü tarafında bir sahil iskelesi inşa edilecektir.⁸⁸⁹ Eminönü'nde yeni vapur iskelesi inşaatına başlanmıştır.⁸⁹⁰ Arnavutköy'e 450 metre uzunluğunda bir rıhtım yapılacaktır.⁸⁹¹ Arnavutköy'de rıhtım inşaatının temeli atılmıştır.⁸⁹² İstinye tersanesi, yeni yapılan sahil yolu nedeniyle Haliç'te bulunan Taşkızak'a nakledilecektir.⁸⁹³ Yukarıda seçilen haberlerde İstanbul içi deniz ulaşımında İskele revizyonu dışında bir projeksiyon geliştirilmemektedir. Dönemin ulaşım yükünü büyük oranda çözen deniz taşımacılığında sektörün önünü açacak yeni projelerden ziyade var olan alt yapının yenilenmesi gündem olmaktadır.

4.2.3.6. İstanbul Köprüleri

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul adı, artık surları aşmış; Küçükçekmece ile Sarıyer arasını ifade eden bir coğrafi bir kavram olmaya başlamıştır. 1950'lerden itibaren, İstanbul kavramına Asya kayasını da dahil etmek gündeme alınmıştır. Artık İstanbul iki kıtanın birleşiminden oluşan bir kent morfolojisine sahip olacaktır. İstanbul'u birbirine bağlayacak köprü projesi, Osmanlı'nın son dönemlerinden beri konuşulmaktadır, ancak bu projenin bir çalışma haline gelerek somutlaşması 1950'li yılları bulmuştur.

⁸⁸³ “Yeni Araba Vapuru İskeleleri”, *Cumhuriyet*, 14 Eylül 1956, Sayı: 11541.

⁸⁸⁴ “Anadolu Hisarına Rıhtım Yapılıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Mart 1954, Sayı: 1556.

⁸⁸⁵ “Küçüksu İskelesi Kaldırıldı”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1957, Sayı: 11754.

⁸⁸⁶ “Eminönü Meydanına Rıhtım İnşa Edilecek”, *Ulus*, 24 Nisan 1950, Sayı: 10351.

⁸⁸⁷ “Eminönü Rıhtımının İnşaatı Bitti”, *Yeni İstanbul*, 6 Kasım 1951, Sayı: 702.

⁸⁸⁸ “Sirkeci Araba Vapuru İskelesi Civarının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1952, Sayı: 10049.

⁸⁸⁹ “Eminönünde Yeni Bir Rıhtım İnşa Edilecek”, *Vatan*, 5 Aralık 1956, Sayı: 5581.

⁸⁹⁰ “Eminönünde Vapur İskelesi İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 29 Aralık 1956, Sayı: 5605.; “Eminönü İskelesinin İnşaatı İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1957, Sayı: 11662.

⁸⁹¹ “Arnavutköy'de 450 Metre Uzunlukta Rıhtım Yapılacak”, *Vatan*, 18 Eylül 1955, Sayı: 5153.

⁸⁹² “Arnavutköy Rıhtımı”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1956, Sayı: 11580.

⁸⁹³ “İstinye Tersanesi İki Ay İçinde “Taşkızak”a Nakledilecek”, *Yeni İstanbul*, 10 Mayıs 1957, Sayı: 2687.

İstanbul'da köprü tartışmaları üç boyutta ilerlemektedir: Mevcut köprülerin ıslahı, Haliç'e yapılacak üçüncü bir köprü ve Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak tünel veya köprü.

Karaköy Köprüsü, artan seyrüsefer oranında ıslah edilmemiştir. Ve köprüde, sürekli sorunlar çıkmaktadır. Karaköy Köprüsü ayaklarında bazı yıpranma alametleri görülmüş olup, arıza giderilinceye kadar tramvaylar en az 30 metre arayla ve düşük süratle hareket etmeleri gerekmektedir.⁸⁹⁴ Karaköy Köprüsü tamirata alınmıştır, bir ay süreyle tramvay geçişi durdurulmuştur.⁸⁹⁵ Karaköy Köprüsü yeni yapıldığında santimetre karesi azami 350 kilo ağırlığı taşıyabilecekken, köprü yıpranmasına rağmen bu günlerde santimetre karesine 750 kilo sıklet isabet etmektedir. Bu durum tehlike arz etmektedir.⁸⁹⁶ Karaköy Köprüsü'nün dubaları yenilenmiştir.⁸⁹⁷ Karaköy Köprüsü, 45 günlük bir tamirata alınarak üst yapısı yenilenmiştir.⁸⁹⁸ Galata Köprüsü'nde yeni bir tadilat başlayacak ve tramvay seferleri iptal edilecektir.⁸⁹⁹ Galata Köprüsü ve Atatürk Köprüleri, var olan seyrüsefer sorununu çözemedikleri için bu köprülerin genişletilmesi düşünülmektedir. Bu çerçevede Almanya'dan bir mütehassıs gelecek ve bu konuda bir rapor hazırlayacaktır.⁹⁰⁰ İstanbul trafiğinin kesişim noktası olan Karaköy Köprüsü'nde bir düzenleme yapılmalıdır. Köprüdeki vapur iskeleleri Sirkeci ve Kabataş'a nakledilerek buradaki yolcu kesafetinin hafifletilmesi görüşülmektedir.⁹⁰¹ Bu proje aslında, belediyenin kamu yatırımlarındaki plansızlığını ortaya koymaktadır. Seyrüsefer sorun olarak gündeme geldikçe palyatif tedbirlerle, meydan düzenlemek ve nakiller yapılmaktadır. Ancak bu işler bütüncül bir plan ve program dahilinde olmamakta, sorun çıktıkça ve sorun dayanılmaz hale geldikçe kamu otoritesinin çözümleri üretilmektedir. Karaköy Köprüsü'nde seyrüsefer için yeni karar alınmış ve tramvayların köprüden geçmelerine izin verilmiştir.⁹⁰² Karaköy Köprüsü'nün kaydırılması gündemdedir, bu işi

⁸⁹⁴ “Karaköy Köprüsünde Yine Arıza Görüldü”, *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1950, Sayı: 145.; “Galata Köprüsü Tehlikede mi?”, *Yeni İstanbul*, 4 Ocak 1951, Sayı: 401.

⁸⁹⁵ “Karaköy Köprüsü Tamir Edilecek”, *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1952, Sayı: 9972.

⁸⁹⁶ “Galata Köprüsü Tehlike Arzediyor”, *Vatan*, 16 Mart 1952, Sayı: 3892.

⁸⁹⁷ “Galata Köprüsü'nün Gelecek Sene de Yol Kısmı Yenilenecek”, *Yeni İstanbul*, 30 Ağustos 1953, Sayı: 1355.

⁸⁹⁸ “Köprü'nün Tamiri Yüzünden Seyrüsefer Aksadı”, *Vatan*, 8 Haziran 1954, Sayı: 4694.; “Galata Köprüsünün Tamiri 4 Ay Sürecek”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1954, Sayı: 10731.; “Köprü'nün Tamiri 15 Ağustosta Tamamlanıyor”, *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1954, Sayı: 10784.; “Galata Köprüsünün Tamiri Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 14 Ağustos 1954, Sayı: 10789.; “Tamiri Biten Köprü Bugün Açılıyor”, *Yeni İstanbul*, 15 Ağustos 1954, Sayı: 1700.;

⁸⁹⁹ “Galata Köprüsünde Tamirat”, *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1956, Sayı: 11553.; “Köprü'nün Yaya Kaldırımları Tamir Ediliyor”, *Vatan*, 10 Ekim 1956, Sayı: 5526.

⁹⁰⁰ “İki Köprü'nün Yeni Şekli Tesbit Edilecek”, *Vatan*, 2 Kasım 1956, Sayı: 5549.

⁹⁰¹ “Köprü Üstündeki Yolcu Kesafeti Hafifletilecek”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1956, Sayı: 11605.; “Köprüdeki Vapur İskeleleri Sirkeciye Nakledilecek”, *Vatan*, 17 Kasım 1956, Sayı: 5564.

⁹⁰² “Köprüden Bütün Gün Geçecekler”, *Vatan*, 15 Aralık 1956, Sayı: 5591.

görüşmek için Türk ve Ecnebi mütehassıslardan oluşan bir komisyon toplanacaktır.⁹⁰³ Högg'ün köprü yeri tadilat önerisi, Prost'unda katıldığı komisyonda, köprünün Karaköy-Sirkeci arasına nakli şeklinde görüşmüştür.⁹⁰⁴ Komisyon ikinci toplantısında, Karaköy ayağı sabit kalacak olan yeni Karaköy Köprüsünün 8 şeritli ve 200 bin vasıta geçebilecek şekilde inşasına karar vermiştir.⁹⁰⁵

İstanbul'da bir üçüncü köprü ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Seyrüsefer sorunlarının çözümü Beyoğlu'nu İstanbul'a bağlayacak yeni bir köprü ile sağlanacaktır. Beyoğlu-İstanbul köprüsü, Leonardo da Vinci'nin 1503 yılında II. Beyazıt'a yaptığı teklif üzerinden gündeme taşınmıştır. Türk Tarih Kurumu Sekreteri tarafından Münih Üniversitesi Profesörlerinden Franz Babinger'e gösterilen Arapça mektubun doğruluğu Paris'teki bazı evraklarla tetkik edilmiştir. Da Vinci'nin projesinde su seviyesinden 41 metre yükseklikte ve 348 metre boyunda olacak ve altından yelkenliler bile geçebilecektir.⁹⁰⁶ İstanbul'un üçüncü köprüsü Dolapdere Yolunun sahile ulaştığı kısımdan karşı kıyıya inşa edilecektir.⁹⁰⁷ Haliç'te üçüncü köprü Söğütözü ve Eyüp arasında inşa edilecek şekilde ihaleye çıkartılacaktır. Bu köprü, aynı zamanda Şişli-Yeşilköy arasındaki yolu da bağlayacaktır.⁹⁰⁸ Üçüncü Köprü'nün yeri Eyüp Söğütözü arasında olduğunda köprü ayaklarının tarihi silueti etkileyeceği gerekçesiyle, Halıcıoğlu ile Ayvansaray arasına alınmıştır.⁹⁰⁹ Şehir estetiği, köprü gibi bayındırlık faaliyetlerine kurban edilmemektedir. Köprü tartışmalarının başlangıcı ve sonuçlandırılma biçimi değerlendirildiğinde, gazeteler aracılığıyla tüm tartışmaları takip edebildiğimizi göstermektedir. Aslında köprü projeleri bu tartışmaların sonunda son şeklini almaktadır. Projelerin tartışılarak şekil alması, siyasiler, bürokratlar, mühendisler, şirketler ve halk arasında bir iletişim dili oluşmasına ve toplumsal bir mutabakat yakalanmasına vesile olmaktadır.

4.2.3.6.1. Avrupa İle Asya Asma Köprü ile Bağlanıyor

1950'li yıllarda asma köprü projesi dillendirildiğinde, bir geçiş süreci olarak bu dönem haberciliğinin diline dikkat edilirse; dönemin İstanbul kavramsallaştırması da sağlıklı bir biçimde değerlendirilme imkânı bulacaktır. Gökay göreve başladıktan sonra

⁹⁰³ "Karaköy Köprüsünün Kaydırılması", *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1957, Sayı: 2667.

⁹⁰⁴ "İmar Planı Tetkik Heyeti Köprüler Meselesini Görüştü", *Yeni İstanbul*, 28 Nisan 1957, Sayı: 2677.

⁹⁰⁵ "Karaköy Köprüsüne Hala Ayak Bulunamadı", *Yeni İstanbul*, 30 Nisan 1957, Sayı: 2679.

⁹⁰⁶ "Beyoğlundan İstanbul'a Köprü İnşası", *Ulus*, 27 Mart 1952, Sayı: 11045.

⁹⁰⁷ "Üçüncü Bir Köprü İnşa Ediliyor", *Cumhuriyet*, 19 Eylül 1956, Sayı: 11546.

⁹⁰⁸ "Haliçte 3. Köprü İhaleye Çıkarılıyor", *Vatan*, 23 Kasım 1956, Sayı: 5570.

⁹⁰⁹ "Üçüncü Köprü'nün Yeri Değiştirildi, Köprü, Ayvansaray ile Halıcıoğlu Arasına Kurulacak", *Cumhuriyet*, 29 Ocak 1957, Sayı: 11678.

köprü ile ilgili ilk haber “İstanbul tarafı ile Anadolu kıyısını birbirine bağlayacak bir köprü veya tünelin inşası zamanının geldiği...” şeklinde başlamaktadır. Gökay’ın köprü ile alakalı ilk beyanatı ise “Bu benim kafamı işgal etmektedir. Bunun üzerinde durmaktayım. Ve bazı teşebbüsler yapmaktayım. Fakat şimdiden bir şey söylemek istemem” şeklindedir.⁹¹⁰ Bu beyanattan üç gün sonra Gökay, Üsküdar Halkevini ziyaret etmiş ve Üsküdarlılar belediyeçilik hizmetlerinden şikayetlerini beyan ettiğinde; Üsküdarlılara bir müjde vererek, köprü için bir firmanın resmen müracaatta bulunduğunu ve bunun için etütlere başlandığını belirtmiştir.⁹¹¹

İki kıtayı birbirine bağlayacak köprü meselesi kamuoyu ile paylaşıldığında *Cumhuriyet* gazetesi, II. Meşrutiyet döneminde, Sarayburnu-Üsküdar arası yapılması önerilen köprünün resmini yayınlamıştır. Ayrıca cumhuriyetin ilanı sonrası Milli Kalkınma Partisi Başkanı Nuri Demirağ, bir Amerikan firması ile bu teklifi sunmuştur. Demirağ’ın teklifinde üç senede tamamlanacak köprü 13.5 milyon liraya mal olacaktır.⁹¹²

Köprü tartışmalarında Gökay’ın beyanatı dönemin imar faaliyetlerinde basının etkisini ortaya koymaktadır.⁹¹³ Basının bir konuyu ele alma biçimi Gökay’ı bu açıklamayı yapma zaruretinde bırakmıştır. Köprü somut bir proje değildir, etüt edilmektedir, belediye para harcamadan bu konu üzerinde kafa yormaktadır. Köprü tartışması basında yer etmiştir. Yeni İstanbul Gazetesi Metin Pusat adlı bir Türk mühendisinin su altından geçecek bir tünel projesinin eksizlerini yayınlamıştır.⁹¹⁴

Boğazın iki yakasını birleştirecek köprü için beynelmilel şöhreti haiz Profesör Franz Dischinger⁹¹⁵ bir proje hazırlamış ve bir Alman firma aracılığıyla Gökay’a sunmuştur. Bu teklifte iki güzergah vardır; birincisi Sultanahmet-Selimiye arası, kincisi ise Hisarlar arasındadır. Hisarlar arası teklifine, belediye sıcak bakmamaktadır. Köprü

⁹¹⁰ “İstanbul ve Anadolu Yakasını Birleştirecek Köprü”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1949, Sayı: 9098.

⁹¹¹ “Üsküdar ile İstanbul Arasında Köprü”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1949, Sayı: 9101.; Üsküdar-İstanbul Arası Bağlanıyor”, *Ulus*, 12 Aralık 1949, No: 10218.

⁹¹² “Boğazın İki Yakasını Birleştirecek Köprü”, *Cumhuriyet*, 13 Aralık 1949, Sayı: 9102.

⁹¹³ “İstanbul-Üsküdar Köprüsü Hakkında Valinin Beyanatı”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1949, Sayı: 9103. Gökay’ın beyanatı şu şekildedir: “Köprüsü bugünün esas davası değildir. Biz vatandaşların dileklerini cevaplandırırız. Ve vaide girmeyiz. Üsküdar’da “Benden vaid istemeyiniz; va’dedersem borçlu olurum” dedim. Gazeteciler Cemiyeti Reisliği gibi üzerinde büyük bir temsil vazifesi bulunan bir arkadaşın “Teşebbüse girişmeniz bile bizim için müjdedir” dediği bir dileği cevablandırdım. Hatta söylemek istemedim. Fakat bir hakikattir. Bugün bir talep ve müracaat vardır, etüd edilecektir. Benden para pul istemeyen ve İstanbul basını tarafından hararetle karşılanan bir dilek tahakkuk ederse ne zararı var?”

⁹¹⁴ “Su Altında Tünel Köprü”, *Vatan*, 10 Ocak 1950, Sayı: 3101.

⁹¹⁵ “Elli Senelik Bir Rüya Gerçekleşecek mi? İstanbulun İki Yakası Nasıl Birleşecek?”, *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.; “İki Yakayı Birleştirecek Köprü Boğaziçinde mi Yapılacak?”, *Vatan*, 4 Ocak 1952, Sayı: 3820.; “Meşhur Alman Mühendisinin İstanbul Asma Köprüsü Üzerinde Düşünceleri”, *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 894.

projesine Amerikalı bir firma da taliptir; belediye, bu işin Marshall yardımı ile hükümet kanalıyla yapılması taraftarıdır.⁹¹⁶

Köprü projeleri tartışılırken, Teknik Üniversite'den Profesör Kemal Ahmet Aru ve Paul Bonatz, sekizinci sömestr öğrencileri ile İstanbul için bir köprü projesi çalışması yapmışlardır. Sarayburnu-Selimiye ve iki hisar arasının konuşulduğu bir dönemde, Aru ve Bonatz'ın proje teklifi ve analizleri önemli bir boşluğu doldurmaktadır.⁹¹⁷ Aru ve Bonatz'ın projeleri, köprünün anayollarla bağlantılarını, şehir içi ulaşımındaki fonksiyonunu ve en düşük maliyet hesabını öngörmektedir. Bu analizler, dönemin İstanbul'unda yerli mütehasşsıların da yetiştiğinin bir göstergesi olarak okunabilir.

İsviçre'de düzenlenen Milletlerarası yollar Kongresi'nde, boğazda kurulacak köprü dile getirilmiş; inşa bütçesi ile ilgili olarak;⁹¹⁸devletlerarasında kurulacak bir sandıktan istikraz temini için prensip kararı verilmiştir.⁹¹⁹

İstanbul'da arabalı vapur seferlerinde izdiham yaşanmaktadır. Köprünün inşası acilen gerekmektedir, 1953 yılında inşaata başlanması zaruret halini almıştır. Boğazda yapılacak köprü için bir ecnebi firma daha başvuruda bulunmuştur, böylece başvuran firma sayısı dörde yükselmiştir.⁹²⁰ Sarayburnu ile Üsküdar arası köprü projesi için çalışan Alman profesör, köprü projesinin ikinci kısmını da belediyeye göndermiştir.⁹²¹Berlin Teknik Üniversitesi Profesörü Dischinger, 1952 yılında, köprü meselesi ile ilgili Teknik Üniversite'de bir basın toplantısı yapmıştır. Bu toplantıda Dischinger, köprü konusundaki yaklaşımlarını özetlemiş ve estetik açıdan tarihi abidelerle zarar vermeyecek bir yerde "...bilakis bu köprü o abideler kadar güzel ve muhteşem olsun..." demiştir.⁹²²

"İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayacak" şeklinde başlayan haber mekân tanımın geldiği nokta için önemlidir. Bu haberin devamında, Ekrem Hakkı Ayverdi, köprü projesine itiraz etmektedir: "...tünel yapılıncı ne şehrin, ne boğazın manzarasını berbat etmek tehlikesi yoktur. Tünel 15-18 milyonluk masrafla meydana gelebilir. Güzergah Tophane-Üsküdar Şemsi Paşa, yahut Kabataş-Şemsipaşa arası olabilir.

⁹¹⁶ "Boğazın İki Yakasını Birleştirecek Köprü", *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1951, Sayı: 9617.

⁹¹⁷ "Elli Senelik Bir Rüya Gerçekleşecek mi? İstanbulun İki Yakası Nasıl Birleşecek?", *Vatan*, 1 Temmuz 1951, Sayı: 3638.

⁹¹⁸ "Boğaza Köprü Fikri Kuvvetleniyor", *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1951, Sayı: 9775.

⁹¹⁹ "Boğazda Kurulacak Köprü", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1951, Sayı: 9674.

⁹²⁰ "İstanbul Boğazına Yapılacak Köprü", *Ulus*, 29 Kasım 1951, Sayı: 10931.

⁹²¹ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1951, Sayı: 9837.

⁹²² "Meşhur Alman Mühendisinin İstanbul Asma Köprüsü Üzerinde Düşünceleri", *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 894.; "Boğazda Kurulacak Köprü", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 9984.

Tünelden tren geçmiyecektir. İki katlı tünelin üst katı otomobillere, alt katı kamyon ve otobüslere ait olacaktır.”⁹²³ Ayverdi, estetik kaygılarını ve öneri projesini, bütçe hesabı da vererek açıklamaktadır. Ancak bütçe hesabını hangi kritere göre yaptığını belirtmemiştir.

Boğazda yapılacak köprü, *Sunday Times Gazetesi* ve *Londra Radyosu* tarafından haber yapılmıştır.⁹²⁴ Asma köprüünün çalışmalarını yürütmek bu konuda beynelmilel bir müsabaka düzenlemek için Bayındırlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Belediyesi’nin yanı sıra Teknik Üniversite profesörlerinin de yer alacağı 17 kişilik bir komisyon kurulmuştur.⁹²⁵ Komisyon asma köprü için boğazda iki yer tespit etmiştir. bunlardan birincisi Kuzguncuk-Ortaköy, ikincisi ise Kandilli Rumelihisarı arasındadır.⁹²⁶

Nuri Demirağ, Boğaz’da yapılacak asma köprü için Amerikan bankalarından kredi temin etmiş ve bu mevzuda Gökay’la bir görüşme yapmıştır.⁹²⁷ Krupp firması, Ortaköy’le Beylerbeyi arasında inşa edilecek asma köprüyü üç senede altmış milyon dolara mal edeceğini Bayındırlık Bakanlığı’na bir teklif suretinde göndermiştir. Haberde, Başbakan Adnan Menderes’in köprü temelinin 1954 seçimlerinden önce atılması talimatını verdiği belirtilmektedir.⁹²⁸ Köprü meselesinin bu kadar gündem yapılmasına karşın, hala bu projenin uygulanamayacağına inanlar vardır. Yeni İstanbul Gazetesi’nde imzasız olarak neşredilen “Boğazda Köprü” yazısı, köprü meselesinin Sultan Hamit zamanından beri gündemde olduğu, şu anki projeyi uygulayacak bütçenin temin edilemeyeceği gerekçesiyle, “...yanlış bir hayale dayandığını ve bir serap olmaktan kurtulamayacağını...” belirtmektedir.⁹²⁹ Köprüünün konuşulması bile basında iki kıtayı birbirine bağlayan tahayyülü güçlendirmektedir. Bu haberlerin yapılış tarzı ve yazarların kendilerini ve eleştirilerini sunma biçimleri gelecek İstanbul tahayyüllerini de ortaya koymaktadır.

Asma Köprü vesilesiyle Yabancı Sermayeyi teşvik Kanunu’nun ilk “hayırlı neticesi” olarak “Dauer” adlı Amerikan şirketi belediyeye 60 milyon dolarlık kredi

⁹²³ “Köprü mü Tünel mi?”, *Vatan*, 31 Ocak 1952, Sayı: 3847.

⁹²⁴ “Boğazda Asma Köprü”, *Cumhuriyet*, 3 Mart 1952, Sayı: 9910.

⁹²⁵ “İstanbulda Asma Köprü yapmak İçin Bir Komisyon Kuruldu”, *Vatan*, 16 Nisan 1952, Sayı: 3923.; “İstanbul Anadolu Yakasına Bağlayacak Köprü İçin Beynelmilel Bir Müsabaka Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Nisan 1952, Sayı: 864.

⁹²⁶ “Asma Köprü için 2 Yer Tesbit Edildi”, *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1953, Sayı: 10231.

⁹²⁷ “Boğaza Köprüyü N. Demirağ Kuracak”, *Ulus*, 13 Aralık 1952, No: 11299.

⁹²⁸ “Asma Köprü İşi Son Safhaya Girmiş Bulunuyor”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1953, Sayı: 10458.; “O. Köyle B.Beyi Arasında Köprü”, *Ulus*, 12 Eylül 1953, Sayı: 11567.

⁹²⁹ “Boğazda Köprü”, *Yeni İstanbul*, 16 Ekim 1953, Sayı: 1402.

verecektir.⁹³⁰ Asma köprü için Amerikan, *Royal George Bridge Co.*'ya başvurularak hazırlanan planların kıymetini tespit maksadıyla, müşavirlik hizmeti talep edilmiştir.⁹³¹ İstanbul şehir trafik etüdü ve Boğaziçi köprüsü için, *Royal George Bridge Co.* ile bir anlaşma imzalanmıştır.⁹³² Yapılan anlaşma çerçevesinde, Amerikalı heyet İstanbul'a gelmiştir.⁹³³ Asma köprü'nün güzergah projelerini hazırlama işi Amerikan J. E. Greiner firmasından Charles Smith ve Samuel Pritchard isimli iki mühendis gelmişler ve üç güzergah için proje hazırlayacaklardır. Smith yaptığı işe yüklediği anlamı şu şekilde ifade etmektedir: "Faaliyetlerimizde gayet hassas davranmaktayız. Zira inşa edeceğimiz asma köprü, asgari Ayasofya müzesi kadar ömürlü olacaktır."⁹³⁴ Yapılan iş abidevi bir eser olacaktır. Bu yorum köprüye yüklenen anlamı ortaya koymaktadır. Amerikan şirketi mümessilleri üç mevki için üç proje hazırlamış ve Nafia Vekaleti Karayolları Umum Müdürlüğü'ne teslim etmişlerdir.⁹³⁵ 1956 Mart ayında, asma köprü'nün ayaklarının inşa edileceği yerler için sondaj çalışmalarına başlanmıştır.⁹³⁶ Asma köprü'nün Amerikalı şirket tarafından hazırlanan raporları Nafia Vekaletine ulaşmıştır. Rapora göre, asma köprü 1000 metre uzunluğunda, 25 metre genişliğinde ve 50 metre yüksekliğinde olacaktır.⁹³⁷

İstanbul Belediyesi davetlisi olarak imar planları hakkında rapor hazırlayan Prost, Boğaziçi'nde bir köprü yerine bir tünel yapılmasını önermiş, böylece savaş esnasında daha güvenli olacağını belirtmiştir.⁹³⁸ Prost'un İstanbul'da köprü projeleri için gelinen noktadan haberi yok gibidir, hala savaş merkezli şehir yönetimini savunmak, savaş sürecinde İstanbul'u planlamış bir kişiye nasip olmaktadır.

Asma Köprü toplumsal bir mesele halini almıştır. Bu köprü'nün inşası için "Anadolu-İstanbul Arası Köprüsünü Tahakkuk Ettirme Cemiyeti" kurulmuştur. Cemiyet başkanı ve kurucusu Fethi Günel, üyeler ise Sadık Gücel, Kemal Ertürk ve Andon Abacı'dan oluşmaktadır. Cemiyet başkanı Günel'in açıklamalarına göre;

⁹³⁰ "Asma Köprü İçin Altmış Milyon Dolarlık Yeni Amerikan Kredisi", *Yeni İstanbul*, 20 Ocak 1954, Sayı: 1498.

⁹³¹ "Asma Köprü İçin Bir Amerikan Firmasına Müracaat Edildi", *Vatan*, 12 Mayıs 1954, Sayı: 4669.; Boğazda Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 12 Mayıs 1954, Sayı: 10700.

⁹³² "Asma Köprü Anlaşması İmzalandı", *Vatan*, 10 Temmuz 1955, Sayı: 5086.; "Boğaziçi Köprüsü İle Alakalı Mukavele", *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1955, Sayı: 11117.

⁹³³ "Asma Köprü'nün Yerini Tayin Edecek Heyet Geldi", *Vatan*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 5117.; "Asma Köprü'nün Yerini Tesbit Edecek Heyet", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 11148.; "Asma Köprüyü Yapacak Olan Amerikan Heyeti Dün Geldi", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1955, Sayı: 2058.

⁹³⁴ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1955, Sayı: 11207.; "Asma Köprü Hazırlıkları İlerliyor", *Vatan*, 26 Ekim 1955, Sayı: 5191.

⁹³⁵ "Asma Köprü İçin 3 Proje Hazırlandı", *Yeni İstanbul*, 7 Kasım 1955, Sayı: 2144.

⁹³⁶ "Asma Köprü'nün Ayakları", *Cumhuriyet*, 23 Mart 1956, Sayı: 11386.

⁹³⁷ "Boğazda Kurulacak Asma Köprüye Dair Raporlar Geldi", *Vatan*, 25 Kasım 1956, Sayı: 5572.

⁹³⁸ "Boğazda Köprü Yerine Tünel Yapılması Teklif Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 2685.; "Prost, Köprü Yerine Su Altı Tüneli Yapılması Fikrinde", *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1957, Sayı: 11775.

cemiyet, bu iş için para toplamaya başlamıştır, bu işi bir memleket meselesi olarak görmektedir.⁹³⁹ Kamu otoritesinin İstanbul için yapacağı bir yatırımda; vatandaşlar, kendilerine bu cemiyet aracılığıyla yer oluşturmaktadır. Bu cemiyet, imar meselesine farklı bir katılım tarzı örneği oluşturmuştur.

Asma köprü çalışmaları devam ederken, İstanbul tezatlıkları ortaya konulmaktadır. Bir yanda alt yapısı olmayan bir şehir, bir yanda dünyanın ikinci köprüsünün proje çalışmaları. Bu tezatlıklar gazetelerde eleştiri unsuru olarak yer almaktadır.⁹⁴⁰

Gökay dönemi, proje düzeyinde İstanbul iki köprü kazanmıştır. Asma Köprü ve Üçüncü köprü'nün projelendirilmesi bu dönemde gerçekleştirilirken, finansman sorunun çözülememesi bu çalışmaları sonuçsuz bırakmıştır. Köprü yapılayazdı bir üslupla ele alınarak, Gökay döneminin sonunda yalnızca proje ön çalışmaları tamamlanabilmiştir. Bu dönem köprü faaliyetlerinin en verimli tarafı, köprü projelerinin etüt çalışmalarının oldukça sağlıklı bir biçimde yapılmasıdır. Gökay köprü konusunda 1949'da verdiği beyanata sadık kalarak; "...Benden para pul istemeyen ve İstanbul basını tarafından hararetle karşılanan bir dilek tahakkuk ederse ne zararı var?.." yaklaşımıyla köprü meselesinde proje dışında para harcanmadan, İstanbul ve hükümetin bir noktaya gelmesini sağlamıştır.

4.2.3.7. İstanbul Liman'ı Tespit Çalışmaları

İstanbul, tarihi boyunca dış dünya ile bağlantısını ağırlıklı olarak denizler üzerinden sağlamıştır. İstanbul'a ulaşımın en kolay yolu denizdir. Denizle bu kadar içli dışlı bir şehrin geleneksel limanları şehir içinde kalmış ve ihtiyaca cevap veremeyecek halde bulunmaktadır. Liman meselesi, Kırdar döneminde bir noktaya gelmiş, Haydarpaşa'da bir liman inşası süreci başlamıştır.

Salıpazarı'na inşa edilecek İstanbul Limanı için bir proje müsabakası düzenlenmiş, komisyon önerilen projeleri değerlendirmektedir.⁹⁴¹ Salıpazarı'nda 310 metre uzunluğunda rıhtım ve 16 bin metrekarelik betonarme karkaslı iki katlı ambar inşaatına Haziran 1952'de başlanacaktır.⁹⁴² 15 milyon lira bütçeli, Salıpazarı Liman

⁹³⁹ "Asma Köprüyü Tahakkuk Ettirme Cemiyeti Kuruldu", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1955, Sayı: 11061.

⁹⁴⁰ Baylar Derler, "İstanbulun Asma Köprüsü", *Yeni İstanbul*, 4 Eylül 1955, Sayı: 2080.

⁹⁴¹ "İstanbul Limanı Proje Müsabakası", *Ulus*, 31 Mart 1950, No: 10328.

⁹⁴² "Salıpazarı Rıhtım ve Liman Ambarları İnşaatına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 30 Mart 1952, Sayı: 847.

inşaatı eksiltme usulü ilahe edilecektir.⁹⁴³ Salıpazarı Limanı inşaatı sürmektedir,⁹⁴⁴ burada yapılacak üç transit ambarı resimlerle sunulmaktadır.⁹⁴⁵ Salıpazarı Rıhtımı, 300 metre uzunluğunda inşa edilmiş, son çalışmalar tamamlanmak üzeredir.⁹⁴⁶ Salıpazarı rıhtımı inşaatı tamamlanmış ve gemiler yanaşarak tecrübe etmeye başlamışlardır.⁹⁴⁷ Salıpazarı, bir “liman sitesi” haline gelmiştir. Burada yapılan tüm çalışmaların 1960 tamamlanması ve Tophane’deki tesislerle birlikte 60 milyon liraya mal olması beklenmektedir.⁹⁴⁸ Salıpazarı Rıhtımı inşaatı bitmiştir. Üst tarafında yer alan Tophane’nin da açılmasıyla bölgenin yapılaşması değişmiştir. Tophane’de 300 metre uzunluğunda rıhtım ve ikişer katlı iki antrepo binası inşaatı, 30 ayda bitirilmesi hedeflenerek 17 milyon liraya ihale edilmiştir. Yine bu bölgede, keşif bedeli 11 milyon lira olan, beşer katlı üç antrepo binası daha yapılması planlanmaktadır.⁹⁴⁹ İstanbul Limanı’na pontonlar bağlanarak, limana daha fazla geminin güvenle yanaşması sağlanacaktır.⁹⁵⁰ Böylece yükleme ve boşaltma işlemleri daha sağlıklı organize edilecektir. bu haberler irdelendiğinde İstanbul limanının etap etap tamamlandığı ve bu sürecin gazetelerde ayrıntılı bir şekilde takip edildiği görülmektedir.

Sarayburnu’nda yeni antrepo ve rıhtımlar inşa edilecektir.⁹⁵¹ İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun limanları için, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan 12.5 milyon dolarlık kredi gelmiş ve Bayındırlık Bakanlığı’nın emrine verilmiştir. Bu bütçe ile İstanbul’da Haydarpaşa Limanı’nın dalgakıranlarını uzatılacak ve limanın genişletilmesine başlanacaktır.⁹⁵² Haydarpaşa Limanı rıhtımlarının ayak yerlerinin tespiti için sondaj çalışmalarına başlanmıştır.⁹⁵³ Haydarpaşa ve Salıpazarı’nda yeni liman inşasının maliyeti hükümete çok fazla gelmektedir. Bu nedenle bu iki limanda tevsii ve ıslah işlemleri yapılacaktır.⁹⁵⁴ Liman inşaatı için sondaj çalışmaları tamamlanmış, 1952 sonlarında tamamlanacak inşa faaliyeti için makinelerin temini beklenmektedir.⁹⁵⁵ Liman inşaatı yakında eksiltme usulü ile ihale edilecektir.⁹⁵⁶

⁹⁴³ “Salıpazarı Liman İnşaatı Eksiltmeye Çıkarıldı”, *Yeni İstanbul*, 26 Nisan 1952, Sayı: 874.

⁹⁴⁴ “İstanbul Limanı Rıhtım İnşaatı Hızla İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1954, Sayı: 10892.

⁹⁴⁵ “Salıpazarında Üç Tane Büyük Transit Ambarı Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1955, Sayı: 11079.

⁹⁴⁶ “Yeni Salıpazarı Rıhtımı İşlemeye Hazır Durumda”, *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1956, Sayı: 11576.

⁹⁴⁷ “Salıpazarı Rıhtımı Tecrübe Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1956, Sayı: 11603.

⁹⁴⁸ “Salıpazarı Liman Sitesi 40 Milyona Mal Olacak”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1957, Sayı: 11751.

⁹⁴⁹ “Tophane Rıhtım ve Antrepo İnşaatı”, *Vatan*, 24 Haziran 1956, Sayı: 5421.

⁹⁵⁰ “İstanbul Limanile Alakalı Mühim Bir Proje”, *Cumhuriyet*, 17 Haziran 1955, Sayı: 11094.

⁹⁵¹ “İstanbul’da Rıhtım ve Antrepo Yapılacak”, *Vatan*, 23 Mayıs 1954, Sayı: 4681.

⁹⁵² “Limanların İnşası İçin Kredi Geldi”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1950, Sayı: 9428.

⁹⁵³ “İstanbul Limanı”, *Vatan*, 7 Haziran 1951, Sayı: 3614.

⁹⁵⁴ “Liman, Ancak İslah Edilecek”, *Ulus*, 13 Temmuz 1951, Sayı: 10794.

⁹⁵⁵ “Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanları”, *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1951, Sayı: 9767.

⁹⁵⁶ “Hava Alanları ve Liman İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1952, Sayı: 9868.

Haydarpaşa'da 34 bin ton hacmindeki buğday silosunun temeli atılmıştır.⁹⁵⁷ Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanlarının temeli, Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından atılmıştır.⁹⁵⁸ Haydarpaşa Limanı ihalesini alan Alman firmanın müdür ve mühendisleri İstanbul'a gelmiştir. 800 metrelik rıhtımla limanın inşaatı iki yılda tamamlanacaktır.⁹⁵⁹ Haydarpaşa Limanı inşaatı ilerlemektedir, tamamlandığında yılda 400 bin ton yük kapasiteli bir liman haline gelecektir.⁹⁶⁰ Haydarpaşa Limanı'nda inşa edilen 760 metre uzunluğundaki dalgakıran inşaatının bitimine bir aylık bir süre kalmıştır.⁹⁶¹ Liman yerlerinden ziyade nasıl inşa edileceği sorunu gündem oluşturmuş ve projeler sonuçlandırıldıkça, bütçeleri merkezi hükümet tarafından karşılanarak temelleri atılmaya başlanmıştır.

Pendik civarında bir tersane yapımı için arazi satın alınma işlemi Bayındırlık Bakanlığı tarafından tamamlanmıştır.⁹⁶² İstanbul'un yüzyıllardır gemi inşa merkezi Kasımpaşa'dan Pendik'e taşınmaya başlanacaktır.

İstanbul Kalkınma Derneği, İstanbul için düşünülen asma köprü ve tünel projelerinden önce acil ihtiyacın liman olduğunu belirten bir rapor hazırlamıştır. Bu büyük projelere sarf edilecek tahsisat bulmak zordur, ama liman yapımı hem daha az masraflı hem de acil bir ihtiyaçtır.⁹⁶³ Bir sivil toplum kuruluşunun imar tartışmalarında temel ihtiyacı belirtmesi ve liman işini gündeme almaya çalışması önemlidir. Çünkü liman işi İstanbul içi bir sorun değil, İstanbul'un ve Türkiye'nin dış ticaretini etkileyen ülke ölçeğinde bir sorundur. İmar mevzuundaki tartışmaların liman mevzuunu ertelememesi gerekmektedir.

4.2.3.8. Hava Meydanının Asrîleştirilmesi

İstanbul'da Yeşilköy Hava Meydanı uluslar arası standartlarda değildir. İstanbul gibi asrîleşme hedefi olan bir şehirde, hem de uçak gibi özel ritüelleri olan bir yolculuk şeklinin ihtiyaçlarını Yeşilköy hava meydanı karşılamamaktadır. Buradaki alt yapı hizmet eksiklikleri, Kırdar döneminde gündemde tutulmaktadır. Gökay döneminde, Yeşilköy hava meydanı konusunda yapılan çalışmalar bu başlık altında özetlenecektir.

⁹⁵⁷ “Dün Haydarpaşa Buğday Silosunun Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1954, Sayı: 10606.; “Haydarpaşa Silosunun Temeli Törenle Atıldı”, *Yeni İstanbul*, 7 Şubat 1954, Sayı: 1516.

⁹⁵⁸ “Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanlarının Temelleri Atıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Nisan 1954, Sayı: 10677.

⁹⁵⁹ “Haydarpaşa Limanı 2 Senede Bitirilecek”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1954, Sayı: 10710.

⁹⁶⁰ “Haydarpaşa Limanının İnşaatı İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Aralık 1954, Sayı: 10922.

⁹⁶¹ “İstanbulun Kazandığı Yeni Modern Tesisler”, *Yeni İstanbul*, 16 Eylül 1956, Sayı: 2453.

⁹⁶² “Pendik Civarında Bir Tersane Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1951, Sayı: 9640.

⁹⁶³ “İstanbul Kalkınma Derneği'nin Dikkate Değer Bir Raporu: Asma Köprüden Önce Liman Lazım”, *Yeni İstanbul*, 17 Ekim 1953, Sayı: 1403.

Yeşilköy hava meydanında yolcular çamur içinden geçmektedir, bu durumun neşriyata yansması üzerine, çamurlu kısımlar asfaltlanmıştır. Ayrıca, meydanın eksik olan itfaiye ekibi de oluşturulmuştur.⁹⁶⁴ Yeşilköy Hava Meydanı, Ortaşarkın en modern hava meydanı olarak projelendirilmiş ve yolcu salonunun temeli atılmıştır. 1952 Eylül ayında tamamlanması hedeflenen projede, “... modern yolcu salonu binasının içinde, asrî bütün konforu haiz gazino, lokantalar, istirahat salonları, bagaj tesisatı bulunacaktır.”⁹⁶⁵ Modern bir yolcu salonunda tüm asrî ihtiyaçlar giderilecektir. Ancak bir hava alanına gazino yapmak bu dönemdeki asrîlik algısının formunu ele vermektedir. Tren Garlarının 19. yüzyılda şehirlerde ifa ettiği fonksiyon, bu kez de hava alanlarında karşımıza çıkmaktadır. Hava alanı gibi, hızlı yolculuğun adresine bir gazino yapmak, hangi yolcu kesimine hitap etmektedir? Bu inşaat çerçevesinde, 60 metre genişliğinde 2300 metre uzunluğunda bir pist ve terminal binasının önünde 60 metre derinliğinde 300 metre uzunluğunda bir de peron inşa edilecektir.⁹⁶⁶ Yeşilköy’de, ilk törenden sekiz gün sonra, yeni pistin temeli de yine törenle atılmıştır.⁹⁶⁷

Yeşilköy havaalanı inşaatı dönemin kamu inşaat kültürünü göstermesi açısından ilginç bir örnektir. Bu inşaatın ihalesini, Amerikalı bir şirket almış ve inşaatı bitiremeyip bazı yolsuzluk iddiaları da ortaya çıkınca Bayındırlık Bakanlığı bu işi yerli bir şirkete devretmiştir. Devir sonrası, inşaat sağlıklı bir biçimde tamamlanmaktadır. Ancak bu durum gazetelerde ecnebi-yerli şirket tartışmasının bir formu olarak yer almaktadır.⁹⁶⁸ Önemli olan eğer uzmanlıksa bu durum test edilerek ihale yapılabilir, önemli olan yolsuzluğun önlenmesi ise, burada kıstaslar uygulanır. Ancak kamu inşaatında, yurtdışı firmalar önemsenmektedir. Ancak, işin yapılış sürecinde bir sorun çıktığında bu durum gazetelerde ecnebi-yerli tartışmasına hapsolmaktadır.

Yeşilköy Havaalanı inşaatı bitmek üzeredir, havaalanı “...modern tesisatı sayesinde en gayrimüsait hava şartlarında dahi iniş yapmaya...” müsait olacaktır.⁹⁶⁹ Hava meydanı 18 Ağustos 1951’de uçuşlara açılacaktır.⁹⁷⁰ Meydan 18 Ağustos 1951’de

⁹⁶⁴ “Müstakbel Yeşilköy Hava Meydanına Hazırlık”, *Yeni İstanbul*, 10 Şubat 1950, Sayı: 72.

⁹⁶⁵ “Yeşilköy Hava Alanında Modern Yolcu Salonu Binasının Temeli Dün Törenle Atıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1950, Sayı: 204.

⁹⁶⁶ “Yeşilköy Hava Alanında Modern Yolcu Salonu Binasının Temeli Dün Törenle Atıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1950, Sayı: 204.; “Yeşilköy Hava Meydanı”, *Vatan*, 22 Haziran 1950, Sayı: 3264.; “Yeşilköy’de Hava Limanının Temel Atma Töreni”, *Ulus*, 22 Haziran 1950, Sayı: 10410.

⁹⁶⁷ “Yeşilköy Hava Alanı İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1950, Sayı: 9301.

⁹⁶⁸ “Yeşilköy Hava Alanı İnşaatı İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1950, Sayı: 9326.

⁹⁶⁹ “Yeni Hava Meydanı Yakında Açılıyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1951, Sayı: 468.

⁹⁷⁰ “Yeşilköy Hava Alanında Yeni Pist Açılıyor”, *Ulus*, 17 Ağustos 1951, No: 10828.; “Yeşilköy Yeni Hava Alanı İşletmeye Açılıyor”, *Vatan*, 17 Ağustos 1951, Sayı: 3683.

uçuşlara açılmıştır, meydan etrafındaki tesisler iki aya kadar açılacaktır.⁹⁷¹ Yeşilköy Hava Meydanı inşaatı 1952 Mayıs'ında tamamlanmıştır. 18 milyon liraya mal olan meydanda en ağır tayyareler günün her saatinde iniş kalkış yapabileceklerdir.⁹⁷² Yeşilköy Hava Meydanı inşaatının tamamlanması sonrası gazetelerde yer alan tanıtım yazıları, yapılan bina ve pistler üzerinden İstanbul'u asrî şehirlerle karşılaştırma ve bu karşılaştırmanın duygusal cümlelerle ifadesi şeklindedir.⁹⁷³ Tamamlanan yalnızca bir hava alanı değildir; bu eser, İstanbul için Garplı anlamında Garba açılan bir kapıdır ve bu kapı Türkler tarafından inşa edilmiştir. Tüm garplı heveslere rağmen, övünülen husus “ortaşarkın yeni merkezi” olmaktır.

Hava Meydanı tamamlanmıştır, Bayındırlık Bakanlığı tamamlanan binayı Ulaştırma Bakanlığı'na devrederek bürokratik süreci tamamlamak istemektedir. Ancak inşaattaki eksikleri bahane eden Ulaştırma Bakanlığı tesisi bu hali ile devralmak istememektedir.⁹⁷⁴ Ortaşarkın merkezi olacak, bu garbi bina tamamlanmasına rağmen, işin prosedürü şarki eksikliklere matuf bir haldedir. Kule, cihazlar ve binalar yetersizdir; Bayındırlık Bakanlığı ise suçu inşaatı eksik bırakan Amerikalı firmaya atmaktadır. Kamu tahsisatı ile kamu için yapılan bir tesiste, sorun çıktığında kamuda sorumlu bulunamamaktadır. Proje sunum ve anlatımları ne kadar “garbi” olursa olsun, proje yürütülmesi ve denetlenmesi “şarki” usullerle devam etmektedir.

1953 yılı Mayıs ayına geldiği halde meydan bakanlıklar arası anlaşmazlık nedeniyle açılamamıştır. Ortada sorunlu binalar ve teçhizat vardır, ancak bu iş için 25 milyon liraya yakın para harcadığı halde bina tamamlanamamıştır. Eksik teknik cihazlar, Türkiye’de yoktur.⁹⁷⁵ Bu sorun aylar sürmesine rağmen çözülememekte, çok az bir tahsisatla yapılacak işler yapılamadığı içinde bina hizmete alınamamaktadır. Kamu otoritesi işi ihale etme ve denetleme yönteminde başarısızlığa uğradığında, sorununun tüm ayrıntıları gazeteler üzerinden tartışılmaktadır. Burada basında yer alan tartışmalar kamu otoritesini de düzenler bir mahiyet kazanmaktadır.

Hava meydanındaki anlaşmazlıklar çözülmüştür ve işletmeye açılacaktır. Üç Avrupa şehrinde hava meydanlarını tetkik eden, Devlet Havayolları Yeşilköy Meydan Müdürü’nün şu sözleri kamu çalışanının Demokrat Parti döneminde de halkın kaynakları ile yapılan işe bakışını özetlemektedir: “Seyahatimiz meydan işletmeciliği

⁹⁷¹ “Yeşilköydeki Yeni Uçak Pisti Açıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1951, Sayı: 9716.

⁹⁷² “Yeşilköy Hava Alanı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1952, Sayı: 9984.

⁹⁷³ Metin Ergin, “İstanbul, Ortaşarkın Hava Merkezi Yapacak Meydan”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1952, Sayı: 10195.

⁹⁷⁴ “Yeşilköy Hava Meydanı İşinde İki Bakanlık İhtilafa Düştü”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1953, Sayı: 10330.

⁹⁷⁵ “Yeşilköy Hava Meydanı Meselesi”, *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1953, Sayı: 10332.

bakımından çok faydalı oldu. Amsterdam, Frankfurt ve Roma meydanları ve çalışma tarzlarını gördük. Hiçbir hava meydanında tamirat ve inşaat bitmiş değildir. Hepsi hala faaliyette. Hava meydanlarının ne zaman tamam olacağını kimse söyleyemez.”⁹⁷⁶ Basında yer alan bu demeç oldukça ilginç bir içeriğe sahiptir: hava meydanı inşa etmek, herkesin karışacağı bir iş değildir, bu sıradan inşaat değildir, kimse de bu kamu inşaatı hakkında bir öngörü de bulunamaz. Bu yorum, aslında kamunun beceriksizliğinin, “ecnebi” referansları ile örtülmeye çalışılmasıdır.

Hava Meydanının eksiklikleri giderilmektedir ve meydan 1 Ağustos 1953 yılında törenle hizmete açılacaktır.⁹⁷⁷ Hava meydanı 20 milyon liraya mal olmuştur ve her bir buçuk dakikada bir uçak kalkacak tesisata havidir.⁹⁷⁸ 1 Ağustos 1953’te Yeşilköy Hava Meydanı, hükümeti temsilen yalnızca bakanların katıldığı bir törenle hizmete açılmıştır. Üç senede tamamlanan meydan, 22 milyon liraya mal olmuştur.⁹⁷⁹ Meydan şu şekilde tasvir edilmektedir: “Üç senede ve 22 milyon liraya mal olan yeni hava alanı, terminal binası ve diğer tesisler, dünyadaki emsali hava alanlarına her bakımdan müsavi olup dahili taksimat ve dış görünüşü bakımından da gayet kullanışlı ve zariftir. İki kat üzerine inşa edilmiş olan yeni meydan binasında, Türkiye sefer yapan hava yollarının büroları, müteaddit büfeler, kambiyo gişesi, transit yolcular için salon ve lokanta vardır. Ayrıca üst kat salondaki müteaddit vitrinlerde Tekel, Sümerbank müesseselerinin mamulleri ve Türkiye Turizm kurumunun afiş ve bankartları teşhir edilmektedir.”⁹⁸⁰ İstanbul sonunda asrî bir hava meydanına kavuşmuştur. Ancak, Ortaşarkın asrî hava alanında duvarları delinmiş ve yağmur sonrası tavanlar akmıştır. Memurlar su içerisinde çalışmaktadırlar.⁹⁸¹ Bu durum, aslında inşaat sürecinde yaşanan yetki karmaşası ve projenin iyi yönetilememesinin bir sonucudur. Asrî işler yapılırken, asrî proje yürütmenin gereklilikleri yerine getirilememektedir.

“...sağlanan kolaylıklardan ve hava seferlerine gösterilen alakadan memnun olan ecnebi havayolları İstanbulu 1 Nisan 1954’ten itibaren dünyanın en büyük hava merkezleri arasına dahil etmeğe karar vermişlerdir.”⁹⁸² Artık İstanbul, asrî şehirlerle boy

⁹⁷⁶ “Yeşilköy Yeni Hava Alanı Yakında Açılıyor”, *Vatan*, 26 Temmuz 1952, Sayı: 4382.

⁹⁷⁷ “Yeşilköy Hava Meydanı Yeni Binası”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1953, Sayı: 10413.

⁹⁷⁸ “Yeşilköy Hava Alanı Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 10419.; “Yeşilköy Hava Meydanı ve Terminal Binası”, *Vatan*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 4388.; “Yeşilköy Hava Alanı Terminali”, *Yeni İstanbul*, 1 Ağustos 1953, Sayı: 1329.

⁹⁷⁹ “Yeşilköy Yeni Hava Meydanı Dün Açıldı”, *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1953, Sayı: 10420.

⁹⁸⁰ “Yeşilköy Alanının yeni Binaları Açıldı”, *Vatan*, 2 Ağustos 1953, Sayı: 4389.

⁹⁸¹ “Yeni Açılan Yeşilköy Hava Alanı Oturulamaz Halde”, *Yeni İstanbul*, 12 Ekim 1953, Sayı: 1398.

⁹⁸² “Yeşilköy Hava Alanı Dünyaya Bağlanıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1954, Sayı: 10620.

ölçüşebilecektir. Uluslar arası camia’da Türkiye’nin yeni girdiği ekonomi-politik süreç ulaşım anlamında da kabul görmeye başlamıştır.

4.2.3.9. İstanbul’un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul’un şehir alanında, Kırdar döneminde başlayan genişleme devam etmektedir. Yeni şehir parçaları, eklektik bir biçimde İstanbul’a eklenmekte ve İstanbul bütünü içerisinde ifade edilen küçük ve bağımsız İstanbullar oluşturulmaktadır. Şehir alanında yaşanan bu değişim, şehrin altyapısı ile koşut olarak ilerlememektedir. Suriçi İstanbul’unda bile su ve kanalizasyon sorunu “asrî” şehirlerdeki kadar çözülememiştir. Şehrin çeperindeki yeni semtlere imkân ölçüsünde şehircilik hizmetleri ulaşmaktadır. Gökay dönemi şehrin alt yapısının yeni İstanbul coğrafyasında koordinasyonu sağlanmıştır.

İstanbul’da su ile ilgili en önemli meselelerden birisi yetki karmaşasıdır. Osmanlıdan devralınan sistemde su ile evkaf ilgilenmektedir. Cumhuriyetin ilanı sonrası, belediyenin alanına giren bu hizmet evkaftan tamamen devralınmamıştır. Evkaftan bu iş devralınsa bile su sisteminin hizmet alt yapısı ve tahsisatı evkafta kalmıştır. Bu yapısal sorun, bazı kanuni düzenlemelerle çözülememiş, pratik olarak İstanbul’da su sorununu belirleyici olmuştur. Evkaf Umum Müdürü Hakkı Kamil Beşe, Karakulak Suyu için hazırlanan galerinin tamamlandığını, iki ay sonra suyun membaından sahile kadar dönecek boru ile İstanbul’un bol suya kavuşacağını belirtmiştir.⁹⁸³ İstanbul’un su tesisleri bir kararla Evkaf’tan Belediye’ye devredilmiştir. Ancak bu karar, pratikte sorunları çözmemektedir. Alt yapı işleri ile Evkaf ilgilenmeye devam etmektedir. Vakıflar üzerinde yapılan düzenleme, İstanbul’un ihtiyaçlarını giderme konusunda sorun çözücü bir işlev yüklenmemektedir.

İğri Kapı’da bulunan İvazağa çeşmesi onarılarak kullanıma açılmıştır. Açılış töreninde Başbakan adına konuşan Hususi Kalem Müdürü Adil Derinsu; “... Su, Türklerde en aziz olan şeylerdendir. Hatta büyük İslam peygamberi “hayat sudan gelir” demiştir....”⁹⁸⁴ Su, İstanbul’a dini motiflerle sunulmaktadır.

Terkos-Kağıthane arası bir metre kuturundaki borularla ana galeriye bağlanması işinde 22 kilometrelik kısım kullanıma açılmıştır. Böylece eski galeri kullanım dışına

⁹⁸³ “Karakulak Suyu İçin Borular Döşendi”, *Ulus*, 6 Ocak 1950, No: 10243.

⁹⁸⁴ “İvazağa Çeşmesinde Yapılan Tören”, *Ulus*, 7 Ocak 1950, No: 10244.

bırakılmıştır.⁹⁸⁵ Terkos su tesislerinin 48 kilometrelik 1 metre çapındaki isale hattı tamamlanmıştır.⁹⁸⁶ 1948’de çalışmalarına başlanan Terkos-Kağıthane isale hattı, 1951 yılında tamamlanarak, açılışı yapılmıştır.⁹⁸⁷ Mecidiyeköyü’nde taş ocakları mevkiinde bir çeşme yaptırılacaktır. Bu çeşmenin yerini bazı kişiler kendilerine yakın yere almaya çalışmaktadırlar.⁹⁸⁸ Bir çeşmenin yerinin kulislerle değiştirilme ihtimali ve bu ihtimalin gündem oluşturması, dönemin İstanbul’un dışarıdan su temini ve bu konuda yaşanan sıkıntılar hakkında fikir vermektedir.

Sular İdaresi, Terkos Fabrikasının takviyesi için yeni bir transformatör ve kontrol cihazı satın almıştır. Ayrıca şehrin 6 bölgesinde, 10 ton kapasiteli depolar inşa edilerek, su hatlarındaki arızalarda bölgesel su ihtiyaçları giderilecektir.⁹⁸⁹ Bu çözümler, diğer imar işlerinde olduğu gibi, günü kurtarma amaçlı, geçici tedbirlerdir. 4.150.000 liraya ihale edilen Beyazıt’ta Üniversite bahçesinde, Bağlarbaşı, Baltalimanı ve Feriköy’de inşa olunanlarla birlikte altı su deposu inşaatı devam etmektedir. Bu depolar 86.000 metre mikap su alacaklardır.⁹⁹⁰ Levend ve civarının su sarfiyatını düzenlemek üzere 400 metre küp hacminde ve 30 metre yüksekliğinde bir su kulesi inşa edilecektir.⁹⁹¹

Boğazın Anadolu yakasının su ihtiyacını karşılamak için yapılacak ihaleye 60 kadar firma başvurmuştur.⁹⁹² Elmalı Bendi ihalesi 5.700.000 lira bedelle Bilart (Billard⁹⁹³) firmasında kalmıştır.⁹⁹⁴ 9 Eylül 1951’de, 1.800.000 metre mikap hacmi olan Elmalı Barajı’nın, ikinci bendinin temeli atılmıştır. İnşaatı tamamlandığında 10.000.000 metre mikap hacme sahip olacak şekilde inşa edilmesi hedefiyle, yeni bendinin temeli atılmıştır.⁹⁹⁵ Elmalı’da inşa edilen ikinci bendin 1954’te bitirilmesi hedeflenmektedir, ancak barajın su tutması üç yıl daha alacaktır. Bu nedenle elmalı bendinden şehre su, dört yıl sonra verilebilecektir.⁹⁹⁶ İstanbul’da, su bir sorun olarak gündemde durmaktadır. Elmalı Bendi’ni inşa eden müteahhit Billard, bendin yaz aylarından evvel bitirilmesi

⁹⁸⁵ “İstanbulun Su Tesisatı”, *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1950, Sayı: 9431.

⁹⁸⁶ “Yeni Su Tesisleri Bugün Açılıyor”, *Ulus*, 23 Haziran 1951, No: 10773.

⁹⁸⁷ “Yeni Su Tesisleri Törenle Açıldı”, *Ulus*, 24 Haziran 1951, No: 10774.

⁹⁸⁸ “Mecidiyeköyü’nde Yapılacak Büyük Çeşmenin Hazırlıkları”, *Yeni İstanbul*, 21 Temmuz 1953, Sayı: 1318.

⁹⁸⁹ “Sular İdaresi Yeni Tesisler Yaptırıyor”, *Vatan*, 11 Şubat 1954, Sayı: 4579.

⁹⁹⁰ “Su Depoları İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1955, Sayı: 11229.

⁹⁹¹ “Levend’de Su Kulesi Yapılıyor”, *Vatan*, 21 Şubat 1954, Sayı: 4589.; “Levend Mahallesinde Su Kulesi Yapılacak”, *Yeni İstanbul*, 17 Mart 1954, Sayı: 1554.

⁹⁹² “Yeni İnşa Edilecek Su Bendi”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1951, Sayı: 9569.

⁹⁹³ “Elmalı Bendi İnşaatı”, *Ulus*, 8 Eylül 1951, No: 10848.

⁹⁹⁴ “Elmalı Bendinin Temel Atma Töreni”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1951, Sayı: 636.

⁹⁹⁵ “İkinci Elmalı Bendinin Temeli Dün Atıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Eylül 1951, Sayı: 9737.

⁹⁹⁶ “Bol Suyu 4 Sene Sonra Kavuşıcağız”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 10405.

için tedbirler alacağı beyanatını vermiştir.⁹⁹⁷ Elmalı bendi 1954 yılı Aralık ayına gelindiğinde hala bitirilememiştir. Su gibi tehir edilemez şehir ihtiyaçlarında, köprü veya tünel gibi projelerle olan tehir sebepleri açıklamak sorunu çözmemektedir. Yeni İstanbul Gazetesi'nde bu durum karşısında beyanatta bulunan Gökay için şu yorum yapılmaktadır: "...Elmalı bendi inşaatının geri kalması dolayısıyla müteaddit defalar beyanatta bulunan Vali ve Belediye Reisi, Sular İdaresi tarafından kendisine verilen rakam ve izahlara dayanarak tesislerin muhtelif sebepler yüzünden geriye bırakıldığını, gelecekte tayin edilen müddet içinde sona ereceğini bildirmiştir. Ancak bu rakam ve tarihler gelip geçtiği halde ne bendin inşaatı sona ermiş ne de halkın beklediği bol su akmıştır."⁹⁹⁸ Ertelenemez şehircilik ihtiyaçları için bürokratik açıklamalar sorunu çözmemektedir. Halkın pratik ihtiyaçları üzerinden vaatte bulunmak, diğer imar vaatlerine benzememekte, hemen karşılık bulmaktadır.

Elmalı bendi hakkında tartışmalar devam ederken, benddeki su seviyesinin yükseldiğine dair haberler verilmektedir. Sular İdaresi de, Kadıköy ve havalisine münavebe (nöbetleşe) su verilmesi işinde karara varacaktır.⁹⁹⁹ Pratik su sorunun çözümü için bürokratların kararı beklenmektedir. Kararların alınma biçimi ve hızı İstanbul'un büyüme hızına yetişememektedir.

3 Haziran 1955 yılında ikinci Elmalı Bendi Reis-i Cumhur Celal Bayar ve Başvekil Adnan Menderes'in katıldığı törenle hizmete açılmıştır.¹⁰⁰⁰ Törene Bayar ve Menderes'in katılması önemlidir, İstanbul'un Anadolu yakasının su sorunun çözümünde halkın önünde olunmaktadır.

Elmalı bendi açılrsa da kuraklık yıllarında İstanbul'da yağmur azlığından su sıkıntısı devam etmektedir. Şehirde yaşanan üç günlük susuzluğun ardından, çeşme başlarında kavgalar ortaya çıkmaya başlamıştır.¹⁰⁰¹ Anadoluhisarı ile Beykoz arasında su borusu döşenmeye başlanmıştır.¹⁰⁰² Maltepe'ye 10 kilometre uzaklıktan 40.000 lira sarf edilerek su getirilmiştir. Suyun getiriliş öreninde konuşan Maltepe Belediye Reisi; bundan 250 sene evvel Kazasker Feyzullah Efendi tarafından getirilmiş olan suyun

⁹⁹⁷ "Elmalı Bendinin Yazdan Önce Bitirilmesine Çalışılacak", *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1954, Sayı: 10606.

⁹⁹⁸ "Anadolu Sahilinin Susuzluk Derdi: Elmalı Bendi İnşaatı Niçin Yetiştirilemiyor?", *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1954, Sayı: 1819.

⁹⁹⁹ "Elmalı Bendinde Su Miktarı Artıyor", *Vatan*, 23 Ocak 1955, Sayı: 4920.

¹⁰⁰⁰ "İkinci Elmalı Bendi Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1955, Sayı: 11081.

¹⁰⁰¹ "Elmalı Bendi Açıldı, Karşı yaka Susuzluktan Kurtuluyor, Çeşmelerde Su Bekleyenler Arasında Kavg", *Yeni İstanbul*, 2 Temmuz 1955, Sayı: 2019.

¹⁰⁰² "Anadoluhisarı ile Beykoz Arasında Su Borusu Döşeniyor", *Vatan*, 3 Ekim 1956, Sayı: 5519.

künklerinin zamanla bozulduğu ve tıklandığını söylemiştir.¹⁰⁰³ Bu sunum tarzı bile şehrin altyapısına ilişkin yatırım ihtiyaçlarını ortaya koymaktadır. Eski sistem işlememektedir, eski sistemi revize edecek kurumun gelir kaynakları ortadan kalkmıştır, ayrıca su işler belediyeye devrolunmuştur. Yeni sistemin kurulum süresi ise İstanbul'un cazibesine kapılan halka yeterli suyu sağlamamaktadır.

İstanbul'da dev projeler konuşulurken kanalizasyon sorunu çözülememiştir. Sağlıklı bir altyapıya sahip olmayan şehirde yapılan imar uygulamaları hijyen sorununu ortadan kaldırmamaktadır.¹⁰⁰⁴

İstanbul'un kanalizasyonu meselesi "asrî" şehrin en temel hedefi olan hijyenin sağlanamaması sebebiyle gündemdeki önemini korumaktadır. Gökay'ın imar işleri ile ilgili bir toplantısında söz alan bir mühendis şehrin "mecra" sorununu dramatik bir biçimde tarif etmektedir.¹⁰⁰⁵ Eski şehrin eski kanalizasyonları yeni nüfusun artıklarını tahliye edememektedir. Bu nedenle yeni kanalizasyon yapımı kadar eskilerinin de tamir edilmesine çalışılmaktadır. Beyoğlu cihetindeki kanalizasyon tamirlerine başlanmıştır, bu sebeple seyrüseferde yapılacak düzenleme duyurulmaktadır.¹⁰⁰⁶

Kanalizasyon yapımı İstanbul için önemli altyapı yatırımlarındandır, ancak kanalizasyon boruları döşendiğinde buraların kapatılması ve lastik tekerleğin saltanatını bozmaması için teknik bir usulle kapatılmaları gerekmektedir. Kanalizasyon tesisatı ve üst kaplamasının teknik icaplara göre yapılacak olan İstanbul'un ana caddeleri tespit edilmiştir. Aksaray-Beyazıd, Çarşıkapı-Beyazıd, Topkapı-Şehremini-Aksaray, Samatya Caddeleri ve Beyoğlu cihetinde Şişli-Hamam, Dolapdere-Kasımpaşa-Hamam Yolları, Karaköy Köprüsü'nün üstü, ikinci planda da Harbiye-Maçka, Maçka-Akaretler ve Kadıköy yolları yapılacaktır.¹⁰⁰⁷

Şehirde kanalizasyon çalışmaları yapılmaktadır, ancak bu çalışmaların uzaması şehrin yollarını alt üst etmekte, yollarda hafriyat artıkları oluşmaktadır. Bu durumda semt sakinleri ve ticarethane işletenler şikayetçi olmaktadır. Eski bir şehirde alt yapı yapmak hayatın aksamaması için hızlı bir çalışmaya ihtiyaç göstermektedir. Kumkapı, Çaparız Caddesi'nin sonunda bulunan İskele Meydanı'nda kanalizasyon hafriyatının

¹⁰⁰³ "Maltepe'ye Yeni Getirilen Suyun Açılışı Dün Yapıldı", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1953, Sayı: 1341.

¹⁰⁰⁴ "İstanbulun Kanalizasyon İşleri Ne Haldedir?", *Vatan*, 21 Temmuz 1951, Sayı: 3656.

¹⁰⁰⁵ "Şehrin İmar İşleriyle İlgili Büyük Bir Toplantı Yapıldı", *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1951, Sayı: 9748.

¹⁰⁰⁶ "Beyoğlu Cihetindeki Kanalizasyonların Tamiri", *Vatan*, 6 Kasım 1952, Sayı: 4122.

¹⁰⁰⁷ "Kanalizasyon İnşaatı", *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1952, Sayı: 10181.

alınmaması, seyrüseferi sıkıntıya sokmuş, semt sakinleri gece-gündü çalışılarak bu işin bir an evvel bitirilmesi talep etmektedir.¹⁰⁰⁸

Şehir ihtiyaçlarından elektrik vazgeçilmez bir hale gelmiştir. Aydınlanmanın sağlanması ve bazı üretim ihtiyaçları elektrikli sistemlerle işlemektedir. Büyükdere yolu üzerindeki Ayazağa Köyü'ne elektrik verilerek muhavvile (transformatör) merkezi işletmeye açılmıştır.¹⁰⁰⁹

Sakarya Nehri üzerinde, Marshall yardımları ile bir elektrik santrali kurulacak ve bu santralden İstanbul ve Ankara'ya elektrik verilecektir. 1950 yılında 156 milyon lira gibi bir bütçe öngörüsü ile yapılacak yatırım birçok şehrin elektrik ihtiyacını karşılayabilecektir. Ancak Cumhuriyet Gazetesi'nden Fuad Duyar, İstanbul'da Silahtarağa'dan sağlanan ve Çatalağzından getirilecek elektrik düşünüldüğünde, gereksiz bir yatırım olup-olmadığını sorgulamaktadır.¹⁰¹⁰ Elektrik ihtiyacı, dönemin şehirlerinde çok yaygın bir tüketim aracı olmadığından, konutlarda aydınlanma amaçlı olarak kullanılmaktadır. Bu çerçeveden bakıldığında ise bu yatırımlar çok fazla gelmektedir. Ancak yatırımın boyutu düşünüldüğünde; DP dönemi yatırımlarının bölgesel formatta yapıldığını göstermektedir.

Etibank tarafından yaptırılan Çatalağazı'ndaki santralden İstanbul'a elektrik verilmeye başlanmıştır. Yeni elektrik kaynağı ile İstanbul'da havagazı bulunmayan yerlere tenzilatlı bir "mutfak tarifesi" tatbik edilecektir.¹⁰¹¹ İstanbul'a Amerikan kredisi ile 35 milyon dolara mal olacak, bir tasfiyehane ve elektrik santrali kurulacaktır, bu iş için bir heyet Amerika'da görüşmeye gitmiştir. Tasfiyehane şu şekilde tarif edilmektedir: "Bir milyon ton takatinde olan tasfiyehane ithal edilecek ham petroleri işleyecek, türlü müşkilatı çıkaracak ve kalıntılardan istifade suretiyle geniş bir elektrik santrali kuracaktır."¹⁰¹² Amerika'da görüşmeler yapan heyete, İstanbul'a getirilecek gazlar ve İstanbul'da yeraltında bulunan gazlardan faydalanacak ikinci bir yeraltı santrali kurulması teklif edilmiştir.¹⁰¹³ Şehrin elektrik ihtiyacı Sarıyar Barajı'ndan gelecek elektrikle de sağlanamamaktadır. Bu nedenle, Anadolu Yakası'na yer altında inşa edilecek bir santral yapılması planlanmaktadır.¹⁰¹⁴

¹⁰⁰⁸ "Kumkapı'daki Belediye İnşaatı", *Vatan*, 22 Ocak 1954, Sayı: 4559.

¹⁰⁰⁹ "Ayazağa'ya Elektrik Veriliyor", *Ulus*, 17 Şubat 1950, No: 10286.

¹⁰¹⁰ "Fuad Duyar, "Yeni Santraller ve İstanbulun Elektrik İşleri", *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1950, Sayı: 9311.

¹⁰¹¹ "Çatalağazı'ndaki Santral İstanbul'a Bağlandı", *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1952, Sayı: 10070.

¹⁰¹² "İstanbul'da Büyük Bir Tasfiyehane ve Elektrik Santrali", *Vatan*, 6 Şubat 1955, Sayı: 4934.

¹⁰¹³ "İkinci Elektrik Santrali yer Altında Kurulacak", *Cumhuriyet*, 22 Şubat 1955, Sayı: 10981.

¹⁰¹⁴ "Şehrimize Yeni Elektrik Santrali Kurulacak", *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1956, Sayı: 11567.

Seyrüsefer kendi kültürünü oluşturmaktadır. Artan taşıt kazaları nedeniyle, İstanbul'da bazı yolların ışıklandırılması kararı alınmıştır. Bu uygulama öze bir şirket tarafından organize edilmiş ve gazetelerde şu şekilde yer almıştır: “Şel kumpanyası seyrüsefere bir hizmet olmak üzere Maslak asfaltı üzerinde bulunan 2200 ağacı Scotchlite ile ışıklandırmıştır.”¹⁰¹⁵ Bu uygulama olumlu neticeler verirse, şehir genelinde uygulamaya geçilecektir. İstanbul'un imarına özel sektörden de katkılar alınmaktadır. Bu katkıları “Şel¹⁰¹⁶ kumpanyası”nın niçin yaptığı haberde verilmemektedir. Seyrüsefere hizmet etmek isteyen bu kumpanya, ne gibi beklentiler veya zorunlulukla bu işi yapmıştır? Sorusunun cevabı bulunmamaktadır.

İstanbul cadde ve sokaklarına lambalar döşenmektedir. 1950-1954 arası mevcutlara ilave olmak üzere 4417 umumi tenvirat lambası takılmıştır. İstanbul Belediyesi, 1954 yılı içerisinde, 1700 umumi tenvirat lambası daha takmayı hedeflemektedir.¹⁰¹⁷ 1957 yılına gelindiğinde İstanbul'daki umumi tenvirat lambası sayısı 19.619'a yükselmiştir. Şehrin birçok noktası için lamba yeri tespiti çalışmaları devam etmektedir. Topkapı-Hava Alanı yolunun modern bir şekilde “tenvir” edilmesine karar verilerek bu iş için beton direkler imal edilmiştir.¹⁰¹⁸ İstanbul'un ara sokaklarının alt yapı hizmetleri yanında üst yapı hizmetleri de yaygınlaştırılmaktadır. Asrî şehrin gerekliliklerinden olan 24 saat şehir mekânının yaşayabilmesinin zemini hazırlanmaktadır. Sokakların aydınlatılması, salt güvenlik merkezli bir uygulama değildir; aynı zamanda, mahallenin asrîleşmek yolunda tenvir edilmeye başlanmasının ilk işaretleridir.

İstanbul'da yeni telefon hatları için Amerika'dan üç milyon lira değerinde malzeme siparişi verilmiştir. Bu malzemeler geldiğinde, hazır olan tesislerde kullanılarak 40.000 yeni telefon İstanbul'da dağıtılacaktır.¹⁰¹⁹ İstanbul evleri su, elektrik ve gaz hizmeti yanında telefon konusunda da hızlı bir dönüşüme girmişlerdir. Evlerde de artık iletişimin formu değişmeye başlamış, telefon cihazı evlerde yaygınlık göstermeye başlamıştır. Telefonun İstanbul evlerine girmesi iletişim kanalını genişletirken; aynı zamanda, İstanbul halkının adab-ı muaşeret usulüne de yeni formlar kazandırmaktadır. Telefonla ulaşılabilen evlerde, misafirlik ve görüşme tarzı bu yeni forma göre biçimlenmektedir.

¹⁰¹⁵ “Maslak Yolundaki Ağaçlar Işıklandırıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1953, Sayı: 10526.

¹⁰¹⁶ “Şel Kumpanyası”, ifadesindeki “Şel”, Shell petrol şirketi olmalıdır.

¹⁰¹⁷ “Şehir ve Civarına 1700 Umumi Lamba Konacak”, *Cumhuriyet*, 11 Mart 1954, Sayı: 10638.

¹⁰¹⁸ “Topkapı-Hava Alanı Yolu Aydınlatılacak”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1957, Sayı: 11787.

¹⁰¹⁹ “İstanbul 40 Bin Telefona Kavuşacak”, *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1952, Sayı: 10207.

4.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ: KAMUSAL İMAR ÇALIŞMALARI (1957-1960)

4.3.1. Sosyal ve Kültürel Şehircilik Uygulamaları

Menderes'in İstanbul'un fahri belediye başkanı olduğu dönemde, İstanbul, yüz yılı aşındır planlanan büyük yollar açılması ve meydan düzenlemelerine şahit olmuştur. Daha istimliki bile yapılmadan yıkılan binalar, yerlerini lastik tekerleğin iktidarına bırakmaktadırlar. İstanbul geniş yol ağları ve meydanlara sahip olacaktır. Camiler birer abide olarak meydanların ortasında kalacak ve bir sergi unsuru olarak ışıktandırılarak ortaya çıkartılacaktır. İstanbul, geometrinin tüm imkânlarını zorlayan bir şehircilik uygulaması ile karşı karşıyadır. Menderes büyük imar çalışmalarını organize ederken, kültürel anlamdaki şehircilik faaliyetleri ile ilgilenmemiştir. Önemli olan, İstanbul'da yıllardır birçok kişinin hayali olan ulaşılabilir ve betonarme bir şehir üretmektedir. Menderes'in İstanbul'u ile Kırdar dönemi İstanbul'unun projeksiyonu açısından bir fark yoktur. Menderes yalnızca, büyük istimlak ve imar bütçelerini bir Başbakan olarak gözden çıkartmış ve İstanbul aracılığıyla tüm ülkeye imar konusunda neler sunabileceğini örneklemiştir.

4.3.1.1. Opera Binası

1957 yılında da opera binasının inşaatı tamamlanamamıştır. Bina inşaatı devam ederken basında opera binasının tamamlanamaması eleştirilmektedir.¹⁰²⁰ Opera binasının irtifasının dört metre indirilmesine karar verilmiştir, bu işi için yıkım işlemlerine başlanmıştır.¹⁰²¹ Opera binasının inşaatı için, 1957 yılı Temmuz ayında, 25 milyon lira tahsis edilmiştir. Haberi yer aldığı gazetede, 1959 yılında tamamlanması hedeflenen binanın maketi gösterilmektedir.¹⁰²² Opera binası inşaatı dönem basınında eleştirilere konu olmaktadır. Burhan Arpad, opera binası inşaatı için “Taksim'deki kapkara iskelet” benzetmesini yapmakta, İstanbul'un opera ihtiyacını karşılaştırmalı bir biçimde ele almaktadır.¹⁰²³ Opera binasının inşaatına 1949 yılında başlanmış, inşaat tamamlanmayınca 1956 yılında Nafia Vekaletine devredilmiştir. Bu devirden sonra Opera Proje Tanzim Bürosu eski projeyi estetik açıdan yetersiz bulmuş ve yeni bir proje hazırlayarak inşaatı bu projeye göre tadil etmeye başlamıştır. Sahne kısmında yapılan

¹⁰²⁰ “İstanbul'daki Opera Binasının Hayaline İthaf”, *Yeni İstanbul*, 30 Haziran 1957, Sayı: 2738.

¹⁰²¹ “Opera Binası 4 Metre İndiriliyor”, *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁰²² “Opera Binası İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 11848.

¹⁰²³ “Operasız İstanbul”, *Vatan*, 6 Kasım 1957, Sayı: 5911.

tadillerle sahne; dram, komedi, rövü, bale, opera ve senfonik orkestra için kullanılabilecek hale getirilmiştir. İnşaata 1958 bahasında esaslı bir şekilde başlanacaktır.¹⁰²⁴ 1958 yılı Aralık ayına gelindiği halde opera binasının inşaatı tamamlanamamıştır. Bu konuda Maarif Vekili Celal Yardımcı, “İstanbul’da evvela Prof. Carl Ebert’le opera binasını tetkik ettik. Hükümetimiz opera binasını ehemmiyetle ele almış bulunmaktadır. Bu binanın emanet yoluyla ikmal için Meclise bir kanun sevk edilmek üzeredir” açıklamasını yapmıştır.¹⁰²⁵ Haber başlığında opera binasının 1960 yılına yetişeceği belirtilmektedir. Aslında inşaat sürecinde bir değişiklik meydana gelmemiştir. 1959 yılı Temmuz ayına gelindiğinde, hükümetin hazırladığı tasarıya göre İstanbul Opera Binasının Hazinece satın alınarak, inşaatının tamamlanacağı belirtilmektedir. Böylece, operanın yalnızca binasının masrafları değil, aynı zamanda işletmesi de hazine tarafından yapılacağı için İstanbul Belediyesi’nin üzerinden büyük bir yükün kalkmış olacaktır.¹⁰²⁶ Menderes büyük yol projelerini yürütürken, opera binası işini ihmal etmemektedir. Kamu adına imar çalışmalarını yürütürken opera binasını bu işin dışında tutmamaktadır. Opera binası üzerinden bir çatışma üretmek yerine tüm sorunlarına rağmen bu binayı bitirecek çalışmaları desteklemektedir. Asrî şehrin ihtiyacı olan bu bina için sürekli yeni hamleler yapılmakta ama bir türlü binanın tamamlanması sağlanamamaktadır.

27 Mayıs 1960’tan sonra yönetime el koyan askerlerde, opera binasının projesinde hatalar bulmuşlar ve düzeltilmesi çalışmalarına başlamışlardır. Binanın 1961 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.¹⁰²⁷ 27 Mayıs 1960 askeri darbesi sonrası Milli Birlik Komitesi ve “Devrim Hükümeti”, İstanbul’da tiyatro ve opera meselesini özellikle ayrı bir başlık olarak ele almış, bunun için bir de kanunun çıkartmıştır. 1960 Temmuz ayında, Fatih ve Üsküdar tiyatroları birer sahne eklenmesi ile faaliyete başlayacaklardır.¹⁰²⁸ 1960 yılı Ağustos ayında, Saraçhanebaşı’nda Şehir Tiyatrosu İstanbul Bölümü’nün temeli atılacaktır.¹⁰²⁹ Belediye Reisi Kurmay Albay Şefik Erensu, 400 kişilik İstanbul Tiyatrosu’nun temelini atmıştır.¹⁰³⁰ 1960 Eylül ayında ise, Üsküdar

¹⁰²⁴ “Opera Binası İçin 25 Milyon Lira Lazım”, *Vatan*, 11 Kasım 1957, Sayı: 5916.

¹⁰²⁵ “İstanbul Operası 1960’a Yetiyecek”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1958, Sayı: 3259.

¹⁰²⁶ “İstanbul Opera Binası Hazinece Satın Alınıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 12564.

¹⁰²⁷ “Opera Binası İnşaatında Hatalar Görüldü”, *Yeni İstanbul*, 12 Kasım 1960, Sayı: 3950.

¹⁰²⁸ “Fatih ve Üsküdar Şehir Tiyatroları Bu Mevsim Başında Faaliyete Geçiyor”, *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1960, Sayı: 12921.

¹⁰²⁹ “Belediye Şehir Tiyatroları İstanbul Bölümünün Temeli Bugün Atılıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1960, Sayı: 12956.

¹⁰³⁰ “Şehir Tiyatrosu İstanbul Bölümünün Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1960, Sayı: 12957.

Tiyatrosu'nun temeli atılmıştır.¹⁰³¹ Askerler yönetime geldikten sonra, tıpkı Kırdar, Gökay ve Menderes gibi opera binası ile fiili ilgilenmişler. İstanbul'a tiyatro binası kazandırma çalışmalarına destek olmuşlardır. Opera konusu hem CHP hem DP hem de ordunun ortaklaştığı en bariz meselelerden birisidir.

4.3.1.2. İstanbul'a Abide Kazandırma Çalışmaları

Harbiye binasında yıkım yapılmıştır. Binanın önünde bulunan, yedek subay okulu öğrencilerinin aralarında topladıkları paralarla inşa edilen, Atatürk heykeli de yıkım sürecinde kaldırılmıştır.¹⁰³² 1960 yılı Mart ayında, imar programına göre, 1961 yılında Beyoğlu Bölgesinin imarı ile ilgilenilecektir. Tüm imar çalışmalarının Beyoğlu'na yoğunlaştırıldığı zaman, Taksim Meydanı'nın da yeniden tanzimi gerçekleştirilecektir. Bu uygulamalar sırasında, Taksim'deki abide uygun bir yere nakledilerek buraya büyük çapta bir abide inşa edilmesi hedeflenmektedir.¹⁰³³ Menderes döneminde İstanbul'a yeni bir abide dikilmemiştir. Var olan bir abidenin yeri değiştirilmiş o da yedek subay öğrencilerinin sağladığı bütçe ile gerçekleştirilmiştir. 27 Mayıs öncesi açıklanan programda Taksim Meydanı düzenlemesi işi hedeflenmiş, buraya yeni bir abide kazandırma amacı güdülmüştür. Ancak askeri müdahale sonrası bu imar hedefi gerçekleştirilememiştir.

4.3.2. Park-Bahçe ve Peyzaj Düzenlemeleri

Yıllardır Gülhane Parkı, Bahar ve Çiçek Bayramı'nın kutlandığı mekân olarak İstanbul'da konumlandırılmıştır. 1958 yılı Ağustos ayında, Belediye Başkanı Aygün, Gülhane Parkı'nın parklık vasfını kaybetmekte oluşunu gerekçe göstererek, bundan sonra Bahar ve Çiçek Bayramlarının yapılmayacağını ve Gülhane Parkı'nın yeşillendirilerek tam bir sükun parkı haline getirileceğini belirtmiştir.¹⁰³⁴ 1958 yılı Aralık ayında, Gülhane Parkı'nın “tam bir park haline getirilmesi” çalışmalarına başlanmıştır. Parkın tanzimi için bir heyet oluşturulmuştur. Heyet, Bahar ve Çiçekçilik Bayramından kalan pavyon ve beton sahaların ortadan kaldırılmasını sağlayacak, ışık tertibatını yeniden düzenleyecek, yeşil sahalar ve dinlenme yerleri artırılacak, gazino ve büfeler inşa edilecek, çocuk bahçesi ihtiyaca cevap verecek şekilde düzenlenecek ve

¹⁰³¹ “Üsküdar Tiyatrosunun Merasimle Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 25 Eylül 1960, Sayı: 12974.

¹⁰³² “Gece Kaldırılan Heykel”, *Vatan*, 11 Nisan 1958, Sayı: 6107.

¹⁰³³ “Taksimde Yeni Bir Abide İnşa Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 11 Mart 1960, Sayı: 3709.

¹⁰³⁴ “Gülhane Parkı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1958, Sayı: 6241.

park içerisinde bulunan Bizans'tan kalma harabeler de kıymetlendirilecektir.¹⁰³⁵ 1959 yılı Kasım ayında, iki yüz kırk dönümlük bir alan Gülhane Parkı'na katılacaktır. Florya Sahil yolunun, Gülhane Parkı'nda Sirkeci bağlantısı yapıldıktan sonra parkın düzenlenmesine geçilecektir. Bu çalışmada, Gülhane Parkı esaslı bir tadilatı geçecek, parkta gazino, çayhane, pastane ve bir kahvehane inşa edilecektir.¹⁰³⁶

Çamlıca'nın turistik şekilde düzenlenmesi fikri, öneriler düzeyinde görüşülmeye devam etmektedir. İstanbul Belediyesi, Çamlıca'da inşa edilecek tesislerin düzenlenmesi için yüksek mühendis ve mimarların katılabileceği bir müsabaka açılmasına karar vermiştir.¹⁰³⁷

Taksim Bahçesi'ni sekiz dönümlük kısmı on iki katlı ve dört yüz odalı bir otel inşaatının yapılması için Vakıflar İdaresine satılmıştır.¹⁰³⁸ Şehrin merkezinde bulunan bir parkta otel alanı oluşturulmakta ve bu otel alanı da bir devlet kurumuna satılmaktadır. Hem yeşil alanların imar açılması hem de mülkiyetin satış yolu ile devri İstanbul'un imar sürecinin anlaşılmasında ilginç bir örneklik teşkil etmektedir. 1959 yılı Temmuz ayında, belediye yeni park ve bahçeler yapımına başlamıştır. Bebek'te bulunan bahçe, halk bahçesi haline getirilecek, Güzel Sanatlar Akademisi ile eski tekel binası arasında kurulan parkta bir Şark Kahvesi yapılacaktır. Yeniköy bahçesinin yeni yollara göre düzenlenmesi ve Mecidiyeköy parkı inşası devam etmektedir. Boğaziçi Lisesi arkasında bulunan Vezirköprü bahçesinin tanzimi ise tamamlanmıştır.¹⁰³⁹

Sahiller yalnızca denize girmek amaçlı düzenlenmemektedir, aynı zamanda denizin temaşa edilmesi de bu dönemde şehircilik çalışmalarının bir boyutu olarak ele alınmaktadır. Kabataş'ta, Dolmabahçe ile Atatürk Lisesi arasındaki sahil kısmı “mükemmel bir gezi yeri” haline getirilecektir. Bu sahada “memleketimizde bulunmayan fidan ve çiçeklerin Avrupa'nın muhtelif memleketlerinden getirilmesi” ve geniş bir gezi alanı oluşturulması hedeflenmektedir.¹⁰⁴⁰ Deniz kenarı gezi amaçlı düzenlenmektedir, ancak buraya dikilecek bitkiler Avrupa'dan getirilecektir. Önemli olan çevre düzenlemesinin yapılarak “asrî bir park” elde edilmesi değil, parkın Avrupa'dan getirilecek bitkilerle süslenmesidir. Bitkiler Avrupa'dan getirildiğinde daha asrî bir park üretilmiş olacaktır.

¹⁰³⁵ “Gülhane Parkının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 9 Aralık 1958, Sayı: 12347.

¹⁰³⁶ “Gülhane Parkı Genişliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1959, Sayı: 12696.; “Gülhane Parkının Genişletilmesi Kararlaştı”, *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1959, Sayı: 3605.

¹⁰³⁷ “Çamlıcada Turistik Tesisler”, *Vatan*, 24 Temmuz 1958, Sayı: 6205.

¹⁰³⁸ “Taksim Bahçesinin Bir Kısmı Vakıflara Satıldı”, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1959, Sayı: 12411.

¹⁰³⁹ “Belediye Yeni Park ve Bahçeler Yapıyor”, *Vatan*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 6559.

¹⁰⁴⁰ “Kabataşta Sahil Gezi Yeri Hazırlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1959, Sayı: 3501.

1959 yılında İstanbul'un gazonları da Belediye tarafından organize edilmektedir. Kumkapı'da inşa edilen Balıkçı Limanı'nın karşısına şehir planları gereğince balıkçı gazonları inşa edilmesine başlanmıştır. Sirkeci-Florya sahil yolunun muhtelif yerlerine de gazonlar yapımı için hazırlıklara başlanmıştır.¹⁰⁴¹

İstanbul'da ağaçlandırma çalışmaları tüm bölgelerde devam etmektedir. İstanbul'da geniş çapta ağaçlandırılması için yeni bir program yapılmıştır. Şehirde ağaçlandırılacak kısımlar için teknik bir gezi yapılacaktır. Bu çalışmada, Çamlıca, Boğaz sırtları ve yeni yollar da yer alacaktır.¹⁰⁴² Şehirdeki ağaçlandırma çalışmaları devam ederken, İstanbul'un eski ağaçları içinde bir çalışma yapılacaktır. "Tarihi bazı olaylara sahne olan ve aynı mahiyette değer taşıyan meydanların tarihi görünüşlerinin devam ettirilmesi" amacıyla, şehrin bazı semtlerinde bulunan ve "tarihi değer" taşıyan ağaçların etrafı belediye tarafından özel olarak düzenlenecektir. Ağaç diplerinde "parkçıklar" oluşturulacaktır.¹⁰⁴³ Bu çalışma, şehirdeki ağaçların da şehrin tarihi bir mirası olarak görüldüğünü göstermektedir. Meydanlar açılmakta; meydanların tarihi görünüşlerinin devamı için tarihi ağaçlar bir aksesuar olarak değerlendirilmektedir. Meydanların boş olması değil, tarihi ağaçlarla hüviyet kazanması hedeflenmektedir.

Boğaziçi sırtlarında çok fazla ağaç yoktur, bu çıplak tepelerin ağaçlandırılması belediyenin son yıllardaki gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. Belediye, Bebek'le Sarıyer arasındaki sırtların tamamen ormanla kaplanması için kapalı bir saha ayıracaktır. Bu sahada turistik oteller inşa edilecek, hayvanat bahçesi ve akvaryum oluşturulacaktır. "Adeta Bavyera'nın ormanlarını hatırlatacak şekilde yabancı mütehassısların nezareti altında muntazam bir programla ağaçlar yetiştirilecektir."¹⁰⁴⁴ Yapılacak ağaçlandırma çalışmasını yabancı uzmanların yönetmesi ve oluşacak ormanın yine asrî Avrupa şehirlerindeki gibi olması dönemin ağaçlandırma faaliyetlerine bakışını özetlemektedir. Ağaçlarda "asrî" ve şehir planının bir parçası oldukları sürece İstanbul'da yer almalıdırlar.

İstanbul'un Yalova, Silivri, Çatalca, Eyüp ve Bakırköy kazalarının köylerine endüstriyel ağaçlar dikilecektir. Bu köylere İtalyan menşeli yirmi bin kavak fidanı dikilecektir.¹⁰⁴⁵ Bu ağaçlandırma bir çevrecilik faaliyeti değil, inşaatlar için üretilecek bir kereste hammaddesinin sağlanması faaliyetidir. Sulak alan dışında çok fazla bir

¹⁰⁴¹ "Sirkeci-Florya Sahil Yolunda Gazino Yapılıyor", *Vatan*, 19 Temmuz 1959, Sayı: 6559.

¹⁰⁴² "Şehir Geniş Ölçüde Ağaçlandırılacak", *Yeni İstanbul*, 7 Mayıs 1959, Sayı: 3403.

¹⁰⁴³ "Asırlık ve Tarihi Değeri Olan Ağaçlar Korunacak", *Vatan*, 29 Haziran 1959, Sayı: 6539.

¹⁰⁴⁴ "Bebek-Sarıyer Arası Ormanlık Saha Oluyor", *Yeni İstanbul*, 18 Eylül 1959, Sayı: 3534.

¹⁰⁴⁵ "İstanbulun Köylerine Kavak Dikilecek", *Vatan*, 4 Mart 1958, Sayı: 6059.

bakım istemeyen kavaklar hızla büyümekte ve hem şehrin imar işlerinde kullanılmakta hem de bölge halkına gelir kaynağı temin edilmiş olmaktadır.

İstanbul plajları, artan nüfusa yetmemektedir. Yeni plajların açılması ve eskilerinin modernize edilmesi gündeme alınmıştır. 1957 seçimlerinden evvel, Temmuz ayında, 250 metre uzunluğunda ve 50 metre genişliğinde olan on bin kişilik Baruthane plajı açılmıştır.¹⁰⁴⁶ 1957 Ağustos ayında, Küçükçekmece Menekşe civarında üç bin kişilik modern plaj açılmıştır. Yakında iki bin beş yüz kişilik yeni bir plaj daha açılacaktır.¹⁰⁴⁷ İstanbul'da plaj düzenlemelerinin yanı sıra, yeni açılan sahil yollarında da denize girilmesi için bazı küçük düzenlemeler yapılmaktadır.¹⁰⁴⁸ Sahiller, İstanbulluların faydalanabileceği bir hale getirilmektedir. Bu uğraşı, deniz üzerinde üretilen yeni dinlenme sağlıklı olma perspektifinin şehre olan bir yansımasıdır, belediyede bu talebi yadsınamakta, sahiller denize girilebilir hale getirilmektedir.

4.2.3. Bayındırlık Nesnesi Olarak Şehir

Gökay, görevinden ayrıldıktan sonra İstanbul'da imar çalışmalar onun döneminde hazırlanan planlara uygun olarak ama büyük bütçelerle ve daha köklü bir biçimde gerçekleştirilmiştir. Menderes dönemi olarak incelediğimiz, Temmuz 1957-Haziran 1960 arasında, yaklaşık üç yıllık zaman içerisinde, İstanbul'da son yüz yıldır hayali kurulan yıkım ve imar işleri yerine getirilmiştir. Bu imar çalışmalarında ana ilke geniş yollar, geniş meydanlar ve tarihi abidelerin ortaya çıkartılması olmuştur.

4.2.3.1. Semt ve Meydan Düzenlemeleri

1957 yılı Temmuz ayında, Beyazıt Meydanı düzenleme çalışmalar devam etmektedir. İmar çalışmasının hedefi, Beyazıt'ı trafik meydanı olmaktan çıkartmak ve Beyazıt Külliyesini, Üniversite Kapısını ve Belediye Kütüphanesi'ni bütün hüviyeti ile açığa çıkartmaktadır. Bu amaçla, üniversite kapısının önünde bir havuz inşa edilecek, meydana kapıya çıkılacak bir eğim oluşturulacak ve havuzun yanlarından geçilerek rampalarla üniversiteye ulaşılabilecektir. Ayrıca, kütüphane ile cami arasında otuz metrelik bir yol açılacak ve bu yol Veznecileri Yeniçeriler Caddesi'ne bağlayacaktır.¹⁰⁴⁹ 1957 yılı Eylül ayında, Beyazıt-Aksaray yolunun asfaltlanmasına başlanmıştır.¹⁰⁵⁰ Yolun bu

¹⁰⁴⁶ "2 Yeni Plaj Açılıyor", *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1957, Sayı: 11844.

¹⁰⁴⁷ "Küçükçekmece'de 3.000 Kişilik Bir Plaj Açıldı", *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1958, Sayı: 12166.

¹⁰⁴⁸ "Sahillerin Faydalanılır Hale Getirilmesi İçin Gayret Gösteriliyor", *Vatan*, 26 Temmuz 1959, Sayı: 6566.

¹⁰⁴⁹ "Beyazıt Meydanının Alacağı Şekil", *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1957, Sayı: 11922.

¹⁰⁵⁰ "Meydan Yukarıda Kaldı", *Vatan*, 9 Eylül 1957, Sayı: 5888.

şekli ile meydandan iki metre aşağıda kalmış olması dönem basınında irtibatın nasıl sağlanacağı eleştirilerine muhatap olmaktadır. Beyazıt Meydanı'nın trafiğin geçiş yeri olması; cami, kütüphane ve şehir müzesini görmek ve izlemek isteyenlere fırsat tanımamaktadır. Bu nedenle, nakil vasıtaları için Marmara Sineması önü ve Üniversitenin sağ ve sol başlarına inşa edilecek otoparklarla, meydan araç trafiğine kapatılacaktır. Bu proje çerçevesinde havuz yerine yeşil saha yapılacak ve üniversite önü üç metre derinliğinde indirilerek buraya mermer merdivenlerle çıkış sağlanacaktır.¹⁰⁵¹ Bu çalışmalar sonrası meydan, “turistik eserleriyle sakin ve turistik bir meydan” halini alacaktır.¹⁰⁵² Beyazıt Meydanı'nda sürdürülen imar çalışmaları basında eleştiri konusu olmaya devam etmektedir. İnşa çalışmaları, Beyazıt Camii minaresinden çekilen bir fotoğrafla gösterilerek, burasının imar faaliyetlerini bir gösteren meydan haline geldiği, bir imar sahasından çok bir harp sahasına benzediği yönünden eleştiriler yapılmaktadır.¹⁰⁵³ Meydanın seviyesini indirmek amacıyla meydandan taşınan topraklar, meydanı geçilmez hale getirmiştir. Yeni otobüs duraklarının da yerlerinin netleşmemiş olması sabah ve akşamları ulaşımı imkânsız hale getirmektedir.¹⁰⁵⁴ Beyazıt Meydanı'ndaki çalışmalar devam etmekte, meydanda yapılan tesviyeye engel olan tramvay hattının yeri değiştirilmektedir.¹⁰⁵⁵ 1957 yılı Kasım ayında, Beyazıt Meydanı'nın tekrar doldurulacağı haberi dönem basınında yer almıştır. Meydandan yanlış bir hesap sonunda çok fazla toprak alınmıştır. Şimdi bir milyon lira harcanarak yapılan hafriyat tekrar doldurulacaktır.¹⁰⁵⁶ 1958 yılı Mart ayında, Beyazıt'ta dükkânları yıkılan esnaf için inşa edilen otuz altı dükkânlı Koska çarşısı açılmıştır.¹⁰⁵⁷

Beyazıt Meydanının düzenlenmesi konusunda, 1959 yılı Mayıs ayında bir de şehircilik uzmanı Högg'ün projesi gündeme gelmiştir. Högg, meydanın dört metre yükseltilerek yer altı çarşısı haline getirileceğini ve çarşı üstündeki meydana da bir havuz yapılacağını belirtmiştir. Böylece meydana ticari fonksiyon yüklenerek, meydan işlev kazanmış olacaktır.¹⁰⁵⁸ Beyazıt meydanında tadilatların sürekli gündemde olması kamuoyunda soru işaretleri oluşmasına neden olmuştur. Dönemin Belediye başkanı Kemal Aygün, “Meydan hakkındaki çalışmalarımızın çok ciddi olduğunu arkadaşlarımızın bilmelerini isterim. Endişe edecek bir şey yoktur” şeklinde bir beyanat

¹⁰⁵¹ “Beyazıt Meydanının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1957, Sayı: 11909.

¹⁰⁵² “Beyazıt ve Üsküdar Meydanlarının Alacağı Yeni Şekil”, *Vatan*, 22 Eylül 1957, Sayı: 5866.

¹⁰⁵³ “Burası Beyazıt'tır”, *Vatan*, 10 Ekim 1957, Sayı: 5884.

¹⁰⁵⁴ “Akşam Olunca”, *Vatan*, 13 Ekim 1957, Sayı: 5887.

¹⁰⁵⁵ “Beyazıt Meydanının Tanzimi”, *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1957, Sayı: 11950.

¹⁰⁵⁶ “Beyazıt Meydanı Tekrar Doldurulacak”, *Vatan*, 13 Kasım 1957, Sayı: 5918.

¹⁰⁵⁷ “36 Dükkânlı Koska Çarşısı Dün Açıldı”, *Vatan*, 13 Mart 1958, Sayı: 6078.

¹⁰⁵⁸ “Beyazıt Meydanının Alacağı Yeni Şekil”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1959, Sayı: 12509.

vererek bu endişeleri ortadan kaldırmaya çalışmaktadır. Meydan için Högg ve Piccinato'nun projeleri birleştirilerek iki seviyeli altında çarşı üstünde meydan olacak proje kabul edilmiştir. 260 dükkânlı olacak çarşının, meydana yapılan harcamaları karşılaması beklenmektedir. Ayrıca Beyazıt'tan başlayarak, İstanbul Üniversitesi kapısından Dişçilik Okulu üzerinden Mercan Yokuşu'na oradan Ali Fuat Paşa Caddesi'ni takiben Rüstempaşa Camii yanından Eminönü'ne bağlanacak bir yol açılacaktır.¹⁰⁵⁹ 1959 yılı Ekim ayındaki haberlere göre, Beyazıt'ta “iki ecnebi” uzman tarafından tasarlanan plan, meydan altında yapılacak dükkânların meydandaki tarihi eserlerin görünüşünü etkileyeceğinden değişecektir.¹⁰⁶⁰ Beyazıt Meydanı'nda yapılacak çarşıdan vazgeçilmiş; meydanın dört metre değil, iki metre altmış santimetre yükseltilmesine karar verilmiştir. Ayrıca cami önünde, cenaze törenleri ve toplantılar için kullanılacak biraz yüksekçe bir alan meydana getirilecektir.¹⁰⁶¹ 1960 yılı Şubat ayında, Beyazıt Meydanı için yapılacak üçüncü düzenleme faaliyetinin ölçüm ve arazide işaretleme işlemlerine başlanmıştır.¹⁰⁶² Beyazıt Meydanı üçüncü imar çalışması için on beş milyon liralık bir bütçe ayrılmıştır. 1960 yılı yaz boyu devam edecek düzenlemelerle meydan bir “huzur ve sükun” parkı haline gelecektir.¹⁰⁶³ Beyazıt Meydanı düzenlemesine başlanacaktır, meydanın bir miktar yükseltilerek kütüphane ve Kapalıçarşı tarafına dükkânlar yapılması düşünülmektedir.¹⁰⁶⁴ 3 Nisan 1960 tarihinde, Beyazıt Meydanı düzenlemesine başlanmıştır. İlk iki düzenlemede düşünüldüğünde meydana yüz milyon lira harcanmış olacaktır.¹⁰⁶⁵ Meydan düzenlemesi başladıktan iki hafta sonra durdurulmuştur. Planda yapılacak bazı değişiklikler ve yeterli tahsisatın bulunamaması, inşaat çalışmalarının durdurulması sebepleri arasında gösterilmektedir.¹⁰⁶⁶ Dönemin Belediye Başkanı Aygün imar çalışmalarının durdurulmasının tahsisattan değil, yağmurlu havalardan kaynaklandığını belirtmiştir.¹⁰⁶⁷ Beyazıt Meydanı'ndaki çalışmalara yeniden başlanacaktır.¹⁰⁶⁸ Tahsisat yokluğu

¹⁰⁵⁹ “Aygün, Beyazıtta Bir Huzur ve Sükun Meydanı Yapılacak Dedi”, *Vatan*, 1 Temmuz 1959, Sayı: 6541.; “Beyazıt Meydanı Altında Çarşı İnşa Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Temmuz 1959, Sayı: 3455.

¹⁰⁶⁰ “Beyazıt Planı Gene Değişiyor”, *Cumhuriyet*, 9 Ekim 1959, Sayı: 12646.

¹⁰⁶¹ “Beyazıt Meydanı 2.60 Metre Yükseltiliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Aralık 1959, Sayı: 12723.; Beyazıt Meydanının sürekli tadil edilmesinin değerlendirilmesi için bakınız: Sami Kırdar, “Yeni Caddelerimiz ve Beyazıt Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Aralık 1959, Sayı: 3633.

¹⁰⁶² “Beyazıt'ta 3. Faaliyet Başladı”, *Vatan*, 13 Şubat 1960, Sayı: 6738.

¹⁰⁶³ “Beyazıt Meydanı Yine Eski Haline Getirilecek”, *Vatan*, 28 Mart 1960, Sayı: 6782.

¹⁰⁶⁴ “Beyazıt Meydanı Tekrar Yükseltilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Nisan 1960, Sayı: 3728.

¹⁰⁶⁵ “Üçüncü Bozuş”, *Vatan*, 6 Nisan 1960, Sayı: 6789.

¹⁰⁶⁶ “Beyazıt Meydanındaki Faaliyet Durduruldu”, *Vatan*, 17 Nisan 1960, Sayı: 6800.

¹⁰⁶⁷ “Beyazıt Meydanı'nın Tanzimi Durdurulmadı”, *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1960, Sayı: 3746.

