



TESAM Akademi Dergisi

Journal of TESAM Academy

ISSN 2148-2462 / E-ISSN 2458-9217

1930 - 1960 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'da Gerçekleştirilen İmar Politika ve Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme

An Evaluation of Zoning Policy and Implementations in the Historical Peninsula Between 1930- 1960

Burak Hamza ERYİĞİT

Doç. Dr.
Marmara Üniversitesi, Siyasal
Bilgiler Fakültesi, Yerel Yönetimler
Anabilim Dalı.
burak.eryigit@marmara.edu.tr
ORCID: 0000-0003-4113-6812

Ayşe KAPUCU YAVUZ

Yüksek Lisans Öğrencisi
Marmara Üniversitesi, Siyasal
Bilgiler Fakültesi, Sosyal Bilimler
Enstitüsü, Küresel Şehirler ve
İstanbul Araştırmaları Yüksek Lisans
Programı.
ayseyavuz20@marun.edu.tr
ORCID: 0000-0002-2765-4659

Cilt / Issue: 10(2) 411-456

Geliş Tarihi: 29.11.2022

Kabul Tarihi: 23.06.2023

Atf: Eryigit, B. H. ve Kapucu
Yavuz, A. (2023). 1930 - 1960 yılları
arasında Tarihi Yarımada'da
gerçekleştirilen imar politika
ve uygulamaları üzerine bir
değerlendirme. *Tesam Akademi
Dergisi*, 10(2), 411-456. [http://dx.doi.
org/10.30626/tesamakademi.1211644](http://dx.doi.org/10.30626/tesamakademi.1211644).

Öz

İmar uygulamalarının sahip olduğu estetik biçim ve algılar şehirlerin karakteristik yapısını betimlemede etkili olduğu gibi, içinde barındırdığı toplumun yaşam biçimine dair ipuçları da vermektedir. Bu hususta geçmiş ve gelecek arasındaki ilişkinin kuruluş biçimi açısından İstanbul önemli bir araştırma mekânıdır. Çeşitli imar uygulamaları aracılığı ile İstanbul'un kent formunda değişimlerin gerçekleştiği dönemlerden biri Cumhuriyet sonrası modernleşme politikalarının gelişmesiyle başlamıştır. Başkent in Ankara'ya taşınması ve Belediye Kanunu'nun çıkması gibi uygulamalar, İstanbul'un imarında yeni politikalar geliştirilmesini beraberinde getirmiştir. Bu çalışma, Tarihi Yarımada bölgesinde 1930-1960 yılları arasında, imar politika ve uygulamalarını konu almaktadır. Bölgenin geçirdiği değişiklikleri değerlendirerek bugün ve geçmiş arasında ilişki kurmak, bugünün koşulları ile süreci yeniden ele alarak fiziki ve sosyal anlamda oluşan değişimi ve sonuçlarını ortaya koyarak geleceğe yönelik adımlara katkı sağlamak amaçlanmıştır. Çalışmanın kapsamı ve sınırlılıkları Tarihi Yarımada Bölgesi ve 1930-1960 yılları zaman aralığı olarak belirlenmiştir. Nitel araştırma yöntemleriyle tarihsel analiz yapılarak, belgeler ve görsel kayıtlar incelenmiştir. Bulgular analiz edilip öneriler geliştirilerek çalışma sonuçlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Arkeolojik Bölge, İmar Uygulaması, İstanbul, Tarihi Yarımada, Yerel yönetimler.

JEL Sınıflandırma Kodları: O10, O18, O20, O21.

Abstract

The aesthetic forms and perceptions of zoning practices are not only

effective in describing the characteristic structure of cities but also give clues about the lifestyle of the society they host. One of the periods in which changes took place in the city form of Istanbul through various zoning practices began with the reconstruction of post-Republican modernization policies. Practices such as the relocation of the capital to Ankara and the enactment of the Municipality Law brought about the development of new policies in the reconstruction of Istanbul. This study focuses on zoning policies and practices in the Historic Peninsula between the years 1930-1960. It is aimed to establish a relationship between the present and the past by evaluating the changes that the region has undergone, reconsidering the process with today's conditions, and contributing to future steps by revealing the physical and social changes and their results. The scope and limitations of the study were determined as the Historic Peninsula region and the period between 1930-1960. Historical analysis was made with qualitative research methods, and documents and visual records were examined. The findings were analyzed and suggestions were developed and the study was concluded.

Keywords: Archaeological Zone, Zoning Application, Istanbul, Historic Peninsula, Local governments.

JEL Classification Codes: O10, O18, O20, O21.

Extended Abstract

Purpose and Scope

This study deals with the effect of the changing political understanding of the republic on the revitalization and improvement activities in Istanbul, and the zoning plans implemented in the Historic Peninsula between 1930-1960. The Historical Peninsula region is the root and main center of Istanbul, which is kilometers wide today. It has been the center of the city and commercial activity during both the Roman and Ottoman Empire periods. For this reason, it contains a cultural accumulation that is an open-air museum today. City life first started here and has always spread from here. 1930 was a year when the Municipality Law was enacted and Istanbul was on the verge of a transformation in the field of urban planning. For these reasons, the study scope was limited between 1930-1960 and the Historical Peninsula region. The experience to be extracted from the past is intended to contribute to the planning of the future and the development of ideal solutions. At the same time, an effort has been made to prepare an article that can be added to the studies in the literature.

Design/Methodology/ Approach

While preparing the study, the historical analysis method was used. With the literature review, printed publications and archive files examining the period in question were examined, and visual materials and plans were evaluated. A conceptual framework has been prepared by emphasizing the importance of the concepts of “zoning policy and “zoning practice” in terms of making the study understandable. The period in which the study focuses is divided into two parts, and in the first part, the practices that took place between the year 1930 when the Municipal Law came into force, and the year 1950 when Henri Prost’s commission expired are included. The zoning implementation period, which took place between 1950, which was accepted as the beginning of a new era in the construction of Istanbul with the Democrat Party government, and 1960, when the efforts to transition to a planned economy also affected urban planning, and which rapidly changed the face of the city, are discussed. After Prost’s resignation in 1950, the Board of Counselors period started and the plans were updated. Then, the zoning implementation process in which Menderes was personally involved in the zoning of Istanbul and a rapid change in the city was discussed. While researching the past with today’s value judgments and concepts, the cultural and sociological needs and conceptual judgments of the past should not be ignored.

Findings

A competition was planned for the reconstruction of Istanbul and the French expert Henri Prost was assigned to prepare the city’s development plan. The new administration’s urbanization policies claim to catch up with contemporary cities and global innovation (Tekeli, 2009, p. 106). The implementation of the Prost plans was slow due to the difficult post-war economic conditions. Later, there were criticisms that the applicability of the plans was weak. Prost managed the process with a small team in light of technical and economic problems. His plans and proposals are innovative. They also provide the necessary legislation. Today, his plans have an impact on the preservation of the Historic Peninsula and the archaeological site. However, the established social values and urban texture do not coincide with the plans. After Prost, the Board of Counselors took Office and produced new plans by working on maps based on analysis. But these plans are not far from Prost’s plan. The developments in the industry brought along immigration that caused a demographic change in the city. Planning to control this process is

insufficient and slow. Menderes started a zoning implementation period in Istanbul. It is seen that the implemented plans are a continuation of the Prost and Board of Counselors' plans. The rapid implementation of the plans revealed a huge construction site in the city in a short time. Many roads were built, and many buildings were destroyed. Public buildings were built, and some historical buildings were damaged.

Conclusion and Discussion

The zoning approaches and policies of Prost and Menderes are still remembered with a critical view. The support of foreign experts was always needed. Construction of new roads, opening of squares, etc. although zoning applications have positive results such as shortening the transportation time; they caused some destruction such as the destruction of historical wooden mansions and some madrasas, and damaged the historical texture and cultural heritage of the city. Even at the end of both periods, the port location and industrial zone, which are among the main problems, couldn't be determined and planned in a planned manner. While the zoning activities continued, other elements of the urbanization that developed simultaneously, remained in the background and led to the deterioration of the social structure. Although the practices of the Menderes period were a continuation of the Prost plans, the industry and demographics in this situation could not be taken into account. Although it was criticized, it is a matter of debate why the same plan was implemented with minor changes in the period following Prost. The permanent population coming from industry and the concentration of commercial centers and public buildings on the peninsula have increased the daytime population above the level that the region can carry. Urbanization policy and plans have been limited to visual arrangements rather than solving the problems of the city. The period has had a great influence on the festivities of Istanbul and its current form. Many roads, recreation, and architectural elements built between the mentioned dates are still used today. For example, the stadium in Dolmabahçe and Gezi Park are symbols bearing the signature of Prost. The Hilton Hotel and the municipality building in Sarayane, the first two examples of modern architecture in Istanbul are still used with the same function.

Giriş

Şehirler, canlı ve dinamik yönleriyle sürekli olarak değişmekte, küresel ve ulusal normların etkisi altında gerek sosyal gerekse fiziki anlamda dönüşüm göstermektedir. Söz konusu dönüşümün beraberinde getirdiği sosyal ve ekonomik süreçler yönetimlerin çözüm üretmesi gereken yeni alanlar ortaya çıkarmaktadır. İstanbul'un planlanması hususunda uzun yıllar görev almış olan ünlü mimar Prof. Dr. Turgut Cansever (1921- 2009) bu konuda şunları dile getirir (Cansever, 2013, s. 95):

“İstanbul, topografyasıyla olduğu kadar, bu topografya üzerine işlenmiş iskeletiyle de bugüne kadar kısmen intikal edebilmiş bir yaşam kültürünün ifadesidir. Bu şehir milli varlığımızı teşkil eden temel kültür direklerinden ve bugünü, geçmişteki heybetli tarihe bağlayan en kuvvetli bağlardan bir tanesidir. Bu yüzden de İstanbul eski bir kitap gibi ele alınması ve ihtimam edilmesi gereken bir şehirdir”

Bugün İstanbul'un Fatih ilçesi olarak bilinen Tarihi Yarımada (Şekil 1), İstanbul'un tarihi ve kültürel mirasının önemli bir bölümünü barındırmaktadır. Şehrin en eski alanı ve ilk yerleşim bölgesi özelliğini taşımaktadır. Bu nedenle bugüne kadar gerçekleşen imar uygulamaları sonucu şehrin formunda yaşanan değişimlerden en çok etkilenen alan da burası olmuştur. I. Dünya Savaşı sonrası, küresel alanda olduğu gibi Türkiye'de de ağır bir ekonomik ve sosyal daralma meydana gelmiştir. Ülkenin en büyük şehri ve ticaret merkezi olan İstanbul, bu daralmadan en çok etkilenen mekanlardandır. 1924 yılında Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle İstanbul'un bu alandaki ayrıcalıklarını kaybetmiş olması da şehir açısından dönemin olumsuz gelişmelerinden biridir. Diğer yandan sıklıkla yaşanan yangınlar ahşap dokuda tahribata neden olmuş ve zamana karşı direncini zayıflatmıştır. Bu etkenler, şehrin imarının ele alınmasını ve şenlendirilmesini gerekli hale getiren bir ortam oluşturmuştur. 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 1930 yılı, İstanbul'da yönetim açısından köklü değişimlerin yaşandığı bir yıl olmuştur. Mezkûr kanun, şehir için imar politikası geliştirilmesini zorunlu tutmaktadır. İstanbul için imar uygulaması hazırlıklarının ana paradigmasını modern şehir kurgusu oluşturmaktadır. Planlama süreçlerinde yabancı uzmanların desteğine ve danışmanlığına duyulan ihtiyaç da bu durumu okumayı mümkün kılmaktadır. İstanbul'un planlanması için bir yarışma düzenlenmesi ve söz konusu yarışmaya katılan uzmanların yaptığı çalışmaların ardından Fransız mimar ve şehir plancısı Henri Prost (1874-1959) şehri imar etmek üzere 1937-1951

yılları arasında görevlendirilmiştir. Henri Prost'un ardından 1952-1956 yılları arasında planlama çalışmaları yapmak üzere Müşavirler Heyeti kurulmuş, 1956-1960 yılları arasında ise planlama süreçlerine Başbakanın bizzat müdahalesiyle Menderes İmar Operasyonu olarak anılan dönem yaşanmıştır. Bu otuz yıllık süreçte; özellikle Tarihi Yarımada'da mekânsal karakteristiğın değişmesine yol açan bir dizi uygulama gerçekleşmiştir.

Şekil 1

Tarihi Yarımada



Fatih ile sınırları bilgisi ile Google Earth Pro'da hazırlanmıştır. 29.12.2021

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sit Alanları Alan Başkanlığı ve Koruma Uygulama Denetim Birimi (KUDEB) kurulmuştur. Tarihi Yarımada Yönetim Planı da koruma amaçlı belgelerden biridir. Ayrıca bölgede yer alan dört anıtsal alan; UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu) tarafından dünya mirası ilan edilerek koruma altına alınmıştır. Bu alanlar; Sultanahmet Arkeolojik Parkı, Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı, Zeyrek Camii ve Çevresi Koruma Alanı ve İstanbul Kara Surları'dır. (İBB, 2011, s. 2) İlerleyen başlıklarda bu alanlara ilişkin bilgiler harita ve görsellerle desteklenerek ayrıntılı şekilde ele alınmıştır.

Eski İstanbul olarak anılan bölgenin planlama kurgusunda asli

fonksiyonu ile korunarak yükünün hafifletilmesi, yeni ve modern şehir çalışmalarının ise sur dışında kurgulanması mümkün ise de bu fırsat değerlendirilememiştir. İncelenen dönem içerisinde gerçekleşen tüm uygulamalar hiç şüphesiz Yarımada'nın bugününe de etki etmiştir. Bu etkilerin incelenmesi, bugünün koruma anlayışı içerisinde yeniden değerlendirilmesi, koruma amaçlı uygulamalar geliştirilirken göz önünde bulundurulacak bir parametre ortaya çıkarılabilmesi çalışmanın hedefleri arasındadır. Çalışmanın amacını destekleyecek biçimde, sürecin bölgeye nasıl yansıdığı ve bugüne ne şekilde etki ettiğini ortaya koyarak, deneyimlerle beslenen planlanma çalışmalarında geleceğe yönelik uygulamalara dair bir girdi oluşturmak hedeflenmiştir.

Tarihsel analiz kapsamında döneme ait belgeler ve bu alanda yapılmış çeşitli bilimsel araştırmalar irdelenmiştir. Harita, plan ve fotoğraflar gibi kayıtlar incelenerek analizler oluşturulmuştur. Elde edilen verilerin analizi ile ihtiyaç duyulan bulgular açığa çıkarılmış ve bu bulgulara bağlı olarak bugün ve geçmiş arasında ilişki kuran bir değerlendirmeyle çalışmanın sonuçları ortaya konmuştur. Geçmişin olumlu/olumsuz süreçlerinden çıkarım yapılarak, bugünün çağdaş kültürel değerleri ile makul çözümler üretmenin hala mümkün olduğu inancından hareketle; elde olanı irdeleyen, malzemeyi doğru okuyarak çağdaş olanı da sürece dâhil eden çözüm anlayışlarına katkı sunulmasına gayret edilmiştir.

Temel Kavramlar ve Teorik Çerçeve

Çalışmanın kurgusunu oluşturan iki temel kavram bulunmaktadır. Bu kavramların açıklanması, konunun özünü anlaşılır kılabilmek ve doğru bir zemin üzerinde tartışma oluşturabilmek açısından önemlidir. İncelenen dönemde teklif edilen ve gerçekleştirilen imar uygulamaları, birtakım paradigmlar çerçevesinde oluşturulan imar planlarına bağlı olarak yürütülmüştür. Hem şehirde hem de inceleme alanı olan Yarımada'da Osmanlı şehir dokusunun büyük bir değişime uğradığı dönemde yapılanlar, olumlu ve olumsuz yönleri ile bugün de üzerinde sıkça konuşulan konular arasındadır. İstanbul için 18. yüzyılda benimsenmeye başlayan modernleşme anlayışı Cumhuriyet sonrası dönemde de devam etmiş ve şehrin imar edilmesinde çalışmaları şekillendiren temel politika olmuştur. İmar politikası ve imar uygulaması terimleri araştırma boyunca sıkça kullanılan kavramlar olup, aşağıdaki başlıklarda anlam bakımından incelenmiş ve çalışmanın dayandırıldığı boyutuyla teorik çerçevesi belirtilmiştir.

