Geliş Tarihi:
15.02.2021
Kabul Tarihi:
14.09.2022
Yayımlanma Tarihi:
31.12.2022

Kaynakça Gösterimi: Erken, E. (2022). İstanbul'da cumhuriyet döneminde planlama çalışmaları: Henrı Prost ve Luıgı Pıccınato'nun planlarının sonraki dönemlere etkileri açısından mukayeseli analizi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 21*(45), *1626-1648.* doi: 10.46928/iticusbe.1224428

İSTANBUL'DA CUMHURİYET DÖNEMİNDE PLANLAMA ÇALIŞMALARI: HENRI PROST VE LUIGI PICCINATO'NUN PLANLARININ SONRAKİ DÖNEMLERE ETKİLERİ AÇISINDAN MUKAYESELİ ANALİZİ

Derleme

Erhan Erken
Sorumlu Yazar (Correspondence)
Kurum
e-mail@email.com

Erhan Erken Lisans Eğitimini Boğaziçi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nde tamamlamıştır. Yüksek Lisans Eğitimini Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi alanında yapmıştır. Doktora Çalışmalarını ise Medipol Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümünde tamamlamıştır

İSTANBUL'DA CUMHURİYET DÖNEMİNDE PLANLAMA ÇALIŞMALARI: HENRI PROST VE LUIGI PICCINATO'NUN PLANLARININ SONRAKİ DÖNEMLERE ETKİLERİ AÇISINDAN MUKAYESELİ ANALİZİ

Erhan Erken
erhanerkenster@gmail.com

ÖZET

Dünyanın en önemli şehirlerinden biri olan İstanbul'un tarihinin, Yenikapı'da Marmaray için yapılan kazılar ve burada elde edilen bulgulara göre, 8500 yıl evveline kadar gittiği düşünülmektedir. Tarihi süreçte birçok büyük devlete başkentlik yapan İstanbul bu süreçlerde birçok değişim yaşamıştır. Osmanlı'nın son dönemlerinde ve özellikle Tanzimat ile başlayan süreçte batılılaşma tesirinde çeşitli şehir planlama çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmalar Cumhuriyet'in ilanı sonrasında da devam etmiştir.

Amaç: Bu çalışmada Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı sonrasında İstanbul'da etkili olan iki adet şehir planlama yaklaşımının mukayeseli olarak incelemesi yapılmaktadır. Her iki planlamanın İstanbul'a etkileri, birbirleriyle farklılıkları ve sonraki dönemlerde İstanbul'da ne tür iz bıraktıkları üzerinde durulmuştur..

Yöntem: Bu çalışma nitel araştırma yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Çalışmada öncelikle literatür taraması yapılmış, farklı kaynaklardan elde edilen bilgiler belli bir kurgu içinde derlenerek bir sonuca gidilmeye çalışılmıştır

Bulgular: Cumhuriyet döneminde İstanbul'daki iki planlama çalışmasına geçmeden önce Osmanlı'nın son döneminde İstanbul'da hangi saiklerle ne tür planlama çalışmaları yapıldığına bakılmıştır. Burada batıya ilginin arttığı ve Tanzimatla birlikte hızlandığı bir dönemde şehir planlaması noktasında da bu ilginin varlığı görülmüş ve özellikle bu dönemde İstanbul'da vuku bulan seri yangınların şehir planlaması çalışmalarını etkilediği fark edilmiştir.

1937 Sonrası İstanbul'da başlayan ve 1950'ye kadar süren Henri Prost dönemi hem planlamanın yapıldığı ve hem de uygulandığı bir dönemdir. Bu dönemde İstanbul'un daha çok iç kesimlerinde bir yoğunlaşma ortaya çıkmıştır. Oysa 1958'den sonra devreye giren Piccinato'nun planlaması şehrin doğru batı ekseninde genişlemesini hedefleyen bir planlamadır. Ayrıca şehri geniş bir bölgenin içinde onunla birlikte planlayan bir yaklaşıma sahiptir. Piccinato'nun planlaması özellikle kendisinden çok daha sonraki dönemlerde etkili olan bir çalışma olarak dikkat çekmektedir

Özgünlük: Bu çalışmanın en ilginç yanı bir yönü ile Prost ve Piccinato planlamaları arasındaki temel ayrılığı ve zıtlığı ortaya çıkarması diğer yönü ile de Piccinato'nun fikirlerinin 1980 sonrası iktidara gelen ANAP'lı İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın icraatları ile çok benzeşmesidir. Bedrettin Dalan sonrası İstanbul Büyükşehir Belediyesinde yönetime gelen farklı başkanlar zamanında da Piccinato'nun düşünceleri bir çok yönü ile uygulamaya konmuştur. Bu konu çerçevesinde araştırılan kaynaklarda bu tarz bir tespite rastlanmamıştır. Piccinato'nun İstanbul'da şehrin yönetimiyle ilgili bir noktada bulunmamasına rağmen fikirlerinin önemli bir bölümünün yıllar sonra tatbik mevkiine konulduğunu tespit etmek ve bunu ortaya koymak, bu çalışmanın en özgün noktalarından birisidir.

Anahtar kelimeler: Şehir Planlaması, H.Prost, L. Piccinato, Batılılaşma
Jel Kodu: R00**,** R58

PLANNING STUDIES IN THE REPUBLIC PERIOD IN ISTANBUL: A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE EFFECTS OF HENRI PROST AND LUIGI PICCINATO PLANS ON THE FUTURE.

ABSTRACT

The history of Istanbul, one of the most important cities in the world, is thought to go back 8500 years, according to the excavations made for Marmaray in Yenikapı and the findings obtained here. Istanbul, which has been the capital of many great states in the historical process, has experienced many changes in these processes. In the last period of the Ottoman State and especially in the process that started with the Tanzimat, various city planning studies were carried out under the influence of westernization. These studies continued after the proclamation of the Republic.

Aim: In this study, two city planning approaches that were effective in Istanbul after the proclamation of the Republic of Turkey are comparatively examined. The effects of both plans on Istanbul, their differences with each other and what kind of traces they left in Istanbul in the following periods are emphasized.

Method: This study was carried out with the qualitative research method. In the study, first of all, a literature review was made, the information obtained from different sources was compiled in a certain fiction and a result was tried to be reached.

Findings: Before moving on to two planning studies in Istanbul during the Republican period, what kind of planning studies were carried out with which motives in Istanbul in the last period of the Ottoman Empire. At a time when the interest in the west increased and accelerated with the Tanzimat, this interest was also seen in the point of city planning, and it was noticed that the serial fires that took place in Istanbul during this period affected the urban planning studies.

The Henri Prost period, which started in Istanbul after 1937 and lasted until 1950, is a period in which planning is made and implemented. In this period, a concentration emerged mostly in the inner parts of Istanbul. However, the planning of Piccinato, which came into effect after 1958, is a plan that aims to expand the city on the right western axis. It also has an approach that plans the city with it within a large region. The planning of Piccinato draws attention as a work that was effective especially in the later periods.

Originality: The most interesting aspect of this study is that, on one side, it reveals the fundamental difference and contrast between the plans of Prost and Piccinato, and on the other hand, Piccinato's ideas are very similar to the actions of ANAP's (Motherland Party) Istanbul Mayor Bedrettin Dalan, who came to power after 1980. Piccinato's ideas were put into practice in many ways during the time of different mayors who came to the administration in the Istanbul Metropolitan Municipality after Bedrettin Dalan. No such determination was found in the sources researched within the framework of this subject. It is one of the most original points of this study to determine that a significant part of Piccinato's ideas were put into practice years later, although he did not have a point about the management of the city in Istanbul.

Keywords: Urban Planning, H.Prost, L. Piccinato, Westernization,

Jel Code: R00**,** R58

GİRİŞ

Bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı sonrasında İstanbul'da etkili olan iki adet şehir planlama yaklaşımının mukayeseli olarak incelemesi yapılmaktadır. 1936 yılında İstanbul'a gelip faaliyete başlayan Henri Prost öncelikle şehre yönelik planlamasını yapıp daha sonra bu planlamanın önemli bir bölümünün uygulanmasına nezaret etmiştir.. Mustafa Kemal Atatürk'ün son dönemlerinde başlayan bu süreç İnönü döneminin sonlarına yani 1950 yılının başlarına kadar devam etmiştir.

Luigi Piccinato ise 1958 yılında planlama yapmak üzere İstanbul'a davet edilmiş, bir dönem çalışma yapıp görüşlerini ortaya koymuş fakat değişen siyasi şartlar dolayısıyla bu teklifler tam olarak uygulamaya konulamamıştır. 1960'lı yılların ikinci yarısında hükümet Piccinato'yu yeniden çağırıp kendisine danışmıştır. H. Prost ve L. Piccinato'nun planlamaları temelde birbirlerine zıt iki yaklaşım olarak algılanmaktadır. Piccinato'nun görüşleri kendisinden sonraki dönemlerde kısmi olarak uygulanmış ve bizim tespitlerimize göre özellikle de 1984 sonrasında ANAP'lı Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın İstanbul'da yaptığı icraatlar önemli oranda temel teşkil etmiştir

1920-1960 arasındaki dönemde dünyanın farklı şehirlerine bakıldığında şöyle bir manzara görülmektedir. Genelde şehir yapılanması tek merkezli metropoliten kentler ve çevrelerinde ortaya çıkan alt kentlerin yayılması biçimindedir. New York-Newark kent bölgesi, Chicago, Boston, Tokyo, Londra, Paris, Moskova gibi kentler bu dönemin önemli merkezleridir. 1960 sonrası eğilim ise, çok merkezli metropoliten bölgelerin gelişimine doğru yönelmiştir (Arlı, 2016).