¹⁰⁶⁸ “Beyazıt Meydanı”, *Vatan*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 6822.

nedeniyle, Beyazıt'ta bulunan Marmara Sineması ve bitişik iki bloğun istimlakı 1961 yılına ertelenmiştir.¹⁰⁶⁹

Çemberlitaş'ta da 1957 yılı Ekim ayında, imar çalışmalarına devam edilmektedir. İmar çalışmalarında semtin inşaat halindeki fotoğrafı, semti yıkıntılar içerisinde göstermektedir.¹⁰⁷⁰ Yeniçeriler Caddesi üzerindeki cami ve türbelerin duvarları geri çekilmiştir. Çemberlitaş'ın etrafı açılarak, Nuruosmaniye Camii'ne giden yol köhne binalardan temizlenmiştir. Çemberlitaş bir park içine alınacak, buradan bakıldığında Nuruosmaniye Camii bütün heybeti ile açığa çıkmış olacaktır. Çemberlitaş'ın etrafı, Atıkali, Nuruosmaniye Camileri, Vezirhan, Sultan Mahmut türbeleri, Köprülü kütüphanesi ve camisi ile bir manzume teşkil edecektir.¹⁰⁷¹ Bu semt düzenlemesinin motivasyon unsuru, tarihi eselerin merkezde olduğu bir yapılanmayı tarihi binaların silüetleri ortaya çıkartacak şekilde düzenlemektir. Tarihi eserlere anıtsal formlar yükleyerek, çevresine anlam yükleme kaygısı bölgenin konut veya ticaret olarak değil de turistik amaçlarla düzenlenmesini sağlamaktadır. Ancak bu mekânlar, bu dönemde yoğun bir biçimde konut ve ticaretin merkezidirler. Semt düzenlemelerinde bütüncül fonksiyon icra eden merkezler üretmekten ziyade, tarihi eserlerin ortaya çıkartılması temel hedefi oluşturmaktadır. İstanbul'da yaşayanların ve burayı ziyaret edeceği varsayılanların görmelerini istediklerini sergileme mantığını açığa çıkartmaktadır. Görsel öğelerin ön plana alındığı semt düzenlemelerinde ise, bölgelerin icra ettiği eski fonksiyonlar kaybolurken, buralara yeni fonksiyonlar da yüklenmemiş olmaktadır. Böylece tarihi eserleri ön planda, şehirdeki asli fonksiyonunu yitirmiş ve yeni fonksiyonlar için atıl halde duran şehir parçaları oluşturulmaktadır. Beyazıt ve Çemberlitaş günümüzde konut fonksiyonunu tamamen kaybetmiş, ticari fonksiyonunu sürdürmektedir. Ancak ticaret de atölye yoğun bir mekân oluşumuna neden olmuştur. Atölye yoğun bölge olarak binaların tüm katları kullanılamamakta veya yetersiz kullanımlarla heba olmaktadır. Şehrin göbeğindeki bu atölye yoğunluğu günümüzde tasfiye edilmeye çalışılmakta, günümüzde buralar yalnızca turizm amaçlı düzenlenmeye çalışılmaktadır. Elli yıl önce tarihi eserleri ön plana çıkartılarak sergilenen bölgede hala turizm hedefi gerçekleşmiş değildir.

Sirkeci, yirmi metre genişliğinde bir yolla Eminönü'ne bağlanacaktır. Bu yol devam ederek Gülhane Parkı'na doğru gidecektir. Ayrıca Sirkeci Sahilinden Eminönü

¹⁰⁶⁹ "Beyazıt Meydanının Düzeltilmesi", *Cumhuriyet*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 12852.

¹⁰⁷⁰ "Çemberlitaş", *Vatan*, 29 Ekim 1957, Sayı: 5903.

¹⁰⁷¹ "Aksaray'ın İmarı", *Yeni İstanbul*, 2 Aralık 1957, Sayı: 2890.

Meydanı'na yeni rıhtım hattına göre tespit edilen genişlikte bir gezinti ve trafik caddesi inşa edilecektir.¹⁰⁷² açılması hedeflenen bu yollar İstanbul'un merkezi ticari alanları birbirine bağlanmakta, buralar lastik tekerleğin iktidarı için yeniden anlamlandırılmaktadır. Sirkeci'de meydanın açılması çalışmaları, 1960 yılı Şubat ayında da devam etmektedir. Eski Paket Postanesi ve karşısındaki bloğun yıkımı tamamlanmış, molozların taşınmasına başlanmıştır.¹⁰⁷³ Yollarla Eminönü ve Gülhane'ye bağlanan Sirkeci geçiş bölgesi semti haline gelmiştir. Önceden deniz ve tren ulaşımı olan semt, şimdi büyük yollarla İstanbul'un ulaşım koordinasyon merkezlerinden birisi halini almıştır.

Eminönü Meydanı'nda 1958 Ocak ayına gelindiğinde, yıkım faaliyetlerine devam edilmektedir.¹⁰⁷⁴ Meydandaki antrepolar yıkılmakta ve meydan açılmaktadır. Eminönü, İstanbul'un iskelelerinin bulunduğu yer olarak lojistik merkez olmaktan çıkarılmaktadır. Burası bir meydan şeklinde düzenlenerek yeni fonksiyonlar için hazırlanmaktadır. 1958 yılı Kasım ayında, Eminönü Meydanı yükseltilerek meydana bir yer altı geçidi oluşturulması planlanmaktadır. Eminönü İskelesi'nde vapurdan inen yolcular yer altı geçidinden karşıya geçeceklerdir. Meydan tanzim edilirken, Galata Köprüsü de Haliç'e doğru kaydırılacaktır.¹⁰⁷⁵ Eminönü Meydanı, Unkapanı-Eminönü yolu ile aynı seviyeye getirilmek için bir metre yükseltilecektir.¹⁰⁷⁶ Sadece meydanları açmak yetmemektedir, yıkımlar sonucu ortaya çıkan mekân üzerinde de düz satırlar oluşturulmalıdır ki imar çalışmaları görkemli ve fonksiyonel olsun. Şehir topografyasının bu şekilde düzeltilmesi, modern dönem imar çalışmalarında lastik tekerleğin ihtiyacı olan yol aksları için yapılmaktadır.

1959 yılında Eminönü Meydanı'nda yıllardır sürdürülen imar çalışmaları sonuçlarını vermiştir. Meydanda Unkapanı'ndan gelen vasıtalar, Yeni Cami önünde ring yapmadan doğrudan köprüye girebilecekler, ya da Sirkeci-Cağaloğlu yönüne devam edebileceklerdir.¹⁰⁷⁷ Eminönü Meydanı'nın açılması İstanbul'un imar hareketlerinin temel hedeflerinden birisidir. Bu meydan tamamen açıldığında şehirde; artık, bu bölgeleri kullanım biçimi değişecektir. Bu bölge iskelelerden gelen yüklerin depolandığı bir antrepolar bölgesi olmaktan çıkmakta, yerini lastik tekerleğin her yere

¹⁰⁷² "Sirkeci Meydanı Tanzim Edilecek", *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1957, Sayı: 2886.

¹⁰⁷³ "İstiklak", *Vatan*, 22 Şubat 1960, Sayı: 6747.

¹⁰⁷⁴ "Yıkılmaya Başladı", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1958, Sayı: 12028.

¹⁰⁷⁵ "Eminönü Meydanı Tanzim Edilecek", *Vatan*, 6 Kasım 1958, Sayı: 6310.

¹⁰⁷⁶ "Eminönü Meydanı Bir Metre Yükseltilecek", *Vatan*, 16 Şubat 1959, Sayı: 6412.

¹⁰⁷⁷ "Değişiyor", *Cumhuriyet*, 24 Mart 1959, Sayı: 12452.

ulaşabildiği bir meydana bırakmaktadır. Eminönü Meydan düzenlemesi İstanbul'un kullanımın biçiminin değişmesinin en önemli örneklerinden birisini oluşturmaktadır. Eski liman merkezli depolar taşınmakta, Eminönü tarihi eserlerinin ön plana çıktığı şehir içi bir ulaşım koordinasyon merkezine dönüşmektedir. Eminönü Meydanı'nda otobüsler ve dolmuşlar için durak yerleri tesis edilecek, meydan köprü seviyesine yükseltilecek ve meydanın ortasında bulunan yuvarlak kaldırılarak tramvayların gidiş-geliş istikametlerine yön verilecektir.¹⁰⁷⁸ Şehir içi ulaşımında Galata Köprüsü'ne girişin Unkapanı ve Sirkeci yönünden sağlandığı, otobüs ve tramvayların bulunduğu bir meydan hüviyetine kavuşmuştur. Ancak bu kadar geniş meydan düzenlemesinde eski ticari binalar yıkılırken halkın istifade edeceği rekreasyon anlamında yeni imar alanları açılmamıştır. 1960 yılı Mart ayına gelindiğinde, Eminönü Meydanında sürdürülen imar çalışmalarında yollar açılmıştır. Ancak meydana ticari işleyiş açısından yeni anlamlar yüklenemediğinden, meydan açık hava lokantasına dönüşmüştür.¹⁰⁷⁹ Bu uygulama tarzı seyyar satıcılar için boş bir alan üretmiş olmaktadır. İstanbul'da bu meydanlara fonksiyon yüklenmezse, Avrupalı asrî şehirlerin aksine halk fonksiyon yüklemekte ve seyyar gıda ve malzeme satıcıları bölgeyi dönüştürmektedir. Kamu otoritesinin projeksiyon boşluğunu şehir sakinleri kendi yöntemleriyle doldurmaktadır. Eminönü Meydanı 1950-2010 arası dönüşüm merkezli incelenirse ülkemizdeki meydan düzenlemelerinin hedef ve başarıları daha iyi tahlil edilmiş olacaktır.

Laleli Camii ve külliyesinin restorasyonu devam etmektedir. Camiinin altında "Türk hususiyetlerini canlandıran bir kapalı çarşı" inşa edilecektir.¹⁰⁸⁰ Tarihi eserler dönüştürülürken milli kimlik vurgularının ön plana çıktığı bir imar yapılanması hedeflenmektedir. "Türk hususiyetlerini" bir çarşıda canlandırma hedefi günümüzde de Laleli Cami ve çevresinde sağlanabilmiş değildir. İmar çalışmalarında bu tür hedefler, hayali olanın ve arzu edilen şehirde her zaman kabul görmediğini göstermektedir. Şehir yaşamı var olanı dönüştürürken tüm katılımcıların gözetilmesi gereken organik bir bütünlük arz etmektedir. Yanlıca yönetici elitin ortaya koyduğu projeler çerçevesinde semtler ve binalar dönüşmemektedir.

Aksaray Meydanı'nın alacağı şekle Belediye Meclisi karar vermiştir. "Meydanın açılmas ile trafiğin tanzim edileceği ve tarihi abidelerin taraflarının da tanzim edilerek

¹⁰⁷⁸ "Eminönü Meydanının Tanzimine Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 16 Mayıs 1956, Sayı: 3412.

¹⁰⁷⁹ "Bakımsız", *Vatan*, 28 Mart 1960, Sayı: 6782.

¹⁰⁸⁰ "Laleli Cami'nin Altında Kurulacak Kapalı Çarşı", *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1958, Sayı: 12300.

muhteşem görünüşler sağlanacağı...” tahayyül edilmektedir.¹⁰⁸¹ Genişliği 150 metre, uzunluğu ise 280 metre olarak planlanan Aksaray Meydanı, Taksim Meydanının bir muadili olarak düzenlenecektir. Vatan ve Millet Caddesi’nin kesiştikleri saha olan Aksaray Parkı’nın bulunduğu yer meydan olarak düzenlenecektir. Böylece, Yedikule, Yenikapı, Saraçhanebaşı, Beyazıt, Topkapı ve Yenibahçe istikametlerinden gelen yolların birleşme mevkii olacaktır. Meydanın etrafında, tamamen “dükkân ve çarşıya” tahsisi edilmek üzere bir katlı geniş bloklar yapılacaktır. Aksaray Meydanı’nı Kumkapı ve Yedikule’ye bağlayan yollarla Sahil yolu arasında kalan alan, fuar, park ve eğlence sahalarına tahsis edilecektir.¹⁰⁸² Bu meydan projesi, tarihi seyir içerisinde hep konut bölgesi olarak kullanılan Aksaray’ın ticari bir bölge olarak organize olmasına ve buradaki eski mahalle hayatının ortadan kalkmasına neden olmuştur. Aksaray Meydanı’nın son işleri tamamlanmaktadır, meydandaki ağaçlarda yeni tasarımda yer bulamadıklarından kaldırılmaktadır.¹⁰⁸³ Aksaray’da yapılan meydan düzenlemesi sonrası, bölge yoğun bir trafik merkezi haline gelmiştir. Araçların sadece geçiş amaçlı kullandığı bölgeler ticari olarak da sağlıklı fonksiyon yüklenemezler. Aksaray Meydan projesi de ihtiyaçlar gözetilmeden lastik tekerleğin İstanbul’un kalbini fethetmesinden öteye bir çözüm sağlamamıştır. Günümüzden geçmişe bakıldığında, seyyar satıcılar için geniş bir alan ve araçlar dışında meydanın kullanılmadığı bir yapı ortaya çıkmıştır. Aksaray’ın Taksim Meydanı ile kıyaslanması dönemin siyasetçi ve elitlerinin hedeflerini ortaya koymak açısından iyi bir analiz sunmaktadır. Ancak Aksaray’da; Taksim’e alternatif bir meydan üretilmesi yerine, tıpkı Eminönü’nde olduğu gibi lastik tekerleğin ulaşım merkezi ve seyyar satıcıların buluşma mekânı üretilmiştir.

1958 yılı Şubat ayında, İstanbul Belediye Encümeni, yol bağlantılarının bütüncülüğünü ve abideleri bir birine bağlayan yolların oluşturulmasını sağlayan bir karar almıştır. Bu kararda, Marmara sahil yolunu Sultanahmet Meydanı’ndan Kocamustafapaşa Külliyesi’ne ve oradan sur dibi çevre yoluna bağlayan yeni yol güzergahı, Aksaray Meydanı ve İstanbul Fuar Sahası’nın planlanması görüşülmüştür.¹⁰⁸⁴ Görüşülen konu başlıkları ve yol aksları İstanbul’da yürütülen imar çalışmasının parça parça ilerletilirken bütüncül projeksiyonunun unutulmadığını ortaya koymaktadır. Bu yol aksları kendi mahrem çevrelerinde yaşayan semt sakinlerinin,

¹⁰⁸¹ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 25 Ekim 1957, İndeks: 2075310, Cilt No: 45, Karar No: 273.

¹⁰⁸² “Aksaray Meydanı Yeni Şekil Alacak”, *Vatan*, 16 Ekim 1957, Sayı: 5840.

¹⁰⁸³ “Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1958, Sayı: 12147.

¹⁰⁸⁴ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 14 Mart 1958, İndeks: 2075370, Cilt No: 47, Karar No: 23.

lastik tekerlekle İstanbul bütünlüğünde kaynaşmasını sağlamıştır. Bu kaynaşma, sur içi semtlerinin mahremiyetlerini ortadan kaldırarak tekipleşmiş İstanbul'un ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1959 yılı Temmuz ayında, Saraçhane Meydanının düzenlenmesi çalışmalarına başlanmıştır.¹⁰⁸⁵ Saraçhane Meydanı elli santimetre indirilerek meydanın yol bağlantıları sağlanacaktır.¹⁰⁸⁶ Saraçhane'de Belediye Sarayı'nın karşısındaki binalar yıkılmış, meydan eskisine nispetle üç misli genişletilmiştir.¹⁰⁸⁷ 1960 Nisan ayında ise, Belediye Sarayı civarının yeşil sahalar içinde eski eserler şeklinde düzenlenmesini öngören plan İstanbul Belediye Meclisi tarafından onaylanmıştır. Bu bölgede istismaklar ve yıkımlar yapılmış, yollar ve meydanlar açılmıştır, pratik tamamlandıktan sonra bu bölgenin planı onaylanmıştır.¹⁰⁸⁸ Bu örnek, İstanbul imar uygulamalarında, önce uygula sonra kanuni prosedürü tamamlama örneklerinden birisini oluşturmaktadır. İmar o kadar hızlı ilerlemektedir ki, bu imar hareketini arazide yönetenler işin hukuksal boyutunu sonradan tamamlamaktadırlar.

Taksim ve Sultanahmet Meydan düzenlemelerinde farklı bir yaklaşım ön plana çıkmıştır. Bu meydanlar yeniden düzenlenirken meydana denizin görüleceği şekilde bina yıkımları yapılacaktır. Taksim Meydanı'nda İstanbul Kulübü'nün olduğu bina kaldırılacak ve böylece Taksim Meydanı'ndan denizin görülmesi sağlanacaktır. Meydanda İnönü heykeli için oluşturulan kaideye başka bir heykelin dikilmesi de düşünülmektedir. Sultanahmet Meydanı'nda ise, Ticaret Okulu binası ve Sultanahmet Camii civarındaki binalar kaldırılacak ve burası Marmara'dan gelen gemiler tarafından görülebilecektir. Buraya muazzam bir heykel dikilmesi de düşünülmektedir.¹⁰⁸⁹ Görmek ve göstermek üzerine kurulu, gözün iktidar olduğu bir meydan düzenlemesi mantığı bu dönem imar çalışmalarında başata unsurdur. Görmek ve göstermek şehirde birincil hedef haline geldiğinde, başkalarının görmesini istediklerini sunmaya çalışan siyasetçi-bürokrat-mühendis ve mimar kültürü şehirde hakim olmaya başlamıştır.

Taksim Meydanı konusundaki projeler hakkında bilgiler verilmeye devam etmektedir. Park Otel'in önünden geçen Ayaspaşa Caddesi'nin eğimi Opera binasının önünden itibaren bir miktar indirilecektir. Böylece, tabi hali ile yüksekte kalan Taksim

¹⁰⁸⁵ "Saraçhane Meydanının Tanzimine Dün Başlandı", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1959, Sayı: 3469.

¹⁰⁸⁶ "Saraçhane de 50 cm. İndirilecek", *Vatan*, 10 Temmuz 1959, Sayı: 6550.

¹⁰⁸⁷ "Genişletiliyor", *Yeni İstanbul*, 19 Ocak 1960, Sayı: 3657.

¹⁰⁸⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076331, Cilt No: 61, Karar No: 173.

¹⁰⁸⁹ "Taksim ve Sultanahmet Meydanları", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1957, Sayı: 11849.

Gezisi de Taksim Gazinosu seviyesine indirilecektir. Ayrıca Cumhuriyet abidesi de bugünkü yerinden kaldırılarak Cumhuriyet Caddesi'nin münasip bir yerine yerleştirilecektir.¹⁰⁹⁰ Taksim Meydanı, denizden görülebilen ve denizi gören, hafif eğimle yükselen ve heykellerden arındırılmış büyük bir alan olarak tasavvur edilmektedir. Taksim Meydanı ve deniz manzarası hedefi yeniden inşa edilen İstanbul'da önemli bir hedeftir. Burada verilecek kararlarla, yalnızca bazı binalardan denizin temaşa edilmesi ile kamunun meydandan denizi temaşa etmesi arasında tercih yapılmaktadır. Temaşa etmek, görmek önemlidir; ancak, bu imkân “kamu için mi sağlanacak yoksa bazı binaların imtiyazı olarak mı kalacaktır” sorusu dönemin projelerinin başat sorunu olmuştur. günümüzden bakıldığında parsel sahiplerine denizi temaşa hakkı sağlanmıştır. Görmenin iktidarı mülk sahiplerinin hakkı olarak mahfuz edilmiştir.

1959 yılı Ağustos ayında, Taksim Meydan düzenlemesinde, meydandaki Rum kilisesi vakfı gayrimenkullerinin istimlakine yanaşmadıklarından meydanın Harbiye istikametinde genişletilmesine karar verilmiştir. Burada yapılacak düzenleme ile Taksim Abidesi de on beş metre Harbiye yönüne taşınacaktır.¹⁰⁹¹ 6-7 Eylül olayları sonrası Taksim Meydanı'nda bulunan kilisenin kaldırılması teklifi meydan düzenlemelerinde görünür kılınmak eserler arasında kiliselerin yer almadığını göstermektedir. Ancak, Zapyon Rum Okulu ve Beyoğlu Rum Ortodoks Avatriada Kilise Vakfının bu teklifi reddedilmesi de istimlak konusunda özel mülke ve Müslüman vakıflarında gösterilmeyen bir duruşun sergilendiğini ortaya koymaktadır. Birçok Müslüman vakıf eseri imar için yıkılırken toplumda konsensüs vardır; ancak, Rum Vakfına ait bu yeri yıkılmama gerekçesi dönem siyaseti açısından araştırılması gerekli bir konudur.

Tünel Meydanı, Şişli, Levent, Maçka ve Kurtuluş istikametindeki trafiğin kesişme noktasında bulunmaktadır. 1958 Haziran ayında, Tünel'in Beyoğlu kısmındaki kapısının karşısında trafiği güçleştiren bazı binalar yıkılmıştır.¹⁰⁹² 1959 yılı Eylül ayında bu bölgede devam eden trafik “kördüğümünün çözülmesi” için Tünel Meydanı'ndaki bazı binaların yıkılmasına başlanacaktır.¹⁰⁹³ Tünel Meydanı da yıkılarak lastik tekerlek için açılacaktır. Ancak günümüzden baktığımızda bu meydanda hedeflenen binaların yıkılmadığı görülmektedir.

¹⁰⁹⁰ “Taksim Meydanı Tanzim Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1957, Sayı: 11867.

¹⁰⁹¹ “Taksim Meydanının Alacağı Yeni Şekil”, *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1959, Sayı: 12605.

¹⁰⁹² “Tünelin Beyoğlu Kısmında Yol Genişletildi”, *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1958, Sayı: 12162.

¹⁰⁹³ “Tünel Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Eylül 1959, Sayı: 3542.

1957 yılı Eylül ayında, Tophane Meydan'ındaki imar çalışmaları devam etmektedir. Tophane Sanat Enstitüsü binasının yıkımına başlanmıştır. Enstitü Maçka'da bulunan İtalyan Sefareti'nin binasına taşınmıştır.¹⁰⁹⁴ Tophane-Dolmabahçe arasında tanzim edilecek yol ihaleye çıkartılmıştır.¹⁰⁹⁵ Tophane'de yıkımlar devam ederken dönem basınında, tarihi eserler dışında yıkımlar sonucu açılan yollar ve meydanı gösteren maket yayınlanmıştır.¹⁰⁹⁶ Mimari maketlerin bu dönemki fonksiyonlarından birisi de çok uzun süren imar faaliyetlerinde vatandaşları umutlandırarak, uygulamanın sonuçlarına dikkat çekilmesidir. Hedeflenen asrî şehircilik için bugünün sıkıntıları bertaraf edilebilir. Gelecekte yaşanacak konfor için bugünün sıkıntıları bedel olarak ödenmelidir. Bu iletişim dili, kamu otoritesi ve imarı izlemek dışında çokta rol sahibi olmayan İstanbulluları için bir form haline gelmiştir. Kamu otoritesi imar kararını verdikten sonra gelecekte oluşması planlanan konfor için sabır gerekmektedir.

1959 yılı imar programının tatbikine Mart ayında, Tophane'den başlanmıştır. Tophane Meydanı eğimi fazla olduğu için, yolun seviyesi Kemeraltı ve Dolmabahçe yollarına göre ayarlanacaktır. Meydan oluşturulacak bir rampa ile araçların Rıhtım Caddesi'nden Boğazkesen'e gitmeleri sağlanacaktır.¹⁰⁹⁷ Karaköy Meydanı, 1958 Aralık ayında Tophane'ye bağlanmış bulunmaktadır.¹⁰⁹⁸ Tophane Meydanı, Karaköy Meydanı ile buluşturulduğunda İstanbul, yeni bir aks kazanmış olmaktadır.

Dolmabahçe Meydanı düzenlenecek, Kabataş-Beşiktaş arasındaki yol, yol üzerindeki hafif meyil ve dönemeçler kaldırılarak düz bir hat haline getirilecektir.¹⁰⁹⁹ Lastik tekerlek, eski dönemeçli ve meyilli yolları düzleştirmekte, kendi kültürünü tüm İstanbul'a getirmektedir. Hız İstanbul yollarının yeni belirleyicisidir. Hızın hakim kılınabilmesi için tüm imar çalışmaları yapılmakta, hızın şehre sağlayacağı yeni adab-ı muaşeret yeni İstanbul'un yaşam kültürünü belirleyecektir. 1959 yılı ağustos ayında, Dolmabahçe Meydan'ında trafik düzenlemesi için bir üçgen kavşak oluşturulacaktır.¹¹⁰⁰

1959 yılı Temmuz ayında, Harbiye Meydanı için Milli Müdafaa Vekaleti'nin açtığı proje yarışması sonuçlanmıştır. Birincilik kazanan projeye göre Harbiye'de, ikamet blokları, üç yüz yataklı bir otel, bin kişilik bir sinema, beş yüz veya daha fazla

¹⁰⁹⁴ "Tophane Meydanı", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1957, Sayı: 11888.

¹⁰⁹⁵ "Tophane-Dolmabahçe Arasının Tanzimi İhaleye Çıkartılıyor", *Vatan*, 22 Mart 1958, Sayı: 6087.

¹⁰⁹⁶ "Tophanenin Alacağı Şekil", *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1958, Sayı: 12222.

¹⁰⁹⁷ "1959 İmar Faaliyeti Tophaneden Başladı", *Cumhuriyet*, 17 Mart 1959, Sayı: 12445.

¹⁰⁹⁸ "Karaköy Meydanı Tadil Edilecek", *Yeni İstanbul*, 21 Aralık 1958, Sayı: 3268.

¹⁰⁹⁹ "Dolmabahçe Meydanının Düzenlenmesine Bugün Başlanıyor", *Vatan*, 30 Ekim 1959, Sayı: 6682.

¹¹⁰⁰ "Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 3508.

sayıda arabayı alacak garaj, çarşı ve sergi salonlar oluşturulacaktır.¹¹⁰¹ 1960 yılı Mayıs ayında, Ortaköy-Arnavutköy-Bebek arasındaki sahil şeridinin düzenlenmesine ilişkin plan çalışması tamamlanmıştır. Bu plana göre Lido ile Kuruçeşme arasındaki sahil şeridinde otel gazino gibi büyük turistik tesisler inşa edilecektir.¹¹⁰²

Üsküdar İskele Meydanı'nda istimlak edilen binaların tahliyesine başlanmıştır. Bu bölge esnafı için, çarşı arkasındaki bostan sahasında 200 dükkân inşa edilecektir.¹¹⁰³ Yirmi dükkândan oluşan on blok halinde inşa edilecek dükkânlar emanet usulü ihale edilmişlerdir.¹¹⁰⁴ Esnaf için inşa edilen 144 dükkânın kur'a usulü dağıtımına başlanmıştır.¹¹⁰⁵ 1959 yılında, İstanbul'daki meydan tanzim çalışmaları için İmar Müdürlüğü'nde bir büro oluşturulmuştur. Bu büroda, açılan meydanların civardaki yollarla bağlantıları ele alınacaktır. Büro, Beyazıt, Tarabya, Yeniköy, Bebek, Beşiktaş, Karaköy, Üsküdar ve Eyüp'ünde de dahil olduğu on beş meydan üzerinde çalışma yapmakta ve meydanlara ilişkin maketler hazırlamaktadır.¹¹⁰⁶ Şehirde meydanlar açmak ve eski eserleri ortaya çıkartmak yeterli olmamaktadır. Yıkımlar ve inşa faaliyetleri sonrası ortaya çıkan meydanların yeni yol bağlantıları ve yeni fonksiyonlarının belirlenmesi de İstanbul'un temel meselelerinden birisi haline gelmiştir. Üsküdar'ın organik dokulu imar yapılanması, lastik tekerleğe açılacak yollarla yeni bir form kazanmaktadır. Merkezde yer alan ticari fonksiyonlu yapılar ise yine merkezdeki boş bostanlık sahaya yerleştirilecektir. Üsküdar merkezdeki bu boş bostanlık saha merkezin yeniden tanziminde stok arazi olarak işlev görmüştür. Ancak kapalı çarşı kültürü İstanbul sur içindeki örneklerinde olduğu gibi Üsküdar'da amaçlandığı fonksiyonu ifa etmemiştir. Dar sokakların mahreminde ticarete alışık olan İstanbullular, sokaktan betonarme çarşılarla rağbet göstermemişlerdir.

25 Mayıs 1960 tarihinde, 27 Mayıs askeri müdahalesinden iki gün önce, İstanbul Belediyesi şehirde yürüttüğü imar faaliyetlerine hız verme kararı almıştır. Bu haberin verildiği gazetelerde hızla başlanacak işler sıralanmaktadır.¹¹⁰⁷ Askeri müdahaleden önce imar programı hızla devam etmektedir. Bu haberler askeri müdahaleden bağımsız bir şekilde ilerlemektedir. Dönemin siyasi atmosferinde, siyasal olarak ortaya çıkacak

¹¹⁰¹ “Harbiye Meydanı Projesi Yakında Tatbikata Konuyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Temmuz 1959, Sayı: 3482.

¹¹⁰² “Ortaköy-Arnavutköy-Bebek Yolunun Tanzimine Başlanıyor”, *Vatan*, 7 Mayıs 1960, Sayı: 6819.

¹¹⁰³ “Beyazıt ve Üsküdar Meydanlarının Alacağı Yeni Şekil”, *Vatan*, 22 Eylül 1957, Sayı: 5866.

¹¹⁰⁴ “Üsküdar'da 200 Dükkân İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 27 Eylül 1957, Sayı: 5871.

¹¹⁰⁵ “Üsküdar Esnafına Dükkân Tevzi Ediliyor”, *Vatan*, 21 Temmuz 1959, Sayı: 6561.; “Üsküdar Esnafına Dükkân Tevzi Ediliyor”, *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹¹⁰⁶ “Meydanlar Tanzim Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1959, Sayı: 12533.

¹¹⁰⁷ “İmar Faaliyetlerine Yeniden Hız Verildi”, *Vatan*, 25 Mayıs 1960, Sayı: 6837.

akıbetten kimse haberdar değildir. Belediye faaliyetlerine el koyan askeri yönetim, imar işlerinde Teknik Üniversite, Güzel Sanatlar Akademisi ve mesleki teşekküllerden oluşacak uzmanlara danışarak devam etme kararı vermiştir.¹¹⁰⁸ Uzmanların onay verdiği, şehrin acil ihtiyacı olan yol çalışmalarına başlanma kararı alınmıştır.¹¹⁰⁹ 1960 yılı Haziran ayının sonlarında, Üsküdar Meydanı tanzim çalışmaları tamamlanmak üzeredir.¹¹¹⁰ Atatürk Bulvarı'nda inşa edilecek olan manifaturacılar çarşısı inşaatı belediye tarafından onaylanmıştır.¹¹¹¹ 1960 yılı Ağustos ayında, Sultanahmet ve Ayasofya camileri civarına araçlar park etmekte ve moloz yığınları bırakılmaktadır. Bu çirkin manzaranın ortadan kaldırılması için; otomobil, otobüs, kamyon ve her çeşit vasıtanın park etmesi yasaklanmıştır.¹¹¹² 1960 yılı Aralık ayında, 1961 yılı Belediye bütçesinin imar faslına yüz kuruş tahsisat ayrılarak İstanbul'da devam eden tüm imar yatırımlarının yeni belediye yönetimi gelene kadar durdurulduğu açıklanmıştır.¹¹¹³ Yönetime le koyan askerler ilk aylarda işlerin aksamamasını hedeflemişler, ancak görevden alınan Menderes'in oluşturduğu imar çalışmalarını sürdürememiştir. Hem uygulanan çalışmalardan dolayı ortaya çıkan muhalefet yönlendirilmekte hem de uygulamanın riski sivillere bırakılmaktadır.

4.3.3.2. Lastik Tekerleğin İstanbul'u Fethi: İstanbul'un Karayolları

İstanbul'da Menderes döneminde en önemli imar faaliyetleri yol yapım çalışmalarında gösterilmiştir. Yol açmak ve semtleri ve şehirleri birbirine bağlamak, mekânı lastik tekerlekle ulaşılabilir kılmak bu dönemin en başat faaliyetleridir. İmar ve istimlak bütçeleri ve istimlakın oluşturduğu muhalefeti önemsemeyen Menderes İstanbul'u bir şantiye sahasına çevirmiştir. Ülkemizdeki sağ politikacıların en övündükleri unsur olan “şehirlerin şantiyeye çevrilmesi”, sabık iktidara verilen en önemli mesajdır. Ancak şantiyelerle övünme hali şehirde dönemsel üretim ve mobilizasyonu kamu kaynakları ile sağlarken, dönemin temel tercihleriyle şehirlerin inşa edilmesine ön ayak olmaktadır.

¹¹⁰⁸ “İmar İşlerinde Fikri Sorulacak Uzmanların”, *Yeni İstanbul*, 18 Haziran 1960, Sayı: 3803.

¹¹⁰⁹ “Şehrimizde İmara Devam Ediliyor”, *Vatan*, 23 Haziran 1960, Sayı: 6883.

¹¹¹⁰ “Üsküdar Meydanı'nın Tanzimi Bitmek Üzeredir”, *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1960, Sayı: 3808.

¹¹¹¹ “Atatürk Bulvarında Yeni Çarşı”, *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1960, Sayı: 12939.

¹¹¹² “Sultanahmet Meydanına Taşıt Bırakılmıyacak”, *Yeni İstanbul*, 3 Eylül 1960, Sayı: 3880.

¹¹¹³ “İmar Faaliyetine Devam Edileceği Haberi Asılsız”, *Yeni İstanbul*, 5 Aralık 1960, Sayı: 3973.

27 Ekim 1957’de yapılan milletvekilliği seçimleri öncesinde İstanbul’un imar çalışmaları hızlanmıştır.¹¹¹⁴ 1957 yılı Eylül ayında, Eminönü-Unkapanı yolunda binaların yıkım işlemleri tamamlanmış ve molozlar tahliye edilmiştir. Bu yolun otuz iki metre genişliğinde araç kısmı açılacak, trotuarlar bu kısımdaki binaların yıkından sonra açılacaktır.¹¹¹⁵ 1958 Haziran ayında, Eminönü-Unkapanı yolunun birinci kısmı tamamlanmıştır.¹¹¹⁶ Beyazıt-Aksaray yolu açılmış, yolun yokuş kısmının ortadan kaldırılması için yol yeniden sökülüştür. Yokuştan alınan altmış santimetre yüksekliğindeki hafriyat, yolun Aksaray tarafına taşınacaktır. Topkapı-Aksaray arasında ise yol kazılarak aşağıya indirilmektedir.¹¹¹⁷ 1957 yılı Ağustos ayında, Beyazıt-Saraçhane yolunun açılmasına karar verilmiştir. Bu arada, Şehzadebaşı Camii çevresindeki binalar da yıkılarak “bütün ihtişamı ile meydana” çıkartılacaktır.¹¹¹⁸ 1958 yılı Nisan ayında, Fen Fakültesi’nin önünden başlayarak Edirnekapı-Beyazıt arasını bağlayacak yol beton asfalt olarak inşa edilmek için ihale edilmiştir.¹¹¹⁹ 1959 yılı Ağustos ayında Edirnekapı-Saraçhanebaşı yolu inşaatına başlanacaktır.¹¹²⁰ Saraçhane-Edirnekapı yolunun inşaatına başlanmıştır, Fatih’ten Edirnekapı’ya giderken sağda bulunan üç ve dördüncü adalarda bulunan binalardan bazılarının ön kısımları yıkılacaktır.¹¹²¹ Saraçhane-Fatih arasındaki yolun toprak tesviyesi tamamlanmış ve beton dökümüne başlanmıştır.¹¹²² 1960 Nisan ayında, Saraçhane-Unkapanı arasındaki yolun beton asfalt olarak elli metre genişletilmesine karar verilmiştir.¹¹²³ Bu yolun ihalesi, 1960 yılı Mayıs ayında yapılmıştır.¹¹²⁴ Artık sur içi İstanbul’un tüm semtleri cetvellerle çizilmiş yollarla birbirine bağlanmıştır. Geometrik yolların açılması, organik imarla gelişmiş İstanbul’da yaşam ve üretimin formlarını dönüştürmektedir. Tanzimat’tan beri süre gelen İstanbul’un imar edilmesi ve asrî bir şehir yapılması hedefi Menderes tarafından bu yollarla başarılmış olmaktadır.

¹¹¹⁴ 27 Ekim 1957’de yapılan milletvekilliği seçimleri öncesinde İstanbul’un imar çalışmaları hızlanmıştır. Seçimlerden sonra aksayan ve bırakılan işler için, dönem basınında eleştiriler yapılmaktadır. Kızıltoprak Kayışdağı Caddesi civarındaki on üçe yakın sokakta seçimlerden önce başlayan hummalı çalışma, seçim sonrası askıya alınmıştır. Çalışma yapılan sokaklar harabe bir halde belediye çalışanlarını beklemektedir.

¹¹¹⁵ “Eminönü-Unkapanı Servis Yolunun İnşasına Başlanıldı”, *Cumhuriyet*, 17 Eylül 1957, Sayı: 11904.

¹¹¹⁶ “Birinci Kısım Sona Erdi”, *Vatan*, 21 Haziran 1958, Sayı: 6176.

¹¹¹⁷ “Beyazıt-Topkapı Yolu Kazılıp Tesviye Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 25 Haziran 1957, Sayı: 2733.

¹¹¹⁸ “Beyazıt-Saraçhane Yolu da Açılacak”, *Vatan*, 27 Ağustos 1957, Sayı: 5840.

¹¹¹⁹ “Edirnekapı Yolu İçin 8.600.000 Lira Harcanacak”, *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1958, Sayı: 12116.

¹¹²⁰ “Edirnekapı-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatına Yarın Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 12580.

¹¹²¹ “Saraçhane-Edirnekapı Yolu İnşaatı Devam Ediyor”, *Vatan*, 30 Ağustos 1959, Sayı: 6601.

¹¹²² “Beton Dökülüyor”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1959, Sayı: 3608.

¹¹²³ “Saraçhane-Unkapanı Yolu”, *Vatan*, 19 Nisan 1960, Sayı: 6802.

¹¹²⁴ “Saraçhanebaşı-Unkapanı Yolunun Dün İhalesi Yapıldı”, *Vatan*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 6825.; “Saraçhanebaşı-Unkapanı Yolu Beton Olacak”, *Yeni İstanbul*, 13 Mayıs 1960, Sayı: 3770.

1958 yılı içerisinde, İstanbul'daki imar çalışmalarının yüz seksen sekizi yol inşasında gerçekleşmektedir. Bu yollardan büyük olanları şunlardır: İstinye-Yeniköy, Arnavutköy-Bebek, Tophane-Karaköy, Tophane-Dolmabahçe, Eminönü-Unkapanı, Sirkeci-Florya, Yedikule-Topkapı, Bağdat Caddesi, Nuhkuyusu.¹¹²⁵

İstanbul cihetindeki geniş bulvarların hepsi Aksaray Meydanı'nda buluşmuşlardır.¹¹²⁶ Altmış metre genişlikteki Vatan Caddesi, elli metre genişlikteki Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı ve Florya Sahil yolu bağlantısı Aksaray Meydanı'nda kavşak oluşturmuştur. Aksaray-Yenikapı arasında açılan bulvarın yer altı tesisleri tamamlanmıştır. Yolun asfaltlanmasına başlanmıştır.¹¹²⁷ Ankara Caddesi'nin Cağaloğlu Camii'nden Divanyolu'na kadar olan kısmı genişletilecektir. Divanyolu'da Aksaray Caddesi'nin devamı olarak genişletilecektir.¹¹²⁸ Sirkeci'nin, Demirkapı mevkiinden başlayacak elli metre genişliğinde bir yolla Ayasofya Meydanı'na oradan Cankurtaran mevkiine inerek Florya Sahil yoluna bağlanmasını öngören plan tasdik olmuştur.¹¹²⁹ Londra Asfaltı-Topkapı birleşimini surları takip ederek Yedikule'ye otuz metre genişliğinde bağlayacak olan yol ihale edilmiştir.¹¹³⁰ 1958 yılı Temmuz ayında, Yedikule-Eyüp arasında elli metre genişliğinde inşa edilen yol çalışmaları devam etmektedir.¹¹³¹ 1957 yılı Haziran ayında, İstanbul'un imarının hızlandırılması için Başvekil Menderes emir vermiştir. Bu emir çerçevesinde çalışmalar hızlandırılmış, Florya-Eminönü yolunun Sarayburnu civarında sahil doldurulmaktadır.¹¹³² 1957 yılı Eylül ayında, Eminönü-Florya sahil yolu, Yedikule'ye varmış durumdadır. Gülhane-Sirkeci arasının açılması için buradaki ambarların taşınmasına başlanılmıştır.¹¹³³ 1959 Eylül ayında, Sirkeci-Yedikule yolu inşaatı tamamlanmak üzeredir, yıl sonuna kadar Zeytinburnu'na ulaşılacaktır.¹¹³⁴ Bu yolda yer alan Sarayburnu köprüsünün inşaatı tamamlanmıştır.¹¹³⁵ Bakırköyü'nde çarşuyu Baruthane plajına bağlayan yolun 50 metreye genişletilmesi kararı alınmıştır.¹¹³⁶ Yol çalışmaları yalnızca sur içinde devam etmemekte, aynı zamanda sur dışından da tüm İstanbul'u fethetmektedir. Bu yollarda

¹¹²⁵ “Şehir Yolları İçin 86 Milyon 660 Bin Lira Yatırım Yapıldı”, *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1958, Sayı: 12238.

¹¹²⁶ “Yenikapı ve Aksaray, Her Tarafa Bulvar ile Bağlandı”, *Yeni İstanbul*, 25 Kasım 1957, Sayı: 2883.

¹¹²⁷ “Aksaray-Yenikapı Yolu”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.

¹¹²⁸ “Divanyolu Genişletilecek”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1957, Sayı: 11834.

¹¹²⁹ “Gülhane Parkı ve Topkapı Sarayı Çevre Yolu”, *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1958, Sayı: 12115.

¹¹³⁰ “Topkapı-Yedikule Yolu 6.667.610 Liraya İhale Edildi”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1958, Sayı: 12150.; “Topkapı-Yedikule Yolu İhale Edildi”, *Vatan*, 23 Mayıs 1958, Sayı: 6147.

¹¹³¹ “Yedikule-Eyüp Yolu”, *Vatan*, 31 Temmuz 1958, Sayı: 6212.

¹¹³² “Florya Yolu”, *Yeni İstanbul*, 27 Haziran 1957, Sayı: 2735.

¹¹³³ “Eminönü Florya Sahil Yolu”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1957, Sayı: 11908.

¹¹³⁴ “Sirkeci-Yedikule Sahil Yolu 29 Ekimde Trafığe Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 25 Eylül 1959, Sayı: 3541.

¹¹³⁵ “Bir Asfalt Kaldı”, *Yeni İstanbul*, 19 Aralık 1959, Sayı: 3626.

¹¹³⁶ “Bakırköy-Baruthane Yolu”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 11848.

merkezi şehirlerarası yola bağlanarak İstanbul semtlerinin hem birbirleriyle hem de tüm ülkeyle bütünleşmesi sağlanmaktadır. Ulaşılabilir olmak İstanbul'daki yerel mahremiyet algılarını kökünden değiştirmektedir. Bu yeni şehir yapısının oluşturduğu toplumsal ve siyasal yapı ülkenin geleceğini şekillendirecektir.

Londra Asfaltı-Topkapı bağlantısındaki eğimin giderilmesi için yol yeniden inşa edilerek bir metre yetmiş santimetre doldurulacaktır. Bu iş için yolun etrafındaki direkler sökülüştür.¹¹³⁷ İnşaat işleri tamamlanmaktadır, daha sonra bu işler revize edilmektedir. Yoldaki eğim, yol inşaat tamamlandıktan sonra mı fark edilmiştir? Bu haber gazetelerde yer alırken hiç kimse kamunun zarara uğratılmasını gündem yapmamaktadır. İmar haberleri yalnızca yapılacakları müjdeler mahiyette veya siyasal gerekçelerle eleştiri mahiyetinde kaleme alınmaktadır. İmar haberleri genellikle tarihsel süreklilikten yoksun bir biçimde haberleştirilmektedir. Geçmiş ve gelecek bağlantısı proje bütünlüğünde kurulmamakta, geçmiş yalnızca siyasal eleştirilerde hatırlanmaktadır.

Beyazıt-Eminönü arasında açılacak yok uzun zamandır İstanbulluların gündeminde yer almaktadır. Bu yol Beyazıt'taki Dişçilik Mektebi'nden başlayacak Eminönü'nde Rüstempaşa Camii'ne ulaşacaktır. Otuz metre genişliğinde olacak yol için Dişçilik Mektebi de dahil olmak üzere iki yüz kırk üç bina istimlak edilecektir.¹¹³⁸ Beyazıt, Eminönü arasını altı yüz metre mesafeye indirecek olan yolun iki yüz milyon liraya mal olacağı ve Nisan 1960 tarihinde inşaatına başlanacağı belirtilmektedir.¹¹³⁹ Açılacak yol için on milyon liralık bir tahsisat gelmiş, yol güzergahındaki bina sahiplerine istimlak tebligatı gönderilmiştir.¹¹⁴⁰

İstanbul'un Nazım Planı tamamlandığı için bu plana göre ana caddelerin açılmasına başlanmıştır. Karaköy-Boğaziçi Sahil yolu ve Boğaz tepelerinin arkasından geçen ve sahile inen iltisak (bağlantı) yolları açılacaktır. Bu çerçevede Zincirlikuyu-Yıldız-Barbaros Meydanına inen 50 metrelik yolunun çalışmaları devam etmektedir. Zincirlikuyu Levent istikametindeki yol, otuz metre olarak İstinye'ye kadar devam edecektir. Boğaz Sırtlarından Büyükdere'ye kadar uzanan otuz metrelik yol Hacıosman Bayırı'nın ortasına kadar varmıştır. Rumeli yakası sahil yolu ise: Karaköy-Ortaköy, Ortaköy-Bebek, Bebek-Sarıyer, Sarıyer-Kavaklar, Şişli-Büyükdere, (a- İstinye

¹¹³⁷ "Londra Asfaltı Yükseltiliyor", *Cumhuriyet*, 5 Haziran 1958, Sayı: 12163.

¹¹³⁸ "Büyük Yol", *Yeni İstanbul*, 16 Şubat 1960, Sayı: 3686.

¹¹³⁹ "Beyazıt-Eminönü Arasında Mesafe 600 Metreye İnecek", *Yeni İstanbul*, 23 Mart 1960, Sayı: 3721.

¹¹⁴⁰ "Beyazıt-Eminönü Yolunun Açılmasına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 20 Nisan 1960, Sayı: 12838.

Bağlantısı, b- Tarabya Bağlantısı), Kilyos Bağlantısı olmak üzere altı parçada ele alınarak inşa edilecektir.¹¹⁴¹ Bu büyük yol projesi haritalı bir şekilde, 1957 seçimlerinin yapıldığı Eylül ayı içerisinde yayınlanmıştır. Seçim öncesi imar çalışmaları büyük projeler halinde kamuoyu ile paylaşılmaktadır. 1958 yılı Temmuz ayında Boğaz yolunda da çalışmalar devam etmektedir. Yol denizden doldurularak inşa edilmektedir.¹¹⁴² Beyoğlu yakasının imar çalışmaları Beşiktaş'ın ana yolların kesişim merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Boş alanlarda inşa edilen yeni İstanbul için yeni ve büyük yollar açılmaktadır. Yolların bu kadar büyük açılması döneminde anlamsız bulunmaktadır. Ancak bu büyük yollar şehrin gelecekte alacağı form hakkında bilgi vermektedir.

1958 yılı Aralık ayında, İstiklal Caddesi'ne paralel ikinci bir cadde açılması projesi tekrar gündeme alınmıştır. Azapkapı'da bulunan, Abanoz Sokağı ve Hacı Bayram Sokağı'ndan Şişhane'ye kadar açılacak bu yol için iki bin binanın istimlakı yapılacaktır.¹¹⁴³ Azapkapı ile Taksim arasında açılacak yol güzergahı ile ilgili belediye iki çalışma yapmış, şimdi bu ikisini birleştiren bir üçüncü çalışma ile yol güzergahına karar verilecektir.¹¹⁴⁴ 1959 yılı Nisan ayında, yol güzergahında bulunan 370 binanın istimlakine başlanacaktır.¹¹⁴⁵ Yol çalışmasına istimlak söz konusu olmayan Azapkapı-İngiliz Konsoloslugu arasında başlanacaktır.¹¹⁴⁶ Yol çalışmasının etütlerine başlanmıştır. Balık, Topçekenler, Balo, Abanoz, Süslüsaksı ve Kurabiye sokakları kısmen veya tamamen yıkılacaktır.¹¹⁴⁷ İmar sırasının Beyoğlu'na geldiği haberi gazetelerde yer almıştır. İmar çalışmasında öncelikle yollar açılacaktır, açılacak ilk yol ise Azapkapı-Tepebaşı yolu olacaktır.¹¹⁴⁸ 1959 Eylül ayında, Taksim-Azapkapı yolunun istikameti, yol maliyetini artırdığı gerekçesiyle yeniden belirlenecektir. Bu nedenle, şimdilik istimlakli düşünülen binaların istimlak edilmesinden vazgeçilmiş, az masraflı bir yol projesi üzerinde çalışılması kararına varılmıştır.¹¹⁴⁹ Bu haberden bir ay sonra, bu yolun inşaatına beş gün sonra başlanacağı haberi gazetelerde yer almıştır.¹¹⁵⁰ 1960 yılı Mart ayında, maddi imkânsızlıklar nedeniyle Taksim-Azapkapı yolunun açılmayacağı

¹¹⁴¹ “İlk Planda Tanzimi Kararlaştırılan Boğaz Sahil ve Kara Yolları”, *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1957, Sayı: 11889.

¹¹⁴² “Boğaz Yolu”, *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1958, Sayı: 3114.

¹¹⁴³ “İstiklal Caddesine Paralel İkinci Bir Cadde Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1958, Sayı: 3260.; “Taksim-Şişhane Arasında Yeni Bir Yol Açılacak”, *Vatan*, 14 Aralık 1958, Sayı: 6348.

¹¹⁴⁴ “Azapkapı İle Taksim Arasında Açılacak Yol”, *Cumhuriyet*, 13 Nisan 1959, Sayı: 12470.

¹¹⁴⁵ “Azapkapı-Taksim Yolu İçin Hazırlıklar”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1959, Sayı: 12471.

¹¹⁴⁶ “Taksim-Azapkapı Yoluna Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1959, Sayı: 12478.

¹¹⁴⁷ “Azapkapı-Taksim Yolu Etütlerine Başlandı”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1959, Sayı: 12510.

¹¹⁴⁸ “Azapkapı-Tepebaşı Yolunun Açılmasına Başlanacak”, *Yeni İstanbul*, 29 Temmuz 1959, Sayı: 3483.

¹¹⁴⁹ “Taksim-Azapkapı Yolu Yeniden Tesbit Edilecek”, *Vatan*, 18 Eylül 1959, Sayı: 6620.

¹¹⁵⁰ “Azapkapı-Taksim Yolu İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1959, Sayı: 12647.

haberleri dönem basınında yer bulmuştur. Yürütülen yol çalışmalarının çokluğu nedeniyle, istimlak ve inşa bütçeleri belediye tarafından karşılanamamaktadır.¹¹⁵¹ 1959 Nisan ayının sonunda, Tophane-Boğazkesen yolunun trotuarları döşenmekte olup, trafiğe açılacaktır.¹¹⁵² Yolun çalışmaları bitmek üzeredir, yakında taksi ve dolmuşlar bu yol üzerinden İstiklal Caddesi'ne bağlanacaktır.¹¹⁵³ Tophane-Dolmabahçe arasında otuz metre genişliğinde yol açılacak, yol ile deniz arasında tesis edilecek park sahaları sayesinde deniz manzarası da sağlanmış olacaktır.¹¹⁵⁴ Tophane-Dolmabahçe yolu dört metre aşağıya indirilecektir.¹¹⁵⁵ Rıhtımla aynı hizaya indirilecek yol sayesinde, denizle yol arasında düz alanlar oluşmuş olacaktır. Tophane-Kabataş yolunun kanalizasyon su ve elektrik boruları döşenmektedir, yakında asfaltlanarak trafiğe açılacaktır.¹¹⁵⁶ Tophane-Dolmabahçe yolu, 1958 yılı Ekim ayında araçların kullanımına açılmıştır.¹¹⁵⁷ Yol açılmıştır, ancak yol çalışması sırasında bazı binalarda hasarlar meydana gelmiştir. Bu nedenle, yol kenarına istinat duvarları çekilerek, binaların duvar bitimine kadar tahliyesine başlanmıştır.¹¹⁵⁸ Bu yol beton zemin olarak kullanıma açılmıştır, şimdi yolun asfaltlanma çalışmalarına başlanılmıştır.¹¹⁵⁹ 1958 yılı Nisan ayında, Karaköy Kemeraltı ve Domuz sokaklarda yapılan yıkımlara devam edilmektedir, bu yıkım sonrası Karaköy-Tophane birbirine bağlanmış olacaktır.¹¹⁶⁰ Yıkımlar devam ederken Tophane-Karaköy yolunun ihalesi de yapılmıştır.¹¹⁶¹ 1958 yılı Temmuz ayında, Karaköy-Azapkapı Caddesi'nin açılması için istimlak edilen binaların yıkımına başlanacaktır.¹¹⁶² 1959 yılı Mayıs ayına gelindiğinde, yol projesinin ve maketi hazırlanmıştır.¹¹⁶³ Neredeyse bir yıl geçmesine rağmen fiili yıkım ve yol çalışmasına başlanamamıştır. 1959 yılı Temmuz ayında, iki kilometre uzunluğunda, otuz metre genişliğinde açılacak yol için ilk etapta kırk gayrimenkul istimlak edilecektir.¹¹⁶⁴ 1959 Aralık ayı sonuna gelindiğinde, Dolmabahçe-Gümüşsuyu arasında açılan yol tamamlanmak üzeredir.¹¹⁶⁵ 1957-1960 arası Beyoğlu yakasının eski semt

¹¹⁵¹ "Taksim-Azapkapı Yolu Bu Yıl Açılmıyor", *Yeni İstanbul*, 9 Mart 1960, Sayı: 3707.

¹¹⁵² "Tophane-Boğazkesen Yolu Bugün Trafiğe Açılıyor", *Yeni İstanbul*, 28 Nisan 1959, Sayı: 3394.

¹¹⁵³ "Tophane-Boğazkesen Yolu Yarın Açılıyor", *Cumhuriyet*, 7 Haziran 1959, Sayı: 12525.

¹¹⁵⁴ "Tophane-Dolmabahçe Arasının Alacağı Yeni Şekil", *Cumhuriyet*, 25 Mart 1958, Sayı: 12093.

¹¹⁵⁵ "Tophane-Dolmabahçe Yolu 4 Metre İndiriliyor", *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1958, Sayı: 12142.

¹¹⁵⁶ "Alçalıyor", *Yeni İstanbul*, 9 Temmuz 1958, Sayı: 3103.

¹¹⁵⁷ "Tophane-Dolmabahçe Yolunun Bir Şeridi Açıldı", *Yeni İstanbul*, 9 Ekim 1958, Sayı: 3195.; "Dolmabahçe Yolunun 2. Şeridi de Açıldı", *Yeni İstanbul*, 11 Ekim 1958, Sayı: 3197.

¹¹⁵⁸ "Tophane'de Tehlikeli 60 Bina Tahliye Ettiriliyor", *Vatan*, 8 Şubat 1959, Sayı: 6402.

¹¹⁵⁹ "Asfaltlanıyor", *Cumhuriyet*, 25 Mayıs 1959, Sayı: 12512.

¹¹⁶⁰ "Kapatılan Yol", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1958, Sayı: 12121.

¹¹⁶¹ "Yeni Tophane Karaköy Yolu İhale Edildi", *Vatan*, 29 Nisan 1958, Sayı: 6123.

¹¹⁶² "Karaköy-Azapkapı Caddesi de Açılıyor", *Yeni İstanbul*, 25 Temmuz 1958, Sayı: 3119.

¹¹⁶³ "Taksim-Azapkapı Yolu Projesi Hazırlandı", *Vatan*, 2 Mayıs 1959, Sayı: 6484.

¹¹⁶⁴ "Azapkapı-Taksim Yolu İnşaatına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1959, Sayı: 12553.

¹¹⁶⁵ "Dolmabahçe-Gümüşsuyu Yolu Tamamlanmak Üzere", *Yeni İstanbul*, 29 Aralık 1959, Sayı: 3636.

yerleşimlerinde büyük yol çalışmaları sürmektedir. Hem eski yerleşimler içi hem de Beyoğlu'nu diğer semtlere bağlayan yollarda hummalı bir çalışma yürütülmektedir. Gazete haberleri üç yıl içerisinde takip edildiğinde, haberlerin veriliş sıklıkları ve tehir edilen proje sonlandırma tarihleri dönemin İstanbulluların maruz kaldığı imar çalışmalarının süreci konusunda bilgi vermektedir. Her yer yıkılmakta ve yeniden inşa edilmektedir. Bu çalışmalar, 1950'lili yıllarda nispeten boş tarla olan Cihangir ve Gümüşsuyu mahallelerinin gelişme akslarını ortaya çıkartmaktadır.

1959 yılı Ağustos ayında, Ortaköy'den Etiler'e iki bin dört yüz metre uzunluğunda yirmi metre genişliğinde bir yol açılacaktır.¹¹⁶⁶ İki semti birbirine bağlayacak, Portakal Yokuşu yolunun ihalesi yapılmıştır.¹¹⁶⁷ 1957 yılı Eylül ayında Okmeydanı-Hasköy yolunun inşaatı ihale edilmiştir.¹¹⁶⁸

1958 yılı Ocak ayında, İstanbul-İzmit yolunun, Küçükalyalı-Üsküdar arasındaki tünel de tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Bu yolun yapılması ile İstanbul-İzmit arası bir saate inmiştir.¹¹⁶⁹ Bu yol, İstanbul'un Anadolu yakası etki alanını belirlemiştir. Kolay ulaşılabilir olan Kartal, Pendik istikameti yeni İstanbul yapılanmasının şifrelerini vermektedir. 1959 yılı Mart ayında İstanbul Belediye Encümeni, Bağdat Caddesi'nin istikamet planını görüşmüş, 30 metre olması düşünülerek yolun Ankara asfaltının bu bölge trafiğine etkisi göz önünde tutularak 24 metre olarak açılmasına karar verilmiştir.¹¹⁷⁰ 1959 Eylül ayında ise, Bağdat Caddesi'nde sürdürülen yol çalışmaları bir hayli ilerlemiştir, Ekim ayında bin beş yüz metrelik, Kasım ayında ise iki bin beş yüz metrelik kısmı tamamlanmış olacaktır.¹¹⁷¹ 1960 yılı Mayıs ayında, Bağdat Caddesi'nde sürdürülen çalışmalar hala tamamlanmamıştır. Bu nedenle Suadiye ve Kızıltoprak'ta bulunan yazlık evler kiracı bulamamaktadır.¹¹⁷² İmar çalışmalarının sürmesi şehrin sosyal ve iktisadi hayatını da bire bir etkilemektedir. Bu yol çalışmasının basında yer alması üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün, çalışma alanında incelemelerde bulunmuş ve çalışmanın hızlanacağını beyan etmiştir.¹¹⁷³

İstanbul'da yeni yol çalışmaları devam ederken, açılan yollarda da tahribatlar meydana gelmektedir. Bir kısmı inşa hatalarından bir kısmı da kullanımdan

¹¹⁶⁶ "Ortaköyden Etilere Direkt Bir Yol Açılıyor", *Vatan*, 14 Ağustos 1959, Sayı: 6585.

¹¹⁶⁷ "İhale Edilen Yol İnşaatı", *Vatan*, 4 Eylül 1959, Sayı: 6606.

¹¹⁶⁸ "Okmeydanı-Hasköy Yolu İhale Edildi", *Cumhuriyet*, 17 Eylül 1957, Sayı: 11904.

¹¹⁶⁹ "Karayolu Tüneli", *Vatan*, 5 Ocak 1958, Sayı: 6011.

¹¹⁷⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 27 Mart 1959, İndeks: 2075841, Cilt No: 55, Karar No: 155.

¹¹⁷¹ "Bağdat Caddesi ve Florya Sahil Yolu İnşaatı", *Vatan*, 25 Eylül 1959, Sayı: 6627.

¹¹⁷² "Bağdat Caddesi Haziran Ayında da Trafiğe Açılacak", *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1960, Sayı: 12857.

¹¹⁷³ "Yol İnşaatına Hız Veriliyor", *Vatan*, 18 Mayıs 1960, Sayı: 6830.

kaynaklanan bu yol tamirleri dönem dönem belediye tarafından gerçekleştirilmektedir.¹¹⁷⁴ Yeni yapılan yolların çökmesi, yapılan çalışmaların hızı kadar kalitesinin sorgulanmadığını göstermektedir. Dönemin Türkiye'sinin karayolu inşaatlarında iş yapma standartları ve kalitesi tam oturmamıştır.

Şehirde büyük yol çalışmaları devam ederken, tamamlanan yolların üst kısımlarının asfaltlanması işi de ihale edilerek gerçekleştirilmektedir. Yol çalışması bittikten sonra asfaltlama çalışmaları başlamaktadır.¹¹⁷⁵ İstanbul'da büyük yol projeleri inşa edilirken, şehrin ara sokakları da parke ile yapılmaktadır. Sarıyer ve Beşiktaş'ta otuz beş sokağa parke döşenecektir.¹¹⁷⁶ Yollara bitişik olarak istimlak edilen yerler düzenlenerek parke ile kaplanmaktadır. Ankara Caddesi, Saraçhanebaşı, Edirnekapı, Salıpazarı ve Bebek'e giriş kısmında bu uygulamalar tamamlanmıştır.¹¹⁷⁷ Yol açılması işi yalnızca yıkım veya yol yüzeyinin tesviye edilmesi değildir. Aynı zamanda yolun asfaltlanması, sanat yapıları, ışıklandırılması ve tabelalandırılmasıyla oluşan bütüncül bir çalışmadır.

Yolların açılmasının aciliyeti nedeniyle bina yıkımlarında dinamit kullanımına başlanmıştır. Aksaray yolundaki Simkeşhane'nin yıkılmasında dinamit kullanılmıştır.¹¹⁷⁸ Dinamit kullanımı şehir içi meskun alanlarda sadece yıkılması hedeflenen binalar dışındaki binalara da zarar verebilmektedir. İmar çalışmaları aciliyet gerektirdiğinden gerektiğinde şehir içinde bu risk de alınmaktadır.

1960 yılına gelindiğinde belediye bütçesi, İstanbul'da yürütülen imar çalışmalarını karşılamaya yetmemektedir. İstimlak ve inşaat çalışmalarının maliyetini karşılayamayan belediye, yavaş yavaş bazı projeleri iptal etmekte ve başlanılan projelere de ara vermektedir.¹¹⁷⁹ Tüm bu şartlara rağmen İstanbul'da yeni yol çalışmalarına dönem basınında rastlanmaktadır.¹¹⁸⁰

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden iki gün önce gazetelerde yer alan haberler İstanbul Belediyesi'nin imar çalışmalarındaki projeksiyonunu ortaya koymaktadır.

¹¹⁷⁴ “Tamir Edilecek Ana Trafik Yolları”, *Vatan*, 19 Ekim 1957, Sayı: 5893.; “Tamir Edilecek Yollar”, *Vatan*, 2 Şubat 1958, Sayı: 6039.; “Şehirde Tamir veya İnşa Edilecek Sokaklar”, *Vatan*, 1 Ağustos 1958, Sayı: 6213.; “Şehirde 500'den Fazla Sokak Tamire Muhtaç”, *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1960, Sayı: 3751.

¹¹⁷⁵ “Dolmabahçe Meydanı Yeniden Tanzim Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 3508.; “Anadolu Yakası Yollarına 3.785.144 Lira Ayrıldı”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1959, Sayı: 3510.

¹¹⁷⁶ “Sarıyer ve Beşiktaşta 35 Sokak Parke Olarak İnşa Edilecek”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1958, Sayı: 12158.; “İhale Edilen Yol İnşaatı”, *Vatan*, 4 Eylül 1959, Sayı: 6606.

¹¹⁷⁷ “İstimlak Edilen Yerlerin Yola Giden Kısımları Parkeleniyor”, *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1957, Sayı: 11873.

¹¹⁷⁸ “Aksaray Yolundaki Dinamitleme Ameliyesine Başlandı”, *Vatan*, 26 Ağustos 1957, Sayı: 5839.

¹¹⁷⁹ “Taksim-Azapkapı Yolu Bu Yıl Açılmıyor”, *Yeni İstanbul*, 9 Mart 1960, Sayı: 3707; “Rumelikavağı-Yenimahalle Yol İnşaatı Durdu”, *Vatan*, 10 Mart 1960, Sayı: 6764.

¹¹⁸⁰ “Beyazıt-Eminönü Arasında Mesafe 600 Metreye İnecek”, *Yeni İstanbul*, 23 Mart 1960, Sayı: 3721.

Azapkapı-Taksim yolunun inşaatına başlanacak, Saraçhane-Unkapanı yolu Ekim 1960'da tamamlanacak ve Haziran 1960'ta Beyazıt Meydanı'nın tanzimine girişilecektir.¹¹⁸¹

27 Mayıs 1960 askeri darbe sonucu Menderes hükümeti iktidardan devrilmiştir. Bu iktidar değişikliği yerel yönetimlere kadar ulaşmıştır. Yerel yönetimlere de askerler atanarak yönetsel süreçler idare edilmektedir. İstanbul Belediyesi'nin başına gelen askeri yönetim, İstanbul'da sürdürülen imar işleri için akademisyenler ve uzmanlardan oluşan bir heyet meydana getirilecektir.¹¹⁸² Askeri yönetim, İstanbul'da tetkik edilen bazı işlerin ikmaline başlamıştır. Karaköy-Azapkapı arasındaki çalışmalar başlayacaktır, Küçük Ayasofya Caddesi'nin tanzimi tamamlanmıştır. Şehzadebaşı-Beyazıt yolunun tamamlanması içinde çalışmalara başlanacaktır.¹¹⁸³ 1960 yılı temmuz ayında, Edirnekapi-Saraçhane yolunun inşasının tamamlanması işine tekrar başlanmıştır.¹¹⁸⁴

Askeri dönemde, İstanbul belediyesi yol çalışmalarında kendi araçlarını kullanarak tasarruf etme kararı almıştır. Bu amaçla başlanan yollarda yarım milyon lira tasarruf edilmesi düşünülmektedir.¹¹⁸⁵ 1960 Ağustos ayında inşaatı bir türlü tamamlanamayan Bağdat Caddesi trafiğe açılmıştır.¹¹⁸⁶ Bağdat Caddesi'nin inşaatı 1960 yılı Kasım ayında tamamen bitirilmiştir.¹¹⁸⁷ 1961 yılı bütçesi görüşmelerinde, imar faslı için yüz kuruş konulmuş, yeni imar çalışmaları durdurulmuştur. Belediyenin istimlak bedelleri ve yapılan inşa faaliyetlerini ilişkin borçları dahi ödenememektedir.¹¹⁸⁸ İmar işlerinin yarım kaldığı İstanbul, sivil iktidar gelinceye kadar Menderes döneminde başlanan işlerin bitirilmesini bekleyecektir.

4.3.3.3. Otobüsle Toplu Taşıma, Otobüs Garajları ve Otomobil Parkları İnşası

İstanbul'da yolların açılması ve lastik tekerleğin yaygınlaşması yeni bir ulaşım kültürü üretmiştir. Raylar sökülerek inşa edilen karayollarını araçlar işgal etmekte, otobüs ve minibüsler toplu taşımının yeni adresi olmaktadır. İmar çalışmaları süresince yollar kapatılmakta ve yeni güzergahlar oluşturulmaktadır. Bu güzergah değişimleri de

¹¹⁸¹ “Azapkapı-Karaköy ve Saraçhane-Unkapanı Yollarının Tanzimi”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1960, Sayı: 3782.

¹¹⁸² “İmar İşlerinde Fikri Sorulacak Uzmanların”, *Yeni İstanbul*, 18 Haziran 1960, Sayı: 3803.

¹¹⁸³ “Şehrimizde İmara Devam Ediliyor”, *Vatan*, 23 Haziran 1960, Sayı: 6883.; “Üsküdar Meydanı'nın Tanzimi Bitmek Üzere”, *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1960, Sayı: 3808.

¹¹⁸⁴ “İmar Faaliyeti Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Temmuz 1960, Sayı: 3823.

¹¹⁸⁵ “Belediye, İmar İşinde Kendi Araçlarını Kullanacak”, *Yeni İstanbul*, 29 Temmuz 1960, Sayı: 3844.

¹¹⁸⁶ “Bağdat Caddesi Trafiğe Açıldı”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1960, Sayı: 12951.

¹¹⁸⁷ “Bağdat Caddesi İnşaatı Bitti”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1960, Sayı: 3949.

¹¹⁸⁸ “İmar Faaliyetine Devam Edileceği Haberi Asılsız”, *Yeni İstanbul*, 5 Aralık 1960, Sayı: 3973.

basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmaktadır.¹¹⁸⁹ İstanbul tarihinde 1957 yılına gelene kadar bu kadar yoğun bir ulaşım yönlendirmesi ve güzergah değişimine şahit olunmamıştır. Şehri kullanan insanların güzergah değişiklikleri, şehre ilişkin ilişki biçimlerini de değiştirmekte ve şehirde yerli olma ve alışkanlık oluşturma kültürünü de ortadan kaldırmaktadır. 1945 öncesi İstanbul’da yaşayan bir kişi için 1960 yılına gelindiğinde tanıyamayacağı bir şehir ortaya çıkmıştır. Bu durum, şehre gelen göç dalgaları ile birleştiğinde ise yeni bir İstanbul kültürü ortaya çıkmıştır. Bu yeni İstanbul hem şehrin hem de ülkenin yeni sosyal ve politik zemininin işleyişini nüvelendirecektir.

Ulaşımın lastik tekerlek üzerinden sağlanması ile İstanbul’da artan oranda trafik kazaları yaşanmaya başlamıştır. Yolları açmak yetmemektedir, artık kazaları önleyici tedbirleri almak da belediyenin görevleri arasındadır. Bu çerçevede belediye bazı çalışmalar yürütmektedir. 1958 Ocak ayında, genişletilen yolların ortasında yayaların yürüyebileceği refüjler yapılması kararı alınmıştır.¹¹⁹⁰

İstanbul’un ulaşım meselesinde de, imar planı mevzuunda olduğu gibi, “ecnebi” uzmanlardan fikir alınmaktadır. İstanbul’da yollar açılmaktadır, raylar sökülmemektedir, bu süreçte İstanbul trafiğinde toplu taşıma aracı tercihleri tartışılmaktadır. Milletlerarası Şehiriçi Halk Nakliyatı Birliği Başkanı A. Harnel, İstanbul’un ulaşım sorunları hakkında görüşmelerde bulunmak üzere 1958 yılı Eylül ayında İETT yetkilileriyle bir araya gelmiştir. Harnel, İstanbul’da yokuş fazlalığından dolayı trolleybüsten faydalanılabileceğini, bazı şartlar gözetilerek tramvayların kaldırılabilceğini belirtmiştir.¹¹⁹¹

İstanbul’da lastik tekerlek tercihi nedeniyle var olan tramvay hatları kaldırılmaya devam etmektedir. Aksaray-Topkapı arasındaki yol çalışmasında tramvay rayları sökülerek, hatlar iptal edilmektedir.¹¹⁹² Bağdat Caddesi’nde bulunan Çiftelhavuzlar-

¹¹⁸⁹ “Beyazıt Meydanı Bugün Trafiğe Kapatılıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1957, Sayı: 11997.; “Trafiğe Açıldı”, *Vatan*, 20 Aralık 1957, Sayı: 5995.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu 4 Metre İndiriliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1958, Sayı: 12142.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu Kapanıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1958, Sayı: 12145.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu İnşaatı”, *Vatan*, 13 Haziran 1958, Sayı: 6168.; “Dolmabahçe-Tophane Yolunda Trafik Tedbirleri”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1958, Sayı: 12172.; “İstinye Sahil Yolu Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 7 Temmuz 1958, Sayı: 3101.; “Tophane-Dolmabahçe Yolu Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1958, Sayı: 12268.; “Beyazıt-Saraçhanebaşı Yolu Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 23 Mayıs 1959, Sayı: 3419.; “Edirnekapi-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatına Yarın Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 12580.; “Edirnekapi-Saraçhanebaşı Yolu İnşaatı Dolayısıyla Trafikte Değişiklik Oldu”, *Vatan*, 4 Ağustos 1959, Sayı: 6575.; “Kadıköy-Bostancı Yolu Değişiyor”, *Vatan*, 5 Eylül 1959, Sayı: 6607.; “Kapanıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1959, Sayı: 12667.; “Beyazıt’ın Tanzimine Başlanıyor”, *Vatan*, 30 Ocak 1960, Sayı: 6724.; “Trafiğe Kapatıldı”, *Yeni İstanbul*, 3 Mart 1960, Sayı: 3701.; “Tıkalı Yollar”, *Vatan*, 22 Nisan 1960, Sayı: 6805.

¹¹⁹⁰ “Geniş Yollarda Refüjler Yapılacak”, *Vatan*, 20 Ocak 1958, Sayı: 6026.

¹¹⁹¹ “Yokuşu Çok Olan İstanbulda Trolleybüsten Faydalanmalı”, *Yeni İstanbul*, 11 Eylül 1958, Sayı: 3167.

¹¹⁹² “Tramvaylar Kalkıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Haziran 1957, Sayı: 2727.

Caddebostan tramvay hatları, yeni yol inşaatı nedeniyle sökülecektir.¹¹⁹³ Beyazıt Meydan düzenlemesinden dolayı buradaki tramvaylar Çarşıkapı'dan dönecek şekilde raylar düzenlenmiştir.¹¹⁹⁴ İstanbul, eski raylarından kurtarılarak lastik tekerleğe teslim edilmektedir. tramvayların mevcut halinin eskimişliği yeni sistemle kıyaslanamayacak kadar kötüdür. Yeni olan tercih edilirken, eski sistemin ıslahı ya da alternatif olarak bırakılması dahi düşünülmemektedir. Lastik tekerlek tartışılmasız ve alternatifsiz olarak İstanbul ulaşımının başat aktörü haline getirilmiştir.

Yol çalışmaları ve meydan düzenlemelerinde tramvay seferleri de bu çalışmalara göre düzenlenmektedir. 1957 Kasım ayında, Edirnekapı yolu ve Beyazıt Meydanı'nın tanzimi nedeniyle Fatih ve Edirnekapı'ya giden tramvaylar kaldırılmıştır. Fatih'ten Maçka ve Kurtuluş'a giden tramvaylar muvakkaten kaldırılmış, Edirnekapı-Şehzadebaşı arasındakiler ise kısmen kaldırılmış, Beşiktaş-Fatih ve Ortaköy-Fatih tramvayları da Beyazıt'tan ileriye geçemeyecek şekilde düzenlenmiştir.¹¹⁹⁵ 1957 Aralık ayında ise Beyazıt Meydanı tekrar trafiğe açılmış ve tramvay seferleri başlamıştır. Yeniden başlayan tramvay seferlerinin hatları dönemin İstanbul'unda tramvayla ağının kapasitesi hakkında bilgi vermektedir: Fatih-Ortaköy, Fatih-Beşiktaş, Fatih-Şişli, Fatih, Maçka, Fatih-Kurtuluş ve Edirnekapı-Bahçekapı.¹¹⁹⁶

İstanbul'da şehirlerarası otobüs seferleri bir karmaşa içerisinde. İstanbul cihetinde şehirlerarası otobüsler ticaretin merkezi olan Sirkeci'ye kadar gelmekte şehrin merkezi artık bu trafik yoğunluğunu kaldıramamaktadır. Bu nedenle, İstanbul cihetinde Topkapı dışında, Anadolu yakasında ise Üsküdar'da olmak üzere iki adet terminal binası inşa edilecektir.¹¹⁹⁷ İstanbul otobüs terminalleri şehrin dışına taşınacaktır. Ancak sürekli büyüyen bir şehirde otobüs terminalinin şehir dışına taşınma meselesi bir türlü sonuçlanmamıştır. Topkapı ve Harem'de konuşlanacak olan yeni terminal binalarıyla şehir içerisine otobüslerin girmesi engellenmiş olacaktır. Seyrüsefer sorununun çözümü, İstanbul imarının temel meselelerinden birisi haline gelmiştir.

4.3.3.4. İstanbul'da Metro Tartışmaları: Lastik Tekerleğin Galibiyeti

Menderes'in imar çalışmaları sırasında, Gökay döneminde İstanbul'da çok hararetle devam eden metro tartışma ve gündemleri son bulmuştur. İstanbul'da ulaşım

¹¹⁹³ “Bağdat Caddesinde Tramvay Hatları Sökülecek”, *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹¹⁹⁴ “Raylar Sökülüyor”, *Vatan*, 28 Şubat 1960, Sayı: 6753.

¹¹⁹⁵ “Fatih Edirnekapı Tramvayları Kaldırıldı”, *Vatan*, 6 Kasım 1957, Sayı: 5911.; “Yeniden Döşenecek”, *Vatan*, 6 Ocak 1958, Sayı: 6012.

¹¹⁹⁶ “Edirnekapı ve Fatih Tramvay Seferi Başlıyor”, *Vatan*, 19 Aralık 1957, Sayı: 5994.

¹¹⁹⁷ “İki Büyük Terminal Yapılacak”, *Yeni İstanbul*, 23 Kasım 1960, Sayı: 3981.

yatırımlarında lastik tekerlek tercih edilmiş, bu tercih çerçevesinde tüm İstanbul’u hem bölgesel ölçekte hem de şehir ölçeğinde entegre edecek büyük yol projelerinin uygulanmasına girişilmiştir. Gökay döneminden sonra 1960 yılına kadar basında metro haberleri artık gündem teşkil etmemektedir. 1960 yılı Mayıs ayında ender olarak nadiren gündeme gelen İstanbul Metrosu, tekrar gündem olmuştur. Ancak İstanbul metrosu konusunda sanki on yıl boyunca hiçbir mesafe kat edilmemiş gibi basında yer almaktadır: İstanbul metrosuna Fransız bir şirketin taliptir.¹¹⁹⁸ Projeleri çizilmiş olan, sondajları bile yapılmış olan ve yabancı yatırımla yap-işlet-devret modeliyle kurulacak olan İstanbul metrosu projesi lastik tekerleğe yenilmiştir. Metro ve lastik tekerlek asrî şehirlerde olduğu gibi birbirini bütünleyen birer ulaşım aracı değildir. Lastik tekerlek seçildiğinde metro gündemden kalmıştır. Bu tercihin siyasal, ekonomik veya politik izahları ve gerekçeleri ise dönemin iktidarında da muhalefetine de görülmemektedir. Menderes eleştirilerinde ve yargılamalarında, İstanbul halkının en çok etkileyen bu mesele hiçbir zaman gündem olmamıştır. İktidar eleştirileri pratik uygulamalar analiz edilerek değil, söylemler üzerinden yapılmaktadır. Bu durumda hem muhalefetin hem de iktidarın oluşturduğu bir muvazaa olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul’da yeni bir ulaşım alternatifi olarak teleferik gündeme gelmiştir. 1958 yılı Ağustos ayında, Uludağ’da teleferik sistemi kuran şirket olan Policar yetkilisi İstanbul’da yakında başlayacak teleferik hatlarını şu şekilde sıralamıştır: Çamlıca-Kısıklı, Bebek-Kandilli, Haliç’in iki kesiminde iki müstakil teleferik.¹¹⁹⁹ 1960 yılı Nisan ayına gelindiğinde, İstanbul’da bahsedilen teleferik hatlarından hiçbirine başlanılmamıştır. Policar yetkilisi ise gazetelere verdiği beyanatta, Haliç teleferiği için planların hazır olduğunu, aynı anda yüz kişiyi taşıyabilecek vagonlar yardımı ile trafik kesafetinin yoğun olduğu yerlerde istasyonların kurulacağını belirtmiştir.¹²⁰⁰ Metro çalışmaları göz ardı edilen İstanbul’da teleferik bir alternatif olarak yer bulabilmektedir. Teleferik gibi kapasitesi az yolcu taşıma sistemi turistik İstanbul için tercihleri belirlemektedir. Çünkü İstanbul nasıl yaşandığı değil, yaşamın nasıl görüldüğüne odaklanan bir imar çalışmasıyla yüzleşmektedir.

¹¹⁹⁸ “İstanbul Metrosu”, *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 12849.

¹¹⁹⁹ “İstanbulda Yapılacak Teleferik Tesisleri”, *Yeni İstanbul*, 2 Ağustos 1958, Sayı: 3127.

¹²⁰⁰ “Haliç Teleferiği İçin Plan Hazır”, *Vatan*, 9 Nisan 1960, Sayı: 6792.

4.3.3.5. Şehiriçi Deniz Ulaşımı

Şehir içindeki deniz ulaşımına ilişkin iskele yatırımları yeni yol ve meydan çalışmaları ile birlikte devam etmektedir. Eskiye iskeleler tamir edilmekte, ihtiyaçlara göre yeni iskeleler inşa edilerek deniz üzerinden yolcu ve araç taşıma işleri organize edilmektedir.

İstanbul’da nüfus arttıkça yeni ulaşım alternatifleri için çalışmalar yapılmakta, eski sistemlerde revize edilerek kullanılmaktadır. Bu çerçevede Galata Köprüsü, Unkapanı Köprüsü, Karaköy İskelesi’nde tamirat çalışmaları zaman zaman yapılmaktadır. Karaköy köprüsünün tamirâtı İstanbul’da trafik sirkülasyonunu alt üst etmiştir.¹²⁰¹ Kadıköy İskelesi artan yolcu talebini karşılayamamakta tadilatla yenilenerek genişletilmesine çalışılmaktadır.¹²⁰² Karaköy Köprüsü’nün tehlikede olduğu mevcut taşıma kapasitesi nedeniyle revizyona tabi tutulması gerektiği haberleri dönem basınında yer almaktadır.¹²⁰³ Galata Köprüsü’nde bulunan tüm iskeleler kaldırılacak, böylece köprü rahatlatılarak, altına turistik şark kahveleri gazinolar ve çarşı açılacaktır.¹²⁰⁴ Anadolu yakasının nüfusu arttıkça Kadıköy İskelesi’nin de yükü artmakta ve bu talebi karşılayacak tadilatlar yapılmaktadır.¹²⁰⁵ Kabataş İskelesi, otomobil ve kamyonetlerin kıtalar arası geçişini sağlamaktadır. İskelenin hem tadilat sorunları vardır, hem artan taşıt yoğunluğunu kaldıracak yeni yatırımlara ihtiyacı vardır, hem de lodoslara karşı güçlendirilmesi gerekmektedir. Zaman içinde iskelenin

¹²⁰¹ “Köprü’nün Tamiri”, *Vatan*, 19 Ağustos 1957, Sayı: 5832.; “Karaköy Köprüsünde Tamirat”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1958, Sayı: 12180.; “Karaköy Köprüsünde Tamirat”, *Vatan*, 22 Haziran 1958, Sayı: 4177.; “Atatürk ve Karaköy Köprülerinin Tamiri”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.; “Atatürk ve Karaköy Köprüleri Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 12203.; “Köprü Kadıköy İskelesi Bu Sabah Tamire Alınacak”, *Vatan*, 19 Aralık 1958, Sayı: 6353.; “Yeni Köprü İskelesi 80 Metre Uzunlukta Olacak”, *Vatan*, 3 Şubat 1959, Sayı: 6399.; “Köprü’nün Dubaları Değişiyor”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1959, Sayı: 12672.; “Koca Yusuf Çalışıyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Ocak 1960, Sayı: 3666.; “İstanbullular Tehlike Atlattı”, *Yeni İstanbul*, 2 Ekim 1960, Sayı: 3909.

¹²⁰² “Köprü’nün Kadıköy İskelesi Genişletiliyor”, *Yeni İstanbul*, 27 Haziran 1957, Sayı: 2735.; “Köprü Kadıköy İskelesi Tadile Muhtaç”, *Vatan*, 28 Aralık 1957, Sayı: 6003.

¹²⁰³ “Üzerinden Hergün Binlerde İnsan Geçen Galata Köprüsünün Durumu Tehlikeli”, *Yeni İstanbul*, 14 Mayıs 1959, Sayı: 3410. Bu haberler üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün kamuoyunu teskin edici açıklamalar yapmaktadır: “Köprü’nün Durumu Daimi Olarak Kontrol Ediliyor”, *Vatan*, 17 Mayıs 1959, Sayı: 6499.

¹²⁰⁴ “Galata Köprüsündeki İskeleler Kaldırılıyor”, *Cumhuriyet*, 9 Ekim 1959, Sayı: 12646.

¹²⁰⁵ “Kadıköy İskelesi Tadil ve İslah Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1952, Sayı: 11970.; “Kadıköy İskelesi İnşaatı Elan Bitmedi”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1958, Sayı: 12024.; “Köprü’nün Kadıköy İskelesi Bugün Tamire Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1958, Sayı: 12356.; “Batan Kadıköy İskelesi Yerine Yenisi Yapılıyor”, *Vatan*, 27 Şubat 1959, Sayı: 6422.; “Tamamlanıyor”, *Vatan*, 2 Kasım 1959, Sayı: 6665.; “Kadıköy İskelesi Battı”, *Cumhuriyet*, 17 Ocak 1959, Sayı: 12386.; “Kadıköy Vapur İskelesi Genişleyecek”, *Vatan*, 22 Temmuz 1959, Sayı: 6562.; “Kadıköy İskelesinin Ahşap Kısımları İnşa Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 17 Ağustos 1959, Sayı: 12593.; “Yeni İskele Konulacak”, *Vatan*, 20 Ocak 1960, Sayı: 6714.; “2 Katlı, 2 Bin Kişilik”, *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.; “Kadıköy İskelesi 10 Gün Sonra Hizmete Girecek”, *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.; “Kadıköy İskelesi Yerine Kondu”, *Vatan*, 10 Mart 1960, Sayı: 6764.; “Yerine Takıldı”, *Yeni İstanbul*, 10 Mart 1960, Sayı: 3708.

ihtiyaçları etap etap, iskelenin işlevi aksatılmadan yapılmaktadır.¹²⁰⁶ Kabataş'ta bulunan arabalı vapur iskelesi Beşiktaş'taki Hayrettin İskelesi'ne yapılacak yeni yere nakledilecektir.¹²⁰⁷

Üsküdar İskelesi, şehrin Anadolu yakasındaki en önemli araç ve yolcu transfer noktasıdır. Üsküdar'da bulunan araç ve yolcu iskelelerinin yerleri değiştirilmekte, eski iskeleler zaman içinde ulaşımı aksatmadan yenilenmeye çalışılmaktadır.¹²⁰⁸

4.3.3.6. İstanbul Köprüleri

Gökay dönemi sonunda Boğaz'da inşa edilecek köprü çalışmalarında son noktaya gelinmiştir. Menderes döneminde, metro meselesi gibi köprü meselesi geri plana itilmez. Yalnızca metro meselesindeki ağırlık köprüye kaydırılır. Köprü aynı zamanda, yapılan büyük yol projelerini birleştirecek ve Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayacaktır. 1957 yılı Temmuz ayında, Compagnie Française d'Entreprises adlı Fransız firma köprü'nün temelini üç ay sonra atacaktır. Bu konu ile alakalı iki adet protokol firma ile Bayındırlık Bakanlığı arasında imzalanmıştır, köprünün projesinin hazırlanması üç ay sürecektir, sonrasında inşaata başlanacaktır.¹²⁰⁹ Köprü konusu dönem basınında uzmanlardan fikirler alınarak gündemde tutulmaktadır.¹²¹⁰ Asma köprü için, proje aşaması tamamlanmak üzeredir, bütçe konusu görüşülmeye başlanacaktır.¹²¹¹ Asma köprü için firmalar arasındaki iş mücadelesi basına yansımaktadır.¹²¹² Avan projesi hazır olan köprünün kat'ı projeleri ve sondaj çalışmaları Amerikalı bir firma tarafından hazırlanmaktadır.¹²¹³ Asma köprü yapımı için Ortaköy ve Beylerbeyi'nde on iki milyon liralık istimlak yapılacaktır.¹²¹⁴ 1958 Nisan ayında, köprünün yapımı için bir de Alman firma çalışmalar yürütmektedir, köprü maketini hazırlayan firma görüşmeler yapmak için İstanbul'a gelmiştir.¹²¹⁵ Köprü için Beylerbeyi'nde yapılan sondajlar

¹²⁰⁶ “Kabataş İskelesi Yeniden Yapılacak”, *Vatan*, 21 Mart 1958, Sayı: 6086.; “Üsküdar ve Kabataşta Yeni Araba Vapuru İskeleleri Yapılacak”, *Vatan*, 31 Aralık 1958, Sayı: 6365.

¹²⁰⁷ “Kabataş Araba Vapuru İskelesi Kaldırılıyor”, *Vatan*, 2 Eylül 1959, Sayı: 6604.

¹²⁰⁸ “Üsküdar ve Kabataşta İki Katlı İskeleler Yapılacak”, *Yeni İstanbul*, 4 Kasım 1958, Sayı: 3221.; “Üsküdar ve Kabataşta Yeni Araba Vapuru İskeleleri Yapılacak”, *Vatan*, 31 Aralık 1958, Sayı: 6365.

¹²⁰⁹ “Boğaziçi Asma Köprüsünü Bir Fransız Firması İnşa Edecek”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1957, Sayı: 11845.

¹²¹⁰ “Asma Köprü Hakkında Müttehassıslar Ne Diyor”, *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1957, Sayı: 11849.; “Boğaziçi Asma Köprüsü 1340 Metre Uzunluğunda Olacak”, *Cumhuriyet*, 1 Ağustos 1957, Sayı: 11857.; “Avrupanın Asyaya Bağlanması Fikri”, *Ulus*, 7 Eylül 1957, Sayı: 12398.

¹²¹¹ “İstanbul Asma Köprüsü Müzakereleri”, *Vatan*, 12 Ekim, Sayı: 5886.

¹²¹² “Asma Köprü'nün Planı Yapılıyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.; “Boğaziçi Köprüsünün Planları”, *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1957, Sayı: 11967.

¹²¹³ “Boğaziçi Köprüsü”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1957, Sayı: 11968.; “Boğaz Köprüsü Sondajlarına Başlanacak”, *Vatan*, 21 Kasım 1957, Sayı: 5926.

¹²¹⁴ “Asma Köprü'nün Ayakları”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1958, Sayı: 12098.

¹²¹⁵ “Boğaz Köprüsünün Hazırlıkları İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1958, Sayı: 12103.

müspet netice vermiştir.¹²¹⁶ 1958 yılı Nisan ayında, bir önceki yılda olduğu gibi köprünün ihalesinin üç ay içerisinde tamamlanacağı basında yer almaktadır.¹²¹⁷ Köprü yine söylenen tarihte ihale edilememiştir, 1958 Ağustos ayında da, basın da köprünün nasıl yapılması gerektiği tartışmaları devam etmektedir.¹²¹⁸ Köprü konusunda projeler Bayındırlık Bakanlığı'na gelmeye başlamıştır, öneriler iki grupta toplanmaktadır: Denizde de ayağı olan dört ayaklı beton köprü ve iki yakada ayağı olan metal köprü olmak üzere.¹²¹⁹

Asma köprü için tahsisat bulunamamaktadır. 1959 yılı Ocak ayında da köprü için bu dönem bütçesinde yer olmadığı açığa çıkmıştır. Köprünün inşası için 571.5 milyon lira, köprünün bağlantı yolları için ise 411 milyon liraya ihtiyaç vardır.¹²²⁰ Yurtdışı firmaların teklifleri bütçe nedeniyle olumlu sonuç vermediği zaman, Metin Pusat adlı bir Türk müteşebbis, 1950'li yıllarda patentini aldığı iki yakayı bir birine bağlayacak tünel inşasını gündeme taşımıştır. Projesi yerli sermaye ile inşa olacak ve maliyeti asma köprüden % 35 daha ucuza gelecektir.¹²²¹ Müteşebbisin teklifi dönemin yöneticilerince ciddiye alınarak benimsenmiş, müteşebbiste projesini farklı sunum alternatifleri ile dönem basınında yayınlamamıştır. Proje iki yılda tamamlanabilecek ve yüz elli milyon liraya mal olacaktır. Pusat'ın projesine göre, su altı tüneline yaya yolları olacak ve buralara dükkânlar açılacaktır.¹²²² Bütçe yetersizliği projelerin tartışılması için bir fırsat oluşturmaktadır. İktidarın gücü yetmediği meselelerde akıl yürütmenin bir sorunu ve sonucu yoktur. Metro meselesinde olduğu gibi iktidarın kararının belirleyici olduğu bir imar stratejisinde, efektiflik ve ortak akıl yürütme durmakta; iktidarın gücü yermediği durumlarda ortak akıl kullanımı harekete geçmektedir.

Kıtaları birbirine bağlayacak beton köprü, metal köprü ve su altı tüneli teklifleri akademisyenlerden ve uzmanlardan oluşan sekiz kişilik bir heyet tarafından değerlendirilecektir.¹²²³ Köprü projensin akıbeti netleşmediği için basında farklı

¹²¹⁶ “Boğaz Köprüsü İçin Yapılan Sondajlar”, *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1958, Sayı: 12105.

¹²¹⁷ “Boğaz Köprüsünün İhalesi Azami 3 Ay İçinde Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1958, Sayı: 12124.

¹²¹⁸ “Asma Köprü”, *Yeni İstanbul*, 23 Ağustos 1958, Sayı: 3148.

¹²¹⁹ “Asma Köprü Projeleri İnceleniyor”, *Vatan*, 23 Ocak 1959, Sayı: 6388.; “Asma Köprü”, *Vatan*, 14 Kasım 1959, Sayı: 6677.

¹²²⁰ “Boğaz Köprüsü İçin Tahsisat Yok”, *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1959, Sayı: 12392.

¹²²¹ “Boğazda Köprü Yerine Tünel”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1959, Sayı: 12532.; “Asma Köprünün Yerine Su Altı Köprüsü Teklifi”, *Vatan*, 16 Haziran 1959, Sayı: 6529.

¹²²² “Beşiktaş-Beylerbeyi Arasında Su Altı Tüneli”, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1959, Sayı: 12534.; “Boğaziçi Tüneli 150 Milyon Liraya Çıkacak”, *Yeni İstanbul*, 16 Haziran 1959, Sayı: 3443.

¹²²³ “Boğaz Köprüsü İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1959, Sayı: 12612.; “Boğaziçi Köprüsü İçin Yapılan Teklifler”, *Vatan*, 5 Eylül 1959, Sayı: 6607.

açılardan ele alınmaya devam edilmektedir.¹²²⁴ Projeleri değerlendiren heyet, Alman Firması Dyckerhoff und Widmann'nın projesi olan "Germe Band" teklifini olumlu bulmuş ve beton köprünün yapılması yönünde kararını açıklamıştır.¹²²⁵ Bu karara göre köprü dört ayaklı olacak, ayaklardan ikisi boğazın içinde bulunacaktır. Projeler değerlendirilmekte ve çalışmalar yürütülmektedir, basında ise artık köprünün nasıl yapılacağı değil, ihtiyaç olarak çözeceği sorunlar ele alınmaktadır.¹²²⁶

1960 yılı Ocak ayında, yıllardır ertelenen asma köprü ihaleye çıkartılmıştır. 1358 metre uzunlukta olacak köprü 442 milyon liraya mal olacak ve yayalar üzerinden parasız geçeceklerdir.¹²²⁷ Asma köprü'nün temeli 1960 Ekim ayı içerisinde yapılacaktır, özellikle 29 Ekim'de yapılması düşünülmektedir.¹²²⁸ 27 Mayıs sonrası bu projede rafa kalkmıştır. Ancak dönem basınında ihale süreci ve işin nasıl sonuçlandığına dair haberlere rastlanmamıştır. Askeri müdahale bu büyük bayındırlık projesine bir virgül konulmasını sağlamış, İstanbul'da iki kıtayı birbirine bağlayacak asma köprü'nün temeli 20 Nisan 1970'te atılmış, Cumhuriyetin ilanının 50. yıl dönümü olan 29 Ekim 1973'de de açılışı yapılabilmektedir.

4.3.3.6.1. İstanbul'un Üçüncü Köprüsü

İstanbul'la Beyoğlu arasındaki seyrüsefer sorununun çözümü için inşa edilecek üçüncü köprü projesinin reddedildiği dönem basınında yer almaktadır. Bu köprü yerine Galata Köprüsü'nde düzenlemeye gidilecek, köprünün üstü yalnızca araç trafiğine altı ise yayalara ayrılacak, böylece seyrüsefer sorunu çözülmüş olacaktır.¹²²⁹ Yemiş İskelesi ile Perşembe Pazarı arasında inşa edilmesi düşünülen üçüncü köprüden vazgeçilmiştir. Bunun yerine Haliç'in altından geçecek metro projesi üzerinde düşünülmektedir.¹²³⁰ 1958 yılı Kasım ayında, Karaköy Meydan düzenlemesi çalışmalarında, üçüncü köprü tekrar gündeme gelmiştir. Galata Köprüsü'nden 100-150 metre içeriye yapılacak yeni köprü ile yollardaki kıvrımlar kalacak ve Eminönü ve Karaköy Meydanları rahatlayacaktır.¹²³¹ Rüstempaşa Camii ile Kalafat yeri arasında 30 metre genişliğinde ve iki katlı olarak kurulacak üçüncü köprü için Avusturya firması temsilcileriyle İETT

¹²²⁴ "Asma Köprü", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1959, Sayı: 12662.; "Boğaz'da Köprü", *Yeni İstanbul*, 18 Kasım 1959, Sayı: 3595.

¹²²⁵ "Boğaz Köprüsü İçin Çalışmalar", *Yeni İstanbul*, 28 Kasım 1959, Sayı: 3605.

¹²²⁶ "İstanbul'un Köprü İhtiyacı", *Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1959, Sayı: 3621.; "Asma Köprü", *Vatan*, 26 Ocak 1960, Sayı: 6720.

¹²²⁷ "Asma Köprü Dün İhaleye Çıkarıldı", *Yeni İstanbul*, 26 Ocak 1960, Sayı: 3664.

¹²²⁸ "Asma Köprü Temeli Bu Ekimde Atılıyor", *Vatan*, 26 Mart 1960, Sayı: 6788.

¹²²⁹ "Haliç'te Üçüncü Köprü Olmayacak", *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5832.

¹²³⁰ "Haliçte Köprü İnşasından Vaz Geçildi", *Vatan*, 12 Mart 1958, Sayı: 6077.

¹²³¹ "Halice Yeni Bir Köprü Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1958, Sayı: 12329.

yetkilileri görüşme yapmışlardır.¹²³² 1960 yılı Nisan ayında, üçüncü köprünün yeri Eminönü'nde Rüstempaşa Camii ile Karaköy Kemeraltı Caddesi'ni Tünel'e bağlayacak şekilde tespit edilmiştir. Köprüden araç ve yaya geçişinin ücretli olması düşünülmektedir.¹²³³ 400 metre uzunluğunda inşa edilecek üçüncü köprü 40 milyon liraya mal olacaktır.¹²³⁴ Haliç köprüsü, yapmak-yapmamak marjında tartışılırken, 1960 yılı Nisan ayında yer tespiti kesinleştirilmiştir. Eminönü ve Karaköy taraflarında yeni açılan yollar bu köprüyü zorunlu hale getirmiştir. Ancak proje yeri tespit edildikten bir ay sonra gerçekleşen askeri müdahale bu köprü projesinin de askıya alınmasına neden olmuştur.

Ayrıca İstanbul'un çeşitli bölgelerindeki karayolu çalışmalarında da köprüler inşa edilmektedir. İstinye-Yeniköy Köprüsü, 1958 Ağustos ayında tamamlanmış,¹²³⁵ Eminönü-Florya sahil yolunda Sirkeci Köprüsü İnşa çalışmalar devam etmekte,¹²³⁶ Bakırköy-Yeşilyurt arasında kurulan köprünün beton kazıkları çakılmış durumdadır.¹²³⁷

4.3.3.7. İstanbul'da Liman Yatırımları

1957 yılı Haziran ayında, Haydarpaşa'da inşa olunan liman tesisleri 1957 yılı sonuna kadar tamamlanmaya çalışılmaktadır.¹²³⁸ 1958 yılı Ocak ayına gelindiğinde Haydarpaşa ve Salı Pazarı Limanları'nın 1958 yılı yaz mevsiminde tamamlanması hedeflenmektedir.¹²³⁹ 1960 Nisan ayına gelindiğinde Haydarpaşa Limanı'nın geri hizmetleri için gerekli imar çalışmaları İstanbul Belediye Encümeni'nde ele alınmıştır. Limanda % 10-15 nispetinde yeşil alan ayrılacak ve 12.50 yüksekliğinde binalar inşa edilecektir.¹²⁴⁰ İstanbul'da artık liman yeri tartışması sonlanmış, liman çalışmaları sonuçlandırılmıştır. Menderes döneminde ise limanlardaki son düzenlemeler yapılmaktadır.

¹²³² "Halice 3. Köprü Yapılacak", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1959, Sayı: 12559.

¹²³³ "Yeni Karaköy Köprüsü Hazırlıklarına Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1960, Sayı: 3729.; "Üçüncü Haliç Köprüsünün Yeri Tesbit Edildi", *Yeni İstanbul*, 3 Nisan 1960, Sayı: 3730.; "Üçüncü Haliç Köprüsünün Kurulacağı Yer Belli Oldu", *Vatan*, 4 Nisan 1960, Sayı: 6787.

¹²³⁴ "3 üncü Haliç Köprüsü 40 Milyona Çıkacak", *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1960, Sayı: 3733.

¹²³⁵ "İstinye Köprüsü İnşaatı Sona Erdi", *Yeni İstanbul*, 10 Ağustos 1958, Sayı: 3135.

¹²³⁶ "Köprü İnşaatı", *Vatan*, 27 Ekim 1959, Sayı: 6659.

¹²³⁷ "Köprü Kuruluyor", *Yeni İstanbul*, 27 Ocak 1960, Sayı: 3665.

¹²³⁸ "Haydarpaşa Limanının Bu Yıl Tamamlanmasına Çalışılıyor", *Cumhuriyet*, 27 Haziran 1957, Sayı: 11824.

¹²³⁹ "Salıpazarı ve Haydarpaşa Limanlarının İnşaatı Yazın Tamamlanıyor", *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1958, Sayı: 12019.

¹²⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclisi Kararı, 21 Nisan 1960, İndeks: 2076312, Cilt No: 61, Karar No: 154.

4.3.3.8. Hava Meydanının Genişletilmesi

İstanbul'un hava meydanının inşaat işleri Gökay döneminde büyük oranda tamamlanmıştır. Ancak yeni çıkan Jet yolcu uçakları İstanbul'a da sefer yapmaya başlayacağından, Milletlerarası Havacılık Teşkilatı, Yeşilköy Hava Meydanı'nın genişletilmesi ve ıslahı işinin yetiştirilmesini talep etmektedir.¹²⁴¹ Tepkili yolcu uçakları için hava alanında düzenlemelere başlanmış, öncelikle iç ve dış hatlar birbirinden ayrılmıştır. Tepkili uçaklar için iniş pisti on beş metre genişletilecek ve şu anki uzunluğunun yarısı kadar daha uzatılacaktır.¹²⁴² Amerikalı uzmanlar Yeşilköy hava meydanını tetkik etmiş, jet uçakları için ya yeni bir hava meydanı ya da şimdiki meydanda büyük çaplı bir tadilat gerektiğini belirtmişlerdir.¹²⁴³ Heyetin incelemeleri sonrası Yeşilköy hava meydanının uzatılarak genişletilmesine karar verilmiştir.¹²⁴⁴

4.3.3.9. İstanbul'un Altyapısı: Su, Kanalizasyon, Elektrik, Telefon ve Gaz

İstanbul'da su sıkıntısı nüfusla orantılı olarak artmaktadır. Eski semtlerde nüfusun aşırı yoğunlaşması, yeni semtlerde ise hem alt yapı eksikliği hem de su miktarının yetersizliği İstanbul'un temel sorunlarından birisini oluşturmaktadır.

Şehir şebekesinden evlere dağıtılan suyun yetersizliği nedeniyle, Kağıthane, Eyüp, Hürriyeti Ebediye, Boğaziçi ve Üsküdar'da çeşmeler açılmasına karar verilmiştir.¹²⁴⁵ Heybeliada'da iki adet halk çeşmesi açılacaktır.¹²⁴⁶ Şişli civarında "koli mikrobu" olduğu gerekçesiyle kapatılan Hamidiye suyu çeşmeleri son kontrollerde, mikropsuz çıktığı için yeniden kullanıma açılmıştır.¹²⁴⁷ Su sorunu devam eden Küçükçekmece'ye su getirilmesi çalışmalarında son safhaya gelmiştir. Köye su Halkalı'dan getirilecek olup, ihale yapılacaktır.¹²⁴⁸ Su meselesi İstanbul'da yol meselesi kadar önemslenmemektedir. Gökay döneminde yapılan müdahaleler bu sorunu dönemin şartlarında nispeten çözmüştür.

İstanbul'un artan nüfusu kanalizasyon atıklarını da artırmıştır. İstanbul'un kanalizasyon sistemleri de eskimiş artan nüfusa cevap verememektedir. Kanalizasyon sistemi olan yerlerde sistemin tıkanması; kanalizasyon sistemi olmayan Bostancı,

¹²⁴¹ "Yeşilköy Alanı Genişletilecek", *Yeni İstanbul*, 22 Eylül 1958, Sayı: 3178.

¹²⁴² "Yeşilköy Hava Alanı Genişletiliyor", *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1958, Sayı: 12273.