İmar Politikası

Politika kelimesi sözlükte *devletin etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütünü, siyaset, siyasa* tanımıyla yer almış ve ikinci bir tanım olarak *davranış biçimi, düşünce yapısı* açıklaması eklenmiştir. Kelimenin etimolojik kökeni ise Fransızca *politique*, Latince *politica* sözcüğüne dayanmaktadır. Eski Yunanca'da yer alan ve "devlete ilişkin, siyasi" anlamı taşıyan *politikos* kelimesi ile de ilişkisi bulunmaktadır. Politikaya Giriş isimli ünlü eserinde Maurice Duverger (1917-2014) politika kavramını bir çatışma ortamına dayandırarak politika savaşı olarak nitelermekte ve iktidar/güç mücadelesi yönünden ele almaktadır. Aynı zamanda topluma yarar sağlayacak uzlaşma araçlarının geliştirilmesini de politika ile temellendirir. Politikanın seçilen yollara ve yerine getirilecek taahhütlere göre kavramsal açısının da değişeceğini ifade etmekte ve şu tanımlı yapmaktadır:

"Kimine göre aslında politika bir savaştır, bir mücadeledir. ... Başkalarına göre ise politika, düzen ve adaleti egemen kılmak için yapılan bir çabadır" (Duverger, 1984, s. 12).

Platon'un (M.Ö. 428/7 - 348/7) *Devlet'*inde ve Aristo'nun (M.Ö. 384 - 322) *Politikası'*nda ise politikanın kendisi devlet olarak ele alınmış, tanımlamasından ziyade politikanın ortaya çıkmasındaki nedenler idealize edilmiştir. Politika oluştuğunda devlet ortaya çıkmakta ve toplumsal düzeni sağlamak üzere siyaseti üretmektedir. Rousseau (1712 - 1778) da Toplum Sözleşmesi'ni yazarken politikayı devletin yasa üretmek ve kamusal düzeni oluşturmada kullandığı bir araç olarak görmektedir. Her üç eserde de politikanın gerekliliği çıkar çatışmalarının egemen tarafından düzenlenmesi ihtiyacından doğmaktadır. Duverger de bu konuya şu şekilde yaklaşmıştır:

"Kimisi politikayı hala ulusal toplulukta örgütlenmiş iktidar demek olan devlet bilimi saymakta, çoğu da politikayı, bütün topluluklarda örgütlenmiş iktidarın bilimi olarak görmektedir" (Duverger, 1984, s.9).

Politikanın Yunanca köklerinde polis ile ilişkili bir kavram olması, kent ve devlete ilişkin eylem, yaklaşım ve uygulamalar olarak nitelenmesine de imkân tanımaktadır. Polis; site, kent, yöre ve vatandaşların toplandığı şehir anlamını taşımaktadır. Yani "*polis*"e ait olanı anlamak, politikanın kavramsal boyutunun da anlaşılmasına yardım etmektedir (Aköz, 2018, s. 163). Polis şehir anlamı taşımakla birlikte günümüzde kullandığımız şehir kelimesinden farklı olarak, yönetim biçimi, yönetme şekli anlamına

da gelmektedir. Şehre, yani yönetmeye yönelik öğeleri içeren her şey politika ile ilgilidir. İnsanlar sosyal ve ekonomik duruşları açısından farklı fikirlere ve çıkarlara sahiptirler. Aralarındaki düşünce, çıkar ve psikolojik yaklaşım değişkeninden doğan çatışma politikanın temelini oluşturur. (Kapani, 2004, s.17). Kapani' ye göre (2004); geniş bir perspektif içinde politikayla ilgili belli başlı karakteristik noktaları saptamak mümkündür. Bu saptamalar şöyledir: Evrensellik ve süreklilik, barış ve düzen, uzlaşma, meşruiyet.

Politikanın özünde polis yani şehir olgusunun varlığı, beraberinde kentleşme politikasının analiz edilmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır. İmar politikası ile güçlü bir ilişkisi bulunması bakımından kentleşme politikasını anlamak, imar politikasını kavramsal açıdan incelemek için önemli bir araçtır. Kentleşme politikasına bir çerçeve çizmeden önce kentleşmenin tanımına değinmek gerekmektedir. Kentleşmenin ekonomik, toplumsal ve siyasal boyutlarını da hesaba katan geniş anlamda tanımı Ruşen Keleş tarafından yapılmıştır. Keleş'e göre (1997, s. 19) ekonomik gelişmeler sonucu kent sayısındaki artış ve büyüme, toplum yapısında kurumsallaşma ve uzmanlık meydana getirerek beşeri tutum ve ilişkilerde değişime yol açan bir nüfus birikimi sürecidir.

Kentleşme, ülkelerin yapısına göre bir takım ekonomik, siyasal ya da toplumsal sorunlara yol açmaktadır. Devlet yönetimlerinin bu sorunları çözmek için bazen sorunun kendi özelinde, bazen de bütüncül ve kapsayıcı yöntemlerle politika üretmek zorunda olması kaçınılmazdır.

“Köylerden kentlere olan nüfus akınlarının hızını, biçimini, coğrafi dağılışını, ülkenin kalkınmasına yardım edecek biçimde etkileyen, eşgüdümlü politikaların tümüne 'kentleşme politikası' adı verilmektedir” (Keleş, 1997, s. 39-40).

Bu tanımdan yola çıkan Ersoy (2016) politikanın kentsel planlama ile ilişkisini kurmaktadır. Kentleşme politikaları kentsel planlama süreci ile doğrudan ilişkili olduğundan planlama çalışmalarında geleceğe dair öngörü geliştirilmesi ve bu öngörüden doğan fikrin uygulama şeklinin ne olacağına dair görüşün var olması zorunludur.

Tüm bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere; politika bilim olarak doğrudan devlet ve iktidar alanlarını hedef almakla birlikte; bakış açısı, ideoloji, yaklaşım vb. anlamlarda da kullanılmaktadır.

İmar sözcüğünün kelime anlamı Türk Dil Kurumu Sözlüğü'ne göre (2021) bayındırlaştırmadır. Etimolojik kökeni Arapça'ya dayanan kelime;

“canlandırma, şenlendirme, mamur ve bayındır kılma, inşa etme” sözcüğünden alıntıdır. Yani bir yerin geliştirilerek güzelleştirilmesi, yaşam koşullarının iyileştirilmesi için üzerinde çalışılması ve bakımlı hale getirilmesi demektir. Bahsedildiği üzere kentleşme politikasının temelinde de aynı anlayış bulunmaktadır. Yapılan açıklamalardan hareketle imar politikasını; kentsel sorunları çözmeye ya da önlemeye yönelik uzun veya kısa vadeli planlama süreçleri ve bu planlarla üretilen siyasalara yaklaşım biçimi olarak tarif etmek mümkündür. Çalışma kapsamında *imar politikası* kavramı kullanılırken, imar plan ve programlarının geliştirilmesinde bir tür yönlendirici olan bu anlam kastedilmektedir.

İmar Uygulaması

Yukarıdaki başlıkta kavramsal olarak açıklanan imar politikalarını uygulanabilir kılmak için kullanılan araçlar imar planlarıdır. İmar planlarına planlama ile birlikte değinmek gerekmektedir. Planlama, geleceğe dair hedeflere ulaşmak için, belirli bir düzende ilerletilecek eylem programları hazırlama sürecidir. Planlama kavramı en geniş anlamı ile ele alındığında, üç vazgeçilmez özellik içermektedir. Bunlar; geleceğe yönelik bir tasarım olması, belirli hedef/amaçlara ulaşmak için yapılması ve sistemli bir eylem dizgesi oluşturmasıdır. Kente yönelik planlama hedeflerine ulaşabilmek için birtakım araçlara ihtiyaç vardır; kent yerleşimlerinin düzenlenmesi, mevcut çevresel verilerin analiz edilmesi ve geleceğe yönelik bilimsel tahminlerin hesaba katılması ile birlikte siyasa üreterek oluşturulan bu araçlar, planlardır. Planlar değerler ve kaynaklar çerçevesinde erişilmek istenen vizyona/hedefe ulaşmak için hazırlanmış adımlar dizisidir (Ersoy, 2016, ss. 9-10).

İmar kelimesinin bir önceki bölümde bahsi geçen bayındırlaştırma anlamından hareketle; imar planlarının kenti bayındır etmek üzere, uygulanacağı alan ya da bölgenin topografyası, coğrafi özellikleri, nüfus yoğunluğu ve ticaret sanayi alanları gibi mevcut bilgileri ile gelecekte yaşanabilecek gelişme ve değişimlerin öngörüsü ile hazırlanan, çizimlerini ve teknik ölçü bilgilerini içeren planlardır. 3194 sayılı İmar Kanunu (1985) 5. maddesinde iki tür imar planına ait tanım bulunmaktadır; bunlar nazım imar planı ve uygulama imar planıdır. Çalışma kapsamında bahsi geçeceğinden bu tanımlara da yer vermek gerekmektedir. Nazım imar planı; bölge planının mekâna ilişkin genel ilkelerine ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hali hazır haritalar üzerine; yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklüklerini, nüfus yoğunlukları ve eşiklerini, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, plan hükümleri ve raporuyla beraber

bütün olan plandır. (İmar Kanunu, 1985, md.5). Uygulama imar planının tanımı ise şu şekilde ifade edilmektedir (İmar Kanunu, 1985, md.5):

“...tasdikli hâlihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plandır”.

Bu tanımlama ve kavramsallaştırmanın ardından, imar uygulamasının; imar politikaları kapsamında ve onlara bağlı olarak imar planları hazırlanması ve uygulanması demek olduğu sonucuna varılmaktadır. Şehircilik ve mimari alanları, güncel gelişmelerin ve küresel normların akımlar oluşturduğu, şehirler arasında bir domino etkisi ile yayıldığı alanlardır. Sanayileşme ve nüfus göstergeleri de bu uygulamalara temel girdi sağlamaktadır. Mukim talepleri, ekonomik gelişmeler, çevre koruma anlayışlarının bir arada izlenmesi ile ortaya çıkan ve şehirde sorunu en aza indirmeyi hedefleyen kentleşme politikaları imar uygulamalarının gerçekleşmesinde ideal yöntemlerin kullanılmasını gerekli kılmaktadır.

1930-1960 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'da İzlenen ve Uygulanan İmar Politikalarının Analizi

Çalışma kapsamında incelenen zaman aralığı, İstanbul'da sürdürülen imar uygulamalarında değişimin yaşandığı bir kırılım içermesi bakımından iki bölüme ayrılmıştır. 1580 sayılı Belediye Kanunu ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, yasal zorunlulukların başladığı 1930 yılının ardından, ülkede siyasi hükümetin değiştiği 1950 yılına kadar olan süre ilk olarak ele alınmıştır. Bu süreçte mevzuat düzenlemeleri ile birlikte yabancı uzmanların şehre davet edilmesi, sanayi ve ticaret lokasyonlarının belirlenmesi aynı zamanda değişen ulaşım teknolojilerinin güncel anlayışlara göre dizayn edilmesi hedeflenmiştir. Demokrat Parti'nin iktidara gelmesi ve Henri Prost'un görevden ayrılmasıyla imar uygulamalarında yeni bir sürecin başlaması nedeniyle 1950-1960 yılları arasında gerçekleşen uygulamalara ikinci bölümde yer verilmiştir. Bu dönemde Tarihi Yarımada ulaşım açısından bugün hala kullandığı anayol ve meydanlarla bezenmiş, bölgenin turistik açıdan cazip hale getirilmesi ve ihtiyaç duyulan şenlendirmelerin gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Tarihi Yarımada Bölgesi ve İstanbul'u tanımak için bölge hakkında bilgi ve değerlerin ortaya konulması önem arz etmektedir.

İstanbul ve Tarihi Yarımada

İstanbul, konumu ve köklü geçmişi nedeniyle tarih boyunca dünyanın en önemli şehirlerinden biri olmuştur. İçinde bulunduğu coğrafya şehre önemli nitelikler kazandırmaktadır. Bugün Türkiye'nin en önemli ticaret ve kültür alanı, aynı zamanda 16 milyona yaklaşan nüfusu ile en kalabalık şehridir. Boğaz sayesinde küresel ticarete önemli bir transit geçiş merkezidir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2020 verilerine göre; ülke GSYH'nin %30'unu oluşturmaktadır. İstanbul, tarih boyunca alan bakımından genişlemeye devam etmiş ve bugün şehir sınırları içinde kalan alan; beş bin kilometrekarenin üzerine çıkmıştır. Devamlı gelişen ve değişen dinamik yapısı, şehirde binlerce yıllık kültürel etkileşim öğelerinin birikmesini sağlamıştır. Kuban da bu konuda (1998, s. 11), "İstanbul'un Dünya statüsü tarihin armağanıdır. Bir Grek koloni kentinin üç büyük imparatorluğun başkenti olması tarihte başka eşi olmayan bir olgudur" ifadelerini dile getirmiştir.

Küresel Hedef Şehirler Endeksi (2019) verilerine göre her yıl on milyona yaklaşan turist sayısı ile İstanbul, Dünyanın en çok ziyaret edilen onuncu ve Avrupa'nın üçüncü sıradaki şehridir. Ayrıca tarihi ve kültürel miras bakımından dünyanın en zengin birikimlerine sahip olan mekanlarından biridir. İstanbul, sadece jeo-stratejik ve politik olarak değil, medeniyetler arasında kültürel bir geçiş güzergahı ve farklı kültür öğelerinin kendisinde vücuda gelmiş olması nedeni ile üzerine en çok şiir yazılan şehir olarak da ön plana çıkmıştır. Roma ve Bizans kültürünün Greko-Romen izleri ile Osmanlı Devleti'nin tasavvufa dayalı izlerinin bir araya gelmesi Tarihi Yarımada'ya pitoresk bir özellik kazandırmıştır. Suriçi ismi ile de bilinen bu bölge; bugün sınırları ve nüfusu çok büyümüş olan İstanbul'un en eski alanı ve şehir merkezidir.