Prost planı muhtemelen bu genel yaklaşıma da uygun olarak İstanbul'u geleneksel sınırları içinde tek merkezde yoğunlaşan bir kent olarak planlamıştır. 1950 sonrası döneminin İstanbul genelde tek merkezli bir şehirden zaman içinde çok merkezli bir sanayi kentine dönüşmüştür. İstanbul'un nüfus dinamiklerine karşılaştırmalı bakıldığında büyümenin hızı oldukça yüksektir. 1950 sonrası dönemde İstanbul'un gelişimine damga vuran temel mesele iç göç olmuştur. Yoksul kır nüfusunun büyük bir toplanma bölgesi hâline gelen şehir, Türkiye'nin sosyolojik değişimlerini de etkilemiştir (Arlı, 2016).

1936-1950 arası uygulanmaya çalışılan Prost planı ile 1958 sonrasında etkisini sürdüren ve 1984 sonrasında Dalan dönemi ile daha fazla tatbik imkanı bulan Piccinato'nun görüşlerini bu çerçeveden de değerlendirmek yararlı olabilir. Çalışmanın başlangıcında Osmanlı'nın son döneminde ve özellikle Tanzimat sonrasında İstanbul'daki şehir planlaması ile ilgili çalışmalardan ve uygulamalardan kısaca bahsedilecektir. Bu asırda İstanbul'da vuku bulan seri yangınlar sonrasında şehrin imarına yönelik önemli kararlar alındığı görülmektedir.

Daha sonra Osmanlı'nın yıkılışı ve yeni Cumhuriyet'in kuruluşu safhalarında siyasi sebeplerden dolayı önemini kısmen kaybeden ve başkent olma vasfını yitiren İstanbul'un 1935'lerden sonra yeniden toparlanması konusuna değinilecektir. Bu çerçevede ülke yöneticileri tarafından seçilen Henri

Prost'un İstanbul'daki planlaması ve uygulamalarından bahsedilecek ve bu uygulamaların şehre etkileri üzerinde durulacaktır.

1958'den sonra İstanbul ile ilgili şehir planlaması alanındaki görüşleri incelenecek olan L. Piccinato'nun da bu fikirlerinin Prost'un fikirleri ile hangi oranlarda farklılıklar gösterdiği üzerinde durulacaktır. Her iki planlama çalışmasının şehrin daha sonraki yıllarda aldığı şekle ne ölçüde tesir ettiği de bu çalışmanın odaklandığı ana noktalardan biri olacaktır.

19'NCU YÜZYILDA İSTANBUL'DA ANA HATLARI İLE ŞEHRİN PLANLANMASI ÇALIŞMALARI

Osmanlı Devleti'nde özellikle 1800'lerin başlarından itibaren birçok kurumda olduğu gibi şehir yapılarında da modernleşme temayülleri görülmeye başlanmıştır. Özellikle Tanzimat ile birlikte devletin idari yapısı, eğitim kurumları ve toplumsal yapıda meydana gelen dönüşümlerle birlikte şehirlerin yönetim şekilleri yeniden ele alınmıştır. Burada en önemli gelişme belediye yapılanmalarının ortaya çıkmasıdır. Bunun da ötesinde şehirlerin fiziki görüntüsü ve kurgularının yanı sıra binaların yapı düzenlerinde de farklılıklar görünmeye başlamıştır. Bu tarihlerde özellikle yangınların da tesiriyle ahşap yapılardan kagir yapılara doğru bir kayış müşahede edilmiştir (Bilse, 2015).

XIX. yüzyıl başlarında İstanbul adeta bir yayalar şehri idi. Şehir hayatına şehir hatlarının ve raylı sistemin girmesi neticesinde büyük bir dönüşüm yaşanmış, bu da doğal olarak şehrin yollarının genişletilmesine ve yenilenmesine neden olmuştur. Şehri en çok üzen ve yapısını değiştiren faktör ise yukarıda bahsedildiği gibi maalesef yangınlar olmuştur (Bayındır, 2007, s.115). 19'ncu yüzyılda büyük Avrupa kentlerinin birçoğunda da benzer yapısal değişimler vuku bulmuştur. Osmanlı'da da aynı dönemlerde meydana gelen değişimlerin Avrupa'daki şehirlerden belli oranda etkilendiği muhakkaktır. Üçüncü Selim'in döneminde Selimiye kışlası inşa edilirken onun hemen yanı başında kurgulanan mahalleler geometrik tasarımıyla klasik kurgu dışında ilk planlama örneği olarak dikkat çeker.

İkinci Mahmut döneminde yeniçeriliğin kaldırılması sonrasında şehrin yüzyıllardır önemli bir unsuru olan Yeniçeri kışlalarının tümüyle ortadan kaldırılması İstanbul'un şehir yapılanmasında çok önemli bir olay olarak kayıtlara geçmiştir. Yine aynı dönemde 1836 yılında Unkapanı Azapkapı arasında inşa edilen Unkapanı Köprüsü (Cisr-i Cedid) Haliç üzerindeki ilk köprüdür (Bilse, 2015).

İstanbul'un ilk ölçülü haritası Fransız sefarethanesinden mühendis Kaufer'in çizdiği haritadır (Tekeli, 2002, s.36) Bu haritada geleneksel Osmanlı kent dokusundan farklılaşmış hiçbir kesim görülmemektedir. Bu haritanın ilk olarak 1786'da çizildiği bilinmektedir. Bahse konu harita 1800 yılında J. B. Le Chevalier'in 1800 yılında Paris'te basılan *Voyage de la Propontide et du Pont-Euxin* adlı kitabında yayınlanmıştır. Daha sonra 1819 yılında bu haritalar haritacı Barbie de Bocage tarafından yapılan eklerle yayınlanmıştır. Bu planlar Tanzimat öncesi İstanbul'un durumunu

göstermek bakımından önemlidir. (Kubilay, 2015). İstanbul ile ilgili yapılan ilk şehir planı olarak Prusyalı subay Von Moltke'nin İstanbul için hazırladığı haritadan bahsedilmektedir. İlk defa Osman Nuri Ergin'in Mecelle-i Umur-i Belediyye'de bu husus zikredilmektedir. Bu haritanın 1828 tarihinde tamamlandığı kayıtlarda geçmektedir.

Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun ilanından muhtemelen altı ay önce yayınlanan bir layihada İstanbul'un yeniden yapılandırılması konusunda görüşler belirtilmiştir. Bu layihada şehirde açılması düşünülen ana caddelerden bahsedilmektedir. Tanzimat'ın ilanından sonra da şehrin düzenlenmesi ile ilgili çeşitli nizamnameler yayınlanmıştır. 1848 yayınlanan Ebniye Nizamnamesi ve ondan bir yıl sonra onu tamamlar mahiyette yayınlanan nizamnamelerde caddeler ve sokaklar ile ilgili belli ölçülerden bahsedilmekte ayrıca bina yükseklikleri ile ilgili de kurallar da getirilmekteydi (Bilse, 2015).

İstanbul'da meydana gelen yangınlar sonrası bahse konu nizamnameye dayalı olarak yeni alanlar planlanmıştır. Cibali ve Hocapaşa sekizer kez büyük yangın geçirmiştir. 1833'deki sekizinci Cibali yangınında 3.000 konut, 36 han, 260 hamam ve diğer binalar yanmıştır. Osman Nuri Ergin 1854-1908 arasında İstanbul'da 229 yangında 23.404 binanın yandığını tespit etmiştir.. Bunlardan en büyükleri 3.010 binanın yandığı 1865'deki sekizinci Hocapaşa yangını ile 3.000 binanın yandığı 1870'deki Beyoğlu yangınıdır. 1855 Laleli-Aksaray yangınında 748, 1860 Unkapanı yangınında 600, 1863 Kasımpaşa yangınında 526, 1866 Balat yangınında 500, 1872 Kuzguncuk yangınında 591, 1873 Samatya-Kocamustafapaşa yangınında 687, 1889 Pendik yangınında 1.200, 1903 Kartal-Maltepe yangınında 1.121 bina yanmıştır (Tekeli, 2002, s.28).

Bunlara ilaveten Fener (1855), Kadıköy (1855), Salmatomruk (1856), Sakızağacı (1857), Ayvansaray (1861), ve Küçükmustafa Paşa (1861) yangınları da vuku bulmuş bu yangınlarından sonra yangın alanları nizamnameye uygun olarak yeniden inşa edilmiştir. 1863 yılında hazırlanan bir nizamnameyle uygulamaların sadece İstanbul ile sınırlı kalmaması ve imparatorluğun her yanına yaygınlaşması kararlaştırılmıştır. 1865 Hocapaşa yangını sonrası şehrin Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar çok geniş bir alanı nizamnamenin uygulama alanı olarak değerlendirilmiştir. 1860'lı yılların başında birçok ilçede belediye teşkilatı kurulmuş bunlardan en öne çıkanı Altıncı Belediye Dairesi olmuştur. Bugünkü Galata ve Taksim bölgesinin kapsayan bu belediyenin en önemli icraatı Galata surlarının yıkılması olmuştur. 1867 yılında Sultan Abdulaziz'in Paris ve Londra'yı ziyareti sonrası burada gördükleri üzerine İstanbul'da bir dizi yenilikler yapma isteği de İstanbul için önemli kararlardan biri olmuştur.

1871'de Bahçekapı ve Eminönü arasındaki surların yıktırılması ve buradan Saray arazisinin ucundan demiryolu geçmesi de önemli bir karar olarak nitelenebilir. 1870 Taksim yangını da bu bölgenin yeniden düzenlenmesi için bir sebep teşkil etmiştir. Görüldüğü üzere İstanbul'da 19'ncu yüzyıldaki önemli yangınlar sonrası şehrin yeniden imarı ile ilgili önemli gelişmeler yaşanmıştır (Bilse, 2015). Sultan Abdülhamit döneminin en önemli icraatları arasında Avrupa Demiryolları için Sirkeci Garı ve Anadolu Demiryolları ile Bağdat Demiryolu için Haydarpaşa Garı'nın inşaatı sayılabilir. Yine bu

sıralarda biri iki hisar arasında diğeri de Sarayburnu ile Üsküdar arasında iki adet demiryolları için asmalı köprü projesi hazırlanmış fakat bu proje fiiliyata geçememiş.