¹²⁴³ "Yeni Bir Hava Alanı Mı?", *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1959, Sayı: 12482.

¹²⁴⁴ "Yeşilköy Hava Alanı Genişletiliyor", *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1959, Sayı: 12598.

¹²⁴⁵ "Bazı Semtlerde Yeniden Çeşmeler Yeniden Açılacak", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1957, Sayı: 11914.

¹²⁴⁶ "Heybelide İki Halk Çeşmesi Yapılacak", *Cumhuriyet*, 3 Mayıs 1958, Sayı: 12130.

¹²⁴⁷ "Şişlideki Hamidiye Suyu Çeşmeleri Açılıyor", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1958, Sayı: 12251.

¹²⁴⁸ "Küçükçekmeceye Su Getiriliyor", *Cumhuriyet*, 10 Eylül 1957, Sayı: 11897.

Suadiye, Adalar gibi sayfiye yerlerinde ise septik çukurların dolması şikayetlerine İstanbul Belediyesi yetiştirememektedir.¹²⁴⁹ İstanbul’da alt yapı yatırımları yol odaklı gerçekleştirilmektedir. Yollar kadar hızlı su ve kanalizasyon sistemleri kurulamamaktadır. Mevcut sistem ıslah edilse bile var olan sorunları çözmemektedir. Bu durum, imar çalışmalarında bayındırlık hizmetlerinde gelinen noktada hijyen ihtiyacının giderilemediğini göstermektedir.

Yol açılması diğer ihtiyaçları da beraberinde getirmekte ve İstanbul’da yollar açıldıkça ışıklandırma çalışmaları da devam etmektedir. Topkapı-Beyazıt yolu “yepyeni bir şekilde tenvir edilmektedir.”¹²⁵⁰ “Yeni açılan yollar ve birinci sınıf caddeler” cıvalı lambalarla aydınlatılacaktır.¹²⁵¹ İETT idaresi, yeni açılan cadde, park ve meydanları “Marsilya ve Roma’da olduğu gibi” renkli tenvirat lambaları ile aydınlatmaya karar vermiştir.¹²⁵² 1960 yılı Ocak ayında, Yeni açılan Tophane-Dolmabahçe yolunun daha iyi tenvir edilmesi için çift lambalı direkler yerleştirilmektedir.¹²⁵³ 1957 yılından 1960 yılı Nisan ayına kadar İstanbul’a 3786 adet cıvalı lamba yerleştirilmiştir. Ana caddelerin aydınlatılmasından sonra tali yolların aydınlatılmasına başlanacaktır.¹²⁵⁴ Caddelerin tenvir edilmesi yol yatırımlarının son halkasını oluşturmaktadır. Artık ulaşılabilen semtler geceleri de aydınlık içerisinde olacaktır.

Anadolu’da üretilen elektrik Avrupa’ya havai hatlarla geçirilecek, iki kıta elektrik telleri ile birleştirilecektir. Boğazda Kandilli ile Arnavutköy arasından geçirilecek tel için tüm deniz seferleri iptal edilmiştir.¹²⁵⁵ Çatalağazı’nda üretilen elektriği iki yüz elli dört bin voltluk otuz üç milimetre kalınlığındaki tel, denizden elli üç metre yüksekte olacak şekilde boğazdan geçirilmiştir.¹²⁵⁶ İki kıta köprü aracılığıyla değil, enerji nakil hatları aracılığıyla birbirine bağlanmıştır. Bu ülkenin elektrik alt yapısının oluşturulmasında gelinen noktayı göstermektedir.

¹²⁴⁹ “Kanalizasyon Sıkıntısı Artıyor”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1959, Sayı: 12537.

¹²⁵⁰ “Topkapı-Beyazıt Yolu Işılandırılıyor”, *Vatan*, 11 Ekim 1957, Sayı: 5885.

¹²⁵¹ “Caddelerin Işılandırılması”, *Cumhuriyet*, 22 Haziran 1959, Sayı: 12537.

¹²⁵² “Yeni Caddelere Renkli Lambalar Konulacak”, *Cumhuriyet*, 8 Eylül 1959, Sayı: 12615.

¹²⁵³ “Dolmabahçe-Tophane Yoluna Daha Fazla Lamba Konuluyor”, *Yeni İstanbul*, 10 Ocak 1960, Sayı: 3648.;

“Dolmabahçe Yolu Bol Işığa Kavuşturuluyor”, *Yeni İstanbul*, 13 Şubat 1960, Sayı: 3682.

¹²⁵⁴ “Şehre 3 Yılda 3786 Adet Cıvalı Lamba Konuldu”, *Yeni İstanbul*, 6 Nisan 1960, Sayı: 3733.

¹²⁵⁵ “Boğaz Üzerinden Geçecek Havai Hattın Çekilmesine Pazartesi Günü Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1960, Sayı: 12853.; “Boğazda Havai Hat Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1960, Sayı: 12855.

¹²⁵⁶ “Boğaza Çekilen Tel”, *Vatan*, 17 Mayıs 1960, Sayı: 6829.; “Hat Çekiliyor”, *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1960, Sayı: 12856.

V. BÖLÜM

İSTANBUL’DA TARİHİ ESERLERE YAKLAŞIM VE İSTİMLAK POLİTİKALARI (1945-1960)

Tarihi şehirlerde imar faaliyetlerinin ana eksenini; anıtsal ve sivil mimariye ait tarihi eserlerin nasıl değerlendirileceği sorunu oluşturur. Her dönemin şehir formları, şehrin üretim ve sosyal ihtiyaçlarına göre meydana gelir. Şehirler, dönemin insani ihtiyaçlarının şekillendirdiği mekânlardır. İstanbul, tarihi süreç içerisinde farklı yönetsel tecrübelerde farklı imar hareketlerine ev sahipliği yapmış bir şehirdir. İstanbul; Roma, Bizans, Osmanlı dönemi tarihsel mirası ile oluşmuş bir şehir alt yapısı ve binaları ile teşekkül etmiştir. 1800’lü yılların başlarından itibaren, İstanbul’un asrî bir şehir haline getirilmesi çalışmaları başladıktan sonra asar-ı atika konusunda bir yaklaşım üretilmeye başlanmıştır.

Osmanlı son dönemi imar çalışmalarında tarihi eserler, imar çalışmasını engelliyor ise kaldırılmış ve malzemeleri şehrin yeni ihtiyaçları için kullanılmıştır. Yani önemli olan bina ve şehirlerin günün ihtiyaçlarına cevap verebilmesidir.

19. yüzyılda, tarihi eserlere kültürel anlamlar yüklenmeye, anıtsal eserler için koruma kavramı ortaya çıkmaya başlamıştır. Ancak tüm dünya tarihi şehirlerinde olduğu gibi, eski eserlere yeni fonksiyon yüklenemezse, bu eserler yıkıma terk edilmiş olur.

1940’larda tarihi esere ilişkin yaklaşımların gazetelere yansıyan kısımları, dönemin şehircilik algısında tarihi eserlerin yeri hakkında bir fikir edinmemizi sağlayacaktır. Bu dönem literatürü incelediğinde, Türkiye’de asar-ı atika konusunda ulaşılmayı hedeflenen “asrî” şehirlerdeki teorik birikimin bulunduğu görülmektedir. İstanbul, bir imparatorluk başkenti olarak bu konularda ilgi çekmeyi her zaman başarmış bir şehirdir. İstanbul’un imarı tartışmaları bir asırdır sürmektedir ve bu dönem boyunca da farklı kurumsal tecrübeler elde edilmiştir.

5.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1945-1949)

5.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Kamuoyu

Cumhuriyet Gazetesinde, 16 Şubat 1945 tarihili Ali Sami Boyar’ın “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri” başlıklı yazısı, Maarif Bakanı Hasan Ali Yücel başkanlığında tarihi anıtların korunması ve tamiri hakkında bir toplantı yapılacağını duyurarak başlıyor. Savaş sonrası İstanbul’da tarihi eserlerin durumu için teorik ve kurumsal bilgi birikimi mevcuttur. Bu bilgi birikimin bir örneğini Boyar’ın makalesinde görmekteyiz. Boyar, anıtların tamiri için öncelikle fenni teknik sürecin takip edilerek, rölevelerinin çıkartılması, yalnızca sunumlarda kullanılan maketlerle yetinilmemesi gerektiğini belirterek şu teknik adımların takip edilmesini önermektedir: “Abidelerimizin takyometre kullanmak şartile mikyaslı plan, makta ve detay resimlerinin yapılması; Abidelerimizin yerlerinin (yıkılanlar da dahil olmak üzere) İstanbul planı üzerinde topografik doğrulukta tayin edilmesi; Abidelerimizin durumlarının İstanbul planına yahud İstanbul planının abidatın durumlarına göre ayarlanması.” Bu öneriler, tarihi eserlere yaklaşım konusunda dönemin dünya standartlarında olup, günümüzde de kullanılan metodu dönemin teknolojisi ile özetlemektedir. Bu çalışma yapılmadan yapılacak tamirleri, esere zarar veren ve pahalıya mal olan bir uygulama olarak gören Boyar; tarihi eserlerin teknik durumlarını ve bunların Türk mimari eserleri olarak ortaya koyacak akademik çalışmaların eksikliğinden bahsederek yazısını sonlandırır.¹²⁵⁷

Tarihi eserler konusundaki kurumsal bilincin toplum ayağı da oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu eserlerin içinde yaşayan insanların tarihi abideye yaklaşımda bir tarz sahibi olabilmesi için her etkinlik değerlendirilmektedir. 10 Nisan 1945, Mimar Sinan’ın 367. ölüm yıl dönümü olarak anılmaktadır. Vatan Gazetesinde Sinan’ın hayatı özetlendikten sonra Sinan’ın ölüm yıl dönümünün, on senede bir yapılarak daha şümüllü olmasının hedeflendiği belirtilmektedir.¹²⁵⁸ Mimar Sinan’ın memleket hudutları dahilinde yapmış olduğu bütün tarihi eserler restore edilecektir. Ayrıca, bu eserlerin

¹²⁵⁷ Ali Sami Boyar, “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1945, Sayı: 7361. Boyar, kısa bir giriş yaptıktan sonra “Gelelim ilmi ve ameli cephesine; Cumhuriyet hükümetimizin başarılı işlerine kısa bir göz atarsak, onların, komisyon ve kararlardan sonra, derhal ameliyata geçilerek başarıları temin edilmiş işler olduğunu görürüz.” cümleleriyle devam ediyor. İmar ve diğer hususlarda, bu dönem eleştiri yapan birçok kişinin öncelikle iktidara sadakat, bağlılık ve beğeni sunma ile başlaması ve hatalardan Cumhuriyet hükümetlerini ari tutmasını yazılarda bir tarz olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknik konularda bile bir fikir beyan edilecekse, iktidarla ilişkide sadakat ve bağlılık vurgulanmaktadır.

¹²⁵⁸ “Sinan Günü –Büyük Türk mimarının bugün 367 nci ölüm yılıdır-”, *Vatan*, 10 Nisan 1945, Sayı: 1388.

resimleri ve tarihi kıymetlerini gösterir bir broşür çıkarılacaktır.¹²⁵⁹ Bu haberler aracılığıyla, toplumda Mimar Sinan üzerinden bir tarihi eser bilinci oluşturulmaktadır. Tarihi eserlere yaklaşım ve İstanbul'un değeri konusunda gazetelerde yazılar yayınlanmaktadır. Vedat Nedim Tör, New-York Sergisi, Türk pavyonundaki Türklerin dışarıda İstanbul'u ne kadar özlediklerini gördüğünde İstanbul'un değerini daha iyi anladığını anlatırken, aslında İstanbul'u yaşayanlara "kıymet bilme" üzerinde mesaj vermektedir.¹²⁶⁰

15 Nisan 1945'ten itibaren Esat Serezli'nin eski eserleri tek tek gezerek Vatan Gazetesi'nde "Eski Eserler" üst başlığında makaleler yayınlamıştır. Serezli, eserleri bir yol güzergahını takip ederek gezmekte, eserlerin tarihini, bu günkü durumlarını ve neler yapılabileceğini içeren yazılar kaleme almaktadır.¹²⁶¹

Serezli'nin "Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur" başlıklı yazısı, tarihi eserler konusunda dönemin bürokratik işleyişini anlatmaktadır. Serezli bir gün Fatih Medreseleri'nden, Karadeniz Başkurşunlu Medresesi'nin kapısının açık olduğunu görür, içeriye girer. Medresede, muhacir aileleri kalmaktadır; ancak bu aileler, buradan çıkartılacaklarını, bir mühendisin gelerek burayı yıkacaklarını beyan ettiğini belirtmişlerdir. Bu haberi alan Serezli sırayla; Evkaf'a, Eski Eserleri Koruma Encümeni üyesi ve İstanbullu Sevenler Cemiyeti üyesi Reşit Saffet Atabinen'e, Belediye Fen Heyeti İdaresi'ne gider sonunda Belediye Fen heyeti Yapı İşleri Müdürlüğü'nden bir mühendisin bu beyanı verdiğini ve müzeler idaresinden yazı ile yıkımını talep ettiğini öğrenir. Ancak Müzeler İdaresi'nden bir mimar gelmiş ve tamiratla bu sorunun giderilebileceği raporunu vermiştir.¹²⁶² Asar-ı atika bıkırımı vardır, ancak bir memur raporu ile eser ortadan kaldırılabilir.

¹²⁵⁹ "Sinanın Eserleri", *Vatan*, 18 Mayıs 1949, Sayı: 2864.

¹²⁶⁰ Vedat Nedim Tör, "Her Şey Güzel İçin! İstanbul, Bu Ölümsüz Güzel!-1", *Vatan*, 11 Nisan 1945, Sayı: 1389. "Bütün pisliğine, sefaletine, geriliğine ve bozuk düzenine rağmen, biz onu yine çıldırısıya severiz. Onun mayasında, havasında, suyunda, sazında öyle bir bilmem ne vardır ki, insanı büyüler. Bir devlete bedeldir o: çeşitli güzellikleri tarihi servetleri, sonsuz cevherleriyle hepimizin yüzünü güldürebilir, yeter ki, biz onun kıymetini bilelim!"

¹²⁶¹ Esat Serezli "Saraçhane Başında –Amca Hüseyin Paşa manzumesi Türk zevkini, Türk sanatını gösteren bir şaheserdir-", *Vatan*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.; Esat Serezli "Fatih Tabhanesi –Tarihi Kıymeti pek büyük olan bu eser acınacak halde-", *Vatan*, 22 Nisan 1945, Sayı: 1400.; Esat Serezli "Eski Medreseler –Boş bırakılan bu kıymetli eserler harap olmağa mahkumdur-", *Vatan*, 17 Haziran 1945, Sayı: 1456.; Esat Serezli "Fatihteki Feyzullah Efendi Medresesi ve Millet Kütüphanesi", *Vatan*, 24 Haziran 1945, Sayı: 1463.; Esat Serezli "Katip Çelebinin Mezarı –Büyük Türk alim ve müverrihinin mezarı ortadan silinmiş, bir çöplük olmuştur-", *Vatan*, 24 Ağustos 1945, Sayı: 1524.; Esat Serezli "Davutpaşa Manzumesi –Kubbesi Çatlak, duvarları yarık, kalem işleri bozuk, son cemaat yeri çökük, medresesi harap Davutpaşa manzumesinin tamirine başlandı-", *Vatan*, 6 Şubat 1946, Sayı: 1685.

¹²⁶² Esat Serezli, "Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur – Bir Belediye Mühendisi, Fatih'in büyük medresesi tehlikelidir. Yıkım lazımdır diye bir rapor vermiş-", *Vatan*, 27 Şubat 1946, Sayı: 1706.

5.1.1.1. Tarihi Eserlere Yaklaşım ve Sivil Toplum

İstanbul'da tarihi eserlerin korunması için "Tarihi bideleri Koruma ve İmar Cemiyeti" kurulmuştur. Bu cemiyet, Çemberlitaş'taki Atikalipaşa Medresesi'nde merasimle açılmıştır. Cemiyet başkanı olan Vakıflar Genel Müdürü Hakkı Kamil Beşe; "18. asırdan itibaren başlayan umumi inhitat devri abidelerle de sirayet etti. Mütevelliler hakiki tamirle uğraşacakları yerde istismara başladılar ve bu bir iki asır içinde onları bu hale getirdiler... Günün birinde kendi eserlerimizi tamir edemez hale geldik. Camilerimizi vesair tarihi abidelerimizi tamir için Avrupa'dan mühendis getirttik..." Cumhuriyet devrinde de on seneden beri bu hususta esaslı faaliyete geçildiğini fakat Vakıflar için ayrılan tahsisatın bu işi kısa zamanda başaracak miktarda olmadığını, halkın yardımına ihtiyaç bulunduğunu söyleyen umum müdür sözlerini şöyle bitirmiştir. "biz, abide deyince, buralarda medeniyetler kurmuş bütün milletlerin sanat eserlerini kastediyoruz. Fakat bir milletin evvela kendi tarihi eserlerini tamir etmesinden daha tabii bir hareket olamaz. Tarihi abideler, bizim tapu senetlerimizdir. Onları ihmal edersek günün birinde onların sahibi olduğumuzu ispat edemez bir hale geliriz. Garbi Anadolu'da bir tetkik seyahatine çıkmıştım. Vatandaşlar; Vakıflar umum müdürü olarak beni adeta taşıyacaktı. Bana: - Yapılan ihmali, harap olan bu tarihi eserleri görmek için mi geldin? Dediler. Kendilerine, vakıanın yalnız Vakıflar Umum Müdürünün ihmalinden ibaret olmadığını tarihi bir zarureten doğduğunu söyledim. Bunun üzerine derneğin şubelerini kurarak çalışmaya başladılar."¹²⁶³ Beşe'nin beyanatı, 1940'lı yılların Vakıflar Umum Müdürü olarak, tarihi eser konusundaki yaklaşımlarını özetlemektedir. Bu eserler Osmanlı'da vakıf mütevellilerinin ihmali yüzünden bu hale gelmiştir, Cumhuriyet Hükümeti elinden geleni yapmaktadır, ancak tahsisat yoktur, bu sorunun çözümünde vatandaş yardımı beklenmektedir. Tarihi eserlerin korunması ve kurtarılması için sivil toplum göreve çağrılmaktadır. Ancak, cemiyetin oluşumu yine kamu bürokratları eliyle tertip edilmektedir. Resmi kurumların yöneticileri halkı bilinçlendirmek için ön ayak olmaktadır, halktan istenen yalnızca katılmak ve desteklemektir.¹²⁶⁴ Kuruluş metninde mazi övgü ile yad edilmekte ve eski eser olarak

¹²⁶³ "Tarihi Abidelerin Korunması –Yeni kurulan Koruma ve İmar Cemiyeti dün törenle açıldı-", *Vatan*, 29 Ağustos 1948, Sayı: 2610.

¹²⁶⁴ *a.g.m.*, Cemiyetin beyanamesi gazetede şu şekilde yer almıştır: "Yeryüzünde hiçbir millet, kendi damgasını tabiatın bağına İstanbul'da olduğu kadar zarafet ve maharetle vuramamıştır. İstanbul, Türk milletinin asırlarca uğrunda hazineler dökerek birbirinden güzel şaheserlerle süsleyip bezediği sihirli bir sevgilidir. Sevgili İstanbulumuzun abideleri gerçi pek çoktur. Fakat nüfusça en kalabalık şehrimizi ve memleketin irfan ve servet merkezi İstanbul'dur. Aydınlarımızla zenginlerimiz, halk ve gençlikle el ele verilerse, İstanbul, abide kurtarmakta memleket çapında bir harekete göz kamaştırıcı, göğüs kabartıcı örnekler verebilir. Azizi İstanbullular, İstanbulun Türklüğünü korumak, atalarımızın yükselttikleri abideleri gelecekteki Türk çocuklarına

yalnızca anıtsal eserler vurgulanmaktadır. Vatandaşların yaşadığı sivil mimarlık eserleri bu derneğin ilgi alanında yer almamaktadır. Ayrıca cemiyetin kurucu Evkaf Umum Müdürü'nün bu eserlerin kurtuluşunu halktan toplanacak paralara bağlaması ilginçtir. Bu dernek; basitçe, halkı bu konuda bilinçlendirme ve sivil bir insiyatif üretmeyi hedeflememektedir. Asıl sorun bu eserleri mamur hale getirecek paranın toparlanmasıdır.

Bu dönemdeki eski eser restorasyonlarında sivil girişimin motivasyonunu göstermesi açısından ilginç bir örnekte Galata Mevlevihanesi'dir. Galata Mevlevihanesi'nin bir Divan Edebiyatı ve Türk Musikisi Müze ve Kütüphanesi olarak düzenlenmesi için bir dernek kuruluşuna teşebbüs edilmiştir. Müteşebbislerden İbnül Emin Mahmud Kemal, Hasan Ali Yücel, Hilmi Ziya, Topkapı Sarayı Müzesi Müdürü Tahsin Öz, Galata Mevlevihanesi'nin bitişiğindeki Foto Süreyya'da bir toplantı yaparak harap haldeki binayı gezmişlerdir.¹²⁶⁵ Eski eserlere fonksiyon yüklenmesi için herkesimden insan bir araya gelmektedir. Bu tür yaklaşımlar, dönemin İstanbulunda entelektüel çevrelerin, anıtsal eserlerin korunmasına mesai ve emek harcadıklarını göstermektedir.

5.1.1.2. Restorasyon Yıkım İkileminde İstanbul'un Tarihi Eserleri

İstanbul'da imar süreci başlamıştır. Kamu kurumları, tarihi eserlere yaklaşım konusunda bir politika geliştirmektedir. İstanbul'daki eski eserleri tespit için bir komisyon kurulmuştur. Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde kurulan komisyonda, mimar, arkeolog, epigrafist ve tarihçi gibi uzmanlar yer alacaklar ve İstanbul'un bayındırlık hareketi ile eş zamanlı olarak anıtların kütüğe geçirilmesi işini yapacaklardır.¹²⁶⁶ Tarihi eser, alanında uzmanların ele alacağı teknik bir mesele olarak değerlendirilmektedir. Uzmanlar konusundaki bu yaklaşım, dönemin İstanbul'un asar-ı atika konusundaki kurumsal birikimi göstermektedir.

5.1.1.3. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

İstanbul Belediyesi Şehir Meclisi'nde, Eminönü Kaymakamlık binasının harap bir vaziyette olduğu, yağmurda bina içinde şemsiye ile gezilebildiği ve binanın

ulaştırmak vazifesi sizleri bekliyor. Şunu iyi bilmenizi isteriz: İstanbulda hiçbir cami yoktur ki tamire muhtaç olmasın. Büyük camilerden her biri 200 binle 500 bin lira arasındaki, tamir masraflarının karşılanmasını bekliyor.”

¹²⁶⁵ “Galata Mevlevihanesi”, *Cumhuriyet*, 2 Ekim 1949, Sayı: 9032.

¹²⁶⁶ “Eski Eserler –İstanbuldaki eserleri tesbit için bir komisyon kuruldu-”, *Vatan*, 1 Haziran 1945, Sayı: 1440.; “İstanbuldaki Anıtların Sayımı ve Kütüğe Geçirilmesi”, *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1945, Sayı: 7466.

restorasyon talebi görüşülmüştür. Belediye başkanlık makamının verdiği izahatta; binanın evkafa ait olduğu, yapılan başvurulara evkafın uygun cevap vermediği, kaymakamlık için yeni bir bina arandığı belirtilmiştir. Şehir Meclisi üyeleri hukuki cepheden müracaat tavsiyesinde bulunmuşlardır.¹²⁶⁷ Mülkiyet vakıflarda, kullanım belediyeededir, ancak binanın sorunları bu iki kurum arasında çözülememektedir. Tarihi bir eserin kullanılıp restore edilmesi sürecinde kiracı-mal sahibi ilişkisi kamu kurumları arasında bile sağlıklı bir şekilde işlememektedir.

Tarihi binalar kullanım amaçlarına göre restore edilmektedir. Taksim'deki Taşkışla, Teknik Üniversite'nin Mimari ve Yapı Fakültelerine tahsis edilmiş sonrasında, binanın tamir süreci başlatılmıştır. Restorasyonun dönemin literatüründeki karşılığı “tamir”dir. Bu hususta beyanat veren Teknik Üniversite Mimari ve Yapı Fakültesi Dekanı Prof. Emin Onat, “... biz esas hatlarını bozmadan, içini fakülteye elverişli ve modern bir şekilde tamir etmeğe uğraşıyoruz... Bu arada binanın, denizden görünüşünü bozduğu için ortadaki kuleyi yıkacağız. Bina, Türk zevkine uygun olarak tamir edilmektedir. İki buçuk sene içinde tamamlanacaktır.”¹²⁶⁸ Bu ifadelerde restorasyon sürecinde, estetik algının bina formundan önemli hale gelebildiğini görmekteyiz. Estetik için binanın bir parçası olan kule yıkılabilmektedir. Ayrıca, restorasyon işinin Türk zevkine uygun olarak yapılacağının belirtilmesi de, batılılaştırma döneminde batılı tarzda inşa edilen bir yapının restorasyonunda kullanılacak en son cümle olması gerekir. Askeri amaçla batılılaştırma döneminde inşa edilen bina, tamir sonrası aslına sadık kalacaktır. Bu binaya eğitim kurumu işlevi verilecektir. Ve bu iki iş yapılırken “Türk zevki” gözetilecektir. Bu ifadeler dönemin söylem kodları hakkında önemli veriler sağlamaktadır.

Milli Eğitim Müdürlüğü, Ayasofya Hamamı'nı tamir ettikten sonra, Milli Eğitim Müdürlüğü'ne ait bütün kütüphaneleri biraya toplayarak resim galerisi ve pedagoji müzesini de ihtiva edecek Meslek Kütüphanesi haline getirecektir.¹²⁶⁹ Bu yıllarda, medreseler gibi eğitim yapıları dahil olmak üzere tarihi eserlerin mülkiyetinin bir kısmı Milli Eğitim Müdürlüğü'nde bulunmaktadır. Milli Eğitim Müdürlüğü de, elinde olan eserlerden kendisine kurumsal bir organizasyon devşirmek istemektedir. Bürokratlar “bina var, o halde birde müze açalım” yaklaşımı ile projeler geliştirmektedir. Milli

¹²⁶⁷ “Şemsiye Altında Çalışan Memurlar –Eminönü kaymakamlığı binası çok harab bir halde bulunuyor–”, *Cumhuriyet*, 9 Mart 1945, Sayı: 7382.

¹²⁶⁸ “Taşkışlanın Tamiri Süratle İlerliyor –Profesör Emin Onat: “Binanın içini modern bir şekilde tamir edeceğiz. Dıştan ise hemen hemen ilk şeklini bulmağa çalışacağız” diyor–”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1946, Sayı: 7956.

¹²⁶⁹ “Ayasofya Hamamı, Müze ve Kütüphane Oluyor”, *Vatan*, 13 Şubat 1946, Sayı: 1692.

Eğitim Müdürlüğü'ne devredilen Rüstem Paşa Medresesi'nin keşif hazırlığına başlanmış, restorasyon projeleri tamamlandıktan sonra tamir işlerine de Nisan 1948 başından itibaren başlanacaktır.¹²⁷⁰

İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü, üniversite çevresinde bulunan tarihi önemi olan anıtları onararak enstitü, laboratuvar ve öğrenci yurdu yapacaktır. Bu anıtlar arasında, Kuyucu Murat Paşa ve Hasan Paşa Medreseleri ön planda olacaktır.¹²⁷¹ Ulus Gazetesi'nin "memnurlukla haber aldığımıza göre" şeklinde restorasyondan duyduğu memnuniyeti dile getirmesi, bu dönemde farklı kesimlerin tarihi eserlerin restorasyonunu desteklediğini göstermektedir.

5.1.1.3.1. Camiler

Tarihi eserler, bir bütün halinde ele alınmamaktadır. Hangi esere rastlanırsa veya gündemde hangi eser var ise, o eser kamu kurumları tarafından değerlendirilmektedir. Rumelihisarı kalesi ve surlarının durumunu inceleyen Lütfi Kırdar, bu eserlerin muhafazası ve tamirine karar verilmiştir.¹²⁷² Rumeli Hisar'ın restorasyonunun, Kırdar görevden ayrıldıktan altı yıl sonra, 1955 yılında başladığı düşünüldüğünde, Kırdar'ın bu beyanatlarının pratik değeri ortaya çıkmaktadır.

Tarihi eserler, kamu kurumları gibi ilgili gazetecilerinde karşılımlarına çıktıkça gündemlerinde yer almaktadır. Cumhuriyet Gazetesinin "Hem Nalına Hem Mıhına" başlıklı köşesinde Kasımpaşa Camii'nin çok kötü durumda olduğu, acilen tamire muhtaç olduğu belirtilmiştir.¹²⁷³ Bu haberden 17 ay sonra, Kasımpaşa Camiinin tamiri için Evkaf Umum Müdürlüğü'nün 1947 yılı bütçesinden, bir miktar para ayrılmıştır.¹²⁷⁴ Tarihi eserlerin gündeme alınması kamu kurumlarında bu işlerin oluşum sürecini etkilememektedir.

Restore edilen yapıların başında camiler yer almaktadır. Osmanlı mirasının tüm İstanbul'a yayılmış en önemli anıtsal eserleri camiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Vakıflar İdaresi Piyale Camisini 1947 yılında tamir ettirmek için 150.000 lira tahsisat ayırmıştır.¹²⁷⁵ Restorasyona ihtiyaç duyan camilerden birisi de Sultanahmet Camii'dir. Sultanahmet Cami'nde yağmur sonrası akıntılar oluşmuştur ve harabiyete

¹²⁷⁰ "Rüstempaşa Medresesi Tamir Edilecek", *Vatan*, 22 Şubat 1948, Sayı: 2421.

¹²⁷¹ "İstanbul Üniversitesi Tarihi Binalardan da Faydalanacak", *Ulus*, 15 Ocak 1948.

¹²⁷² "Rumelihisarının Tamiri Kararlaştı", *Cumhuriyet*, 22 Mart 1945, Sayı: 7395.

¹²⁷³ "Kasımpaşa Camii", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1945, Sayı: 7522.

¹²⁷⁴ "Kasımpaşa Camii Tamir Ediliyor", *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1947, Sayı: 8090.

¹²⁷⁵ "İstanbul'da Piyale Camisi Tamir Edilecek", *Ulus*, 19 Aralık 1946.

sürüklenmektedir. Bu haberler üzerine, İstanbul Evkaf Müdürlüğü gazetelere bir cevap göndermiştir; “...bir hafta evvel camiin 46 levha kurşunu değiştirilmiştir. Yeniden de 200 levhasının değiştirilmesine başlanmış, fakat eski kurşunlar kaldırılır kaldırılmaz yağmur yağdığından bir miktar su sızmasının önüne geçilememiştir. Fakat şimdi bu levhalar yerlerine konulmaktadır.”¹²⁷⁶ Restorasyon sürecindeki aksamaların bile ilgisiz olarak takip edilmesi, dönemin kamuoyu ilgisini ortaya koymaktadır.

İstanbul’da olduğu gibi ülke genelinde restorasyonun ana konusu camilerdir. Vakıflar Genel Müdürlüğü’nün ülke genelinde tamir etmeyi planladığı camiler listesi ve tahsisat miktarları gazetelerde yer almaktadır. İstanbul’da, “Camii Kebir (Kasımpaşa Camii) tamiri için 20 bin lira, Hekimoğlu Alipaşa Camii için 10 bin lira, Muradpaşa Camii için 15 bin lira, Şebsefa Camii için 20 bin lira, Selimiye Camii için 15 bin lira, Hırka-i Şerif Camii için 7 bin 500 lira, Kocamustafapaşa Camii için 12 bin lira ve Büyük Piyale Camii için 10 bin lira para ayrılmış ve onarılmaları işi bazılarında tamamlanmıştır.”¹²⁷⁷

5.1.1.3.2. Saraylar

Topkapı Sarayı büyük bir restorasyona tabi tutulmaktadır. Osmanlının şanlı tarihi olarak görülen 15 ve 16. yüzyıllara ait eserlerin sergilendiği bir müze oluşturulmaktadır. Bu müze etap etap açılarak, turizme sunulmaktadır. Topkapı Sarayı’nın tamir edilen yeni bir kısmı daha müze olarak açılacaktır.¹²⁷⁸ Topkapı Sarayı’nın restore edildiği haberi, bir gezi yazısı üslubuyla verilmektedir.¹²⁷⁹ Halkı Topkapı’ya davet etmenin şekli biraz daha edebi yollardan gerçekleştirilmektedir. İstanbul Arkeoloji Müzesi ve Topkapı Sarayı Müzesi onarma işleri tamamlanarak halkın ziyaretine açılacaktır.¹²⁸⁰ “Memleketimizde ilk müzenin kuruluşunun yüzüncü yıl dönümünde” Topkapı Sarayı Müzesi açılmıştır.¹²⁸¹ Tarihin materyaller halinde sunumu da tarihselleştirilmektedir. Müzeciliğin yıl dönümünde müze açılmaktadır. Topkapı Sarayı’nda, tamirat 1939 yılından beri devam etmektedir, tamirat bitmemiştir, Çinili

¹²⁷⁶ “Sultanahmed Camiinin Kurşunları Değiştiriliyor”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1947, Sayı: 8079.

¹²⁷⁷ “Evkafın Tamir Ettiği Camiler –Tamire muhtaç diğer camiler de tamir olunacak-”, *Vatan*, 23 Eylül 1947, Sayı: 2272.

¹²⁷⁸ “Topkapı Sarayının Yeni Bir Kısmı Daha Yakında Açılıyor –Yeni kısımda bir çok şaheseri görmek imkanını bulacağız-”, *Ulus*, 3 Ağustos 1946.

¹²⁷⁹ “Topkapı Sarayı Restore Edildi”, *Ulus*, 22 Şubat 1948.

¹²⁸⁰ “Topkapı Müzesi Halka Açılıyor”, *Ulus*, 6 Mart 1948.

¹²⁸¹ “İstanbul Müzeleri Açıldı –Yapılan törende Topkapı Müzesi Müdürü B. Tahsin Öz güzel bir konuşma yaptı-”, *Ulus*, 24 Nisan 1948.; “Topkapı Müzesi Halka Açıldı”, *Vatan*, 24 Nisan 1948, Sayı: 2483.

Köşk'te restore edilerek “Fatih Müzesi” haline getirilecektir.¹²⁸² Sarayın padişahı Fatih'tir ve sunum Fatih merkezli yapılacaktır. İstanbul'un Fethinin 500. yılı yaklaşırken Fatih üzerinden İstanbul ve Osmanlı ile ilişki anıtsal eserler üzerinden yeniden kurulmaktadır.

Tarihi eserler konusunda bütüncül bir yaklaşımın olmadığı, Çırağan Sarayı örneğinde görülmektedir. Çırağan Sarayı otel haline getirilecektir. Otuz altı sene evvel ahşap kısımları yanan sarayın, kağıt duvarlarından faydalanılarak otel haline getirilmesi için İstanbul Belediyesi İsveçli bir şirkete müracaat etmiştir.¹²⁸³ Konuyla ilgili olarak Kırdar, Çırağan Sarayı'ndan ne şekilde istifade edileceğini araştırmak üzere Prof. Bonatz ve Prof. Sedat Hakkı Eldem'i görevlendirmiş ve bu kişiler sarayın otel olarak kullanımının nasıl olabileceğine dair bir rapor hazırlamışlardır. Sarayın otel yapılması için hususi bir şirket kurulacak ve hisselerinin çoğunluğu belediyeye ait olacaktır.¹²⁸⁴ Bu arada, Çırağan Sarayı'nın Belediyeye devredilmesini Başbakan Şükrü Saraçoğlu onaylamıştır. Tasarının Büyük Millet Meclisi'ne sevk edilmesine karar verilmiştir.¹²⁸⁵ Bu uygulama bir caminin müzeye çevrilmesi olarak dönemin İstanbul'undaki ikinci örnektir. Ayasofya da, cumhuriyetin ilanı sonrası müzeye çevrilmiştir. Dolmabahçe Camii, Deniz Müzesi'ne çevrilmek istenmektedir. Bu yaklaşım camiye yalnızca bir bina olarak değerlendirmektir. Caminin toplumsal işlevi ihmal edilerek, müzeye dönüştürülmesi teknik bir mesele olarak ele alınmaktadır.

Şehirler yaşamın organize edildiği mekânlardır, yaşam sona erdiğinde yine şehrin bir parçası olan mezarlıklar organize edilir. Tarihi şehirlerde, şehir sınırları mezarlıklar vasıtasıyla belirlenebilir. Mezarlıklar, şehirde yaşayanların son yaşam çizgisinden başlar. Eski bir şehir olan İstanbul; artık büyümekte, 20. yüzyılın başlarında Beyoğlu'nda yaşanan mezarlıkların dönüştürülmesine surlar etrafında da başlanmaktadır. Yedikule'den Edirnekapi'ya kadar olan şehir dışındaki mezarlıklar bakımsız haldedir. Cumhuriyet Gazetesinde “Cedlerimizin mezarlarına lazım olan ihtimamı gösteremiyoruz” başlıklı bir yazıda ilginç bir mezarlık öyküsüne yer verilmektedir. Mezarlıkların harap bir halde olduğunu belirten yazı üzerine, Belediye

¹²⁸² “Bir Fatih Müzesi Tesisi Kararlaştı –Meşhur Çinili Köşk şimdiden bu maksatla esaslı şekilde onarılıyor-”, *Ulus*, 13 Eylül 1948.

¹²⁸³ “Çırağan Sarayı –Turistik otel haline getirilecek-”, *Vatan*, 14 Ağustos 1945, Sayı: 1514.

¹²⁸⁴ “Çırağan Sarayı –Büyük ve konforlu bir otel haline getirilecek-”, *Vatan*, 10 Aralık 1945, Sayı: 1627.; Rapor konusunda Kırdar'ın beyanati için bakınız; “Çırağan Sarayı –Otel haline konması hususunda Vali ve Belediye reisinin beyanati-”, *Vatan*, 14 Aralık 1945, Sayı: 1631.

¹²⁸⁵ “Çırağan Sarayı –Başbakan, İstanbul Belediyesine verilmesine muvafakat etti, iş Meclisin tasvibine kaldı-”, *Vatan*, 6 Ocak 1946, Sayı: 1654.

Mezarlıklar Müdürlüğü, Merkez Efendi ve Şehidlik dışındaki mezarlıkların şahıs malı olduğu, Topkapı mezarlıkları istimlak edilerek duvarla çevrildiğini bildiren bir tezkere gönderilmiştir.¹²⁸⁶ Mezarlıkların bakımsızlığı gündeme geldiğinde, mezarlıkların mülkiyeti üzerinden İstanbul Belediyesi sorumluluk sınırlarını tanımlamaktadır. Mülkiyet nedeniyle şahıs malı mezarlıklar düzenlenememektedir. Ama bu dönemde, mezarlıkların nasıl şahıs malına dönüştüğü ve bu sorunun nasıl çözülebileceği tartışmalarına rastlanmamaktadır.

5.1.1.3.3. Arkeolojik Eserler

İstanbul'un tarihi eserleri ele alındıkça, farklı tarihsel kesitlerde gün yüzüne çıkmaya başlamıştır. Restorasyon yapılırken Roma ve Bizans eserleri de eklektik çalışmalardan nasibini almaktadır. Yerebatan Sarayı'nın toprak altında kalan giriş mahallilinin temizletilerek yeniden inşası ihale edilmiştir.¹²⁸⁷ Yerebatan Sarnıcı da, müze kültürü ve sunum açısından her eser gibi, turizme kazandırılmaktadır.

5.1.1.4. Tarihi Eserlerde Fonksiyon Kayıpları: Yıkma mı, Yer Değiştirmek mi?

İstanbul, özellikle sur içi bölge, organik olarak yapılaşmış bir şehirdir. Yapıların konumlandırılışı ve yapı büyüklükleri dönemine ve ekonomik imkânlar göre gerçekleştirilmiştir. Tarım temelli gelir kaynakları ve ticari organizasyonlardan geçimini sağlayan bir şehrin sanayi merkezli ve işgücü üzerinden geçinmeye başlaması, İstanbul'un baştan aşağıya değişimini sağlamıştır. Sanayi şehri olmanın ve sanayi üretimin doğurduğu konfor İstanbul'a ulaştıkça, şehir dönüşmüştür. İstanbul'un bu değişiminde belirleyici olan lastik tekerleğin İstanbul'a girişi olmuştur. Kişilerin yürüyerek dolaştığı ve yükün hayvanlar aracılığıyla taşındığı bir şehir olan İstanbul, lastik tekerlekle her bölgesine ulaşılabilen bir şehir haline gelmektedir. Bu dönüşümde aksları topografya belirlemekte, bu askların önündeki her engel, tarihi bir eserde olsa kaldırılmaktadır. Ayrıca dönemin İstanbul planlamasında, anıtsal eserlerin ön plana çıkartılması da vardır. Büyük abidelere ulaşan geniş yollar ve abidelerin etrafındaki geniş meydanlar hedefi şehri dönüştürmektedir.

Tarihi eserlerin bir imar faaliyeti olarak ortadan kaldırılması, farklı anlamlar kazanabilmektedir. Bu anlam yüklemeler, yıkım faaliyetinin altından define çıkma

¹²⁸⁶ “Mezarlıklar Yavaş Yavaş Islah Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.

¹²⁸⁷ “Yerebatan Sarayı”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1946, Sayı: 7840

ihtimali ve dini açıdan kutsal olan binaların ortadan kaldırılmasının efsunlu sonuçları arasında gidip gelmektedir. “Cami Hademeliği Yapan İhtiyar Musalla Taşı ile Cami Avlusuna Gölge Veren Çınarın Kaldırılacağını Duyunca Delirdi”¹²⁸⁸ başlıklı haberde yetkililer define çıkma ihtimaline karşı uyarılmaktadırlar. Firuzağa Camii yanında bir inşaat yapılmaktadır, bu inşaat için parselin üzerindeki eski çınar ağacı kesilecek ve musalla taşı kaldırılacaktır. Buna şahit olan caminin temizliği ile uğraşan Mustafa adlı kişi itiraz etmiş, daha sonra akli melekelerini kaybederek mahallede dolaşmaya başlamış ve akıl hastanesine kaldırılmıştır. Mahalleliler ise Mustafa’nın yaşlı çınar ve musalla taşının altında define aradığı, buranın kazılması sonucu delirdiği şeklinde yorum yapmışlardır. Bu olayın gazetede tasvir edilişi, sadece maddi değerler üzerinden yapılmaktadır. Mustafa’nın semtle ve cami ile kurduğu duygusal bağdan ziyade define düşüncesiyle aklını yitirdiği haber verilerek olay kişiselleştirilmektedir.

İmar çalışmaları dolayısıyla İstanbul’un çeşitli bölgelerindeki çeşmeler kaldırılarak depolara konulmuştur. Aralarında kırk çeşme sularına ait çeşmelerinde bulunduğu bu tarihi çeşmeler, tekrar şehrin muhtelif yerlerine dikilecektir.¹²⁸⁹ Tarihi eserler, anıtsal değerleri gözetilerek yok edilmemekte, yalnızca yerleri değiştirilmektedir. Bu yaklaşım özünde, imar çalışması yapılırken tarihsel mirasında korunabildiğinin en önemli örneklerinden birisidir.

Çemberlitaş, Başkent’e nakledilecektir. Anıtsal eserler nakledilebiliyorsa, Çemberlitaş da nakledilebilmelidir. Çemberlitaş’ın İstanbul’dan Ankara’ya nakledileceği, Ulus Meydanında münasip bir yere dikileceği belirtilmektedir.¹²⁹⁰ Çemberlitaş ikiye bölünerek trenle Ankara’ya taşınacak ve Ankara’da tekrar

¹²⁸⁸ ““Cami Hademeliği Yapan İhtiyar Musalla Taşı ile Cami Avlusuna Gölge Veren Çınarın Kaldırılacağını Duyunca Delirdi.” Haber metni şu şekildedir: “Evvvelki gece Firuzağada yürekler acısı bir hadise cereyan etmiştir: Bundan birkaç gün evvel Firuzağa camisine üç metre mesafede bir arsa bir vatandaş tarafından satın alınmış, ve buraya bir bina inşa edilebilmesi için sahibi tarafından temel kazdırılmağa başlanmıştır. Fakat bu arsaya bina yaptırabilmek için camiyi ve Hamidiye çeşmesini gölgelendiren yaşlı bir çınarın kesilmesi ve caminin musalla taşının yıkılması icap etmiştir. Mahallenin ihtiyarları bu hali iyimsemişlerse de seslerini çıkarmamışlardır. Ancak caminin temizliği ile meşgul olan ve o semtte hamallık yapan 70 yaşında Mustafa içerlemiş kendini tutamamış ve ameleleri taşlamağa: -Ağacı kesemezsiniz!... diye bağırmağa başlamıştır. Mustafanın hareketi ameleleri dağıtmış ve mahalleli adamcağızı inşaata mani olamayacağına ikna etmeğe çalışmışlardır. Hadise bu suretle o an için örtülmüştür. Fakat gece yarısına doğru bütün mahalleli cami önünde oturan adamın haykıra haykıra kuran okuduğunu ve okurken de bir çok kelimeleri yanlış telaffuz ettiğini duymuşlardır. Yataklarından fırlayan halk bir sarhoş kuranla alay ediyor zannıyla sokağa çıkınca Mustafa Ağa ile karşılaşmışlardır. Vak’a yerine gelen polisler Mustafa Ağayı ağzından köpükler saçılır bir halde karakola oradan da akıl hastanesine kaldırmışlardır. Mustafa Ağa doğma büyüme Firuzağalı olduğu için mahalleliler, ağacın veya musalla taşının altında Mustafa Ağanın bildiği bir esrarın saklı olduğu fakat çıkaramadığı ve kimseye söyleyemediği için çıldırdığı kanaatindedirler. Şayet o muazzam çınar kesilecek ve musalla taşı yıkılacaksa belki de bir define saklı olan bu yerde hükümetin tedbir almasının doğru olduğunu söylemektedirler.”

¹²⁸⁹ “Kaldırılan Tarihi Çeşmeler”, *Ulus*, 15 Ocak 1948.

¹²⁹⁰ “Çemberlitaş da Ankaraya Nakledeceklermiş”, *Vatan*, 15 Temmuz 1948, Sayı: 2565.

birleştirilerek dikilecektir.¹²⁹¹ Baş şehir Ankara ise her şey oraya taşınabilir. Bu yüzyılların mirası olan Çemberlitaş'ta olsa Ankara'ya taşıma fikri kimse tarafından eleştirilmemiştir.

Tarihi eser denildiğinde geniş kitlelerin aklına definecilik gelmektedir. İstanbul gibi efsanesi bol bir şehirde, tarihi eserler restore edilirken, efsanelerde dolaşmaktadır. Yıldız Sarayı Selamlık Dairesi'nin beton taşılığında müteşebbisler ilgili memurlar gözetiminde define aramaktadırlar, kazı sonucu şimdilik kereste, tuğla parçası ve lağırma rastlanmıştır.¹²⁹² Her yer ve her zemin kazılabilecek bir alan olarak görülmektedir. Define arzusu, saray bahçesini bile kazdırmaktadır. Ancak, bu kazıya izin veren bir de idarî makamlar mevcuttur.

5.1.2. Geçiş Döneminde Çekimsiz İstimlaklar

İstanbul'un imarında en önemli sorunlardan birisi de mülkiyet hakkıdır. Tarihi bir şehirde imar çalışmasında yol açmak ve meydan genişletmek buradaki konut ve ticarethaneleri ortadan kaldırmakla mümkün olabilmektedir. Kamunun menfaati için bireylerin mülkleri bedelleri ödenerek alınmakta ve kamu hizmetlerine tahsis edilmektedir. İstimlak uygulamasında yerini kaybeden kişi bu semtten kopmaktadır. Bu süreç, İstanbul'da semtlerin tarihsel olarak oluşmuş sosyal dokuların kaybedilmesinin başlangıcını oluşturmaktadır. İstimlak edilen binaların yıkımı sonrası, binaları yol ve meydan etrafında kalan bina sahipleri ise bir rant elde etmektedirler. Ancak dönemin kanunlarında, yerinden edilene kamu adına ücret ödenirken, imar faaliyeti sonucu gayrimenkulleri değer kazanan kişilerden “şerefiye” bedelleri alınmamaktadır. Kamunun finanse ettiği yatırımlarla bazı vatandaşlar kayba uğrarken bazı vatandaşlar kazançlı çıkmaktadır. Dönemin yasalarında ise yük kamu tarafından karşılanırken, oluşan fayda kamu tarafından tahsil edilmemektedir. İstanbul'un imarının en önemli engeli olan istimlak için tahsisat bulma sorunu da buradan ortaya çıkmaktadır.

Semtlerde düzenlemeler yapılmakta, özel mülkler ortadan kaldırılarak yol ve meydanlar açılmaktadır. Sultanahmet Parkı karşısındaki Firuzağa Camiinin yanındaki ev; Evkaf İdaresi, kahvehaneler ise İstanbul Belediyesi tarafından istimlak edilmek suretiyle bu sahanın eski hapishane binasına kadar tanzimine başlanmıştır.¹²⁹³ Eminönü-

¹²⁹¹ “Çemberlitaş'ın Ankara Seyahati”, *Vatan*, 16 Temmuz 1948, Sayı: 2566.

¹²⁹² “Yıldızdaki Define Kazısına Devam Edildi”, *Vatan*, 22 Mart 1947, Sayı: 2089.

¹²⁹³ “İstimlak Edilen Yerler”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1945, Sayı: 7329.

Unkapanı arasındaki iki binden fazla binanın kamulaştırılmasına başlanacaktır.¹²⁹⁴ Yeni Cami ile Unkapanı arasını birleştirecek yolun açılması için Belediyeler Bankası'ndan üç milyon lira istikraz yapılması hakkındaki Belediye Meclisi kararı İçişleri Bakanlığı tarafından Bakanlar Kuruluna gönderilmiştir, istimlaklere 1945 Haziran'da başlanacaktır.¹²⁹⁵ İçişleri Bakanlığı, Vilayet ve Belediyeye bir emir göndererek bina istimlaklerini durdurmuştur. Haber metni şu şekildedir: “Son dört beş sene içinde apartman ve ev inşaatı hemen hemen durmuş gibi olduğu halde, şehrimizde pek çok istimlak yapılmış, on binlerce ev yıktırılmış, yerine yol veya yeşil saha yapılmıştı. Halbuki son senelerde şehrimiz nüfusunun milyonu aşması üzerinde ehemmiyetle durulması icap eden bir ev buhranı meydana çıkarmıştı. Memnuniyetle öğrendiğimize göre, halkın ve gazetelerin mesken buhranından ve bunu doğuran amillerden şikayetleri nihayet nazarı itibara alınmış, İçişleri Bakanlığı bundan sonra inşaat masrafları azalıp, bol bol yapı yapma faaliyeti sağlanıncaya kadar istimlak yapılmaması ve evlerin yıktırılmaması için İstanbul Vilayet ve Belediyesine bir emir göndermiştir. Bu emir derhal tatbik edilecektir.”¹²⁹⁶ Bu haber, vatandaş-devlet etkileşiminin İstanbul imarına etkisini göstermektedir. Savaş süresince yeni evlerin yapılmaması, inşaat yapımının zorlaşması istimlakin bakanlık tarafından engellenmesine neden olmuştur. bakanlık, belediyenin yetkilerini elinden almakta, imar çalışmalarını durdurabilmektedir. Bu da, merkezi hükümetin şehir imarındaki belirleyiciliği ortaya koymaktadır.

Her yeni yol güzergahının belirlenmesi, meskun alanlarda yeni istimlakleri doğurmaktadır. Açılacak olan Topkapı Caddesi'nin istimlak muamelesi tamamlanmak üzeredir, Topkapı'dan Pazartekkesi'ne kadar olan 600 metrelik kısmın açılması işiyle tramvay idaresi meşgul olacaktır. 40 metrelik bir cadde haline getirilecek olan Topkapı yolunun da genişletilmesi işine başlanıldığı zaman tramvaylar Şehreminine kadar işleyebilecektir.¹²⁹⁷

İstanbul'da kamu binası açığı vardır. Kamu binaları için yer tespitleri yapılmaktadır. Bu dönemde, kamu binaları sur içinde yoğunlaştırılmaya çalışılmaktadır. Bu durumda yeni istimlaklerin kapısını açmaktadır. Adalet Sarayı için ilk olarak 22 parselin istimlaki tamamlanmıştır, fakat on kişi takdir komisyonunun kararına itiraz

¹²⁹⁴ “Eminönü-Unkapanı Arasındaki Binaların Kamulaştırılmasına Başlanacak”, *Cumhuriyet*, 20 Mart 1945, Sayı: 7393.

¹²⁹⁵ “Yenicami ile Unkapanı Arasında Kamulaştırma”, *Ulus*, 5 Mayıs 1945.

¹²⁹⁶ “Bina İstimlaki Durduruldu –İçişleri Bakanlığı Vilayet ve Belediyeye kat'i bir emir gönderdi-”, *Vatan*, 1 Ekim 1945, Sayı: 1560.

¹²⁹⁷ “Topkapı Caddesinin İstimlak Muamelesi”, *Vatan*, 5 Mayıs 1946, Sayı: 1773.

etmiştir. Belediye Daimi Encümeni, Hazine temsilcisini ve ehli vukufu (bilir kişi) dinlemiştir, mahallinde yapılacak bir keşiften sonra kararını verecektir.¹²⁹⁸ İstimlak için karar verilse bile, bazı vatandaşlar haklarını hukuki yollardan aramaktadır.

İUMDK, Sarıyer’de kumsal olarak bilinen yerin istimlaki için birçok imzalı tahrir verilmiş; komisyon, bu konuyu tetkik ve ifası için başkanlık makamına tevdi etmiştir.¹²⁹⁹ Bu kararın gerekçesi önemlidir: “Sarıyerde Kumsal namile maruf sahipli mahal bu civar halkının bir gezinti ve hava alma yeri olarak faydalandığı ve bütün boğaza hakim bir manzarayı taşıyan bu güzel yerden halkın mahrum kalmamasını sağlamak maksadile; her ne kadar boğazın imar planı henüz yapılmamış ise de ileride bu sahanın bir park haline getirilmesi uygun olacağı mülahazasile şimdiden istimlaki cihetine gidilmesi...” Konun komisyona geliş biçimi ve karar alma biçiminin keyfiliği, karar metninden açıkça görülmektedir. İstimlak kararının alınabilmesi için kamusal bir gerekçe ortada yoktur. Ayrıca, istimlaki gerekçelendirecek şehir planı tanzim edilmemiştir. Yalnızca birilerinin lobi faaliyeti ile özel mülkiyette, kamulaştırma durumu söz konusudur.

5.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ İSTANBUL’UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1949-1957)

Gökay dönemi İstanbul’un Fethinin 500. yıldönümüne rastlamaktadır. Bu etkinlik Gökay’ın tarihi eserler konusunda yürüttüğü çalışmaların motivasyon unsuru olmuştur. Gökay dönemi, İstanbul’da diğer alanlarda olduğu gibi, tarihi eserler konusunda da bir geçiş dönemi olarak yaşanmıştır. Restorasyon ve anıtsal eserlerin etrafını açılarak, şehirde özellikle camilere, bir abide olarak işlev yüklemiştir. Bu dönemin farklı olan tarafı DP iktidarı ile İstanbul’da sultan türbelerinin açılmasıdır. Ayrıca Kapalıçarşı’nın yanması ve restorasyonu, sahaflar çarşısının organizasyonu gibi faaliyetlerde bu dönemin, tarihi eserler konusunda öne çıkan uygulamalarıdır.

5.2.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

5.2.1.1. Camiler

Gökay döneminde imar uygulamaları çerçevesinde camiler “anıtsal eser” olarak ön plana çıkartılırken bu eserlerin kendilerinin de restorasyonları yapılmıştır. Hatta

¹²⁹⁸ “Adalet Sarayı İçin İstimlaklar”, *Vatan*, 14 Mart 1947, Sayı: 2081.

¹²⁹⁹ İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Aralık 1947, İndeks: 2071773, Cilt No: 17, Karar No: 336.

1956 yılında, İstanbul Belediyesi İmar Komisyonu, büyük anıtların etrafını tanzim için mimarlar arasında müsabaka düzenlenmesi kararı vermiştir.¹³⁰⁰ Ayrıca bu yıl içerisinde tarihi eserlerin anıtsal bir eser olarak değerlendirildiğini gösteren, tarihi eserler etrafında inşaaat müsaade edilmeyeceği ve var olanların tespit edilerek yıktırılacağı hususunda karar alınmıştır.¹³⁰¹ Camiler, İstanbul'un yeni anıtları olarak ortaya çıkartılmakta ve sergilenmektedir. Sosyal hayatın cami merkezli organize edildiği eski İstanbul'da camiler artık sergilemenin mekânı haline gelmektedir. Yapılan meydan düzenlemelerinde camiler, cemaatlerini kaybetmekte, ama sergilenme unsuru olarak tüm İstanbullular için ön plana çıkartılmaktadırlar. Eski organik imar mantığında etrafı işgal edilmiş olan camiler, yeni düzenlemelerde, imar çalışmalarının da yeniden merkezi olmaktadır. Ancak sadece gözün iktidarının önemsendiği bir merkeziyet anlayışı ile gündeme gelmektedir.

Gökay döneminde, İstanbul'un bazı camilerinin perişanlığını ortaya koyan yazılar dönemin basınında yer almaktadır. Bu yazılarda, camilerin içinde bulundukları hazin durum tasvir edilerek ilgililer göreve çağrılmaktadır.¹³⁰² Sultanahmet Camii, gecekonduların tehdidi altındadır, yetmiş civarında olan gecekonduların sayısı her gün artmaktadır.¹³⁰³

Cami tamirlerinde, resmi kurumların yanında sivil toplum kuruluşları da görev almaktadır. Anıtlar Derneği İstanbul'daki bazı camilerin tamiratlarını halktan yardım toplayarak organize etmektedir. Anıtlar Derneği'nin yardımıyla restore edilen "dibekli" adıyla bilinen "Eminbey Camii" düzenlenen törenle ibadete açılmıştır.¹³⁰⁴ Fatih Kadiçeşme Mahallesi'ndeki Yarhisar Camii, halkın teberruları ve belediyenin yardımı ile imar edilmiştir.¹³⁰⁵ Kağıthane'de Lale devrinden kalan tek eser olarak tarif edilen caminin restorasyonu için Valilikçe, Anıtları Koruma Derneği'ne gerekli direktif verilmiştir. Gökay'da buraya kişisel bağışta bulunmuştur.¹³⁰⁶ Çarşamba'da bulunan İsmailağa Camii'nin tamir ve ihyasına başlanmıştır.¹³⁰⁷ Cami tamirlerinde vatandaşlar da aktif finansman sağlamaktadır. Bazı kişiler, herhangi bir kurumun aracılığı olmadan

¹³⁰⁰ "Anıtlarımızın Etrafı Tanzim Edilecek", *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1956, Sayı: 11344.

¹³⁰¹ "Tarihi Eserler Civarındaki İnşaat", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2291.

¹³⁰² "Üsküdar'daki Bir Camiin Tamire Muhtac Kısmı", *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1950, Sayı: 9322.; "Şehsuvar Camii", *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1951, Sayı: 402.

¹³⁰³ "Sultanahmed Camii Gecekondu Yığınlarının Tehdidi Altında", *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1953, Sayı: 10390.

¹³⁰⁴ "Tamiri Biten Bir Cami Halka Açıldı. Bir Caminin de Onarılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 4 Mart 1952, Sayı: 821.

¹³⁰⁵ "Yarhisar Camii Dün Törenle Açıldı", *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955, Sayı: 11042.

¹³⁰⁶ "Kağıthanede Lale Devrinden Kalan Tek Eser İhya Olunacak", *Vatan*, 23 Aralık 1954, Sayı: 4889.

¹³⁰⁷ "Tamiri Biten Bir Cami Halka Açıldı. Bir Caminin de Onarılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 4 Mart 1952, Sayı: 821.

kendi semtlerindeki camileri, restore ettirmektedirler. Ayaspaşa’da bulunan Park Otel’in yanındaki cami semt ahalisinden Nalbur Hasan Tahsin’in masraflarını üzerine alması ile tamir edilmeye başlanmıştır.¹³⁰⁸ Semt camilerinde vakıf geleneğinin kök saldıği toplumda vatandaşlar aktif rol almaktadır. Demokrat Parti döneminde, halk açısından dini tesislerin ihyası, vatandaşlar tarafından da desteklenen en önemli imar çalışmaları arasında yer almaktadır. Cumhuriyet Halk Partisi döneminde kendisini sistem dışında tutan dindar kişiler, Demokrat Parti dönemini de fırsat bilerek cami imarında görev almakta ve finansman sağlamaktadır.

Beyazıt Cami minaresi tamir edilmiş, sahaflar çarşısı ile cami arasındaki duvar da restore edilmiştir.¹³⁰⁹ Başta Beyazıt, Sultanahmed ve Yenicami olmak üzere şehir genelindeki camilerde tamirat kararı alınarak bütçe tahsis edilmiştir.¹³¹⁰ Yeni Camii’nin Mısır çarşısına cephe olan minaresinde “şakül istikametinde inhiraf (bozulma, sapma)” tespit edilmiştir; bu nedenle, minare iskele kurularak sökülecek ve yeniden düzeltilerek monte edilecektir.¹³¹¹ Bu haber üzerine cami minaresinde bir eğiklik olduğu ancak bunun yıkım gerektirecek kadar sıkıntı oluşturmadığı mimarların görüşlerine de yer verilerek haberleştirilmiştir.¹³¹² Evkaf Müdürlüğü, minarede sapmanın yanı sıra taş kırılmaları ve oynamalar mevcut olduğu için minarelerin tamirini ihale edecektir.¹³¹³ Minarenin tamiratına başlanmıştır; Yeni Camii minaresiyle¹³¹⁴ birlikte; Beyazıt Camii ve Teşvikiye Camii’nin minarelerinin tamirlerine de başlanmıştır.¹³¹⁵ Yeni Camii minaresi 120 m3 küfeki taşı kullanılarak restorasyonu tamamlanacaktır.¹³¹⁶ Sultanahmet Camii minaresi de arz ettiği tehlike üzerine yıkım için ihale edilmiştir.¹³¹⁷ Sultanahmet Camii’nin yıkılan minaresinin,¹³¹⁸ yapımına başlanmıştır.¹³¹⁹

1953 yılında Vakıflar Başmüdürlüğü İstanbul’da birçok caminin restorasyonunu tamamlamıştır.¹³²⁰ Bu başarı birazda, fetih yıldönümü motivasyonu ile gerçekleştirilmiştir. İstanbul’un fethinin 500. Yılı törenleri, siyasal ve sosyal anlamda

¹³⁰⁸ “Park Otelin Yanındaki Cami Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1952, Sayı: 10086.

¹³⁰⁹ “Restore Edilen Cami”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1951, Sayı: 10884.

¹³¹⁰ “Camiler Tamir Edilecek”, *Cumhuriyet*, 12 Temmuz 1953, Sayı: 10399.

¹³¹¹ “Yenicamiin Bir Minaresi Yıkılacak”, *Vatan*, 27 Ağustos 1953, Sayı: 4411.

¹³¹² “Yenicami Minaresi Yıkılabilir mi?”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1953, Sayı: 1354.

¹³¹³ “Yenicamiin Tehlikede Olan Minareleri”, *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1953, Sayı: 10447.

¹³¹⁴ “Geçmiş Olsun”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1953, Sayı: 10543.

¹³¹⁵ “Yenicami Minaresinin Tamiri Uzun Sürecektir”, *Yeni İstanbul*, 6 Mart 1954, Sayı: 1543.

¹³¹⁶ “Yeni Cami Minaresi Mayıs’ta Bitiyor”, *Vatan*, 1 Mayıs 1955, Sayı: 5012.

¹³¹⁷ “Sultanahmet Camiinin Bir Minaresi Yıkılacak”, *Vatan*, 11 Ağustos 1955, Sayı: 5115.

¹³¹⁸ “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹³¹⁹ “Yeniden Yapılıyor”, *Vatan*, 17 Ekim 1956, Sayı: 5533.

¹³²⁰ “Vakıflar Müdürlüğü’nün 1953’ teki Çalışmaları”, *Yeni İstanbul*, 24 Aralık 1953, Sayı: 1471.

önemli bir motivasyon unsurudur. Bu vesile ile İstanbul camilerinde yoğun bir çalışma sürdürülmüştür. Fetih'in yıl dönümü Osmanlı mimarı mirasının ön plana çıkmasında önemli bir işlev görmüştür. Osmanlı mimarı mirası “Türk”ün tarihi eserleri olarak İstanbul’un yeniden imarında ön plana çıkmaktadır.

1955 yılında İstanbul genelinde, restorasyonlar devam etmektedir.¹³²¹ 1956 yılına gelindiğinde, Evkaf İdaresi İstanbul’da otuza yakın camiyi tamir ettirmektedir.¹³²²

Tekfur Saray ile birlikte tadil edilen İvazağa Camiinin tadilatı tamamlanmıştır.¹³²³ Zeyrek Camii, Gönenli Hafız Mehmet ve 120 çömezi tarafından 4 gusülhane ve bir mutfak yapılarak otel şeklinde kullanılmaktadır. Bu inşa faaliyetleri sırasında “paha biçilmez mozayikler” kırılmıştır.¹³²⁴ Tarihi eserlere anlam yüklemesi farklı saiklerle gerçekleşmektedir. Dini bir cemaat, camiye sosyal anlamda bir fonksiyon yüklerken, yaptıkları inşaat ve imalatlar tarihi esere zarar vermektedir. Haberin gazetede yer alış biçimi uygulama sonrası şikayet eder bir üsluptadır. Cami anıtsal bir eser midir, yoksa insan ihtiyaçlarının giderildiği bir mekân mıdır? Çelişkisi üzerinden tartışılmaktadır. Üçüncü yol olan, hem tarihi eser olarak restore edilen hem de sosyal anlam yüklenen bir yapı tartışılmamaktadır.

Sultanhamed Camii’nin minaresi ve Beyazıt Camii’nin esaslı bir şekilde tamiri gerçekleştirilmiş, Mahmud Paşa Camii’nin bahçesi asfaltlanmış, Mihrimah Camiinin tamiri ve Tahtakale’deki Rüstempaşa Cami’nin etrafının istimlak edilerek tanzimi yapılmaya başlanmıştır.¹³²⁵

Camilerin tamiri ve tanzimi devam ederken, İstanbul’da imar faaliyetleri sırasında Aksaray-Beyazıt arasında açılan yola denk gelen dört cami yıktırılmıştır.¹³²⁶ Cami tamirleri yanı sıra, imar faaliyetlerinde yeni geometrik düzendeki yollar yalnızca evlerin değil camilerin de yıkımına neden olmaktadır.¹³²⁷ Cami yıkımları toplumda, tek parti döneminde bu alanda yapılan uygulamalar kadar tepki çekmemektedir. Lastik tekerleğin konforu için gerekirse camilerinde feda edilmesinde sakınca

¹³²¹ “Şehirdeki Abidelerin Tamirine Başlanıyor”, *Vatan*, 15 Nisan 1955, Sayı: 5002.

¹³²² “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹³²³ “Tekfur Sarayı ve İvazağa Camii Tamir ve Tanzim Edildi”, *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1955, Sayı: 11209.

¹³²⁴ “Otel Haline Getirilen Bir Cami”, *Yeni İstanbul*, 7 Kasım 1953, Sayı: 1424.

¹³²⁵ “Camilerin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 14 Haziran 1956, Sayı: 11452.

¹³²⁶ “İstanbul’da 4 Cami Yıkıldı”, *Ulus*, 31 Ağustos 1956, No: 12036.

¹³²⁷ İstanbul’da yaşanan cami yıkımlarına ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bakınız; Mehmed Şevket Eygi, *Yakın Tarihimizde Cami Kiyımı*, İstanbul, Tarih ve İbret Yayınları, 2003.

bulunmamaktadır. İmar hedefi dini hassasiyetlerinde önünde bir motivasyon unsuru olarak bulunmaktadır.

1957 yılına gelindiğinde, Beyazıt Camii'nin etrafında bulunan binalar istimlak edilerek yıkılmaktadır. Cami etrafındaki tüm binalar yıkılarak, caminin “bütün ihtişamıyla ortaya çıkması” sağlanacaktır.¹³²⁸ Fatih ve Mihrimah Camileri'nde de, “selahiyetli mimar ve mütehassısların iştirakiyle teşkil edilen imar heyeti”nin, “tarihi mabedleri bütün azamaeti ile meydana çıkarılması için yeniden bazı istimlakler yapılmasına karar vermiştir.” Mihrimah Camii'nin etrafı açılacak ve Fatih Camii'nden bakıldığı zaman bu caminin silueti görülecektir.¹³²⁹ Görülmek, bu dönem camilerinin varoluş sebeplerinden birisi haline gelmiştir. Yolda kalan tarihi camiler yıkılmakta, ama anıtsal eser değeri taşıyanlar ön plana çıkartılarak sergilenmektedir.

5.2.1.2. Türbeler

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul'da türbeler, bir anıtsal eser olarak restore edilerek açılışı gerçekleşmiştir. Türbe açılışlarında hem şehirde bir bina restore edilmiş olmakta hem de bir Türk büyüğü daha maziden çıkarak İstanbulluların hayatlarındaki yerini almaktadır.

İstanbul'da türbe açılışları bu dönem çıkan bir kanun sonrası gündeme gelmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesinin ardından açılan ilk türbe, Reşit Paşa'nın türbesidir. Reşit Paşa'nın türbesi, 13 Mart 1950'de, doğumun 150. yılında Üsküdar Halkevi'nin düzenlediği törenle açılmıştır.¹³³⁰ Türk büyüklerine ait türbeler açılmaktadır, ama ilk olarak Reşit Paşa'dan başlanması geçiş döneminin modernleşme ile dindarlık arasında kurduğu bağı göstermektedir.

İstanbul'daki türbe açılışlarında diğer bir motivasyon unsur ise 500. Fetih Yıldönümü'dür. Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, İstanbul'a gelerek “yeni kanun gereğince açılacak eski türbeleri” gözden geçirecektir.¹³³¹ Hükümette tarihi eserlerin bağlı olduğu kurum Milli Eğitim Bakanlığı'dır ve bakan türbelerin açılışı ile bizzat ilgilenmektedir.

Banguoğlu'nun İstanbul türbelerini ziyaretinden sonra “Türk büyüklerinin” türbeleri açılmaya devam etmektedir. Aynı hafta içerisinde Barbaros, Kanuni ve

¹³²⁸ “Beyazıt Camii Bütün İhtişamıyla Ortaya Çıkıyor”, *Yeni İstanbul*, 22 Kasım 1957, Sayı: 2880.

¹³²⁹ “Fatih ve Mihrimah Camilerinin Etrafı Açılarak Tanzim Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 19 Mayıs 1957, Sayı: 2696.

¹³³⁰ “Reşit Paşanın Türbesi Açıldı”, *Ulus*, 14 Mart 1950, No: 10311.

¹³³¹ “Eğitim Bakanlığı İncelemeleri”, *Ulus*, 29 Mart 1950, No: 10326.

Yavuz'un türbeleri açılacaktır. Türbeler, Çarşamba ve Cuma günleri halkın ziyaretine açık olacaktır.¹³³² 18 Mart 1950'de, Gökay'ında katıldığı bir törenle "Türk deniz tarihinin büyük amirali", "...kadirbilir milletimizin vefalı bağrında gençliğimize kahramanlık, feragat ve Türklüğe bağlılık timsali..."¹³³³ olan Barbaros'un türbesi açılmıştır.¹³³⁴ 19 Nisan 1950 tarihinde, "büyük Türk imparatoru" Kanuni Sultan Süleyman'ın türbesi törenlerle açılmıştır. Törene, bürokratlar, okul öğrencileri de katılmış ve halkevleri adına da bir konuşma yapılmıştır.¹³³⁵ 21 Mart 1950 tarihinde, Yavuz Sultan Selim'in türbesi, yine Gökay'ın katıldığı törenle açılmıştır. Açılış konuşmasında Gökay'ın kullandığı şu ifadeler, türbe açılışlarında dönemin psikolojisini gayet açık bir biçimde tasvir etmektedir: "... Bir millet kahramanlarına hürmet etmekle ilerler. Türk tarihi onu yaratan kahramanlarla doludur. Türk Milleti bu kahramanları hiçbir zaman unutmuş değildir. Yalnız Türk inkılabının memlekete yerleşmesini temin için bazı sebepler, bu kahramanların türbelerinin bir müddet kapalı kalması zarureti göstermiştir... İnkılabın yarattığı eserler, bütün millet tarafından en kutsal fikir ve en kıymetli varlık halinde daima titizlikle üzerlerinde titrenilecektir. Bu gurur ve düşünce içinde tarihimizin büyük kahramanı Yavuzun manevi hatırasını hürmetle anıyor ve türbeyi ziyarete açıyorum."¹³³⁶

Türkiye genelinde türbe restorasyonlarına girişilmiştir. Bakanlar Kurulu'nda restore edilmesi kararlaştırılan türbeler gazetelerde yer bulurken, bunlardan İstanbul'a ait olanları ise şunlardır: Fatih Mehmed, İkinci Mahmud, Mimar Sinan ve Gazi Osman Paşa.

Türbe açılışları Cumhuriyet Halk Partisi'nin 1950 seçim yatırımları olarak gündeme gelmiş olacak ki, seçim sonrası türbe meselelerine Demokrat Parti en az iki yıl ilgi göstermemiştir. İstanbul'da türbe restorasyonları, halkevi katılımları ile ve hepsine özel törenler düzenlenerek değil, bir tarihi eser restorasyonu olarak sunumu yapılmıştır.

Fethin 500. yıl kutlamalarına yaklaşıldıkça, Sultan Fatih merkezli restorasyon hareketleri hızlanmıştır. 1952 yılına gelindiğinde Fatih'in türbesinin tamiri için ihaleye çıkılacaktır.¹³³⁷

¹³³² "Yeniden Açılacak Türbeler", *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1950, Sayı: 9225.

¹³³³ "Barbaros'un Türbesi Dün Açıldı", *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1950, Sayı: 140.

¹³³⁴ "Barbarosun Türbesi Dün Açıldı", *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1950, Sayı: 9229.

¹³³⁵ "Kanuni'nin Türbesi Dün Açıldı", *Yeni İstanbul*, 20 Nisan 1950, Sayı: 141.

¹³³⁶ "Yavuz Sultan Selimin Türbesi Dün Açıldı", *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1950, Sayı: 9232.; "Yavuzun Türbesi", *Yeni İstanbul*, 22 Nisan 1950, Sayı: 143.

¹³³⁷ "Fatih Türbesi Tamir Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 22 Nisan 1952, Sayı: 1109.

1954 yılına gelindiğinde İstanbul Belediyesi, “ashabı kiram ve ulemadan” kişilerin türbe ve mezarlarının restorasyonunu tamamlamıştır.¹³³⁸ Türbe açılışları, 1950 seçimleri öncesi, Cumhuriyet Halk Partisi döneminde Türk büyükleri ile başlarken Demokrat Parti ile birlikte toplumun kutsal saydığı diğer kişiliklere yönelinmiştir.

5.2.1.3. Medrese, Hamam ve Çeşmeler

Fetih yıldönümü nedeniyle Fatih Külliyesi’nde restorasyon başlamıştır. “Fatih Medresesinin” tamiri için faaliyete geçilmiş, buradaki film deposu tahliye edilerek Mecidiyeköyü’nde bir yer gösterilmiştir.¹³³⁹ 1953 yılında İUMDK bir karar alarak, 1948 yılında İstanbul Üniversite’sine tahsisi verilen medreselerden Fatih, Süleymaniye, Şehzadebaşı, Kuyucu Murat ve Hasanpaşa medresesi dışındakilerin tahsisleri üniversiteden alınmıştır. Böylece medreseler tekrar Vakıflar İdaresi’nin yönetimine verilmiş bulunmaktadır.¹³⁴⁰ Medreselerin eğitim kurumları olarak Üniversiteye verilmiş olması, daha sonra fonksiyonsuz kalması üzerine, vakıflara devri ilginç bir uygulamadır. Medreselerin mülkiyetleri vakıflara ait olduğundan bu dönem eski kurumlarına tekrar dönmesi oldukça önemli bir gelişmedir. Demokrat Parti döneminde, vakıflar konusundaki bu düzenlemeler, Cumhuriyet Halk Partisi dönemi çalışmalarının sonlandırılması olarak karşımıza çıkmaktadır.

1952 yılında İUMDK’nu, 1341/1925 senesinde Belediye ve İdare-i Hususi’ye devredilen medreselerin, Vakıflar Müdürlüğü kontrolünde daha sağlıklı restore edileceğini beyan ederek, kendisinde olan medrese tahsisatlarını vakıflara verme kararı almıştır. Böylece, Fatih Medreselerinden olan, Karadeniz ve Akdeniz Medreseleri ve Tabhane Vakıflar Müdürlüğüne devredilmiştir.¹³⁴¹ Medreseler ve tamiratları asıl

¹³³⁸ “Tarihi Mezar ve Türbeden 70’i Belediyece Tamir Edildi”, *Yeni İstanbul*, 12 Ocak 1954, Sayı: 1490.; Haber metni şu şekildedir: “Mezarlıklarımızın imar ve ıslahı mevzuunda girişilen faaliyetler programa alınmış, bunun için mezarlık uzmanı adıyla yeni bir kadro ihdas edilerek işe başlamış bulunmaktadır. 1952- 1953 yılı zarfında mezarlıkların tamiri için 321 bin lira sarfedilmiştir. Bundan başka 205 bin lira sarfı ile Eshabıkiramdan Âmir’in ulemadan İbni Manisa, Şeyhülislam Molla Gürani, Ebüdüra Hazretleri, Güzinden Abdullah el Hudri, Gülbahar Sultan Türbesi, Daye Hatun Türbesi, Tezveren Dede Türbesi, Yıldız Dede Türbesi, Hafir Hazretleri Türbesi, Molla Mehmet Türbesi, Sa’be Hazretleri Türbesi, Avcı Başı Türbesi, Toklu Dededeki Eshabıkiram Türbesi, Hamh Ensari Türbesi, Toklu Dede Türbesi, Yavedut Türbesi, Mustafa Çavuş Türbesi, Karamani Türbesi, Cibali Türbesi, Ağa kapısında Abdurrahman Ağa Türbesi, Çizmecibaşı Mahmud Ağa Türbesi, Ferruh Dede Türbesi, Abdülkadir Efendi Türbesi, Şemsettin Efendi Türbesi, Beşinci Sekban Türbesi, İbrahim Efendi Türbesi, Has Yunus Paşa Şemsettin Cezeri Kabirleri, Yakup Ağa Türbesi, Davut Paşa Türbesi, Beyazıt Ağa Türbesi, Sekbanbaşı Kasım Ağa Mezarı, Kovacı Dede Mezarı, Keskin Dede Türbesi dahil 70 tarihi mezar ve türbe tamir edilmiştir.”

¹³³⁹ “Fatih Medresesinin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 8 Ekim 1951, Sayı: 9763.

¹³⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Şubat 1953, İndeks: 2073781, Cilt No: 26 Karar No: 19.

¹³⁴¹ İBB Arşivi, İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 9 Haziran 1953, İndeks: 2073683, Cilt No: 26 Karar No: 164.

idaresine döndürülmektedir. Bu uygulamalar, eski vakıfların ihyasında başlangıç adımlarıdır.

Beyazıt'ta bulunan Patrona Halil Hamamı yıkılmak istenmektedir, Eski Eserleri Koruma Derneği bu talebe itiraz etmiştir. Belediye; bu hamamın yıkılmasında, üniversitenin meydana çıkması ve trafiğin açılması açısından ısrar etmektedir.¹³⁴² Yaş deri deposu olarak kullanılan hamamın yıkılması için bir gündem oluşturulmaktadır.¹³⁴³ Yıkım tarafları bu hamamın herhangi bir özelliğinin kalmadığını, yıkılarak çirkinliğin ortadan kaldırılmasını talep etmektedir. 1956 yılına gelindiğinde Patrona Halil Hamamı'nın yıkılması meselesi tartışma konusu olmayı sürdürmektedir.¹³⁴⁴ Hamamın yıkılması meselesi cami yıkımlarından daha fazla gündem oluşturmuştur. Bu esere sahip çıkanların akademi kökenli olması itirazlarını bu çerçeveden dillendirmeleri yıkımı engellemekte ve kurul kararlarının alınmasını geciktirmektedir.

Tarihi eserler konusunda semt sakinlerinin duyarlılıkları da mevcuttur. Bazı semt sakinleri, semtlerindeki eserlere sahip çıkmaktadır. Kadirga Meydanı'nda bulunan III. Ahmed'in kızı Esmâ Sultan'ın yaptırdığı çeşmenin harap hali, bir semt sakini tarafından gazetelere yansıtılmıştır. Semt sakininin şu notu dönemin tarihi eser yönetimindeki sorunlu hali ortaya koymaktadır: “Not: ‘Bu Kadirga çeşmesi Vakfa Aittir, orası yaptırırsın’ demiyelim. Evkaf İdaresinin hali malum. Eski eserlerden camileri bile tamir edemiyor. Belediyeler böyle tarihi ve mimari kıymeti olan eserleri korumalıdır.”¹³⁴⁵ Kurumlar arası koordinasyonsuzluk nedeniyle aksayan restorasyon çalışmaları, vatandaşlar tarafından gündemde tutulmaktadır. Sorumlunun kim olduğu ile vatandaş ilgilenmemekte, sorunun çözümüne odaklanılmasını talep etmektedir.

Bu dönemin bir diğer uygulaması da bazı tarihi eserlerin yerlerinin değiştirilmesidir. Özellikle çeşme gibi, estetik değeri olan ve taşınabilen eserler; imar çalışmalarında, uygulama bölgesinde kalıyor ise yerleri değiştirilmiştir. Bu uygulama örneklerden bir tanesi de Tophane Çeşmesi'nin Dolmabahçe Sarayı bahçesine taşınmasıdır.¹³⁴⁶ Tophane'deki çeşme parçalar halinde Dolmabahçe'ye nakledilmiş ve burada tekrar kurulmaya başlanmıştır.¹³⁴⁷ Beşiktaş'ta istimlak edilerek yıkılan hamamın

¹³⁴² “Beyazıttaki Hamam Hakkında Bugünlerde Karar Verilecek”, *Yeni İstanbul*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 1316.

¹³⁴³ Fuad Duyar, “Yık, Yıkamazsın; Yap, Yapamazsın!”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1954, Sayı: 10683.

¹³⁴⁴ “Yıkılacak mı, Yıkılmıyacak mı?”, *Vatan*, 20 Ekim 1956, Sayı: 5536.

¹³⁴⁵ “Fuat Soyhan, “Okuyucu Fikir ve Şikayetleri –Tarihi Kadirga Çeşmesini Muhafaza Etmeliyiz-“, *Vatan*, 1 Şubat 1955, Sayı: 4929.

¹³⁴⁶ “Tophanedeki Tarihi Çeşme Dolmabahçeye Nakledilecek”, *Vatan*, 9 Ekim 1956, Sayı: 5523.

¹³⁴⁷ “Nakledilen Çeşme”, *Cumhuriyet*, 23 Kasım 1956, Sayı: 11611.

taşları, İstanbul Belediye Encümeni kararı ile Kuştepe’de inşa edilecek camiye bila bedel verilmiştir.¹³⁴⁸

Tarihi eserlerin, anıtsal görüntü dışında işlev verilerek yaşatılmasında sorunlar yaşanmaktadır. Örneğin Ayasofya’nın arkasında yer alan Sultanahmet Çeşmesi’nde “Aç Besmele ile iç suyu, Han Ahmede eyle dua” yazmasına rağmen, çeşmenin aylardan beri akmadığı dönemin matbuatına yansımıştır.¹³⁴⁹ Vakfiyeler ve kitabeler içeriklerini yaşatamamaktadır. Artık yeni dönemin imar ve yaşam mantığı eski işleyişe fırsat tanımamaktadır.

5.2.1.4. Saraylar

İstanbul’daki tarihi eserlerin yeni fonksiyonlar yüklenerek yaşatılması çalışmaları Gökay döneminde de devam etmiştir. Demokrat Parti iktidara geldikten sonra, Milli Saraylara bağlı bulunan İstanbul’daki Osmanlı saraylarının halka açılmasına karar verilmiştir. Daha önce müzeye çevrilen Topkapı Sarayı’nın yanı sıra Dolmabahçe Sarayı müzeye çevrilerek, Çırağan Sarayı otele çevrilerek yeni fonksiyonlar yüklenmiştir. Bunların yanı sıra medrese ve buna benzer yapılarda da müzeye dönüştürme çalışmaları bu dönemde, Kırdar döneminde de olduğu gibi, devam etmiştir.

Çubuklu’da bulunan Hidiv Köşkü, turistik otel olarak kullanılmak üzere tamirata alınmıştır.¹³⁵⁰

Topkapı Sarayı, İstanbul’un en görkemli müzesi olarak Kırdar döneminden beri etap etap açılmaktadır. Fethin 500. yıl dönümü etkinliklerin yetiştirilme üzere Çinili Köşk’ün Fatih Müzesi olarak düzenlenmesi için çalışmalara devam edilmektedir.¹³⁵¹ Topkapı Sarayı’nda; yazı, cilt, tezhip ve minyatür dairesi, saatler dairesi ve Türk kumaşları dairesi teşhire açılmıştır.¹³⁵² Sarayın, dört salondan oluşan hazine dairesi de ziyaretçilere açılmıştır.¹³⁵³ Topkapı Sarayı’nın Bab-ı Hümayun Kapısı’nın tamirine başlanmıştır.¹³⁵⁴ Topkapı Sarayı Müzesi için yeni bir yangın tertibatı kurulmuştur.¹³⁵⁵

¹³⁴⁸ İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 13 Mayıs 1957, İndeks: 288899, Cilt No: 1231, Karar No: 2872.

¹³⁴⁹ “Yazık Oluyor”, *Cumhuriyet*, 20 Ocak 1957, Sayı: 11669.

¹³⁵⁰ “Hidiv Köşkünün Tamirine Başlandı”, *Vatan*, 1 Eylül 1951, Sayı: 3698.

¹³⁵¹ “Çinli Köşk Fatih Müzesi Olmak Üzere Tamir Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 11 Ocak 1950, Sayı: 42.

¹³⁵² “Topkapı Sarayında Açılan Yeni Daireler”, *Yeni İstanbul*, 25 Aralık 1950, Sayı: 390.

¹³⁵³ “Topkapı Sarayı Hazine Dairesi Dün Açıldı”, *Yeni İstanbul*, 28 Aralık 1951, Sayı: 754.

¹³⁵⁴ “Topkapı Sarayının Büyük Kapısı Tamir Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1951, Sayı: 589.

¹³⁵⁵ “Topkapı Sarayı Müzesinde Yeni Yangın Tertibatı”, *Yeni İstanbul*, 29 Şubat 1952, Sayı: 817.

Topkapı Sarayı'nda kalorifer tesisatı kurulacaktır.¹³⁵⁶ Topkapı Sarayı bütüncül bir müze haline getirilmekte, dönemin teknolojisi içinde yeniden imar edilmektedir. Osmanlının eski ihtişamı, Topkapı Sarayı'nda fetihten 500 yıl sonra sergilenecektir.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar Milli Sarayların halka açılması için bir çalışma başlatmıştır.¹³⁵⁷ Dolmabahçe Sarayı'nda halka açılması için düzenlemeler yapılmaktadır.¹³⁵⁸ 12 Ekim 1950 tarihinde Dolmabahçe Sarayı törenle halka açılmıştır.¹³⁵⁹ 1955 yılında, sarayın bazı kısımlarının tamir ve restore edilmesine karar verilmiştir.¹³⁶⁰ Dolmabahçe Sarayı duvarlarının, normal seviyeye indirilmesine karar verilmiştir.¹³⁶¹ Saraylar, halkın istifadesine sunulmaktadır. CHP döneminde kullanımda olan saraylar artık halk için gezi mekânına dönüştürülmektedir. Böylece hem CHP dönemi elitistliğine eleştiri getirilmekte, hem de saraylar artık yaşamın dışına itilmektedir.

Çırağan Sarayı'nın Deniz Müzesi olarak düzenlenmesi için Milli Savunma Bakanlığı'na devredileceği dönemin neşriyatında yer bulmuştur.¹³⁶² Şehir Meclisi'nde İmar Komisyonunun Çırağan Sarayı'nın otel yapılması hakkındaki tutanağı görüşülürken, üyelerden Alaeddin Nasuhioğlu, Dolmabahçe Camii'nin eski haline getirilerek vatandaşların ibadetine tahsis edilmesini, Çırağan Sarayı'nın müze olarak kullanılmasını talep etmiştir. Meclis, Çırağan Sarayı'nın otel olarak kullanılmasına karar vermiştir.¹³⁶³ Belediye, Hazineden devraldığı Çırağan Sarayı'nı hibe müddeti zarfında tadil edememesi nedeniyle Hazine'ye geri devretmiştir.¹³⁶⁴ Tarihi eserler için alınan kararlar her zaman uygulanamamaktadır. Dolmabahçe Camii CHP döneminde müzeye çevrilme kararına rağmen müze yapılamamış, Çırağan Sarayı ise bir türlü restore edilememiştir.

Beylerbeyi Sarayı'nın, Milli Saraylar Genel Müdürlüğü tarafından tamirine başlanacaktır.¹³⁶⁵ 1953 yılında, Hasköy Kasrı'nın bahçesi, Milli Saraylar Genel Müdürlüğü tarafından halkın kullanımına açılmıştır. Kasır, haftada bir gün halk

¹³⁵⁶ “Topkapı Müzesinde Kalorifer Tesisatı Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 23 Aralık 1954, Sayı: 10920.

¹³⁵⁷ “Milli Sarayların Halka Açılması”, *Vatan*, 25 Haziran 1950, Sayı: 3267.

¹³⁵⁸ “Dolmabahçe Sarayı Gelecek Perşembe Günü Halka Açılıyor”, *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1950, Sayı: 309.

¹³⁵⁹ “Dolmabahçe Sarayı Dün Halka Açıldı”, *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1950, Sayı: 9406.; “Dolmabahçe Sarayı Dün Halka Açıldı”, *Yeni İstanbul*, 13 Ekim 1950, Sayı: 317.

¹³⁶⁰ “Dolmabahçe Sarayında Yapılacak Tamirat”, *Yeni İstanbul*, 8 Eylül 1955, Sayı: 2084.

¹³⁶¹ “Dolmabahçe Sarayının Bahçe Duvarları”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1956, Sayı: 11539.

¹³⁶² “Çırağan Sarayı Deniz Müzesi Oluyor”, *Vatan*, 15 Mayıs 1951, Sayı: 3591.; Feridun Fazıl Tülbentçi, “Deniz Müzesi ve Türk Denizciliği”, *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 3601.

¹³⁶³ “Çırağan Sarayı Otel Yapılacak”, *Vatan*, 25 Nisan 1952, Sayı: 3932.; “Çırağan Sarayı İskeleti Yıkılacak”, *Ulus*, 22 Mayıs 1952, Sayı: 11101.

¹³⁶⁴ “Belediye, Çırağan Sarayını Hazineye Geri Verdi”, *Vatan*, 20 Nisan 1955, Sayı: 5007.

¹³⁶⁵ “Beylerbeyi Sarayı Tamir Ettiriliyor”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 10405.

tarafından gezilebilecektir.¹³⁶⁶ Kırdar döneminde müze olarak açılması için çalışmalara başlanan Galata Mevlevihanesi, Galip Dede Müzesi olarak hazırlanmak üzeredir.¹³⁶⁷ İstanbul Belediyesi, Aşyan, Tanzimat ve Atatürk İnkılap Müzelerinin tamir ettirmeye başlamıştır.¹³⁶⁸ 1956 yılında Aşyan Müzesi tekrar tamir edilmektedir.¹³⁶⁹ İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde mücevher ve sikkeler salonları teşhiri açılmıştır.¹³⁷⁰ Farklı alanlarda sürdürülen restorasyon ve anıtsal eserlere fonksiyon yükleme çalışmaları İstanbul'un her tarafında devam etmektedir. Bu durum, eski eser restorasyonlarında önemli bir ivme kazanılmasını sağlamıştır.

5.2.1.5. Kapalı Çarşı Yangını ve Restorasyonu

Yüzyıllardır İstanbul ticaretinin merkezi olan Kapalıçarşı, İstanbul'da ifa ettiği önemi ticari ve turistik olarak korumaktadır. Kapalıçarşı turistik fonksiyonu dışında yangın tertibatının eksikliği ile de dönemin basınında yer almaktadır.¹³⁷¹ 1950 yılına gelindiğinde, Kapalıçarşı'da bir çeşme inşa edilmiş ve itfaiye teşkilatına ilişkin malzemeler yerleştirilmiştir.¹³⁷² 1954 yılı Kasım ayında Kapalıçarşı'da kalpakçılar bölgesinde çıktığı sanılan büyük bir yangın meydana gelmiştir.¹³⁷³ Bir yorgancının dükkânından çıktığı düşünülen yangında çarşının beşte üçü olarak kabul edilen yaklaşık 1500 dükkân yanmıştır.¹³⁷⁴ İstanbul ticaretinin kalbi olan çarşının yanması sonucu binlerce kişi maddi kayıplara uğramıştır.¹³⁷⁵ Kapalıçarşı'nın yangın tertibatının yeterli olmaması yangının söndürülmesini engellemiştir. Yangına yorgancı dükkânındaki elektrik kontağının neden olduğu düşünülmekte, yetkililer ise bu durumun mümkün olmadığını belirtmektedir.¹³⁷⁶ Ama artık, ticaretle uğraşan bu kişilerin ne malzemeleri ne de dükkânları bulunmaktadır. Bu durum acilen çarşının tadilini zorunlu kılmaktadır. Cumhurbaşkanı Celal Bayar, çarşığı gezerek, "maddi zararların süratle telefi edileceğini" belirtmiştir.¹³⁷⁷ Çarşının tamiri uzun süreceği için "falaketzedelere"

¹³⁶⁶ "Hasköy Kasrının Bahçesi Halka Açıldı", *Vatan*, 7 Haziran 1955, Sayı: 5053.

¹³⁶⁷ "İstanbul Bir Galip Dede Müzesi Kazanıyor", *Yeni İstanbul*, 2 Aralık 1949, Sayı: 2.

¹³⁶⁸ "Belediye Müzeleri Tamir Ediliyor", *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1954, Sayı: 1549.

¹³⁶⁹ "Aşyan Müzesinin Tamiri", *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1956, Sayı: 11540.

¹³⁷⁰ "Arkeoloji Müzesinde İki Yeni Salon Açıldı", *Vatan*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 5044.

¹³⁷¹ "Kapalıçarşıda Yangın Tertibatı Noksan", *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1946, Sayı: 7984.

¹³⁷² "Kapalıçarşı'daki Çeşme Dün Açıldı", *Ulus*, 8 Nisan 1950, Sayı: 10335.

¹³⁷³ "Binlerce Dükkânı Yakan Ateş Kalpakçılardan Çıktı", *Vatan*, 27 Kasım 1954, Sayı: 4863.

¹³⁷⁴ "İstanbul Şehrinin Uğradığı Büyük ve Acı Kayıp Tarihi Kapalı Çarşı Dün Gece Yandı", *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1951, Sayı: 10894.

¹³⁷⁵ "Kapalıçarşı'nın 65 Sokağından 34 ündeki 1500 den Fazla Dükkân Yandı", *Vatan*, 28 Kasım 1954, Sayı: 4864.

¹³⁷⁶ "Yanan Kapalıçarşıda Dün Neler Gördük", *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1954, Sayı: 10895.

¹³⁷⁷ "Cumhurbaşkanı Kapalıçarşının Tamir Edileceğini Söyledi", *Vatan*, 29 Kasım 1954, Sayı: 4865.; "Kapalıçarşı'nın İmar İçin Derhal Faaliyete Geçilecektir", *Vatan*, 30 Kasım 1954, Sayı: 4866.

barakadan dükkânlar yapılacaktır.¹³⁷⁸ Bilirkişiler, yangının yorgancı dükkânındaki elektrik tertibatından çıktığını belirlemişlerdir, dükkân sahipleri için Kızılay yardımında bulunmakta, İş Bankası kredi vermekte ve bankalar esnafın eski kredilerine de ödeme kolaylığı sağlanmaktadır.¹³⁷⁹ Şehir Meclisi, Kapalıçarşı'nın ihyası için bir milyon lira ayırmıştır.¹³⁸⁰ Kapalıçarşı'nın tamiri için on milyon liraya ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir.¹³⁸¹ Çarşının tamiri için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Üç yılda tamir edilecek çarşı için hükümet her yıl iki milyon lira verecek, Emlak bankası ise dört milyon lira verecektir. Hükümetin verdiği para ile çarşının ana aksamı, bankanın verdiği para ile dükkânlar tamir edilecek, dükkân sahipleri de borçlarını taksitle bankaya ödeyeceklerdir.¹³⁸² Mercan'da bulunan arsalar ve Şehzadebaşı Camii avlusuna, Kapalıçarşı esnafı için barakalar inşa edilmektedir.¹³⁸³ Çarşı esnafının bir kısmı Beyazıt'ta bulunan Beyazsaray İşhanı'nda ki 169 dükkâna yerleşmiştir.¹³⁸⁴ Şehzadebaşı Camii'nde 89 dükkândan oluşan döşemeci ve yorgancılar çarşısı açılmıştır.¹³⁸⁵ 1954 yılı Nisan ayında, Kapalıçarşı için hazırlanan kanun teklifi kabul edilmiştir.¹³⁸⁶ 1954 Mayıs ayında çarşının tamiratına Kalpakçılar Caddesi'nden başlanmıştır.¹³⁸⁷ Kapalıçarşı'nın restorasyonu tamamlanan Kalpakçılar Caddesi, Başvekil Adnan Menderes'in de katıldığı törenle açılmıştır.¹³⁸⁸ Kapalıçarşı'nın son kısmının ihalesi de yapılmaktadır.¹³⁸⁹ Bu kısımda tamamlandığında 1959 yılında çarşı tamamen restore edilmiş olarak hizmete açılmıştır. Kapalıçarşı yangını sonrası Şehzadebaşı Camii avlusunda kurulan mobilyacılar ait kısımda çıkan yangında kırk dükkân tamamen yanmış, cami çok az zarar görmüştür.¹³⁹⁰ Yangın sonrası Kapalı Çarşı eski dönemle olan son bağlarını da kopartmıştır. Kapalı Çarşı önceden karar verilen şekilde ve planlı bir uygulama ile çarşı yeni döneme aktarılamamıştır. Eski İstanbul'un imarı meselesinde olduğu gibi yangın sonrası yenilenmektedir. Yangın çıkması buradaki esnafı çok zorlamıştır. Hem dükkânlarını hem de ticari malzemelerini kaybeden esnaf yeni sürece adapte olurken

¹³⁷⁸ “Kapalıçarşının İmar ve İhyası Uzun Sürecektir”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1954, Sayı: 10900.

¹³⁷⁹ “Kapalıçarşı Yangını Sebebi Anlaşıldı”, *Vatan*, 5 Aralık 1954, Sayı: 4871.

¹³⁸⁰ “Kapalıçarşının İhyası İçin Şehir Meclisi 1 Milyon Lira Ayırdı”, *Cumhuriyet*, 7 Aralık 1954, Sayı: 10904.

¹³⁸¹ “Kapalıçarşı 10 Milyon Liraya Tamir Edilebilecek”, *Cumhuriyet*, 24 Aralık 1954, Sayı: 10921.

¹³⁸² “Kapalıçarşı İçin Yapılan Kanun Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1955, Sayı: 10936.; “Kapalıçarşı İmarı İçin 6 Milyon Ayrılıyor”, *Vatan*, 18 Şubat 1955, Sayı: 4946.

¹³⁸³ “Kapalıçarşı Esnafı İçin Yeniden Baraka İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 23 Ocak 1955, Sayı: 4920.

¹³⁸⁴ “169 Kapalıçarşı Esnafı Beyaz Saraya Yerleşti”, *Vatan*, 25 Ocak 1955, Sayı: 4922.

¹³⁸⁵ “Şehzade Camii Avlusunda 89 Baraka Daha Açıldı”, *Vatan*, 12 Mart 1955, Sayı: 4968.

¹³⁸⁶ “Kapalıçarşı Kanun teklifi Kabul Edildi”, *Vatan*, 16 Nisan 1955, Sayı: 5013.

¹³⁸⁷ “Kapalıçarşıda Tamirat Başlıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1955, Sayı: 11067.; “Yanan Kapalıçarşının İki Kısımının İnşaatı İhale Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Temmuz 1955, Sayı: 2022 ; “Kapalıçarşı Üçüncü Kısım İnşaatı”, *Vatan*, 17 Temmuz 1955, Sayı: 5093.

¹³⁸⁸ “Kapalıçarşının Tamiri Biten Kısmı Dün Açıldı”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1955, Sayı: 11253.

¹³⁸⁹ “Kapalıçarşıda Son İnşaat da İhaleye Çıkarıldı”, *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1957, Sayı: 11698.

¹³⁹⁰ “Şehzade Camii Avlusunda Dün Gece 40 Dükkân Yandı”, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1957, Sayı: 11659.

devletin yardımını almıştır. Kamu ve özel sektör sermayesi ile çarşı yeniden parça parça ihya edilmeye başlanmıştır.

5.2.1.6. Sahaflar Çarşısı

1950’li yılların başında Beyazıt’ta bulunan Sahaflar Çarşısı yanmıştır. Bu çarşı, “şehir planına uygun olarak ve Türk uslubunda” yeniden inşa edilecektir.¹³⁹¹ 21 dükkân ve bir kitap müzayede yeri de olacak ve üç ayda tamamlanması hedeflenen Sahaflar Çarşısı’nın temeli, 11 Eylül 1951’de törenle atılmıştır.¹³⁹² Sahaflar Çarşısı, söz verildiği gibi üç ay sonra değil, on üç ay sonra merasimle açılmıştır.¹³⁹³ Sahaflar Çarşısı’nın yanması yalnızca ticari malzemenin değil birçok eski yazma eserin de kaybolmasına neden olmuştur. Bu yangın binalarla birlikte İstanbul’un eski sahaf geleneğinin ortadan kalmasının ilk safhalarından birisi olmuştur.

5.2.1.7. Fethin Beş Yüzüncü Yılına Hazırlık: Rumeli Hisarı’nın Restorasyonu

İstanbul’un fethinin 500. yıl dönümü kutlamalarına hazırlanmak amacıyla Fatih’in İstanbul’la özdeşleşen eserlerini restore edilmektedir. Fatih Cami ve çevresi düzenlenmekte, şehre bir Fatih heykeli dikilmekte ve fethin sembolü olan Rumeli Hisarının restorasyonu planlanmaktadır. 1950 yılına gelindiğinde, Rumeli Hisarı içindeki binalar istimlak edilerek, hisarın restorasyonun yapılacağı dönem basınında yer almaktadır.¹³⁹⁴ 1953 yılında ise, fetih kutlamalarının yıl dönümü geldiği halde, hisardaki evlerin istimlak işlemleri yeni tamamlanmış,¹³⁹⁵ ev sahiplerine tebligat yapılmaya başlanacaktır.¹³⁹⁶ Ancak, 1954 Temmuz ayına gelindiğinde, hala evler tahliye edilmemiştir.¹³⁹⁷ Hisarın önündeki yolu da daraltan postane binasının yıkımına başlanmıştır.¹³⁹⁸ Hisarın içindeki enkazlar kaldırılarak, herhangi bir uygulama yapılmadığı için büyüyen yabancı otlar temizlenmiştir.¹³⁹⁹ 16 Mayıs 1955 yılında Rumeli Hisarı’nda restorasyon çalışmalarına nihayet başlanabilmektedir. Tamiratın üç ay içinde

¹³⁹¹ “Sahaflar Çarşısı Yeniden Yapılacak”, *Ulus*, 15 Şubat 1950, No: 10284.

¹³⁹² “Sahaflar Çarşısının Temeli Bugün Atılacak”, *Cumhuriyet*, 11 Eylül 1951, Sayı: 9739. “Sahaflar Çarşısının Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1951, Sayı: 9740.

¹³⁹³ “Sahaflar Çarşısı Açılıyor”, *Vatan*, 1 Ekim 1952, Sayı :4086.

¹³⁹⁴ “İstanbulun Beş Yüzüncü Yıldönümüne Hazırlık”, *Yeni İstanbul*, 23 Ocak 1950, Sayı: 54.

¹³⁹⁵ “Rumelihisarının İç Tarafındaki Ahşab Evler İstimlak Edildi”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 10406.

¹³⁹⁶ “Rumelihisarının Restorasyonu”, *Yeni İstanbul*, 19 Temmuz 1953, Sayı: 1316.

¹³⁹⁷ “Rumeli Hisarının Restorasyonu”, *Yeni İstanbul*, 11 Temmuz 1954, Sayı: 1668.

¹³⁹⁸ “Hisar’ın Etrafı Temizleniyor”, *Vatan*, 12 Ekim 1954, Sayı: 4817.

¹³⁹⁹ “Rumelihisarının Restoresi Hazırlığı Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1954, Sayı: 10913.

bitirilmesi hedeflenmektedir.¹⁴⁰⁰ 1956 yılı Mart ayına gelindiğinde, Fatih ve Çandarlı Halil Paşa Kuleleri restore edilmiş, Zağanos Paşa Kulesi ve bahçe düzenlemesine başlanacaktır.¹⁴⁰¹ Rumeli Hisarı'nın bahçe tanzimi için açılan proje müsabakası düzenlenmiş, jüri birinci olan projeyi belirlemiş, projeler Güzel Sanatlar Akademisi'nde teşhire açılmıştır.¹⁴⁰² Rumeli Hisarı'nın restorasyonu yıllar içinde tamamlanabilmiştir. 1940'lı yılların sonunda Fethin 500. yıldönümüne yetiştirmek üzere başlan iş, 1957'de tamamlanabilmiştir.¹⁴⁰³ Bu durum, merkezi alanda olmayan bir eserin Cumhurbaşkanı tüm aşamalarını takip etse bile bitirilemediğini göstermektedir. Bu dönem imar faaliyetlerinde, şehirde fonksiyon ifa eden veya edecek projelerle birlikte; hisar gibi, tarihsel öneme haiz kültürel şehircilik sayılabilecek eserlerde ihya edilmiştir.