Tarihi Yarımada İstanbul'un ilk inşa edildiği ve dolayısıyla önceleri İstanbul olarak anılan bölgedir. Dar bir kara parçası şeklinde doğu-batı aksında uzanan Çatalca Yarımadası'nın doğu sahillerinde, üç tarafı denizlerle çevrili bir arazi üzerine kurulmuştur. Günümüzde Fatih İlçesi'nin sınırlarını belirleyen alan Doğu ve Kuzey'inde Marmara Denizi, Güney'inde Haliç, batısında ise Theodosius Surları ile çevrilidir. Denizlerle çevrili olması, dar bir koy olan Haliç'in de etkisiyle birlikte, bölgeye önemli bir liman olma özelliği kazandırmıştır. Sahip olduğu deniz şehri avantajı, kültürel ve toplumsal yaşamı da etkileyerek bölgenin kendine has makro formunun gelişmesini sağlamıştır. Diğer yandan bu form; iklimin getirdiği rüzgâr koşulları ile birleşerek savunma alanında da bölgenin güçlü yönü olmuştur. Marmara'nın lodosu, Karadeniz'in

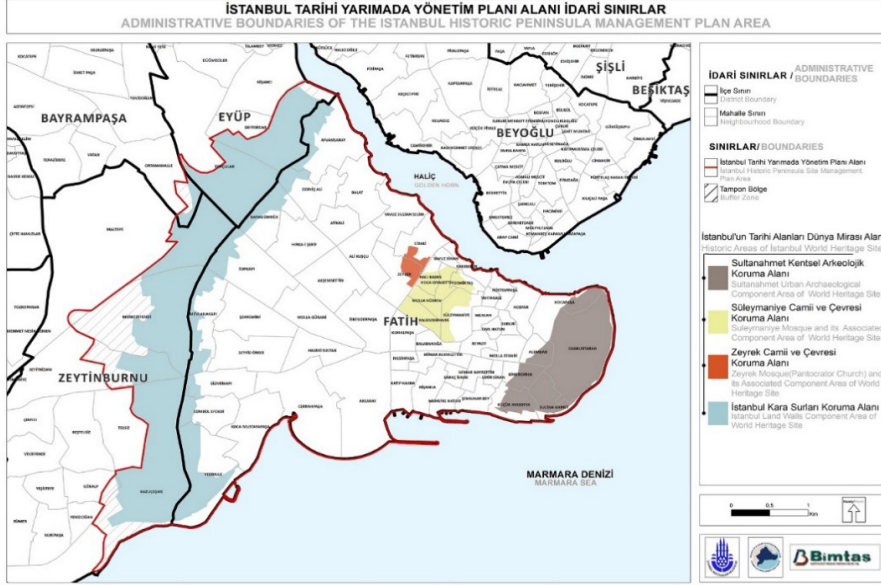
poyrazı ve Boğaz'ın güçlü akıntısı, şehrin özellikle denizden kuşatılmasını zorlaştırmıştır (Bozlağan, 2012, s. 22).

Bahsi geçen nitelikler şehrin yerleşim alanı olarak seçilmesinde jeopolitik etkiye sahiptir. Bölge'de kurulan ilk yönetim merkezi, Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Sarayburnu üzerinde Eski Saray'ın inşa edilmesiyle ortaya çıkmıştır. O günden itibaren, bölgede inşa edilen anıtsal yapılar, eşsiz topografyanın etkisiyle şehrin silüetinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Kot farkları nedeniyle dik yamaçlar ve dar sokaklar ortaya çıkmıştır. Yedi tepeden oluşan bölgede ilk tepe Sultanahmet Bölgesi Antik çağın en önemli mimari unsurlarını barındırmaktadır. Osmanlı döneminde her tepesi bir külliye ile şenlendirilen alan, diğer mimari unsurlar ile bütünleşerek eşsiz bir tablo görünümü oluşturmaktadır. Bu şehir milli varlığımızı oluşturan temel kültür direklerinden ve günümüzü tarih ile birbirine bağlayan en kuvvetli bağlardan biridir (Cansever, 2013, s. 95) İstanbul'un en önemli mimari öğeleri bu bölgede yer almaktadır. Arkeolojik kazı ve araştırmalar Tarihi Yarımada'da yerleşimlerin Neolitik Çağlara kadar uzandığını ortaya koymaktadır. İlk yerleşim koloni kenti Bizantion ile başlamıştır. Bu yerleşimin yarımadanın uç kısmı olan Sarayburnu ve çevresinde Megaralılar tarafından M.Ö. 7. yüzyılda kurulduğu bilinmektedir (İBB, 2011, s. 26).

Tarihi miras bakımından dünyanın en önemli alanlarından biri olan Tarihi Yarımada'da UNESCO tarafından Dünya Miras Alanı olarak belirlenmiş dört alan bulunmaktadır. Bu alanlar; Zeyrek Camii ve Çevresi, Süleymaniye Camii ve Çevresi, Kara Surları ve Sultanahmet Arkeolojik Parkı'dır (Şekil 2). Sultanahmet Arkeolojik Parkı, Tarihi Yarımada'nın ilk tepesinde bulunmaktadır. Prehelenistik ve Antik Roma dönemlerinin mimari mirası ile Osmanlı döneminde inşa edilen alanlar bir araya gelmiş, kozmopolit bir miras alanı ortaya çıkmıştır.

Şekil 2

Tarihi Yarımada'da Yer Alan Dünya Miras Alanları ve Yönetim Planının İdari Sınırları



Kaynak: İBB, 2011.

Tarihi Yarımada'da İzlenen ve Uygulanan İmar Politikaları

Ünlü mimar Doğan Kuban'a göre (1970); Byzantion'un ünlenmesi Konstantinopolis sayesinde olmuştur. Konstantinopolis bir sur içi şehirdir. Sözü edilen mekan, bugünden farklı olarak 1930'lu yıllarda İstanbul'un büyük bir kısmını oluşturmaktadır ve şehrin kalbi niteliğindedir. 18. yüzyılda başlayan modernleşme hareketleri ile şehrin imarında başlayan değişimler, Cumhuriyet Dönemi ile devam etmiş, paradigma bakımından ise yeni bir boyut kazanmıştır. Bu alanda araştırmaları bulunan Murat Gül'e göre (2018); yeni dönemin modernleşme politikası geçmiş reddeden bir tutumla ortaya çıkmıştır. Şehrin inkılapları yansıtabilecek şekilde yeni ve modern bir görünüme kavuşturulması istenmektedir. Tekeli de (2013, s. 79); yöneticilerin imar anlayışında çağdaş bir şehir imajı fikrinin bulunduğunu belirtmektedir.

1930'lu yılların İstanbul'u için birçok araştırmacı tarafından *küçülen bir kent* ifadesi kullanılmıştır. Bu yıla kadar devletin sahip olduğu kaynaklar Ankara'nın imarı ve Anadolu'nun ihyası için kullanılmıştır.

İstanbul'un yeniden inşasını sağlamaya yönelik yatırımlar, yeni devlet kurgusu çabaları ve savaş ekonomisi nedeniyle mümkün olamamıştır. (Ökten ve Can, 2002, s.558) Bu küçülme nüfus bakımından olduğu gibi, 1924'ten itibaren başkent ayrıcalıklarını kaybetmesi ve ekonomik güçlükler içerisinde olması ile de ilgilidir. Başkent Ankara'ya taşınması nedeniyle Tarihi Yarımada içerisinde yer alan ve mimari öneme sahip nezarat binaları boş kalmıştır. Bu binalara Darülfünun, Ticaret Mektebi, Askeri Tıp gibi eğitim kurumları yerleştirilerek bakımsız kalması ya da metruk duruma dönüşmesi önlenmeye çalışılmıştır. Bürokrasinin de Ankara'ya taşınmasıyla Süleymaniye, Vefa ve Beyazıt gibi sur içi semtlerinde bürokratların ikamet ettiği konaklar boşalmıştır. Kent dokusunda önemli yeri bulunan bu konaklar metruk duruma gelmiş, bazen de şehre yeni göç eden kişilerce alınmış fakat bakımsız kalmıştır (Tekeli, 2013, ss. 76-77).

1930-1950 Dönemi Tarihi Yarımada İmar Planlama Çalışmaları

1930 yılında çıkan 1580 sayılı Belediye Kanunu, belediye yönetimi anlayışında yeni bir dönem beraberinde getirmiştir. İstanbul'da söz konusu kanunun çıktığı ilk dönemde valilik ile belediye yönetimi birleşmiş ve tek meclis halini almıştır. Belediye Başkanı ve Vali aynı kişi olmuştur. Artık İstanbul da şehremaneti değil belediye olmuştur. Bu da başkent niteliğini yitirdikten sonra bir kez daha ayrıcalıklarının kaldırıldığı anlamına gelmektedir. Kanuna göre İstanbul on belediye şubesine ayrılmıştır. Belediye Meclisi ve Vilayet Umumi Meclisi kaldırılmış ve İstanbul Umumi Meclisi kurulmuştur (Bozlağan, 2012, s.140). Belediye Kanunu, aynı yıl çıkan Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ile birlikte belediyeleri imar planı arayışına mecbur tutmuştur. Ayrıca hazırlanacak planların Yapı ve Yollar Kanunu'na uygun olması gerekmektedir.

Bu yıllarda İstanbul imarının gündemde olduğu, dönemin mimarlık çevrelerince sıklıkla tartışmaya açıldığı bilinmektedir. Ankara'nın tasarımı için Hermann Jansenn'in planlarının onaylanmasından sonra İstanbul için de imar planları geliştirilmesine yönelik beklenti artmıştır. Türk mimarlar mesleki açıdan konuya hassasiyetle yaklaşmakta ve görüşlerini paylaşmaktadır. Dönemin önemli mimarlık dergisi Arkitekt de imar meselesini yayınlarına taşımıştır. Ünlü Fransız mimar Le Corbusier'in Fransa'daki atölyesinde de çalışmış olan mimar Bürhan Arif (1902-1980) dergide yayınlanan "İstanbul'un İmarı Hakkında Notlar" başlıklı yazısında önerilerde bulunmuştur. Arif, günün mühim meselesi olan imar çalışmaları hakkında öncelikli olarak ele alınması gereken konuları yerleşim, yeşil alanlar, kültürel yapılar, sanayi ve yol güzergâhları açısından

mesleki birikimi ölçüsünde ele almıştır (Arif, 1931). Aynı yıl başka bir sayıda da Güzel Sanatlar Birliği Mimari Şubesi dönemin genel sekreteri Faruk Galip “Şehrin İmarı ve Belediye” isimli bir yazı yazmıştır. Şehrin tasarımında hedeflenen konforun şehrin medeni seviyesini ortaya koyan bir gösterge olduğundan bahisle, şehrin mimarisinde yetkin kimselerin görev almasının önemine değinerek birliğin ve mecmuanın da süreci takip edeceğini dile getirmiştir (Galip, 1931).

Tarihi Yarımada'nın planlanmasına yönelik ilk çalışmalar, 1933 yılında İstanbul'un imarı için düzenlenen bir yarışma ile başlamıştır. 1933 tarihli bu yarışma, Ankara için Hermann Jansen'in plan önerisinin kabul edilmesinden birkaç ay sonra İstanbul Belediyesi'nin de aynı yöntemle başvurması ile düzenlenmiştir (Bilsel, 2010, s. 35). Söz konusu yarışmaya Fransız şehir plancısı Alfred Agache, Alman şehir plancısı Herman Elgötz ve Fransız şehir plancısı Henri Prost davet edilmiştir. Henri Prost yarışmaya katılmayınca yerine Fransa'daki yardımcısı Henri Lambert davet edilmiştir. Üç yarışmacı bir süre İstanbul'da kalarak kendi plan önerilerini jüriye sunmuştur. Bu süreçte kendilerine sağlanan bilgi ve doküman yalnızca İstanbul'un o günkü durumunu gösteren genel plandır. (Duranay, Gürsel ve Ural, 1972, Özler, 2007 içerisinde, s. 367). Her üç öneride, Tarihi Yarımada'nın Beyoğlu ile nasıl bağlanacağına, şehrin sanayi, ticaret ve konut alanlarının kurgusuna ve yeşil alanların planlanmasına ilişkin öneriler yer almaktadır (Bilsel, 2010, s. 36). Bugün bu çizimlere erişmek mümkün olmasa da mimar Şener Özler (1948-2001), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995* isimli derlemesinde Agache ve Elgötz'ün planlarına Türkçe'ye çevrilmiş hali ile yer vermiştir.

Alfred Agache, Canberra (Avustralya) Şehri'nin tasarımı ile ödül almış bir plancıdır. Dunquerk planı ve Creil planının da müellifidir (Fransa). Kendisi Brezilya'dan da Rio şehrinin imar planı için davet almıştır. Asıl ününü de Rio de Janeiro için hazırladığı ancak uygulanamayan bu imar planı ile kazanmıştır (Duranay vd. 1972, Özler, 2007 içerisinde). Fransız Şehirciler Birliği'nde dönemin başkan yardımcısıdır (Jüri Komisyonu Raporu, 1935).

İstanbul için hazırladığı 12 fasıldan oluşan plan teklifinde Tarihi Yarımada'yı üç köprü ile Beyoğlu bölgesine bağlamayı planlamış ve bir de feribot önerisinde bulunmuştur. Bu köprülerden birinin içinden tramvay da geçebilecek 6 km'lik bir bulvar olduğunu belirtmiştir. Bu bulvar (Gazi Bulvarı) ile Laleli Caddesinin birleştiği noktada yani Aksaray'da bir ticari merkez kurulmasını planlamış, bölgede yerleşimin ve rekreasyon

alanlarının oluşturulacağı bir tasarım önermiştir. Tarihi Yarımada'da sıkışık yerleşme, birbirini tekrarlayan küçük evler ve dar sokaklar nedeniyle pek de cazip bir yerleşme ortamı bulunmadığını, yangınlar nedeni ile açılan alanları fırsata dönüştürerek bu durumun değiştirilebileceğini ve alanın özellikle yabancılar için çekici hale getirilebileceğini açıklamıştır. Sarayburnu ve Haliç arasındaki tarihi eserlerin çokluğu ve silüetin önemine dikkat çekerek yerleşimin dikkatli planlanması gerekliliğine değinmiştir. Agache Yarımada'da yeni ve modern bir hayat oluşturmak istemiştir (Agache, 1934, Özler, 2007 içerisinde).

Yarımada'da bulunan büyük çarşının muhafaza edilmesini, üniversite bölgesinde tüm fakültelerin toplanabileceğini planında ifade etmiştir. Yarımada'nın altından geçecek bir yeraltı demiryolu hattı ile Galata Şişli bölgesine bağlantı kurgulamıştır. Sirkeci Garı'nın Yenikapı'ya taşınması ve burada kazanılan alana yeni mahalleler tesis edilmesini önermiştir. Liman konusunu birkaç başlıkla ele alan şehirci; Sarayburnu Limanı'nı bir uğrama limanı olarak planlamış, ticaret limanı olarak Haliç'te yeni bir rıhtım inşası ile bu alanda yeniden dizayn edilecek bir İngiliz mili uzunluğunda bir liman önerisinde bulunmuştur (Galata Köprüsü ve teklifte bulunan Gazi Köprüsü arasında). Önerilen ticaret limanı Galata Köprüsünün sık açılmasına neden olacağından deniz altından bir tünel kurgulayarak bu sorunu çözmeyi hedeflemiştir. Yarımada'da bulunan tarihi eserlerin tespitinin önemine ve özellikle arkeolojik miras ortaya çıkarılarak şehrin güzelleştirilmesine katkı sunmasına vurgu yapmıştır (Agache, 1934, Özler, 2007 içerisinde). Agache tarihi mirasın korunması için gösterdiği özeni ortaya koyarken şehrin eserleri ile bir arada oluşturduğu kent dokusundan ziyade, anıtsal yapıların tek başına bir görsel zenginlik unsuru olduğunu ve bu eserlerin, çevresinde onlarla iç içe bulunan yapılardan arındırılması gerektiği düşüncesini taşıyordu (Gül, 2018, s. 120). Şehrin Bizans döneminde kullandığı limanların Yenikapı'da olduğu düşüncesinden hareketle serbest limanın Yenikapı'da kurulmasını plan önerisinde belirtmiştir (Jüri Komisyonu Raporu, 1935, s. 62).

Yarışma jürisi tarafından kurulan yedi kişilik komisyon değerlendirmelerini içeren bir rapor hazırlamıştır. Agache'nin planı hakkında jüri komisyonunun görüşleri, çoğunlukla uygulanması oldukça güç öneriler içerdiği yönündedir. Öncelikle ticaret limanı ve serbest limanın ayrı mıntıklarda kurulması fikri her ikisi arasında irtibatın olmaması açısından benimsenmemiş, Gazi Bulvarı ile ilgili değişiklik masraf bakımından imkânsız görülmüş, Tarihi Yarımada'da dar yollarda tramvayların olmaması gerektiği düşüncesine karşı çıkmıştır. Sirkeci Garı'nın taşınması fikri de komisyonca olumsuz karşılanmış, burada oluşan sıkışıklığın nedeninin yolcular olmadığı

eleştiride belirtilmiştir. Komisyon, tarihi eserlerin birbirine bağlanacağı yollarla ilgili fikri ise olumlu bulmuştur (Duranay vd., 1972).