İttihat ve Terakki döneminde 1912'de yönetime gelen Dr. Cemil Topuzlu döneminde İstanbul'da birçok yol açılmış ve alt yapı projesi yapılmıştır. 1918 Cibali Fatih yangını sonrası birçok mahalle ızgara planlama usulü ile yeniden inşa edilmiştir. 1925-28 yılları arasında Fatih'ten Edirnekapı'ya kadar uzanan Fevzipaşa Caddesi 30 metre genişliğinde bir tramvay yolu olarak açılmaya başlamış bu sırada da Fatih Külliyesi'nin güney tarafındaki bazı medreseler yıkılmıştır (Bilse, 2015). Tanzimatın ilanından sonra İkinci Meşrutiyetin ilanına kadar geçen yaklaşık 70 yıllık sürede İstanbul'un (Dersaadet'in) yapısından birçok önemli değişiklik meydana gelmiştir. Fakat bu değişimlerin ilk başlarda planlanan kadar olmadığı ifade edilmektedir (Tekeli, 2002, s.57).Bu konuda yapılan önemli bir diğer tespit de bu yaşanan dönüşümün bir genel tasarımın sonucu olmadığı şeklindedir. Değişim ve dönüşümler parça parça olarak yapılmış bunlardan çok anlamlı bir bütün ortaya çıkmamıştır. Fakat tüm bu parçalı değişimlerin arkasında batıdaki şehirlerdeki değişimlerin yönlendiriciliği ve yine batıda meydana gelen teknolojik gelişmelerin tesiri hissedilmektedir. İlave olarak şehrin özellikle merkezindeki yol ağlarının araba ve tramvay ulaşımına elverişli hale getirilmesi de bu tesirin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir (Tekeli, 2002, s.57)

1900'lü yılların ilk yirmi yılı içinde İstanbul'da çok önemli olaylar vuku bulmuş bu da şehrin yaşantısını ve sosyolojini büyük ölçüde etkilemiştir. 31 Mart 1909 olayları, Balkan savaşları sonrası Rumeli'den gelen göçmen dalgaları, 1914-1918 arası Dünya Savaşı'nın sıkıntıları birinci derecede İstanbul'da etkili olmuştur. Savaş sonrası mütareke döneminde müttefikler tarafından işgal edilen İstanbul'a bir yandan da Rusya'daki iç savaşta ülkelerinin terk eden Beyaz Rusların yoğun gelişi olmuştur. Ayrıca Kurtuluş Savaşı sırasında bu hareketin merkezinin Ankara oluşu İstanbul'un fonksiyonunu azaltmış Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte başkentin Ankara oluşu İstanbul'un uluslararası siyasi ve ekonomik öneminin de azalmasına yol açmıştır (Arlı, 2016; Tekeli, 2002).

Tüm bu gelişmeler İstanbul'un nüfusuna da tesir etmiştir: 1897 sayımında nüfusu 1,1 milyon civarına gelen kent nüfusu 1914 nüfus sayımında 909.978 olarak görülmektedir. Ancak bu nüfusun ayrımı verilirken yabancı kategorisi görülmemektedir. Sayımda elde edilen rakamın üzerine yüzde 12'lik bir yabancı nüfus payı eklenirse nüfus yaklaşık 1 milyona ulaşmaktadır. Kemal Karpat'ın tahminine göre, 1914-1916'daki İstanbul nüfusu için 1,6 milyon gibi bir rakam verilmektedir. Mütareke döneminde ise resmi kayıtlarda şehrin nüfusu 1.203.000 görünmektedir (Karpat, 2003; Karpat, 2010). 1927 nüfus sayımı Şehremaneti sınırları içinde 690.857 kişinin yaşadığını saptamıştı. Bu sayılar bir araya İstanbul'un nüfusunun nerdeyse yarı yarıya düştüğünden bahsedilebilir (Tekeli, 2002, s.69).

CUMHURİYET DÖNEMİ'NİN BAŞLARINDA İSTANBUL

1930 yılında çıkarılan Belediye ve Umumi Hıfzısıhha Yasasına göre İstanbul Belediyesi, Ankara örneğini izleyerek dönemin tanınmış şehircileri arasında sınırlı yarışma açarak plan elde etmeğe

çalıştığını saptıyoruz. Yarışma için 1932 ve 1933 bütçelerine para konmuştur. Yarışmaya dört plancı çağrılmıştır. Bunlar; Alman plancı Herman Elgötz, Fransız Alfred Agache, Jack H. Lambert ve 1902-1907 yılları arasında Ayasofya ve çevresinin Bizans dönemindeki durumuyla ilgilenmiş olan ve İstanbul'a gelerek bu alanda röleve ve rekonstrüksüyon çalışmaları yapmış olan Henri Prost. (Bayındır, 2007, s.116; Tekeli, 2002, s.80-81)

Bu plancılardan Prost dışındakiler 1933 yılında İstanbul'a gelerek incelemeler yapmışlar ve hazırladıkları plan ve raporları belediyeye sunmuşlardır. Bu üç çalışmadan ilk etapta Elgöltz'in çalışmasının birinci seçildiği anlaşılmaktadır. Elgötz'ün hazırladığı planın bazı bölümleri, ulaşım şeması gibi, sonraki yıllarda yapılan çalışmalarda bir nevi öncü olmuştur. Fakat her şeye rağmen, bilinmeyen bir nedenle belediye Elgözt ile plan konusunda herhangi bir anlaşma yapmamıştır (Bayındır, s.117). Sonuç olarak İstanbul'un planlaması kendisine verilmemiştir. Daha sonra, Hitler Almanya'sında siyasi görüşleri nedeniyle kendisine yer bulamayan Martin Wagner, İstanbul'un planlamasını yapmak üzere çağrılmıştır. Fakat planlama çalışması ona da verilmemiştir (Tekeli, 2002, s.81). 1936 yılında Henri Prost İstanbul planının sorumluğunu almak için ikinci kez çağrılmıştır.

HENRİ PROST'UN İSTANBUL'U PLANLAMA DÖNEMİ

Henri Prost Paris'teki Ecole Nationale de Beaux-Arts'tan mezun olmuştur. Prost, Roma'daki Villa Medici Enstitüsü'nde (L'Acadėmie de France) yüksek lisans projesini Ayasofya/İstanbul üzerine gerçekleştirmiştir. Bu safhalarda Prost'un 1905-1907 yılları arasında şehre gelerek Ayasofya'nın rölövelerini hazırladığından ve krokilerini çizdiğinden bahsedilmektedir (Bayındır, 2007, s.119)

Yine bu dönemlerde özellikle "espaces libres" (kamusal alan veya insanların özgürce toplandıkları alanlar) adı verilen şehirlerin düzenlenmesinde, geniş meydanların oluşturulması konusundaki görüşlerden etkilenmiştir. Kendisinin daha sonra yaptığı planlama çalışmalarında bu etkinin izleri görülmüştür. Özellikle İstanbul'da teklif ettiği çeşitli meydanlarda bu husus açıklıkla görülmüştür. (Akpınar, 2010).

Henri Prost daha sonra Fas, Marakeş, Rabat, Meknes gibi şehirlerin planlarını (1914-24), ardından da Paris bölge planını (1927-34) hazırlamıştır (Bayındır, 2007, s.119). 1924'te İzmir'in planlanması çalışmaları sırasında Renė Danger'e danışmanlık yapmıştır. 1931'de Cezayir için master plan yapan bir ekibin içinde yer almış, ardından Paris'in baş plancısı olarak çalışmıştır (1928-1934). İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'nde öğretim üyesi (1940-1943) ve Paris'teki L'Ecole Spėciale d'Architecture'da yönetici olarak görev almıştır (1929-1959) (Akpınar, 2010).

Prost'un kariyeri incelendiğinde şu hususlar açıklıklı görülmektedir ki, Mustafa Kemal Atatürk ve o dönemin yönetici kadroları İstanbul'un imarı için, iyi bir eğitim almış, deneyimli bir geçmişe sahip, Batı ve Doğu şehir yapısına hâkim, Cezayir ve Fas'da çalışmış, farklı kültürlere aşina, önceden İstanbul ve Türkiye'yi bilen bir şehir plancısında karar kılmışlardır. Prost'un diğer artı bir yönü de master tezinin İstanbul üzerinde yapmış bir planlamacı olmasından kaynaklanmaktadır (Güner, 2014).

15 Mayıs 1936'da İstanbul'a gelen Prost, 27 Aralık 1950'de anlaşmasına son verilinceye kadar şehrin imar faaliyetlerinde görev almıştır. Beraber çalıştığı vali ve Belediye Başkanları: (14 Ekim 1928–04 Aralık 1938 tarihleri arasında) Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, (08 Aralık 1938–20 Ekim 1949 tarihleri arasında) Lütfi Kırdar ve (24 Ekim 1949-26 Kasım 1957 tarihleri arasında) Fahrettin Kerim Gökay. Prost, Fransız-Türk mimar ve planlamacılardan oluşan geniş bir ekiple bir yıllık bilgi toplama ve araştırma süreci sonunda, 15 Ekim 1937'de raporunu yayımlamıştır. Bu raporunda Tarihî Yarımada da denilen Suriçi bölgesi, Beyoğlu ve Anadolu yakasına yönelik çeşitli öneriler geliştirmiştir (Akpınar, 2010). Prost ilk olarak Türk teknik elemanları ile ortaklaşa çalışarak bir rapor hazırlamış fakat daha sonra bu rapor İmar İşleri, Bayındırlık Bakanlığına devredilince burada kendisinden bazı düzeltmeler istenmiştir (Akpınar, 2010).

Porost'un planının onaylanma aşaması bir dönem uzamış hatta Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ döneminde belediye meclisinden geçememiştir. Daha sonra 1938 yılının Kasım ayı sonunda atanan ve İnönü'ye yakınlığı ile bilinen Lütfi Kırdar döneminde Prost'un çalışmalarının hızlanmaya başladığı görülmüştür (Bayındır, 2007, s.120-121) .