5.2.1.8. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler

İstanbul'un imarında gündemde olan tarihi eserler, yalnızca Osmanlı dönemi eserleri değildir. İmar faaliyetleri sırasında ya da restorasyon süreçlerinde İstanbul'un eski çağ tarihine ait veya Roma ve Bizans'tan kalma eserlere de rastlanmaktadır. En başta İstanbul surları ve kiliseler olmak üzere İstanbul'da Osmanlı öncesi eserlerde bu imar çalışmaları süresince gündem olmuştur. 1951 Aralık ayında, Galata Kulesi etrafındaki molozlar ve köhne kulübelerin kaldırılmasına başlanmıştır. Burası da bir meydan haline getirilerek, kulenin açığa çıkartılması sağlanacaktır.¹⁴⁰⁴ Galata Kulesi'nin anıtsal eser olarak meydana çıkartılması eser sergileme merakının cami merkezli olmadığını göstermektedir. Bu uygulama kilise ve havralar için yapılmasa bile; Galata Kulesi gibi, mesaj içermeyen yapılar için yapılabilmektedir.

Surlar, ortaçağ şehirlerinin en güçlü savunma araçlarıdır. İstanbul, tarih boyunca güçlü surlarıyla ün kazanmıştır. Tarihi şehirlerin imar çalışmalarında en önemli sorun, surlar meselesinde ortaya çıkmıştır. Surlar şehrin sınır tanımlarını belirlediği için, modern dönem imar hareketlerinde genellikle surların kaldırılması yoluna gidilmiştir. Avrupa şehirlerinde 19. yüzyıl içerisinde gerçekleşen imar hareketlerinde öncelikle

¹⁴⁰⁰ Şahab Balcıoğlu, "Rumelihisarı Tamir Ediliyor, Tamirat 3 Ayda Bitirilecek", *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 11075.

¹⁴⁰¹ "Bayar, Rumelihisarı Restorasyonunu Tetkik Etti", *Cumhuriyet*, 25 Mart 1956, Sayı: 11373.

¹⁴⁰² "Rumelihisarı Bahçesinin Tanzimi", *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.; "Rumelihisarı Bahçesine Aid Projeler", *Cumhuriyet*, 9 Mart 1957, Sayı: 11717.

¹⁴⁰³ Rumeli Hisar'ın restorasyonu sürecinde ortaya çıkan sorunlar ın daha ayrıntılı anlatımı için bakınız; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -1-", *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1955, Sayı: 2031.; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -2-", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1955, Sayı: 2032.; Necmeddin Emre, "Rumeli Hisarının Tamiri -3-", *Yeni İstanbul*, 16 Temmuz 1955, Sayı: 2033.; Ayrıca bakınız; "Rumeli Hisarı Restore Ediliyor –Müze Müdürü Haluk Şehsuvaroğlu Neler Anlatıyor?", *Ulus*, 30 Eylül 1956, Sayı: 12066.

¹⁴⁰⁴ "Galata Kulesi", *Yeni İstanbul*, 13 Aralık 1951, Sayı: 739.

surlar kaldırılmıştır. Nitekim, Galata'nın imarı sürecinde de Galata surları kaldırılarak imar çalışmaları sürdürülmüştür. İstanbul, surlarının kaldırılması, Osmanlı döneminde düşünülmüşse de bu teklif kabul görmeyerek uygulanmamıştır. 1950'li yıllarda İstanbul'un imarında surlar, artık şehrin bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede surlar arkeolojik bir kalıntı olarak değerlendirilmekte ve üzerine bazı çalışmalar yürütülmektedir. İstanbul'da surların tarihini aydınlatacak bir kazı Feridun Dirimtekin yönetiminde Edirnekapi'da Tekfur Sarayı civarında sürdürülmektedir.¹⁴⁰⁵ İstanbul'un surları şehrin tarihi kimliği ile özdeş algılanmakta, yeni imar çalışmalarında yıkımı hedeflenmemektedir. Bu seçim, İstanbul'un imarı için bazı sorunlar oluştursa bile surların korunmuş olması, dönemin imar çalışmalarında tarihi eserler konusundaki kırmızı çizgileri netleştirmektedir.

15-21 Eylül 1955 yılında İstanbul'da, Milletlerarası Bizans Tetkikleri Kongresi düzenlenmiştir. Bu kongre bir milat oluşturarak, şehirdeki Bizans dönemi eserlerinin restorasyonu gündeme gelmiştir. Hatta dönem matbuatında, gecekondu yıkımı haberleri verilirken, “aldığımız habere göre bütün gecekonduların yıktırılması bahis mevzuu değildir. Yalnız Bizans eserleri arasında bulunan gecekonduların, eserlerin meydana çıkması ve civarlarının tanzimi için yıktırılacağı bildirilmektedir” şeklinde yayınlar yapılmıştır.¹⁴⁰⁶ Gecekondu yıkımlarındaki korkuyu yalnızca Bizans eserleri civarındakilerin hissetmesi gerektiği belirtilmektedir. Surların aralarında ve içlerinde inşa edilen yapıların istimlak muameleleri tamamlanmış, yıkımlarına başlanacaktır.¹⁴⁰⁷ Gecekondu yıkımlarında Bizans eserleri merkezli haberler, olayların algılanma biçimini göstermektedir. Bizans eserleri dışında yıkımın olmayacağını söylemek aslında, yıkım konusunda politik ayrışmaları ateşleyici bir fonksiyon icra etmektedir.

İstanbul surları, diğer tarih eserlerde olduğu gibi bir imar uygulaması içerisinde kaldığı zaman aşılacak “bir engel” olarak durmaktadır. Topkapı ve Yedikule'de yalnızca sur kapılarından sağlanan çıkışlar nedeniyle trafik sıkışıklığı meydana gelmektedir, bu sıkışıklığın giderilmesi için surlara zarar vermeden yer altı geçitleri açılması düşünülmektedir.¹⁴⁰⁸ Topkapı'nın Londra Asfaltı ile bağlandığı yerdeki surların restorasyonuna başlanacaktır.¹⁴⁰⁹ Londra Asfaltı'nın şehirle birleşme noktası olan Topkapı Surları'ndaki geçit taşıt trafiği için yeterli gelmemektedir. Surlardan bir

¹⁴⁰⁵ “İstanbul Surlarının Tarihini Aydınlatacak Bir Hafriyat”, *Yeni İstanbul*, 24 Aralık 1950, Sayı: 389.

¹⁴⁰⁶ “Bizans Eserleri Civarındaki Gecekondu Yıkılacak”, *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1955, Sayı: 11056.

¹⁴⁰⁷ “Surların İçlerindeki ve Civarlarındaki Binalar Yıkılıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

¹⁴⁰⁸ “Surlarda Yeraltı Geçitleri Açılacak”, *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1955, Sayı: 11042.

¹⁴⁰⁹ “Topkapıda Restore Edilecek Surlar”, *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1956, Sayı: 11506.

kısmı yıkılarak sur içine giriş çıkış rahatlatılacaktır.¹⁴¹⁰ Lastik tekerlek her yerde olduğu gibi surların imtiyazını da ellerinden almıştır. Bir bölgeye lastik tekerlek girmişse gereği yapılmakta önü sur meselesinde bile açılmaktadır.

1956 yılı Şubat ayında meydana gelen depremde İstanbul surlarının bir kısmı yıkılmıştır. Özellikle Mevlanakapı bölgesindeki, sur civarındaki evler boşaltılmıştır.¹⁴¹¹ Surların etrafında 20 metre genişlikte bir saha oluşturularak, buradaki binalar yıkılacaktır.¹⁴¹² Surlar, etrafi temizlenerek, göz merkezli İstanbul'un imarı meselesinin bir parçası haline gelmektedir.

İstanbul'da bir fuar alanı olarak Yedikule civarı seçilmiştir. Yedikule'nin Marmara'ya bakan kısımlarında Yüksek Anıtlar Kurulu'nun yaptığı çalışmada surların beşte birine tekabül eden 1500 metrelik sur parçasının tarihi değeri olmadığı anlaşılmıştır. Bu sur kalıntıları yıkılarak, burası fuar alanı olarak düzenlenecektir.¹⁴¹³ Surların değerli, olup olmadığının incelenmesi sonucu bir karar alınabilmektedir. Yıkım konusu gündeme geldiğinde bunu raporlayacak birilerini bulmak çok sorun olmamaktadır.

6-7 Eylül olayları sonrası 1956 yılında, İstanbul'da hasara uğrayan dini yapıların restorasyonu için 10 milyon liralık bir kaynak tahsis edilmiştir.¹⁴¹⁴ Bu olaylar sonrası İstanbul'da gayrimüslim cemaat, özellikle Rum ve Ermeniler zarar görmüştür. Evler, işyerleri kadar kilise ve okullarda da büyük hasarlar meydana gelmiştir. Bu hasarın giderilmesi amacıyla bir bütçe oluşturulmuştur. İstanbul'da bu olaylar sonrası, eski eser restorasyonlarına kiliselerde bu şekilde dahil edilmiştir.

Çemberlitaş'ın taşlarının yerinden oynadığı şüphesi üzerine İstanbul Belediyesi, eser etrafını tel örgü ile çevirerek, incelemelere başlamıştır.¹⁴¹⁵ Çemberlitaş'ta hasar tespit edilmiştir ve restorasyonuna başlanacaktır.¹⁴¹⁶ Çemberlitaş'ın etrafındaki çember çıkartılacak ve üstüne bronz başlık ve bronz çember konulacaktır.¹⁴¹⁷

Adalet Sarayı'nın toprak tesviyesi sırasında hipodromun yetmiş metrelik bir kısım duvarları, oturma sıraları, kemerleri ve merdivenleri meydana çıkmıştır. Ayrıca

¹⁴¹⁰ "Topkapı Sularındaki Dar Geçit Genişletilecek", *Yeni İstanbul*, 26 Haziran 1956, Sayı: 2374.

¹⁴¹¹ "İstanbulda Surlar Yıkıldı", *Ulus*, 22 Şubat 1956, No: 11851.

¹⁴¹² "Tarihi Eserler Civarındaki İnşaat", *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2291.

¹⁴¹³ "Yedikule Surlarının Bir Kısmı Yıkılacak", *Yeni İstanbul*, 26 Kasım 1955, Sayı: 2163.

¹⁴¹⁴ "Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak", *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹⁴¹⁵ "Çemberlitaşın Taşları Yerinden Oynamaya Başladı", *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1950, Sayı: 9319.

¹⁴¹⁶ "Çemberlitaşta Hasar Var", *Vatan*, 5 Mayıs 1953, Sayı: 4302.

¹⁴¹⁷ "Tarihi Çemberlitaş Tamir Ediliyor", *Ulus*, 5 Kasım 1953, No: 11622.

kazılar sırasında, ikinci asırdan kalma el yazıları ve bazı eşyalar çıkmıştır. Bizantolog Mambury, bu çapta verimli bir kazı görmediğini belirtmiştir. Çıkan bu eserlerin Adalet Sarayı inşaatını durduracağı ileri sürülmektedir.¹⁴¹⁸ Kazı sırasında ortaya çıkan eserler, ilgililer tarafından kamuoyu ile paylaşılmakta ve bu bina yapılırsa İstanbul'un kaybedeceği değerler arkeologlar tarafından gündeme getirilmektedir.¹⁴¹⁹ Hipodromun temeli ortaya çıktıktan sonra, inşaat bir buçuk yıl süre ile durmuştur. Bu dönemde, bu inşaat süresince tahrip olan arkeolojik malzeme gazeteler aracılığıyla kamuoyuyla paylaşılmaktadır.¹⁴²⁰ *Vatan* gazetesinin okuyucu köşesinde, ortaya çıkan yapıların tahrip edilmemesi tavsiye edilerek şu görüşlere yer verilmiştir: "Ayasofyayı müze yaparak medeniyet alemine armağan eden inkılapçı ve insaniyetçi zihniyete ihanet etmiş olmamak için temel inşaatını derhal durdurmak ve mütehassıs bir heyetten esaslı bir rapor almak zaruridir"¹⁴²¹ Anıtları Koruma Kurulu oluşturulmuştur, İstanbul'daki arkeolojik eserlere ilişkin kararlar vermeye başlamıştır. Anıtlar Kurulu, Adalet Sarayı'nın yapılacağı üçüncü blok inşaatının yerinin de arkeolojik alan olduğunu iddia etmiştir.¹⁴²² Hükümet tarafından oluşturulan kurulun kararları imar süreçlerinde bağlayıcı olmaktadır. Bu çıkan arkeolojik malzeme konusunda kurul kararlarına göre imarın süreci başlatılacaktır. Bu uygulama, dönemin İstanbul'unda tarihi eserler konusundaki idarî yapılanma hakkında bilgi vermektedir.

Belediye Sarayı inşaatında da mozaikler açığa çıkmaktadır.¹⁴²³ İstanbul'da imar çalışmaları devam ettikçe, sürekli geçmişle yüzleşilmektedir. Yeni imar çalışmalarındaki hafriyat toprak latı mirası ortaya çıkarmakta, bu durumda eski eserlerin korunması ve sergilenmesi ile bunların yıkılarak yaşamın yeni formuna şehrin uydurulması arasında kalınmaktadır.

1957 yılında, Ayasofya'nın tadilatına başlanmıştır.¹⁴²⁴ Ayasofya Müze haline getirildikten sonra, buradaki mozaikleri açığa çıkartmak için Bizans Arkeolojisi Profesörü Thomas Whittemore çalışmalara başlamıştır. Whittemore'un ölümünün ardından, 1950'li yılların başlarında İstanbul'da Amerikalı bir grup arkeolog Kariye Camii'nde; Prof. Paul A. Underwood başkanlığındaki grup ise Ayasofya'da

¹⁴¹⁸ "Sultanahmet Meydanında Bulunan Eserler", *Ulus*, 2 Kasım 1950, No: 10343.; "Sultanahmedde Meydana Çıkan Eserler", *Cumhuriyet*, 2 Kasım 1950, Sayı: 9426.

¹⁴¹⁹ "Adalet Sarayı Kazanırken Uğrayacağımız Kayıp", *Cumhuriyet*, 14 Kasım 1950, Sayı: 9438.

¹⁴²⁰ "Adalet Sarayı İnşaatında Tahrib Edilen Tarihi Eserler", *Cumhuriyet*, 28 Haziran 1951, Sayı: 9666.

¹⁴²¹ "Eski Eserler İmhası Mı?", *Vatan*, 6 Temmuz 1951, Sayı: 3643.

¹⁴²² "Anıtları Koruma Kurulu, Üçüncü Blok İnşaatın Yapılacağı Mıntıkanın Arkeolojik Olduğunu İddia Etti", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1955, Sayı: 11013.

¹⁴²³ "Belediye Sarayı İnşaatında Yeni Mozaikler Bulundu", *Vatan*, 18 Haziran 1954, Sayı: 4704.

¹⁴²⁴ "Ayasofya Tamir Ediliyor", *Cumhuriyet*, 23 Ocak 1957, Sayı: 11672.

çalışmalarını sürdürmektedir. Bu arkeologlar, Osmanlı döneminde eski Bizans mozaiklerini sadece sıva ile örtterek “büyük bir müsamaha ve ileri medeniyet numunesi olarak” bugünlere taşınmasından duydukları memnuniyeti gazeteler aracılığıyla Amerikan kamuoyu ile paylaşmışlardır.¹⁴²⁵ Osmanlı döneminde, Ayasofya Cami’ye çevrilirken duvar resimleri kazınmamış, bir sıva ile üstleri örtülmüştür. Bu uygulama restoratörlerin ilgisini çekmiştir.

5.2.2. İstanbul’un İmarında Kararlı İstimlakler Dönemi

Batılı anlamda asrî şehir, sanayi devriminin ortaya çıktığı, üretim biçiminin tarım-ticaretten sanayi-ticarete döndüğü mekânlardır. Bu dönüşüm sanayi devrimi döneminde 19. yüzyıl içerisinde gerçekleşmiştir. 19. yüzyıl boyunca sanayileşen Avrupa şehirlerinde eski güvenlik algısının katıntıları olan surlar yıkılmış, tarım organizasyonunun getirdiği organik büyüyen şehirler yerine sanayi üretimin getirdiği maddi birikim sonucu planlama ile şehirler oluşturulmuştur. Burada temel motivasyon, şehirlerin gelişimini sağlayarak daha fazla işgücünün istihdamını sağlamaktır. Ayrıca bu şehirde genişlik ve ferahlık esastır. İnsanların artması ve salgın hastalıkların engellenmesi yani hijyen şartlarını sağlayacak bir şehircilik ilkesi gözetilir. Bu şehirlerin diğer ortak özelliği ise sanayi üretiminin doğurduğu, üretilen ürünlerin nakledilebileceği ulaşım ağlarının oluşturulmasıdır. Bu tarz bir şehircilik hız merkezli bir organizasyona sahip olup, sanayide üretimin artırılması ve üretim organizasyonunun rasyonelleştirilmesi süreciyle birlikte; asrî şehirlerinde bu tarzda organize olmalarını sağlamıştır.

İstanbul’da tarım merkezli bir yapıdan sanayi merkezli bir yapıya geçiş dönemi Gökay’ın Vali ve Belediye Başkanı olduğu dönemde olmuştur. Bu geçiş sürecinde Gökay, artan nüfusun acil ihtiyaçlarını giderecek bir şehir oluşturmaya çalışırken, tarihi eserleri de anıtsal mimarinin ön plana çıkartılacağı birer unsur olarak ele almıştır. Gökay döneminde istimlak ve yıkımlar; ya anıtsal eserlerin ortaya çıkartılması ya geniş meydanların oluşturulması ya da lastik tekerleğin saltanatının kurulması motivasyonu ile organize edilmiştir.

Karaköy Meydanı, İstanbul’un trafiğinin aktarma merkezi olarak işlev görmektedir. Sur içinin Beyoğlu ciheti ile bağlantısı, vapur ve tünelin kesişim noktası, tramvay ve otobüslerin geçiş mahallidir. Kırdar döneminde, İstanbul’un merkezi

¹⁴²⁵ “Ayasofyanın Mozaikleri İçin Verilen Rapor”, *Vatan*, 6 Şubat 1953, Sayı: 4214.

buluşma alanı olan Karaköy Meydanı, artan seyrüsefer sorunlarının çözümü amacıyla açılmaya başlanmıştır. Ancak istimlak bedellerinin fazlalığı ve bazı diğer imkânsızlıklar yüzünden meydanının tamamen açılması gerçekleşmemiştir. Karaköy'deki Borsa Han için istimlak kararı çıkmıştır, ancak bu işlemin Bayındırlık Bakanlığı'ndan onayı beklenmektedir. Buradaki diğer binaların müstecirleri (kiracıları) ise ilgili bakanlığa müracaat ederek yıkımın engellenmesine çalışmaktaysa da Belediye bu konuda ısrarcı tavrını sürdürmektedir.¹⁴²⁶

Haseki Hastanesi doğum kısmının yanındaki 11 ev için istimlak kararı çıkartılmıştır. Bu kararda evlerin on beş gün içerisinde boşaltılması istenmektedir. Ancak kış mevsimi yaklaşmıştır ve ödenecek istimlak paraları vatandaşlara göre evlerinin değerini karşılamamaktadır. Bu çelişki karşısında her ev sahibi kendi trajedisini anlatan şikayetleri kamu kurumlarına ve gazetelere yapmaktadır.¹⁴²⁷ Kamusal menfaatler hedeflenirken, siyasi zeminde kamu adına hareket edenlerin bu ince sınırı korumaları gerekmektedir. İmar kararı konut yıkımlarını gerekli kıldığında mevsime, ödenen bedelin kişilere eski evlerinin değerini sağlamalıdır. Ancak yıkımda tepsi edilen bedeller yeni ev oluşturmayı da sağlamadığında kişisel trajedilerin önü açılmaktadır

İstanbul'un Adliye Sarayı ihtiyacı için yıllar süren çalışmalar sonuç vermiştir. Belediye yeni kontular için sur dışını imara açmakta; ancak, kamu binaları hala sur içine inşa edilerek çelişkili bir şehir planlama siyaseti işletilmektedir. Adliye Binası Sultanahmet'te yapılacaktır ve bu yerleşim mahallinde istimlak kararı çıkartılmıştır. Sultanahmet'teki Köprülü Camii'nden Alemdar nahiyesinin bulunduğu yere kadar olan bloktaki yüzü aşkın dükkân ve evin on beş güne kadar yıkılacağı tebliğ edilmiştir. Dükkân ve mesken sahipleri kış ortasında (Mart ayı) yapılacak bu yıkımı yaza erteleyebilmek için Ankara'ya bir heyet gönderileceklerdir.¹⁴²⁸ Yıkımı konusu kesinleştikten sonra kamu idaresi inşaata bahar ayında başlamak istemektedir. Ancak vatandaşlar da bu süreçte mağdur olmakta ve bu mağduriyetlerini İstanbul'da çözemediklerinden Ankara'ya taşımaktadır.

İmar Komisyonu şehirdeki seyrüsefer açısından “müstacel bazı işlerin” yapılması için bir plan hazırlayarak Şehir Meclisine göndermiştir. On-on iki milyon lira tutacağı düşünülen istimlaklerde yıkılması düşünülen yerler şunlardır: Karaköy'de poğaçı fırını ve bitişiğindeki dükkânlar, Karaköy'de tramvay durak yeri önündeki

¹⁴²⁶ “Karaköy'deki Borsa Hanının Yıkılması”, *Ulus*, 27 Haziran 1950, No: 10419.

¹⁴²⁷ “Hasekide Evleri Yıkılacak Olanlar Mühlet İstiyorlar”, *Vatan*, 21 Ocak 1952, Sayı: 3837.

¹⁴²⁸ “Adliye Sarayının İnşası Dolayısıyla Yapılan İstimlak”, *Vatan*, 5 Mart 1952, Sayı: 3884.

adanın bir kısmı, Tarlabası'nda İngiliz Konsoloslugu arkasındaki binalar, Firuzağadaki bazı evler, Beyazıd'da Marmara Lokantası önündeki binalar, Üsküdar-Kuzguncuk yolu üzerindeki binalar, Kuzguncuk ve Beylerbeyi İskele Caddelerinde yolu daraltan binalar. Ayrıca Belediye, Beyazıd'da bulunan Patrona Halil Hamamı ve Simkeşhane binasının yıkılmasını talep etmekte, Eski Eserleri Koruma Cemiyeti, bu düşünceye muhalefet etmektedir.¹⁴²⁹ Şehir Meclisi'nin 1953 Şubat'ında acil olarak yıkmayı hedeflediği binalardan bazıları 1955 Ocak ayında yıkılmaya başlanmıştır. Abanoz Sokağı ve İngiliz Sefareti arakasında bulunan binaların yıkımına başlanmıştır. Tarlabası'nın girişindeki iki binanın da yıkımına başlanacaktır. Karaköy ve Beyazıd'da yıkılacak binalar tespit edilmiştir.¹⁴³⁰ Bayazıd'da Marmara Lokali'nin önündeki adada 52 binanın istimlak kararı çıkmıştır. Takdir edilen istimlak bedeline itiraz vaki olursa, bedelin % 20'si kişilerin adına bankaya yatırılarak istimlake devam edilecektir. Bunun yanında Eminönü'nde 180 mülk sahibine de İstimlak tebligatı yapılmıştır. Ayrıca, Azapkapı yolunun genişletilmesi için buradaki emlaklerin kıymetlerinin tespiti işine de başlanılmıştır.¹⁴³¹ Beyazıd ve Eminönü'ndeki istimlaklerde, "bazı avukatların ön ayak olarak mal sahiplerini Belediyenin koyduğu kıymeti kabul etmeyip mahkemelere müracaat ettirmekte" oluşlarından belediye şikayetçidir. Adliye Sarayı istimlakinde rol oynamış bir avukat, bu tarzla üç milyon lira kazanarak devleti büyük zarara sokmuştur.¹⁴³² İstimlake itirazın bu şekilde verilmesi, devlet zarara sokuluyor şeklinde yansıtılması, dönemin devlet-vatandaş ilişkileri açısından ilginç bir örnektir. İnsanların ev ve dükkânları elinden alınıyorsa ve tespit edilen değeri vatandaş beğenmeyerek mahkeme açıyor ve mahkemeyi kazanıyorsa burada hukuki ve idarî açıdan bir sorun bulunmamaktadır. Belediyenin sorun olarak algıladığı bir durumda; gazetelerin bir yandan vatandaş mağduriyeti haberi yaparken bir yandan da devlet mağduriyeti haberi yapması dönemin çelişkilerinden birisidir.

Kazım Kip, bir milyon liraya mal olması beklenen Beyazıd Marmara Sineması önündeki istimlakın yedi milyon liraya mal olduğunu, belediyeyi bu şekilde zarar uğratan avukatla Gökay'ın bir görüşme yaptığını yazmıştır.¹⁴³³ Burada mahkemeyi kazanan konumda olan avukatlar Gökay'ın görüşmesinin ne kadar hukuki olduğu tartışılmamaktadır. Bir milyon lira istimlak hedefi koyan komisyon kararları

¹⁴²⁹ "İstimlak Edilecek Binalar", *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1953, Sayı: 10257.

¹⁴³⁰ "Trafiki Aksatan Binalar Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1955, Sayı: 10930.

¹⁴³¹ "Beyazıd Civarında Yıkılacak Binalar", *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1955, Sayı: 11078.

¹⁴³² "İstimlak Edilen Binaların Yıkılmasına Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1955, Sayı: 11087.

¹⁴³³ "İstimlak İşinde Belediye Aleyhine Tedbirler", *Cumhuriyet*, 4 Şubat 1956, Sayı: 11323.

eleştirilmemekte, mahkemeyi kazanan avukat yargılanmaktadır. Bu örnekler, kamu otoritesinin aldığı kararların yargı tarafından reddedildiğinde, kamu otoritesinin tavrıdır. Özel mülkiyete müdahale biçimi yasa ile belirlenmiştir, bu yasayı belirleyen devletin uygulama safhasında kendisini zararda hissettiği durumlardaki refleksi oldukça manidardır. Vatandaşlar kendilerini mağdur hissettiğinde Ankara'ya giderek süreci politik yoldan etkilemeye çalışmakta, yasal yollara tüketilerek devlet kendini mağdur hissettiğinde ise vatandaşın ayağına giderek anlaşma yolunu tercih etmektedir. Bu durum, ülkede kurumların ve hukukun formel anlamda oturmadığı, hala işlerin yüz yüze çözülmeye çalışıldığı bir devlet-vatandaş ilişkisini resmetmektedir.

Beyazıt Meydanı'ndaki Marmara Sinemasının önünün açılması için gerekli istimlakler tamamlanmıştır. İstimlak komisyonunun buradaki binalara çok az değer koyması üzerine mülk sahipleri mahkeme açmışlardır. Belediye istimlak bedelinin % 20'sini yatırarak istimlake devam edecektir.¹⁴³⁴ Beyazıt Meydanı'nda istimlak edilen 20 bina yıkılmış kalan 83 binanın ise yıkım ihalesine başlanılmıştır.¹⁴³⁵ İstimlak süreci tamamlanmadan, yıkımlar başlatılmaktadır. Bu gelinen nokta artık İstanbul için beklenecek zamanın kalmadığını göstermektedir. Yeni düzenlemeler tamamen imarın önünü açacak şekilde yapılmaktadır. Binalar yıkılsın fiyat konusu zaman içinde çözülsün yaklaşımı, İstanbul'un imarında hukuki süreci beklemeden çalışmaların hızlanmasını sağlamaktadır.

Sultanahmet'ten Topkapı ve Edirnekapı'ya kadar açılacak yollar dolayısıyla çalışmalar ilerlemiş durumdadır. Edirnekapı yolu üzerinde 35 binanın istimlak muamelesi tamamlanmıştır. Topkapı-Londra Asfaltı yolu güzergahında tespit edilmiş istimlaklere başlanacaktır.¹⁴³⁶ Topkapı surları civarında da binalar istimlak edilmeye başlanmıştır ve sur dışındaki binaların yıkımına da başlanacaktır. Böylece şehir dışı otobüsleri Sirkeci'ye girmeden burada açılacak meydandan istifade edeceklerdir.¹⁴³⁷ Surların aralarında, içlerinde ve civarlarında bulunan binaların yıkımı için gayrimenkul sahiplerine tebligat yapılmaktadır, binaların yıkımına başlanacaktır.¹⁴³⁸

İstanbul yeni ve geniş caddeler kazanmaktadır. Bu cümle istimlak haberlerinin yeni müjdecisidir. Beyazıt-Aksaray-Haseki yolu üzerindeki istimlaki tamamlanan binaların yıkımına başlanmıştır. Aksaray Karakolu ve Haseki civarında bulunan birçok

¹⁴³⁴ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴³⁵ "Edirnekapıda Yeni Bir Meydan Açılacak", *Yeni İstanbul*, 17 Ekim 1955, Sayı: 2123.

¹⁴³⁶ a.g.m.

¹⁴³⁷ "İstimlak İşleri", *Cumhuriyet*, 24 Ekim 1955, Sayı: 11220.

¹⁴³⁸ "Surların İçlerindeki ve Civarlarındaki Binalar Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1957, Sayı: 11706.

camii ve dükkânlar yıkılmıştır. Ayrıca, Beyazıt'taki Simkeşhane'nin yıkımına başlanmıştır.¹⁴³⁹ Beyazıt-Koska arasındaki genişletme çalışmaları için gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Bu mntıkada 40 bina daha yıkılacaktır.¹⁴⁴⁰ Aksaray'da Muratpaşa Camii ile Haseki ve eski Aksaray Karakolu arasındaki binaların istimlak muameleleri tamamlanmış ve yıkım işlemlerine başlanmıştır.¹⁴⁴¹ Şehremini İlkokulu, Londra Asfaltı'nda kaldığı gerekçesiyle istimlak edilmiş, öğrenciler civardaki okullara dağıtılmıştır.¹⁴⁴² Nuruosmaniye Camii'ni meydana çıkarmak üzere civardaki binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁴³ Sur içi İstanbul'unda 1858 Arazi Kanunnamesi ile dağıtılan arsalar yüz yıl sonra imar için devlet tarafından yeniden alınmaktadır. Mülkiyetin imar çerçevesinde devletleştirilmesi ve şehirde yol ve meydan düzenlemeleri bu dönem İstanbul'unda rutin haberler halini almıştır.

Eminönü Meydanı'nda bir ada istimlak edilecek, yıkım sonrası ortaya çıkan arsalar yol ve kanalizasyonu döşendikten sonra satılacaktır. Bunun için belediye bono çıkartacaktır, bu bono karlı olacağı için yerleri yıkılacak olanlar ve bankalar bu bonodan almak istemektedirler. Bu bölgede mal sahiplerinin, bazı avukatların ön ayak olmasıyla çok fazla fiyat istemelerinden endişe edilmektedir. Belediye İstimlak Kanunu'nda kamunun da menfaatlerini koruyucu düzenlemeler yapma hedefindedir.¹⁴⁴⁴ Eminönü Balık Pazarı istimlak ve yıkımları için Balık Pazarı Toptancı Tacirler Cemiyeti, Ticaret Odası'nda toplanarak bir açıklama yapmıştır. Cemiyet, gıda maddeleri piyasasının bir bütün halinde bulunması gerektiği, imarın iki kademedede yapılarak önce Unkapanı-Hal arasındaki bölgede dükkânların yapılmasını, nakilden sonra yıkımın yapılmasını, bu dükkânların belediye tarafından kiraya verilmesini ve kiranın da Ticaret odasının da katılımı ile belirlenmesini istemektedir.¹⁴⁴⁵ Bu konuyu ele alan Burhan Felek, cemiyetin önerisinin vatandaş ve belediyeyi en az zarara uğratacak bir yöntem olarak onaylamakta ve bu uygulamanın tarzı üzerine bazı önerilerde bulunmaktadır.¹⁴⁴⁶ Belediye Unkapanı'ndaki köşe başı arsalarını Emekli Sandığı'na satarak altı milyon lira gelir elde etmiş, bu para ile bu bölgeye binalar yaparak balık pazarı esnafını taşıyacaktı.¹⁴⁴⁷ Balık pazarı için yeni istimlak komisyonları oluşturulmuş olup buradaki yıkımlar etap etap

¹⁴³⁹ “İstanbul Yeni ve Geniş Caddeler Kazanıyor”, *Yeni İstanbul*, 19 Ağustos 1956, Sayı: 2425.; “Aksaray-Haseki Arası Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1956, Sayı: 11514.

¹⁴⁴⁰ “Beyazıt-Koska Arası da Genişletilecek”, *Vatan*, 3 Ekim 1956, Sayı: 5519.

¹⁴⁴¹ “Beşiktaş, Aksaray ve Topkapı'da İstimlakler”, *Vatan*, 16 Aralık 1956, Sayı: 5592.

¹⁴⁴² “İstimlake Tabi Okul”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1955, Sayı: 11242.

¹⁴⁴³ “Belediye İmarı 1.700.000 Lira Ayırdı”, *Cumhuriyet*, 17 Ocak 1957, Sayı: 11660.

¹⁴⁴⁴ “Belediyenin Eminönünde İstimlak Edeceği Binalar”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1953, Sayı: 10438.

¹⁴⁴⁵ “Balıkpazarı İstimlakleri ve Toptancı Esnaf”, *Cumhuriyet*, 18 Haziran 1955, Sayı: 11095.

¹⁴⁴⁶ Buran Felek, “Balıkpazarı İstimlakı”, *Cumhuriyet*, 20 Haziran 1955, Sayı: 11097.

¹⁴⁴⁷ Faruk Duyar, “Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

gerçekleştirilecektir.¹⁴⁴⁸ Balık Pazarı esnafı istimlak bedellerine itiraz etmiş, yıkımların boş olan Unkapanı tarafından başlatılmasını talep etmiştir.¹⁴⁴⁹ Belediye istimlak bedellerini ödemek için tahvil çıkartmış, ancak beklediği talebi görmediğinden istediği tahsisatı üretememiştir. Balık Pazarı esnafı da, bu bölgenin Türkiye'nin zahire ambarı olarak icra ettiği fonksiyon nedeniyle, alınacak kararların gözden geçirilmesini istemektedir.¹⁴⁵⁰ Balık Pazarı esnafı 1955 yılı aralık ayında istimlakin yeniden gündeme gelmesi sebebiyle itirazlarını yükseltmiştir.¹⁴⁵¹ Vatan Gazetesi, İstanbul Belediyesi ve Karayolları'nın müthiş bir şebekenin esiri ve kurbanı olduklarını belirten "İstimlak Yol Kesenleri" başlıklı bir fotoğraf yayınlamıştır.¹⁴⁵² Bu haber de mağdur bir vatandaş ve yol kesen bir şebekeden bahsedilmektedir. Özel mülkiyetin ortadan kaldırılmasında hukuksal yollarla mücadele edenlerin bu şekilde tasviri, dönemin istimlak psikolojisini vermesi açısından ilginçtir. İstimlak işlerinde belediyenin hızlı hareket etmesi, İstanbul'daki istimlak tartışmalarının yönünü değiştirmiştir. Gazetelerde mağdur edilen devlet söylemi birden gayrimenkul sahiplerinin korkusunu ortaya koyan haberlere dönüşmüştür. Eminönü-Unkapanı arasındaki istimlak işleri hız kazanmıştır. Buradaki işyeri sahipleri yeni işyeri verilmeden, binalarının yıkılması durumunda "feci duruma düşeceklerini" belirtmektedirler.¹⁴⁵³ Balık Pazarı Tüccarlar Cemiyeti ve Kooperatifi, İstanbul Ticaret Odası Başkanı ile birlikte Başbakan Adnan Menderes'i ziyaret etmişlerdir. Bu görüşmede Menderes, esnafın mağdur edilmemek üzere bu bölgede yapılacak yeni dükkânlara yerleştirilmesi kararını açıklamıştır. Bu durum, istimlak sürecinde kamu kurumu ile vatandaşın bir orta yol bulmasıdır. Bina sahipleri istimlak bedeli alsa bile bu bölgeden ayrılma durumunda işlerini kaybedecektir. Tüccarlar, Başbakan'la pazarlıklarını olumlu sonuçlandırmışlardır.¹⁴⁵⁴ Balık Pazarında 458 dükkânın daha istimlak işlemleri tamamlanmıştır.¹⁴⁵⁵ Eminönü Meydanı'nda yıkımlar başlamıştır, bu yıkımlar fotoğraflarla gazete sayfalarında yer almaktadır.¹⁴⁵⁶ Balık Pazarı yıkımlarından mağdur olan tacirlere Atatürk Bulvarı'ndaki blok apartmanlar muvakkaten tahsis edilmiştir.¹⁴⁵⁷ Balık Pazarı esnafının 2000 dükkânı yıkılmış, belediye bu kişiler için 85 baraka vermiştir. Yeni yapılacak 200 barakada ihtiyacı

¹⁴⁴⁸ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴⁴⁹ "Balıkpazarında Yapılacak İstimlak", *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1955, Sayı: 2074.

¹⁴⁵⁰ "Beyazıtta İstimlak İşine Başlanıyor", *Vatan*, 18 Eylül 1955, Sayı: 5153.

¹⁴⁵¹ "Balıkpazarı İstimlakinin Kademeli Yapılması İsteniyor", *Yeni İstanbul*, 28 Aralık 1955, Sayı: 2195.

¹⁴⁵² "İstimlak Yol Kesenleri", *Vatan*, 12 Nisan 1956, Sayı: 5350.

¹⁴⁵³ "İşyerleri İstimlak Edilen Tacirler Korku İçinde", *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1956, Sayı: 11648.

¹⁴⁵⁴ "Balıkpazarı Esnafı Dün Başbakanla Görüştü", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1957, Sayı: 11657.

¹⁴⁵⁵ "Balık Pazarında 458 Dükkân Daha İstimlak Edilecek", *Vatan*, 3 Şubat 1957, Sayı: 5671.

¹⁴⁵⁶ "Eminönü Meydanında Yıkılan Binalar", *Cumhuriyet*, 20 Mart 1957, Sayı: 11728.

¹⁴⁵⁷ "Balıkpazarı Tacirlerine Yer Bulundu", *Cumhuriyet*, 26 Mart 1957, Sayı: 11734.

karşılamamaktadır.¹⁴⁵⁸ Kamu otoritesi verdiği sözü tut(a)mamış ve esnaf mağdur (!) olmuştur. Yıllarca konuşulan meselede ne esnaf kendisine yeni bir merkez organize etmiş ne de bu organizasyon kamu eliyle yapılmıştır. Balık Pazarı'nın istimlak meselesi ilk başta, karlı bir proje olarak basında sunulmuş, sonra itirazlar geldikçe tartışmanın yönü değişmiştir. Burada büyük bir ticari potansiyel ve yerli oturmuş ticareti olan tüccarlarla kamu otoritesi karşılaşmıştır. Nacak buranın yıkılması ve Eminönü Meydanı'nın açılarak Sirkeci-Unkapanı arasının bağlanması tüm itirazlara rağmen gerçekleştirilmiştir. Kamu için, bölge esnaflarının muhalefeti değil, yol ve meydan düzenlemeleri tercih edilmiştir.

Atatürk Bulvarı'nda blok binalarda çarşı yapılacak; bu alanın oluşturulması için 47 arsa, 173 ev, 1 hamam, 59 dükkân, 2 depo ve 3 mağaza istimlak edilecektir.¹⁴⁵⁹ Bozdoğan Kemerı yakınındaki Hıfzıssıhha Enstitüsü binasıyla Unkapanı Köprüsü arasında kalan, “şehir estetiğini bozan” 419 bina yıkılacaktır. Bu binalardan 124'ü belediyeye aittir, yıkımdan sonra 453.630 metre murabbalık bir alan oluşacaktır.¹⁴⁶⁰ Atatürk Bulvarındaki 419 evin yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁶¹ Unkapanı düzenlemesi ile bu bölge hem yeni işyerlerine mekân olacak hem de geniş bir bulvar kazanacaktır.

Eminönü Meydanı'nda yeni istimlakler yapılacaktır. Sirkeci tarafında meydana nazı adanın tamamı yıkılacaktır.¹⁴⁶² Sirkeci'de bulunan Paket Postanesi'nin de yıktırılmasına karar verilmiştir.¹⁴⁶³ Karaköy'deki yıkımlara öncelikle belediye dükkânlarından başlanacaktır. Belediyeye ait dükkânların 15 gün içerisinde tahliye edilerek yıkımına geçilecektir.¹⁴⁶⁴ Karaköy'deki belediye dükkânları yıkılmıştır. Bu yıkım şu şekilde tasvir edilmektedir: “İstanbul kurulduğu tarihten beri en süratli istimlak hareketi evvelki gün vuku bulmuş, otuz yıldan beri açılmayan Karaköy yirmi dört saat gibi çok kısa bir zamanda açılarak bir meydana kavuşmuştur...”¹⁴⁶⁵ Karaköy'de meydan genişletme çalışmaları sürmektedir, Ali Paşa Hanı'nın da istimlakine karar verilmiştir.¹⁴⁶⁶ Karaköy'de Denizcilik Bankası ve Postane binasının yıkımına

¹⁴⁵⁸ “Balıkpazarı Esnafının Şikayetleri”, *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1957, Sayı: 11785.

¹⁴⁵⁹ “Atatürk Bulvarında Blok Binalarda Çarşı Yapılacak”, *Vatan*, 15 Nisan 1956, Sayı: 5353.

¹⁴⁶⁰ “İstimlak ve Yıkıtma İşı Son Günlerde Hızlandırıldı”, *Yeni İstanbul*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 2435.

¹⁴⁶¹ “Atatürk Bulvarında 419 Evin Yıkılmasına Başlandı”, *Vatan*, 29 Ağustos 1956, Sayı: 5484.

¹⁴⁶² “Eminönünde Yeni İstimlakler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1957, Sayı: 11658.

¹⁴⁶³ “Paket Postanesi De Yıkıtılacak”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1956, Sayı: 11576.

¹⁴⁶⁴ “Karaköy Meydanı Yakında Açılacak”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1956, Sayı: 2402.

¹⁴⁶⁵ Kazım Kıp, “Karaköy Meydanının Açılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1956, Sayı: 11504.

¹⁴⁶⁶ “Karaköy Meydanı”, *Cumhuriyet*, 25 Ağustos 1956, Sayı: 11521.

başlanacaktır.¹⁴⁶⁷ Denizcilik Bankası ve Ali Paşa Hanı'nın yıkım amaliyesi tamamlanmak üzeredir. Bu binaların karşısında yer alan Ziraat Bankası ile Necatibey Caddesi'ndeki binaların Karaköy istikametine bakanlarda istimlake tabi tutulacaktır. Ayrıca Kemeraltı Caddesi ile Domuz Sokağı'nın da genişletilmesi işine ait hazırlıklar tamamlanmıştır. Ayrıca Salıpazarı Limanına denk gelen binalara da istimlak tebligatı yapılmıştır.¹⁴⁶⁸ Karaköy'de istimlaklere devam edilecek ve Tophane'den Çırağan Sarayı'na kadar geniş bir cadde açılacak şekilde istimlak faaliyetine başlanacaktır.¹⁴⁶⁹

Tophane Kışlası önündeki sütunlar kaldırılmakta, Kabataş'a kadar olan sahildeki binaların yıkımına devam edilmektedir.¹⁴⁷⁰ Kabataş Vapur iskelesi karşısındaki setlerin yıkımına başlanmıştır.¹⁴⁷¹ Tophane-Karaköy arasında 90 bina istimlak edilerek, bu iki semt arasında 30 metre genişliğinde yol açılacaktır.¹⁴⁷² Taksim 2 nolu parkta bulunan Küçük Çiftlik Parkı ve civarında mal sahipleri parsellerinin ifraz edilerek bina yapısı için başvurmuşlar, bu durum karşısında Gökay, bu bina yapımına izin verilmeyeceğini belirtmiş, gazetede bu işi istimlak edilecek şeklinde yorumlamıştır.¹⁴⁷³ Taksim'de inşa edilen Opera Binası önündeki Tramvay İdaresi'ne ait olan ikametgah yıkılacak ve Taksim Karakolu da istimlak edilecektir.¹⁴⁷⁴ Opera binasının etrafındaki binalarda yıkılacak, burada bulunan İETT'ye ait tesisler ve muhavvile merkezi de Talimhane'ye taşınacaktır.¹⁴⁷⁵ Harbiye-Şişli yolundaki sekiz binanın istimlak işine başlanmıştır.¹⁴⁷⁶ Şişli Osmanbey arasında caddeye çıkıntı yapan 19 bina yıktırılmış, Şişli Taksim arasında 34 binanın yıkılması için istimlak işlemleri sürdürülmektedir. Elmadağ'ın köşesine isabet eden, Surp Agop Kilisesi'nin müstemilatı olan binaların çıkıntı teşkil eden ön cephesindeki evlerle, üç dükkân istimlak edilerek yıktırılmasına başlanmıştır.¹⁴⁷⁷ Sur içindeki imar ve istimlak işlemleri Beyoğlu tarafında da sürmektedir. Buradaki eski sokaklar yeni şehir formu için düzenlenmektedir.

¹⁴⁶⁷ "Yıkılacak", *Vatan*, 27 Ağustos 1956, Sayı: 5482.; "Vinçle Kaldırılan Kasa", *Ulus*, 28 Ağustos 1956, No: 12033.; "Karaköydeki Denizcilik Bankası Bugün Yıkılmaya Başlanıyor", *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1956, Sayı: 11524.

¹⁴⁶⁸ "Karaköy-Tophane Arasındaki Necatibey Caddesi de Açılacak", *Yeni İstanbul*, 17 Eylül 1956, Sayı: 2454.

¹⁴⁶⁹ "Şehirde yapılan ve Yapılacak Olan İmar ve İstimlak İşleri", *Vatan*, 23 Eylül 1956, Sayı: 5509.

¹⁴⁷⁰ "İstimlak ve Yıkma İşleri", *Cumhuriyet*, 28 Eylül 1956, Sayı: 11555.

¹⁴⁷¹ "Kabataştaki Sedlerin Yıkıtılmasına Başlandı", *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1956, Sayı: 11557.

¹⁴⁷² "Tophane ile Karaköy Arasında 90 Bina İstimlak Edilecek", *Vatan*, 6 Ocak 1957, Sayı: 5613.

¹⁴⁷³ "Küçük Çiftlik Parkının İstimlakine Doğru", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1955, Sayı: 11236.

¹⁴⁷⁴ "Opera Binası İnşaatı Devam Ederken, Buradaki İETT ve Karakol Binaları Yıkılacak", *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1953, Sayı: 1327.

¹⁴⁷⁵ "Opera Binasının Etrafındaki Binalarda Yıkılacak", *Vatan*, 12 Ekim 1956, Sayı: 5528.

¹⁴⁷⁶ "Harbiye-Şişli Yolundaki Sekiz Binanın İstimlak İşine Başlandı", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1956, Sayı: 11554.

¹⁴⁷⁷ "Şişli-Taksim Arasında Bir Çok Bina Yıkılıyor", *Yeni İstanbul*, 24 Nisan 1957, Sayı: 2673.

Beşiktaş'ta Zirai Donatım Kurumu'nun etrafının da istimlakleri tamamlanmış binaların tahliyesine başlanmıştır.¹⁴⁷⁸ Beşiktaş'ta Barbaros Meydanı'nın genişletilmesi çalışmalarının ikinci etabına başlanacaktır. Beşiktaş Hamamı civarında istimlak çalışmalarının bütçesi belirlenmiştir.¹⁴⁷⁹ Yıldız-Beşiktaş arasında 260 binanın istimlak için kıymet takdirlerine başlanmıştır.¹⁴⁸⁰ Beşiktaş Hamamı'nın yıkılmasına başlanmıştır.¹⁴⁸¹ Beşiktaş Meydan düzenlemesinde, gerekli istimlak çalışmaları tamamlanmış olup, Yıldız-Beşiktaş Bulvarının açılmasına başlanacaktır.¹⁴⁸² Beşiktaş tarafında da eski sokaklar yeni yol ve meydan düzenlemelerine uyarlanmakta yıkımlar yapılmaktadır.

İstanbul sınırları içerisinde meskun alanlarda istimlaklerde hukuki bir süreç takip edilmektedir. Ancak meskun olmayan ve yeni imara açılan alanlarda da yollar geçirilmekte bazı parsellerin istimlakleri unutulmuş veya projenin beklememesi için hemen yol inşaatı yapılmaktadır. Günümüzde kamulaştırmaz el atma şeklinde literatürde yer alan bu uygulamalar; önce inşa et sonra kamulaştır örnekleri şeklinde; İstanbul'da görülmeye başlanmıştır. Mecidiyeköy-Levend Mahallesi arasında Büyükdere Caddesi üzerinde yol çalışması tamamlanmış, Hayriye Çelebioğlu'nun arsasına ait 238 m²'lik alan kamulaştırma işlemi gerçekleştirilmeden yol olarak yapılmıştır. Çelebioğlu da 3 gün içinde istimlak muamelesi tatbik ettirilmediği takdirde, bu yolu duvar çekerek kapacağını belirtmiştir.¹⁴⁸³ Hızlı bir şekilde yol açma çalışmalarında hukuki işleyiş tam oturtulamamıştır. Hukuki süreç imarın arkasından geldiği için, imar sonucu arsasını kaybeden kişiler yolu kapatarak haklarını arama yolunu tercih etmektedir.

Yıkımlardan kamu binaları da nasibini almaktadır. Harbiye'deki Orduevi'nden bir kısımda yıkılacaktır. Burada Atatürk'e ait tek odanın bu yıkımdan ari bırakılması ve buranın Selanik'teki Atatürk'ün evi gibi saklanmasını isteyenler vardır. Ayrıca, Mustafa Kemal Derneği, heykeltıraş Hadi Bey tarafından yapılmış olan Atatürk heykelinin Kadıköy'e taşınmasını talep etmektedir.¹⁴⁸⁴ Yıkımlar kamu binalarına ve sembolik eserlere rastladığında itiraz şekli de değişmektedir.

¹⁴⁷⁸ "Karaköy Meydanı", *Cumhuriyet*, 25 Ağustos 1956, Sayı: 11521.

¹⁴⁷⁹ "İmar İşlerine Devam Ediliyor", *Vatan*, 24 Kasım 1956, Sayı: 5571.

¹⁴⁸⁰ "Yıldız-Beşiktaş Arasında 260 Bina Yıkılacak", *Vatan*, 6 Aralık 1956, Sayı: 5582.

¹⁴⁸¹ "Beşiktaş, Aksaray ve Topkapı'da İstimlakler", *Vatan*, 16 Aralık 1956, Sayı: 5592.

¹⁴⁸² "İmar ve İstimlak İşine Devam Edilecek", *Vatan*, 3 Ocak 1957, Sayı: 5610.

¹⁴⁸³ "Mecidiyeköy-Levend Arasındaki Arsanın İstimlak Muamelesi Hala Tamamlanmamış", *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1953, Sayı: 11047.

¹⁴⁸⁴ "Harbiye'deki Orduevi Yıkılacak", *Vatan*, 23 Temmuz 1955, Sayı: 5099.

Üsküdar Meydanı'nda, hamam önündeki binalardan Moskof fırını yıkılmıştır. Vapur iskelesinden İnhisarlar depolarına kadar yıkıma da başlanacaktır.¹⁴⁸⁵ İstimlak edilerek yapılacak yol projeleri, istimlak bedellerini düşürme hedefiyle tadil edilmektedir. Üsküdar-Beykoz yolunun 40 metre olması kararlaştırılmış, fazla istimlake neden olmamak için yol genişliği 25 metreye düşürülmüştür.¹⁴⁸⁶ İstimlak bütçeleri kamu otoritesini projelerini gözden geçirme noktasına getirmiştir. Alınan kararların maddi karşılığı oluşmadığında, yol projelerinde revizyon yapılarak, yol aksları daraltılmaktadır.

1956 yılına gelindiğinde İstanbul'da bir istimlak kültürü oluşmuştur. Belediye bir yeri istimlak etmeye karar verdiğinde, kamu ve vatandaş nasıl davranması gerektiğine dair bir tarz oluşturmuştur. Gazetelerde de istimlak bölgeleri haber verilerek, imar haberleri duyurulmaktadır. Asrî şehir ve lastik tekerin konforu 1956 yılında İstanbul'u özel mülkiyetle-kamu kararları arasında bir tercihte bırakmıştır. Kamu otoritesi de bu düzenlemelere ilişkin bir refleks geliştirmiştir. Yeni Üniversite binası ile inşa halindeki Belediye Sarayı arasındaki bütün binalar yıkılacaktır. Bu haber, 1956 yılı belediye kamulaştırma programı ile verilmektedir. Bu alanda istimlaki tamamlanan binalar yıkılacak, diğer binaların da istimlaki tamamlanarak geniş bir cadde açılacaktır.¹⁴⁸⁷ 1956 yılında istimlaklere eleştirilerde farklı tarzlar ortaya çıkmaktadır. Ulus Gazetesi "İstanbul'da 4 Cami Yıktırıldı" başlıklı haberinde, istimlak sürecinin hukuka uygun işletilmediği için sorunların ortaya çıktığını, yol açmak için camilerin ve tarihi ağaçların kesildiği belirtilmektedir.¹⁴⁸⁸

1956 yılı Eylül ayına gelindiğinde İstanbul'un siması değişmiştir. Yıllardır gündemde olan yıkım faaliyetleri, bu konudaki tahsisat problemi çözülünce çok kısa sürede tamamlanmıştır. Vatan Gazetesi son yıkımları şu şekilde tasvir etmektedir: "Son altı ay zarfında hızlanan istimlak işlerle ve imar hareketleri ile yollar genişliyor, meydanlar büyüyor. Şehir mamur bir belde haline getirilecek..."¹⁴⁸⁹ Artık, asrî şehir hedefine hiçbir engel tanımadan ilerlenmektedir. Yıkımlar, imar hedefi ile meşrulaşmış, bütçe sorunu da çözüldükçe İstanbul'un imarının önünde engel kalmamıştır.

¹⁴⁸⁵ Faruk Duyar, "Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.

¹⁴⁸⁶ "Üsküdar-Beykoz Yolu", *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1957, Sayı: 11708.

¹⁴⁸⁷ Metin Ergin, "Belediye Geniş Ölçüde İstimlaklere Başlıyor", *Cumhuriyet*, 30 Mart 1956, Sayı: 11378.; "Belediye Yakında 13 Milyon Liralık İstimlak Yapacak", *Yeni İstanbul*, 8 Nisan 1956, Sayı: 2297.

¹⁴⁸⁸ "İstanbul'da 4 Cami Yıktırıldı", *Ulus*, 31 Ağustos 1956, No: 12036.

¹⁴⁸⁹ "İstanbul'un Siması Değişiyor", *Vatan*, 18 Eylül 1956, Sayı: 5504.

İstanbul'da istimlak ve yıkım çalışmaları devam etmektedir, istimlakten mağdur olanların sesleri yükselmekte ortaya çıkan trajediye belediye de çözüm aramaktadır. Gökay, Aksaray ve Süleymaniye'de evleri istimlak edilenlere Hürriyeti Ebediye Tepesi'nde inşa edilen göçmen evlerinden verilmesi için Başbakan Adnan Menderes'e "ricada" bulunmuş, Menderes'te bu "ricayı kabul ederek" ilgililere gerekli emri vermiştir. Ayrıca, Karaköy Domuz Sokağı ile Karaköy Palas arasında yıkılacak olan 35 dükkân sahibi İstanbul Ticaret Odası'na bir dilekçe vererek, Başbakanın son demecinde "hiçbir vatandaşın bu yüzden zarara sokulmayacağı yolunda verdiği garantiyi" referans alarak "müşkil" durumlarına bir çözüm istemişlerdir.¹⁴⁹⁰ İstanbul'da, istimlak ve yıkım haberleri o kadar çoğalmıştır ki, artık her bina yıkılabilir psikolojisine girmiştir. Ortaköy'de bulunan Galatasaray Lisesi'nin ilk kısmı, Kabataş Lisesi ve Yüksek Denizcilik binaların yıkılacağı haberlerini, ilgili makamlar yalanlamışlardır.¹⁴⁹¹

1956 yılında istimlak ve imar faaliyetlerinin finansmanı için bir çözüm olarak Belediye iş merkezli tahvilatlar çıkartarak satmaktadır. İstanbul Belediyesi Eminönü Atatürk Köprüsü için çıkardığı milyon tahvilattan mühim bir kısmını satmıştır. Ayrıca hükümet, imar ve istimlak işleri için İstanbul Belediyesi'ne milyon liralık bir tahsisat daha vermiştir.¹⁴⁹² Bu tahsisatın 25 milyon lirası istimlake, 25 milyon lirası ise imar işlerine sarf edilecektir.¹⁴⁹³ İstimlakler için 100 milyon liraya ihtiyaç vardır, bunun 40 milyon lirası şimdiye kadar istimlaki yapılan gayrimenkul sahiplerine 60 milyon lirası ise istimlaki yapılacak binalara ödenecektir.¹⁴⁹⁴ İstimlak ve imar meselesi artık bir bütçe meselesi olarak gündemde yer almaya başlamıştır. İstanbul'un imarı çalışmalarında istikraz halktan yapılmaktadır. Kamu otoritesi finansman açığını halka tahvil satarak çözmektedir.

İstimlak ve yıkımlar kamu adına karar verenlere de rastlamaktadır. 1957 yılında, Şehir Meclisi azası bir kişi, Eminönü'ndeki binasının istimlaki için 6 milyon lira talep etmiştir. Belediyenin biçtiği değer ise, enkazını mal sahibine vermek üzere 200.000 liradır.¹⁴⁹⁵ Bu çelişkili istek, kişi şehir meclisi üyesi olduğunda gündeme yansımıştır. İstimlak bütçeleri, bazı kişiler için ticari kaynak olarak algılanmaktadır. Ancak, Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay'a ait Ankara Caddesi'ne cepheli köşe bir

¹⁴⁹⁰ "İmar İşlerine İlk İtiraz", *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1956, Sayı: 11556.

¹⁴⁹¹ "Yıkılacağı Yalanlanan Binalar", *Cumhuriyet*, 10 Mart 1957, Sayı: 11718.

¹⁴⁹² "İmar İçin Tahsisat Verilecek", *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1956, Sayı: 11578.

¹⁴⁹³ "İstimlak İşlerine Hız Veriliyor", *Cumhuriyet*, 31 Ekim 1956, Sayı: 11588.

¹⁴⁹⁴ "100 Milyon Liralık İstimlak Yapılacak", *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1956, Sayı: 11639.

¹⁴⁹⁵ "Bir Şehir Meclisi Azası, İstimlak Edilecek Binasına 6 Milyon Lira İstiyor", *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1957, Sayı: 11668.

binası buradaki yol çalışmalarında beş metre geri çekilmek üzere yıkılacaktır. Gazetelerde, Gökay ailesinin takdir edilecek kıymete itiraz etmeyeceği belirtilmektedir.¹⁴⁹⁶ Gökay Vali ve Belediye Başkanı olarak halka açık bir mesaj vermektedir. İmar ve istimlak mevzuunda kendi binası da olsa taviz verilmeyecektir.

Nazım Planın tahakkuku için şehirde 4440 binanın daha yıkılması gerekmektedir. Bu meyanda yapılacak imar hareketleri şu bölgeleri kapsamaktadır: Açılacak olan Eminönü-Florya sahil yolu üzerinde bulunan binalar, Üsküdar Çarşısı, Koska, Beşiktaş-Yıldız Bulvarı, Kemeraltı Caddesi, Karaköy Meydanı, Şehzadebaşı, Süleymaniye Camii etrafı ile yeni açılacak olan Süleymaniye Bulvarı, Karaköy-Azapkapı sahil yolu, Balıkpazarı'nda henüz yıktırılmamış binalar, Tophane-Dolmabahçe arazi, Tahtakale Caddesi.¹⁴⁹⁷

1957 yılında istimlake ilişkin kamunun kararlı tutumu, gazetelerin yer verdiği spekülasyonlara konu olmaktadır. Belediye Neşriyat Müdürlüğü, İstanbul Belediyesi'nin, istimlak bedellerini ödeyememekten dolayı gayrimenkullerini satışa çıkardığı haberlerini yalanlamıştır. Müdürlük, Belediyenin 1957 yılı istimlak tahsisatını henüz harcamadığını belirtmiştir.¹⁴⁹⁸ İstimlaklerin bütçesi meselesi İstanbul'da spekülasyon konusu olmaktadır. Bu mevzuun tartışılması imar hedeflerindeki sorunları gündeme taşıdığından, Belediye bu haberlerin asılsız olduğunu beyan etmiştir.

5.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UN TARİHİ ESERLERİ VE İSTİMLAK POLİTİKASI (1957-1960)

Menderes dönemi olarak incelediğimiz, 1957-1960 arası üç yıllık süreçte; tarihi eserler, anıtsal özellikleri oranında değer bulmuş, bayındırlık çalışmalarına denk gelenler ise derhal yıkılmıştır. İmar çalışmalarında yol ve meydan düzenlemelerine denk gelmeyen eserler için restorasyon çalışmaları sürdürülürken, bu dönemde en öncelikli konu eski eserlerin semt ve meydan düzenlemeleriyle sergilenmesidir.

İstanbul'da imar çalışmaları sırasında birçok bina ortadan kaldırılmaktadır. Bu binalar dinamitle ortadan kaldırılırken, başka binalara da zararlar verilmektedir. Eminönü'nde yıkım çalışmaları sırasında izinsiz patlatılan bir dinamit Rüstempaşa

¹⁴⁹⁶ “Valinin Yıkılacak Binasına Kıymet Takdir Edildi”, *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1957, Sayı: 11704.

¹⁴⁹⁷ “Şehirde 4440 Gayrimenkul Daha Yıkılacak”, *Vatan*, 12 Şubat 1957, Sayı:5680.

¹⁴⁹⁸ “Belediyenin İstimlak Tahsisatı”, *Yeni İstanbul*, 12 Nisan 1957, Sayı: 2661.

Camii'ne zarar vermiş, çinilerini çatlatmıştır.¹⁴⁹⁹ Beyazıt-Aksaray yolunda kalan Simkeşhane'nin, 1957 yılı Haziran ayında yıkımına başlanmıştır.¹⁵⁰⁰ 1957 yılı Temmuz ayında ise tarihi Babıali binasının yıkımı yapılmaktadır.¹⁵⁰¹ Cağaloğlu'ndaki yıkımda 260 yıllık bir sıbyan mektebi yıkılmış ve 200 yıllık bir mezarlık taşınmıştır.¹⁵⁰² Cağaloğlu'ndaki bu yıkım faaliyetleri Ulus Gazetesi'nde "Tarih Yıkımı" olarak ele alınmakta ve tarihe karşı ilgisizlik olarak yorumlanmaktadır.¹⁵⁰³ Cumhuriyet Halk Partisi-Demokrat Parti arası siyasal muhalefet uygulamalar üzerinden dönem basınında yer almaktadır. Tarihin yıkımının eleştirilmesi, geçmiş dönem imar uygulamaları düşünüldüğünde çok ta tutarlı bir eleştiri olmamaktadır.

İmar için tarihi binaların bazıları tamamen değil, bir kısmı yıkılmaktadır. Cağaloğlu'nda bulunan Milli Eğitim Müdürlüğü binasının ön kısmı yıkılmış, girişi zeminde yeni açılacak bir kapıdan sağlanacaktır.¹⁵⁰⁴

5.3.1. Restore Edilen-Yıkılan Kamusal Yapılar

5.3.1.1. Camiler

Menderes döneminde özellikle camiler meydan düzenlemelerinde ortaya çıkartılan anıtsal eserler olarak imar çalışmalarındaki yerlerini almıştır. Ancak, camiiler yalnızca bulvar ve meydan düzenlemelerinde anıtsal eserler olarak konumlandırılmamaktadır. İmar çalışmalarının önüne gelen diğer binalar gibi camilerde yıktırılmaktadır. 1957 Temmuz ayında, Cağaloğlu'nda yol çalışmalarına denk gelen Cağaloğlu Camii'nin yıkımı gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁰⁵ Bu yıkımla birlikte imar faaliyetlerinde yıkılan cami sayısı 26 olmuştur. 1958 Mayıs ayında ise yıkılan cami sayısı 46'ya yükselmiştir.¹⁵⁰⁶

Nuruosmaniye Cami meydan düzenlemesinde, cami etrafındaki binalar istimlak edilerek cami açığa çıkartılmıştır.¹⁵⁰⁷ Eyüp Camii civarındaki binalar da istimlak edilerek yıkılmasına 1957 yılı Haziran ayında başlanmıştır.¹⁵⁰⁸ Süleymaniye Camii

¹⁴⁹⁹ "Rüstem Paşa Camii Hakkında", *Cumhuriyet*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 11859.; "Yıkımın Kurbanı", *Ulus*, 5 Ağustos 1957, Sayı: 12365.

¹⁵⁰⁰ "Simkeşhane", *Yeni İstanbul*, 30 Haziran 1957, Sayı: 2734.

¹⁵⁰¹ "Yıkım Faaliyeti", *Ulus*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 12346.

¹⁵⁰² "Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁵⁰³ "Tarih Yıkımı", *Ulus*, 21 Temmuz 1957, Sayı: 12350.

¹⁵⁰⁴ "Çıkıntı Yıkılıyor", *Cumhuriyet*, 8 Kasım 1958, Sayı: 12316.

¹⁵⁰⁵ "Yirmi Altıncı Camii", *Ulus*, 16 Temmuz 1957, No: 12345.

¹⁵⁰⁶ Kazım Kip, "Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor", *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.

¹⁵⁰⁷ "İstimlak Edildi", *Yeni İstanbul*, 9 Haziran 1957, Sayı: 2717.

¹⁵⁰⁸ "Tarihi Eyüp Camiinin Etrafındaki Binaların Yıkılmasına Başlandı", *Yeni İstanbul*, 10 Haziran 1957, Sayı: 2718.

restore edilmektedir, restorasyon sonrası camii “400 yıl önceki” haline getirilmiş olacaktır.¹⁵⁰⁹ 1959 yılı Haziran ayında, Beyazıt Camii’nin restorasyonunun dış kısmı tamamlanmış, kubbesinin tamirine başlanmıştır.¹⁵¹⁰ Selatin camilerinde restorasyon faaliyetleri devam ederken, camileri etrafını kapatan binalar ortadan kaldırılmaktadır.

Vakıflar idaresi, 1957 Ağustos ayında, İstanbul’da 75 anıt ve camiye onaracaktır.¹⁵¹¹ Vakıflar Umum Müdürlüğü 1950-57 tarihleri arasında ülke genelinde 1000 eserin restorasyonunu tamlamış, şimdi çok geniş bir kadro ile İstanbul’daki 22 adet selatin camiini olmak üzere, İstanbul’da büyük bir restorasyon işine girişmiştir.¹⁵¹²

Aksaray Valide Camii, Vatan ve Millet Caddelerinin Aksaray Meydanı’nda birleşmesinden sonra yolların kesişiminde kalmıştır. Bu cami, etrafı düzenlenerek anıtsal bir eser olarak “bütün güzellik ve ihtişamı” ile ortaya çıkartılacaktır.¹⁵¹³ Saraçhanebaşı’nda yol çalışmaları sırasında Saraçhanebaşı Mescidi başka bir yere taşıma hedefi ile yıkılmıştır. Yapılan bu yıkımlardan sonra Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi yeni yolun kenarına gelecek şekilde açığa çıkmıştır. Külliyeinin tamirine başlanmıştır.¹⁵¹⁴

Restorasyonu biten camiler ibadete açılmaktadır, 1958 yılı Nisan ayında Nusretiye Camii restorasyonu tamamlanarak ibadete açılmıştır.¹⁵¹⁵ 1959 yılı Mart ayında, Eyüp Camii’nin restorasyonu tamamlanmış, cami Başbakan Adnan Menderes’in de katılacağı 150 kişilik özel davetlilerle yapılacak iftar sonrası ibadete açılacaktır.¹⁵¹⁶ Menderes’in katılamadığı iftar yemeği sonrası cami ibadete açılmıştır.¹⁵¹⁷ Selatin camilerinin açılışı da özel önem arz etmektedir.

1958 Ağustos ayında, Yeni Camii’nin minaresinde yapılan çalışmalar sonuçlanmış, kurşunla kaplanmaktadır.¹⁵¹⁸ 1958 yılı Eylül ayında, mimar Valury tarafından inşa edilen Karaköy’deki ahşap Cami meydan düzenlemelerinde yıkılacak eserler arasında yer almaktadır. Bu caminin sökülerek başka bir yere nakli gündeme

¹⁵⁰⁹ “Muhteşem Süleymaniye”, *Vatan*, 7 Ağustos 1957, Sayı: 5820.

¹⁵¹⁰ “Beyazıt Camii ve Hamamı Restore Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1959, Sayı: 12534.

¹⁵¹¹ “Onarılacak Cami ve Anıtlar”, *Cumhuriyet*, 21 Ağustos 1957, Sayı: 11877.

¹⁵¹² “Cami ve Abidelerin Tamiri”, *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1957, Sayı: 11878.; “Camilerin Tamiri İçin Bir Yılda 5,5 Milyon Sarfedildi”, *Vatan*, 10 Nisan 1958, Sayı: 6106.

¹⁵¹³ “Şehirde İmar Faaliyeti Hızla Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 18 Kasım 1957, Sayı: 2876.

¹⁵¹⁴ Şükrü Bayraktar, “Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1957, Sayı: 2889.

¹⁵¹⁵ “Nusretiye Camii”, *Vatan*, 11 Nisan 1958, Sayı: 6107.

¹⁵¹⁶ “Eyüp Camii Yarın Dini Bir Törenle Açılıyor”, *Vatan*, 11 Mart 1959, Sayı: 6434.

¹⁵¹⁷ “Eyüp Camii Dün Dini Törenle Açıldı”, *Vatan*, 13 Mart 1959, Sayı: 6436.; “Eyüp Camii Açılışında Vatan Cephesi Davetiyesi Dağıtıldı”, *Ulus*, 13 Mart 1959, No: 12879.

¹⁵¹⁸ “Yenicami Minaresi”, *Vatan*, 3 Ağustos 1958, Sayı: 6215.

gelmiş, nakil için Kınalı Adalılar müracaat etmişlerdir.¹⁵¹⁹ Kasım ayında caminin, Kınalıada'ya nakledilmesi için sökülmesine başlanmıştır.¹⁵²⁰ Bu caminin malzemeleri Kınalıada'ya nakledilmesine rağmen, cami tekrar inşa edilmemiştir.

1960 yılı Şubat ayına gelindiğinde İstanbul'da bulunan yaklaşık 500 caminin 400'ü Vakıflar İdaresi tarafından restore edilmiş bulunmaktadır. Bu sayıya, derneklerin restorasyonunu organize ettiği camiler dahil değildir. 1957-1960 yılları arasında 15 cami, 32 çeşme ve türbe restore edilmiş, 15 caminin dış duvarları yeniden yapılmış, 325 kadar caminin de muhtelif yerleri restore edilerek, minareleri yeniden tanzim edilmiştir.¹⁵²¹ Bu rakamlar, Menderes dönemi İstanbul'un imar sürecinde, Osmanlı döneminden kalma camilerin çoğunun restore edildiğini göstermektedir.

5.3.1.2. Medrese, Hamam ve Çeşmeler

İstanbul'da tarihi eserler restorasyonları devam ederken, şehrin merkezinde unutulmuş eserler, basın tarafından kamuoyunda gündeme getirilmektedir. Sultanahmet Meydanı'nda bulunan tarihi Alman Çeşmesi bakımsızlıktan yıkılmaya yüz tutmuştur.¹⁵²² 1957 Ağustos ayında, Cağaloğlu'nda ki Hattatin Medresesi'nin yıktırılmasından vazgeçilmiş ve restore edilmesine karar verilmiştir.¹⁵²³ Patrona Halil Hamamı'nın yıkılması mevzuunda Yeni İstanbul Gazetesi aktif bir rol oynamaktadır. Gazete, hamam konusunda Arkeoloji Müzeleri ile irtibat kurmuştur. Bu hamamın Patrona Halil'le bir alakası olmadığı, hamamın Beyazıd Külliyesi'nin bir parçası olduğu bu nedenle muhafazasının gerektiğine dair aldıkları malumata rağmen gazete şu öneride bulunmaktadır: "İstanbulun imarına himmet eden değerli ellerin müzminleşmiş bu derde bir çare bulacağına da eminiz."¹⁵²⁴ 1958 Mart ayında, Kabataş Setüstü'nde bulunan tarihi çeşme sökülerek Kabataş Vapur İskeleyi'nin yanına taşınmıştır.¹⁵²⁵ 1958 Nisan ayında ise Gülhane Parkı karşısında bulunan Sultançeşme ve sebili restorasyonuna başlanmıştır.¹⁵²⁶

¹⁵¹⁹ "Kınalıadalılar İstiyor", *Vatan*, 28 Eylül 1958, Sayı: 6271.

¹⁵²⁰ "Karaköydeki Cami Kınalıya Naklediliyor", *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1958, Sayı: 12314.

¹⁵²¹ "İstanbulda 3 Yılda 400 Cami Restore Edildi", *Yeni İstanbul*, 22 Şubat 1960, Sayı: 3691.

¹⁵²² "Yıkılacak mı, Tamir mi Edilecek?", *Ulus*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 12363.

¹⁵²³ "Restore Edilecek", *Vatan*, 4 Ağustos 1957, Sayı: 5817.

¹⁵²⁴ "Patrona Halil" Hamamı "Beyazıt II" Hamamı İmiş!", *Yeni İstanbul*, 4 Kasım 1957, Sayı: 2862.

¹⁵²⁵ "Kabataşta Set Üstünde Çeşme Naklediliyor", *Vatan*, 13 Mart 1958, Sayı: 6078.

¹⁵²⁶ "Sultan Çeşme ve Sebili Restore Edilecek", *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.

5.3.1.3. Saraylar

1959 Ekim ayında, Topkapı Sarayı Alay Köşkü'nün restorasyonu yapılmaktadır.¹⁵²⁷ Menderes döneminde, sosyal fonksiyonu olmayan tarihi eser çalışmalarına bütçe ayrılmamıştır. Bu nedenle, bu dönemde saray restorasyonuna rastlanılmamaktadır. Bu durum Menderes döneminde, İstanbul'da saray restorasyonlarının ulaştığı seviyenin yeterli bulunması ve imar çalışmalarında fonksiyonel yaklaşımların ağır bastığı yorumu yapılabilir.

5.3.1.4. Kapalı Çarşı'nın Restorasyonu

1957 yılı Temmuz ayına gelindiğinde Kapalıçarşı'da 150 dükkândan oluşan dördüncü kısmının tamiri de tamamlanarak toplamda 751 dükkân tamir edilmiştir.¹⁵²⁸ Kapalı Çarşı, Menderes döneminde artık tamir edildiğinden, gündemde fazla yer bulamamıştır.

5.3.1.5. Rumeli Hisarı'nın Restorasyonu

Anıtsal eserlerin ışıklandırılması geceleri İstanbul'da bir farklılık oluşturulmaktadır. Böylece eski eserler, şehirde bir süs olarak yerlerini almaktadır. 1957 yılı Kasım ayında, Rumeli Hisarı'nın restorasi tamamlanan kısımları ışıklandırılmaya başlanmıştır.¹⁵²⁹ Rumeli Hisarı'nın restorasyonu, 1958 yılı fetih kutlamalarına yetiştirilmiştir.¹⁵³⁰ Rumeli Hisarı, 29 Mayıs 1958'de restorasyonu tamamlanarak ziyarete açılmıştır.¹⁵³¹ 1959 Nisan ayında, Rumeli Hisarı gibi Anadolu Hisarı'nın da restorasyonuna karar verilmiştir. Hisar restore edilirken, Fatih Sultan Mehmed'in namaz kıldığı saha da düzenlenecektir.¹⁵³² Rumeli Hisarı yıllardır süren restorasyon sürecini tamamlamıştır, sıra Anadolu Hisarı'na gelmiştir. Ayrıca burada Fatih'in namaz kıldığı yerin tespit edilerek düzenlenmesi fikri dönemin restorasyon motivasyonunu ortaya koymaktadır.

¹⁵²⁷ “Tamir Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1959, Sayı: 12651.

¹⁵²⁸ “Kapalıçarşının Dördüncü Kısım Yarın Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1957, Sayı: 11841.; “Kapalıçarşının 4'üncü Kısım Bugün Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1957, Sayı: 11842.

¹⁵²⁹ “Işıklandırılan Hisarlar”, *Cumhuriyet*, 18 Kasım 1957, Sayı: 11966.

¹⁵³⁰ “Rumelihisarı Büyük Törenle Açılacak”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1958, Sayı: 12149.

¹⁵³¹ “Rumelihisarı İlgi Topladı”, *Vatan*, 3 Ağustos 1958, Sayı: 6215.

¹⁵³² “Anadoluhisarı da Tamir Edilecek”, *Vatan*, 28 Nisan 1959, Sayı: 6480.; “Anadoluhisarının Restorasyonu Başlıyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1959, Sayı: 12485.

5.3.1.6. Arkeolojik Eserler ve Kiliseler

1957 yılı Haziran ayında, İstanbul'un tarihi eser restorasyonları yapılırken Kiliseler için de 10 milyon liralık bir tahsisat ayrılmıştır.¹⁵³³ Yol çalışması ve meydan düzenlemelerinde arkeolojik buluntulara rastlanmaya devam edilmektedir. Sirkeci-Florya sahil yolu açılırken, Baruthane civarında birkaç sütun ve kemere rastlanmıştır.¹⁵³⁴

İmar çalışmalarında “ecnebi” uzman merakı kamu yöneticileri tarafından önemsenmekte bu uzmanlar projelerin asrîliği konusunda basında da görüşlerine yer verilerek bir sunum malzemesi olarak kullanılmaktadırlar. Menderes tarafından İstanbul'un imar işlerine danışmanlık yapması için getirilen Högg'ün Bizans eserlerini ön plana çıkardığı eleştirisi, dönem basınında yer almıştır. Högg'ün imar çalışmalarında Bizans eserlerine daha fazla kıymet verdiği ve Türk eserlerine nispetle daha ön plana aldığı yolunda “söylentiler” mevcuttur. Yine “söylentiler”e göre, ilgililer, bu hareket tarzına karşı önleyici tedbirler alacaklardır.¹⁵³⁵ Ecenebi uzman merakı ve bu uzmanların eleştirilme biçimleri Prost döneminde olduğu gibi devam etmektedir. Yapılan çalışmalarda bu kişilere yapılan eleştiriler, toplumun geniş kesimlerini etkileyecek şekilde dillendirilmektedir. Högg için yapılan eleştiriler, uygulamalar üzerinden yapılamıştır.

1958 yılı Mayıs ayında, imar çalışmalarında ilk defa bir kilisenin yıkımı gündeme gelmiştir. Tophane ile Karagöz arasında bulunan Hristos Kilisesi buradaki istimlak sahası içerisinde kalmıştır. Bu duruma Patrikhane itiraz ederek bu işi Başbakan'a kadar götürmüştür. *Cumhuriyet* gazetesi, “...bir tehdit savrulmuş... istimlak kararında ısrar edildiği takdirde... Patrikhane'nin kilise eşyasını tahliyeyi reddedeceği... İlgililer bu hareketi ile Patrikhanenin, istimlak kararını protesto etmek ve bu şekilde hadiseyi yabancı gazetelere aksettirmek istediğini belirtmişlerdir. Fakat dün Patrikhane, iddialarının ne derece yersiz olduğunu esasen bildiğinden fazla ısrar etmek istememiştir” şeklinde haber yapmıştır.¹⁵³⁶ Bu habere, imar faaliyetleri sırasında 46 cami yıktırıldığı halde ilk defa bir kilisenin yıkımına girildiği belirtilmektedir. Aslında

¹⁵³³ “Kiliselerin Tamirine 10 Milyon Lira Tahsis Edildi”, *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1957, Sayı: 2730. 1956 yılı Temmuz ayında da kiliseler için bir tahsisat ayrılmıştır. Bu tahsisat ile 1957'de ayrılan tahsisatın aynı olup olmadığı bilgisine gazetelerden ulaşılamamıştır. Bu durumda, verilen vaat bir yıl, 195 milletvekili seçimlerinden önce yerine getiriliyor olabilir. Bu konunun araştırılması, toplumun farklı kesimlerine dağıtılan seçim vaatlerini görmemiz açısından araştırılması gerekli önemli bir ayrıntıdır. Bakınız: “Sultanahmed Camiinin Yıkılan Minaresi Yerine Yenisi Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1956, Sayı: 11491.

¹⁵³⁴ “Baruthane’de Tarihi Eserler Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 25 Haziran 1957, Sayı: 2733.

¹⁵³⁵ “Högg ve Bizans Eserleri”, *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5822.

¹⁵³⁶ Kazım Kip, “Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.

o dönem İstanbul'un birçok bina, yol ve meydan düzenlemesinde ortadan kaldırılmaktadır. Ancak kilise yıkımına ilişkin Patrikhane'nin verdiği tepki hemen abartılmakta, gergin bir dille yıkım faaliyetine itiraz eleştirilmektedir. 6-7 Eylül olayları sonrası yaşanan bu durum, gazeteler aracılığıyla azınlıkların terbiye edilmesi ve faaliyet sınırlarının belirlenmesi olarak yorumlanabilir.

İstanbul'un en eski tarihi varlıklarından birisi olan surlarının restorasyonu için 1958 yılı Eylül ayında karar alınmıştır. İstanbul Belediyesi, Vakıflar Umum Müdürlüğü, Surları İhya Cemiyeti ve Maarif Vekaleti surları olduğu gibi restore edilmesi için bir çalışma başlatmıştır. Ayrıca açılan sahil yolu sayesinde surların denizle bağlantısının kesilmesi, surların ömrünü artırıcı bir işlev olarak yorumlanmaktadır.¹⁵³⁷ Surların restorasyonu meselesinde ortaya farklı fikirler atılmaktadır. Eski çağa ait eserler dünyanın hiçbir yerinde restore edilmemektedir. Bu eserler restore edilmeden, var olan halleri ile korunmalıdır. Ziyaretçiler, bu eserleri gördüklerinde, kendi hayal güçleri ile tarihsel olanı canlandırmalıdır. Bu nedenle surları günümüz teknolojisi ile restore etmek yerine, dünyadaki diğer arkeolojik malzemelerin sergilenmesinde olduğu gibi, var olan halleri ile sergilenmelidir.¹⁵³⁸ Bu yaklaşım arkeoloji konusundaki iki temel görüşten birisini savunmaktadır. Bir görüşe göre esere müdahale edilmemeli kaldığı gibi sergilenmelidir; diğer bir görüşe göre ise, arkeolojik eser eksiklikleri tamamlanarak sergilenmelidir. Bu iki görüşünde dünyada örnekleri mevcutken yazarın tezini, dünya örnekliği açısından meşrulaştırma girişimi dönemin değerlendirmeleri hakkında fikir vermektedir.

1950 yılı Mayıs ayının başlarında, Kız Kulesi ile sahil arasındaki alanın doldurularak, buranın yarımada haline getirilmesine karar verilmiştir. Bu sayede Haydarpaşa Limanına yapılan mendireklerin engelleyemediği akıntının önüne geçilmesi hedeflenmektedir.¹⁵³⁹ 1960 Eylül ayında, Eminönü'ndeki eski belediye binasının altında kömür deposu olarak kullanılan sarnıcın temizlenmesi işine başlanmıştır.¹⁵⁴⁰

5.3.2. İstanbul'un İmarında Hızlı İstimlak Dönemi

İstimlak bedellerinin ödenmesi bu dönemin en önemli gündem maddelerinden birisini oluşturmaktadır. İstanbul'un imarının gecikme sebeplerinden birisi olan istimlak

¹⁵³⁷ “İstanbul’u Çevreleyen Surlar Restore Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 12 Eylül 1958, Sayı: 3168.; “İstanbul Surlarının Restorasyonu”, *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1958, Sayı: 12260.

¹⁵³⁸ “Emin Ali Çavlı, “İstanbul Surları Restore Edilmeli mi?”, *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1958, Sayı: 12273.

¹⁵³⁹ “Kızkkulesi, Yarımada Haline Getirilecek”, *Yeni İstanbul*, 1 Mayıs 1960, Sayı: 3758.

¹⁵⁴⁰ “Temizleniyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1960, Sayı: 12980.

bedelleri; belediye tarafından zorlanarak da olsa, ödenmeye devam etmektedir. 1957 yılı Mart ayından Ağustos ayına kadar istimlak bedeli olarak 26 milyon lira ödenmiştir.¹⁵⁴¹ 1957 yılı Kasım ayında, belediye bütçesinde istimlak için ayrılan tahsisat bitmiştir. Belediye Meclisi ek tahsisat için toplanma kararı almıştır.¹⁵⁴² Belediye Meclisi toplanarak 10 milyon liralık ek tahsisat koymuş, bu miktarın azlığından şikayet eden bir üye, “veresiye istimlak olmaz” şeklinde itirazlarını dile getirmiştir.¹⁵⁴³ Meclis görüşmelerinde üyelerden bazıları da; yarım milyon liralık istimlak bedelinin hemen ödendiğini, 40-50 bin liralık bedellerin ise geciktirildiğini şikayet etmiştir.¹⁵⁴⁴ İstimlak bedellerinin ödenememesi üzerine gazetelerde, mali imkânsızlıklar nedeniyle istimlaklerin duracağı şeklinde haberler yapılmaya başlanmıştır.¹⁵⁴⁵ Belediyenin yaptığı istimlaklerden doğan borçları yarım milyar lirayı bulmaktadır. Belediye kaynak üretmediği için hükümetin desteğini beklemekte, hükümette ya doğrudan aktarım ya da İktisadi Devlet Teşekkülleri vasıtasıyla aktarım şeklinde iki alternatif üzerinde de çalışmaktadır.¹⁵⁴⁶ İstimlak bütçesinin büyüklüğü ve ödenip ödenmeyeceği konusu artık sıradan bir mesele haline gelmiştir. İstanbul’un imarı için gösterilen çaba ve gayretler Menderes dönemindeki istimlak tartışmaları üzerinden takip edilebilir.

İstimlak konusu gazetelerde tartışılmaya devam etmektedir. Farklı siyasi partilerden oluşan avukatlar arasında bir açık oturum yapılmıştır.¹⁵⁴⁷ İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İçtimaiyat Enstitüsü bir yuvarlak masa toplantısı düzenleyerek istimlak ve yapılması ve imar mevzuunu görüşecektir.¹⁵⁴⁸ İstanbul’da devam eden istimlaklerin hukuksuz bir şekilde yapıldığı eleştirileri gazetelerde köşe yazısı olarak ele alınmaktadır.¹⁵⁴⁹ Üniversite bile istimlak meselesini konuşmaktadır. İstimlak tarzı imar projelerinin geleceğini belirleyecektir.

İstimlak bedelini alamayanlar Valilik ve Belediyeye başvuruda bulunmaktadırlar.¹⁵⁵⁰ 1957 Aralık ayında, belediye bir aydır istimlak bedeli ödemeyi durdurmuştur, bu tarihte belediyenin 1.200 kişiye istimlak bedeli nedeniyle borçlu

¹⁵⁴¹ “İstimlak İçin 26 Milyon Lira Bedel Ödendi”, *Vatan*, 9 Ağustos 1957, Sayı: 5822.

¹⁵⁴² “İstimlak Tahsisatı Bitti”, *Vatan*, 4 Kasım 1957, Sayı: 5909.

¹⁵⁴³ “İstimlak İçin 10 Milyon Lira Ayrıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1957, Sayı: 11957.

¹⁵⁴⁴ “Veresiye İstimlak Dün Fırtına Kopardı”, *Vatan*, 9 Kasım 1957, Sayı: 5914.

¹⁵⁴⁵ “İstimlak Duruyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.

¹⁵⁴⁶ “İstimlak Fırtınası Şimdilik Diniyor”, *Vatan*, 19 Kasım 1957, Sayı: 5924.

¹⁵⁴⁷ “İstimlak Meselesi”, *Vatan*, 4 Mayıs 1958, Sayı: 6128.

¹⁵⁴⁸ “İstimlak İşleri Yuvarlak Masa Toplantısında”, *Vatan*, 29 Mayıs 1958, Sayı: 6153.

¹⁵⁴⁹ Muzaffer Akalın, “İstimlak Kanunsuzlukları”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.

¹⁵⁵⁰ “İstimlak Bedelini Alamayan Üç Aile Valiye Başvurdu”, *Vatan*, 5 Aralık 1957, Sayı: 5980.; “İstimlak Ücretlerini Alamayanlar Vilayet Kapısında Ağlaştılar”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1957, Sayı: 11983.

bulunmaktadır.¹⁵⁵¹ Şikayetlerin artması üzerine Valilik, 10 bin liraya kadar olan istimlak borçlarını belediyenin ödeyeceğine dair bir açıklama yapmıştır.¹⁵⁵² Şikayetlerden iki gün sonra Vali bir tahsisat bularak istimlak bedellerinin ödenmeye başlanmasını sağlamıştır. İlk gün 4 milyon lira daha sonraki gün ise 5 milyon lira istimlak bedeli ödenmiştir.¹⁵⁵³ İstimlak bedellerinin tahsisat kaynağı açığa çıkmıştır, belediye Taksim’de bulunan Belediye Gazinosu’nun yerini Vakıflar Umum Müdürlüğü’ne 12 milyon liraya satmıştır, Mısır Çarşısı’nın da aynı şekilde satılacağı belirtilmektedir.¹⁵⁵⁴ 1958 yılı Ocak ayı başlarında, istimlak borçlarının ödenmesinde yeni kararlar alınmış, 50 bin liraya kadar alacakları olanların tüm alacakları ödenecek, 100 bin liranın üstünde alacakları olanlara ise 50 bin lira hemen ödenecektir.¹⁵⁵⁵ Bu kararlara rağmen istimlak borçlarının ödenmesi basına yansıyan şikayetlere neden olmaktadır.¹⁵⁵⁶ İstimlak bedelinin ödenmesi konusundaki tartışmalar devam etmekte, belediye ödeme yapma konusunda açıklamalar yapmakta, vatandaşlar ise herhangi bir ödeme alamadığından yakınmaktadır. Sonradan açığa çıktığına göre, belediye bankaya üzerinden ödeme yaptığından, banka aracılığı ile ilişki kurmayanlara ödeme yapmamaktadır.¹⁵⁵⁷ Vali ve Belediye Reisi Mümtaz Tarhan, 1958 Ocak ayında, son bir buçuk ayda 45 milyon liralık istimlak bedelinin ödendiğini açıklamıştır.¹⁵⁵⁸ 1958 Şubat ayına kadar ödenmeyen istimlak bedelleri, 1958 bütçesinin nisan ayında onayından sonra ödenecektir.¹⁵⁵⁹ 1958 Mart ayında belediye bütçesi onaylanmıştır, istimlak bedelleri ödenmeye başlanacaktır.¹⁵⁶⁰ Belediye Meclis toplantısında bir üye istimlak paralarının önceden verilmesini önermiştir.¹⁵⁶¹ İstimlak mevzuunda, tahvil satışından sonra şimdi de gayrimenkul satışları gündeme gelmektedir. Devlet farklı kurumların bütçesini İstanbul’un imarı için kullanma yolunu tercih etmiştir. Vakıfların bütçesi ile Belediye mülkü alınmakta ve İstanbul’un imarı yol almaktadır.

İstanbul Belediyesi’nin 1957 yılında 2.312 gayrimenkulü istimlak etmiş, mal sahiplerine 146.687.848 lira ödemiş ve 243 kişiye 21 milyon lira istimlak borcu

¹⁵⁵¹ “Belediye Evleri İstimlak Edilen 1200 Kişiyi Borçlu”, *Vatan*, 6 Aralık 1957, Sayı: 5981.

¹⁵⁵² “Belediye İstimlak Borçlarını Ödiyecek”, *Cumhuriyet*, 8 Aralık 1957, Sayı: 11986.

¹⁵⁵³ “Dört Milyon Lira İstimlak Bedeli Ödendi”, *Vatan*, 10 Aralık 1957, Sayı: 5985.; “İstimlak Bedelleri Ödenmeğe Başlandı”, *Cumhuriyet*, 10 Aralık 1957, Sayı: 11988.; “İstimlak Borçları Ödeniyor”, *Yeni İstanbul*, 10 Aralık 1957, Sayı: 2898.

¹⁵⁵⁴ “Belediye Gazinosu Satıldı”, *Vatan*, 11 Aralık 1957, Sayı: 5986.

¹⁵⁵⁵ “İstimlak Borçları İle İlgili Yeni Kararlar”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1958, Sayı: 12012.

¹⁵⁵⁶ “İstimlak Bedellerini Alamıyan Vatandaşlar”, *Cumhuriyet*, 4 Ocak 1958, Sayı: 12013.

¹⁵⁵⁷ “İstimlak Bedelleri Şikayeti Bitmiyor”, *Vatan*, 8 Ocak 1958, Sayı: 6014.

¹⁵⁵⁸ “Vali, 1,5 ayda 45 Milyonluk İstimlak Bedeli Ödendiğini Söylüyor”, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1958, Sayı: 12021.

¹⁵⁵⁹ “İstimlak Bedelleri”, *Cumhuriyet*, 17 Şubat 1958, Sayı: 12057.

¹⁵⁶⁰ “İstimlak Bedelleri Ödeniyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mart 1958, Sayı: 12078.

¹⁵⁶¹ “Belediye Meclisinde Dün İmar İşleri Görüldü”, *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1958, Sayı: 12111.

kalmıştır. Kış mevsimi nedeniyle durdurulan istimlakler ise 1958 yılbaşından sonra tekrar başlayacak, 1958 yılı içerisinde ise 3167 gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁵⁶² 1958 yılı istimlak bütçesi ise 200 milyon lira olarak öngörülmektedir.¹⁵⁶³ 1958 yılı Temmuz ayında belediyenin 120 milyon lira istimlak borcu oluşmuş olup, paralarını alamayanlar Sayıştay'a müracaat ederek belediyenin hesaplarının tetkikini talep edeceklerdir.¹⁵⁶⁴ 1958 Aralık ayında, belediye istimlak borçlarının ödenmesine başlayacaktır, borçlar nakit para ve bir miktarda tahvil verilerek ödenecektir.¹⁵⁶⁵ Belediyenin verdiği tahvilleri bankaların almaması şikayetlere yol açmıştır.¹⁵⁶⁶ Belediye 13 milyonu tahvil, 10 milyonu nakit olmak üzere 23 milyon liralık istimlak borcunu kapatmıştır.¹⁵⁶⁷ İstimlak bedellerinin ödenmemesi üzerine belediye arsalarına haciz koyma işlemi başlatılmış, belediyede arsa satışlarını durdurmak zorunda kalmıştır.¹⁵⁶⁸ İstimlak alacaklıları, Belediyenin kira geliri hesaplarına da haciz koymaya başlamışlardır.¹⁵⁶⁹ Bu işlemler üzerine belediye istimlak borcunu ödemeye tekrar başlayarak 1 milyon liralık borcunu ödemiştir.¹⁵⁷⁰ 1959 Mayıs ayında, Belediye istimlak borçlarını tekrar ödeyemez duruma gelmiştir, hükümetten yardım beklemektedir.¹⁵⁷¹ Belediyenin istimlak borcu 200 milyon lirayı aştığı için, istimlak faaliyeti durdurulmuştur.¹⁵⁷² İstimlak bedelini alamayan bir vatandaş açtığı davayı kazanmış, mahkeme belediyenin arsalarını satarak bu kişiye olan borcunu ödemesine karar vermiştir.¹⁵⁷³ Bunun üzerine birçok kişi belediyeyi dava ederek arsalarına haciz koydurma yoluna gitmektedir.¹⁵⁷⁴ İstimlak bedelini alamayan 162 kişi, İçişleri Bakanlığı'na başvurmuştur.¹⁵⁷⁵ Bu müracaatlar üzerine Belediye Başkanı Kemal Aygün, belediyenin 81 milyon lira istimlak borcu olduğunu ve 1 milyar lira değerinde arsası olduğunu, arsalarını satarak borçlarını ödeyeceğini basına açıklamıştır.¹⁵⁷⁶ 1960 Şubat ayında hükümet, istimlak borçlarını ödemesi için belediyeye 50 milyon lira

¹⁵⁶² “Yılbaşı’ndan Sonra 3167 Bina İstimlak Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 8 Aralık 1957, Sayı: 2897.

¹⁵⁶³ “Yılbaşından Sonra Büyük İstimlakler Başlıyor”, *Vatan*, 9 Aralık 1957, Sayı: 5984.

¹⁵⁶⁴ “Belediyenin 120 Milyon Lira İstimlak Borcu Var”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1958, Sayı: 12208.

¹⁵⁶⁵ “İstimlak Borçlarının Tediyesi”, *Cumhuriyet*, 10 Aralık 1958, Sayı: 12348.; “İstimlak Borçları Ödeniyor”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1958, Sayı: 12349.; “Belediye İstimlak Borçlarını Dün Ödemeğe Başladı”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1958, Sayı: 3259.

¹⁵⁶⁶ “İstimlakle Alakalı Şikayetler”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1958, Sayı: 12350.

¹⁵⁶⁷ “Belediyenin İstimlak Borçları”, *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1958, Sayı: 12364.

¹⁵⁶⁸ “İstimlak Alacaklıları Belediye Arsalarına Haciz Koydurdular”, *Cumhuriyet*, 7 Mart 1959, Sayı: 12435.

¹⁵⁶⁹ “İstimlak Alacaklıları Belediyenin Kiralarına Haciz Koydurtacaklar”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1959, Sayı: 12454.

¹⁵⁷⁰ “Dün Bir Milyon Liralık İstimlak Borcu Ödendi”, *Vatan*, 4 Nisan 1959, Sayı: 6438.

¹⁵⁷¹ “Belediye İstimlak Borcunu Veremiyor”, *Vatan*, 12 Mayıs 1959, Sayı: 6494.

¹⁵⁷² “İstimlak Faaliyeti Durduruldu”, *Cumhuriyet*, 19 Mayıs 1959, Sayı: 12506.

¹⁵⁷³ “İcra Yoluyla Tahsil Edilecek İstimlak Bedeli”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1959, Sayı: 12584.

¹⁵⁷⁴ “İstimlak Bedelleri İçin Belediyeyi Dava Etmek İsteyenler Var”, *Vatan*, 21 Kasım 1959, Sayı: 6684.

¹⁵⁷⁵ “Belediyenin İstimlak Borçları”, *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1959, Sayı: 12667.

¹⁵⁷⁶ “İstimlak Borçları İle Alakalı Bir Açıklama”, *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1959, Sayı: 12679.

kaynak tahsis etmiştir.¹⁵⁷⁷ 1960 yılı Mayıs ayında, hükümet, belediyeye 100 milyon lira kaynak aktarmış bu para ile istimlak borçları tekrar ödenmeye başlanmıştır.¹⁵⁷⁸ 27 Mayıs askeri müdahalesi sonrası yapılan ve yapılacak olan istimlaklerin hepsi durdurulmuştur. “Sabık hükümetin” 100 milyon lira olarak aktaracağını söylediği kaynağın 15 milyon lirası belediyeye aktarılmış olup, toplam 200 milyon liralık istimlak borcu ilk planda ödenecektir.¹⁵⁷⁹

5.3.2.1. İstimlaklerde Yaşanan Yolsuzluklar

İstimlakler yapılırken, gayrimenkullerde bedel tespiti yapılmakta ve bu bedele göre belediye ödeme yaparak gayrimenkulün mülkiyetini kamu adına kişiden almaktadır. Ancak istimlakler arttıkça, bedel tespit komisyonlarının neden olduğu usulsüzlüklerde artmaya başlamıştır. Bedel tespit komisyonlarında ortaya çıkan usulsüzlükler üzerine, mütehassıs bir heyet oluşturularak “Kıymetlendirme Komisyonları”nı tetkik edecektir.¹⁵⁸⁰ İstanbul’da 14 Kıymet Takdir Komisyonu 15 binden fazla dosya hakkında karar vermiştir. Bu kararlardan yolsuzluk yapılanların 100 milyon lira üzerinde zarar neden olduğu gazetelere yansımıştır. Yolsuzluk yapılan dosyalar Beşiktaş, Tophane, Aksaray ve Şehremini’nde yoğunlaşmaktadır.¹⁵⁸¹ Eminönü’nde buzhane binasının istimlakinde 200 bin liralık yolsuzluk yapıldığı açığa çıkartılmıştır.¹⁵⁸² İstimlak yolsuzluğu davasında 5’i tutuklu sekiz tanığın 36 yıldan yargılanacaklardır.¹⁵⁸³ Sanıkların, Toplu Milli Korunma Mahkemesi’nde yargılanmalarına başlanacaktır.¹⁵⁸⁴ Konu ile alakalı tanıklar dinlenerek davalar devam etmektedir.¹⁵⁸⁵ Mahkemeler devam etmektedir, ifadesi alınan iki tüccar yalancı şahitlikten tutuklanmıştır.¹⁵⁸⁶ Dava devam etmekte,¹⁵⁸⁷ sanıklar hakkında 15-30 yıl hapis cezası istenmektedir.¹⁵⁸⁸ 1958 Haziran ayı sonunda dava sonuçlanmış, sanıklardan

¹⁵⁷⁷ “Belediye İstimlak Borçlarını Ödüyor”, *Yeni İstanbul*, 2 Şubat 1960, Sayı: 3671.

¹⁵⁷⁸ “Belediye Büyük İstimlak Borcunu Vermeğe Başlıyor”, *Vatan*, 19 Mayıs 1960, Sayı: 6831.

¹⁵⁷⁹ “İstimlaklerin Durdurulacağı Tahmin Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1960, Sayı: 12869.; “İstimlak Borçları da Ele Alındı”, *Vatan*, 3 Haziran 1960, Sayı: 6846.; “İstimlakler Durduruldu”, *Ulus*, 15 Haziran 1960, No: 13214.

¹⁵⁸⁰ “İstimlak Suiistimalinde Yeni İhbarlar Yapılıyor”, *Vatan*, 5 Eylül 1957, Sayı: 5849.

¹⁵⁸¹ “İstimlak Yolsuzluğunda Zarar 100 Milyon Lira”, *Ulus*, 5 Eylül 1957, No: 12396.

¹⁵⁸² “200 Bin Liralık Yeni Bir İstimlak Yolsuzluğu”, *Ulus*, 6 Eylül 1957, No: 12397.

¹⁵⁸³ “İstimlak Yolsuzluğu”, *Ulus*, 17 Eylül 1957, No: 12408.

¹⁵⁸⁴ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Başlandı”, *Vatan*, 29 Eylül 1957, Sayı: 5873.

¹⁵⁸⁵ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1957, Sayı: 11955.; “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1957, Sayı: 11976.

¹⁵⁸⁶ “İstimlak Davası İle İlgili 2 Tevkif”, *Vatan*, 15 Aralık 1957, Sayı: 5900.; “İstimlak Yolsuzluğu Davası”, *Cumhuriyet*, 15 Aralık 1957, Sayı: 11993.

¹⁵⁸⁷ “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Cumhuriyet*, 29 Aralık 1957, Sayı: 12007.; “İstimlak Yolsuzluğu Davasına Devam Edildi”, *Vatan*, 29 Aralık 1957, Sayı: 6004.

¹⁵⁸⁸ “İstimlak Sanıkları İçin 15-30 Yıl Hapis İstendi”, *Vatan*, 4 Mayıs 1958, Sayı: 6128.

üçü 8 yıl 6 ay, ikisi ise 4 yıl 8 ay ceza almışlardır.¹⁵⁸⁹ Bir istimlak yolsuzluğu da 6 numaralı İstimlak Bedelleri Kıymet Komisyon’unda ortaya çıkmıştır.¹⁵⁹⁰ Davanın iki sanığı tevkif edilmiş,¹⁵⁹¹ dava sonuçlandığında sanıklardan birisi 10 diğeri 5 sene ağır hapse mahkum olmuşlardır.¹⁵⁹² 1958 Nisan ayında Bakırköy’de bir istimlak yolsuzluğu daha ortaya çıkmış, sanıklar tutuklanmıştır.¹⁵⁹³ Dava sanıkları tahliye edilmişlerdir.¹⁵⁹⁴ İstimlak yolsuzluk dosyaları yargı aracılığıyla takip edilmekte ve sonuçlandırılmaktadır. İstimlakin bu kadar yoğun yaşandığı bir dönemde basına yansıyan dava sayısı oldukça azdır. Ancak bu davaların tüm süreçleri basın tarafından takip edilmektedir.

Kıymet Takdir Komisyonlarının seçilme ve çalışma usulleri medyada tartışılmaktadır. Bir yoruma göre 70 kişiden oluşan Belediye Meclisi azalarından 60 kişisi bu komisyonlarda görev yapmıştır.¹⁵⁹⁵ Belediye çalışanlarının bu komisyonlarda bilirkişi olmasının eleştirilmesi ilginçtir. Çünkü belediyenin istimlakinde belediye çalışanı kontrol edilemiyorsa, dışarıdan seçilecek bilirkişiler nasıl kontrol edilecektir?