Henri Lambert Paris'te Henri Prost ile birlikte Paris planlaması için çalışan şehircilerdendi. Amerika'da New York ve Chicago şehirlerinin planlama çalışmalarında bulunmuş ve İstanbul için düzenlenen yarışmaya davet edilmesi Fransız İçişleri Bakanlığı'nın önerisi ile gerçekleşmiştir (Duranay vd., 1972). Lambert Jüriye önerdiği planında sanayi bölgesine ait düşüncesini iki şekilde kurgulamış, ağır sanayinin Tarihi Yarımada dışında bulunmasını önermiş, sur içinde ise hafif sanayi bölgesi tavsiyesinde bulunmuştur. Limanın Yenikapı'da Kumkapı batısına doğru konuşlanması ve devamındaki alanın 20 km kadar rıhtımın sanayi limanı olarak kurgulanması, yine bu alanda büyük bir gar ile bir ticaret merkezi oluşturulması ve Yarımada'nın Marmara sahil kıyısı boyunca bir yol yapılması fikirleri planında yer almıştır (Gül, 2018, s. 120). Haliç mevcut limanının uzatılması ve büyütülmesi de önerilmiştir (Duranay vd., 1972).

Tarihi Yarımada'nın doğu ucunda Sultanahmet Meydanı'nda bir havuz inşası ve bu bölgede halk için rekreasyon alanı planlamış, ayrıca bir Arkeoloji Müzesi teklifinde bulunmuştur. Üniversite bölgesinin alanını büyüterek bir kültür alanı oluşturulmasını uygun bulmuştur (Jüri Komisyonu Raporu, 1935, s. 64). Meydandan denize doğru kademeli olarak inen ve denizden estetik olarak izlenebilecek güzelleştirilmiş bir alan tasarlamıştır. Plana göre Yenikapı'da oluşan kurgunun Gazi Bulvarı ile buluşması, ayrıca üniversite bölgesi, Sirkeci ve Sultanahmet'ten gelen yolların da Aksaray'da birleşmesi burada bir meydanın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Sirkeci garının korunması ve büyütülmesi, Sirkeci'de hem yolcular için hem de demiryolu istasyonundan Anadolu Yakası'na geçiş için bir iskele yapılması da önerileri arasında yer almıştır (Duranay vd., 1972). Yarımada'nın çeşitli bölgelerinde spor alanları ve Yenibahçe'de stadyum inşa edilmesini teklif etmiştir.

Komisyonun değerlendirme raporunda yer alan bilgilere göre Lambert'in teklifleri genellikle yerinde bulunmamıştır. Limanın Kumkapı tarafında olması ve demiryolunun burayı geçerek Sirkeci'ye gelmesi komisyonca güç ve lüzumsuz bulunmuştur. Yenikapı ve Gazi Bulvarı birleşimi ile Yarımada'nın merkezi konumuna gelecek olan Aksaray Meydanı'nda birleşecek olan yolların fazlalığı burada ciddi bir trafik sorununa yol açacağından bu fikir uygulanabilir görülmemiştir. Limanla ilgili teklif ise hem güney sahiline denizi geçerek gelmenin güçlüğü hem de yeniden inşa etmenin masraflı olması bakımından uygun bulunmamıştır. Ayrıca

Anadolu'dan gelen hammaddeler açısından da liman teklifi ekonomik görülmemiştir. Haliç'in güneyinde kurulması planlanan sanayi ve iskan alanı düşüncesi, bu alanın iskana uygun olmadığı gerekçesi ile eleştirilmiştir (Jüri Komisyonu Raporu, 1935).

Yarışmaya katılan bir diğer isim Berlin Yüksek Fen Mektebi'nde hocalık yapmakta olan Alman şehirci Hermann Elgötz'tür. Ülkesinin Essen Şehri için hazırladığı imar planı ile tanınmıştır. Elgötz yarışmaya sunduğu planında Tarihi Yarımada'nın eşsiz güzellikte bir değer olduğuna ve İstanbul'un nüvesi niteliği taşıdığına değinerek bu bölgenin korunmasının önemini özellikle vurgulamıştır. Yarımada'nın topoğrafyası gereği şehri denize doğru yön vererek şekillendirmenin, silueti bozmamak açısından dikkat edilmesi gereken bir husus olduğunu ileri sürmüştür. Haliç'te bulunan mevcut limanın ancak şehrin genel ihtiyacını görebilecek ölçüde olduğunu ve büyütülmesinin de oldukça güç olduğunu belirtmiş, yeni liman için iki nokta önermiştir. Bunlardan biri Yenikapı diğeri ise Haydarpaşa'dır. Elgötz liman seçiminde Tarihi Yarımada yerine Haydarpaşa'nın seçilmesini hinterlandın kullanılabilirliği bakımından daha uygun görmüştür (Jüri Komisyonu Raporu, 1935). Limanın konuşlandığı alanda sanayi de gelişeceği için hinterlandın seçilmesi önem arz etmektedir. Yeni liman inşasına kadarki süreçte de mevcut limanın Sarayburnu Sirkeci arasında genişletilmesini teklif etmiştir. Bir eşya feribotu düzenlemesinin, limandaki seferleri azaltacağı yönünde düşüncesini de dile getirmiştir. Elgötz teklifinde Yarımada'nın Sarayburnu'na doğru uzanan yerleşim biçimi ve en doğuda biriken tarihi yapıların eşsiz güzelliği hususunun altını çizmiştir. Beyazıt'tan Sultanahmet'e kadar olan bölgede kent dokusu ve kültürünün belirginleşerek mabetlerle ilişkide dini hayatın ve onların çevresinde ticari hayatın geliştiğine değinmiş, şehrin kalitesini bu kendine has özelliğinin belirlediğini dile getirmiş ve bu geleneksel dokunun yenilikçi anlayışla hassas biçimde birlikte kurgulanmasını önermiştir (Elgötz, 1934, Özler içerisinde). Gül (2018, s. 121), Elgötz'ün söz konusu planlarını; "... kentnin tarihi karakterinin ve doğal güzelliklerinin korunmasının önemini vurgulamasıyla diğer yarışmacılardan ayrılıyordu. ... Şehrin Haliç ve Marmara Denizi'nden görünen silüetinin korunması Elgötz'ün planında özel önem arz eden bir noktaydı" biçiminde yorumlamıştır.

Elgötz yeşil alanların oluşturulmasında batılı tarzın örnek alınması yerine şehrin doğal niteliğini barındıran parkların korunmasını önermiş, mezarlıklarda ve cami avlularında bulunan yeşil alanların yeterli olduğunu savunmuştur (Bilsel, 2010, s. 37). Planda Eminönü Meydanı açılarak buradan Sirkeci İstasyonu'na giden bir cadde ve aynı noktadan Ayasofya yönüne ikinci bir cadde tasarlanmıştır. Haliç Sahili'nde hafif

sanayi alanı kurgulanmış, daha batıda ise burada çalışanlar için mesken alanları düşünülmüştür. Ayasofya'nın gerisinde kalan alanda bir mahalle kurulması önerilmiştir. Sarayburnu'nu çevreleyen ve güney kıyılardan sur dışına ilerleyen bir sahil yolu fikri önerilmiştir. Sirkülasyonun daha kolay olacağı düşüncesinden hareketle Yarımada ile Beyoğlu bölgesini birbirine bağlayan bir yeraltı treni önerisi planda yer almaktadır. Aynı zamanda dar sokaklarla uyumunun kolay olduğu öne sürülerek bu alanda ulaşım için trolleybüs fikri teklif edilmiştir. Beyazıt Meydanı'nın genişletilmesi ve Üniversite alanı, trolleybüs ve tramvaylar için ring alanı ve yeraltı treni için istasyon oluşması gibi fikirlerle birlikte bu noktanın Tarihi Yarımada için bir sirkülasyon alanı olacağı belirtilmiştir. Elgötz planında yer alan tekliflerin uygulanabilmesi için gerekli harita ve fotoğrafların neler olduğunu dile getirmiş ve aynı nedenle gereken mevzuat düzenlemeleri için önerilerde bulunmuştur. Dikkat çeken bir diğer husus, Elgötz'ün planın uygulanması çalışmalarının yabancı uzmanlardan ziyade Türk planı ve mimarların çalışmaları yürütmesinin önemli olduğuna dair önerisini planının sonunda belirtmiş bulunmasıdır (Elgötz, 1934, Özler içerisinde).

Yarışma sonunda tüm teklifleri inceleyen jüri alt komisyonu Elgötz'ün teklifini uygulanması en mümkün plan olarak değerlendirmiştir. Komisyonun raporuna göre hali hazırdaki yolların korunması ve iyileştirilmesi teklifi makul bulunmuş, yeşil alanlarla ilgili fikirleri de yerinde karşılanmıştır (Duranay vd. 1972). Planda yer alan tekliflerin ekonomik koşullara göre ağır masraflar içermemesi, Liman'ın Yarımada yerine Anadolu Yakası'nda kurulması teklifi jüri için ayırt edici bir nitelik taşımıştır (Jüri Komisyonu Raporu, 1935). Komisyon her üç yarışmacının hazırladığı planları içerdiği başlıklar altında detaylı olarak incelemiş, Elgötz'ün tekliflerini makul ve rasyonel bulduğunu belirttiği raporu jüriye sunmuştur. Yarışma sonunda Elgötz'ün planı öne çıkmış olsa da uygulanmamıştır.

Yarışmanın ardından, Alman şehir plancısı Martin Wagner de İstanbul için bir planlama yapmak üzere İstanbul'a davet edilmiştir (Duranay vd., 1972, s. 375). Daha sonra İstanbul Belediyesi Şehircilik Müşaviri olarak da görev yapacak olan Wagner, İstanbul Havalisinin Planı isimli bir rapor hazırlayarak planını sunmuştur. Nüfus tahminlerini, geleceğe yönelik otomobil, ulaşım ve konut artışı öngörülerini, şehrin sanayi alanı kurgusunu, istatistikler ile araziden ve sudan nasıl istifade edileceğine yönelik teklifleri içeren kapsamlı bir rapor hazırlamıştır. Planın uygulanmasını mümkün kılacak mevzuat önerisinde de bulunmuştur (Wagner, 1937). Söz konusu plan İstanbul'un geneline yönelik hazırlanmış

ve Tarihi Yarımada ile ilgili özel bir bölüm bulunmadığından çalışmada detaylarına yer verilmemiştir.

İsviçre doğumlu Fransız mimar Le Corbusier, bu dönemde İstanbul'u planlamak istemiş bir diğer isimdir. Le Corbusier 1911'de çıktığı Şark Seyahatinde İstanbul'da uzun süre kalarak toplumsal kültür ve şehirleşme biçimi üzerine incelemede bulunmuştur. 20. yy modern mimarisinin öncü isimlerinden olan Le Corbusier, kaldığı süre içinde Tarihi Yarımada'yı detaylı olarak gözlemlemiş, hatıratında hayranlığından geniş olarak bahsetmiştir. Ünlü mimar Suriçi'nin mevcut dokusunun korunmasını ve imar edilecek yeni modern şehrin sur dışında kurgulanmasını önermiştir. Kendisinin Atatürk'e yazdığı bir mektupta bu teklifi yaptığı, Arkitekt Dergisi için Mimar Şemsa Demiren'e verdiği bir röportajdan bilinmektedir. Bu konuşmasında; şehri koruma stratejisini, inkılap düşüncesine aykırı bir tutum olduğu halde devrimler gerçekleştirmiş bir yönetime teklif etmesini hayatının hatası ve gafı olarak gördüğünü, bu nedenle şehrin imarı fırsatını rakibi Prost'a kaptırdığını dile getirmiştir. (Corbusier, aktaran, Demiren, 1949).

Yarışma sonucunda makul bulunan Elgötz planı ve bahsi geçen diğer plan tekliflerinden hiçbiri uygulanmamıştır. Yarışmaya katılmayan Fransız mimar Henri Prost 1935 yılında, Yalova'da bir yerleşim planı çalışması için Paris Büyükelçisi tarafından davet edilmiş, burada bulunduğu sırada İstanbul Belediyesi kendisine şehrin imarı için ikinci kez teklifte bulunmuştur (Bilsel, 2010, s. 37). Bilsel dönemin Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ tarafından Prost'un davet edildiğini dile getirmekte, Prof. Işık Aydemir ise Prost'a yapılan ikinci davetin bizzat Atatürk'ün kendisine yazdığı mektup ile gerçekleştiğini belirtmektedir (Aydemir, 2008, s. 104). Murat Gül de söz konusu davetin hükümet tarafından yapıldığını ve Prost'un ekonomisi zorda olan, yangınlardan olumsuz etkilenmiş ve nüfusunda ciddi bir düşüş yaşamış İstanbul için imar planı hazırlamayı bu defa kabul ettiğini yazmıştır (Gül, 2018, s.124). Prost'un bu teklifi kabul ederken, planlarının İstanbul Belediyesi'ndeki uzmanlar tarafından gözlenmesi koşulunu öne sürdüğünden de bahsedilmektedir (Tekeli, 2013, s. 81).

Henri Prost, dönemin en ünlü mimar ve şehir plancılarından biridir ve planlama konusunda birçok ülkede ciddi tecrübesi bulunmaktadır. Belçika'nın Anwers şehri için hazırladığı plan ile ödül almış, Paris şehri için de bir plan hazırlamıştır. Roma'da bulunan Villa Medici Enstitüsü'nde eğitim almıştır (Aydemir, 2008, s. 104). Prost, İstanbul'a yabancı değildir. Öğrenciliği döneminde Tarihi Yarımada'da tarih öncesi, Roma ve Bizans

dönemlerinden kalan antik mimari unsurlar üzerinde çalışmış ve anıtsal yapılar üzerinde çizimler yapmıştır. Ayasofya rölöve çalışmalarında bulunmuştur (Tekeli, 2013, s. 81). İzmir şehrindeki imar çalışmalarında da bir süre görev almıştır. Dönemin Fransız sömürgelerinden olan Marakeş, Kasablanka, Rabat gibi bazı şehirlerde de planlama çalışmaları yürütmüştür.

1936 yılı Haziran ayında sözleşme imzalayarak çalışmalarına başlayan planıcı, Tarihi Yarımada'nın imarı için hazırladığı İstanbul Ciheti planını 1937 yılında bitirmiştir (Gül, 2018, s. 125). İsmet İnönü'ye sunulan ve Nafia Vekâleti tarafından 1939'da onaylanan plan, Tarihi Yarımada'nın ilk nazım planı niteliğini taşımaktadır.

Şekil 3

Prost İstanbul Ciheti Nazım Planı



Kaynak: Özler, 2007.