İstanbul'un planlamasında, 1937-1950 arasında uzun süre çalışmış olan Prost'un planının ana hatları ile özetlenmesine geçmeden önce birkaç cümle ile planın bütünü ile ilgili birkaç noktaya değinmek yararlı olacaktır

Öncelikle Prost'un tasarımında şehir Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy bölgeleri olmak üzere ayrı ayrı ve değişik zamanlarda planlanmıştır. Şehrin iş bölgesi olarak Kapalıçarşı ve çevresi, daha zengin kesimlerin yerleşimi de Beyoğlu ve Boğaz sırtları olarak tasarlanmıştır. Tepelerin bağlanması için de Atatürk Köprüsü gibi bağlantı formülleri teklif edilmiştir.

Şehrin tarihî özelliğini bilen ve bunu koruyacağını söyleyen Prost, Sarayburnu, Ayasofya, Aya İrini, At Meydanı, Sultan Ahmet Camii' nin olduğu tarihî yarımadayı bir arkeolojik park olarak düzenlemeyi düşünmüştü.. Yine şehrin yeşil alan ihtiyacı için de iki adet park planlanmıştır. Biri eski İstanbul yarımadasında surların dışında kalan bir alan, diğeri de Beyoğlu tarafında yani Gümüşsüyü ile Maçka arasında kalan stadyum, spor kulüpleri, açık hava tiyatrosu, sergi saraylarını içerecek olan 2 nolu park alanı olarak ifade edilen alan (Bayındır, 2007, s. 123-124).

H. Prost'un Planının Ana Hatları

Deniz Ulaşımı ve Limanlar

Prost'a göre Galata ve Haydarpaşa limanlarının genişletilmesi o günün şartları için yeterli olarak değerlendirilmiştir çünkü o yıllarda İstanbul bütün Anadolu'ya hitap eden bir liman ve antrepo olan karakterini değiştirmiştir ve artık Avrupa ve Asya arasında kara ulaşımın geçtiği bir kent hüviyetine bürünmektedir (Barman, 1979).

Zamanla Karadeniz'de limanı olan ülkelerin diğer ülkelerle denizyolu bağlantıları artacağı için gerekli şartları ihtiva eden Yenikapı'da modern bir liman yapılması öngörülmüştür. Yenikapı'da liman yapılması fikri daha sonraki dönemlerde de düşünülmüş ve bugün Yenikapı, özellikle iç deniz olan Marmara denizi çevresindeki şehirlere ve bölgelere seferlerin yapıldığı önemli bir liman haline gelmiştir. Burada Yenikapı'nın liman olması fikri sadece Prost'un düşünceleri ile açıklanamaz ancak Prost'un düşüncelerinin bu konuda etkili olduğunu söylemek mümkündür (Barman, 1979).

Liman konusunda çalışmalar sürerken bir dönem Yedikule ile Bakırköy arasında da liman olabilir mi diye düşünülmüştür. Bu düşünce mevcut bölgelere yönelik sanayi tesieleri ile berbaer düşünülmüş fakat kesin karara varılamamıştır (Tekeli, 2002, s.87).

Şehir İçi Ulaşım

Prost'a göre, modern nakil vasıtalarının ulaşımına uygun bir yol şebekesi tesis edilmelidir. Bu da lastik tekerlekli araçların hareketine uygun bir yol yapısına geçmek anlamına gelmektedir. Bu, Türkiye'de ulaşımın cumhuriyet döneminden başlayarak daha sonra da DP döneminde hızlanan bir şekilde lastik tekerlekli araçlar üzerinden yapılması tercihinin bir tür altyapısı durumunda olarak görülmelidir (Barman, 1979).

Prost ilk etapta İstanbul'un genişlemesi için iki istikametteki yola önem atfetmiştir. Bir tanesi Florya'yı İstanbul'a bağlayan yolun gidiş geliş ayrı bir tarzda olmasını tavsiye etmektedir

Diğerinde de Zincirlikuyu Mezarlığı'ndan başlayan (Yeni Mezarlık da deniyor) Büyükdere Caddesi ki bu yol Hacı Osman Bayırına oradan da Tarabya'ya bağlanan Boğaziçi Yüksek kornişinin zaman içinde çok önemli olacağını düşünmüştür (Özler, 2007. s.134).

Prost göre, Galata köprüsü 50 metre kadar Haliç'e doğru kaydırılmalı, Karaköy ve Eminönü meydanları büyük birer meydan olarak düzenlenmelidir. Bu durum Yeni Cami'ye de daha estetik bir görünüm verecektir. Trafik probleminin çözülmesi önemlidir ve hızlıca çözülmelidir. Bu iş ekonomik uygulamalarla yapılmalıdır. Bilhassa ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı yolların yerleri değiştirilmelidir. At Meydanı'nın (Sultanahmet'teki Hipodrom Meydanı) güneyindeki binalar kaldırılarak büyük bir Cumhuriyet Meydanı tanzim edilmelidir. Burada Prost'un Fransız ekolünden hareketle espace libre düşüncesine uygun plan örneklerini görmek mümkündür. Bu da şehir içinde büyük meydanların açılmasına yönelik bir tavsiyedir. Bu tavsiye daha sonraki dönemlerde uygulanmıştır. Örneğin, Taksim Meydanı da büyük çapta genişletilerek kültür tesisleri ile çevrelenecektir. Unkapanı ile Yenikapı arasında Atatürk Bulvarı ve onun ucunda Yenikapı meydana getirilecektir. Buraya bir de uluslararası demiryolu garı düşünülmektedir. Sirkeci Garı da sadece elektrikli banliyö trenlerine ve kısa süreliğine Sarayburnu limanına gelecek yük trenlerine tahsis edilecektir (Barman, 1979, s. 10-11; Bayındır, 2007, s.123).

Prost ayrıca Boğazın Avrupa yakası için biri sahilden biri tepelerden geçen iki korniş yol önermiştir. Sahildekinin Galata Köprüsünden başlayıp, Kabataş feribot iskelesinden geçerek Büyükdere ve

Sarıyer'e kadar uzanması düşünülmüştür. İkincisi tepelerden geçerek Boğaziçi'nin hâkim tepelerini bağlayan, Taksim-Büyükdere-Kilyos yüksek kornişidir. Bu iki korniş Boğaziçi'ni Beyoğlu'na deniz yolu dışında da güçlü bir şekilde bağlayarak canlandırmayı amaçlamaktaydı. Bu yolun daha sonraki yıllarda yapıldığı görülmüştür (Tekeli, 2002. s.82; Bayındır, 2007, s.123).

Sanayi ve Ticaret

Haliç kıyıları ticaret ve bölgesel sanayinin oluşumu için düzenlenecektir. Sanayinin Haliç kıyılarına yöneltilmesi önemli bir tercihtir. Daha sonra İstanbul'un merkezden çevreye taşınmasında birinci hareket noktası Haliç'in çevresindeki sanayi ve ticaretin buralardan kaldırılması olmuştur. Özellikle 1984 sonrası ANAP ve Bedrettin Dalan döneminde en önemli hedef Haliç'in etrafının binalardan ve iş yerlerinden temizlenmesi olmuştur. İstanbul'daki merkezî iş alanlarının bu bölgeden taşınması fikrinin en önemli altyapısı Prost Planı'ndaki tercihin tersi yönünde olmuştur.

Haliç koyunun iki tarafında kamyonlar için geniş birer sanayi yolu açılmalıdır. Buna dayalı olarak bahsi geçen yollar 1950'li yılların ikinci yarısında açılmıştır. İki köprü arasındaki Haliç parçasının bir tarafına haller, balıkhane ve gıda maddeleri pazarlaması, diğer tarafa ise bir rıhtım inşası düşünülmüştür. Mevcut çarşıların umumi hali korunmakla birlikte onların da modernize edilmesine çalışılacak ve dış bölümleri otopark olarak revize edilecektir (Barman, 1979).

Prost planında deniz ulaşımı için ilk etapta düşünülen liman Yedikule-Bakırköy arasında kurulursa bunun yanında bir büyük sanayi gelişme alanının da yer alması planlanmaktaydı. Bu plan çerçevesinde Yedikule havagazı fabrikasının Zeytinburnu sanayi bölgesine taşınması düşünülmüştür. Hava alanının yeri de Yeşilköy olarak kesinleşmiştir. Ayrıca Yeşilköy sahilinde uluslararası seferler yapacak deniz uçakları için bir hava limanı da bulunacaktır (Tekeli, 2002. s. 87).

Eğitim, Sağlık ve Kültür

Prost'a göre eski şehre hâkim bir durumda olan üniversite, Beyazıt ve Şehzadebaşı arasında gelişmeli ve sıhhi şartları ihtiva eden bir şekle bürünmelidir. Üniversite meydanı ve çevresi büyük bir park olarak düzenlenmelidir. Merkezî noktada bir millî kütüphane bulunmalıdır. Prost bu noktada da yine büyük meydanlar oluşmasına yönelik bir öneri sunmaktadır (Barman, 1979).

Atatürk Bulvarının batısında, Gureba, Haseki, Cerrahpaşa hastanelerinin bulunduğu saha tıp bölgesi olacak buraya 1.000 yataklı bir belediye hastanesi de yapılacaktır (Tekeli, 2002. s.87).

Spor Sahaları, Yeşil Sahalar

Yenibahçe'de (Vatan Caddesi'nin geçtiği, Vakıf Gureba ile Emniyet'in bulunduğu bölgeler) kale duvarları içinde bitki, hayvan ve kültür parkları tesis edilmelidir. Kale duvarları dışında koşu yerleri, Olimpiyat oyunları için sahalar düşünülmelidir. Surların dışında en az 500 metre iç kısımdaki mahallelerin durumlarına göre bina yapımına yasak getirilmelidir. Sarayburnu ile Küçükayasofya arasına arkeolojik park tanzim edilmelidir. Havaalanı için yer etütleri yapılmalıdır. Sur dışında Eyüp

ve Rami için 1/2000 planlar yapılmalı ve eski eserler işaret edilmelidir. 1941 yılında bu işlemler gerçekleştirilmiştir (Barman, 1979, s. 11-14).