İstimlakle ilgili davalar yalnızca yolsuzluk üzerinden devam etmemektedir. 1958 Ocak ayına gelindiğinde, vatandaşlar istimlak ile alakalı çeşitli meselelerden dolayı 700 dava açmışlardır.¹⁵⁹⁶ 1958 Eylül ayına gelindiğinde belediyeye açılan istimlak bedeline itiraz davalarının sayısı 800’ü bulmuş bu davalardan 500’den fazlası sonuçlanmış ve çoğunu belediye kaybetmiştir.¹⁵⁹⁷

1957 Temmuz ayında Edirnekapı ile Topkapı arasında yer alan Vatan Caddesi’nin çalışması çalışmaları çerçevesinde çoğu arsadan oluşan 800 parça gayrimenkul istimlak edilmiştir. Yol çalışması sonrası yola cepheli parseller üretilerek satışa sunulacaktır.¹⁵⁹⁸ 1957 yılı Kasım ayında, Saraçhane ve Beyazıt arasında kalan bina ve dükkânların istimlakleri devam etmektedir, işlemler tamamlandığında yıkımlara başlanacaktır.¹⁵⁹⁹ 1957 Aralık ayında, Fatih’te “istimlak fırtınası” başlayacaktır, Fatih tramvay durağının arkasındaki bloktan itibaren 7 metre yıkılacak; caddenin karşı tarafı

¹⁵⁸⁹ “İstimlak Yolsuzluğundan 5 Kişi Hapse Mahkum Oldu”, *Vatan*, 26 Haziran 1958, Sayı: 6181.

¹⁵⁹⁰ “Bir İstimlak Yolsuzluğu Daha Ortaya Çıkarıldı”, *Vatan*, 2 Nisan 1958, Sayı: 6098.

¹⁵⁹¹ “İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Tevkif Edildi”, *Vatan*, 3 Nisan 1958, Sayı: 6099.

¹⁵⁹² “2. İstimlak Yolsuzluğu Davası Dün Sona Erdi”, *Cumhuriyet*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 12195.; “İstimlak İçin Rüşvet Alanlar Mahkum Oldu”, *Ulus*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 12660.; “İstimlak Sanıkları 10 ve 5 Seneye Mahkum”, *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.; “İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Mahkum Oldu”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.

¹⁵⁹³ “Yeni Bir İstimlak Yolsuzluğu Daha..”, *Vatan*, 30 Nisan 1958, Sayı: 6124.; “Yeni İstimlak Yolsuzluğu Sanıkları Dün Tevkif Edildi”, *Vatan*, 1 Mayıs 1958, Sayı: 6125.

¹⁵⁹⁴ “Tahliye Edilen Sanıklar”, *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1959, Sayı: 12644.

¹⁵⁹⁵ “İstimlak Bedelleri Nasıl Takdir Edilir?”, *Vatan*, 6 Nisan 1958, Sayı: 6102.

¹⁵⁹⁶ “İstimlak İle İlgili 700 Dava Açıldı”, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1958, Sayı: 12019.

¹⁵⁹⁷ “Belediye İstimlak Davalarını Kaybediyor”, *Vatan*, 25 Eylül 1958, Sayı: 6263.

¹⁵⁹⁸ “İstimlak İş Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1957, Sayı: 11855.

¹⁵⁹⁹ “İstimlak Devam Edecek”, *Vatan*, 1 Kasım 1957, Sayı: 5906.

ise, durağın karşısındaki Millet Kütüphanesi hizasında genişletilecektir.¹⁶⁰⁰ 1958 Ocak ayında, Sirkeci-Eminönü, Divanyolu ve Karaköy Kemeraltı Caddesi'nin genişletilmesi çerçevesinde istimlaklere yeniden başlanacaktır.¹⁶⁰¹

1957 yılı Kasım ayında, Karaköy'de meydanın açılması, Necatibey ve Kemeraltı Caddelerinin genişletilmesi için 151 binanın daha istimlakine karar verilmiştir.¹⁶⁰²

1957 Ağustos ayında, imar çalışmalar devam ederken artan yıkımlar, birçok kişinin vilayet ve belediyeye şikayetlerine neden olmuştur. 1957 Ekim ayındaki seçimler öncesinde, bazı istimlak ve yıkım işlerinden vazgeçildiği basın aracılığıyla verilen demeçlerle duyurulmuştur.¹⁶⁰³

1958 yılında şehir genelinde yeni bir istimlak sürecine başlanacaktır. İlk olarak Tophane, Kemeraltı'nda 126, Karaköy Domuz Sokağında 38, Bebek ile Küçük Bebek arasında 15, Yeniköy'de 130, Arnavutköy ile Akıntıburnu arasındaki evler ve Tünel Meydanı'nın karşısındaki ada da 6 binanın istimlakine başlanacaktır. Buralardaki bina sahiplerine tebligat yapılarak 15 günlük bir süre tanınmıştır.¹⁶⁰⁴ Toplamda 705 binanın istimlakie kesinleşmiş ve süreç başlatılmıştır.¹⁶⁰⁵ Ayrıca Saraçhanebaşı'nda 81 ve Eminönü Rüstempaşa Camii etrafında 48 ise binanın istimlakie işine girilmiştir.¹⁶⁰⁶ Beyazıt'ta Marmara Sineması'nın olduğu ada ile Beyoğlu'nda Tünel Meydanı'ndan Taksim'e kadar istimlakler yapılacaktır.¹⁶⁰⁷

1958 Mart ayı sonunda, havaların düzelmesi ile birlikte, yıkım çalışmalarına Veznecilerle Şehzadebaşı arasında başlanılmıştır.¹⁶⁰⁸ Hal binası istimlak edilerek, Eminönü-Unkapanı arasında bütün binaların yıkılmasına başlanmıştır. Taksim Sıraserviler'den Tophane'ye ve tersane istimlak edilerek Taksim'den Unkapanı Köprüsü'ne yollar açılacaktır.¹⁶⁰⁹

1958 Nisan ayında, istimlakie tamamlanan 155 binanın yıkımına başlanacaktır.¹⁶¹⁰ Eminönü'nde meydan oluşturmak için istimlaklere başlanmıştır.¹⁶¹¹ Eminönü-Unkapanı yolu 46 metreye çıkartılacak yola denk gelen 506 bina istimlak

¹⁶⁰⁰ "Fatih'de İstimlak Fırtınası Başlıyor", *Vatan*, 5 Aralık 1957, Sayı: 5980.

¹⁶⁰¹ "İstimlakler Tekrar Başlıyor", *Vatan*, 4 Ocak 1958, Sayı: 6010.

¹⁶⁰² "Karaköy'de 151 Bina İstimlak Edilecek", *Vatan*, 2 Kasım 1957, Sayı: 5907.

¹⁶⁰³ "Bazı İstimlaklardan ve Yıkımdan Vazgeçiliyor", *Ulus*, 3 Ağustos 1957, Sayı: 12363.

¹⁶⁰⁴ "Geniş Ölçüde İstimlakler Yapılacak", *Cumhuriyet*, 19 Mart 1958, Sayı: 12087.

¹⁶⁰⁵ "Şehirde Yeniden 705 Bina İstimlak Edilmesi Kat'ileşti", *Vatan*, 19 Mart 1958, Sayı: 6084.

¹⁶⁰⁶ "İstimlak Edilecek Yerler", *Vatan*, 25 Mart 1958, Sayı: 6090.

¹⁶⁰⁷ "İstanbul İçin Yeni Bir İstimlak Planı Hazırlandı", *Cumhuriyet*, 27 Mart 1958, Sayı: 12095.

¹⁶⁰⁸ "İstimlak Bütün Şiddetiyle Başladı", *Vatan*, 27 Mart 1958, Sayı: 6092.

¹⁶⁰⁹ "Hal Binası ve Tersane İstimlak Ediliyor", *Cumhuriyet*, 2 Nisan 1958, Sayı: 12101.

¹⁶¹⁰ "İstimlak", *Vatan*, 2 Nisan 1958, Sayı: 6098.

¹⁶¹¹ "İstimlak Tekrar Eminönünde", *Vatan*, 6 Nisan 1958, Sayı: 6102.

edilecektir.¹⁶¹² Tünel’de de istimlak edilen binalar gazetelerde işaretlenmiştir.¹⁶¹³ Harbiye’de 21 parça binanın istimlakı tamamlanmış, yıkım işlerine başlanmıştır.¹⁶¹⁴ Tophane’den gelen yolun Yüksek Kaldırım’la kesiştiği yerde istimlak ve yıkımlar ilerlemektedir.¹⁶¹⁵ Karaköy Domuz Sokak, tamamen yıkılarak açılmıştır.¹⁶¹⁶

1958 Mayıs ayında, Yeniköy’de istimlak işeri tamamlanmış yıkımlara başlanmıştır.¹⁶¹⁷ Üsküdar-Beylerbeyi yolu için istimlaklere başlanacaktır.¹⁶¹⁸ Beyazıt-Kapalı Çarşı arasındaki Bitpazarı’nın yıkımına başlanmıştır.¹⁶¹⁹ Karaköy’de Ziraat Bankası’ndan Börekçi Fırını’na kadar 87 binanın yıkımına karar verilmiştir.¹⁶²⁰ Üsküdar Zeynep Kamil Hastanesi etrafında 84, Tünel’in Karaköy kapısı karşısında 11, Kocamustafapaşa Altımermer Caddesinde 53, Vezneciler Kuyucu Murad Paşa Cami karşısında 16 parça gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁶²¹ Beyazıt-Çemberlitaş arasında istimlak ve yıkım faaliyeti devam etmektedir.¹⁶²²

1958 yılı Haziran ayında, Sirkeci’de 22 metreye çıkartılacak Hamidiye Caddesi’ndeki binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶²³ Karaköy’de Galata Bonmarşesi ve yanındaki dört bina içinde istimlak kararı alınmıştır,¹⁶²⁴ Karaköy’de Tünel karşısında 68, Ziraat Bankası’nın bulunduğu adada 63 binanın istimlak işlemleri tamamlanmış, yıkımlarına başlanacaktır.¹⁶²⁵ Saraçhane’de belediye Sarayı’nın karşısında bulunan adadaki binalar yıkılacaktır.¹⁶²⁶

1958 Temmuz ayında, Defterdar Yokuşu’nu Taksim’e bağlayacak 90 bina ve Bostancı Suadiye arasındaki 198 gayrimenkul istimlak kararı alınmıştır.¹⁶²⁷ Karaköy’de

¹⁶¹² “Eminönü-Unkapanı Yolu”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.; “İstimlak Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1958, Sayı: 12125.

¹⁶¹³ “İstimlak, Tünel Başında”, *Vatan*, 9 Nisan 1958, Sayı: 6105.

¹⁶¹⁴ “Şehirde İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 10 Nisan 1958, Sayı: 12109.

¹⁶¹⁵ “İstimlak İlerliyor”, *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1958, Sayı: 12113.; “Tophanede”, *Vatan*, 15 Nisan 1958, Sayı: 6111.; “Tophanede İstimlak”, *Cumhuriyet*, 15 Nisan 1958, Sayı: 12114.

¹⁶¹⁶ “Tarihe Karıştı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1958, Sayı: 12123.; “Karaköyün İstimlakı Hızla Devam Ediyor”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1958, Sayı: 12126.

¹⁶¹⁷ “Yeniköy Yolu”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1958, Sayı: 12129.

¹⁶¹⁸ “Üsküdar-Beylerbeyi Yolunun İstimlakı”, *Cumhuriyet*, 7 Mayıs 1958, Sayı: 12134.

¹⁶¹⁹ “Bit Pazarı Yıkılıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1958, Sayı: 12137.

¹⁶²⁰ “Karaköyde Geniş Çapta İstimlakler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 21 Mayıs 1958, Sayı: 12148.

¹⁶²¹ “Şehirde 164 Bina Daha İstimlak Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1958, Sayı: 12154.

¹⁶²² “Açılıyor”, *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1958, Sayı: 12157.

¹⁶²³ “Sirkeci’de Hamidiye Caddesindeki Binaların Yıkılmasına Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1958, Sayı: 12160.; “Sirkeci’de İstimlak”, *Vatan*, 6 Haziran 1958, Sayı: 6161.

¹⁶²⁴ “Yeni İstimlak Kararı”, *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1958, Sayı: 12161.; “İstimlak Devam Ediyor”, *Vatan*, 4 Haziran 1958, Sayı: 6159.; “Devam Ediyor”, *Vatan*, 26 Haziran 1958, Sayı: 6181.

¹⁶²⁵ “Karaköy’de 131 Bina Daha Yıkılacak”, *Vatan*, 18 Haziran 1958, Sayı: 6173.

¹⁶²⁶ “Plan Gereğince”, *Vatan*, 14 Temmuz 1958, Sayı: 6196.

¹⁶²⁷ “İstimlak Edilecek Binalar”, *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1958, Sayı: 12202.; “Yıkılacak Olan Binalar”, *Vatan*, 17 Temmuz 1958, Sayı: 6199.

yıkımlar devam etmektedir,¹⁶²⁸ Perşembepazarı ile Azapkapı arasında bulunan 140 bina içinde istimlak kararı verilmiştir.¹⁶²⁹ CHP Beyoğlu teşkilatı İstanbul'da büyük iktisadi buhrana neden olan istimlaklerin durdurulması için Başbakan'a telgraf çekmişlerdir.¹⁶³⁰

1958 yılı Ağustos ayında, Azapkapı-Karaköy yolunda 144 binanın sahip ve kiracılarına tahliye tebligatı gönderilmiştir,¹⁶³¹ bir hafta sonra binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶³² Üsküdar-Çengelköy arasında 62 gayrimenkul istimlak edilecektir.¹⁶³³ Beyoğlu'nda Büyükbayram ve Kalyoncukulluğu Sokakları'nda 29 bina, Aksaray Kızılelma Caddesi'nde 23 bina için istimlak kararı alınmıştır.¹⁶³⁴

1958 yılı Eylül ayında, Menderes İstanbul'daki imar sahalarını gezmiştir, gezi sonunda yorumlara göre 1958 kış ayları geldiği için yeni istimlak edilen binalar yıkılmayacaktır.¹⁶³⁵ Bu yorumun yanlış olduğu iki hafta sonra, Beyoğlu'nda Tilla Pastanesi'nin karşısından Yunan Sefareti'ne giden yolun açılması için istimlakler tamamlanmış, binaların yıkımına başlanmıştır.¹⁶³⁶ Taksim'de bulunan opera binasının önündeki binanın yıkımına başlanmıştır.¹⁶³⁷

1958 Kasım ayında, Beşiktaş'taki bir yıkımda ilk defa istimlak parası peşin ödenerek yıkımın başlatılması uygulanmıştır.¹⁶³⁸ Bu kararı gerekçe gösteren Cumhuriyet Halk Partisi Milletvekili Kamil Boran, BMM Başkanlığı'na bir önerge vermiş ve bu karar çerçevesinde eski istimlaklerin suç oluşturduğunu belirterek, soruşturulmasını istemiştir.¹⁶³⁹ Kültür Park olarak düzenlenecek Yenikapı ve Langa'da 1000'e yakın ev yıktırılacaktır.¹⁶⁴⁰

¹⁶²⁸ "Karaköy'e Atladı", *Vatan*, 20 Temmuz 1958, Sayı: 6202.

¹⁶²⁹ "İstimlak Edilecek Yeni Binalar", *Cumhuriyet*, 25 Temmuz 1958, Sayı: 12210.; "İstimlak", *Vatan*, 26 Temmuz 1958, Sayı: 6207.

¹⁶³⁰ "İstimlakler Durdurulsun", *Ulus*, 2 Temmuz 1958, No: .

¹⁶³¹ "Azapkapı-Karaköy Yolunda İstimlakler", *Yeni İstanbul*, 8 Ağustos 1958, Sayı: 3133.; "Şehirde Yıkım İşleri Yeniden Hızlandı", *Vatan*, 8 Ağustos 1958, Sayı: 6220.; "İstimlak", *Vatan*, 9 Ağustos 1958, Sayı: 6221.

¹⁶³² "Karaköy İle Azapkapı Arasında 140 Binaların Yıkılmasına Başlandı", *Cumhuriyet*, 15 Ağustos 1958, Sayı: 12231.

¹⁶³³ "Boğazda İstimlak Faaliyeti", *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 12223.; "Üsküdar-Çengelköy Arasında 62 Bina İstimlak Edildi", *Vatan*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 6219.; "Üsküdar-Çengelköy Yolunda İstimlakler", *Yeni İstanbul*, 7 Ağustos 1958, Sayı: 3132.

¹⁶³⁴ "Beyoğlunda İstimlaklere Başlanıyor", *Yeni İstanbul*, 24 Ağustos 1958, Sayı: 3149.; "Beyoğlunda İstimlak Başlıyor", *Cumhuriyet*, 24 Ağustos 1958, Sayı: 12240.

¹⁶³⁵ "İstimlake Bu Kış Ara Verilmesi Muhtemel", *Vatan*, 16 Eylül 1958, Sayı: 6259.

¹⁶³⁶ "Bu Kış Beyoğlu'nda Binden Fazla Bina Yıktırılacak", *Yeni İstanbul*, 28 Eylül 1958, Sayı: 3184.

¹⁶³⁷ "Operanın Önü", *Vatan*, 27 Eylül 1958, Sayı: 6270.

¹⁶³⁸ "İstimlak Parası Ödendikten Sonra İstimlak Yapılacak", *Cumhuriyet*, 5 Kasım 1958, Sayı: 12313.

¹⁶³⁹ "İstimlaklere Dair Meclise Bir Önerge Verildi", *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1958, Sayı: 12327.

¹⁶⁴⁰ "Yenikapı ve Langada Bine Yakın Ev Yıktırılacak", *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1958, Sayı: 3228.

1958 Aralık ayında, Menderes İmar Vekili ve Belediye Başkanı ile bir toplantı yaparak bu kış istimlak edilecek yerleri tespit etmiştir.¹⁶⁴¹ İstanbul’da artan istimlakler nedeniyle Kağıthane’de çadırlardan oluşan bir mahalle meydana gelmiştir.¹⁶⁴² Belediye Başkanı bu kişilerin istimlak mağduru olmadıkları, gecekonduları yıktırılan vatandaşları oldukları yönünde açıklama yapmıştır.¹⁶⁴³ Aksaray Valide Cami etrafındaki 100 kadar binada oturanlar için tahliye tebligatı yapılmıştır.¹⁶⁴⁴

İstimlak konusunda Cumhuriyet Halk Partisi, BMM’de meclis tahkikatı açmaya karar vermiştir.¹⁶⁴⁵

1959 yılı belediye bütçesinde istimlakler için 22 milyon lira ayrılmıştır.¹⁶⁴⁶ 1959 Nisan ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün, istimlaklerin azalacağını belirtse de,¹⁶⁴⁷ Fatih Akdeniz ve Karadeniz Caddelerini Haliç Caddesine bağlamak için Cibali’de 32 Malta’da 67 bina istimlak edilecektir.¹⁶⁴⁸

1959 Mayıs ayında, Beyazıt’tan Eminönü’ne yapılacak yol için 200 bina istimlak edilecektir.¹⁶⁴⁹ 1959 Haziran ayında, Bağdat Caddesi’nin genişletilmesi için 244 yerin daha istimlak edilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁵⁰ 1959 Ağustos ayında, Üsküdar’da trafik sıkışıklığını gidermek için 60 binanın yıkılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁵¹ 1959 Eylül ayında, Sultanahmet’te meydanın genişletilmesi için, Adliye Sarayı’nın sırasında bulunan, Yerebatan Sarayı’nın üstüne gelen 38 bina yıkılacaktır.¹⁶⁵² 1959 Aralık ayında, Belediye Sarayı’nın etrafındaki 10 arsa ve binanın istimlak edilerek, buranın açılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁵³ Karaköy Necatibey Caddesi’nde bulunan Sanayi Bankası’nın etrafındaki 16 binanın da istimlak kararıylaştırılmıştır.¹⁶⁵⁴

¹⁶⁴¹ “Bu Kış İstimlak Edilecek Yerlerin Tespitine Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1958, Sayı: 3248.

¹⁶⁴² “İstimlak Yüzünden Çadırlarda Yaşıyanlar!”, *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1958, Sayı: 12342.

¹⁶⁴³ “Çadırlı Mahallesi Hakkında Belediye Reisi Ne Diyor”, *Cumhuriyet*, 5 Aralık 1958, Sayı: 12343.

¹⁶⁴⁴ “Valide Camii Etrafındaki Binalar Yıktırılacak”, *Yeni İstanbul*, 23 Aralık 1958, Sayı: 3270.

¹⁶⁴⁵ “CHP Meclis Grubunun Kararı: İstimlakler Konusunda Meclis tahkikatı Açılacak”, *Ulus*, 9 Ocak 1959, No: 12816.; “İstimlak Yolsuzlukları Hakkında Meclis Tahkikatı Açılması İstendi”, *Ulus*, 7 Şubat 1959, No: 12845.

¹⁶⁴⁶ “İstimlakler İçin Yeni Bütçede 22 Milyon Liralık Tahsisat Ayrıldı”, *Vatan*, 6 Mart 1959, Sayı: 6429.

¹⁶⁴⁷ “İstimlak Azalıyor”, *Vatan*, 21 Nisan 1959, Sayı: 6473.

¹⁶⁴⁸ “Yeniden 99 Bina İstimlak Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1959, Sayı: 12482.

¹⁶⁴⁹ “Beyazıt’a Tekrar Havuz Yapılacak”, *Vatan*, 6 Mayıs 1959, Sayı: 6488.

¹⁶⁵⁰ “244 Yer Daha İstimlak Edilecek”, *Vatan*, 25 Haziran 1959, Sayı: 6535.

¹⁶⁵¹ “Üsküdar’da Trafik Zorluğu Sebebiyle 60 Bina Yıkılacak”, *Vatan*, 6 Ağustos 1959, Sayı: 6577.; “Üsküdar’da Yeniden 60 Bina Yıktırılacak”, 6 Ağustos 1959, Sayı: .; “Üsküdar’da 60 Bina İstimlak Olunuyor”, *Vatan*, 23 Ağustos 1959, Sayı: 6594.

¹⁶⁵² “Yerebatan Sarayı Arkasında Bulunan Binalar Yıkılacak”, *Vatan*, 6 Eylül 1959, Sayı: 6608.

¹⁶⁵³ “Belediye Sarayının Etrafında On Yer İstimlak Ediliyor”, *Vatan*, 10 Aralık 1959, Sayı: 6703.

¹⁶⁵⁴ “Saraçhanede 15 Bina Yıktırılacak”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1959, Sayı: 3619.

1959 Mart ayından yıl sonuna kadar İstanbul'da 21 milyon lira civarında, 602 gayrimenkul istimlak edilmiştir.¹⁶⁵⁵

1960 yılı içerisinde istimlakî yapılması düşünülen 3.000 binanın istimlakinden vazgeçilmiştir. Bu yıl içerisinde büyük istimlaklerin yapılması yerine başlanılan işlerin tamamlanmasına yoğunlaşılacaktır.¹⁶⁵⁶

Esnaf Dernekleri Birliği, istimlak edilen binaların kiracılarına da istimlak bedeli verilmesi gerektiğini, çünkü dükkânı yıkılan esnafın kiralardan yüksekliğinden yeni dükkân bulamadığını belirtmiştir.¹⁶⁵⁷

1960 yılı Ocak ayının sonunda, Yenikapı ile Samatya arasında kurulacak olan Kültür Park için istimlak kararları 87 gayrimenkul sahibine tebliğ edilmiştir.¹⁶⁵⁸ Yenikapı'da 30, Fatih Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi etrafında ise 33 parça gayrimenkulün istimlak muamelelerine başlanmıştır.¹⁶⁵⁹ Beyazıt-Eminönü yolu için 237 binanın istimlakine başlanmıştır.¹⁶⁶⁰ 1960 Nisan ayında, Tünel Meydanı'nda istimlaklere başlanmıştır.¹⁶⁶¹ Taksim-Azapkapı yolunda istimlakler için binaların kıymet takdiri yapılmış,¹⁶⁶² 323 binanın istimlakine başlanmıştır.¹⁶⁶³ Fatih-Edirnekapi yolu üzerindeki bazı binaların ön kısımları kısmi istimlake tabi tutulacaktır.¹⁶⁶⁴

Belediye Beyazıt-Saraçhane yolu üzerinde istimlake uğrayan esnafa Eczacı Okulu'nun arka tarafında 162 dükkân yapılabilecek bir arsa tahsis etmiştir.¹⁶⁶⁵

1959 Şubat ayında, Cumhuriyet Halk Partisi, BMM'de yurt genelinde istimlak yolsuzlukları yapıldığına ilişkin önerge vermişler, önergeleri meclis tarafından reddedilmiştir.¹⁶⁶⁶

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesinden sonra belediyeyi devralan askerler, tüm istimlakler durdurmuş; eski istimlak işlerini 1150 binanın bedeli ödenmeden yıkıldığı ve 30 bin kişinin evsiz bırakıldığı gerekçesiyle eleştirmişlerdir.¹⁶⁶⁷

¹⁶⁵⁵ “1959'da Şehirde 602 Yer İstimlak Edildi”, *Vatan*, 18 Şubat 1960, Sayı: 6743.

¹⁶⁵⁶ “Bu Yıl Geniş Ölçüde İstimlakten Kaçınılacak”, *Yeni İstanbul*, 5 Ocak 1960, Sayı: 3643.

¹⁶⁵⁷ “İstimlakzede Kiracılar da Bir Ücret Talep Ediyor”, *Vatan*, 25 Ocak 1960, Sayı: 6710.

¹⁶⁵⁸ “Kültürpark İçin İstimlak Başlıyor”, *Yeni İstanbul*, 27 Ocak 1960, Sayı: 3665.

¹⁶⁵⁹ “Kültürpark Sahasında İstimlak Hazırlıkları”, *Yeni İstanbul*, 31 Ocak 1960, Sayı: 3669.

¹⁶⁶⁰ “Beyazıt-Eminönü Yolu İçin 237 Bina İstimlak Edilecek”, *Yeni İstanbul*, 18 Şubat 1960, Sayı: 3687.; “İstimlak Başlıyor”, *Vatan*, 1 Mart 1960, Sayı: 6755.

¹⁶⁶¹ “Tünel Meydanında İstimlake Başlandı”, *Yeni İstanbul*, 10 Nisan 1960, Sayı: 3737.

¹⁶⁶² “Taksim-Azapkapı Yolunda İstimlaklere Başlanıyor”, *Yeni İstanbul*, 17 Nisan 1960, Sayı: 3744.; “Taksim-Azapkapı Güzergahında Bina İstimlakine Başlanıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Mayıs 1960, Sayı: 12849.

¹⁶⁶³ “Tarlabaşında İstimlak Hazırlıkları Başladı”, *Vatan*, 28 Nisan 1960, Sayı: 6811.

¹⁶⁶⁴ “Fatih-Edirnekapi Yolu Üzerindeki Bazı Binalar Kısmi İstimlake Uğruyor”, *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1960, Sayı: 12840.

¹⁶⁶⁵ “İstimlak Gören Esnafa Arsa”, *Vatan*, 13 Nisan 1960, Sayı: 6796.

¹⁶⁶⁶ “İstimlak Yolsuzluğu Önergisi de Reddedildi”, *Ulus*, 19 Şubat 1960, No: 13130.

5.3.2.2. Menderes Dönemi İstanbul'un İmarı: Yapmak İçin Yıkarak

Anlayışı

1957 yılı Haziran ayına gelindiğinde İstanbul'da yol ve meydan düzenlemeleri için 12.641 bina istimlak edilerek yıkılmıştır. Yıkılan binaların % 18'ini yazıhane ve ticarethaneler oluşturmaktadır. Bu binaların 3.000 tanesi Eminönü'nde bulunmaktadır. Tam olarak netleşmeyen rakamlara göre 1957 yılı sonuna kadar 3500, 1958 yılında ise 2500 bina daha yıkılarak İstanbul'un yolları açılmış olacaktır.¹⁶⁶⁸

Aslında yıkımlar, dağınık bir halde bulunan şehrin, kullanım alanlarının planlanarak düzenlenmesi için büyük bir imkân oluşturabilecektir. Çünkü yıkımlar sırasında esnaf kollarına göre yeni üretim ve depolama alanları tesis edilerek aynı koldaki ticari faaliyetlerin bir araya toplanması sağlanabilecektir. Ancak yıkımlar, lastik tekerleğe yol açmak dışında bir imkân olarak kullanılamamıştır.

Dolapdere'de istimlak edilerek yıkılan işyerleri Levent'te kurulacak sanayi bölgesine taşınacaklardır.¹⁶⁶⁹ İstimlak ve yıkımlar sonrası oluşan iç göç İstanbul'un kentsel mekânının genişlemesine neden olmaktadır. Şehir çeperlerinde plan süreçleri ve elektrik, su, kanalizasyon gibi alt yapıları olmayan mahalleler istimlak sonucu yerlerinden edilenler tarafından iskan edilmektedir.¹⁶⁷⁰ Bu uygulama aslında İstanbul'daki tarihsel semt dokusunun nasıl dönüştüğünü de ortaya koymaktadır. Eski semtler imar çalışmalarında sakinlerini kaybetmiş ve bu sakinler; kent çeperlerinde bulunan yeni mahallelerde, yeni bir doku içerisinde yaşamaya başlamıştır.

1957 Eylül ayında, İstanbul Esnaf Dernekleri Birliği, kayıtlı derneklerine bir yazı göndererek son istimlaklerde hangi semtte kaç dükkânın yıkıldığını ve dükkânı yıkılıp ta açıktan kalan esnaf sayılarının bildirilmesini talep etmiştir.¹⁶⁷¹ Esnaf dernekleri de istimlakin oluşturduğu sorunların çözümü için çaba harcamaktadır.

Yıkım çalışmalarının da kullanılan dinamitler çevreye zarar vermektedir. Bina zararları dışında çevre halkının da oluşan gürültüden rahatsız olmaları üzerinde dinamit kullanılacak bölgeler ve saatleri gazeteler aracılığıyla duyurulmaktadır. Dinamit kullanımı genellikle, halkın sokakta olmadığı gece saatlerine gerçekleştirilmektedir.¹⁶⁷²

¹⁶⁶⁷ "İstimlaklar Durduruldu", *Ulus*, 15 Haziran 1960, No: 13214. ; "İstanbulda 1150 Bina Bedeli Ödenmeden Yıkılmıştı", *Ulus*, 21 Ağustos 1960, No: 13281.

¹⁶⁶⁸ "İmar Hamlesine Başlandıktan Beri 12 Bin 641 Bina Yıkıldı", *Yeni İstanbul*, 17 Haziran 1957, Sayı: 2725.

¹⁶⁶⁹ "Dolapdere'deki İş Yerleri de Kaldırılıyor", *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1957, Sayı: 2731.

¹⁶⁷⁰ "İstimlaklar Yüzünden Şehir Daha Çok Yayılıyor", *Vatan*, 10 Şubat 1958, Sayı: 6047.

¹⁶⁷¹ "İstimlaklerde Açıkta Kalan Esnaf Tesbit Ediliyor", *Vatan*, 8 Eylül 1957, Sayı: 5832.

¹⁶⁷² "Aksarayda ve Çapada Dinamit Atılacak", *Cumhuriyet*, 5 Eylül 1957, Sayı: 11892.

İmar çalışmalarında oluşan olumsuz faktörler için tedbirler alınmaktadır. Ancak bu kadar yoğun bir çalışma döneminde haliyle İstanbul halkı bir şantiye içerisinde yaşamının literatürünü edinmiştir.

1957 yılı Temmuz ayında Cağaloğlu'nda yıkım faaliyetleri devam etmektedir. Vilayet karşısındaki binalar yıkılmıştır.¹⁶⁷³ 1957 yılı Ağustos ayında, Yeni Camii meydan düzenlemesinde yıkım çalışmalar devam etmekte, gazeteler buralarda yıkılacak binalar fotoğrafla gösterilmektedir.¹⁶⁷⁴ 1957 yılı Temmuz ayında, Aksaray Meydanı'nın açılması çalışmaları devam etmekte, yıkımlar sürdürülmektedir.¹⁶⁷⁵ Sur içinde devam eden yıkımlar sonrası yeni şehir kimliği açığa çıkmakta semtler yeni biçimini kazanmaktadır.

1957 Temmuz ayında, Karaköy'de yıkım faaliyetleri devam etmekte, Denizcilik Bankası ve 3 numaralı yolcu salonunda yıkımına başlanacaktır.¹⁶⁷⁶ 1957 yılı Temmuz ayında istimlaklerin artması ve yıkımların hızla yapılması İstanbul'da yeni çeşit bir konut buhranına neden olmuştur. İstanbul Belediyesi de, Levend'in arkasında bir yer göstererek; istimlak sonucu evlerini kaybedenlere, kendi evlerini yapana kadar yaşamaları için çadır dağıtımı yapmıştır.¹⁶⁷⁷ 1957 seçimlerinden önce, imar çalışmasında açılacak olan yollar, kişilerin mahrumiyetlerine tercih edilmiştir. İnsanlar gerekirse çadırdaki yaşayacak ama yollar açılacaktır.

Bu dönemin gazetelerinde en ilginç kısımlardan birisi de yıkılacak binaların üzerilerinin çizilerek gösterilmesidir. İmar faaliyeti başlamadan önce yıkılacak binalar tespit edilerek üzerleri çizilmekte ve hangi binaların ortadan kaldırılacağı kamuoyu ile paylaşılmaktadır.¹⁶⁷⁸

¹⁶⁷³ “Vilayet Karşısında Yıkılan Binalar”, *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1957, Sayı: 11844.

¹⁶⁷⁴ “Yıkılacak Blok”, *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1957, Sayı: 11863.

¹⁶⁷⁵ “Aksaray Genişletiliyor”, *Vatan*, 27 Temmuz 1957, Sayı: 5809.

¹⁶⁷⁶ “Yıkılacak”, *Vatan*, 23 Temmuz 1957, Sayı: 5805.

¹⁶⁷⁷ “Levendde Türeyen Çadır Mahallesi”, *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1957, Sayı: 11853.

¹⁶⁷⁸ “Ordu Caddesinde Yeni İstimlak”, *Vatan*, 4 Ekim 1957, Sayı: 5878.

VI. BÖLÜM

İSTANBUL'DA SİVİL MİMARİ: KONUT ALGISININ DÖNÜŞÜMÜ

(1945-1960)

6.1. LÜTFİ KIRDAR DÖNEMİ: SAVAŞ VE KONUT KITLIĞI, GECEKONDULAŞMA BAŞLIYOR (1945-1949)

İstanbul'da imar hareketleri iki boyutta incelenmelidir: kamu otoritesinin organize ettiği imar çalışmaları ve özel teşebbüs tarafından organize edilen imar çalışmaları olmak üzere. Kamu otoritesinin organize ettiği imar çalışmaları; yol, kanalizasyon gibi altyapı tesislerinin yanı sıra kamusal binalar ve parklarda dahil olmak üzere toplum yararı için yapılan yatırımları kastetmekteyiz. Özel teşebbüs tarafından organize edilen imar çalışmaları ise; barınma, sosyal ve ticari ihtiyaçları giderme amaçlı inşa edilen yapıları kastetmekteyiz. Bu yapılar vatandaşlar tarafından üretilirler; ancak yapım süreçlerinde, kamu yönetimi düzenleyici bir rol oynamaktadır. Bu binalar kişiler eliyle kurgulanarak üretilirken, binaların konum ve inşaat tekniği, kamu adına belediye tarafından kontrol edilmektedir. Şehir planları hazırlanırken; kamusal hizmetlerin sunulacağı bina, yol, yeşil alanların yanında; özel ve tüzel kişilere ait arazilerde, bu kişilerin toprak mülkiyetlerini nasıl değerlendirecekleri belirlenmektedir. İstanbul'un plan sürecinde sivil mimari unsurların nasıl geliştiği bu bölümde tarihsel sıralama gözetilerek içinde incelenecektir.

6.1.1. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da Konut Sorunu: Mesken Buhranı

Savaş sonrası İstanbul'unda imar açısından en önemli sorunlardan birisi meskendir. Savaş süresince, mali imkânsızlıklar ve malzeme yetersizlikleri, İstanbul'un ihtiyacı olan yeni meskenlerin üretilmesini engellemiştir. Savaş sonrası, iç göçün büyük şehirlere yönelmesi sürecinde; İstanbul, Türkiye sanayisi ve ekonomisinin baş aktörü olarak göç almaya başlamıştır. Bu göçlerin ve artan nüfusun oluşturduğu baskı mesken buhranını ortaya çıkarmıştır. Bu başlıkta, mesken buhranı olarak tartışılan bu meselenin farklı boyutları gazeteler ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivleri üzerinden değerlendirilecektir.

6.1.2. II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul'da İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

II. Dünya Savaşı sonrası, mesken konusu İstanbul'da bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu sorun artık çözülemez bir hal aldığına “buhran” olarak nitelendirilmeye başlanmıştır. Buhranın sebepleri dönem basınında irdelenmektedir. Dönem basınında mesken buhranının sebepleri; belediye şubelerindeki mühendis ve Fen İşleri Müdürlüklerinin çıkarttıkları zorluklar, tuğla ve kiremit fiyatlarındaki artış, harpten evvel bini 7 liraya satılan tuğlanın tanesinin 50 liraya ulaşması ve çimentonun karaborsaya düşmesi ile açıklanmaktadır.¹⁶⁷⁹ Bu sorunun esas nedeni, bina yapımında belediyenin uyguladığı prosedür ve malzeme kıtlığı sonucu oluşan karaborsa şeklinde özetlenmektedir. Tespit edilen bu iki sorun da, ele aldığımız dönemde, kamu otoritesinin çözebileceği sorunlardır.

Dönem basınında bu sorunun acil bir biçimde çözülmesine yönelik öneriler geliştirilmektedir. Mesken buhranının nasıl önleneceği sorusu şu şekilde cevaplandırılmaktadır:¹⁶⁸⁰ Ev azlığı, ev sahiplerinin yüksek kira istemelerine neden olmaktadır. Osmanlı toplumunda tarım temelli bir ekonomik sistemde kira getirici mülk tarım arazisi iken, artık şehirleşme ile gelir getirici mülkler şehirlerde oluşmaktadır. Bu durumda araçların ve hava parasının ortaya çıkmasına neden olmaktadır, Devlet eliyle bina yapılmaktadır, ancak bu binaların sayısı ve yapım hızı buhranı çözecek boyutta değildir. Ayrıca bir türlü bitmeyen imar planı, bu plan çerçevesinde kamuya ayrılan kısımların tüm toplumdan değil sadece belirli arazilerden alınması, arazileri kamusal alana ayrılan kişilerin mülkiyetlerinin kamu tarafından alınmaması da sorunun başlıca nedenlerindendir. Sıradan vatandaşlar, beklemek dışında çare bulamazken, farklı

¹⁶⁷⁹ “Mesken Buhranı Niçin Önlenemiyor? –Ev yaptırmak isteyenler birçok müşkilatla karşılaşiyor-”, *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1946, Sayı: 7939.

¹⁶⁸⁰ “Mesken Buhranı Nasıl Halledilecek?”, *Cumhuriyet*, 28 Ocak 1947, Sayı: 8063. Haber metni şu şekildedir: “Şehrimizde mesken tedarikindeki, müşkülâtın önlenmesi için hükümetin önemli bazı kararlar alacağı anlaşılmaktadır. Hakikat olan şey mesken buhranı değildir. Hava parası ve çok miktarda icar bedeli verildiği takdirde daima ev bulmak kabil olmaktadır. Doğrudan doğruya ev bulunamamasının sebebi, kimsenin evini eski icarla vermek istememesindendir. Bu vaziyet, tellal, emlak simsarı; komisyoncu namı altında 750 kadar eşhasın meydana çıkmasına sebep olmuştur. Yüzde birden ona kadar tellaliye alan bu işi yapanlar arasında berberler, kahveciler ve asire vardır. Bugün şehirlerin karşılaştığı mühim mesele mesken işi olduğu kadar mahkemelerin de en çok meşgul oldukları mesele budur. Sulh hukuk mahkemelerindeki davaların yüzde ellisini kira davaları teşkil etmektedir. Kredi Fonisiye Bankası da ilkbahar da 80 ufak evle 8 apartıman inşasına başlayacaklardır. Bu inşaat işinde İstanbul imar planı da bellibaşlı bir mesele teşkil etmektedir. Filhakika bu plana göre yeşil sahaya giren arsaların sahipleri buralara müşteri bulamamakta, olmadığından adedi pek çok olan bu arsaları belediye de satın alamamaktadır. Mamafih bunlardan bazılarında belediyenin müsaadesi dinlenmeden bazı binaların, fabrikaların inşaat tezgahlarının vücutte getirildiği görüldüğü gibi halkın gözü önünde gene plana göre yeşil saha veya meydan olacak yerlerde de güya gizli bir inşaat sistemi takip edilerek harab binaların altından beton binaların çıktığına ve ilgililerin bu inşaatı bilmemezlikten ve görmemezlikten geliyormuş gibi davrandıklarına şahid olunmaktadır.”

organizasyon yeteneğine sahip olanların kanun dışı yollardan, yine kamu adına çalışanlarla kurdukları, hukuki olmayan ilişkiler sonucu, arazilerine bina yapabilmeleri mesken buhranının temel sebepleri olarak ön plana çıkmaktadır.

Mesken buhranının başlıca sebeplerinden birisi olan malzeme yetersizliği için ilk akla gelen çare ithalatı serbest bırakmaktır. Yeni dönemin ekonomik yönelişinde, yıllardır kapalı sistem işleyen ekonomi, temel ihtiyaçlar için bir anda dış dünyaya açılmak zorunda kalmıştır. Çünkü, ülkede mesken inşa edecek malzemelerin çoğu üretil(e)memektedir. Ticaret Bakanlığı, çimento ithaline izin vermiş ve İtalya'dan yerli çimentodan biraz ucuza çimento teklifleri alınmıştır.¹⁶⁸¹ Yurtdışından ithal etmek, yerli üretimden ucuza mal olmaktadır. Bu durum, yerli sanayinin rekabet koşulları ile karşılaşmasının ilk örneklerindendir. Ticaret Bakanlığı'nın teşebbüsüne paralel olarak, Ekonomi Bakanlığı da çimento satışında kolaylık sağlayacak yeni bir takım kararlar almıştır. Bu kararlara göre; çimento alımı 5 torbaya kadar, 50 torbaya kadar ve 300 torbaya kadar olmak üzere üç kısımda ele alınacak; fabrikalar dağıtım stratejilerini her kesimin ihtiyacını en hızlı şekilde giderecek tarzda organize edeceklerdir. Böylece karaborsa kalkmış olacak ve inşaat yapımları hızlanacaktır.¹⁶⁸² Merkezi hükümet tarafından Ankara'dan üretilen bu çözümlere, İstanbul Şehir Meclisi de bigane kalmamıştır. Çimento satışlarının düzenlenmesi hususu Şehir Meclisi'nin de gündemine gelmiştir. Meclis Üyesi Hamdi Bütün tarafından verilen önerge ile çimento satışlarında; bedelin tahsilinden altı ay sonraya, çimentonun verilmesinin hukuki bir dayanağının olmadığı bu konuda gerekli teşebbüslerin yapılması gerektiği vurgulanmıştır.¹⁶⁸³ Devlet yıllardır piyasayı düzenleme üzerine kurduğu sistemi bir anda değiştirememektedir. Dış dünya ile bütünleşme çalışmaları, içeride, kapalı sistem ekonomik yapıdan dünya sistemine entegre oluşun sancılarını yaşatmaktadır.

Alınan bu tedbirler, piyasada konut arzında küçük bir hareketliliğe sebep olmuştur. Bu durum gazetelere şu şekilde yansımıştır. İstanbul'da ev inşaat sayısı artmıştır. Son bir ay içerisinde Belediye İmar Müdürlüğü'ne inşaat müsaadesi almak üzere binden fazla müracaat olmuştur. İnşaat malzemeleri darlığı, malzeme fiyatlarının yüksek olması ve formalitelerin uzunluğu inşaat faaliyetlerini frenlemektedir.¹⁶⁸⁴

¹⁶⁸¹ “Çimento İthal Kararı Piyasada Çok İyi Karşılandı”, *Ulus*, 5 Mayıs 1947.

¹⁶⁸² “Çimento Satışında Kolaylık”, *Ulus*, 10 Mayıs 1947.

¹⁶⁸³ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 6 Nisan 1948, İndeks No: 2071929, Cilt No: 18, Karar No: 143.

¹⁶⁸⁴ “İstanbul'da İnşaat İşleri Arttı”, *Ulus*, 16 Temmuz 1947.

Mesken buhranının sebepleri, devletin kontrol etmeye çalıştığı ama düzenleyemediği gerekçelerden kaynaklanmaktadır.

İstanbul'a her ay takriben 10 milyon liralık inşaat malzemesi gelmektedir, ülke ithalatının yekununu inşaat malzemesi oluşturmaktadır. İnşaat malzemelerinin gelişi bina yapım sürecini hızlandırmakta, ilgililer 1949 Kasım ayında bina sayılarının artmasıyla ev kiralarının ucuzlayacağını belirtmektedirler.¹⁶⁸⁵ Malzeme geldikçe konut yapılmakta, mesken sorunu çözülmektedir. Bu zincirin halkalarında yaşanan sıkıntılar konut yetersizliğini buhrana dönüştürmektedir.

6.1.3. Mesken Buhranının Devlet Açısından Çözümü: Bürokratik Düzenlemeler

Mesken buhranının çözümü için gazetelerde çıkan yazıların kahir ekseriyeti sorunun kaynağı olarak, “devleti” işaret etmektedir. Devlet tarafından sağlanacak kolaylıklar sayesinde mesken buhranı çözülebilecektir. Mesken inşaatını teşvik konusunda hazırlanan kanun tasarısı ile devletin ve belediyelerin inşaat işlerindeki rolleri kesin olarak sınırlandırılacaktır. İstimlak hukuku, buhranın haline yarayacak şekilde düzeltilecek; bilhassa, arsalar boş bırakılarak spekülasyon konusu yapılmasının önüne geçilecektir.¹⁶⁸⁶ Burada devletin çözüm olarak sunduğu tasarı, aslında kendi oluşturduğu karmaşayı düzeltme yönünde atacağı adımlardan oluşmaktadır. Mesken buhranını aslında devletin oluşturduğu kanuni işleyiş ve piyasayı düzenleme biçimi tetiklemektedir.

Mesken buhranının çözümü şehirde yapılacak konutları teşvik etmekten geçmektedir. Bu çerçevede, hukuksal alanda bir düzenleme yapılarak, inşaatı teşvik etmek amacıyla yasa tasarısı hazırlanmaktadır: “Tasarı başlıca iki esas ihtiva ediyor. Biri, belediye sınırı içinde bulunan ve su, elektrik, yol gibi ihtiyaçları giderilmiş olan yerlerde inşaatı süratlendirmek; diğeri, bu gibi yerlerde mecburi inşaat rejimini tatbik etmektir... Arazi sahibi kanunun yürürlüğe girmesinden en çok iki yıl içinde inşaatı başlamaya ve üç yıl içinde de bu inşaatı bitirmeğe mecbur tutulacaktır. Aksi halde arsası ucuz fiyata satılacaktır... Bu kanundan sonra yapılacak gayrimenkullerden 10-15 yıl için bina ve arazi vergisi alınmayacak, bunların kiralanması şartları tamamen serbest olacaktır. İnşaat yapanlara ucuz malzeme temin edilecektir. İthal malı malzeme ile

¹⁶⁸⁵ “Mesken İnşaatı Çoğalıyor –Önümüzdeki sonbaharda ev kiralarının ucuzlaması ve evlerin bollaşması bekleniyor-”, *Cumhuriyet*, 11 Mart 1949, Sayı: 8829.

¹⁶⁸⁶ “Mesken Buhranını Önleyecek Tedbirler –Yeni bir kanun tasarısı ile arsa spekülasyonu önlenecek, inşaat yapan vatandaşlara kolaylıklar gösterilecek-”, *Cumhuriyet*, 10 Mart 1947, Sayı: 8140.

devlet elinde bulunan çimento, kereste gibi maddeler maliyet fiyatına ve her halde piyasadan çok ucuza verilecektir.”¹⁶⁸⁷ İnşaatı Teşvik Tasarısı, devletin arsa üretimi konusunda sağlayacağı kolaylıklar, ihale ile verilecek ucuz arsalarla bina yapmanın nasıl mecbur hale getirileceği, bina yapanlara sağlanacak bürokratik ve vergi kolaylıkları, arsa alıp bina yapmayan veya binaya başlayıp ta bitirmeyenlerin durumu ve inşaat malzemelerinin nasıl ucuzlatılabileceğine dair kanuni tedbirleri sıralamaktadır.¹⁶⁸⁸ Sıralan bu görevler, devletin ekonomik sistemde aldığı değişim kararlarının inşaat sektöründeki yansımalarıdır. Eski ekonomik ve siyasi sistem artık şehirleri taşıyamamaktadır. Bina yapımını teşvik için hazırlanan tasarı, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı B. Faik Barutçu’nun başkanlığındaki koordinasyon komitesi tarafından takip edilmektedir. Koordinasyon komitesince, Bakanlıklar arası komiteye verilmek üzere kabul edilen esaslar arasında şunlar vardır: “Şehir ve kasabalarda belediye ve özel idarelere ait metruk ve üzerinde bir şey yapılması derpiş edilmeyen arsaların hususi mesken için halka satılması, uzun seneler için vergi muafiyetleri, bazı harçların kaldırılması, nakliye vergisinde tenzilat, vatandaşın bulunduğu yerde ev sahibi olması esası üzerine ve yalnız mesken inşaatında yüzde 5 faizle kredi, inşaat malzemesinin dağıtımı mevzuu üzerinde kolaylıklar, gümrükte indirmeler, muamele vergisinde kolaylık...”¹⁶⁸⁹ Bina Yapımını Teşvik Kanunu tasarısının hazırlanmıştır; ucuz arsa, uzun vadeli ve cüzi faizli yapı kredileri sağlayacak olan tasarı¹⁶⁹⁰ 16 maddeden oluşmakta olup, kanun 10 yıl yürürlükte kalacaktır.¹⁶⁹¹ 15 Haziran tarihinde kanun tasarısının görüşülmeye başlanmıştır.¹⁶⁹² Devlet inşaatı teşvik yoluyla mesken sorununu çözecektir. Devlet burada düzenleyici bir rol üstlenmek üzere tasarılarını geliştirmektedir. Konut sorunu serbest piyasa şartları içerisinde kendiliğinden çözülecektir. Tek yapılması gereken devletin bu güne kadar oluşturduğu prosedürün hafifletilmesi ve vergi sisteminin revize edilmesidir. Bu analizler, devletçilik eleştirileri bu sorunun çözüleceği varsayımı üzerine kuruludur.

¹⁶⁸⁷ “İnşaatı Teşvik Tasarısı –Tasarı belli başlı iki mühim esası ihtiva ediyor-”, *Cumhuriyet*, 25 Mart 1947, Sayı: 8119.

¹⁶⁸⁸ “Yeni Tasarı –İnşaata Kolaylık Gösterilecek, Kat Mülkiyeti de önemle ele alınıyor-”, *Ulus*, 1 Nisan 1947.

¹⁶⁸⁹ “İnşaatı Teşvik –Çok esaslı kolaylıklar sağlanması kararlaştı-, -Metruk arsaların halka satılması, vergi ve harç muafiyeti % 5 faizle kredi, gümrükte indirme gibi tedbirler alınacak-”, *Ulus*, 19 Mart 1948.

¹⁶⁹⁰ “Meclisteki Görüşmeler, Bina Yapımını Teşvik Kanunu Tasarı Hazır, -İçişleri ve Maliye Bakanları ucuz arsa, uzun vadeli ve cüzi faizli yapı kredileri sağlayacak olan tasarıya dair izahat verdiler-”, *Ulus*, 25 Mayıs 1948.

¹⁶⁹¹ “Bina Yapımını Teşvik Kanunu Tasarısı –Meclis gündemine alınan tasarının son şeklini bildiriyoruz.-”, *Ulus*, 12 Haziran 1948.

¹⁶⁹² “Bina Yapımını Teşvik Kanunu tasarısı Görüşülmeye Başlandı –Birçok milletvekilleri köyler için kerpiç inşaatın teşvik edilmesi lüzumu üzerinde durdular, Tasarının hukuk prensipleri bakımından bir defa da Adalet Komisyonunda incelenmesi kararlaştı”, *Ulus*, 15 Haziran 1948.

Şehir Meclisi üyesi Muiz Alptekin uzun bir takrir vermiştir: “Mesken buhranı son zamanlarda had devresine girmiştir. Gecekondu evleri bundan doğan bir faciadır. Bunun başlıca mes’ulleri bizler, bu sandalyede oturan Belediye azalarıdır. Belediye nizamnamesi belediyelere aid vazifeleri sayarken ucuz meskenler yapmak, arazi alıp inşaat yapmak, fakirlere barınacak evler yapmak, inkişaf sahalarındaki arazilerde bina inşasına hususi sermayeleri teşvik etmek gibi hususlarda bizleri vazifeli kılmaktadır. Dünyanın Yunanistan, Yugoslavya, Bulgaristan gibi nispeten fakirinden tutunuzda İsviçre gibi oldukça müreffeh memleketleri hep bu işlerle meşgul oluyorlar.”¹⁶⁹³ Alptekin’in önerisi Belediyede bir Mesken Müdürlüğü kurulması ve bu konuda düzenleyici çalışmaların yapılmasıdır. Bu üyenin ortaya koyduğu durum; mesken sorunun bir buhran haline gelmesinin öznesinin devletin yerel aygıtı belediye olduğu gerçeğidir. Şehir Meclisi üyesi Alptekin, mesken sorunu üzerinden meclisi eleştirirken aslında bir sistem eleştirisi ortaya koymaktadır. Belediyede yetkiler vardır, ama icra safhasında sorunlar çözülememektedir.

İstanbul Şehir Meclisi, mesken buharını ele alan bir raporu görüşmüş, raporda önerilen, halka ev yapmasını sağlayacak kaynak için hükümetten 10 milyon liralık tahvil çıkarılmasının teklif edilmesi ve belediyeye bağlı bir mesken idaresinin tesis edilmesine karar verilmiştir.¹⁶⁹⁴ Böylece, Şehir Meclisi’ne önerilen, Mesken Müdürlüğü kurulması önerisi, beş ay gibi kısa bir sürede teşkil edilmiştir.

Mesken buhranında, bürokratik işleyiş her fırsatta eleştirilmektedir. Ancak eleştirilerle yetinilmemekte çözümlerde sunulmaktadır. Bu önerilerden biriside konutları tek tek yapmak yerine, bir araya gelerek maliyeti düşük kalitesi yüksek konutlar yapma hedefi ile kurulan kooperatiflerdir. Kooperatifler yoluyla mesken sorunun çözümü sağlanacaktır. Küçük sermayeler bir araya gelerek büyük inşaat işleri organize edeceklerdir. Muallimler Yapı Sandığı azalarının iştirakiyle bir toplantı yapılmış ve toplantıda Yuva Yapı Kooperatifi kurucularından aynı zamanda İstanbul Milletvekili olan Ali Rıza Arı, vatandaşın nasıl ucuz ev sahibi olacağını kooperatifleri özelinde anlatmıştır. Mesken meselesinin İngiltere’de 1851 tarihinde ele alındığını, bizde savaş olmamasına rağmen ortaya çıkan bu durumun asırlık bir ihmalin neticesi olduğunu, meclise verilen önerenin görüşülmek üzere olduğunu, gecekondu evlerin

¹⁶⁹³ “Mesken Buhranı –Şehir Meclisinin dünkü içtimasında bir üye “Bunun mes’ulü bizleriz” dedi ve Belediyede bir mesken müdürlüğü ihdasını istedi-”, *Cumhuriyet*, 11 Ekim 1947, Sayı: 8318.

¹⁶⁹⁴ “İstanbul’un Ev Derdi -10 milyon liralık tahvil çıkarılarak ev yapımında sermaye olarak kullanılması teklif edildi-”, *Ulus*, 21 Şubat 1948.

yıkılmasının, ortada bir çözüm olmadan bir facia doğuracağını belirten Arı, sözlerini şu şekilde tamamlamıştır: “Biraz çetin olan bu meselenin vatandaşların birbirlerine yaklaşmaları ve hükümetten müzaheret görmeleri sayesinde halli mümkün olacaktır.”¹⁶⁹⁵ Arı’ya göre sorun tarihten devralınan bir meseledir, önerisi, kooperatif kurulmasıdır. Dönemin milletvekili suçu tarihten devraldığı kötü mirasa, sorumluluğu da vatandaşlara yıkmaktadır. Çözüm vatandaşların bir araya gelmesiyle oluşacaktır. Dönemin kamu otoritesi gecekonduları yeni ev yapmadan yıkmamalıdır, Arı’nın bu çözümlemesi bir milletvekili olarak, kamuya ve vatandaşlara yol göstermenin ötesine geçmemektedir.

6.1.4. Mesken Buhranı Çözümüne Kavuşuyor

Halkın ucuz ev yapmasının sağlanması gerekmektedir, bu konuda Bakırköy’de 1.400 dönüm arazi üzerinde kurulan “Bahçeli Evler Mahallesi”, bu dönemdeki önemli tecrübelerden birisidir. Mahallenin kurulduğu sahanın parselasyonu yapılmış, imar planları hazırlanmış, yolları açılmış, su, elektrik ve telefonu getirilmiş, kanalizasyonu da inşa edilmiştir. Bütün bu arsaların ağaçlanmaya başladığı, hastanesi, hali, mektebi, çocuk bahçeleri, karakol binası ve eczanesi ile bir mahalle ortaya çıkmaktadır. Mahalle kurucuları nakil vasıtası da temin etmişler ve belediyenin yapması gereken altyapıyı kendileri oluşturmuştur. “İstanbul Belediyesi mesken buhranını önlemek yolunda ucuz evler yapmak için istimlak edecek saha, yollar ararken, bir iki kişinin ortaya çıkarak bir mahalle kurması hakikaten bir meseledir” şeklinde gazetelerde kamu otoritesi, belediye üzerinden eleştirilmekte ve “bu gün hava parasına bir ev yapma imkânı mevcuttur” denilmektedir. Gazetede, buhranı önleyecek öneri olarak ise: “Bu vaziyet dahilinde halkı bu mesken derdinden kurtarmak için ne yapmak lazımsa tereddüt etmeden, formalitelerden kurtularak yapmalıyız” denilmektedir.¹⁶⁹⁶ Mesken gibi günlük hayatı etkilen somut sorunlarda, kamu eleştirisi daha kolaylıkla yapılabilmektedir.

1948 yılı içerisinde, İstanbul’da, 1.776 bina yapılmıştır. Bu binaların türlerine göre dağılımı şu şekildedir: 919 ev, 686 apartman, 94 mağaza, 4 han, 1 otel, 3 tiyatro ve sinema, 5 fabrika, 1 fırın, 4 garaj, 50 depo, 9 muhtelif bina. İstanbul’da en düşük inşaat 1943 yılında yapılmış ve son beş yıl içerisinde, konut yapımı 1948 yılında zirveye

¹⁶⁹⁵ “İstanbulun Mesken Derdi –Muallimler Yapı Sandığı azalarının iştirakiyle dün bir toplantı yapıldı-”, *Vatan*, 21 Mayıs 1948, Sayı: 2510.

¹⁶⁹⁶ “Mesken Buhranı –Halka ucuz ev yapmak imkanlarını sağlamak lazımdır-”, *Vatan*, 26 Şubat 1948, Sayı: 2425.

ulaşmıştır.¹⁶⁹⁷ Mesken buhranı konusundaki öneri ve çözüm çalışmaları sonuçlarını vermeye başlamıştır. İstanbul’da mesken buhranının hafifleme sebeplerinden birisi de, İstanbul’dan Filistin’e Musevi göçüdür: “Musevilerin Filistine gitmelerile şehrimizde mesken buhranının hafiflemekte olduğu hissedilmektedir. Gidenler, Musevilerin fakir olanlarıdır. Bu yüzden boşalan yerler bir takım odalardan ibaret ise de gene buhranın azalmasında müessir olmaktadır.”¹⁶⁹⁸ Musevilerin Filistin’e göçleri bile İstanbul’da mesken buhranını hafifletici sebep olarak karşımıza çıkmaktadır.

Buhranını hafifleten diğer sebepler ise: inşaat sayısının artması, birçok müessesenin memurları için ev yaptırmaya koyulması, bilhassa *İmar Kredi Bankası*’nın Belediye ile müştereken Levend Çiftliği’ne ev inşasına başlaması, ev yapacaklara Milli Emlak’ten ucuz fiyatla arazi verilmesi kararıdır.

Hava parası isteyen birçok ev sahibinin evi boş durmakta, mahkemelerde hakimler kiracılar lehine kararlar vermekte, bu durumda ev sahipleri muvazaalı satışlarla kiracıları çıkartmak istemektedir. Bu süreç karşısında hükümet bazı düzenlemelere gitmeyi planlamaktadır.¹⁶⁹⁹ İnşaat malzemesinin bollaşması, vatandaşa satma veya memurlara lojman temini amaçlı kamu eliyle inşaat yapımının artması ve kiracıların mahkemelerde genellikle haklı çıkması mesken buhranını hafifleten sebepler arasında yer almaktadır.

6.1.5. İstanbul’da Arsa Üretimi

1940’lı yıllarda konut sorunun çözümü, arsa üretiminde aranmaktadır. İnsanlar ucuz maliyetli, altyapısı hazır arsa temin edebilseler, konut buhranı çözülecektir. Arsa sorunun çözümü ise, mülkiyet ve imar sorunlarının birlikte halledilmesinden geçmektedir. Mülkiyeti devlete ait arazi bulunduktan sonra, imar planlarının hazırlanması ve bu bölgelerin alt yapı sorunlarının halledilmesi gerekmektedir.

Mesken buhranında arsa temini için bulunan çarelerden birisi, ev sahibi olmayan İstanbullulara ev yapma şartı ile bedelsiz arsa tahsisidir. Mecidiyeköyü’nde imar etme şartı ile bedelsiz arsalar dağıtılmıştır. Bedelsiz arsa tahsisi alanların imar etme şartlarını yerine getirip getirmediğini kontrol eden bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon, arsaları alanların bina yaptırıp yaptırmadıklarını, yaptırdı iseler kanuni şartlara uygun

¹⁶⁹⁷ “Bir Yılda Yapılan İnşaat –Geçen sene şehrimizde 1776 bina yapıldı-”, *Vatan*, 21 Ocak 1949, Sayı: 2732.; “Şehrimizde Bir Senelik İnşaat”, *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1949, Sayı: 8780.

¹⁶⁹⁸ “Şehrimizde Mesken Buhranı Hafifliyor –Kiralık pek çok ev, hava parası hastalığı yüzünden boş duruyor-”, *Cumhuriyet*, 21 Nisan 1949, Sayı: 8870.

¹⁶⁹⁹ a.g.m.

binalar üretip üretmediklerini kontrol etmektedir. Ancak arsalarına bina yaptırdığı halde komisyona gelerek yaptırdıkları binaları resmi kayıtlara işletmeyenler veya komisyonun inşa edilen bazı binaları teknik nedenlerden dolayı tasvip etmemesi üzerine bu arsalar tahsis edilen kişilere verilmemekte, defterdarlıkta ihaleye çıkartılarak satılmaktadır. Bu seferde Defterdarlık, ihalede yalnızca arsa parasına bu yerleri satması üzerine, arsaya tahsis alarak ilk binayı yapan ile sonradan ihale ile devir alan arasında anlaşmazlıklar çıkmaktadır.¹⁷⁰⁰ Devletin bulduğu bina yapımı karşılığı arsa verme seçeneği; en ucuz politika malzemesi olarak, kısa zamanda işlemez hale gelmiştir. Kamu kaynaklarının, kamunun sorunlarının çözümü için birilerine bedelsiz verilmesi durumu “buhran günlerinde” akla gelmekte, ancak çözüm üretmemektedir. Bu tür çözümler, asrî şehirler üreterek tüm kamunun istifadesinden ziyade “dönemin uyanıklarını” teşvik etmektedir. Kamu otoritesi, kamu kaynaklarını kullanarak kararlar almakta, bireylerin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle sorunların çözümü yine kamuya kalmaktadır.

Mesken meselesinin halli yeni arsalar üretmektir, bu arsaların mekânı ise genellikle sur dışı bölgeler ve hatta hiç bina olmayan yeni imar alanları olmaktadır. Bu durumda hem şehrin kullanım alanı genişlemekte, hem de ulaşım ve alt yapı sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu durumda bazı kişiler İstanbul içindeki eski yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılmasını önermişlerdir. *Cumhuriyet* gazetesinde “Hem Nalına Hem Mıhına” köşesinde imzasız olarak yayınlanan bir makalede bu yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılması önerilmektedir.¹⁷⁰¹ Bu projenin uygulanması durumunda sur içindeki meskun alanlar değerlendirilmiş olacak, belediye kaynakları şehrin geniş

¹⁷⁰⁰ “Çok Garib Bir Hadise –Mecidiyeköyünde Yapılan Evlerin Arsaları Satılığa Çıkarıldı-”, *Cumhuriyet*, 2 Ekim 1945, Sayı: 7588.

¹⁷⁰¹ “Yangın yerlerinin İmarı”, *Cumhuriyet*, 16 Ocak 1946, Sayı: 7691.; “... İstanbulun o eski meşhur ve meş’um yangınlarının harab ettiği semtlerin ve mahallelerin başlıcaları, Fatih, Vefa, Kumkapı Nişancı, Aksaray, İshakpaşa, Beyazıt ve Cihangirdir. Buralarda yanan evlerin tam sayısını bilmiyorum amma, bu yangın yerlerinin kapladığı sahalardan henüz imar edilmemiş olan kısımlar, 1 milyon metre kareden fazladır. Bu 1 milyon metre karelik harabeden 400 bin metre karesi yollara ayrıldıktan sonra, 700 bin metre kareye (çıkartma sonucu makalede böyle verilmiş) yakın bir iskan sahası kalmaktadır. Ve bütün bu yangın yerleri, tanzim edildiği takdirde, şehrin içinde ve ortasında, 3000 ev inşasına kafi arsa elde edilmiş olacaktır; bundan da şu faydalar temin edilecektir: 1- Şehir nüfusunun kesif bulunduğu mahallelerde ev yapmağa elverişli arsa pek az kaldığı için, arsa fiyatları çok yükselmiştir. Yangın yerlerinin tanzim ve imarı arsa piyasasını da makul bir şekilde tanzim edecektir. 2- Şehir içindeki arsaların pahalı olması yüzünden İstanbul sayfiyelerine doğru akan, hatta imar hududları dışına taşan inşaatın bir dereceye kadar önüne geçilecektir. 3- Şehrin dağılması ve mütemadiyen yayılması yüzünden ifası güçleşen ve çok para isteyen yol, temizlik, su, ısı, havagazı ve nakil vasıtaları gibi belediye hizmetleri de kolaylaşacak ve daha mükemmel olarak yapılacaktır. 4- Şehrin ortasında bulundukları için güzel İstanbulu yer yer harab ve bakımsız bir şehir haline sokan bu çirkinlikler ortadan kalkmış olacaktır. 5- Yangın yerlerinde yapılacak 3.000 evde, 50.000 nüfus barınabilecek ve gittikçe artmakta olan mesken buhranı da önlenecektir. İşte dünkü gazeteciler toplantısında Doktor Lütfi Kırdarın Ankaradan İstanbul halkına getirdiğini söylediği müjdelere biri de budur. Vali ve Belediye Reisinin, yangın yerlerinin imarına aid kanunda yapılmasını, Ankaradaki temasları neticesinde, temin ettiği tadillerin Büyük Millet Meclisince kabulü, İstanbul için çok hayırlı olacaktır.”

bir coğrafyasına dağıtılmadan, küçük bir alanda daha etkin bir şekilde kullanılacaktır. Böylece dağınık ve yeterli hizmeti alamayan şehir parçalarının yerine, daha sistemli ve organize şehircilik alt yapı hizmetleri üretilebilecektir.

Cumhuriyet gazetesinin aynı köşesinde; Büyük Millet Meclisi'nde yangın yerlerinin imarını ön gören 642 numaralı kanunun, İstanbul yangın yerlerine de tatbikatını mümkün kılan bir tasarıdan bahsedilmekte İstanbul'daki yangın yerleri ve durumları rakamsal olarak irdelenmektedir.¹⁷⁰² Sur içindeki yangın yerlerinin düzenlenerek imara açılması İstanbul'un o dönemki mesken buhranını çözmeye yetebilecek seviyede bir arazi stokuna haizdir.

İstanbul Belediyesi, meskun alanları imar etmek yerine şehri çeperle yaymamayı tercih etmiş ve özel sektörün bu taleplerini sınırlandırmamıştır. Dönemin arazi kavrayışını ve beklentilerini anlamamız açısından dönem basınında çıkan reklamlar önemlidir. Bunlara bir örnek olarak Vatan Gazetesi'nde çıkan ilan gösterilebilir: “İdealtepe, hafif bir tatlı metilde teşekkül etmiş bir tepe olduğu ve rüyet sahası çok geniş bulunduğu için dünyanın en güzel denizlerinden olan Marmaranın ne kadar güzel görüşüşleri varsa bunların hepsini panorama gibi gören bir sayfiye yeridir. İdealtepe manzarası o kadar şöhrat bulmuştur ki, parktan, tabiatın mücessem ve müressem tablosunu, güneşin deniz ufuklarında batışını, mehtabın denize aksedişini ve Ada elektriklerinin pırıl, pırıl güzel görüşüşlerini doya doya seyir ve temaşa için memleketimizdeki yabancılardan bile buraya gelenler ve açılan gezi yollarında gezenler az değildir. Güzel İstanbulumuzun güzelliklerine güzellikler katan Marmaranın hiçbir yerden bu kadar iyi görülemiyen güzelliklerini İdealtepeden seyir ve temaşa edip de süruru ve gurur duymamak mümkün mü? Bu sürur ve gurur yaratan İdealtepeyi gitmeli ve görmeliyiz. İdealtepede imar işleri için yapılmakta olan fabrikanın inşaatının hıtamile beraber dünden itibaren buralarda bahçeli evler inşasına başlanılmış ve bundan evvel yapılmış olan geniş bahçeler içindeki manzaralı köşklerin de taksitlerle satışlarına karar

¹⁷⁰² “Hayırlı Bir İmar Teşebbüsü”, *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1946, Sayı: 7725. Yangın yerlerinin durumu şu şekildedir: “... Fatih yangın yeri: 1.662.800 metre karedir. Bunun 711.520 metre karesine inşaat yapılmış olduğundan boş arsalar 951.480 metre karedir. Yanılmıyorsa burası 13 Ağustos 1324-1908'de çıkan ve 1500 evi kül eden büyük yangında yanmıştır. Bu semtte 1334-1918 Mayısında çıkan daha büyük bir yangında da 7500 ev kül olmuştur. Kumkapı Nişancı yangın yeri: 45.000 metre karedir. 7.000 metre karesine inşaat yapılmış ve şimdi 38.000 metre karelik arsa kalmıştır. Burada da 1333-1917'de 296 ev yanmıştır. Vefa yangın yeri: 45.050 metre kare yer yanmış ve 15.296 metre karesinde inşaat yapılarak 29.754 metre karelik bir saha boş kalmıştır. Vefa yangını da 1 ağustos 1334-1918 de 500 evi yakmıştı. Ayaspaşa yangın yeri: 31.920 metre karelik boş sahayı kaplayan bu yangın yerinin 7320 metre karesinde inşaat yapılmış, 24.600 metre karelik arsa kalmıştır. Yalnız bu dört yangın yerinde 1.043.834 metre karelik arsa vardır. Buralarda ortalama bir hesapla 400 bin metre karelik arsa yola ayrılırsa ev yapmağa müsaid takriben 680 bin metre karelik boş yer var demektir. Bu arsalar 3000 kadar ev yapmak kabildir.”

verilmiştir. Müracaat: Küçükalyalı ilerisinde, Bağdat Caddesinde, İdealtepe otobüs durağında No: 85 BEYAZ KÖŞK”¹⁷⁰³ Bu ilanda bile bir yerin imara açılışı ve satış stratejisi; manzara ve İstanbul üzerine kurulmuştur. Alt yapı ve diğer imar çalışmaları hakkında bilgi verilmemektedir. Belediye ise merkezi alanları teşvik etmek yerine, kanunla bu genişlemeyi durdurmak yerine yalnızca izlemekle yetinmektedir. Şehir Doğu-Batı aksında genişledikçe, belediyenin kısıtlı kaynakları şehir alt yapısını tesis edememektedir. Kontrolsüz büyüme, İstanbul’da kamu yönetimi ve kaynaklarını esir almıştır.

İmar şartı ile bedelsiz arsa tahsis edilerek konut sorunu çözme stratejisi, bürokrasi içinden bazı kurumların muhalefetini celbetmiştir. Halka ucuz fiyatla verilecek arsalar konusunda defterdarlığın bazı arsaları satmak istediği, buraları bağışlamak taraftarı olmadığı belirtilmektedir. Bu haberde, ticarethane ve apartman arsaları gibi akar getirici değil, planı yapılmış konut alanlarının halka verilebileceği belirtilmektedir. Bu şartlara rağmen, şehir dahilinde halka verilebilecek pek çok arsanın mevcut olduğu tahmin ediliyorsa da Defterdarlık da halen bunların hazırlanmış bir listesi yoktur. Mevcut dosyaların tasfiyesi veya ihbarlar vukuu ile bu arsalar ortaya çıkartılabilecektir. Esasen maliye de emlak işleri ile uğraşmak arzusunda değildir, bu münasebetle bu emlak işinin tasfiyesi uygun görülmektedir.”¹⁷⁰⁴ Devlet dağıttığı arsaların süreçlerini takip edememektedir. Alınan kararların sonuçlarının bile takip edilemediği bir yapılanmada sağlıklı bir şehir altyapısının kurulması mümkün değildir.

Mesken meseleleriyle ilgilenecek bir müdürlük kurulması önerisi hayata geçirilmiştir. Belediye artık mesken işini de görevleri arasına dahil etmektedir. Halkın yaptığı meskenlerin arsalarının planlanması ve inşaat süreçlerinin takibinin yanı sıra mesken buhranını çözmeye yönelik bir müdürlük ihdas edilmiştir. Belediyede yeni ihdas edilen Mesken Bürosu Müdürü, Şehir Meclisi toplantısında, 5218 sayılı kanuna istinaden Belediyenin mesken inşa ederek halka vereceği arsaların yerlerini bildirmiştir: “Paşabahçe ile Beykoz arasında 15.000 dönüm kadar arazi, Vaniköy ile Çengelköy arasında Kuleli Mektebi geçidinden sonra Talimhane Mevkii’ndeki arazi, Beylerbeyi sırtlarında 30 hektar arazi, Kadıköy-Haydarpaşa arasında Koşuyolu’nda 11 hektar arazi, Kadıköy Kocatepe’de de 28 hektar arazi, Kurçeşme’nin üstünde çıplak sırtlarda 3 hektar arazi, Mecidiyeköyü’nde biri 8, diğeri 10 hektar arazi, Darülaceze ile Kurtuluş ve

¹⁷⁰³ “İstanbulun Güzelliklerini En İyi Gören Bir Sayfiye Yeri”, *Vatan*, 11 Ekim 1947, Sayı: 2296.

¹⁷⁰⁴ “Şehir İçindeki Arsalar –Ticarethane ve apartıman inşaatı sahası dışındaki arsalar da halka dağıtılacak-”, *Cumhuriyet*, 8 Şubat 1949, Sayı: 8798.

Sütlüce'ye inen 70 hektarlık arazi, (burası sanayi bölgesidir), Mevlanakapı-Yedikule sur arasında 3 hektarlık bostanlar, Zeytinburnu karşısında Evkafa aid arazi, Bakırköy-Yeşilköy arasında 500 hektarlık arazi, Mecidiyeköyünden Zincirlikuyu ve Yıldızgiden yollar arasındaki 15 hektar arazi, Baltalimanı'nın üst tarafındaki sırtlarda 30-40 hektarlık arazi, İstinye'nin arkasına doğru olan çayır ve sırtlar, Yeniköy Bağlar mıntıkasında 40 hektar arazi, Tarabya'da Bostanlar Bölgesi. Azadan bazıları Eyüb sırtlarında ve Paşabahçe'de hazineye aid bir çok arazi bulunduğunu söylemişlerdir. Bunların da araştırılması şartile mazbata kabul edilmiştir.”¹⁷⁰⁵ Bahsi geçen arazilerin mevkileri, günümüz İstanbul'u düşünüldüğünde çoğunlukla çarpık yapılaşmanın olduğu yerlerdir. Bu dönemde boş olan bu bölgelerin, dönemim idarecileri tarafından tespit edilmelerine rağmen değerlendirilmemesi, günümüz İstanbul'unun ödediği bedel olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bölgelerin çarpık yapılaşmasının temeli savaş sonrası CHP iktidarı zamanında atılmıştır. Planlama çalışmalarının tamamlanamaması ve malzeme eksikliğinin giderilememesi sonucu kontrol edilemeyen mesken buhranı, İstanbul'daki kamu arazilerinin dağıtılarak çarpık yapılaşmasının önü açmıştır.

Halka ucuz arsa verme söylemi sürerken, bu duruma itiraz edenler ve aksi yönde fikir beyan edenlerde bulunmaktadır. Halka ucuz arsa verme işinin ertelenmiştir: “Evsiz halka dağıtılacak ucuz arsa işlerle Belediye yakından alakadar olmaktadır. Dağıtılacak arsaların yekununu arttırmak için yeniden bazı tedbirler alınmaktadır. Bu arada, şehir içindeki Belediye ve Özel İdareye aid arsaların tevzi edilmesi uygun görülmemiştir. Fakat, halk mesken sıkıntısı çekerken, bu arsaların muattal bir vaziyette bulundurulması da doğru olmayacağından, bunların sattırılması ve parasının meskensizlere yeni arsalar temini için fon olarak bankaya konulması düşünülmektedir. Diğer taraftan, Belediye, şehir içindeki arsaları tesbite başlamıştır.”¹⁷⁰⁶ Halka arsa dağıtımı işi, bir çözüm gibi kamuoyunda dillendirilirken, bu çözümün uygulanamayacağı bürokratlar tarafından belirtilmektedir.

İstanbul'daki mesken buhranının çözümü için Hükümet de çalışmalarını sürdürmektedir. Milli Emlak Umum Müdürü Celal Erçoklu İstanbul'a gelerek; meskensiz vatandaşları ev sahibi yapmak ve inşaatı teşvik hakkındaki kanunlar gereğince belediyeye devredilecek araziler hakkında Maliye ile Belediye arasındaki görüş farklılıklarını ortadan kaldıran bir toplantı yapmıştır. Toplantıda, hangi arsaların

¹⁷⁰⁵ “Mesken İnşası İçin halka Verilecek Arsalar –Şehir Meclisinin dünkü toplantısında verilecek arsaların yerleri açıklandı-”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1949, Sayı: 8806.

¹⁷⁰⁶ “Halka Dağıtılacak Ucuz Arsalar”, *Cumhuriyet*, 21 Şubat 1949, Sayı: 8811.

Hazine elinde kalacağı ve hangilerinin ise Belediyeye devredileceği tayin edilmiştir. Bunun üzerine, belediye gereken muamelelere teşebbüse başlayacaktır.¹⁷⁰⁷ Merkezi hükümetle belediye arasında koordinasyon sağlanarak mesken buhranının çözümünde arsa üretilmesine çalışılmaktadır.

Mesken sorunun çözülmemesi İstanbul'da gecekondulaşmaya neden olmuştur. Arsa sorunun çözülmemesi vaki, durumun meşrulaştırılmasını sağlamaktadır. İşgal edenin meşrulaştırıldığı sistem arazi konusunda geçerlilik kazanmaktadır. Bazı gecekonduların affedilmesinin ilk örneğinde, yapılan binaların kurallara uygun hale getirilmesi durumunda işgal ettikleri arazi, gecekondulara sahiplerine verilecektir.¹⁷⁰⁸ Bu öneri işgalcilerin istedikleri arsalarla konmalarının yolunu açmaktadır. İstanbul'da planlama çalışmaları yapılırken böyle bir düzenlemenin yapılması; “eylemin, kurguyu bertaraf etmesini” meydana getirmekte, kamu otoritesinin plan yapma ve kısıtlılık uygulama yaptırımlarının pratikteki anlamını ortadan kaldırmaktadır.

Ucuz arsa dağıtımı konusunda belediye çalışmakta ve bölge tespitleri somutlaşmaktadır. Ancak tüm bu çalışmalara rağmen en önemli sorun tespit edilen bölgelerdeki şahıs arazilerinin kamulaştırılarak ucuz arsa halinde halka dağıtılmasıdır. Devlet kendi arazisinin, karşılaştığı toplumsal sorunlara çözüm için dağıtılmasına karar vermektedir. Ancak şahıslara ait arazilerin imarlı hale getirilerek, halka dağıtılması hakkında yürütülen tasarıların İstanbul Belediyesi'nin resmi evraklarında görülmesi dönemin kurumsal zihniyetindeki çelişkileri göstermektedir. Şehir Meclisi; Mecidiyeköyü, Balmumcu ve Kadıköy semtlerinde 5218 sayılı kanuna göre “hususî eşhasa ait kısımların kanunun vermiş olduğu salâhiyetlere istinat edilerek belediye tarafından satın alınması kaydile hey'eti umumiyesinin, satın alınmadığı takdirde yalnız belediyeye ait kısmının” dağıtılması için bir oturum yapmış ve bu bölge planlarında dağıtılabilecek kamu arazileri farklı renklerle işaretlenmiştir.¹⁷⁰⁹ Mesken buhranının çözümü, boş arazileri hukuksal yollarla dağıtmaktan geçmektedir. Yine devlet

¹⁷⁰⁷ “Hazineye Aid Arsalar Belediyeye Devrediliyor –Milli Emlak Umum Müdürü, Maliye ile Belediye arasında bir anlaşma yapıldığını söyledi-”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1949, Sayı: 8844. ; Şehir içinde mesken buhranı için arazi dağıtılırken, İstanbul vilayet hudutları içerisinde Toprak Kanunu'na göre topraksız köylüye, arazi dağıtılmaktadır. Silivri ve Çatalca köylerinde iki çiftlik istimlak olunmuş ve diğer bazı arazilerle birlikte 6 köy halkına bu araziler dağıtılmıştır. 12 Haziran'da kutlanacak Toprak Bayramı'nda bu köylülere tapuları verilecektir. Daha geniş bilgi için bakınız; “Silivri, Çatalcada Toprak Tevziatı –Dağıtılan toprakların tapu senetleri merasimle verilecek-”, *Vatan*, 31 Mayıs 1949, Sayı: 2882.

¹⁷⁰⁸ “Gecekonduların Arsaları Sahiplerine Temlik Edilecek” *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1949, Sayı: 8860.; “... Bundan evvel yapılmış olan gecekondular, 5218 numaralı kanun hükümlerine tevfikân muamele göreceklidir. Binaları uygun bir şekle sokmaları şartile arazileri kendilerine temlik edilecektir. Yalnız bunlar muayyen arazi üzerinde olanlardır. Şehir içinde mutena yerlere inşa edilmiş gecekondular yıktırılacaktır.”

¹⁷⁰⁹ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel meclis Kararı, 25 Haziran 1949, İndeks No: 2072309, Cilt No: 19, Karar No: 135.

düzenlemesi dışında bir çözüm üretil(e)memiştir. İstanbul'un şehir planları bu kadar geciktirilmese, devlet ve vatandaşlara ait arazilerin imar durumları ortaya konulduktan sonra, satışı sağlansa kamu otoritesi hem üzerine düşeni yapmış olacak hem de kamu haklarının kullanımında ayrımcılık yapmayacaktır. Bu son uygulama, kamu otoritesinin İstanbul'u planlayamamasının bedelini, kamu mallarına ve şahıs mallarına ödetmesinin bir örneğini teşkil etmektedir.

İstanbul'da dağıtılacak arsaların mevkileri ve miktarları belirlenmiştir. Bu arazilerin şu setlerde yer almaktadır: "... İstanbul'da evi, arsası olmayan az gelirli vatandaşlara Belediyece tevzii kararlaştırılan 800 hektar arazi tesbit edilmiştir. Bunun 250 hektarı Paşabahçe ile Beykoz arasında Sultaniye Çayırının üst tarafındaki sırtlar, 40 hektar Vaniköy ile Çengelköy arasında Talimhane ve Çakal yolu civarı, 40 hektar Beylerbeyindeki Küplücenin üst tarafları, 11 hektar Kadıköy'ünde Koşu Yolunda Askeri Prevantoryum'a giden asfalt yolun sol tarafı, 25 hektar gene Kadıköy'ünde Fikir Tepesi civarı, 4 hektar Kuruçeşme İskeleyi üstündeki sırtlar, 9 hektar Mecidiyeköyünde Balmumcu'da Öksüzler Yurdu etrafındaki asfalt yol üstündeki arsalar ve 25 hektar Kağıthaneve bakan sırtlarda Askeri Mezarlıkla Tuğla Harmanları arası, 70 hektar Darülaceze, Kurtuluş, Sötlüce arası, 4 hektar Yedikule'de Hisariçi kısmı, 250 hektar Bakırköy'de ciheti askeriyeğe ait olan mıntıka, 5 hektar Mecidiyeköyü'ndeki son otobüs durak yerinden sonraki mıntıka, 40 hektar Baltalimanındaki Kemik ve Verem Hastanesinin üst tarafındaki sırtlar, 10 hektar İstinye'deki koy içindeki bostanlar, 30 hektar Yeniköy'de Bağlar mevkii denen yerler, 10 hektar Tarabya'daki bostanlar mevkii, 18 hektar, Eyüb'de Gümüşsuyu mevkii teşkil etmektedir. Bundan başka, kadastrusu ve tatbik planları yapılmış olan 60 hektarlık bir kısım vardır ki, bunun sekiz parçası Mecidiyeköyünde birer parçası Kadıköy, Kuruçeşme, Sötlüce'dedir. Yapılan hesaplara göre her hektara 25-30 ev yapılabilecek, her evin sahası 200-300 metrekaare olacaktır."¹⁷¹⁰ İstanbul'da mesken buhranın çözümü arsaların ücretsiz dağıtımından geçmektedir. Bunun için görev verilen teknik elemanlar bu arsaların yerlerini tespit etmektedir. Bu tespit mülkiyet esası üzerinden yapılmaktadır. Yani dağıtımı yapılacak araziler devlete aitse bu işte bir sorun yoktur. Ancak temel sorun dağıtımı yapılacak arazilerin planlarının oluşturulup, alt yapılarının inşa edilmesi meselesidir. Bir buhran algılandığında, çözüm için İstanbul'un yegane varlığı olan kamu arazilerinin bu şekilde dağıtımı çarpık yapılaşmanın kamu eliyle, kamu kaynakları

¹⁷¹⁰ "İstanbul'da İşçi Evleri İçin Ayrılan Arsalar –Bunların mevkileri ve miktarları tesbit edildi-", *Ulus*, 22 Ağustos 1949, No: 10106.

kullanılarak ve kamu adına hukuki kılıf üretilerek organize edilmesinin örneğini oluşturmaktadır. Dağıtımı planlanan araziler, günümüzde çarpık kentleşmenin en yoğun yaşandığı yerlerdir. Kadastro bile tamamlanmamış şehirde, arsa dağıtımı ile mesken probleminin çözümü kamu aklının ve planlama kurgusunun tamamen ortadan kalktığını göstermektedir.

6.1.6. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun İnşa Ettiği Konutlar

1940'lı yıllarda, mesken buharının çözümü olarak; kamu eliyle ucuz konut üretmek, meslek grupları için lojman yapmak ve kooperatifleri teşvik ederek, serbest piyasa dışındaki aktörler aracılığıyla konut üretiminin önünü açmak alınabilecek ilk tedbirler olarak düşünülmektedir.

Mesken buhranının sebeplerinden birisi özel sektörün fahiş fiyatlarla konut satmasıdır. Bu işin çözümü kamu eliyle üretilecek ucuz konutun vatandaşlara uygun taksitlerle verilmesidir. Bu işin organizasyonunu ise kamu bankaları yapacaktır. Atatürk Bulvarı'nda istimlaki devam eden 490 binanın yerine Kredi Fonsiye namını alacak olan Emlak ve Eytam Bankası, 250 kadar bina inşa edecektir. İlk olarak Atatürk Bulvarı'ndan Meyve ve Sebze Hali'ne doğru olan istimlak sahasından bina inşaatına başlanacaktır. Banka inşa ettiği konutları % 7 karla satacak, taksitle satış olmayacak, ancak binasını ipotek ettiren bankadan kredi çekebilecektir.¹⁷¹¹

Mesken buhranın çözümlerinden birisi kamu çalışanlarına kamunun ev sağlamasıdır. Bu konuda İstanbul'daki ilk örneklerden birisini Sümerbank ortaya koymuştur. Sümerbank, memleketin muhtelif yerlerindeki fabrikalarındaki memur ve işçileri için yapılan evler gibi, İstanbul'da da şehir içindeki fabrikalarında çalışan memur ve işçileri için evler yaptıрмаğa karar vermiştir. İstanbul'da Feshane, Bakırköy ve Beykoz'da bulunan Sümerbank Fabrikaları için bu şekilde plan ve tasarılar hazırlanmıştır.¹⁷¹² Milli Eğitim Bakanlığı da ilkokul öğretmenlerini ev sahibi yapmak için İstanbul'da ve diğer bazı illerde faaliyete geçecektir.¹⁷¹³ Kamu kurumları kendi çalışanlarının mesken sorunlarını lojmanlar inşa ederek çözecektir. Bu çözüm yine devlet kontrolünde ve devlet bütçesiyle konut sorunun çözümü olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹⁷¹¹ "Atatürk Bulvarında Yapılacak Evler –Emlak Bankası Yakında İnşaata Başlıyor-", *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1946, Sayı: 7772.

¹⁷¹² "Sümerbankın Yaptıracağı Evler", *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1945, Sayı: 7355.

¹⁷¹³ "İlkokul Öğretmenlerine Ev Yaptırılıyor", *Ulus*, 7 Temmuz 1946.

İstanbul'da satın alacağı arazi üzerinde ortaklarına birer ev yaptırmak ve bu işin tahakkuku için teşebbüslerde bulunmak üzere “İstanbul Şen Esen Evler Yapı Kooperatifi Ortaklığı” kurulmuştur.¹⁷¹⁴ Kooperatifler çözüm olarak gündemde yerlerini almaya devam etmektedir.

İstanbul'da yeni evler inşası için; % 55'i Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın % 45'i Belediye'nin olmak üzere İmar Limited Şirketi adlı bir şirketin kurulmasına karar verilmiştir. Bu şirket, İstanbul Belediyesi'nin şehir dahilinde vereceği arsalar üzerinde evler inşa edecek, yapılacak evlerin ucuz ve kullanışlı olmasına bilhassa dikkat edilecek ve belediye ile banka bu evleri birlikte tespit ettikleri usullere göre satacaktır.¹⁷¹⁵ 3 Aralık 1946 tarihinde, İstanbul Belediyesi ve Kredi Fonsiye Bankası, Türk İmar Limited Şirketi'ni kurmuştur. Hemen faaliyete geçecek olan şirket, Laleli Camii'nden Saraçhanebaşı'na kadar olan saha ile Kadıköy Vapur İskelesi karşısındaki meydana on daireli sekiz apartman ve şehrin muhtelif yerlerine seksen ev inşa edecektir. Ayrıca, Kredi Fonsiye Bankası, arsası olanların ev inşa etmeleri için % 5, akar getiren binalar için ise % 8 faizle borç verecektir.¹⁷¹⁶ Kredi Fonsiye Bankası ile Belediye'nin şehirde birçok yangın yeri dururken Baltacı Çiftliği civarına bir halk mahallesi yapmaya çalışmaktadır. Bu durum, “Şehrin içinde birçok yangın yeri dururken ve imar bakımından şehir hududunun genişlememesi iktiza ederken şehirden bir hayli uzak bir mahalde ev inşasına karar verilmesindeki hikmete kimse akıl erdirememektedir” denilerek eleştirilmektedir.¹⁷¹⁷ İstanbul'un harik (yanmış) mahalleri dururken şehirden uzak yerlerin imar açılması mevzuu gazeteler sonrasında Şehir Meclisi'nin gündemine de gelmiştir. Şehir Meclisi Üyesi Cemil Topuzlu, şehirde yangın yerleri dururken, Mecidiyeköyü ve Levend gibi şehir dışı alanların imara açılarak kamu kaynakları ile konut yapılmasını eleştirmiştir. Topuzlu, kısıtlı bütçenin şehre dağıtılması yerine, bu bütçe ile sur içi imarının hem kolay hem de belediyeye yeni yol ve kanalizasyon gibi külfetler getirmeyeceğini ileri sürmektedir. Topuzlu'nun bu tavrı, Kırdar tarafından, şehir içindeki arsaların pahalı olduğu, bu nedenle buraların seçildiği şeklinde cevaplandırılmıştır.¹⁷¹⁸ Kamu kaynaklarının dağınık kullanılması eleştirilirken,

¹⁷¹⁴ “Yeni Bir Yapı Kooperatifi Kuruldu”, *Ulus*, 29 Kasım 1946.

¹⁷¹⁵ “Yeni Evler İnşası İçin Şirket Kuruluyor”, *Ulus*, 3 Aralık 1946.

¹⁷¹⁶ “Apartman ve Ev Yapacak Şirketle Mukavele İmzalandı –İmar şirketi, 8 apartmanla 80 ev yapacak, arsası olanlara da yarımda bulunacak-”, *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1946, Sayı: 8008.

¹⁷¹⁷ “Baltacı Çiftliği Civarında Halk Mahallesi”, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1947, Sayı: 8075.

¹⁷¹⁸ İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 12 Haziran 1947, İndeks No: 2071446, Cilt No: 17, Karar No: 13.

Kırdar'ın cevabı tatmin edici düzeyde değildir, ama Şehir Meclisi'nin yapısı bu eleştirileri kamu menfaatini kollayacak şekilde sürdürülmesine de müsait değildir.

Şubat 1947 tarihili itibarıyla Emlak Kredi Bankasıyla İstanbul Belediyesi'nin müşterek yaptıracakları evler için faaliyete başlanmıştır. İlk olarak Mecidiyeköyü'nde inşa edilecek elli evin planları hazırlanacaktır 5-6 ve 7 odalı olacak evlerin inşaatına 1 Nisan 1947'de başlanacaktır. Zincirlikuyu'daki Levent Çiftliği'nde 1500 evlik ikinci bir mahalle kurulacak, bu evlerin 200'ü 1947 senesi içerisinde bitirilmiş olacak, 2-3 ve 4 odalı olarak inşa edilecek bu evlerin kıymeti, dönemin rayiç bedellerinin yarısı kadar olacaktır. Bu konu ile ilgili açıklama yapan Emlak Kredi Bankası Müdürü Nizamettin Tezcan şu beyanatı vermiştir: “Herkesi mesken sahibi yapmak için üç senedir çalışılıyor. Bu amaç bu sene uygulama sahasına konmuştur. Şehir dahilinde büyük mahalle kuracak evsafa arazi olmadığından ve zaten olsa da maliyeti yükseleceğinden şimdilik şehir dışındaki arazide inşaat yapmak kararını almış bulunuyoruz. Bu suretle İstanbul şehri, bahçeli evlere kavuşmuş olacaktır.”¹⁷¹⁹ Emlak ve Kredi Fonsiye Bankası'nın Mecidiyeköyü'nde yaptıracığı binaların maketleri ilgililere sunulmak üzere hazırlanmıştır. Bu evlere talip olanlar 1-10 Nisan tarihleri arasında müracaat edecekler, evler için elli kişi üzerinde talep gelirse kur'a çekilecektir.¹⁷²⁰ Mecidiyeköyü'nde yapılması kararlaştırılan evlerin maketleri 28 Mart 1947'de, Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın Bahçekapısı'ndaki binasında teşhire açılmıştır.¹⁷²¹ Kamu eliyle organize edilen bu evlerin 5-6 ve 7 odalı olarak tasarlanması, mesken buhranının yalnızca maddi durumu yetersiz olanlar için bir arayış olmadığını göstermektedir. Devlet mesken buhranını çözerken İstanbul'da elitler için de, yeni bir semt oluşturmaktadır. Buhranın hafifletilmesi için şehrin çeperlerinde, elitler için bahçeli yeni bir semt oluşturulmaya çalışılmakta ve bu kamuoyuna bir çözüm gibi sunulmaktadır.

Kamu eliyle İstanbul'da konut üretilerek, mesken buhranı önlenmeye çalışılmaktadır. Ancak piyasaya doğrudan müdahale sayılabilecek bu politikaya karşı çıkan piyasa aktörleri bulunmaktadır. İstanbul Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği, Belediyenin ev yapmasının Belediyeler Kanunu'na aykırı olduğu gerekçesiyle Belediye'ye, bir cevap alamadığında ise CHP Genel Sekreteri Hilmi Uran'a ve İçişleri

¹⁷¹⁹ “İstanbul Yeni ve Güzel Mahallelere Kavuşuyor”, *Ulus*, 13 Şubat 1947.

¹⁷²⁰ “Mecidiyeköyünde Yapılacak Evler”, *Cumhuriyet*, 28 Mart 1947, Sayı: 8122.

¹⁷²¹ “Ev Buhranına Çare –Mecidiyeköyünde yapılması kararlaştırılan evlerin maketleri dün teşhir edildi-”, *Cumhuriyet*, 29 Mart 1947, Sayı: 8123.

Bakanlığı'na müracaat etmiştir.¹⁷²² Belediyenin konut üretmesi, piyasa aktörlerini telaşlandırmıştır. Derneğin itirazı, kamu kaynaklarının kamu hizmetleri için değil, piyasa aktörleri ile rekabet için kullanılmasına yöneliktir. Ayrıca Belediye'nin ürettiği konutların bir kısmının lüks olması ve elitlere hitap etmesi eleştirinin tutarlı tarafı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu otoritesi mesken buhranını çözerken, niçin lüks konut üretimine yöneldiğini açıklamamaktadır.

Emlak Kredi Bankası'nın Mecidiyeköyü tramvay durağında inşa ettirerek taksitle satacağı evlerin bazılarını fazla talip çıktığından kura çekilmesi yoluna gidilmiştir. Bu inşaatlardan sonra Levend Çiftliği'ne halk tipi küçük bahçeli evlerin inşasına başlanacaktır. Hükümetin hazırladığı bir kanuna göre iki sene zarfında arsasına ev inşa ettirmeyenlerin bu arsaları belediye tarafından istimlak edilebilecektir. Daha sonra Banka, Belediye aracılığıyla bu arsaları satın alarak şehir dahilinde inşaata başlayacaktır. Yeni inşa edilen binaların Milli Koruma Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın istenildiği tarzda kiraya verilebileceği hakkındaki kanuni karar üzerine, şehir dahili ve haricinde şimdiye kadar görülmemiş bir inşaat başlamıştır. Bazı firmalar yurtdışından hazır ev getirmek için hükümete talepte bulunmuş, bu talepleri kabul görürse İstanbul'da mesken buhranının halline doğru gidilmiş olacağını belirtmiştir.¹⁷²³ Bu haberler gazeteler aracılığı ile yayılarak, asra sahipleri "tehdit" edilmekte ve inşaat yapmağa zorlanmaktadır. Bu durum, emlak sahiplerinin Belediye'yi tehdit etmesi karşısında Belediye'nin de emlak sahiplerini tehdit etmesi olarak ta okunabilir.

Kırdar, ucuz ev yapımı hakkında kamuoyunda oluşan sorulara yönelik açıklamada bulunmuştur. Bu açıklamada dikkat çekici husus, gecekond u yıkımının ertelendiği ve maliyeti düşük konutlarla mesken buhranının önüne geçileceğinin belirtilmesidir.¹⁷²⁴ Bu açıklama gecekond u sahiplerini rahatlatırken, halkada umut vaat

¹⁷²² "Emlak Sahipleri Telaşa Düştüler –Belediyenin Mecidiyeköyünde evler yaptırması, belediyeler kanununa aykırı görüldü ve İç İşleri Bakanlığına müracaat edildi-", *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1947, Sayı: 8128.; Derneğin müracaatı gazetelerde şu şekilde yer almıştır: "Yapılan bu müracaatte İstanbul, dünyanın diğer şehirlerine nispetle en geniş sahaya yayılan dağınık bir şehir olduğu, buna mukabil Belediye bütçesinin dünyanın diğer şehirlerine nispetle en fakir bir bütçe olduğu, bu bütçenin muazzam bir kısmının maaş ve ücret olarak verildiği, İstanbulun merkez muhitinde yol, su, nakil vasıtası, temizlik ve buna benzer ihtiyaçların halledilmediği; bu vaziyet karşısında şehri küçültmenin, imar faaliyetini bu fakir bütçeye göre tanzim ederek dağıtmamanın mantıki ve iktisadi olabileceği anlatılmakta ve bilhassa Belediyenin böyle uzak yerde çıplak bir arazide villalar yapmağa kalkışmasının hem Belediyeler Kanununa aykırı hem de Belediyenin bütçesini parçalayacak bir hareket teşkil ettiği ileri sürülmektedir. Gayrimenkul Mal Sahipleri Derneği reisi, Belediyenin bu işe katılmakla yanlış bir yol takib ettiğini ileri sürerek mesken buhranını önlemek için yapılan ve ancak zengin sınıfın alabileceği şekilde fiat konan villaların bu dava ile uzaktan dahi alakası olmadığını, esasen bundan orta sınıf halkın istifade edemeyeceğini söylemiş ve demiştir ki: Bu yolda bir hadisenin çıkması muhtemeldir. Müracaatlerimiz nazarı itibara alınmadan devam ederse savcılığa müracaat edeceğiz."

¹⁷²³ "Ev İnşaatı Artıyor", *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1947, Sayı: 8137.

¹⁷²⁴ "İstanbul Ucuz Ev Yaptırıyor –Gecekond u evleri şimdilik yıkılmıyacak-", *Ulus*, 19 Eylül 1947. Kırdar'ın beyanatu şu şekildedir: "Belediye bütçesinde hükümetin bir buçuk milyon liralık yardımını temin ettim. Bu para

etmektedir. Plansızlık ve çözümsüzlük, çok partili hayata geçen Türkiye’de halkın gönlünün hoş tutulması adına; Belediye kurumunun gözetiminde, İstanbul’un kontrolsüz büyümesine neden olmaktadır.

Emlak Kredi Bankası’nın ilk açıklamalarındaki hızlı ev yapımı haberleri yavaş yavaş ortadan kalkmaktadır. Banka, Levent’te arazi çalışmaları nedeniyle ev inşaatlarının gecikeceğine dair açıklama yapmıştır.¹⁷²⁵ Banka’nın yaptıracığı evlere ilişkin çelişkili haberler gazetelerde yer almaktadır. Levent Çayırına yapılacak evler için tüm hazırlıklar tamamlanmış olup, 1948 Haziran ayından itibaren inşaaata başlanacaktır. Ayrıca, Şehremini civarındaki yangın yerlerinde elli, Kazlıçeşme civarında da beş yüz ev daha yaptırılacak, bu evler tamamlandıkça gecekondular yıktırılacaktır.¹⁷²⁶

Belediye ve Emlak Kredi Bankası tarafından Silivrikapı-Haseki Yolu üzerinde yaptırılan yirmi altı ev tamamlanmıştır. Elektrik ve su tesislerine sahip olan evler 7500, 9500 ve 11500 liradan satılığa çıkarılmıştır. Ev bedellerinin üçte biri peşin verilecek kalan tutar ise ayda yüz de beş faizle 38-48 ve 58 lira taksitle 20 yılda ödenecektir.¹⁷²⁷ Kamunun ev yapım işi haber verme düzeyinden, fiyatlandırma düzeyine geçmiştir. Artık ortada vaatler değil somut meskenler ve fiyatları bulunmaktadır.

Levend Çiftliği’nde konut yapımı kurumların ve halkın gündeminde yer almaktadır. Ancak belediyenin plan çalışmaları Şubat 1948’de sonuçlanmıştır. Bu evler için belediyenin aldığı kararlar şu şekilde özetlenebilir: Yapılacak evler azami 15000 liraya mal olacak şekilde projelendirilecek, planda bir umumi hamam ve bir umumi hela yer alacak ve evler inşa edilirken fosseptikleri mutlaka yapılacaktır.¹⁷²⁸ Levent’te inşa edilecek evler için Haziran 1948’de Şehir Meclisi yeni kararlar almıştır. Bu kararlar

aydan aya belediyemize ödenecektir. Gecekondularının şimdilik yıkılmaması kararını aldık. Gene bu karara bağlı olarak şehrimizdeki devlet arsalarından temin edilecek kredilerden faydalanarak bir veya iki odalı evler inşa edeceğiz. Şehrin muhtelif semtlerindeki arsalarla inşa edilecek olan bu evler 3-5 bin lira arasında mal edilecek ve fakir halka çok kolay şartlar altında verilecektir. Bu evlerin inşasına ilkbaharda başlayacağız. İnşaat çok kısa bir müddet içerisinde bitirilecektir. Böylece gecekondular tabirini aykonduya çevirmiş olacağız. Bu itibarla gecekondularının bu kış yıkılmaması ve sıhhi durumla yakından ilgilenilerek herhangi bir hastalığın önüne geçilmesi ilk amacımız olacaktır.”

¹⁷²⁵ “Halk Tipi Evler Bu Sene de Yapılamıyacak –Bu yıl, Mecidiyeköyünde inşası düşünülmüş olan 2000 evin arsaları tanzim edilecek–”, *Cumhuriyet*, 2 Nisan 1948, Sayı: 8489.; Haber Metni şu şekildedir: “Kredi Fonsiye Bankasının halk tipi evler inşa etmek üzere Belediye ile müştereken kurduğu şirket, maalesef bu sene de ev inşasına muvaffak olamayacaktır. Zira bankanın Mecidiyeköyü ilerisinde Levend çiftliğinde yapacağı 2000 evin inşası için arazinin tesviyesi, yolların yapılması, meclis açılması gibi bir takım zaruri inşaat, ancak bu sene yapılacak, bina inşasına ise 949 senesinde başlanabilecektir. Aynı suretle Çırpıcı Çayırı’nda inşası kararlaştırılan bu tipteki evlerin inşası için arazinin kadastrounun yapılması ve eşhasa aid bazı arazinin istimlakı icab etmektedir. Bunların da yapılabilmesine ihtimal verilmemektedir. Yalnız banka bu sene şehrin bazı semtlerinde, yangın yerlerinde arsa mübaya etmektedir. Buralara 40-50 kadar küçük ev inşası düşünülmektedir.