İstanbul Ciheti Nazım Planı, yeni açılacak cadde ve meydanlar ile Sarayburnu doğu kısmında korunmaya alınması düşünülen arkeolojik bölgeyi temel almıştır. Geniş bulvarların oluşturulması özellikle Batıda dönemin otomobil odaklı kentleşme anlayışının etkisidir. Prost

Tarihi Yarımada'nın güzelleştirilmesini, yeşil alan ve parklarla mukim hareketliliğinin sağlanmasını hedeflemiştir. Üniversite bölgesinin genişletilmesi ve büyük bir kütüphaneyi içeren meydanın oluşturulmasını, Beyazıt ile Şehzadebaşı arasında bir mahalleye dönüşmesini önermiştir. Sarayburnu Limanı'nın uzun vadede kaldırılması gerekliliğine vurgu yapmıştır. Bunun yerine Yarımada'nın güneyinde Yenikapı'da ana liman, feribot iskelesi ve uluslararası gar planlamıştır. Sirkeci Gar'ının ise sadece elektrikli banliyölere hizmet verecek şekilde küçültülmesi ve burada hareketliliğin azaltılmasını teklif etmiştir. Yenibahçe'de bir kültür-botanik park inşa edilerek yeşil alan olarak kurgulanmış, burada bir hayvanat bahçesi de düşünülmüştür. Eminönü'nde kapalı çarşının modernize edilmesi ve korunması, çevresindeki binalardan arındırılarak geniş yollarla sarılması ve burada bir meydan açılması düşünülmüştür. Buradan Süleymaniye'ye çıkan geniş bir cadde planlanmıştır. Beyazıt Meydanı'nın güney yönünde bulunan Theodosius Zafer Takı kalıntılarında kadar genişletilmesi fikri planda yer almıştır. Haliç şehrin ana sanayi bölgesi olarak kurgulanmıştır. Sağ kıyıda balıkxane, gıda ve hallerin konuşlanması uygun görülmüştür (Prost, 1937a, Özler, 2007 içerisinde).

Şekil 4

Prost Tarihi Yarımada Nazım Planı – Yapılacak Esaslı İşler Haritası



Kaynak: Özler, 2007.

Prost Tarihi Yarımada için kurguladığı yol ağını yukarıdaki haritada göstermiştir. 25 adet yol planlamış ve bunları açıklamıştır. Yarımada'yı Beyoğlu'na bağlayacak olan Atatürk Köprüsü'nün devam eden projesine ilaveten Atatürk Bulvarı'nın geniş bir bulvar olarak Unkapanı'na kadar uzatılarak açılması yol ağının temelini oluşturmaktadır. Bölgeyi sur dışına bağlamayı planlayan bugünkü Vatan ve Millet Caddeleri, Marmara Kıyılarında Yenikapı Bakırköy arasında ve Eminönü-Sarayburnu Yenikapı arasında iki sahil yolu, Eminönü Meydanı'nı Yeniçeriler Caddesine bağlayarak Nuruosmaniye'nin batısından Beyazıt'a giden bir yol, Haliç çevresini saran sanayi yolu bu önerilerden önemli birkaç başlıktır (Prost, 1937a, Özler, 2007 içerisinde). Planında ana yolların hızla yapılması gerekliliğinin sirkülasyonu sağlamak ve günün yıpranmış görüntüsünü iyileştirmek açısından önemli olduğunu, oluşturulacak mesken alanları ve mahallelerin bu yollara göre dizayn edileceğini belirtmiştir. Ekonomik açıdan yapılması elverişli olan adımlara öncelik verilmesi dile getirilmiştir.

Tarihi Yarımada'nın silüetinin korunmasına önem veren plancının bu anlamda şehre silüet açısından iyilik ettiği de birçok kaynakta dile getirilmektedir. Kuban ise bu husustaki değerlendirmesini (1998, s. 42); *"Topkapı Sarayı ve Sultanahmet bölgesini arkeolojik park olarak vurgulamış ve kent içinde 40 kotu üzerinde üç katı geçmeyen yapı yüksekliği sınırı getirerek kentin çekirdeğinin silüetinin bozulmasını engellemiştir"*; biçiminde ifade etmiştir (Kuban, 1998, s. 42).

Mimar Işık Aydemir de Kuban gibi kotlara ilişkin imar durumunun Prost tarafından oluşturulduğunu belirtmiştir (Aydemir, 2008, s. 106). Tekeli ise bu konuda; dönemin imar Müdürü Ziya Koca İnan'ın görüşleri doğrultusunda hazırlanan ve 40 rakımından yüksek kotlarda 12 metreyi aşmama kuralını içeren, Yapı ve Yollar Kanunu'nun nasıl uygulanacağına yönelik izahname hazırlanırken Prost'un görüşlerinin etkisinin bilinmediğini dile getirmiştir (Tekeli, 2013, s. 81). Prost planda şehrin manzarasının daha fazla ortaya çıkarılarak çekici hale getirilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Sultanahmet'te bulunan Ticaret Lisesi'nin kaldırılması ile Marmara'dan görünecek Sultanahmet manzarasının güzelleşeceğini ve bu alanın resmigeçit sahası olarak elverişli olduğunu belirtmiş, denizden görülecek şekilde bir anıt dikilerek Cumhuriyet Meydanı oluşturulmasını teklif etmiştir. Bölgede bulunan Antik Mirası ortaya çıkaracak nitelikte bir Arkeoloji Parkı planlamıştır. Bu park sayesinde Yarımada'nın tarihi niteliği, tarih öncesi dönemden itibaren biriken farklı kültürel anıt miras mevcut hali ile korunmuş olacaktır (Aydemir, 2008, s. 106). Nuruosmaniye'de bir otomobil Parkı ile Üniversite Bölgesi'nin

genişletilmesi önerisi bulunmaktadır. Haliç'in sağ yakasında yol sahasının fazlalığını ve buna mukabil olarak evlerin dağınıklığına vurgu yaparak, lüzumsuz yolların sayısını azaltmak ve modern tesisata sahip yeni mahalleler kurulmasını teklif etmiştir. Aynı zamanda Atatürk Bulvarı Şehzadebaşı ve Aksaray arasında genişletilerek; bu anayol üzerinde ilki Şehzadebaşı ikincisi Aksaray ve üçüncüsü Marmara Kıyısında olacak şekilde üç ana meydanla bölgenin şenlendirilmesi planda yer almıştır (Prost, 1937a, Özler, 2007 içerisinde).

Prost, planının açıklamalarını detaylı olarak ele aldığı ilave notlar da hazırlamıştır. 15 sayılı notunda At Meydanı'na yer ayırmış ve Sultanahmet'te yapılmasını istediği Cumhuriyet Meydanı'nın detaylarına yer vermiştir. Hipodrom kalıntılarının belirginleştirilmesi ve burada yapılacak düzenleme ile panoramik bir alan oluşturmayı planlamıştır. Aynı zamanda denize doğru taraçalı incek planlama sayesinde sahilden gözlenebilen siluet de belirginleşmiş olacaktır (Prost, 1937b, Özler, 2007 içerisinde, s. 117). Bu notlarda yer alan bilgilere göre Sirkeci Rıhtımındaki demiryolu yükünün hafifletilmesi önemli bir unsur olarak görülmüş, aksi halde Sarayburnu'nun eşsiz doğal dokusuna zarar vereceği belirtilmiştir.

İstanbul Belediyesi'nin gayretli girişimleri ile uygulamasına başlanmış olsa da İstanbul Ciheti Nazım planının içerdiği değişikliklerin tümü gerçekleştirilememiştir. II. Dünya Savaşı'na Türkiye girmese de dünyayı etkileyen savaş ekonomisi, ülkede de hissedilmektedir. Planlardaki bazı uygulamaların köklü değişiklikler ve ciddi maliyetler gerektiriyor olması da bu durumun nedenleri arasında gösterilmektedir. Gül, İstanbul'un dönüşüm sürecini incelediği eserinde (2018, s. 138) planın uygulanamama nedenleri arasında Prost planlarının şehrin topografyası göz önünde bulundurulmadan hazırlandığına işaret ederek, önerilen yolların yapımında geniş ölçekli yıkımlara gerek duyulacağını, planın tasarımı niteliği taşıdığı için uygulamadan uzak hususlar içerdiğini dile getirmiştir. Turgut Cansever (2013, s. 92) de planları benzer şekilde eleştirmiş, Prost'a tatmin edici düzeyde veri sağlanamadığı, planlama için gerekli bilgi ve belgelerin yeterli olarak temin edilemediği konusuna vurgu yapmıştır. Prost'un planlamada şehri geleceğe yönelik öngörü ve bilgilerle yapılandırmaktan ziyade estetik açıdan güzelleştirme anlayışına odaklandığını ifade etmiştir. İstanbul Belediyesi Şehircilik Müşavirliği'nden ayrılarak Nafia Vekaleti Yapı ve İmar İşleri Reisliği'nde çalışmaya başlayan Martin Wagner'in de Prost planını değerlendirdiğine dair bilgi mevcuttur. Tekeli bu konuda (2013, s. 81); "Wagner'in, Prost planını değerlendirdiği ve bir rapor yazdığı, planı gerçekçi bulmadığı, uygulamada başarı sağlamak için uygulanması gereken arsa politikası, finansman yolları

ve programlama gereği üzerinde durduğu anlaşılmaktadır” ifadelerine yer vermiştir (Tekeli, 2013, s. 81).

Ekonomik koşullar, mevzuat engelleri, istimlak gerektiren adımlar, şehrin sosyolojik olarak yaşadığı değişimler gibi nedenlerle planın uygulanması yavaş ilerlemiştir. Sanayideki etki ile nüfusun artmaya başlaması ve planlama uygulanırken diğer yanda plansız bir yerleşim oluşturması yeni bir zorluk ortaya çıkarmıştır (Tekeli, 2013). Uygulama sürecindeki bu yavaşlık, Prost için de sorun teşkil etmektedir ve zaman zaman dergilere verdiği röportajlarda bu rahatsızlığını dile getirmiştir (Gül, 2018). Dönemin Vali ve Belediye Başkanı Lütfü Kırdar, 1943'te İstanbul Radyosu'ndan yaptığı konuşmada halka şehrin imarı hakkında bilgi vermiştir. Kırdar konuşmalarında o güne kadar gerçekleştirilmiş uygulamalardan detaylıca bahsetmiş, gecikme ve aksaklıkların nedeni olarak savaş koşullarını işaret etmiştir (Daver, 1944, s. 5). Bu konuşmada asıl amaç Prost planlarında birkaç değişiklik yapılarak güncellenen yeni imar programının duyurulmasıdır. İstanbul'un Fethi'nin 500. yılına denk gelecek şekilde tamamlanmak istenen planda en belirgin değişiklik Yenikapı'da önerilen limanın gerçekleşmeyeceğinin kesinleşmiş olması ve henüz nerede konuşlanacağına karar verilmemiş olmasıdır (Tekeli, 2013, s. 87). Bu durum bölgenin farklı değerlendirilmesini beraberinde getirmiş, liman yerine Yedikule Sarayburnu arasında sahil yolu ve mesken alanları olarak planlamada güncelleme yapılmıştır. Yenikapı Aksaray arasındaki bölgenin batısı tıp sahası olarak kurgulanmış, Fatih Camii çevresinde yeni bir meydan oluşturulması düşünülmüştür.

Şekil 5

Lütfü Kırdar Tarafından İlan Edilen On Yıllık Plan



Kaynak: Gül, 2018, s. 139.

Prost'un görevde kaldığı süre içerisinde gerçekleştirilmiş pek çok önemli uygulama bulunmaktadır. Sultanahmet Meydanı genişletilerek açılmış, Sirkeci Meydanı genişletilmiştir. Cağaloğlu'ndan Ayasofya'ya uzanan Yerebatan Caddesi açılmış, ancak planda öngörülen yolların çoğu yapılamamıştır. Eminönü Meydanı planda önerildiği gibi önündeki çok fazla yapıdan temizlenerek yeniden inşa edilmiş ve burada geniş bir meydan açılmıştır. Mısır Çarşısı restore edilmiş, çevresinde yıkımlar yapılarak alan açılmıştır. Beyazıt Meydanı'nda çevresinde bulunan bir kısım yapı yıkılarak medrese ortaya çıkarılmış ve meydan yeniden düzenlenmiştir. Kara surlarına paralel turistik bir yol açılarak Yedikule Eyüp'e bağlanmış, Londra Asfaltı tamamlanmıştır. Vefa Stadı kurulmuş ancak yarımada planında yer alan olimpiyat stadı botanik park gibi projeler gerçekleştirilememiştir (Gül, 2018 ve Tekeli, 2013).

Atatürk Köprüsü ve İstanbul'un o güne kadarki en geniş caddesi olan Atatürk Bulvarı 50 metre genişliğinde açılmıştır (Gül, 2018). Bulvarın inşasında yangından etkilenen bölgelerle birlikte pek çok bina yıkılmıştır. Unkapanı Meydanı yeniden düzenlenmiştir. Küçük Ayasofya, Topkapı Surları, Ayasofya Hipodrom Alanı ve Sarayburnu bölgesinde sıkışan Doğu Roma Saraylar Bölgesi'nin arkeolojik parka dönüştürülmesi fikri gerçekleşmemiştir (Tekeli, 2013). Yine de bugün bölgenin hala "*arkeolojik bölge/park*" olarak isimlendirilmesi ve koruma planlarında bu şekilde yer alması Prost'un Arkeolojik Park Planı'nın bir sonucudur (Aydemir, 2008, s. 106).

Bu yenileme süreci devam ederken, şehirde diğer yandan sosyolojik değişimler de devam etmektedir. Nüfus genişlemekte, sanayi şehir merkezi ve sur içinden uzaklaşmadan gelişmekte ve Anadolu'dan göç almaktadır. Ortaya çıkan barınma sorunu ya gecekondular ya da apartman artışı olarak sonuçlanmaktadır. Artan nüfusa rağmen konut arzı kısıtlı kalmıştır. Sur içinde konuşlanan sanayi alanları nedeniyle kentin merkezine gelen göç kontrol edilememiş, yerleşimin sur dışında gerçekleşmesi sağlanamamıştır. Göçle gelen yeni işçi nüfus, kentte kalmak için işsizlik ihtimali ve yoksulluğu göze almaktadır (Batal, 2016, s.104). Kentin demografik yapısında gözle görülür bir değişim meydana gelmektedir. Bu değişime henüz hazırlanamamış olan şehirde Tarihi Yarımada da durumdan etkilenmekte, planlama süreci içinde bir plansızlık problemi yaşamaktadır. Ayrıca hem savaş ekonomisinde bazı çalışmalar israf olarak görülmekte hem de çalışmaların yıllardır tamamlanamıyor olması planın uygulanabilirliğinin sorgulanmasına yol açmıştır. Tüm bu sorunlar İstanbul Belediyesi'ni de aksiyon almaya ve yeni kararlar geliştirmeye itmiştir.

Diğer yandan 1945-1950 arasındaki süreç; II. Dünya Savaşı'nın ardından küresel ekonomik sıkıntıların çözüme kavuşturulması için hemen her ülkede yeni yönetim paradigmalarının geliştirilmeye çalışıldığı bir dönem olmuştur. Amerika'nın dünya ülkelerine yaptığı maddi yardımlar önemli yer tutmuştur. Truman Doktriniyle 1947 yılı itibariyle Türkiye'ye yapılan Marshall yardımları, ekonomik açıdan rahatlamayı beraberinde getirecek bir dizi yatırıma kaynak sağlamıştır. Türkiye'de çok partili siyasal hayata geçilen yıllardır. Bu dönemdeki değişim sürecini değerlendirirken Kuban (1998, s. 42), tarihi dokuya ve kent kültürüne atıfta bulunarak Osmanlı şehir imajının henüz kaybolmamış olduğunu ifade etmiştir.

1950-1960 Dönemi Tarihi Yarımada İmar Planlama Çalışmaları

Türkiye'de çok partili siyasal hayata geçişin ardından 1950 yılındaki seçimlerle Demokrat Parti iktidara gelmiş, Adnan Menderes Başbakan olmuştur. 1947 yılından itibaren devam etmekte olan Marshall yardımları ve devamında Avrupa'dan da gelen maddi destek, tarım başta olmak üzere birçok alanda rahatlama sağlarken hızlı bir ekonomik büyümeyi beraberinde getirmiştir. Yardımlarla başlayan bu süreç Türkiye'nin liberal eko-politik yaklaşımları benimsediği bir süreç olmuştur. Özellikle 1953 yılına kadar artan ekonomik büyüme, İstanbul'da da bir dizi imar uygulamasının kapısını aralayan gerekçelerden birini teşkil etmiştir. Şehrin Doğu-Batı arasında bir köprü niteliği taşıması hem II. Dünya Savaşı hem de sonrasındaki soğuk savaş döneminde; siyasal alan başta olmak üzere İstanbul'un önemi ve ticari merkez konumu belirginleşmiştir.