Prost Planlarında Konferans Vadisi ve İki Numaralı Park Düzenlemesi Haritası'nda İnönü Stadının yeri işaretlenmektedir (Özler, 2007. s.107). Aynı zamanda Not 19'da da Taksim kışlasının bulunduğu bölgede Sergi, Konferans, Tiyatro ve Konser Salonlarını havi bir Spor ve Festival Sarayından bahsedilmektedir (Özler, 2007. s. 120).

Anadolu Yakasında, Üsküdar Ve Kadıköy Arası Düşünülenler

Plana göre Londra-Ankara-Bağdat-Hindistan yolunun girişi olan Üsküdar'ın bilhassa basık kısımlarında önemli istimlak ve inşa faaliyetleri yapılmalıdır. Belli başlı bazı meşhur mezarlıklar ıslah ve muhafaza edilmelidir (Barman, 1979, s. 14). Fenerbahçe, Suadiye, Kadıköy ve Moda civarında düzenlemeler yapılmalıdır. Buna ilaveten sahillerin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Denize bakan yamaçların iskâna ayrılması gereklidir. Marmara sahilinde adalara karşı manzaradan yararlanmak için burada (Kadıköy-Kartal sahil şeridi) bir yerleşim oluşturmak istemiştir (Bayındır, 2007, s.123).

Boğaz üzerine yapılacak bir köprü veya su altı tünelinin inşaatından doğacak değişiklikler Asya-Avrupa bağlantısının feribot ve arabalı vapurla yapılacağı kabul edilerek dikkate alınmamıştır. Prost'un tasarısında dile getirilen bu konuların o dönemde gündeme geldiği fakat tercih edilmediği görülmektedir. Bunlara ilaveten, Prost'un planlaması içerisinde içme suyu ve kanalizasyon konularında da düzenlemeler önerilmiştir (Barman, 1979, s. 14).

Henri Prost'un Planları İçinde Gerçekleşenler

- Divanyolu, Ayasofya çevresi ve Topkapı Sarayı giriş yolu düzenlenmiştir.
- Babıali civarı, Saraçhane ve Fatih arasındaki yol ve Bozdoğan (Valens) kemerinin meydana çıkarılması gündeme gelmiştir.
- Aksaray Meydanı ve Atatürk Bulvarı açılmaya başlanmıştır. Yeni cami çevresi düzenlenmesi ile hal ve balıkhane yolunun açılmasına başlanmıştır. Bu yol daha sonra 1957-58 yıllarında genişletilmiştir.
- Florya plajı açılmıştır. Florya Plajı çevre düzenlemesi, Belediye Plajı ve Korusu, Plaj Evleri gerçekleştirilmiştir. Prost'un notlarında Florya ile ilgili birkaç yerde bahsedilmektedir. Florya'ya giden yol (Edirne yolu üzeri), plajın tanzimi, bir gençlik parkının tesisi, ağaçlandırma gibi konular planda uzun uzadıya ele alınmış ve sonrasında tatbikata geçilmiştir (Özler, 2007).
- Dolmabahçe Taksim yolu açılmış, Spor Sergi Sarayı inşa edilmiştir. Eskiden Dolmabahçe Sarayı'nın ahırlarının bulunduğu mekâna Dolmabahçe stadı yapılmıştır. Maçka

kışlası önündeki park düzenlenmiştir. Çukurbostan'da Vefa Stadı (Karagümrük Stadı) kurulmuştur.

- Bebek-İstinye sahil yolu yapılmıştır. Şişhane'den Taksim'e doğru giden Refik Saydam Caddesi, Taksim Meydanı ve Gezi Parkı yapılmıştır.

Beşiktaş'ta Barbaros Meydanı ve anıtı, Dolmabahçe Meydanı, Şişli Meydanı ve Üsküdar Meydanı oluşturulmuştur. Bu dönemde yapılanlar arasında dikkat çeken en önemli husus büyük meydanların ve geniş yolların planlanması ve bir bölümünün açılmasıdır (Barman, 1979, s.19; Tekeli, 2002, s.88-89).

Prost Planıyla İlgili Yapılan Çeşitli Yorumlar

Burada Prost'un teklif ve çalışmaları hakkında yapılan yorumlar ve değerlendirmelerle ilgili bir bahis açmak yararlı olacaktır. Çünkü Prost tarafından öne sürülen düşüncelerin bir bölümü onun vazifede olduğu dönemde gerçekleşmişti. Fakat bir bölümü de kendi döneminde gerçekleşmemiş ve muhtemelen daha sonraki dönemlerde bu düşüncelerden istifade edilmişti. Bir diğer husus da Prost planı ile gerçekleşen birçok düşünce ve eylem daha sonraki yıllarda İstanbul'un gelişmesini derinden etkilemişti.

Prost, öncelikle yerel ve uluslararası ölçekte etkili bir ulaşım sistemi çözmeyi hedeflemiştir. Tarihî eserlerle donatılmış siluetin korunmasını en önemli konu olarak görmüştür. 2700 yıllık tarihî dokunun şehrin yeniden imar edilmesi sürecini "hassas bir ameliyata" benzeten kent planlamacısı, "bakir bir alandaki" imar problemlerinin daha rahat çözülebileceğini ama İstanbul'un da korunması gereken tarihî bir dokuya sahip olduğunu konferanslarında vurgulamıştır. Kısaca özetlemek gerekirse, Prost'un başlıklarında öne çıkan noktalar şöyledir: Anıtların korunması; mevcut yolların topoğrafyaya uygun olarak genişletilmesi; sağlıksız, eski binalar ve güneşsiz, havasız mahallelerin bakımı ve buraların parklarla ve meydanlarla geliştirilip güzelleştirilmesi; kent sakinleri için ekonomik ve hijyenik amaçlar doğrultusunda işlevsel bölgelerin (endüstri, kamu alanları, konut, ulaşım) belirlenmesi ve İstanbul'un kentsel özelliklerinin korunmasıdır. Buralar; Boğaziçi, anıtlar, Haliç, Çamlıca, Adalar, Kurbağlıdere ve klasik İstanbul silüeti gibi alanlardır.

Prost'un raporlarında, güzelleştirme kavramı (embellissement) anlaşılması noktasında en çok problem oluşturan terimdir. Prost'un güzelleştirme kavramı, doğal mirasın korunmasını ve anıtların restorasyonunu, bunları çevreleyen yeni yolları, hijyenik, sağlıklı mimari ve kentsel çevreyi ve en önemlisi geniş meydanlar diye de vasıflandırılabilecek, bir başka tanımla da kamusal alanları veya başka bir deyimle büyük meydanları serbest toplanma alanlarını içerir (Akpınar, 2010) İstanbul için güzelleştirme kavramını başka bir bakış açısıyla özetle dört maddede değerlendirmek mümkündür. Bunlardan birincisi eski İstanbul'un siluetinin korunması, ikincisi başta Boğaziçi olmak üzere şehrin doğal zenginliklerine ulaşılabilmesi, üçüncüsü kentteki yol vb alt yapı ile yeni yapılacak binaların dönemin mimarlık anlayışına göre en iyi nitelikte gerçekleştirilmesi, dördüncüsü ise değeri olan tarihi

eserlerin korunması ve restore edilmesiydi. Bu plan ve programın Türkiye'nin o zamanki ekonomik olanakları göz önünde tutulursa çok iddialı olduğu söylenebilir (Tekeli, 2002, s.88).

Tüm bunlara ilave olarak, planın uygulanmasının on beş yıl sürmesi; bu dönem içinde çeşitli aşamalardan geçerek kısmi değişimlere uğraması; II. Dünya Savaşı'nın ekonomik koşulları içinde 1943'te onaylanan uygulama planının ancak bir bölümünün uygulanabilmesi, Prost Planı'nı tümüyle değerlendirmeyi zorlaştıran önemli bir etkendir (Akpınar, 2010).

Prost planı için öne sürülen bir başka yorum da şöyledir: Bu plan İstanbul'un daha önceki Greko-Romen planlaması üzerinden hareket ederek, tavsiye ettiği geniş bulvarlarıyla, içe kapalı mahallelerin dışarı açılarak sokakların etnik-dini kimliklerini yok ederek, kadın-erkek herkesin kentin ulaşım planıyla, kent dokusunun bütününe dahil edilmesiyle, laik bir kent merkezine dönüşmesini hedef almaktadır (Güner, 2014).

Bu yaklaşıma göre koruma ve güzelleştirme kavramları, esasında Türkiye'yi Cumhuriyet sonrasında Osmanlı mirasına pek de sıcak bakılmayan bir iklim içinde İstanbul'u kökü Fransız devrimine kadar dayanan geniş meydanların bulunduğu başka bir geleneğe bağlamak için de kullanıldığını iddia edilmektedir. Plandaki tüm Roma-Bizans mirasının korunmasına yönelik tasarımlar ve anıtların çevresinin açılıp geniş meydanlara dönüştürülmesi bu çerçevede ele alınabilecek uygulamalardır (Akpınar, 2010).

Konunun gençlikle ilgili yönü ele alındığında ise şöyle bir yaklaşım ortaya çıkmaktadır: Atatürk'ün cumhuriyeti ve reformları emanet ettiği gençlik, Prost'un İstanbul Planı'nda en sık değinilen temalardan biridir. Gençlik için tasarlanan yeni kültürel mekânlar ve spor sahaları, yalnızca Batılılaşmayı değil, tüm sosyal yapıyı topyekûn değiştirmeyi hedefleyen ulus devletin radikal reformlarının fiziksel ve mekânsal alandaki tamamlayıcı unsuru olarak görülebilir. Bu dönemde gerçekleştirilen Spor ve Sergi Sarayı ve Mithatpaşa stadyumu bu fikri kuvvetlendirici mahiyetteki eserlerdir. Bu tesislerle gençliğin toplu sportif aktivitelere teşviki sağlanmıştır.