¹⁷²⁶ “Halkevleri İnşaatına Hazıranda Başlanıyor”, *Vatan*, 3 Nisan 1948, Sayı: 2462.

¹⁷²⁷ “Belediyenin Silivrikapıda Yaptırdığı Evler”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1949, Sayı: 8701.

¹⁷²⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 24 Şubat 1948, İndeks No: 2071768, Cilt No: 17, Karar No: 332.

bölgenin sıhhi bir yaşam mekânı haline gelmesini hedefleyen park, bahçe, yol cami gibi kamusal alanları düzenleyen kararlar yanında binaların iki kattan oluşması, çatıların da konut olarak kullanılabilir şekilde düzenlenmesi ve bazı binaların birinci katlarının dükkân olması şeklindedir.¹⁷²⁹ Yeni kurulan bir semtte yeni bir yaşamın formları kamu eliyle projelendirilerek inşa edilmektedir.

İmar Limited Şirketi, Haziran 1948’de, Mecidiyeköyü’ndeki apartmanların inşasını tamamlanmıştır. Şirket, Haseki, Mecidiyeköyü, Levend Çiftliği ve Yedikule’de inşaatlara başlayacaktır.¹⁷³⁰ Şirketin Levend Çiftliği’nde inşa edeceği mekânı “Büyükada”ya benzetmesi ve diğer evlere halk tipi ev demesi inşa edeceği konutlara yüklediği anlamı da göstermektedir. Kamu kaynakları ile mesken buhranı gerekçe gösterilerek elit semtler inşa edilmektedir. Bu da, gecekondular ile mücadele edilen bir şehirde, farklı kesimlerin kamu kaynaklarını işlerine geldikleri gibi kullanmaları hususunda önemli bir örnektir. Gecekondular, kamu arazisini işgal ederek, derme çatma binalar kurarak kamu haklarını gasbetmekte; elitler için ise, mesken buhranı çerçevesinde kamu kaynakları ile üretilen ucuz ama lüks yeni semtler inşa edilmektedir. Bu iki kesimi düzenlemesi gereken kamu otoritesi ise bir uygulamada taraf olurken diğer bir uygulamada önlenemez gecekondular yükselişine söylem düzeyinde muhalefet etmektedir.

Levent Çiftliği’nde yapılacak evler 8 ila 20 bin lira arasında satılacak; bedellerin, % 25’i peşin geri kalan ise 20 yılda ödenecek şekilde taksitlendirilecektir. Evler iki oda bir holden başlayarak, 5 odaya kadar muhtelif tiplerde inşa edilecek ve 1949’da 500 ve takip eden senelerde de 500’er adet yapılarak üç senede inşaat süreci tamamlanacaktır. Bu bölgede bir ilkokul, bir cami, bir sinema, bir hal ve yeşil sahalarda yapılacaktır.¹⁷³¹

¹⁷²⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Haziran 1948, İndeks No: 2071998, Cilt No: 17, Karar No: 218.

¹⁷³⁰ “İstanbulda Bu Yıl İnşa Edilecek Evler –İmar Şirketi Hasekide yaptıracığı otuz evden başka Levend Çiftliğinde 3-4 bin liraya satılacak 1400 ev inşa edecek-”, *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1948, Sayı: 8563.; “Hasekide: Şirket Hasekide 30 kadar üçer odalı ev inşa edecektir. Bu evler 11000, 11500, 12000 liraya çıkacaktır. Almak isteyenler bina bedelinin yüzde yirmi beşini peşinen ödeyeceklerdir. Talibler fazla olursa aralarında kura çekilecektir. Mecidiyeköyünde: Şirketin Mecidiyeköyünde yaptırdığı binaların civarında yedi arsa boş kalmıştır. Bunlara yaptırılacak ikişer daireli apartmanlar kırk beşer bin liraya çıkacaktır. Levend Çiftliğinde: Levend çiftliğinde 1400 kadar küçük ev yaptırılacak, bunlar üç dört bin lira arasında satılacaktır. Karar Şehir Meclisinden bu gün çıkarsa inşaat derhal başlanacaktır. Bu sene kanalizasyon vesairesi yaptırılırsa inşaat gelecek seneye kadar tamamlanacaktır. Burası Büyükada gibi bir yer olacak ve 10-12 bin nüfus iskan edilebilecektir. Yedikuledeki inşaat: Yedikule dışındaki büyük arazide yapılacak iki bin kadar halk tipi evin inşası için burasının kadastrounun hazırlanmasıyla uğraşmaktadır. Çok müşkilatla başarılan bu iş ikmal edilir edilmez inşaat başlanacaktır.”

¹⁷³¹ “İstanbul’da 1500 Evlik Yeni Bir Site Kuruluyor -8-20 bin liraya çıkacak evlerin bedeli yüzde 25’i peşin ve geri kalanı 20 yılda ödenecek-”, *Ulus*, 16 Haziran, 1948, No: 9673.

Emlak Kredi Bankası Umum Müdürü Mithat Yenil İstanbul'a konut çalışmalarını incelemek üzere gelmiştir. Yenil, arsa sahiplerinin ev yapmaları için % 5 faizle finansman sağlanacağını, Levend Çiftliği'nde ise 1500 evin 40 evlik ilk kısmının ihale edileceği, evleri mümkün olduğu kadar ucuza mal etmek için çalışma yapıldığını, ev bedellerinin % 20'sinin peşin geri kalanının 20 senede ödenebileceğini açıklamıştır.¹⁷³² Yukarıdaki iki haber karşılaştırıldığında, aynı konu hakkında aynı kurumdan çıkan satış söyleminin farklılığı görülmektedir. Peşinat % 20 mi olacak, % 25' mi belirli değildir, belirli olan İstanbul'un mesken sorunun çözülmek üzere çalışıldığı hissinin yaygınlaştırılmasıdır. Emlak ve Kredi Bankası Levent Çiftliği'nde inşa edilecek, 1500 evden 391 evin ihalesini gerçekleştirmiştir. Bu evler 1950 Ağustos ayından itibaren peyderpey teslim edilecektir.¹⁷³³

6.1.7. İstanbul'da Gecekondulaşma: Planın Pratiğe Yenik Düşmesi

İstanbul'un imar planları hazırlanmaktadır, bu planlar çerçevesinde, şehrin elli yıl sonrasını inşa edecek bir kurgu oluşturulmaktadır. Ancak İstanbul'un; ekonomik, siyasal ve sosyal nedenlerden ötürü nüfusu artmakta, bu nüfusu kaldıracak yeni binalar ve arsalar üretilmemektedir. Bu nedenle, ya insanlar kendi arsalarına yasal olmayan tarzda hızlı ve ilk yapım maliyeti az binalar yapmakta, ya da kendilerine ait olmayan araziler üzerine binalar yaparak şahıs veya tüzel kişilere ait arazileri işgal etmektedir. Hem bina kalitesi, hem şehir alt yapılarının eksik olması, hem de arazinin sahipliği bakımında üretilen bu binalar kontrol ve kural dışı ilan edilerek "gecekondu" olarak tanımlanmaktadır. Devlete göre bu binalar yapılmamalıdır, bu binaların yapımı devletin kolluk güçlerince engellemelidir. Ne var ki, gecekondu yapımı engellenememektedir, bu yüzden bu yapılara mesai saatleri dışında yapılan, devlet kurumlarının sorumluluk gözetimi dışında inşa edildikleri anlamını içeren "gecekondu" adı verilmektedir. Bu binalar teoride yıkılmalıdır, ancak çeşitli sebeplerle yıkılamazlar. Bu durumda belediyenin/devletin duruşu zaman içinde esnek direniş halinde gerçekleştiğinden, zaman aşımından meşruluk kazanan şehir parçaları Türkiye'nin büyük şehirlerini istila etmiştir. Şehirde vatandaşın kalacak yere ihtiyacı vardır, başını sokacak bir yer üretmek istemektedir. Öte yandan, devlet planlamayı tamamlayamamıştır, alt yapı tesislerine haiz arazi üretememiştir, bu gecekondu üretim alanlarını kontrol edecek yeterli elemanı yoktur. Var olan elemanların suiistimal yaratacak ilişkiler kurmaları mümkündür. Kamu

¹⁷³² "Şehirdeki Ev Derdi –Levend Çiftliğinde 1500 ev inşa ediliyor-", *Vatan*, 12 Mayıs 1949, Sayı: 2863.

¹⁷³³ "Levend Mahallesi –İhalesi yapılan 391 evin inşaatı bir sene sonra tamamlanacak-", *Vatan*, 29 Haziran 1949, Sayı: 2911.

adına teftiş etmesi gereken görevlilerin suiistimallerine karşı caydırıcı bir yaptırım uygulanmamaktadır. Kamu adına hareket edenlerin, kamu kaynaklarını kullanarak, kamuya yeterli ve teknik altyapısı hazır arazi üretmedikleri için; kamusal gücün, kamu menfaatinin aleyhine, bireysel menfaatler çerçevesinde organize edilmesi durumu İstanbul’u gecekondulaşma ile baş başa bırakmıştır.

Gecekonduların ortaya çıkması süreci dönemin basınından takip edilebilmektedir. Konu ile ilgili yazılar, memnuniyetsizlik ve şikayet merkezinde bu süreci ele almaktadırlar. Cumhuriyet Gazetesi’nde bir okuyucu mektubu Beykoz Paşabahçe’de oluşan gecekondulaşmayı valiliğe şu şekilde şikayet etmektedir: “Şehir Meclisinde Boğazın Rumeli kısmına aid imar planının kabulü hakkında tartışmalar olurken Anadolu yakasında cereyan etmekte bulunan mühim bir hadiseden bahsetmek istiyorum. Paşabahçesi ile Beykoz arasındaki şirin vadiden geçenler orada adeta yerden bitme mantarlar hissini verecek tarzda acayib binalardan müteşekkil iptidai bir köyün vücutta gelmiş olduğunu görürler. Acaba, bunlar ilgili makamlardan müsaade alınarak mı yapılmıştır, yoksa böyle bir muameleye lüzum görülmeden mi? Eğer müsaade alınarak yapılmışlarsa yarın imar planı tatbik edilirken bu kulübelerdeki insanlar kaldırılıp nerelere yerleştirilecekler ve istimlak edilecek yerlerin paraları hangi fasıldan tediye edilecek? Bu noktalar hakkında vilayet makamının dikkatini çekmenizi dilerim.”¹⁷³⁴ Şehir Meclisi’nde plan çalışmaları yapılırken, şehir yavaş yavaş elden gitmektedir. Bu durum karşısında Belediye’den herhangi bir engelleme görmeyen Beykoz’da gecekondulaşma yeni başlamıştır. Ancak bunu fark eden vatandaş kadar yetkililer duyarlı değildir veya hızlı bir çözüm üretememektedir.

Belediyenin ruhsatsız yapılan tahta barakaları yıkacağına dair haberlere gazetelerde sıkça rastlanmaktadır. İstanbul Belediyesi, gazetelere bir ilan vererek; “bina inşaatının plan dairesinde Yapı ve Yollar Kanunu’na uygun olarak yapılması, aksi takdirde bu kabil müsadesiz inşaata meydan verilmeyeceği... ..kaymakamlara verilen bir emirle bu kabil barakaların nerede inşa edildiyse, yerlerinin bildirilmesi” istemiştir.¹⁷³⁵ Barakalardan 280 tanesi encümen kararıyla yıktırılmıştır. Yıkım için *Vilayet İdare Heyeti*’ne müracaat edilmiş, heyet, barakaların *Yapı ve Yollar Kanunu* hükümlerine girmeyeceğini belirtmiştir. Böylece belediyenin karara lüzum görmeksizin

¹⁷³⁴ “İmar Sahasının Bir Kısımına Mantar Gibi Yerden Bitme Köyler Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1946, Sayı: 7681.

¹⁷³⁵ “Ruhsatsız Yapılan Tahta Barakalar –Belediye, bunların yapılamıyacağını ilan etti-”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1947.

bu tarz binaları yıkabileceği ortaya çıkmıştır. Bu tarz barakaların yalnızca mesken ihtiyacı olanlar tarafından değil, “irad ve varidat teminini hedefleyen bazı eşhas” tarafında yapıldığı da anlaşılmaktadır. Bu haberin metninde, gecekondü ifadesi yerine baraka kelimesinin tercih edilmesi anlamlıdır. Literatüre gecekondü ifadesi henüz yeni yeni girmektedir.

“Gece Kondu Evleri” başlığı ile Veliefendi Çayırında bir gecede yapılan ahşap evler şu şekilde haberleştirilmişlerdir: “Bazı semtlerde “gece kondu” evlerinin inşasına devam edilmektedir. Belediyeden izin almadan girişilen bu inşaaata, son gecelerde bilhassa Veliefendi çayırı civarındaki arsalarda, hız verilmiştir. Yukarıdaki resimde bu havalide bir gece içinde kurulan sıra sıra “gece kondu”lar görülmektedir.”¹⁷³⁶ Aşağıdaki fotoğrafta görüleceği gibi, araları açık bir biçimde yapılmış birkaç ev bulunmaktadır.



Cumhuriyet gazetesinden Ferdi Öner, İstanbul gecekondularının oluşumunu, tarafların bu konudaki yaklaşımlarını içeren bir kaç makale kaleme almıştır. Öner’in, “Gecekondü Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor” başlıklı yazısı, Yedikule’nin hemen yanında bulunan arazideki gözlemlerini içermektedir.¹⁷³⁷ Bu gözlemlerde, İstanbul’da

¹⁷³⁶ “Gece Kondu Evleri –Veliefendi çayırı civarındaki arazi bu nevi bir gecede yapılan ahşap evlerle doluyor–”, *Cumhuriyet*, 13 Temmuz 1947, Sayı: 8230.

¹⁷³⁷ Ferdi Öner, “Gecekondü Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1947, Sayı: 8237.; Gazetede yayınlanan makalenin tam metni şu şekildedir: “Bir müddet evvel Mecidiyeköyü sırtlarında boy gösteren “gecekondü evleri” Belediyenin bütün gayretlerine, hatta yıktırma tehditlerine rağmen pek kısa bir zamanda

şehrin diğer mıntıklarına da sirayet etmiştir. o kadar ki, son bir ay içinde Yedikule dışındaki Balıklı hastanesi arkasile, Gazhane istasyonu civarı ve Zeytinburnu iskelesi civarındaki araziye bu kabil evlerden en az 500 tane kondurulmuştur. Alakalılarla “gece ev konduranlar” arasındaki anlaşmazlığı hep biliyoruz. Belediye, şehrin şurasında, burasında hiçbir kayıd tanımadan hüdayinabit mantarlar gibi kaşla göz arasında bitiveren bu acayib, çardak ve kulübe azmanı yapılarla şiddetle muarızdır. Bu mahfillere göre, bilhassa mesken olarak yapılan binaların fenni, sıhhi ve beledi bir takım şartlara, nizamlara uygun bir tarzda inşa edilmeleri, imar planına nazaran da şehircilik bakımında muayyen evsafa olmaları lazımdır.

Hukukçulara sorarsanız vaziyeti, tarafların leh ve aleyhlerinde olmak üzere iki noktadan mütalea etmek icab etmektedir. Birinci mütalea, belediyeye hak vermekte, gecekonduların sade beledi nizamlara değil, bilhassa mülkiyet haklarına da tecavüz ettiklerini belirtmektedir. Bir kısım hukukçular ise günün zaruretlerine göre hüküm yürütmektedirler. Onların noktai nazarları da şöyle hulasa olunabilir: Bu şehirde bilhassa son yıllarda büyük bir mesken darlığı ve icar yüksekliği baş göstermiştir. Hele Milli Korunma Kanununun son iki maddesinin değişmesiyle tahliye davaları birdenbire artmış, kiracılar kötü bir duruma düşmüşlerdir. Eğer “gecekonduların” ortaya çıkışları bir mesken zaruretiinden doğuyorsa hadiseyi o bakımdan mütalea etmek “zaruriyetler memnuiyeti mubah kılar” hukuki teamülüne uyarak bu vatandaşları hoş görmek ve beledi nizamları bugünün ihtiyaçlarına göre ayarlamak icab eder.

Belediye ile gecekondular arasında bu ihtilaf böylece sürüp giderken evvelki gün Yedikule surları dışında, Evkafa aid arazi üzerindeki evleri yapanlar, Vilayetin yıktırma kararı üzerine şehrimizde bulunan Büyük Millet Meclisi Başkanı General Kazım Karabekire müracaat ettiler. Meclis Başkanı, müracaati müsaid karşıladı, evlerin bulunduğu yere giderek “gecekondular” sakinlerinin şikayet ve dileklerini tesbit ettikten sonra bunların yıktırılması için alakalılar nezdinde teşebbüslere geçti. Bütün bunlar gösteriyor ki “gecekondular evler” günün mevzuudur.

İşte bu sebeble dün “gecekondular evlerin” birbiri peşine sıralandıkları Kazlıçeşmedeki istasyon arkasına gittim. Buraya istasyon arkası değil, artık “gecekondular evler” mahallesi demek daha doğru olacaktır. Teker teker saymadım amma, Evkafa aid olup bir milletvekilinin tahtı icarında bulunduğu söylenen bu arazide 200 den fazla “gecekondular ev” vardı. Önüme ilk çıkan “gecekondunun” bir şeker sandığından mamul ve küçük bir pencereyi andıran kapısını çaldım. Kısa bir zaman sonra kapı aralandı ve dışarıya genc bir kadın başı uzandı. Muhatabım kaşlarını çatmış, dik dik bana bakıyordu. Sordum:

-Bu evi yeni mi yaptınız?...Genç kadın beni tepeden turnağa kadar bir defa daha süzdü sonra kapıyı hışımla suratıma kapıyarak içeriye seslendi:

- Hu Ahmed amca, bak taharri gelmiş, bir şeyler soruyor...

Bir müddet sonra kapı tekrar açıldı, kadını Ahmed amca dediği adam eşikte belirdi.

-Taharri değilim, dedim. Gazeteciyim. Sizin gecekondular mahallesine misafir geldim, görüşebilir miyiz?..

Seyyar inşaat ustalığı yaptığını iki oğlu ve dört torunile bu gecekondulara sığındığını söyleyen Ahmed amca, konuşkan, hoş bir ihtiyardı. Bakın neler söylüyor:

-Sanki bu tahta parçasından ibaret çatıaltı bir metadır. İçeriye girde, vaziyeti gör oğlum. Allah seni inandırсын ki 8 nüfus toprağın üstünde yatıyoruz. Ne yapalım serde fıkaraklık var. Yaşım altmış, eskisi gibi çalışmıyorum, oğlumun biri asker, öteki de şimdilik boşta. Bu yaştan sonra 8 nüfusa bakmak kolay mı? Hal böyle iken ikide bir kapımızı çalıyor “pılıyı pırtıyı toplayın, burasını yıkacağız...” diyorlar. Vaziyet düzgün olsa, Allahın kuş uçmaz, kervan geçmez tepesinde işimiz ne bizim?..

-Ahmed ustanın “gecekondusu” pek çerden çöpten bir şeydi. Çatısı mukavva ile kapanmış, şurasına burasına paslı tenekeler eklenmişti. Sordum:

Kaçta çıktı Ahmed usta?

Ahmed usta şöyle bir zihnini yoklayıp parmaklarile bir takım hesaplar aydıttıktan sonra:

-80 kağıd dedi. Fakat işçiliği bana aittir.

-Evvelce nerede oturuyordun?

-Yedikulede Dikici sokağında 8 numaralı evin üç odasında... kirası 12 lira idi. Fakat ev sahibi arttırdıkça artırdı, nihayet 35 liraya çıktı. Bu parayı veremedim, evden çıktım...

-Bu mukavva çatından yağmur geçmiyor mu?

- Geçmez olur mu hiç? Geçen yağmurlarda çoluk çocuk bir güzel ıslandık. Fakat buna da şükür, ya sokak ortasında kalanlar ne yapsın?...vaziyet belli olsa, çatıyı daha muhkem bir hale getireceğim.

Ahmed ustaya veda edip, gecekondular arasında dolaşmağa başladım. Beşer, onar metre ara ile inşa olunan bu evlerin çoğu Ahmed ustaninkine benziyorlardı. Onlarda gaz ve şeker sandıklarından inşa edilmişlerdi. Ben gecekondular evler mahallesinde dolaşırken: polis ve jandarma devriyelerinin bilhassa keser ve çekiç sesi gelen evlerin kapısını çalıp:

-İnşaat yasak!..diye ihtarda bulunduklarını görüyordum.

Ahmed usta, kısa bir zamanda “gecekondular evler” sakinlerine, mahallelerine bir gazetecinin geldiğini yaymış olacak ki bir müddet sonra etrafım çeşid çeşid insanla sarıldı. Bakırköy bez fabrikasında dokuma ustası ve isminin Kani Arman olduğunu söyleyen bir vatandaş:

-Buyrun dedi. Hep beraber bizim eve gidelim, orada konuşalım..

-Kani ustanın evi oldukça geniş ve diğerlerine nazaran daha konforlu (!) idi. Hiç değilse çatısına mukavva kaplanmamış, zifli ambalaj kağıdı örtülmüştü. Sonra binasının kaplamaları limon ve portakal sandığından değil, Amerikadan gelen kamyonların ambalaj sandığından imal olunmuştu. Kani usta burada en gösterişli binaya sahip olduğu için olacak, herhalde herkesten hürmet ve itibar görüyordu. Nitekim bütün buradaki “gecekondular evler” sakinleri benimle konuşmak salahiyetini ona verdiler ve:

- Kani usta size anlatsın... dediler. Kani Arman anlatmağa başladı:

kiraların artmasıyla çaresiz kalan kişilerin özellikle devlet kurumlarına ait araziler üzerinde kendilerini “sokak ortasında bırakmayacak” bir ev yaptıkları, ekonomik nedenlerden dolayı çaresiz oldukları anlatılmakta ve imkânsızlıklar içinde üretilen gecekonduların mahallelerinin durumu ortaya konulmaktadır. Ayrıca burayı Meclis Başkanı ziyaret etmiş ve Belediye tarafından yapılacak yıkım engellenmiştir. Çok partili hayatın ilk evrelerinde siyasi popülizmin sergilenme biçimi, şehirdeki planlı imar faaliyetlerini ve planlı şehircilik ilkelerinin toplum tarafından benimsenmesini ortadan kaldırmaktadır. Devletle bu durumun normalleştirilmesi için girilen ilişki, Kani Armağan adlı gecekonducunun ifadelerinde, bilinçli yapılan işgalin mantığını ortaya koymaktadır: Şahıs arazisi değil devlet arazisi tercih edilmiş, bahçe ve yollar bırakılmış ve ekip halinde bir yapılaşma gerçekleştirilmiştir.

Ferdi Öner’in ikinci yazısı ise, “Gecekonduların Evleri de Karaborsaya Düştü” başlığını taşımaktadır.¹⁷³⁸ Bu ikinci makale, gecekonduların kendilerini nasıl

- Bakırköyünde, Osmaniye Fildamı sokağında 36 numaralı evde otuyordum. Kiram 15 lira idi. Fakat zaman geçtikçe ev sahibi zam yapıyordu. Nihayet icar bedeli 35 liraya kadar çıktı. Ayda 130 lir kazancım vardı. Beş nüfusa bakan bir insan için bu para ile 35 lira kira ödeme zordu. Fakat ne yapalım namus belası veriyorduk bu parayı... Lakin bundan dört ay evvel oturduğumuz ev bir başkasına satıldı. Yeni ev sahibi “buraya ben geleceğim, evden çıkın!” diye dayattı. İki ay ev aramaktan tabanlarımın altı patladı. Ev vardı. Fakat iki odaya 70 lira istiyorlardı sonra 4 tane ufak çocuğum olduğu için hiç bir ev sahibi bu işe yanaşmak istemiyordu. Ev sahibinin verdiği son mühlet bitmek üzere idi. Bir gün Balıklı hastanesinin önünden geçerken o civara birkaç barakanın kurulduğunu gördüm. Sordum:

- “Gecekondular ev” bunlar... cevabını aldım. Çoluk çocuk sokak ortasında kalmaktansa böyle bir çatı altı da ben yaparım, dedim. Baktım, gecekondular bu arazide de tektük göründü. O zaman bu kararımı tatbik mevkiine koymak arzusu uyandı içimde... eskiden jandarma çavuşluğu ettiğim için az çok kanun ve nizamdan anlarım. Her şeyden evvel konduracağım evin eşhasa aid bir araziye isabet etmemesi lazımdı. Bu civarın eski ve yaşlı adamlarına sordum ve öğrendim ki, bu arazi evkafa aiddir ve bir milletvekili tarafından icar edilmiştir. Nihayet kendi kendime düşündüm:

- Bir milletvekili bu kadar vatandaşı çoluğile, çocuğile sokak ortasına atacak değil ya...” böylece konduracağım evin yerini tayin ettikten sonra fabrikadaki arkadaşlarla bir istişarede bulunduk. Onlar da evsizlikten şikayetçi idiler. Bu arkadaşlar da aynı yere birer çatı kuracaklardı. Bir gün gelip kendimize münasip birer yer beğendik. Hatta evlerimizin bahçe ve yollarını dahi göz kararıyla ayırdık, fakir kimseler olduğumuz için binayı ucuza maletmeğe mecburduk ve bu sebeble sağdan soldan ucuz malzeme tedarikine koyulduk. İmdadımıza Amerikadan gelen kamyon ambalaj sandıkları yetiştirdi ve bunlardan alacağımız 4 kanadla bir oda yapabileceğimizi tesbit ettik. Fakat her şeyden önce bir çatı kurmamız lazımdı. Çünkü bekçiler ve jandarmalar “gecekonduların” üreyip türemesine mani olmak için devriye geziyor, etrafı kontrol ediyorlardı.

“Gecekonduların” evlerin sakinleri daha enteresan şeyler anlatıyorlar. Bunları başka bir yazıda belirteceğim.”

¹⁷³⁸ “Gecekonduların Evleri de Karaborsaya Düştü”, *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1947, Sayı: 8239. Makalenin tam metni şu şekildedir: “Gecekonduların evlerinin sakinlerinden dokumacı ustası Kani Armağan, bir gecenin içinde “gecekonduların evini” bu araziye nasıl kondurduğunu şöyle anlattı:

-“Gecekonduların evlerin” üreyip, türememeleri için çok sıkı tertibat alınmıştı. Bekçiler; jandarmalar; bu sıralarda; değil çivi çaktırmak, kuş uçurmuyorlardı. Halbuki elimizi çabuk tutmamız; birkaç saat içinde müstakbel evimizin dört direğiyle çatısını tamamlamamız lazım geliyordu. Çatı kurulduktan sonra mesele yoktu.

Harekete geçmek için mehtablı bir geceyi seçtim. Kaşla göz arasında yapılması gereken bu inşaatı ancak ayışığının yardımıyla meydana getirmek kabil olacaktı. Gecekonduma mesned olan direklerle çatıyı teşkil eden ambalaj sandıklarını gündüzden getirip o civardaki bir hendeğin içine sakladım. Aşağı yukarı bu basit malzeme için 200, 300 lira para harcamış ve bu yüzden borca girmiştim. Muvaffak olamaz, yakalanırsam diye ödüm patlıyordu. O gün hava karardıktan sonra çoluk çocuk faaliyete geçtik. İşçi arkadaşlardan bir kaç da devriyelerin gelip gelmediklerini kontrol etmek maksadile gözcülük vazifesini üzerilerine aldılar. Aramızdaki parola mucibince şayed bekçilerden, jandarmalardan bizim tarafa doğru geldikleri görülürse:

-Karakolda ayna var!

Şarkısını yüksek sesle söyleyip bizi ikaz edeceklerdi. Durum, zannolunduğu kadar basit değildi. Yaşım 45 tir. Hayatta bir çok acı ve tatlı hadiselerle karşılaştım. Fakat o geceki kadar heyecan duyduğum bir vak’ayı

hatırlamıyorum. Şansımız varmış, birkaç saat içinde hiçbir sorgu ve suale, en küçük bir engelle maruz kalmadan şu gördüğünüz binayı buraya kondurmuşlardık. Aynı gece uğurlu bir gecedir. Şimdi burada gördüğünüz arkadaşlardan Abdi Dikbaş, Süleyman Sezgin, Hasan Özlü, İsmail Aynaşık, Hüseyin Çaybak, Ali Kiremidci de o gece evlerini kondukdular.

Bu sırada Kani usta ile konuştuğumuz odaya “gecekondu evler” mahallesi sakinlerinden kadın, erkek kalabalık bir grup daha girdi. Kani usta bu vatandaşları tanıtıyor:

-Lütfi Yengül, bir fabrikada marangozdur; beş çocuk babasıdır. Vahid Kule, ameledi ve sekiz nüfuslu bir ailenin reisidir. Aziz Göktepe; bez fabrikasında dokumacıdır, beş nüfusa bakar. Selim Akarçay, o da bizim fabrikada işçidir ve dört nüfusludur. Hasan Bahçetepe, Bayezid Taşkoparan, Veysel Erişir, Ahmed Karaca, Ahmed Beşiktepe, Hüsnü Abacı, Ahsan Boyar, İsmail Kayahan da az yevmiyeli ve çok nüfuslu işçiler ve aileleri...

Bu tanışma ve tanıştırma işi bittikten sonra Kani usta ilave ediyor:

-Görüyorsunuz ya, evlerimiz çerden çöpten şeyler amma bizler bir çoklarımızın sandıkları gibi tufeyli ve göçebe insanlar değilizdir. Ne yapalım, iki el bir baş içindir deyip kafalarımızı iyi kötü bir çatı altına soktuk. Fakat bizi bir türlü rahat bırakıyorlar.

-Ne yapıyorlar, Kani usta?

-Dört, beş gün evvel polis ve jandarma vasıtasile bize birer ihbarname dağıttılar. Üç gün içinde gecekondularımızı tahliye etmezsek yıkacaklarmış. Sanki biz buralara keyif için, sayfiye hayatı geçirmeğe gelmişiz. Hiç kimse gelip de bir defa halimizi sormadı. Allah Meclis Başkanı Karabekir Paşadan razı olsun. Evvelki gün buraya geldi de, yüreklerimize su serpiti bizim...

-Demek şimdi rahatsızsınız?

-Gene rahat değiliz. Polisler, Jandarmalar saatte bir kapılarımızı çalıyor “gene çiv mi çakıyorsunuz, yasaktır” diyorlar. Halbuki yağmurlar başlamadan; kış gelmeden evlerimizin daha muhafazalı bir hale getirilmeleri lazımdır. Geçenki yağmurlarda zorluk çektik. Baksanıza toprak üstünde oturuyoruz. Hiç olmazsa zemini tahta ile odanın duvarlarını kerpiçe sıvamamız icab etmez mi? Bizim gibi ihtiyaç sahibi meteliksizlikten bu işlere başvurular rahat bıraksalar da karaborsacılarla meşgul olsalar...

-Hangi karaborsacılarla?

-İlahi bayım, bu zamanda hangi işte açıkgozlülere rastlanmaz ki? Bizim gecekondularda da karaborsacılık aldı yürüdü. Ben gözümle görmedim amma, bir aydır sağdan, soldan işitiyorum. Bazı açıkgozler, şuraya buraya “gecekondu” kondurup tahliye zorile veya herhangi bir sebeble yersiz kalanlara yüksek fiatlarla bu evleri okutuyorlarmış. Mesela 300 kağıda çıkan gecekondu, karaborsada 850 ile 1500 lira arasında imiş. Öyle ya bir eve, 1000 lira hava parası vermektense bir gecekonduya sahip olmak daha hayırlı değil midir? Sonra karaborsacılık sade gecekondularda değildir. Malzeme fiatları da dört, beş misli artmıştır. Gecekondu fazlaştığı ve rağbet gördüğü için eskiden 250 kuruşa alınan bir limon sandığı veya gaz sandığı, şimdi 700 kuruştur. Çivi, kontrplak, mukavva fiatları da alabildiklerine yükselmişlerdir. Bir de şu nokta var ki Bakırköyde; Yeşilköyde birkaç evi ve köşkü olan bir takım kimselerin de fırsattan istifade ederek “gecekondu ev” yaptırdıkları ve bunları da kiraya verdikleri söylenmektedir. Haydi bizler fakir kimseleriz, başımız dara geldiği için bu işi yapıyoruz. Fakat bu açıkgozlere ne oluyor?

Dokumacı ustası, esefle başını iki yanına sallayarak ilave ediyor:

-Ne ayıb şey değil mi?

Doğrusunu isterseniz, elini atmadığı yer kalmıyan karaborsanın şimdi de “gecekondu”lara musallat oluşu, bazı mülk sahiplerinin sırf para kazanmak ihtirasile fakir fukara istismara kalkışları beni hem üzmüş, hem de hayrete düşürmüştü. Odada bulunanlar da bu hayretimin farkına varmışlardır. Hep birden teyid ettiler:

-Ustanın dedikleri doğrudur. Araştırılıp soruşturulursa bütün bunlar meydana çıkar...

Gecekondu mahallesinin sakinlerine kendi kendilerine yarattıkları bu alemde günlerini ve gecelerini nasıl geçirdiklerini sordum. Dokumacı Kani usta, bu sualimi şöyle cevaplandırıyor:

-Ortalama bir hesaba buradaki evlerde 1500 kişi oturuyor. Oldukça büyük bir mahalle burası. Fakat kaçmaktan kovalamağa vakit bulamıyoruz ki. H bu gün yıkacaklar, ha yarın bizi kapı dışarı edecekler endişesile sonsuz bir huzursuzluk içindeyiz sonra bütün arzumuz, kış gelmeden; yağmurlar, soğuklar başlamadan evlerimizi muhafazalı bir hale getirmektir. Çoğu evler kuru toprağın üzerinde oturtulmuşlardır. Ufak tefek tamirata müsaade etseler de şu kondularımızı bir hale yola koysak, kışta kıyamette barınma imkanlarını bulsak. En mühim meselelerden biri de su işidir. Burada su sıkıntısı çekiyoruz. Sakalar da fırsattan istifade ederek buraya getirdikleri beher teneke su için 25 kuruş istiyorlar. Buradaki hayatımız şimdilik bir göçebe hayatıdır. Bu konduları yapmak için bir çok fedakarlıklara katlandık. Eşyalarımızı, mutfak takımlarına varıncaya kadar satanlarımız pek çoktur. Bunları yeniden tedarik etmek mesele. Bazı hususi fabrikalarda çalışan arkadaşlarımıza mensub oldukları müesseseler para ve malzeme yardımında bulunmuşlardır. Fakat resmi müesseselerde çalışanlara:

-Bizim gecekondulara verecek paramız, edecek yardımımız yoktur, denilmiştir. Halbuki bizim buradaki hayatımız doğrudan doğruya bir zaruretin ifadesidir. İyi kötü başımızı sokacak bir çataltı bulmuştuk, kendimize göre medeni bir hayat yaşıyorduk. Fakat şimdi bütün bunlardan mahrumuz. Çocuklarımız mumla derslerine çalışırken bizler de kuru toprağı üstünde günlük yorgunluğumuzu gideriyoruz. İşte bizim hayatımız bu...

Benim Kazlıçeşmedeki “gecekondu evler” mahallesinde edindiğim kanaat, kimse gocunup gücenmesin amma buradaki vatandaşların lehinedir. Yukarıya dalarını sıraladığım insanların çoğu en az beş nüfusa bakan aile reisleri idi. Hepsinin derdi bir noktada toplanıyor: başlarını sokacak bir kira evi, hatta bir tek oda dahi bulamamışlar, çocuk çocuk sokak ortasında kalmaktansa bu araziye şu derme, çatma evleri kondukdular. Yapılacak ilk iş, “gecekondu evler” mahallelerinde esaslı bir kontrol yaparak mesken darlığından, kira pahalılığından, sokak ortasında kalmak tehlikesinden bunalan hakiki ihtiyaç sahipleriyle, bu fırsattan faydalandığı

meşrulaştırdıklarını ortaya koymaktadır. Gecekonducular, “fırsatçılık ve karaborsacılık” yapan gecekonduculardan şikayetle kendi durumlarının meşruiyetini ifade etmektedir: Ekonomik durumları kötüdür, yaşam şartları kötüdür, hepsi meslek sahibi işçidir, çok fazla nüfusa bakmaktadırlar, başka çareleri yoktur, bu durumda bu bölgede kalmak ve evlerini sağlamlaştırarak gelen kış şartlarında daha sağlıklı evlerde oturma haklarını almak istemektedirler.

Gecekondu meselesinin bir “fırsattan istifade” şehircilik olduğu ve oldubittilerle bu durumun meşrulaştırıldığı görülmektedir. Kırdar bu hususta, Ankara’da Başbakan ve yetkililerle görüşmüştür. Sonuç fiili durumun istemeyerekte olsa kabul edilmesidir: “...Kuvvetle söylendiğine göre, Maliye ve Vakıflara ait yerlere gecekondu evleri yapılabilecektir. Yalnız yapılacak binaların ötekilere nispeten daha muntazam olması lazım gelmektedir. Bilhassa sıhhi bakımdan hiç noksanlık olmaması ön planda olacaktır.”¹⁷³⁹ Haberin verilmiş biçimi, tüm kamunun tüm kurumsal itirazlarına rağmen “fırsattan istifade” şehirciliğin önünü açmaktadır.

Gecekondu meselesi İstanbul Şehir Meclisi’nde de tartışılmaktadır. İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu üyesi Feridun Dirimtekin gecekondu meselesi hakkında başkanlık makamının cevaplanması için şu soruları yöneltmiştir: “Şehrin muhtelif yerlerinde ve bilhassa Kazlıçeşme, Beykoz, Mecidiyeköyü, Edirnekapi civarlarında kütle halinde inşa edilmekte bulunan gece kondu evlerinin inşası için belediyeden müsaade alınıp alınmadığının, ruhsatsız inşa edilmiş iseler bu hususta şehrin imarı ve sıhhati bakımından mevzu kanuni hüküm ve müeyyidelerin tatbik edilip edilmediğinin ve badehu bu gibi imar planlarına ve belediye nizamlarına aykırı parazit inşaatın önüne geçmek için ne düşünüldüğü ve muhtaç olan vatandaşlara mesken temini hususunda ne gibi tasavvurlar bulunduğu belirtilmesi...”¹⁷⁴⁰ Dirimtekin’in bu soruları, bu dönem değerlendirildiğinde, aslında muhalif bir duruşu sergilemektedir. Ancak bu dönemde, üstü örtülü bir muhalefette bu tür cevapsız sorularla yapılabilmektedir. Gecekondu evlere ilişkin müsaade alınmadığı herkes tarafından bilinmektedir, bu binalara mevcut kanun ve teknik personelle müdahale edilememektedir. Belediyenin bu inşaatı önleme gibi bir gayreti vardır, bunun için

söylenen menfaat düşkünlüğünü ayırd etmek, sonra da zaruret sevkile ev konduranları elden geldiği kadar himaye edip, berikilerin faaliyetlerine meydan vermemektir.

Bu şehirde mesken darlığı, kira pahalılığı artık kimsenin inkar edemeyeceği bir hakikattir. Bu takdirde zaruret sevkile, kırdar, bayırdar tünemeyi göze alan vatandaşları koruyup kollamamız hepimiz için bir vazifedir.”

¹⁷³⁹ “Şehir Meclisine Gecekondu Evleri İçin Bir Tahrir Verildi”, *Vatan*, 9 Ekim 1947, Sayı: 2288.

¹⁷⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 15 Ekim 1947, İndeks: 2071663, Cilt No: 17, Karar No: 237.

Belediye konut üretimine de el atmıştır, ancak yaklaşımlar sorunu çözmemektedir. Dirimtekin, bu mesele üzerinden Başkanlık makamını yani Kırdar'ı hedef almaktadır. Cevabı olmayan, mesken kıtlığının bir buhran olarak tanımlandığı dönemde, çözümü de olmayan bu sorularla Dirimtekin, yalnızca kayıtlara geçen bir itirazda bulunmuş olmaktadır. Şehir Meclisi'ndeki itiraz, uygulamayı etkilememektedir. Bu durum, İstanbul'un yerel meclis yapılanmasında üyelerin etkiliklerini ortaya koymaktadır.

Şehir Meclisi'ne gecekondularla ilgili bir takrir verilmiş, bu takrir Kırdar tarafından, "İngiltere'de bulunuşum esnasında başlayan bu kabil inşaat"¹⁷⁴¹ ifadeleriyle cevaplandırılmaya başlamıştır. Kırdar kendisinin yurtdışına olması dolayısıyla, şehrin çarpık yapılaşması karşısında sorumluluğu bürokratlarına atmış bulunmaktadır. Eğer bu çarpık yapılaşma yalnızca Kırdar'ın yurtdışında olması sürecinde doğmuş ise, bu duruma göz yuman bürokratların sorumlulukların ne olacaktır? Gecekondu gibi toplumsal bir patlamanın şehre yansımaları, iktisadi etmenlerin sonucu ortaya çıkan sosyal bir hadisedir. Burada Belediye Başkanının yurtdışında olması gibi bireysel bir nedenle gecekondu hadisesini açıklaması kamu kaynak ve imkânlarının kullanımı açısından sorgulanmamaktadır. Ayrıca, Belediye ve Valilik gibi kurumlar, üst yöneticileri bulunmadığında çalışmıyorsa bu organizasyonların kurumsallaşması da sorgulanmalıdır. Bunlara ilave olarak, İstanbul Vali ve Belediye Başkanı olan Kırdar, şehirde yıllardır sürdürülen planlama ve imar faaliyetlerinin bu şekilde sekteye uğratılması karşısında sorumluluk taşımamaktadır. Bu da dönemin İstanbul CHP yönetici elitinin sorunlar karşısındaki tavrını ortaya koymaktadır.

Mesken buhranı ve gecekondu sorunu toplumun tüm kesimlerinin bu sorunla ilgilenmesine neden olmaktadır. Çünkü tüm İstanbullular imar faaliyetinin bu boyutu ile yüzleşmek zorundadır. Suut Kemal Yetkin, bu sorunun çözümünün öncelikle halka alt yapısı hazır ucuz arsa verilmesi ile mümkün olduğunu belirtmektedir. Ayrıca halka, evini nasıl yapıyorsa yapsın, çok da fazla karşılaşılmaması gerektiğini dile getirmektedir. Sonuçta belediye planları bitirememiştir, yeni arsaları imara açamamıştır, vatandaş da bu durum karşısında devlet arazisinde kendi çözümünü uygulamaktadır. Yetkin devletin fabrika açarken yanına işçi evleri yapması gerektiğinin de altını çizmektedir.¹⁷⁴²

¹⁷⁴¹ "Gecekondular Hakkında Valinin Cevabı", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1947, Sayı: 8332.

¹⁷⁴² "Kurultay Günlerinde Mesken Politikamız", *Ulus*, 22 Kasım 1947.

İdari otorite gecekonduların yaygınlaşmasından rahatsızdır,¹⁷⁴³ ancak bazı bölgelerde yıkımlar devam ederken İstanbul'un diğer bazı semtlerinde gecekondular faaliyetleri devam etmektedir.¹⁷⁴⁴ Devlet-vatandaş mücadelesinde gazetecilerin yaklaşımları arasında tek bir ses yoktur, farklı yaklaşımlar ortaya çıkmaya başlamıştır. *Ulus* gazetesinden bir muhabir, bazı gazetecilerin, gecekondular meselesinde halkı yanlış yönlendirdiğini belirtirken, bu gecekondulaşmada devlet ve vatandaş arazilerinin işgal edildiğini, "Türkiye'de hakim olan rejim ve ideoloji herkesin malına mülküne saygı göstermek esası üzerine kuruludur" ilkesinden hareketle gecekondular sorununun bir mülkiyet işgali ve rejim meselesi olduğunu vurgulamaktadır.¹⁷⁴⁵ Bu yaklaşım gecekondular meselesini, bir rejim meselesi olarak ele almaktadır. Eğer toplumda mülkiyet hakkına riayet edilmiyorsa; bu durum, bireysel trajedilerin meşrulaştırılması üzerinden değil, hukuk düzleminde ele alınmalıdır. Ancak bu yaklaşım fiili duruma bir çözüm önermemekte, devletin şehir bu hale gelmeden evvel alması gereken tedbirleri almadığı hususunu göz ardı etmektedir. Sorun yalnızca, hukuki çerçeveden analizlerle çözümlenmemektedir.

Gecekondular tartışmaları sürerken bu durumun ülke genelinde yaygın olduğu ortaya çıkmaktadır. Yalnız Ankara'da kırk bin gecekondular yapılmıştır.¹⁷⁴⁶ Belediye ve Vilayet yetkilileri çözümü Hazine ve Evkaf'a ait arazileri fakir vatandaşlara ucuza vermek ve yeni gecekondular yapımını önlemek olarak belirlemişler ve tedbir almak için toplantı yapmışlardır.¹⁷⁴⁷ Gecekondular sorunun çözümü, fiili durumun meşrulaştırılması yoluyla olacaktır. Kurumların verdikleri mesaj bu anlama gelmektedir.

Gecekondular sorunu şehrin, sağlık ve estetiğini de tehdit etmektedir. Bu durum karşısında Metin Toker, Şişli'de ortaya çıkan gecekondular mahallesinin durumunu "insana dehşet ve tiksinti veren bir mahallede karşılaşılan manzaralar" şeklinde başlayarak anlatmaktadır. Bu makalede Toker, gecekondular meselesinin bir sosyal zaruret olmaktan çıktığını bir rant kapısına dönüştüğünü, İstanbul içerisinden örnekler vererek açıklamaktadır.¹⁷⁴⁸

¹⁷⁴³ "Gecekonduların Yıkıtılması İsteniyor –Kaymakamlar, şehrin sıhhati namına gösterilen müsamahaya bir son verilmesini istediler-", *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1948, Sayı: 8628.

¹⁷⁴⁴ "Şehirde Gecekondular Davası –Bazı semtlerde gecekondular yıkıtılırken, birçok yerlerde de yeni inşaat devam ediyor-", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1948, Sayı: 8629.

¹⁷⁴⁵ "Gecekondular Evleri", *Ulus*, 22 Ağustos 1948.

¹⁷⁴⁶ "Gecekondular Davası Bütün Memlekete Yayıldı –Yalnız Ankarada 40.000 gecekondular yapıldığı anlaşıldı, meselenin bir hükümet meselesi olarak belirdiği görülüyor-", *Cumhuriyet*, 24 Ağustos 1948, Sayı: 8633.

¹⁷⁴⁷ "İstanbul'da Yeni Yapılan Gecekondular Yıkıtılacak –Fakir Halka dağıtılacak arsalar meselesiyle meşgul olacak bir komisyon kuruldu-", *Ulus*, 29 Ağustos 1948, Sayı: 9745.

¹⁷⁴⁸ "İstanbulun Mutena Bir Semtinin Perde Arkası", *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1948, Sayı: 8669.

İstanbul’da bazı semtlerde gecekondu yıkımları yapılmaktadır. Mecidiyeköyü’ndeki tramvay deposu arkasındaki evler; kaymakam kararıyla yıktırılmaya başlanmış, bu çalışmayı yürüten mühendis ve işçiler öğleye kadar yıkım işini devam ettirmişler, öğleden sonra bu işe devam etmemişlerdir. Bu durumda haber yapılırken yıkım işine ara verilmesini *Cumhuriyet* gazetesi muhabiri şöyle yorumlamaktadır: “... Böylece öğleye kadar yıkılabilenler yıkılmış, diğerleri kalmıştır. Bu suretle diğerlerinin yıkılmasından vazgeçilmiş olması, emri veren makamın bu hareketinin kanunsuz olduğunu anladığını meydana koymuştur.”¹⁷⁴⁹ Bu yorum aslında, gecekondu inşa edenlerin sosyal zaruretlerini vurgularken, yıkım yapanları kanunsuz bir iş yapıyormuş gibi göstermektedir. Aslında siyasi popülizmin basında yer alış biçimi sekteye uğratmaktadır.

Kırdar ve ekibi mesken buhranı ve gecekondu sorununun çözümünü ucuz ev yaptırmakta aramaktadırlar. Ancak, yapılan ucuz evlerden Silivrikapı’da inşa edilenlerin en ucuzu 7500 lira olup, fakir halkın bu evi alma ihtimali de yoktur.¹⁷⁵⁰

Gecekondu artık meşruiyetini ispat etmesi gereken bir mevzu olarak kurumlar ve halkın gündeminde yer almamaktadır. Bundan böyle gece kondu yıkılması düşünülen değil, çözülmesi gereken bir mesele halini almıştır. Belediye bununla ilgili bir proje hazırlamıştır. Projeye göre, İstanbul’un on yedi bölgesinde bulunan Hazinesden Belediyeye devredilen araziler, vakıf ve şahıs malına inşaat yapmış gecekonduculara devredilecektir. Gecekondulardan belediyenin kabul etmediği tipteki evlerde yıktırılarak, yenilenecektir.¹⁷⁵¹ Kamu otoritesi; gecekondu yıkmayı beceremeyince, ıslah edilerek dönüştürmeye çalışmaktadır.

Kanun tasarıları ve projeler tartışılmaya devam ederken, İstanbul’da bir taraftan gecekondu inşaatı sürmekte; diğer taraftan Belediye de yıkım yapmaktadır. Kazlıçeşme’de on iki gecekondu yıkılmıştır.¹⁷⁵² Gecekondu yıkımına halk direnmektedir ve yetkili makamlara şikayete gitmektedir. Kazlıçeşme’de şahısa ait arazideki, şahsın şikayeti üzerine yıkım yapılırken arbede yaşanmış ve bir vatandaş yaralanmıştır.¹⁷⁵³ İstanbul genelinde 11 Haziran 1949 tarihinden itibaren yapılan üç yüz

¹⁷⁴⁹ “Yıkıtılan Evler –Mecidiyeköyündeki Evlerin Yıkıtılması Durduruldu-”, *Vatan*, 3 Kasım 1948, Sayı: 2673.

¹⁷⁵⁰ “Gecekondular Meselesini Halletmek İçin”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1948, Sayı: 8701.

¹⁷⁵¹ “Vakıflara Ait Arazilardaki Gecekondular Yıkılacak”, *Vatan*, 31 Mayıs 1949, Sayı: 2882.

¹⁷⁵² “Kazlıçeşmede Dün 12 Gecekondu Yıkıldı”, *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1949, Sayı: 9041.

¹⁷⁵³ “Gecekonduların Yıkılması İş Dün Durduruldu –Yıkıcılarla gecekondu sakinleri arasında şiddetli kavgalar oldu, bu arada bir kişi ağır yaralandı-”, *Cumhuriyet*, 15 Ekim 1949, Sayı: 9042.

gecekonduyun durumunu Belediye Daimi Encümeni görüşecektir.¹⁷⁵⁴ İstanbul'da gecekondu yıkımları da gündeme gelmeye başlamıştır. Gecekonduların yaygınlaşması hızında olmasa bile, Belediye kendi otoritesini de gösterecek şekilde yıkımlar yapmaktadır.

Kırdar'ın İstanbul'u yönettiği son beş yıl, II. Dünya Savaşı sonrası ülkenin çok partili hayata geçtiği, İstanbul'da mesken buhranın ortaya çıktığı bir dönemdir. Bu döneme, İstanbul hem plan hem alt yapı hem de konut sayısı olarak hazır değildir. Kamu otoritesinin bu süreci yönetememesi, halkın kendi çözümünü üretmesine imkân tanımış ve gecekondulaşma İstanbul'da başlamıştır. Kırdar, gecekonduları meşru görmemekte ve ortadan kaldırmak istemektedir. Ancak ülkenin içinde bulunduğu siyasi atmosfer, Kırdar'ın bu beklentileri ile örtüşmemektedir. Fıllı durum meşrulaşmış, kamu otoritesi şehri yönetemediğinden; şehir, fiili durum tarafından yönetilir hale gelmiştir.

6.2. FAHRETTİN KERİM GÖKAY DÖNEMİ KÖYDEN ŞEHRE GÖÇ VE KONUT KİTLİĞİ (1949-1957)

Savaş sonrası İstanbul'un temel mesellerinden birisi olan mesken buhranı için hükümet ve belediye düzeyinde bazı düzenlemeler icra edilmiştir. İstanbul halkı için birincil sorun olan barınma işlerinin halli için atılan, ucuz ve bol inşaat malzemesi temini, ucuz veya ücretsiz arsa tahsisi, kamu eliyle konut inşası ve konut inşasındaki bürokratik sürecin kolaylaştırılması uygulamaları Kırdar döneminde başlatılmıştır. Gökay, bu uygulamaları devir alırken artan şehir nüfusu içinde farklı çözümler üretmeye çalışmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası, İstanbul'un aldığı göç artmaktadır. Ve bu nüfusun ihtiyaç duyduğu konutlar üretilemediğinden, gecekondulaşma normalleşmeye başlamıştır.

6.2.1. Köyden Şehre Göç ve Konut Sorunu: Mesken Buhranı

Mesken buhranın çözümü için belediye her türlü alternatifi değerlendirmektedir. Belediye, İstanbul'da takriben iki bin evin boş olduğunu tespit etmiş, bir koordinasyon kararı alınarak bu evlerin belediye tarafından kiraya verilmesi için çalışma yapmaktadır.¹⁷⁵⁵ Şehir Meclisi'nde İstanbul'da bulunan boş evlerin kiraya verilebilmesi için bir "Mesken Ofisi" kurulması önerilmektedir.¹⁷⁵⁶ 1951 yılında, İstanbul'da on iki

¹⁷⁵⁴ "300 Gecekonduyunun Yıkılması İçin Müracaatlar", *Cumhuriyet*, 26 Ekim 1949, Sayı: 9054.

¹⁷⁵⁵ "İstanbul'da 2 Bin Ev Boş Duruyor", *Ulus*, 10 Ocak 1950, No: 10248.

¹⁷⁵⁶ "Mesken Buhranı", *Cumhuriyet*, 14 Şubat 1950, Sayı: 9165.

bin adet boş evin bulunduğu dair bir haber gazetelerde yer almıştır.¹⁷⁵⁷ Bu tür rakamların kaynağı ve güvenilirliğine dair bilgi bulunmazken, bu haberlerle mesken buhranının temel sebebinin ev sahiplerinin oluşturduğu yüksek kira talebi olduğu imajı verilmektedir. İstanbul Kalkındırma Derneği'nin rutin bir toplantısında mesken meselesi gündeme gelmiş ve bir üye şehirde boş olarak tutulan yirmi bin evden bahsetmiştir. Başka bir üye de, "kiracılarla ev sahipleri arasında uzun zamandır devam eden sessiz bir harp vardır" diyerek bu yirmi bin rakamının mesnedinin olmadığını ifade etmiştir.¹⁷⁵⁸ Mesken meselesinde; rakamlar üzerinden sorun ele alınarak, çözüm için hedef belirleme süreci devam etmektedir. Mühassıslar, İstanbul'da mesken buhranını karşılamak için otuz beş bin eve ihtiyaç olduğunu belirtmiştir.¹⁷⁵⁹

İstanbul mesken buhranı tüm kişi ve kurumların gündem maddelerinin başında yer almaktadır. Gökay, göreve geldikten birkaç ay sonra, İstanbul'da mesken davasını görüşmek üzere üniversitelerden uzman hocalar ve Şehir Meclisi'nden mühendislerden oluşan akademik bir toplantı düzenlemiştir.¹⁷⁶⁰ Toplantıda, "İskan ve Normal İnşaat İşleri" hakkındaki 5228 numaralı kanun hakkında hükümete sunulacak tadilat teklifi değerlendirilmiştir. Bu kanunda görüşülen maddeler, şehir içindeki devlete ait arazilerin dağıtımı ve istimlake ilişkin düzenlemelerden oluşmaktadır. Mesken davasının halledilmesi için belediyenin elindeki arsaları satarak elde edeceği kaynakla gecekondularda oturanlar için ucuz evler yapmak hedeflenmektedir.¹⁷⁶¹ Bütçe meselesi halledilerek gecekondulu meselesi çözülecektir. Ancak yine kamunun kaynaklarıyla çarpık ve kaçak yapılaşmanın önüne geçilebileceği yaklaşımı gündeme getirilmiş olmaktadır.

Mesken meselesinin çözümsüzlüğü yöneticileri farklı arayışlara itmektedir. Teknik Üniversite'de belediye yetkililerin oluşturduğu komisyon son görüşmesini yapmış ve raporunu Şehir Meclisine sunacaktır. Bu toplantıda, "en ucuz malzemeyi ve en ucuz ev inşasını temin eden zata mükafat verileceği" de görüşülmüştür.¹⁷⁶² Buhran, o noktaya gelmiştir ki, artık toplumdaki farklı fikirlere de açılma ihtiyacı hissedilmektedir. Mesken davasının nasıl halledilebileceğine dair uzmanların yazıları da

¹⁷⁵⁷ "İstanbulda 12 Bin Boş Ev ve Apartıman Katı Var", *Cumhuriyet*, 5 Mart 1951, Sayı: 9549.

¹⁷⁵⁸ "İstanbul'da Ev Darlığı Var mı Yok Mu?", *Vatan*, 28 Ekim 1952, Sayı: 4113.

¹⁷⁵⁹ "Mesken Buhranını Karşılamak İçin Şehirde 35 Bin Eve Daha İhtiyaç Var", *Yeni İstanbul*, 31 Ağustos 1953, Sayı: 1356.

¹⁷⁶⁰ "İstanbul'da Mesken Davası", *Ulus*, 21 Ocak 1950, No: 10259.

¹⁷⁶¹ "İstanbul'un Mesken Davası Nasıl Halledilecek?", *Yeni İstanbul*, 21 Ocak 1950, Sayı: 52.; "İstanbulun Mesken İşleri İçin İlk Mühim Toplantı", *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1950, Sayı: 9141.

¹⁷⁶² "İstanbulun Mesken Meselesi", *Cumhuriyet*, 24 Şubat 1950, Sayı: 9175.; Mesken İşleriyle Uğraşan Komisyon İşini Bitirdi", *Ulus*, 24 Şubat 1950, No: 10293.

dönemin matbuatında yansımaktadır.¹⁷⁶³ Mesken işini tetkik eden komisyon, son toplantısını da Şehir Meclisi'nde yaparak raporunu bazı tadillerle kabul ettirmiştir.¹⁷⁶⁴

Mesken buhranının çözümü için Profesör Nihad Reşad Belger, TBMM'ye yalnızca “az ve dar gelirli, ücretli insanlar”ın nasıl ev sahibi olabileceklerine yönelik bir tasarı sunmuştur.¹⁷⁶⁵ Gazetelerde bu tasarının mesken buhranını hangi adımlarla çözeceğine dair özetler yer almıştır.

Mesken meselesinin çözümü için yurtdışında yapılan uygulamalarda dönemin basınında yakından takip edilmektedir. İngiltere’de II. Dünya Savaşı sonrası, 106.000 ev inşa edilmiştir. Bu evlerin 222.330’unun malzemesi fabrikalarda seri üretimle sağlanmıştır. İngiliz hükümeti ucuz ev inşa malzemesi araştırmaları için akademik çalışmalara destek vererek, seri üretimin yolunu açmıştır.¹⁷⁶⁶ Enver Abiral’de mesken buhranı karşısında blok inşaat yapımını önermekte ve İsveç’ten¹⁷⁶⁷ örneklerle önerisini desteklemektedir.

İstanbul’da mesken meselesi dönemin basınında tartışılmaya devam ederken, Rebii Gorbon adlı yüksek mühendis, bu meselenin ele alınmasında yaşanan kavram karmaşasına dikkat çekmektedir. Meselenin sebepleri üzerinde duran Gorbon: “Netice olarak şurasını iddia edebiliriz ki, ihtiyacı esaslı bir şekilde tesbit ve şehrin müstakbel iskan mıntikasını tayin etmeden şehrin içinde ve kenarındaki arsalarla serpiştirilecek ufak evler inşa etmekle mesken buhranına çare bulunmuş olmaz”¹⁷⁶⁸ şeklindeki yorumuyla İstanbul’da mesken sorunun temelinde belediyenin yapamadığı planlama faaliyetlerinin olduğunu belirtir.

Mesken meselesine önerilen diğer bir çözümde yapı kooperatifleridir. Tek tek ev yapılması yerine kaynakları bir araya getirilerek masrafı düşük evlerin yapımı kooperatifler aracılığıyla desteklenmelidir.¹⁷⁶⁹ 1950 yılında *Üçüncü Türk Kooperatifçilik Kongresi* toplanmıştır. Kongrede, yurtdışından ucuz malzeme temini,

¹⁷⁶³ Asım Mutlu, “Mesken Davası –Şehirde, Küçük ve Ucuz Evler Nasıl Yapılabilir-”, *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1950, Sayı: 139.

¹⁷⁶⁴ “İstanbulun Mesken Meselesi”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1950, Sayı: 9239.

¹⁷⁶⁵ Necdet Evliyagil, “Mesken Davası ve Ucuz Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 3 Şubat 1951, Sayı: 9519.

¹⁷⁶⁶ Robert Townsend, “Yabancı Memleketlerde Mesken Davası Böyle Hallediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1950, Sayı: 156.

¹⁷⁶⁷ Enver Abiral, “Mesken Buhranı Karşısında Blok İnşaat Çaresi”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 9271.

¹⁷⁶⁸ Rebii Gorbon, “İstanbulda Mesken Buhranı”, *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1951, Sayı: 9579.

¹⁷⁶⁹ “Bugünkü Kongre Dolayısıyla Mesken Davamızda Yapı Kooperatifleri”, *Ulus*, 21 Aralık 1950, No: 10392.

kredi sağlama ve yapı işlerinin birlik oluşturarak kooperatifler aracılığıyla organize edilmesi ele alınmıştır.¹⁷⁷⁰

Mesken meselesi, 1950 seçimlerinden sonra *Cumhuriyet* gazetesinde başyazı olarak ele alınmıştır. Bu yazıda, “sabık iktidar”, Ankara’ya yaptırdığı meskenleri İstanbul’a yaptırmadığı için suçlanmaktadır. Halk için ucuz konut vadiyle Belediye ve Emlak Bankası tarafından inşa edilen evlerin ucuza mal olmadığı ve bu şartlar altında düşük gelirli kişilerin İstanbul’da mesken sahibi olamayacağı ifade edilmektedir. Başyazıda çözüm ucuz malzeme temini olarak gösterilmektedir.¹⁷⁷¹ Demokrat Parti dönemi Ankara-İstanbul çatışması, konut sorunu üzerinden açığa çıkmaktadır. Sabık iktidarın, İstanbul’u ihmal ettiği vurgulanarak konut sorunu konusundaki yeni yaklaşım ortaya konulmaktadır.

Mesken meselesi toplumun tüm kesimlerinin her gün yaşadığı sorun olarak gündemde kalmaya devam etmektedir. Bu konu, dönemin basınında oldukça farklı kesimlerin katılımıyla ele alınmaktadır.¹⁷⁷² Enis Tahsin Hil, İstanbul’da yangın yerleri boş dururken, şehrin her tarafındaki inşaat yapımını eleştirmekte ve insanların sayfiye yerlerine bina yapmak yerine kiraya vermek üzere boş arsalarla apartman yaptığından bahsetmektedir.¹⁷⁷³ Ampirik gözlemlerle bile İstanbul’un mesken meselesi değerlendirilmektedir. Tüm kesimler, eski şehirde yeni konular yapmayı önermekte, ancak bu öneriler karşılığını bulmamaktadır.

1953 yılına gelindiğinde, İstanbul’da yeni inşaat yapımlarının çoğaldığı ve yeni apartmanlar yapıldıkça kiralık levhalarının çoğaldığından bahsedilmeye başlanmıştır.¹⁷⁷⁴ Mesken meselesi tartışmalarında, 1955 yılında kiraların serbest bırakılması sonrası durumun ne olacağı meselesi ele alınmaktadır. Ayrıca yeni yapılan apartmanlar, inşa maliyetleri yüksek olduğu için yüksek kiralar isteyeceklerdir, bu durum az gelirli halkın mesken ihtiyacını çözemeyecektir.¹⁷⁷⁵ Gazetelere yansıyan bu düşünceler, farklı kesimlerin kaygılarını ortaya koymaktadır. Mesken meselesinde; kat mülkiyeti kanunun kabul edilmesi, yeni bir imkân doğurmuştur. Ancak küçük apartmanlar yapılarak bu sorun çözülemeyecektir. Bu sorunun çözümü için büyük çapta

¹⁷⁷⁰ “Kooperatifçilik Kongresi Çalışmaları”, *Ulus*, 26 Aralık 1950, No: 10397.

¹⁷⁷¹ “İstanbulun Ucuz Mesken Davası”, *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1950, Sayı: 9361.

¹⁷⁷² M. Mermi, “İstanbul’un Mesken Derdi”, *Yeni İstanbul*, 11 Şubat 1952, Sayı: 799.;

¹⁷⁷³ “Enis Tahsin Hil, “İnşaat Bolluğu ve Yangın Yerleri”, *Vatan*, 20 Haziran 1952, Sayı: 3988.

¹⁷⁷⁴ “Yeni Apartmanlar Yapıldıkça “Kiralık” Levhaları Çoğalıyor”, *Yeni İstanbul*, 26 Ağustos 1953, Sayı: 1351.

¹⁷⁷⁵ “İstanbul Belediyesi Mesken Buhranını Bir An Evvel Halletmelidir”, *Vatan*, 15 Şubat 1954, Sayı: 4583.

apartmanlar inşa edilmelidir.¹⁷⁷⁶ Blok apartman yapma fikri, i mesken buhranını çözecek tekliflerden birisidir. Ancak, arazinin topografik yapısı ve mülkiyetler düşünülmeden yapılacak blok apartmanlar sağlıklı bir şehirleşmeye de neden olmaktadır. Bu seferde, güneş ve havadan mahrum blok apartmanlar oluşmaya başlamıştır. Bu durum dönemin gazetelerinde eleştirilmektedir.¹⁷⁷⁷ Mesken sorunun çözümü için şehrin yayılması ve farklı alanlarda genişlemesi, bu seferde su, kanalizasyon, yol gibi şehircilik hizmetlerinin yetersiz kalmasına ve aksamasına neden olmaktadır.¹⁷⁷⁸

Mesken buhranının çözümünde yabancı firmalarda iş almak istemektedirler. İstanbul Belediyesi'ne bir İtalyan bir de Fransız firma başvurarak kredi ile inşaat yapmayı teklif etmişlerdir.¹⁷⁷⁹ Mesken meselesinde yurtdışı firmalarda teklifler vermektedir; ancak bu dönemde, İstanbul'da yabancı firmaların yaptığı konutlara rastlanmamaktadır.

6.2.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

1950 yılı Eylül ayında, çimento fiyatları yükselmektedir.¹⁷⁸⁰ “Salahiyetli kaynakların verdiği malumata göre”, 1951 yılı Ağustos ayında İstanbul'da, inşaat sayısı artmıştır. Resmi müesseseler ve hususi şahısların İstanbul'da inşa ettiği ev sayısı 3.200 rakamına ulaşmıştır. Çimento buhranı olmasa, bu rakam 3.800'ü bulacaktır.¹⁷⁸¹ İnşaat mevsiminde yaşanan çimento darlığı dönem basınında gündem oluşturmaktadır.¹⁷⁸² Sadun Tanju, İstanbul'da inşaatların hızla artmasına rağmen kira fiyatlarının düşmeme sebeplerini inşaat malzemesi ve arsa fiyatlarını etüt ederek incelemekte ve maliyet fiyatları yüksek olduğu için kiraların ucuzlamayacağını belirtmektedir.¹⁷⁸³ Yapı işleri çoğalmaktadır, ancak yapı malzemeleri de gittikçe pahalılaşmaktadır.¹⁷⁸⁴ İnşaat malzemesi konusundaki darlık nedeniyle, inşaatçılar bir araya gelerek fiyatların yükselişini ve hükümetin bu konudaki tutumlarını protesto edecektir.¹⁷⁸⁵

Mesken buhranın çözümü inşaat malzemelerinin bol ve ucuz bir biçimde temininden geçmektedir. 1949 yılı sonlarında, yurtdışına sipariş edilen malzemelerin

¹⁷⁷⁶ “Enis Tahsin Hil, “Mesken Meselesi”, *Vatan*, 21 Ekim 1954, Sayı: 4836.

¹⁷⁷⁷ “Blok Apartmanları Kurarken...”, *Yeni İstanbul*, 26 Ekim 1953, Sayı: 1412.

¹⁷⁷⁸ “Şehrin Genişlemesindeki Mahzurlar Nelerdir?”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1953, Sayı: 1350.

¹⁷⁷⁹ “İki Yabancı Firma Ev Yapmak İstiyor”, *Vatan*, 5 Aralık 1952, Sayı: 4151.

¹⁷⁸⁰ “Çimento Fiyatları Yükseliyor”, *Ulus*, 7 Eylül 1950, No: 10487.

¹⁷⁸¹ “İstanbulda İnşaat Arttı”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1951, Sayı: 9723.

¹⁷⁸² “İnşaat Mevsiminde Çimento Darlığı”, *Yeni İstanbul*, 1 Ağustos 1951, Sayı: 608.

¹⁷⁸³ “İnşaat Hızla Arttığı Halde Kiralar Neden Düşmüyor”, *Vatan*, 2 Ocak 1952, Sayı: 3818.

¹⁷⁸⁴ “Yapı İşleri Çoğalıyor. Fakat...”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1953, Sayı: 1324.

¹⁷⁸⁵ “İnşaat Malzemesi Darlığı”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1953, Sayı: 10387.

gelmesi üzerine İstanbul'da inşaat malzemesi bollaşmış ve inşaat faaliyetleri artmıştır.¹⁷⁸⁶ Malzeme ithal edildikçe mesken meselesinde çözüm yolunda yol kat edilmektedir. Dışa bağımlı bu süreç kırılmamaktadır.

1953 yılında Emlak Bankası, inşaat malzemeleri için harcanan dövizde tasarruf sağlamak amacıyla, “takma ev sanayi” kurulması için harekete geçmiştir.¹⁷⁸⁷ Emlak Bankası, ülke genelinde kurulacak on iki çimento fabrikası için kredi verecek ve tuğla, sıhhi tesisat, elektrik malzemesi üretmek için fabrika kuracak olanlara da kredi vererek desteklemeyi hedeflemektedir.¹⁷⁸⁸ İnşaat malzemelerinde dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için çareler aranmaktadır. Emlak Bankası, sermaye koyarak fabrikalar inşa etme işine girecektir. Özel teşebbüsün giremediği sektörler devlet kanalıyla ülkede inşa edilmektedir.

1954 yılında mesken buhranı, inşaat malzemelerinin karaborsaya düşmesiyle inşaat malzemesi buhranını oluşturmuştur.¹⁷⁸⁹ İnşaat malzemelerinin karaborsaya düşmesi üzerine hükümet, inşaat malzemesi için ithalat tahsislerini yeniden düzenlemiştir.¹⁷⁹⁰ İnşaat malzemesinin karaborsaya düşmesi bu konudaki kontrolleri artırmıştır, İstanbul'da yapılan kontrollerde on firmanın deposunda 2.500.000 kilo demir ve 350.000 kilo demir boru stoku tespit edilmiştir.¹⁷⁹¹ İnşaat malzemesindeki karaborsa, 1954 yılı sonlarında da devam etmektedir, malzeme fiyatlarının karaborsada yükselmesi kira fiyatlarının da yükselmesine neden olmaktadır.¹⁷⁹² Kamu inşaatlarında da malzeme karaborsası yüzünden sorunlar yaşanmaktadır. 1956 yılında, demir yokluğu nedeniyle 18 ilkokulun inşaatı yarım kalmıştır.¹⁷⁹³ Çimento yokluğundan 26 ilkokul inşaatı da devam ettirilememektedir.¹⁷⁹⁴ Bina ve arsa konusu İstanbul'da spekülasyon konusu haline gelmiştir. Spekülatörler bu konularda piyasayı belirlemekte, devlet bu konuda herhangi bir kısıtlamaya gitmemektedir.¹⁷⁹⁵ Serbest piyasa şartlarının uygulanmasında devletin düzenleyici rolü, basında bu vesilelerle tartışılmaktadır. Ancak bu tür sorunlar gündeme geldikçe kurtarıcı tek güç devlet olarak algılanmakta ve çok partili hayata geçişte devletin her alanı belirleyici rolü devam etmektedir. Karaborsa

¹⁷⁸⁶ “İnşaat Faaliyeti Artıyor”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1949, Sayı: 9047.

¹⁷⁸⁷ “Takma Evler İnşa Edilecek”, *Cumhuriyet*, 28 Mart 1953, Sayı: 10295.

¹⁷⁸⁸ “Banka, Yapı Malzemesi Sanayine Giriyor”, *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1953, Sayı: 1315.

¹⁷⁸⁹ “İnşaat Malzemesi Buhranı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1954, Sayı: 10684.; “İnşaat Demiri Darlığı”, *Cumhuriyet*, 27 Haziran 1954, Sayı: 10744.

¹⁷⁹⁰ “Hükümet, İnşaat Malzemesi İçin Tahsisler Yapıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1954, Sayı: 10721.

¹⁷⁹¹ “İnşaat Malzemesi İstifçileri ve Vurguncuları Yakalanıyor”, *Cumhuriyet*, 26 Haziran 1954, Sayı: 10743.

¹⁷⁹² “İnşaat Malzemesi Hala Karaborsa Elinde...”, *Vatan*, 20 Aralık 1954, Sayı: 4886.

¹⁷⁹³ “Demir Yokluğundan 18 İlkokulun İnşaatı Nihayet Yarıda Kaldı...”, *Yeni İstanbul*, 2 Nisan 1956, Sayı: 2292.

¹⁷⁹⁴ “İstanbulda 26 İlk Okul İnşaatı Birden Durdu”, *Ulus*, 22 Mayıs 1956, No: 11939.

¹⁷⁹⁵ “Arsa ve Bina Karaborsası Korkunç Bir Hale Geldi!”, *Yeni İstanbul*, 18 Mayıs 1956, Sayı: 2335.

kavramı bu dönemin mesken meselesinin en açıklayıcı kavramıdır. Bir buhran vardır ve sebebi karaborsadır. Kamu otoritesi ne buhranı önleyebilmekte ne de karaborsaya çözüm üretebilmektedir.

1951 yılı içerisinde İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde; 11.147 muamelat dosyası açılmış, 5.005 tanesi ikmal edilmiştir. Önceki senelerde bu rakam 2.000 muamele dosyası civarındadır.¹⁷⁹⁶ Belediye İmar Müdürlüğü'ne göre; 1950 yılında 1.015 ev, 1.029 apartman, 127 dükkân ve 46 müteferrik inşaat için;¹⁷⁹⁷ 1951 yılı içerisinde ise; 1.536 ev, 1.700 apartman, 173 dükkân ve müteferrik inşaat yapılmıştır.¹⁷⁹⁸ Belediye hudutları dahilindeki bina sayısı 152.787'ye ulaşmıştır. Gün geçtikçe inşaat sayısı artmaktadır, böylece mesken buhranı hafifleyecektir.¹⁷⁹⁹ 1940 yılında şehirde toplam 137.396 bina varken 1950 sayımında bina adedi 156.353'e yükselmiştir, on yıl içerisinde 18.957 yeni bina inşa edilmiştir.¹⁸⁰⁰ 1954 yılı içerisinde Belediyeden 3.529 inşaat ruhsatı alınmış, 2.015 binaya kat ilavesi ve 4.135 binaya da tamir için izin verilmiştir.¹⁸⁰¹ 1955 Eylül ayı içerisinde 834,¹⁸⁰² Ekim ayında ise 715 adet inşa ve tamir ruhsatı verilmiştir.¹⁸⁰³ 1956 yılı Ağustos ayı başın kadar 980 adet inşaat ruhsatı verilmiştir.¹⁸⁰⁴ 1957 yılında ilk dokuz ay içerisinde 12.841 inşaat ruhsatı verilerek bir rekor kırılmıştır.¹⁸⁰⁵ İnşaat ruhsatlarının artması, mesken buhranının çözümü yolunda umutları artırmaktadır. Ancak İstanbul'a göç devam etmekte, yıkımlar sonucu evsiz kalanlar ev aramaktadır. Bu çelişkili durum mesken meselesini buhran kıskacından çıkartmamaktadır.

6.2.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat

İstanbul'da belediye izni olmadan, vatandaşlar kendi arazileri veya başka araziler üzerine, herhangi bir proje, kural ve denetime uymadan kendi başlarına bina yapmaktadır. Yasal olmayan inşaat anlamında “kaçak” yapılaşma olarak tabir edilen bu inşaatlar, hem bürokrasinin fazlalığı hem de maliyet açısından vatandaşların tercih ettiği bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹⁷⁹⁶ “Şehirde İmar Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1951, Sayı: 9822.

¹⁷⁹⁷ “Şehrimizde İmar Faaliyeti Arttı”, *Yeni İstanbul*, 17 Şubat 1952, Sayı: 805. Bu rakamlar şu haberde farklı verilmektedir: “İstanbulda İnşaat Hızla Artıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1952, Sayı: 9956.

¹⁷⁹⁸ “Şehrimizde Bir Yılda Yapılan İnşaat”, *Vatan*, 17 Şubat 1952, Sayı: 3864.

¹⁷⁹⁹ “İstanbulda İnşaat Hızla Artıyor”, *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1952, Sayı: 9956.

¹⁸⁰⁰ “Gecekondulardan Başkan İstanbul'da 10 Yılda 18.957 Bina Yapıldı”, *Yeni İstanbul*, 21 Eylül 1952, Sayı: 1017.; “Şehir Süratle Genişliyor”, *Cumhuriyet*, 21 Eylül 1952, Sayı: 10107.

¹⁸⁰¹ “Şehirde Bir Yılda Yapılan Hususi İnşaat”, *Vatan*, 20 Ocak 1955, Sayı: 4917.

¹⁸⁰² “İnşaat ve Tamirat İçin Bir Ayda 834 Ruhsat Verildi”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1955, Sayı: 11233.

¹⁸⁰³ “İnşaat ve Tamirat İçin Ekim Ayında 715 Ruhsat Verildi”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1955, Sayı: 11258.

¹⁸⁰⁴ “Tamir ve İnşa Edilen Binalar”, *Cumhuriyet*, 26 Ağustos 1956, Sayı: 11522.

¹⁸⁰⁵ “İstanbul'da İnşaat, 9 Ay İçinde Rekor Denecek Seviyeye Çıktı”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1957, Sayı: 2869.

İstanbul Belediyesi, şehir dahilinde yapılan ruhsatsız inşaatları cezalandırma kararı almıştır.¹⁸⁰⁶ Şehirde her ebatta kaçak inşaat yapılmaktadır. Taksim’de kaçak olarak inşa edilen 1.500 kişilik sinemanın inşaatı durdurulmuştur.¹⁸⁰⁷ 1951 yılında, kaçak inşaatın kontrolü için seyyar kontrol ekipleri “jiplerle” şehri gezmeye başlamıştır.¹⁸⁰⁸ 1953 yılında, Gökay’ın bürokratlarıyla yaptığı bir toplantı sonrası, kaçak yapı kontrol ekipleri tarafından tespit edilen usulsüz inşaat derhal yıkılacaktır.¹⁸⁰⁹ 1955 yılında İmar Müdürlüğü’nde; İstanbul, Beyoğlu ve Kadıköy ve Üsküdar mıntıklarında görev yapacak üç ayrı murakabe bürosu oluşturulmuştur. Böylece, mahalli kaymakamlar ve fen kurullarınca yapılan teftişler, belediye tarafından da kontrol edilmiş olacaktır.¹⁸¹⁰ Kamu otoritesi; kendi içerisindeki koordinasyonu, kontrol edeni kontrol etmek şeklinde organize etme ihtiyacı hissetmiştir. Koordinasyon yetersizliği ve kurumlar arası güven sorunları, kaçak inşaatın İstanbul’da oluşturduğu havayı daha iyi ifade etmektedir. Mimarlar Odası 1955 yılı Kasım ayında, İstanbul’da yapılan binaların % 29’unun kaçak inşa edilmiş olduğunu, bina çökmelerinin kalfaların yaptığı binalarda gerçekleştiğini belirten bir açıklama yapmıştır.¹⁸¹¹

Kaçak inşaat kontrollerinde, Belediye hukuki bir sorunla karşılaşmıştır. Kaçak kat inşa etmekte olan bina sahipleri, eve girerek zabıt tutmak isteyen Belediye ekiplerini evlerine almamakta ve mahkeme kararı istemektedir.¹⁸¹² Kaçak inşaat yapanların bulduğu hukuki açmaza, Belediye bir çözüm bulmuştur. Belediye Daimi Encümeni karar alarak, kaçak inşaatları yıkmaktadır. Vedat Sokullu yönetimindeki ekip 1953 Haziran ayında 72 adet kaçak inşaatı mühürlemiştir.¹⁸¹³ 1954 yılında da tespit edilen kaçak inşaatlar gazetelere yansımıştır.¹⁸¹⁴ Dönem basınında yıkılan kaçak inşaatlara yer verilmektedir.¹⁸¹⁵ Kaçak inşaatın önlenememesi belediyeyi farklı arayışlara itmektedir. Belediye kaçak inşaat yapanların inşaatlarını yıkacağı gibi, kontrolden kaçarak yapılanlara ise su, elektrik ve havagazı vermeyecektir.¹⁸¹⁶ Kontrol edilemeyen inşaatlar şehircilik hizmetlerinden mahrum bırakılarak, denetlenmeye çalışılmaktadır.

¹⁸⁰⁶ “İstanbul’da Ruhsatsız İnşaat Sahipleri Cezalandırılacak”, *Ulus*, 8 Kasım 1949, No: 10184.

¹⁸⁰⁷ “Ruhsatsız İnşa Edilen Binalar”, *Vatan*, 11 Kasım 1949, Sayı: 3041.

¹⁸⁰⁸ “Seyyar Kontrol Ekipleri Jiplerle Taramaya Başladılar”, *Yeni İstanbul*, 21 Ağustos 1951, Sayı: 628.

¹⁸⁰⁹ “Usulsüz İnşaat Yıkılacak”, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1953, Sayı: 10214.

¹⁸¹⁰ “Kaçak İnşaat Önlenecek”, *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1955, Sayı: 11203.

¹⁸¹¹ “Mimarlar Odasının Şiddetli İthamları”, *Yeni İstanbul*, 20 Kasım 1955, Sayı: 2157.

¹⁸¹² “Kaçak Kat İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1953, Sayı: 10327.

¹⁸¹³ “Şehirdeki Kaçak İnşaat”, *Vatan*, 24 Haziran 1953, Sayı: 4350.

¹⁸¹⁴ “Kanuna Aykırı Olarak İnşa Edilen Evler”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1954, Sayı: 10684.

¹⁸¹⁵ “Kaçak İnşaatla Mücadele”, *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1955, Sayı: 11276.

¹⁸¹⁶ “Belediyenin Kaçak İnşaat Mevzuundaki Son Tebliği”, *Yeni İstanbul*, 7 Haziran 1956, Sayı: 2355.

Bakırköy Asfaltı üzerinde bulunan 60-80 metrekairelik küçük parsellere şehir hududu dışında oldukları için kontrolsüz bina yapımı başlamıştır. Bu küçük inşaatlar, görüntü kirliliği olduğu için Gökay tarafından durdurulmuştur.¹⁸¹⁷ Farklı semtlerde devam eden kaçak inşaatlar basın gündeminde yer almaktadır. Kaçak inşaatla mücadele, ancak bürokrasinin düzenli kontrolü ile sağlanabilmektedir.¹⁸¹⁸ Kızıltoprak Nahiye Müdürü'nün raporlu olması bölgede kaçak inşaat sayısını artırmıştır. Kaçak inşaatlar şehrin her tarafında yapılmaya devam etmektedir. 1954 yılı Kasım ayında, Süleymaniye'nin manzarasını kapatacak şekilde yapılan kaçak inşaat, durdurularak yıkımına başlanmıştır.¹⁸¹⁹ Kaçak yapılaşma yaygınlaşırken, yalnızca kontrole odaklanan Belediye'nin mevcudu kontrol edememek gibi bir sorunu vardır. Mevcut kontrol edilemeyince; İstanbul'da, planlama ve yönetim süreçleri pratik anlamını kaybetmektedir.

İnşaat yapımları malzeme ve arsa konusundaki sorunlarla olduğu kadar inşaat sürecindeki aksamalarla da İstanbul halkının gündelik yaşamını etkilemektedir. Şehzadebaşı'nda inşa edilen karakol'un hafriyatının yol ortasında olması ulaşımı engellemektedir. Resmi inşaatlarda bile kontrol edilemeyen bu aksaklıklar, memnuniyetsizliklere neden olmaktadır.¹⁸²⁰

6.2.3. Mesken Buhranının Hafifletilmesinde Bürokratik Düzenlemeler

Şehirde mesken buhranının çözümü için belediye bazı tedbirler almış ve bürokratik engelleri kaldırmıştır. İnşaat yapımında sağlanan kolaylıklar nedeniyle özellikle Beyoğlu'nda inşaat yapımı artmıştır.¹⁸²¹

Mesken sorunun çözümlerinden birisi de halkın bir araya gelerek konut üretmesidir. Bunun yolu olan kooperatifleri ve inşaat yapımını desteklemek üzere bir kanun tasarısı hazırlanmaktadır. Tasarıya göre yapı kooperatiflerine % 75 kredi sağlanacaktır.¹⁸²² Kanun tasarısında şu hükümler yer almaktadır: "... ucuz mesken inşasına tahsis olunacak yerler belediyelere parasız olarak verilecek, gecekondular olarak yapılmış binalarla yeniden kurulacak mahallelerin imar planları hakkında yapı ve yollar kanunu hükümleri tatbik edilmeyecektir. Gecekondular yapılmış yerler, istisna

¹⁸¹⁷ "Bakırköy Asfaltındaki İnşaatı Vali Durdurdu", *Yeni İstanbul*, 23 Ekim 1954, Sayı: 1769.; "Şehir Dışındaki Rastgele İnşaat Durduruldu", *Vatan*, 23 Ekim 1954, Sayı: 4828.

¹⁸¹⁸ "Kızıltoprakta Kaçak İnşaat Çoğalıyor", *Yeni İstanbul*, 7 Ağustos 1955, Sayı: 2052.

¹⁸¹⁹ "Süleymaniye'nin Manzarasını Kapatan İnşaat Durduruldu", *Vatan*, 10 Kasım 1954, Sayı: 4846.

¹⁸²⁰ "Yol Ortasında Resmi İnşaat", *Vatan*, 16 Ocak 1955, Sayı: 4913.

¹⁸²¹ "İnşaat Muamelelerinde Kolaylık", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1950, Sayı: 9449.

¹⁸²² "Mesken İnşası İçin Hazırlanan Tasarı", *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1950, Sayı: 9443.

edilmeyecek, belediyelerce parsellenerek beş senede ve beş müsavi taksitle paraları gecekondlu sahiplerinden alınacaktır.” Bunlara ilave olarak ucuz mesken inşasına yarayan malzemelerin taşınmasında Devlet Demir ve Denizyolları % 50 tenzilatlı taşımacılık yapacak, şahıs arazilerine gecekondlu yapanların evleri yıkılacak, şahıs arazilerine yeni gecekondlu yapanlar üç aydan az olmamak üzere hapis ve 500 liraya kadar para cezasına çarptırılacaklardır.¹⁸²³ Tasarının TBMM komisyonlarında görüşülmeye başlanmıştır.¹⁸²⁴ Gecekondlu meselesinde kamu parselleri işgalcilere taksitle satılacak, şahıs parsellerindeki binalar ise yıkılacaktır. Bu yaklaşım vatandaş devlet ilişkisinde bir uzlaşmaya işaret etmektedir. Ayrıca kooperatifçilik desteklenecek ve inşaat malzemelerinde devlet kolaylıkları sağlanacaktır.

1953 yılı Aralık ayına gelindiğinde, Yapı İnşaatını teşvik Kanunu sonrası İstanbul’un muhtelif yerlerinde altmıştan fazla kooperatif kurulmuştur.¹⁸²⁵ Kısa sürede artan yapı kooperatifleri yeni umut olarak İstanbul’da boy göstermeye başlamıştır.

1953 yılında inşaat işlerinde yaşanan artış nedeniyle İmar Müdürlüğü kadrosunun yeni ekiplerle takviye edilmesine karar verilmiştir.¹⁸²⁶ Belediye mühendis ve mimarların çizdiği dışında proje kabul etmeyecektir. Ayrıca, kaçak inşaatın kontrolü için özel sektörde çalışan mimarlardan da faydalanılacaktır.¹⁸²⁷ Bu uygulamayla, özel sektörde çalışan mimar ve mühendisler iş alanı açılırken, bu kişilerin kendi iş sahalarındaki kaçığı kontrol ederek belediyeye yardım etmeleri sağlanacaktır. Böylece inşaat işleri yalnızca diplomalı kişilerin takip edebildiği bir sektör haline getirilmektedir. Kaçak inşaatın önlenmesinde yeterli teknik eleman mevzuu yine gündemdedir. Kamu kurumlarındaki teknik eleman açığı, özel sektör tarafından tamamlanacaktır.

Kaçak inşaat yapanlar, belediyeye dört misli harç ödeyerek, binalarının resmileşmesini sağlamaktadır. Bu uygulamada önemli olan yapının kurallara göre yapılıp yapılmadığının kontrolü değildir. Önemli olan belediyenin harç alıp almamasıdır. Gökay, belediyenin harç alarak, kaçak inşaatların yasallaştırılmasını kaldırmıştır.¹⁸²⁸ Kaçak inşaat konusunda harç uygulamalarının kaldırılması, belediyeye itirazlara neden olmuştur. İUMDK’nu bu talepleri reddederek, kaçak inşaatların derhal

¹⁸²³ “İnşaatı Teşvik Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1951, Sayı: 9650.

¹⁸²⁴ “Kaçak İnşaat İçin Tasarı”, *Ulus*, 24 Kasım 1951, No: 10926.; “İzinsiz Yapılan Binalar İçin Bir Tasarı Hazırlandı”, *Vatan*, 11 Nisan 1952, Sayı: 3918.

¹⁸²⁵ “Şehrimizdeki İnşaatla Artış”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1953, Sayı: 10555.

¹⁸²⁶ “İnşaat İşlerinde Büyük Artış Var”, *Yeni İstanbul*, 16 Temmuz 1953, Sayı: 1313.

¹⁸²⁷ “Kaçak İnşaatı Mimarlar İlgili Makama Bildirecek”, *Yeni İstanbul*, 25 Ağustos 1955, Sayı: 2070.

¹⁸²⁸ “Kaçak İnşaat Derhal Yıkılacak”, *Yeni İstanbul*, 11 Kasım 1954, Sayı: 1788.

yıkılacağını belirtmiştir.¹⁸²⁹ Gökay, harç olarak inşaatın meşrulaştırılmasına karşı çıkmıştır. Bu düzenlemeler kurum kültürü ve uygulamaları konusunda önemli bir yaklaşımdır.

Şehir içindeki binaların dış görüntüsünün düzeltilmesi için Belediye bir süre koymuştur. Binaların boyanma müddeti sona ererken, Gökay İstanbulluların bu konuda göstermiş olduğu hassasiyete teşekkür etmiştir.¹⁸³⁰ 1956 yılında Vilayet İmar Komisyonu, şehirde inşa edilecek bina projelerinin mimari ve estetik açıdan kontrolünü yapacak bir jüri oluşturulmasına karar vermiştir.¹⁸³¹ Binalar Belediye tarafından; yalnızca teknik olarak değil, aynı zamanda estetik olarak ta değerlendirilmektedir.

1957 yılında belediye imar kurallarına elverişli olmayan binalara yerleşim için gerekli olan iskan ruhsatını vermeyecektir. İskan ruhsatı bulunmayan binalara elektrik, su ve havagazı bağlanmayacağından, şehircilik hizmetlerinden faydalanmasına engel olunacaktır.¹⁸³² Bu açıklamalar her yıl yinelenirse de uygulamada kaçak inşaatı engelleyememektedir.

6.2.4. İstanbul’da Arsa Üretimi: Arazilerin Arsaya Dönüşümü

Gökay döneminde de, İstanbul’un mesken sorunun çözüm yollarından birisi olarak ucuz arsa temini görülmeye devam etmiştir.

İstanbul’un on dört bölgesinde ucuz arsa üretimi için parseller hazırlanmaktadır.¹⁸³³ Milli Emlak Müdürlüğü’nün 1949 yılında çıkartılan 5228 sayılı İnşaatı Teşvik Kanunu’na göre halka dağıtılması için tespit ettiği 600 arsa belediye adına tapuya tescil edilmiştir. Belediye bu arsaları halka dağıtmaktansa, satarak elde ettiği para ile halk tipi evler yapmayı düşünmektedir.¹⁸³⁴ Halka dağıtılacak Hazine ve Belediye’ye ait arsalar ifraz edilerek elli bin parsel haline getirilecek ve böylece dağıtılacaktır.¹⁸³⁵ Halka verilecek ucuz arsalar için bir komisyon oluşturulacaktır.¹⁸³⁶ 1950 seçimleri öncesi İstanbul’un dört bölgesinde halka ucuz arsa dağıtımı yapılacaktır. Seçilen bölgelerdeki araziler gezilmiş, plan çalışmaları ve alt yapı çalışmaları arazilerin

¹⁸²⁹ “Kaçak İnşaat Derhal Yıkılacak”, *Vatan*, 13 Mart 1955, Sayı: 4969.; “Kaçak İnşaatla Mücadele Arttırıldı”, *Yeni İstanbul*, 13 Mart 1955, Sayı: 1910.

¹⁸³⁰ “Binaların Boyanma Müddeti Bitiyor”, *Vatan*, 17 Mayıs 1952, Sayı: 3954.

¹⁸³¹ “Çirkin İnşaatı Önlemek İçin Estetik Jüri”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1956, Sayı: 11291.

¹⁸³² “İmar’a Elverişli Olmayan Binalara İskan Ruhsatı Verilmiyor”, *Vatan*, 11 Şubat 1957, Sayı: 5649.

¹⁸³³ “İstanbulun Mesken Davası”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1949, Sayı: 9051.

¹⁸³⁴ “600 Arsa Belediyeye Devredildi”, *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1949, Sayı: 9092.; “Belediyenin Satacağı Arsalar”, *Vatan*, 12 Mayıs 1950, Sayı: 3223.

¹⁸³⁵ “Hazineye ve Belediyeye Aid Arsalar Dağıtılacak”, *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1951, Sayı: 9827.

¹⁸³⁶ “Ucuz Arsalar Halka Nasıl Dağıtılacak?”, *Vatan*, 13 Aralık 1951, Sayı: 3798.

durumu gözetilerek yapılmıştır. Bu konu ile ilgili olarak toplanan İUMDK'nu, İstanbul dağıtılacak ucuz arsalarla ait dört parselin durumunu değerlendirerek şu görüşlere varmıştır: Mecdiyeköy'nde Kuzey Tepesi olarak adlandırılan 157.960 metre karelik sahanın büyük bir kısmı, eğim nedeniyle yol açılması ve diğer alt yapı hizmetlerinin götürülmesine müsait değildir. Bu arazide düz olarak bulunan bölgede, 19 blok, 24 çift ev ve 32 tek ev arsası üretilmiştir. Sütluçe'de bulunan parsel, aşırı eğimli olduğu için buraya yapılacak hem alt yapının hem de binaların pahalı olacağı düşünülerek, bu bölge dağıtımdan çıkartılmıştır. Kuruçeşme'de bulunan arazi eğimli olmasına rağmen Zincirlikuyu ile irtibatlı olması nedeniyle, şehircilik hizmetleri daha rahat götürülebileceğinden, burada blok arsalarının üretilmesine karar verilmiştir. Balmumcu-Ortaköy yolu üzerindeki, 13.520 metre karelik arazide 27 adet blok ve çift ev arsası üretilmiştir.¹⁸³⁷ Bu kararlar incelendiğinde, belediyenin dağıtılacak arazide, şehircilik alt yapısı ve ucuz ev üretimine müsaitlik gibi iki temel prensip aradığını görmekteyiz. Bu durum, Kırdar dönemi arsa dağıtımında daha bütüncül bir yaklaşımın varlığını ortaya koymaktadır. Arsa dağıtımı yalnızca mülkiyetin el değiştirmesi olarak değil, aynı zamanda imar ve alt yapı çalışmalarının da yapılmasıyla gerçekleştirilmektedir. Yukarıda bahsedilen bölgelerde bu parseller üretilmiştir. Ancak bunların halka dağıtılmasını ilişkin bir bilgiye daha sonra İBB Arşivi ve gazetelerde rastlanmamıştır.

Hazine ve belediyeye ait arsaların vatandaşlara tevziinde arsalar imarlı ve imarsız olmak üzere iki kısma ayrılacaktır. Bu arsalarla büyük olanlar yapı kooperatiflerine verilecektir.¹⁸³⁸ Ucuz arsa verilenlere inşaat için Belediye tarafından nakdi yardım da yapılmaktadır.¹⁸³⁹ 1956 yılına gelindiğinde ucuz arsa verilerek yapılan binalarda birer ticari kazanç kapısına dönüşmüştür. Belediye bunun önüne geçebilmek amacıyla, ucuz arsalarla bina yaptıranların veya ucuz arsa alanların maliyet fiyatlarına en fazla % 15 kar elde edecek şekilde satabilmelerini ön gören bir çalışma yapmaktadır.¹⁸⁴⁰ Belediye dağıtacağı ucuz arsalar için tüm hazırlıklarını tamamlamış ve yetmiş bine yakın parsel oluşturulmuştur. Ancak, Ulus Gazetesi haberine göre, 1957 Ocak ayında, Maliye Bakanlığı, Belediye'ye bir emir vererek bu arazilerin verilmesinden vazgeçildiğini beyan etmiştir. Arsa alımı için belediye tarafından oluşturulan bürolara yirmi bin kişi müracaat etmiştir, ancak verilen bu emirle arsa dağıtımı "suya

¹⁸³⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 11 Şubat 1950, İndeks: 2072430, Cilt No: 19, Karar No: 317.

¹⁸³⁸ "Hazine ve Belediyeye Aid Arsaların Tevzii", *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1953, Sayı: 10459.

¹⁸³⁹ "Ucuz Arsa Sahiplerine Yardım", *Ulus*, 29 Haziran 1950, Sayı: 10417.

¹⁸⁴⁰ "Arsa ve Mesken Fiyatları da Belediyeye Ayarlanacak", *Yeni İstanbul*, 13 Ağustos 1956, Sayı: 2419.

düşmüştür.”¹⁸⁴¹ Belediye ve hazine yalnızca ucuz arsalar için çalışmamakta kendi gayrimenkullerini de ihale usulü ile satmaktadır. Boğaziçi’nde hazineye ait olan arsalar ihale ile satılacaktır.¹⁸⁴² Boğaziçi’nde hazineye ait arsaların satılması kararı üzerine belediye harekete geçerek arsaların imarı hakkında bazı tedbirler almıştır. Boğaz estetiğinin bozulmaması için bazı imar kısıtlamaları getirilmiştir.¹⁸⁴³ Belediye, hazineye ait arsaları ihale yoluyla alarak, parselasyon yapıp satan şahısların oluşturduğu spekülasyonu engellemek için, imar planına uygun olmayan yerlerde mahalle kurdurmayacağını basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşmaktadır.¹⁸⁴⁴ Kamunun arsa satış sürecinde yaşadığı çelişkiler ve bu satış sürecinin toplumda bulduğu yankı, dönemin imar ve iskan ruhunu açıklamaktadır. Kurumlar arası koordinasyonsuzluk, kamu mallarını tüketirken İstanbul’un imarı meselesini de çözümsüzlüğe itmektedir.

Belediye elindeki tüm arsaları satarak elde edeceği gelire, İmar Bankası kuracaktır. Belediyenin sahip olduğu arsaların piyasa rayici 1956 yılında 225 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Bu arsalarından ilk etapta elli milyon liralık kısmı satılacaktır.¹⁸⁴⁵ Gökay, Belediyenin elindeki arsaların değerinin 300 milyon lira olduğunu, bunun 12-15 milyon liralık kısmının satılarak İstanbul’daki yol çalışmalarında kullanılacağını belirtmiştir.¹⁸⁴⁶ Belediye, şehrin muhtelif yerlerindeki arsaları meydana çıkarmak amacıyla bir komisyon oluşturmuştur. 1952 yılı aralık ayına kadar, bir milyon metre kare civarında belediyeye ait arsa tespit edilmiş, bunların 1/10000 ölçeğinde haritaları çıkartılmıştır.¹⁸⁴⁷ Belediye kendi arsalarını ihale yoluyla satarak, imar çalışmalarında bütçe üretmektedir.

1954 yılı Ekim ayında, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonunun görüştüğü olay, İstanbul’daki dönemin arsa ve mesken algısını ortaya koymaktadır. Beşiktaş, Dikilitaş’ta Şakir Sarar isimli vatandaş, belediye arsasına bina yapmıştır. Bina arsasının satışını görüşen komisyon, belediyenin ilgili kurumunun belirleyeceği fiyattan arsanın, Sarar’a satılmasına karar vermiştir. Sarar, istediği bir kamu arazisine binasını inşa etmiştir ve şimdi arsasını satın alarak sorununu çözmektedir. Bu bina yapılırken kimse bu arsasının sahipliğini kontrol etmemiştir, binanın yapım şartları kontrol edilip

¹⁸⁴¹ “İstanbul’da Vatandaşa Ucuz Arsa Verilmiyor”, *Ulus*, 31 Ocak 1957, No: 12184.

¹⁸⁴² “Boğaziçi’ndeki Hazineye Ait Arsalar Satılacak”, *Vatan*, 31 Ocak 1952, Sayı: 3847.

¹⁸⁴³ “Boğaz’daki Arsalar Hakkında Karar”, *Ulus*, 1 Şubat 1952, No: 10986.

¹⁸⁴⁴ “İmar Planına Uygun Olmayan Yerlerde Mahalle Kurdurulmayacak”, *Yeni İstanbul*, 24 Haziran 1956, Sayı: 2372.

¹⁸⁴⁵ “Belediye Elindeki Bütün Arsaları Satışa Çıkartacak”, *Vatan*, 23 Mayıs 1956, Sayı: 5389.

¹⁸⁴⁶ “Belediyeye Aid Kıymetli Arsalar Satılıyor”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1956, Sayı: 11408.

¹⁸⁴⁷ “Şehirdeki Belediye Arsaları”, *Vatan*, 10 Aralık 1952, Sayı: 4156.

edilmediği de belirli değildir. Bu karar metni, dönemin arsa sahipliği meselesi ve bina inşa etme sürecine ilişkin açıklayıcı bir örnek olmaktadır.

1954 yılında Belediye, Bakırköy'den Yeşilköy'e kadar uzanan Baruthane arazisinin devrini Hazinden almıştır. Bu bölgenin plan çalışmalarını tamamlayarak; geniş bulvarlar, meydanlar, parklar ve plajı olan bir şehir tasarlamıştır. Belediye bu plan çalışmasının ardından bu bölgenin altyapı sorunlarını giderecek ve ulaşım sorununu çözdükten sonra buradaki arsaları satacaktır.¹⁸⁴⁸

1955 yılında şehirde arsa satışlarında küçük parseller üretilmektedir. İmar Müdürlüğü basında yayınladığı bir tebliğle; 250 metrekairelik arsaların ancak Belediye hudutları dışındaki alanlarda oluşturulabileceği, belediye hudutları içerisindeki alanlarda ise alınacak arsaların ifraz durumlarının İmar Müdürlüğü'ne sorulması hususu vatandaşlara duyurmaktadır.¹⁸⁴⁹ Belediye hudutları dışında 250 metrekairelik arsa satışına onay verilmesi, İstanbul'un çeperlerinin geleceğini de etkilemektedir. Gelecek konusunda bürokrat ön görüşü kısa vadeli hedefleri tutturmak yönündedir. Belediyenin arsa satışları konusundaki vatandaşlara uyarıları devam etmektedir. Belediye hudutları dışındaki parsel satışlarında da imarsız arsalar imarlı gibi satılmaktadır. Bu nedenle, arsa alan kişiler alacakları yerlerin durumunu belediyeye sormaları tavsiye edilmektedir.¹⁸⁵⁰

1956 yılına gelindiğinde arsa spekülasyonunun ortadan kalkmaya başladığına dair haberler yapılmaya başlanmıştır. İstanbul'da arsa ve mesken fiyatları düşmektedir, telallar son aylarda işlerinin düştüğünden yakınmaktadırlar.¹⁸⁵¹ 1956 yılı Ekim ayında Hazine'nin yapacağı arsa satışları nedeniyle şehirde arsalarla rağbet kalmamıştır. Bu ihale öncesi özel sektörün sattığı arsalar çok fazla değer kaybetmiştir.¹⁸⁵² Hazine elindeki on bin arsa ve beş yüz binayı satışa çıkartmıştır.¹⁸⁵³ Hazineye ait arsa ve binaların birden satışa çıkarılmasının devlet arazilerini ucuza satılmasına neden olacağı eleştirileri gazetelerde yer almıştır.¹⁸⁵⁴ Gazetelerde yer alan eleştiriler üzerinde Defterdar, arsa satışlarının gerçekleşeceğini tüm İstanbulluların bütçelerine uygun

¹⁸⁴⁸ “Baruthane Sahasında Bir Şehir Kurulacak”, *Vatan*, 24 Mart 1954, Sayı: 4620.

¹⁸⁴⁹ “İmar Müdürlüğünün Mühim Bir Tebliği”, *Yeni İstanbul*, 13 Temmuz 1955, Sayı: 2030.