Sanayi ve ticaret bakımından da merkez durumunda bulunan Tarihi Yarımada için şehre yönelik tüm bu gelişmeler önem arz etmektedir. 1950'li yıllara gelirken ortaya çıkan Prost planının gözden geçirilmesi ihtiyacı, yeni dönemde de devam etmiştir. İstanbul Belediye Meclisi 1950 yılında Prost planlarını değerlendirmek üzere bir komisyon kurmuş ve bu komisyonun kararıyla 1951 yılında Henri Prost'un görevine son verilmiştir.

Prost'un görevden ayrılmasının ardından geçici bir revizyon kurulu oluşturularak mevcut planların değerlendirilmesi ve yeni dönemde nasıl bir uygulama süreci izleneceğinin belirlenmesi hedeflenmiştir. K. Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, M. Ali Handan, Cevat Erbel, Mithat Yenen ve Muhittin Güven belediye tarafından görevlendirilen bu komisyonda yer alan isimlerdir. Belediye İmar Müdürlüğü'nden Ertuğrul Menteşe ve Faruk Aker de komisyona yardımcı olmak üzere ekibe dâhil olmuşlardır (Tekeli, 2013, s. 99). Komisyon inceleme raporunu 1951'de tamamlamıştır. Prost İstanbul Ciheti Planı ile ilgili raporda yer alan görüşler, lüzumlu

saha araştırmaları yapılmadan planın hazırlanmış olduğu şeklindedir. Gerekli haritalar olmadan yapılan planlama, bölgenin topoğrafyasını göz önünde bulundurmeyen bir yolla hazırlanmıştır. Planların hazırlanmasında kullanılan yöntem güncel planlama anlayışından uzak bulunmuştur (Duranay vd., 1072, s. 390). Komisyon değerlendirmesinin yanında; vakit kaybetmeden saha araştırmalarına başlanmasına, yapılacak çalışmalarda nitelikli teknikler kullanılmasına, uygulamaların durdurulmamasına ve hali hazırdaki plana göre yürütülmesinin devamına, kadastro çalışmalarının genişletilmesine dair önerilerde bulunmuştur (Duranay vd., 1072, s. 390). Revizyon Komisyonu'nun bir önemli önerisi planlama çalışmalarını yürütmek üzere daimi bir komisyon kurulunun oluşturulmasıdır.

Daimi Komisyon'un oluşturulması için Belediye harekete geçmiş ve daha sonra Müşavirler Heyeti olarak isimlendirilecek komisyonu kurmuştur. Revizyon Komisyonu'nda da bulunmuş olan K. Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan Daimi Komisyonunda yer almış, Emin Onat da ekibe dâhil olmuştur (Gül, 2018). Komisyon 1953'te planlama çalışmalarını değerlendirerek ulaşım, rekreasyon vb. alanlarda bir takım istatistiki çalışmalarla birlikte ayrıntılı haritalar da hazırlamıştır. Tarihi Yarımada için hazırlanan güncel plan, her ne kadar eleştirilmiş olsa da Prost planlarının devamı niteliği taşımıştır. Prost tarafından hazırlanan planlara analitik bazı çalışmalar eklenmiş, kentin sanayi haritası çıkarılmış, bir kısım yol ağızlarında bazı küçük değişiklikler yapılmıştır. Müşavirler Heyeti'nin çalışmaları ve yayınlanan planlar arasında önemle bahsedilmesi gereken, bizzat tespitler yapılarak şehrin ilk kez sanayi haritasının çıkarılması olmuştur. Bu harita doğrultusunda Sanayi Bölgeleri Planı hazırlanmış, sanayiye ayrılacak yerleşmelerinin sur dışında planlanması ve Yedikule'de bir liman kurgusu önerilmiştir (Duranay vd., 1072, s. 390). Prost planında uygulanması mümkün olmayan kısımlar değiştirilmiş ve planlama alanı genişletilmiştir. Aynı zamanda plan, teknik saha çalışmaları sonucu oluşturulmuş, bakanlık, ilgili oda yöneticileri ve belediye meclisi katılımcıları ile istişare edilerek katılımcı bir yöntemle hazırlanmıştır (Gül, 2018, s. 171). Gül'ün aksine Prost'un planını bütüncül olmadığı yönünde eleştiren Cansever, kapsamı geliştirmeyi hedefleyen bu yeni planın gelecek projeksiyonundan yoksun olduğu ve hiçbir sosyal ve iktisadi veriye dayanmadığını vurgulamıştır (Cansever, 2013, s.144).

Yeni planda, bahsi geçen sanayi alanları ve liman lokasyonu gibi güncellemeler ile birlikte, Prost planlarının neredeyse aynı kaldığı dikkat çekmektedir. Haliç'in sanayi alanı olarak kurgulanması aynı kalmış ama alan kuzey yönünde genişletilmiştir. Cansever'in eleştirisini dile getirdiği nokta da sanayi bölgesinin Tarihi Yarımada'ya çok yakın kurgulanmış

olmasıdır. Surların hemen dışında Topkapı- Rami bölgesinde sanayi kurgulanması, meskun alanların surlarına doğru genişlemesine neden olabilecek niteliktedir. Haliç kıyısı boyunca ve Yarımada'nın güneyinde düzenlenecek sahil yolu önerisi de aynı kalmıştır. Yenikapı'da demiryolu istasyonu olması da yine Prost'un hazırladığı ilk İstanbul Ciheti Nazım Planı'nda yer alan tekliflerdendir.

Müşavirler Heyeti çalışmaları 1956'ya kadar devam etmiş ancak etkili bir uygulama gerçekleşmemiştir. Bu sırada Londra Planı'nı hazırlayan Patrick Abercrombie de İstanbul'a davet edilerek harita ve plan çalışmaları ile ilgili görüşleri alınmıştır. Kendisi planları inceledikten sonra sunduğu raporunda çalışmaları teknik bakımdan genel olarak makul bulduğunu, şehre ait ayrıntıları içeren analizler yapılması gerekliliğini dile getirmiştir (Duranay vd., 1972, s. 394).

Şekil 6

Belediye Sarayı İnşası, Saraçhane



Kaynak: İBB, 2023.

Bu süreçte modern mimari tarzın örnekleri olarak şehirde inşa edilen birkaç bina olmuştur. Tarihi Yarımada'da Saraçhane bölgesinde yeni mimari anlayışın temsili olarak İstanbul Belediye Sarayı inşa edilmiştir (1953). Müşavirler Heyeti, kapsamlı ve üst ölçekli uygulamaları hedefliyor olsa da, günlük yoğunluğun baskısında kalmış, bazı üyelerin ayrılması sonucu 1956'da dağılma aşamasına gelmiştir. "Müşavirler Dönemi" olarak bilinen bu dönem Başbakan Menderes'in İstanbul imarıyla bizzat ilgilenmeye başlamasıyla son bulmuş, bazı komisyon üyeleri devam eden süreçte

de Adnan Menderes ile birlikte çalışmıştır (Cansever, 2013, s. 145).

1950'lerin ikinci yarısına gelindiğinde Tarihi Yarımada otomobil sayısı ve nüfusun arttığı, kontrolsüz yerleşmelerin oluşmaya başladığı, sur içine yakın bölgelerde gecekonduların ortaya çıktığı bir süreci yaşamaktadır. Sanayileşmenin şehir içinde artış göstermesiyle oluşan kontrolsüz yerleşimler demografik değişimleri de beraberinde getirmiştir. Planlama için çözüm arayışları devam etmektedir. Başbakan Menderes, İstanbul'daki planlama çalışmalarının bir türlü sonuçlandırılmadığı ve problemlerin yoğunlaştığı bu ortamda İstanbul Belediyesi ile ilişkilerini sıklaştırarak imar çalışmaları ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. Tarihi Yarımada için kesin kararların alınarak uygulanmaya başlandığı ve sert müdahalelerle bölgenin büyük bir fiziki değişim yaşadığı süreç de böyle başlamıştır.

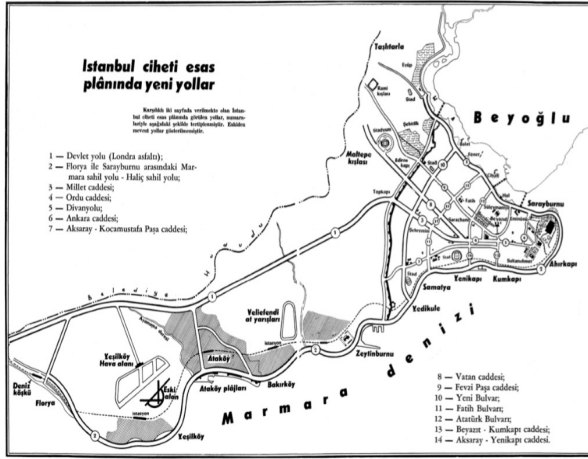
Adnan Menderes 23 Eylül 1956'da düzenlenen basın toplantısıyla, yeni bir imar sürecinin duyurusunu bizzat yapmıştır. Bugünkü Yarımada'yı büyük ölçüde 1960'a kadar süren üç buçuk yıllık bu hızlı dönüşüm süreci şekillendirmiştir. Bu dönem Yarımada'da hızla ve eşzamanlı imar uygulamalarının yapıldığı, bölgede kökten değişimlerin yaşandığı ve planlama yaklaşımlarının eleştirildiği bir dönem olarak anılmaktadır. Bugün şehrin ana damarlarını oluşturan yollar tarihi aks içinde bu dönemde inşa edilmiştir. Prost'un hazırladığı planlardaki ana yol ağı büyük ölçüde bu dönemde tamamlanmıştır. Bulvar ve meydanlarla bölgede trafik sorununa çözüm getirilmesi ve sıkışık görüntünün ferahlatılması planlanmıştır. Menderes de uygulamalardaki temel hedefin şehrin imajını yükseltecek şenlendirme çalışmalarının yapılması, trafik akışında düzenin sağlanması ve tarihi abidelerin restorasyonu olarak belirtmiştir (Kuban, 1998, s. 231). İlan edilen uygulamalar arasında ana kavşakların yeniden düzenlenmesi, Eminönü-Florya arasında bir sahil yolu inşası ve bu yolla sahil şeridinin halkın kullanımına açılması, gecekondu sorununu çözme hedefi ile satışa çıkarılacak arsa sayısının artırılması gibi başlıklar bulunmaktadır.

Menderes'in bu süreçte Karayolları Genel Müdürlüğü ve Belediye İmar Müdürlüğü'nden birer ekibi yakın çevresinde bulundurduğu, istişare ve danışma için bu ekiplerden yararlandığı, ekiplerin kendi aralarındaki rekabetle verdiği kararların Menderes'i etkilediği dile getirilmiştir (Tekeli, 2013, s. 102). Tekeli'ye göre bu dönemde uygulanan yol şeması üstünde İmar Müdürlüğü çevresinin etkisi olmakla birlikte, yolların genişlikleri, geometrik ölçüleri gibi konularda karayolları ekibinin etkisi ağır basmıştır. "Menderes İmar Operasyonu" olarak adlandırılan bu dönemde aslında Prost planlarından neredeyse farksız biçimde yeni

yol, bulvar ve meydanlar inşa edilmiş, uygulamalar pek çok yıkıma ve şehrin kent dokusunda ciddi tahribata yol açmıştır.

Şekil 7

Menderes İmar Programı Yol Haritası



24. Adnan Menderes döneminde İstanbul'un yeni yolları (İstanbul'un Kitabı)

Kaynak: Bilsel, 2015, s. 526.

Bu süreçte yapılan en önemli yollardan biri Kennedy Caddesidir. Sarayburnu'ndan Bakırköy yönüne, Yarımada'yı kuşatan bu sahil yolunun yapımında Marmara surlarının bir kısmı yıkılmış, yarımada'nın Marmara denizinden bakıldığında izlenen görünümünde ciddi bir değişim olmuştur. Aynı zamanda şehir ile deniz arasında yol ve otomobilin girdiği bir kentsel dönüşüm olarak nitelenebilir (Gül, 2018). 19. yüzyılda bu güzergâhta demiryolu inşası ile şehir ve deniz arasında demiryolu girmiş, bu kez otoyolla bir kez daha denizden uzaklaşmıştır.

Şekil 8

Vatan, Millet Caddeleri, Atatürk Bulvarı



Kaynak: İBB, 2023.

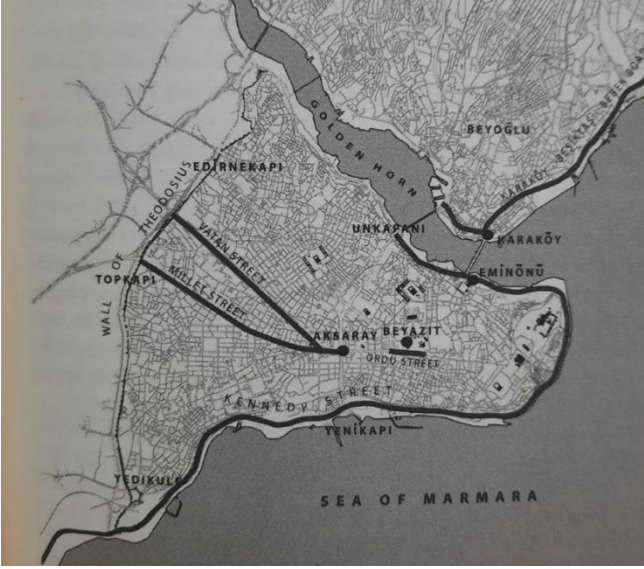
Yeni yol ağının ana noktasını oluşturan Vatan ve Millet Caddeleri bu dönemde yapılmış, Aksaray Meydanı yönünde birleşmiştir. Ordu Caddesi genişletilmiş, Aksaray- Yenikapı arasındaki yol da düzenlenmiştir. Böylece bu yolların Atatürk Bulvarı ile ilişkileri de güçlenmiş, Aksaray Meydanı bölgenin önemli ana meydanlarından biri haline gelmiştir. Bu caddelerin kamyonlar gibi büyük araçların Yarımada'nın içine sokulmasına yol açarak tarihi dokunun zedelenmesine sebep olması ve bölgenin örüntüsüne verdiği zarar birçok çevre tarafından eleştirilmektedir (Cansever, 2013, s. 99). Geniş bulvarlar etrafında açılan İşçi Sigortaları Kurumu, Emniyet Müdürlüğü ve Şehzadebaşı'ndaki Belediye Sarayı gibi kamu binaları, Tarihi Yarımada'nın merkezinde yeni bir yoğunluk oluşmasına neden olmuştur. Unkapanı-Eminönü arasında açılan Ragıp Gümüşpala Caddesi de bu dönemdeki önemli uygulamalardandır. Londra Asfaltının genişletilmesi, Yeniçeri Caddesi ve Divanyolu'nun oluşturduğu Beyazıt Meydanı ve Ayasofya arasındaki cadde, Divanyolu-Sirkeci arasındaki caddenin genişletilmesi, Beyazıt-Edirnekapı arasındaki Fevzi Paşa Caddesi Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen diğer önemli yol çalışmalarıdır (Tekeli, 2013, s. 104).