Geniş meydanların (espaces libres) düzenlenmesi, bulvarlar, parklar ve meydanlar aracılığıyla şehrin yapısının değiştirilmeye çalışılması, kadın ve erkeklere eşit ve özgürce beraber olma imkânı veren bir teşebbüs olarak yorumlanmaktadır. Yeşim Arat'ın "Project of Modernity and Women in Turkey" başlıklı makalesinde belirttiği üzere "kamusal alanda kadının varlığı, Türk modernite projesi kapsamında en etkili görsel ve simgesel ifadeler taşımaktadır." (Arat, 1997, s.100). Bu çerçevede Prost'un önerileri, devletin idari ve hukuki düzenlemelerinin günlük pratiğe aktarımında etken olduğu iddia edilmektedir.. Prost Planı'nın anlamı, bu geniş kamu mekânlarında gizlidir: Geniş kamusal mekanların varlığı hukuki ve idari alanlarda yapılan seküler mahiyetteki reformların bir tür görünen yüzü olarak da işlev görmüştür.

Prost'un tavsiye ettiği geniş bulvarların açılması, başka bir ifadeyle mahallî karakterli dinî gücün (cami veya mescitlerdeki din görevlilerinin) mahalleli üzerinde geleneksel anlamda oluşturmuş olduğu

otoriteyi ve etkiyi, fiziki unsurlar da kullanılarak bir şekilde azaltma ve etkisizleştirme aracı olarak da kullanılmak istendiği tarzında da yorumlanmıştır. (Akpınar, 2010). Bu anlamda çıkmaz sokak yapısının ortadan kalkmasına da hizmet eden bu yaklaşım ve kurgulanan tasarım, geleneksel mahalle yapısının kısmen de olsa bozulmasına; kadın-erkek herkesin kentle daha kolay bütünleşmesine yol açmaktadır. Oysa Osmanlı mahalle kurgusunda mahremiyetin taşıdığı önemi, şekilsel olarak da gösteren "çıkmaz sokak" çok önemli bir özelliktir (Mutlu, 2015).

Bu temalar çerçevesinde Prost Planı'nın, ulus devletin hukuki, idari ve kültürel reformlarını şehrin yapısına taşıdığı; sekülerleştirici radikal reformları, görsel ve fiziksel olarak vurguladığı tarzında da değerlendirilmiştir (Akpınar, 2010). 2007 Yılında yapılan İkinci Eminönü Sempozyumunda Henri Prost tarafından yapılan düzenlemelerin sebep olduğu sonuçlarla ilgili ilginç bir tez daha ileri sürülmüştür. (Çiftçi, 2007) Burada ifade edildiği üzere Osmanlı padişahları tahta çıktıklarında ilk kılıç kuşandıkları mekân burasıdır. Dünyanın farklı bölgelerinden hacca giden Müslümanlar, öncesinde yüzyıllar boyu Eyüp Sultan'a ziyarete gelmişlerdir. Yine Haliç'in kıyı bölgelerinde çok uzun bir süre İstanbul'un zenginleri yalılar, köşkler ve türlü süslü yapılar içinde bu bölgelerde ikamet etmişlerdir (Sevengil, 1985).

Zaman içinde Hristiyanlar Fener'de, Yahudiler de Balat civarında yerleşmişler ve Unkapanı'ndan Eyüp'e kadar devam eden sahil şeridi Dini özelliklere sahip kesimlerce bir meskun mahal haline gelmiştir. Haliç kıyılarına sanayinin kaydırılması ve sanayi ile birlikte çevresinde bir gecekondulaşma ortaya çıkması bu bölgelerin nezahatini bozmuştur. Prost planının bu tarz bir menfi tesiri de oluşmuştur. Bu hal Bedrettin Dalan zamanında başlayan ve sonrasında da devam eden düzenlemelerle kısmen daha iyi bir noktaya gelmiştir (Çiftçi, 2007).

LUICI PICCINATO'NUN İSTANBUL PLANI

İstanbul'a yönelik planlama çalışmaları içerisinde hem bulunduğu dönem hem de daha sonraki yıllara yaptığı muhtemel etkiler göz önüne alındığında önemli olarak zikredilebilecek diğer bir plan çalışması da İtalyan şehir plancısı Prof. Dr. Luigi Piccinato'nun etkin rol aldığı bir çalışmadır (Köseoğlu, 2010, s. 44).

İstanbul'da o ana kadar gerçekleştirilen uygulamalara getirilen yoğun eleştirilerden ötürü şehir için yeni bir planlama çalışmasının gerekeli olduğu noktasına gelen hükümet bu sefer daha farklı bir ismi şehrin planlaması için göreve çağırmayı kararlaştırmıştır. Bu isim İtalyan şehir planlamacısı Luigi Piccinato olmuştur.

Piccinato'ya göre bir şehre dışarıdan içeriye, bulunduğu bölgeden şehre doğru bakmak gerekir. Şehre bakmak demek ona yeni gelişme alanları sağlamak, nüfusunu arttırmak, isakan şartlarını düzenlemek ve trafiğini hale yola koymaktan ibaret olmamalıdır. Bunun ötesinde üretim araçlarını daha uygun yerlere yerleştirerek şehrin gelişmesini ekonomik bir fonksiyona bağlayacak bir organizma oluşturabilmeye çalışılmalıdır.

Piccinato'ya göre şehir kontrol altına alınmalı, şehrin tabii gidişi tarafından sürüklenilmemelidir (Özler, 2007. s.401)

Piccinato, Prost'un planlamasında görülen şehri tek merkezli ve dairesel bir kurgu içinde toparlama ve yoğunlaştırma yaklaşımına karşı çıkmış ve İstanbul ve çevresindeki gelişmeyi doğu batı doğrultusunda bir çizgi üzerinde kurgulamanın önemli olduğunu savunmuştur. Bu çizgi üzerinde birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılmış ve birden fazla merkezi olan bir şehir yapısı tasarlamıştır. Piccinato bu ana görüşüne uygun olarak Menderes'in döneminde açılan Vatan ve Millet Caddesi gibi büyük caddeleri, Boğaziçi ve Haliç sahillerinde açılan yolları, Yıldız yolu, Anadolu yakasında hemen sahilden geçirilen Ankara yolu, Salıpazarı antrepoları, sur dışındaki Yedikule-Ayvansaray sahil yolunun sanayi yolu haline getirilmesi gibi uygulamaları yanlış buluyordu. Bu uygulamaları .şehrin merkezinde önemli bir nüfus yoğunlaşmasına sebep olacağını düşünerek eleştiriyordu (Bilsel, 2016;Tekeli, 2002. s.113).

Piccinato 1958 yılında bu yöndeki çalışmalarına başlamıştır. İlk olarak Kasımpaşa ve Kağıthane vadilerinde sanayi faaliyetlerinin dondurulması gerektiğinin savunan İtalyan şehir planlamacısı bu bölgelerin turizm kaynakları olarak muhafaza edilmesini savunmuştur. Piccinato Planı'nın başlıca maddeleri şu şekilde özetlenebilir:

- İstanbul'un planlaması için yapılacak çalışmada sadece şehrin iç yapısı değil şehrin içinde yer aldığı geniş bölge çapında bir planlama düşünülmelidir.
- Sanayi ve yerleşim alanları düşünülürken tek merkezli değil birden fazla merkezi olan bir şehir kurgusu tasarlanmalıdır. Dolayısıyla şehrin yerleşim alanlarında yoğunluğun azaltılması hedeflenmelidir.
- Piccinato daha çok ülkesel düzeyde bir politika kararı verilerek İstanbul'un bir üretim kenti olmaktan çok bir ticaret, tüketim, kültür ve yönetim merkezi haline getirilmesini, sanayinin desantralize edilmesini istemektedir (Tekeli 2002; Özler 2007. s.402).

  (Bu yaklaşım Prost Planı ile sanayiyi kısmen şehrin içinde değerlendiren ve buna bağlı olarak üretim mekanlarını yoğunluklu olarak Haliç kıyısına taşıyan yaklaşımdan uzaklaşma eğilimi göstermektedir. Daha sonraki şehir planlama çalışmalarında da bu tarz yaklaşımlar ve karşılıklı fikir farklılıkları sürekli olarak meydana gelmiştir. 1990 yılının sonlarında İstanbul Ticaret Odası da bu yaklaşıma kısmen uyan bir politika savunmaya başlamıştır. İstanbul'un bir ticaret, finans, kültür ve turizm kenti olmasını savunmuştur)

- İstanbul'daki sanayi tesislerinin şehrin daha çok doğu bölgelerine doğru kaydırılmasına gayret sarf edilmelidir. (Özellikle Bostancı'dan sonrası işaret edilmektedir) Burada komşu şehirler olan İzmit, Bandırma ve Gebze üretim alanlarının yönlendirildiği bölgeler olarak düşünülmelidir (Köseoğlu, 2010) (Tekeli, 2002) Endüstri ve tersane sahaları İzmit ile Adapazarı arasına geliştirilmelidir. Tekirdağ ve Anadolu tarafındaki limanlar, İzmit, Gemlik ve Bandırma bir üretim ve iş alanları dokusu ortaya çıkarmalı, bu şekilde zaten çok

kalabalıklaşmış olan şehre daha fazla işçi akımını engelleyecek bir filtre görevi ifa etmelidir (Özler, 2007. s.403).

- Haliç kıyıları sanayi tesislerinden mümkün olduğu ölçüde arındırılmalıdır. Ayrıca Topkapı ve Rami bölgelerinde mevcut olan sanayi tesislerinin yararlanabileceği bir liman alanı olarak Kazlıçeşme ve Bakırköy arasındaki bir bölge tespit edilmelidir.

- Şehrin yeni ulaşım sistemi de tavsiye edilen düzenlemelere uygun olarak yeniden tasarlanmalıdır. Bu çerçevede Haliç'in üzerine bir üçüncü köprü daha düşünülmelidir. Ayrıca Boğaz'ın üzerine de bir köprü yapılması uygundur. Bu köprü için de Ortaköy ile Beylerbeyi arası en uygun nokta olarak görülmektedir. Çevre yolları da bu plana göre yapılmalıdır. (Köseoğlu, 2010, s. 44).