¹⁸⁵⁰ “İmar Müdürlüğü Arsa Satışları İçin Bir Açıklamada Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 30 Temmuz 1955, Sayı: 2047.

¹⁸⁵¹ “Arsa ve Mesken Fiyatları Düşüyor”, *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1956, Sayı: 11519.

¹⁸⁵² “Arsa ve Bina Fiyatları Birdenbire Düştü”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1956, Sayı: 11557.

¹⁸⁵³ “Şehrimizde 10.000 arsa ve 500 Bina Satılıyor”, *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1956, Sayı: 11556.; “Satılacak Hazine Arsalarının Bir Kısmı Tesbit Edildi”, *Vatan*, 2 Ekim 1956, Sayı: 5518.

¹⁸⁵⁴ “Hazineye Aid Arsaların Satışlarına Dikkat”, *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1956, Sayı: 11561.

arazileri bu ihalelerde almalarını tavsiye etmiştir.¹⁸⁵⁵ Hazine ve belediyenin emlakinin satış hazırlıkları devam ederken bu mevzuu gazetelerde sürekli gündem yapılarak piyasadaki spekülasyon havası ortadan kaldırılmaktadır.¹⁸⁵⁶ İstanbul Defterdarlığı, Hazine'ye ait arsa ve binaları gazetelere verdiği ihale ilanlarıyla peyderpey satışa çıkartmaktadır.¹⁸⁵⁷ İhalede satılmayan Belediye Hazineye ait parseller, ilan edilerek ikinci ihalede pazarlık usulü ile satılığa çıkartılacaktır.¹⁸⁵⁸ 1954 yılında inşaat malzemelerinin fiyatlarının artması arsa fiyatlarının düşüşüne neden olmuştur.¹⁸⁵⁹ İstanbul'da arsa spekülasyonu dönemi, devletin elindeki gayrimenkulleri satışa çıkartmasıyla geçici bir süre sonlanmıştır. Devlet piyasayı mal varlığıyla düzenlemektedir.

1955 yılında Ortaköy Mezarlığı'nın imara açılarak buraya bir mahalle kurulmasına semt sakinleri karşı çıkmaktadır. Semt sakinleri yüzlerce imza toplayarak Nafia Vekaletine şikayet dilekçesi vereceklerdir.¹⁸⁶⁰

1957 yılına gelindiğinde gecekondü sahipleri hazine arazilerinin dağıtımını işi artık kurumsal kurallarla oturmuştur. İstanbul Belediye Encümeni, Eyüp, Rami ve Taşlıtarla mevkilerinde bulunan Hazine arazilerine gecekondü inşa edenlere, bu arazilerin maliyeti belirlenerek satışı usulü ile dağıtımına karar vermiştir.¹⁸⁶¹ Bu karar metninde, kamuya ayrılacak yol ve okul alanı gibi alanların satılamayacağı ve plan çalışması masraflarının da arazi sahiplerinden alınacağı gibi maddeler bulunmaktadır. Bu maddeler, arazilerine gecekondü yapanlara bu bölgelerin bir mağduriyet üzerinden sunulmadığı, normal hazine arazileri satış kriterlerinin uygulandığını göstermektedir.

6.2.5. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kamunun Seri Konut Üretimi

Belediye memurlarına mesken temini için, Erenköy Tomson Çiftliği'nde bir mahalle oluşturmak üzere bir kooperatif kurulmuştur.¹⁸⁶² İstanbul Belediyesi Memur ve Müntesipleri Yapı Kooperatifi, ucuz mesken inşası için, Belediye'den arsa talep etmiştir. Talep edilen arsalar, belediyenin istimlak suretiyle aldığı arsalar olması

¹⁸⁵⁵ “Defterdar, Arsa Satışlarına Dair İzahat Verdi”, *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1956, Sayı: 11562.

¹⁸⁵⁶ “Hazine Arsaları Satışa Çıkıyor”, *Vatan*, 15 Ekim 1956, Sayı: 5531.; “Belediye de Arsa Satışına Başlıyor”, *Vatan*, 19 Ekim 1956, Sayı: 5533.; “Belediye Emlakinin Satışı”, *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1956, Sayı: 11608.

¹⁸⁵⁷ “Satılık Emlak İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 12 Nisan 1957, Sayı: 2661.

¹⁸⁵⁸ “Belediye ve Hazineye Ait Satılamayan Arsalar”, *Yeni İstanbul*, 19 Nisan 1957, Sayı: 2668.

¹⁸⁵⁹ “Arsa Fiyatları Günden Güne Düşüyor”, *Cumhuriyet*, 4 Kasım 1954, Sayı: 10871.

¹⁸⁶⁰ “Ortaköy Mezarlığı İhtilafı Büyüyor”, *Vatan*, 16 Nisan 1955, Sayı: 5003.

¹⁸⁶¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 4 Şubat 1957, İndeks: 2075356, Cilt No: 47, Karar No: 9.

¹⁸⁶² “Belediye Memurları İçin Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 22 Ekim 1949, Sayı: 9050.

nedeniyle, bu konuyu görüşen İUMDK'nu 6188 sayılı kanun çıktıktan sonra bu isteği kabul edilebilmiştir.¹⁸⁶³

Belediyenin Emlak Bankası ile birlikte inşa ettikleri konutların büyük bir kısmı dar gelirli vatandaşlara hitap etmemektedir. Bunun için Şehir Meclisi'ne verilen tahrir görüşülmüş ve bu konuda dar gelirli olanların de ev sahibi olacağı şekilde düzenleme yapılması kararı alınmıştır.¹⁸⁶⁴

1949 yılı Aralık ayında, Emlak Bankası'nın Levend Çiftliği'nde halk tipi inşa ettiği evlerin temeli atılmış, bu evlerden yüz on tanesi ilk günden satılmıştır.¹⁸⁶⁵ 1950 yılı Haziran ayında, Levend'de inşa edilen 391 evin inşaatı bir hayli ilerlemektedir, ancak evlerin satışı tamamlanmadığından satış fiyatları da gazetelerde belirtilmektedir.¹⁸⁶⁶ 1950 Aralık ayında, 391 ev ikmal edilmiştir, ancak bu evlerden 228 adedi satılabilmektedir.¹⁸⁶⁷ İnşaat tamamlandığı halde, mesken buhranı yaşanan İstanbul'da, evlerin satılamaması aslında evlerin Belediye ve Emlak Bankası'nın sunduğu gibi cazip fiyatlarla üretilmediğini ortaya koymaktadır. 1952 Aralık ayında, Levend'de 250 ev daha inşa edilecek ve Emlak Bankası'nda tevdiat hesabı açtıran meskensiz vatandaşlara tercih hakkı verilmek suretiyle kredi ile dağıtılacaktır.¹⁸⁶⁸ 1953 Nisan ayında, Levend'de inşa edilecek 337 evin temeli törenle atılmıştır.¹⁸⁶⁹ 1954 yılı Haziran ayında Levend'de 252 evin daha temeli atılmıştır. İl etapta 450, ikinci etapta 350 ve üçüncü etapta 252 ev daha tamamlandığında Levend'de 1052 evlik bir semt oluşmuş olacaktır. Bu son etapla birlikte Levend'de bir nahiye kurularak Şişli kazasına bağlanmasına karar verilmiştir.¹⁸⁷⁰ 1955 Ekim'inde, Levend'in dördüncü kısmını oluşturan 345 Lojman, 70 mağaza, 90 garaj ve 600 kişilik sinema, spor kulübü, tenis kortları, yüzme havuzu, kahve, çayhane, gece kulübü, yuva, küçük çocuk bahçesinin temeli atılmıştır.¹⁸⁷¹ Levend, İstanbul'un yeni mahallesi olarak ortaya çıkmıştır. Kırdar döneminde başlayan çalışmalar sonucu on yıl içerisinde modern bir mahalle ancak oluşturulabilmiştir.

¹⁸⁶³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 25 Ağustos 1953, İndeks: 2073752, Cilt No: 26, Karar No: 233.

¹⁸⁶⁴ "İstanbul'un Mesken Davası", *Ulus*, 28 Aralık 1949, No: 10234.

¹⁸⁶⁵ "Levend Çiftliğindeki Evlerden 110'u Dün Satıldı", *Ulus*, 23 Aralık 1949, No: 10229.

¹⁸⁶⁶ "Levend Çiftliğinde Yaptırılan Evler", *Ulus*, 6 Haziran 1950, Sayı: 10394.

¹⁸⁶⁷ "Mecidiyeköy İlerisinde Yeni Bir Mahalle", *Cumhuriyet*, 17 Aralık 1950, Sayı: 9471.

¹⁸⁶⁸ "Levendde 250 Ev Daha İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1952, Sayı: 10193.

¹⁸⁶⁹ "Yeni Evlerin Temeli Dün Atıldı", *Vatan*, 24 Nisan 1953, Sayı: 4291.

¹⁸⁷⁰ "Levendde Dün 252 Evin Temeli Törenle Atıldı", *Cumhuriyet*, 8 Haziran 1954, Sayı: 10725.

¹⁸⁷¹ "Dün Levend'in Dördüncü Kısmının Temeli Atıldı", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1955, Sayı: 11208.

1950 Şubat ayında İstanbul İşçi Sendikaları, Söğütözü’de Bademli mevkinde 300 evlik bir amele mahallesi kurmaya karar vermiştir.¹⁸⁷² 1952 yılı Ekim ayında, İstanbul İşçi Sendikaları Yapı Kooperatifi Kuruçeşme’de 60, Mecidiyeköyü’nde 15 evlik arsa satın almıştır.¹⁸⁷³ Sendikanın Mecidiyeköyü’nde ev yaptıracığı arazi üzerinde “Kıptiler” hak iddia etmiş, inşaat çalışmalarını engellemişlerdir.¹⁸⁷⁴ İstanbul İşçi Sendikaları Birliği’nin Bakırköy’de yaptıracığı 71 evin temeli atılmıştır.¹⁸⁷⁵ 1953 yılında, İşçi Sigortaları Kurumu her sene bin ev inşa edilebilecek bir tahsisat ayırmıştır.¹⁸⁷⁶ 1953 yılı Ağustos’unda, Üsküdar Valide-i Atik Mahallesi Çavuşdere Caddesi’nde, İşçi Sendikaları Birliği Yapı Kooperatifi temel atmıştır.¹⁸⁷⁷ 1954 Aralık ayında, Rami’de inşa edilecek 200 işçi evinin temeli, Cumhur Başkanı Celal Bayar tarafından atılmıştır.¹⁸⁷⁸

1950 Mayıs’ta yapılacak seçimler öncesi, Mart ayında Ankara ziyareti dönüşünde Gökay, ucuz ev tesisi için dört milyon lira tahsisat sağlandığı müjdesini kamuoyu ile paylaşmaktadır.¹⁸⁷⁹ 1950 Mart ayında, dar gelirli vatandaşlar için Gureba Hastanesi’nin arka tarafında bin adet ev inşası için müsabaka açılacaktır.¹⁸⁸⁰ Belediye, inşa edilecek evler için akademik bir kurul oluşturmuş, kurul bir rapor hazırlamıştır.¹⁸⁸¹ Ucuz mesken için oluşturulan geçici kurulun önerileri ve hazırlanan talimatname İUMDK’unda da görüşülmüştür.¹⁸⁸²

Seçimlerden üç gün önce *Ulus* gazetesinde, dar gelirli vatandaşlar için yapılacak ucuz evlerin projelerinin hazırlandığı, ikişer katlı beşer altışar bloklar halinde inşa edileceği belirtilmektedir.¹⁸⁸³ Mesken buhranı gündemde olduğu için ucuz evlerin nasıl kiraya verilebileceğine dair bir talimatname hazırlanmıştır.¹⁸⁸⁴

1950 Haziran ayında, İUMDK’nu Yedikule-Silivrikapı arasında inşa edilecek halk tipi ucuz evlerin imar planını karara bağlamıştır. Bu planda yol düzenlemeleri

¹⁸⁷² “300 Evlik Amele Mahallesi Kuruluyor”, *Ulus*, 15 Şubat 1950, Sayı: 10284.

¹⁸⁷³ “İstanbul’daki İşçilere Ev Yapılıyor”, *Vatan*, 16 Kasım 1952, Sayı: 4132.; “İşçilere Ev”, *Cumhuriyet*, 16 Kasım 1952, Sayı: 10163.

¹⁸⁷⁴ “Mecidiyeköyünde Yapılacak İşçi Evleri”, *Cumhuriyet*, 2 Mayıs 1955, Sayı: 11050.

¹⁸⁷⁵ “Bakırköy İşçi Evlerinin Temeli Dün Atıldı”, *Cumhuriyet*, 20 Mayıs 1953, Sayı: 10348.

¹⁸⁷⁶ “Bin İşçi Evi İnşa Ediliyor”, *Yeni İstanbul*, 11 Temmuz 1953, Sayı: 1308.

¹⁸⁷⁷ “Üsküdar’da Bugün Temeli Atılacak İşçi Evleri”, *Yeni İstanbul*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 1344.

¹⁸⁷⁸ “200 İşçi Evinin Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 1 Aralık 1954, Sayı: 10898.

¹⁸⁷⁹ “İstanbulda Ucuz Evler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 7 Mart 1950, Sayı: 9186.; “Halk Tipi Evlerin İnşaatına Yakında Başlanacak”, *Yeni İstanbul*, 26 Mart 1950, Sayı: 116.

¹⁸⁸⁰ “Dar Gelirli Vatandaşları İçin yapılacak Evler”, *Ulus*, 8 Mart 1950, No: 10305.

¹⁸⁸¹ “Kışa Kadar 1000 Ev Yaptırılacak”, *Ulus*, 5 Nisan 1950, No: 10332.

¹⁸⁸² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 23 Haziran 1950, İndeks: 2072493, Cilt No: 20, Karar No: 85.

¹⁸⁸³ “İstanbul’da Ucuz Mesken İnşası”, *Ulus*, 11 Mayıs 1950, Sayı: 10368.

¹⁸⁸⁴ “İnşa Edilecek Yeni Meskenler”, *Ulus*, 23 Mayıs 1950, No: 10380.; “Belediyenin İnşa Ettireceği Evler”, *Cumhuriyet*, 28 Mayıs 1950, Sayı: 9268.

yapılarak, bina yükseklikleri belirlenmiştir.¹⁸⁸⁵ Bu kararlar, ucuz ev meselesinin İstanbul'un imar planı çalışmalarında da gündem maddesi olarak yer aldığını göstermektedir. Plan çalışması yalnızca bir intizam öngörmemekte aynı zamanda bütçelere göre semtleri de düzenlemektedir.

1950 seçimleri sonrası İstanbul'da mesken buhranı devam etmektedir. Bu nedenle gündem maddelerinden birisini kamunun inşa edeceği ucuz evler oluşturmaya da devam etmektedir. Ucuz ev müsabakasına başvurular tamamlanmış 55 proje yarışmaya katılmıştır.¹⁸⁸⁶ Müsabaka neticelenmiş ve Belediye'nin yaptıracığı iki odalı, üç odalı tek ve çift katlı evlerde projeleri ilk üçe girenler belirlenmiştir.¹⁸⁸⁷ Bazı ecnebi firmalar ev inşası için % 40 daha ucuza mal olabilecek teklifler yapmıştır.¹⁸⁸⁸ Müsabakada dereceye giren projeler sergilenecek ve bu projelerin en ucuz şekilde inşası için yerli ve yabancı firmaların girebileceği eksiltme usulü ihale yapılacaktır.¹⁸⁸⁹ Yerli ve yabancı 18 firma bu ihale için müracaat etmiştir.¹⁸⁹⁰ Teklifleri tetkik eden komisyon, iki Alman bir Türk üç firmanın teklifini uygun bularak Belediye Encümenine hazırladığı raporu göndermiştir.¹⁸⁹¹

Anadolu yakasında da yeni bölgeler kamu eliyle inşa edilmektedir. 1949 yılı Aralık ayında, Kadıköy Koşuyolu'nda, Emlak Bankası tarafından kurulacak, 239 evlik halk tipi bir mahallenin inşasına karar verilmiştir.¹⁸⁹² İUMDK'nu Kadıköy Koşuyolu'nda İmar Limited Şirketi tarafından inşa edilecek olan işçi evleri için parselasyon ilkesini görüşmüştür. Komisyon, bu bölgede parseller büyük olursa inşa maliyetleri artacağından, parsellerin 225 metrekare olması bu suretle bu bölgeye 230 ev sığacak pareselin üretilmesine karar vermiştir. Komisyon ayrıca, evlerin ucuza mal olabilmesi için imar konusunda gerekli kolaylıkların gösterilmesi kararını vermiştir.¹⁸⁹³ İstanbul'un

¹⁸⁸⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 16 Haziran 1950, İndeks: 2072645, Cilt No: 21, Karar No: 284.

¹⁸⁸⁶ "Halk Tipi Evler", *Vatan*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 3242.

¹⁸⁸⁷ "Belediyenin Ucuz Ev Projesi", *Vatan*, 11 Haziran 1950, Sayı: 3253.; "Ucuz Evler Proje Müsabakası Bitti", *Yeni İstanbul*, 11 Haziran 1950, Sayı: 193.

¹⁸⁸⁸ "Ucuz Ev Projesi", *Vatan*, 13 Haziran 1950, Sayı: 3255.

¹⁸⁸⁹ "Ucuz Ev Projeleri Teşhir Edilecek", *Ulus*, 15 Haziran 1950, No: 10403.; "Belediyenin Yaptıracağı Evler Projesi", *Ulus*, 18 Haziran 1950, No: 10406.

¹⁸⁹⁰ "Ucuz Ev İnşaatı", *Vatan*, 19 Eylül 1950, Sayı: 3353.; "Belediyenin Yaptıracağı Ucuz Evler", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1950, Sayı: 9405.

¹⁸⁹¹ "Belediyenin Yaptıracağı Ucuz Evler", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1950, Sayı: 9433.

¹⁸⁹² "Kadıköyünde Yeni Bir Mahalle İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1949, Sayı: 9100.

¹⁸⁹³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 29 Aralık 1949, İndeks: 2072392, Cilt No: 19, Karar No: 267.

Mesken meselesi gündemde bir buhran olarak yer aldıkça kamunun ucuza inşa edeceği konutlara da basında yer verilmektedir.¹⁸⁹⁴ Cemil Topuzlu, ucuz mesken inşaatının şehir dışında değil şehir içindeki bostanlarda ve iki, üç katlı evler inşası ile değil; yüksek katlı apartmanlar yapılarak çözüleceğini gazeteler aracılığıyla kamuoyu ile paylaşmıştır.¹⁸⁹⁵ Belediye Encümeni'nde ucuz evlerin inşa mahalleri açısından anlaşmazlıklar çıkmıştır, bazı üyeler evlerin ulaşım imkânı olan yerlere yapılmamasını eleştirmişler bunun üzerine, ucuz ev inşaatlarına başlanması ertelenmiştir.¹⁸⁹⁶ Ucuz ev inşası için arsa arayışları yerinde tetkiklerle sürdürülmüştür.¹⁸⁹⁷ 1951 yılı Nisan ayının sonunda, ucuz evlerin ilk kısmı olan Kadıköy'de 100, Üsküdar'da ise 50 ev ihale edilmiştir.¹⁸⁹⁸ Mesken buhranı devam eden İstanbul'da ucuz evlerin tahsisatı çıkartıldıktan bir yıl sonra ihale yapılabilmektedir. Medyada ucuz ev haberlerinin yer aldığı oran düşünüldüğünde ise toplam 150 evin ihale edilebilmiş olması oldukça ilginçtir. 16 Mayıs 1951'de Kadıköy ve Üsküdar'da ucuz evlerin temeli törenle atılmıştır.¹⁸⁹⁹ 1952 Şubat ayında, Üsküdar Selamsız ve Kadıköy Koşuyolu'nda inşa edilen üç oda bir hol ve bir banyodan müteşekkil ucuz evler tamamlanmıştır, dokuz bin liraya taksitle satılacaktır.¹⁹⁰⁰ Bu evler, İstanbul'da ikamet eden, aylık geliri 300 lirayı geçmeyen, kendisinin, refikasının veya validesinin tasarrufunda emlaki bulunmayanlara muhammen bedeli on, on bir bin lira üzerinden taksitle verilecektir. Talip fazla olursa kura çekilecektir.¹⁹⁰¹ Bu evler için 600 kişi müracaat etmiştir, belediye bu evleri kura ile satacaktır.¹⁹⁰² Yapılan evlerin bütçelerinin uygunluğu talebi artırmaktadır. Artık satış stratejisi İstanbul'da talep oluşturmaktadır. Ancak bu evler yalnızca eve ihtiyacı olduğunu belirleyenlere verilmektedir.

Emlak Kredi Bankası, İstanbul'un her bölgesinde inşa faaliyetlerini sürdürmektedir. Bankanın Kalamış'ta inşa edeceği blok apartmanlara ilişkin 1/500 ölçekli plan tadilat teklifi İUMDK'nun da görüşülerek karara bağlanmıştır.¹⁹⁰³

¹⁸⁹⁴ “Belediyenin Yapıtacağı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1950, Sayı: 9466.; “Belediyenin Yapıtacağı 1000 Ucuz Ev”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1950, Sayı: 9468.

¹⁸⁹⁵ “Belediyenin Yapıtacağı Evler Hakkında Cemil Topuzlunun Fikri”, *Cumhuriyet*, 16 Aralık 1950, Sayı: 9470.

¹⁸⁹⁶ “Ucuz Evlerin İnşaatı Geri Bırakıldı”, *Yeni İstanbul*, 13 Ocak 1951, Sayı: 410.

¹⁸⁹⁷ “Belediyenin Yapıtacağı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 1 Şubat 1951, Sayı: 9517.; “Belediyenin Yapıtacağı Evler”, *Cumhuriyet*, 8 Mart 1951, Sayı: 9552.

¹⁸⁹⁸ “Ucuz Evlerin İhalesi Dün Yapıldı”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1951, Sayı: 9603.

¹⁸⁹⁹ “Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1951, Sayı: 9623.; “Üsküdar ve Kadıköyünde 150 Evin Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 17 Mayıs 1951, Sayı: 9624.

¹⁹⁰⁰ “Ucuz Evlerin İnşaatı Bitti”, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1952, Sayı: 9891.

¹⁹⁰¹ “Belediyenin Yapıttığı Ucuz Evler”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1952, Sayı: 9949.

¹⁹⁰² “Belediye Evleri Bu Ay Satılıyor”, *Yeni İstanbul*, 25 Mayıs 1952, Sayı: 903.; “Ucuz Evlere 600 Alıcı Çıktı!”, *Ulus*, 25 Mayıs 1952, No: 11104.

¹⁹⁰³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 29 Aralık 1949, İndeks: 2073380, Cilt No: 25, Karar No: 52.

Komisyon kararında, Kalamış Rıhtımı'nın doldurulması şartı ile planı onaylamıştır. Bu uygulamada, Belediyenin imar faaliyetlerinde çevre düzenlemesi işini de Banka'ya bırakabildiğini göstermektedir.

1952 yılı Temmuz ayında, Belediye tarafından kurulan İstanbul İmar Limited Ortaklığı Koşuyolu'nda halk tipi 160 ucuz evin temelini atacaktır.¹⁹⁰⁴ 27 Temmuz 1952'de Cumhurbaşkanı Celal Bayar, 259 ucuz evin açılışını yapmıştır.¹⁹⁰⁵ 1952 yılı Ekim ayının sonunda, ucuz evlerden son 102 adedi kura ile taliplilere dağıtılmıştır.¹⁹⁰⁶ 300 liranın altında geliri olanlara dağıtılan ucuz evleri kura ile alanlar taksitlerin 120 liraya yükseltilmesi üzerine şikayette bulunmuşlar, bu talep Şehir Meclisi'ne sevk edilmiştir.¹⁹⁰⁷ 1953 yılı Temmuz ayında, Şehir Meclisi ucuz evlerin taksit sürelerinin uzatılmasını karar vermiştir.¹⁹⁰⁸ 1953 yılı Nisan ayında, Koşuyolu'nda 154 evin temeli daha atılmıştır. Bu inşaatlar tamamlandığında Emlak Kredi bankası, Koşuyolu'nda toplam 418 ev inşa etmiş olacaktır.¹⁹⁰⁹

1953 yılı Ekim ayında, İUMDK ucuz evler meselesinde birkaç konuyu birlikte ele almıştır. Tahsis edilen ucuz ev alanlar tüm İstanbul'da ve çok büyük parsellerdedir. Bu durum, ucuz arsa üretimi konusundaki sorunların çözülmeye başlandığının ilk göstergelerindendir.¹⁹¹⁰ Fatih'te inşa edilen ucuz evler, istimlak sorunları nedeniyle tamamlanamamıştır.¹⁹¹¹ Gökay döneminde İstanbul'da seri bir biçimde ucuz ev üretmenin bir yolu bulunmuştur. Talebi karşılama konusunda yetersiz kalsa bile bu seri uygulama İstanbul'un her bölgesinde yaygınlaşmaktadır.

1952 yılı Mayıs ayında, Belediyenin Florya'da yaptırdığı 24 ucuz sayfiye evinin inşaatı bitmiştir. Belediye bu evleri istirahata ihtiyacı olan veya hasta bulunan memur ve vatandaşlara 15'er günlük müddetle ufak bir ücret karşılığı kiraya verecektir.¹⁹¹² Florya'da bulunan plaj evleri memurlara tahsisi edilmiştir, bu evlerden iki blok eşyalı

¹⁹⁰⁴ “Yeniden İnşa Edilecek Halk Tipi Evler”, *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1952, Sayı: 10050.

¹⁹⁰⁵ “259 Ucuz Evin Açılışını Dün Cumhurbaşkanı Yaptı”, *Yeni İstanbul*, 27 Temmuz 1952, Sayı: 964.; “Ucuz Evlerden 154'ünün İnşaatı Tamamlandı”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1952, Sayı: 10054.

¹⁹⁰⁶ “102 Ev Dağıtıldı”, *Ulus*, 29 Ekim 1952, No: 11254.

¹⁹⁰⁷ “Eyübd 150 Ucuz Ev Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1953, Sayı: 10286.

¹⁹⁰⁸ “Ucuz Evlerin Taksit Müddeti Uzatılıyor”, *Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1953, Sayı: 10392.

¹⁹⁰⁹ “Emlak ve Kredi Bankasının Koşuyolundaki Evleri”, *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1953, Sayı: 10324.

¹⁹¹⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 27 Ekim 1953, İndeks: 2073920, Cilt No: 27, Karar No: 333. Ayrıca bakınız: İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 26 Mart 1954, İndeks: 2074066, Cilt No: 28, Karar No: 80.

¹⁹¹¹ “Ucuz Evlerin İnşası Geri Kaldı”, *Vatan*, 15 Şubat 1952, Sayı: 3862.

¹⁹¹² “Floryada Ucuz Memur Evleri Yaptırılacak”, *Vatan*, 11 Mart 1952, Sayı: 3887.

olarak yazın açık artırma ile halka kiralanacaktır.¹⁹¹³ 1952 Ekim ayında, belediye Florya'da 24 daireli olacak ikinci bloğun temelini de atmıştır.¹⁹¹⁴ İlk bloğun belediyecilere verilmesi üzerine dedikodular çıkmıştır, bu nedenle ikinci bloğun belediyecilere verilmeden kura ile dağıtılması düşünülmektedir.¹⁹¹⁵ 1953 Temmuz'unda, Florya'daki plaj evlerinde belediye memurları ile aynı fiyata çoğunluğu tüccar olan 40-45 Şehir Meclisi azasının yerleşmesi basında eleştiri konusu olmuştur.¹⁹¹⁶ 1955 yılı Kasım ayında, Florya dinlenme evinin inşaatı törenle atılmıştır.¹⁹¹⁷ Florya'daki evlerin ses sanatkarlarına dahi kiralanmasının ortaya çıkmış olması Şehir Meclisi'nde tartışmalara neden olmuş ve buraların kiralanması usulüne ilişkin bir talimatname hazırlanmasına karar verilmiştir.¹⁹¹⁸ "İstirahata ihtiyacı olan veya hasta bulunan memur ve vatandaşlara 15'er günlük müddetle ufak bir ücret karşılığı kiraya verilmek" üzere yapılan evler, inşaatların bitmesi sonrası kamunun ilişkide olduğu kişilere tahsis edilmiştir.

1950'li yıllarda İstanbul'a, Balkanlardan yoğun bir göç başlamıştır. 1951 yılı Ekim ayında, Bu göçmenlerin yerleştirilmesi için İmar Müdürlüğü'nde müstakil bir büro kurulmuş ve Eyüp'le Rami arasında ve Terkos yolunda bu kişiler için arazi bakılmaktadır.¹⁹¹⁹ Eyüb civarında Küçükköy'de 2.600 göçmen evi için arazi belirlenmiştir, elektrik ve suyu temin edilen bu bölgelerin yollarlı açılmaktadır.¹⁹²⁰ 28 Ekim 1951 tarihinde, Rami'de yapılan 1.500 göçmen evinin temeli törenle atılmış, numune evler gezilmiştir. Evlerin inşaatları üç ayda tamamlanacaktır.¹⁹²¹ 1952 Ocak ayında, göçmen evlerinden 80 tanesi tamamlanabilmiştir. Malzeme tacirleri, bu iş nedeniyle fiyatları artırmışlardır.¹⁹²² 1952 Ekim ayında, Taşlıtarla'da inşa edilen 2014 göçmen evi sahiplerine kura ile verilmiştir.¹⁹²³ Göçmen evleri dağıtılmıştır, ancak evlerin yapı malzemeleri ve işçiliği çok sorunlu yapıların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Duvarları çatlayan, zeminleri nemli evlerde tesliminden yirmi gün sonra bile

¹⁹¹³ "Floryada Bulunan Plaj Evleri Memurlara Tahsis Edildi", *Yeni İstanbul*, 8 Haziran 1952, Sayı: 917.; "Belediyenin Floryada Yaptırdığı Yazlık Evler", *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1952, Sayı: 10010.; "Floryadaki Belediye Evleri", *Yeni İstanbul*, 11 Haziran 1952, Sayı: 920.

¹⁹¹⁴ "Belediyenin Florya'daki Yeni Evleri", *Vatan*, 3 Ekim 1952, Sayı: 4088.

¹⁹¹⁵ "Floryada İkinci Blok Ucuz Ev Yapılacak", *Vatan*, 9 Kasım 1952, Sayı: 4125.

¹⁹¹⁶ "Şehir Meclisi Üyeleri ve Florya Plaj Evleri", *Yeni İstanbul*, 15 Temmuz 1953, Sayı: 1312.

¹⁹¹⁷ "Florya Dinlenme Evleri İnşaatı Başladı", *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1955, Sayı: 11201.

¹⁹¹⁸ "Belediyenin Florya Evleri Mesele Oldu", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1956, Sayı: 11454.

¹⁹¹⁹ "Göçmen Evlerinin Yapılacağı Saha İnceleniyor", *Yeni İstanbul*, 5 Ekim 1951, Sayı: 670.

¹⁹²⁰ "İstanbulda Yapılacak Göçmen Evleri", *Cumhuriyet*, 12 Ekim 1951, Sayı: 9767.

¹⁹²¹ "1500 Göçmen Evinin temel Atma Töreni", *Cumhuriyet*, 28 Ekim 1951, Sayı: 9783.

¹⁹²² Mazhar Kunt, "Rami Sırtlarında Yapılmakta Olan Göçmen Evleri", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1952, Sayı: 9849.

¹⁹²³ "Göçmen Evleri Dün Sahiplerine Verildi", *Vatan*, 3 Ekim 1952, Sayı: 4088.; "Göçmen Evlerinin Tevziine Başlandı", *Cumhuriyet*, 3 Ekim 1952, Sayı: 10119.

oturulamamaktadır.¹⁹²⁴ Yağmurların başlaması üzerine, Kasım 1952’de, göçmen evlerinde stabilize malzemeden yapılan duvarların çökmesi basında yer almıştır, bunun üzerine daha müteahhitten kesin kabulü yapılmamış olan bu evlerin tahkiki için Ankara’dan bir heyet gönderilecektir.¹⁹²⁵ Ocak 1953’te, göçmen evlerinin durumu Ankara’dan gelen heyet tarafından gözden geçirilmiş ve bazı evlerde görülen noksanların ve drenaj kanallarının işi için yeni tahsisat verilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁹²⁶ 1953 yılı Ocak ayında, İstanbul’da, 800’ü Kağıthane’de olmak üzere 1.500 göçmen evi daha inşa edilecektir.¹⁹²⁷ 1953 Mart ayında meydana gelen zelzelede Rami’deki göçmen evlerinde herhangi bir hasar meydana gelmemiştir. Bu durum göçmen evleri hakkındaki iddiaların asılsızlığı şeklinde yorumlanmıştır.¹⁹²⁸ Göçmen evlerinin müteahhit tarafından teslimi yaklaşmıştır, ancak inşaat kalitesi hakkındaki şikayetler bitmemektedir.¹⁹²⁹ Kış gelmiştir ve göçmen evlerinde sorunlar devam etmektedir. İhale kabul komisyonu da, birer toprak yığını haline gelen evleri, ıslah edilmedikçe onay vermemekte kararlı davranmaktadır.¹⁹³⁰ Rami’de inşa edilen göçmen evlerinin % 95’inin çürük olduğu beyanı Devlet Vekili Osman Kapani tarafından yapılmıştır.¹⁹³¹

1952 yılı Ocak ayında, Eyüp’te de 200 adet göçmen evi yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁹³² İUMDK’nu Şişli civarındaki Hürriyet-i Ebediye ve Darülaceze arasında bulunan yolun Kağıthane tarafındaki göçmen evlerine tahsis edilen 319 dekar 50 metrekare arazinin planını görüşerek onaylamıştır.¹⁹³³ Göçmelere sadece şehir arazisi verilememekte, buralar planlanarak teslim edilmektedir. Bu yaklaşım tarzı, İstanbul’da üretilecek binaları ve şehir yoğunluğunun kontrolünü sağlamaktadır. Türkiye, Demokrat Parti döneminde Balkanlar’dan nüfus aldıkça, bu kişileri iskan etmenin modelinde bir tarz üretmemektedir.

1952 yılı Ocak ayına gelindiğinde; Belediye, Atatürk Bulvarında inşa edeceği otuz dört daireden oluşan dört blok ev inşaatı için prosedürleri tamamlamış, inşaat mevsimini beklemektedir.¹⁹³⁴ 1953 yılı Ağustos ayında, bulvardaki blok inşaatlarına

¹⁹²⁴ Sadun Tanju, “Ramideki Göçmen Evleri”, *Vatan*, 24 Ekim 1952, Sayı: 4109.

¹⁹²⁵ “Ramideki Göçmen Evleri”, *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1952, Sayı: 10162.

¹⁹²⁶ “Göçmen Evlerinin Durumu Vilayette Gözden Geçirildi”, *Yeni İstanbul*, 3 Ocak 1953, Sayı: 1121.

¹⁹²⁷ “1500 Göçmen Evi Daha Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1953, Sayı: 10211.

¹⁹²⁸ “Ramideki Göçmen Evleri Zelzeleden Müteessir Olmadı”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1953, Sayı: 10289.

¹⁹²⁹ “Ramideki Göçmen Mahallesi Meselesi Neye Varacak?”, *Cumhuriyet*, 5 Haziran 1953, Sayı: 10361.

¹⁹³⁰ “Rami Göçmen Evleri Kışa Dayanmadı”, *Vatan*, 26 Ocak 1954, Sayı: 4563.

¹⁹³¹ “Kapani, Rami Evlerinin Yüzde 95’i Çürük, Dedi”, *Vatan*, 7 Şubat 1955, Sayı: 4935.

¹⁹³² “Eyüpte 200 Ucuz Ev Yapılacak”, *Vatan*, 5 Ocak 1952, Sayı: 3821.

¹⁹³³ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 14 Mart 1953, İndeks: 2073630, Cilt No: 26, Karar No: 111.

¹⁹³⁴ “Blok Ev İnşaatına Başlanıyor”, *Vatan*, 30 Ocak 1952, Sayı: 3946.

başlanacağı haberi yeniden basında yer almıştır.¹⁹³⁵ 1954 yılı Nisan ayında, nihayet Atatürk Bulvarında yedi katlı üç bloktan oluşan 74 dairenin temeli atılmıştır.¹⁹³⁶ 1954 yılı Kasım ayında, bulvardaki 17'si üçer ve 16'sı dörder odalı olacak 33 daireli ikinci bloğun temeli atılmıştır.¹⁹³⁷ Unkapanı semti yeni formunu kazanmaya başlamıştır. Sur içi İstanbul'unda, Büyük bir bulvar açılmış, adı Atatürk olarak belirlenmiş ve şimdi modern konutlar üretilmektedir. Bu sur içi İstanbul'unda cumhuriyet döneminin ilk semt düzenlenmesi örneği olmuştur.

1952 yılı Ocak ayında, Belediye Encümeni Eyüp'e 150, Bakırköy'de 50 Hasköy, Halıcıoğlu ve Kasımpaşa'da 150, Beykoz'da 50 ucuz evin daha yapılmasına karar vermiştir.¹⁹³⁸ 1953 Mart Ayında, Eyüp Düğmeciler Mahallesi'nde inşa edilecek ucuz evlerin plan çalışması İUMDK'nunca onaylanmıştır.¹⁹³⁹ 1954 yılı Mart ayında, İUMDK'nu Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası İşçileri için fabrika tevsi sahası içerisinde inşa edilecek ucuz evlerin yapımını onaylamıştır.¹⁹⁴⁰ Alınan bu karar tashih edilerek, ucuz ev kanununa uymadığından, yalnızca mevzi plan onaylanmıştır.¹⁹⁴¹ Bu tashih, ucuz evlere sağlanan kolaylıkların bu kooperatife gösterilemeyeceği anlamını taşımaktadır. 1954 yılı Ekim ayına gelindiğinde, Belediye İstanbul genelinde 6.443 evden oluşacak yedi ucuz mesken mahallesi kurma kararı almış ve proje çalışmalarına başlamıştır.¹⁹⁴² Yeni İstanbul mekânının dört bir yanına ucuz evler yapılmasına başlanmıştır. Bu uygulamalar; dönemin halk bütçeleri gözetilerek devlet kontrolünde, İstanbul'da konut üretiminin form ve içerik kazanmasını sağlamaktadır.

1954 yılı Ekim ayında İmar Limited Şirketi'nin sermayesi 20 milyon liraya çıkartılmış ve belediyenin İstanbul'daki arsalarına 4000 ev yapmayı şirket kendine hedef olarak belirlemiştir.¹⁹⁴³ Hedeflerin rakamlarla belirlenmesi yürütülecek proje mekânlarının ortaya çıkmış olması Gökay dönemi İstanbul'un konut yapma işinin kurumsal boyutunu sergilemektedir.

¹⁹³⁵ “Bulvardaki Blok Apartman İnşaatına Yakında Başlanıyor”, *Vatan*, 9 Ağustos 1953, Sayı: 4396.; “Belediyenin Yapıtacağı Apartmanlar”, *Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1953, Sayı: 10434.

¹⁹³⁶ “Dün Bir Blok Apartmanın Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1954, Sayı: 10687.

¹⁹³⁷ “İkinci Blok Apartmanın Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1954, Sayı: 10877.

¹⁹³⁸ “Yeni yapılacak Ucuz Evler”, *Vatan*, 26 Şubat 1952, Sayı: 3873.

¹⁹³⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1953, İndeks: 2073617, Cilt No: 26, Karar No: 98.

¹⁹⁴⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1954, İndeks: 2074096, Cilt No: 28, Karar No: 110.

¹⁹⁴¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 2 Mart 1954, İndeks: 2074103, Cilt No: 29, Karar No: 117.

¹⁹⁴² “Şehirde Yedi Ucuz Mesken Mahallesi Kurulacak”, *Vatan*, 4 Ekim 1954, Sayı: 4809.

¹⁹⁴³ “Belediyenin Arsalarına 4000 Ev Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 19 Ekim 1954, Sayı: 10855.

1955 yılı Şubat ayında Belediye, mesken buhranına ilişkin ilk köklü uygulamaya girişmektedir. Belediye, 1954 yılında 1.550.468 metre murabbalık araziyi 1185 ev yapılmak üzere muhtelif kooperatiflere tapulamıştır. Hazineden alınan 5.000.000 metre murabbalık arazide bu usulle 10.000 ucuz ev inşa edilebilecektir. 6188 sayılı kanunun 16. maddesi toplu inşaatları hedef göstererek, kooperatiflere tercih hakkı tanımaktadır. Bu çerçevede Zeytinburnu'nda ucuz blok apartmanları ihaleye çıkartılmıştır.¹⁹⁴⁴ Kazlıçeşme'de yaptırılacak blok apartmanlardan ilkinin temeli atılmıştır. Gökay, Kazlıçeşme'de bu temeli, “yeni bir devrin başlangıcı” olarak nitelemiştir.¹⁹⁴⁵

1955 yılı Mart ayında, İUMDK, İstanbul genelinde yeni ucuz mesken alanları oluşturmuştur.¹⁹⁴⁶ 1955 yılı Temmuz ayında, Kısıklı'da Emniyet Mensupları Kooperatifi'ne tahsis edilen arazinin ifrazı İUMDK'nu tarafından onaylanmıştır.¹⁹⁴⁷ 1955 yılı Ekim ayında, İUMDK'nu, Gazeteciler Sendikası Kooperatifi'ne ait arazinin planını onaylamıştır.¹⁹⁴⁸ 1956 yılı Mart ayında, İUMDK'nu Ayazağa ile Levend arasındaki sahanında ucuz meskenler için ayılmasına karar vermiştir.¹⁹⁴⁹ 1956 Haziran ayında ise, İUMDK'nu, Malul Gaziler Yapı Kooperatifi'ne verilen yerin Ayazağa golf sahasında kalmasından dolayı, bu kooperatifin Ordu Mensupları Kooperatifi'ne müracaat etmesini önermiştir.¹⁹⁵⁰ Bu karar, İstanbul'da arazi dağıtım işlerindeki teknik alt yapının durumu göstermesi açısından önemli bir örnektir. 1957 yılı Haziran ayında, Üniversiteliler Yapı Kooperatifi'nin Maçka'da yaptıracığı evlerin durumu İUMDK'nu tarafından tetkik edilerek onaylanmıştır.¹⁹⁵¹ Şehir Meclisi, seri bir şekilde ucuz arsa üretimi ve İstanbul'un yeni semtlerinin kooperatifçilik aracılığıyla dağıtımının kararlarını almaktadır. Kooperatif oluşturulması fikri ülkede serbest teşebbüsün önü açılırken, toplumda ortak iş yapma kültürünü de tesisi etmektedir.

1957 yılı Mart ayında İstanbul'un gecekonduları için ilk ıslah programı geliştirilmiştir. Kazlıçeşme, Veliefendi-Silivrikapı arasında bulunan, Vakıflar

¹⁹⁴⁴ “Gecekondu Mahallesinde Apartıman”, *Cumhuriyet*, 22 Şubat 1955, Sayı: 10981.

¹⁹⁴⁵ “Kazlıçeşme Blok Apartımanının Temeli Atıldı”, *Cumhuriyet*, 9 Mart 1956, Sayı: 11357.

¹⁹⁴⁶ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Mart 1955, İndeks: 2074474, Cilt No: 31, Karar No: 79.

¹⁹⁴⁷ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 8 Temmuz 1955, İndeks: 2074620, Cilt No: 33, Karar No: 226.

¹⁹⁴⁸ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 21 Ekim 1955, İndeks: 2074710, Cilt No: 34, Karar No: 317.

¹⁹⁴⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 6 Mart 1956, İndeks: 2074826, Cilt No: 27?, Karar No: 58.

¹⁹⁵⁰ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 15 Mayıs 1956, İndeks: 2074909, Cilt No: 38, Karar No: 151.

¹⁹⁵¹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 28 Haziran 1957, İndeks: 2075239, Cilt No: 44, Karar No: 201.

İdaresi'nden İşçi Sigortaları tarafından satın alınan 42 dönümlük arazi üzerine 490 mesken inşa edilecektir. bu uygulama İUMDK'nun da şu görüşlere yer verilerek onaylanmıştır: “Banka tarafından inşa edilecek bu yer aynı zamanda İstanbul’un girişinde gayri sıhhi bir şekilde teşekkül etmiş gecekondu mıntıkasının ıslah çaresinin ilk merhalesini de teşkil etmiş olacağından...”¹⁹⁵² Bu uygulama dönem basınına; Emlak Kredi Bankası Zeytinburnu’nda 300 hektarlık bir arazi üzerine 48.000 kişinin yaşayacağı 6 büyük mahalle kuracaktır. Buradaki gecekondu tamamen ortadan kalkmış olacaktır, şeklinde yansımıştır.¹⁹⁵³ Ucuz evler sitesi olarak ön görülen bu proje ile, gecekondu sahipleri taksite ev sahibi yapılacak ve şehrin bu bölgesindeki sorunlar çözülmüş olacaktır. Arsa sendika tarafından vakıflardan alınmış, binaları Emlak Kredi Bankası yapacaktır, bu uygulama da belediye tarafından sahiplenilmektedir. Bu üçlü ortak iş yapma kültürü, konut sorunu etrafında, toplumun farklı kurum ve kişilerinin organize olduğunu ve gecekondu ıslah planı geliştirilmeye çalışıldığını göstermektedir.

6.2.6. Planın Pratiğe Yenik Düşmesi: Gökay Döneminde İstanbul’da Gecekondulaşma

Gökay dönemi gecekondu meselesinin iki dönem içerisinde ele almak gerekmektedir. Birinci dönem İnönü tarafından Gökay’ın İstanbul’a Vali ve Belediye Başkanı olarak atandığı dönem, ikinci dönem ise 1950 seçimlerinden sonra Menderes’in Gökay’la devam etmesi kararından sonrası dönemdir. Gökay, Türkiye’de yaşanan siyasi kırılmada iki parti tarafından da tercih edilmiş ve çalışılmıştır. Be nedenle Gökay döneminin dönemin kırılma ve süreklilik analizlerinde bir model olarak incelemek süreci daha sağlıklı ele almamızı sağlayacaktır. 1949 yılı Ekim ayında, Gökay göreve geldikten sonra da İstanbul’da gecekondu inşası hızla devam etmektedir. Gazeteler bu hızı anlatmak için bir semtte gecekondu sineması ile gecekondu fırını inşa edildiğini haber yapmaktadırlar.¹⁹⁵⁴

Gecekondu meselesi bir meşrulaştırma sorunsalı üzerinden dönem basınında yer almaktadır. Ya kişisel trajediler, ya belediyenin plan üretmemesi, ya da kamu adına “gecekonducuların taleplerinin meşru görüldüğüne dair” haberler dönem gazetelerinde yayınlanmaktadır. Belediye Encümeni, gecekondu meselesini değerlendirmek üzere

¹⁹⁵² İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 12 Mart 1957, İndeks: 2075132, Cilt No: 42, Karar No: 94.

¹⁹⁵³ “Zeytinburnu’nda Ucuz Evler Sitesi İnşa Ediliyor”, *Vatan*, 15 Mart 1957, Sayı: 5681.

¹⁹⁵⁴ “Yıkılan Gecekondu Gene Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1949, Sayı: 9049.; “İstanbulda 1000 Halk tipi Ev Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 26 Mart 1950, Sayı: 9205.

toplantı yapacaktır bu konu hakkında gazetelerde, “öğrendiğimize göre ...encümen ... 948 senesinde temeli atılıp ta inşası bugüne kadar tamamlanmamış gecekonduların inşasına müsaade edecek; ancak, 1949 Haziranında yapılan gecekondu için yıkılma kararı verilecekse de bu işin de kış sonuna bırakılacağı söylenmektedir”¹⁹⁵⁵ şeklinde yayınlanan haber dönem basınının bu konudaki yaklaşımını ortaya koymaktadır. Artık gecekondu meselesi bir pazarlık unsuru haline gelmiştir. Meselenin analiz edilme biçimi, her kesimin şikayet ettiği bu meselede, toplumsal kabullenmenin oluştuğunu göstermektedir.

Gökay’ın göreve başladığı bu dönemde gecekondu meşrulaşmaya başlamıştır. Gökay, 1949 yılı Kasım ayında, Kazlıçeşme’deki gecekondu mahallesinin şehircilik ihtiyaçlarının giderileceğini belirtmiştir. Burada sağlık işleri ile meşgul olacak bir dispanser açılacak, artezyenler sayesinde su ihtiyaçları giderilecek, elektrik sağlanacak ve acilen bir ilkokul inşa edilecektir. Bu şehircilik hizmetleri gecekonduların artık muhatabiyet bulması açısından bir meşruluk sağlamanın başlangıcıdır.¹⁹⁵⁶ Bu açıklamadan iki gün sonra Gökay, şehirde yeni gecekondu yapımına müsamaha edilmemesi ve teşebbüslerin derhal yıkılması kararını açıklamıştır.¹⁹⁵⁷ Gecekondu için bir toplantı yapılmış ve 1949 Haziran ayından sonra yapılanlar ve şahıs arsaları üzerine inşa edilenler hemen yıkılacaktır. 1949 Haziran ayı öncesi yapılanlara ise, Maliye ve Evkaf’tan alınan parselasyonu yapılan arsalardan yer gösterilecek veya eğer gecekondualarının bulundukları arsaların şartları uygunsa binalarını ıslah etmeleri sağlanacaktır.¹⁹⁵⁸ Bu kararlar İstanbul’da gecekondu meselesinin devlet nezdinde kabulünün çerçevesini oluşturmaktadır. Devletin gecekondulara karşı müsamahakar tavır göstermesinin nedeni yaklaşan seçimlerdir. Bu konuda yapılan eleştirel yayınlar için Gökay, “Herhangi bir siyasi mülahaza ile kimsenin gecekonduardaki vatandaşların durumundan faydalanmasını doğru bulmuyorum. Bırakın bu vatandaşlar barındıkları kulübelere yıkılacakmış, şu olacakmış gibi endişelerden uzak kalsınlar” yorumunu yapmıştır.¹⁹⁵⁹ Gökay, gecekondu meselesini ıslah etmek istemekte, ama yıkım tehdidi üzerinden bir söylem geliştirmemektedir. Bu Cumhuriyet Halk Partisi döneminde, çok partili hayata geçiş sürecinde, belediye-vatandaş ilişkilerindeki söylem analizi açısından

¹⁹⁵⁵ “Gecekondu”, *Vatan*, 5 Kasım 1949, Sayı: 3035.

¹⁹⁵⁶ “Gecekondu İşleri Tetkik Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1949 Sayı: 9065.

¹⁹⁵⁷ “Gecekondu”, *Vatan*, 8 Kasım 1949, Sayı: 3038.

¹⁹⁵⁸ “Gecekondu İçin Yeni Kararlar”, *Cumhuriyet*, 21 Aralık 1949, Sayı: 9110.

¹⁹⁵⁹ “Gecekondu İşleri Politika Mevzuu Yapılmayacak”, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1950, Sayı: 9147.

önemli bir kırılmadır. Artık tehdit üzerinden değil, ıslah meselesi üzerinden bu mesele ele alınmaktadır.

Gecekondu meselesi hakkında gazetelerde durumun gerçekliğini anlatan yazı ve röportajlar yayınlanmaktadır. Kimdir, bu gecekonducuları yapanlar, nasıl insanlardır, gibi tanıtıcı yazılarda, bu kişilerin kişisel trajedileri üzerinden gecekondu meselesi ele alınmaktadır.¹⁹⁶⁰ Gecekondu meselesi öncelikle İstanbul halkının dışında cereyan eden bir mesele gibi sunulmakta, sonrasında ise bu süreç tanımlanarak İstanbullulara anlatılmaya çalışılmaktadır. Şehirle irtibatı olan herkesin şahit olduğu bir meselenin, dönem gazetelerinde İstanbul halkına yabancı bir mevzu gibi ele alınması, dönem basının halkla irtibatı ve kullandığı dilin şifreleri hakkında bilgi vermektedir.

1950 yılı Ocak ayında, Evkaf İdaresi arazilerini işgal eden gecekonducuları boşaltmak istemektedir. Evkaf İdaresi, Kazlıçeşme bölgesindeki işgalli arazisi için alakalı icra mahkemesinden karar almış ve bir kısım gecekonducuların yıkımı için harekete geçmiştir. Ancak yıkım sırasında memurlarla gecekonducular arasında yaşanan arbede sonrası, yıkım durdurulmuştur. Ancak idare, yeni icra kararları alarak, gecekonduculara iletmektedir. Yıkımların bekletilmesi, dönem matbuatında yaklaşan seçimlerde Cumhuriyet Halk Partisi'nin her vaadi kullanma arzusu ile verilen bir karar olarak yansıtılmakta; ve "resmi ağızların yaptığı parlak vaatlere rağmen, bugün de dün olduğu kadar her an sokağa atılmak tehlikesine maruzdurlar. Olsa olsa, belki bahara belki de yaza kadar, yani seçimlerden sonraya kadar kendilerine dokunulmayacaktır" yorumu ile durum tespiti yapılmaktadır.¹⁹⁶¹ 3 Mayıs 1950 tarihinde, 14 Mayıs 1950'de

¹⁹⁶⁰ "Yeni Kurulan Şehir: Gecekondu", *Yeni İstanbul*, 28 Ocak 1950, Sayı: 59.

¹⁹⁶¹ "Gecekondu Faciası – 35 bin vatandaş her an evlerinden atılabilir-", *Vatan*, 26 Ocak 1950, Sayı: 3117. Haber metni şu şekildedir: "Evkaf İdaresi Yıkıtma Kararlarını Alıyor. Seçimler yaklaştıkça CHP'nin her vasıtayı meşru addederek şiddetli bir propaganda taarruzuna geçtiğini belirten vazih emaretlere gittikçe artmaktadır. Geniş halk kütlelerinin reylerini kazanmak için bilhassa şehrimizde son zamanlarda her fırsattan faydalanılarak girilen ve dolayısıyla seçim propagandaları, işçi muhitlerinde, fakir halk tabakalarının keşif bir surette bulunduğu semtlerde, türlü türlü hüviyetlere bürünülerek yapılmaktadır. Halka dağıtılacağı uzun zamandan beri söylenen ucuz Belediye arsalarının bu defa işçi inşaat kooperatiflerine verileceği hakkında ve resmi ağızlar tarafından ortaya atılan yeni vaad, hayatı ucuzlatma yolunda gayretler sarfeder görünmek için son birkaç ay zarfında alakalı resmi ve idarî makamların 25 yıldır görülmemiş şekilde cansiparane faaliyetleri CHP'nin her ne bahasına olursa olsun iktidarda kalmak için giriştiği propagandanın örnekleridir. CHP'nin bu neviden yaptığı seçim propagandalarının en mühimi, hiç şüphesiz on binlerce vatandaşın barındığı, gecekondu semtleri sakinlerine karşı resmi makamlarda görülen ani alakadır. Mesaha ve nüfus kesafeti itibarıyla en mühimi bulunan ve birkaç ay evveline kadar hemen gün aşırı yeni bir ihtilaf mevzuu teşkil eden Zeytinburnu ve civarı gecekonducularında oturan 35,000 vatandaşa karşı birkaç aydır gösterilen şefkat ve alaka da, seçim propagandasının en bariz, bir örneğidir. Hâlbuki öğrendiğimize göre işin iç yüzü şudur; Bu civar gecekonducularından 3000 kusura, evkaf idaresine ait arazi üzerinde inşa edilmiştir. Bu vaziyet karşısında Evkaf idaresi harekete geçerek bunlardan ilk partide bir kısmının yıktırılması için alakalı icradan karar almış ve bu kararı tatbik etmiştir. Fakat bu kararın tatbiki sırasında halk ile memurlar arasında zuhur eden nahoş bazı hadiseler üzerine, yıktırma işi durdurulmuştur. Halbuki öğrendiğimize göre yıktırma işinin durdurulması tamamen pek hususi mahiyettedir ve muvakkattir. Arazinin sahibi olan Evkaf umum müdürlüğü, arazisi üzerindeki binalar hakkında yıktırma kararlarını alakalı İcra merciinden peyderpey almağa devam etmektedir. Bu hususta edindiğimiz mevsuk malumata nazaran, Evkaf idaresi, Vali ve Belediye Reisi Dr. Fahrettin Kerim

yapılacak milletvekili seçimlerinden 11 gün önce ise Zeytinburnu'nda bulunan gecekondu mahallesinin yollarının yapılmasına başlanmıştır. 4.000 ev bulunan bu mahallenin imar planı içinde çalışmaları ise iki hafta içerisinde tamamlanacaktır.¹⁹⁶² Bu uygulama gecekondu üzerine yürütülen seçim propagandasının son örneğidir. Bu evlere yollar yapılmakta, hatta bu bölge için plan hazırlanmaktadır. Cumhuriyet Halk Partisi seçim öncesi halka, seçim sonrası son vaatlerini dağıtmaktadır. Gecekondu yıkılmayacak, ıslah edilecektir. Bu ıslah süreci devlet-vatandaş ilişkilerinde hukukun değil pazarlığı üstün olduğu bir dönemin başlangıcıdır. Ve bu başlangıç Cumhuriyet Halk Partisi tarafından yapılmıştır. Milli Şef İsmet İnönü, çok partili hayata geçiş kararını aldığı gibi, seçim öncesi Türkiye şehirciliğinde her seçim döneminde gerçekleşen pazarlık usulünü başlatmıştır. Artık şehir meseleleri bir hukuk meselesi değil, halkın ikna edildiği ama hukukun da bu pazarlığa çerçeve oluşturduğu bir meseledir.

1950 seçimlerinden sonra İstanbul Belediyesi, gecekondu konusunda yeni yaklaşımlar üretmeye çalışmaktadır. Kırdar dönemi boyunca yıkılacak barakalar olarak görülen yapılar; 1950 seçimleri öncesi yol, su, elektrik ve okul gibi şehircilik hizmetleri ile tanıştırılmış ve bu uygulamalar ile kamu otoritesi ile meşruiyet zemininde bir ilişki tesis edilmiştir. Ancak seçim sonrası İstanbul'da özel mülkler bile istimlaklerle ortadan kaldırılarak yeni bir şehir oluşturulmaya çalışılırken; bu yapıların bu hali ile yaşamalarına izin vermek, şehirde yürütülen imar çalışmalarıyla çelişmektedir.

Gökay şimdi yeni dönemde, Demokrat Parti Belediye Başkanı olarak seçim sürecindeki politikalarından bir geçiş süreci üretecektir. 1950 yılı Ekim ayında, surlar civarındaki gecekonduların Feriköy'deki Bulgar Mezarlığı'na taşınması kararı alınmıştır.¹⁹⁶³ 1951 yılı Ocak ayında Vakıflar İdaresi, vakıf arazilerine kurulan gecekondu için aldığı yıkım kararlarını şimdilik tatbik etmeyeceğini açıklamıştır. Bu açıklama, kurumların gecekondu meşru görmediğini ama yürütülen siyaset gereği de bu yapıların yıkılmayacağını belirtmektedir.¹⁹⁶⁴ Aslında bu durum, kamu otoritesi ile gecekonducular arasında gayri resmi mutabakatın görünür hale gelmesidir. 1951 yılı Nisan ayında ise gecekondu için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Kanun tasarısı

Gökayın kendilerine yaptığı hususi müracaat ve talep üzerine yıktırma hakkını muvakkaten kullanmamaktadır. Yani burada oturan 35,000 vatandaşın vaziyetinde değişmiş hiçbir şey yoktur ve bunlar, resmi ağızların yaptığı parlak vaadlere rağmen, bugün de dün olduğu kadar her an sokağa atılmak tehlikesine maruzdurlar. Olsa olsa, belki bahara belki de yaza kadar, yani seçimlerden sonraya kadar kendilerine dokunulmayacaktır.”

¹⁹⁶² “Gecekondu Mahallesinin Yolları Yapılıyor”, *Ulus*, 3 Mayıs 1950, No: 10360.

¹⁹⁶³ “Gecekondu Meselesi”, *Cumhuriyet*, 21 Ekim 1950, Sayı: 9414.

¹⁹⁶⁴ “Evkaf Arsaları Üzerindeki Gecekondu”, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1951, Sayı: 9493.

basında şu şekilde sunulmaktadır: “yeni kanunla bilhassa büyükşehirlerde izinsiz olarak kurulmuş bulunan gecekonduların sahipleri ile mahalli belediyeler arasındaki anlaşmazlıklar kat’i hal şekline bağlanmaktadır.”¹⁹⁶⁵ Tasarı kredi kolaylıkları ve inşaat harçlarında yapılan düzenlemelerle gecekonduları önlemeyi hedeflemektedir. Tasarı, 1952 yılı Nisan ayında TBMM’de görüşülmeye başlanmıştır.¹⁹⁶⁶ Bu tasarı gazetelerde, gecekondular davasını halledecek kanun olarak sunulmaktadır. Çözüm ise; başkasının arazisine gecekondular yapan kişiler başka bir meskene sahip değilseler, arsa bedelini ödeyerek arsaya sahipliklerinin sağlanmasıyla gerçekleşecektir. Birden fazla gecekondular yapan kişi, birisini tercih ederek satın alacaktır. Gerekli hallerde imar planını tatbik için, gecekondular sahiplerine ucuz arsa temin edilerek, nakilleri sağlanacaktır.¹⁹⁶⁷ Kanun tasarısında, “ıslahı mümkün” gecekondular ıslah edilecek, diğerleri yıkılacak şeklinde bir ifade vardır. Şişli Gecekondularını Güzelleştirme Derneği, tasarıdaki “ıslahı mümkün” ifadesinin kaldırılması için teşebbüse geçmiştir.¹⁹⁶⁸ Çünkü tasarı bu hali ile yasalarsa, İstanbul’daki gecekonduların neredeyse tamamı yıkılacaktır. Kanunun basında yer alış biçimi ve gecekondular sahiplerinin de basında taleplerini dillendirmesi çok partili hayata geçişte halkın kanun yapımına etkisini ortaya koymaktadır. Bu taleplerin kanunu ne kadar etkilediği tam ölçülemese bile, halkın kendisini kanunun yapımında bir aktör olarak konumlandığını göstermektedir.

1951 yılı Haziran ayında, İstanbul Umumi Meclisi Daimi Komisyonu, Kazlıçeşme Gecekondular mahallesine bir okul yapılması meselesini ele almıştır. Kazlıçeşme gecekondular mahallesinde 2.500 öğrenci bulunmakta olup, bunların 1.532’si Kazlıçeşme’de yeni inşa edilen okulda çift tedrisatla ders görmektedir. İUMDK’nu Silivri ve Çatalca’da okul inşa etmek için ayrılan tahsisatların, bu bölgedeki okul ihtiyacının başka binalar tahsisi ile çözüldüğünden, Kazlıçeşme’deki gecekondular bölgesine yapılacak okula aktarılmasına karar verilmiştir.¹⁹⁶⁹ Şehrin gecekondulaşması, planlanan kaynakların aktarımını da bozmaktadır. Silivri ve Çatalca’ya inşa edilmesi gereken kamu yatırımı, ihtiyaçlar değerlendirilerek Kazlıçeşme’ye yönlendirilmekte, böylece şehirde yönetilemeyen gecekondular sorunu kamusal kaynakların tüketiminde de yetersizlikleri doğurmaktadır. Artık kamu otoritesinin planlaması kamunun

¹⁹⁶⁵ “Gecekondular Hakkındaki Kanun Tasarısı”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1951, Sayı: 9587.

¹⁹⁶⁶ “Gecekondular Davasının Kati Şekilde Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1952, Sayı: 859.

¹⁹⁶⁷ “Gecekondular Davasını Halledecek Kanun”, *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1952, Sayı: 9949.

¹⁹⁶⁸ “Gecekondular Hakkında Bir Tasarı Hazırlandı”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1952, Sayı: 10156.

¹⁹⁶⁹ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1951, İndeks: 2073829, Cilt No: 26, Karar No: 67.

yönetimini değil, halkın bir kısmının pratik tercihleri kamu otoritesinin yönelimini belirlemektedir.

Gecekondulardan hazine ya da evkaf arazisine yapılanlar devletle aralarında bir mutabakat ararken, şahıs arazilerine yapılanlar ise hemen yıkılmaktadır. Zeytinburnu'nda muhacir mahallesinde ekinleri yeni biçilmiş bir araziye ağırlıklı olarak Bulgaristan göçmenleri gecekondu yapmışlardır. Bu gecekondu, arazi sahibinin şikayeti üzerine kaymakamlık kararı ile hemen yıkılmaya başlanmıştır.¹⁹⁷⁰ Mecidiyeköyü'nde Karkuyusu mevkiindeki on iki gecekondu ihtarlara rağmen kaldırılmadığı için jandarmalar tarafından yıkılmış, tahta ve kiremitler bir daha kullanılmaması için parçalanmıştır.¹⁹⁷¹ Gecekondu meselesinde devlet arazilerinde ıslah tarzı benimsenirken, özel mülkiyetlerde yıkım tercihi ön plana çıkmıştır. Bu da özel mülkiyetin korunmasını devletin bir görev olarak benimsediğini göstermektedir.

Şehir haricinde gecekondu manzarası arz eden inşaatlar arttığından, bilhassa Bakırköy ve Beykoz'da yapılan bu tür inşaatlara izin verilmeyecektir.¹⁹⁷² İstanbul'da bir şayia dolaşmaktadır, bazı kanuni düzenlemeler yapılacağından 1951 yılı Aralık ayı sonuna kadar yapılan gecekondu rüçhan hakkı kazanacaktır. Bu nedenle İstanbul'da gecekondu yapımı hızlanmıştır. Gökay, bürokratlarıyla yaptığı bir toplantıda; bu şayanın asılsız olduğunu, yalnızca kışın soğuk günlerinde yıkım yapılmayarak, gecekondu kuranlardan 15 Nisan 1952 tarihine kadar kendileri tarafından yıkılması hususunda taahhütname alınarak yıkımın ertelendiğini açıklamıştır.¹⁹⁷³ Gecekonducular pratik tercihlerinin devlet tarafından kanuni hale getirilmesi için yeni kavramların peşine düşmektedir. Bu kavramsal çerçeveyi gecekonducular adına üreten dönemin hukukçuları ve mühendislerinin kimliğine basında rastlanmamaktadır.

Şişli'de gecekondu sahipleri bir araya gelerek dernek kurmuştur. Şişli Gecekondularını İhya ve Güzelleştirme Derneği, gecekonduların sorunlarını dönem basınına yansıtmaktadırlar. Şişli bölgesinde yüz bin kişilik bir kütle kanalizasyon ve sudan mahrum, hayvan gübreleri ile kucak kucağa yaşamaktadır. Lağım suları mahalle içinden akıp gitmekte “sarı hastalık” tehlikesi her an mevcut bulunmaktadır.¹⁹⁷⁴ Kamunun şehir alt yapısını zamanında hazır hale getir(e)memesi, İstanbul'da kaçak yapılaşma başladığında ise bu inşaatları önleyememesi ve hukuki yaptırımlardan vaz

¹⁹⁷⁰ “Dün Yıkılan Gecekondular”, *Cumhuriyet*, 26 Temmuz 1951, Sayı: 9692.

¹⁹⁷¹ “Dün 12 Gecekondu Yıktırıldı”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1951, Sayı: 9830.

¹⁹⁷² “Şehir Haricindeki İnşaat”, *Cumhuriyet*, 17 Kasım 1951, Sayı: 10884.

¹⁹⁷³ “Vilayette Dün Sabah Bir Toplantı Yapıldı”, *Yeni İstanbul*, 22 Aralık 1951, Sayı: 748.

¹⁹⁷⁴ “Şişli Bölgesinde Bulunan Gecekonduların Feci Hali”, *Yeni İstanbul*, 4 Nisan 1952, Sayı: 851.

geçmesi sonucu gecekonducular, artık pratik gerekçeleri ileri sürerek haklarını aramaktadır.

Mecidiyeköyü'nün Esentepe mevkiinde oturanlar, Esentepe adına bir mahalle oluşturulması istemiyle İstanbul Belediyesi'ne başvurmuşlardır. Bu konuyu görüşen İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu'nun kararı gecekonduculara yönelik yaklaşımı göstermesi açısından ilginç bir idarî karar örneğidir: "... Esentepe namile Mecidiyeköyünden ayrı bir mahalle olarak teşkilatlandırılması istenen ikinci taş ocağı semtinin nüfusu her ne kadar 718'i bulduğu yapılan tetkikatta anlaşılmışsa da gecekonduculardan ibaret bir mıntika olması dolayısıyla müstakil bir mahalle halinde idaresine lüzum görülmemiş olmakla eskiden olduğu gibi Mecidiyeköyü muhtarlığına bağlı kalmasına ..."¹⁹⁷⁵ Bu karar örneğinde görüldüğü gibi gecekondu meselesi İstanbul'da bir meşrulaştırma sorunu olarak ele alınmaktadır. Bu bölgelere, şehircilik alt yapısı götürülmekte ama meşruiyet sağlanmamaktadır. Bu ilişki biçiminde, gecekonducular pratik taleplerinin hukukileşmesini istemekte, kamu otoritesi ise bu süreci uzatmaktadır.

Şişli Gecekonducuları Güzelleştirme Derneği, "gecekondu kanun tasarısının bir an önce çıkartılması için 22 Haziran 1952 tarihinde Taksim'de miting yapacaktır. Feriköy ve Zeytinburnu gecekondu sakinleri, ihtiyaçlarının halledildiğini ileri sürerek mitinge iştirakten vazgeçmişlerdir."¹⁹⁷⁶ Şişli Gecekonducuları Güzelleştirme Derneği başkanı Naim Tanyeri, vilayete müracaat ederek miting için müsaade istemiş, fakat olumsuz cevap almıştır. Buna rağmen Tanyeri, yanında otuz kişilik (yüz kişilik)¹⁹⁷⁷ bir grup olduğu halde Taksim Abidesi'nin önünde miting yapmak istemiş, emniyet memurları bu talebi engellemiştir. Çıkan arbedenin ardından Tanyeri karakola götürülerek nezaret altına alınmış ve cürmümeşhut mahkemesine sevk edileceklerdir. Ayrıca "salahiyetli" bir şahıs, gecekondu nam altında kanuni bir dernek kuramayacağını, bu teşekkülün mahkeme kararı ile kapatılması işini Cumhuriyet Savcılığı'nın takip ettiğini belirtmiştir.¹⁹⁷⁸ Gecekonducular durumlarını mitingle sergilemek istemektedirler, ancak İstanbul'un farklı bölgelerindeki gecekonducular, kamu otoritesi ile vardıkları mutabakat derecesine göre bu eyleme destek vermektedirler. Şişli'de gecekonducuların kurdukları dernek yasal yollarla faaliyetine başlamışken, izinsiz bir eyleme

¹⁹⁷⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 10 Haziran 1952, İndeks: 2073067, Cilt No: 23, Karar No: 235.

¹⁹⁷⁶ "Gecekondu Sahiplerinin Mitingi", *Yeni İstanbul*, 22 Haziran 1952, Sayı: 931.

¹⁹⁷⁷ "Şişli Gecekonducuları Miting Yapamadılar", *Yeni İstanbul*, 23 Haziran 1952, Sayı: 932.

¹⁹⁷⁸ "Gecekonducuların Mitingine Müsaade Edilmedi", *Vatan*, 23 Haziran 1952, Sayı: 3991.

giriştiklerinde kanunsuz oldukları gerekçesiyle kapatılmaktadır. Eğer kanunsuz bir durum varsa niçin bu kişilere yasal statü kazandırılmıştır? Bu tür sorular, dönemin kurumsal ve yasal işleyişinde icaplara göre hareket edildiği izlenimini oluşturmaktadır.

1952 yılı Ekim ayında Cumhuriyet Halk Partisi Genel İdare Kurulu üyesi Halil Sezai Erkut, Şişli Gecekonduları Güzelleştirme Derneği'ni ziyaret ederek şikayetlerini dinlemiştir. Dernekte bulunan kişiler, gecekonduları için ecriden misil adı altına vergi ödedikleri halde kamu hizmetlerinden faydalanamadıklarını, şehircilik hizmetlerinin getirilememesi yanında, yıkım süreçleri ile karşılaştıklarını söyleyerek bireysel trajedilerini anlatmıştır.¹⁹⁷⁹ Gecekondu meselesi partiler arası bir mücadele meselesine dönüşmektedir. Şehir planları ve alt yapısı kamu tarafından zamanında üretilmeyen İstanbul'da, kamu arazisine izinsiz inşaat yaparak "mağdur" olan halkın talepleri siyasiler nezdinde çözülmesi gereken bir şehir sorunu haline gelmiştir. 1953 yılı Haziran ayında Erkut, İçişleri Bakanlığı tarafından sözlü olarak cevaplandırılması isteği ile BMM başkanlığına bir önerge vermiştir. Erkut, yıkma işlerinde hatır, gönül veya partizan tesirlerin rol oynayıp oynamadığını sormuş; ve bu bölgelere belediyeçilik hizmetlerinin götürülmesini önermiştir.¹⁹⁸⁰ Çok partili hayatta Cumhuriyet Halk Partisi ve Demokrat Parti halka verilecek tavizler üzerinden karşı karşıya geldikleri bir muhalefetin içine girmiştir. Kim halkı ikna ederse, o kazanacaktır, yaklaşımı kamu otoritesinin yönelimlerini belirler bir form olmuştur.

1952 Ekim ayında, Mecidiyeköy'le Zincirlikuyu arasında bulunan Sasap Sokağında, şahıs arazisi üzerine altı sene önce yapılan gecekondu yıkılmıştır.¹⁹⁸¹ 1952 yılı Kasım ayında, Mecidiyeköylü gecekondu sahipleri bir miting düzenlemişlerdir. Hiçbir makamdan ilgi görmediklerinden yakından gecekondu sahipleri, "tek odalarda, mağaralarda gayri insani şekilde yaşayan geniş bir kütleye

¹⁹⁷⁹ "Gecekondu Merkezinde Toplantı", *Ulus*, 2 Ekim 1952, No: 11227.

¹⁹⁸⁰ "Gecekondu Yapıp Satanlar", *Ulus*, 3 Haziran 1953, No: 11471. Haber metni şu şekildedir: "Kırşehir CHP Milletvekili Halil Sezi Erkut, İçişleri Bakanı tarafından sözlü olarak cevaplandırılması isteğiyle Büyük Millet Meclisi Başkanlığına şu önergeyi vermiştir: "Madde 1 – İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük vilayetlerimizde gecekondu tabir edilen kaçak inşaat neticesin büyük mahalle semtler teşekkül etmiştir. Burada binlerce vatandaş ikamet etmektedir. Hukuki durumları ile buralarda oturan vatandaşların içtimai, sıhhi bakımdan maruz bulundukları fena şartların ıslahı; Madde 2 – Bu gibi arsaların sahibi olan Hazine Belediyeler, Özel İdareler, Vakıflar İdaresi veya hususi eşhas ile arsaları işgal edenleri veya muhtelif vesileler bularak hak iddiası ile araya giren üçüncü şahıslar arasında zuhur eden ihtilaflar tarafları ızrar etmekte, hadiselerle vesile verilmekte bulunduğundan bunların önlenmesi; Madde 3 – Bir emrivaki halini almış bulunan ve yüzlerce vatandaşın oturduğu bu semtlerin beledi ihtiyaçlarının gerektiği gibi karşılanabilmesi; Madde 4 – Gecekondu yapımını önlemek maksadıyla çıkarılan 5431 sayılı Kanuna rağmen gecekondu adedinin arttığı, yıkılma işlerinde hatır gönülün ve hatta partizan tesirlerin rol oynadığı bir çok fukaranın en tabii ihtiyaçlarını karşılayacak ufak ilaveler yapmasına müsaade edilmemesine mukabil, gecekondu yapıp satmak suretiyle bu işin ticaretini yapanlar, müsamaha ve hatta himaye edildiği yolunda şikayet ve neşriyata rastlanmaktadır. Bu konunun esaslı ve şumullü olarak Büyük Millet Meclisi huzurunda açıklanmasına rica ederim.""

¹⁹⁸¹ "Mecidiyeköydeki Gecekondu", *Yeni İstanbul*, 22 Ekim 1952, Sayı: 1048.

neden lazım gelen kolaylıklar gösterilmiyor” itirazını dillendirmişlerdir.¹⁹⁸² 1953 yılı Ağustos ayında, İstanbul Gecekonducularını Güzelleştirme Derneği, Taksim Meydanında bir miting yapmıştır. Dernek başkanı Naim Tanyeri ve diğer konuşmacılar, gecekondu hakkında çıkan yeni kanunu tenkit etmişlerdir. Belediyenin ihtiyaçlarını karşılamadığını, Gökay’ın samimi bir şekilde kendileriyle meşgul olmadığını, Gökay’ın kendine mal edebilecek bir eseri olmadığı için Belediye reisliğini bırakmasını istemişlerdir. Ayrıca ilgililer mitingi takip etmediklerinden seçim geldiğinde kendilerinden oy isteyen Şehir Meclisi adayları ve milletvekili adaylarını kovacaklarını belirtmişlerdir.¹⁹⁸³ Vatandaş devlet karşısında aktör olmuştur. Vatandaşın talepleri gerçekleştirilmiyorsa, seçim zamanı, kendisi de siyasetçilerin talebini gerçekleştirmeyecektir. Gecekonducular, bu kanuni düzenlemeden sonra oluşan hukuki durumdan memnun değildir. Artık siyasetçilerle ilişkilerini oy temelli kurarak, tehditle dikkat çekmeye çalışmaktadır. Bu da çok partili hayata geçiş sürecinde, vatandaşın kendi taleplerinde oyunu bir mücadele silahı olarak kullanmasının ilk örneklerinden birisini oluşturmaktadır. 1950 seçimleri öncesi Cumhuriyet Halk Partisi’nin müsamahakar tavırları, seçim sonrası Demokrat Parti’nin katı tavırlarına bırakmıştır. Bu nedenle Demokrat Parti, seçim sürecinde sandıkta hesaplaşma ile korkutulmaktadır.

1954 yılı Kasım ayında cemiyetler kanununa aykırı hareket etmekle suçlanan İstanbul Gecekonducularını Güzelleştirme Derneği Başkanı Naim Tanyeri ve 18 arkadaşı mahkemede beraat etmiştir.¹⁹⁸⁴

1954 seçimlerinden iki ay önce, İUMDK’nu gecekondu mahallesinde bir arsa dağıtımını ele almıştır. 6188 sayılı kanun ve mülga 5218-5228 sayılı kanunlara dayanılarak, belediyeye intikal eden 88 gecekondu arsası, imar planına ve binaların yerleşimine en uygun şekilde 206 parselle bölünmüştür. Bu gecekonduculardan kanunun öngördüğü şekilde imar planına uygun ve bina yapım şartlarında sorun olmayan 55 tanesine, tapularının verilmesi kararlaştırılmıştır. İmar planı ve bina yapım şartlarına uygun olmayan 155 gecekonduya ise, binalarını “kanun icapları dahilinde tevziini temin ettikten” sonra arsa tapuları verilecektir.¹⁹⁸⁵ 1954 seçimleri öncesi gecekonduculara arsa dağıtımı, 1950 seçimleri öncesi gecekondu mahallesine yapılan yatırımları

¹⁹⁸² “Mecidiyeköylü Gecekondu Sahiplerinin Dünkü Mitingi”, *Yeni İstanbul*, 24 Kasım 1952, Sayı: 1081.

¹⁹⁸³ “Taksim Meydanında Dün Yapılan Miting: Gecekonducular Seçim Zamanı Rey İçin Gelecekleri Kovacak”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1953, Sayı: 1345.

¹⁹⁸⁴ “Gecekonducular Berat Etti”, *Vatan*, 2 Kasım 1954, Sayı: 4838.

¹⁹⁸⁵ İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı, 22 Haziran 1951, İndeks: 2074065, Cilt No: 28, Karar No: 79.

hatırlatmaktadır. Seçimler yaklaşmıştır, normalde kanuni olmayan durumlar meşrulaştırılmaktadır. Bu durum, Türkiye’de çok partili hayata geçilmesi ile kamunun kuralları uygulama merkezli değil, iktidarı ele geçirme merkezli kararları nasıl alındığının birer örneğini oluşturmaktadır. Kamu kaynakları, kamunun bir kısmına, kamu yönetimini ele geçirmek isteyenlerce, dağıtılmaktadır.

1953 Eylül ayında, Zeytinburnu’nda yirmi gecekondü yıkılmıştır. Yıkımlar sırasında, bir vatandaş jandarmanın silahını alarak, jandarmaya vurmuş ve yaralamıştır.¹⁹⁸⁶ Gecekondü haberleri artık kamu görevlileri ile gecekonducuların çatışmalarına dönüşmüştür. Yaşayacak evlerinin ellerinden alınacağını düşünenler, kolluk güçleri ile hatta askerle her türlü çatışmaya girebilmektedir. 1954 yılı Eylül ayında, Zeytinburnu’nda Çimento Fabrikası arazisine yapılan 140 gecekondunun yıkılması için iki yıl önce alınan karar uygulamaya konulacaktır.¹⁹⁸⁷ 1955 yılı Şubat ayında, Zeytinburnu’nda 2.034 gecekondü sahibine tapu verilmiştir.¹⁹⁸⁸

1955 yılı Mayıs ayında, şehirdeki tüm gecekonduların yıkılacağına dair bir haber yayınlanmıştır. Gazeteler bu şayiayı, tüm gecekonduların yıkılmasının bahis mevzu olmadığı, yalnızca Bizans eserleri arasında bulunanların yıkılacağı şeklinde düzeltmiştir.¹⁹⁸⁹ Gecekondü meselesi şayialarla ve stres yöntemi ile idare edilmektedir.

1955 yılı Ağustos ayında, Şişli’deki Bulgar Hastanesi’nin arka kısmı ve Taksim’in muhtelif yerlerinde 280 gecekondü yıktırılmıştır, bu bölgelerde 170 gecekondü daha yıktırılacaktır. Yıkım yapılan gecekonduculara arsa temin edilerek kış gelmeden ev yapmalarının imkânı sağlanmıştır.¹⁹⁹⁰ Artık yıkımlarda, sorunun çözümüne ilişkin bir süreç de öngörülmektedir. Yıkım yapıldı ise başka bir mekânda ev yapma imkânı ile kamu otoritesi gecekondanlar arasında bir mutabakat sağlanmış olmaktadır.

Gecekondü meselesi artık tarihi süreci ile ele alınan bir sosyal mesele halini almıştır.¹⁹⁹¹ Bu toplumsal bir kangrendir, yılların biriktirdiği sorunlar bir kader halini almış ve çözülememektedir.

¹⁹⁸⁶ “Zeytinburnu’nda Gecekondü Yıkıldı”, *Ulus*, 7 Eylül 1953, Sayı: 11562.

¹⁹⁸⁷ “Zeytinburnunda 140 Gecekondü Yıktırılıyor”, *Cumhuriyet*, 10 Ekim 1954, Sayı: 10846.

¹⁹⁸⁸ “Belediye, 3.000 Ev Yaptırıyor”, *Yeni İstanbul*, 23 Şubat 1955, Sayı: 1892.

¹⁹⁸⁹ “Bizans Eserleri Civarındaki Gecekondular Yıktırılacak”, *Cumhuriyet*, 8 Mayıs 1955, Sayı: 11056.

¹⁹⁹⁰ “170 Gecekondü Daha Yıktırılacak”, *Vatan*, 11 Ağustos 1955, Sayı: 5115.

¹⁹⁹¹ Faud Duyar, “Gecekondü ve Gecekonduculuk!”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1955, Sayı: 11096.; Baydar Derler “Gecekondü Dedikoduları”, *Yeni İstanbul*, 17 Temmuz 1955, 2034. Faud Duyar’ın “Gecekondü ve Gecekonduculuk!” dönemin ruhunu aksettiren makalesinin tam metni şu şekildedir: “Gecekonduyu şehrin tarihine geçmiş bir hadise olarak kabul etmek lazımdır. Birinci Cihan Harbi’nden evvel gecekondü yerine

1956 yılı Mayıs ayında Belediye Encümeni iki bin gecekondunun yıktırılması için karar almış ve otuz gün süre vermiştir. Ancak, daha sonra bu kişilere arsa sağlanmadan yapılacak yıkımın sağlıklı olmayacağı gerekçesi ile, bu kararda verilen otuz günlük sürenin arsa üretilene kadar ertelenmesine karar verilmiştir.¹⁹⁹² Yine yıkım sayiasının yayılması üzerine Gökay bir açıklama yaparak, gecekonduların derhal yıkılmasının bahis mevzuu olmadığı, ancak yenilerinin yapılmasına müsaade edilmeyeceğini belirtmiştir.¹⁹⁹³ Dönem basını, gecekonduların yerlerine apartmanlar yapıldıktan sonra yıkılacağını da belirtmektedir. Kamu otoritesi, basın ve gecekonducular arasında oluşturulan bu söylemle, kamu otoritesi ile gecekonducular arasında bir orta yol bulunmaya çalışılmaktadır.

Kişisel trajedilere basında yer verilmeye devam edilerek bir orta yol bulunmaya çalışılmaktadır. Zeytinburnu'nda gecekonduların yıktırılması, yıllardır tüm birimleri ile bu

“odalar” denilen yerler vardı. Geniş bir arsanın etrafına 20-30 oda yapılır ve bu odalar kimin malı ise onun ismine izafe edilirdi. Bu arada “Malta odaları” diye isimlendirilen ve içinde 30-40 ailenin ikamet ettiği bir yeri hatırlıyorum.

Birinci Cihan Harbi'nden evvel ve şehrin muhtelif yerlerinde vukua gelen yangınlar neticesinde yüzlerce, hatta Ayaka – Yenikapıda (buna Fatih yangını da derler) 3000'i mütevaciz ev yanmış, açıkta kalan fakir halktan bir kısmı yangın yerlerindeki mahzenlere sığınmak mecburiyetinde kalmıştı. Bilahere bu yerler, etrafı kapatılarak birer kulübe haline sokulmuştur. Fakat asıl gecekondunun ilk kuruluşu Boğaziçi'nde Paşabahçe ile Beykoz arasındadır. Paşabahçe ispiro ve cam fabrikalarında çalışmak üzere Karadeniz sahillerinden gelen amele burada oturacak yer bulamayınca Avrampaşa korusuna yakın bir yerde denize nazır bir sırta ufak ufak tahta binalar vücuda getirmişlerdir. Bir müddet sonra adedi bir hayli artan bu binalar bir mahalle teşkil etmiş ve halk tarafından mahalleye, birdenbire yerden biter gibi bir hal alması dolayısıyla “Mantar” mahallesi adı verilmiştir. Bir aralık bu mahallenin yıkılmasına teşebbüs edilmiş, fakat netice alınamamıştır.

İkinci gecekondular mahallesi gene o civarda yapılmıştır. İşin garib tarafı bu mahallenin kuruluşundan o zamanki Beykoz kaymakamı İhsan haberdar olmadığından veyahud görmemezliğe geldiğinden halk bu mahalleye de “İhsaniye” adını vermiştir.

Üçüncü gecekondular son yıllarda, bilindiği gibi Zeytinburnu civarındaki büyük gecekondular evlerinin inşaatı ile başlamış, bunu gene o havalide Gazlıçeşme, Bakırköy ve civarındaki gecekondular mahallelerinin ortaya çıkması takib etmiştir. Belediye bunları yıktırmağa kalkışmış ise de gecekondular o zaman İstanbul mebusu olan General Kazım Karabekir'i mahallelerine davet ederek derd yanmışlar, mesken bunalımı ve kira pahalılığı karşısında başlarını soktukları bu yerlerden kendilerinin çıkarılmaması için hükümet nezdinde teşebbüslerde bulunmasını rica etmişlerdir. General Kazım Karabekir'in bunlara müsaide muamele etmesi hükümet ve belediye nezdinde teşebbüslerde bulunması gecekondular inşaatını birdenbire hızlandırmış, bilhassa Mecidiyeköy, Rami, İstanbul surları ve civarını binlerce gecekondular kulübelerinin doldurmasına sebep olmuştur. Bundan sonra ise bir gecekondular ticareti baş göstermiştir. Bazı kimseler bilhassa büyük tahta sandıklardan istifade suretile gündüz hazırladıkları tahta bina iskeletini mehtablı bir gecede peylediği bir arsanın üzerine yerleştiriyor, müteakiben etrafına ilaveler yaparak bir bina ortaya çıkarıyordu.

Gecekondular inşaatı alabildiğine çoğalması dolayısıyla bazı kimseler gecekondular ticaretine de başlamışlardır. Bu inşaatla yalnız Milli Emlak, Evkaf ve Belediyeye aid arsalar değil, eşhasa aid arsalar da tecavüz başlamış, bu yüzden pek çok hadise vukua gelmiştir. Bunları yapanlar arasında başka yerde evi bulunan, bilhassa Bulgaristan ve Romanya'dan gelip diğer vilayetlere iskân edilmiş kimseler de vardır ki oralardaki mallarını muhafaza etmekle beraber burada da inşaat yaparak yerleşme usulünü keşfetmişlerdir.

Her sene birer oda ilavesile genişletilip irad haline sokulan gecekonduların adedi de bir haylidir. Boğaziçi'nin bazı yerlerinde milli hazineye aid arazinin üzerine ağaç dikilip, ufak bir kulübe inşasile temellük edilmek istenilen yerlerin sayısı da çoktur.

Sonra gecekondular geri taraflara da iltifat etmemekte, şehrin en iyi yerlerine, asfalt ve tren güzergâhına, Dolmabahçe sırtı, Gülhane Parkı ve oradaki deniz fenerinin etrafına, Atatürk köprüsü civarına kadar nüfuz etmiş bulunmaktadır. Gecekondular yalnız ikametgâha değil, başka tesislere de sirayet etmiş, hatta şehrimizde bir de gecekondular sineması vücuda getirilmiştir.

¹⁹⁹² “2.000 Gecekondunun Yıktırılması İşİ Şimdilik Geri Bırakıldı”, *Yeni İstanbul*, 18 Mayıs 1956, Sayı: 2335.

¹⁹⁹³ “Gecekonduların Yerini Apartman Alacak”, *Vatan*, 19 Ekim 1956, Sayı: 5533.

inşaatları yaptırdıklarını, şimdi başka yere gitme ve taksit ödeme seçeneklerini nasıl yapacaklarını sormaktadır.¹⁹⁹⁴

6.3. FAHRİ BELEDİYE BAŞKANI ADNAN MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'DA MESKEN MESELESİ (1957-1960)

Savaş sonrası İstanbul'un temel mesellerinden birisi olan mesken buhranı için hükümet ve belediye düzeyinde bazı düzenlemeler icra edilmiştir. İstanbul halkı için birincil sorun olan mesken meselesi için; ucuz ve bol inşaat malzemesi temini, ucuz veya ücretsiz arsa tahsisi, kamu eliyle konut inşası ve konut inşasındaki bürokratik sürecin kolaylaştırılması uygulamaları Kırdar döneminde başlatılmıştır. Kırdar döneminde tasarı ve hedef halinde olan bu görüşler, Gökay döneminde uygulamaya alınmış ve çözüm yolu haline getirilmiştir. Gökay, bu uygulamaları devir alırken artan şehir nüfusu içinde farklı çözümler üretmeye çalışmıştır. Menderes dönemine gelindiğinde, mesken meselesi bir buhran olmaktan çıkmış; İstanbul'un imarı meselesi başlıklarından birisi haline gelmiştir.

Mesken buhranı İstanbul'da gündem maddesi olmaya devam ederken, mesken algısının ve yaşam tarzlarının değişimi de bu dönemde görünür olmaya başlamıştır. Artık tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ve İstanbul'da da gündelik yaşam, yeni sosyal ve ekonomik kriterlere göre yeniden organize edilmektedir. Evin mekânsal durumu, büyüklüğü, evlerde yalpan işler, eve yüklenen anlam, II. Dünya Savaşı sonrası baştan başa değişmiştir.¹⁹⁹⁵ Ev ve yaşam algısının değişimi, şehirde yürütülen sivil mimarlık faaliyetlerinde de daha açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

¹⁹⁹⁴ “Zeytinburnu Halkı “Biz Nasıl Taksit Öderiz” Diyor”, *Vatan*, 16 Mart 1957, Sayı: 5682.

¹⁹⁹⁵ E.T. “İnsanların Yaşayış Tarzı Çok Değişti”, *Vatan*, 30 Ekim 1957, Sayı: 5904. Makalenin tam metni şu şekildedir: “İkinci Dünya Harbi, bu harplerin bilhassa ikincisi, yaşama tarzı üzerinde büyük değişiklik yaptı. Bugünkü yaşayışımız 1914'ten evvelinkine benzemez. Bu benzemezlik meskenlerden başlar. Eskiden herkesin bir evi vardı. Bu ev, sahibinin mevkisine, kazancına göre, iki üç katlı, altı yedi odalı idi. Vakit ve hali vakti yerinde olanların on beş yirmi odalı konakları bulunurdu. Her evde salon, yatak, yemek odası ayrı idi. Konaklarda bunlardan başka oturma, yazı odaları, çocuklar, misafirler, hizmetçiler için odalar vardı. Elli seneden beri ayrı evlere veda edildi, apartman hayatı başladı. İlk apartmanlar, geniş, ferah, odalar büyüktü. Apartmanlar zamanla küçülmeğe başladı. Birinci Dünya harbi'nden sonra hizmetçi buhranı baş gösterince küçük apartmanlara rağbet arttı. Yedi sekiz yerin üç dört oda yeter görülmeye başlandı. Şimdi bu da fazla geldi. Amerika'da her şeyin bir odaya sığdırıldığı apartmanlar yapılıyor. Yatak odası, mutfak, yemek odası, banyo, salon hep bu tek odadan ibarettir. Bir köşede dolap vardır. Dolap açılınca mutfak meydana çıkar. Burada alaminüt yemekler, çay, kahve hazırlanır. Bir başka dolap banyodur. Kapağı açılınca bir duş görünür. Ortada bir masa, iki koltuk, birkaç iskemle vardır. Köşedeki divan, geceleri yatak vazifesi görür. Yiyecek bahsinde de büyük değişiklik göze çarpıyor. Asırlardan beri insanların başıca gıdası ekmektir. Herkes ekmek parasını kazanmak için çalışırdı. Şimdi iş değişmiş, hiç ekmek yemiyenler çoğalmaya başlamıştır. Ekmek yiyenler de sarfiyatı asgari hadde indirmişlerdir. Fransa'da on beşinci Louis zamanında nüfus başına günde ortalama 1500 gram ekmek sarf edilirken 1914'de bu miktar 500 grama düşmüştür. Şimdi nüfus başına sarf edilen miktar 250 gramdır!... 50 yıl zarfında ekmek sarfiyatında Amerika'da yüzde 80, İsveç'te yüzde 20, Almanya'da yüzden 50 azalma vardır. Et yiyenler de azalıyor. Londra'da neşredilen bir istatistiğe göre bu şehirde yalnız 140 bin kişi yalnız sebze yiyor... Her tarafta vitaminlere fazla düşkünlük vardır. Vitamin alarak yiyecek ihtiyacını karşılamak isteyenler gittikçe

Bayındırlık Bakanlığı 1957 yılı seçimlerinden sonra, yolların inşası ve şehirlerin güzelleştirilmesinden önce, ucuz mesken üretimini ele alacaktır. Artık mesken sorununun çözümü, devletin asli görevlerini arasında tercih yapılarak öncelik sıralamasında ilk sıraya yerleşmiştir. Devlet eliyle ucuz meskenler üretilecektir. Konut konusunda Türkiye dört bölgeye ayrılacak, “bu bölgelerdeki cemiyet hayatı, yaşayış ve iklim hususiyetleri tesbit edilecek ve her bölge için ayrı ayrı mesken tipleri kabul olunacaktır. Köy evleri tek tip olacak, blok apartımanlar yapılacağı bölgenin örf ve adetlerine uygun tarzda inşa edilecektir.”¹⁹⁹⁶ Bu çerçevede İmar Bakanlığı oluşturulmuş, memlekette inşaat sanayinin kurulması ve mevcut sanayinin geliştirilmesi de bu bakanlığın görevleri arasında yer almıştır.¹⁹⁹⁷ Mesken meselesi konusunda, yurtdışında üretilen çözümlerin finansal dayanakları ve hukuki sürçleri de dönem basının da ele alınmaktadır.¹⁹⁹⁸ Mesken buhranı kavramı, bu dönemde mesken meselesi kavramına dönüşmüştür. Ucuz, ülkenin bölgesel ihtiyaçlarını gözetken, köylerde tek tip evler yapılırken şehirlerde bölgesel mimariye özen gösterilecek ve bu işlerin finansal sorunları çözülecektir. Artık köylerin mesken meselesi bile merkezi hükümet tarafından kurgulanmaktadır. İmar meselesinde devletin eli köylere de uzanmak istemektedir. Ancak bu dönem alınan kararlarla oluşturulan köy evi modeli tutmamış, şehirlerde ise yerel mimari özelliklerine dikkat edilmesi prensibine rağmen tüm ülkedeki bina tipleri aynı formu kazanmaya başlamıştır. Yerel mimari ve üretim özellikleri tek tipleşerek ülke geneline apartman yapı modeli yaygınlaştırılmıştır.

çoğalıyor. Tanınmış doktorlar tarafından Amerika’da neşredilen bir risale yalnız sebze ile yaşamak isteyenleri bu gibileri düşündürecek mahiyettedir. Risalede deniliyor ki: Sebze yetiştirenler haşeratla mücadeleye büyük ehemmiyet veriyorlar. Bunda haklıdır, çünkü haşerat, mahsulün yarısından fazlasını yer, bitirir. Mücadele için en ziyade D.D.T. ve buna benzer tozlar kullanıyorlar. Birçok yerde tozlar tayyareden atılıyor. Mücadelede gerçi muvaffak oluyorlar, fakat mahsulün içine kadar nüfuz eden zararlı bir madde hâsıl oluyor. Bu madde fazla müddet kullanılırsa kansere sebep oluyor.” İddianın ne derece doğru olduğunu bilmiyoruz. Yalnız insan vücudunun muhtelif gıda maddesi alacak tarzda olduğu umumiyetle kabul edilmiştir. Bir madde ile ihtiyaç karşılanamaz. İnsanların yakın bir gelecekte bir hap yutmakla yiyecek ihtiyacını tatmin edeceklerine kimse inanmıyor. Çünkü yemek yalnız gıda değil aynı zamanda zevktir. İnsanlar yemeklerden, tatlılardan hiçbir zaman vazgeçmiyeceklerdir. Batı memleketlerinde, bilhassa Fransa’da yemek, başta gelene ehemmiyetli mevzulardandır. “Kadınlar kocalarını mide yoluyla kendilerine bağlarlar.” Sözü bu ehemmiyeti gösterir. Eskiden bizde de yemek işine büyük ehemmiyet verilirdi., evlerde pişirilen yüzlerce yemek vardı. Eski bir yemek kitabında bunlardan ancak bir kısmı sayılmakta, nasıl pişirildiği tarif edilmektedir. Bunların arasında 26 türlü çorba, 17 kebab, 18 külbastı, 14 yahnili ve tatlılı et, 17 tava, 11 köfte, 12 tas ve fırın kebabı, 14 dolma, 64 sebze, 16 musakka, 15 pilaki, 25 börek, 6 makarna, 22 pilav, 49 yağlı, 53 hafif tatlı vardır. Saraylarda bunlardan başka daha pek çok yemek pişirildi. Bunların çoğu unutulmuştur. Zamanımızda hemen her tarafta yemek işine eskisi gibi bir ehemmiyet verilmemesi; sıhhi sebeplerden ziyade pahalılıktan ileri gelir. Ortalık ucuzlar, meskenler boşalırsa, bütün külfete rağmen, evlerde nefis yemeklere rağbetin yeniden artacağı muhakkaktır.”

¹⁹⁹⁶ “Yeni İmar Bakanlığı Ucuz Mesken İşini Ele Alacak”, *Vatan*, 2 Aralık 1957, Sayı: 5977.

¹⁹⁹⁷ “İmar Bakanlığı Mesken Davasını Halle Çalışacak”, *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1957, Sayı: 11975.

¹⁹⁹⁸ Orhan H. Evcimen, “Mesken Davasının Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Aralık 1957, Sayı: 2899.

Mesken kıtlığı ve nedenleri dönem basında yer almaya ve gündem oluşturmaya devam etmektedir.¹⁹⁹⁹ Mesken meselesi sadece İstanbul'un değil tüm Türkiye'nin meselesi olarak bu dönemde ele alınarak çözümler tartışılmaktadır. Köyden kente göçün olağanlaşması ve rutin haline gelmesinin bir sonucu olarak bu mesele ele alınmaktadır. İstanbul'un mesken meselesinde hem göç hem de istimlaklerin oluşturduğu yeni ev arayışları en önemli rolü oynamaktadır.²⁰⁰⁰ 1959 Aralık ayında İmar Bakanlığı, ülke genelinde 345.000 konut yapacağını açıklamış, bu hedefin gerçekçiliği dönem basında Cumhuriyet Halk Partisi tarafından eleştirilmiştir.²⁰⁰¹ Demokrat Parti, mesken meselesini büyük bir kamu projesine çevirmiştir. Ülke genelinde yeni konutlar inşa edilerek mesele merkezi hükümet tarafından çözülecektir. Bu çözüm yoluyla mesken meselesinde, ülke genelinde büyük konut projelerinin önü devlet eliyle, devletin inşa etmesi modeliyle aşılabacaktır. Bu dönemde serbest üretiminin önü açılabilirse bile üretimin ana kaynağı devlettir. Bu üretim etaplarını organize edecek büyük müteahhitlik firmaları yoktur. Devlet işleri kendi kontrolünde ihale ederek, üretim ve sermaye dağıtımını konusundaki kontrolüne devam etmektedir.

6.3.2. İnşaat Kültürü ve İnşaat Malzemesi Temini

İnşaat yapımındaki yeni teknikler dönem basında yakından takip edilmektedir. Yurtdışı fuarlarındaki yeni teknikler basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmaktadır.²⁰⁰² Londra'da inşa edilen 18 katlı blok inşaat "gök delen apartmanlar" şeklinde dönem basında tanıtılmaktadır.²⁰⁰³ İnşaat malzemelerinin kaynağı yurtdışı olduğu için fiyat dalgalanmaları, malzeme temini ve yurtdışında yaşanan karışıklıklar, malzeme tedarikini etkilemektedir. Karaborsanın bu sefer gerekçesi de Ortadoğu'da yaşanan savaştır. 1958 yılında Ortadoğu'da yaşanan çatışmalar İstanbul'un inşaat malzemesi teminini etkilemektedir. İstanbul'da inşaat malzemeleri her zaman olduğu gibi karaborsaya düşmüş ve belediyeye yapılan başvurular azalmıştır.²⁰⁰⁴ 1959 Yılı Mayıs ayında, malzeme bolluğu inşaat malzemesi fiyatlarını düşürmüştür.²⁰⁰⁵ 1959 yılı Eylül ayında inşaat malzemesi fiyatları düşmeye devam etmektedir. Stoklar inşaatçıların ihtiyaçlarını karşılamaya yettiği için malzeme fiyatları bununla birlikte ise emlak

¹⁹⁹⁹ Habib Edib Törehan, "Mesken Kıtlığı", *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.

²⁰⁰⁰ Osman Okyar, "Mesken Meselesi", *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.

²⁰⁰¹ Rebi Barkın, "Gene Mesken Meselesi", *Ulus*, 2 Aralık 1959, No: 13051.

²⁰⁰² "İnşaat Yenilikleri", *Yeni İstanbul*, 29 Haziran 1957, Sayı: 2737.

²⁰⁰³ "Gök Delen Apartmanlar", *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.

²⁰⁰⁴ "İnşaat Malzemesi Bulunmuyor", *Yeni İstanbul*, 18 Temmuz 1958, Sayı: 3112.

²⁰⁰⁵ "İnşaat Malzemesi Fiyatları Düştü", *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1959, Sayı: 12503.

fiyatları da düşüşe geçmiştir.²⁰⁰⁶ Artık ülkenin malzeme temini sorunu kalmamıştır. Hem mesken buhranının hafiflemesi hem de Avrupa'nın savaş sonrası kendisini toparlaması ülke içinde inşaat malzemesi temini kolaylaştırmıştır.

6.3.2.1. İstanbul'da Kaçak İnşaat

İstanbul Belediyesi kaçak inşaatla mücadele konusunda yeni tedbirler almaktadır. Ancak İstanbul'da yaşanan kaçak yapılaşmayı da bir türlü engelleyememektedir. 1959 Nisan ayında, İstanbul'da son bir yıl içerisinde 5.500 kaçak inşaat tespit edilmiştir. Kaçak inşaatın çeşitleri vardır, engellenememesinin sebebi kanuni müeyyidelerin eksikliği ve yetersiz kontroldür.²⁰⁰⁷ Kaçak inşaatın rakamlarla dönem basınında yer alması, İstanbul Belediyesi'ni harekete geçirmiş ve bazı düzenlemeler yapmıştır; belediye ruhsata aykırı ve kaçak inşaat yapılmasına göz yuman mühendisleri üç aydan bir seneye kadar meslekten men edecek ve 500 lira para cezası verme yetkisini kullanacaktır.²⁰⁰⁸ Kaçak inşaatlar devam etmekte, belediye ise tespit edebildikleri hakkında tutanak tutmakta ve yıkım kararı almaktadır. 1960 Ocak ve Şubat aylarında, belediye ekipleri 75 kaçak bina tespit etmişler ve 35'i için yıkım kararı çıkartmışlardır.²⁰⁰⁹ Kaçak inşaat sorunu, 27 Mayıs 1960 belediyeyi askeri yönetim devraldığında da devam etmektedir.²⁰¹⁰ 1960 yılı Kasım ayında, İstanbul'da 15.000 kaçak inşaat bulunduğu bunlardan 2000'i hakkında yıkım kararı alındığı halde hiçbir şey yapılamadığı dönem basının da yer almaktadır.²⁰¹¹ Mesken buhranı, kaçak yapılaşma ile çözülmektedir. Devletin şehir planlama ve inşaat süreçlerini kontrol ve düzenleme hedefi sonuç vermemiştir. İstanbul'da inşaat süreçlerinin pratiğinde yukarıda ortaya çıkan rakamlar, devletin uygulamak istediği kanuni prosedürün bir işe yaramadığını göstermektedir. Kanunlar ve düzenlemeler yapılmakta, kontrol ekipleri kurulmakta ancak kaçak yapılaşma engellenememektedir.