İmar uygulamaları İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü tarafından

takip edilmekle birlikte, Menderes de uygulamalara geniş vakit ayırmaktadır. Öyle ki kendisine bu süreçte “*fahri belediye başkanlığı*” unvanı verilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü’ndeki ekip de yollar hususunda uygulamalara teknik destek vermektedir. Alman şehirci Prof. Hans Högg de çalışmaları izlemek ve danışmanlık etmek üzere İstanbul’a davet edilmiştir. Högg için bir büro oluşturulmuş, kendisi bu süreçte bölge için planlama çalışmaları hazırlamıştır. Planlarında oldukça eski bir düzene sahip olan bölgede kanalizasyon ağının kurgusuna dikkatle değinmiştir. Nüfusu hızla artan bölgede etkin bir drenaj sistemi olmadan yeni planların uygulanmasının gelecekte sorun olacağını altını çizmiştir. Högg, kentin turistik kıymetinin artırılmasını ve trafik akışının düzenlenmesini temel almıştır. Önerilerini sahil, iş alanları, iç kavşak ve dış tanjantlar olmak üzere dört bant üzerine kurgulamıştır. Tarihi Yarımada merkezindeki iş sahalarının ve çarşının sıhhileştirilmesi, modern iş merkezleri kurgulanması ile bölgede otopark çözümlerinin getirilmesi önerileri arasında yer almıştır. Aynı zamanda Yarımada’nın planlanmasındaki önemli hususun ticaret noktalarını inceleyerek işlevsiz alanların kaldırılması olduğunu belirtmiştir. 1958’de İller Bankası Planlama Bürosu, planlama faaliyetlerinin bütüncül yaklaşımlarla uygulanması için çalışmalar yapmıştır. Bu dönemde İtalyan mimar Prof. Luigi Picciniato tarafından daha sonra “Geçit Devri Nazım Planı” olarak anılacak olan plan çalışması hazırlanmıştır. Picciniato’ya göre yeni gelişme alanlarının sur dışında planlanması ve tarihi bölgede daha fazla sıkışıklık ve tahribata yol açmayacak şekilde nüfusun şehre dengeli dağıtımının sağlanması gerekmektedir (Duranay vd., 1972, ss. 395-401).

Şekil 9

1956 İmar Programı Süresince Yapılan Yeni Yollar



Kaynak: Gül, 2018.

Picciniato'nun çalışmaları ile birlikte, şehirde hızla devam eden uygulama süreçlerinin yönetildiği büro sayısı dört olmuştur (Gül, 2015, s. 551). Menderes İmar Programı'nın yürütülmesi, dört büronun eşzamanlı çalıştığı bu çoklu ortamda hızla tatbik edilen bir yık-yap inşa şeklini ortaya çıkarmıştır. Meydanların açılması ve bulvarların oluşturulması için gereken yıkımlar, Yarımada'da bir şantiye ortamı oluşturmuştur. Çalışmalar mimarlık çevreleri ve toplum tarafından da eleştirilmeye başlanmıştır. Eleştiriler; ölçsüz istimlaklerin yapılması, tarihi eserlerin yıkılması ya da zarar görmesi, Simkeşhane'nin kaldırılması ve Beyazıt Meydanı'nın zarar görmesi, Fatih'te Şehzadebaşı Caddesi yapılırken Fatih Camii Medreselerinin bir kısmının yıkılması gibi konularda yoğunlaşmıştır. Uygulamalar sırasında çok fazla bina istimlak edilmiş, ancak mevzuat sorunları ve ekonomik koşulların kötüleşmesi gibi nedenlerle mal sahiplerine yapılan ödemelerde aksaklıklar yaşanmıştır. Toplumun tepkisini çeken diğer önemli konu da bu olmuştur (Tekeli, 2013). 1960 yılında Mimarlar Odası tarafından yayınlanan "Yurdumuzda İmar Çabaları" isimli bildiri istimlaklerin ortaya çıkardığı zor koşullara, malları istimlak edilen kişilerin mağdur olduğuna değinmiştir. Bu raporda kentin topografyası göz önünde bulundurulmadan hareket

edildiği, açılan caddeler için yeterli güzergâh çalışmalarının yapılmadığı ve hangi amaçlar için caddelerin oluşturulduğunun açık olmadığı da belirtilmiştir (Duranay vd., 1972, ss. 410-411).

Menderes'in bizzat ilan ettiği imar programı süreci, 1960 darbesi nedeniyle son bulmuştur. Tarihi Yarımada için planlama çalışmaları 1960 sonrasında da devam etmiştir. Bu yıla kadar yapılan çalışmalar, görsel düzenlemelerle sınırlı kalmıştır. Şehrin şenlendirilmesine ve ulaşımına verilen öncelik, sosyal alanda yaşanacak değişimlerin göz önünde bulundurulmasına engel olmuştur. Liman ve sanayi alanı gibi önemli konuların planlanması geri planda kalmıştır. İmar uygulamaları devam ederken şehirde sanayi kaynaklı göç artışı yaşanmakta, barınma ihtiyacı için gecekondular ortaya çıkmaktadır. Bu göçün kontrol altında tutularak mesken alanlarının sur dışında konuşlanması sağlanamamıştır. Bölgede artan konut sorunu da bu nedenle çözümü güç bir hal almıştır. Bugün hala şehrin en önemli ulaşım noktaları olarak kullanılmaya devam eden caddeler, nüfus ve otomobil sayısı bakımından devamlı artış gösteren Yarımada için rahatlatıcı çözümler getirmiş olsa da bahsi geçen kentsel sorunların azaltılmasına yardımcı olamamıştır.

Genel Değerlendirme

Tarihi Yarımada'nın modern politikalarla şekillendirilme niyeti 18. yüzyılda başlamış, batılı üslupta bir şenlendirme anlayışı o dönemden beri uygulamalara etki etmiştir. Cumhuriyet döneminde yine modernleşme ilkelerini benimseyen bir politikayla, bu defa daha radikal biçimde değişiklikleri öngören, yepyeni çağdaş kentler oluşturulması hedefi belirginleşmiştir. Tekeli (2009) bu dönemin iddialı kentsel planlama arayışını "*köktenci modernite*" dönemi olarak tanımlamaktadır. Planlama politikasını oluşturan modernleşme düşüncesi, kentte fiziki değişimin yanında sosyal değişimlerin de gerçekleşmesine imkân tanıyacak biçimde kurgulanmak istenmiştir (Akın, 2012). Cumhuriyetin laik ilkesinin toplumsal yaşama yansımaları sağlayacak radikal atılımların gerçekleşmesi ve seküler yaşam biçiminin gelişmesini destekleyecek planlama çalışmalarının uygulanması hedeflenmektedir (Gül, 2018, s. 97).

İmar planlama çalışmalarında batılı uzmanların desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaç, alanında uzman yerli yetkililerin eksikliği kadar, modernleşme politikasının da bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Tanınmış yabancı şehir planlarının seçiminde yönetimin uluslararası perspektifte Paris, Berlin Büyükelçiliklerinin önerileri ile hareket ettiği görülmektedir. Bu durum, bölgenin planlanmasında modern şehircilik anlayışının baz alındığının ve yeni yönetimin batıya

karşı bir iddiası olduğunun da göstergesi şeklinde (Bilsel, 2010, s. 39) yorumlanmıştır. Kentleşmeye dair temel bileşenler olan yerleşme ve konut planları, sanayileşme ve ticari gelişime dair planlamalar, çevre etütleri ve gelecek projeksiyonları arka plana itilerek, batılı tarzda bir süsleme/güzelleştirme anlayışı ortaya çıkmıştır. Şehri otomobile göre yorumlayarak geliştirmeye çalışan yol ve bulvar odaklı planlar, Prost tarafından, Paris'te uyguladığı yöntemle eşdeğer durumdadır (Prost, 1937a). Şehrin süslenmesine verilen önem ise Haussmann tarzının bir yansıması olarak görülmektedir (Tekeli, 2013).

Şehrin imar edilmesinde Prost'un müellif seçilmesine dair ısrar göze çarpmaktadır. Yarışmaya katılmamasına rağmen ikinci kez kendisine götürülen teklifle çalışmayı kabul etmiştir. Prost'un seçilmesinin nedenleri arasında İstanbul'u önceden tanımış olması, Yarımada'daki Helen-Grek anıtları ortaya çıkarması ve şehircilik alanında başarıları ile bilinen ödüllü seçkin bir mimar olması bulunmaktadır (Aydemir, 2008, s. 105). Aydemir'e göre yeni kurulmuş laik ve demokratik Türkiye Cumhuriyeti'nin bölgenin imarı için seçeceği ideal bir uzmandır. Gül (2018) de bu konuda hemen hemen aynı görüşleri dile getirmektedir. Fransız sömürgelerinde bulunan İslam şehirlerini de imar etmiş olan plancının, bölgenin imarında güdülen modernizm politikasına uygun bir isim olduğu için seçilmiş olabileceğini belirtmiştir (Gül, 2018, s. 147).

1933'te düzenlenen yarışmada plan teklifi olumlu bulunan Elgötz, planını sunduğu raporda bölgede yapılacak değişikliklerin yalnızca yabancı uzmanlar tarafından yapılmasını doğru bulmadığını dile getirmektedir. Batıda gelişmiş olan planlama tecrübesinden yararlanmakla birlikte uygulamaların yerli plancılar tarafından gerçekleştirilmesinin bölgenin tarihi kıymetini kaybetmemesi bakımından önemli olduğunu belirtmiştir. (Elgötz, 1934). Ancak seçilen plan uygulamaya konulmadığı gibi bu öneri de değerlendirilme fırsatı bulamamıştır.

Prost İstanbul Ciheti Planı, uygulamada yavaş ilerlemek zorunda kalmış, burada en önemli nedenin ekonomik koşullar olduğu sıkça dile getirilmiştir. Şehrin imarı için ne kadar iddialı olursa da savaş ekonomisi öncelikli başka ihtiyaçlar ortaya çıkarmakta ve kaynak sıkıntısı yaşanmaktadır. Prost planları yetersiz ve uygulanabilir olmaktan uzak kalitede, yalnızca masada çizilmiş taslaklar olarak hazırlandığı şeklinde eleştiriler almıştır. Ancak plancı çalışmalarına başlarken kendisine temin edilen harita ve analizler de yeterli değildir ve hazırladığı plan Belediye tarafından incelenmiş, Nafia Vekaleti tarafından da onaylanmıştır. Söz konusu eleştiriler uygulamalar başladıktan çok sonra eksikliklerin

görülmeye başlandığının bir göstergesidir (Gül, 2018, s. 138). 14 yıl gibi uzun bir süre görevde kalmış olan mimar, donanım oluşturmak üzere hava fotoğraflarına erişmiş ve mevcut haritalar oluşturmaya çalışmıştır. Küçük bir ekiple tüm planları kendi hazırlamış, siluetin korunmasını sağlayacak öneriler geliştirerek bugüne kadar etki eden kararlar alınmasını sağlamıştır. Bugün Sarayburnu'nda arkeolojik bölge olarak anılan anıtsal yapı grubunun isimlendirilmesinde ve korunmasında bu planın önemli katkısı bulunmaktadır.

Tarihi Yarımada'nın topoğrafyası ve tarihi niteliği, düz caddeler ve çevresinde oluşturulacak birkaç katlı evlerin yapılması için uygun değildir (Cansever, 2013, s. 140). Anıt yapılar olarak görülen külliye ve mabetlerin çevresinin açılması ve tek başına bir anıt olarak korunması fikri o güne kadar yerleşmiş şehir dokusuna göre çok farklıdır. Batı şehirlerinin aksine Osmanlı şehrinde müstakil ahşap evlerden oluşan sıkışık yerleşmeler ve yaya odaklı dar sokaklar, insan ölçeğinde bir mahalle kurgusu mevcuttur. Mahalleler ve ticari alanlar genel olarak dini yapıların çevresinde oluşmuştur. Prost'un önerdiği yeni düzen ise bu dokunun hâkim olduğu Tarihi Yarımada'yı alafranga bir anlayışla yeniden inşa etmeyi gerektirmektedir. Aksaray civarında yangından etkilenmiş ve dağınık bulunan bölgelerin, önerdiği anayollar arasında ızgara planlar şeklinde bir mesken alanı olarak düzenlenmesi önerileri arasındadır (Coşkun ve Doğrusöz, 2018, s. 580). Bu durum tarihi anlamda sert müdahaleler gerektirmekte ve büyük maliyetler ortaya çıkarmaktadır. Cansever silueti korumaya yönelik "40 rakım" düzenlemesinde Prost'un yanıldığını ileri sürerek Osmanlı kentlerinde siluetin oluşmasında temel kaynağın birbiri ile iç içe geçmiş ve anıtlar etrafında çevrelenmiş mimari anlayışı fark etmediğini belirtmektedir (2013, s. 143). Bu dönemde arsa spekülasyonlarının artmaya başlaması mesken alanlarının plana göre oluşturulmasına engel olmaktadır. Mahalle kurulmak istenen alanlardaki arsalar bölünerek satılmakta ve kendiliğinden mahallelerin oluşmasına neden olmaktadır (Tekeli, 2013). Bu gelişmeye bağlı olarak arsa fiyatları hızla yükselmeye başlamış ve yeni bir arazi politikası geliştirilmesini gerekli kılmıştır.

Prost'un planını izah ettiği raporunda imar uygulamalarını gerçekleştirmek için gereken mevzuatın hazırlanması hususunda teklifi bulunmaktadır; ancak bu konuda yeterli adım atılamamıştır. Geçirdiği zor yılların ardından yeniden hayat bulmaya çalışan bölgede canlanma ile beraber oluşacak nüfus artışı planda öngörülememiştir. Sanayi bölgesinin Haliç'te kurgulanması da çevresindeki tarihi mahallelerin tahrip olmasına ve su kirliliğine yol açmıştır (Kubat, 2018, s. 28). Eminönü ve Beyazıt Meydanı

alanlarının genişletilmesinde tarihi yapılar zarar görmüştür.

Planın, Yarımada'daki dağınık görüntüyü iyileştirmeye ve yollarla birleştirilerek alana bütünlük kazandırmaya, aynı zamanda şehrin diğer bölgeleri ile olan irtibatının sağlanmasına yönelik hazırlandığı pek çok kaynakta yer almaktadır. Cansever, Prost'un planlarındaki doğruluğa da değinmektedir. Bununla birlikte planın teknokratik bir biçimde uygulanmaya başlanması ve katılımcı bir anlayışın gözetilmemiş olduğuna vurgu yaparak eski kentin dokusunun tüm mukimlerin katılımı ile oluşmuş bir düzen olduğuna dikkat çekmektedir (2013, s. 142).

İkinci Dünya Savaşı sonrası liberal politikaların güçlenmesi ile birlikte modernite anlayışında da değişiklikler yaşanmıştır. Tekeli'nin modernite tanımlamasında 1946-1980 arasındaki dönem "*popülist modernite*" olarak adlandırılmıştır (2009, s. 137). Bu dönemde bölgenin imar edilmesindeki temel politikanın siyasi çıkarlar göz önünde bulundurularak geliştirildiği ve yatırımların bu amaçlarla hızla gerçekleştirildiği sıkça ifade edilmektedir (Kuban, 1998, s. 231).

1950 sonrası dönemde Tarihi Yarımada, İstanbul için ana merkez olma özelliğini korumaktadır (Akın, 2012). Yabancı uzmanların şehrin imarında söz sahibi olmasına dair eleştirilerin arttığı dönemde yerli mütehassıslardan oluşan Müşavirler Heyeti çalışmaları devralmış, analitik çalışmalar yürüterek saha analizlerinde bulunmuş ve detaylı haritalar çıkarmışlardır. Yine de düzenlenen çalışmalarda Prost'un hazırladığı İstanbul Ciheti planına göre büyük farklılıklar bulunmamaktadır. Müşavirler Heyeti'nin önerdiği uygulamalar Menderes İmar Programı'nın başlamasına kadar geçen sürede gerçekleşmemiş olsa da devam eden süreçte tatbik edilen uygulamaların çoğunlukla bu güncellenmiş Prost planının bir devamı olduğu görülmektedir. Karayolları ekibinin kontrolünde ilerleyen yol çalışmaları, Prost planında yer alan caddelerin yapılmasını baz almaktadır (Cansever, 2013, s. 145). Burada dikkat çeken husus, planının taslak niteliği taşıdığı ve uygulama güçlüklerinin bulunduğu yargısı ile görevden alınmış olmasına rağmen, yeni dönemdeki planların temelini de yine Prost ana fikrinin oluşturmuş olmasıdır.