- Kağıthane'de bölgesinde büyük bir hayvanat bahçesi yapılması şehir için önemli bir zenginlik olacaktır. Ayrıca surların iç ve dış bölgelerindeki yeşil alanların Marmara Denizi ve Haliç'in kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantılı olmasına özen gösterilmelidir.

- İstanbul'daki tarihi değeri olan eserlerin korunmasına özel bir önem verilmelidir. Ayrıca sahil bölgelerinin yanlış bir şekilde kullanılmaması için tedbirler alınmalıdır. Tüm bunlar şehrin turizm potansiyeline ciddi katkı sağlayacak nitelikteki tedbirlerdir. (Köseoğlu, 2010)

- Piccinato İstanbul'u turizm kaynakları bakımından dünyanın en değerli yerlerinden biri olarak görmektedir. Bu kaynaklar olarak tarihi eserleri, Boğaziçi'nin peysajı, Haliç-Alibeyköy deresini, Kağıthane vadisinden Belgrad Ormanlarına uzanan vadiyi, Marmara ve Karadeniz sahilindeki plajları, Adaları ve nihayet Yalova, Bursa, Uludağ ve Çekirge kaplıcalarını saymaktadır. Piccinato'ya göre bölgesel ve metropoliten ölçekteki planlarla ismi geçen bu bölgeler geliştirilmeli ve korunmalıdır (Tekeli, 2002. s.114; Özler, 2007, s.403)

Piccinato'nun planlaması konu ile ilgili çevrelerce uygun bulunmasına rağmen İmar ve İskân Bakanlığınca revizeye ihtiyaç duyulduğu gerekçesi ile ilk etapta onaylanmamış ve bakanlık daha sonra İstanbul'da bir Bölge Planlama Bürosu açmıştır.

1960-1980 ARASINDA ANA HATLARI İLE İSTANBUL'DAKİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI

Devlet Planlama Teşkilatı, İmar ve İskân Bakanlığı, Bölge Planlama Dairesi ve İller Bankası'nın finansmanıyla 1966'da Büyük İstanbul Nazım İmar Bürosu kurulmuştur. Piccinato da buraya danışman olarak getirilmiştir. Bu büronun hazırlamış olduğu İstanbul sanayi nazım planı, İstanbul'un bu tarihten sonraki sanayi tesislerinin dağılımını önemli ölçüde etkileyen bir plan olmuştur.

İstanbul ile ilgili şehir bazında çeşitli planlama çalışmaları yapılırken üzerinde bir dönem tartışılan Boğaz Köprüsü gibi bir karar merkezî hükûmet tarafından da alınmış ve bunun üzerine köprü yapımı hedefine yönelik çalışmalara başlanmıştır.

Bahsi geçen büronun Piccinato Planı doğrultusunda yürüttüğü çalışmalar çerçevesinde gündeme gelen bir diğer önerisi de kara ulaşımının aksine şehirde hızlı bir deniz ulaşımı geliştirilmesi yönünde olmuştur. (Köseoğlu, 2010)

Piccinato, Büyük Nazım İmar Bürosuna danışman olduğu devrede, bölge ölçeğinde geliştirilmesini düşündüğü altyapı planlaması kapsamında bir hız yolları (otobanlar) sistemi önermiş, Trakya'dan Ankara'ya uzanan ana bağlantı üzerinde Boğaz Köprüsü'nün kritik önemde olduğu üzerinde durmuştur.

Bölgesel yol altyapısının inşa edilmesiyle İstanbul Limanı'nın öneminin azalarak Tekirdağ, Bandırma ve İzmit limanlarının öne çıkacağını yeniden vurgulamıştır. Yukarıda da ifade edildiği üzere kendisi deniz trafiğinin geliştirilmesi konusunu da öncelleyen bir yaklaşıma sahipti.

Piccinato ayrıca,, ileride ortaya çıkabilecek trafik problemine karşı karayolu altyapısının metro sistemiyle desteklenmesini de önermiştir. İstanbul ve çevresinin tarihî ve doğal değerlerinin korunması konusuna özel bir önem veren şehir planlamacısı, kıyı alanlarının korunabilmesi için yol güzergâhlarının kıyıdan uzakta geçirilmesi üzerinde durmuştur. (Bilse, 2016)

Piccinato tarafından hazırlanan Büyük İstanbul Nazım Planı; İstanbul'un betonlaşarak büyümesi tehlikesine karşı şehrin tarihsel gelişme sürecinde kazandığı kültürel ve tarihî çevrenin korunması, "Büyük İstanbul" için Büyükşehir mantığı ile merkezi bir yönetim oluşturulması ve metropoliten planlamaya halkın katılımının sağlanması ilkelerini içeriyordu. Hazırlanan bu plan ile yeni büyüme merkezleri oluşturularak, İstanbul'un aşırı büyümesinin ve iktisadi faaliyetlerin belli bölgelerde aşırı yoğunlaşmasının önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Bedrettin Dalan'ın yönetime gelişi sonrası özellikle Haliç'in çevresinin sanayiden arındırılması, şehrin merkezî iş alanlarının geleneksel merkezin dışına doğru çıkartılması, ilave olarak yine merkezî bölgelerdeki üretim tesislerinin şehrin daha farklı kenar alanlarına yönlendirilmesi ve deniz taşımacılığına doğru dikkatlerin artması gibi noktalar Piccinato'nun önerilerinin bir şekilde uygulanması olarak da değerlendirilebilir.

Piccinato'nun hazırlamış olduğu plan "Geçit Devri Nazım Planı" olarak da adlandırılmıştır.. Araştırma çalışmaları sırasında kentin nüfusunun 3 milyon olacağı kestirilmiş, ancak yapılacak bölge planlama çalışmalarını bağlamamak için planda 2.5 milyon nüfusun yerleşeceği alanların gösterilmesiyle yetinilmiştir.

Konut alanlarının gelişmesi açısından ise Piccinato planı, İstanbul ve Beyoğlu yerleşmelerini artık doymuş kabul etmekte bunların yüklenmemesini istemektedir. İstanbul'da kısmi bir yoğunluk

yenilenmesini, Beyoğlu'nda, Levent kesiminde bir miktar büyümeyi kabul etmektedir. Piccinato Bakırköy-Florya yönünde gözlenmekte olan konut gelişmesinin de bu kesimin soğuk rüzgarlara açık olması ve Anadolu pazarından gittikçe uzaklaşması dolayısıyla özendirilmemesi görüşündedir. Piccinato'nun sözleriyle "İzmit körfezine kadar uzanan sahil ile eski Ankara şosesi arasındaki şeride gelince, burası sahiIde ufak barınaklarla kara ve demiryolu ile beslenmekte, verimli tarım sahaları bulunmakta, metropole ulaşan yolların üzerinde ve arkalarında mükemmel manzaralı ve tepeler tarafından soğuk rüzgarlardan mahfuz ideal iklim şartlarını haiz bir bölgecik olup İstanbul'un metropoliten sahası dahilinde daha bir miktar çalışma ile iskan sahalarının geliştirilmesine pek elverişlidir"(Tekeli, 2002. s.113).

Piccinato hazırladığı planı kesin bir plan olarak görmemekte geçici bir plan olarak ele almaktadır. İleride hazırlanacak bir bölge programının hatta ülke çapında bir planın öncüsü olarak görmektedir (Özler, 2007. s.408).

Gerçekte Piccinato'nun bu planı hazırladığı yıllar Türkiye'de bölge planlamanın ilk kez ciddi olarak planlama gündemine girdiği yıllar olmuştur. 1959 yılında İstanbul'da toplanan UIA Şehircilik komitesi başkanı Andre Gutton hazırladığı rapor da, muhtemelen bu çalışmaların da etkisiyle "İstanbul'un memleket içindeki rolü bir bölge planı ile hemen saptanmalıdır" yorumunu yapmış, sanayinin desantralize edilip kentin daha fazla büyütülmemesi, turizime öncelik verilmesi, tarihsel değerlerin korunması vb. bakımından Piccinato'nun amaçladığı çizgiyi izlemiştir (Tekeli, 2002. s.114).

SONUÇ

Osmanlı'nın batılılaşma serüveni içerisinde Devletin o dönemki payitahtı olan Dersaadet'in yani İstanbul'un nasıl daha iyi bir yerleşim beldesi olabileceği üzerinde fikirler ileri sürülmüştür. Özellikle 19'ncu yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen yangınlar sonrasında bu arayış daha da artmış adeta yangınları da fırsat bilen yönetim önce ahşaptan kagire geçiş, sonrasında da bilhassa batılı kentleri örnek almaya çalışarak İstanbul'u yeniden imar etme yolunda gayret sarfetmiştir. Bu gayretler çok iyi tasarlanmış büyük ve organize bir hayalin mahsulu olarak yapılmamış olsa da yine de bu hedefe yönelik parça parça uygulamalar görülmüştür.

Cumhuriyetin ilanı sonrasında özellikle 1930 yılında kabul edilen Belediye ve Umumi Hıfzısıhha Yasasına dayanılarak İstanbul'un Batılı kentleri örnek alarak yeniden planlanması yolunda arayışlara başlanmıştır. Bu çerçevedeki ilk teşebbüs Henri Prost'un 1937 yılında bu göreve getirilmesi ile başlayan çalışmadır. Prost genelde şehri bir Merkez etrafında dairesel tarzda geliştiren bir yaklaşım ortaya koymuş ve bu yaklaşım şehrin içinde nüfus yoğunlaşmasını da beraberinde getirmiştir.