1960 Aralık sonunda, İmar Müdürlüğü'ne son bir ay içerisinde 14.893 kişi arsalarının imar durumlarını öğrenmek için müracaat etmiştir. Müdürlük ayrıca 28.810 tetkik, 3.975 ruhsat, 635 ifraz ve 406 iskan muamelesi yapmıştır. Bu dönemde 2.469 inşaat ruhsatı alınmış olmasına rağmen, yalnızca 400 kişi fiili inşaatla başlamıştır.²⁰¹² Bu

²⁰⁰⁶ "İnşaat Malzemesi Ucuzladı", *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1959, Sayı: 12637.

²⁰⁰⁷ "Şehirde 5500 Kaçak İnşaat Tesbit Edildi", *Cumhuriyet*, 16 Nisan 1959, Sayı: 12473.

²⁰⁰⁸ "Kaçak İnşaatla Mücadele", *Cumhuriyet*, 18 Nisan 1959, Sayı: 12475.

²⁰⁰⁹ "Belediye Kaçak İnşaatla Mücadeleye Gayret Ediyor", *Vatan*, 29 Şubat 1960, Sayı: 6754.

²⁰¹⁰ "8 Kaçak İnşaat Durduruldu", *Cumhuriyet*, 18 Ağustos 1960, Sayı: 12946.

²⁰¹¹ "Şehirde 15.000 Kaçak İnşaat Var", *Yeni İstanbul*, 10 Kasım 1960, Sayı: 3948.

²⁰¹² "İnşaat Ruhsatı Alan Çok, İnşaat Yok", *Yeni İstanbul*, 9 Aralık 1960, Sayı: 3977.

rakamlar, askeri dönemde, vatandaşların kanuni boşluklardan faydalanarak ruhsatlar aldığı ancak inşaatlara başlamadığını göstermektedir. Askeri müdahale sonrası, “sabık iktidar”ın imar kısıtlılıkları nedeniyle imar vermediği arsalar, askeri yönetim imar hakkı vermiştir. Böylece sivil iktidarlar tarafından sıkıntıya sokulan halkın imar sorunları çözülmüştür. Bu dönem ruhsat verilen arsalar detaylı bir incelemeye tabi tutulursa, İstanbul’un çarpık yapılaşmasında imar meselesinden anlamadığı halde ruhsat dağıtımını yapan askerlerin, İstanbul’un çarpık yapılaşmasında aldıkları rol daha sağlıklı analiz edilebilir.

6.3.3. İstanbul’da Arsa Üretimi: Hazine Arsalarının Satışı

Hazinenin İstanbul’da saltığa çıkardığı arsaların listeleri gazetelerde yayınlanmaktadır. Arsaların adresleri, tapu bilgileri metrekaresi, binaların ise vasıfları bu ilanlarda açıkta belirtilmektedir. İlanlarda arsaların kıymetleri ve ihaleye katılacak olanların yatırması gereken teminatlarda açıkça belirtilmiştir.²⁰¹³

Belediye yol açarken yürüttüğü istimlak faaliyeti sonrası, açtığı bulvar ve yollara cepheli arsalar üretmektedir. Vatan ve Millet Caddesi’nde açılan yollara cepheli arsalar özel sektörden talep çıkmamıştır. İstimlak borcu haylice artmış olan İstanbul Belediyesi, bu arsaları “hususî devlet teşekküllerine” satarak, istimlak borçlarını kapatacaktır.²⁰¹⁴ Bu uygulama, piyasa şartlarında satılamayan gayrimenkullerin devlet eliyle yüksek değerden alınarak, belediyenin fonlanmasıdır. Belediye bütçesi, merkezi hükümet aracılığıyla dolaylı yollardan desteklenmektedir. Para darlığı yaşanan piyasalarda devlet kendi kurumları aracılığıyla İstanbul’un imarı meselesini desteklemektedir.

Piyasada yaşanan para darlığı sonucu bankalar konut kredilerini kesmişlerdir. Bu nedenle emlak alım-satımları durgunlaşmış, bir bekleme sürecine girilmiştir.²⁰¹⁵ Piyasada yaşanan darlık konut meselesini de durgunlaştırmıştır.

Hazine’den belediyeye devredilen arsalar ihtiyaç sahiplerine on yıl taksitle satılacaktır, ilk etapta üzerinde gecekondur bulunan 200 arsanın satışı gerçekleştirilecektir.²⁰¹⁶

²⁰¹³ “Satılık Emlak İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 12 Aralık 1957, Sayı: 2900.; “(Kapalı Zar Usulüyle Satılık Gayrimenkul) İstanbul Defterdarlığından”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1958, Sayı: 3108.

²⁰¹⁴ “Belediye Arsalarına Müşteri Bulundu”, *Yeni İstanbul*, 28 Temmuz 1958, Sayı: 3122.

²⁰¹⁵ “Emlak Alım Satımları Durgun Bir Devreye Girdi”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1958, Sayı: 12334.

²⁰¹⁶ “Belediye 200 Arsa Satacak”, *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1959, Sayı: 12671.

Gecekondu sahiplerine arsalarının verilmesi meselesi artık çözüme ulaşmıştır. 1960 Nisan ayının sonlarında, İstanbul Belediyesi 1953 tarihinden evvel inşa edilen gecekondu arsalarının tapuları verilecektir. İlk etapta 2.000 tapu verilecek yılsonuna kadar 15.000 tapu gecekondu sahiplerine dağıtılmış olacaktır.²⁰¹⁷ Arsa dağıtımı İstanbul’da başlamıştır ve bazı gecekondu sahiplerine tapu verilmiştir. Ancak bu tapular hibe şeklinde mi verilmektedir, yoksa arsalar karşılığında ilerde arsaları alanlar borçlanacaklar mıdır, bu gibi soruların cevabı netleşmemiştir.²⁰¹⁸ Arsa dağıtımı meselesi, Menderes döneminde bütüncül uygulamalar haline gelmiştir.

6.3.4. Mesken Buhranının Devlet Eliyle Çözümü: Kooperatifçiliğin Yaygınlaşması

Tramvay ve Elektrik İdaresi Müstahdemleri Yapı Kooperatifi Levend civarında inşa ettireceği 18 katlı binaların planlarını hazırlatmıştır.²⁰¹⁹ Cam Sanayi, Milli Savunma İşçileri ve Dahiliye Memurları Yapı Kooperatifi’nin imar ve ifraz planları Belediye Meclisi tarafından kabul edilmiştir. Bu kabul sonrası inşaat işlerine başlanabilecektir.²⁰²⁰ Su İşçileri Sendikası Yapı Kooperatifi, Çamlıca’da bir “iyiliksever vatandaş” tarafından hibe edilen arsaya 100 ev inşa ettirecektir.²⁰²¹

Kamu eliyle yalnızca ucuz konut üretimi veya göçmen konutları inşa edilmemektedir. 1957 yılında sıradan ev sahibi vatandaşlar için kabus haline gelen istismakler sonucu evlerini kaybedenlerin bir kısmı için Eyüp Topçular’da 300 evlik bir site kurulacaktır.²⁰²² Taşlıtarla’da 400 göçmen ve gecekondu sahibine tapuları dağıtılmıştır.²⁰²³ Mecidiyeköyü’nde Şişli-Büyükdere Caddesi ile yeni açılan 50 metrelik Beşiktaş-Yıldız-Büyükdere Caddeleri arasında kalan sahada kurulacak modern sitenin planları hazırlanmıştır. Bu arazide, 30-60 daireli 7-16 kat arası apartmanlar inşa olunacak ve bina aralarına gazino, sinema ve kulüp binaları da inşa edilecektir. Burada üretilen arsalar satılacak ve üretilecek kaynak İstanbul’un imar işlerine harcanacaktır.²⁰²⁴ İstanbul Belediyesi, halk için hazineden temin edeceği arsalar üzerine,

²⁰¹⁷ “Belediye, Dar Gelirlilere Arsa Tevzi Edecek”, *Yeni İstanbul*, 25 Nisan 1960, Sayı: 3752.

²⁰¹⁸ “Gecekonduların Arsaları Meselesi”, *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1960, Sayı: 12846.

²⁰¹⁹ “Tramvay ve Elektrik İdaresi Müstahdemleri İçin yapılacak Binalar”, *Cumhuriyet*, 18 Temmuz 1957, Sayı: 11843.

²⁰²⁰ “Üç Yapı Kooperatifinin İmar Planları Onandı”, *Vatan*, 11 Kasım 1958, Sayı: 6315.

²⁰²¹ “Su İşçileri İçin Çamlıca’da 100 Ev Yapılacak”, *Vatan*, 30 Aralık 1958, Sayı: 6364.

²⁰²² “Evleri İstimlak Edilen Vatandaşlar İçin Eyüp’de 300 Evlik Bir Site Kuruluyor”, *Vatan*, 3 Ağustos 1957, Sayı:5817.; “Eyüb Sitesinin Projeleri Encümende Görüşüldü”, *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1957, Sayı: 11869.

²⁰²³ “Taşlıtarla’da 400 Göçmene ve Gecekondu Sahibine Tapuları Dağıtıldı”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1957, Sayı: 11917.

²⁰²⁴ “Mecidiyeköyünde Kurulacak Modern Site”, *Yeni İstanbul*, 29 Ekim 1957, Sayı: 2856.

hükümet yardımıyla, blok apartman tipinde, 2.000 adet ucuz mesken inşa edecektir.²⁰²⁵ Maltepe’de tütün işçileri için kurulacak sitenin temeli, ilk etap 152 daire olarak 1959 yılı Ağustos ayında atılmıştır.²⁰²⁶ İstanbul’un dört bir yanına yapılan meskenlerle, şehir yeni formunu almaktadır. Mesken meselesinde kamulaştırma sonucu evini kaybedenlerin artmasıyla Belediye bu kişilere de ev inşa etmektedir. Belediye kooperatiflere arsa vermekte, ucuz ev üretmekte ve bunları vatandaşlara dağıtmaktadır. Konut meselesinde devletin oynadığı başat rol bu uygulamalarda açığa çıkmaktadır.

Boğaziçi’nde Bebek sırtlarında, Etiler Kooperatifi’nin yanında Garanti İnşaat şirketi 1.000 meskenlik mahallenin temelini atmıştır. Mahalle; “modern, konforlu blok apartmanlardan” oluşacaktır.²⁰²⁷ Özel şirketlerde konut meselesinde aktif rol oynamaktadır. İstanbul’un çeşitli bölgelerinde özel sektörde büyük konut inşaatlarına başlamıştır.

Kamunun inşa ettiği konutlarda, 27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi sonucu siyasi iktidarın el değiştirmesi yeni bir süreci başlatmıştır. 1952’de Eyüp’te 150 ev inşaatına başlanmış, bu evlerden 137’si tamamlanamadığı için, tamamlamak şartıyla “Vatan Cephesi Ocağı” kuranlara dağıtılmıştır. İstanbul Belediyesi’nin askeri yönetimi bu evlerin boşaltılması için tebligat yapmıştır.²⁰²⁸ Konut meselesinde kamu malıyla üretilen konutlar “Vatan Cephesi Ocağı”na verilmektedir. Bu uygulama siyasi iktidarın kamu adına ürettiği konutları kendi siyasi destekçilerine dağıtılmasının bir örneğidir. Askeri müdahale sonrası bu konutların boşaltılması talebi “sabık iktidar”a verilen bir cevap niteliğindedir.

6.3.5. İstanbul’da Gecekondulaşmanın Hukukileşmesi

1957 yılı Eylül ayında, Zeytinburnu’nda 800 gecekondu sahibine tapuları verilmiştir.²⁰²⁹ Taşlıtarla’da inşa edilen göçmen evlerinde oturanlara ve bu bölgede gecekondu sahiplerinden 400 kişiye tapuları verilmiştir.²⁰³⁰

1957 yılından sonra gecekondu bir yandan hukukileşerek arsa tapularını alırken; bir yandan yeni yapılan gecekondu yıkılmaktadır. 1957 Ekim ayında, Levend’de bulunan Eczacıbaşı İlaç Fabrikası’nın arkasındaki gecekondu 20 tanesi

²⁰²⁵ “Belediye Halk İçin 2000 Ucuz Mesken İnşa Edecek”, *Vatan*, 19 Ağustos 1959, Sayı: 6590.

²⁰²⁶ “Maltepe Tütün İşçileri Sitesinin Temeli Atıldı”, *Vatan*, 28 Ağustos 1959, Sayı: 6599.

²⁰²⁷ “1000 Meskenlik Mahallesinin Temeli Atıldı”, *Vatan*, 12 Kasım 1957, Sayı: 5917.

²⁰²⁸ “Eyüp’teki Belediye Evlerinde Oturan V.C. liler Tahliye Ediliyor”, *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1960, Sayı: 12925.

²⁰²⁹ “Zeytinburnu’ndaki Gecekondu Sahiblerine Tapuları Verildi”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1957, Sayı: 11909.

²⁰³⁰ “Taşlıtarla’da 400 Göçmene ve Gecekondu Sahibine Tapuları Dağıtıldı”, *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1957, Sayı: 11917.

yıkılmıştır.²⁰³¹ 1957 Ekim ayında, şehrin muhtelif yerlerinde 465 gecekondun için yıkım kararı verilmiştir. İlk olarak Tophane Sanat Enstitüsü arkasında başlayacak yıkımlardan sonra, gecekonducuların eşyaları belediye tarafından taşınacak ve kendilerine Hazine Arazisi tahsis edilecektir.²⁰³² Levend Civarında 3.748 kişinin oturduğu 520 gecekondunun yıkımına başlanmıştır, bu yıkıma itiraz eden Levent Ortabayır Mevkiini Güzelleştirme Cemiyeti başkanı, Vilayete gelerek Başbakan Menderes ile görüşmüş ve yıkımların durdurulmasını sağlamıştır.²⁰³³ Alınan yıkım kararları neticesinde, gecekondun yıkımları hukuki prosedür gereği yiktırılmaktadır. Ancak Vali Mümtaz Tarhan, kanun gereği eski gecekonduların yıkılmayacağı yeni yapılanların yıkılacağını açıklamıştır.²⁰³⁴ 1958 Şubat ayında, gecekondularının yıkım kararı olduğu halde yiktırmayan 24 gecekondun sahibi hakkında davalar açılmış bunlardan 16'sı 1 ay hapis ve 50'er lira para cezasına çarptırılmışlardır.²⁰³⁵ Gecekondun meselesinde devletin hukuki bir standardı yoktur. Geçmişte önlenemeyen yapılar affedilirken yeni yapılanlara yıkım kararı verilmektedir. Gecekondun sürecinin yönetim biçimi irdelendiğinde; devletin zamanında uygulayamadığı hukuki prosedürün, bazı vatandaşlara bir imkân sağlama şeklinde yeni bir formda hukukileştiği görülmektedir.

1957 seçimlerinden önce Demokrat Parti, gecekonduculara vaatlerde bulunmuştur. Ancak seçim sonrası Zeytinburnu gecekondularına verilen sözlerin tutulmadığı ve gecekonducuların bir oy potansiyeli olarak kullanıldığı eleştirileri dönem basınında yer almıştır.²⁰³⁶ 27 Ekim 1957 tarihinde yapılan seçimlerden bir gün önce, Üsküdar'da 100 kadar gecekondunun yıkımını organize eden ekipler, seçim öncesi bu işi yaptıkları için soruşturulmuşlar ve görev yerleri değiştirilmiştir.²⁰³⁷ Yukarıdaki

²⁰³¹ "20 Gecekondun Yıkıldı", *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1957, Sayı: 11942.

²⁰³² "465 Gecekondun Yıkılacak", *Cumhuriyet*, 30 Ekim 1957, Sayı: 11947.

²⁰³³ "Dün Yıkılan Gecekondular", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1958, Sayı: 12017.; "Gecekonduların Yıkılması Dün Sabah Durduruldu", *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1958, Sayı: 12018. Bahsi geçen bu iki haber gecekonducular müjde verirken aynı tarihli Vatan Gazetesi haberi ise tam tersi bir mesaj vermektedir: "Gecekondular Yıkılacak..", *Vatan*, 9 Ocak 1958, Sayı: 6015.

²⁰³⁴ "Vali Gecekonduların Yıkılmıyacaklarını Söyledi", *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1958, Sayı: 12021.

²⁰³⁵ "Gecekonduların Yıkılmıyan 16 Kişi Mahkum Oldular", *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1958, Sayı: 12058.

²⁰³⁶ "Allahın Bahçesi", *Vatan*, 29 Ekim 1957, Sayı: 5903. Haber metni şu şekildedir: "1950 seçimlerinden beri Zeytinburnu'ndaki vatandaşlara bir türlü tapuları verilmemiş ve bu seçim arifesinde başka bir oyuna getirilmişlerdir. 40.000 seçmeni ile İstanbul'un kaderini bir anda değiştireceği bilinen Zeytinburnu'nda D.P.'li hatipler her zaman vatandaşı en zayıf yerinden tutmasını bilmiş, onun mesken davasını istismar etmiştir. Nitekim dört sene geçtiği halde tapular verilmek şöyle dursun, yol geçirilmek üzere Zeytinburnu'ndaki yüzlerce gecekondunun istimlakı kararlaştırılmıştır. Aynı oyun bu seçim arifesinde de tekrarlanmış fakat bu defa çok daha dramatik bir sahne meydana çıkmıştır. Genel seçimden bir gün önce D.P. propagandacıları kürsüden elini sağ tarafına açarak geniş bir araziye işaret etmiş ve " -İşte arkadaşlar reylerinizi bize verirseniz bu boş yerler sizin olacaktır." demiştir. Ve nihayet D.P. lehinde rey kullandığı tespit edilen yüz kadar evsiz vatandaş dün sabah iki gün önce kendilerine vaat edilen araziye hücum etmiş ve bir saat içinde arazi parsellenmiş, üstüne de gecekondular kurulmaya başlamıştır. Fakat Allah'ın Bahçesine bir banka elindeki tapuları göstererek sahip çıkmış ve inşaatın durdurulması için ilgili mercilere başvurmuştur."

²⁰³⁷ "Seçim Arifesinde Yıkılan Gecekonduların Hikayesi", *Vatan*, 12 Kasım 1957, Sayı: 5917.

örnekler seçimlerde gecekonducuların yüklendikleri misyonu ortaya koymaktadır. İnönü tarafından çıkartılan ilk gecekondu affı, Menderes döneminde İstanbul büyüdükçe daha da yaygınlaştırılmıştır.

Dönem dönem gecekonducuları umutlandıracak haberler de yapılmaktadır. Gecekonduların yerlerine apartman yapılması projesine 1958 yılında başlanacaktır.²⁰³⁸ İstanbul'da bir gecekondu sayımı organize edilmiştir. Bu sayım çerçevesinde hazırlanacak rapor İmar Bakanlığı'na gönderilecektir.²⁰³⁹ Gecekondu anketi sonucunda İstanbul'da 6188 sayılı kanun öncesi yapılmış 30.000'e yakın gecekondu vardır, öncelikli olarak Zeytinburnu, Kazlıçeşme ve Taşlıtarla'da gecekondu sahibi olup tapusu verilenlere blok apartmanlar yapılarak bu evler 30 yıl vade ile satılacaktır.²⁰⁴⁰ Belediye gecekonducular için yapacağı apartman arsalarının yeri olarak Çırpıcı Çayırı'ndaki Vakıflara ait araziye belirlemiştir. Burada, Emlak Kredi Bankası tarafından 5.000 kişinin barınabileceği apartmanlar yapılacaktır.²⁰⁴¹ Basında görülen bu haberler; gecekondu meselesinin bir hukuk meselesi değil, devlet-vatandaş arası halka ilişkiler meselesinin bir ayağı şeklinde gazetelerde yer aldığını göstermektedir.

İstanbul'da gecekonduculuk yalnızca göçle oluşmamaktadır. İstanbul'da yol ve meydan düzenlemeleri devam ettikçe, evleri istimlak edilen kişiler evsiz kalmakta, istimlak bedelini de alamamışsa yaşayacak bir mesken üretme derdine girmektedir. İstimlak edilen mülklerde kiracı olarak kalanlar da, binaları yıkıldıkça evsiz kalmaktadırlar. 1958 yılı Ağustos ayına gelindiğinde, İstanbul'da evleri istimlak edildiği için evsiz kalan 49.000 aile bulunmaktadır. Gültepe semti de, ağırlıklı olarak 1957 sonrası evleri istimlak edilen Yıldız, Aksaray, Sarıgözel, Fatih, Yenice, Tophane, Cerrahpaşa ve Sulukule'den gelen ailelerin oluşturduğu 2.000 ev bulunan 23.000 kişilik bir mahalle haline gelmiştir. İstanbul Belediyesi, evleri istimlak edilen kiracılara ve fakir ev sahiplerine 62.5 metrekarelik arsalar vermiştir. Burada iki katlı, tek katlı binalar ve ahşap kulübelere bir mahalle oluşmuştur. Bu mahallenin; elektrik, su, yol, mektep, jandarma karakolu, müstakil muhtarlık ve Sulukule'li sakinlerin oluşturduğu güvenlik problemleri vardır.²⁰⁴² Bu gecekondu oluşumu imar planı uygularken, kentin imarsızlaştırılmasının bir örneğini oluşturmaktadır. Hızlı yapılan istimlaklerle yollar açılmakta, ancak bu kişilere kalabilecekleri konutlar üretilmemektedir. Bu nedenle bu

²⁰³⁸ "Gecekondu Yerine Apartman", *Vatan*, 10 ocak 1958, Sayı: 6016.

²⁰³⁹ "Gecekondu Sayımı Tamamlandı", *Cumhuriyet*, 30 Ocak 1958, Sayı: 12039.

²⁰⁴⁰ "Gecekondu Sahipleri İçin Blok Apartmanlar İnşa Edilecek", *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1958, Sayı: 12161.

²⁰⁴¹ "Gecekondulara İlk Arsa Bulundu", *Vatan*, 3 Şubat 1958, Sayı: 6040.

²⁰⁴² "Yeni Bir Site Doğdu", *Yeni İstanbul*, 18 Ağustos 1958, Sayı: 3143.

bölge, belediye eliyle organize edilmiş bir gecekondu mahallesi örneğini oluşturmaktadır. Gültepe bölgesi basın aracılığıyla kamuoyunun gündeminde kalmaya devam etmektedir. Basın şehir içindeki tezatlıklar Gültepe üzerinden ele alınmaktadır.²⁰⁴³

Gecekondu meselesi ele alınırken kullanılan ajitasyon merkezli söylem; sorunun çözümünden ziyade, günlük politik bir gündem maddesi olarak taraflar arasında suçlama vesilesi olarak kullanılmaktadır. Bu söylem tarzı, yalnızca vatandaş mağduriyetleri üzerinden iktidar eleştirisi haline dönüşmektedir.²⁰⁴⁴ Gecekondu meselesi hükümetin sorgulandığı alanlardan birisi haline gelmiştir.²⁰⁴⁵ Gecekondu meselesinin nasıl çözülebileceğine dair öneriler de dönem basınında yer almaktadır: çözüm iki türlü olacaktır, mevcut gecekondu, yerlerine blok apartmanlar inşa edilerek ıslah edilecek ve yeni gelişecek gecekondu için hukuki bir çerçeve üretilecektir.²⁰⁴⁶

1958 yılı Eylül ayının sonlarında, İstanbul'da çeşitli semtlerde 1953 sonrası inşa edildiği için yıkım kararı alınan gecekondu yıkılmaktadır.²⁰⁴⁷ 1958 yılı Aralık ayında da, belediye kontrollerinde karşılaştığı 44 yeni gecekondu için yıkım kararı almıştır.²⁰⁴⁸ 1959 yılı Şubat ayında, İstanbul'da yaz başlarında 3.000 adet gecekondu yıkımına karar verilmiştir.²⁰⁴⁹ Gecekondu yıkımı yapılacaktır, ancak halkın mağdur olmaması için Mayıs ayı, yaz mevsiminin başlaması beklenmektedir. 1959 yılı Mayıs ayı gelmiştir, ancak gecekondu yıkımlarına başlanamamıştır. İstanbul'da vilayet ve il belediye gecekondu yıkımlarında kimin sorumlu olacağı konusunda anlaşamamakta, iki kurumda görev alanının diğerinde olduğunu belirtmektedir.²⁰⁵⁰ 1959 Haziran ayında, İstanbul farklı semtlerde yıkım kararı alınan 6.000 civarındaki gecekondu yıkımına başlanmıştır. İlk gün 93 gecekondu yıkılmış olup, Vali ve Belediye Başkanı bu konuda birlikte hareket ederek, kamuoyuna yıkım konusunda geri adım atılmayacağı mesajını vermişlerdir.²⁰⁵¹ Gecekondu yıkımları bir yandan devam ederken, gecekondu yıkılanlar yeni gecekondu yapmakta yetkililer ise haklarında takibata geçilmiştir. Bu

²⁰⁴³ “30.000 Kişinin Çile Çektiği Semt: Gültepe, Harmantepe”, *Vatan*, 21 Ekim 1959, Sayı: 6653.

²⁰⁴⁴ Sami Katircioğlu, “Gecekondu Konusu ve İktidarın Tutumu”, *Ulus*, 10 Eylül 1958, No: 12725.; “Gecekondu Meselesi Hemen Halledilmeli”, *Ulus*, 10 Mart 1959, No: 12876.

²⁰⁴⁵ “Bekata, İmar Bakanından Soruyor: Gecekondularda Kaç Kişi Var ve Tapuları Verilmekte midir?”, *Ulus*, 18 Ocak 1960, No: 13098.

²⁰⁴⁶ “Gecekondu Kaldırılabilir mi Kalkındırılabilir mi?”, *Yeni İstanbul*, 20 Eylül 1959, Sayı: 3536.

²⁰⁴⁷ “Gecekondu Yıkılıyor”, *Yeni İstanbul*, 28 Eylül 1958, Sayı: 3184.

²⁰⁴⁸ “Gecekondu İnşasına Müsaade Edilmiyecek”, *Vatan*, 5 Aralık 1958, Sayı: 6339.

²⁰⁴⁹ “İstanbulda 3000 Gecekondu Yıkılmasına Karar Verildi”, *Ulus*, 26 Şubat 1959, Sayı: 12864.

²⁰⁵⁰ “Usulsüz İnşa Edilen Gecekondu Durumu”, *Yeni İstanbul*, 20 Mayıs 1959, Sayı: 3416.

²⁰⁵¹ “Altı Bin Gecekondu Yıkılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1959, Sayı: 12520.; “Çeşitli Semtlerde Bulunan 6 Bin Gecekondu Yıkılacak”, *Vatan*, 3 Haziran 1959, Sayı: 6516.

iş, kamu otoritesinin net çözümler üretmemesi nedeniyle, hukuki ve teknik boşluklardan faydalananların yürüttüğü bir kovalamacaya dönmüş bir şekilde devam etmektedir.²⁰⁵²

İstanbul Belediyesi, üzerine gecekondur kurulmuş Hazine Arazilerini, Milli Emlak'ten alacak ve bu arazileri gecekonduculara 10 yıl vade ile satacaktır. Bu uygulamaya ilk olarak Dikilitaş mevkiindeki gecekondulardan başlanacaktır.²⁰⁵³ 1959 yılı Kasım ayında, Belediye üzerinde gecekondur bulunan 200 arsayı işgalcilerine 10 yıl taksitle satma kararı almıştır. 4.000 gecekondur sahibine de arsalar satılarak Belediyeye kaynak sağlanacaktır.²⁰⁵⁴ Belediye gecekonduları artık bir şehir sorunu olarak değil, bir maddi kaynak olarak, gecikmiş ve tahsilat olarak değerlendirmektedir. 1960 yılı Şubat ayında, Vakıflar İdaresi üzerinde gecekondur bulunan 950.000 m2 arazisini belediyeye devredecektir.²⁰⁵⁵ İstanbul'da tapusuz gecekondulara tapularının verilmesi için 40 kişiden oluşan Tapu ve Kadastro ekibi teşkil edilmiş ve ekip çalışmalarına başlamıştır.²⁰⁵⁶ 1960 yılı Mart ayının sonunda, İstanbul bulunan 60.000 gecekondudan 400'nün tapusu Beykoz Ortaçeşme'de dağıtılmıştır.²⁰⁵⁷ 1960 Nisan ayında, Belediye Başkanı Kemal Aygün Kuştepe'de 350 gecekondur sahibine tapularını dağıtmış ve törende; "...biz DP iktidarı olarak tapu meselesini hiçbir zaman bir politika ve oy meselesi olarak mütalaa etmemekteyiz. Hatta bu mevzuun istismarını vatandaşlara karşı hürmetsizlik telakki ediyoruz. Sizi çeşitli surette iğfale yeltenenlere de bu mevzuda vereceğiniz cevap bu olmalıdır. Bu bir alış veriş değildir, reylerin satın alınması meselesi değildir. Bu hükümetin vazife anlayışı çerçevesi içinde verdiği bir kararın tatbikatıdır. Bu şahsımıza karşı gösterdiğiniz sevgi tezahüratını da vazifesini yapan insanların vicdan huzuru ile tekabül ediyoruz."²⁰⁵⁸

Gecekonduları tapu dağıtımını yapıldıkça İstanbul'da gecekondur yapımı da hızlanmaktadır. Tapuların dağıtımının yapılmaya başlandığı 1960 Mart ayından Nisan ayının sonuna kadar özellikle Zeytinburnu, Rami, Sarıyer ve Paşabahçe srtlarında binden fazla gecekondur inşa edilmiştir.²⁰⁵⁹ Yeni yapılan gecekondular yıkılırken, Belediye gecekondur sahiplerine arsalarının tapularını dağıtmaya devam etmektedir.

²⁰⁵² "Yıkılan Gecekonduları yerine Yenisini Yaptılar", *Vatan*, 2 Ağustos 1959, Sayı: 6573.

²⁰⁵³ "Gecekondur Sahiplerine Vade İle Arsa Satılacak", *Yeni İstanbul*, 15 Ekim 1958, Sayı: 3201.

²⁰⁵⁴ "Belediye 200 Arsa Satacak", *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1959, Sayı: 12671.

²⁰⁵⁵ "Gecekondur Sahiplerine Verilecek Tapular", *Yeni İstanbul*, 9 Şubat 1960, Sayı: 3678.

²⁰⁵⁶ "Gecekondur Tapuları İçin Çalışmalara Hız Verildi", *Vatan*, 14 Mart 1960, Sayı: 6768.

²⁰⁵⁷ "60 Bin Gecekondudan Ancak 400'ünün Tapusu Veriliyor", *Vatan*, 27 Mart 1960, Sayı: 6781.; "Beykoz'da 400 Gecekondunun Sahipleri Tapularını Aldı", *Yeni İstanbul*, 28 Mart 1960, Sayı: 3726.

²⁰⁵⁸ "Kuştepe Gecekondularında 350 Kişiy e Dün Tapu Verildi", *Yeni İstanbul*, 11 Nisan 1960, Sayı: 3738.; "Kuştepedeki Dünkü Tören", *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1960, Sayı: 12829.

²⁰⁵⁹ "Gecekondur İnşaatı Hızla Devam Ediyor", *Yeni İstanbul*, 23 Nisan 1960, Sayı: 3750.

1960 Nisan ayının sonunda Belediye Mayıs ayının 15'ine kadar 2.000, yılsonuna kadar ise 15.000 gecekondunun arsa tapusunu dağıtmayı hedeflemektedir.²⁰⁶⁰ Arsa dağıtımı yapılırken kamuoyu bu arsaların ücretli olarak mı yoksa bedelsiz olarak mı dağıtıldığı konusunda net bir fikir sahibi değildir. Bu durum, bu tarihe kadar dağıtılan arsalarla ortaya konulmamasına rağmen Belediye bir taraftan dağıtıma devam etmektedir. Ayrıca şahıs arazilerine yeni yapılan gecekondular yıkılırken, hazine arazilerine yeni gecekondular yapımları önlenememektedir.²⁰⁶¹ Yıkım için tespit edilen 500 gecekondunun 300'ü 1960 Mayıs ayının ikinci haftası içerisinde yıktırılmıştır.²⁰⁶²

Gecekondular yapımı bir nevi kamu otoritesi ile vatandaş arasında kurulan ilişkilerle de inşa edilmektedir. İktidar araçlarına sahip olanlar, şehirde gecekondular yapımında rol alarak menfaat sağlamaktadır. Demokrat Parti Eyüp İlçe Başkanının sözü üzerine Silahtarğa'da yapılan gecekondular, Belediye tarafından yıktırılmıştır. Kuştepe'de V.C. (Vatan Cephesi)'li bir kişi gecekondular yaptırmış, yıkımı önlenmiştir.²⁰⁶³ Bu iki örnek, siyasal gücün kullanımında iki farklı sonucu ortaya koymaktadır.

Gecekondular yapım işi bir nevi meşruiyet oluşturma, kanuni veya filli durumlardan yararlanma şeklinde İstanbul'da alan oluşturmaktadır. Taşlıtarla'da tarihi mezar taşlarını taşıyan iki kişi gözaltına alınmış, bu kişiler mezar taşlarını bu bölgedeki gecekondularla mezarlık nedeniyle kaldırılmasını önlemek için yaptıkları şeklinde ifade vermişlerdir.²⁰⁶⁴

6.3.5.1. 1960 Askeri Müdahale Sonrası Yeni Gecekondular Affi

27 Mayıs 1960 askeri müdahalesi gecekondular olgusunu farklı bir boyuta taşımıştır. Belediye yönetimini devir alan askerler, gecekondular için milat olarak "27 Mayıs 1960 İnkılabını" almışlar ve yeni bir süreç başlatmışlardır: "İnkılabın yapıldığı günden beri gecekondular konusunda muhtelif rivayetler dolaşmakta ve Vilayete müracaatlarda bulunmaktadır. Bu bakımdan Vilayetçe gecekondular konusunda şu hususların açıklanmasına lüzum hasıl olmuştur: 1- 27 Mayıs 1960'a kadar yapılan gecekondular dondurulacaktır. Bunlar için bir yıkım faaliyeti mevzuubahis değildir. 2- 27 Mayıs 1960 tarihinden sonra yapılanlar derhal yıktırılacaktır. 3- Başkalarının tapulu

²⁰⁶⁰ "Belediye, Dar Gelirliilere Arsa Tevzi Edecek", *Yeni İstanbul*, 25 Nisan 1960, Sayı: 3752.

²⁰⁶¹ "Gecekondular Arsaları Meselesi", *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1960, Sayı: 12846.

²⁰⁶² "Kaçak İnşa Olunan Gecekondular", *Cumhuriyet*, 14 Mayıs 1960, Sayı: 12853.

²⁰⁶³ "Gecekondular", *Vatan*, 11 Aralık 1959, Sayı: 6704.

²⁰⁶⁴ "Tarihi Mezarlığı Kaldırmak İstedi", *Vatan*, 23 Mayıs 1960, Sayı: 6835.

arazisine yapılmış olanlar, aralarında anlaşacaklardır. Anlaşma mümkün olmadığı takdirde pek tabii olarak arsa sahibi kaza mercilerine müracaatta serbesttir.”²⁰⁶⁵ Alınan bu kararlar, askerlerin kendilerini milat sayarak bu tarihe kadar yapılmış olan gecekonduların da resmileşmesini sağlamıştır. Her dönemin iktidarında olduğu gibi; askerler de, halka bu konu üzerinden bir çatışmaya girmemekte bir uzlaşma aramaktadırlar.

Askeri yönetim, İstanbul’da yeni gecekonduların inşasını önleyememektedir, gecekonduların yapılaşmasının önlenmesi için sert kararlar alınmıştır: “Muhitin huzurunu bozarak gecekondular yapmağa ısrar edenlerin isimleri Örfi İdare Kumandanlığı’na bildirilecek ve bu gibi şahıslar 3832 sayılı Örfi İdare Kanunu’nun 3/2. Maddesi gereğince İstanbul Vilayeti hudutları dışına çıkartılacaklardır.”²⁰⁶⁶

Dönem gazetelerinde gecekonduların baş müsebbibi “sabık iktidardır.” Ancak, “27 Mayıs inkılabından sonra da gecekondular inşaatının hızla inkişaf etmekte olduğu hayretle müşahade edilmektedir” şeklindeki yorumlar,²⁰⁶⁷ geçmiş suçlarken, her dönemde olduğu gibi yürürlükte olan kamu otoritesine eleştiri getirmemektedir.

Kırdar döneminde başlaya gecekondular meselesinde ilk affı İnönü çıkartmış, Gökay döneminde artık İstanbul’da bir olgu haline gelen bu mesele kabullenilmiş ve ikinci affı ise Menderes çıkartmıştır. Menderes, gecekondular sahiplerine arsaların devri meselesini çözerek ilk etapta gecekonduların mülkiyet sorununu çözmüş olmaktadır. Mülkiyetine sahip olan kişilerin inşaatlarının denetlenmesi meselesi ise tamamen ortadan kalkmaktadır. Pratik süreç bu meselde gecekondular yapanların yaptıklarının devlet tarafından kabul edilerek hukukileşmesine doğru evrilmiştir. Askeri müdahaleden sonra askerler tarafından çıkartılan gecekondular affı ise bu devletin vatandaşla çatıştığı ve hem mülkiyet hem de inşaat yapım teknikleri açısından hukuki sorunların çözülmediği bu meselede, Cumhuriyet Halk Partisi dönemi, Demokrat Parti dönemi ve Askeri dönemde farklı kararlar verilmediğini ortaya koymaktadır. Ülke siyasetinde rol oynayan tüm kesimler, gecekondular meselesi örneğinde görüldüğü gibi “popülizm” yapmaktadır. Önemli olan hukukun uygulanması değildir, önemli olan siyaset yapanların elinde olan kamu kaynaklarının kimin elinden dağıtılacağı meselesidir.

²⁰⁶⁵ “Gecekondularla İlgili Bir Açıklama”, *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1960, Sayı: 12900.; Gecekondular meselesi hakkında askeri dönemde çözümü arayışları için Devlet Bakanı Amil Artus’un görüşlerine bakılabilir; “Gecekondular Derdi Hızla Halledilmelidir”, *Ulus*, 19 Temmuz 1960, Sayı: 13248.

²⁰⁶⁶ “İstanbulda Gecekondular İnşa Edenler İl Dışına Çıkarılacak”, *Ulus*, 17 Eylül 1960, Sayı: 13308.

²⁰⁶⁷ “Gecekondular İnşaatı Hala Devam Ediyor”, *Yeni İstanbul*, 14 Aralık 1960, Sayı: 3982.

SONUÇ

Sosyal bilimlerde şehir farklı özelliklerine göre tanımlanmış ve incelemeye tabi tutulmuştur. Nüfus yoğunluğu, iş gücü farklılaşması, ticaretin organizasyonu ve kamusal yönetim mekanizmalarının biçimine göre farklı şehir tanımları yapılmaktadır. Ancak şehirleri yaşatan ve şehirlerin sürekliliğini sağlayan ortak özellik bu bölgelerde toplanan insanların ihtiyaçlarının ortak bir zeminde farklı organizasyonlar tarafından çözülmesi kabiliyetidir. Bir mekânın şehir olarak yaşayabilmesi bu imkânların sürekli üretilmesine, sorunların sürekli ve düzenli olarak çözülmesine bağlıdır.

Osmanlı şehirlerinin tarihini incelemek farklı coğrafyalar ve farklı tarihî dönemlere ait analizleri içeren birçok unsuru birlikte ele almayı zorunlu kılmaktadır. İstanbul'un fethinden 19. yüzyıla gelinceye kadar şehre su getirmekten kaldırımların döşenmesine, imaret sitelerinin inşasından şehir içi meskun alanlardaki bireysel imar hareketlerinin kontrolüne, pazarlarda mal ve fiyat denetiminden sağlık hizmetlerinin organizasyona kadar çeşitlendirilebilecek birçok alanda şehre ilişkin hizmetler farklı kurum ve kişiler tarafından organize edilmiştir. Bu nedenle bu çalışmada farklı dönemlerde aynı mekânda belirli tanımlanmış kurumları aramak yerine, İstanbul'da imar alanında toplumsal ihtiyaçların nasıl karşılandığı konusuna odaklanarak; imar alanında yaşanan kurumsal ve hukuksal değişim siyasal ve toplumsal değişimle birlikte incelenmeye çalışılmıştır.

Tarihin yaşandığı mekânları ve bu mekânların oluşumlarını anlamlandırmada şehir tarihi çalışmaları ayrı bir ufuk açmaktadır. Osmanlı tarihini inceleyen sosyal bilimlerin ilgi alanına giren birçok konunun somuta indirgendiği ve ayaklarını yere bastığı zemin şehirlerdir. Osmanlı yönetim sisteminde meydana gelen değişimler ve yenilenme ihtiyaçları somut olarak şehirlerde hissedilir olmuştur. Mimarî yaklaşımlar ve şehir organizasyonlarındaki değişimleri incelemek tarihi, dönemlere ayırmamızda daha somut altlıklar sunmaktadır. Soyut değişimlerin veya dönem tanımlarının hepsi şehirlerde somut hâle gelirler ve uzun dönemli etkilerini sürdürdüklerinden geçmişin izlerini günümüze taşırlar. Örneğin Osmanlı modernleşmesinin somut göstergeleri mimarî ve süsleme sanatları vasıtasıyla şehirlerde ortaya çıkmıştır. Modernleşme ihtiyacının şehirlerde ortaya çıkması ile birlikte, geleneksel şehir yönetim biçimi de

dönüşüme uğramıştır. 19. yüzyıl metinlerinde Osmanlı bürokratlarının yükselme kriteri olarak şehirlere yaptıkları modern uygulamalar önemli bir yer tutmaktadır. 19. yüzyılda, Osmanlı İstanbul'unun imarı meselesi, Avrupaî nizama ulaşmanın yollarından birisinin de şehirlerin reforma tabi tutulması gerektiği inancından kaynaklanmıştır. Yeniçeri Teşkilatı'nın kaldırılmasından sonra Osmanlı geleneksel şehirciliği çökmüş; yerine ihdas edilmeye çalışılan İhtisap Nezareti ve Şehremaneti kurumları hem eski sistemi sürdürmek hem de yeni ihtiyaçlara göre şehre biçim vermek hususunda yetersiz kalmıştır. Osmanlı şehir yönetiminde temel kırılma, Yeniçeri Teşkilatı'nın ortadan kaldırılması, vakıfların merkezî idareye bağlanması ile meydana gelmiştir. Geleneksel olarak işlevsel olan şehir hayatının tüm aşamalarını kontrol altında tutan Yeniçeri Teşkilatı ile şehirlerin alt yapı organizasyonlarının kurulması ve işletilmesinde önemli görevler yüklenen vakıfların tasfiye süreci Osmanlı şehirciliğini alt üst etmiştir. Ancak bu kurumların gördüğü görevleri yerine getirecek yeni kurumlar, işlevsel ve sorun çözücü organizasyonlar olarak ne yönetim kademesinde ne de toplumsal bazda yer edinebilmiştir. Yeniçeriliğin kaldırılması sonrası ihdas edilen İhtisap Nezareti, Osmanlı şehirciliğinin temel işlevlerini yerine getirememiştir. Bu çerçevede şehircilik hizmetlerinde ortaya çıkan boşluk Kırım Savaşı sonrası İstanbul'da Avrupa'lı askerlerin gelmesiyle iyice hissedilir olmuş ve Osmanlı tarihinin ilk modern belediyeçilik uygulaması olan Altıncı Daire-i Belediye kopya bir kurum olarak ihdas edilmiştir. Daha sonra vilayet sistemi ve belediyeçilik sistemi imparatorluk coğrafyasına yayılsa bile istenilen sonuç elde edilememiştir. Kurumlar, öncelikli olarak nizamnameler üzerinden tanımlanmış sonra uygulamada revize edilerek sorunların çözümü yoluna gidilmiştir. Bu durum, Osmanlı İstanbul'unda Avrupa'dan transfer edilen kurumların sorunları çözemediğini, bu kurumların zamanla Osmanlı İstanbul'una uyum sağladıklarını göstermektedir. Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki belediyeçilik tecrübesi, 20. yüzyıl için önemli bir birikimin oluşmasını sağlamıştır.

Osmanlı Şehremaneti sisteminde Tanzimat sonrası yapılan kanunlaştırma faaliyetleri de dönemin Avrupaî şehirleri hedeflenerek oluşturulmuş metinlerdir. Bu kanun metinlerinin çoğunluğu dönemin Avrupaî şehir ihtiyaçlarını gözeterek çeviri yoluyla alınmış kanunlardır. Tanzimat Fermanı'nı müteakip yıllarda hukuk alanında yapılan düzenlemelerin Osmanlı şehirlerine yansması şehircilik hizmetlerinden mülkiyet ve vergi sistemine, hijyen algısından halk sağlığına birçok alanda kendisini göstermiş; zaman içerisinde bu düzenlemeler uygulama ile tadil edilerek

olgunlaştırılmıştır. 1840-1923 tarihleri arasında Şehremaneti kanun ve nizamnameleri incelendiğinde çeviri hukuk metinlerinin belediye sistemine nasıl uyarlandığını İstanbul uygulaması üzerinde net bir şekilde görülecektir.

Osmanlı klasik dönem imar sisteminde külliye merkezli yapılanma ile mekânların şenletilmesi söz konusudur. Ancak 19. yüzyılda artık proje merkezli şehir çalışmaları gündeme gelmeye başlamıştır. Bu projelerin uygulanması yangınlar sonrasında eklektik olarak gerçekleşmiş olsa da 19. yüzyıl Osmanlı şehircilik sistemi bu uygulamalar üzerinden olgunlaşmıştır. Tanzimat sonrası dönemde imar uygulamalarında kamu kurumlarına ait binaların İstanbul’da yer almaya başladığı görülür. Artık kurumlar, yöneticilerin mahrem konak ve köşklerinde değil, kendi binası üzerinde İstanbul’da yer edinmektedir. Ayrıca bu dönemde İstanbul şehirciliğinin alt yapısı özelleştirme yoluyla kurulmuştur; deniz ulaşımı, tramvay, su, elektrik ve havagazı ile sokak aydınlatması gibi kurumlar şekillenmeye başlamıştır. 19. yüzyıl imar uygulamalarında İstanbul’da deneme yanılma usulüyle şehremaneti kurumu ve hukuku inşa edilirken bütçeler oranında kamu binaları yapılmış ve şehir alt yapısı özelleştirmeler aracılığıyla inşa edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde Osmanlı İstanbul’undan devralınan yapı 1930’lu yıllara kadar sürdürülmüştür. İstanbul’un yönetim modeli kopyalanarak Ankara, yeni Cumhuriyetin başkenti olarak organize edilmiştir. 1930 yılında çıkartılan Belediye Kanunu, Tanzimat döneminde oluşturulan kurumsal ve hukuksal yapının yeni döneme uyarlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu nedenle kurumsal ve hukuksal işleyişte herhangi bir dönüşüm sağlamamıştır. Örneğin, “Ebniye ve Turuk Nizamnamesi”, “Yapı ve Yollar Kanunu” olarak yeni döneme adapte edilmiştir. Bu durum, Osmanlı-Cumhuriyet döneminde kırılma-süreklilik tartışmalarına somut bir referans teşkil eder. Kurumsal işleyişte ise 1930’lardan sonra mahalle muhtarlıklarının bile kapatıldığı bir dönemde belediyecilik, merkezî idarenin bir şubesi olarak varlığını sürdürmüştür. Tek parti döneminde yerel seçimler yapılsa bile bu seçimler, 1950’li yıllara kadar mevcut yapıyı değiştirmemiştir. Vali ve belediye başkanlığını aynı kişinin yürüttüğü, seçim sonuçlarının İç İşleri Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girdiği bir sistemde yerel yönetimler merkezî idarenin birer şubesi olmanın ötesine geçememiştir. Bu yapılanma modelinde, Türkiye’nin tüm şehirlerinde olduğu gibi İstanbul’da da belediyeler, yerel sorunları geleceği kuşatacak şekilde çözememiş, yerel meseleler merkezî hükümet tarafından çözülmeye çalışılmıştır. İstanbul’un planlanması ve

uygulanması Osmanlı döneminde üst irade olarak padişahların meselesiyken, bu dönemde de cumhurbaşkanlarının ilgilendiği bir mesele olarak gündemde yer almıştır. Merkezî yönetimin ekonomik imkânlar ve tüm ülkeyi tek bir merkezden yönetme stratejisi şehirlerde iflas etmiş; bu iflas, II. Dünya Savaşı sonrası belirgin hâle gelmiştir. Üretilen kurumsal ve hukuksal yapı şehirleri kuşatamadığı için çözülen köylü nüfus, şehirleri organik bir şekilde imar etmiştir. Bu imar etme biçimi çok partili hayata geçiş sürecinde toplum-devlet karşılaşmasının bir sonucudur. Bu dönemde kanunlaştırma faaliyetleri, tıpkı Tanzimat döneminde olduğu gibi, çeviri kanunların uygulama ile sinanması ve olgunlaşması şeklinde gerçekleşmiştir. Artık hukuk kuralları ve vatandaş pratikleri hukukî yapıyı birlikte belirlemeye başlamıştır. Tek partili dönemdeki devlet vatandaş ilişkisindeki tek taraflı belirleyicilik çok partili hayata geçişle birlikte imar meselesi üzerinden devlet-vatandaş ilişkisinde etkileşimli bir sistemin oluşumunu sağlamıştır.

İstanbul'un imar planları 1830'lu yıllardan beri ecnebî uzmanlara hazırlanmaktadır. 120 yıllık periyotta dönemin asrî şehirlerini imar eden birçok ecnebî uzmandan görüş alınmıştır. İstanbul'un planlama işi, 1930'lu yılların ikinci çeyreğinde Atatürk tarafından ecnebî uzman Prost'a verilmiştir. İstanbul'un planlama çalışmasına başlayan Prost planını, 10 yılı aşkın bir sürede bitirememiş ve İstanbul savaş sonrası plansızlığa terk edilmiştir. Prost'un planı bitirememe sebepleri kurumsal, hukuksal yetersizlikler ve yetişmiş teknik eleman bulunamamasıdır. Ecnebî uzman transferi ile şehirlerin asrîleştirilmesi meselesi çözülemeyince Fahrettin Kerim Gökay döneminde Teknik Üniversite'den bir heyetin bu işi tamamlaması yoluna gidilmiştir. Ancak İstanbul'un imar planının tamamlanamaması, planın uygulanması sürecindeki kurumsal literatürün oluşmaması ve çözülen köylülüğün şehirlere akın etmesi İstanbul'un imarını yeni bir sürece sokmuştur. Kurgusal imar, yerini organik imara bırakmış; özel mülkiyete dönüşen mirî araziler bu seferde şehir arsalarına dönüşmüştür. Yetiştirilemeyen planlama, İstanbul'u, kanser hücreleri gibi kontrolsüz bir şekilde büyötmüştür. Planlama yapmak önemlidir, ancak uygulanabilir ve zamanı kuşatan bir planlama yapmak daha da önemlidir.

İstanbul'un imar planı hazırlık çalışmalarında asrîleşmek temel hedeftir. Ancak bu çalışmalarda şehrin sosyal belleği meselesi ele alınmamaktadır. İstanbul asrîleştirilirken semtlerin yüzyıllar içerisinde sahip olduğu sosyal ve kültürel bellek planlama ile silinmektedir. Mekânı ve kişileri tanımak üzerinden kurulu olan mahalle

ortak hafızası, kamu otoritesinin aldığı planlama kararlarıyla ortadan kaldırılmaktadır. Bu durum toplumsal ihtiyaçlardan daha ziyade dönem Türkiye'sinde planlama kavramına yüklenen anlam ve planlama işleminin işletiliş biçimiyle alakalıdır. Çok partili hayata geçiş sürecinde planlama çalışmaları irdelendiğinde planlama sürecinde halkın yönetime katılmasını sağlamamıştır. Bu tür bir planlama deneyimi, ülkede demokratik standartların oluşumu ve demokrasinin yerel ölçeğe yayılmasından ziyade; yalnızca farklı toplumsal kesimlerin devletle siyasal ve ekonomik ilişki geliştirmelerinin önünün açılmasına neden olmuştur.

İstanbul'un imar planı hazırlık süreci Prost sonrası dönemde, İstanbul Belediyesi'nde bir planlama kültürü oluşturmuştur. Prost'un teknik taleplerini karşılayamayan İstanbul Belediyesi, Prost sonrası dönemde kendi ekipleriyle bu işi götürebilecek nispeten kurumsal bir işleyiş üretmiştir. Bu durum, Prost'un çalışmalarının bir sonucudur. Prost'un planlama deneyimi sonrasında İstanbul'da ecnebî uzmanlar dışında da plan çalışması yürütecek yerli ekipler oluşmuştur. Prost sonrası dönemin planlama çalışmasını Teknik Üniversite'den müşavirler heyetinin yürütmesi bu konudaki en önemli delildir.

Planlama çalışmalarının diğer ayağını da vatandaşlar oluşturmaktadır. İstanbul'un planlama süreci, devletin vatandaşla imar planı üzerinden yeni bir tanışıklık zemini doğurmuştur. Bu süreçte, vatandaş da kendi arazisinin imarı meselesinde aktif bir rol oynayarak, plan tadilatlarına girmiştir. Böylece, güçlü siyasal ve ekonomik nüfuzu olan veya kurumsal süreçlerde yer alma kabiliyetine sahip olan vatandaşlar, imar planını istedikleri gibi tadil edebilmiştir. Bu durum, kamu menfaatleri için alınan kararların, bireysel talepler uğrunda feda edildiği bir sürecin oluşmasına neden olmuştur. Böylece İstanbul, yetenekli (!) vatandaşların arzuları uğrunda sisyasetçi ve bürokratlar işbirliği ile büyütüldüğü ve yönlendirildiği bir mekan haline gelmiştir. Bu da, devlet-vatandaş ilişkisinin yeni bir boyutunu daha imar literatürümüze kazandırmıştır. Planlama sürecinde devlet vatandaş ilişkileri, dönemin İstanbul Belediyesi arşiv belgelerinden ve basından açıkça takip edilebilmektedir.

Gökay döneminde Boğaziçi'nin imar meselesi İstanbul'un imarından ayrı bir başlık olarak ele alınmıştır. Boğaziçi bölgesi tüm halkın faydalanabileceği bir mekân olarak kurgulanmıştır. Bu bölge kamuya ayrılan bir sayfiye yeri olacaktır. 1983 yılında Boğaziçi için yapılan özel imar planının temeli Gökay döneminde atılmıştır. Böylece

İstanbul'da birçok semt organik imara tabi tutulurken Boğaziçi nispeten bu süreçten ari tutulabilmiştir.

Şehirlerin imar edilme biçimi siyasal organizasyonların güçlerinin sınıandığı bir mesele olarak karşımıza çıkmaktadır. Tanzimat'tan beri hedeflenen İstanbul'un imarı meselesinde birçok padişah, siyasetçi ve belediyece kendisini sınamıştır. İstanbul'un imar meselesinin ciddi anlamda ilk uygulayıcısı Lütü Kırdar olmuştur. 10 yıllık belediye başkanlığı döneminde savaş koşullarına rağmen İstanbul'un imarının büyük oranda başlatıcısı olmuştur. Kırdar dönemi kamusal imar çalışmalarında belirleyici unsur sosyal şehircilik faaliyetleridir. Kırdar, İstanbul'un asrî yüzünü inşa etme işinde, Harbiye Açık hava Tiyatrosu, Sarayların müzeye dönüştürülmesi, Radyo Evi, Stat çalışmaları, Spor Sergi Sarayı, Taksim ve Maçka Parkı düzenlemeleri gibi meseleleri öncelikleştir. Bu öncelikler ağırlıklı olarak Beyoğlu'nda yerleşim alanı dışında yapılan asrî şehircilik kurumlarının inşa edilmesidir. Savaş şartlarında ve İstanbul'un ihtiyaçları gözetildiğinde asrî şehircilik hedefi birçok eleştiri almıştır. Kırdar döneminde, parti olarak CHP dönemi, kamusal imar faaliyetlerinde sosyal şehircilik alt yapı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bu sonuç CHP'nin imar çalışmalarındaki motivasyon unsurlarıyla çok partili hayata geçiş sürecinde vatandaş taleplerinin örtüşmediğini göstermektedir. Bu dönemde, siyaset yapan unsurların kendilerini göstermek istediği şehirler, aynı zamanda vatandaşların da siyasetçileri sınadıkları bir zemin haline gelmektedir.

Kırdar, suriçinde semt ve meydan düzenlemeleri ve bulvar çalışmalarına da giriş yapmıştır. Ancak istimlak bütçeleri ve İstanbul'un yerleşik semtlerinde imar çalışması yürütmek, Kırdar'ın projelerini akamete uğratmıştır. Kamusal imar hareketleri bu dönemde küçük çaplı başlangıçlar şeklinde cereyan etmiştir.

Kırdar döneminde İstanbul'a lastik tekerlek girmiş, metro İstanbul'un gündeminde tekrar yer almaya başlamış, liman yeri tespit çalışmaları ve İstanbul'un yeni sanayi alanlarının belirlenmesi işleri yürütülmüştür. Ancak bu meselelerin çözümsüzlüğü; bu dönem belediyenin İstanbul'u geleceğe hazırlamaktaki becerisini sınayarak, İstanbul'un kamu otoritesi tarafından kurgusal bir şekilde değil, İstanbullular tarafından organik bir şekilde imar edilmesine neden olmuştur. Bu planlama pratiği, dönemin İstanbul'unda planlama kavramının hayatla ilişkisi olmanyen bir çalışma olarak algılanmasına neden olmuştur.

Fahrettin Kerim Gökay döneminde İstanbul'da kamusal imar çalışmaları bütüncül bir şekilde sürdürülmüştür. Bu dönemde, Opera binası ve Stat inşası gibi çalışmalar devam ederken şehirdeki park ve peyzaj düzenlemeleri Taksim Meydanı dışında tüm şehre yaygınlaştırılmıştır. Gökay döneminde sosyal şehircilik uygulamaları Beyoğlu semti dışında tüm İstanbul için yaygınlaştırılarak kökleştirilmiştir. Gökay döneminde, sosyal şehircilik uygulamaları vatandaş ihtiyaçlarına göre şekillendirilmiştir.

DP'nin İnönü ile mücadelesi şehirdeki heykeller ve adlandırmalar bina ve mekan üzerinden bu döneme damgasını vurmuştur. DP-CHP muhalefetinin şehirlere yansıması, İnönü'ye ait heykellerin ve cadde ve sokak isimlerinin kaldırılması talebi olarak ortaya çıkmıştır. Bu talep, yaşayan insanların adlarının ve heykellerinin şehirde bulunmaması üzerinden yapılmaktadır. CHP döneminde şehirde heykel ve sokak adı olarak kendisini gösterenler DP döneminde şehirden kovulmak istenmektedir.

Gökay, İstanbul'un imar meselesinde semt ve meydan düzenlemelerinde daha köklü çalışmalara başlamıştır. İstanbul artık bir bayındırlık nesnesidir. Bu çerçevede bulvar, yol ve meydan düzenlemesi çalışmalarına büyük bir hız verilmiştir. İstanbul'da imarın belirleyici ögesi lastik tekerlek olmuştur. Bu dönemde, lastik tekerlek İstanbul'u fethetmiştir. Lastik tekerleğin İstanbul'a girişi kendi kültürünü de doğurmuştur. İstanbul'da araç park yerleri, otobüs seferlerinin düzenlenmesi gibi organizasyonlar yanında; seyrüsefer sorunu ile de yüzleşilmek zorunda kalınmıştır. Şehir, imar planları uygulandıkça yeni yaşamın formuna göre organize olmakta, ancak şehir alt yapısı bu yeni süreci kaldıramamaktadır. Lastik tekerlek iktidarını kurdukça İstanbul'un gündemini seyrüsefer sorunu belirler hale gelmektedir.

Gökay döneminde, İstanbul şehirciliğinde büyük projelerin altyapısı üretilmiştir. İstanbul'da ulaşım çalışmaları ilerledikçe asrî şehirlerde olan metro da ihtiyaç olarak açığa çıkmıştır. Ancak metro çalışması büyük bütçeleri gerektirmekte bu konuda İstanbul Belediyesi, merkezî hükümet olmadan yalnız başına hareket edememektedir. Buna rağmen Gökay, İstanbul metrosu çalışmalarında projeyi netleştirmiş ve zemin etütlerini bile yaptırmıştır. Ancak yerel ihtiyaçları belirleyen merkezî hükümetin bu konuda karar verme biçimi, DP döneminde yerel taleplerin uygulanması açısından DP'nin duruşunu sergilemektedir. Çok partili hayata geçilmiştir; ancak, parti kültürü daha yerel demokrasinin filizlenmesine müsait değildir. Yerel ihtiyaçların kararları

sabık dönem de olduğu gibi, Ankara tarafından verilmektedir. Siyasal yapıdaki değişiklikler belediye ve halkın kamu projelerinde yönetime katılmasını sağlamamıştır.

Gökay döneminde, İstanbul'un Asma Köprüsü projesinde de önemli mesafeler kat edilerek projenin uygulama safhasına ilişkin tartışmalara başlanmıştır. Avrupa ile Asya kıtalarının birleştirilmesi projesi İstanbul Belediyesi tarafından yürütülmektedir. Bu proje DP dönemi ülke gündemindeki büyük bayındırlık projelerinin başında gelmektedir. Projenin medyada yer alış biçimi ve DP yetkililerinin proje konusundaki tutumları DP'nin büyük bayındırlık projeleri ile toplumla kurduğu siyasal vizyon etkileşimini izlemek için önemli bir veri kaynağıdır. DP, halkı yalnızca siyasal hedefleri ile motive etmemekte aynı zamanda imar vizyonu ile de halkın gündemini ve ufkunu belirlemektedir. Projelerin tartışılması sürecinde yerli uzmanların görüş beyan etmesi ve dönem basınında yer almaları, teknokrat uzmanlığın ecnebilerden transfer edildiğini de göstermektedir.

Gökay döneminde hava alanındaki çalışmalar tamamlanmış, İstanbul'un limanını belirlenmiş ve İstanbul'un sanayi mntıkları oluşturulmuştur. Gökay dönemi şehirciliğini incelediğimizde DP dönemi ile birlikte İstanbul'un imar meselesinde ilk defa büyük projelerin ortaya çıktığını ve imar çalışmalarının İstanbul'un yeni formuna uyum sağladığını görebiliriz. Gökay, İstanbul'da halk ihtiyaçlarını gözetten bir şehircilik çalışması yürütürken İstanbul'un sorunlarına kalıcı çözümler sağlayacak metro, asma köprü gibi projelerin de somutlaşmasını ve uygulanabilir hâle gelmesini sağlamıştır.

Gökay İstanbul'un fethinin beş yüzüncü yılında İstanbul'un planlama sorunlarına yerel bir çözüm üretmiş, bayındırlık hamlelerini yürütmüş ve İstanbul'a vizyon katacak büyük projelere altlık sağlamıştır. Bu çalışmalar DP'nin yükselişte olduğu dönemde, belediye ve merkezî hükümet arasındaki karşılıklı etkileşimi sağlamış ve DP'nin seçim başarılarında icraatlarla etkin olmuştur.

1957 yılında Adnan Menderes, Gökay'ı görevden uzaklaştırarak İstanbul'un Fahri Belediye Başkanı olmuş, şehrin imarı ile bizzat ilgilenmiştir. Menderes, yaklaşan 1957 seçimleri öncesi İstanbul'un imarını seçimin ana unsurlarından birisi hâline dönüştürmüştür. 1957-1960 yılları arasında görev yapan belediye başkanları, atanmış bürokratlar olarak yetkisiz kişilerdir. Menderes, İstanbul'u tam bir bayındırlık nesnesine dönüştürmüştür. Adeta DP kendisini ve bayındırlık vizyonunu İstanbul üzerinden ifade etmektedir. Menderes, üç yıl gibi kısa bir sürede, İstanbul'da hızlı yıkımlar ve yolların

açılmasıyla şehri yeni formuna kavuşturmuştur. Dönemin ruhu “yıkımın estetiğinde” aranmalıdır. Napolyon’un Paris’te yüz yıl önce gerçekleştirdiklerini, Menderes İstanbul’da gerçekleştirmektedir. Bu büyük yıkım ve geçmişi temizleme hamlesi sonucu İstanbul, kağıt üstündeki çizgisel görüntüsü dışında kavranamaz bir modele kavuşmuştur. Eski semtlere ulaşım ve yeni karayolları İstanbul’un geleneksel yerleşim ve yaşama biçimlerini ortadan kaldırmaktadır. İstanbul’a ulaşım imkânı arttıkça göç dalgaları artmakta, İstanbul’un çeperleri büyürken şehrin geleneksel gücü kaybolmaktadır. Artık İstanbul sosyal, ekonomik ve siyasal olarak farklı bir forma kavuşmuştur. Geleneksel semt ve mahalle biçimleri yerini ulaşımın ihtişamı, sosyal yalnızlaşma ve çekirdek aile yapısına bırakmaktadır. Avrupa’da sanayileşme sonucu oluşan bu toplumsal durum, İstanbul’da göçün doğurduğu sosyal şartların imar faaliyetleriyle zemin kazanmasıyla meydana gelmiştir.

Bu yıkım sürecinde tarihî eser veya özel mülkiyet konusundaki itirazlar göz ardı edilerek, hızlı yıkım ve yolların açılması çalışmalarıyla İstanbul’un yeni formu belirlenmiştir. Tanzimat’tan beri amaçlanan İstanbul’un imar edilmesi projesi, Menderes tarafından gerçekleştirilmiştir. Menderes dönemi, planlama veya analiz dönemi değildir. Bu dönem uygulama dönemidir. Bu dönemin en bariz vasfı, açılabilir en geniş caddenin açılmasıdır. Lastik tekerleğin İstanbul’u fethi tamamlanırken İstanbul’un metro projesi rafa kaldırılmıştır. İstanbul’un ulaşım sisteminde lastik tekerlek yarışı kazanmış, asrî şehircilikte hızlı ulaşım modeli olarak lastik tekerlek tercih edilmiştir. Menderesin kamusal imar anlayışı yolların açılmasından ibarettir. Artık İstanbul’da yaşamın belirleyici unsuru hız olmuştur. Hız ve zaman kavramı bu yeni şehir yaşamının en başat belirleyicisi haline gelmiştir.

İstanbul’un imarı meselesinde önemli başlıklardan birisi de tarihî eserlerdir. Eski eserlerin restore edilmesi veya yeni imar çalışmalarında ortadan kaldırılması gerekmektedir. Dönemin Türkiye’sinde, eski eserler mevzuunda, uygulama içerisinde bir model üretilmeye çalışılmaktadır. Kırdar döneminde İstanbul’un tarihî eserleri abidevî değerler olarak ön plana çıkartılmaktadır. Ancak Dolmabahçe Camisi’nin müzeye dönüştürülmesi örneğinde olduğu gibi, dindar kitlelerin tepkisini çekebilecek uygulamalar, CHP döneminin tarihî eser yaklaşımındaki ölçülerini ortaya koymaktadır. Bu eserlerin sosyal ve dinî önem ve özelliklerinden ziyade, abidevî özellikleri ve şehir süsü olarak işgal ettikleri konum önemsenmektedir.

Kırdar döneminde imar çalışmalarında istimlak politikaları çekimser bir modelle uygulanmıştır. Bütçe ve vatandaş tepkilerinin kontrolü kısılacında ele alınan istimlak politikaları İstanbul'un imarında açılması düşünülen yolları tıkayan bir süreç olarak yaşanmıştır.

Gökay döneminde İstanbul cami ve türbeleri büyük bir restorasyona tabi tutulmuştur. DP, İstanbul'da kendisini cami ve türbeler üzerinden sunmaktadır. Bu eserler hem anıtsal boyutuyla hem de toplumsal işleviyle ele alınmaktadır. Türbelerin açılması kanununu CHP çıkartmış olsa bile DP'nin CHP ile farkını halka anlattığı uygulamalar bu tür eserler üzerinden ortaya konulmaktadır. Fethin beş yüzüncü yılı kutlamalarının da vesile olmasıyla İstanbul'da büyük bir restorasyon hareketi başlamıştır. İstanbul'un fethi hem ülke içinde hem de ülke dışında iktidarın kendisini yeniden üretmesi için bir vesile olarak değerlendirilmiştir. Tarihî eserler ise bu değerlendirmenin şehirdeki unsurlarıdır. Bu nedenle başta Selatin Camileri olmak üzere Hisarlar da ışıklandırılarak bu eserlerin İstanbul'un bir süsü olarak ön plana çıkartılması sağlanmıştır. Bu dönemde bağlamından kopartılan eserin toplumsal fonksiyonu çok önemli değildir. Çünkü binalar, bağlamlarıyla toplumsal bir işlev görürler. Toplumsal bağlamından kopartılan bir cami, hamam veya çeşme yalnızca gözün iktidarına sunulan birer şehir süsüne dönüşmektedir. Yıkımlar sonucu mahalle hayatı ortadan kalkan semtlerde camileri ışıklandırmak, görmenin iktidarı üzerinden bu eserlerin bir şehir süsü olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Eserlerin sosyal fonksiyonlarından ziyade, estetik değeri üzerinden tarihle bağ kuran anlamları dönemin kurgusal tarihi İstanbul silüetini ortaya çıkarmıştır.

Gökay dönemi istimlak politikaları keskinleşmiştir. Artık yıkım kararı alınan bölgelerde bütçe öngörülerini aşılsa bile istimlaklar yapılmakta imar çalışmalarına başlanmaktadır. Gökay, bütçesi oranında istimlaklar yaparak eski şehirde semt ve meydan düzenlemeleri yapmaktadır. Bu durum, vatandaş mağduriyetlerini nispeten önlenmektedir. Ancak semtlerde yaşanan yıkımlar semtlerin mahremiyetlerini tüketmekte, semt halkının mekân, konut tipi ve sosyal hayat tarzı tercihlerini dönüştürmektedir. Bu uygulamalar İstanbul'da yıllar içerisinde oluşmuş tanışıklık merkezli mahalle hayatının sonlanmasına neden olmuştur. İstanbul, modernleşme projesi hedefi olan ahşap yapılardan büyük oranda arındırılmıştır. İstanbul'un ahşapla yaşadığı aşkı yüzyıldır süren büyük yangınlar sonlandırmıştır. Asrî İstanbul'da evler kâğıt inşa edilecektir. Bu inşa etme biçimi konut inşasında estetik algıları ortadan

kaldırarak fonksiyonun ön plana çıkmasını sağlamıştır. Yeni dönemde konut, kübik mimarî ve betonun saltanatı ile İstanbul’da apartman modeliyle boy gösterir olmuştur.

Menderes döneminde tarihî eser restorasyonları büyük oranda tamamlanmıştır. Bu dönemde tarihî eserler yıkımla gündeme gelmektedir. İmar çalışmalarına denk gelen eserler hızla yıkılmaktadır. Bu dönemde İstanbul tarihinde görülmemiş cami ve medrese yıkımı yaşanmıştır. Ancak Menderes’in oluşturduğu İstanbul vizyonunda bu yıkımlar vatandaş tepkisine neden olmamış; Menderes, toplumsal hafızada siyaseten bu konuda bir yara almamıştır. Menderes dönemi yıkımın estetiği toplumun tüm kesimlerini motive etmektedir. İstanbul’u yıkarak seçim süreci yönetmek ve başarılı çıkmak Menderes’in bu seçim döneminde yürüttüğü halkla ilişkiler stratejisinin bir parçasıdır. İstanbul’un yıkılarak asrîleştirilmesi tüm toplumu motive etmektedir. İmar hedefleri ve uygulamalarının büyümesi toplumun DP’ye olan bağlılığını kuvvetlendirmiş, Menderes’in tüm Türkiye’ye kendisini İstanbul üzerinden ispat etmesini sağlamıştır.

Menderes döneminde imar hedefi toplumu motive ederken, özel mülkiyetin kamulaştırılması süreci keskinleştirilmiştir. Karar alındıktan sonra hukukî süreç beklenmeden binalar yıkılmakta ve özel mülkiyetin bedeli ödenmeden İstanbul’un imarı öncelenmektedir. İstanbul seçimlere hazırlanırken yıkım konusunda bu kadar keskin olması Menderes’in İstanbul’u imar yaklaşımını ortaya koymaktadır. İstimlak konusunda büyük mağduriyetler yaşanmaktadır. Evleri yıkılanlar, mülklerinin bedelini alamadığı için çadırlara yerleşmektedir. Bu kişisel trajediler toplumun imar gösterdiği teveccühün altında kalmış, Menderes’in istimlak ve yıkım arzusunu engellememiştir.

İstanbul’un imar meselesinde devlet-vatandaş ilişkilerinin en sağlıklı analiz edilebileceği konu “mesken meselesi”dir. Mesken meselesi II. Dünya Savaşı sonrasına hazırlanamayan İstanbul’un en önemli meselesidir. Yeterli altyapıya sahip konut arsasının olmaması ve ithal inşaat malzemesi mesken meselesini bir buhrana dönüştürmüştür. Kırdar döneminde mesken meselesi, kamunun inşa ettiği konutlar aracılığıyla çözülmeye çalışılmıştır. Bu dönemde kamu, konut inşası işinde çok da başarılı bir üretim süreci yaşamamıştır. İstanbul’un mesken buhranı, şehrin gecekonducular tarafından kuşatılmasını doğurmuştur. İstanbul’da ortaya çıkan gecekonducular öncelikle kamu tarafından tanınmamış ama ortadan da kaldırılamamıştır. Bu süreç çok partili hayata geçişte vatandaş devlet ilişkilerindeki ilk kırılmayı ortaya çıkartmıştır. Mülkiyet ve imar problemi olan bu yapılar, ilk defa 1950 seçimleri öncesi İnönü tarafından affedilerek kanunî statü kazanmıştır. Affin temel şartı, gecekondu

kamu arazisine yapılmış olmasıdır. Özel mülkiyete inşa edilen gecekondulara af getirilmemiştir. Bu af, devletin kamu malları üzerinden vatandaşla girdiği ilişkinin, Osmanlı döneminde olduğu gibi zilliyetlik üzerinden devam etmesini sağlamış, zilliyetlik üzerinden malik olmanın cumhuriyet döneminde de devam etmesini sağlamıştır. Özel mülkiyete inşa edilen gecekonduların yıkılması da Cumhuriyet'in kuruluşundan beri özel mülkiyete verilen önemi ortaya koymaktadır.

Gökay döneminde, İstanbul'da buhrana dönüşen mesken meselesi hafifletilmeye çalışılmıştır. Gökay yeni İstanbul'un her semtine ucuz evler inşa etmiş ve kooperatifçiliği desteklemiştir. Bu modelle, İstanbul'da mesken buhranı hafıflemiş; ama gecekondulaştırma meselesi çözülememiştir. Bu dönemin en bariz özelliği ise Kırdar döneminde başlatılan İstanbul'un yeni mekânlarının vatandaşlara ücretsiz dağıtılmasıdır. Mesken probleminin çözümü yalnızca arsa meselesiymiş gibi algılanarak İstanbul'da ücretsiz arsa dağıtımları şehrin yeni formunu belirlemiştir. Bu dönemde kamu tarafından ücretsiz arsa olarak dağıtılan İstanbul arazileri, günümüz İstanbul'unun en plansız ve en çok kaçak yapı barındıran gecekondulaştırma ve çarpık yapılaşan bölgelerini oluşturmuştur. Gökay döneminde de, yeni İmar Kanunu ile gecekondulaştırma affı çıkartılarak İstanbul'da gecekondulaştırma kuralsızlığı ikinci defa bu kez DP eliyle kanunlaştırılmıştır.

Menderes döneminde mesken meselesi bir buhran olmaktan çıkmıştır. Artık kamunun ürettiği konutlar ve kooperatif modeli İstanbul geneline yaygınlaştırılmıştır. Bu dönemin en önemli sorunu yıkım sonrası evsiz kalanların durumudur. Bu kişiler acil yıkımlarda bir anda evsiz kalmakta, kırqacılar bir hak iddia edemezken, malikler ise mülkiyetinin bedelini alamadığı için yeni ev inşa edememektedir. Kamunun gösterdiği alanlara kurulan çadırların zamanla gecekondulaştırma dönüşmesi bu dönemde olmuştur. Şehrin bir kısmı yıkılarak ve büyük bedeller ödenerek imar edilirken diğer bir kısmı gecekondulaştırılmaktadır. Bu durum, ülkedeki yeni imar mantığının ipuçlarını göstermektedir. Şehir bir bütün olarak ele alınarak düzenlenmemekte, projeler çerçevesinde eklektik bir biçimde yön bulmaktadır. Kurgusal imar motivasyonu kamuda da, yerini organik imara bırakmıştır. Vatandaş tarafından organik bir biçimde oluşturulan gecekondulaştırma mahallelerinin alt yapısı kamu eliyle organize edildiği için, kamu kaynakları da plansız bir biçimde organik imar yönlendirmesiyle harcanmaktadır. Kamu bu alt yapı hizmetlerini sundukça, vatandaş ta kendi meşruiyetini bu çalışmalardan almaktadır. Gecekondulaştırma meselesi artık devlet ve toplum tarafından bir gerçeklik olarak kabul görmüştür. Bu durum 1960 askerî müdahalesi sonrasında da kendisini

göstermiştir. Askerî müdahale sonrasında İstanbul'da bir gecekondu affı daha çıkartılmıştır. Mülkiyet ve imar hukuksuzluğu olan gecekondu meselesi, bu dönemdeki tüm siyasî aktörler olarak sayabileceğimiz CHP, DP ve ordu tarafından benimsenmiştir. Önemli olan hukuksuzluğun ve sağlıklı şehir yapısının tasfiye edilmesi değil; popülizmi kimin yapacağı, ulufenin kim tarafından dağıtılacağı meselesidir. Gecekondu meselesi üzerinden çok partili hayata geçiş sürecinde, devlet-vatandaş ilişkilerinin değerlendirilmesi ülkemiz tarihinin anlaşılmasında siyasî aktörlerin vatandaşa karşı konumunu ve ilişki biçimini göstermektedir.

Türkiye II. Dünya Savaşı sonrası, Osmanlı'dan devraldığı şehir ve köy yapısını on yıllık bir süreçte dönüştürmüştür. Bu dönüşümün ortaya çıkmasında temel sebep ülkenin girdiği yeni siyasal ve ekonomik koşullardır. Marshall yardımları ve Avrupa İmar Programı etkisinde Türkiye lastik tekerleğin iktidarına teslim olmuştur. Yeni ekonomik sistemde tarımda makineleşmenin artmasıyla gelirleri artan köylüler, artık kolay ulaşılabilir olan şehirlere göçmüştür. Tarımda yaşanan ekonomik büyüme, Avrupa'da sanayi merkezli şehirleşme sürecinin Türkiye'de köylüler eliyle olgunlaşmasını sağlamıştır. Tek parti döneminde kapalı siyasi ve ekonomik sisteme halkın katılımı, çok partili dönemde şehirleşme ile gerçekleşmiştir. Devlet merkezli planlama kararları ve kamu yatırımları gölgesinde yürütülmeye çalışılan şehircilik, halkın etkisiyle organik bir biçimde gerçekleştirilmiştir. Bu sürece kurumsal, hukuksal ve teknik açıdan hazır olmayan şehirler ve özellikle İstanbul pratiğin iktidarına teslim edilmiştir. Bu dönemin imar çalışmaları, tek parti dönemindeki gibi devlet merkezli ilerleyen bir süreç değildir. Artık imar vatandaş tarafından yönlendirilmektedir. Yönlendirilemeyen ve kontrol edilemeyen şehircilik, Türkiye'nin geleceğini belirleyerek, ülkenin yeni toplumsal yapısının temellerini atmıştır. İstanbul'un çeperlerine yerleşen yeni göçmenler, İstanbul'u mekânsal olarak büyütürken şehre yeni kimliğini de kazandırmıştır. Artık İstanbul, büyük Türkiye'nin prototipi hâline gelmektedir. İstanbul'un Türkiyelileşerek, Türkiye prototipi haline gelmesi çok partili hayat sonrası ülkenin siyasal, sosyal ve ekonomik süreçlerinin yeni formunu belirleyecektir. Türkiye siyaseti artık, İstanbullaşan Türkiye ve Türkiyeleşen İstanbul tarafından belirlenecektir.

KAYNAKÇA

Cumhuriyet Arşivi Fonları

030-0-00, 030-0-010, 030-0-011, 030-0-018

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşiv Belgeleri

İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı (İUMDEGMK)

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı (İUMDKGMK)

İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu (İUMDK)

İstanbul Belediye Encümeni Belediye Meclis Kararı (İBEBMK)

İstanbul Belediye Encümeni (İBE)

İstanbul Genel Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı (İGMDEGMK)

İstanbul Genel Meclisi Daimi Komisyonu Genel Meclis Kararı (İGMDKGMK)

Gazeteler

Resmi Gazete

Cumhuriyet

Ulus

Vatan

Yeni İstanbul

Akşam

Haber

Son Telgraf

Tanin

Vakit

Yeni Sabah

Elektronik Kaynaklar

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/585.html>

Kitap ve Makaleler

- ABİRAL, Enver, “Mesken Buhranı Karşısında Blok İnşaat Çaresi”, *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1950, Sayı: 9271.
- AKALIN, Muzaffer, “İstmlak Kanunsuzlukları”, *Vatan*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 6192.
- AKDENİZ, Gıyas “Kara Yollarımızdaki İnkişaf”, *Yeni İstanbul*, 13 Kasım 1951, Sayı: 709.
- AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform 1836-1856*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993.
- ALADA, Adalet, “Türkiye Belediyeciliği’ne Kronolojik Yaklaşım”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- ALBATİ, Eşref, “Bekir Paşa-Ethem Paşa İstanbul’un Planı”, *Canlı Tarihler*, İstanbul, Türkiye Yayınevi, 1945, C 2, 4-10
- ALTUNDAĞ, Şinasi, “Osmanlılar’da Kadıların Salahiyet ve Vazifeleri Hakkında”, *VI. Türk Tarih Kongresi (20-26 Ekim 1961)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1967, 342-354
- ARİF, Burhan, “İstanbul’un Planı”, *Arkitekt*, sayı:5, 1933, 154-180.
- AYAR, Mesut, *Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul (1892-1895)*, İstanbul, Kitabevi, 2007.
- AYTAÇ, Fethi, “Belediye Kanunu’nun Oluşumu, Uygulaması ve Değişiklikler”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul, İstanbul Enstitüsü Yayınları, 1958.
- BALCIOĞLU, Şahab, “Rumelihisarı Tamir Ediliyor, Tamirat 3 Ayda Bitirilecek”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1955, Sayı: 11075.
- BARKAN, Ömer Lütfi “Osmanlı İmparatorluğu’nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C XXIII, n: 1-2, 239-296.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Türk Toprak Hukuku Tarihinde Tanzimat ve 1274 (1858) Tarihli Arazi Kanunnamesi”, *Tanzimat I*, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1999, 372–373.

- BARKAN, Ömer Lütfi, *Süleymaniye Cami ve İmaretİ İnşaatı 1550-1557*, C I ve C II, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1972.
- BARKAN, Ömer Lütfi, *Türkiye’de Toprak Meselesi*, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1980.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Ayasofya ve Eyüp Cami 1489-1491 Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, 367-368.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Fatih Cami ve İmaretİ Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, No XXIII, 322.
- BARKIN, Rebi, “Gene Mesken Meselesi”, *Ulus*, 2 Aralık 1959, No: 13051.
- BAYRAKTAR, Şükrü, “Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi”, *Yeni İstanbul*, 1 Aralık 1957, Sayı: 2889.
- BERK, Medeni, “İmar ve İskan Vekaleti’nin Teşkilat ve Vazifesi”, *Üçüncü İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları*, Ankara, 1959.
- BOYAR, Ali Sami, “Tarihi Anıtlar ve İstanbul Şehri”, *Cumhuriyet*, 16 Şubat 1945, Sayı: 7361.
- CEZAR, Mustafa, “Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler”, *Türk Sanatı Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi*, C 1, 327-414.
- CEZAR, Mustafa, *Sanatta Batı’ya Açılış ve Osman Hamdi I*, İstanbul, Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayınları, 1995, 119.120.
- CEZAR, Mustafa, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1985.
- CHP Program ve Tüzüğü*, Ankara, (yaynevi yok), 1947.
- CİN, Halil, *Miri Arazi ve Bu Arazinin Özel Mülkiyete Dönüşümü*, Konya, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1987.
- CİN, Halil, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Konya, Selçuk Üniversitesi Yayınları, 1992.
- ÇELİK, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.
- ÇİÇEKOĞLU, Fikri, “İstanbul Belediye Konservatuarı”, *Vatan*, 27 Ocak 1954, Sayı: 4564.
- DA’VER, Abidin, “İstanbulun İmarı ve Kalkınması İçin”, *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1950, Sayı: 9367.

- DAĞDELEN, İrfan (hz.) *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, Cilt:1, , İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, İstanbul, 2006.
- DAĞDELEN, İrfan (hızl.) *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, C I; C II; C III., İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, 2006.
- DAĞDELEN, İrfan (hızl.), *Cadaastre de la Ville de Constantinople, VI. Cercle Municipal Livre Figure*, İstanbul, İBB Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.
- DAĞDELEN, İrfan, İstanbul, İBB Kütüphaneler ve Müzeler Müdürlüğü, 2005.
- DAĞISTAN ÖZDEMİR, Melike Z., “Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunmasına Kısa Bir Bakış”, *Planlama*, S 31, 20-25.
- Demokrat Parti Tüzük ve Programı*, Ankara, Güneş Matbaacılık, 1957.
- DENEL, Serim, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul’da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, Ankara, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, 1982.
- DERLER, Baydar “Gecekondu Dedikoduları”, *Yeni İstanbul*, 17 Temmuz 1955, 2034.
- DERLER, Baylar, “İstanbulun Asma Köprüsü”, *Yeni İstanbul*, 4 Eylül 1955, Sayı: 2080.
- DURANAY, Niyazi, GÜRSEL, Ersen ve URAL, Somer, “Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması”, *Mimarlık*, Temmuz 1972, S 7.
- DURSUN, Davut, “Cumhuriyet Döneminde Yerel Yönetim Anlayışı”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, İstanbul, 1996.
- DUYAR, Faruk, “Belediyenin İmar ve İstimlak Faaliyeti”, *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1955, Sayı:11113.
- DUYAR, Fuad, “Gecekondu ve Gecekonduculuk!”, *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1955, Sayı: 11096.
- DUYAR, Fuad, “Yık, Yıkamazsın; Yap, Yapamazsın!”, *Cumhuriyet*, 25 Nisan 1954, Sayı: 10683.
- E.T. “İnsanların Yaşayış Tarzı Çok Değişti”, *Vatan*, 30 Ekim 1957, Sayı: 5904.
- EFENDİ, Ali, *Kanunname-i Al’i Osman –Osmanlı Devleti Arazi Kanunları*, Transkripsiyon ve transliterasyon Hadiye Tuncer, Ankara, Tarım Bakanlığı Yayınları, 1962.
- EFENDİ, Cafer, *Risale-i Mimariye*, hızl. İ. Aydın Yüksel, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti, 2005.

- ELGÖTZ, Herman, “İstanbul Şehrinin Umumi Planı”, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, der. Şener Özler, İstanbul, 2007.
- EMRE, Necmeddin, “Rumeli Hisarının Tamiri -1-”, *Yeni İstanbul*, 14 Temmuz 1955, Sayı: 2031.
- ENGİN, Vahdettin, *Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul’u*, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2008.
- ENGİN, Vahdettin, *Tünel*, İstanbul, Simurg Yayınları, 2000.
- ENİS, Reşat, “Yarınki İstanbulun Maketini Seyrederken”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1954, Sayı: 10717.
- ERGENÇ, Özer, “Osmanlı Şehrinde Esnaf Örgütlerinin Fizik Yapıya Etkileri”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 415–426.
- ERGİN, Fethi Osman Nuri, “Dersaadet Teşkilat-ı Belediyyesi Hakkında Kanun-ı Muvakkat”, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C 4, 1648.
- ERGİN, Metin, “Belediye Geniş Ölçüde İstimlaklere Başlıyor, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1956, Sayı: 11378.
- ERGİN, Metin, “İstanbul 4 Sene Sonra Metroya Kavuşacak”, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1956, Sayı: 11315.
- ERGİN, Metin, “İstanbul, Ortaşarkın Hava Merkezi Yapacak Meydan”, *Cumhuriyet*, 18 Aralık 1952, Sayı: 10195.
- ERGİN, Osman (Nuri), *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, İstanbul, Türkiye Basımevi, 1944.
- ERGİN, Osman (Nuri), *Türk Şehirlerinde İmaret Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.
- ERGİN, Osman Nuri, *Beledi Bilgiler*, İstanbul, Hamit Bey Matbaası, 1932.
- ERGİN, Osman Nuri, *Cumhuriyet ve İstanbul Mahalli İdaresi*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.
- ERGİN, Osman Nuri, *İstanbul Şehreminleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996.
- ERGİN, Osman Nuri, *İstanbul Şehri Rehberi*, İstanbul, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, 1934.
- ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-i Belediye*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1995.

- ERGİN, Osman Nuri, *Türk Şehirlerinde İmaret Sistemi*, İstanbul, Cumhuriyet Matbaası, 1939.
- ERGİN, Osman, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, İstanbul, Bürhaneddin Matbaası, 1938.
- ERYILMAZ, Bilal, “Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti” *İslam Geleneginden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 390–391.
- EVCİMEN, Orhan H., “Mesken Davasının Halline Doğru”, *Yeni İstanbul*, 11 Aralık 1957, Sayı: 2899.
- EVLİYAGİL, Necdet, “Mesken davası ve Ucuz Ev İnşaatı”, *Cumhuriyet*, 3 Şubat 1951, Sayı: 9519.
- EVREN, Burçak, *Galata Köprüleri Tarihi*, İstanbul, Milliyet Gazetesi Yayınları, 1994.
- EYGİ, Mehmed Şevket, *Yakın Tarihimizde Cami Kırımı*, İstanbul, Tarih ve İbret Yayınları, 2003.
- FELEK, Buran, “Balıkpazarı İstimlaci”, *Cumhuriyet*, 20 Haziran 1955, Sayı: 11097.
- FEYZİOĞLU, Hamiyet Sezer, *Tanzimat Döneminde Kadılık Kurumu ve Şer'i Mahkemelerde Düzenlemeler*, İstanbul, Kitabevi, 2010.
- GEORGION, François, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berktay, İstanbul, Homer Kitabevi, 2009.
- GERAY, Cevat, “İmar Kanununun Hazırlık Safhaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, 73-89.
- GERAY, Cevat, “Yeni İmar Kanunun Bazı Özellikleri”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 11, S:4, s. 135-150
- GORBON, Rebii, “İstanbulda Mesken Buhranı”, *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1951, Sayı: 9579.
- GÖKBİLGİN, Tayyib, “IV. Asırda Mukataa ve İltizam İşlerinde Kadılık Müessesesinin Rolü”, *IV. Türk Tarih Kongresi (10-14 Kasım 1948)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1952, 433-444.
- GÖKBİLGİN, Tayyib, *XV-XVI. Asırda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, 1952.
- GÖRMEZ, Kemal, *Yerel Demokrasi ve Türkiye: Yerel Yönetimler ve Belediyeler*, Ankara, 1997.
- GÖZÜBÜYÜK, A. Şeref, *Türkiye'de Mahalli İdareler*, Ankara, 1967.

- GÜRALLAR YEŞİLKAYA, Neşe, *Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İstanbul, İletişim Yayınevi, 2003.
- GÜRKAN, Kazım İ., *Vakıf Gureba Hastanesi Tarihçesi*, İstanbul, Özışık Matbaası, 1967.
- GÜVENÇ, Murat, “Pervititch Haritaları: İstanbul için Bitmemiş bir Araştırma Projesi”, *Jouques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*, İstanbul: Axa Oyak-Tarih Vakfı Yayınları, ts., 13-14.
- HAMAMCI, Can, “1930-1946 Tek Parti Dönemi Belediyeciliği: Genel Bakış”, *Türk Belediyeciliğinde 60. Yıl, Uluslar arası Sempozyum Ankara, 23-24 Kasım 1990, Bildiri ve Tartışmalar*, Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Tarihsiz.
- IRMAK, Sadi, “İstanbulun Ulaştırma İşleri”, *Yeni İstanbul*, 20 Temmuz 1953, Sayı: 1317.
- İBB Arşiv, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 6 Nisan 1948, İndeks No: 2071929, Cilt No: 18, Karar No: 143.
- İBB Arşivi, İstanbul Belediye Encümeni, 22 Ocak 1957, İndeks: 2073332, Cilt No: 1205, Karar No: 471.
- İBB Arşivi, İstanbul Belediye Meclisi Kararı, 13 Mart 1956, İndeks: 2074849, Cilt No: 37, Karar No: 91.
- İBB Arşivi, İstanbul Umumi Meclis Daimi Komisyonu, 15 Ekim 1947, İndeks: 2071663, Cilt No: 17, Karar No: 237.
- İNALCIK, Halil, “İstanbul”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 23, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- İPŞİRLİ, Mehmet, “Avarız Vakfı”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- İstanbul Umumi Meclisi Daimi Encümeni Genel Meclis Kararı, 26 Kasım 1947, İndeks 2071735, Cilt No: 17, Karar No: 300.
- KAHYA, Esin, A. Demirhan Demir, *Medical Studies and Institutions in the Ottoman Empire*, Ankara, Nobel Yayınları, 2008.
- KARACAGİL, Ö. Kürşad, *Süreyya İlmen’in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, 2011.
- KATIRCIOĞLU, Sami, “Gecekondu Konusu ve İktidarın Tutumu”, *Ulus*, 10 Eylül 1958, No: 12725.

- KAVAKÇI, Yusuf Ziya, *Hisbe Teşkilatı: Bir İslam Hukuk ve Tarih Müessesesi Olarak Kuruluş ve Gelişmesi*, Erzurum, Atatürk Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi, 1975.
- KAZICI, Ziya, “Osmanlı Şehir İdaresinde İhtisap Müessesesi”, *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, ed. Vecdi Akyüz, İstanbul, İlke Yayıncılık, 2005, 387.
- KAZICI, Ziya, *Osmanlı’da Yerel Yönetim (İhtisap Müessesesi)*, İstanbul, Bilge Yayınları, 2006.
- KELEŞ, Ruşen, “İmar Kanunu”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 12, S 3, s. 135-150 “Yapı ve İmar Kanun Teklifi”, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1955, Sayı: 10941.
- KIRDAR Sami, “Yeni Caddelerimiz ve Beyazıt Meydanı”, *Yeni İstanbul*, 26 Aralık 1959, Sayı: 3633.
- KIVANÇ, Halit, “Mithatpaşa Stadı Kısa Zamanda Otuz Dört Bin Seyirci Alabilecek Bir Hale Getirilmelidir”, *Yeni İstanbul*, 17 Aralık 1954, Sayı: 1824.
- KİP, Kazım, “Karaköy Meydanının Açılmasına Başlandı”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1956, Sayı: 11504.
- KİP, Kazım, “Patrikhane Hadise Çıkarmak İstiyor”, *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1958, Sayı: 12138.
- KİP, Kazım, “Taksim-Beyazıt Arasındaki Tünel”, *Cumhuriyet*, 27 Mart 1952, Sayı: 9934.
- KİP, Kazım, “Yeni Nazım Plana Göre Şehirde Neler Yapılacak”, *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1955, Sayı: 11212.
- Komisyon, “İstanbul Şehir Planı”, *Arkitekt*, 1934.
- KUBAN, Doğan, “Anadolu-Türk Şehri, Tarihi Gelişmesi, sosyal ve fiziki özellikleri üzerine bazı düşünceler”, *Vakıflar Dergisi*, C 7, 1968, 53-73
- KUNT, Mazhar, “Rami Sırtlarında Yapılmakta Olan Göçmen Evleri”, *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1952, Sayı: 9849.
- KURŞUN, Zekeriya ve KAVAS, Ahmet, “Türkiye’de Gazın Tarihi”, *Dünya Başkenti İstanbul’da Doğalgaz*, İstanbul, İGDAŞ, 2007, 114-161.
- LEEUEWEN, Richhard van, *Waqfs and Urban Structures: The Case of Ottoman Damascus*, Leiden, Brill, 1999.
- MERMİ, M., “İstanbul’un Mesken Derdi”, *Yeni İstanbul*, 11 Şubat 1952, Sayı: 799.

- MUTLU, Asım, “Mesken Davası –Şehirde, Küçük ve Ucuz Evler Nasıl Yapılabilir-”, *Yeni İstanbul*, 18 Nisan 1950, Sayı: 139.
- NİŞANYAN, Sevan, “İmar”, *Kelimebaz-2*, İstanbul, Everest Yayınları, 2010, 238-239.
- OKTAY, Tarkan, *II. Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e İstanbul Şehremaneti (Teşkilat ve Mali Yapı Analizi)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, 42-46.
- OKYAR, Osman, “Mesken Meselesi”, *Ulus*, 27 Kasım 1959, No: 13046.
- ONAN, Kemal, “Halkın Alakasına Cevap Verecek Stat Lazım”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.
- ORHONLU, Cengiz, “İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, 101.
- ORHONLU, Cengiz, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- ORHONLU, Cengiz, “Şehir Mimarları”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- ORTAYLI, İlber, “Eski Türk Şehirlerinde Yapı İşlerinin Fonksiyonel Düzenlenişi ve Yapı Örgütü”, *Mimarlık*, S 7, Temmuz 1994.
- ORTAYLI, İlber, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1994.
- ORTAYLI, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2000.
- ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, İstanbul, Cedit Neşriyat, 2008.
- ÖLÇMEN, Himmet, “İmar İşlerimiz ve Türk Mühendisliği”, *Ulus*, 24 Ocak 1945.
- ÖNER, Ferdi, “Gecekondu Evleri Niçin ve Nasıl Yapılıyor”, *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1947, Sayı: 8237.
- Özel İhtisas Komisyonu Raporu, *Mahalli İdarelerin Yeniden Yapılandırılması (Yerel Yönetim Reformu)*, Ankara, 1996, 72-75.
- ÖZGÜĞÜMCÜ, Mahir, “Yol Davasında Yeni Bir Anlayış ve Zihniyet”, *Yeni İstanbul*, 10 Eylül 1952, Sayı: 1009

- ÖZKAYA, Yücel, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, İstanbul, Yapıkredi Yayınları, 2008, s. 70-91.
- ÖZTÜRK, Said, *Tanzimat Döneminde Bir Anadolu Şehri Bilecik*, İstanbul, Kitabevi, 1996.
- ROSENTHAL, Steven, “Foreigners and Municipal Reform in İstanbul: 1855–1865”, *International Journal of Middle East Studies*, C II, 1980, 227-245.
- SADULLAH, Tevfik, “İstanbul’un Limanı Haydarpaşada Olmaz”, *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1946, Sayı: 7810.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Avarız”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 4, İstanbul, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 108-109.
- SAVCI, Sadun G. “Belediye Ve Stadlar”, *Vatan*, 6 Nisan 1945, Sayı: 1384.
- SAVCI, Sadun G., “Karaköy Köprüsünde Kaplumbağa Yürüyüşü”, *Vatan*, 29 Eylül 1948, Sayı: 2641.
- SAVCI, Sadun G., “Opera Binası”, *Vatan*, 20 Ocak 1952, Sayı: 3836.
- SELMAN, Gül Güleriyüz, *Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century*, Yüksek Lisans Tezi, METU Faculty of Architecture, 1982.
- SEREZLİ, Esat “Davutpaşa Manzumesi –Kubbesi Çatlak, duvarları yarık, kalem işleri bozuk, son cemaat yeri çökük, medresesi harap Davutpaşa manzumesinin tamirine başlandı-”, *Vatan*, 6 Şubat 1946, Sayı: 1685.
- SEREZLİ, Esat “Eski Medreseler –Boş bırakılan bu kıymetli eserler harap olmağa mahkumdur-”, *Vatan*, 17 Haziran 1945, Sayı: 1456.
- SEREZLİ, Esat “Fatih Tabhanesi –Tarihi Kıymeti pek büyük olan bu eser acınacak halde-”, *Vatan*, 22 Nisan 1945, Sayı: 1400.
- SEREZLİ, Esat “Fatihteki Feyzullah Efendi Medresesi ve Millet Kütüphanesi”, *Vatan*, 24 Haziran 1945, Sayı: 1463.
- SEREZLİ, Esat “Katip Çelebinin Mezarı –Büyük Türk alim ve müverrihinin mezarı ortadan silinmiş, bir çöplük olmuştur-”, *Vatan*, 24 Ağustos 1945, Sayı: 1524.
- SEREZLİ, Esat “Saraçhane Başında –Amca Hüseyin Paşa manzumesi Türk zevkini, Türk sanatını gösteren bir şaheserdir-”, *Vatan*, 15 Nisan 1945, Sayı: 1393.
- SEREZLİ, Esat, “Eski Eserler Böyle mi Muhafaza Olunur – Bir Belediye Mühendisi, Fatihin büyük medresesi tehlikelidir. Yıkma lazımdır diye bir rapor vermiş-”, *Vatan*, 27 Şubat 1946, Sayı: 1706.

- SINGER, Amy, *Charity in Islamic Societies*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.
- SINGER, Amy, *Osmanlı'da Hayırseverlik Kudüs'te Bir Haseki Sultan İmareti*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.
- ŞEHSUVAROĞLU, Bedi N., *İstanbulda 500 Yıllık Sağlık Hayatımız*, İstanbul, İstanbul Fetih Derneği, 1953.
- TANJU, Sadun, “Ramideki Göçmen Evleri”, *Vatan*, 24 Ekim 1952, Sayı: 4109.
- TANKUT, Gönül, *Bir Başkentin İmarı Ankara: (1929-1939)*, İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınevi, 1993.
- TANKUT, Gönül, *Bir Başkentin İmarı*, İstanbul, 1993.
- TEKELİ, Esat, “İstimlak Kanununda Yapılacak Değişiklikler”, *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1960, Sayı: 12861.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN Selim, *(Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili Mesleki Programı*, Ankara, 1976.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim, “28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine”, *Cumhuriyet'in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim, “Mustafa Celaleddin Bey'in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükaleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Cumhuriyet'in Harcı –Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004.
- TEKELİ, İlhan, “Haritalar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, 1994, C 3, 558–59.
- TEKELİ, İlhan, “İkinci Dünya Savaşı Sonrasında 27 Mayıs 1960 İhtilaline Kadar Türkiye'nin Belediyecilik Deneyimi”, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1960)*, İstanbul, 2009, 128-130.
- TEKELİ, İlhan, “Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, C 4, 885.
- TEKELİ, İlhan, “Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, *Türkiye'de İmar Planlaması*, Ankara, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1980.
- TEKELİ, İlhan, *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*, İstanbul, 2009.

- Teşkilatı Esasiye Kanunu, Düstur 3. Tertip, Cilt: 1, s. 196., *Cerde-i Resmiye*, 1-7 Şubat 1337, Kanun No: 85.
- TOKER, Metin, “Hala İkmal Edilemeyen Açık hava Tiyatrosu-Kordelalar kesilip, nutuklar söylenerek açılan tiyatronun noksanları bugüne kadar bir türlü tamamlanamadı-”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1947, Sayı: 8299.
- TOKER, Metin, “Topkapı Sarayı Müzesi bugün Halka Açılıyor –Milyarlık hazineleri bağrında taşıyan müzeye dün yaptığımız ziyaretin intibaları-”, *Cumhuriyet*, 23 Nisan 1948, Sayı: 8510.
- TORLAK, Evinç, S., “İmar Yasalarının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C 11, S 3, 58-69.
- TOWNSEND, Robert, “Yabancı Memleketlerde Mesken Davası Böyle Hallediliyor”, *Yeni İstanbul*, 8 Mayıs 1950, Sayı: 156.
- TÖR, Vedat Nedim, “Her Şey Güzel İçin! İstanbul, Bu Ölümsüz Güzel!-1”, *Vatan*, 11 Nisan 1945, Sayı: 1389.
- TÖREHAN, Habib Edib, “Mesken Kıtlığı”, *Yeni İstanbul*, 10 Temmuz 1958, Sayı: 3104.
- TURAN, Ali Eşref, *Türkiye’de Yerel Seçimler*, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2008.
- TURAN, Şerafettin, “Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C I, S I, 1963.
- TÜLBENTÇİ, Feridun Fazıl, “Deniz Müzesi ve Türk Denizciliği”, *Vatan*, 25 Mayıs 1951, Sayı: 3601.
- TÜMERKAN, Sıddık, *Türkiye’de Belediyeler*, İstanbul, 1946.
- YAZICI, Vecih, “Yol Davamız”, *Yeni İstanbul*, 27 Ağustos 1952, Sayı: 995.
- YEDİYILDIZ, Bahaeddin, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi (Bir Sosyal Tarih İncelemesi)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2003.
- YERASIMOS, Stefan, “Tanizamat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, Çev. Ali Berktaş, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999,.
- YI, Eunjeong, *Guild Dynamics in Seventeenth-Century İstanbul: Fluidity and Leverage*, Leiden, Brill, 2003.

YILDIRIM, Nuran, “Osmanlı Devleti’nin Modern Tıp Kurumlarından Gedikpaşa, Tophane ve Üsküdar Tebhirhaneleri”, *Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu*, İstanbul, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, 199-215.

EKLER

1946-1963 Yılları Arasında İstanbul Suriçi Kamusal İmar Çalışmalarında Açılan Yollar

- EK I : 1946 Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK II : 1954 Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK III : 1963 Corona Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı)
EK III-A : 1963 Corona Hava Fotoğrafi (Harita Genel Komutanlığı) ile Açılan
Yolların Çakıştırılmış Hali