Tarihi Yarımada'nın imarında en önemli etkenlerden olan liman ve sanayi alanı tespiti bu dönemde de yeni bir bakış açısı kazanamamıştır. Bu yıllarda sanayinin de gelişmesiyle hızlanan kentleşme, sanayi ve konut alanı talebini arttırmıştır (Akın, 2012). Sanayi şehirden uzaklaştırılmadığı için, bu alanda çalışan işçiler de barınmak için sur içinde yoğunlaşmaya başlamışlardır. Gecekondu sayısının artması, arazi spekülasyonlarını beraberinde getirmiş, yeni bir sorunu daha ortaya çıkarmıştır. Bu durum

imarlı ve imarsız bölgelerin bir arada var olmasına yol açmıştır (Tekeli, 2013). Nüfusun hızla artmaya devam etmesi konut ihtiyacını açığa çıkarmakta ancak yeterli konut arzı da sağlanamamaktadır.

Menderes dönemindeki uygulamalar bahsedilen sosyal sorunları çözüme kavuşturmaktan çok ulaşım ve görsel nitelik üzerine gelişmiştir. Yarımada'da açılan geniş bulvarlar büyük istimlaklere ve ciddi maliyetlere neden olmuştur. İstimlak Yasası ve Kat Mülkiyeti gibi mevzuat düzenlemeleri gerçekleştirilmiş olsa da uygulamalar çok daha hızlı ilerlediğinden eşzamanlı çözüm getirmesi mümkün olmamıştır. Liberal politikaların etkisiyle konut inşası özel sektör ile birlikte yürütülmeye başlanmış, bu durum plansız yerleşmelerin artışını hızlandırmıştır (Coşkun ve Doğrusöz, 2018, s. 580). Müteahhitler eliyle üretilen konutlar, tam da bu dönemde ortaya çıkmıştır (Tekeli, 2013). Bu spekülasyon ortamında ne tarihi dokuyla bağdaşan ne de tam anlamıyla yeni sayılabilecek konutlar bölgede yerini almaya başlamıştır (Kuban, 1998, s. 233).

Menderes, ekonomik daralma nedeni ile iktidar partisine teveccühün azaldığı ve kendisinin politik kaygılar içerisinde popülist bir yaklaşımla imar operasyonuna kalkıştığı yönünde söylemler üzerinden eleştirilmiştir. Bu dönemde birden fazla ofiste imar uygulamaları incelenmekte, bilimsel yaklaşımla akılcı planlar üretilse de üzerinde herhangi bir istişare yapılamadan doğrudan tatbik edilmektedir. Bunda hiç şüphesiz Başbakan'ın çalışmaları bizzat yürütmesinin etkisi büyüktür. Tartışılması gereken güzergâh, yıkım, mesken alanları gibi konular Başbakan'a itiraz edilecek ortam bulunmadığından hızla uygulamaya geçilmektedir (Tekeli, 2013, s. 104). 15 yıl görevde kalmasına rağmen Prost planının büyük kısmı aslında 1956-1960 yılları arasındaki son üç buçuk yılda gerçekleştirilmiştir. Ancak 1939'da onaylanan planın ardından 16 yıl geçmiştir. Aradan geçen sürede ortaya çıkan kent sorunları için eşzamanlı çözümler üretilenmemiştir. Müşavirler Heyeti tarafından yapılan güncellemelerde de bu konular arka planda kalmıştır.

Bu hızlı uygulama süreci ciddi sonuçlar doğurmuştur. Aksaray meydanının oluşturulmasında geri dönüşü imkânsız yıkım ve tahribat meydana gelmiştir. Yol ve meydanlar için alan açılmasına yönelik uygulamalarda birçok tarihi yapı ya yıkılmış ya tıraşlanmış ya da toprağa gömülmüştür (Kuban, 1998, s. 232). Bu dönemde İstanbul geneli için istimlak edilen bina sayısında farklı rakamlar bulunmaktadır. Tekeli ve Kuban 7.289 rakamını dile getirmekte, Murat Gül ise ortalama 5.000 bina yıkıldığını belirtmektedir (2018). Kuban ise yaklaşık 7.000 binanın yıkılmış ya da hükümete devredilmiş olduğunu söylemektedir (2018, s. 28).

Sonuç

İstanbul ve Tarihi Yarımada, Cumhuriyet döneminde yeni kentleşme politikalarının etkisiyle çağdaş bir kent imajı meydana getirmek üzere yeniden imar edilmek istenmiştir. İstanbul ülke için ne kadar önemli bir simge ise Tarihi Yarımada da İstanbul için bu niteliği taşımaktadır ve yapılan her yeni uygulama imza değeri taşımaktadır.

İncelenen dönem içinde kentleşme sorunlarının tümünü kapsayan, kalıcı çözümler için öneriler getiren ve tamamlanmış bir imar programının gerçekleşmediği görülmektedir. Dönemin imar faaliyetleri, mevzuat, sanayileşme, konut tipleri ve sayısındaki değişimler ile demografik farklılıklar konusunda pek çok değişime neden olmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında tarıma dayalı sanayi ekonomik yaklaşımın benimsenmiş olması, köylüyü köyünde tutacak uygulamaların öncelenmesi nedenleriyle kentlere doğru göç hareketlerinin yaşanacağı ihtimali düşük kalmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı sonrasında dünyada ve Türkiye'de güçlenen liberal dalga, beraberinde şehirlerde yoğunlaşan veya sanayi merkezleri civarında kurulan yeni şehirlerin meydana gelmesine neden olmuştur. Uluslararası ekonomik destekler ile birlikte tarımda makineleşmenin artması, köylerden kentlere gerçekleşen göçe ivme kazandırmıştır. Arazi politikalarının sistematik olarak geliştirilememesi ve arsa satışlarının kontrol altına alınamaması beraberinde plansız yerleşme sorununu ortaya çıkarmıştır. Oysa mevcut planlama politikası bir grup fiziki düzenlemelerden ibaret kalmıştır. Bu döneme müteakip düzensiz yerleşme sorununun imar affı gibi uygulamalarla kısa vadeli çözüme kavuşturulmaya çalışılması, içinden çıkılması çok zor problemleri günümüze kadar getirmiştir.

Tarihi Yarımada'da bu dönemde yapılandırılan yollar planlanırken bölgenin doğal karakteri göz önünde bulundurulmamıştır. Aynı zamanda yaya ağırlıklı kurgulanmış bölgenin bir otomobil geçiş merkezi haline gelmesine sebep olmuştur. Tahrip edilen eski eserlerin barınma amaçlı kullanıldığı bir ortam oluşmuştur. Aynı zamanda sanayi bölgesi olan Haliç'te kirlilik artmıştır. Tarihi eserlerin yetkililerce tespitinin yapılmaması olması uygulamada güçlükler açmış, restorasyonların yapılması için yeterlik sahibi uzman kimselerin bulunmaması ve nitelikli tekniklerin gelişmemiş olması da tarihi karakterin bozulmasında etkili olmuştur. Anıtsal yapıların zarar gördüğü imar uygulamaları dönemi, aynı zamanda Osmanlı kent dokusunun da yok olmasına sebep olmuştur. Cansever 1998 yılında yazdığı "İstanbul'un Geleceği" isimli çalışmasında Tarihi Yarımada'nın korunabilmesi ve kültürel karakterinin yaşatılabilmesi için

birtakım önerilerde bulunmuştur. Bu önerilerden bazıları; ulaşım kilit noktalarının alandan uzaklaştırılması, ticari merkezlerin azaltılması, deneyimli ve duyarlı mimarlar eliyle bu bölgenin şekillenmesinin sağlanması şeklinde sayılabilir (Cansever, 2013, s. 114).

Sonuç olarak Tarihi Yarımada'ya yönelik Prost'un ve Menderes'in imar yaklaşım ve politikaları, hala eleştirel bir bakışla anılmaktadır. Elbette dönemin içinde bulunduğu sosyal, iktisadi ve ekonomik koşulların alınan kararlarda payı fazladır. Ayrıca yine aynı dönemin kentleşmeye ve imar politikalarına ilişkin entelektüel söylem ve derinliği günümüzden çok farklıdır. Tarihi ve kültürel miras öğelerinin değeri, bugün uluslararası kanunlar ve metinlerle geliştirilen bir koruma anlayışı içinde kavramsallaşmıştır. Bu kavramsal çerçeve ile döneme ilişkin eleştirileri dile getirmek, tarih felsefesinin lafız ve ruhuna aykırı düşebilir. Fakat tarih felsefesine aykırılık oluşturmadan birtakım eleştirileri dile getirmek, günümüz ve geleceğe ilişkin düşün biçimi açısından önem arz etmektedir.

Söz konusu döneme ilişkin yapılan incelemenin son safhasını teşkil eden 1960'a gelindiğinde bölge ana yollarına kavuşmuş fakat tarihi şehir dokusunda büyük tahribatı da beraberinde getirmiş bir dönüşüm süreci yaşamıştır. 1960 sonrası planlı kalkınma anlayışı benimsenmiş olsa da Tarihi Yarımada'yı koruyacak arındırma ve demografik mobilitenin yavaşlatılması sağlanamamıştır.

Elgötz'ün Yarımada'nın korunması ve sanayi alanının bölgenin dışına kurulması önerisinin uygulanamamış olması günümüze kadar süren sorunların temelini teşkil etmiştir. Elgötz, bölgedeki yoğun ticaretin şehre dağıtılmasını önermiştir. Değnilmesi gereken bir diğer nokta; Le Corbusier'in teklifidir. Corbusier Tarihi Yarımada'yı olduğu gibi koruyarak güzelleştirmeyi, geçmişten gelen dokunun mevcut haliyle kalmasını ve oluşturulmak istenen yeni modern şehrin Yarımada dışında inşa edilmesini istemiştir. Bahse konu öneri, belki de bugün tüm Yarımada'nın, Ayasofya ve Topkapı Sarayı arasında kalan "*Soğukçeşme Sokağı*" gibi görünmesine sebep olabilecek bir nitelik taşımaktadır. Bu öneri hayata geçirilmiş olsaydı hem Cansever'in, hem de Kuban'ın sıkça bahsetmiş olduğu Osmanlı şehrinin kendine has özellikleri bugüne kadar varlığını sürdürebilme şansı bulmuş olacaktı.

Ek Beyan / Declaration

Makalenin tüm süreçlerinde TESAM'ın araştırma ve yayın etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

Bu çalışma fikrini ortaya atmamızda bize ilham veren sevgili Kadriye Sağlam'a teşekkür ederiz.

In all processes of the article, TESAM's research and publication ethics principles were followed.

There is no potential conflict of interest in this study.

The authors declared that this study has received no financial support.

The authors contributed equally to the study.

We would like to thank dear Kadriye Sağlam who inspired us to come up with the idea for this study.

Kaynakça

Agache, A. (1934). Büyük İstanbul tanzim ve imar programı. İstanbul Belediye Matbaası - Özler, Ş. (Der. 2007). *Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde*. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Akın, O. (2012). İstanbul kentinin değişim öyküsü. *Mimarist Dergisi*, 12(45).

Aköz, S. (2018). Politika kavramının siyaset kavramı yerine kullanılması ve bilimsellik tartışmaları bağlamında devlet olgusuyla ilişkisi. *Van YY Üniversitesi İİBF Dergisi*, 3(5).

Arif, B. (1931). İstanbul'un imarı hakkında notlar. *Arkitekt Dergisi*, 5.

Aydemir, I. (2008). İki Fransız mimar Henri Prost ve August Perret'in İstanbul ile ilgili çalışmaları. *Megaron İTÜ Mimarlık Dergisi*, 3(1).

Batal, S. (2016). Türkiye'de yerel yönetimlerin görev tanımında yeni bir misyon: kent kültürü kazandırma ve kentlileştirme. *Kent Kültürü ve Kentlilik Bilinci Sempozyumu*.

Bilsel, C. (2010). Türkiye'de şehircilik yarışmalarının ilk 30 yılı. *Planlama Dergisi (TMMOB Yayını)* 50.

Bilsel, C. (2015). Geç Osmanlı döneminden Cumhuriyet'e çağdaş şehir düşüncesi ve İstanbul planlaması. Coşkun Yılmaz (Ed.), *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde (s. 496-534).

Bozlağan, R. (2012). *İstanbul, derinlik, değişim ve güç*. Hayat Yayınları.

Cansever, T. (2013). *İstanbul'u anlamak*. Timaş Yayınları.

Coşkun, H. ve Doğrusöz, U. (2018). 20. yüzyılın başlarında İstanbul Tarihi Yarımada'da Henri Prost dönemi planlamaları; Prost sonrası 1950'lerden itibaren kentin morfolojik dönüşümü. *II. Kentsel morfoloji sempozyumu bildiri kitabı; deşikent, deşiksen kent, mekan ve biçim*.

Daver, A. (1944). *Dünkü, bugünkü, yarınki İstanbul*. İstanbul Radyosundan Konuşmalar, (Lütfü Kırdar basın açıklaması basımı). İstanbul Belediyesi Matbaası.

Demiren, Ş. (1949). Le Corbusier ile Mülakat. *Arkitekt Dergisi*, 11-12.

Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S. (1972). Cumhuriyet'ten bu yana İstanbul planlaması, *Mimarlık Dergisi*, 7 - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet dönemi

İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Duverger, M. (1984). *Politikaya giriş*. Varlık Yayınları.

Elgötz, H. (1934). İstanbul Şehrinin Umumi Planı, İstanbul Ahmet Sait Matbaası. - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Embarq Türkiye, (2014). Tarihi Yarımada yayalaştırma projesi mevcut durum değerlendirme raporu.

Ersoy, M. (2016). *Kentsel planlama kuramları*. İmge Kitabevi.

Galip, F. (1931). Şehrin imarı ve belediye. *Arkitekt Dergisi*, 9.

Gül, M. (2015). Menderes dönemi İstanbul'unda imar hareketleri ve arka planı. *Büyük İstanbul Ansiklopedisi - Osmanlı'dan Cumhuriyet'e planlama*, 8.

Gül, M. (2018). *Modern İstanbul'un Doğuşu, Bir Kentin Dönüşümü ve Modernizasyonu*. Sel Yayıncılık.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2011). İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı.

Jüri Komisyonu Raporu. (1935). İstanbul Şehir Planı. *Arkitekt Dergisi*, 1935-02.

Kapani, M. (2014). *Politika bilimine giriş*. Bilgi Yayınevi.

Keleş, R. (1997). *Kentleşme politikası*. İmge Kitabevi.

Kuban, D. (1970). İstanbul'un tarihi yapısı. *Mimarlık Dergisi*/5. - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Kuban, D. (1998). *Kent ve mimarlık üzerine İstanbul yazıları*. Yapı Endüstrisi Merkezi Yayınları.

Kubat, A. S. (2018). İstanbul Tarihi Yarımada, morfojenetik yapısı ve dönüşüm süreci. II. *Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiri Kitabı; Değişken, Değişen Kent, Mekan ve Biçim*.

Ökten, S. ve Can, A. A. (2002). *Türkler, fetihten günümüze İstanbul kent mekânının oluşumu*. Yeni Türkiye Yayınları.

Prost, H. (1937a). İstanbul'un nazım planını izah eden rapor. İstanbul Belediyesi. - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Prost, H. (1937b). İstanbul hakkında notlar. İstanbul Belediye Matbaası. - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, modernite ve Türkiye'nin kent planlama tarihi*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2013). *İstanbul'un planlamasının ve gelişmesinin öyküsü*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Wagner, M. (1937). İstanbul havalisinin planı. *Arkitekt Dergisi*. - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

3194 Sayılı İmar Kanunu. (1985), md. 5, Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194.pdf>.