Prost şehirde ulaşımın genelde lastik tekelekli araçlarla yapılması tercihine göre bir planlama yapmıştır. Fransız Devrimi sonrası tercih edilen espace libre yani geniş kamusal alan tabiriyle ifade edilen geniş meydanların açılmasını tavsiye etmiştir. Bu cümleden olarak Sultanahmet Meydanı,

Beyazıt Meydanı, Taksim Meydanı, Beşiktaş Meydanı gibi alanların açılmasına girişilmiştir. Bu yaklaşım Cumhuriyet ile birlikte yapılan Batılılaşma yönündeki radikal tercihin bir uzantısı olarak da değerlendirilmiştir. Prost ayrıca Spor Sergi Sarayı, Dolmabahçe Stadyumu gibi kitlesel sportif aktiviteler yapılabilecek alanlar inşa edilmesini tavsiye etmiş ve bu istek gerçekleştirilmiştir.

Prost planında en dikkat çeken noktalardan biri Haliç'in Unkapanı'ndan sonraki bölümünde sanayinin yerleşmesine izin vermek olmuştur. Bu husus tahminimizce İstanbul'un sonraki dönemleri için de çok zarar verici bir yaklaşım olmuştur. Daha sonraki dönemlerde bu yanlış tercihin tesirlerinin ortadan kaldırılması için büyük gayret sarfedilmiştir. Hala da bu konuda tam olarak istenen sonuçlara ulaşıldığı iddia edilemez. Yine Haliç'in Unkapanı Köprüsü ile Eminönü arasındaki bölgesinde bazı ticari kolların konuşlanmasını teşvik etmesi de ileriye yönelik şehrin Merkez bölgelerinde çok fazla kalabalıkların oluşmasına zemin teşkil etmiştir. Bu halin tabii sonucu olarak Haliç ve çevresi büyük ölçüde kirlenmiş, İstanbul'un Beyazıt ile Eminönü arasındaki Merkezi İş alanı bölgesinde hem insan unsuru hem de vasıtalardan dolayı ciddi bir yoğunlaşma olmuştur

Prost planı sonrası iktidara gelen DP döneminde ise Prost'un bazı önerileri biraz da abartılarak gündeme getirilmiş ve uygulanmıştır. Vatan, Millet ve Ordu Caddelerinin yapılması, bazı meydanların yeniden organizasyonu gibi çalışmalar da bu çerçevede değerlendirilmelidir.

1958 yılında göreve çağrılan L. Piccinato'nun mimari yaklaşımı ise Prost'un önerilerinin zıddı bir mahiyet arz etmektedir. Piccinato şehri doğu batı ekseninde bir yol üzerinde planlamış ve aralarda yeşil adacıklarla boşluklar tasarlamıştır. İlave olarak sanayii imkan nisbetinde İstanbul dışına çıkararak Marmara bölgesi içine yaymaya çalışmıştır. Bu arada daha önceleri Haliç kenarına yerleştirilmiş olan sanayi yapılarını da buradan derhal başka alanlara taşınmasını temin etmenin önemi üzerinde durmuştur. Ona göre şehrin tarihi yönünün ve bu başlıktaki eserlerin öne çıkarılmasını savunmuştur.

1984 Sonrasında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olan Bedrettin Dalan'ın en önemli hedeflerinden birisi Haliç'in çevresinin temizlenmesi ve orada büyük bir yeşil alan oluştulması fikridir (Dalan, 1989). Piccinato'nun önerileri arasında en önemli yeri tutan görüşlerden biri de Haliç'in çevresinin temizlenmesidir. Piccinato'nun bir diğer önemli tesbiti şehrin bir finans, kültür ve turizm beldesi olması gerektiğidir. Piccinato'nun bu görüşü 1984'den sonraki dönemlerde İstanbul'a Belediye Başkanı olacak kişiler tarafından öncelikle tercih edilmiştir. Bu görüş İstanbul Ticaret Odası tarafından da 1990'ların sonundan itibaren savunulan bir görüş haline gelmiştir. Bu hedef 1996-2000 arasını kapsayan Yedinci Beş Yıllık Plan hedefleri arasında da zikredilmiştir (Yemen, 2015, s. 1012).

Görüldüğü üzere Prost ve Piccinato'nun planları İstanbul'un bugün aldığı şekil üzerinde önemli tesir bırakmış iki yaklaşım olarak Cumhuriyet sonrası dönemde yer etmiştir. Bu iki planlama yaklaşımı birbirlerinden tamamen zıt mahiyettedir. İstanbul'u planlama mevkiinde bulunan kişiler bu iki şehir planlamacısının fikirlerinin tamamını uygulamamışlardır. Bazı noktalarda aynen kullanmışlar bazı

noktalarda ise başka görüşlerle harmanlayarak ele almışlar bazen de merhum Menderes'in Vatan ve Millet Caddelerinde yaptığı üzere uygulamalarında olduğu gibi biraz abartılarak tatbik etmişlerdir.. Prost döneminde onun bazı yaklaşımları bizzat onun murakabası altında kuvveden fiile çıkmıştır. Fakat Piccinato'nun fikirleri resmen kabul edilmemekle birlikte özellikle 1960'ların ikinci yarısındaki Şehrin Sanayi Planlamasında dikkate alınmıştır. Sanayiinin şehrin merkezinden dışarı çıkartılması fikri o dönemlerde önem kazanmıştır. Piccinato'nun planlarının en fazla tatbik mevkiine konduğu dönem olarak 1984'den sonra İstanbul Belediye Başkanı olan Bedrettin Dalan'ın dönemini görmekteyiz. Fakat burada da Piccinato'dan söz edildiğine herhangi bir kaynakta rastlayamadığımızı işaret etmek durumundayız. Dalan döneminde deniz trafiği alanında belli bir atak yapılmasının altında da Piccinato'nun telkinlerinin hissetmek mümkün gibi görünmektedir.

Bu çalışmanın dikkat çekmeye çalıştığı en önemli noktalardan bir tanesi H. Prost'un planlamalarında sanayinin Haliç çevresine taşınmasının tavsiye edilmesi ve buna dayalı olarak icraatlerin gerçekleşmesi yanında Piccinato'nun bu noktayı ciddi şekilde karşısına alan bir planlama tezi geliştirmesidir. Burada ilginç olan nokta ise ancak 1984 sonrasında Haliç'in etrafının çok radikal bir şekilde temizlenmesi ve bu bölgelerde daha fazla konuşlanmış olan İstanbul'daki iş alanlarının büyük ölçüde şehrin farklı yönlerine doğru kanalize edilmesi mümkün olabilmiştir. Özellikle Dalan tarafından yapılan bu icraatlar sırasında Piccinato'dan ve fikirlerinden çok fazla bahsedilmemesi araştırmalar sırasında dikkatimizi çekmiş ve çalışmamızda bu hususa özellikle vurgu yapmaya gayret edilmiştir.

KAYNAKÇA

Akpınar, İ. (2010). "İstanbul'u (yeniden) inşa etmek: 1937 Henri Prost Planı," 2000'den kesitler II: Cumhuriyet'in mekanları/zamanları/ınsanları. *Doktora Araştırmaları Sempozyumu Kitabı* (s. 107-124). içinde Ankara: Dipnot Yayınları&ODTÜ Yayınevi.

Arlı, A. (2016). İstanbul'un uzun asrı: dünya ve Türkiye ölçeğinde. İçinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* İstanbul: Kültür A.Ş.

Arat, Y. (1997). The project of modernity and women in Turkey. S. Bozdoğan, & R. Kasaba içinde, *Rethinking modernity and national ıdentity in Turkey* (s. 95-112). Seattle: University of Washington Press.

Barman, A. (1979). *Prost'un İstanbul Nazım Plan çalışmaları: İstanbul/yok edilen kültür mirası*. İstanbul: İmar İskân Bakanlığı Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığı.

Bayındır, S. (2007). Atatürk döneminde İstanbul'un imarı ve Henri Prost planının basındaki yankıları (1936-1939) https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/675998

Bilsel, F.C (2016): Geç Osmanlı döneminden Cumhuriyet çağdaş şehir düşüncesi; büyük İstanbul tarihi; (cilt 8) içinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* İstanbul: Kültür A.Ş. https://istanbultarihi.ist/324-gec-osmanli-doneminden-cumhuriyete-cagdas-sehir-dusuncesi-ve-istanbul-planlamasi

Çiftçi, İ. (2007). Küreselleşme paradoksuyla gelen çatışmacı görüşler ve çoğulcu bir kuruluş paradigması olarak: Tarihte ve günümüzde İstanbul ruhu. *Eminönü İkinci Uluslararası Sempozyumu.* İstanbul.

Dalan, B. (1989, 25 Mart). (İ. İ. Gazetesi, Röportaj Yapan)

Güner, K, (2014). Her milli mimari fenadır, her iyi mimari millidir. *Bilim ve Gelecek Dergisi*, (130), https://bilimvegelecek.com.tr/index.php/2014/12/01/her-milli-mimari-fenadir-her-iyi-mimari-millidir/

Karpat, K.H.,, (2003) *Osmanlı Nüfusu (1803-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri.* İstanbul: Tarih Vakfı yayını.

Karpat, K. (2010). Osmanlı Nüfusu. İstanbul: Timaş Yayınları.

Köseoğlu, F. G. (2010). *Haliç'te kültür endüstrilerinnin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki iletişim.* İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. https://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/8073/1/10882.pdf adresinden alındı

Kubilay, A; (2016). Batı kaynaklı haritalardaki İstanbul, (Cilt 1). içinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* İstanbul: Kültür A.Ş.https://istanbultarihi.ist/28-bati-kaynakli-haritalardaki-istanbul

Mutlu, A. (2015). Sokağa çıkmak için çıkmaz sokak. *IV. Uluslararası Canik Sempozyumu.* Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi İİBF.

Özler, Ş (2007): *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları (1934-1995).* İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları

Sevengil, R. A. (1985). *İstanbul Nasıl Eğleniyordu?* İstanbul: İletişim Yayınları.

Tekeli, İ (2009). İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü https://www.academia.edu/30440029/%C4%B0stanbulun_Planlamas%C4%B1n%C4%B1n_ve_Geli%C5%9Fmesinin_%C3%96yk%C3%BCs%C3%BC

Yemen, A. (2015, Nisan). Kalkınma Planlarında Büyükşehirlerin Mevcut Durum Analizi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,* 8(37).